



*územní studie*

# *Komořany*

textová část



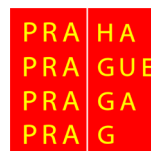
# ÚZEMNÍ STUDIE KOMOŘANY

## textová část

### ZADAVATEL:

#### Hlavní město Praha

Mariánské náměstí 2/2, 110 01 Praha



### ZPRACOVATEL:

#### UNIT architekti, s.r.o.

sídlo: Slezská 1454, 130 00 Praha 3

kontakt: Thákurova 9, 166 34 Praha 6

+420 224 356 470, info@unitarch.eu

www.unitarch.eu



### Zpracovatelský tým:

#### urbanismus:

Ing. arch. Filip Tittl

doc. Ing. arch. Michal Kohout

doc. Ing. arch. David Tichý, Ph.D.

Ing. arch. Šárka Jahodová

Ing. arch. Zdenka Kornoušková Říhová

Ing. arch. Nikola Karabcová

Ing. arch. Adéla Medunová

#### krajina:

Ing. Eliška Zimová,

Ing. Pavla Drbalová,

Ing. Radka Grosošová,

Ing. Marie Gelová,

Ing. Klára Stachová

#### doprava:

Ing. Květoslav Syrový

Ing. arch. David Pfann

## SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK:

ČHMÚ - Český hydrometeorologický ústav

ČOV - čistírna odpadních vod

HPP - hrubá podlažní plocha

KPP - koeficient podlažních ploch

k. ú. - katastrální území

LBC - lokální biocentrum

LBK - lokální biokoridor

MPP - Metropolitní plán Prahy

OP - ochranné pásmo

PSP - Pražské stavební předpisy  
(Nařízení č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy)

PUPFL - pozemky určené k plnění funkcí les

ÚAP - územně analytické podklady

ÚP - územní plán

ÚS - územní studie

ÚSES - územní systém ekologické stability  
(§ 3 zákona č. 114/1992 Sb.)

VKP - významný krajinný prvek  
(§ 3 zákona č. 114/1992 Sb.)

VPO - veřejně prospěšné opatření

VPS - veřejně prospěšná stavba

ZÚR - zásady územního rozvoje



## OBSAH:

### str.: **TEXTOVÁ ČÁST:**

7	<b>01</b>	<b>URBANISTICKÁ KONCEPCE</b>
27	<b>02</b>	<b>STRUKTURA ÚZEMÍ</b>
51	<b>03</b>	<b>VYUŽITÍ ÚZEMÍ</b>
59	<b>04</b>	<b>ZELENÁ A MODRÁ INFRASTRUKTURA</b>
69	<b>05</b>	<b>DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA</b>
91	<b>06</b>	<b>TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA</b>
97	<b>07</b>	<b>VEŘEJNÁ VYBAVENOST</b>
101	<b>08</b>	<b>STUDIE VE VZTAHU K ÚZEMNÍMU PLÁNU</b>
121	<b>09</b>	<b>PROCESY</b>
131	<b>10</b>	<b>BILANCE</b>

v samostatném  
dokumentu

### **GRAFICKÁ ČÁST:**

<b>A</b>	<b>VÝKRES ŠIRŠÍCH VZTAHŮ</b>
<b>B</b>	<b>HLAVNÍ VÝKRES</b>
<b>C</b>	<b>VÝKRES VYUŽITÍ ÚZEMÍ</b>
<b>D</b>	<b>VÝKRES ZELENÉ INFRASTRUKTURY</b>
<b>E</b>	<b>VÝKRES DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY</b>
<b>F</b>	<b>VÝKRES TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY</b>
<b>G<sub>1</sub></b>	<b>SITUAČNÍ VÝKRES TRAMVAJOVÉ TRATI</b>
<b>G<sub>2</sub></b>	<b>PODÉLNÝ PROFIL TRAMVAJOVÉ TRATI</b>
<b>H<sub>1-4</sub></b>	<b>DETAILY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ</b>
<b>I</b>	<b>SITUACE NÁVRHU</b>
<b>J</b>	<b>SCHÉMA PŘEDPOKLÁDANÝCH ZMĚN PLATNÉHO ÚP SÚ HL. M. PRAHY</b>
<b>K</b>	<b>NADHLEDOVÁ PERSPEKTIVA ŘEŠNÉHO ÚZEMÍ</b>



# 01 URBANISTICKÁ KONCEPCE

*Kapitola popisuje základní principy rozvoje Komořan a celkovou koncepci návrhu územní studie. Podrobně jsou popsány a odůvodněny navrhované úpravy v jednotlivých transformačních a rozvojových plochách i dalších částech území.*

## 01.1 CELKOVÁ KONCEPCE KOMOŘAN

*Komořany jsou územím, které se v současnosti rapidně rozvíjí. I do budoucna tuto část Prahy čekají další významné změny. Důležitým impulsem bude transformace velké části areálu Modřanských strojíren na polyfunkční lokalitu. Velké změny fungování území přinese i realizace Nové Komořanské, která pomůže zklidnit současnou hlavní ulici, procházející centrem území. Lepší spojení z Komořan do centra přinese plánovaná tramvajová trať. Komořany jsou navíc i vzhledem ke svému hodnotnému krajinnému zázemí pod tlakem na další rozvoj zástavby, která může být v některých místech v konfliktu právě s přírodními hodnotami. Hlavním úkolem územní studie je tedy vytvořit vyvážený obraz budoucích Komořan tak, aby se území mohlo rozvíjet v míře a prostorové konfiguraci, která umožní vznik potřebného vybavení, ale zároveň nenaruší hlavní hodnoty Komořan.*

### Koncepce územní studie

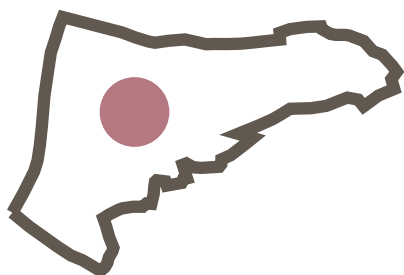
Koncepce územní studie je založena na třech hlavních tématech, ve kterých se odráží současné výzvy, ale i hlavní hodnoty a potenciál Komořan. Již v současnosti Komořany fungují jako relativně autonomní celek, probíhající ale i další potenciální rozvoj obytné a smíšené zástavby je příležitostí jak dotvořit Komořany jako skutečně **plnohodnotnou čtvrť** s vybavením, které v současnosti místním obyvatelům chybí. Při nárůstu počtu obyvatel by ale nemělo dojít ke ztrátě cenného charakteru jednotlivých dílčích lokalit Komořan. Návrh se je naopak snaží rozvíjet a podpořit **fungující sousedství** pomocí lepší definice charakteru a náplně lokálních veřejných prostranství a jasným definováním charakteru nově doplňovaných lokalit co do typologie i měřítka zástavby. Hlavní současnou hodnotu představuje bohaté přírodní okolí s velkým rekreačním potenciálem. Návrh tedy posiluje **obytnou krajinu** okolo Komořan, zároveň ale nastavuje jasné hranice rozvoje a limity zásahů do přírodně cenných území.

V návrhu jsou podporovány **principy rozvoje města krátkých vzdáleností\*** důrazem na podporu **polyfunkční zástavby**, zajištění odpovídajícího **veřejného i komerčního vybavení** stávajících Komořan i jeho nových částí, **soustředěním odpovídajících hmot do okolí zastávek městské hromadné dopravy** a vytvořením **podmínek pro bezpečný pěší a cyklistický pohyb**.

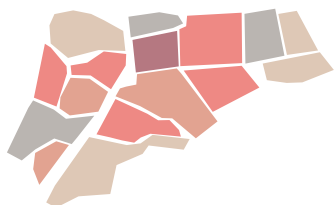
---

\* viz např. bod 1.3 A1 Strategického plánu hlavního města Prahy

**01/ plnohodnotná čtvrť**



**02/ fungující sousedství**



**03/ obytná krajina**



## 01.1.1 PLNOHODNOTNÁ ČTVRŤ

*Komořany se v současnosti svou velikostí (počtem obyvatel) pohybují v úrovni větší lokality, tedy skladebné jednotky města, která ještě obvykle nevytváří samostatný celek. Co se týká veřejného vybavení je lokalita obsloužena především drobnými obchody, službami a minimální občanskou infrastrukturou. Určitá autonomie Komořan daná pozicí na okraji Prahy, oddělením od okolních urbanizovaných území krajinnými plochami a podpořená silnou lokální identitou, přispívá v současné době k situaci s nedostatečným nebo nedostupným občanským i komerčním vybavením ve srovnání s obdobně velkými územími nebo samostatnými obcemi. Rozvoj Komořan z periferní lokality na plnohodnotnou čtvrť může pomoci toto vybavení doplnit a podpořit místní identitu odpovídajícím zázemím.*

*Důležitou součástí studie je proto nejen nalezení základní prostorové kostry rozvoje území, ale i relativně podrobné stanovení náplně území právě s ohledem na vybavenost (občanské vybavení i obchody a služby). Pro vhodné naplnění popsaných potenciálů je vhodné územní studii využít nejen v rámci územně-plánovacích procesů a rozhodování v území, ale i při nakládání s pozemky a volbě náplně jednotlivých budov, zejména pak s důrazem na přízemní nebytové prostory využitelné pro vybavení a služby.*

### Ekonomická udržitelnost

Posun z lokality ke čtvrti souvisí přirozeně s nárůstem počtu obyvatel. Již v současné době dochází k postupnému nárůstu z cca 2300 na více než 3000 obyvatel. Návrh územní studie počítá s potenciálem 5 až 6 a půl tisíce obyvatel, z nichž velkou část budou tvořit obyvatelé rozsáhlého území bývalých Modřanských strojírén. Takové množství lidí již zajistí ekonomičnost provozu občanského vybavení, především nové základní školy, tramvajové trati ale i dostatek zákazníků pro potřebovanou škálu obchodů a služeb v centru Komořan tak, aby zde vznikla skutečně plnohodnotná čtvrť nezávislá na dojíždění za běžnými nákupy, k lékaři nebo do školy.





## Vztah vybavení k počtu obyvatel:

### Lokalita

#### 1 500 - 3 500 obyvatel

##### **Vybavenost:**

mateřská škola  
malá samoobsluha  
základní obchody  
neformální sportovní hřiště

### Čtvrť

#### 5 000 - 8 000 obyvatel

##### **Vybavenost:**

mateřská škola  
samoobsluha  
**běžné obchody**  
neformální sportovní hřiště  
vybrané specializované obchody  
**základní škola**  
**prostory pro kulturu**  
**a volnočasové aktivity**  
**sportoviště**  
tělocvična / malá multifunkční hala  
**menší lékařské centrum, lékárna**  
pošta  
dům s pečovatelskou službou

## 01.1.2 FUNGUJÍCÍ SOUSEDSTVÍ

*Komořany již v současnosti fungují jako soubor velice různorodých sousedství. Územní studie toto členění rozvíjí a pro každou z charakteristických lokalit definuje hlavní veřejná prostranství a základní parametry zástavby tak, aby nedošlo k narušení jejich charakteru. Nové lokality jsou navrhovány s typologií zástavby odpovídající místnímu kontextu, respektují vztah ke krajině, nebo naopak posilují jádro Komořan. Síť veřejných prostranství navazuje na stávající a zprostupňuje území směrem do krajiny.*

*Vymezení jednotlivých lokalit a schémata jejich základní koncepce, především s ohledem na veřejná prostranství je zobrazena na následujících stranách.*

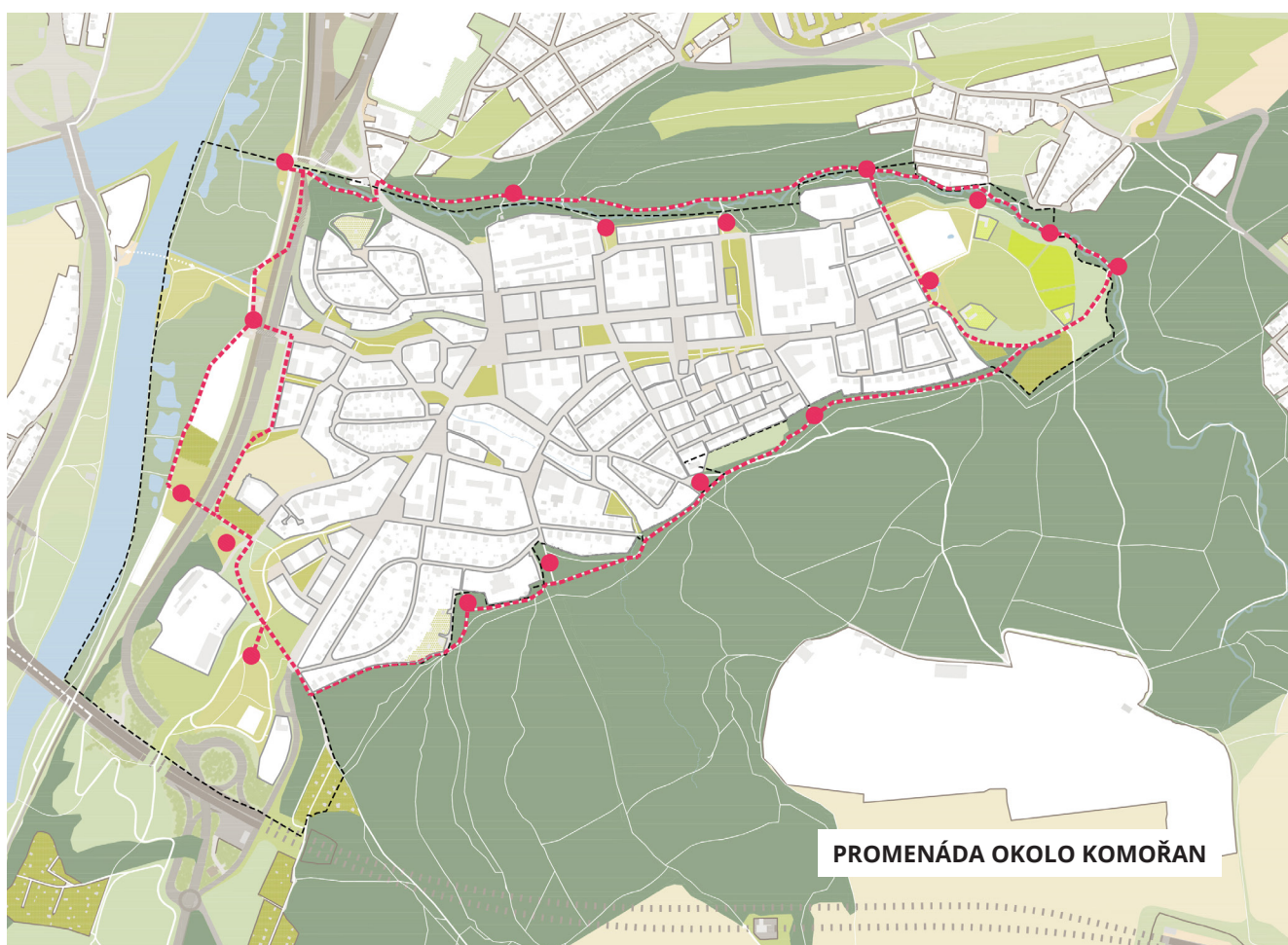
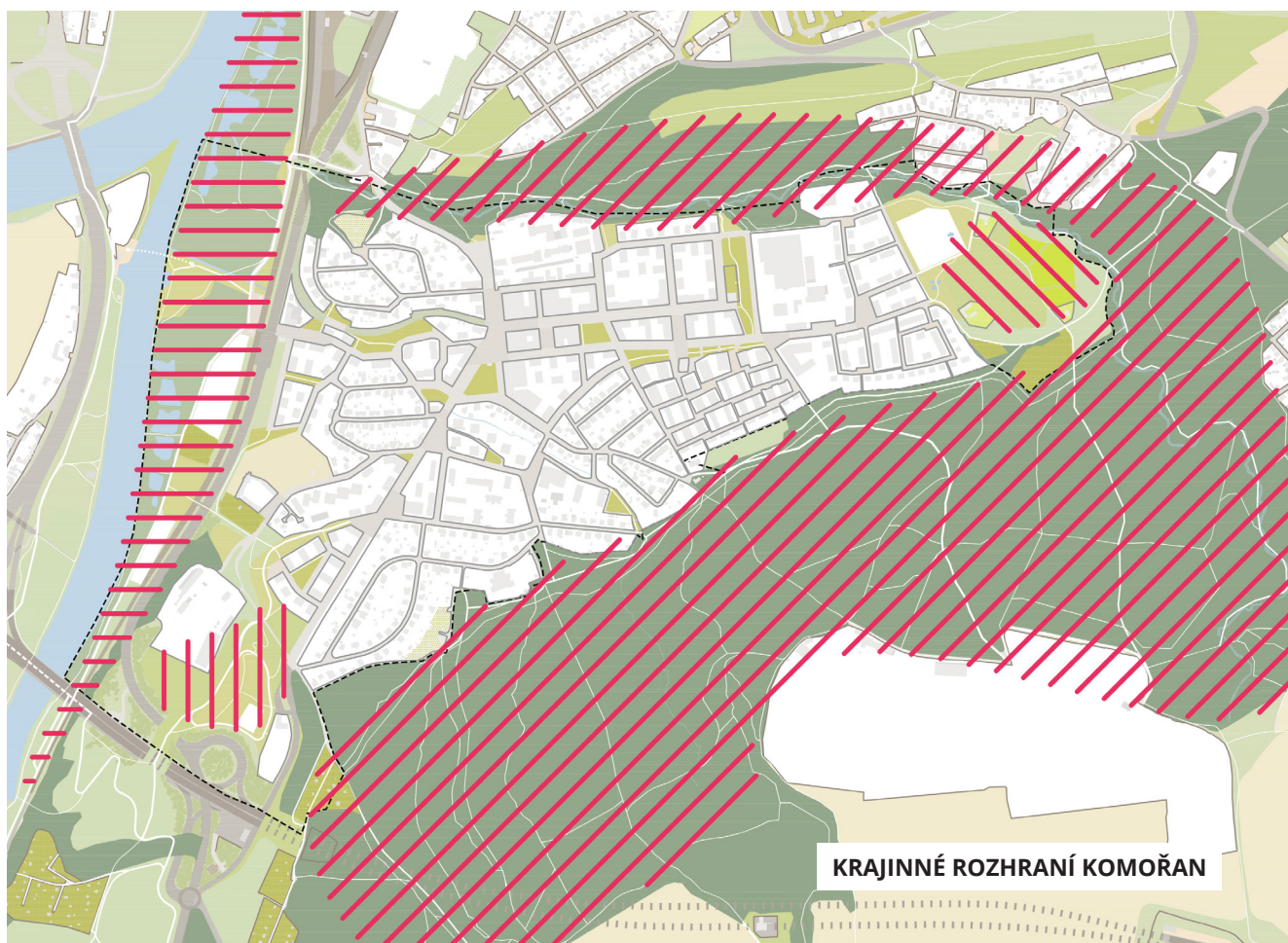


### 01.1.3 OBYTNÁ KRAJINA

*Koncepce rozvoje krajiny v rámci územní studie je založená na vyvážení přírodních hodnot území a vysokého rekreačního potenciálu. Samotné rozhraní je rozvíjeno jako soustava vstupních, rekreačních míst pro obyvatele Komořan. Důležitou roli zde hraje navržená lesní stezka okolo Komořan s místy vstupů doplněnými drobným vybavením. Důležitými krajinně-rekreačními plochami jsou i louky na východě a jihu území, úlohou studie je zde především přesněji definovat jejich charakter a náplň. Nejvýraznějším prvkem krajinných rozhraní Komořan je břeh Vltavy, kde se střetává ochrana přírodních hodnot s místní rekreací ale i sportovním a rekreačním využitím v celoměstském měřítku. Územní studie zde především stanoví jasnou hranu mezi sportovně - rekreačním vybavením a cennými přírodními plochami, tak aby nedošlo k jejich postupné degradaci. Součástí územní studie je zároveň systém členění typů cest v krajině podle jejich rekreačního významu a tedy i materiálového a prostorového standardu.*







## 01.2 CHARAKTER ROZVOJOVÝCH A TRANSFORMAČNÍCH PLOCH

### Transformace areálu bývalých Modřanských strojírén:

*Současné polyfunkční město  
s odkazem na průmyslovou minulost*

Územní studie Komořany počítá s transformací převážné části areálu bývalých Modřanských strojírén z výrobní funkce na polyfunkční městskou lokalitu.

Zadaná transformace areálu byla pro potřeby stanovení přesného rozsahu a cílové podoby území v procesu přípravy územní studie podrobněji prověřena. Důvody k navržené transformaci území vyplývají z průzkumu jednotlivých faktorů rozhodujících o míře strategické výhodnosti zachování rozsáhlé monofunkční výrobní plochy na území Prahy oproti výhodám transformace plochy na polyfunkční město. Z analýz i diskusí se současnými majiteli pozemků vyplývá nejen aktivní vůle území proměňovat, ale i aktuální nepoměr mezi negativními externalitami zachování výrobních provozů v plném rozsahu a jejich přínosem. Negativní externality vyplývají především z nutnosti obsloužit průmyslové provozy měřítka, které by byly schopné využít výhod rozsahu původně vymezené výrobní plochy intenzivní nákladní dopravou vedenou přes obytné vilové předměstí a odráží se v přirozeném odporu místních obyvatel. Na druhé straně srovnání stálo množství pracovních příležitostí, které se ukázalo ve většině ploch areálu jako relativně nízké. Nevýhodnost pozice takto rozsáhlé výrobní plochy v blízkém kontaktu s klidným předměstím a komplikovaným dopravním napojením přes centrum Komořan dokládá i aktuální nízký zájem o pronájem hal.

Transformace areálu bývalých strojírén zároveň představuje možnost vhodně dotvořit centrum Komořan a doplnit území o potřebnou vybavenost a služby. Zejména s ohledem na možnost vedení tramvajové trati i dopravní obsluhu s minimálním vlivem na ostatní stávající lokality v Komořanech představuje areál strojírén ideální místo pro rozsáhlejší výstavbu potřebnou pro vytvoření plnohodnotné městské čtvrti s dostatečným počtem obyvatel pro fungování vybavenosti a služeb (viz Celková koncepce Komořan). S ohledem na celkovou koncepci území jsou stanoveny i kapacity jednotlivých částí areálu.

**V západní části** transformačního území (bloky B08\_01b – B08\_07) návrh vytváří prostor pro **rozvoj intenzivnější městské zástavby s obchody a službami v parteru a kombinací administrativy a bydlení v dalších podlažích**. **V části východní** (bloky B08\_08 – B08\_12) je pak **uvažováno s převážně obytnou zástavbou s veřejným vybavením a drobnějšími obchody a službami v parteru**. Tento gradient vychází z pozice centrálního veřejného prostoru Komořan a tramvajové a autobusové zastávky s největší spádovostí ve vazbě na komerční funkce, a naopak klidnějšího kontextu převážně obytných bloků mezi údolím Cholupického potoka a obytnou nízkopodlažní zástavbou Modřanského háje. Studie zároveň počítá se **zachováním několika fungujících provozů nerušící výroby a skladování v severní a východní části bývalého areálu** (bloky B08\_01a a B09\_01a). I zde jsou nicméně návaznosti řešeny tak, aby mohlo ve vzdálenějším časovém horizontu případně dojít k rozhodnutí o změně využití těchto areálů a bylo možné je (i po částech) zapojit do okolní urbanistické struktury. Z tohoto důvodu je v okolních lokalitách síť ulic a prostupů trasována s možností budoucích změn.

Bývalý areál je zprostupněn sítí ulic, a doplněn přiměřenými plochami náměstí a parků. Z hlediska dopravního prochází územím ve východo-západním směru dvě hlavní osy – jižní z nich tvoří **páteř obsluhy území z hlediska individuální automobilové dopravy a nákladní dopravy zásobování areálu nerušící výroby a umožňuje odlehčení stávajících ulic Revoluce a Do Koutů**. Druhou, **severnější, osou, prochází tramvajová trať a je hlavní pěší promenádou**. V úvodní (západní) sekci je tento pobytový charakter podpořen režimem pěší zóny s velkorysým profilem bulváru doplněného stromořadím. Do této ulice se orientuje souvislý aktivní parter budov.

Bloková struktura, především v západní části transformačního území, respektuje v co největší možné míře stopy stávajících hal a umožňuje tak postupnou proměnu území a zároveň zachování cennějších historických hal možných konvertovat pro veřejné a komerční vybavení, např. tržnici. Obdobně plochy veřejných prostranství – náměstí a parků umožňují integrování stávajících průmyslových konstrukcí do prostoru parku a zachování atypického charakteru s industriálními stopami.





Velikost bloků B08\_10 a B08\_11 umožňující aplikaci specifické urbanistické typologie superbloků, zároveň umožňuje i alternativní řešení v podobě rozdělení struktury zástavby do tří užších bloků. Z důvodu požadavku na flexibilnější řešení umožňující i tradičtější formy zástavby je možné tuto část, tedy bloky B08\_10 a B08\_11, řešit alternativně dle samostatného schématu. Součástí schématu je upravená prostorová regulace (výšková regulace, uliční a stavební čáry). Využití území zůstává v takovém případě shodné s využitím bloků B08\_10 a B08\_11 dle výkresu využití území, stejně jako požadavek na umístění mateřské školy v jednom z bloků.

**Výška zástavby se postupně snižuje od hlavní osy s tramvajovou tratí směrem k okrajům** – údolí Cholupického potoka i směrem ke stávající obytné zástavbě. Návrh využívá výhodného sklonu terénu, který zajišťuje, že nová zástavba bývalých Modřanských strojíren naváže na výškovou hladinu stávající zástavby Modřanského háje a dotvoří tak celistvý charakter ulice Do Koutů

Územní studie v tomto transformačním území vyžaduje **doplnění nové mateřské školy** a určuje vhodná místa pro **integrování komunitního centra ve vazbě na lokální náměstí a doplnění obchodů v blízkosti tramvajové zastávky a hlavního náměstí**.

V prostoru mezi obytnou zástavbou a zachovaným areálem nerušící výroby na východě transformačního území dochází k **ukončení tramvaje smyčkou integrovanou do pásu parku**, který odděluje obytné bloky od výrobního areálu a vytváří zelené propojení mezi stávající zástavbou Modřanského háje a údolím Cholupického potoka.

Svažitá náměstí (mezi bloky B08\_08 a B08\_09) vytváří přirozené centrum lokality ve východní části transformačního území a zároveň přirozené spojení mezi novou zastávkou tramvaje a stávající zástavbou Modřanského Háje.

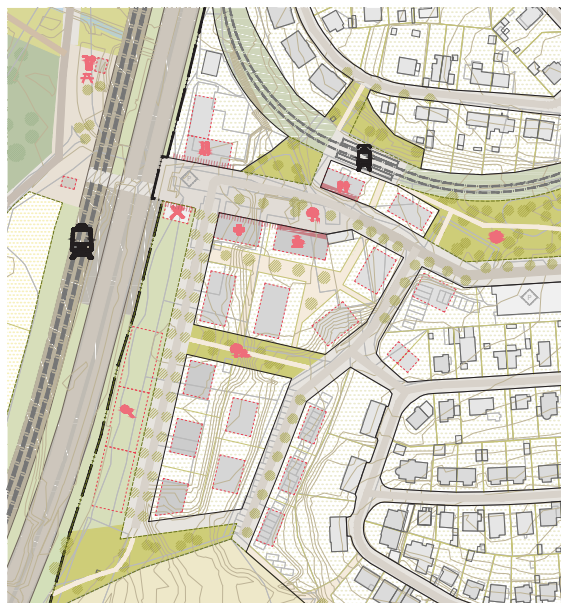
## Další rozvojové a transformační plochy:

### *Doplnění a uzavření zastavitelné plochy sídla*

Jedním z hlavních úkolů územní studie bylo vymezení srozumitelné hranice Komořan tak, aby byl umožněn rozvoj tohoto rezidenčně vyhledávaného území v Praze, ale aby tento rozvoj naopak nezasáhl nepřiměřeným způsobem cenné krajinné okolí Komořan. Součástí řešení bylo prověření navrhovaných změn a dalších záměrů v území. Územní studie směřuje většinu nové zástavby do brownfieldů a ostatních dosud méně využitých ploch v rámci zastavěného území. Pouze v omezené míře v místech vhodné návaznosti na zastavěné území jsou navrhovány nové zastavitelné plochy.

Hlavní faktory ovlivňující návrh ploch doplňujících současný rozsah zastavěného území Komořan jsou následující: **vztah k současné urbanistické struktuře Komořan** (jak co se týká smysluplného doplnění hmoty zástavby a doformování rozhraní krajiny a sídla, tak možnosti navázání na stávající uliční síť), vztah využití a jeho charakteristické formy k místnímu krajinnému kontextu **a dostupnost MHD a obslužitelnost nových ploch dopravní i technickou infrastrukturou**.

Typologie nové zástavby byla navrhována tak, aby odpovídala převážně nízkopodlažnímu **kontextu současných Komořan**, ale zároveň **využívala adekvátním způsobem území**, dobře obslužené městskou hromadnou dopravou i dalšími formami infrastruktury a nevytvářela ekonomicky i ekologicky neudržitelnou zátěž města v podobě příliš rozvolněné zástavby. Zástavba na okrajích Komořan je organizována tak, aby vzniklo přirozené rozhraní sídla a krajiny.



## Západ Komořan

*(bloky B16\_01-05, B05\_01b, B05\_04b a navazující uliční prostranství a nestavební bloky)*

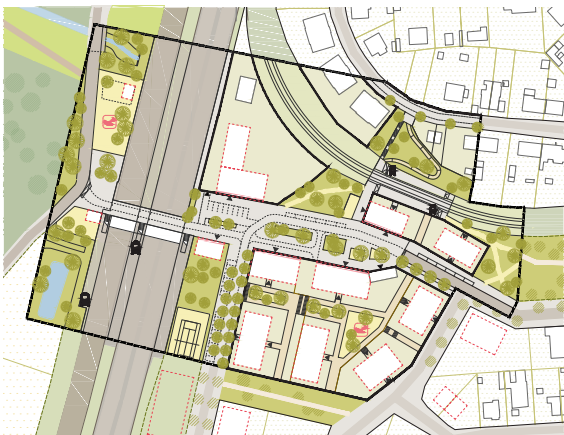
V návrhu územní studie byla dle zadání (bod 5.3 d) prověřena změna funkčního využití plochy SO3 a SP v území „bývalé teplárny“ dle podnětu na změnu ÚP SÚ hl. m. Prahy (č. 158/2015). Transformace tohoto brownfieldu na obytnou zástavbu zde bylo částečně potvrzeno, byly zde vymezeny dva bloky pro smíšeně obytnou a převážně obytnou zástavbu.

Tyto bloky jsou na západě doplněny pásem zeleně, který může obsahovat sportoviště zachovávané v území sportovní využití dle platného územního plánu. **Plocha zeleně se sportovišti využívá pás území spíše problematický pro obytnou zástavbu** v blízkém kontaktu se záměrem nové komunikace a železnice a zároveň s výhodou využívá blízkosti celopražsky významného rekreačního území podél Vltavy.

**Doplnění obytné zástavby zajistí důležitou sociální kontrolu** nad jinak rizikovým územím a zprostředkují a obydlení „spodní“ části Komořan, pro které je důležitý i prostup podél východní hrany zámeckého parku (mezi částmi bloku B15\_01 a B05\_04), který tvoří mimo jiné spojení obyvatel

jižní části Komořan a zaměstnanců ČHMÚ na vlak a k řece. Zároveň je nová zástavba v synergii se záměrem **vložení tramvajové zastávky, která dále obsluží rekreační území v nivě řeky a zástavbu severozápadní lokality Komořan.**

Směrem k lokálnímu náměstí, mezi prostupem k řece, železniční a tramvajovou zastávkou je v návrhu podpořen vznik **aktivního parteru, který do území vnáší důvod k zastavení, trávení volného času i prostor pro drobné nákupy po cestě od vlaku či tramvaje** a může v místě doplnit provozy podporující sportovní a rekreační využití v nivě Vltavy (např. půjčovna kolečkových bruslí, cykloport, apod.).



★★

Jádrem nově vzniklé lokality je protažené **náměstí** svažující se směrem k nivě řeky. Vytváří jak přirozené centrum lokality, tak nástup k železniční zastávce a do podchodu pod Novou Komořanskou směrem k rekreačnímu zázemí podél řeky. K severu je vytvořen adekvátní přístup směrem k **nové tramvajové zastávce** a dále do stávající obytné lokality. Přímo u zastávky při severním okraji náměstí je navržena dostavba středněpodlažní hmotou doplňující hranu náměstí a umožňující vznik aktivního parteru v přízemí. Směrem dále k východu ponechána **parková plocha (P06\_01)**, která vytvoří nezbytné zázemí obytné zástavbě a zároveň zachová charakter údolí s přírodními prvky, který tvoří důležitou součást identity této části Komořan a vytváří přirozenou „zelenou“ cestu z centra Komořan směrem k řece.

Jižně od náměstí je navržena středněpodlažní zástavba na jednotlivých terasách svahu, doplněná plochou zeleně podél Nové Komořanské. Obsluha obytných bloků je předpokládána z komunikace procházející podél nových bloků ze západu. Příčné uliční prostranství (mezi bloky B16\_03 a 04) zajišťuje pěší prostupnost a napojení směrem k východu a možnost obsluhy technickou infrastrukturou, vzhledem k výraznému sklonu terénu se nepočítá s komunikací pro motorová vozidla.

Navazující bloky B05\_01 a B05\_04 jsou navrženy k doplnění zástavbou do přirozených celků. Zejména zástavba v místě současných individuálních garáží je navržena jako možnost nebo dlouhodobý výhled a její realizace není pro zbytek území nijak podmiňující. Vhodné je nicméně v krátko a střednědobém horizontu usilovat o prostup po hraně zámeckého parku směrem k jihovýchodu.





## Jihozápad Komořan

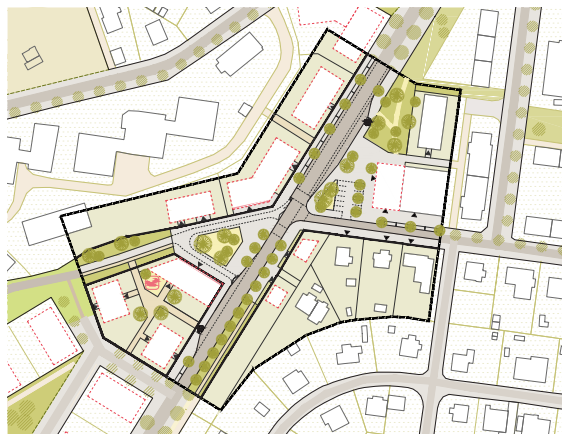
(bloky B13\_01-04 a navazující uliční prostranství)

V jižní části řešeného území byla prověřována možnost zástavby lokality Na Šabatce. Vzhledem ke kontextu okolní zástavby se jeví jako přirozené doplnění zástavby v okolí ulice Palmetové a Pod lesem na východní straně Komořanské vhodným protějškem na západní straně této ulice, a to i vzhledem k výhledovému zklidnění této ulice.

**Zásadní pro možnost zástavby v tomto místě je ale samotná její forma, a to především ve vztahu ke krajinnému okolí, ale i ke stávající zástavbě Komořan.**

Aby v lokalitě nevznikl odtržený obytný soubor nekomunikující s okolím, byl v místě křížení ulic Komořanská a Za Sídlištěm navržen **prostor náměstí ve vazbě na okolní bloky**. Navazující zástavba musí umožnit vznik aktivního parteru s obchody nebo službami pro nové rezidenty i obyvatele stávajících okolních lokalit. Náměstí je navrženo tak, aby ve své druhé části na východ od Komořanské poskytlo důstojný předprostor společenskému domu. Do prostoru je zároveň navrženo posunutí autobusové zastávky obsluhující okolní lokality. Dohromady tak může vzniknout přiměřeně živé lokální centrum jižní části Komořan.

Do prostoru náměstí se zastávkou autobusu se může orientovat i případná dostavba na pozemcích areálu ČHMÚ. Zástavba je koncipována jako doplnění chybějícího úseku podél Komořanské a může být využita jako rezerva pro rozvoj areálu ČHMÚ nebo pro jiné využití v případě, že by se pozemky pro provoz areálu ukázaly jako zbytné. Vhodné by bylo do prostoru náměstí orientovat například tematické informační nebo vzdělávací centrum ve vazbě na provoz ČHMÚ.



Co se týká vztahu ke krajině, návrh redukuje zastavitelnou plochu v rámci rozsahu původní, následně soudem zrušené změny ÚP (Z1424) tak, aby **zachoval jižní část louky** pro pobytové využití a vytvořil přirozené rozhraní města a krajiny. Zároveň **v západní části vyhrazuje široký krajinný pás pro rekreační prostup od nového náměstí směrem do otevřené krajiny a navrženého krajinného rekreačního parku.**

Nově navrženou zastavitelnou plochu návrh územní studie člení na čtyři bloky, pro které stanovuje prostorové požadavky tak, aby se nejjižnější z nich orientoval zahradami do prostoru louky a vytvářel tak citlivé **rozhraní směrem do krajiny**. Na rozhraní zastavitelného území a otevřené krajiny je vloženo místní veřejné prostranství jako prostor pro dětské hřiště v kontaktu s přírodními plochami přesto v dohledu obytné zástavby. V navazující zástavbě se doporučuje v přízemí vytvořit prostor pro kavárnu (příp. cukrárnu apod.) ve vazbě na tento do budoucna velmi atraktivní rekreační prostor.

Výškové uspořádání zástavby je navrženo jako nízko- až středněpodlažní. Výšková regulace sleduje modelaci terénu tak, aby zástavba netvořila pohledovou bariéru při pohledech z nivy Vltavy a Berounky. Při hraně náměstí v bloku B13\_01 je umožněn výškový akcent zvýrazňující důležité nároží na významném veřejném prostranství.

Oproti platnému územnímu plánu je naopak navržena ke zrušení rozvojová plocha bydlení nad Komořanským zámkem ve svahu jižně od bloku B13\_04b. Jedná se o pohledově velmi exponované místo, přirozený prvek krajinného terénního zlomu, který je obtížně zastavitelný bez většího zásahu do terénní morfologie.

\*\*

Podnět na obytnou zástavbu na jih od ulice na Šabatce byl vyhodnocen jako nevhodný především vzhledem k velké pohledové exponovanosti, odtrženosti území od Komořan, neexistující přirozené návaznosti na jiné části zastavitelného území a zároveň potenciálu rekreační funkce v tomto území s významem pro celé Komořany. Tyto plochy jsou naopak **vhodné pro rekreaci a sport v podobě parku přírodního charakteru**. Je zde navržena remodelace terénu, doplnění sítě cest, sadů a drobné prvky sportovního vybavení pro pěší procházky, jezdecký sport i pohyb na kole a kolečkových bruslích. Charakter ploch parku „na kopci“ by měl zůstat přírodní bez přehnaných formálních zahradnických úprav. Směrem k ulici Komořanské je krajinný park zakončen plochami pro sport využitelnými například jako zázemí pro cyklisty v blízkosti frekventovaných lesních bike trailů. Doporučuje se směna pozemků pro optimální využití pro veřejné i soukromé záměry viz kapitola [09.2. Majetkoprávní souvislosti].



## Východ Komořan

*(bloky B18\_01, B09\_01-06, P10\_01 a navazující uliční prostranství)*

V této části Komořan je řešen přechod mezi sídlem a krajinou. Je zde **navrženo doplnění obytné zástavby se službami**. Jde o vhodné dokončení zastavitelného území transformací zbývajících ploch východního konce brownfieldu bývalých Modřanských strojírů a ploch neudržované zeleně. Území navazuje na ostatní zastavěné plochy a umožňuje adekvátní propojení sítě veřejných prostranství. Návrh předpokládá nízkopodlažní charakter zástavby s převahou individuálního bydlení navazující svým charakterem na východní částí projektu Modřanského háje, se kterým toto území na jihu sousedí. Dohromady tak mohou tyto plochy při zajištění dostatečné hustoty zástavby vytvořit jednu obytnou lokalitu s dostatečným počtem obyvatel pro nejnutnější základní vybavení i přes spíše excentrickou polohu v rámci Komořan.

**V centru této lokality je navrženo náměstí, ke kterému je možné tento typ vybavení soustřeďovat** a které tvoří důležitý prostor setkávání a komunitního života. Obsluha území je zajištěna jednoduchou sítí ulic. Na severu lokality je podél hrany výrobního reálu navrženo alternativní pěší propojení směrem do centra Komořan. Jako s možností v dlouhodobém výhledu návrh počítá s propojením ulic včetně komunikace, která by mohla obsloužit i plochu nejsevernější části výrobního areálu (blok B09\_04a) a která by se v tom případě mohla transformovat na nevýrobní využití.



