

A detailed, light-colored line drawing of a city map, specifically the Palmovka district in Prague. The map shows a dense network of streets, building footprints, and green spaces. The word 'unit' is printed in a large, white, lowercase sans-serif font over the left side of the map.

unit

Textová část

Územní studie Palmovka

04 — 2024

unit

UNIT architekti, s.r.o.
Thákurova 9, 166 34 Praha 6
IČ : 63987309 DIČ: CZ63987309
+420 224 356 470
info@unitarch.eu

www.unitarch.eu

Územní studie Palmovka

Textová část

Zadavatel:

Městská část Praha 8
Zenklova 1/35, Praha 8 – Libeň
Kontaktní osoba:
Ing. arch. Ivo Herman

Pořizovatel:

Magistrát hlavního města Prahy,
Odbor územního rozvoje
Mariánské náměstí 2/2, 110 01, Praha 1
Ředitel odboru:
Ing. arch. Filip Foglar
Pověřený pořizovatel:
Ing. et Ing. Marek Pecháček

Zpracovatel:

UNIT architekti, s.r.o.
Thákurova 9, 160 00 Praha 6
info@unitarch.eu
+420 224 356 470

Zpracovatelský tým:

Urbanismus:

— Hlavní architekt:

Ing. arch. Filip Tittl
prof. Ing. arch. Michal Kohout
doc. Ing. arch. David Tichý, Ph.D.

— Vedoucí projektu:

Ing. arch. Šárka Jahodová

— Projekční tým:

Ing. arch. Zdenka Kornoušková Říhová
Ing. arch. Roman Hrabánek

Doprava:

Syrový – dopravní ateliér, s.r.o.
Ing. Květoslav Syrový,
Ing. arch. David Pfann

Krajina:

Land05 – Ateliér zahradní a krajinářské architektury
Ing. Martina Forejtová,
Ing. Markéta Jurečková
Ing. Julie Horáčková
Ing. Martina Havlová

04——2024

unit



Obsah

Textová část

01 Urbanistická koncepce	9
01.1/ Obecná témata koncepce	10
01.2/ Koncepce vybraných lokalit	16
02 Struktura území	25
03 Využití území	47
04 Zelená a modrá infrastruktura	53
05 Dopravní infrastruktura	63
06 Technická infrastruktura	95
07 Veřejná vybavenost	103
08 Veřejný zájem	107
09 Procesy	121

Přílohy textové části

- P1/ Bilanční tabulka
- P2/ Uliční profily

Grafická část

Výkres širších vztahů	A
Hlavní výkres	B
Výkres využití území	C
Výkres prostorového řešení	D
Výkres zelenomodré infrastruktury	E
Výkres dopravní infrastruktury	F
Výkres technické infrastruktury	G
Řezy územím	H
Detail veřejných prostranství	I
Uliční profily vybraných ulic	J
Nadhledová perspektiva hmotného řešení	K
Vizualizace významných míst území z pohledu chodce	L
Schéma změn územního plánu	M



