Připomínky spolku AutoMat k územní studii okolí metra Roztyly

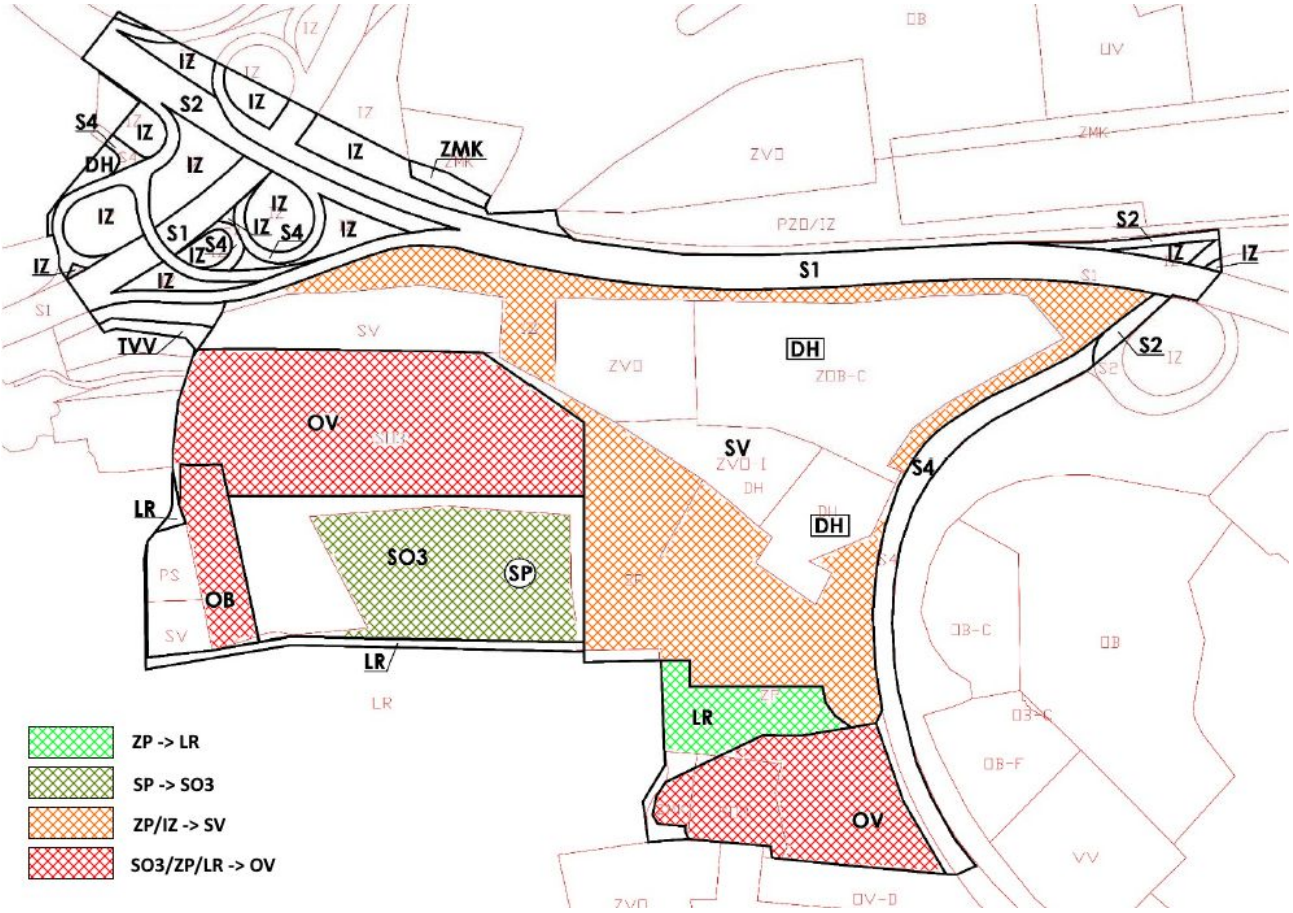
Zpracováno dne 14. 10. 2019

1 Územní rozvoj

Konstatujeme, že studie navrhuje značné změny funkčního využití v drtivé většině území, a posouvá hranici zastavitelného území nad rámec návrhu Metropolitního plánu. Navržené změny zmenšují plochy zeleně, posouvají hranici lesa až k cestě s cyklotrasou A222 a ruší dosah zeleného pásu k ul. Ryšavého.