\*\*

Cílem územní studie v prostoru dále na východ navazující louky pod Cholupickým vrchem je řešení vyvažující zájmy vlastníků pozemků na využití plochy (vybudování areálů ekocentra, zahradnictví a hájovny) a veřejný zájem ochrany charakteru a přírodních hodnot území, prostupnosti a rekreačního využití krajinného rozhraní Komořan, jako jedné z nejdůležitějších hodnot v území z pohledu koncepce územní studie viz kapitola [01 Urbanistická koncepce, a zejména 01.1.3 Obytná krajina].

I s ohledem na podněty a výstupy z plánovacího setkání je navržena změna plochy lesní školy a pásu na jih od ní na sportovně-rekreační využití krajinného charakteru. Hřiště mohou vhodně doplnit spíše prostorově skromnější sportovní vybavení základní školy, které je předpokládáno vzhledem velikosti vymezené plochy a složitější terénní situaci. Územní studie navrhuje vzhle-

dem k výše uvedenému vyjmout plochu z PUPFL. Plocha již nefunguje jako lesní školka a zároveň se nejedná o vzrostlý les.

Prostor louky pod Cholupickým vrchem zůstává v návrhu z převažující části jako nezastavitelný vzhledem k tomu, že tato louka a její okolí je z pohledu krajinářského i urbanistického cenná. V žádném případě by v budoucnosti nemělo dojít expanzi obytné zástavby do prostoru louky – případná změna využití by ve větším rozsahu snížila zachovalou hodnotu krajinného rázu – dosud téměř nenarušeného území se segmenty přírody blízkých společenstev s možností zvýšení kvality lučních porostů a podporu biodiverzity.

V rámci louky je na základě podnětů majitele pozemků vytvořen prostor pro vybudování ekocentra, zahradnictví a hájovny a jejich zázemí v podobně odpovídajících pěstebních ploch a pastvin. Forma zástavby by v těchto plochách neměla nepřiměřeným způsobem narušovat přírodní charakter území. S ohledem na charakter provozů jsou situovány do vhodných částí louky: provozy více závislé na návštěvnících jsou blíže sídlu, nebo u frekventovanější a přístupnější cesty na Beránek, hájovna je situována na hranu lesa do klidnější části mezi vzrostlé skupiny stromů. Pro naplnění celkové koncepce území a ochranu krajinných hodnot je zásadní vedení obslužných cest výhradně po obvodu louky. Plocha pro parkování návštěvníků je vyhrazená spolu s parkováním pro plochy sportovní v rámci pásu sportovního využití při hranici sídla. Územní studie chrání středovou část louky, která by si měla zachovat svůj charakter přírodního prostoru bez stabilního oplocení, umožňující ale nárazovou pastvu jako formu údržby. Stabilní pastviny a pěstební plochy jsou vymezeny po obvodu louky. V hraně mezi zastavitelnými lokalitami bloků B11 a B09 a loukou je řešeno potřebné nakládání s dešťovými vodami. Voda z lesů, je stahována sérií záchytných příkopů do systému tůňek v západní části louky podporujících zadržování vody v krajině. Toto řešení zároveň chrání objekt ekocentra před zatopením vodou z přívalových dešťů. Plocha s tůňkami a cestou zároveň vytváří adekvátní vstup do krajiny a důležité rozhraní mezi blokovou zástavbou a krajinou s ojedinělými samotami v podobě ekocentra, zahradnictví a hájovny.



Územím prochází nově navržená **cesta od obytných lokalit Na Beránku (mimo řešené území) k plánované tramvajové zastávce**. Tato pohodlná zpevněná cesta je vedena podél navrhovaných ploch hřišť tak, aby svým charakterem nenarušovala celistvost navazující louky.

### **Menší plochy v rámci jinak stabilizovaných území**

Při vstupu do lesa na konci ulice Revoluce je v platném územním plánu vymezena zastavitelná plocha s rezidenčním využitím. Způsob jejího vymezení nicméně příliš nekoresponduje s navazující urbanistickou strukturou, zároveň se jedná i místo s vysokým ohrožením srážkovou vodou splavovanou z navazujících svahů. Pozemky se nachází v pásmu 50 metrů od lesa. Územní studie navrhuje upravit hranice zastavitelné plochy tak, aby navázala na uliční síť a byla umožněna obsluha z ulice Revoluce. Návrh umožňuje v nejzápadnější části plochy výstavbu, která vzhledem k prostorovým danostem místa odpovídá přibližně jednomu rodinnému domu (vzhledem k limitům místa a tvaru plochy v platném ÚP není možné realizovat objem zástavby v celé kapacitě dle příslušného kódu míry využití a velikosti plochy), zároveň ale ponechává většinu prostoru podél lesa volného vzhledem k výše popsaným skutečnostem. Vzhledem k blízkosti lesních pozemků bude forma výstavby záviset na stanovisku příslušného dotčeného orgánu.

V severozápadní části Komořan při konci ulice nad Soutokem bylo vyhověno podnětu na využití pozemku na zahradnictví. Pozemek je zasazen v rámci zastavěného území, jehož hranice vhodně uzavírá, navrhované využití vhodně navazuje na stávající stav území. Součástí navrhované změny ÚP je i úprava lesních ploch tak, aby odpovídaly stávajícímu využití území a vytvářely ucelenou plochu.

## 01.3 STABILIZOVANÉ ČÁSTI A CENTRUM KOMOŘAN

Stabilizovaná území Komořan tvoří převážně vilové čtvrti místy doplněné deskovými a bodovými bytovými domy z druhé poloviny 20. století, často s vysokou podlažností výrazně převyšující své okolí. Za stabilizované z pohledu návrhu územní studie je vnímána i oblast obytného souboru Modřanského háje, kde dochází k výstavbě obytné lokality dle platného územního rozhodnutí.

Návrh v těchto územích nepředpokládá rozsáhlejší transformace ani novou výstavbu kromě doplňování proluk a dílčích úprav v jednotlivých blocích. Za účelem popisu charakteru zástavby studie stanovuje limity výškové regulace a stavební čáry, které mohou být následně využity při rozhodování v území. V blocích s vyššími bytovými domy je navrhována nižší výšková hladina než u stávajících objektů, aby v případě, kdy bude docházet k větším úpravám nebo přístavbám, nebylo možné novými zásahy dostupit výšky stávajících objektů, které nekorespondují s charakterem okolní nízkopodlažní zástavby. Pro části vilové zástavby je navíc doplněn parametr maximální zastavěnosti pozemků viz kapitola [02 Struktura území].

Pro fungování Komořan jako celku je důležité i v rámci stabilizovaných území vymezit urbanistickou strukturu a síť prostupnosti. Zvláštní péče je věnována **pobytovým veřejným prostranstvím** tak, aby i stabilizované lokality získaly plnohodnotné centrální prostory a přirozené pobytové zázemí. Významné jsou jednak prostory podél Komořanské - napojení ulice Okružní s parkovou plochou, prostor na křižování ulic Komořanské, Krupné a K Nouzovu, který je zásadní i pro adekvátní prostupnost území a dále prostor na křižování ulic K Nouzovu a Palmetové, který může v dlouhodobém výhledu vytvořit důstojný předprostor bloku s vybaveností.

**V blocích s deskovými a bodovými domy návrh územní studie předpokládá dlouhodobou postupnou proměnu s možností využití části ploch pro potřeby obyvatel jednotlivých domů** (pobytové využití, zahrady, dvory, v přiměřené míře i parkování). Územní studie vymezuje v rámci bloků základní prostupnost, která musí zůstat veřejně přístupná pro adekvátní fungování lokality jako celku. U ostatních ploch je možné stanovit režim užívání s částečnou mírou vyhra-

zeného využití pouze pro rezidenty. Při zachování větší prostupnosti bloků je možné uvažovat o dílčí reparcelaci s odprodejem nebo dlouhodobým pronájmem části plochy jednotlivým SVJ. Za tímto účelem je ovšem nezbytné zpracovat podrobnější studii parteru se zapojením rezidentů a SVJ sousedních bytových domů.

Vybrané prostory tak mohou do budoucna získat částečně vnitroblokový charakter a mohou vzniknout formální nebo obytné předzahrádky mezi hranou domu a ulicemi. **Charakter území se tak může více přiblížit okolnímu zahradnímu městu.**



### Centrum Komořan

Jedním z klíčových prvků řešení územní studie je vytvoření městského centra s adekvátním veřejným prostranstvím, které odpovídá navrhované velikosti Komořan a podpoří postavení Komořan jako plnohodnotné městské čtvrti. Umístění centra navazuje na stávající přirozenou spádovost území směrem k ulici Komořanská a využívá potenciálu nové tramvajové trati a transformace areálu Modřanských strojíren.

Prostor centra byl v rámci zpracování řešen variantně, a i s ohledem na výsledky plánovacího setkání s obyvateli byla zvolena varianta, která kombinuje větší parkovou plochu v jižní části a živé „kamenné“ náměstí v části severní. V návaznosti na zastávku tramvaje a budovy s živým parterem tak vzniká převážně zpevněná plocha náměstí s možností využití pro městský život včetně prostorů pro trhy a konání akcí. Zpevněná plocha by měla být doplněna vzrostlými stromy.

V jižní části směrem k nízkopodlažní stávající zástavbě vzniká klidnější parková plocha (nestavební blok P08\_01). Územní studie předpokládá v tomto místě využití již připravovaného projektu. Při severní hraně nestavebního bloku se doporučuje umístění přístřešku se zázemím, který by přirozeně dovymezil plochu náměstí.

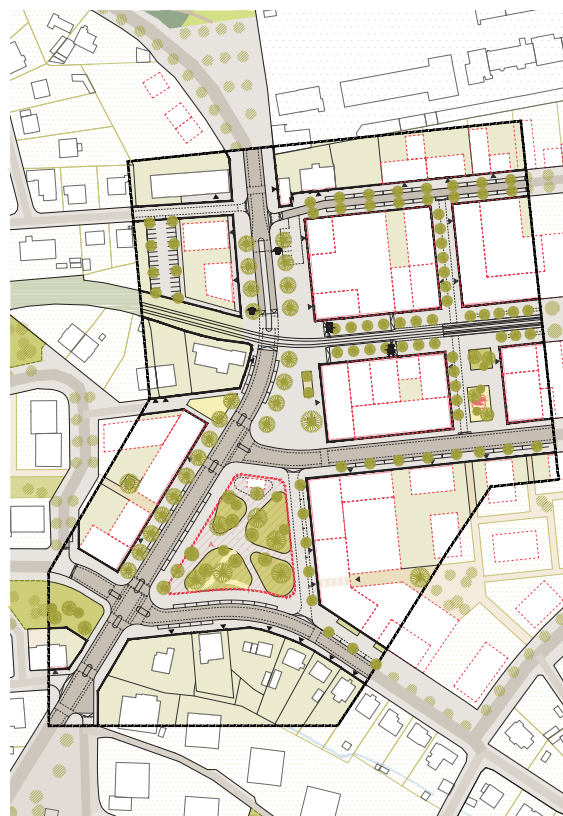
V severní části náměstí pokračuje do plochy sloužící zároveň jako předprostor výrobního areálu a zároveň jako prostor nástupu do lesa. Plochu je vhodné upravit dle jednotného konceptu, je možné zde doplnit parkovací stání. Je možné uzpůsobit plochu i pro pobytové využití, rizikem zde je nicméně nízká sociální kontrola, čemuž by řešení plochy mělo odpovídat.

Parkovací stání nad rámec běžné potřeby zástavby (pro akce na náměstí apod.) se předpokládají v severním cípu veřejného prostranství mezi Komořanskou a průmyslovým areálem. Je možné též využít část bloku B07\_02c, kde je část plochy ve veřejném vlastnictví.

Spolu se vznikem veřejného prostranství návrh předpokládá zpevnění jeho hran přiměřeným doplněním nové zástavby, která může nabídnout živý parter s vybaveností, obchody a službami. Měla by vzniknout důstojná středněpodlažní městská výstavba vymezující svou hranou veřejná prostranství. Kromě bloků, které vzniknou v rámci transformace areálu Modřanských strojů, se jedná i o plochy na západ od Komořanské, zejména bloky B07\_02c a B06\_01.

Plocha bloku B06\_01 je na základě celkové koncepce sítě veřejných prostranství oproti stávajícímu stavu mírně rozšířena s ohledem na posunutí části komunikace v ulici Okružní. Předpokládá

se městská středněpodlažní zástavba vytvářející do prostoru náměstí kompaktní blok. Hmoty zástavby je ustoupena od Komořanské, aby bylo v místě možné umístit plnohodnotnou autobusovou zastávku v zálivu. Podél severní hrany bloku pak vzniká pěší prostup spojující náměstí v centru Komořan s parkovou plochou podél tramvajové trati a dále k železniční zastávce a Vltavě. Část zastavitelné plochy bloku je ve veřejném vlastnictví, doporučuje se částečně pozemková směna za rozšíření ulice Komořanské a částečně odprodej s podmínkou realizace vybrané vybavenosti (případně může být část bloku prostor pro veřejnou budovu, s náplní kromě vybavenosti např. startovacích nebo seniorských bytů).





## 02 STRUKTURA ÚZEMÍ

*Kapitola popisuje parametry organizace území, zejména specifikuje jednotlivá pravidla a požadavky na vymezení veřejných prostranství, limity zástavby a cestní síť v krajině.*

## 02.1 ČLENĚNÍ ÚZEMÍ:

### Vymezení zastavitelného území

Územní studie vymezuje zastavitelné území ve smyslu stavebního zákona a PSP jako území zahrnující zastavěné území a zastavitelné plochy. Jedná se o základní parametr oddělující plochy sídla od otevřené krajiny.

— Hranice zastavitelného území  
[§ 3 odst. 3 písm. a PSP\*]

### Uliční čára a stavební a nestavební bloky

Základem dlouhodobé organizace sídla a jeho urbanistické kompozice je síť uličních prostranství a bloků. Územní studie vymezuje tuto základní kostru pomocí uliční čáry. Pro větší přehlednost je graficky rozlišena uliční čára vymezující stavební a nestavební bloky.

Každý blok má své identifikační číslo, které se dále využívá v popisu v textové části, a především v celkových bilancích. Jednotlivé stavební bloky jsou dále členěny na dílčí části v případě významně odlišného využití nebo pro převážně zastavěné a převážně nezastavěné části bloku určené územní studií k zastavění.

- Uliční čára [§ 12 PSP]
- — uliční čára vymezující stavební blok nebo plochu k zástavbě mimo zastavitelné území
- — — uliční čára vymezující nestavební blok nebo vyhrazenou plochu mimo zastavitelné území

Uliční čára člení zastavitelné území na uliční prostranství a stavební nebo nestavební bloky. Toto rozdělení definuje základní strukturu sídla ve smyslu jeho prostorové organizace. Uliční prostranství vytváří obslužnou kostru sídla (jak ve smyslu obsluhy dopravní a technické, tak ve smyslu společenském) a podílí se na obrazu města. Mimo zastavitelné území studie vymezuje ještě na základě stanovení typů využití vyhrazené plochy mimo zastavitelné území. Ty mají charakter ne-

stavebních bloků v krajině. Zároveň jsou vyznačeny plochy mimo zastavitelné území, které jsou určeny k zástavbě rekreačních a zemědělských provozů v souladu s omezeními pro nezastavitelné území.

### **Uliční prostranství [§ 2 písm. z) PSP]:**

*„uličním prostranstvím (se rozumí) část veřejného prostranství tvořená všemi ulicemi, náměstími a těmi cestami a plochami, které vytvářejí základní síť obsluhy a prostupnosti území; uliční prostranství je obvykle vymezeno uliční čarou a může být tvořeno jak zpevněnými, tak nezpevněnými plochami; uliční prostranství a veřejně přístupné části bloků společně tvoří veřejná prostranství“*

### **Veřejná prostranství [§ 14b Zákona 131/2000 Sb. o hlavním městě Praze]:**

*„Veřejným prostranstvím jsou všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru.“*

Uliční prostranství jsou podmožinou veřejných prostranství tvořící základní kostru území, nad jejich rámec do pojmu veřejných prostranství spadají další veřejně přístupné plochy, zejména některé nestavební bloky (parky), prostupy stavebními bloky nebo vnitrobloková veřejná prostranství (vnitroblokové dvory, parky nebo přístupné předprostory budov).

\* PSP: Nařízení č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy (Pražské stavební předpisy)



**Prvky struktury území:****- identifikace stavebního bloku**

podrobnější parametry jednotlivých bloků viz následující kapitola [\[02.2 Požadavky na zástavbu\]](#) a tabulka v kapitole [\[10 Bilance\]](#); požadavky na prostupnost a veřejně přístupné části bloků jsou v kapitole [\[02.3 Požadavky na veřejná prostranství\]](#)

**- identifikace nestavebního bloku**

podrobnější parametry jednotlivých bloků viz tabulka v kapitole [\[10 Bilance\]](#)

**- identifikace náměstí**

podrobnější parametry jednotlivých typů prostranství viz kapitola [\[02.3 Požadavky na veřejná prostranství\]](#) a detaily vybraných náměstí viz výkresy [\[H<sub>1-4</sub> Detaily veřejných prostranství\]](#)

**- identifikace typu uličního profilu**

podrobnější parametry jednotlivých typů profilů viz kapitola [\[02.3 Požadavky na veřejná prostranství\]](#)

## 02.2 POŽADAVKY NA ZÁSTAVBU:

Územní studie vymezuje pro celé území (tedy jak rozvojové a transformační plochy, tak plochy stabilizované) základní regulativy prostorových parametrů zástavby. Jedná se o stavební čáry, výškové hladiny a vybrané doplňující regulativy. Pro rozvojové a transformační plochy stanovuje územní studie v souladu s metodikou platného územního plánu jednotlivé kódy míry využití, které stanovují limity pro celkovou kapacitu zástavby (KPP). Ty by měly být v rámci změn promítnuty do územního plánu viz kapitola [\[08 Studie ve vztahu k Územnímu plánu\]](#). Hodnoty KPP pro jednotlivé plochy jsou zároveň zobrazeny v samostatném schématu textové části územní studie jako jeden z regulativů zástavby (viz dále část Kapacita).

V rozvojových a transformačních plochách návrh uvažuje primárně se čtyřmi typy charakteru zástavby:

### **městská středněpodlažní zástavba**

Charakter městské zástavby kombinující převážně hromadné bydlení ve formě bytových domů, a polyfunkční městské domy včetně vybavenosti (v samostatných budovách nebo v parteru). Venkovní plochy v rámci bloků zahrnují předzahrádky bytů, zahrady a dvory jednotlivých domů a veřejně přístupné vnitrobloky u větších bloků. Důležitou součástí charakteru zástavby tvoří sekundární prostupnost území.

*V návrhu jde např. o východní část areálu Modřanských strojírů nebo transformační plochu na západě Komořan směrem k železniční zastávce.*

### **městská intenzivní zástavba**

Charakter středněpodlažní zástavby s vyšším podílem nebytových funkcí, což ovlivňuje i prostorové charakteristiky zástavby. Bloky jsou intenzivněji zastavěné, často s plně zastavěným 1. nadzemním podlažím.

*V návrhu jde zejména o západní část areálu Modřanských strojírů a bloky okolo náměstí v centru Komořan.*

### **nízkopodlažní zástavba**

Charakter převážně individuálního bydlení formou řadových domů a hromadné bydlení ve formě nízkopodlažních bytových domů, a hybridních řešení těchto dvou typologií včetně doplnění základní vybavenosti a přirozeného mixu funkcí.

Venkovní plochy bloků zahrnují především soukromé zahrady a dvory.

*V návrhu jde např. o většinu zástavby při východním okraji Komořan.*

### **vilová zástava**

Charakter individuálního bydlení – samostatné rodinné domy a dvojdomy včetně jejich zahrad a dvorů.

*V návrhu jde zejména o část zástavby na rozhraní města a krajiny při východním okraji Komořan.*

Na základě těchto charakterů jsou pak stanoveny jednotlivé prvky regulace, zejména stavební čáry, výškové hladiny a prostupnost stavebních bloků.

## Struktura zástavby, vztah zástavby a uličních prostranství

Jedním ze základních regulativů územní studie je stavební čára, která popisuje charakter zástavby ve vztahu k uličním prostranstvím i vzájemný vztah jednotlivých budov v uliční frontě.

### Stavební čára [§ 21 PSP]

Jedním ze základních prostorových regulativů je stavební čára, která popisuje charakter zástavby ve vztahu k uličním prostranstvím i vzájemný vztah jednotlivých budov v uliční frontě.

- — — — — **– stavební čára uzavřená [§ 21 odst. 3 písm. a PSP], která vymezuje hranici zastavitelné a nezastavitelné části bloku,**  
 1. jejíž zástavba *nesmí nikde ustupovat a*  
 2. která *musí být v celé své délce souvisle a úplně zastavěná,*
- - - - - **– stavební čára otevřená [§ 21 odst. 3 písm. b PSP], která vymezuje hranici zastavitelné a nezastavitelné části bloku,**  
 1. jejíž zástavba *nesmí nikde ustupovat a*  
 2. která *nesmí být v celé své délce souvisle a úplně zastavěná,*
- • • • • **– stavební čára volná [§ 21 odst. 3 písm. c PSP], která vymezuje hranici zastavitelné a nezastavitelné části bloku,**  
 1. jejíž zástavba *může libovolně ustupovat a*  
 2. která *může být v celé své délce souvisle a úplně zastavěná.*

Takto definované stavební čáry byly doplněny o úseky s možností kombinace uzavřené a otevřené stavební čáry tak, aby byla umožněna větší flexibilita zástavby a možnost kombinace více typologií v rámci bloku. V rámci takto označené hrany je možné libovolně kombinovat úseky s uzavřenou a otevřenou stavební čarou, respektive kombinovat parametry obou typů stavebních čar.

Ve výkrese jsou tyto úseky označeny následovně:

- - - - - **– stavební čára uzavřená nebo otevřená**

Dále byla škála pro potřeby přesnějšího popisu vztahu zástavby k uliční čáře doplněna možností ustoupení zástavby od vybraných úseků stavební čáry až o 3 metry. Jednotlivé budovy mohou ustoupit až o 3 metry, přičemž jejich hrana orientovaná ke stavební čáře musí být s touto rovnoběžná. Pouze ve zvlášť odůvodněných případech (okrouhlý tvar ulice, parcelace řadové zástavby, která není kolmá na uliční prostranství apod.) je možné umístit hranu zástavby v rozptylu do 3 metrů nerovnoběžně se stavební čarou.

Smyslem regulativu je umožnit flexibilnější vztah zástavby a uličních prostranství, kdy se šířka předzahrádky může měnit v rozsahu až o 3 metry (parametr je použit vždy tam, kde je povinné ustoupení zástavby od uliční čáry vzhledem k vedení čáry stavební). Takto nastavená flexibilní regulace umožňuje pojmout dílčí odchylky s ohledem na podrobnější architektonicko-urbanistické řešení jednotlivých budov a souborů, zároveň ale garantuje základní nastavení vztahu zástavby a uličních prostranství, kdy budovy není možné umísťovat daleko od ulice v hloubce parcel tak, jak je tomu ve volné stavební čáře.

Ve výkrese jsou tyto úseky označeny následovně:

- - - - - **– stavební čára otevřená s možností ustoupení až o 3 m**
- • • • • **– stavební čára uzavřená nebo otevřená s možností ustoupení až o 3 m,**

Pro všechny typy stavebních čar platí pravidla pro prostor mezi uliční a stavební čarou dle [§ 23 PSP] a pravidla pro prvky před stavební čarou dle [§ 23 PSP] včetně možnosti umístit před stavební čáru garáž v souladu s ustanovením písm. e) odst. 1 § 24 PSP.

U stávajících staveb, které nesplňují regulativ stavební čáry (včetně prvků před stavební čarou), mohou být prováděny stavební úpravy nebo přístavby za předpokladu, že nedojde ke zvětšení zastavěné plochy o více než 15 % a nástavby respektující výškovou regulaci. Přístavby ani nástavby nesmí zasahovat do vymezených uličních prostranství.



## Charakter vilové zástavby







Pro ochranu charakteru vilových čtvrtí Komořan je stanoven doplňkový prostorový regulativ pro oblasti vyznačené v hlavním výkresu jako vilová zástavba:

Maximální zastavěná plocha nadzemních částí hlavní stavby je 200 m<sup>2</sup>. V odůvodněných případech je možné plochu přiměřeně navýšit, je-li to v souladu s charakterem okolní zástavby.

## Výšková regulace

### Výškové hladiny [§ 25 odst. 2 a § 27 PSP]

Ve výkresu je pomocí zařazení jednotlivých bloků, nebo jejich částí, do výškové hladiny definována maximální a minimální regulovaná výška budovy v jejich rámci.

-  hladina I 0 m - 6 m
-  hladina II 0 m - 9 m
-  hladina III 0 m - 12 m
-  hladina IV 9 m - 16 m
-  hladina V 12 m - 21 m
-  hladina VI 16 m - 26 m
-  hladina VII 21 m - 40 m



### Výškové dominanty

Maximální regulovanou výšku budovy lze přesáhnout pouze v plochách v hlavním výkresu označených jako výšková dominanta, a to maximálně do výšky stanovené pro konkrétní dominantu v hlavním výkresu.

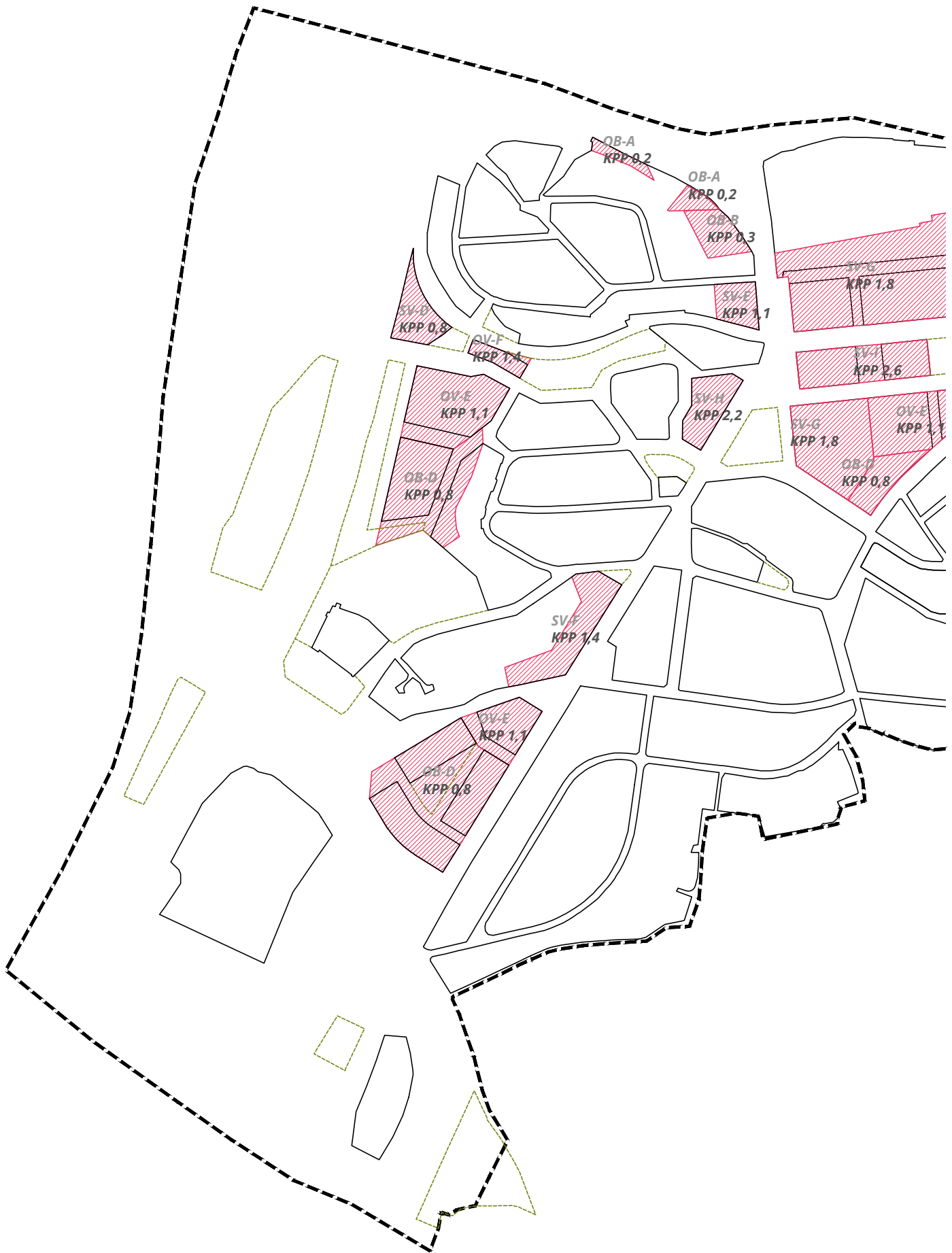
U stávajících staveb, které maximální regulovanou výšku přesahují, jsou nad limitem výškové regulace umožněny pouze stavební úpravy a v odůvodněných případech nástavby vyvolané potřebou umístit technická zařízení a přístavby, které mohou rozšířit půdorysný průmět budovy v úrovni maximální regulované výšky maximálně o 20 %.

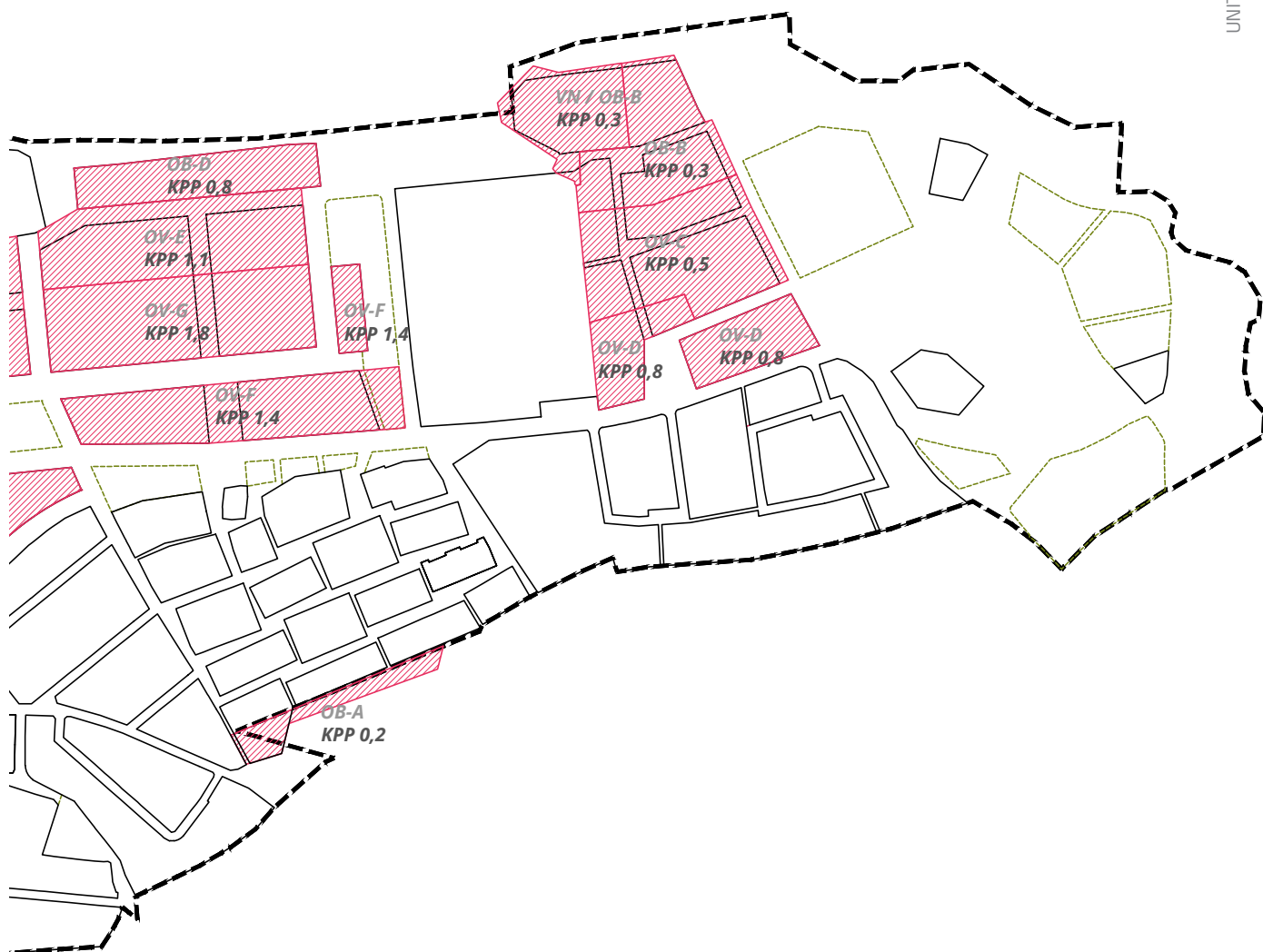
## Kapacita

Celkový objem zástavby v jednotlivých transformačních nebo rozvojových plochách je stanoven koeficientem podlažních ploch vztažených k jednotlivým plochám. Hodnoty KPP odpovídají jednotlivým kódům míry využití dle platného ÚP a jsou znázorněny na schématu na následující dvojstraně.

Distribuce celkového objemu mezi jednotlivé stavební bloky musí odpovídat prostorovým parametřům stanoveným územní studií (výškové hladiny, stavební čáry atd.). V návrhu území bylo v navrhovaných transformačních a rozvojových plochách ověřeno adekvátní nastavení těchto regulativů pro možnost umístění předpokládaného objemu zástavby.







### SCHÉMA HODNOT KOEFICIENTU PODLAŽNÍCH PLOCH PRO VYMEZENÉ PLOCHY

dále viz kapitola [08 Studie ve vztahu k územnímu plánu]

## 02.3 POŽADAVKY NA VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ:

Kromě vymezení uličních prostranství a nestavebních bloků – viz kapitola [02.1 Členění území] – stanovuje územní studie podrobnější požadavky na náplň a charakter veřejných prostranství, a to jak pro pobytové části uličních prostranství, tak pro veřejně přístupné části bloků. Požadavky na jednotlivé ulice jsou stanoveny formou typických uličních profilů v kapitole [02.4 Požadavky na Veřejná prostranství / uliční profily].

### Charakter pobytových veřejných prostranství

Pro stanovení základních požadavků na náměstí a další výrazně pobytové části uličních prostranství stanovuje územní studie čtyři základní typy využití a charakteru, pro které jsou stanoveny základní požadavky na náplň a standard provedení architektonického a dopravního řešení. Vybraná prostranství jsou dále schematicky rozkreslena ve výkresech [H1-4 Detaily veřejných prostranství].

#### Čtvrťově významné uliční prostranství s vyšším pobytovým významem:

Hlavní náměstí a ulice – živé, intenzivně využívané, s aktivním parterem. **Reprezentativní**, je centrem a důležitým prvkem identity celých Komořan. Jde o **formální** prostranství a jeho charakter a využívání významně dotváří okolní zástavba. Toto prostranství je navázáno na důležitý místní přestupní uzel MHD, a i s ohledem na soustředění obchodů a služeb je způsobem využití **aktivní**.



Quartier Euratechnologie, Lille



Riverside, London

#### Požadavky na tento typ prostranství:

Čtvrťově významné prostranství vyžaduje kultivované prostorové a materiálové řešení odpovídající formálnímu charakteru, tedy vysokou kvalitu architektonického řešení a prvků, materiálů a provedení detailů. Vzhledem k tomu, že je reprezentativním prostorem Komořan, měli by být do plánování jeho podoby zapojeni místní obyvatelé v rozsahu celého území Komořan.

Organizace prostoru by měla být uzpůsobená většímu pohybu lidí, v některých případech s prioritou a velkorysými plochami pro pěší pohyb, částečně se jedná o pěší zónu. Prostranství by mělo na vhodných místech nabízet místa pro zastavení, setkání, čekání. Důležitá je podpora aktivního parteru a aktivního rozhraní zástavby a veřejného prostoru (obchody, služby, zahrádky kaváren a restaurací). Plochy jsou **multifunkční**, organizace prostoru by měla být robustní v tom smyslu, že prostranství je schopno reagovat na střídání různých aktivit. Plocha by měla umožňovat konání trhů a některých krátkodobých akcí, prostor je tedy vhodné doplnit o odpovídající infrastrukturu a zázemí (připojení na elektřinu a vodu pro trhy apod.).

**Zeleň** v tomto typu prostranství by měly tvořit primárně stromy vyvětvené v dostatečné výšce pro přirozené podcházení pod korunami. V tomto prostoru se nepohybují jen místní obyvatelé, ale i další návštěvníci Komořan, prostor by měl být přehledný a intuitivně průchozí bez potřeby sekundární navigace.

#### Lokální uliční prostranství s vyšším pobytovým významem:

Klidnější a méně formální prostranství, zároveň ale důležité uzly lokalit zpravidla na významných křižnicích, nebo v těžištích lokalit. Tato prostranství jsou **nositeli identity lokality**, jejíž jsou centrem, jsou to plochy společenské a **pobytové**, určené k setkávání a trávení volného času. Jsou spíše **neformálními** živými prostranstvími. Jsou **aktivní**, nicméně aktivity v parteru a na rozhraní jsou výhodou oživující místo, ne podmínkou.





Hirschgarten, Erfurt

### Požadavky na tento typ prostranství:

Tato neformální prostranství obvykle kombinují různé charaktery a různá využití, zpevněné a nezpevněné plochy, nezřídka „měkkí“ formy zpevněných ploch. Umožňují netradiční řešení kombinující různé prvky, důraz by měl být kladen na kreativní řešení míst. Jejich řešení by mělo být spíše jednoduché a mělo by se vyhýbat příliš formálním, reprezentativním (okrasným) kompozicím a prvkům. Konkrétní řešení a design parteru by měl korespondovat především s charakterem zástavby příslušné lokality a měl by být jedinečný pro každé prostranství.

Místa pro setkávání a trávení volného času zde nemusí být navázána na komerční parter, měla by být volně přístupná. Je vhodné tato prostranství doplnit o možnosti posezení a prvky aktivního trávení volného času (dětská a seniorská hřiště, sportovní prvky, plochy pro společenské aktivity, obecně plochy pro užívání místní komunitou). V případě předprostoru školy je vhodné umístit drobné pobytové, sportovní nebo herní prvky pro odpovídající věkové skupiny dětí, ale s ohledem na blízkost komunikace.

### Místní neformální uliční prostranství s vyšším pobytovým významem:

Místní náměstíčka a plácky. Často se k nim vztahuje zúžená sousedská skupina obyvatel navazujících domů nebo několika bloků. Mohou mít aktivní využitím s několika herními prvky, nebo mohou být klidovým prostranstvím, např. místem pro posezení seniorů pod korunami několika stromů.

### Požadavky na tento typ prostranství:

Bývají neformální, obvykle se jedná o prostory malého měřítka s „měkkými“ formami zpevněných ploch. Měly by obsahovat možnosti posezení a dalších aktivit (např. dětské hřiště, barbecue místo). Sousedská komunita k nim může mít silný vztah a je proto vhodné větší **zapojení okolních rezidentů** do formulování zadání pro úpravy prostorů. Je důležité mít ale na paměti, že se tato prostranství mají přirozeně **menší spádovost** a nejsou tedy vhodnými prostory k umísťování vybavení pro větší okruh uživatelů.



Square Edouard Dumuin, Amiens

### Místní formální uliční prostranství s vyšším pobytovým významem:

Drobné formální prostranství. Typově jde o kamenné reprezentativní předprostory významných institucí a historických budov, nebo formálnější místní plácky.

### Požadavky na tento typ prostranství:

Tato formální prostranství vyžadují kultivované prostorové a materiálové řešení odpovídající formálnímu charakteru, tedy vysokou kvalitu architektonického řešení a prvků, materiálů a provedení detailů. Vzhledem k tomu že nejde o tak frekventovaná místa, jejich řešení by mělo být schopné přetrvání v čase a co nejvíce přehledné, zeleň v tomto typu prostranství by měly tvořit primárně stromy vyvětvěné v dostatečné výšce.



Town Centre, Guirancourt

## Veřejná prostranství v bloku

Pomocí základních regulativů jsou stanoveny požadavky na prostupnost a veřejně přístupné části stavebních bloků:



*Residence Natura Parc, Lille*

### **vymezená vnitrobloková prostranství a prostupy**

– přístupné vnitrobloky, předprostory, prostupy, jejichž vymezení je fixované zřejmými hranicemi pozemků nebo budov.



*Sluseholmen, København*



*Sluseholmen, København*



### **veřejná vnitrobloková prostranství – požadavek**

– požadavek na existenci veřejně přístupného prostranství v rámci bloku v místě značky, bez přesného vymezení rozsahu.

### **veřejný prostup stavebním blokem s naznačením přibližného trasování**

– prostup v rámci vnitrobloku o minimální šířce 3 m, v konkrétním trasování je možné se odchýlit, prostup ale musí spojovat dané hrany bloku, případně dané hrany bloku a vnitroblokové veřejné prostranství v určeném místě.