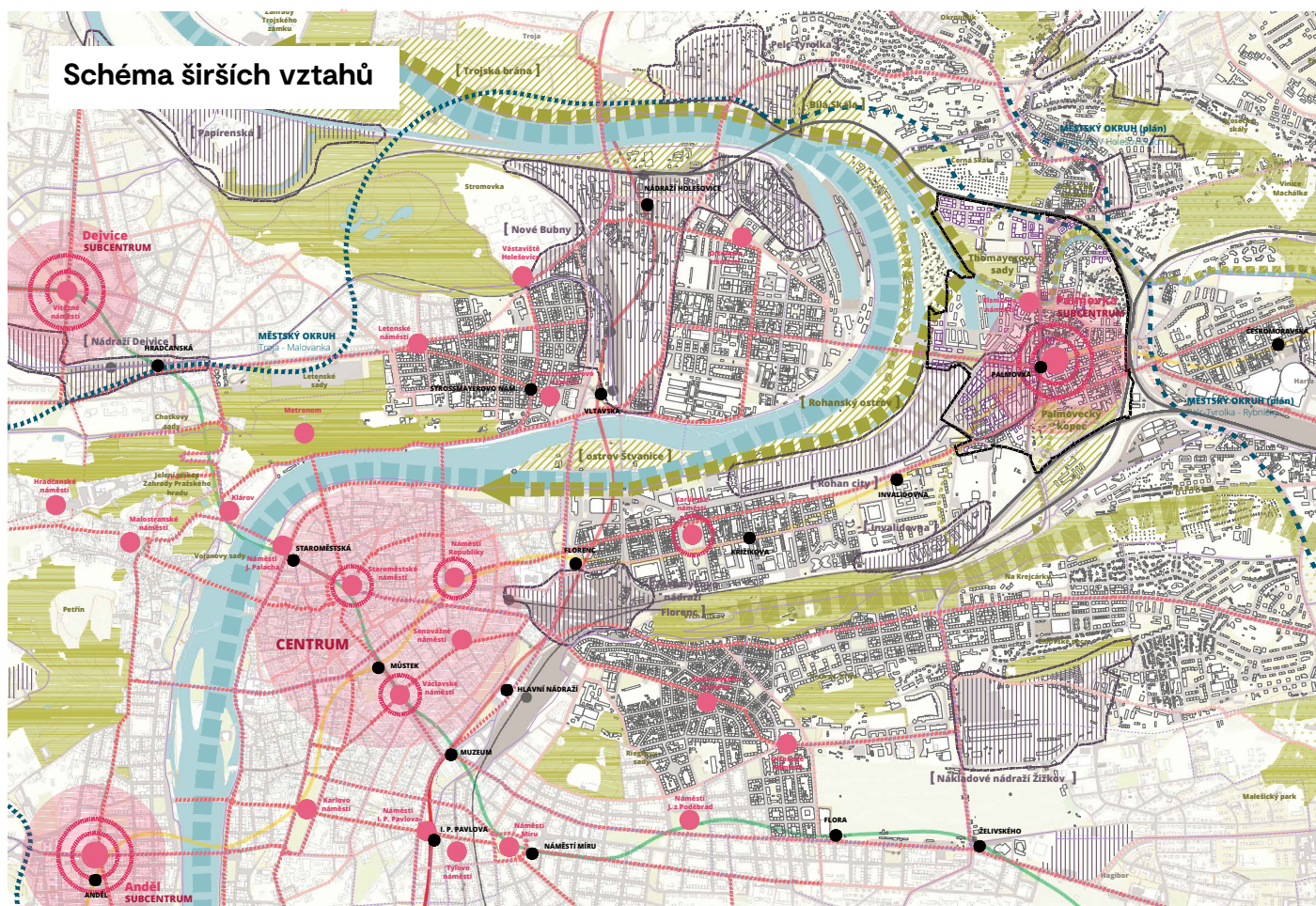
Urbanistická koncepce

01.1/ OBECNÁ TÉMATA KONCEPCE

01.1.1/ Palmovka jako celoměstsky významné centrum

Palmovka představuje důležité metropolitní subcentrum s významným potenciálem celoměstských vazeb a zároveň těžiště celé spodní části údolí Rokytky. Díky své poloze i významu přestupního uzlu hromadné dopravy nese potenciál stát se jedním z hlavních společenských center hlavního města. Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy řadí Palmovku mezi pět „Významných center s podílem celoměstských funkcí“, ve kterých by se měl odehrávat rozvoj metropole jako polycentrického města. Její současná podoba ale této roli neodpovídá, lokální struktura v tomto místě není odpovídajícím způsobem rozvinutá.

Důvodem může být i způsob, jakým historický vývoj této oblasti několikrát zásadně změnil vektor svého směřování, především v souvislosti s proměnou vazby města na řeku a železnici. V území se výrazně měnila centralita, vztah k okolí i jeho samotná rozloha s několikaletou proměnou koryta Vltavy. Současné těžiště prošlo bouřlivým urbanistickým vývojem včetně nešetných asanací v 2. pol. 20. století, které překryly původní charakter historické Dolní Libně. Palmovka zároveň trpí odtržením od okolních čtvrtí infrastrukturálními, ale i přirozenými morfologickými bariérami a relativně malou rezidenční hustotou území. V mnoha místech tak současnou Palmovku není možné klasifikovat jinak než jako vnitřní periferii. To vše zároveň představuje potenciál pro novou vrstvu v území, která by měla důstojně doplnit všechny vrstvy předchozí, zacelit urbánní strukturu Palmovky a přinést místu nový význam.



Jádro území tvoří dnes zanedbaný prostor, který se ale díky proměně okolí může stát jedním z velmi důležitých a využívaných veřejných prostranství v Praze. Navazující část řešeného území tvoří transformační oblast T/2 „*Maniny, Dolní Libeň, Invalidovna*“ vymezená v ZÚR a bezprostřední okolí Libeňského mostu, přičemž obě tato území čekají na zásadní proměnu a plnohodnotné zapojení do městské struktury. V území je také plánováno velké množství zásadních změn v dopravní infrastruktuře, svou roli zde bude hrát úspěšnost integrace Městského okruhu do urbánní struktury. Přítomnost Vltavy a plánovaná transformace břehů řeky sérií krajinářských projektů pak bude mít vliv nejen na rekreační význam území, ale i na jeho rezidenční atraktivitu.

Zájem o rozvoj tohoto území je už dnes patrný z velkého množství projektů nové zástavby směřujících do této oblasti. Cílem územní studie je tedy především usměrnění rozvojové energie takovým způsobem, aby umožnila zásadní kvalitativní proměnu této čtvrti při zachování genia loci stávajících lokalit.

01.1.2/ Palmovka jako udržitelná obytná městská čtvrť

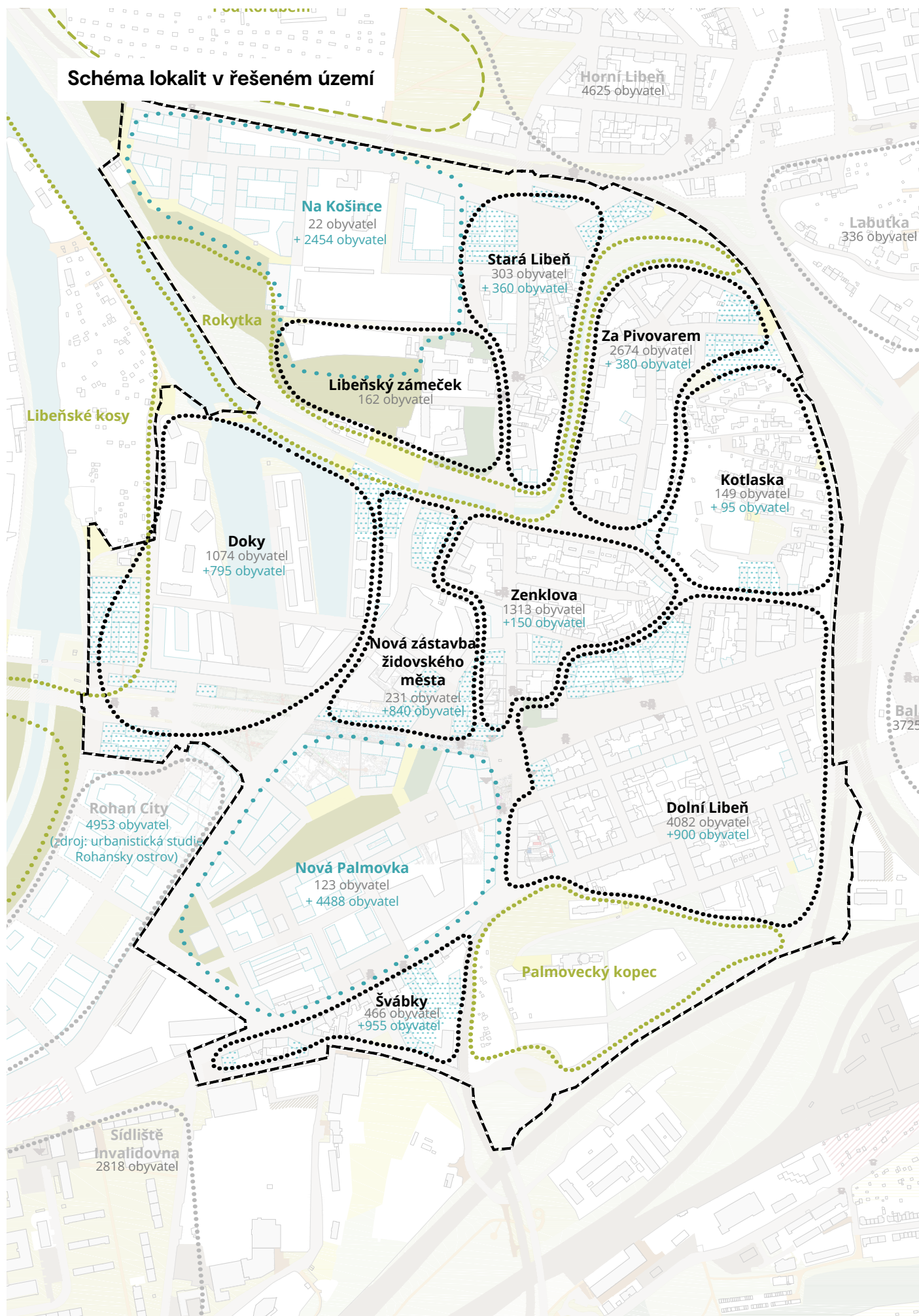
Mimo celoměstského významu má území Palmovky přirozeně neopomenutelnou vrstvu lokálního významu. V tomto měřítku se návrh zaměřuje na ochranu a posilování stávajících obytných lokalit Libně a doplnění území o nová obytná sousedství v severozápadní a jihozápadní části řešeného území. Širší oblast Palmovky má v současnosti poměrně malou celkovou rezidenční hustotu, necelých 80 obyvatel na hektar. Oblast kompaktních bloků s hustotami nad 200 obyvatel/ha kolem Sokolovské a Rokytky ve východní části území tvoří relativně malou část v rámci plochy celého území. Západ území tvoří většinou brownfieldy,

