

EVROPSKÁ UNIE
Evropský fond pro regionální rozvoj
Integrovaný regionální operační program



**MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR**

Obsah

Textová část

Identifikační údaje	4
1 Idea	6
1.1 Širší vztahy	6
1.2 Koncepce řešení	7
2 Popis urbanistického, dopravního a technického řešení	8
2.1 Spojení hradišť	8
2.2 Spojení nových čtvrtí	9
3 Principy úprav jednotlivých veřejných prostranství	12
3.1 Vlaková zastávka Roztoky Žalov a přilehlý park	12
3.2 Křižovatka ulic U Zastávky, K Nádraží	12
3.3 Točna PID u ul. Levohradecká s opěrnými stěnami a vyhlídkou	12
3.4 Křižovatka s ulicí U Hřiště, U Zastávky, Wolkerova	13
3.5 Parky dle RP Panenská II	13
4 Bilance a hrubý odhad nákladů	14
5 Odůvodnění navrženého řešení	20
5.1 Idea	20
5.2 Návrh	20
5.3 Vypořádání připomínek	21

Obsah

Grafická část

01	Výkres širších vztahů	1 : 5 000
02	Hlavní výkres	1 : 1 000
03	Koordinační výkres	1 : 1 000
04	Výkresy podrobného prostorového uspořádání	1 : 500
05	Uliční profily	1 : 100
06	Prostorové zobrazení	

Grafická část obsahuje těchto 6 ucelených částí.

Identifikační údaje

Objednatel

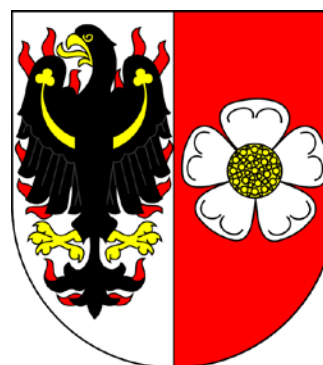
Město Černošice
Riegrova 1209,
252 28 Černošice

Pořizovatel

Městský úřad Černošice - Odbor územního plánování
Riegrova 1209,
252 28 Černošice

Pořizováno pro

Město Rostoky
Městský úřad Rostoky
nám. 5. května,
252 63 Rostoky



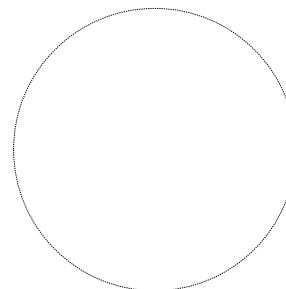
Zhotovitel

společnost
Ing. arch. Michal Dvořák,
Ing. arch. Ivan Gogolák,
Ing. arch. Lukáš Grasse,
Ing. arch. Pavel Grasse

U Pivovaru 239/3
779 00 Olomouc

Zodpovědný projektant:
Ing. arch. Pavel Grasse
autorizovaný architekt ČKA 02434
T.: +420 602 473 486
E.: grasse@atlas.cz

**gogolák
+ grasse**



Žalov spojení hradišť i nových čtvrtí

1 Idea

Řešené území je výrazně ovlivněno širšími vztahy. Idea řešení je tak vyjádřena koncepcí řešení v přímé vazbě na širší vztahy. Grafickým vyjádřením této části je 01 Výkres širších vztahů m 1 : 5 000 a 06 Prostorové zobrazení. Řešené území je vymezeno ve všech výkresech.

1.1 Širší vztahy

Koncepce širších vztahů ÚS VP je založena na:

propojení přes silnou morfologickou hranu mezi spodní terasou Vltavy (přírodního prostoru řeky) s vrchní terasou Roztok – část Žalov (její zástavbou) definováním jednotlivých bodů propojení a zlepšením možností jejich užití – u Žalovské stanice – propojení na Levý Hradec a nástup do zahrádkářské kolonie a nábřeží, u křížku – propojení s nábřežím, předhradí – bodem na vrchní terase a propojení s Levým Hradcem, náves ulice Přemyslovská – bodem v úžlabí potoka a na historické cestě na Řivnáč;

-napojení přes jasně definovaná veřejná prostranství umožňující tyto propojení definováním prostranství Žalovské stanice – jako nástupního bodu hradišť, křížku – statek jako hradištní rozcestí, předhradí – jako nástup na Levý Hradec, náves ulice Přemyslovská – jako nástup na Řivnáč, park ulice Přemyslovská – jako nástup na budoucí hřbitov;

-zapojení Žalova na širší zelený okruh Roztok tvořený nábřežím, Tichým údolím a propojení přes Vršky a Řivnáč napojením přes ulici U Zastávky a V Chatách, cestami od Řivnáče, dále přes ulici U Školky směrem na Vršky a Tiché údolí (přírodní rezervaci Údolí Únětického potoka).

1.2 Koncepce řešení

Poloha předkřesťanského hřbitova (Zialov) a jeho původní název (Hradec) odkazují na přemyslovské hradiště. Úkolem studie je nalézt také řešení veřejných prostranství, které bude využívat odkazu historie, ovšem bude maximálně podporovat aktivní život stávajících i budoucích obyvatel této rozvojové části.

Žalov je tak spojnicí těchto dvou přístupů. V části nástupu z železniční zastávky až k návsi je preferována poloha nástupu na Levý Hradec – první křesťanský kostel a přemyslovské hradiště. Pro změnu v jižní části je centrální prostranství spojnicí nově vznikajících čtvrtí.