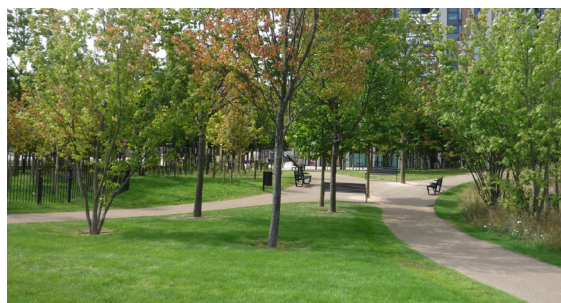


*Ecocity, Malmö*

Součástí regulace jsou i vymezené prostupy skrz nestavební bloky včetně parků. Přestože jde o veřejně přístupné plochy, je důležité ve vybraných místech důležité sledovat přímá a pohodlná propojení, která jsou významná pro celistvost sítě pěších cest v území

### **důležité pěší propojení v rámci nestavebního bloku**

– hlavní trasa přes parkové a přírodní plochy

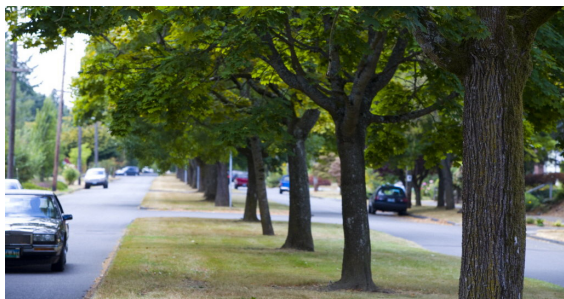


*East Village, London*

## liniové prvky zeleně

### **koridor pro stromořadí určený**

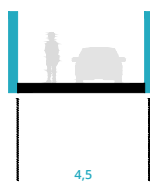
Jedná se o významná stromořadí doprovázející lineární spojení kompozičně či funkčně důležitých pěších nebo dopravních tras. Koridory pro stromořadí jsou pojednány jako částečně zpevněné nebo vegetační (zatravněné či výsadbami doplněné) pásy s výsadbou kontinuální linie dřevin začleněné do uličního prostoru.



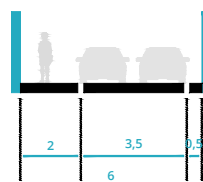
## 02.4 POŽADAVKY NA VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ / ULIČNÍ PROFILY:

Pro vhodné nastavení charakteru jednotlivých ulic a principy dopravního řešení stanovuje územní studie základní uliční profily. Převážně se jedná o typické řešení, které se aplikuje na více místech území ve shodných typech ulic, pro vybrané ulice, které jsou specifické buď svým významem, nebo atypickým charakterem jsou navrženy profily přímo pro konkrétní místo.

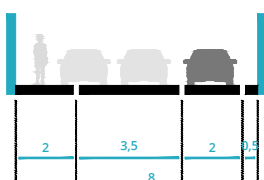
4,5 vnitrobloková



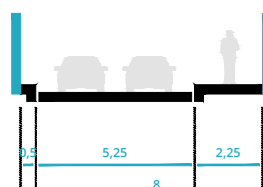
6 (Obytná zóna)



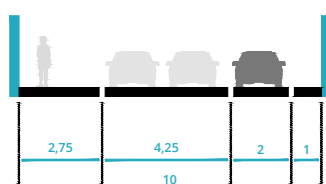
8a (Obytná zóna)



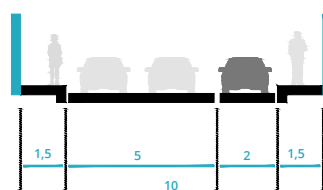
8b (Zóna 30)



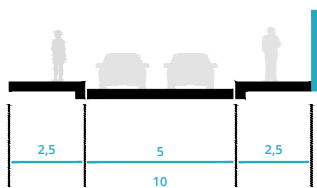
10a (Obytná zóna)



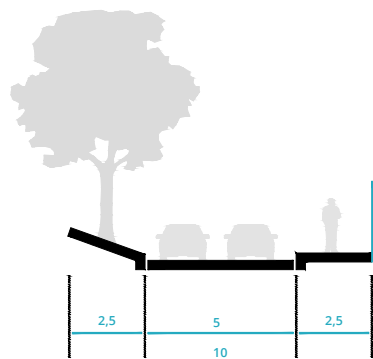
10b (Zóna 30)



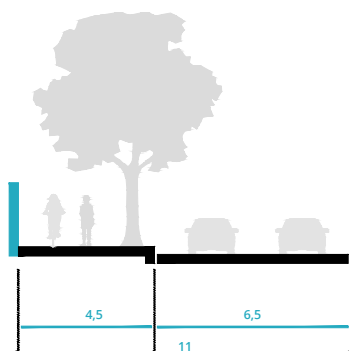
10c (zóna 30)



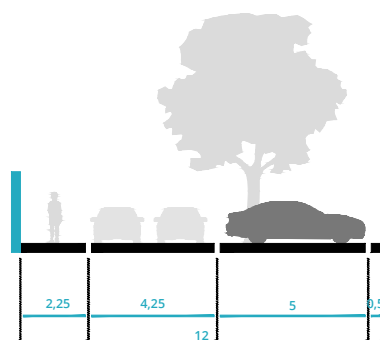
10d ke statku (zóna 30)



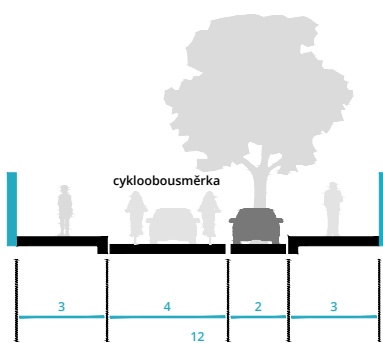
11a - Komořanská - sever 1



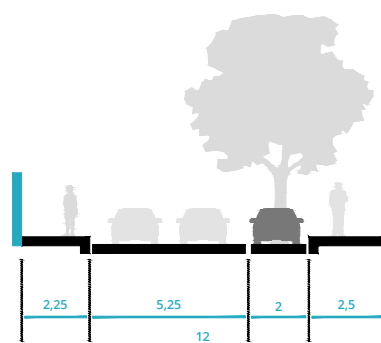
12a (Obytná zóna)



12b (Zóna 30 - jednosměrná)

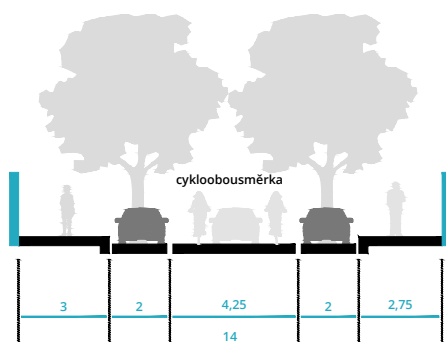


12c (Zóna 30)

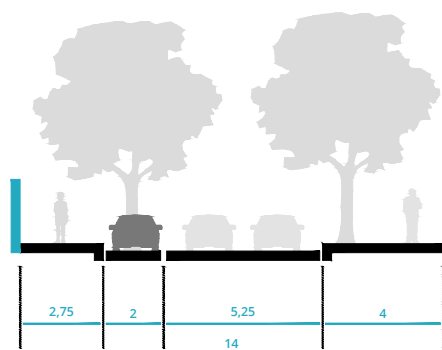




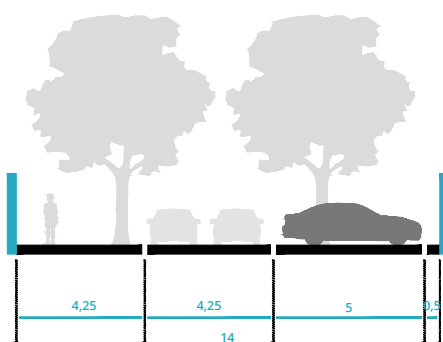
14a (Zóna 30 - jednosměrná)



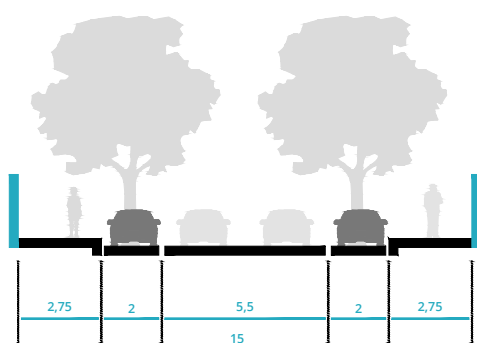
14b (Zóna 30)



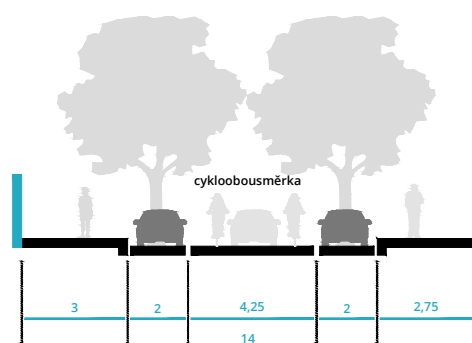
14c (Obytná zóna)



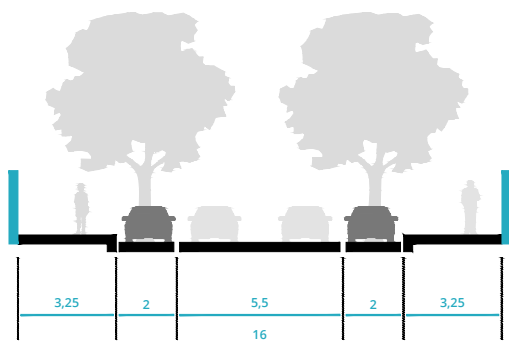
15a (Zóna 30)



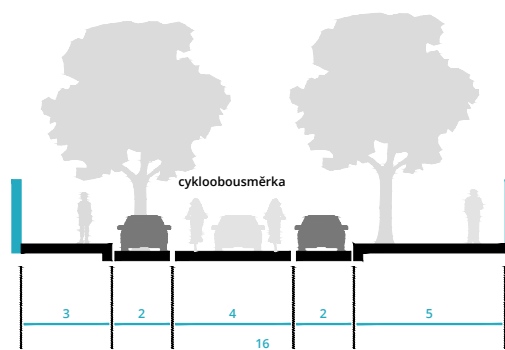
15b (Zóna 30 - jednosměrná)



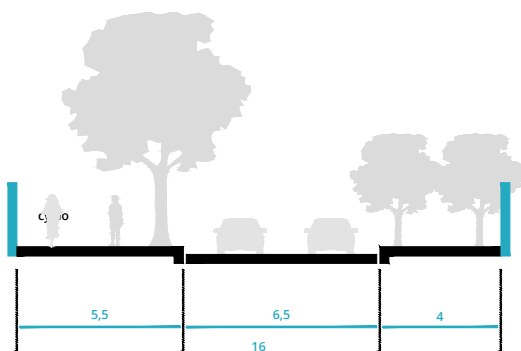
16a (Zóna 30)



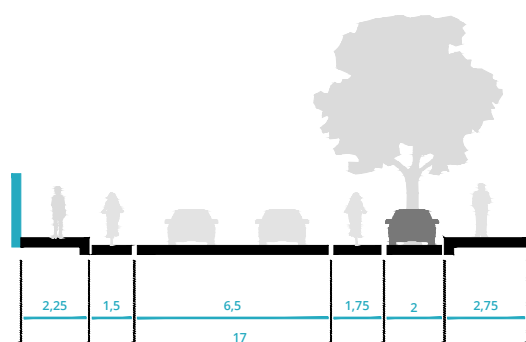
16b (Zóna 30 - jednosměrná)



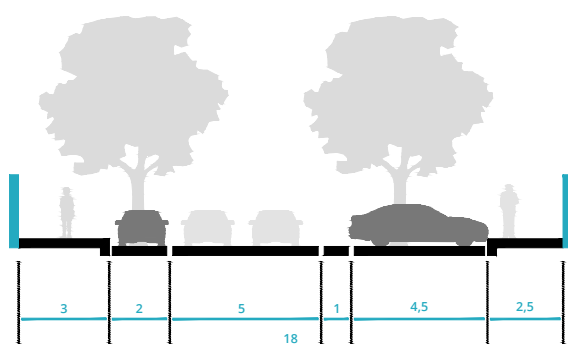
16c (dopravně zatížená, výhledově Zóna 30)



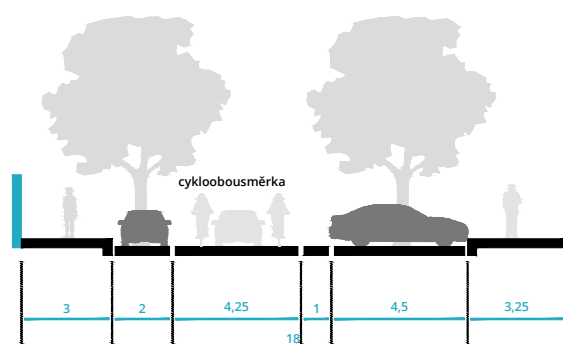
17a - Komořanská - střed



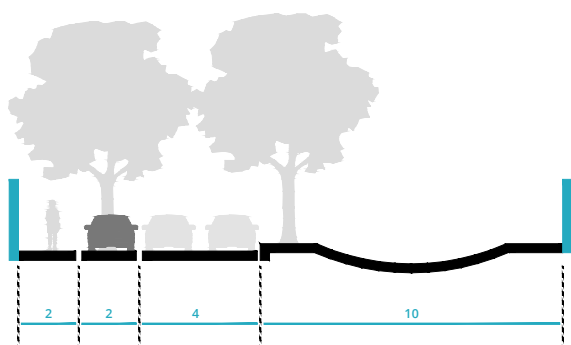
18a (Zóna 30)



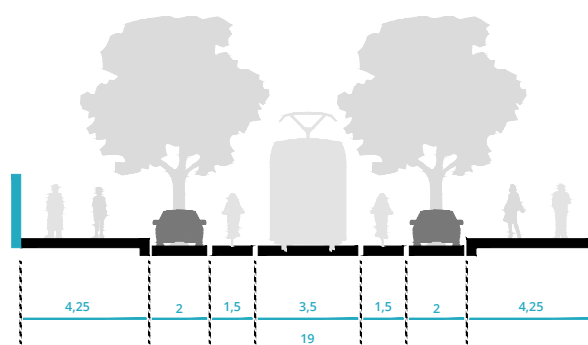
18b (Zóna 30 - jednosměrná)



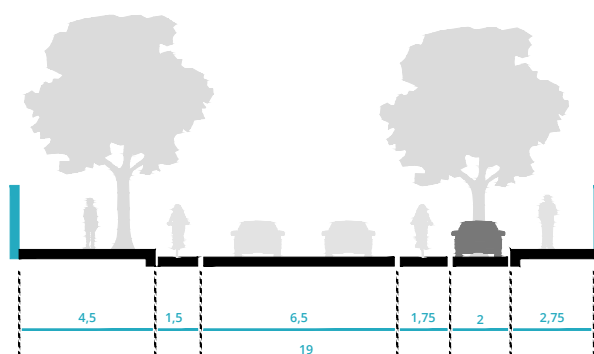
18c (Obytná zóna)



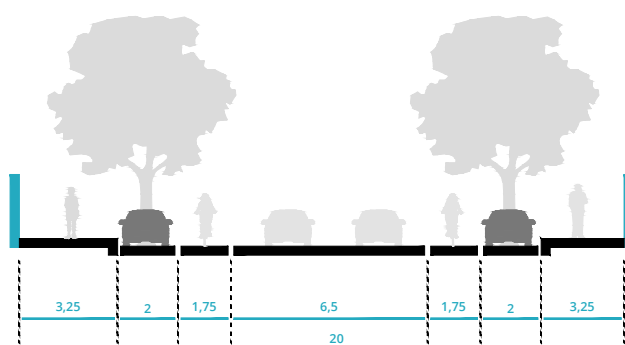
19a tram smyčka



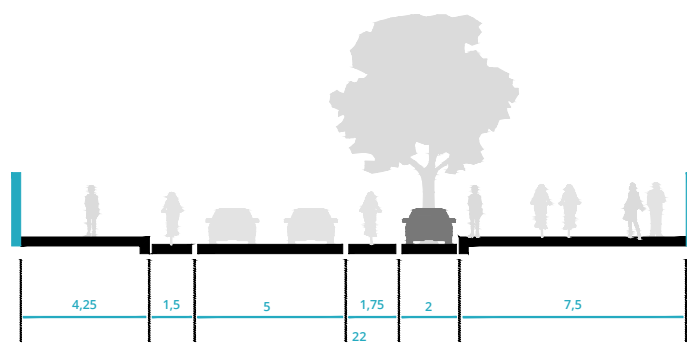
19b - Do Koutů (dopravní zatížení)



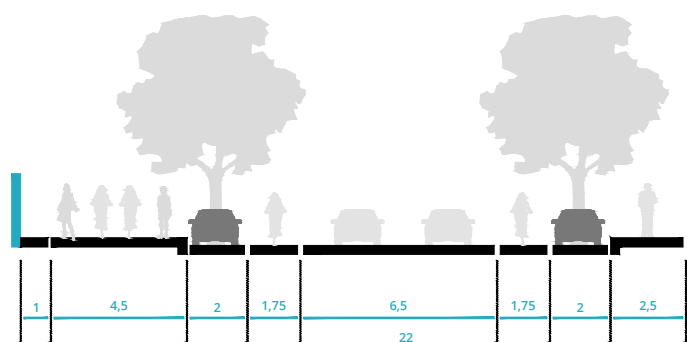
20a - Komořanská - jih 1



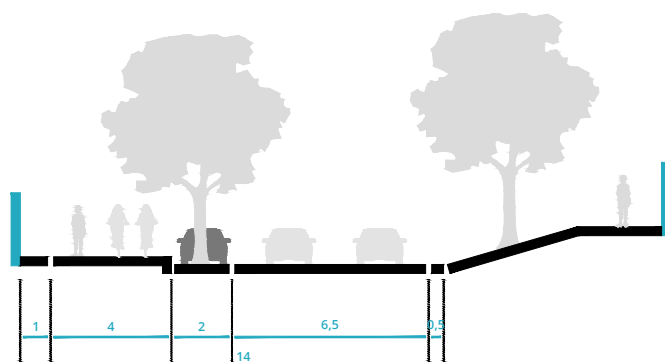
22a - Revoluce (výhledová Zóna 30)



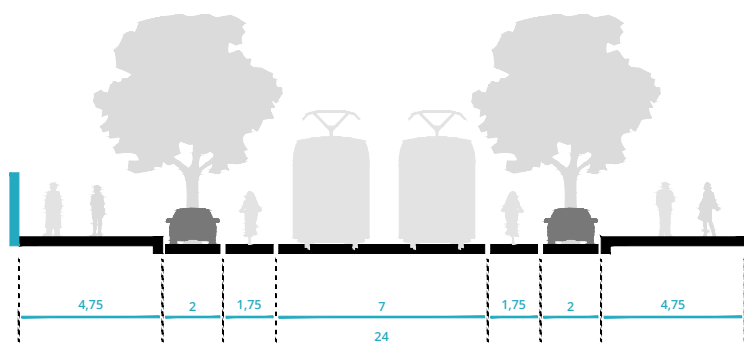
22b - Komořanská - sever 2



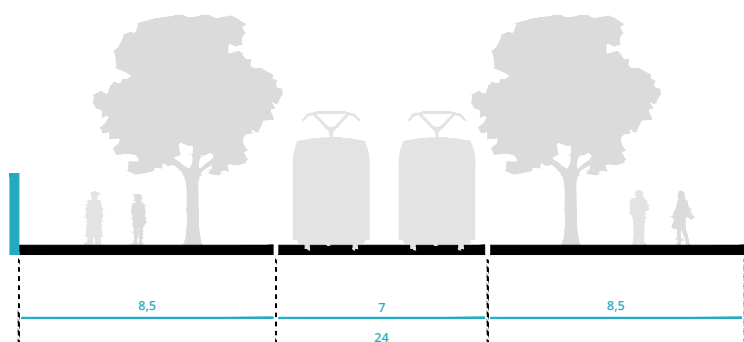
22c - Komořanská - jih 2



24a tram + auto



24b tram



## 02.4 CESTNÍ SÍŤ V KRAJINĚ:

Vzhledem k velkému rekreačnímu významu krajiny v nejbližším okolí Komořan věnuje územní studie zvýšenou pozornost cestní síti v krajině právě z pohledu rekreačního pohybu. Jsou stanoveny základní typy cest podle povahy pohybu (cyklo / pěší / brusle pod.), šířkových parametrů a standardu povrchu s ohledem na pohodlí pohybu.

Zvláštní pozornost byla věnována vztahu cyklistického a pěšího pohybu, zejména vytvoření paralelních cest pro co největší eliminaci střetů běžného rekreačního pohybu se speciálními cestami pro terénní kola.

### charakter cest v otevřené krajině

#### cesta zpevněná s hladkým povrchem

Tento typ cesty je navržen v nejméně frekventovaných koridorech rekreačního pohybu, slouží jak pro turistické využití, tak pro obsluhu míst v krajině. Vhodné pro pěší a cyklistický pohyb, procházky s kočárkem, v závislosti na terénu využití pro kolečkové brusle a pohodlný bezbariérový pohyb. Ve vybraných místech umožňuje poježdění automobilovou dopravou pro potřebu nezbytné obsluhy území (vyhrazený vjezd) [označeno ve výkresu E výkres dopravní infrastruktury].

- hladký povrch (asfaltový povrch, příp. beton nebo dlažba)
- šířka 3 – 4 m
- plynulé trasování bez schodů a prudkých ramp umožňující pohodlný cyklistický pohyb
- v nejméně frekventovaných místech (např. páteřní cyklotrasa A2) je vhodné paralelně s hlavním profilem vytvořit „bezpečný pěší pruh“ z odlišného materiálu (MZK, dlažba apod.)
- na vybraných místech s vyšší frekvencí každodenního pohybu (např. spojnice z ulice Do Koutů směrem na Beránek) je vhodné doplnit veřejné osvětlení



#### cesta zpevněná s přírodním povrchem

Přírodnější typ převážně lesních a polních cest. Slouží především pro turistické využití a běžnou rekreaci místních obyvatel. Vhodné pro pěší a cyklistický pohyb, procházky s kočárkem, v závislosti na terénu umožňuje bezbariérový pohyb.

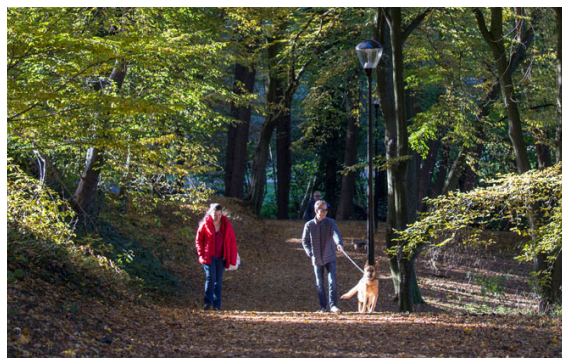
- zpevněný povrch přírodního charakteru (například zavalcovaná směs frakcí „minerální beton“, recyklát)
- šířka 3 – 4 m
- plynulé trasování bez schodů a prudkých ramp umožňující pohodlný cyklistický pohyb
- prvky odpovídající přírodnímu charakteru (bez obrubníků, veřejného osvětlení apod.)



#### cesta přírodní promenádní

Přírodní typ převážně lesních a polních cest. Slouží především pro turistické využití a běžnou rekreaci místních obyvatel. Vhodné především pro pěší a cyklistický pohyb.

- přírodní povrch – pískový, travnatý
- šířka 3 – 4 m
- vhodné doplnit mobiliářem (lavičky, případně i herní prvky přírodního charakteru)
- pokud možno plynulé trasování bez schodů a prudkých ramp
- prvky odpovídající přírodnímu charakteru (bez obrubníků, veřejného osvětlení apod.)







### — pěšina

Úzké, často jednostopé cesty, primárně určené pro pěší pohyb v kontaktu s přírodou.

- přirozené podloží, přírodní povrch –pískový, travnatý, ...
- šířka 0,5 – 2 m



### — zpevněná pěšina

Cesty a pěšiny ve volné krajině určené spíše pro běžný než rekreační pěší pohyb. Často navrhovány v blízkosti zastavěného území nebo v místech spojnic k zastávkám MHD. Tento typ cest má spíše městský charakter, v místech výrazných terénních rozdílů integruje schodiště.

- zpevněný povrch (asfalt, dlažba, případně MZK)
- šířka 0,5 – 3 m
- v terénně komplikovaných situacích je možné integrovat schodiště
- na vybraných místech s vyšší frekvencí každodenního pohybu je možné doplnit veřejné osvětlení

### — bike trail

Speciální cesty, singletracky a koridory pro terénní kola, určeno pro sportovní cyklistický pohyb.

Tyto cesty jsou vymezeny tak, aby nedocházelo k hrozcím kolizím rychle se pohybujících cyklistů s pěšími v místech svahů na jih od Komořan, které jsou pro tento druh sportu frekventovanou lokalitou a dále v okolí Cholupického potoka na sever od Komořan.

- v místech křížení s dalšími typy cest doporučujeme bezpečnostní označení
- povrch přírodní, překážky a úpravy pro sport
- šířka 0,5 – 2,5 m





# 03

## VYUŽITÍ ÚZEMÍ

*Kapitola popisuje základní požadavky na využití území stanovené územní studií. Popis jednotlivých typů využití je členěn dle základní struktury území na stavební bloky, nestavební bloky a otevřenou krajinu.*

## 03 POŽADAVKY NA VYUŽITÍ ÚZEMÍ:

S ohledem na celkovou urbanistickou koncepci stanovuje územní studie jednotlivé typy využití, které distribuuje v území. Využití je rozděleno pro stavební bloky, nestavební bloky a otevřenou krajinu. Zvláštní péče je věnována zejména plochám otevřené krajiny a rozhraní města a krajiny s ohledem na charakter Komořan a rekreační potenciál území.

Základní typy využití stavebních bloků městského charakteru odpovídají přibližně plochám dle platného ÚP, jsou nicméně v dílčích ohledech podrobnější a umožňují využití jako podklad pro rozhodování v území i v kombinaci s Metropolitním plánem.

### 03.1 stavební bloky / plochy k zástavbě mimo zastavitelné území

#### **převážně obytné**

*(přibližně odpovídá ploše OB dle platného ÚP)*

Plochy smíšeného obytného města s převahou bydlení. Plochy umožňují v určité míře přirozený mix funkcí v měřítku budovy a části budovy zajišťující dostupnost běžného veřejného vybavení drobného měřítka v obytné lokalitě a zároveň podnikání a dostupnost pracovních příležitostí v odvětvích, jejichž přítomnost svou formou ani vlivem na okolí nenarušuje nepřiměřeným způsobem charakter převážně obytné zástavby. Plochy zahrnují zahrady, dvory a veřejně přístupné prostupy a vnitrobloky.

V převážně obytných plochách je přípustné podnikání ve vazbě na bydlení, tedy drobné komerční provozy (administrativa, obchod, ubytování a pohostinství, nerušící řemesla a služby apod.) a umístění občanské infrastruktury drobného měřítka (mateřská škola, komunitní / volnočasové / vzdělávací centrum, církevní stavby, kulturní stavby, stavby pro zdravotnictví a sociální péči, sportoviště apod.).



#### **obytné smíšené**

*(přibližně odpovídá ploše OV dle platného ÚP)*

Polyfunkční plochy města s převahou bydlení. Plocha předpokládá dílčí mix funkcí v měřítku části budovy, budovy a bloku, především formou polyfunkčních městských domů a polyfunkčních bloků. Plochy pro kombinaci různých forem bydlení, administrativy, obchodu, služeb, ubytování a hotelů, krytých sportovišť, občanského vybavení vč. vzdělávání, správy, kultury, náboženství, zdravotnictví a sociálních služeb v rámci budovy či bloku. **Minimální podíl HPP bydlení v bloku nebo vymezené části bloku, ke které se typ využití vztahuje, je 40 %.** Plochy zahrnují zahrady, dvory a veřejně přístupné prostupy a vnitrobloky. Smíšené plochy by vhodnou kombinací využití měly zajistit 24h režim fungování – mix funkcí v rámci domů, bloků a lokality by měl zajistit kombinaci obytných funkcí oživujících lokalitu ve večerních hodinách a mimo pracovní dny a pracovních příležitostí zajišťujících sociální kontrolu přes den.



#### **smíšené**

*(přibližně odpovídá ploše SV dle platného ÚP)*

Polyfunkční plochy smíšeného obytného města – mix funkcí v měřítku části budovy, budovy a bloku, především formou polyfunkčních městských domů a polyfunkčních bloků. Plochy pro kombinaci různých forem bydlení, administrativy, obchodu, služeb, ubytování a hotelů, krytých sportovišť, občanského vybavení vč. vzdělávání, správy, kultury, náboženství, zdravotnictví a sociálních služeb v rámci budovy či bloku. **Výjimečně přípustné jsou monofunkční bloky obsahující pouze jeden z výše zmíněných**



**typů využití. Maximální podíl HPP bydlení v bloku nebo vymezené části bloku, ke které se typ využití vztahuje, je 60 %.** Plochy zahrnují zahrady, dvory a veřejně přístupné prostupy a vnitrobloky. Smíšené centrální plochy by vhodnou kombinací využití měly zajistit 24h režim fungování – mix funkcí v rámci domů, bloků a lokality by měl zajistit kombinaci obytných funkcí oživujících lokalitu ve večerních hodinách a mimo pracovní dny a pracovních příležitostí zajišťujících sociální kontrolu přes den.



#### občanské vybavení – vzdělávání

Plochy pro mateřské a základní školy s určením konkrétního typu vzdělávacího zařízení popisem ve výkresu. Tyto plochy tvoří důležitou rezervu v území a není možné je využít pro jiný typ vybavení. Přípustná je odůvodněná kombinace využití v rámci budovy nebo areálu za podmínky realizace předepsaného vzdělávacího zařízení o potřebné kapacitě.



#### občanské vybavení – specifické areály

Plochy specifických areálů sloužící pro vědu, administrativu, vzdělávání a osvětu (zpravidla nadmístního významu). Přípustná je odůvodněná kombinace služeb, obchodu, veřejného stravování, ubytování a bydlení v rámci budovy nebo areálu za podmínky souladu tohoto typu využití s výše popsáním využitím. V Komořanech jde o areál ČHMU.

#### výroba

Plochy pro skladování, výrobu, logistiku a administrativu. Přípustné je odůvodněné využití pro prodej a skladování nadměrného zboží (např. stavebniny) a odůvodněná kombinace služeb, obchodu, veřejného stravování, ubytování a bydlení v rámci budovy nebo areálu, nebude-li tento typ využití omezovat využití území pro výrobu, logistiku a administrativu.

#### rekreace a sport

Plochy sportovní a rekreační zařízení včetně budov se sportovním využitím. Přípustná je odůvodněná kombinace služeb, obchodu, veřejného stravování, ubytování a dalších služeb pro turismus a bydlení v rámci budovy nebo areálu za podmínky souladu tohoto typu využití s výše popsáním využitím.

#### zahrady a zahrádkové osady

Zahrádkovou osadou jsou soukromé oplocené soubory zahrad či zahrady samostatné s využitím zejména pro rodinnou rekreaci. Zahrady jsou často doplněné zahradními domky či chatkami určenými pro krátkodobou rekreaci, nikoliv k trvalému obývání.

#### naučné a poznávací aktivity v přírodním prostředí, ekocentrum, drobné zemědělství nebo lesnictví




Plochy pro výstavbu ekocentra, drobných zemědělských provozů, zahradnictví a dalších provozů pro naučné-poznávací aktivity v přírodě a související s nerušící zemědělskou činností. Přípustná je kombinace těchto využití a jiné formy naučné-poznávacího nebo rekreačního zařízení, zařízení pro organizovaný pobyt dětí v přírodě, mimoškolní zařízení pro děti, skautské základny. Nepřípustné jsou v těchto plochách zejména využití generující nepřiměřenou dopravní zátěž v území,



jako např. autokempinky, obchodní zařízení apod. Nepřípustné je též bydlení mimo bydlení v rámci budovy nebo bloku jiného využití přímo provázané s jeho využitím (např. byt majitele nebo provozovatele daného zařízení) .

Všechny plochy zahrnují nezbytnou dopravní a technickou infrastrukturu pro obsluhu těchto ploch a integrovanou běžnou městskou technickou infrastrukturu v rámci budovy jiného využití.

## veřejné vybavení vymezené značkou

-  **označení bloku s umístěním zařízení školství**
-  **označení bloku s umístěním zařízení správy**
-  **označení bloku s umístěním zařízení kultury**

v takto označených blocích je vyžadována souběžná nebo předchozí realizace příslušného veřejného vybavení, jako podmínka zástavby bloku, nebo zachování daného vybavení v případě zásahů do tohoto bloku. Přípustná je realizace příslušného vybavení jako součást polyfunkční budovy v souladu s využitím území. Konkrétní druh, případně minimální kapacita vybavení je popsána přímo ve výkrese využití.

### **aktivní parter**

-  — **aktivní parter – předepsaný**
-  — **aktivní parter – doporučený**

Aktivní parter označuje hranu zástavby s předepsaným veřejným vybavením. U budov při hranách bloku označených v hlavním výkrese jako **aktivní parter – předepsaný** je vyžadováno, aby část přízemí orientovaná k označené uliční čáře sloužila převážně občanskému nebo komerčnímu vybavení a byla z větší části přímo přístupná z přilehlého veřejného prostranství. U nově umísťovaných budov musí úroveň přízemí sloužící vybavení výškově navázat na přilehlé veřejné prostranství.

Aktivní parter budovy může kromě občanského nebo komerčního vybavení sloužit i jako společenská místnost obyvatel domu nebo pronájemný prostor pro administrativu. V místech označených jako **aktivní parter – doporučený** je doporučeno takové řešení budov, které výše specifikované využití umožní. Aktivní parter je rovněž možné umísťovat v místech nevyznačených v Hlavním výkrese.

## 03.2 uliční prostranství

Ulice, náměstí a další cesty a plochy vytvářející základní síť obsluhy a prostupnosti území [§ 2 písm. z) PSP], zpevněné a nezpevněné veřejně přístupné pobytové plochy, cesty a plochy pozemních komunikací, včetně parkově upravených ploch. Více viz kapitola [02.3 Požadavky na veřejná prostranství].



### 03.3 nestavební bloky a vyhrazené plochy mimo zastavitelné území

#### ■ městská parková plocha

Městské parky či jiná veřejná prostranství o velikosti jednoho či více nestavebních bloků s jasným ohraničením. Jedná se o intenzivně každodenně využívaná veřejná prostranství s dominantním zastoupením vegetačních ploch s různou intenzitní třídou údržby rámovaná okolní výstavbou či komunikacemi. V tomto případě mají městské parkové plochy spíše lokální charakter přizpůsobený krátkodobému pohybu a rekreaci obyvatel, jelikož dlouhodobější rekreaci zajišťují rozsáhlé přírodní celky (lesy, louky, říční niva) ze všech stran obklopující Komořany.



#### ■ speciální zahrada

Areály zahrad sloužících ke speciálnímu účelu, které přináležejí konkrétní budově či jejich souboru. Kategorie zahrnuje speciální plochy včetně zahrad a okrasných sadů historických, které nejsou běžně veřejně přístupné. V Komořanech jde zejména o areál ČHMU přiléhající k budově zámku.



#### ■ parková plocha s převažujícím sportovním rekreačním využitím

Parkové plochy s převažující funkcí sportovišť a s rekreační funkcí pod širým nebem s různým režimem přístupu. Plochy jsou charakteristické vysokým podílem upravené vegetace, která je v rámci pobytové funkce doplněna mobiliářem a herními či sportovními hřišťovými plochami a související vybaveností.



#### ■ zahrádkové osady mimo zastavitelné území

Zahrádkovou osadou jsou soukromé oplocené soubory zahrad či zahrady samostatné s využitím zejména pro rodinnou rekreaci. Zahrady jsou často doplněné zahradními domky či chatkami určenými pro krátkodobou rekreaci, nikoliv k trvalému obývání.



#### ■ pastviny a pěstební plochy

Přidružené plochy zahradnictví a ekocentra pro možnost drobného zemědělství, pěstování zeleniny a květin, chovu zvířat apod. Plochy s možností oplocení nebo ohrazení bez možnosti zástavby.



### 03.4 otevřená krajina

#### lesy na lesních pozemcích

Lesní porosty dle evidence lesních pozemků v katastru nemovitostí. Plochy této kategorie jsou obhospodařovány podle lesních hospodářských plánů a osnov. Jedná se o lesy převážně rekreačního charakteru v blízkosti sídla, které jsou tomu ve větším rozsahu uzpůsobeny. Díky hustší cestní síti jsou více zpřístupněny a na vhodných místech doplněny prostory k rekreaci a propojeny celkovým informačním systémem.

#### lesy na nelesních pozemcích

Porosty lesního charakteru na pozemcích nevidovaných v katastru nemovitostí jako lesní pozemky. Plochy této kategorie nejsou obhospodařovány podle lesních hospodářských plánů a osnov. V tomto případě se jedná o plochy krajinné zeleně, které budou mít specifický management.



#### jiná plocha přírodě blízká

Nelesní, hospodářsky nevyužívané plochy mající převážně přírodě blízkou druhovou skladbu vegetace s možností extenzivního rekreačního využití.



#### louky

Zemědělský půdní fond trvale zatravněný otevřeného a vzdušného charakteru určený k extenzivní rekreaci nebo občasné pastvě s místním doplněním solitérních stromů či solitérních stromových skupin s přírodě blízkou druhovou skladbou. Plochy není možné oplocovat nebo trvale ohrazovat.



### jiná plocha s vegetací

Převážně liniové porosty lemující velké dopravní stavby s důrazem na dřevinné (stromové i keřové) patro. Tyto plochy přejímají díky své poloze a struktuře porostu funkci ochranné izolační zeleně.



### rekreační přírodní plochy

Pobytové louky – nelesní, hospodářsky nevyužívaná plocha mající převážně přírodě blízkou skladbu vegetace tvoří přechody mezi sídlem a okolní volnou krajinou. Plocha je díky rekreační vybavenosti a napojení na pěší i cyklistické trasy určena primárně k rekreaci s dobrou dostupností ze sídla. Jde plochy určené k intenzivnější rekreaci v rámci okolních přírodních ploch. Žádoucí je podpořit biodiverzitu v území. V jistém smyslu se jedná o plochy pobytových veřejných prostranství, ovšem mimo hranice sídla a s přírodním charakterem.



### přírodní plochy v nivě řeky

Nelesní hospodářsky nevyužívaná plocha mající převážně přírodě blízkou skladbu vegetace lokalizovaná v říční nivě a vázaná na přítomnost vodních a vlhkomilných ekosystémů. Plochy jsou v určitých místech zpřístupněny a protkány cestní sítí. Většina ploch je dle plánu péče o přírodní památku ponechána samovolnému vývoji s minimem zásahů. Žádoucí je podpořit biodiverzitu v území.



### hřiště a intenzivnější pobytové plochy v přírodním prostředí

Pobytové louky, dětská hřiště s prvky přírodního charakteru, naučné a poznávací prvky, nekrytá a neoplocená sportovní zařízení bez vybavenosti a s přírodním povrchem.





## 04 ZELENÁ A MODRÁ INFRASTRUKTURA

*Tok řeky Vltavy a celá její říční niva spolu s lesními komplexy na prudce se zvedajících svazích tvoří hlavní krajinný rámec Komořan. Krajinné veduty a horizonty, ostrá rozhraní v linii les - obloha spolu s linií vodního toku utváří zásadním způsobem ráz místa. Území na pomezí mezi urbanizovanou a volnou krajinou je velmi cenné a křehké zároveň.*



## 04.1 ŠIRŠÍ VZTAHY A CELKOVÁ STRUKTURA ÚZEMÍ

### Širší krajinné vztahy

#### územní systém ekologické stability (ÚSES)

V souvislosti s navrženými změnami v území je řešena i úprava vymezení územního systému ekologické stability – vymezení lokálního biokoridoru LBK Podél Cholupického potoka a lokálního biocentra LBC Údolní niva nad soutokem.

#### **LBK Podél Cholupického potoka**

V souvislosti s výstavbou obchvatu Komořan je navrženo odtrubnění a revitalizace koryta Cholupického potoka v místě výtoku do Komořanských lagun. V návaznosti na tyto úpravy je nově vymezen biokoridor podél revitalizovaného koryta v šířce pásu 25 m. Původní rozloha biokoridoru část mezi ul. Komořanská a ul. U Soutoku – 0,6 ha; rozloha nově vymezeného biokoridoru – 0,7 ha.

#### **LBC Údolní niva nad soutokem Vltavy a Berounky**

Na nově vymezený biokoridor Podél Cholupického potoka zároveň navazuje rozšíření lokálního biocentra Údolní niva nad soutokem Vltavy a Berounky. Lokální biocentrum bude rozšířeno na plochu Přírodní památky Komořanské a modřanské tůně v celé její severní části od Komořanského potoka. Důvodem je zachování funkční a prostorové spojitosti ÚSES. Původní rozloha biocentra – 4,1 ha, rozloha nově vymezeného biocentra – 8,7 ha.