Hlavní nově navrženou plochou je smíšená „SV“, což je funkční využití v zásadě rezignující na územní regulaci. Zjevným problémem je také rozšíření OV jak na místě dosavadní SV na jihu areálu Interlovu, tak v jižní části podél ul. Ryšavého. Návrh tak transformuje rozsáhlé plochy zeleně na obytnou či smíšenou zástavbu a zmenšuje plošný rozsah zelené enklávy Krčského lesa.

(Navržené změny funkčního využití shrnuje následující obrázek)



Rozsah a charakter navržených změn územní regulace považujeme za nadměrný a nevhodný. Konkrétně proto navrhujeme:

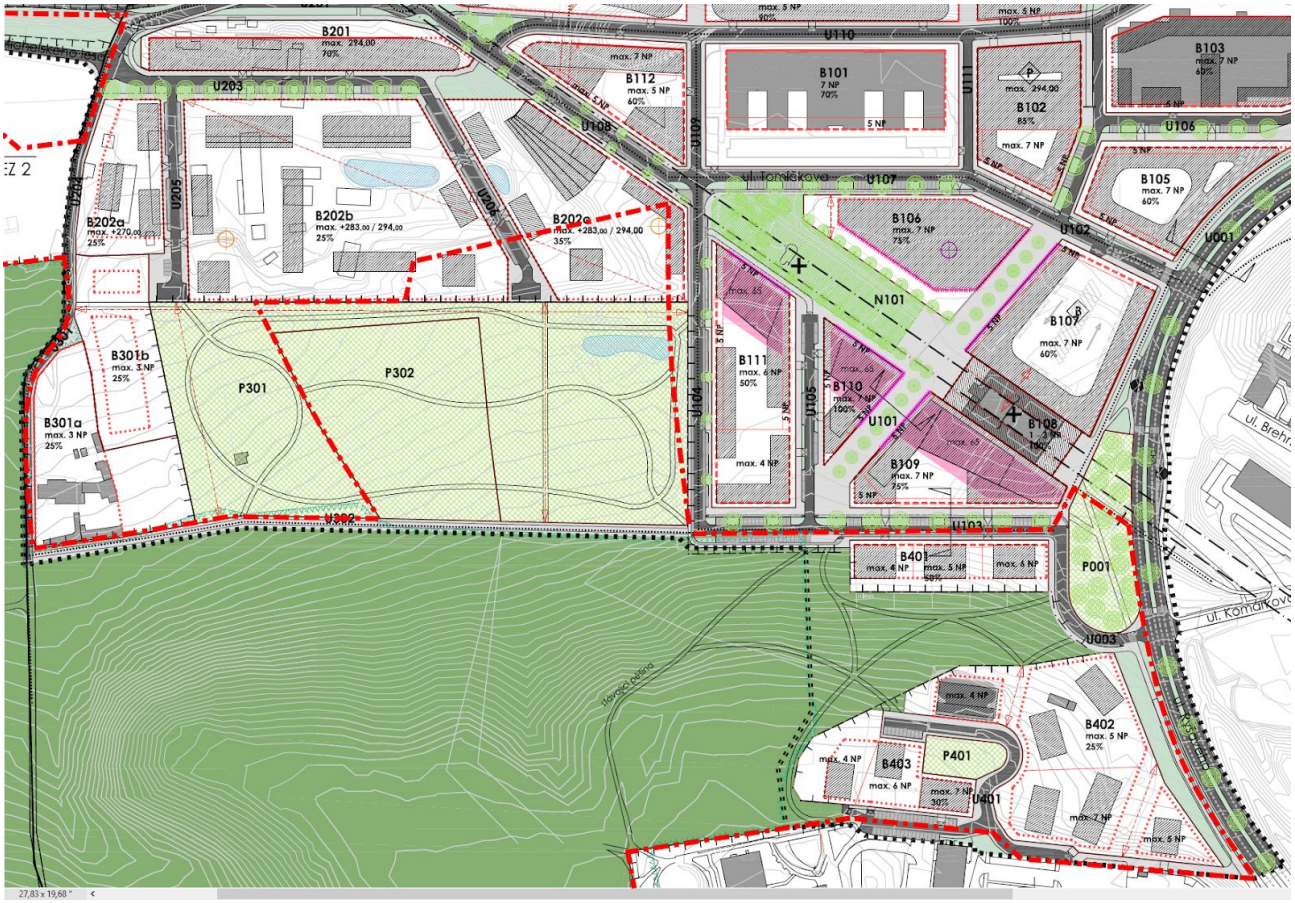
1.1 Zachování krajinného rozhraní dle konceptu MPP