monofunkční bloky administrativy a specifické areály veřejného vybavení, většinou tedy území ve večerních hodinách a o víkendech zejíci prázdnotou. Tato místa trpí sníženou sociální kontrolou a nedostatečným počtem obyvatel, kteří by svou lokální poptávkou zajistili ekonomickou životaschopnost základní vybavenosti v podobě drobných obchodů, služeb ale i běžného občanského vybavení.

Úkolem územní studie v tomto místě je navrhnout podmínky pro rozvoj obytných lokalit v udržitelných rezidenčních hustotách kompaktního města a zároveň vytvořit předpoklady pro doplnění odpovídajícího vybavení. Územní studie, v souladu se současnými principy plánování udržitelných měst, klade důraz na funkční mix v měřítku lokality a bloku viz kapitola [03/ Využití území]. Polyfunkční prostředí přináší ekonomickou udržitelnost a větší flexibilitu zástavby, snižuje závislost na individuální automobilové dopravě vzájemným přiblížením bytů, pracovních míst a služeb, zároveň podporuje sociální udržitelnost nabídkou různých forem bydlení v jednom místě. V každé prověřované lokalitě je v modelech pečlivě vyvažován vztah počtu obyvatel a prostoru pro potřebné veřejné vybavení a poměr a měřítko promísení ploch k bydlení a ploch pracovních příležitostí zajišťujících dvacetičtyřhodinové fungování území viz příloha [P1/ Tabulka bilanci]. Tyto požadavky se zároveň propisují do navrhovaných změn ÚP viz kapitola [08/ Veřejný zájem].

S ohledem na velikost nových obytných lokalit a předpokládaný nárůst počtu obyvatel je v obou větších transformačních lokalitách vymezen prostor pro novou základní školu nebo rozšíření školy stávající a doplnění adekvátního vybavení bloků školami mateřskými, komunitními centry a kulturním zařízením. V logických místech sítě veřejných prostranství je pak doplněn požadavek na vznik aktivního parteru, zajišťující další komerční a občanské vybavení lokality viz výkres [C/ Využití území] a příslušná kapitola [03.1/ Požadavky na využití území].

Schéma lokalit v řešeném území



Prostorová regulace a požadavky na využití území jsou nastavovány tak, aby rozvíjely svébytný charakter jednotlivých dílčích území viz kapitola [01.2/ Koncepce lokalit]. Každá lokalita je plánována s ohledem na její vztah k pobytovým veřejným prostranstvím, každá má své centrum v podobě náměstí, hlavní městské ulice nebo promenády a zároveň rekreační zázemí parku. Správné uspořádání veřejných prostranství napomáhá jejich přiměřenému využití obyvateli i návštěvníky lokality. Od formálnějších náměstí, sloužících celému spektru uživatelů, přes lokální centra až po sousedské plácky užívané jen obyvateli několika bezprostředně navazujících domů, každé z těchto prostranství má významnou roli pro obyvatelnost lokality. Blízkost parků či krajiny, možnosti rekreace a sportovního vyžití jsou stejně důležité jako dostupnost veřejného vybavení a služeb. Bohatá typologie veřejných prostranství tvořená s ohledem na jejich hierarchický význam (spádovost) a odlišení charakteru na formální, neformální nebo přírodní je obsažena v kapitole [02.3/ Požadavky na veřejná prostranství].

01.1.3/ Zapojení do krajiny

Oblast Palmovky je z pohledu krajiny formována meandrem řeky Vltavy a vodního toku Rokytky. Přes krajinný potenciál, který obě řeky představují, je v území patrné chybějící propojení parků a parkově upravených ploch do ucelenějšího systému a jeho provázání s okolím a celoměstským systémem zeleně. Příležitosti zde je ale očekávaná transformace velké části území umožňující doplnění nových parkových ploch i návaznost na plánované projekty rozvoje břehů Vltavy, kterými je například Rohanský park, Koncepce Císařského ostrova, dopravní zklidnění Povltavské v rámci projektu Městského okruhu a posílení cyklistické a pěší infrastruktury podél řeky i potenciální propojení novými lávkami zakotvenými v územním plánu.