#### Významné krajinné prvky (VKP)

#### **Doporučení k registraci VKP – pískomilná společenstva na Šabatce**

Při terénním průzkumu přírodní lokality navazující na řešené území za jezdeckým areálem Šabátka a dále jižně od Pražského okruhu, byli v této oblasti lokalizováni zástupci chráněných rostlinných druhů specifických pískomilných společenstev. Vzhledem k potenciálnímu biologickému významu tohoto území jej územní studie doporučuje navrhnout k registraci jako VKP. K samotné registraci by však mělo dojít až na základě podrobného biologického průzkumu území. Realizace cyklostezky, která je v době zpracování územní studie v pokročilé fázi povoloovacího procesu, se se záměrem registrace VKP nevyklučuje.

### Celková struktura území

#### **Areál bývalých Modřanských strojíren**

Součástí nově navrhovaných ulic a veřejných prostranství jsou alejové stromy, které budou výraznou měrou určovat charakter nově vznikající čtvrti.

#### **Veřejná prostranství**

Návrh se zaměřuje na kontinuitu zelené infrastruktury a její ekosystémové služby. Liniová vegetace a parkové plochy v sídle umožňují rekreační a ekologické propojení mezi velmi hodnotnými rozsáhlými přírodními celky (lesy, louky, říční niva), které v tomto případě supluje potřebu městského parku s významem pro celou městskou čtvrť.

Součástí sídla jsou tedy lokální parkové plochy, které vytvářejí důležitou protiváhu zastavěnému prostředí i veřejným prostranstvím se zpevněnými povrchy a mají tak velký vliv na kvalitu života jejich obyvatel.

Volné travnaté plochy s roztroušenými skupinami stromů pomáhají zasakování dešťových vod, zachování druhové pestrosti, regulaci mikroklimatu a kvalitě ovzduší.

Důležitou součástí koncepce jsou i stromořadí a vzrostlé solitérní stromy. Stromořadí tvořící liniové prostupy mezi sídlem a okolní krajinou mají v městském prostoru celou řadu nezastupitelných funkcí. V létě dřeviny výrazně vylepšují mikroklima v sídle, zároveň působí částečně jako větrobrany. Stromy pohlcují jemný poléhavý prach a další škodliviny produkované automobily, a dále omezují hluk, který se ze silnic šíří k obytné zástavbě. V neposlední řadě je každý vzrostlý strom domovem desítek nebo i stovek druhů rostlin a živočichů, čímž je umožněna přirozená migrace, a sídlo se tak nestává biologicky neprostupnou bariérou.

Plošná i liniová vegetace v sídle bude přirozeného charakteru, čímž bude ještě více podpořena atmosféra sídla obklopeného významnými krajinnými celky. Vysazovat by se měly stromy dlouhodobě s ohledem na konkrétní stanoviště, aby se v ekologicky komplikovaných podmínkách města co nejlépe a dlouhodobě uplatnily.

## 04.2 ZELENÁ A MODRÁ INFRASTRUKTURA

Na přírodních zdrojích jsme přímo závislí. Jsou vzácné a je nutné jim věnovat náležitou péči. Zelená infrastruktura pomáhá zachovat cenné služby ekosystémů a využívat je ku prospěchu obyvatel. Součástí zelené infrastruktury jsou prvky spojující přírodní a zastavěné prostředí, například zachované přírodní lokality, městské parky, stezky pro pěší, zelené střechy, zelené ulice, ale i stromový porost ve městech. Zelená infrastruktura dokáže zajišťovat více funkcí a přínosů.

Podporu a rozvoj benefitů zelené infrastruktury je možné realizovat kvantitativní změnou podílu vegetačních ploch vzhledem k zastavěné ploše nebo kvalitativní úpravou vlastností ploch vegetace v současném rozsahu tak, aby došlo ke zlepšení jejich požadovaných funkcí.

Součástí zelené infrastruktury je infrastruktura modrá, která se především zabývá možnostmi zlepšení hospodaření s dešťovou vodou. Voda a její správná distribuce v systému půda – rostlina, je jednou ze základních funkčních složek zelené infrastruktury.

### Modrá infrastruktura

Koncepce modré infrastruktury se zaměřuje na rozvoj přírodního charakteru Komořanského a Cholupického potoka. Respektuje nivu řeky Vltavy a rozvíjí její ekologické i rekreační funkce. Koncepčně řeší problematiku soustředěného toku vody na lesních svazích.

#### 1/ Komořanský potok

##### **Ztracený vodní tok**

S ohledem na geologii svážného území nad Komořany, kde je řada geologických zlomů křemenných pískovců, jílových břidlic, prachovců a drobů, je v době hydrologického sucha (tzv. přísušku) zasakování vody do hlubších vrstev očekávatelné. Díky podzemnímu proudění vody po geologickém zlomu se může tok následně znovu objevit v nižších partiích údolí, jelikož teče na rozhraní méně a více propustných vrstev. V době přísušků může i v budoucnu docházet k zaklesnutí vody do hlubších partií. Jak jílové břidlice, tak i prachovce a slepenice se rychle rozpadají, a po rozpadu a konsolidaci povrchu tvoří málo či zcela nepropustné vrstvy, které v případě náhlých přívalových srážek naopak vyvolají velký povrchový soustředěný odtok.

##### **Revitalizace koryta v části výtoku do Vltavy**

Revitalizace toku nabízí dvě možnosti v závislosti na vybudování kanalizace v sídle:

První možnost je podmíněna vybudováním splaškové kanalizace. Díky tomu dojde ke zlepšení kvality vody v potoce. Revitalizace toku (odstranění betonových desek, opatření pro zpomalení průtoku, výsadba mokřadní vegetace) by pak mohla zohledňovat i rekreační využití potoka – zpřístupnění toku k brodění apod.

Druhá možnost je revitalizace toku se stávající kvalitou vody (vyústění ČOV). Rekultivaci lze provést vybudováním soustavy průtočných mokřadů a tůní, ve kterých bude docházet ke zpomalení průtoku a díky vegetaci také k samočištění vody. Ke zlepšení kvality vody je nutné mokřady na potoce vzájemně propojit do průtočné soustavy. Mezi mokřady se doporučuje vybudovat kamenné přepady – rampy nebo skluzy, přes které bude voda přetékat a díky kamenům bude docházet k jejímu okysličení. Zvýšení koncentrace rozpuštěného kyslíku ve vodě společně s mokřadní vegetací povede k posílení samočišticí schopnosti vody a zlepšení její kvality. Před úpravami je nutné provést kvalitativní rozbor vody (na zjištění chemických, mechanických a biologických vlastností) a navrhnout řešení tak, aby nebyl ohrožen ekosystém blízké přírodní památky. V rámci revitalizace není vhodné tok zpřístupňovat pro rekreační účely.

#### 2/ Cholupický potok

##### **Systém tůňek v západní části louky pod Cholupickým vrchem**

V západní části louky pod Cholupickým vrchem je možné založit systém tůňek s cílem zvýšení biodiverzity v území a podpoření zadržování vody v krajině. Tyto tůňky musí mít vlastní zdroj vody (svedení vody ze zpevněných ploch nebo střech ekocentra, napojení na záchytný příkop). Vytvoření soustavy tůní na louce napojených na Cholupický potok není možné, a to především vzhledem k morfologii terénu a k dlouhodobému průtoku potoka.

### **Odtrubnění Cholupického potoka a revitalizace koryta**

Úprava Cholupického potoka v místě výtoku do Komořanských tůní je podmíněna výstavbou obchvatu Komořan. Odtrubnění potoka a revitalizace koryta je tedy možná a vhodná. Díky tomu dojde k vytvoření funkčního vodního ekosystému s pobřežní vegetací v místě navrženého lokálního ÚSES. Kritickým bodem návrhu je vytvoření průchodného profilu pro organismy. Toho lze dosáhnout vhodným trasováním a vedením v otevřeném profilu koryta s vegetací podél břehů. Podél potoka je nutné vytvořit poměrně široký pás otevřeného koryta, které je propojeno se stávající nivou. Na koryto potoka musí navazovat doprovodná vegetace a trvalé travní porosty. Ty budou zároveň ochranou před případnou erozí a abrazí břehů. Důležitá je migrační prostupnost takovýchto koryt, tj. potřeba odstranění spádových objektů na trase koryta. Revitalizace také počítá s odstraněním stávající navážky, která se nachází západně od stávající cyklistické stezky, v místě dnešního autoservisu. Návrh revitalizace potoka by měl být projekčně svázán s řešením veřejného prostranství, které vznikne v těsné blízkosti cyklistické stezky.

### **3/ Soustředěný tok vody na lesních svazích**

Soustředěný povrchový odtok vody ze svahů nad Komořany v současné době patří mezi palčivé problémy v území. Tento jev je zapříčiněn přítomností řady výrazných údolnic v rozsáhlém lesním komplexu s poměrně složitou morfologií, které vyúsťují těsně nad zástavbou. Veškeré údolnice se s ohledem na geologii svahu a s ohledem na poměrně časté extrémní dešťové srážky stávají zcela automaticky klasickými odtokovými koryty, která svádí povrchovou vodu ze svých povodí. Mezi nejvýraznější údolnice v dotčeném území patří údolnice odvádějící vody z lokality Krupná, dále pak údolnice vedoucí podél lesní nebezpečné cesty východně od lokality Krupná. Následně samotné koryto Komořanského potoka, který vede výrazným údolím charakteru uzavřené, hluboké údolnice se stržemi vznikajícími převážně v pramenné, zalesněné části povodí. Další dráhy povrchového odtoku vznikají na severním svahu v lokalitě zvaném v Hájích, kde je voda přímo

odváděna do plochy s novou výstavbou. V terénu výrazněji patrnější údolnice z lokality V Hájích svádí vody do místa navrženého ochranného lesa. Údolnice odvodňuje rozsáhlé povodí zasahující až k letišti a do lokality Velká Lada. Povrchový odtok, který se soustředí v údolnicích, popřípadě v korytě Komořanského nebo Cholupického potoka, společně s dalšími odtokovými drahami přímo na zalesněném svahu, přivádějí velké množství dešťových vod přímo do lokality stávající, právě budované i plánované zástavby Komořan. S ohledem na veškeré principy návrhu na odvodnění takovýchto lokalit se navrhuje a nabízí systémové řešení ve dvou úrovních.

#### **Srubové přehrážky**

Zpomalení soustředěného odtoku přímo v korytech, resp. v trasách údolnic pomocí technických prvků prováděných v rámci hrazení bystřin a svážných území. Objekty jsou principiálně podobné již vybudované srubové přehrážce. S ohledem na potřebu trvanlivosti takovýchto objektů se doporučuje vybudovat objekty zděné z kamenného zdiva (srubové konstrukce vydrží maximálně 10 let). Ke zpomalování odtoku by mělo docházet přímo v korytech výrazných údolnic, popřípadě přímo v korytě Komořanského potoka.

#### **Záchytné příkopy**

Asfaltem zpevněnou lesní cestu je nutné opatřit ocelovými svodnicemi, které umožní odtok vody z cesty do navržené soustavy záchytných a svodných příkopů. Tou bude povrchová voda bezpečně sváděna do lokality stávajícího ochranného lesa. V této lokalitě je zároveň navrženo vytvoření iniciačního mokřadu nebo iniciační tůně, do které by byly svedeny veškeré povrchové vody jak z lokality V Hájích, tak z povodí odtokového profilu směřujícího k zahrádkám. Svodné příkopy, resp. záchytné a svodné příkopy s mírným sklonem směrem k navrženému ochrannému lesu budou provedeny jako zatravněné průlehy. Z iniciační tůně je pak navrženo bezpečné převádění vody otevřeným korytem přímo do koryta Cholupického potoka.

Variantní svádění vody středem nově zastavěného území do Cholupického potoka je možné pomocí travnatých ploch a pásů v uličním profilu.



## **4/ Respektování záplavových území**

Aktivní zóna záplavového území v současné době zabírá celou plochu nivy až po železniční koridor z Prahy jižním směrem. Plánované záměry respektují říční nivou v celé její šíři a koncepce řešení této plochy není s tímto faktem v rozporu.

## **Zelená infrastruktura**

Koncepce zelené infrastruktury rozvíjí a navazuje na přírodní potenciály, které Komořany mají díky svojí poloze. Jedná se o sídlo na pomezí volné a urbanizované krajiny. Poloha sídla má potenciál pro kvalitní bydlení a pro rekreaci, a to jak pro místní obyvatele, tak pro širší spádovou oblast. Zároveň se zde nachází cenná přírodní společenství, která zvyšují ekologickou hodnotu území. Navržený systém zelené infrastruktury pomáhá zajistit přirozené procesy v ekosystému, tím i přínosy pro kvalitu života obyvatel. Zelená infrastruktura se v řešeném území přirozeně člení na několik celků, které jsou charakteristické svými vlastnostmi a funkcemi:

### **1/ nivní krajina**

Nivní krajina, jakožto jeden z nejcennějších prvků v řešeném území, je ze zákona významným krajinným prvkem, který dává řešenému území typický nezaměnitelný charakter. Niva samotná plní celou řadu neopominutelných funkcí. Z hlediska environmentálního zajišťuje vysokou biodiverzitu vč. migračních tras, čímž nabízí útočiště celé řadě rostlinných i živočišných druhů. Propojuje několik vzájemně na sebe navazujících přírodních stanovišť, udržuje stabilní hladinu podzemních vod a při správném využití území také funguje jako přirozená ochrana před povodněmi. Ze sociálního hlediska nabízí obyvatelům přilehlé čtvrti příjemné rekreační využití v blízkosti vodního toku, z hlediska ekonomického může nabídnout navazující služby v souvislosti s celoměstským významem území.

### **Základní charakteristiky a práce s říční nivou v řešeném území**

Koncepce ponechává prostor nivy přírodním procesům a rekreačním aktivitám, které jsou v souladu s managementem přírodní památky Komořanské a modřanské tůně:

- minimalizace zásahů do území přírodní památky
- pobytová louka: rekreační využití – přírodní charakter, louka se solitárními stromy, ohniště, pláž, mobiliář, cílem je zachování prostoru nezastavěného
- severní část přírodní památky: koncepce zachovává stávající přístupy a využití a nerozvíjí další cesty vyššího standardu v území; možnost umístění mola nad vodní plochu (bruslení), rybaření na břehu, území přírodní památky není primárně určeno k rekreačním účelům
- jižní část přírodní památky: částečné zpřístupnění lokality pomocí pěšiny fungující jako procházkový okruh (přes pobytovou louku, podél břehu, mezi tůněmi s napojením na cyklostezku; propustný nepevněný povrch), nezpřístupňovat vodní hladinu pouze otevřením vodní hladiny pro pohled, v souladu s managementem PP

Koncepce definuje pás mezi železnicí a územím, na kterém je vyhlášena přírodní památka, jako extenzivní parkovou plochu a plochu s rekreačním využitím:

- zázemí pro rekreační a sportovní aktivity, např. sportovní louka s kioskem, cvičiště pro psy, komunitní zahrada, odpočinková místa s mobiliářem, přírodní dětská hřiště, atp.
- terénní navážka na severní hranici řešeného území bude z větší části odstraněna, část navážky bude na hranici s cyklostezkou upravena jako pobytová plocha přírodního charakteru
- vegetační úpravy s ohledem na výskyt přírodní památky – autochtonní vegetace vhodná do daného biotopu

Koncepce zlepšuje prostupnost území a ohledem na hierarchii cestní sítě, soustředí se na pobytové louky:

- nástupy do území – otevřená prostranství
- rozšíření cyklostezky
- vycházkové okruhy kolem břehu Vltavy
- zachování stávajících pěšin

- definování vhodného managementu v území (kosení travních porostů, likvidace invazivních dřevin, zachování vhodného poměru volných a zarostlých ploch).

Revitalizace potoků v nivě řeky:

- Cholupický potok – odtrubnění toku, odstranění navážky, revitalizace do přírodní podoby
- Komořanský potok – odtrubnění toku, revitalizace do přírodní podoby podmíněná zlepšením kvality vody v potoce v závislosti na ČOV

Zpřesnění ÚSES

#### — **LBK Podél Cholupického potoka**

- V souvislosti s výstavbou obchvatu Komořan je navrženo odtrubnění a revitalizace koryta Cholupického potoka v místě výtoku do Komořanských lagun. V návaznosti na tyto úpravy je nově vymezen biokoridor podél revitalizovaného koryta v šířce pásu 25 m. Původní rozloha biokoridoru část mezi ul. Komořanská a ul. U Soutoku – 0,6 ha; rozloha nově vymezeného biokoridoru – 0,7 ha.

#### — **LBC Údolní niva nad soutokem Vltavy a Berounky**

- Na nově vymezený biokoridor Podél Cholupického potoka zároveň navazuje rozšíření lokálního biocentra Údolní niva nad soutokem Vltavy a Berounky. Lokální biocentrum bude rozšířeno na plochu Přírodní památky Komořanské a modřanské tůně v celé její severní části od Komořanského potoka. Důvodem je zachování funkční a prostorové spojitosti ÚSES. Původní rozloha biocentra – 4,1 ha, rozloha nově vymezeného biocentra – 8,7 ha.

#### **Prověření možnosti přírodního koupaliště**

Vybudování přírodního koupaliště v areálu přírodní památky Komořanské a modřanské tůně není vhodné z důvodu, že břehy tůní jsou v současné době velmi hustě zarostlé vegetací a tůně zamezují. Pro vybudování přístupu by byly nutné velké zásahy, které by mohly spolu se spojeným rekreačním využitím nenávratně narušit stávající hodnotné biotopy.

## **2/ lesní krajina**

Přírodní zázemí Komořan tvoří rozsáhlé celky lesů, které vedle ekologické funkce přináší i funkci rekreační. Z environmentálního hlediska tyto porosty zajišťují prostor pro obnovu přirozených ekosystémů s přirozenou druhovou skladbou, podporují malý vodní cyklus pomocí zadržování vody v krajině, zlepšují kvalitu ovzduší díky vysoké úrovni pohlcování uhlíku a také podporují bohatou druhovou diverzitu.

Hospodaření v rekreačních lesích vyžaduje specifické postupy a často nelze mechanicky převzít zkušenosti z lesů hospodářských. Jedná se o souhrnnou problematiku několika oborů, jako jsou územní plánování, krajinářská architektura, ochrana přírody a tradiční lesní hospodářství. Z hlediska sociálního zlepšuje životní podmínky sídla díky zvýšené možnosti rekreačního využití vč. napojení stezek pro pěší i cykloturistiku, čímž umožňují napojení okolních městských částí. Z ekonomického hlediska potom mohou navyšovat hodnotu nemovitostí v těsném okolí.

#### **Základní charakteristiky a práce s lesní krajinou v řešeném i navazujícím území**

Koncepce definuje hierarchii lesních cest a pěšin v závislosti na funkčním propojení, morfologii a rekreačním využití území viz kapitola [\[02.4 Cestní síť v krajině\]](#). Cestní síť pro pěší tvoří okružní trasu kolem celých Komořan a jsou na ni navázány drobná zastavení, pobytové plácky a rekreační aktivity.

Hierarchie lesní cestní sítě

- lesní pěší stezky, trasování po vrstevnici, okruhy různých délek a náročností
- jasné čitelné nástupy na lesní vycházkové okruhy ze zastavěného území a volných ploch luk
- cyklistické trasy v dostatečném odstupu od pěších, zamezení kolizí mezi cyklisty a pěšími
- sjednocení značení tras (lokální systém) a mobiliáře
- nutná koordinace s vlastníky lesa

Rekreační využití vycházkových tras se zastaveními různého typu

- drobné sportovní aktivity
- přírodní dětské hřiště
- workoutové sestavy

- posezení s vyhlídkou do krajiny
- ohniště v otevřené ploše či v pasece
- drobné umělecké a architektonické objekty
- nutná koordinace s vlastníky lesa

#### Lesní porost

- rozvolnění porostu v blízkosti zastavěného území
- podpora obnovy přirozené druhové skladby dřevin a podrostů
- zachování funkce ochranného lesa jako ochrany před vodní erozí
- vzhledem k typu lesa jako lesa zvláštního určení možnost rekreačního využití
- nutná koordinace s vlastníky lesa

#### Hospodaření s dešťovými vodami, vodoteče

- stávající i nově navržené stezky pro cyklisty a pěší budou řešeny s ohledem na zadržování vody v krajině (příčné odvodnění, záchytné zásakové žlaby kolem cest)
- na hranici zástavby a lesa – zasakovací průlehy
- v místech největšího soustředěného odtoku z lesa vybudování srubových přehrážek
- možnost svádění a následného zasakování v ploše louky pod Cholupickým vrchem
- lesní hospodaření s důrazem na zadržování vody (optimalizace druhové skladby lesa, zvýšení humusu v půdě, omezení těžké mechanizace)
- nutná koordinace s vlastníky lesa

### 3/ louky

Krajinné rozhraní na jihu a západě Komořan tvoří přírodě blízké louky a pastviny. Ty jsou velmi významné z hlediska environmentálního, hospodářského i rekreačního.

Z environmentálního hlediska luční plochy podporují malý vodní cyklus zlepšením zadržování vody v krajině, kladně ovlivňují mikroklima zlepšením bilancí zpevněných a nezpevněných ploch, podporují druhovou diverzitu a vznik různých biotopů v návaznosti na odpovídající management ploch (např. různé druhy kosení atd.), a filtrací přispívá rovněž ke zlepšování kvality vody.

Ze sociálního hlediska přináší přilehlému sídlu celou řadu benefitů – celkové zlepšení životních podmínek možným rekreačním využitím či využitím pro akce dětí ze školek, školy a pro jiné zájmové činnosti, umožňují také neformální setkávání občanů, čímž podporují obecní a komunitní akce či hry dětí.

Z ekonomického hlediska významně zvyšují hodnotu nemovitostí v těsném okolí, jsou to atraktivní lokality, nabízí se zde možnost extenzivního pěstování plodin (sady) či chovu zvířat (pastva a výběhy pro koně, ovce).

#### **Základní charakteristiky a práce s luční krajinou v řešeném i navazujícím území**

##### **Louka pod Cholupickým vrchem**

Otevřená louka

- rekreační potenciál území
- významná přírodní hrana / les – okraj lesa - louka – sídlo
- centrální louka s volně roztroušenými skupinami a soliterami stromů
- možné umístění mobiliáře a přírodních herních prvků
- vegetační úpravy s ohledem na přírodní charakter – autochtonní vegetace vhodná do daného biotopu

Prostupnost v území

- propojení do Modřan směrem k lokalitě Na Beránku osvětlenou zpevněnou stezkou
- nástupy na lesní vycházkové okruhy
- volná plocha přecházející do lesní krajiny a sídla

Převedení lesní školky plochu přírodního sportoviště

— rekreační zázemí sídla

Vodoteče, hospodaření s dešťovou vodou, tůň

— retenční tůň - akumulace odtoku vody z lesních svahů (místo pod ochranným lesem)

— tůň pro hru dětí - nutnost zajistit vlastní zdroj vody (ze zpevněných ploch a střech, záchytného příkopu)

— trvale travní porosty se soliterními stromy – zadržení velkého množství dešťových srážek v území

#### **Nová Šabatka**

Otevřená louka

— rekreační potenciál území

— terénní modelace, náhorní plošina a rozhledy do území

— louka se skupinami a soliterami stromů a s extenzivními sady

— izolační zeleň v pásu kolem Nové Komořanské

— možné umístění mobiliáře

— vegetační úpravy s ohledem na přírodní charakter tzn. žádné exotické nebo expanzivní druhy

Extenzivní zemědělství a chovatelství

— pastva koní, extenzivní sady

Prostupnost v území

— směrem k nové výstavbě Na Šabatce, přes eko-  
dukt na Zbraslav a napojení na cyklotrasu pod  
Radotínským mostem

— regulace umístování ohrad pro koně s důrazem  
na prostupnost

Zvyšování biodiverzity

— podpora pískomilných společenstev

— trvalé travní porosty

— extenzivní sady

## **4/ krajina sídla**

Zelená infrastruktura zmírňuje negativní dopady urbanizace (hluk, znečištění ovzduší, emise skleníkových plynů) na každodenní život ve městech. Městské prostředí má při porovnání s volnou krajinou velmi specifické mikroklima a mezoklima. Jedná se především o faktory jako jsou tepelné ostrovy vzniklé vyššími teplotami, nižší relativní vlhkostí vzduchu a zhoršeným prouděním vzduchu, zvýšenou prašností a znečištěním vzduchu, horšími světelnými poměry nebo bourkami s nárazovými srážkami s přívalem deště zejména v letním období.

Stromořadí a parkové plochy přinášejí zlepšení mikroklimatu sídla, podporu druhové diverzity, možnosti lepšího hospodaření s dešťovou vodou, podporu malého vodního cyklu díky možnosti zásaku a výparu a také díky zlepšení bilance zpevněných a nezpevněných povrchů. Ze sociálního hlediska zlepšují životní podmínky a možnosti rekreačního využití i v souvislosti s pěší prostupností do krajiny či okolních částí města. Z ekonomického hlediska zmírňují dopad klimatických změn a spolu se zvýšením kvality obytného prostředí zvyšuje hodnotu nemovitostí v daném sídle.

### **Základní charakteristiky a práce s urbánní krajinou v řešeném území**

— stromořadí propojující volnou a urbánní krajinu

— stromořadí lemující důležité trasy a tahy sídlem

— soliterní stromy na klíčových místech urbánní kompozice

— menší parkové plochy jako doplnění přirozené mozaiky sídla

— nelesní porosty dřevin

— sady

— vegetační střechy a fasády

— vnitrobloky (komunitní zahrady, parkově upravené plochy)



# 05 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

*Dopravní infrastruktura je v Územní studii Komořany navržena s ohledem na nároky všech druhů dopravy – pozemní (silniční, železniční, nemotorové – pěší, cyklistické), vodní (včetně rekreační) a letecké, včetně tramvajové trati a další městské hromadné dopravy (dále MHD) a dopravy v klidu. V návrhu řešení je kladen důraz na bezpečné, bezbariérové a komfortní prostředí pro pohyb nemotorové dopravy.*



# DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

## Základní principy návrhu koncepce dopravní infrastruktury

Koncepce především v souladu se zadáním:

- Zohledňuje nároky všech druhů dopravy – pozemní (silniční, železniční, nemotorovou – pěší, cyklistickou), vodní (včetně rekreační) a letecké, včetně tramvajové trati a další městské hromadné dopravy (dále MHD) a dopravy v klidu.
- Je navržena s ohledem na minimalizaci bariér v území.
- Prověřuje přestupní vazby mezi jednotlivými druhy veřejné dopravy osob, zejména mezi železnicí a MHD, tramvají a autobusy.
- Navrhuje bezpečné, bezbariérové a komfortní prostředí pro pohyb nemotorové dopravy.
- Respektuje územní rozhodnutí pro stavbu „Komunikační propojení městské části Praha 12 s Pražským okruhem – stavba 513“ (tzv. „Nová Komořanská“), které řeší i přeložku a rekonstrukci železniční trati č. 210 Praha – Vrané nad Vltavou. Úpravy „Nové Komořanské“, železniční trati a dalších objektů povolovaných předmětným územním rozhodnutím jsou předpokládány v rozsahu, který nevyžaduje změnu vydaného územního rozhodnutí. Současně však koncepce předkládá seznam doporučení pro případ, že z jiných důvodů dojde k přehodnocení stávajícího projektu Nové Komořanské a bude zahájen proces změny územního rozhodnutí.

## 05.1 PĚŠÍ DOPRAVA

V obecné rovině jsou opatření pro pěší dopravu prověřována v celém území s ohledem na následující principy:

- Nahrazování dnes v podstatě plošně aplikovaných ulic se základní rychlostí 50 km/h k chodcům přívětivějšími dopravními režimy.
- Tam, kde je to možné v řídce osídlených residenčních oblastech převedení stávajících ulic do režimu obytné zóny.
- Mimo pěší a obytné zóny maximalizace možnosti pěšího pohybu po obou stranách komunikací – předpoklad doplňování chybějících chodníků či stezek.
- Mimo dopravně intenzivně zatížené komunikace ul. Komořanská a (nově trasovaná) ul. Do Koutů se plošně předpokládá co nejčastější využití zvýšených křižovatek.
- Úpravy polohy zastávek MHD tak, aby se nacházely v optimální poloze z hlediska docházky.
- Vymezení jak cest, stezek a komunikací pro pěší dopravu, které budou „oficiálně“ spravovány TSK, městskou částí či soukromými subjekty, tak i méně významných pěšin a cestiček, jejichž trasování má být respektováno a chráněno i přes jejich „živelný“ vznik a užívání.
- V nově navržené či upravené struktuře zástavby eliminování příliš rozsáhlých neprostupných bloků.
- Rozmístění dostatečného množství mobiliáře celkově zvyšujícího uživatelský komfort uličního prostranství pro chodce.
- Maximalizace výsadby zeleně v ulicích v mantilech daných požadavky na zajištění stání pro automobily, stávajícími vedeními sítí technické infrastruktury, požadavky na kvalitní osvětlení přilehlých budov, rozhledovými požadavky v křižovnách, na přechodech a na výjezdech a také kompozičními ohledy na významných veřejných prostranstvích.

### 5.1.2. Pěší dostupnost zastávek MHD a vlaku

V rámci návrhu dochází ke zcela novému řešení celé koncepce zastávek MHD v rámci Komořan tak, aby se zajistila co nejlepší pěší dostupnost zastávek pokrývající celý rozsah stávající i navrhované zástavby Komořan. U všech takto nově vymezených zastávek se předpokládá zajištění návaznosti na kontinuálně vedené chodníky či na

rozsáhlejší veřejná prostranství a dále vyřešení přecházení tak, aby pokrývalo logické pěší vazby od a k autobusu v zastávce. U všech zastávek se předpokládá vytvoření přístřešku či jiné formy krytého prostoru pro čekání (např. podloubí přilehlého objektu atp.) a dalšího mobiliáře v souladu s Manuálem tvorby veřejných prostranství. S výjimkou několika domů ve výběžcích ulic Za Sídlištěm a U Cihelny a cca 40 rodinných domků v nejzazším východním výběžku poslední etapy v současnosti zastavovaného území „Modřanský háj“ jsou všechny budovy ve vzdálenosti do 400m od navržených zastávek MHD či vlaku. V případě zmiňovaných 40 rodinných domů také návrh ponechává ve vzdálenosti cca 300m stávající obrátiště, které zůstává jako rezerva pro případné využití jako obrátiště autobusů (zřejmě spíše menší typ), bude-li v lokalitě existovat dostatečná poptávka. S výjimkou východní části Komořan zhruba od začátku lokality „Modřanský háj“ směrem na východ je pak celé území (opět s výjimkou několika málo objektů na okraji) ve vzdálenosti do 400m v návrhu obslouženo dokonce dvěma, třemi či více zastávkami MHD.

Vedení linek autobusu a tramvaje je obecně koncipováno tak, aby se zastávky nacházely v centru hustějšího osídlení a kumulace obchodů a služeb a řidší zástavba spíše s převažujícími rodinnými domy byla umístěna dále od zastávek. Díky tomu je dosahováno pohodlné pěší dostupnosti všech zastávek pro maximální počet cestujících. Zastávka vlaku je z povahy vedení železniční trati situována mimo zástavbu Komořan a navíc je od ní oddělena bariérou Nové Komořanské. Přístup k zastávce je v projektu Nové Komořanské řešen podchodem pod silniční komunikací, který je relativně dlouhý a současně nízký a úzký. Nevzniká zde sice přímo fyzická bariéra, ale potenciální bariéra psychologická (vzhledem k pocitu/reálné hrozbě nebezpečí v podchodu o těchto dimenzích). Studie toto řešení v rámci principu minimálního zasahování do vydaného územního rozhodnutí Nové Komořanské respektuje, nicméně jedná se zjevně o značně problematické řešení, doporučení pro úpravu jsou specifikována v části [05.5 c) Nová Komořanská] této kapitoly.

### **5.1.3. Řešení zásadních pěších propojení dle zadání**

#### **a) Pěší propojení ulice Do Koutů s ulicí Hornocholupická (konečná autobusů linek MHD č. 150, 190) a Komořanské ulice s ulicí Hornocholupická (od Interpharmy k Hornocholupické)**

Stávající vyšlapaná/vyježděná cesta středem louky pod Cholupickým vrchem bude nahrazena plnohodnotnou stezkou pro chodce a cyklisty s návazností až do ulice K Potůčku a dále bude průchod řešen po existujících chodnících. Kritické místo představuje křížení této cesty s údolím Cholupického potoka, přičemž konkrétní řešení tohoto uzlu musí být věcí podrobného návrhu založeného na detailním průzkumu a zaměření tohoto místa s velmi komplikovaným terénem. Tato stezka bude primárně sloužit napojení východnější části Komořan na MHD v ul. Hornocholupická, vzdálenější východnější část umístěná navíc pod svahem bude primárně obsloužena tramvajovou tratí a autobusovými linkami v ul. Komořanská. Stezka bude dále procházet kolem ploch vymezených pro ekologické centrum a nová sportoviště a současně bude představovat i hlavní komunikaci pro pěší a cyklisty směřující na louku na východě Komořan.

#### **b) Pěší propojení ulice Do Koutů s ulicí Churnajevova skrz areál bývalých strojíren Modřany**

Návrh vytváří v návaznosti na novou uliční síť v areálu bývalých strojíren několik pěších napojení na síť cest a stezek v okolní krajině. Vzhledem ke značnému převýšení mezi údolím Cholupického potoka a ul. Churnajevova je však vytvoření komfortního bezbariérového řešení značně problematické. Návrh předpokládá pro spojení do ul. Churnajevova využití stávající cesty na západ od areálu Interpharma a zvýšení standardu tohoto propojení do kategorie zpevněné pěšiny, která umožňuje vložení schodiště či osvětlení pro usnadnění průchodu, důležité je ale v kontextu údolím Cholupického potoka citlivé architektonické řešení a vhodné zasazení takovýchto opatření do přírodního prostředí. Dále studie navrhuje vytvoření nového spojení na východ od tohoto areálu. Obě tyto cesty budou napojovat centrum Komořan především na cestu podél potoka, ovšem jsou umístěny tak, aby v návaznosti na ně bylo možné relativně jednoduše pokračovat po stávajících

trasách směrem na sever. U cesty tvořící nejkratší spojení k ulici Churnajevova je navrženo zařazení do kategorie zpevněné pěšiny, ani tato cesta však nepředpokládá, vzhledem k výraznému terénnímu rozdílu a existenci alternativních tras, řešení v bezbariérovém standardu a je otázkou k detailnímu posouzení, v jaké míře a jakou formou v komplikovaném terénu a navíc v těsné blízkosti potoka vytvářet například zpevněné úseky, schodiště, zábradlí či osvětlení. Je třeba brát v úvahu, že jakékoli velké zásahy by nevhodně přetvářely stávající přírodě blízký charakter údolí potoka, byly by relativně finančně náročné jak na vybudování, tak i na údržbu a současně by byly zřejmě využívány pouze velmi málo. Obecné doporučení návrhu je tedy realizovat těchto opatření pouze minimum.

#### **c) Pěší propojení z ulice Do Koutů jižním směrem k lesu**

Návrh počítá se zachováním stávajících propojení mezi ul. Do Koutů a lesem na jih od Komořan, které navazují na ul. Revoluce, Za sídlištěm, Palmetová, Podlesní a Pod lesem a dále přebírá návrh nového propojení z ul. Boženy Jandlové a šesti dalších propojení navazujících na prostupy, které jsou navrženy v rámci nově vznikající zástavby. Současně je navržena změna standardu cesty ze stávající pěšiny obcházející po jižním okraji Komořan na novou „promenádní“ cestu s širším profilem, která zvýší význam všech těchto napojení. Nově budou jak vstupem do lesa pro delší vycházky v náročnějším terénu, tak i propojkami umožňujícími například kratší vycházky po cestě s komfortními parametry. Některé z těchto „vstupů do lesa“ jsou vytipovány jako místa vhodná pro umístění laviček, stojanů na kola a dalšího mobiliáře, navigačních tabulí, herních prvků atp. na základě podrobnějšího řešení.

#### **d) Pěší propojení Komořan s MČ Praha-Zbraslav podél ulice Komořanská**

Studie navrhuje oboustranné doplnění chodníků podél ul. Komořanská v intravilánu Komořan až po vyústění ulice Pod Lesem a následně jednostranné vedení chodníku podél této komunikace při její západní straně v návaznosti na točnu autobusů a dále až k uzlu s nájezdem na Pražský okruh a na Novou Komořanskou. V tomto uzlu je třeba podrobně vyřešit ukončení chodníku v

souvislosti se zastávkou MHD, s pěší obsluhou přilehlých chatových osad a s napojením na rekreační cesty vedené po biokoridoru přes Novou Komořanskou a Pražský okruh. Ty pak dále tuto trasu napojují na stezku podél řeky. Další vedení pěšího spojení směrem na Zbraslav podél komunikace Komořanská nemá význam především kvůli nutnosti překonat údolí potoka na sever od Závisti. Realizace infrastruktury pro pěší by zde byla pravděpodobně neúměrně nákladná a komplikovaná.

#### **e) Pěší propojení ulic Nad Teplárnou a U Skladu**

Toto propojení je řešeno v souvislosti se zastávkou tramvaje navrženou v tomto místě. Obsluha této zastávky je navržena z obou těchto ulic. A to ze tří směrů od jihu z ulice U Skladu – ve směru od řeky, od východu a v návaznosti na nově navržené ulice na jihu. A z jednoho směru prostupem mezi bloky v ulici Nad Teplárnou, v němž bude propojení řešeno přímým spojením prostřednictvím schodiště a, pokud to prostor umožní, též rozvinutím paralelní rampy optimálně splňující bezbariérový standard.

#### **f) Pěší propojení nově přemístěné konečné zastávky autobusových linek s železniční zastávkou Komořany přes ulici Na Šabatce**

Toto spojení není v návrhu z hlediska přestupu mezi autobusem a vlakem vzhledem k velké vzdálenosti nijak zásadně důležité. Nově vymezené prostupy stávajícím areálem zámku, prostup pod Novou Komořanskou a nově navržené ulice na jih od ul. U Skladu sice umožňují tento přestup, ale jedná se o spíše méně komfortní řešení paralelní s přímočařejším spojením po navrženém chodníku podél ul. Komořanská. Zásadnější význam bude mít propojení nově posunutých zastávek autobusů v intravilánu Komořan, které jsou k zastávce vlaku zásadně blíží. Toto pěší napojení bude zajištěno především zklidněním dopravy a doplněním přechodů v ul. Komořanská a doplněním chodníků v ul. U Skladu.

#### **g) pěší a cyklistické propojení ulice Na Šabatce s lávkou pod mostem Pražského okruhu**

Je navrženo doplnění nové stezky navazující v intravilánu Komořan na prodlouženou ul. Za Sídlištěm a vedoucí až na úroveň ekoduktu pře-

konávajícího Pražský okruh, která zajistí přímé propojení centra Komořan pro bezmotorovou dopravu do tohoto rekreačně zajímavého území. Návrh místo složitějšího protažení klikatice stezky v ideálním standardu svahech přichází s jednodušší variantou oblouku s mírně příkřejším stoupáním, které představuje kompromis mezi uživatelským komfortem a zachováním krajinného rázu lokality a ochranou místních společenstev.

#### **h) pěší a cyklistické propojení pozemku parc. č. 3846/1 (louka pod Cholutickým vrchem) s okolními trasami**

Primárním koridorem napojujícím louku na okolní trasy je výše zmíněná zpevněná propojka mezi Komořany a zastávkami MHD v ul. Hornocholutická (viz bod a)). Další úroveň především pěší obsluhy budou zajišťovat upravené okružní cesty vytvářející oblouk na jižním obvodu louky, který louku napojí na stávající cesty. Občasný příjezd techniky k louce je pak řešen po nejvýhodnějších výběžku ulice Do Koutů.

#### **i) pěší a cyklistické propojení ulice Na Šabatce přes biokoridor nad Pražským okruhem D0 k ulici Nad Roklí a dále do ulice Závisti**

Smysluplné segmenty tohoto propojení jsou popisovány výše v rámci řešení jiných propojek v krajině. Teoretické možné propojení navržené v popisované stopě není ve studii navrženo vzhledem k obtížnému terénu danému potokem na sever od Závisti. Samostatná pěší nebo cyklistická cesta řešená v této trase je vzhledem k paralelní trase podél řeky zbytečná a investice do jejího vybudování vzhledem ke komplikovanému terénu by pravděpodobně nebyla přiměřená její užité hodnotě.

### **5.1.4. Návaznost pěších tras na soustavu lesních stezek**

Mimo intravilán Komořan je v rámci celkového krajinářského řešení vymezena síť stezek různého významu a využití s odlišnými parametry, které se týkají povrchu, dimenzí, bariérovosti atp. Návrh převážně respektuje stávající cesty, případně mírně doplňuje jejich trasování a zvyšuje jejich uživatelský komfort. Požadavky na parametry jednotlivých typů cest viz kapitola [02.4 Cestní síť v krajině].