Žádáme zachování krajinného rozhranní dle aktuálního konceptu Metropolitního plánu (viz červená čerchovaná čára na přiloženém obrázku). Zejména požadujeme, aby nebyla navržena zástavba v blocích B401, B402 a B403.

Krajinné rozhraní v konceptu MPP je navrženo správně s ohledem na zelený klín vstupující od Krčského lesa až k ulici Roztylské, a to v místě exponovaného svahu, který není vhodný k zastavění ani navrženou relativně nízkopodlažní domovní zástavbou.

Blok B401 je pak zcela nevhodně vetknutý za přirozenou hranici zastavitelného území, realizovaného současnou bezmotorovou cestou, přítomnost druhdy stavebních parcel v této lokalitě v současném kontextu k zastavění nikterak neopravňuje, což ostatně reflektuje i návrh hranice zastavěného území v konceptu MPP.

Podmíněně je možné překročit v konceptu MPP navržené krajinné rozhraní v blocích B202b a B202c, i zde je ale na zvážení, zda není vhodné využít jižní polovinu bloků jako park a prostor P301 a P302 ponechat částečně v souladu se stávajícím ÚP jako lesní porost.



Návrh území překračuje hranici zastavitelnosti dle MPP (označená červenou čárou).

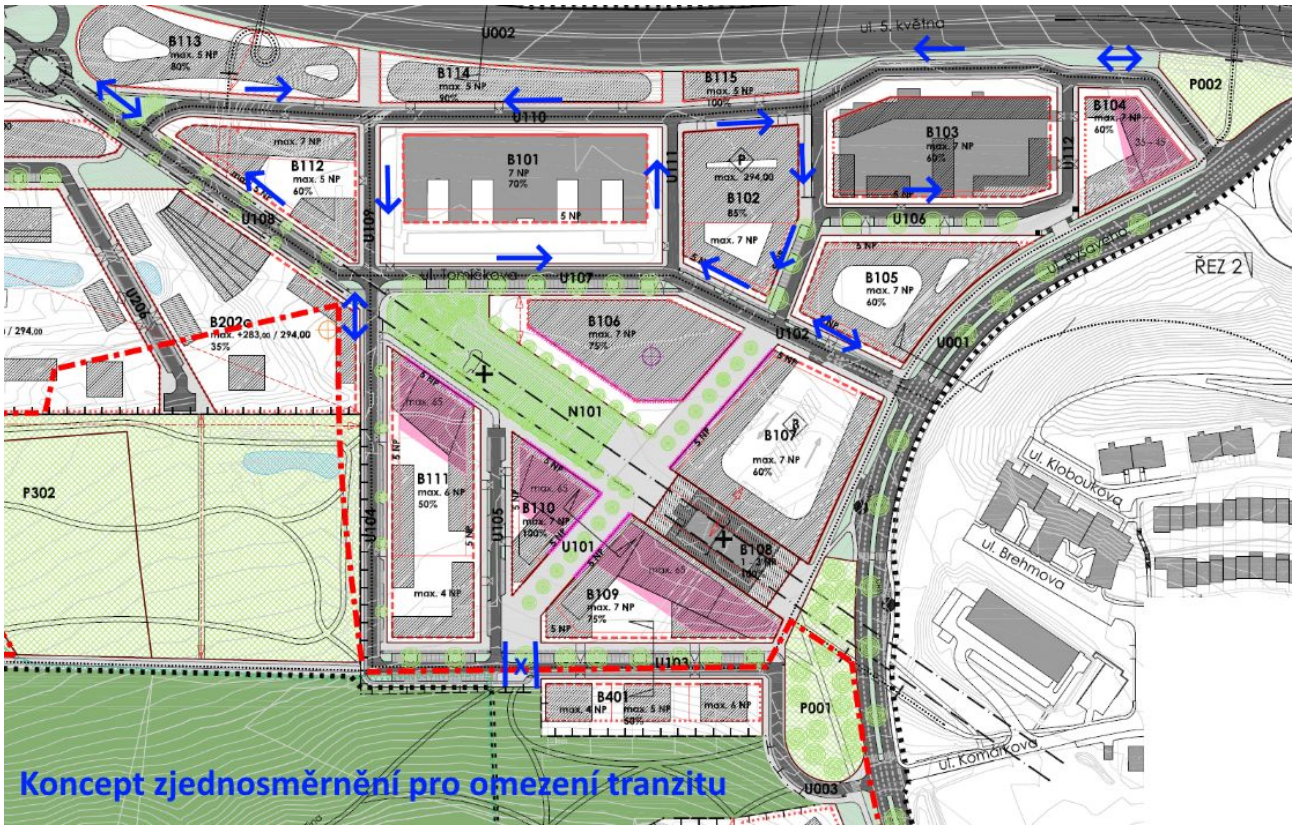
2 Doprava

2.1 - 2.2 Omezení tranzitního průjezdu mezi OK Interlov a ul. Ryšavého

Navržená silniční síť s novým sjezdem z Jižní Spojky hrozí fungovat jako zkratka, zavlékající v případě dopravních zácp na ul. 5. května a Jižní spojce do řešeného území tranzitní dopravu. Navrhujeme proto zřídit (nebo přinejmenším dopravním modelem prověřit) následující možná opatření v organizaci dopravy:

2.1a řešení komunikace U110 jako součásti zóny 30 km/h, nebo

2.1b znemožnění přímého průjezdu od okružní křižovatky před Interlovem po komunikacích U110, Tomíčkově a U103/U104 zřízením sítě jednosměrek (např. dle přiloženého schématu).



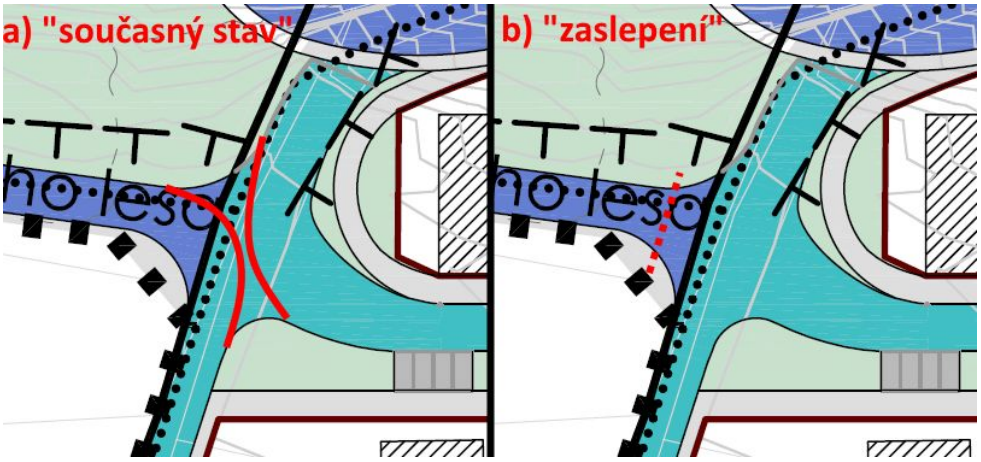
2.2 Dále navrhujeme přerušení průjezdu na komunikaci U103 východně od křižovatky s U105 (viz obr.) nebo na komunikaci U104 jižně od Tomíčkovy tak, aby uliční síť vedená z křižovatky s ul. Komárkovou nebyla průjezdná.