Územní studie navrhuje parky a přírodní plochy vždy jako součást systému zelené a modré infrastruktury, a to jak s ohledem na ekosystémovou funkci krajinných prvků, tak s ohledem na rekreační prostupnost území. Důležitou součástí studie je i návrh hospodaření s dešťovou vodou s ohledem na změnu klimatu. Územní studie počítá s revitalizací okolí Rokytky jako zelené páteře území, s rozvojem lesoparku na Palmoveckém kopci a se založením nového lineárního parku v jádru transformačního území na jih od Libeňského mostu. Tento park tvoří zároveň důležité rekreační propojení z centra území k břehu řeky. Významné pro rekreační pohyb ve směru k řece bude i předpolí Libeňského mostu a jeho část přiléhající k zástavbě.

V ulicích jsou systémově navrhovány prostory pro doplnění stromořadí a provázání systému příjemnými zelenými ulicemi i v drobnějším měřítku.

01.1.4/ Začlenění infrastrukturálních projektů do městské struktury

Do území v následujících letech bude směřovat nemalé množství zásadních infrastrukturálních projektů. Dopravní nedořešenost území je také jedním z důvodů pořizování této studie. Centrální část území je významně ovlivněna změnou koncepce dopravní obsluhy v tomto místě – ustoupení od tunelového propojení středem území dává prostor městotvornějšímu řešení, dotvoření veřejných prostranství a jejich hran a vytvoření adekvátního prostoru celoměstsky významného centra. Zklidnění dopravy v těžišti území umožní rozvoj hlavního náměstí Palmovky – Náměstí Bohumila Hrabala.

Zásadní pro formování území bude vstup městského okruhu, tedy Soubor staveb Městský okruh a Libeňská spojka (dále MO) a jeho začlenění do městské struktury. Podkladem pro územní studii Palmovka byla Urbanisticko-dopravní studie souboru staveb Městského okruhu a Libeňské spojky*, územní studie byla dále průběžně koordinována se zpracovatelem studie MO a na ní navazující dokumentace pro územní řízení souboru staveb (MO 0081, MO 0094 a LS 8313).

Jedním z pravděpodobně prvních dopravních vstupů pak bude rekonstrukce Libeňského mostu, s jejíž projektem** a zpracovatelským týmem byla územní studie koordinována. Návrh územní studie předpokládá přeměnu předpolí Libeňského mostu mezi Palmovkou a ulicí Voctářova v živou městskou ulici lemovanou aktivním parterem.

Příležitostí je i možnost dopravního zklidnění ulice Sokolovská díky plánovanému Jižnímu obchvatu Libně.

01.1.5/ Dlouhodobý prostorový rámec pro rozvoj území

Proměna území je kontinuální proces, který bude pokračovat po desetiletí. Územní studie Palmovka by měla být průmětem aktuální dohody o budoucím vývoji území, který je důležitý pro transparentní a koordinovaný rozvoj města. Klíčové je jasné nastavení základní kostry rozvoje území, aby nedocházelo k nahodilým a nekoordinovaným zásahům, které by mohly území zablokovat a komplikovat jeho proměnu.

Tento rámec rozvoje má v územní studii i jasný prostorový obraz, je jím pevně vymezený hierarchizovaný systém uličních prostranství napojený na okolní zástavbu, infrastrukturu a krajinu. Ten představuje nejen základní komunikační skelet území, ale také jeho

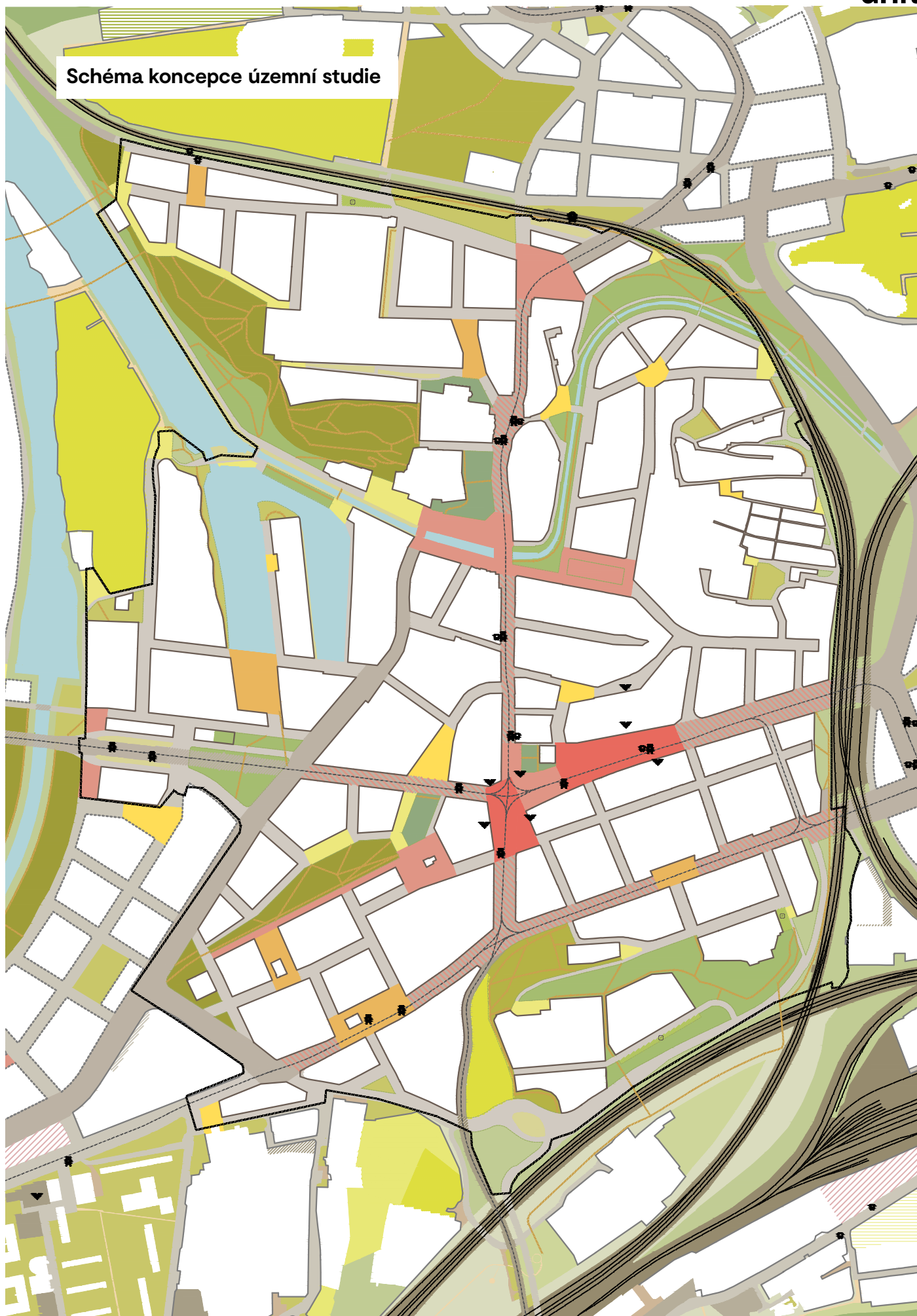
klíčový organizační prvek. Veřejná prostranství jsou totiž typická tím, že přetrvávají ve městech v často téměř nezměněné podobě po staletí, jsou stabilní kostrou, v rámci které se ostatní prvky, jako například zástavba, postupně obměňují a adaptují na aktuální podmínky. Zafixování systému uličních prostranství a bloků je základním předpokladem koordinovaného rozvoje Palmovky, ale i její dlouhodobé adaptability v následujících obdobích.