Z hlediska propojení intravilánu a těchto cest v okolní krajině návrh pracuje s principem systému cest, které tvoří okruh kolem celého zastavěného území Komořan, na něž jsou napojeny ulice a cesty přicházející ze zástavby. Tento okruh je tak využitelný sám o sobě k rekreaci v okolní krajině. Tam, kde je to možné pak na cesty směřující ze zastavitelných lokalit přímo navazují další cesty směřující dále do krajiny.

Zásadní přínos v otevření okolní krajiny má především vytvoření většího množství vstupů z dnes neprostupného areálu bývalých strojíren. Zajištění co nejkratšího přístupu z ulic do okolní krajiny je základním principem i u návrhu nové zástavby na východním a jižním okraji Komořan.

### **5.1.5. Pěší propojení v širším okolí**

#### **a) směr Modřany**

Po přeložení zůstávají zachovány komunikace, které jsou součástí cyklotrasy A2 podél Vltavy, které představují napojení spíše rekreačního charakteru. Dále je navržena úprava profilu severního výběžku ul. Komořanská tak, aby poskytoval komfortnější pěší a cyklistické spojení mezi centrem Komořan a Modřany. Na úkor stávajícího otevřeného žlabu dojde k rozšíření chodníku a také k výsadbě stromů.

Menší význam si zachovávají též příkré cesty vycházející z údolí Cholupického potoka, u nichž však díky terénu nejsou navrženy zásadnější úpravy.

#### **b) směr Starý Beránek**

Spojení zajišťuje nově upravená stezka na severo-západní hraně louky na východě, která na straně Na Beránku ústí do ul. Skalnatá.

#### **c) směr Cholupický vrch**

Spojení „přírodního charakteru“ je zajištěno sítí stávajících cest navazujících na upravené „promenné“ cesty obklopující louku na východě Komořan. Komfortnější (ale delší) spojení pak zajišťuje výše zmíněná stezka ve směru na Hornocholupickou.

#### **d) směr letiště Točná**

Spojení je zachováno po stávající asfaltové cestě, která obloukem spojuje letiště a ul. Revoluce. Návrh ponechává tuto cestu v režimu komunikace pro bezmotorovou dopravu, nicméně umožní-li to technické parametry cesty a požadavky správy lesa a letiště, cestu je možné překlasifikovat na stezku pro chodce a cyklisty.

#### **e) směr Nouzov/Točná**

Vzhledem k terénu a spíše menšímu významu není v tomto směru navržena žádná nová stezka vyššího komfortu pro chodce. Návrh však respektuje a určuje k ochraně sítí stávajících cest, které v okolí Komořan tímto směrem směřují.

#### **f) směr Zbraslav**

Základním spojením ve směru na Zbraslav je zachovaná stávající cyklotrasa A2. Návrh dále propojuje stávající lávku pod dálničním mostem stezkou stoupající k jižnímu okraji zástavby v Komořanech. Další alternativou je pak využití navrženého propojení v místě komořanské „rekreační louky“ u starého přívozu, které bude konkrétně řešeno v návaznosti na řešení protějšního břehu (lávka či přívoz). Předpokládá se, že na toto propojení pak na protějším břehu řeky bude navazovat přímá cesta podél Vltavy směrem na Zbraslav.

#### **g) směr Závist**

Ve směru na Závist by bylo vybudování kvalitního pěšího propojení přímo spojujícího centrum Komořan a Závist nepřiměřeně nákladné. Jako hlavní spojení proto bude nadále sloužit cesta podél Vltavy s cyklotrasou A2.

#### **h) k zastávkám MHD v okolí**

Spojení k zastávkám autobusu v ulici Dolnocholupická a Československého exilu viz část 5.1.3. Možné jsou dílčí úpravy stávajících lesních cest nenarušující charakter v souladu s krajinářským řešením.

K zastávkám autobusu v ulici Hornocholupická je navrženo spojení ve formě plnohodnotné stezky pro chodce a cyklisty (viz výše).

Přístup k zastávkám v ul. Strakonická na protějším břehu řeky bude výhledově zajišťovat přívoz či lávka vedoucí v místě starého přívozu u komo-



řanské rekreační louky. Kvalitní přístup ze strany Komořan je v návrhu zajištěn sítí ulic zastavitelného území a po nové komunikaci podél Vltavy, připojení přívozu/lávky k zastávkám MHD na protějším břehu je pak věcí samostatného návrhu mimo území řešené touto studií.

### **5.1.6. Pěší spojení podél Vltavy**

Směrem od zdymadla z Modřan kolem komořanské rekreační louky dále ke Zbraslavi je zachována stávající cyklotrasa A2 vedená po komunikacích s různým dopravním režimem. Návrh v souvislosti s výstavbou „Nové Komořanské“ částečně respektuje navrženou přeložku části stávajících komunikací v této trase zhruba v úseku mezi Cholupickým potokem a podjezdem u vlakové zastávky Praha-Komořany a současně navrhuje jejich výhledové převedení do režimu stezky pro chodce a cyklisty, pokud se v rámci realizace Nové Komořanské podaří zajistit dopravní obsluhu rekreační louky a dalších areálů podél řeky z komunikace procházející nově vznikajícím podjezdem u vlakové zastávky. U navazující komunikace dále na jih, která není v projektu Nové Komořanské zahrnuta je pak navrženo zásadní rozšíření stávajícího nevyhovujícího prostorového uspořádání, které nově ponechá dostatek prostoru různým typům bezmotorové dopravy.

Další pěší propojky zpřístupňující území říční nivy vychází z trasování stávajících cest a nepředpokládá se jejich výrazná úprava, z hlediska standardu se jedná o cesty přírodního charakteru a pěšiny odpovídající kontextu cenného přírodního území.

## 05.2 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Územní studie reviduje a doplňuje cyklistické trasy procházející řešeným územím a jeho bezprostředním okolím. Ze značených tras se zachovává stávající trasa A2 (ovšem na fyzicky upravených a přeložených komunikacích především v souvislosti s výstavbou Nové Komořanské), dále trasa A204 s mírnými korekcemi souvisejícími s úpravami organizace dopravy v intravilánu a s výhledovým protažením přes řeku díky navržené lávce/přívodu, je respektována plánovaná trasa A200 (navržená v trase současné A102) procházející na hranici řešeného území a je respektována plánovaná trasa A50, která však prochází mimo řešené území. Další trasy zařazené do celopražského systému nejsou navrženy, ale studie při návrhu vycházela z principu vytváření koridorů pro cyklisty s různým stupněm ochrany, které zajišťují prostupnost celého území pro cyklisty v hlavních poptávaných směrech. Značná část území je dále zahrnuta do zklidněných obytných či pěších zón a jsou navrženy i další průchody bloky mimo uliční prostranství, což dohromady zajišťuje plošnou prostupnost území pro cyklistickou dopravu i mimo hlavní koridory.

### a) Cyklistické propojení přes nově navrhované centrum Komořan

Hlavní páteří Komořan ve směru sever-jih je ulice Komořanská, na níž jsou mezi severním navrženým připojením na stezku A2 podél řeky a jižním trojúhelníkovým navrženým náměstím v křížení s ul. Za Sídlištěm navržena opatření pro cyklisty. V severní části řešeného území jde o vedení v přidruženém dopravním prostoru při západní straně ulice Komořanská, v úseku cca 150m je pak navrženo duální opatření (opatření paralelně v přidruženém prostoru i integrační opatření v hlavním dopravním prostoru). V centrální části Komořan je pak ponecháno pouze intergační opatření. Od křížení s ul. Za Sídlištěm jsou pak dále cyklisté vedeni v přidruženém dopravním prostoru při západní straně ulice Komořanská, a to až k plánované křižovatce se sjezdem z Pražského okruhu/Nové Komořanské. Dále na jih pak ve směru na Závist již nejsou na této komunikaci řešena další opatření pro cyklisty. Cyklisté dále na jih jsou naopak napojeni prostřednictvím samostatné stezky pro chodce a cyklisty vedoucí po ekoduktu přes Novou Komořanskou a dálnici na lávku zavěšenou pod dálničním mostem a současně na trasu

A2, která pokračuje dále ve směru na jih.

Hlavní páteří ve východo-západním směru je pak pro ulice Do Koutů (v přeložené stopě dle návrhu), na níž jsou řešena integrační opatření pro cyklisty v celé její délce. Směrem na západ pak dále navazují zklidněné ulice navržené v režimu Zóny 30 a Obytné zóny (v nichž se tato lokální neznačená trasa setkává se značenou trasou A204), po nichž cyklisté projíždějí náměstíčkem v návaznosti na zastávku tramvaje a vlakovou zastávku a pak dále k řece k navrženému přívodu/lávce a současně k páteřní cyklostezce A2.

Směrem na východ prochází hlavní koridor přes východní náměstíčko u sportoviště a dále pokračuje po stezce pro chodce a cyklisty směrem na Beránek.

Paralelně s touto osou v části její délky prochází nově navržená ulice s provozem tramvají, která je druhou páteřní trasou ve východo-západním směru. Cyklisté se v západnější části této ulice budou pohybovat v ploše pěší zóny, ve východní části jsou pak navržena integrační opatření pro cyklisty. Opatření jsou zde navržena přestože je tato ulice navržena jako Zóna 30, a to především kvůli oddělení provozu tramvají a cyklistů, kvůli minimalizaci rizika vznikajícího z jízdy cyklistů v kolejích a současně i kvůli funkci odstupu projíždějících tramvají od zaparkovaných automobilů. Ze stejného důvodu jsou pak opatření pro cyklisty řešena i ve vysloveně koncovém úseku území, jímž projíždí tramvaj při otáčení.

Dalším zásadním propojením skrz centrum Komořan je pak trasa A204, která mimo centrum navazuje na západním konci na přívod/lávku a na východě pokračuje po stávající zpevněné cestě skrz les dále na letiště. V rámci řešeného území jsou na této trase navržena integrační opatření pro cyklisty v části ulice Okružní a Na Šabatce, která budou řešena v rámci celkové zásadní úpravy křižovatky těchto ulic s ulicí Komořanská. Opatření jsou zde opět navržena v částech ulic určených k řešení v režimu Zóny 30. Jedná se však o součást vyznačené trasy, ulice jsou z části ve stoupání a v ulici Revoluce se v rámci postupu přestavby území předpokládá v první fázi zachování větší části provozu včetně nákladní dopravy do areálu firmy

Regulus. Režim Zóny 30 zde tedy bude zřejmě doplněn až v dalších etapách.

V krátkém úseku ulice Do Koutů mezi ulicemi Revoluce a Boženy Jandlové je navrženo opatření pro cyklisty v přidruženém prostoru. Tato ulice je totiž hlavní přístupovou trasou pro cyklisty směřující z celé jižní části Komořan k navržené základní škole a sportovištím ve východní části řešeného území a dá se zde očekávat zvýšený pohyb cyklistů s vyšším podílem dětí, pro něž je vhodné zajistit chráněné opatření v co největší délce.

**b) Prověření doplnění cyklistických tras v souběhu s Komořanskou ulicí, s novou tramvajovou tratí a s Novou Komořanskou**

V souběhu s žádnou z těchto liniových staveb procházejících územím není navržena žádná značená trasa, která by byla součástí celopražské sítě cyklotras. Jednalo by se o nekoncepční zásah mimo širší logiku území a o nesystémové zahušťování sítě, která ve formě tras A2, A50 a A204 budou po svém dokončení toto území obsluhovat dostatečně.

V souběhu s Komořanskou ulicí je v centru Komořan řešen neznačený koridor/trasa pro cyklisty, který však dále nenavazuje a připojuje se k trase A2, jak je popsáno v předchozí části [\[05.2 a\) Cyklistické propojení přes nově navrhované centrum Komořan\]](#)

Řešení cyklistické trasy v souběhu s novou tramvajovou tratí v celé její délce by vzhledem ke stávající podobě řešení trati v projektu Nové Komořanské bylo komplikované, protože chybí přímé návaznosti na okolní trasy. Navíc by se jednalo o propojení vyžadující vybudování dlouhého úseku plnohodnotné nové stezky procházejícího nepřiliš atraktivním územím v situaci, kdy by bylo možné volit příjemnější paralelní trasy. V úseku na západ od ul. Komořanská není tedy souběžně s tramvajovou tratí žádné opatření pro cyklisty řešeno.

Trasa ani jakákoli infrastruktura pro cyklisty v souběhu s Novou Komořanskou není řešena vzhledem k tomu, že by to vyžadovalo zásah do stávajícího územního rozhodnutí pro tuto stavbu [\[05.5 c\) Nová Komořanská\]](#).

## 05.3 MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA

### a) Prodloužení tramvajové trati

Je navrženo prodloužení tramvajové trati, které v úseku, kde je součástí projektu Nové Komořanské respektuje řešení navržené v aktuální dokumentaci k územnímu rozhodnutí této stavby.

Dále v řešeném území pak v oblouku pod svahem pod ulicí Pod Teplárnou, v křížení s ulicí Komořanská a částečně i dále v areálu bývalých strojíren navržena trať respektuje stávající trasování nevyužívané železniční vlečky. Zásadnější změna se týká především vytvoření nové zastávky tramvaje přibližně na úrovni stávající ČOV a dále v co nejtěsnější blízkosti křížení s ul. Komořanská na východ od této ulice. Požadavkům těchto zastávek musí být přizpůsobeno také řešení oblouků trati, které se od stávajících oblouků vlečky bude lišit. Dále je v areálu strojíren zachován základní směr trati odpovídající původní vlečce. Výškově je však navrženo zásadně odlišné řešení. Zatímco stávající trať si zachovává víceméně stále stejnou niveletu a zařezává se tak do svahu při jižní straně západnější ze dvou největších hal areálu, navržena trať bude v areálu bývalých strojíren postupně stoupat až na úroveň navrženého ukončení na tramvajové smyčce řešené na „terase“ východně od bloku B08\_11.

V řešeném území je navrženo celkem šest zastávek (po třech v obou směrech), které jsou od sebe řešeny v rozestupech cca 400m. Všechny zastávky mají navrženou nástupní hranu 35m, tedy pro jednu tramvajovou soupravu s mírnou rezervou.

Tramvajová smyčka je navržena se značnou rezervou ponechávající dostatek prostoru pro případné změny v podrobném návrhu TT. Je navržena se dvěma paralelními kolejemi s délkou cca 126 m a 121 m mezi námezníky. I po případné redukci v rámci detailního návrhu tak obě bohatě stačí pro tři celé tramvajové soupravy (nutno celkem 101,5 m mezi námezníky). Řešení je dáno přizpůsobením celkovému urbanistickému a krajinářskému řešení smyčky, u níž je požadavek, aby se začlenila do zastavby a nevytvářela problematickou „periferní“ lokalitu s čistě dopravní funkcí.

### b) Prodloužení autobusového spojení v Komořanské ulici

Je navrženo zcela nové řešení linek autobusů projíždějících po Komořanské ulici. Místo stávajícího ukončení v centrálním prostoru Komořan před strojírnami je v souladu s v současnosti připravovaným projektem navrženo protažení těchto linek po ulici Komořanská až na konec zastavby na navržené obratiště autobusů v křížení ulic Komořanská a Pod Lesem. Studie respektuje základní principy řešení obratiště, které počítá s ukončením některých linek a s protažením části linek dále ve směru na Zbraslav. Oproti aktuálnímu návrhu by však mělo dojít k výrazné úpravě řešení pohybu pěších a cyklistů, která by lépe navazovala na nově navrženou zastavbu na jihozápadě Komořan a na celkové nové řešení ulice Komořanská.

Dochází ke zrušení stávajícího nepřehledného systému výstupních a nástupních zastávek v centrálním prostoru Komořan a současně ke korekci polohy a novému řešení všech zastávek na ul. Komořanská. Na ul. Komořanská je navrženo celkem šest zastávek (po třech v každém směru), přičemž všechny tyto zastávky jsou řešeny jako zálivové vzhledem k předpokládané etapizaci výstavby jednotlivých součástí studie. Dá se totiž očekávat, že alespoň část nových zastávek bude realizována před odkloněním většiny automobilové dopravy na Novou Komořanskou a současně je možné před otevřením Nové Komořanské očekávat další postupný nárůst dopravy na ul. Komořanská související s novou výstavbou v Komořanech a Modřanech a v sídlech na jih od Prahy. Zastávky v zastavbě Komořan jsou řešeny s nástupní hranou délky 32 m pro jeden kloubový a jeden běžný autobus MHD vzhledem k předpokládanému souběhu více linek. Zastávky u obratiště jsou řešeny s délkou 19 m pro jeden kloubový autobus.

V souvislosti s předpokládaným zásadním snížením intenzit IAD díky realizaci Nové Komořanské a dalších dopravních opatření v širším území je návrh koncipován tak, aby umožnil úpravu autobusových zastávek ze zálivových na zastávky v profilu. Je navrženo také posun zastávky v centrální části Komořan o několik desítek metrů dále na sever ke křížení ul. Komořanská s tramvajovou tratí. Zastávka se tak dostane do ideální pozice s bezprostřední přestupní vazbou na tramvaj a

na hlavní pěší osy v území. V rámci studie se jeví jako vhodné realizovat tuto zastávku (a případně i některé další v území) ve formě tzv. „špuntovací“ zastávky s ostrůvkem v ose komunikace v místě zastávky. Návrh pro toto řešení ponechává dostatečnou rezervu, jeho hodnota bude však nutné zvážit v kontextu reálného vývoje intenzit automobilové dopravy a v závislosti na dalších parametrech podrobného řešení zastávky.

Dále se v souladu s projektem obratiště předpokládá realizace výstupní zastávky v rámci plochy obratiště. Návrh pak výhledově počítá s úpravou jižní části obratiště a pěších vazeb v jeho prostoru v souvislosti s výstavbou sportovního areálu v bloku B19\_01. Předpokládá se celková úprava křižovatky zahrnující protažení chodníků, vytvoření přecházení přes ul. Komořanská a přes výjezd z obratiště. V rámci přecházení přes Komořanskou se jeví jako vhodné řešení k prověření zklidňující vjezdové opatření s ostrůvkem obsahujícím přechod pro chodce. Obsluha areálu bude v obou směrech řešena v rámci upraveného výjezdu z obratiště. Samotný prostor s odstavky pro autobusy bude využíván výhradně autobusy MHD, obsluha areálu bude využívat pouze jižní část stávajícího výjezdu.

Na severním okraji řešeného území v údolí Cholutického potoka pak návrh ve výhledu počítá s realizací zastávky autobusu ve vozovce sloužící především jako připojení k rekreační oblasti v údolí potoka a podél řeky. Jednalo by se tedy zřejmě spíše pouze o občasné využívanou zastávku na znamení. Podle podoby výhledové výstavby v této lokalitě a dle řešení pěších propojení v souvislosti s Novou Komořanskou by však tato zastávka teoreticky mohla fungovat i jako regulární zastávka obsluhující případné nově vznikající objekty v tomto území. Přesnou polohu zastávky a její opodstatněnost je však třeba prověřit detailně zvláště v souvislosti s řešením zástavby v území navazujícím na řešené území na severu

### **c) Možnost využití komunikace Nová Komořanská pro doplnění nové trasy MHD**

Za běžného provozu za v současnosti není ze strany ROPID požadavek na vedení linky autobusu po Nové Komořanské. Návrh však v souladu s územním rozhodnutím pro Novou Komořanskou respektuje navržené zastávky autobusu ve vazbě na vlakovou zastávku Praha-Komořany. Zastávky zůstávají jako rezerva pro případné vedení noční linky autobusu nahrazující provoz tramvaje (typu „rychlé“ linky 911 projíždějící po magistrále), pro případné výhledové zavedení rychlých denních linek například mezi Zbraslaví, Modřany a centrem a současně jako rezerva pro případ potřeby náhradních autobusových linek v případě opravy ul. Komořanská či tramvajové trati.

### **d) Rezerva pro autobusovou linku v ulici Do Koutů**

Studie v ulici Do Koutů ve výchozím stavu nepočítá s vedením autobusové linky, nicméně ponechává stávající obratiště automobilů ve východní části této ulice, které může být využito v případě výhledové potřeby takovouto linku zřídit. To může nastat například v případě, že v rámci etapizace přestavby areálu strojírny dojde ke stavbě tramvajové trati až ve vzdálenějším horizontu a narůstající počet už dnes budovaných obytných domů na východě Komořan a také navrženou školu v této lokalitě bude nutno obsloužit MHD.



## 05.4 DOPRAVA V KLIDU

### a) V nové zástavbě

V souladu se zadáním a s obecně platnými předpisy návrh předpokládá realizaci vázaných (tedy především trvalému stání vozidel rezidentů a pracujících v budově sloužících) parkovacích stání řešených mimo veřejná prostranství na pozemcích a v rámci jednotlivých objektů typicky ve formě podzemních garáží.

Počet návštěvnických stání odpovídajících dle výpočtu dle PSP potřebě daného objektu pak bude požadován k zajištění na pozemků nových objektů, ovšem menší počet stání vznikne také v rámci daného profilu. Bude se jednat především o krátkodobá stání a současně půjde o částečné vyrovnání stavu, kdy vzhledem k úpravám ulic ve stávající zástavbě dnes přetížených parkováním (z velké části nelegálními) dojde v některých místech k dílčímu úbytku stání. Navržená stání v nové zástavbě by tak měla uvolnit tlaku návštěvníků centra Komořan na parkovací kapacity ve starší zástavbě.

V rámci těchto běžných stání v uličním profilu bude řešena také část krátkodobých stání v blízkosti občanské vybavenosti.

### b) Ve stávající zástavbě

Ve stávající zástavbě návrh řeší problematické parkování na veřejných prostranstvích dané specifiky charakteru zástavby a postupně vzniklým přetlakem poptávky vzhledem k obecně nevhodně nastaveným pravidlům využívání veřejných prostranství.

V nízkopodlažní zástavbě převážně rodinných domků s nižší intenzitou automobilové dopravy a užším profilem proto návrh převážně pracuje se změnou dopravního režimu dané komunikace na obytnou zónu, v níž jsou parkovací stání jasně vymezena tak, aby nedegradovala prostor ulice a splňovala zákonné požadavky na zachování průjezdné šířky, rozhledy atp.

V hustěji zastavěné modernistické zástavbě návrh částečně zachovává princip parkování na velkých plochách, jejichž kultivaci předpokládá, dále navrhuje pomocí fyzických úprav kultivovat prostor ulic zahlcených parkováním a část parkujících vozidel tak vytlačit do jiných lokalit, kde je pro vytváření parkovacích stání dostatečný prostor.

### c) Větší parkovací plochy, parkovací domy

Návrh zachovává několik z větších parkovacích ploch v lokalitě, nicméně počítá s jejich kultivací pomocí nových povrchů, výsadby stromů, zlepšení podmínek pro chodce, organizace parkování atp. Jedná se o plochy před areálem Interpharma, na konci ul. Za Sídlištěm, v ul. Na Komořsku, v křížení ul. Palmetová a Za Sídlištěm. Zachovává také menší část z velké plochy mezi ulicemi U Klubu a bývalou vlečkou, která bude sloužit jako odstavná plocha v bezprostřední blízkosti centra Komořan.

Vedle těchto stávajících velkých ploch návrh vymezuje pouze jednu větší parkovací plochu obsluhující rekreační pás u řeky/P+R u podjezdu pod novou Komořanskou. Jedná se však pouze o stání pro méně než dvacet vozidel.

Studie navrhuje zachování stávajícího parkovacího domu v ulici U Skladu. S obecní ani soukromou výstavbou nových parkovacích domů však nepočítá. Důvodem jsou extrémní náklady takového podniku a v souhrnu relativní dostatek stání v Komořanech daný lokální nízkou hustotou zástavby.

### d) Celkové bilance parkování

V celém řešeném území je pro návrhové parametry veškeré zástavby dle metodiky PSP a v souladu s požadavkem na volbu nižší hranice návrhového rozmezí celkem stanoveno celkem 6499 vázaných stání a 1391 návštěvnických stání.

Na veřejných prostranstvích celkově návrh počítá na základě výpočtu dle typického počtu stání pro daný typ profilu s možností vybudování celkem 1420 stání v uličních profilech a větších parkovacích plochách. To představuje nárůst o 561 stání oproti odhadovanému stávajícímu počtu 859 legálních stání. V těchto číslech nejsou zahrnuta stání v obou částech území „Modřanského háje“, protože se jedná o plochy nově vzniklé (či teprve vznikající), u nichž se nepředpokládá v návrhovém horizontu studie žádné zasahování do uličních profilů. Oba areály jsou navíc relativně jasně oddělitelné od zbytku struktury řešeného území. Vedle nově navržených ulic, kde vzniká prostor pro nová parkovací stání je tento nárůst z velké části dán vhodnějšími podmínkami pro parkování v obytných zónách oproti nevhodnému stávajícímu řešení mnoha rezidenčních ulic s parkováním

v úzkém uličním profilu, který nevyhovuje šířkovým požadavkům. Tímto nevhodným, ovšem tolerovaným způsobem je v současnosti průběžně využíváno zhruba 300 stání v celém řešeném území.

I přes celkový nárůst počtu stání na veřejných komunikacích dochází v rozvržení daném návrhem lokálně k úbytku počtu parkovacích stání. To se týká především oblastí okolo stávající zástavby panelových domů. V tomto prostoru je v současnosti prostor parkujícími vozidly značně přetíženo. Návrh předpokládá jeho kultivaci (výsadba zeleně, vytvoření bezpečných a komfortních pěších vazeb, bezbariérovost, doplnění mobiliáře atp.), což však v této situaci není možné bez dílčího úbytku stání.

V oblasti kolem ulic Za Sídlištěm, Palmetová a K Nouzovu tak návrh předpokládá úbytek zhruba 60 stání. V oblastech s tímto územím bezprostředně sousedících však návrh umožňuje naopak realizaci zhruba 130 nových stání. Vzhledem k předpokládané pomalé realizaci a postupným úpravám v lokalitě by tam mělo docházet k postupnému novému rozložení vozidel v těchto ulicích.

Podobná situace je i u vysokopodlažních domů mezi ulicemi U Vlečky a Okružní, kde návrh předpokládá úbytek zhruba 15 stání, ovšem současně může v okolních ulicích vzniknout až 140 nových stání.

Nejzásadnější je pak úbytek parkovací kapacity v místě stávajících rozsáhlých ploch v severní části Komořan – plocha před areálem Interpharma a plocha přiléhající k železniční vlečce. Návrh plochy zásadně redukuje a počítá s celkovou kultivací zbytkových ploch pro parkování. Úbytek 90 stání ze stávajících 180 je v tomto případě však spíše virtuální – většina těchto ploch reálně k parkování v současnosti neslouží, přestože teoreticky je zde pro něj dostatek prostoru.

V nově navržených souborech je v uličním profilu velké množství prostoru teoreticky využitelného pro parkovací stání. Celkově se jedná o více než 400 parkovacích stání, které je zde možné v rámci detailního řešení ulic navrhnout. Především v ulicích vzdálenějších od stávající zástavby (kde tedy není taková potřeba vyrovnávat nedosta-

tek stání ze zástavby bez stání na pozemku) ale koncepcí nedoporučuje jít cestou maximalizace parkovacích stání v ulicích. Uliční profil by měl být navržen pouze s nezbytným minimem rychloobrátkového stání pro zásobování, stání pro invalidy a podobně.

#### **e) Umístění parkovacích stání pro účely rekreace v okolí řeky**

Hlavním „vstupem“ do rekreačního pásu podél řeky bude dle návrhu podchod pod Novou Komořanskou a železnici zhruba v místě stávajícího železničního přejezdu. Toto místo bude výhledově kvalitně obslouženo tramvajovou zastávkou a vlakovou zastávkou a v území je ponechána také rezerva autobusové zastávky navržené na Nové Komořanské. Vedle pěší a cyklistické dopravy tedy bude primárním způsobem dopravy z větších vzdáleností hromadná doprava a součástí návrhu tedy nejsou parkovací stání ve větším rozsahu, jež by pobízela ke zbytečnému využívání IAD pro dopravu do této rekreační oblasti. Návrh nicméně počítá s využitím části prostoru před podchodem na straně „vně“ prostoru vymezeného Novou Komořanskou k vybudování řádově 10-20 parkovacích stání. Ve dnech volna budou využívána lidmi směřujícími za rekreaci, v pracovních dnech mohou sloužit jako P+R malého rozsahu u tramvajové a vlakové zastávky. V samotném rekreačním pásu u řeky nejsou parkovací stání navržena a naopak je doporučena realizace opatření zabraňujících stání „na divoko“ podél komunikace. Vjezd automobilů by měl být vhodným způsobem omezen pouze na nezbytnou obsluhu několika soukromých pozemků a na zásobování případných trvalých či dočasných občerstvení či „atrakcí“ podél stezky. Žádné z těchto využití parkovacích stání v bezprostřední blízkosti na veřejném prostranství nutně nevyžaduje.

#### **f) Předpokládaná pravidla využívání parkovacích stání ve veřejném prostoru**

Studie nestanovuje podrobnější pravidla užívání parkování v ulicích a na vymezených plochách v řešeném území nad rámec obecně platných předpisů. V návrhu ovšem předpokládá, že především v centrální části Komořan s čistě novou zástavbou s dlouhodobým parkováním zajištěným na vlastním pozemku bude od samého počátku fungovat systém zpoplatněného parkování, který zajistí v

ulicích trvalý dostatek volných návštěvnických stání a alespoň zčásti pokryje související náklady aniž by představoval problém pro rezidenty se zajištěným vlastním stáním. Zpoplatnění parkování je zásadní především vzhledem k potřebě předcházet vytvoření živelného P+R parkoviště v okolí zastávek tramvaje. V ostatních oblastech se stávající převážně rezidenční zástavbou z hlediska návrhu není zásadní, zda bude ponechán systém stávajících stání poskytovaných na městských pozemcích bez poplatku či zda zde výhledově bude řešena nějaká forma rezidentního parkování.

Návrh přímo v řešeném území neurčuje místo pro vznik výrazněji dotovaného parkování pro celodenní parkování v systému P+R.

#### **g) Místa pro dobíjení elektromobilů**

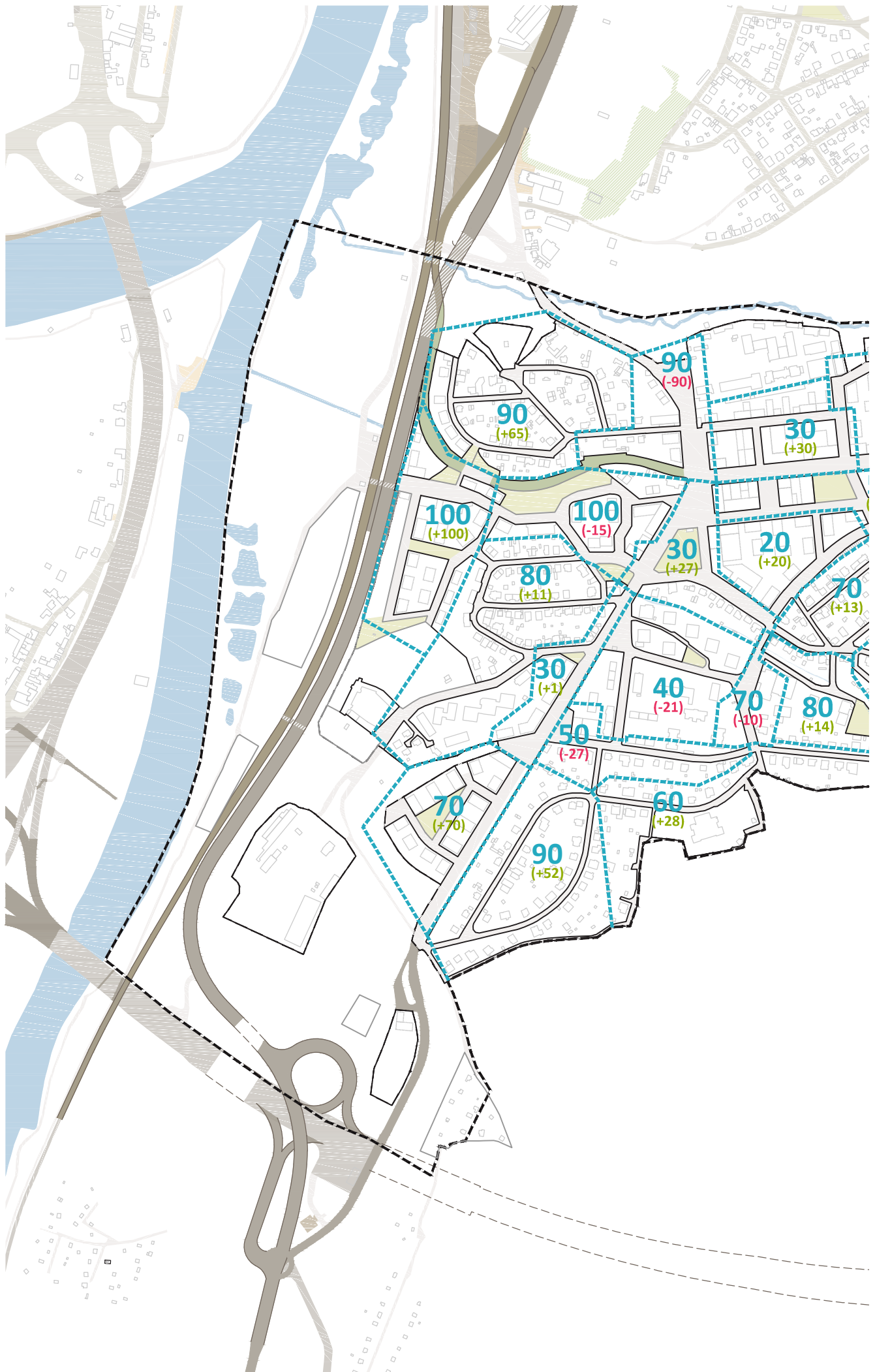
Ve stávající zástavbě s převažujícím podílem objektů s parkováním zajištěným na vlastním pozemku a v nové zástavbě se předpokládá řešení vlastního systému dobíjení elektromobilů na pozemcích mimo veřejná prostranství na vlastní náklady majitelů elektromobilů. Tento faktor je třeba vzít v potaz při navrhování jednotlivých dobíjecích míst na veřejných prostranstvích.

Ve stávající zástavbě s převažujícím podílem parkování na veřejných prostranstvích, v ulicích s jiným typem zástavby zatížených parkováním z ulic s přetlakem parkování a u návštěvnických stání v nové zástavbě je však třeba zajistit možnost postupného realizování dobíjecích míst.

Návrh předpokládá realizaci dvou základních typů dobíjecích míst – místa pro dobíjení v uličním prostoru při podélném parkování a místa pro dobíjení při kolmém parkování v rámci větších parkovacích ploch či v obytných zónách. U obou typů míst je třeba místa realizovat pouze v místech, kde nebudou bránit plynulému pohybu chodců – tedy ideálně přímo v parkovacím/výsadbovém pásu.

Vzhledem k předpokládané postupné realizaci dobíjecích míst je při rekonstrukcích jednotlivých uličních profilů zajistit především prostorovou rezervu, zasíťování a případnou stavební připravenost pro dobíjecí stanici. Samotný prostor pro stání vozidla může před realizací dobíjecí stanice sloužit jako běžné parkovací stání se stejným režimem jako okolní stání a nevyžaduje žádné specifické stavební řešení.









## LEGENDA

kapacita parkovacích stání  
v uličních prostranstvích  
vymezeného území  
(+ přírůstek stání) / (- úbytek stání)

## SCHÉMA KAPACIT DOPRAVY V KLIDU

## 05.5 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

### a) Základní systém řešení komunikací pro automobilovou dopravu

Návrh respektuje existující verzi návrhu Nové Komořanské, jejímž přínosem bude vytvoření koridoru odvádějícího tranzitní dopravu mimo centrální část Komořan. Zatímco dnes Komořany fungují jako sídlo posazené na primárně tranzitní komunikaci, po realizaci Nové Komořanské se změní jejich pozice na sídlo, které je tranzitní dopravou objížďeno, ovšem současně má nově otevřený bezprostřední přístup k nadřazenému komunikačnímu systému v podobě nového nájezdu na Pražský okruh.

Základem vnitřního skeletu využívaným díky Nové Komořanské až na výjimky výhradně dopravou se zdrojem či cílem přímo v Komořanech bude nadále ulice Komořanská. Ta bude doplněná sběrnou komunikací sloužící dopravě z východní části Komořan - ulicí Do Koutů (v částečně přeložené stopě). Na těchto komunikacích se předpokládá častý pohyb jak autobusů MHD v případě Komořanské, tak i nákladní dopravy především do areálu firem Regulus a Interpharma. Bude zde zachována návrhová rychlost 50km/h.

Na tyto sběrné komunikace pak navazuje širší okruh místních komunikací v novém centru Komořan v bývalých strojárnách a dále především v územích s hustší modernistickou zástavbou. Tyto komunikace sloužící také k připojení oblastí s režimem Obytných zón ke sběrným komunikacím a jsou vyčleněny v režimu Zón 30 a v části z nich je navržen jednosměrný provoz. V těchto ulicích je spolu s vymezením Zón 30 doporučena také realizace odpovídajících zklidňujících opatření – typicky zvýšených křižovatkových ploch, kultivace parkování atp.

V koncových úsecích s prakticky výhradně rezidenčním charakterem jsou pak ulice řešeny v režimu Obytných zón. To se týká jak nově navržených ulic, tak i značné části stávajících ulic převážně v zástavbě rodinných domů. U nově budovaných ulic se automaticky předpokládá řešení uličního profilu dle platných technických podmínek pro obytné zóny, zatímco u rekonstrukcí stávajících ulic se předpokládá postupné převádění ulic do tohoto režimu a jejich současná fyzická úprava ideálně sdružená s rekonstrukcemi inženýrských sítí.

Vedle tohoto hlavního komunikačního skeletu komunikací přístupných pro automobilovou dopravu je v území vyčleněno také několik málo komunikací se specifickým režimem – to se týká především pěších zón v některých ulicích a v plochách, obsluhovaných komunikací, komunikací pro bezmotorovou dopravu s vjezdem automobilů na povolení atp.

### b) Zklidnění dopravy v centrální části Komořan

Kromě výše popsaných ulic převedených do režimu Zón 30 se zklidňující opatření dotýkají i hlavních sběrných komunikací Komořanská a Do Koutů. Vzhledem k charakteru komunikací však až na jednu specifickou výjimku nepředpokládá realizaci zvýšených ploch v křižovatkách a u přechodů.

Mezi navržená zklidňující opatření patří především doplnění chodníků a vysázení stromořadí podél komunikací, doplnění přechodů pro chodce s vysazenými chodníkovými plochami či ostrůvky, vyznačení integračních opatření pro cyklisty, doplnění vjezdových opatření u vjezdů do přilehlých ulic ve zklidněném režimu, vybudování výústění prodloužených nebo nově založených ulic, kultivace centrálního prostoru, doplnění parkování do uličního profilu, zvýšený přejezd tramvajové trati a související světelná signalizace, nové a nově upravené zastávky autobusu a další drobná opatření.

Stávající SSZ na přechodu u křižovatky s ul. Revoluce bude odstraněno. Přesné dočasné i trvalé řešení SSZ na Komořanské bude záležet především na zvolené etapizaci výstavby v řešeném území a na vývoji projektu Nové Komořanské, nicméně studie ve výhledovém finálním stavu zklidněné ul. Komořanská s mnohem méně intenzivní dopravou navrhuje výhledové fungování této ulice zcela bez SSZ či s její aktivací případně pouze pro přecházení na žádost. V mezifázích vývoje však návrh počítá s možností zřízení SSZ jak v křižovatce Komořanská x Okružní x Revoluce, Komořanská x Do Koutů (v nové stopě) a také se SSZ signalizujícím přejezd tramvaje přes ul. Komořanská. Postupné proměny a ne/vypínání těchto SSZ je však nutno řešit operativně dle aktuální situace v širším okolí řešeného území.

Samostatným faktorem bude také zvýšený pohyb chodců a cyklistů v lokalitě související se zahuštěním zástavby a doplněním nových objektů občanské vybavenosti v lokalitě. Nezanedbatelný vliv na snížení atraktivity jízdy automobilem bude mít i obecné zvýšení kvality obsluhy lokality MHD, což současně opět povede ke zvýšení počtu chodců pohybujících se v ulicích k zastávkám.

### c) Nová Komořanská

Studie v souladu se zadáním respektuje trasování komunikace Nová Komořanská dle ÚR včetně napojení Komořan na Pražský okruh ve schválené variantě 5A.