2.3 Zabránění tranzitního průjezdu mezi areálem Interlov a ul. U Krčského lesa

Aby nebyla zavlékána tranzitní doprava do klidového průjezdu ul. U Krčského lesa, navrhujeme provést jednu z těchto úprav:

2.3a Rozdělení křižovatky ul. U Krčského lesa a komunikací U201, U203 a U204 na dvě oddělené komunikace (tj. v ul. U Kunratického lesa současný stav), nebo

2.3b Zaslepení ústí ulice U krčského lesa pro automobilovou dopravu.



Navržená řešení se liší v dostupnosti areálu hotelu Nosál, varianta a) zachovává současný stav organizace dopravy, varianta b) nabízí pro areál nově kratší napojení od Jižní spojky.

2.4 Severozápadní vestibul stanice metra Roztyly

Požadujeme, aby bylo vyžadováno zřízení severozápadního vestibulu stanice metra Roztyly. Důvodem je zkrácení cest do západní části areálu o cca 150 metrů. Jeho konec je od stávajícího vestibulu vzdálen cca 600 metrů. Významné je také značné zkrácení pěšího přístupu z jihozápadní části starého Spořilova, kdy se zřízením druhého vestibulu dostává do docházkové vzdálenosti k metru prakticky celá oblast jižně od ulice Hlavní a východně od ulice Boční II. V případě zřízení lávky podél ul. 5. května se do docházkové vzdálenosti od metra dostane také oblast při garážích Kačerov. Severozápadní vestibul tak zásadně zvýší dostupnost veřejné dopravy v této oblasti.

2.5 Kapacitnější a komfortnější řešení nácestných zastávek VHD u ul. Ryšavého

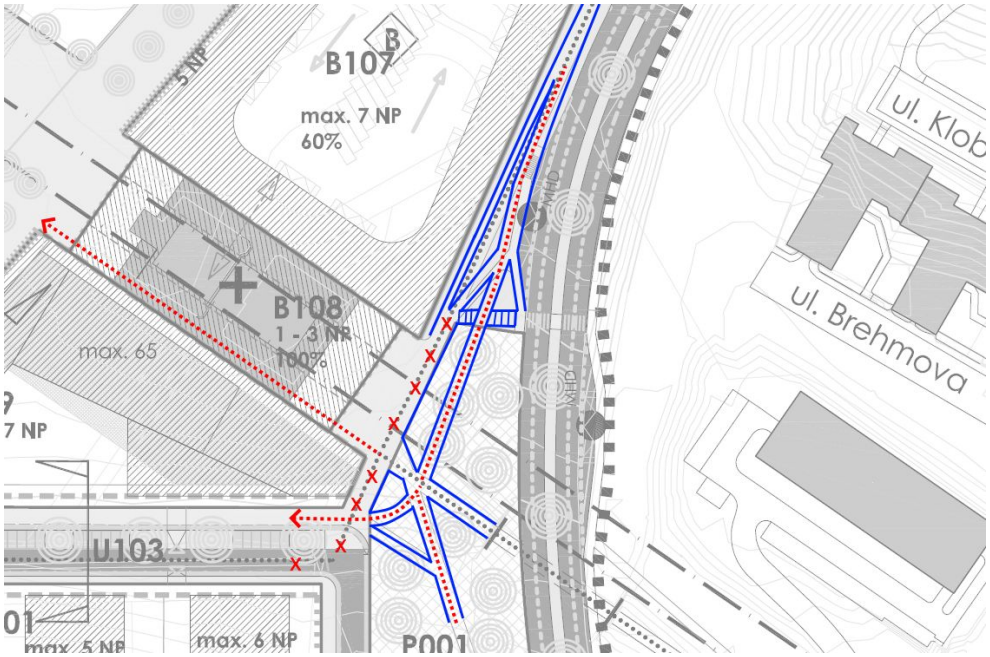
Navrhujeme kapacitnější řešení nácestných zastávek. Již nedávno zřízená zastávka jižním směrem nevyhovuje, jedná se o značné zhoršení komfortu čekajících cestujících. Nácestné zastávky při stanici metra by měly být řešeny s šířkou vyčkávacího prostoru kolem 5 m a s plným zastřešením.