Návrh definuje jednotlivé body a dává jim témata (propojení, zastavení, pobytí, aktivita), používá historické stopy (bývalý statek, blízkost hradišť a pohřebišť) v území a využívá specifika pro definování nové atraktivity a využití (Levý Hradec, Řivnáč).

Hlavní tématem je práce s historickým odkazem v ne mrtvém prostředí.

Územní studie v řešeném území definuje tři základní koncepční celky (označeny ve výkresu 01) pro potřebu popisu urbanistického, dopravního a technického řešení,

spojení hradišť a

spojení nových čtvrtí.

2 Popis urbanistického, dopravního a technického řešení

Popis urbanistického, dopravního a technického řešení rozvíjí koncepci řešení v jednotlivých celcích spojení hradišť a spojení nových čtvrtí. Grafickým vyjádřením této části jsou 02 Hlavní výkres m 1 : 1 000, 03 Koordinační výkres m 1 : 1000 a 06 Prostorové zobrazení.

2.1 Spojení hradišť

Struktura

Hlavní kostru veřejných prostranství tvoří propojení mezi hradišti a nástup k nim.

Žalovská stanice je pojata jako parkový nástup se samoorganizační plochou parkování, na kterou navazuje jednoduchá cesta výstupu na Levý Hradec, případně úžlabím vodoteče se záchytnými zdržemi k návsi ulice Přemyslovská a dále na Řivnáč nebo do nových obytných čtvrtí. Ve stopě bývalého statku je vytvořeno trojcestí, které upozorňuje na blízkost hradišť. Historický výstup k archeologickému nalezišti původní brány dodnes slouží jako propojka z úžlabí, je zachována a podporována jako pěší cesta, která ústí v předhradí. To je pomyslným nástupem na hradiště Levý Hradec. Je zde umístěná točna autobusu, kterou vrcholí hlavní osa Žalova ulice Přemyslovská, dále Komenského.

Řešení jednotlivých povrchů navazuje svou podobou a charakterem na povrchy okolních veřejných prostranství nebo cílený charakter veřejného prostranství.

Infrastruktura

Občanské vybavení, veřejná prostranství ani technické řešení nevyžadují specifika mimo platné územní plánovací dokumentace. V prostranství křížku je uvažováno s alternativní pozicí čistírny odpadních vod. Veřejné osvětlení je ponecháno na stávajících místech, případně mírně upraveno dle kresby detailů. Odpadkové koše jsou doplněny v hlavních veřejných prostranstvích.

Krajinné řešení navrhuje prvky zadržující vodu v území na bezejmenném toku a doplňuje místní druhy porostů. Před vlastní realizací záměru by měla být lokalita prověřena z hlediska vyloučení či potvrzení výskytu zvláště chráněných druhů. Stromy ve zpevněných plochách jsou opatřeny stromovými mřížemi.

Dopravní řešení počítá se zákazem parkování v ulici U Zastávky mimo vyznačená místa a definuje ji jako ulici s výhybnami (řešení výhyben nebude narušovat svahy 1. předhradí hradiště Levý Hradec). Upravuje pozice křížení ulic U Hřiště a Přemyslovská. Respektuje realizované řešení ulic Pod Řivnáčem, Na Valech, Wolkerova, Příčná, Mühlbergerova a Antonína Krásného. Je změněna pozice objektu vlakové zastávky. Je změněna pozice zastávek autobusů dle minimálních požadavků dopravce na konci ulice Komenského. V části ulice Komenského je změněna koncepce parkování na podélná stání. Stojany na kola jsou umístěné v hlavních veřejných prostranstvích. Nové záměry v řešeném území nesmí ohrozit bezpečnost železničního provozu, provozuschopnost všech drážních zařízení a nesmí dojít ke ztížení údržby a rekonstrukce drážních staveb a zařízení včetně přístupu k nim, nesmí být narušena stabilita drážního tělesa dotčené železniční trati, volný a schůdný a manipulační prostor a průjezdný profil.

Podrobné dopravní řešení:

Výhybny v ulici U Zastávky a Levohradecká (Žalov)

Popis: Výhybny budou zřízeny na jednopruhových obousměrných komunikacích v ulici U Zastávky a ulici Levohradecké. Pro převažující provoz osobních vozidel bude provedena výhybna šířky 2 m, délka 12 m a náběhové klíny délky 6 m. Při požadavku na provoz nákladních vozidel bude provedena výhybna šířky 2,5 m (šířka vozovky min. 5,5 m), délky 15 m a náběhové klíny délky 10 m.

Výhodnost řešení: Zajištění bezpečnosti obousměrného provozu na stávajících jednopruhových komunikacích.

Točna Komenského X Levohradecká

Popis: Nástupiště zastávky bude provedeno podél zastávkového pruhu šířky 3 m v délce 13 m (autobus délky 12 m), začátek zastávky označen označníkem. Manipulační zastávka pro vystoupení cestujících a pro odstavení vozidel a odpočinek řidiče na přechodnou dobu bude umístěna ve vzdálenosti 4 m před označníkem. Poloha zastávky pro vybrané spoje přijíždějící na zastávku v době, kdy je obsazena manipulační zastávka, je umístěna 15 m před označníkem zastávky a slouží pouze pro výstup cestujících. Podél zastávkového pruhu bude provedeno zvýšené nástupiště dle ČSN 73 6425-1. Vlastní točna pro autobusy dl. 12 m má vnější poloměr 11 m, což vyhovuje vlečné křivce pro tento autobus (TP 171).