Vedle toho však z dopravního hlediska předkládá seznam doporučení k zapracování v případě, že dojde k rozhodnutí o vypracování nové varianty komunikace Nová Komořanská:

- Provéřit možnost snížení počtu jízdních pruhů na nové Komořanské pouze na 1+1 pruh místo stávajícího řešení 2+2 pruhy tak, aby komunikace byla pouze rychlejší a komfortnější „náhradou“ staré Komořanské a ne vytvářením zcela nové kapacity indukující více automobilové dopravy směřující do centra Prahy.
- Rozšířit podjezd v místě stávajícího přejezdu železniční tratě na plnou šířku touto studií navrženého „náměstíčka“ u tohoto podchodu, případně prověřit možnosti dalšího nálevkovitého rozšíření tohoto podjezdu.
- Provéřit možnost zahrnutí výstavby parkovacího domu v režimu P+R v lokalitě u vlakové a tramvajové zastávky. Provéřit vhodnost napojení sjezdem a nájezdem pouze ve směru od okruhu či i ve směru od centra města. Zajistit kvalitní pěší propojení domu se zastávkami MHD, s přilehlým náměstíčkem i s oblastí u řeky.
- Rozšířit navržená přístupová schodiště a rampy připojující zastávky vlaku a autobusu.
- Zahrnout do návrhu podmínku komplexního vyřešení těchto zastávek ve vysokém standardu přívětivém k uživatelům.
- Provéřit potřebu realizace SO 1116 (Komunikace – propojení ulic U Soutoku a U Skladu) při zhodnocení stávajícího využití území a majetkových poměrů. Provéřit možnost jejího nahrazení vedením rozšířené stezky pro chodce a cyklisty, která by byla součástí trasy A2.

- Provéřit možnost přidružení stezky pro chodce a cyklisty k tramvajovému tělesu a připojení této stezky na komunikaci s trasou A2 procházející podél řeky.
- Provéřit možnost dalších pěších a cyklistických prostupů v uzlu Nové Komořanské a Pražského okruhu.
- Provéřit případné možnosti využití tělesa Nové Komořanské k paralelnímu vedení pozvolna stoupající stezky pro chodce a cyklisty z úrovně lávky pod dálničním mostem na úroveň „staré“ Komořanské na jih od Komořan.
- Provéřit možnosti řešení navržených protihlukových stěn s vyšší estetickou kvalitou než u běžně využívaného standardu – kombinace s popínavou zelení atp.

### d) Možnosti odhlučnění a zmenšení bariérového efektu a dopadu na krajinný ráz „Nové Komořanské“

V rámci návrhu byly prověřeny různé možnosti úprav Nové Komořanské, o nichž se v minulosti i v současnosti diskutuje. V principu se nabízí šest základních variant řešení tohoto problému:

- Varianta úpravy návrhu a zapuštění komunikace zásadně pod stávající úroveň danou návrhem až na úroveň, která by umožňovala smysluplné mimoúrovňové překonávání Nové Komořanské po mostech a lávkách – tato varianta je vzhledem k umístění v nivě řeky zásadně technologicky problematická, extrémně finančně nákladná a de facto tedy nereálná.
- Varianta přibližného zachování stávajícího řešení, nicméně s překrytím komunikace tubusem – tato varianta se sice jeví jako zdánlivě smysluplnější, ale vzhledem k nemožnosti snížit niveletu vozovky nové Komořanské hlouběji aniž by se zcela přerušil kontakt Komořan se řekou, bylo by nutné tento tubus vybudovat nad komunikací na v současnosti navržené niveletě (v místě navrženého podchodu je vozovka cca na 198,5 m.n.m.). To by při nutné průjezdné výšce 4,8 m a dalších cca 2 metrech potřebných pro technologie tubusu a skladbu střechy znamenalo vybudování betonové struktury a navýšení o 7 m (nepočítaje v to případnou skladbu ozelenění a výšku zábradlí v případě pochozího řešení). Niveleta zastřešení tubusu by se tak dostala až na úroveň podlah přízemí nejníže položených částí komořanského zámku.

Při pohledech ze všech stran by tak vznikla bariéra naprosto dominující krajinnému rázu celých Komořan. Navíc by došlo k naprosto zásadnímu zkomplikování a prodražení celé stavby. Tuto variantu také není možné považovat za reálnou.

- Varianta vyřešení problému tranzitní dopravy skrz Komořany organizačními opatřeními snižujícím generování tranzitu v cílových a zdrojových oblastech a zklidněním ul. Komořanská. To by umožnilo zcela se realizaci Nové Komořanské vyhnout. I přes zjevné výhody tohoto přístupu a jeho finanční výhodnost není tato varianta pro další uvažování v rámci daném stávající dopravní a územně-plánovací politikou hl. m. Prahy reálná.
- Nulová varianta – ponechání stávajícího stavu. Tato varianta ponechává tranzitní dopravu v ul. Komořanská, což je z hlediska zajištění zvyšování životní úrovně obyvatel a další lokality problematické. Tato varianta je tedy nevhodná.
- Varianta respektování návrhu v přijaté variantě včetně stávajícího řešení protihlukových stěn, které jsou v této variantě zahrnuty.
- Varianta dílčího revidování podoby projektu, který bude z hlediska krajinného rázu, hluku, celkové estetiky i vazeb v území přívětivější včetně zahrnutí připomínek shrnutých ve vlastním oddílu této studie.

Z tohoto shrnutí vyplývá, že úvahy o možném zakrytí či zahloubení nejsou realizovatelné a v současné situaci se zřejmě nenabízí žádné řešení zásadně odlišné od navržené varianty.

#### **e) Dopravní vazby na Modřany, Točnou a Zbraslav**

Vazby automobilové dopravy na Modřany zůstávají zachovány, resp. mění se dílčím způsobem v rámci daném stavbou Nové Komořanské.

Vazby ve směru na Točnou a Zbraslav zůstávají dle návrhu zachovány a mění se také pouze dílčím způsobem ovlivněným Novou Komořanskou. Studie počítá se zachováním plné průjezdnosti ul. Komořanská pro automobilovou dopravu, toto řešení je třeba promítnout do změny platného Územního plánu.

Podle modelu TSK z roku 2016 má pouze 3700 vozidel svůj cíl nebo zdroj přímo v Komořanech a dohromady tak generuje 7400 jízd. Zhruba stejný počet jízd po Komořanské pak spadá na tranzitní dopravu. Novější model IPRu, který modeloval dopady různých variant řešení Nové Komořanské, počítá s nárůstem zdrojové a cílové dopravy v Komořanech až na 7300 vozidel – tedy celkem na 14600 jízd, což by znamenalo, že samotná místní doprava bude výhledově větší než stávající součet místní a tranzitní dopravy. Zásadní vliv na intenzitu dopravy bude mít nově navržená zástavba v lokalitě, nicméně vzniku velké části nové automobilové zátěže se dá předejít koncepčním řešením tramvajových a autobusových linek zastavujících na vhodných místech v nové zástavbě, což je řešeno v samostatném oddílu této studie. V případě uzavření „staré“ Komořanské na jejím jižním konci by byla veškerá tato doprava – a to i ta do nejjížnější části zástavby – nucena z jihu přijíždět až na sever Komořan po Nové Komořanské a následně se vracet zpět dolů na jih po Komořanské. To by způsobilo zásadní nárůst dopravy v severní části Komořan, v centrální části Komořan, na všech hlavních křižovatkách i v křížení s tramvajovou tratí. Navíc by docházelo k dalšímu nezanedbatelnému navyšování provozu a tím i hluku na Nové Komořanské. Nezanedbatelným argumentem k zachování propojení směrem na jih je i průjezd MHD a potřeba alternativních vstupů do území Komořan a průjezd vozidel IZS. Z tohoto hlediska se jeví jako jednoznačně výhodnější ponechání volného jižního propojení a tím i umožnění optimálního rozdělení dopravy přijíždějící do Komořan od jihu a od severu a vytvoření robustního dopravního systému odolávajícího v případě krizových situací.

## 05.6 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Mezi pobřežní oblastí a zástavbou Komořan prochází řešeným územím trať č.110 spojující Prahu a Vrané nad Vltavou. V současné době je však využití vlakové dopravy v Komořanech zásadně limitováno jednokolejností velké části stávající trati a chybějící elektrifikací této trati. Trať je tak obsluhována linkami S8/S88 s taktem 60 min. ve špičce a 120 min. v sedle, díky čemuž nepředstavuje příliš spolehlivé spojení pro každodenní dojíždění. Kapacita v současnosti využívaných souprav je však z velké části vytížena především lidmi směřujícími na jih od Prahy za rekreací.

Studie v souladu se zadáním respektuje stávající trať v přeložené dvoukolejné trase, která by měla vzniknout v souvislosti se stavbou tzv. Nové Komořanské. I v případě, že by ke stavbě Nové Komořanské nedošlo nebo by došlo k zásadním úpravám stávajícího projektu, však studie předpokládá realizaci úprav železniční trati zhruba ve stávající podobě. Výhledově pak předpokládá, že dojde ke zdvoukolejnění a elektrifikaci trati minimálně v úseku mezi stávajícím ukončením dvoukolejnosti a elektrifikace v údolí Kunratického potoka a nádražím Praha-Zbraslav. To by umožnilo zásadně zkrátit takt vlaků v zastávce a zvýšit komfort cestování v elektrických soupravách. Z vlaku by se tak stala jedna z plnohodnotných alternativ pro každodenní dojíždění do centra města i pro dojíždění za rekreací do okolí Komořan a do prostoru na soutoku Vltavy a Berounky. Vznikl by tak zásadní přestupní uzel mezi vlakem, tramvají, lokální IAD a případně i autobusem na Nové Komořanské.

V rámci podrobnějšího řešení území v okolí zastávky vlaku je tedy nutné již v prvotních fázích řešit:

- komfortní bezbariérové vazby mezi vlakovou, tramvajovou, pěší, cyklistickou, automobilovou a případně i autobusovou dopravou, a to včetně zohlednění častého pohybu lidí vedoucích kolo
- možnost pohodlného parkování jízdních kol
- možnost krátkodobého parkování automobilů ve vazbě na zastávku
- regulaci parkování směřující k prevenci vzniku živelného P+R v okolí zastávky



## 05.7 VODNÍ A LETECKÁ DOPRAVA

### a) Vodní doprava

Studie nepovažuje za vhodné v pobřežní oblasti ani v korytě řeky zřizovat jakákoli zařízení sloužící jako kotviště parníku či jakýchkoli jiných rekreačních či dopravních plavidel s výjimkou případného zařízení přívozu přibližně v místě, kde se historicky přívoz nacházel. Celá pobřežní zóna je v rámci krajinářského řešení vyčleněná jako území s minimalizací zásahů člověka a její součástí jsou i hodnotné případně přímo chráněné biotopy Modřanských tůní a jakákoli forma kotviště by tento charakter narušila. Nedaleko na sever je v Modřanech již kotviště vybudováno a charakter nábreží na Zbraslavi a pod Závistí je pro úvahy o budování kotviště v případě potřeby vhodnější.

### b) Letecká doprava

Blízko řešeného území se nachází letiště Točná, to z hlediska dopravy nepředstavuje pro Komořany žádné zásadní specifikum. Celé řešené území se nachází v ochranných pásmech (dále jen OP) letiště Točná, která byla vyhlášena Úřadem pro civilní letectví dne 10.2. 2012 pod č.j. 0425-12-701 opatřením obecné povahy. Jedná se konkrétně o OP s výškovým omezením staveb a OP s omezením staveb vzdušných vedení VN a VVN. Jižní cíp navíc spadá i do OP proti nebezpečným a klamavým světlům. Zároveň celé území spadá do OP letiště Praha/Ruzyně, a to konkrétně do OP se zákazem laserových zařízení – sektor B. Tyto OP byla vydána Úřadem pro civilní letectví dne 20.11.2012 pod č.j. 6535-12-701 opatřením obecné povahy. Celé správní území Hlavního města Prahy se nachází ve vymezeném území Ministerstva obrany, konkrétně v zájmovém území letiště Kbely dle §175 zákona č. 183/2006 Sb (viz ÚAP, kapitola 913 – Limity dopravní infrastruktury). Omezení výšky zástavby a nutnosti dodržování dalších pravidel souvisejících s leteckým provozem s územní studií nijak nekolidují.

**06**

**TECHNICKÁ  
INFRASTRUKTURA**

## 06.1 TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

V územní studii jsou řešeny návrhy na úpravu a doplnění jednotlivých systémů technické infrastruktury. Nové trasy technické infrastruktury jsou navrhovány vesměs v rámci stávajících nebo nově vymezených uličních prostranství. Jednotlivé návrhy tras technické infrastruktury jsou v grafické příloze zakreslovány formou grafické značky pro zobrazení navrhovaného koridoru určitého systému technické infrastruktury v rámci daného veřejného prostranství. Nejedná se tedy o stanovení přesné polohy v rámci uličního prostranství, ale o informaci o potřebě uložení konkrétní trasy do uličního prostranství.

### Hydrologie povrchových vod

Západní hranici území městské části Komořan tvoří tok řeky Vltavy těsně před soutokem s Berounkou. Zastavěným územím protéká Komořanský potok, který je od křížení s Komořanskou ulicí až k propustku pod železniční tratí veden v zatrubněné podzemní trase. Potok tvoří historický recipient území, s ohledem na veliký rozsah zpevněných ploch jsou srážkové vody z větší části území odváděny prostřednictvím dešťové kanalizace, která je do Komořanského potoka zaústěna až v posledním úseku těsně před jeho ústím do Vltavy. Podél severního okraje území Komořan protéká Cholutický potok, který ústí do Modřanských lagun na pravém břehu Vltavy.

### Protipovodňová ochrana

Vltava má stanovena poměrně rozsáhlá záplavová území. Hranice záplavového území z větší části kopíruje těleso železniční trati s plošně nevýznamnými dílčími rozšířeními u propustků Komořanského a Cholutického potoka. Proto do obytného území téměř nezasahuje, v záplavovém území se nacházejí zahrádkové osady mezi železniční tratí a řekou.

Problémy mohou způsobovat extravilánové vody přitékající ze zalesněných jihovýchodních svahů přiléhajících k zastavěnému území. Ve studii je zakreslena síť pěších komunikací, z nichž některé jsou vedeny po vrstevnici poblíž hranice lesa a zastavěného území. Tyto komunikace budou sloužit k přerušení povrchového odtoku směrem k zástavbě. Podél komunikací budou na jejich jižní

straně (směrem od lesa) realizovány vsakovací příkopy (průlehy) k zachycení srážkových vod. Nově budou řešeny odvod srážkových vod a úprava protipovodňové ochrany v rámci připravované stavby „Komunikační propojení MČ Praha 12 s Pražským okruhem – stavbou 513“. V rámci této stavby bude realizována nová komunikace, přeložka stávající železniční trati a bude upraveno vyústění Komořanského potoka do Vltavy a zaústění srážkových vod do Komořanského potoka. ÚS Komořany vychází ze zpracované podrobnější projektové dokumentace na tuto akci.

### Zásobování vodou

Zásobování území Komořan pitnou vodou je řešeno prostřednictvím pražského vodárenského systému. Vodovodní síť Komořan je napojena ze tří zásobních pásem. Ze zásobních pásem 211 a 212 vodojemu Jesenice přes redukční ventily a ze zásobního pásma 222 vodojemu Modřany jih I. Vodovodní síť je stabilizována a není třeba ji koncepčně měnit. V územní studii je navržen způsob zásobování vymezených zastavitelných bloků pitnou vodou. Nové vodovodní řady byly navrženy zejména pro bloky B02, B03, B04, B05, B08, B09 a B13. Vodovodní řady jsou v uvedených blocích vedeny v rámci nově vymezených uličních prostranství a jsou pokud možno zokruhovány.

U bloků lokality B08 zasahuje stávající trasa vodovodního řadu do zastavitelného území bloku, proto je zde navržena přeložka stávajícího řadu.

Bilance potřeb pitné vody pro bloky stávající zástavby a pro nově vymezené zastavitelné bloky je přehledně uvedena v tabulce v kapitole [10 [Bilance](#)]. V souvislosti s plánovanou zástavbou bude nutné zkapacitnit nátoky vody do zásobních pásem 2110 a 2120.

Trasy stávajících i navrhovaných vodovodních řadů jsou zakresleny ve výkresu [F [Výkres technické infrastruktury](#)].

## Odkanalizování území

Území městské části Komořany je z převážné části odkanalizováno oddílnou kanalizační sítí. Splašková kanalizace z větší části území vede gravitačně kmenovou stokou A2 do Modřan a pražské městské stokové sítě ukončené v ÚČOV na Císařském ostrově. Pouze menší jihozápadní část zástavby je odkanalizována do stávající ČOV Komořany umístěné vedle areálu bývalé teplárny v údolí Komořanského potoka, který je však v tomto úseku zatrubněn. V souladu s Metropolitním plánem a s Generelem odvodnění hl. m. Prahy je navrženo zrušení této lokální ČOV a přepojení jihozápadní části Komořan na pražský kanalizační systém. Malá stávající ČOV se nachází rovněž u ulice Na Šabatce pro potřeby areálu ČHMÚ. Také tato ČOV bude po přepojení řešeného území na pražský kanalizační systém zrušena.

Problémem je chybějící kanalizační síť v některých plochách stávající zástavby. Jedná se o plochy na jihu území v ulicích Pod Lešem a Palmetová (za areálem MŠ) a o ulici Za Sídlištěm. V těchto plochách je v Územní studii navrženo doplnění kanalizační sítě a dále je navrženo odkanalizování vymezených rozvojových ploch. Návrh vychází z předpokladu důsledného dokončení založené oddílné stokové soustavy a tím důsledného oddělení splaškových a srážkových vod. Nové splaškové stoky jsou kromě uvedených chybějících úseků navrhovány pro bloky B02, B03, B04, B05, B08, B09 a B13. Splaškové kanalizační stoky jsou v uvedených blocích vedeny v rámci nově vymezených uličních prostranství.

Bilance produkce splaškových odpadních vod pro bloky stávající zástavby a pro nově vymezené zastavitelné bloky je přehledně uvedena v tabulce v kapitole [\[10 Bilance\]](#).

Trasy stávajících i navrhovaných stok splaškové kanalizace jsou zakresleny ve výkresu [\[F Výkres technické infrastruktury\]](#).

## Odvádění srážkových vod

Důležité je v území řešení srážkových vod. Srážkové vody z převážné části zastavěného území jsou odváděny stávající oddílnou dešťovou kanalizací do Komořanského potoka před jeho zaústěním do Vltavy. Řešené území Komořan se nachází v plochách, které jsou dle geologických map a dalších dostupných hydrogeologických podkladů s vysokou, případně střední schopností vsakování půdy. Proto je vhodné v území v rámci nepevněných a částečně zpevněných ploch realizovat opatření k vsakování srážkových vod (průlehy, vsakovací jímky apod.). V rámci jednotlivých bloků je počítáno s realizací opatření k nakládání se srážkovými vodami (akumulační a vsakovací objekty) v souladu s § 38 PSP tak, aby odtok vody dešťovou kanalizací nepřesáhl hodnotu 10 l/s na 1 ha plochy bloku.

Odtok srážkových vod z veřejných prostranství bude řešen prostřednictvím stávajících a navrhovaných stok dešťové kanalizace s maximálním využitím prvků pro zpomalení odtoku a vsakování srážkové vody v místě jejího spadu. Návrh tras dešťové kanalizace vychází z podrobnější projektové dokumentace k ÚR „Komunikační propojení MČ Praha 12 s Pražským okruhem – stavbou 513“. Návrh je kromě toho doplněn o dílčí navrhované stoky dešťové kanalizace v rámci vymezených zastavitelných bloků.

Bylo provedeno doplnění dešťové kanalizační sítě v blocích B01, B03, B04, B05 a B07 a byl proveden návrh nové dešťové kanalizace ve vymezených zastavitelných a transformačních blocích B02, B08, B09, B13 a B16.

Dešťové kanalizační stoky jsou v uvedených blocích vedeny v rámci nově vymezených uličních prostranství.

Srážková kanalizace Komořan je řešena společně s problematikou dešťového odvodnění nového komunikačního napojení MČ Praha 12 s Pražským okruhem. Dešťová kanalizace z Komořan bude napojena do dešťové stoky pro odvodnění nově navrhované komunikace, která bude zaústěna přes dešťovou usazovací nádrž DUN SN6 do koryta Komořanského potoka a dále do Vltavy. U

dešťové kanalizace z bloku B07 bude provedeno přepojení stávající dešťové kanalizace do zakrytého úseku Komořanského potoka. Pro uvedené řešení srážkových vod byl v rámci dokumentace k ÚR proveden podrobný hydrotechnický výpočet. Návrh nezahrnoval do výpočtu zástavbu v bloku B13. Proto je na dešťové stoce z bloku B13 navržen vsakovací a akumulací objekt (dešťová zdrž DZ1), k zadržení a vyrovnání odtoku z tohoto bloku.

Dešťová kanalizace ze severovýchodní části území (bloky B08 a B09) nebude napojována do stávající dešťové kanalizace a sváděna na DUN SN6. Dešťová kanalizace bude na třech místech do Cholutického potoka přes dešťové zdrže zajišťující zrovnoměnění srážkového odtoku. První dešťová zdrž pro nejvýchodnější část zástavby je navržena na městském pozemku u severovýchodního okraje stávajícího průmyslového areálu, druhá dešťová zdrž je umístěna na severovýchodním okraji transformační rezidenční plochy a na třetím místě zaústění srážkových vod do Cholutického potoka u Komořanské ulice je navržena kaskáda malých retenčních dešťových zdrží.

Bilance odtoku srážkových vod pro bloky stávající zástavby a pro nově vymezené zastavitelné bloky je přehledně uvedena v tabulce v kapitole [10 [Bilance](#)] s celkovými hodnotami odtoku, které by nastaly bez jakýchkoli opatření a s maximálními hodnotami odtoku dle PSP. Zvlášť jsou uvedeny bilance odtoku srážkových vod z vymezených veřejných prostranství. Pro stanovení odtokových množství byla použita hodnota návrhové srážky 160 l/s na 1 ha (trvání 10 min a periodicity  $p=1$ ) doporučená pro posuzování oddílné kanalizační sítě v městských standardech vodárenských a kanalizačních zařízení.

Trasy stávajících i navrhovaných stok dešťové kanalizace jsou zakresleny ve výkresu [F [Výkres technické infrastruktury](#)].

## **Zásobování teplem**

Na území Komořan se nachází dílčí soustava CZT zahrnující zástavbu bytových domů po obou stranách Komořanské ulice. Zdrojem tepla této soustavy je plynová kotelna, která se nachází

v ulici Palmetová. Na stávající síť CZT je možné napojit navrhované plochy, v nichž je počítáno s bytovou výstavbou, popř. s výstavbou veřejné vybavenosti. V plochách pro výstavbu rodinných domů není s rozšiřováním zásobování ze systému CZT uvažováno.

Ve studii je navrženo rozšíření stávající sítě CZT v rámci bloku B08.

V bloku B06 se nachází stávající objekt přípravy teplé vody. V případě zástavby v bloku bude nutné objekt respektovat nebo upravit a integrovat do budoucí zástavby

## **Zásobování plynem**

Do řešeného území nezasahují trasy vysokotlakového (VTL) plynovodu. Zemní plyn je do území přiváděn dvěma přívody středotlakového (STL) plynovodu ulicí Komořanskou a řadem přicházejícím na severovýchodní okraj území. Zastavěné území je převážně zásobováno ze STL plynovodní sítě, v centrální části se nachází nízkotlaková (NTL) plynovodní síť napojená ze stávající STL regulační stanice umístěné u křižovatky ulic K Nouzovu a Krupná. Stávající plynovodní síť není nutné koncepčně měnit. V návrhové části bude řešeno zásobování vymezených rozvojových ploch plynem, nové návrhy budou řešeny převážně napojením ze stávající středotlakové plynovodní sítě.

Nové STL plynovodní řady byly navrženy zejména pro bloky B09, B13 a severní okraj bloku B08. Plynovodní řady jsou v uvedených blocích vedeny v rámci nově vymezených uličních prostranství.

U bloku B09 a jižního okraje bloku B08 zasahují stávající trasy STL plynovodů do zastavitelného území bloku, proto jsou zde navrženy přeložky stávajících plynovodních řadů.

Bilance potřeb zemního plynu pro bloky stávající zástavby a pro nově vymezené zastavitelné bloky je přehledně uvedena v tabulce v kapitole [10 [Bilance](#)].

Trasy stávajících i navrhovaných plynovodních řadů jsou zakresleny ve výkresu [F [Výkres technické infrastruktury](#)].



## Zásobování elektrickou energií

Přes severní okraj řešeného území procházejí dvě dvojité nadzemní trasy VVN 110 kV. Obě trasy jsou v návrhu i se svými ochrannými pásmy respektovány.

Zásobování území v městské části Komořany elektrickou energií je řešeno prostřednictvím kabelové sítě VN 22 kV a z ní napojených trafostanic 22/ 0,4 kV. Z trafostanic je rozvedena kabelová síť NN napojující přípojkové skříně jednotlivých odběratelů.

Elektrorozvodná síť je pro zásobování řešeného území dostatečná. V blocích B08 a B09 se nacházejí stávající trafostanice sloužící pro obsluhu výrobního areálu. Trafostanice jsou propojeny kabelovými trasami VN 22 kV, které procházejí přes nově vymezené bloky určené k zástavbě. Stávající trafostanice v uvedených blocích zůstávají zakresleny, je počítáno s jejich úpravou a případným přizpůsobením budoucí zástavbě. Rovněž je počítáno s přeložkami stávajících kabelových tras, které jsou ve studii vyznačeny pouze schematicky. V rámci bloku B08 je možné dle potřeby doplněny umístit další trafostanice napojené kabelovou smyčkou ze stávajícího rozvodu VN 22 KV.

V rámci bloku B06 se nachází stávající trafostanice, která bude v případě nové zástavby v bloku rekonstruována nebo integrována v rámci zástavby.

Navrženy jsou dvě nové trafostanice. Jedna navrhovaná trafostanice je napojena kabelovou smyčkou ze stávajícího vedení VN 22 kV na jižním okraji území pro zástavbu v bloku B13, druhá na východním okraji území mezi bloky B11 a B09.

Zákres uvedených trafostanic je pouze vymezením potřeby nové trafostanice pro uvedené bloky, její umístění může být v rámci bloků nebo jejich okrajů modifikováno. Stejně tak nejsou ve studii zakreslovány nové trafostanice v bloku B08, kde jich bude v rámci nové zástavby nutné realizovat větší počet. Trafostanice budou umísťovány v rámci bloku smyčkovým napojováním ze stávající kabelové trasy VN a budou integrovány v rámci zástavby bloku.

## Elektronické komunikace

Sítě elektronických komunikací jsou v území řešeny převážně kabelovými rozvody a budou i nadále ukládány v uličních prostranstvích dle příslušných technických norem a napojeny na stávající síť na základě potřeb v území a podmínek správců infrastruktury.

Přes území procházejí trasy radioreléových spojů s horizontálním ochranným pásmem. S ohledem na konfiguraci terénu stávající ani navrhovaná zástavba do Fresnelovy zóny provozovaných RR spojů nezasahuje. Nejvýznamnější RR trasy provozované Ministerstvem vnitra ČR a Společností České Radiokomunikace jsou zakresleny v grafické příloze. V území se dále nachází řada dalších RR tras jednotlivých mobilních operátorů, které nejsou z důvodů přehlednosti v grafické příloze zakresleny a jsou obsaženy v ÚAP.

## 06.2 VÝPOČET BILANCÍ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

V tabelárních přílohách jsou uvedeny základní bilance technické infrastruktury, které vycházejí z následujících vstupních údajů:

— specifická potřeba pitné vody pro obyvatele:	$150 \text{ l} \cdot \text{os}^{-1} \cdot \text{d}^{-1}$
— specifická potřeba pitné vody pro zaměstnance:	$60 \text{ l} \cdot \text{os}^{-1} \cdot \text{d}^{-1}$
— součinitel denní nerovnoměrnosti:	1,29
— součinitel hodinové nerovnoměrnosti:	2,3
— specifická spotřeba od obyvatele:	$230 \text{ l} \cdot \text{os}^{-1} \cdot \text{d}^{-1}$
— specifická spotřeba od zaměstnance:	$80 \text{ l} \cdot \text{os}^{-1} \cdot \text{d}^{-1}$
— součinitel hodinové nerovnoměrnosti:	2,3
— intenzita návrhového deště $t_{10}$ :	$i = 160 \text{ l} \cdot \text{s}^{-1} \cdot \text{ha}^{-1}$

Hodnota hodinové potřeby tepla  $G_h$  se skládá ze tří složek:

**$G_h = G_{VVT} + G_{VET} + G_{TV}$**  kde:

- $G_{VVT}$  – potřeba tepla pro vytápění
- $G_{VET}$  – potřeba tepla pro větrání
- $G_{TV}$  – potřeba tepla pro ohřev teplé vody

**$G_{VVT} = V \cdot q_0 \cdot \Delta t$**  kde:

- objem vytápěného prostoru  $V = HPP \cdot v_p \cdot 0,8$  (je počítáno s 80 % vytápěného prostoru z celkového obestavěného prostoru)
- $q_0$  je tepelná charakteristika budov (uvažováno průměrně  $q_0 = 0,5 \text{ W} \cdot \text{m}^{-3} \cdot \text{K}^{-1}$ )
- $\Delta t$  je rozdíl výpočtových teplot (vnitřní  $t_{is} = 20^\circ\text{C}$  a venkovní  $t_{es} = -12^\circ\text{C}$ )

**$G_{VET} = 0,34 \cdot V_v \cdot \Delta t$** , kde:

- množství přiváděného vzduchu  $V_v = 0,8 \cdot HPP \cdot v_p \cdot n_v$
- $n_v$  – intenzita výměny vzduchu je uvažována průměrnými hodnotami:
  - $n_v = 0,5$  pro obytné objekty
  - $n_v = 1,0$  pro ostatní
- $\Delta t$  – rozdíl výpočtových teplot ( $t_{is} - t_{es}$ ) .....  $t_{is} = 20^\circ\text{C}$ ,  $t_{es} = -5^\circ\text{C}$
- číslo 0,34 udává součin průměrných hodnot hustoty vzduchu při teplotě  $t_{is}$  a měrné tepelné kapacity vzduchu při teplotě  $t_{is}$

**$G_{TV} = ((N_o \cdot 50 + N_z \cdot 15) / 24) \cdot k_d \cdot k_h \cdot c_w \cdot \Delta t$** , kde:

- $c_w$  – měrná tepelná kapacita vody  $c_w = 4,186 \text{ kJ/kg} \cdot \text{K}$  ;  $k = 1,163 \text{ Wh/kg} \cdot \text{K}$
- $\Delta t$  – rozdíl teplot teplé a studené vody  $t_{TV} - t_{SV}$  [ $^\circ\text{C}$ ]... ( $t_{TV} = 55^\circ\text{C}$ ,  $t_{SV} = 10^\circ\text{C}$ )
- specifická potřeba teplé vody pro obyvatele:  $50 \text{ l} \cdot \text{os}^{-1} \cdot \text{d}^{-1}$
- specifická potřeba teplé vody pro zaměstnance:  $15 \text{ l} \cdot \text{os}^{-1} \cdot \text{d}^{-1}$

Zásobování plynem:

- $H_s = 10,5 \text{ kW/m}^3$                       objemové spalné teplo zemního plynu
- $\eta = 0,85$                                       účinnost

Instalovaný příkon:

- bytová jednotka (vč. domovní režie, drobných nebyt. funkcí a VO):  $5,5 \text{ kW/b.j.}$
- rodinný dům (vč. VO)  $17 \text{ kW/RD}$
- komerční (neobytná) HPP (vč. VO)  $0,04 \text{ kW/m}^2$
- soudobost u obytné zástavby  $0,3$
- soudobost u komerce a vybavenosti  $0,5$

## 07 VEŘEJNÁ VYBAVENOST

*Komořany nejsou samostatným samosprávním územím, přesto z urbanistického hlediska vytváří v určitém smyslu autonomní celek, uchopitelné území ohraničené přírodními plochami, s těžištěm i vlastní identitou. Bydlí zde přes dva tisíce obyvatel a jejich počet bude, vzhledem k rozsáhlé výstavbě a transformacím očekávaným v rámci území, do budoucna pravděpodobně výrazně stoupat. Území tedy musí novým i stávajícím obyvatelům nabídnout dostatečné zázemí jak z hlediska občanského, tak komerčního vybavení. Zásadní je v současné situaci především zajištění odpovídajících kapacit základních a mateřských škol.*

# VEŘEJNÁ VYBAVENOST

Územní studie řeší veřejnou vybavenost pro předpokládaný počet obyvatel s ohledem na širší vztahy a optimální docházkové vzdálenosti. Počet obyvatel Komořan k 31. 12. 2011 byl dle SLBD 2337 obyvatel. Návrh územní studie počítá s postupným vytvořením celkové kapacity pro přibližně 5000 - 6500 obyvatel viz tabulka v kapitole [10 Bilance]. Pro návrh jednotlivých druhů vybavení v rámci územní studie Komořany je důležitý vztah množství občanského i komerčního vybavení vzhledem k počtu obyvatel a typu vybavení (a jeho prahu efektivity). Pro konkrétní distribuci vybavení v území jsou důležité ale i další faktory jako je centralita vč. umístění zastávek veřejné dopravy, morfologie sítě veřejných prostranství, distribuce hustoty obytné zástavby v území, vlastnické poměry, terénní morfologie a další parametry ovlivňující reálnou proveditelnost záměrů v konkrétním místě.

## Občanské vybavení

### 1/ Školství — ZŠ

Potřeba vybudování základní školy v Komořanech byla ověřena v rámci analytické části Územní studie Komořany a vychází jak z vlastního průzkumu a analýz demografických a prostorových dat, tak ze strategických dokumentů popisujících stávající lokální deficit. Zásadním faktorem je zde nedostupnost současné spádové školy bezpečnou pěší cestou z Komořan a narůstající počet obyvatel této čtvrti (více viz samostatný dokument analýz).

Úkolem návrhové části bylo prověření potřebné kapacity školy a výběr vhodně umístěného pozemku adekvátních parametrů. Data dle demografické prognózy\* předpokládají do horizontu roku 2032 ve střední variantě maximum 404 žáků (konkrétně v roce 2029) odpovídající předpokládanému počtu obyvatel 3611. Tomu by odpovídala, i vzhledem o odhadovanému rozložení počtu dětí na I. a II. stupni (223, resp. 181), základní škola o kapacitě 480 žáků, tedy plné dvoustupňové základní školy o ročnících po dvou třídách. Tato demografická studie počítá ale v této střední variantě s menší mírou rozvoje obytné zástavby na území Komořan, než umožňuje při maximálním naplnění Územní studie (cca 70%). Je tedy třeba provést odhad maximálního počtu dětí na základě

návrhového maximálního počtu obyvatel Komořan pro zjištění horní hranice kapacitních požadavků na školu a zároveň rozptylu ukazujícího potřebnou míru flexibility návrhu. Přibližný odhad odpovídající počtu obyvatel je 6175 (max. kapacita dle tabulky v kapitole [10 Bilance]) může odpovídat cca 600-700 žákům (624 dle metodiky ÚP\*\*), tedy, při optimálním rozložení, plné dvoustupňové základní školy o ročnících po třech třídách (celková kapacita 720 žáků). Takový typ vybavení stále odpovídá prostorovými nároky v Územní studii vymezené ploše veřejného vybavení, ale bude vyžadovat promyšlené architektonické řešení v rámci složitější terénní konfigurace.

Co se týká umístění základní školy v rámci Komořan, byla z prověřovaných variant vybrána varianta původního uvažovaného umístění, i s ohledem na potřebu výstavby v poměrně krátkém časovém horizontu, který vyplývá z demografické studie a který umožňuje výstavba školy na městském pozemku dle platného územního plánu. Výhodou tohoto umístění je i existence bezpečné cesty do školy z ostatních částí Komořan přes zklidněnou ulici Revoluce a soustavu parků pod Modřanským hájem a docházková vzdálenost cca 200 m od zastávky tramvaje.

Výzvou bude, i vzhledem k požadavku na zázemí pro pracovní vyučování (dle zadání studie), velikost pozemku, kde bude pravděpodobně třeba využití celé funkční plochy pro školní areál. I vzhledem k terénní konfiguraci je v rámci dané plochy problematické umístění běžného sportovního vybavení školy, sportovní vybavení v rámci samotného pozemku školy bude třeba řešit prostorově úsporně. Nad rámec tohoto pozemku jsou nicméně i po dohodě s majitelem pozemků a MČ Praha 12 vymezeny plochy pro sportovní hřiště na kraji louky pod Cholupickým vrchem.

### 2/ Školství — MŠ

Vzhledem k probíhajícímu nárůstu počtu obyvatel je třeba na území Komořan doplnit i kapacitu mateřských škol. Demografická studie ve střední variantě vývoje počítá s nárůstem počtu dětí na 156 již v letech 2021-23 (Současná kapacita MŠ Palmetová je 112 dětí). To vyžaduje doplnění kapacity v rámci Komořan o dvě nové třídy.

\* Tomáš Soukup (květen, 2018): Demografická studie MČ Praha 12

\*\* METODICKÝ POKYN k Územnímu plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy schváleného 9.9.1999, usnesením ZHMP č. 10/05, Úplné znění ke dni 1.11.2002

Přibližný odhad maximálního počtu dětí na základě navržených maximálních kapacit Územní studie se počet dětí navštěvujících mateřskou školu pohybuje mezi 220-280 (223 dle metodiky ÚP\*\*). Možné je vzhledem k aktuálnosti potřeby navýšení kapacity rozšíření stávající MŠ o dvě třídy a teprve následné doplnění nové MŠ v oblasti bývalých Modřanských strojírů s min. třemi dalšími třídami. V této transformační oblasti by měla vzniknout mateřská škola v každém případě, pro zajištění co možná nejmenší docházkové vzdálenosti pro co možná největší počet obyvatel.

### **Další požadavky na občanské vybavení**

Nad rámec plošného vymezení občanského vybavení pro plochu základní školy, plochu MŠ Palmetová (v rozsahu umožňujícím kapacitní nárůst) a požadavku umístění další MŠ v bloku B08\_10 jsou v návrhu Územní studie Komořany stanoveny další požadavky na umístění občanského vybavení.

#### **Správa**

Proměna Komořan z lokality na plnohodnotnou čtvrť viz kapitola [01.1.1] vyžaduje zajištění základních veřejných služeb v území. V centru Komořan na náměstí je tak v bloku B08\_06a stanoven požadavek na realizaci **pobočky pošty** zajišťující i další základní služby veřejné správy komořanským rezidentům.

#### **Kulturní / komunitní centra**

Vzrůstající počet obyvatel bude vyžadovat i doplnění zařízení pro trávení volného času a setkávání místních obyvatel. Co se týká kulturně vzdělávacích aktivit, kulturních a komunitních akcí je vhodné ve struktuře Komořan zachovat minimálně prostory odpovídající současnému **tanečnímu centru**, poskytující verzatilní prostor kulturního sálu jak pro provoz samotné taneční školy, tak pro možná setkání místní komunity. Vzhledem k počtu obyvatel je třeba doplnit další obdobné zařízení, přímo uzpůsobené provozu **kulturního / komunitního / volnočasového centra**. Návrh nové komunitní centrum situuje do bloku B08\_05, kde může tento typ prostoru využít vazby na přilehlé lokální náměstí nebo park. Výhodou pro provoz centra je i blízkost tramvajové zastávky. Toto umístění v severní části Komořan zároveň

optimálním způsobem doplňuje stávající taneční školu i stávající Rodinné centrum Komořka, jejichž spádovost pokrývá spíše jižní část Komořan a zajišťuje dobrou dostupnost tohoto typu zařízení i pro severovýchodní cíp Komořan. Centrum Komořka v Palmetové ulici je zároveň na základě prostorových požadavků stanovených územní studií možné v případě potřeby rozšířit.

#### **Zdravotnictví, sociální služby a další**

Návrh v rámci výkresu [C Výkres využití území] stanoví doporučené podrobnější využití, zahrnující umístění zdravotnických provozů (v případě Komořan spíše drobnějších např. ordinace praktického lékaře, stomatology, lékárny...) a prostorů seniorského bydlení.

Umístění obřadní síně nebo hřbitova v lokalitě Komořan dle bodu 5.7 c) zadání spíše neodpovídá ani navýšenému počtu obyvatel a bylo by komplikované především ve vztahu k prostorovým omezením řešeného území a hodnotnému krajinnému rozhraní.

#### **Sport a rekreace**

Návrh územní studie navrhuje bohatou škálu velikostí a umístění ploch pro nejrůznější druhy sportovních a rekreačních aktivit. Umístění sportovišť a rekreačních ploch na rozhraní sídla a krajiny je jedním z důležitých nástrojů celkové koncepce rozvoje Komořan viz kapitola [01.1.3 Obytná krajina]. Základní rekreační kostru tvoří cesty v krajině uzpůsobené pro různé druhy pohybu (pěší, pěší s kočárkem, inline bruslení, cyklistický rekreační i cyklistický terén).