Doporučujeme také prověřit možnost posunutí východní zastávky jižním směrem a zajištění přímého přístupu ze stávajícího podchodu, případně možnost zřízení nového podchodu v místě navrhovaného přechodu pro chodce.

2.6 Úprava cestní sítě u západní zastávky VHD Roztyly

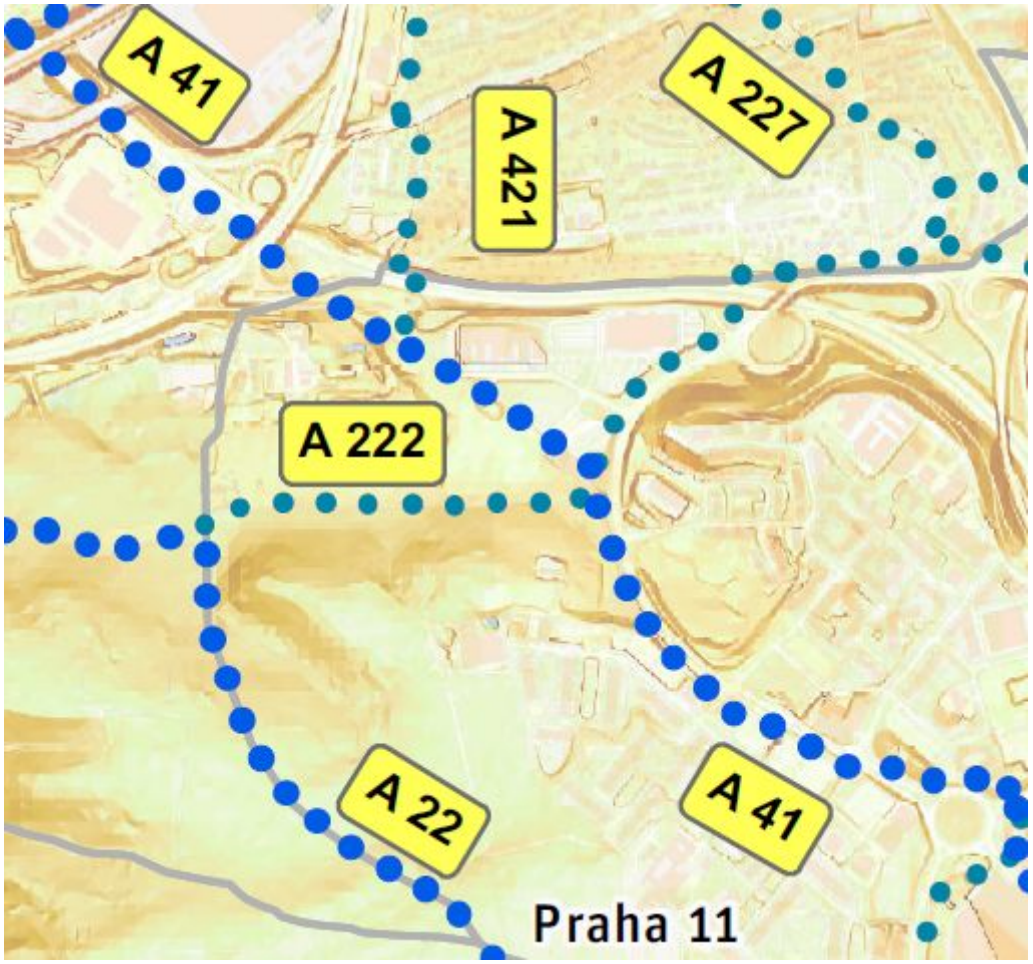
Hlavní přístup od zastávek na ul. Ryšavého k metru Roztyly je křížen cyklotrasou A222, což je již nyní problémové místo. Chodci kříží cyklostezku v jejím nejnižším místě, kde se cyklisté pohybují rychle (a s cílem zachovat setrvačnost). Navrhujeme posunout cyklotrasu ve svahu východním směrem, vést ji podél zastávky v úrovni ulice Ryšavého a teprve pak sklesat k podchodu (viz obr.). Tím se částečně oddělí provoz cyklistů v prostoru pěší zóny u stanice metra a současně odstraní konfliktní křížení trasy A222 a přístupu k zastávkám a ztracený spád způsobený současným vedením trasy.