Výhodnost řešení: Návrh točny v prostoru průsečné křižovatky ulic Komenského a Levohradecké umožňuje plynulé otočení autobusu při zajištění dostatečného rozhledu.

Křižovatka Přemyslovská X U Háje X Komenského X U Hřiště X Wolkerova X U Zastávky

Popis: Stávající stykové křižovatky U Háje X Přemyslovská a U Hřiště X Přemyslovská jsou od sebe vzdáleny 20 m, přičemž min. vzdálenost dle ČSN 736110 je na sběrných komunikacích 150 m (při vhodné organizaci dopravy lze snížit až na 70 m). Navržené řešení oddaluje tyto stykové křižovatky na nejvyšší možnou vzdálenost v současném zastavěném území, na vzdálenost 35 m.

Výhodnost řešení: I když nebudou dodrženy normové hodnoty, podstatně se zlepší organizace a bezpečnost provozu na obou křižovatkách.

Koncepce technické infrastruktury je respektována, případně upravena s ohledem na navržené řešení. Likvidace dešťových vod je řešena retencí a akumulací dešťových vod v rámci nepevněných ploch, jejichž podíl je vzhledem ke stávajícímu stavu v území spíše zvýšen s případným následným regulovaným odtokem do stávajících vodotečí, případně dešťové kanalizace dle Generelu odvodnění města Rostoky 2020. Navrhované řešení nevyžaduje přeložky sítí technické infrastruktury. Navrhovaná výsadba zeleně respektuje ochranná pásma vedení TI. Veřejné osvětlení je doplněno s ohledem na řešení veřejných prostranství dle městského standardu.

Etapizace a návaznosti

Úpravy nevyžadují definování etapizace. Při úpravách je nutno reflektovat vazby širších vztahů.

2.2 Spojení nových čtvrtí

Struktura

Hlavní kostru veřejných prostranství tvoří centrální parkový prospekt.

Tento prostor umožňuje nejen nástup k části hradiště, ale také zajišťuje západovýchodní pohyb tím, že vytváří čelní prostranství nově vznikajícím čtvrtím. Prostor je členěn na několik částí. Centrální, zprostředkovávající oba směry prostupů – jak na hradiště, tak na nový hřbitov a Řivnáč. Okrajové části jsou pak spíše uzavřenými celky určenými k samostatným činnostem v parkovém prostředí. To je tvořeno novou výsadbou stromořadí. Napojení tohoto prostoru zajišťuje kruhový objezd s autobusovou zastávkou. Ten je optimalizován a v jeho střední části je umístěné dílo upomínající na středověké stezky, které se zde křížily.

Řešení jednotlivých povrchů navazuje svou podobou a charakterem na povrchy okolních veřejných prostranství nebo cílený charakter veřejného prostranství.

Infrastruktura

Občanské vybavení, veřejná prostranství ani technické řešení nevyžadují specifika mimo platné územně plánovací dokumentace. V detailu je nutné řešit hospodaření s dešťovou vodou v jednotlivých travnatých částech, případně její odvedení. Veřejné osvětlení je ponecháno na stávajících místech, případně mírně upraveno dle kresby detailů. Odpadkové koše jsou doplněny v hlavních veřejných prostranstvích.

Krajinné řešení doplňuje místní druhy porostů. Před vlastní realizací záměru by měla být lokalita prověřena z hlediska vyloučení či potvrzení výskytu zvláště chráněných druhů. Stromy ve zpevněných plochách jsou opatřeny stromovými mřížemi.

Dopravní řešení

Křižovatka Lidická x Přemyslovská

Křižovatka je v souladu s projektem II/242, III/2421, III/2422 Rostoky, rekonstrukce silnic (2017, PUDIS a.s.) řešena jako kolmá průsečná křižovatka bez usměrnění dopravních proudů. Křižovatková větev ve směru do města je provedena s dělicím ostrůvkem z důvodu umístění autobusové zastávky za křižovatkou a přechodu pro chodce přes tuto větev. Pěší provoz přes větve křižovatky je řešen třemi přechody pro chodce a jedním místem pro přecházení.

V této části není měněna koncepce parkování. Stojany na kola jsou umístěné v hlavních veřejných prostranstvích.

Variantní dopravní řešení:

Namísto průsečné křižovatky je navržena jako jednopruhová okružní křižovatka (JOK) D 30 m. Jízdní pruh šířky 6 m, šířka prstence 1,8 m a průměr středového ostrova 14,4 m.

Paprsek JOK ve směru od Velkých Přílep šířky 7,5 m, vjezd 3,9 m a R 8 m, výjezd 4,2 m a R 15 m. Paprsek JOK ve směru od Prahy šířky 6,5 m, vjezd 4,3 m a R 35 m, výjezd 5,1 m a R 40 m. Paprsek JOK ul. Přemyslovská šířky 6,5 m, vjezd 3,7 m a R 20 m, výjezd 4,7 m a R 20 m. Paprsek JOK ul. U Školky šířky 6 m, vjezd 4,95 m a R 25 m, výjezd 4 m a R 12 m.