Co se týká základny pro vodní sporty a možnosti vytvoření přírodního koupaliště v rámci řešeného území, není, viz kapitola [04 Zelená a modrá infrastruktura], vybudování přírodního koupaliště v areálu přírodní památky Komořanské a modřanské tůň není vhodné z důvodu, že břehy tůň jsou v současné době velmi hustě zarostlé vegetací a tůň zazemněná. Pro vybudování přístupu by byly nutné velké zásahy, které by mohly spolu se spojeným rekreačním využitím nenávratně narušit stávající hodnotné biotopy.

V rámci zastavitelného území Komořan návrh zachovává současný areál jezdeckého sportu a navrhuje plochu vhodnou např. pro zázemí terénní cyklistiky v jižní části řešeného území podél ulice Komořanská. Dále jsou vymezeny další plochy v krajině umožňující sportovní a rekreační využití – pás mezi cyklostezkou A2 a Novou Komořanskou využitelný např. jako sportovní louka s kioskem, cvičiště pro psy, komunitní zahrada, odpočinková místa s mobiliářem, přírodní dětská hřiště atp. další krajinnější plochou je prostor bývalé lesní školky na východě území a pás podél něj, který by do budoucna mohl sloužit jako přírodní sportoviště.

Mimo vyložené sportovní a rekreační plochy, u kterých se předpokládá určitá forma trvalého vybavení návrh pracuje i s rekreačními pobytovými a rekreačními přírodními loukami, které mohou být vhodnými prostory pro rekreaci i setkávání místních (např. pouštění draků, sáňkování, pálení čarodějnic apod.)

## **Obchod a služby**

Návrh v rámci výkresu [\[C Výkres využití území\]](#) stanoví doporučené podrobnější využití, například umístění obchodů, služeb, provozů pohostinství a prostorů pro řemesla.

Velká část obchodu a služeb by se i na základě podrobného členění využití stavebních bloků měla soustředit především do centrální části Komořan ve vazbě na hlavní náměstí a dále pak ve vazbě na lokální náměstí a zastávky MHD.

### **Aktivní parter**

V návrhu Územní studie jsou vymezeny hrany zástavby pro podporu aktivního parteru ve formě obchodů a služeb v přízemí. Taktové řešení parteru je vhodné nejen z hlediska doplnění potřebného vybavení, ale i z hlediska oživení navazujících veřejných prostranství.

Mimo výše specifikované prvky občanského a komerčního vybavení návrh stanovuje další požadavky na veřejné, občanské i komerční vybavení, které jsou popsány v kapitole [\[03 Využití území\]](#).



## 08 STUDIE VE VZTAHU K ÚZEMNÍMU PLÁNU

*Pro účely navazujících procesů zajišťujících soulad územně plánovacích podkladů a územně plánovacích dokumentací je Územní studie Komořany porovnána s platným Územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy i návrhem nového Územního plánu hl. m. Prahy (Metropolitním plánem). Zároveň jsou navrženy a popsány jednotlivé změny územního plánu, které ze studie vyplývají, a to včetně návrhu ploch a koridorů veřejně prospěšných staveb.*

## 08.1 NÁVRH ÚZEMNÍ STUDIE KOMOŘANY VE VZTAHU K PLATNÉMU ÚZEMNÍMU PLÁNU SÍDELNÍHO ÚTVARU HL. M. PRAHY

Návrh Územní studie Komořany představuje zpřesnění znalosti území včetně aktuálních záměrů a zájmů v tomto území na jejichž základě byla vytvořena ucelená koncepce rozvoje Komořan, která v co nejvyšší možné míře propojuje jednotlivé systémové vrstvy území (krajina, struktura a využití zástavby, veřejná prostranství, infrastruktura, ...) a vyvažuje veřejné a soukromé zájmy v území. Územní studie představuje komplexní řešení území Komořan vyžadující pro koordinovaný rozvoj odpovídající změny platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy vyznačené ve schématu [[J Schéma předpokládaných změn platného ÚP SÚ hl. m. Prahy](#)] a popsané v tabulce předpokládaných změn platného ÚP SÚ hl. m. Prahy na další straně.

Na základě zpřesnění znalosti území se část navržených změn týká drobných úprav platného územního plánu za účelem narovnání stávajícího využití s ÚP a potvrzení významných částí koncepce veřejných prostranství dle ÚS ve stabilizovaných územích.

Mimo změn funkčního využití ploch bylo v rámci návrhu Územní studie Komořany prověřeno umístění a vymezení ploch a koridorů pro veřejně prospěšné stavby viz následující část [[08.2 Veřejně prospěšné stavby](#)].

Dále bylo prověřeno vedení a vymezení prvků ÚSES a VKP viz kapitola [[04.1 Širší vztahy a celková struktura území](#)].



číslo změny	identifikace		popis změny		změna funk
	název	katastrální území	rozloha	původní stav ÚP	
			m <sup>2</sup>		
Z.01	vymezení rekreační oblasti v říční nivě Vltavy	Komořany	17496	Změna rozložení využití území v rekreační části nivy řeky s ohledem na urbanistickou koncepci územní studie.	DZ - tratě a zařízení železniční dopravy, nákladní terminály ZMK - zeleň městská a krajinná SO4 - zařízení turistického ruchu NL - louky a pastviny
Z.02	vymezení plochy pro umístění zahradního zařízení	Modřany	4591	Změna v souvislosti s podnětem majitele pozemku, který odpovídá celkové urbanistické koncepci dle územní studie. Cílem je v místě dotvořit hranici sídla plochou zahradičtví. Součástí změny je narovnání vymezení lesních pozemků s ohledem na vlastnictví a reálný stav území (plochy ZMK ve vlastnictví hl. m. Prahy jsou narovnány nově jako lesní, plochy lesní ve vlastnictví sokromého majitele jsou součástí plochy ke změně na PZA).	ZMK - zeleň městská a krajinná LR - lesní porosty
Z.03	transformace brownfieldu u bývalé teplárny na obytnou lokalitu	Komořany	32497	Změna využití území dle koncepce územní studie s v souladu se záměry vlastníků pozemků. Současná zanedbaná plocha brownfieldu se mění na obytnou lokalitu. Kapacity jednotlivých ploch odpovídají středněpodlažní zástavbě a navazujícím souvislostem v území (relativně vysoký kód míry využití (F) v jedné z ploch je dán malou velikostí dané plochy / bloku). Pro adekvátní koordinaci v území a garanci veřejného zájmu je nezbytné podmínit rozhodování v území zpracováním územní studie (resp. evidováním zpracované studie jako podkladu pro rozhodování v území).	DZ - tratě a zařízení železniční dopravy, nákladní terminály ZMK - zeleň městská a krajinná SO3 - částečně urbanizované rekreační plochy SP - sportu LR - lesní porost IZ - izolační zeleň OB - čistě obytné
Z.04	vymezení přírodního pobytového prostanství v místě části zahrádek ČHMÚ	Komořany	4692	Změna využití ze zahrádek v uzavřeném areálu na veřejně přístupnou rekreační plochu přírodního charakteru. Úprava vyplývá z celkové koncepce územní studie, plocha představuje vzhledem k terénní morfologii potenciálně vysoce atraktivní součást rekreačního zázemí města. Možnost změny byla předběžně projednána s ČHMÚ.	PZO - zahrádky a zahrádkové osady
Z.05	rozšíření plochy zeleně v místě obtížně zastavitelného svahu	Komořany	3554	Plocha je v platném územním plánu vymezená jako rozvojová s využitím OB-A. Jedná se o pohledově velmi exponované místo, přirozený prvek krajinného terénního zlomu (velmi prudký svah), který je obtížně zastavitelný bez většího zásahu do terénní morfologie. Není znám záměr na využití plochy, plocha je ve vlastnictví hl. m. Prahy (svěčeno do správy MČ Praha 12).	OB-A - čistě obytné
Z.06	vymezení pobytové louky na pískovnách	Komořany	21789	Změna rozložení využití území v jižní části Komořan s ohledem na celkovou koncepci územní studie. Jedná se o klíčové území z hlediska rekreace a sportu v příměstské krajině. Pro realizaci soukromého záměru majitele pozemku je navržena částečná pozemková směna se sousedním pozemkem ve vlastnictví hl. m. Prahy (viz změna Z.07).	ZVO-C - ostatní zvláštní komplexy SO1,5 - přírodní rekreační plochy a zvláštní rekreační aktivity
Z.07	vymezení plochy pro sportovní rekreační využití	Komořany	7093	Změna rozložení využití území v jižní části Komořan s ohledem na celkovou koncepci územní studie a záměr vlastníka sousedního pozemku. Směrem k ulici Komořanské je krajinný park zakončen plochami pro sport využitelnými například jako zázemí pro cyklisty v blízkosti frekventovaných lesních bike trailů. Navrhuje se pozemková směna, která by umožnila optimální využití pro veřejné i soukromé záměry, tedy realizaci sportovního areálu při ulici Komořanské a naopak veřejného krajinného rekreačního parku v krajinně nejzajímavějších místech území.	ZMK - zeleň městská a krajinná
Z.08	vymezení obytné lokality Na Šabatce	Komořany	35016	Změna využití dosud nezastavěné louky v návaznosti na zastavěné území na obytnou lokalitu a prostor krajinného rekreačního území. Změna odpovídá celkové koncepci dle územní studie. Součástí řešení v místě je nejen plocha pro městskou nízko- až středněpodlažní zástavbu, ale i nové náměstí a krajinný pás sloužící rekreaci, který propojuje zastavěné území Komořan s rekreačními oblastmi na jih od sídla. Návrh změny odpovídá celkovou kapacitou zástavby zrušené změně Z1424, ale vytváří zástavbu vhodně navazující na okolí a doplňující zastavěné území sídla. Část navrhované plochy má kód míry využití E - zvýšení oproti předchozí zrušené změně je dáno zmenšením celé zastavitelné plochy při zachování celkového objemu zástavby. Pro adekvátní koordinaci v území a garanci veřejného zájmu je nezbytné podmínit rozhodování v území zpracováním územní studie (resp. evidováním zpracované studie jako podkladu pro rozhodování v území).	NL - louky a pastviny ZMK - zeleň městská a krajinná ZVO - ostatní zvláštní komplexy
Z.09	vymezení území s polyfunkční doplňující strukturu zástavby podél Komořanské ulice	Komořany	5682	Vymezení plochy pro polyfunkční zástavbu podél ulice Komořanské dle celkové koncepce územní studie. Zástavba je koncipována jako doplnění chybějícího úseku podél Komořanské a může být využita jako rezerva pro rozvoj areálu ČHMÚ nebo pro jiné využití v případě, že by se pozemky pro provoz areálu ukázaly jako zbytné.	ZVO - ostatní zvláštní komplexy
Z.10	vymezení území s polyfunkční doplňující strukturu zástavby v centrální oblasti Komořan	Modřany	3487	Dílčí změna rozložení využití území v centrální části Komořan s ohledem na prostorovou koncepci dle územní studie. Změna umožní plohodnotné využití bloku a zároveň potřebné rozšíření ploch veřejných prostranství v daném místě. Zvýšení kódu míry využití odpovídá charakteru místa a poloze v centru Komořan (a zmenšení plochy vymezením veřejných prostranství). Vzhledem k citlivosti území v centrální části Komořan je pro garanci veřejného zájmu vhodné podmínit rozhodování v území zpracováním územní studie (resp. evidováním zpracované studie jako podkladu pro rozhodování v území).	SV-C - všeobecně smíšené OV - všeobecně obytné ZMK - zeleň městská a krajinná
Z.11	vymezení území s polyfunkční doplňující strukturu zástavby v centrální oblasti Komořan	Modřany	2330	Dílčí změna rozložení využití území v centrální části Komořan s ohledem na prostorovou koncepci dle územní studie. Změna umožní plohodnotné využití bloku, zvýšení kódu míry využití odpovídá charakteru místa a poloze v centru Komořan (a zmenšení plochy vymezením veřejných prostranství).	SV-C - všeobecně smíšené
Z.12	doplnění zástavby v bloku s převažujícím obytným využitím	Modřany	4499	Doplnění zástavby podél ulice Komořanské v návaznosti na okolní zastavěné pozemky v souladu s celkovou koncepcí dle územní studie. Plochy označené dle ÚP jako LR nejsou součástí PUPFL a nejedná se o vzrostlý les.	LR - lesní porosty
Z.13	transformace areálu strojůren na obytnou lokalitu se službami	Modřany	165847	Transformace větší části současného výrobního areálu na polyfunkční městskou lokalitu. Tato transformace tvoří jeden z hlavních prvků koncepce řešení Komořan dle územní studie, představuje možnost vhodně dotvořit centrum Komořan a doplnit území o potřebnou vybavenost a služby. Zejména s ohledem na možnost vedení tramvajové trati i dopravní obsluhu s minimálním vlivem na ostatní stávající lokality v Komořanech představuje areál strojůren ideální místo pro rozsáhlejší výstavbu potřebnou pro vytvoření plohodnotné městské čtvrti s dostatečným počtem obyvatel pro fungování vybavenosti a služeb. S ohledem na celkovou koncepci území jsou stanoveny i kapacity jednotlivých částí areálu. Nové využití je v souladu se záměry majitelů pozemků. Pro adekvátní koordinaci v území a garanci veřejného zájmu je nezbytné podmínit rozhodování v území zpracováním územní studie (resp. evidováním zpracované studie jako podkladu pro rozhodování v území). Součástí změny je dovymezení okolních významných veřejných prostranství (zejména ulice Do Koutů) dle stávajícího stavu.	VN - neruší výroba a služby OB - čistě obytné OV-D - všeobecně obytné

číslicí ploch	podmínky	poznámky
<b>upravený stav ÚP</b>		
DU - urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství SO3 - částečně urbanizované rekreační plochy SO4,5,6,7 - částečně urbanizované rekreační plochy - zařízení turistického ruchu, zvláštní rekreační, naučné a poznávací aktivity ZMK - zeleň městská a krajinná		
PZA - zahradnictví LR - lesní porosty		Součástí doporučené změny je i vymezení plochy pro VPS.2, plocha veřejného prostranství ve stabilizovaném území.
SV-D - všeobecně smíšené DU - urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství OV-F - všeobecně obytné OV-E - všeobecně obytné OB-D - čisté obytné SP - sportu ZMK - zeleň městská a krajinná	V plochách OV-F, OV-E a OB-D podmínit rozhodování v území zpracováním územní studie	
ZMK - zeleň městská a krajinná		
ZMK - zeleň městská a krajinná		
SO1 - přírodní rekreační plochy SO3,4,5,6,7 - částečně urbanizované rekreační plochy - zařízení turistického ruchu, zvláštní rekreační, naučné a poznávací aktivity ZMK - zeleň městská a krajinná		Je nezbytné koordinovat se změnou označenou Z.07 a navrhovanými pozemkovými směny.
SP - sportu		Je nezbytné koordinovat se změnou označenou Z.06. Spolu s pořízením změny by mělo dojít k pozemkové směně umožňující realizaci veřejného i soukromého záměru na jednotlivých pozemcích.
DU - urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství OV-E - všeobecně obytné OB-D - čisté obytné ZMK - zeleň městská a krajinná	V plochách OV-E a OB-D podmínit rozhodování v území zpracováním územní studie.	
SV-F - všeobecně smíšené		
SV-H - všeobecně smíšené DU - urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství	V ploše SV-H podmínit rozhodování v území zpracováním územní studie.	Paralelně s pořízením změny je vhodné řešit majetkoprávní úpravy (pozemkové směny v daném místě.
SV-E - všeobecně smíšené		Paralelně s pořízením změny je vhodné řešit majetkoprávní úpravy (pozemkové směny v daném místě.
OV-B - všeobecně obytné OB-A - čisté obytné		
SV-G - všeobecně smíšené SV-I - všeobecně smíšené OV-E - všeobecně obytné OV-F - všeobecně obytné OV-G - všeobecně obytné OB-D - čisté obytné ZMK - zeleň městská a krajinná DH - plochy a zařízení veřejné dopravy DU - urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství VV - veřejné vybavení	V celé ploše kromě stávajících ulic Revoluce a Do Koutů podmínit rozhodování v území zpracováním územní studie.	Součástí doporučené změny je i vymezení plochy / koridoru pro VPS.1 tramvajovou trať do Komořan včetně smyčky a souvisejících doprovodných staveb.

**TABULKA PŘEDPOKLÁDANÝCH ZMĚN  
PLATNÉHO ÚP SÚ HL. M. PRAHY - ČÁST 1**

číslo změny	identifikace		popis změny		změna funk
	název	katastrální území	pozloha	m <sup>2</sup>	původní stav ÚP
<b>Z.14</b>	vymezení území na obytnou lokalitu	Modřany	44734	<p>Vytvoření obytné lokality dle celkové koncepce územní studie na z větší části znehodnocených pozemcích v sousedství areálu Modřanských strojůren. Zástavba navazuje na stávající lokality a vhodně doplňuje zastavěné území Komořan. Pro adekvátní koordinaci v území a garanci veřejného zájmu je nezbytné podmínit rozhodování v území zpracováním územní studie (resp. evidováním zpracované studie jako podkladu pro rozhodování v území). Součástí změny je dovymezení veřejného prostranství ulice Do Koutů dle stávajícího stavu.</p>	ZMK - zeleň městská a krajinná SO1,3 - přírodní rekreační plochy a částečně urbanizované rekreační plochy
<b>Z.15</b>	vymezení přírodní pobytové louky pod Cholutickým vrchem a vybudování sportoviště, areálu ekocentra, zahrádnictví a hájovny	Modřany	93028	<p>Řešení krajinného rozhraní zapojující nově navržené areály ekocentra, zahrádnictví a hájovny přírodní plochy louky pod Cholutickým vrchem. Územní studie ve východní části zohledňuje dohodu městské části Praha 12 a majitelů pozemků. V prostoru louky pod Cholutickým vrchem je z velké části navrženo využití SO4,5,6,7 umožňující realizaci zmíněných záměrů a zároveň garantující celkový přírodní charakter území. Ke změně na přírodní a částečně urbanizované rekreační plochy (SO1,3) doplňující zemědělsko-rekreační areály o veřejné přístupné hřiště v krajině je navržena plocha bývalé lesní školk, vedená jako LR. Dle sice o lesní pozemky, které bude třeba vyjmout z PUPFL, nicméně zde není vzrostlý les, ale bývalá lesní školka s nízkou přírodní a krajinnou hodnotou. Tato plocha je na základě proběhlých jednání rozšířena na jih o pás kde se předpokládá doplnění sportovních ploch částečně realizovaných v rámci školky, v tomto místě to znamená zachování stávajícího stavu dle platného ÚP. Podél plochy SO1,3 je vymezena plocha SO1 zajišťující umístění hřišť v prostupném otevřeném přírodním prostranství. Na rozhraní zastavěného území a louky je vymezena plocha ZMK pro ochranu krajinné zeleně v důležitém vstupním prostoru louky a rozvinutí systému tůň pro hospodaření s dešťovou vodou. Pro adekvátní koordinaci v území a garanci veřejného zájmu je nezbytné podmínit rozhodování v území zpracováním územní studie (resp. evidováním zpracované studie jako podkladu pro rozhodování v území).</p>	LR - lesní porosty SO1,3 - přírodní rekreační plochy a částečně urbanizované rekreační plochy
<b>Z.16</b>	úprava vymezení plochy	Modřany	848	<p>U stávající plochy OB-A se navrhuje její drobné rozšíření za účelem racionalizace geometrie plochy umožňující její reálné využití. Územní studie navrhuje upravit hranice zastavitelné plochy tak, aby navázala na uliční síť a byla umožněna obsluha z ulice Revoluční. Návrh umožňuje v nejzápadnější části plochy výstavbu (která vzhledem k velikosti plochy odpovídá přibližně třem řadovým domům), zároveň ale ponechává většinu prostoru podél lesa volného vzhledem k přírodnímu kontextu a charakteru vstupního prostoru lesa. Vzhledem k blízkosti lesních pozemků bude forma výstavby záviset na stanovisku příslušného dotčeného orgánu. Zároveň je navrženo zarovnatí hranice lesa a odpovídající výmnutí z PUPFL.</p>	LR - lesní porosty ZMK - zeleň městská a krajinná
<b>Z.17</b>	vymezení parkového prostranství u Komořanského potoka	Komořany	2483	<p>Vymezení významného veřejného prostranství jako samostatné plochy ZMK. Plocha tvoří důležitou pobytovou součást sítě veřejných prostranství v návaznosti na přístup směrem do otevřené krajiny podél původní vodoteče. Jedná se z velké části o stávající stav území a hranice veřejného prostranství, část pozemků je nicméně v soukromých rukách.</p>	OV - všeobecně obytné OB - čistě obytné
<b>Z.18</b>	úprava zatřídění plochy dle stávajícího využití a doplnění rezervy pro potenciální doplnění obytné lokality	Modřany	7581	<p>Úprava zatřídění plochy dle stávajícího využití na plochu neruší výroby (VN). Zároveň územní studie navrhuje vymezení rezervy ve stejném rozsahu pro potenciální výhledovou transformaci umožňující doplnění obytné lokality v ploše OV - všeobecně obytné navazující na kontext okolní rezidenční zástavby a využívající hodnotného krajinného zasažení.</p>	ZMK - zeleň městská a krajinná
<b>Z.19</b>	vymezení obytné plochy doplňující strukturu zástavby na jihovýchodě Komořan	Modřany	5097	<p>Vymezení obytné plochy dotvářející hranu zastavěného území. Lokalita je v tomto místě již obsluhována z hlediska dopravní i technické infrastruktury stávající ulicí U Cihelny. Navržená zástavba se orientuje zahradami směrem do lesa a vytváří obdobný typ rozhraní jako ve vedlejší ulici Za Sídlištěm.</p>	PZO - zahrádky a zahrádkové osady LR - lesní porosty
<b>Z.20</b>	Vymezení plochy pro ulici Komořanskou	Komořany	33624	<p>Vymezení plochy pro ulici Komořanskou tvořící významné veřejné prostranství Komořan. Jde o vymezení plochy v zastavěném území dle stávajícího stavu území a logické doplnění mimo hranici zastavěného území v souladu se stávajícím stavem i dlouhodobou koncepcí dle územní studie. Dopravní propojení v daném místě je zásadní pro trasování autobusových linek i obsluhu území. Při absenci tohoto spojení by byly celé Komořany napojeny na okolní komunikační síť pouze v jednom místě, což znamená značné riziko ve vztahu k mimořádným událostem. Propojení k jihu zároveň umožní snížit celkové intezity dopravy v centrální části Komořan díky rozdělení směrů. Součástí změny je i vymezení plochy pro v současnosti připravovanou smyčku k ukončení autobusových linek.</p>	ZMK - zeleň městská a krajinná NL - louky a pastviny ZVO - ostatní zvláštní komplexy OV - všeobecně obytné OB - čistě obytné ZMK - zeleň městská a krajinná SV-C - všeobecně smíšené DZ - tratě a zařízení železniční dopravy, nákladní terminály VN - neruší výroba a služby LR - lesní porosty
<b>Z.21</b>	Vymezení plochy pro veřejné prostranství - ulice Na Šabatce a nížou řeky	Komořany	12178	<p>Vymezení významného stávajícího veřejného prostranství ve stabilizované části Komořan jako samostatné plochy DU. Plocha tvoří důležitou součást sítě veřejných prostranství z hlediska napojení Komořan k řece a zároveň transformační lokalitu u řeky k centru Komořan. Jde o stabilizaci stávajícího stavu a rozvoj novou lokalitního náměstí ve vazbě na navrženou zástavku tramvaje a transformaci bývalé teplárny na obytnou lokalitu. Plocha DU je v místě stávající parkové plochy doplněna plochou ZP. Vymezení uliční sítě v územním plánu (plochy DU) umožní dlouhodobě garantovat urbanistickou strukturu Komořan. Vymezení umožní zařadit předkupní právo ve prospěch veřejného sektoru pro dílčí části ulic, které jsou v soukromém vlastnictví.</p>	OV - všeobecně obytné
<b>Z.22</b>	Vymezení plochy pro veřejné prostranství - ulice Na Šabatce a předprostor zámku	Komořany	6603	<p>Vymezení významného veřejného prostranství jako samostatné plochy DU. Plocha tvoří důležitou součást sítě veřejných prostranství z hlediska napojení zámku a jezdeckého areálu do struktury Komořan a přírazné prostupnosti území. Jde o významnou součást stávající kompozice struktury veřejných prostranství Komořan, součástí je předprostor zámku. Vymezení odpovídá stávajícímu stavu území. Vymezení uliční sítě v územním plánu (plochy DU) umožní dlouhodobě garantovat urbanistickou strukturu Komořan.</p>	OB - čistě obytné ZVO - ostatní zvláštní komplexy PZO - zahrádky a zahrádkové osady
<b>Z.23</b>	Vymezení plochy pro veřejné prostranství - lokalitní centrum sídliště, ulice K Nouzovu a Palmětová	Komořany	4237	<p>Vymezení významného veřejného prostranství jako samostatné plochy DU. Plocha tvoří důležitou součást sítě veřejných prostranství z hlediska napojení obytné lokality a příraznou prostupnost území směrem do lesa. Jde o významnou součást stávající kompozice struktury veřejných prostranství Komořan a lokalitní centrum hustě obydleného sídliště. Vymezení odpovídá stávajícímu stavu území. Vymezení uliční sítě v územním plánu (plochy DU) umožní dlouhodobě garantovat urbanistickou strukturu Komořan. Vymezení umožní zařadit předkupní právo ve prospěch veřejného sektoru pro dílčí části ulic, které jsou v soukromém vlastnictví.</p>	OV - všeobecně obytné OB - čistě obytné
<b>Z.24</b>	úprava vymezení a zatřídění plochy pro umístění tramvajové trati	Modřany	9193	<p>Změna stávajícího využití pro drážní těleso na plochu DH pro vedení tramvajové trati. Jedná se o základní součást koncepce územní studie a klíčový prvek obsluhy Komořan veřejnou dopravou.</p>	ZMK/DH: návrhový horizont: ZMK - zeleň městská a krajinná, územní rezerva: DH - plochy a zařízení veřejné dopravy DZ - tratě a zařízení železniční dopravy, nákladní terminály SO3 - částečně urbanizované rekreační plochy SV-C - všeobecně smíšené



číslo plochy	podmínky	poznámky
<b>upravený stav ÚP</b>		
OB-B - čisté obytné OV-C - všeobecně obytné OV-D - všeobecně obytné DU - urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství	V celé ploše kromě stávající ulice Do Koutů podmínit rozhodování v území zpracováním územní studie.	
ZMK - zeleň městská a krajinná SO1 - přírodní rekreační plochy SO3 - částečně urbanizované rekreační plochy SO4,5,6,7 - částečně urbanizované rekreační plochy - zařízení turistického ruchu, zvláštní rekreační, naučné a poznávací aktivity	V celé ploše podmínit rozhodování v území zpracováním územní studie.	
OB-A - čisté obytné ZMK - zeleň městská a krajinná		
ZMK - zeleň městská a krajinná		
VN/OV-B: návrhový horizont: VN - neruší výroba a služby, územní rezerva: OV-B všeobecně obytné		
OB-B - čisté obytné		
DU - urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství		Součástí doporučené změny je i vymezení ploch pro VPS.3 a VPS.4, plochy veřejných prostranství ve stabilizovaném území.
DU - urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství ZP - parky, historické zahrady a hřbitovy		Součástí doporučené změny je i vymezení plochy pro VPS.5, plocha veřejného prostranství ve stabilizovaném území.
DU - urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství		
DU - urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství		Součástí doporučené změny je i vymezení plochy pro VPS.6, plocha veřejného prostranství ve stabilizovaném území.
návrhový horizont: DH - plochy a zařízení veřejné dopravy		Součástí doporučené změny je i vymezení plochy / koridoru pro VPS.1 tramvajovou trať do Komořan včetně souvisejících doprovodných staveb.

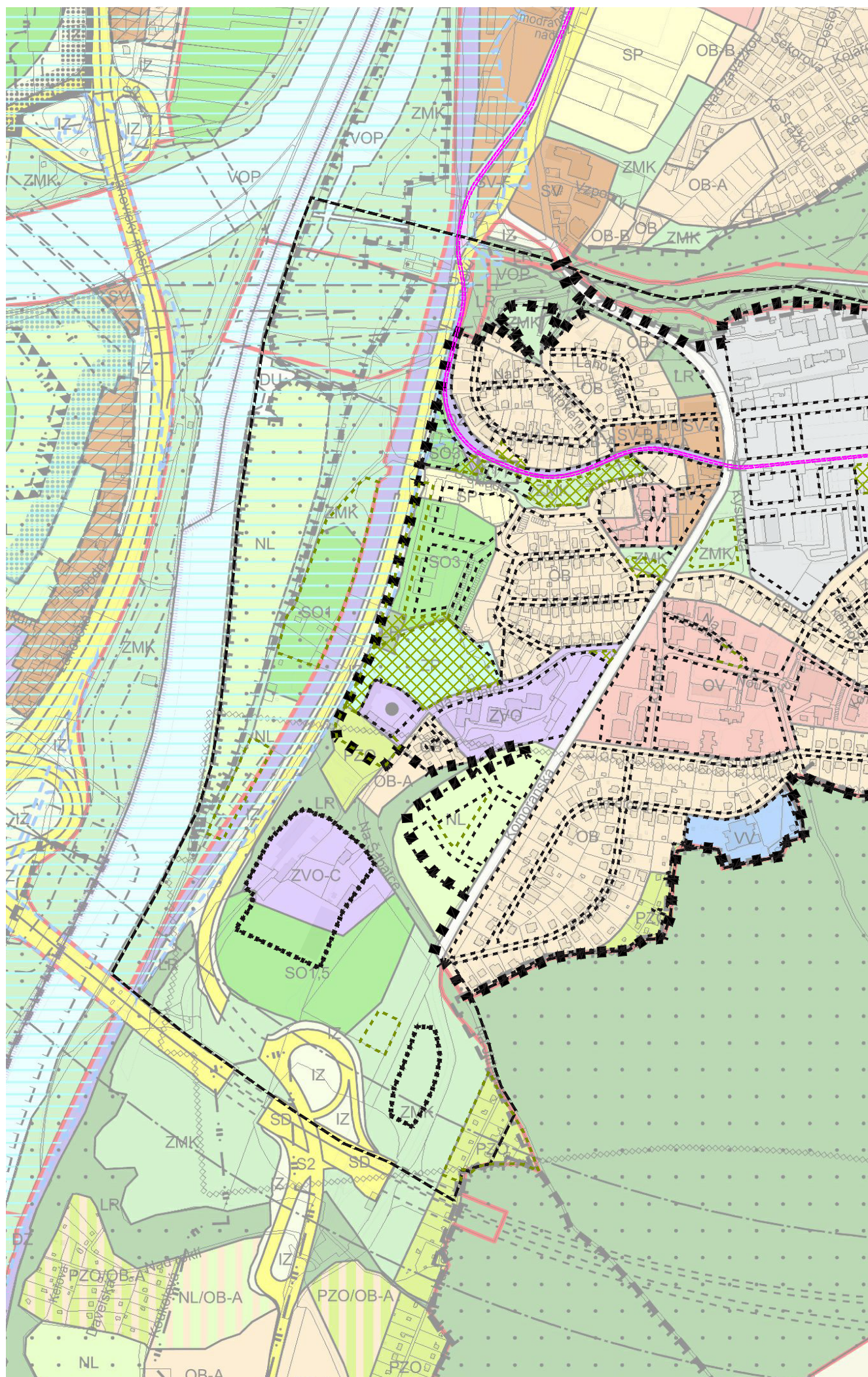
**TABULKA PŘEDPOKLÁDANÝCH ZMĚN  
PLATNÉHO ÚP SÚ HL. M. PRAHY - ČÁST 2**

číslo změny	identifikace		popis změny		změna funk
	název	katastrální území	rozloha m²		původní stav ÚP
Z.25	úprava vymezení LBK podél Cholupického potoka	Modřany	6254	Úprava vymezení sítě ÚSES dle koncepce územní studie. V souvislosti s výstavbou obchvatu Komořan je navrženo odtrubnění a revitalizace koryta Cholupického potoka v místě výtoku do Komořanských lagun. V návaznosti na tyto úpravy je nově vymezen biokoridor podél revitalizovaného koryta v šířce pásu 25 m. Původní rozloha biokoridoru část mezi ul. Komořanská a ul. U Soutoku - 0,6 ha; rozloha nově vymezeného biokoridoru - 0,7 ha.	původní rozloha biokoridoru byla 0,6 ha
Z.26	úprava vymezení LBC údolní nivy nad soutokem Vltavy a Berounky	Modřany, Komořany	87752	Úprava vymezení sítě ÚSES dle koncepce územní studie. Na nově vymezený biokoridor Podél Cholupického (viz změna označená Z.25) potoka navazuje na rozšíření lokálního biocentra Údolní niva nad soutokem Vltavy a Berounky. Lokální biocentrum bude rozšířeno na plochu Přírodní památky Komořanské a modřanské tůně v celé její severní části od Komořanského potoka. Důvodem je zachování funkční a prostorové spojitosti ÚSES. Původní rozloha biocentra - 4,1 ha, rozloha nově vymezeného biocentra - 8,7 ha.	původní rozloha biocentra byla 4,1 ha
Z.27	doplnění vymezení plochy pro VPS	Komořany	3547	Vymezení plochy pro veřejně prospěšnou stavbu veřejného prostranství pro stabilizaci území a zcelení parkových ploch.	

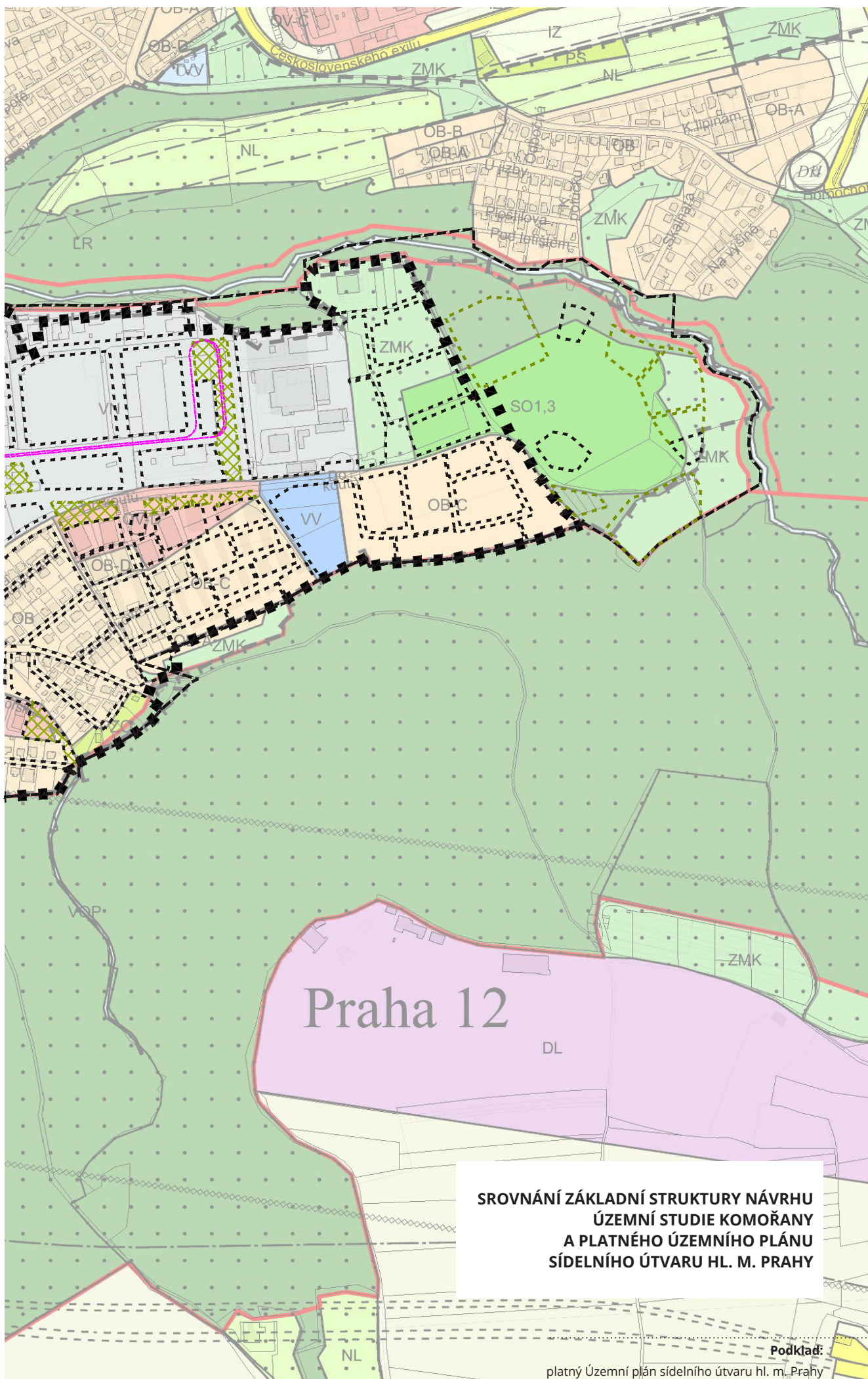
číslicí ploch	podmínky	poznámky
upravený stav ÚP		
rozloha nově vymezeného biokoridoru (v šířce pásu 25m podél koryta) je 0,7 ha		Vhodné koordinovat se změnou Z.26, Vymezení příslušné plochy pro VPO
rozloha nově vymezeného biocentra je 8,7 ha		Vhodné koordinovat se změnou Z.25, Vymezení příslušné plochy pro VPO
doplňeno vymezení plochy pro VPS		Jde o vymezení plochy pro VPS.7 plocha veřejného prostranství ve stabilizovaném území.

**TABULKA PŘEDPOKLÁDANÝCH ZMĚN  
PLATNÉHO ÚP SÚ HL. M. PRAHY - ČÁST 3**









## 08.2 VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY

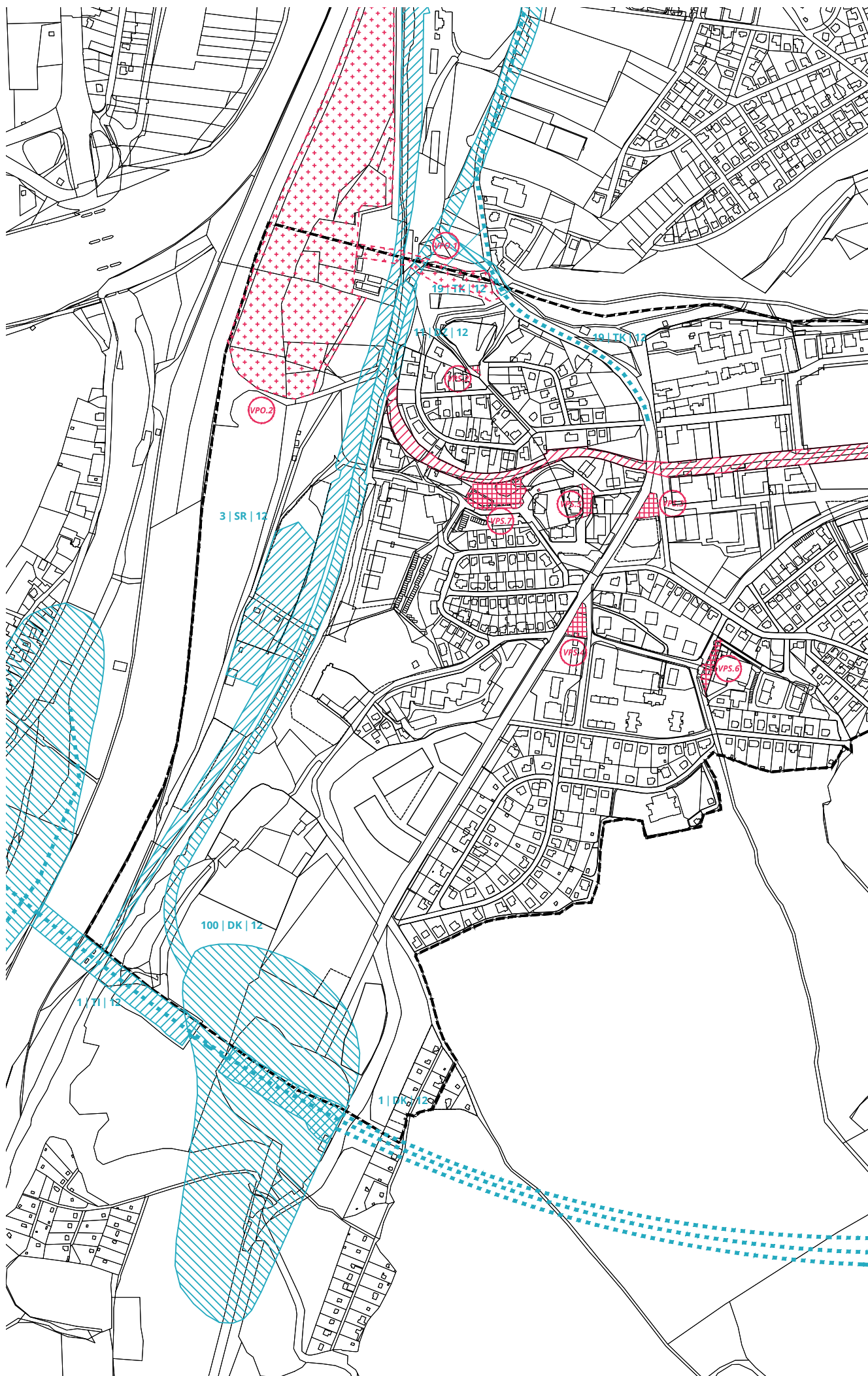
Územní studie prověřuje a doplňuje návrh umístění a vymezení ploch a koridorů pro veřejně prospěšné stavby pro veřejnou infrastrukturu určenou k rozvoji nebo ochraně území obce.