Dlouhodobost procesu vývoje městského prostředí s sebou nese další požadavek, územní studie musí s městskou strukturou pracovat tak, aby byla po celou dobu proměny životaschopná. Musí vytvářet prostor pro dočasná řešení, která nebudou nouzovými provizorií, ale stále plnohodnotným, byť probouzejícím se městem. Výstavbě prvních domů by vždy měla předcházet realizace fungující sítě navazujících veřejných prostranství. Organizace území by měla vždy naznačit, kde vznikne v následujících etapách další zástavba a kde naopak zůstanou parky a krajina. Ještě před realizací kompletní sítě veřejných prostranství je možné tyto plochy naplňovat dočasným vybavením a programem, aby si je mohli noví obyvatelé postupně osvojovat jako součást svého obytného prostředí.

* SATRA, JK architekti, METROPROJEKT, SUDOP Praha, PUDIS, VHE a spol. a Rehwald landscape architects, 06/2019

** Dopravně-architektonická studie Libeňského soumostí, Petr Tej a kol., 03/2020

Schéma koncepce územní studie



01.2/ KONCEPCE VYBRANÝCH LOKALIT

01.2.1/ Transformační území v jádru Palmovky – tzv. Pentagon

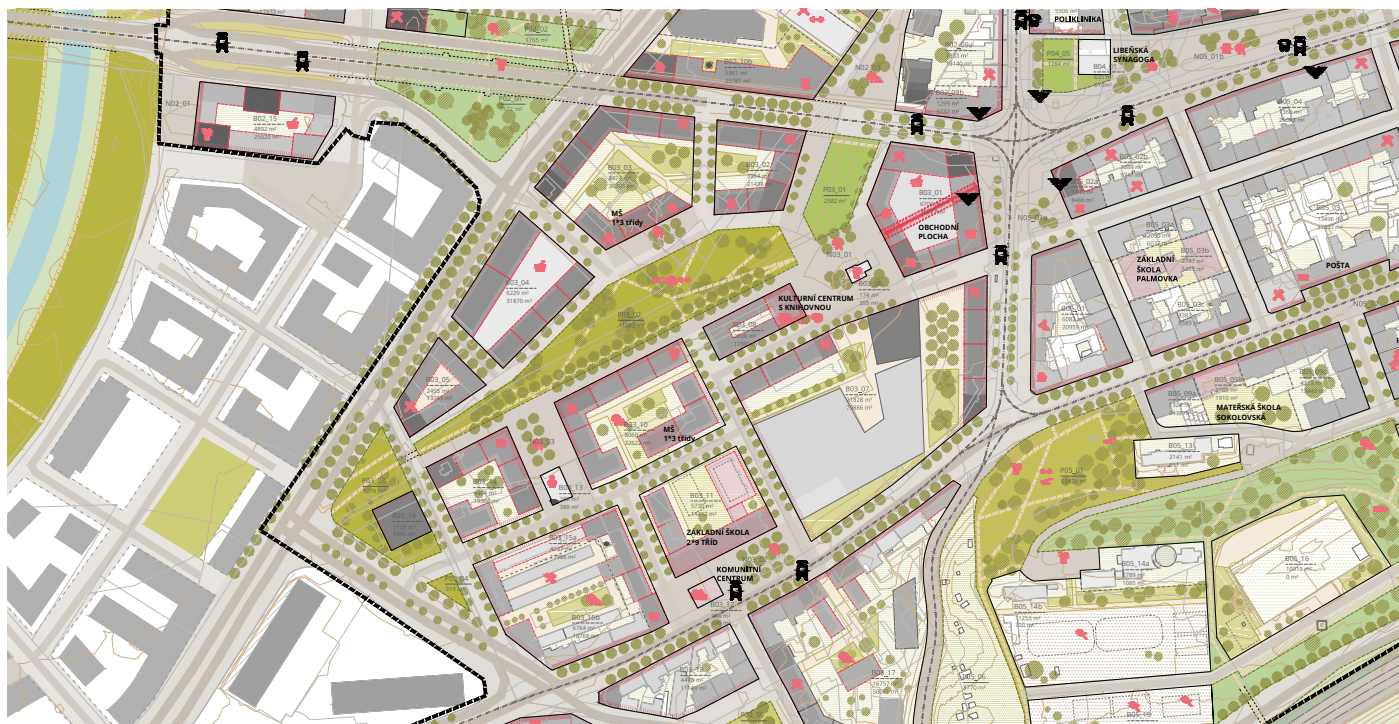
Jedním z míst, ve kterých se oblast Palmovky bude v následujících letech měnit nejvýrazněji, je transformační lokalita vymezená ulicemi Zenklova, Sokolovská, U Rustonky, Voctářova a Libeňským mostem – tzv. Pentagon. Její rozsah, pozice v centru celé čtvrti a v dobré dostupnosti kapacitní městské hromadné dopravy i blízkost budoucího Rohanského parku na břehu Vltavy dělají z tohoto brownfieldu místo s vysokým rozvojovým potenciálem v celopražském srovnání. Specifickou příležitostí zde zároveň hraje nadstandardní podíl pozemků ve veřejném vlastnictví, a tedy možnost města se zde ujmout aktivní role v procesu přestavby území.