Na všech paprscích křižovatky jsou navrženy přechody pro chodce. Autobusové zastávky s odstavným a manipulačním pruhem pro autobusy jsou navrženy prostorově odděleně od JOK. Šířka zastávkového i odstavného a manipulačního pásu je 3,25 m. Odstavná stání jsou navržena pro autobus délky 12 m a kloubový autobus délky 18 m.

Výhodnost řešení: Návrh úpravy jednopruhově okružní křižovatky při vyšší přehlednosti, bezpečnosti, plynulosti a intenzitě dopravního provozu, a současném snížení jízdní rychlosti, minimalizuje zábory okolních pozemků. Zvolený průměr JOK D 30 m, vyhovuje požadavku ČSN 736102 i TP 135 pro trajektorii průjezdu vozidla na JOK pro silnice III třídy, i silnice II. třídy. Minimální průjezdný poloměr R 20 m podél prstence umožní průjezd všech druhů vozidel (min. požadovaná šířka jízdního pruhu je 5,55 m). Výhodnost navrženého umístění autobusových zastávek a odstavného a manipulačního pruhu mimo JOK spočívá jednak ve zvýšení plynulosti provozu na JOK samotné, jednak ve zvýšení bezpečnosti provozu autobusů.

Koncepce technické infrastruktury je respektována, případně upravena s ohledem na navržené řešení. Likvidace dešťových vod je řešena retencí a akumulací dešťových vod v rámci neznepevněných ploch, jejichž podíl je vzhledem ke stávajícímu stavu v území spíše zvýšen s případným následným regulovaným odtokem do stávajících vodotečí, případně dešťové kanalizace dle Generelu odvodnění města Roztoky 2020. Navrhované řešení nevyžaduje přeložky sítí technické infrastruktury. Navrhovaná výsadba zeleně respektuje ochranná pásma vedení TI. Veřejné osvětlení je doplněno s ohledem na řešení veřejných prostranství dle městského standardu.

Etapizace a návaznosti

Úpravy nevyžadují definování etapizace. Do etapizace řešeného území zasahuje etapizace stanovená regulačním plánem Panenská II, který část řešeného území svazuje se svým řešeným územím a etapizace se řídí v této části uvedeným regulačním plánem. Při úpravách je nutno reflektovat vazby širších vztahů.

3 Principy úprav jednotlivých veřejných prostranství

Principy úprav jednotlivých veřejných prostranství navazují na popis urbanistického, dopravního a technického řešení a rozvíjejí jej v jednotlivých detailech dle charakterů celků spojení hradišť a spojení nových čtvrtí. Grafickým vyjádřením této části jsou 04 Výkresy podrobného prostorového uspořádání m 1 : 500, 05 Uliční profily m 1 : 100 a 06 Prostorové zobrazení.

3.1 Vlaková zastávka Roztoky Žalov a přilehlý park

Žalovská stanice je koncepčně uvažována jako nástupní bod hradišť.

Prostranství v okolí vlakové stanice Roztoky-Žalov je reorganizováno novým mlatovým povrchem s novou výsadbou místních druhů stromů. Objekt zastávky je ponechán ve stávající poloze, navazuje na ni mlatový povrch s umístěním stojanu pro kola. Východní část je řešena jednoduchou parkovou úpravou a racionalizací nástupních cest pro zvýšení koncentrace na výstup na Levý Hradec. Hlavní diagonální trasa je v místě vyústění lemována kamenným lemem pro zlepšení orientace při příchodu od Žalova a zabránění blokování vstupu např. parkováním vozidel. Navrhované parkoviště je samoorganizační mezi vysazenými stromy při optimální kapacitě max. 26 parkovacích míst. Při objektu zastávky je umístěna dostatečná kapacita cykloparkingu v podobě cyklostojanů.

3.2 Křižovatka ulic U Zastávky, K Nádraží

Křížek je koncepčně uvažován jako statek s hradištním rozcestím.

Prostranství v blízkosti křížení ulic U Zastávky a K Nádraží je pojato jako klasické trojcestí. V ústředním prostoru je zabráněno parkování prvkem obrubníku a reminiscencí na morfologii a rozmístění blízkých hradišť. Prvky nízkých soklových zídek připomínajících tvary hradišť jsou provedeny v jednoduchém designu, zděné z kamene, jejich základy nesmí porušit kořenový systém stávajících stromů. V prostoru bývalého statku je využita jeho půdorysná stopa na kamuflování možné polohy čistírny odpadních vod. Reminiscence na zdi statku jsou použity pro vytvoření prostoru s funkcí hradištního rozcestí. Je vyznačeno mlatové parkování pro max. 7 vozidel. Prostor je doplněn stojanem na kola a možností zřídit provozovnu občerstvení. Jsou doplněny informace o hradišti a statku na infopanelu. Prostor je rozvržen v několika výškových úrovních. V morfologické prohlubině je vytvořena vodní zdrž s hrází pro zadržování dešťové vody a práci s vodou v území. Podobná zádržná opatření jsou rozmístěna okolo vozovky v ulici Potoky směrem na jih. Vjezdy do objektů před potok a navazující zidky se zábradlím jsou zrekonstruovány ve stávajícím jednoduchém designu – tzn. na zdi regulace potoka je tyčovými prvky vytvořeno zábradlí.