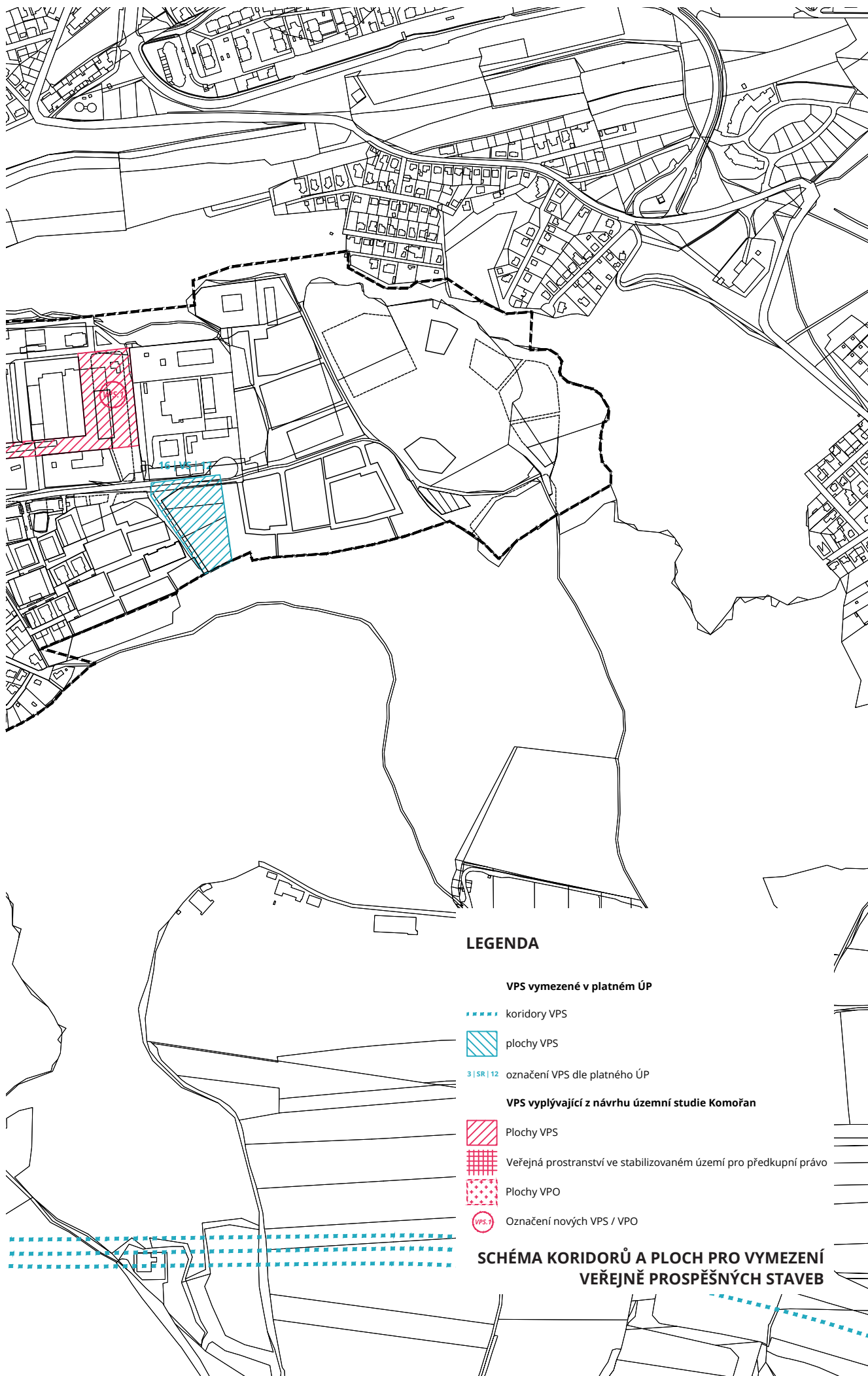
V rámci návrhu Územní studie bylo na základě bodu 5.8.1 Zadání a) prověřeno umístění a vymezení ploch a koridorů pro veřejně prospěšné stavby dle ÚP SÚ hl. m. Prahy a ZÚR hl. m. Prahy b) doplněno vymezení nových ploch a koridorů veřejně prospěšných staveb na základě samotného řešení návrhu Územní studie Komořany. Z tohoto návrhu vyplývá doporučení pro změny územního plánu z hlediska vymezení ploch a koridorů pro veřejně prospěšné stavby shrnuté v následující tabulce. Územní studie zároveň doporučuje vymezit s ohledem na změny vymezení ÚSES dvě plochy pro veřejně prospěšná opatření (VPO) k ochraně přírodního dědictví, platný ÚP nicméně v současnosti VPO nevymezuje.

označení	kategorie	popis	katastrální území	rozloha m²
1   DK   12		již využitý koridor pro Pražský (Silniční) okruh Slivenec - D1 (spolu s VPS pro dálkový optický kabel v jeho ose)	Komořany, Cholutice	453394
100   DK   12		vymezení plochy pro dopravní stavby související s plánovanou trasou Nové Komořanské, včetně úpravy železničního koridoru	Modřany, Komořany	96184
19   TK   12		kanalizační napojení v trase Komořanské ulice od Modřan do Komořan nahrazující ČOV	Modřany, Komořany	
16   VS   12		plocha pro základní školu při ulici Do Koutů	Modřany	12382
3   SR   12		plocha zařízení pro rekreaci a sport v ploše SO1 mezi řekou a železnicí	Komořany	16598
VPS.1	možnost vyvlastnění	tramvajová trať včetně smyčky a souvisejících doprovodných staveb	Modřany, Komořany	31217
VPS.2	předkupní právo	plocha veřejného prostranství ve stabilizovaném území	Modřany	128
VPS.3	předkupní právo	plocha veřejného prostranství ve stabilizovaném území	Modřany	925
VPS.4	předkupní právo	plocha veřejného prostranství ve stabilizovaném území	Modřany	1000
VPS.5	předkupní právo	plocha veřejného prostranství ve stabilizovaném území	Modřany	679
VPS.6	předkupní právo	plocha veřejného prostranství ve stabilizovaném území	Modřany, Komořany	1090
VPS.7	předkupní právo	plocha veřejného prostranství ve stabilizovaném území	Modřany, Komořany	4000
VPO.1		plocha pro úpravu vymezení ÚSES	Modřany, Komořany	6254
VPO.2		plocha pro úpravu vymezení ÚSES	Modřany, Komořany	87752









## 08.3 NÁVRH ÚZEMNÍ STUDIE KOMOŘANY VE VZTAHU K NÁVRHU ÚZEMNÍHO PLÁNU HL. M. PRAHY (METROPOLITNÍ PLÁN)

Z návrhu Územní studie vyplývá následující doporučení pro úpravy návrhu nového Územního plánu hl. m. Prahy (Metropolitního plánu):

Změna vymezení hranice zastavitelného území a odpovídající změna a doplnění vymezení transformačních a rozvojových ploch dle návrhu územní studie a tomu odpovídající změna vymezení hranic lokalit (rozdělení rozsáhlé produkční lokality na dvě menší odpovídajících zachovaným výrobním areálům).

Doplnění ulic vymezených linií, uličních propojení pevnou trasou, náměstí vymezených plochou (vč. stanovení jejich hierarchie) a dalších typů propojení na základě koncepce rozvoje území stanovené Územní studií jako základní kostry pro koordinovaný rozvoj a transformaci území. Doplnění vymezení nestavebních bloků parků a jejich zařazení v rámci podrobného členění ploch.

Úprava regulativů heterogenního typu struktury, případně rozdělení území na více lokalit minimálně dvou typů struktury (hybridní v centrální části a v transformované ploše areálu bývalých Modřanských strojírén a struktury zahradního města nebo heterogenního typu struktury v dalších oblastech Komořan)

Úprava výškové regulace ve vztahu k předpokládané změně využití areálu bývalých Modřanských strojírén i ve vztahu k stávajícím fragmentům vysokopodlažní modernistické zástavby, které lze vnímat jako historický exces narušující nízko-až středněpodlažní charakter zástavby Komořan (tyto ojedinělé vyšší budovy by neměly sloužit jako podklad k plošnému navýšení výškové regulace v jednotlivých čtvrcích dle regulace MPP.

Úprava podrobného členění ploch otevřené krajiny za účelem ochrany a rozvoje hodnot krajinného okolí Komořan.

Doplnění ploch veřejné vybavenosti, případně vymezení veřejné vybavenosti bodem.

Úprava vymezení prvků ÚSES a VKP viz kapitola [04.1 Širší vztahy a celková struktura území].

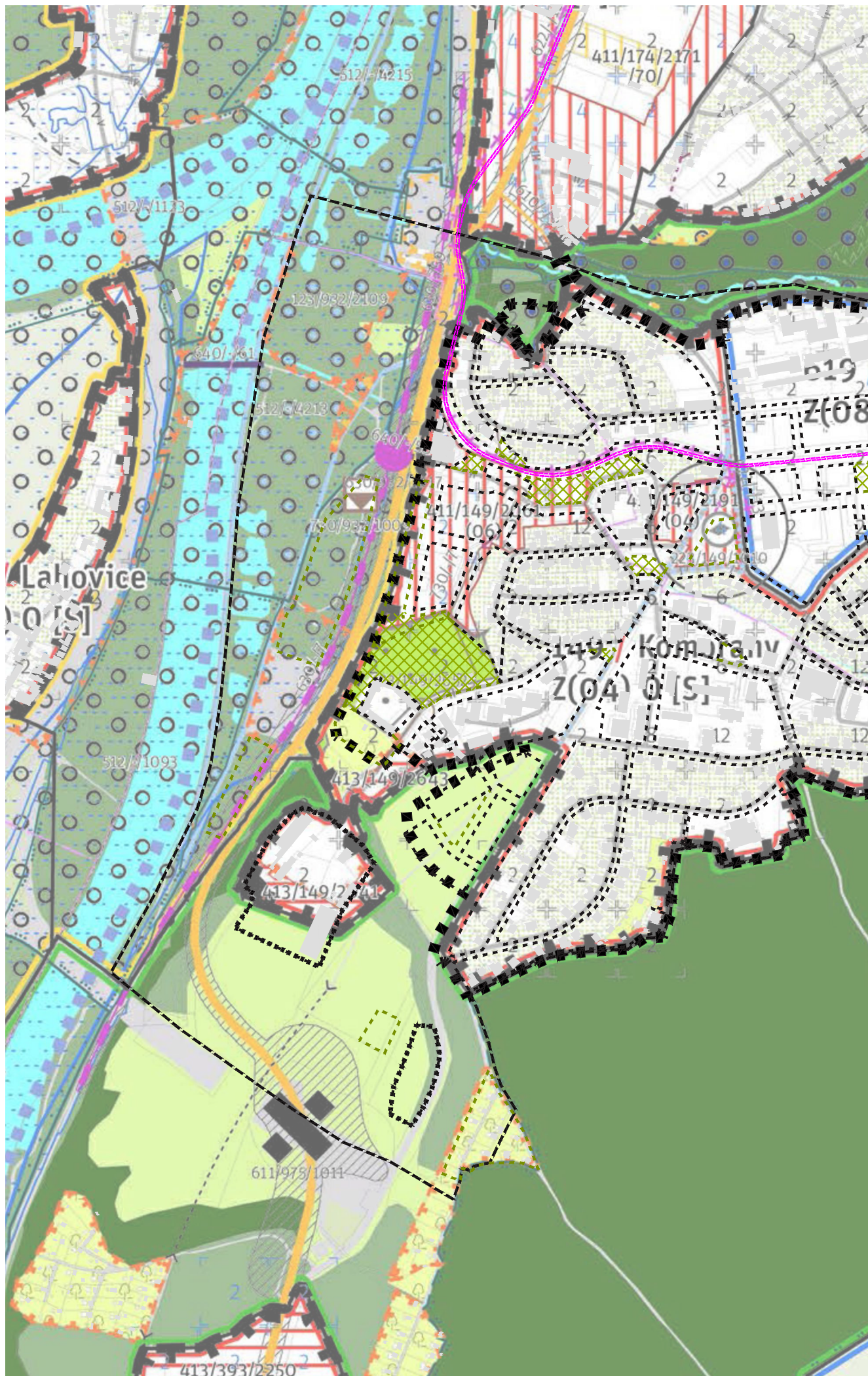
Úprava trasování a prodloužení koridoru tramvajové trati a jeho zařazení z územní rezervy do návrhu.

Pro zajištění potřebné koordinace v území je třeba k Metropolitnímu plánu doplnit v území Komořan druhou úroveň podkladu pro rozhodování v území, tedy evidovanou Územní studii a její důsledné využívání, a to především vzhledem ke křehkosti území silně dotčeného transformačním rozsáhlého průmyslového areálu, rozvojovými plochami dotvářejícími celistvé zastavitelné území i velkými změnami v rámci dopravní infrastruktury a potřebě chránit další veřejné zájmy v území (např. dostupnost veřejného vybavení, charakter zástavby jednotlivých lokalit apod.)

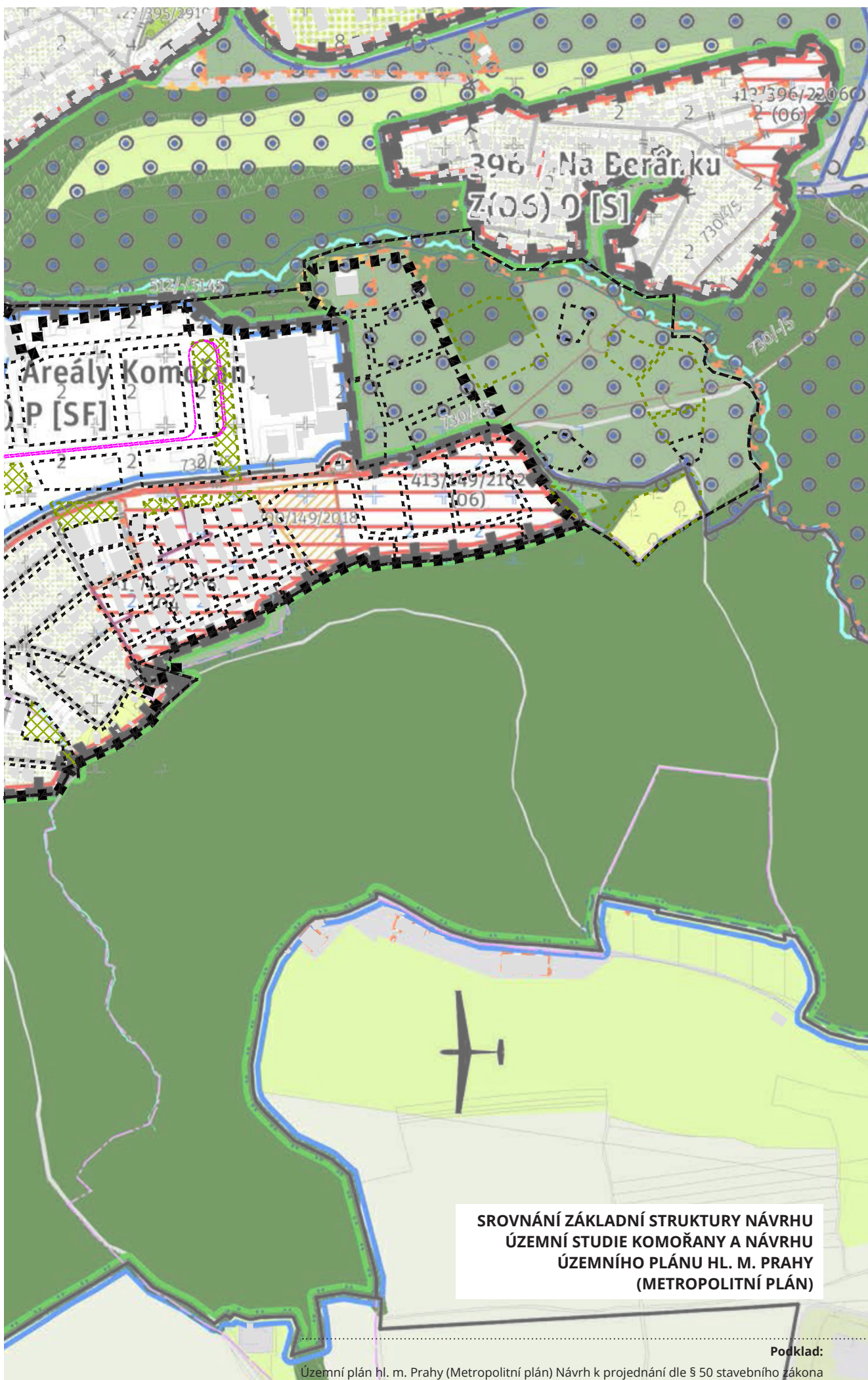
Ke zvážení je doplnění územního plánu části Prahy na základě podrobné znalosti území, kterou Územní studie Komořany představuje. Územní plán části Prahy zde představuje vhodný nástroj vzhledem k tomu, že umožňuje koordinovat zásahy v území v měřítku bloku a poskytuje tak transparentní podklad jak jednotlivým stavebníkům pro přípravu jejich záměrů, tak stavebním úřadům při rozhodování v území.













# 09

## PROCESY

*Kapitola popisuje procesní souvislosti navrženého prostorového řešení, zejména podmíněnosti v území a majetkoprávní souvislosti.*

## 09.1 PODMÍNĚNOSTI A ETAPIZACE STAVEB

Územní studie navrhuje doplnění struktury Komořan v jednotlivých lokalitách, které je možné při respektování podmínek stanovených touto studií řešit jednotlivě a je tedy koncipována tak, aby umožňovala v co největší míře vzájemnou nezávislost jednotlivých záměrů. Územní studie tedy nestanovuje etapizaci jako takovou, zaměřuje se ale na vzájemnou podmíněnost staveb tak, aby zajistila potřebnou koordinaci jednotlivých záměrů. V území jsou stanovené následující dílčí podmíněnosti:

### Základní škola

Vzhledem k předpokládanému nárůstu počtu obyvatel, který umožní transformace velké části areálu bývalých Modřanských strojíren, je třeba včas zajistit odpovídající občanskou infrastrukturu. Konkrétně je minimální **podmínkou nové obytné zástavby v rámci bloků B08\_01b, B08\_02, B08\_03, B08\_04, B08\_05, B08\_06, B08\_07, B08\_08, B08\_09, B08\_10, B08\_11, B08\_12, B08\_13** vybudování nové základní školy potřebné kapacity pro Komořanské děti v rámci území řešeného touto územní studií. Před dokončením základní školy je ve výše specifikovaných blocích možné realizovat max. 20 % předpokládané bytové výstavby.

### Vztah vybavenosti a nové zástavby

Zajištění dalšího potřebného vybavení je dále zakotveno v požadavcích na využití území viz kapitola [03 Využití území], konkrétně především pomocí **označení bloku s umístěním zařízení školství / správy / kultury**, kde je podmínkou zástavby bloku souběžná nebo předchozí realizace specifikovaného občanského vybavení, nebo označením hrany zástavby s **předepsaným nebo požadovaným aktivním parterem** a pomocí podpory obchodu a služeb v centrální oblasti Komořan v rámci **ploch typu „smíšené“**. Jednotlivé prvky vybavenosti by měly být realizovány společně s navazující zástavbou. Obdobně v rámci jednotlivých rozvojových a transformačních ploch je nezbytná současná realizace zástavby spolu s veřejnými prostranstvími a krajinnými návaznostmi.

### Tramvajová trať

Projektová příprava nové zástavby včetně sítě veřejných prostranství a komunikací v areálu Modřanských strojíren (bloky B08\_02, B08\_03, B08\_04, B08\_05, B08\_08, B08\_09, B08\_10, B08\_11, B08\_12, B08\_13) musí být prováděna **v koordinaci s přípravou prodloužení tramvajové trati** dle návrhu ÚS. V případě nezbytnosti realizace opatření na ochranu proti hluku je nezbytné volit taková řešení, která neohroží městský charakter ulice a přilehlé zástavby.

### Dopravní zklidnění Komořanské ulice

Územní studie důrazně doporučuje **zpracování projektu úprav směřujících k dopravnímu zklidnění ulice Komořanská** (minimálně v úseku mezi ulicemi Vzpoury a Branišovská) **paralelně k dopracování projektu stavby „Komunikační propojení městské části Praha 12 a Pražským okruhem - stavba 513“** (tzv. Nové Komořanské) tak, aby bylo možné koordinovaně připravit potřebná stavební opatření pro moment zprovoznění Nové Komořanské a zajistit tak co nejdřívejší dopravní odlehčení centra Komořan, které je jedním z hlavních cílů samotného připravovaného projektu tzv. Nové Komořanské. Realizace dopravně-zklidňujících opatření je důležitá pro fungování nového stavu po zprovoznění Nové Komořanské a zamezení nežádoucímu tranzitu.

### Uliční propojení při severní hraně výrobního areálu Regulus

Část bloku B09\_04a je v územní studii navržena jako výrobní (součást výrobního areálu). Ve výhledu studie umožňuje transformaci této části areálu na plochu s rezidenčním využitím, podmínkou pro to je však zajištění adekvátního přístupu plnohodnotnou městskou ulicí (umožňující obousměrný průjezd automobilů) po severní hraně stávajícího výrobního areálu a propojení (minimálně pěší) s obytnou lokalitou na východě Komořan.

**Pozemkové směny – sportovní areál a rekreační louka jih**

V rámci řešení krajinného rozhraní Komořan byla v jižní části území navržena rekreační louka doplněná plochou sportovního vybavení. Prostorové uspořádání je řešeno tak, aby se cenné prostory s výhledem otevřely veřejnosti ve formě volně přístupného rekreačního parku přírodního charakteru doplněného drobným sportovním vybavením a stezkami, soukromý sportovní areál s možnou zástavbou (v bloku B19\_01) je naopak navržen při ulici Komořanská. Toto řešení předpokládá částečnou směnu pozemků 787/9 a 787/18 v k.ú. Komořany mezi soukromým vlastníkem a hl. m. Prahou před realizací jednotlivých záměrů.



## 09.2 MAJETKOPRÁVNÍ SOUVISLOSTI

Součástí řešení urbanistického návrhu bylo i prověření majetkoprávních souvislostí a vlastnictví jednotlivých pozemků. Kromě prostorových výkresů tak územní studie obsahuje následující doporučení a požadavky na úpravy majetkoprávního uspořádání. Návrh územní studie byl optimalizován tak, aby se majitelé pozemků v jednotlivých větších transformačních a rozvojových plochách podíleli přiměřeně rovnocenným dílem na vzniku vybavenosti a významných veřejných prostranství. Pro veřejná prostranství ve stabilizovaných územích je součástí návrhu změn ÚP zanesení předkupního práva pro všechna veřejná prostranství, která nejsou ve vlastnictví MČ Praha 12 nebo hlavního města Prahy.

### **Plocha areálu Modřanských strojů**

*(bloky 08-01-13 včetně navazujících uličních prostranství a nestavebních bloků)*

Stávající majetkoprávní uspořádání odpovídá struktuře areálu, na kterou navazuje i struktura transformace území. Předpokládá se pro realizaci lokality převedení ploch uličních prostranství, nestavebních bloků a vybavenosti do vlastnictví a správy městské části (resp. hlavního města Prahy v případě páteřní infrastruktury). Realizace transformace území není podmíněna pozemkovými směny.

### **Centrum Komořan – blok B07\_02c**

Plocha bloku je částečně ve vlastnictví soukromého subjektu a částečně Městské části Praha 12 (svěřená správa hlavního města Prahy). Pro úspěšné naplnění urbanistické koncepce se předpokládá pozemková směna, která by soukromému subjektu umožnila výstavbu v celé délce uliční fronty, a město by do veřejného vlastnictví získalo parkoviště. Je možné i alternativní rozdělení nebo odprodej pozemku se zachováním předpokládaného využití (v tomto případě soukromě provozované parkoviště).

### **Centrum Komořan – blok B06\_01**

Vzhledem k urbanistickým souvislostem a koncepci řešení je stavební blok vymezen ve větším rozsahu, než jsou stávající zastavěné pozemky ve vlastnictví soukromých subjektů. Část zastavitelné plochy bloku se tak ocitá ve vlastnictví veřejného sektoru (MČ Praha 12, svěřená správa).

Pro úspěšné naplnění urbanistické koncepce se doporučuje částečná pozemková směna za rozšíření ulice Komořanské. Pro zbytek bloku je možný odprodej pozemku soukromému subjektu s možností podmínky realizace vybrané vybavenosti nebo podrobnější spolupráce veřejného a soukromého sektoru (např. město poskytne pozemky a za to získá část nebytových prostor v realizované budově). Podíl veřejných pozemků může při vhodné směně být využit i na výstavbu samostatné budovy (s náplní kromě vybavenosti např. startovacích nebo seniorských bytů).

### **Západ Komořan**

*(bloky B16\_01-04, B05\_01b, B05\_04b a navazující uliční prostranství a nestavební bloky)*

Rozhodující část území je v současné době rozdělena mezi 2 vlastníky, dílčí části jsou ve vlastnictví veřejného sektoru. Předpokládá se pro realizaci lokality převedení ploch uličních prostranství a nestavebních bloků do vlastnictví a správy městské části (resp. hlavního města Prahy).

Realizace většiny návrhu dle územní studie není podmíněna pozemkovými směny, nicméně vyžaduje kooperaci více subjektů při realizaci obsluhy území a veřejných prostranství. Realizace zástavby v rámci bloku B05\_04b a přilehlé ulice je podmíněna vykoupením pozemků jednotlivých řadových garáží. Realizace této části území však nijak nepodmiňuje úpravy zbylé části lokality.

### **Jihozápad Komořan – lokalita Na Šabatce**

*(bloky B13\_01-03 včetně navazujících veřejných prostranství a otevřené krajiny)*

Území má v současné době jednoho vlastníka. Předpokládá se pro realizaci lokality převedení ploch uličních prostranství, nestavebních bloků, a především části pozemku mimo zastavěné území do vlastnictví a správy městské části (resp. hlavního města Prahy). Realizace návrhu dle územní studie není podmíněna pozemkovými směny.

### **Jihozápad Komořan – blok B13\_04c**

Plocha s novou zástavbou je ve vlastnictví státu (součást areálu ČHMU). Může být využita jako rezerva pro rozvoj areálu ČHMU nebo pro jiné využití v případě, že by se pozemky pro provoz areálu ukázaly jako zbytné. Případné majetko-

právní změny jsou zde na rozhodnutí majitele areálu a nejsou nijak provázané se zbytkem řešeného území.

Část ploch ve vlastnictví státu při hraně areálu by měla být převedena na MČ Praha 12 (resp. hlavního města Praha) pro zřízení veřejného prostranství (náměstí).

#### **Jihozápad Komořan – blok B04\_02**

Cca 16 m široký pás podél ulice Komořanské je ve vlastnictví hlavního města Prahy, ve svěření do správy MČ Praha 12. Pro zajištění pěšího prostupu po obou stranách Komořanské a alternativní cestu na Točnou nebo Závist je v územní studii vymezen 4m pruh podél Komořanské, který umožňuje doplnění cesty „ve druhém patře“ za příkopem a 0,5-2 m vysokým svahem lemujícím komunikaci na východní straně. Toto zafixování uliční čáry umožňuje odprodej zbylé části pozemků sousedním vlastníkům rodinných domů pro rozšíření zahrad. Zároveň nová cesta znamená pěší obsluhu jejich pozemků i ze strany od do budoucna zklidněné Komořanské, která usnadní přístup na zastávku a k náměstí N04.

#### **Jihozápad Komořan – plocha rekreační louky na ostrohu vedle Zámku**

Plocha je v současné době v majetku státu jako součást areálu ČHMU. Pro naplnění koncepce územní studie se předpokládá převod do správy městské části (odprodej, případně dlouhodobý pronájem) za účelem realizace veřejně přístupné pobytové louky s výhledem.

#### **Jih a střed Komořan (stabilizované území)**

*(bloky B02-02b-c, B02-01a, B02-03-04, B06\_03)*

V blocích s deskovými a bodovými domy návrh územní studie předpokládá dlouhodobou postupnou proměnu s možností využití části ploch pro potřeby obyvatel jednotlivých domů (pobytové využití, zahrady, dvory, v přiměřené míře parkování). Územní studie vymezuje v rámci bloků základní prostupnost, která musí zůstat veřejně přístupná pro adekvátní fungování lokality jako celku. U ostatních ploch je možné stanovit režim užívání s částečnou mírou vyhrazeného využití pouze pro rezidenty. Při zachování pěší prostupnosti bloků je možné uvažovat o dílčí reparcelaci s odprodejem nebo dlouhodobým pronájmem

části plochy jednotlivým SVJ. Za tímto účelem je ovšem nezbytné zpracovat podrobnější studii parteru se zapojením rezidentů a SVJ sousedních bytových domů.

#### **Jihozápad Komořan – plocha rekreační louky a sportovní areál v bloku B-19\_01**

Plochy využitelné pro rekreační louku s vyhlídkou a inline dráhou jsou z větší části ve vlastnictví soukromého subjektu. Naopak plocha podél Komořanské, která se s výhodou dá využít pro sportovní areál s doplňkovou vybaveností je ve vlastnictví hlavního města Prahy. Navrhuje se pozemková směna, která by umožnila optimální využití pro veřejné i soukromé záměry. Doporučuje se dále oba záměry koordinovat s možností částečného využití společné infrastruktury.

#### **Jihovýchod Komořan – Modřanský Háj**

Územní studie předpokládá výstavbu podle vydaného územního rozhodnutí. Po realizaci lokality se předpokládá převedení ploch uličních prostranství a nestavebních bloků do vlastnictví a správy městské části (resp. hlavního města Prahy). Plocha vybavenosti by měla být v souladu s koncepcí platného ÚP a vymezení veřejně prospěšných staveb převedena do vlastnictví a správy městské části (resp. hlavního města Prahy).

#### **Východ Komořan**

*(bloky B09\_01b-d, B09\_03-03, B09\_04b, B09\_05-06 a navazující uliční prostranství a nestavební bloky)*

V této části území je navrženo **doplnění obytné a smíšené zástavby**. Převážná část území je ve vlastnictví tří soukromých subjektů. Po realizaci lokality se předpokládá převedení ploch uličních prostranství do vlastnictví a správy městské části. Návrh je připraven tak, aby byly minimalizovány nutné pozemkové směny mezi vlastníky, nicméně pro efektivní využití většiny lokality je vzhledem ke komplikované vlastnické struktuře potřebná ve vybraných místech vzájemná koordinace (ev. provedení dílčích pozemkových směn). Návrh je připraven tak, aby poměr realizovatelných kapacit zástavby na jednotlivých pozemcích dle příslušného kódu míry využití odpovídala přibližně původnímu poměru ploch pozemků jednotlivých vlastníků. Rozmístění veřejných prostranství v rámci lokality tak nezakládá nepoměr ve využitelnosti pozemků.

### **Východ Komořan – lesní školka**

V prostoru bývalé lesní školky návrh umísťuje sportovní vybavení přírodního charakteru. Areál bývalé lesní školky je v majetku státu a předpokládá se zde výhledový převod na MČ Praha 12 (resp. hlavní město Praha) pro rozšíření sportovního vybavení.

### **Východ Komořan – louka pod Cholupickým vrchem**

Územní studie ve východní části zohledňuje dohodu městské části Praha 12 a majitelů pozemků vyjádřenou společným stanoviskem zástupců MČ a vlastníků z 2. 5. 2019. S ohledem na předpokládané změny využití umožňující v rámci louky vybudování ekocentra, zahradnictví a hájovny se na základě společného stanoviska předpokládá převod části pozemků o rozloze 4150 m<sup>2</sup> na MČ Praha 12 pro doplnění sportovních ploch částečně realizovaných v rámci školy o veřejně přístupná hřiště v krajině a pronájem částí pozemků o celkové rozloze 5650 m<sup>2</sup> pro zprostupnění území cestami a soustředění pobytových částí louky.

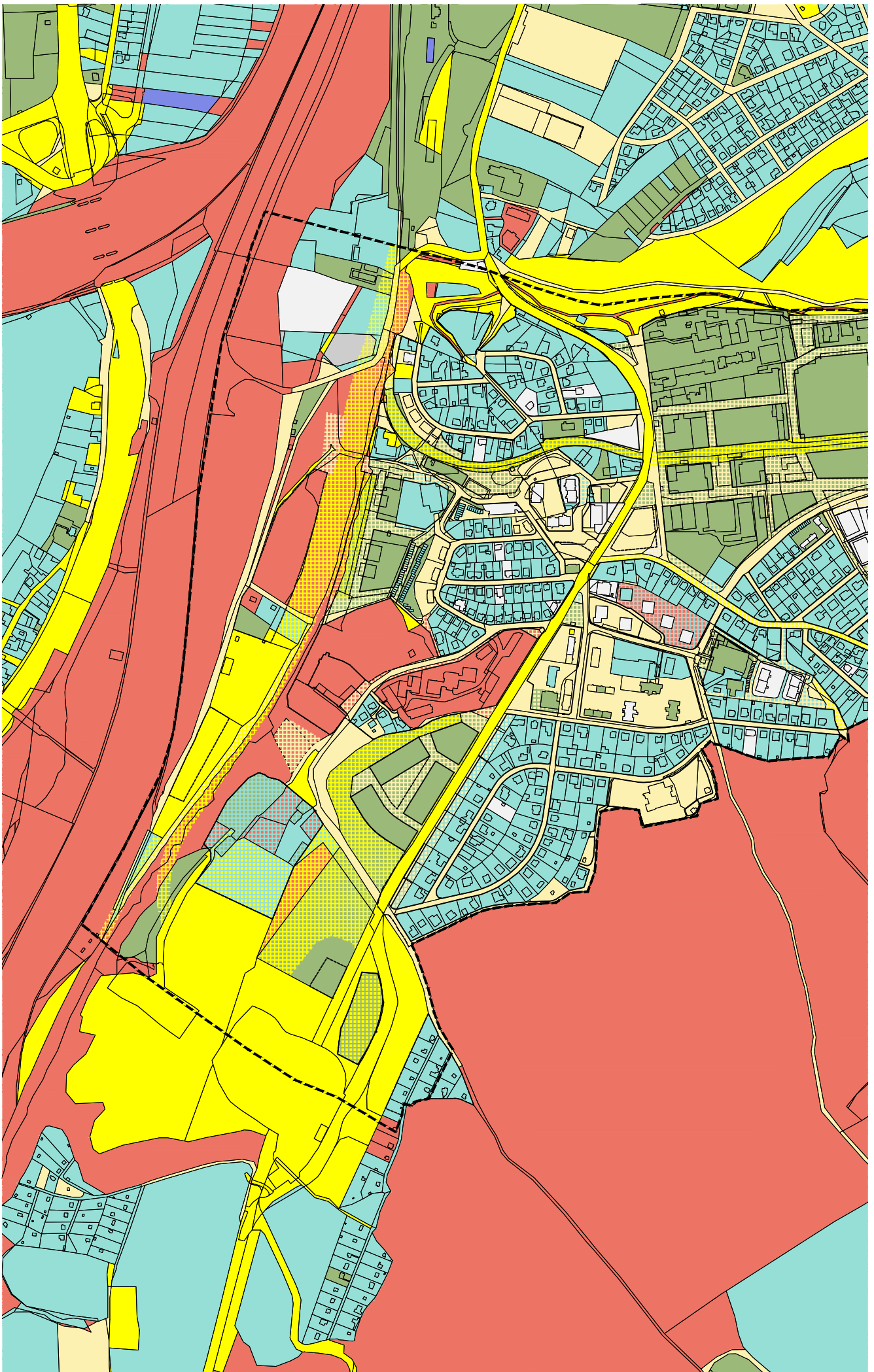
### **Dopravní infrastruktura – Nová Komořanská**

Budoucí komunikace má vydané územní rozhodnutí a řešení majetkoprávních souvislostí není předmětem zpracování územní studie.

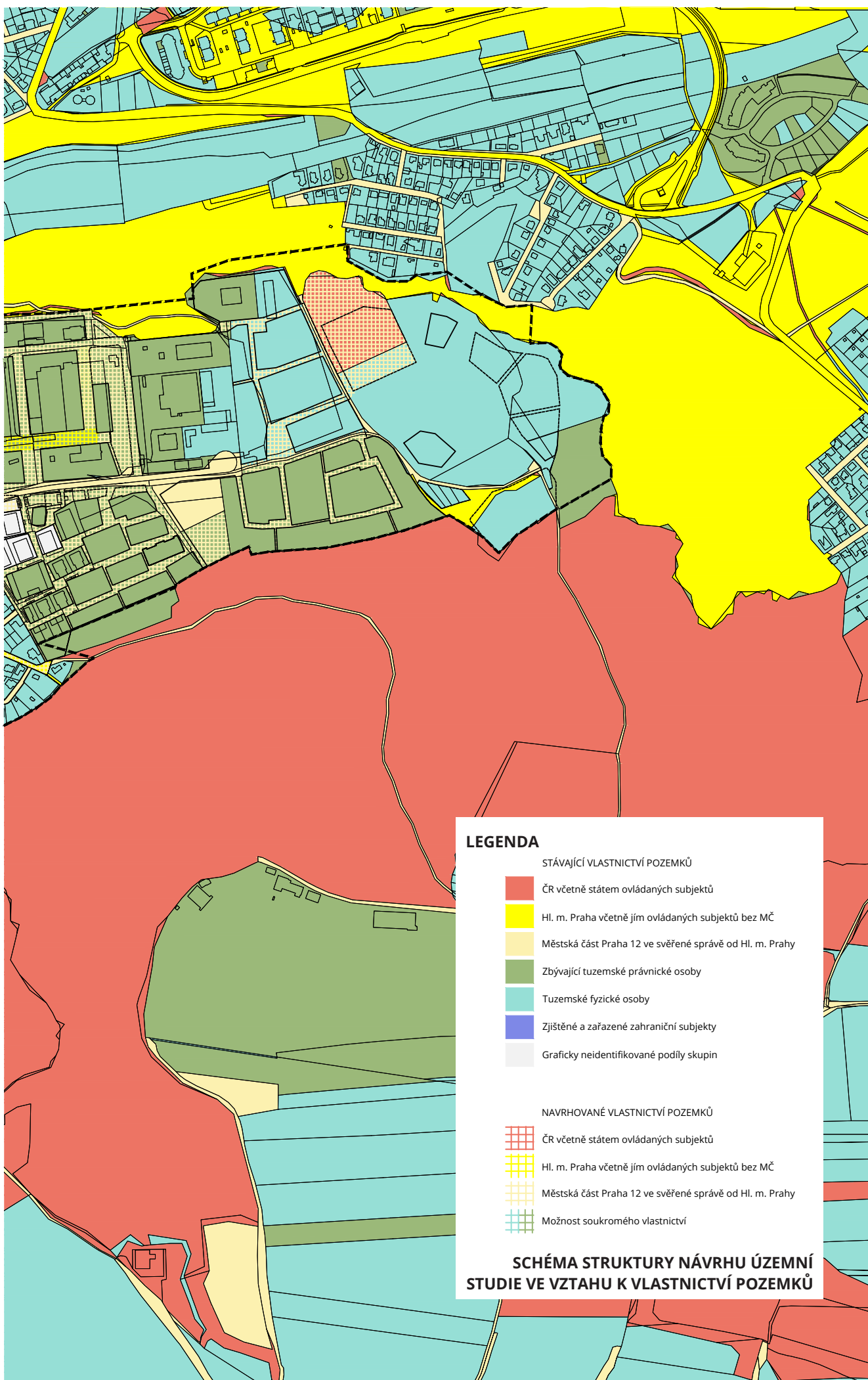
### **Dopravní infrastruktura – tramvajová trať**

Převážná plocha tramvajové trati ve stopě původní vlečky je ve vlastnictví jednoho soukromého subjektu. Předpokládá se převod na Hlavní město Prahu pro realizaci tramvajové trati. Tramvajová trať by měla být zanesena do územního plánu jako veřejně prospěšná stavba. Zbylá část navrhované trasy tramvaje – viz Plocha areálu Modřanských strojůren.











# 10 BILANCE

*Přiložená tabulka bilancí uvádí prostorové míry a kapacity, předpokládané využití i potřeby z hlediska dopravní a technické infrastruktury za jednotlivé stavební a nestavební bloky a uliční prostranství.*









unit  
architekti

PRAHA  
PRAHA  
PRAHA  
PRAHA

HA  
GUE  
GA  
G