Územní studie v tomto místě navazuje na Podkladovou studii ke změně územního plánu č.123/2019 od atelieru Aulík Fišer architekti, s.r.o., konkrétně na její část zabývající se širšími urbanistickými souvislostmi.

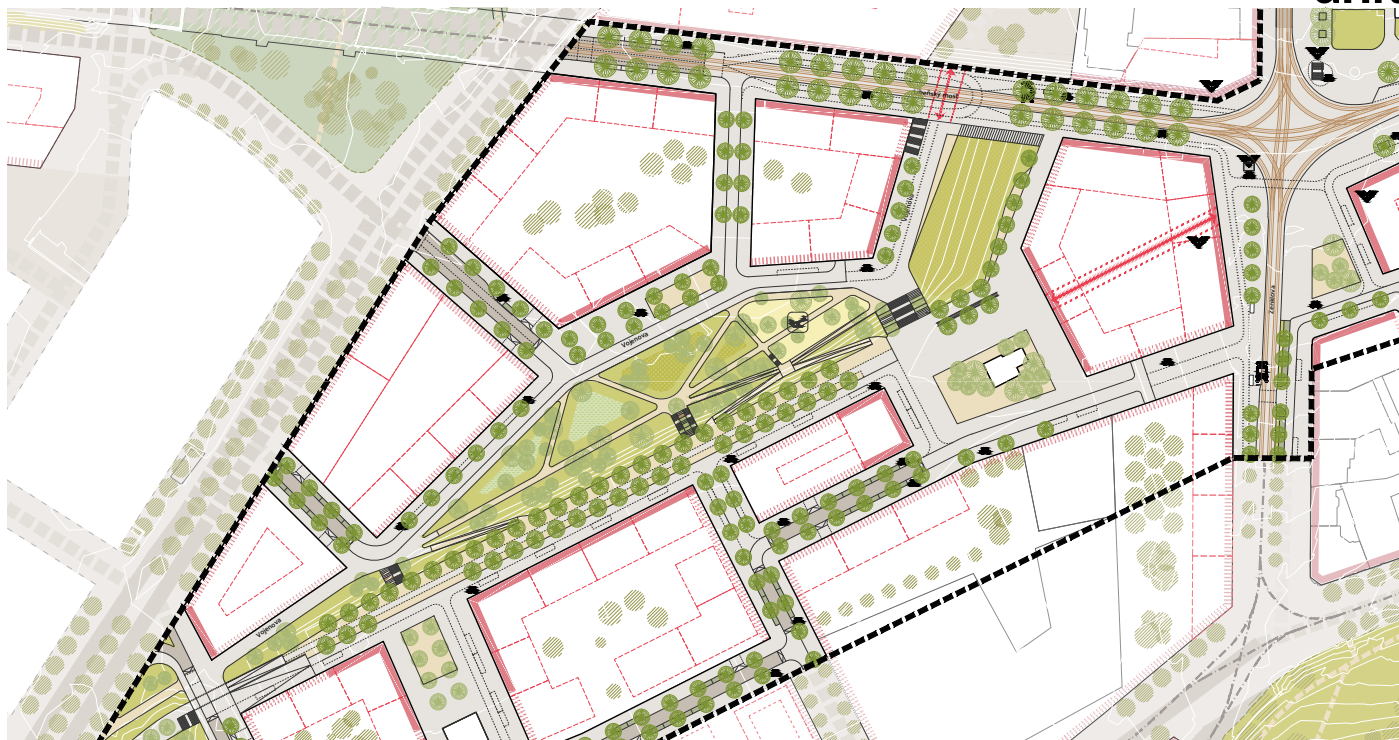
Je navržena obnova ulice Vojenovy s průchodem pod Libeňským mostem a pietní obnova prostoru bývalého židovského hřbitova. Navržená urbanistická struktura umožňuje v maximální možné míře zachovat zbývající historické objekty v území odkazující na drážní a průmyslovou minulost této části Libně a nalezení jejich nové náplně.

Lineární park a síť veřejných prostranství

Jádro lokality tvoří lineární park čtvrtého významu. Toto prostranství doplňuje na Palmovce jinak hůře dostupné parkové plochy většího měřítka, doposud zastoupené především Thomayerovými sady a Parkem pod Plynojemem. Zároveň tvoří důležité rekreační propojení z centra čtvrti a od hlavního Náměstí Bohumila Hrabala směrem k břehu Vltavy. Vzhledem k záměru revitalizace břehu do podoby celoměstsky významného Rohanského parku tak lineární park zapojuje jádro Palmovky do krajině-rekreačního systému navázaného na řeku. Jižní hrana parku vychází z polohy náspu původní železnice, řešení tak zachovává paměť místa



Výřez výkresu prostorového řešení (D) – „Pentagon“



Prověření řešení veřejného prostranství – „Pentagon“

a integruje tuto důležitou historickou stopu v území do nového řešení. Lineární park zároveň hraje roli prostoru, řešícího hospodaření s dešťovými vodami v území jejich retencí v travnatém poldru pod svahem.

Plocha parku je rozvinutá sérií navazujících veřejných prostranství. Nad svahem, v místě původního kolejiště v jižní hraně parku, probíhá promenáda tvořící integrální součást parku a živou páteř lokality, propojená pasáží s náměstím Bohumila Hrabala.