3.3 Točna PID u ul. Levohradecká s opěrnými stěnami a vyhlídkou

Předhradí je koncepčně uvažováno jako nástup na Levý Hradec

Prostranství předhradí na konci ulice Komenského je pojato jako nástupní prostor hradiště. Prostranství je umístěno v prostoru bohatých archeologických nalezišť v místě příkopu valu hradiště. Je proto minimalizován vizuální dopad točny autobusů dle minimálních požadavků dopravního podniku a dopravních norem. Točna je skryta v jednotném dlážděném křížení a je posunuta do pozice dále od hrany svahu a opěrné stěny. Všechny základové konstrukce v prostranství musí být kvůli bohatým archeologickým nálezům minimalizovány. Je navržena alternativní pozice objektu pro průvodcovskou službu spolu s posezením pod lipami na lavičích ve tvaru připomínajícím hradiště. Je doporučeno zpracovat dendrologický průzkum dřevin na hraně svahu mezi prostranstvím předhradí a ulicí Potoky s ohledem na výhledové kácení nevhodných dřevin a otevření průhledů na levý Hradec. Parkovací stání jsou reorganizována jako podélná s novou výsadbou stromořadí. Je doplněn objekt zastávky a stojany na kola. Dále je doplněn zpomalovací pruh odsekové dlažby pro zvýraznění nástupu na hradiště. V oblasti by měly být použity reminiscence na archeologické nálezy (bránu hradiště), informační panely a je možné zapojit mobilní technologie pro zvýšení zájmu o území (např. augmented reality).

Varianty

Pro prostor posezení v blízkosti točny se počítá s možným variantním řešením pomocí tvarování terénu a zmenšení opěrné stěny, tato varianta počítá se statickým řešením využívající zemních valů. Ve výkresech je ponechána varianta s opěrnou stěnou.

3.4 Křižovatka s ulicí U Hřiště, U Zastávky, Wolkerova

Náves Přemyslovská je koncepčně uvažována jako nástup na Řivnáč.

Prostranství návsi ulice Přemyslovská je pojato jako hlavní prostranství starší části zástavby v okolí ulice Přemyslovská. Nachází se na staré úvozové cestě na Řivnáč a je proto vhodným místem nástupu na toto výšinné hradiště a zároveň jako místní centrum pro blízkost základní komerční vybavenosti. Dopravní řešení vychází ze zlepšení poměrů křížení a jejich vzdálenosti. Výrazná morfologie je řešena pro pěší prostup koňským schodištěm s chodníkem. Centrální trávník je orámován obrubou s možností sezení. Trávník je doplněn místními stromy – lipami, buky, duby. Prostor regulace toku a pumpy je opraven s možností sezení. Čelo objektu služeb je doplněno o objekt s posezením, informacemi, knihovnou a stojanem na kola. Sběrné nádoby jsou umístěny na stávajícím místě v ulici U Hřiště. Prostor před službami je doplněn o samostatné stromy.

Varianty

Je navrženo variantní řešení dle návrhu architektů Smolíkových, který autoři upravili na základě zpřesnění okolní dopravní infrastruktury touto územní studií. Upravený návrh respektuje koncepční východiska původního návrhu.

3.5 Parky dle RP Panenská II

Park Přemyslovská je koncepčně uvažován jako nástup na budoucí hřbitov.

Prostranství parku ulice Přemyslovská je pojato jako hlavní prostranství nové části zástavby v okolí ulice Přemyslovská. Prostor se nachází na pomyslném vrcholu ulice a zprostředkovává nástup směrem na nový hřbitov. Severní a jižní část prostranství je koncepčně více uzavřena pro možnost umístění venkovní posilovny nebo dětského hřiště. Severní část využívá morfologického tvarování a jižní nízké zděné zídky. Centrální část je spojena obytnou ulicí se zástavbou části regulačního plánu Panenská II. Střední část je vydlážděná cihlou a upozorňuje na nástup na hřbitov spolu s umístěním sochy, která ideálně odkazuje na kmen Čechů a ranně křesťanskou lokalitu. Severně od centrální části je umístěno posezení v parkové ploše s výhledem z vrcholku, park uzavírají stromy. Jižně od centrální části je posezení orientováno na pobytovou ulici a navazující mlatový chodník. Plochy spojnic parku jsou pojaty jako zpomalovací práh do této obytné části.

4 Bilance a hrubý odhad nákladů

Hranicí bilancovaného území je hranice řešeného území. Bilancované území je členěno na jednotlivé bilancované úseky odpovídající jednotlivým veřejným prostranstvím dle kapitoly 3 a jejich mezilehlým úsekům. Celková bilance řešeného území je obsahem poslední tabulky této kapitoly. Bilancovány jsou pouze navrhované úpravy, jsou zobrazeny na schématech u jednotlivých bilancovaných celků.