Na východní straně je pak žádoucí rozšířit zastávkový ostrůvek, a dále také doplnit přímější chodník do podchodu. Brání-li zde takové úpravě tubus metra, může být k podchodu vedeno schodiště.



2.7 Začlenění cyklotrasy A41 dle aktuálního stavu celoměstského systému (verze únor 2019)

Žádáme zapracování cyklotrasy A41 dle celoměstského systému v platné podobě schválené Radou HMP v únoru 2019 (obr.).



Jmenovitě se jedná o následující úseky:

2.7.1 Trasa A41 v jižním souběhu s ulicí 5. května přes křižovatku s Jižní spojkou po okružní křižovatku u areálu Interlov. Na tento úsek se aktuálně na TSK zpracovává studie proveditelnosti, je tedy žádoucí zapracovat do územní studie výsledky probíhajícího studijního prověření trasy.

2.7.2 Trasa A41 mezi okružní křižovatkou u areálu Interlov a křížením s cyklotrasou A222. Vzhledem k tomu, že se jedná o páteřní cyklotrasu, požadujeme řešení v přidruženém prostoru komunikace U108 a dále přímé vedení prostorem N101 a B108 formou vyhrazené nebo prostorově oddělené stezky pro cyklisty. Tento úsek nahrazuje cyklotrasu v ulici Tomíčkově, která není směrově tak přímá, jde tak fakticky o její přeložení.

2.7.3 Trasa A41 od křížení s cyklotrasou A222 jihovýchodním směrem podél ulice Ryšavého, v přidruženém prostoru, formou dělené stezky pro chodce a cyklisty. Tímto se ovšem neruší stávající cyklotrasa do ulice Komárkovy, která zůstává jako místní trasa.

2.8 Kvalitnější řešení cyklotrasy A222 podél komunikace U103

Vzhledem k charakteru návazností navrhujeme, aby trasa A222 byla v koridoru komunikace U103 vedena v přidruženém prostoru. Bude-li komunikace U103 zaslepena, je vhodné v místě jejího přerušení provést (při jízdě od západu) přesmyk z jižní strany komunikace ne severní.

2.9 Východozápadní cyklotrasa od ul. U Krčského lesa po ul. Ryšavého

Navrhujeme zlepšit řešení pro cyklistickou dopravu v jednotlivých úsecích této východozápadní místní trasy, a to následujícím způsobem:

2.9.1 Vedení trasy v přidruženém prostoru komunikace U201, alternativně její dopravní zklidnění (zařazení do režimu zóny 30 km/h), nouzově zřízení stoupacího vyhrazeného cyklopruhu.

2.9.2 Vedení cyklotras zásadně mimo okružní křižovatku (OK) u areálu Interlov v přidruženém prostoru, a to z důvodu přímé návaznosti této OK na kapacitní komunikace s vyloučením bezmotorové dopravy, předpokládané relativně vysoké dopravní zátěže na OK a tím pádem nedostatečně zajištěné bezpečnosti jízdy na kole v této OK.

2.9.3 Vedení trasy v koridoru komunikace U110

- v případě jejího nezklidnění na 30 km/h a zachování přímého průjezdu buď v přidruženém prostoru nebo vyhrazenými cyklopruhy,
- v případě jejího zklidnění na 30 km/h a případném zjednosměrnění některých úseků v hlavním dopravním prostoru bez cyklopruhů, ale s cykloobousměrkami.

2.10 Místní cyklotrasa starý Spořilov (A421) - Krčský les

Navrhujeme vedení co nejpřímější místní cyklotrasy od lávky na Starý Spořilov (A421) jižním směrem ke stávající cestě (modrá turistická značka) stoupající k hotelu Globus. Trasa je v současnosti hojně užívána jako obchvat Jižního Města. Pro ten účel je vhodné přeložení místní cyklotrasy z komunikace U104 na předpokládaně méně zatíženou U105, která by měla být deklarována jako cykloobousměrka.