V severní části spodního patra parku prostor pokračuje zeleným svahem původního židovského hřbitova. Každý z těchto parkových prostorů má jiný charakter, lineární park je pobytovým místem s volnočasovými aktivitami, svah hřbitova je důstojným pietním prostorem, jejich provázání nicméně přispívá k posílení systému zelené infrastruktury.

K parkové ploše dále přiléhají tři zpevněné plochy náměstí, pod svahem je to místní prostor umožňující expanzi provozů aktivního parteru do veřejného prostranství, v horním patře jsou to pak dvě lokální náměstí. Východnější z nich vzniká ve vazbě na nádražní budovu původní stanice Praha-Libeň dolní nádraží a západní jako předprostor budovy historické elektrárny. V obou případech se počítá, umožní-li to technický stav objektů, s jejich konverzí pro funkci, která by přinesla území další atraktor, tedy s občanským vybavením s kulturní, komunitní nebo jinou volnoča-

sovou náplní nebo komerčním vybavením přinášejícím aktivitu do navazujícího veřejného prostranství, tedy např. kavárnou nebo restaurací. Obě náměstí jsou polyfunkčními prostory lemovanými aktivním parterem.

V jinak spíše stísněném profilu ulice Sokolovské v segmentu mezi ulicemi Zenklova a U Rustonky je navrženo rozšíření do lokálního náměstí v návaznosti na zachovaný historický objekt č. p. 264 (kancelářská budova bývalé plynárny) s nově navrženou tramvajovou zastávkou Švábky. Tato zastávka zajišťuje dobrou obsluhu MHD v jižní části lokality a obsluhuje i navazující území na jih od Sokolovské.

Struktura blokového města a charakter zástavby

Bloky jsou plošně relativně menší, svým měřítkem navazují na velikost okolních libeňských bloků. Charakter zástavby vychází z okolních území Libně a Karlína. Studie navrhuje středněpodlažní kompaktní zástavbu s akcenty nárožních dominant v urbanisticky exponovaných místech. Možnosti konkrétního vymezení stavebních bloků jsou v mnoha místech významně omezeny vedením páteřních sítí technické infrastruktury a objekty metra, i přesto jsou vymezeny tak, že tvoří logickou strukturu provázanou s okolními lokalitami a pevně definují navazující uliční prostranství. Bloky zároveň umožňují sekundární prostupnost vzhledem



Vizualizace – pohled na drážní promenádu

k vysoké centralitě území, a tedy i očekávaným vyšším intenzitám pohybu pěších ve směru k uzlům veřejné dopravy a k parku na břehu Vltavy.

Jedním z klíčových parametrů pro návrh struktury bylo s ohledem na principy rozvoje současného udržitelného urbánního prostředí, a konkrétněji na zákonitosti fungování kompaktního města a města krátkých vzdáleností, kritérium rezidenční hustoty. V případě lokality Pentagonu jde o klíčové transformační území ve vazbě na metro. V takovém místě je žádoucí dosáhnout poměrně vysokých hustot pohybujících se okolo 300 ob/ha tak, aby při dalším rozvoji a očekávanému nárůstu počtu obyvatel Prahy* nemuselo docházet k extenzivnímu rozvoji města do krajiny.

Pro charakter městské zástavby je důležitý i způsob členění jednotlivých objektů a proporce fasád. Typickým prvkem a regulativem „vnitřního“ prostoru této lokality je požadavek na segmentování fasád viz regulativ „Členění uliční fronty“ v kapitole [02.2/ Požadavky na zástavbu], přispívající k formování zástavby lidského měřítka. Tento regulativ je dále aplikován i směrem k ulici Sokolovská za účelem přizpůsobení měřítka nové zástavby stavbám tvořícím stávající uliční frontu v této ulici.

Flexibilita řešení a dlouhodobá udržitelnost procesu transformace území

Návrh umožňuje v dlouhodobém horizontu s ohledem na budoucnost nedostavěného objektu Centra Palmovka a míry jeho integrace do nové zástavby alternativní řešení bloku B03_07. Hlavní výkres je prezentován ve dvou etapách. První etapa, obsažená v hlavním výkresu, zachovává objekt v celém rozsahu v souladu s aktuálním záměrem v území. Druhá etapa, prezentovaná v samostatném výřezu umožňuje zachování věže tohoto objektu a doplnění bloku efektivnější polyfunkční středněpodlažní zástavbou.

Udržitelnosti procesu transformace významně napomůže aktivní práce s veřejnými prostranstvími, jejich založení již v prvních fázích projektu, v předstihu před samotnou výstavbou nových budov. Významné je doplnění postupných úprav lokality projekty dočasných intervencí a akcí, které umožní obyvatelům Libně, ale i dalším budoucím uživatelům území, vytvořit si k prostoru vztah. Pro pozitivní vývoj lokality bude důležité, aby byla s okolním světem provázána nejen v rovině fyzické, ale také v rovině mentální a společenské.

* viz Demografická prognóza počtu obyvatel (střední stav, k 1. 7.) Prahy do roku 2050 – dokument „IPR Praha, Sekce strategií a politik – Demografie, bydlení a veřejná vybavenost: Demografie Analýza a prognóza demografického vývoje Prahy ISBN 978-80-87931-37-0, 06/2015



Vizualizace – pohled z Libeňského mostu směrem k Nám. Bohumila Hrabala

01.2.2/ Okolí původního Libeňského přístavu a Libeňského mostu

Libeňský most, jeho předpolí a návaznosti

Ustoupení od tunelového řešení dopravní sítě na Palmovce umožňuje do velké míry dokončení okolí Libeňského mostu a jeho integraci do prostoru města ve formě plnohodnotného městského bulváru. Návrh předpokládá vznik uliční fronty po severní i jižní straně předpolí Libeňského mostu v úseku mezi ulicemi Voctářova a křížením na Palmovce.

Řešení samotného mostu respektuje Dopravně-architektonickou studii Libeňského soumostí (Petr Tej a kol., březen 2020), která navazuje na principy původního návrhu architekta Pavla Janáka. Návaznosti mostu byly se zpracovateli navazující dokumentace koordinovány. Celkový charakter mostu je jednotný, jeho vyznění, konkrétní profil a fungování se v průběhu mění podle prostoru, kterým prochází.