3.1 Vlaková zastávka Roztoky Žalov a přilehlý park

stavební a sadové úpravy	m.j.	počet m.j.	cena (Kč)
opěrné konstrukce	bm	18	108 450
zpevněné plochy pojízdné	m2	550	1 375 000
zpevněné plochy pochozí a smíšené	m2	1 147	2 294 000
nezpevněné plochy travnaté	m2	1 747	174 700
nezpevněné plochy travnaté s terénní úpravou	m2	221	221 000
výsadba zeleně	ks	12	120 000
Stavební a sadové úpravy celkem			4 293 150
Mobiliář			
Lavička	ks	2	20 000
odpadkový koš	ks	2	20 000
cyklostojan	ks	3	60 000
Mobiliář celkem			100 000
Projekční náklady	-		429 315

3.2 Křižovatka ulic U Zastávky, K Nádraží

stavební a sadové úpravy	m.j.	počet m.j.	cena (Kč)
stavební objekty	m3	32	85 856
zpevněné plochy pojízdné	m2	482	1 205 000
zpevněné plochy pochozí a smíšené	m2	168	336 000
nezpevněné plochy travnaté	m2	352	35 200
Stavební a sadové úpravy celkem			1 662 056
mobiliář			
odpadkový koš	ks	1	10 000
Mobiliář celkem			10 000
Projekční náklady	-		166 206

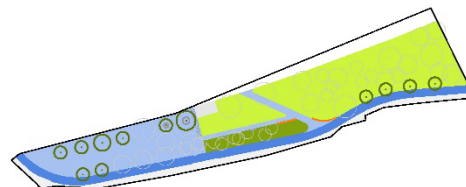
3.2 - 3.3 - 3.4 Ulice U Zastávky, Wolkerova, Na Valech

stavební a sadové úpravy	m.j.	počet m.j.	cena (Kč)
stavební objekty	m2	10	80 000
zpevněné plochy pojízdné	m2	1 191	2 977 500
zpevněné plochy pochozí a smíšené	m2	280	560 000
výsadba zeleně	ks	5	50 000
Stavební a sadové úpravy celkem			3 667 500
Projekční náklady	-		366 750

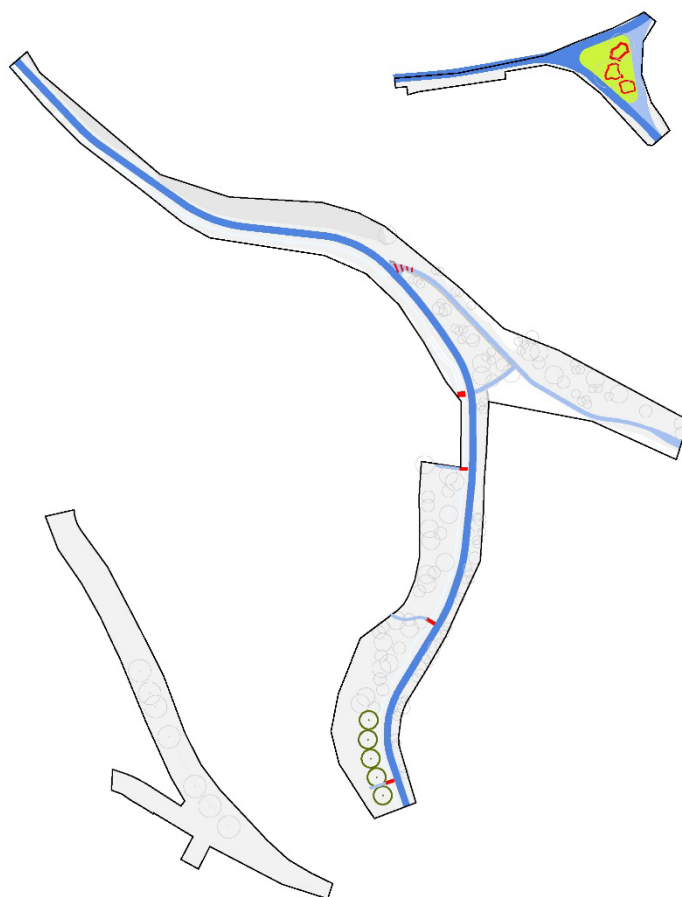
3.3 Točna PID u ul. Levohradecká s opěrnými stěnami a vyhlídkou

stavební a sadové úpravy	m.j.	počet m.j.	cena (Kč)
stavební objekty	m2	35	241 500
opěrné konstrukce	bm	15	90 375
zpevněné plochy pojízdné	m2	2 058	5 145 000
zpevněné plochy pochozí a smíšené	m2	1 370	2 740 000
nezpevněné plochy travnaté	m2	340	34 000
výsadba zeleně	ks	15	150 000
Stavební a sadové úpravy celkem			8 400 875
mobiliář			
Lavička	ks	2	40 000
odpadkový koš	ks	2	20 000
cyklostojan	ks	1	20 000
autobusová zastávka	ks	1	70 000
stromová mříž	ks	13	260 000
sloup veřejného osvětlení	ks	1	25 000
Mobiliář celkem			435 000
Projekční náklady	-		840 088

3.1 Vlaková zastávka Roztoky Žalov a přilehlý park

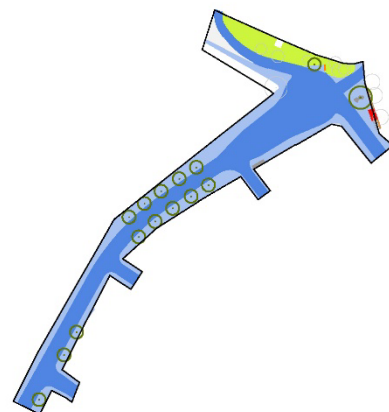


3.2 Křižovatka ulic U Zastávky, K Nádraží



3.2 - 3.3 - 3.4 Ulice U Zastávky, Wolkerova, Na Valech

3.3 Točna PID u ul. Levohradecká s opěrnými stěnami a vyhlídkou



3.4 Křižovatka s ulicí U Hřiště, U Zastávky, Wolkerova

stavební a sadové úpravy	m.j.	počet m.j.	cena (Kč)
stavební objekty	m3	211	633 000
opěrné konstrukce	bm	58	349 450
zpevněné plochy pojízdné	m2	1 240	3 100 000
zpevněné plochy pochozí a smíšené	m2	1 172	2 344 000
nezpevněné plochy travnaté	m2	10	1 000
nezpevněné plochy travnaté s terénní úpravou	m2	424	424 000
výsadba zeleně	ks	12	120 000
Stavební a sadové úpravy celkem			6 971 450
mobiliář			
Lavička	ks	4	40 000
odpadkový koš	ks	1	10 000
cyklostojan	ks	1	20 000
stromová mříž	ks	10	200 000
Mobiliář celkem			270 000
Projekční náklady	-		697 145

3.4 - 3.5 Ulice Přemyslovská

stavební a sadové úpravy	m.j.	počet m.j.	cena (Kč)
zpevněné plochy pojízdné	m2	1 152	2 880 000
zpevněné plochy pochozí a smíšené	m2	682	1 364 000
nezpevněné plochy travnaté	m2	91	9 100
výsadba zeleně	ks	1	10 000
Stavební a sadové úpravy celkem			4 263 100
Projekční náklady	-		426 310

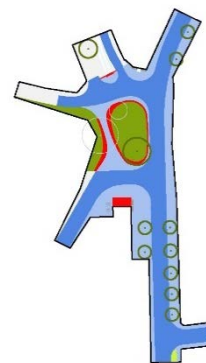
3.5 Parky dle RP Panenská II

stavební a sadové úpravy	m.j.	počet m.j.	cena (Kč)
stavební objekty	m3	20	110 000
opěrné konstrukce	bm	45	271 125
zpevněné plochy pojízdné	m2	2 803	7 007 500
zpevněné plochy pochozí a smíšené	m2	2 932	5 864 000
nezpevněné plochy travnaté	m2	2 803	112 120
výsadba zeleně	ks	65	650 000
Stavební a sadové úpravy celkem			14 014 745
mobiliář			
Lavička	ks	18	180 000
odpadkový koš	ks	4	40 000
cyklostojan	ks	2	40 000
Mobiliář celkem			260 000
Projekční náklady	-		1 401 475

3.5 Parky dle RP Panenská II až ulice křižovatka Přemyslovská x Lidická

stavební a sadové úpravy	m.j.	počet m.j.	cena (Kč)
zpevněné plochy pojízdné	m2	1 475	3 687 500
zpevněné plochy pochozí a smíšené	m2	1 163	2 326 000
nezpevněné plochy travnaté	m2	651	65 100
nezpevněné plochy travnaté s terénní úpravou	m2	87	87 000
výsadba zeleně	ks	13	130 000
Stavební a sadové úpravy celkem			6 295 600
mobiliář			
Lavička	ks	1	10 000
stromová mříž	ks	3	60 000
Mobiliář celkem			70 000
Projekční náklady	-		1 230 783

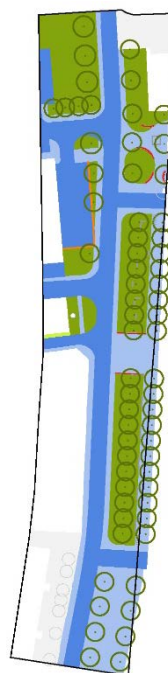
3.4 Křižovatka s ulicí U Hřiště, U Zastávky, Wolkerova



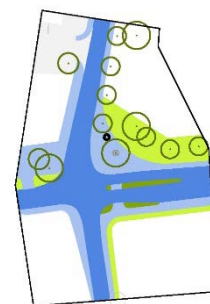
3.4 - 3.5 Ulice Přemyslovská



3.5 Parky dle RP Panenská II



3.5 Parky dle RP Panenská II až ulice křižovatka Přemyslovská x Lidická



Celkové bilance řešeného území

stavební a sadové úpravy	m.j.	počet m.j.	cena (Kč)
stavební objekty	m3	298	1 150 356
opěrné konstrukce	bm	136	819 400
zpevněné plochy pojízdné	m2	10 951	27 377 500
zpevněné plochy pochozí a smíšené	m2	8 914	17 828 000
nezpevněné plochy travnaté	m2	5 994	431 220
nezpevněné plochy travnaté s terénní úpravou	m2	732	732 000
výsadba zeleně	ks	123	1 230 000
Stavební a sadové úpravy celkem			49 568 476
mobiliář			
Lavička	ks	27	290 000
odpadkový koš	ks	10	100 000
cyklostojan	ks	7	140 000
Pítko	ks	1	70 000
stromová mříž	ks	26	520 000
sloup veřejného osvětlení	ks	1	25 000
Mobiliář celkem			1 145 000
Projekční náklady	-		4 956 848

Pozn.: Hrubý odhad nákladů nezahrnuje přeložky sítí a objektů technické infrastruktury a umělecké prvky (sochy, památníky atp.). Bilance veřejného osvětlení zahrnují pouze nově osazené sloupy VO, u stávajících se počítá s jejich případným přeložením.

5 Odůvodnění navrženého řešení

5.1 Idea

Širší vztahy

Obec Roztok u Prahy spadá do aglomeračního okruhu Prahy. Tato poloha determinuje její rekreační příměstský potenciál i suburbánní tlak na charakter výstavby (příměstské bydlení) a jejich veřejných prostranství (finanční optimalizace ze strany soukromých subjektů). Jsou podporovány pěší, turistická a cyklistická propojení v řešeném území, jejich vazby na železniční, lodní dopravu a případné lokální odstavné plochy. Charakter veřejných prostranství vychází z požadavků územního plánu na navazující zástavbu primárně charakteru zahradního města.

Řešené území se nachází na území Roztok (okres Praha-západ, 539627) v katastru Žalov (742511) a je vymezeno železniční tratí, ulicemi U Zastávky, Komenského, Přemyslovská (včetně křížení s ulicí Přilepská, Lidická a U Školky, navazujících napojení ulic), části ulic Na Valech a U Háje, přibližné rozlohy 4,6 ha.

Za zájmová navazující území studie považuje:

-část k řece a napojení na řešené území ÚS VP Roztoky Nábřeží, v němž doporučuje pro podporu řešení studie koncepčně přistupovat k rozvoji zahrádkářské kolonie (ideálně omezit novou výstavbu rekreačních objektů, zamezovat trvalému bydlení v rekreačních objektech, zpřístupňovat břeh Vltavy v celé jeho délce minimálně prostřednictvím sítě pěších cest);

-navázání přílehlých hradišť a předhradí, v němž doporučuje pro podporu řešení studie navazovat prostřednictvím sítě kvalitních veřejných prostranství (upravených krajinných ploch, použitím reminiscencí na jednotlivá místa jednotlivých nálezů – např. pohřebišť, valů, objektů apod. a informací skrz informační systém klasického i moderního typu – argumentovaná realita apod., vše ve spolupráci s památkovým zájmem a ochranou hodnot) určenou pro krátkodobé vycházky místních obyvatel i napojení na větší turistické okruhy;

-navázání na ulici Za Cihelnu a budoucí hřbitov, v němž doporučuje pro podporu řešení studie dodržet koncepci ulice Za Cihelnu jako nástupu na hřbitov s výrazným parkovým prvkem nebo stromořadím. Nutno pracovat s terasou navrhovaného parku, doporučujeme pracovat s cihlou jako referenčním materiálem

-navázání na plochy regulačního plánu Panenská II, v němž doporučuje koncepční provázání na jednotlivá prostranství v západo-východním směru k řešení zelené osy retenčních ploch končících v centru starého Žalova;

-navázání na ulici U Školky, v němž doporučuje pro podporu řešení studie pokračovat v charakteru cesty se stromořadím směrem na Vršky pro napojení na zelený okruh Roztok.

Z hlediska širších vztahů veřejné infrastruktury (tzn. veřejné prostranství, občanská, dopravní, technická a krajinná infrastruktura) studie respektuje a rozvíjí (v odůvodněných případech) stávající územně plánovací dokumentaci. U II/242, III/2421, III/2422 Roztoky, rekonstrukce silnic (2018, PUDIS a.s.) počítá s úpravou plánované okružní křižovatky ulic Lidická, Přemyslovská, U školky a dále s úpravou řešení zastávky autobusů Roztoky, rozcestí Žalov. Do nově rekonstruovaných částí dle projektu Rekonstrukce ulic Pod Řivnáčem, Na Valech a Wolkerova (2014, VPÚ Deco Praha a.s.) zasahuje minimálně a navazuje na Studii komunikací v Žalově, ulice Příčná, Mühlbergerova a Antonína Krásného (2016, Šimonik architekti s.r.o.).

Idea návrhu vychází z těchto vztahů a podporuje je.

5.2 Návrh

Urbanistické, dopravní, technické řešení a principy úprav jednotlivých veřejných prostranství vycházejí z:

-chápaní Roztok jako jednotného celku v širším území;

-požadavků na hierarchizaci veřejných prostranství a jejich náplně;

-možných aktivit od rozměrů celoměstského charakteru až po každodenní využití různými skupinami obyvatel na základě různých možných preferencí pobytu a pohybu;

-historického vývoje veřejných prostranství, archeologických nálezů a významovosti jednotlivých míst;

-polohy veřejných prostranství v návaznosti na jejich morfologii;

-vazeb na stávající, případně nově navrhovanou infrastrukturu a její ochranná pásma (technickou infrastrukturu, dopravní infrastrukturu, veřejná prostranství a občanské vybavení);

-vazeb na systém sídelní zeleně, ochranu krajiny (případně jejich prvků – stromy atd.) a její ochranná pásma;

- ekonomické náročnosti jednotlivých řešení veřejných prostranství, jejich vytvoření a údržby;
- zadání územní studie a jejího postupného upřesnění;
- upřesnění využití dané územním plánem, případně jinými územně plánovacími dokumenty a podklady;
- analýz provedených pro potřeby návrhu veřejných prostranství;
- specifických a dalších požadavků.

5.3 Vypořádání připomínek

Viz Příloha č. 1: Přehled vyhodnocení stanovisek a připomínek uplatněných podle § 30 stavebního zákona ke konzultaci o Návrhu územní studie veřejných prostranství Roztoky - Žalov dne 20.12.2017.