Dopravní koncepce Libeňského mostu je podrobněji popsána v oddíle „05.6.3.2. Ulice Libeňský most“ kapitoly [05/ Dopravní infrastruktura]. Jeho profil je pak rozkreslený v příloze [J/ Uliční profily významných ulic].

Vstup do řešeného území se shoduje se vstupem do silněji urbanizovaného prostředí po přírodní pomlce Vltavy a Rohanského parku. To je uvozeno veřejným prostranstvím utvářejícím „nábřeží“ nad Rohanským parkem a novým vodním kanálem. Jde o živé veřejné prostranství tvořící zpevněnější doplnění celoměstsky významného parku. Prostor je aktivován obchody a službami v parteru navazujících bloků, ale i kulturní náplní zástavby bloku B02_13, jejíž objekty mohou tvořit nedílnou součást tohoto prostoru a expandovat do něj svým programem i dočasnými akcemi a instalacemi. Prostor nábřeží je z východu vymezen pevnou hranou kompaktní zástavby karlínské Rohan city a dále bloky B02_15, B02_12 a B02_13 navazujícími svým charakterem na karlínskou část, doplňujícími harmonicky prostorovou kompozici v předpolí mostu jako bránu Libně.

Po krátkém úseku s tramvajovou zastávkou mezi bloky B02_15 a B02_12 se prostor opět otevírá. Následující segment prochází přírodě blízkým prostředím parku P02_01 a 02 s vodní plochou odkazující na původní rameno Vltavy. Otevírá se zde pohled na hranu zástavby v ulici Voctářova, druhou bránu Libně, v odstupu odpovídajícím jejímu měřítku. Od této hrany už je most bulvárem se zklidněnou automobilovou dopravou doprovázeným zástavbou s obchody a službami v parteru. Poslední pomlku tvoří prostup pod mostem

v ose původní ulice Vojenova a místo bývalého židovského hřbitova. Celý prostor je zakončen centrálním veřejným prostranstvím na Palmovce.

Libeňský ostrov

Vzhledem ke své specifické pozici na rozhraní mezi novým a starým, mezi dynamickým a poklidným, mezi volnočasovým břehem řeky a bloky obytného města, má blok B02_13 šanci stát se jedinečným prostředím, jak co se týká formy, tak co se týká náplně. Územní studie zde stanovuje požadavek na komunitně-kulturní zařízení viz výkres [C/ Výkres využití území]. Potenciálem zde může být na tuto funkci navázat plochy určené nájemnímu bydlení, sdíleným kancelářím, zkušebnám nebo ateliérům. Blok B02_13 a jeho okolí může být jedním z vhodných míst pro podporu rozvoje kreativního průmyslu v Praze a obohacení kulturní vrstvy Libně a místní komunity.

Co se týká charakteru zástavby, tento blok by měl být určitým převodníkem mezi velkorysým měřítkem nové zástavby a impozantního Libeňského mostu a drobným měřítkem zátoky Stará plavba. Klíčovými je zde i způsob zakončení fronty blokové zástavby s výškovými akcenty tvořící ve vyšším měřítku při pohledu od Holešovic „uliční frontu“ v předmostí Libeňského mostu.

Požadavkem v tomto místě je zachování ateliéru J. Laudy (kulturní památky, ÚSKP číslo rejstříku 41497/1-2140) v severní části superbloku (blok B02_14) a vytvoření veřejného prostranství v závěru ulice Smrčkova, do kterého může expandovat využití bloků. Dále je vhodné počítat s možností práce s břehem řeky v tomto místě (např. formou platformy nad úrovní protipovodňové zdi s výhledem na řeku). Žádoucí je také zachování hrázdného domu č. p. 1555 a jeho integrace do multifunkčního bloku.



Výřez výkresu prostorového řešení (D) - Libeňský přístav a Libeňský ostrov



Výřez výkresu prostorového řešení (D) – Na Košince a Kampus Radnice

01.2.3/ Lokalita na Košince a Kampus Radnice

Severozápadní část území na západ od Zenklovy na pláni nad údolím Rokytka a Vltavy je směrem k řece vymezena a částečně skryta za výraznou terénní hranou Thomayerových sadů a ze severu je od okolní zástavby oddělena koridorem železnice a v současnosti dopravně zatíženou ulicí Povltavská. Územní studie zde v souladu se zadáním prověřuje možnost transformace průmyslového areálu v ulici Na Košince a navrhuje řešení pro území s komplikovanou městskou strukturou v okolí budov úřadu MČ Praha 8 v ulici U Meteoru. Má-li se tato, z pohledu urbánní morfologie koncová, lokalita rozvinout jako udržitelné obytné území, musí zde být zajištěn pečlivě vyvážený funkční mix a dostatečné množství obyvatel. V současnosti se v této zóně veřejného vybavení, sdružující objekty veřejné správy, kostela, školy a sportoviště, projevuje absence bydlení, které by zajišťovalo dostatečnou sociální kontrolu nad územím ve večerních hodinách a mimo pracovní dny.

Ulice Na Košince je v návrhu protažena dále na západ a stává se páteří nové obytné lokality na místě původního průmyslového areálu. Středněpodlažní struktura

je formována tak, aby v hraně nad řekou nevznikla monolitická hradba, ale zároveň bylo udrženo členění na kompaktní bloky napomáhající čitelnosti urbánní struktury. Členění bloků respektuje maximum stávajících objektů a umožňuje tak jejich postupnou obměnu ale i konverzi a integraci do struktury nové zástavby. Umožňuje tak nové lokalitě prorůst do průmyslového brownfieldu a rozvinout tak specifický charakter místa.

Návrh uvažuje se zavedením autobusové linky obsluhující tuto lokalitu, umožňující ale i propojení Libně k Nemocnici Na Bulovce, nebo až k dalšímu potenciálně rozvíjenému území Prahy 8 – do lokality Pelc-Tyrolka. Zastávka autobusu je navržena na náměstí tvořícím centrum lokality Na Košince.

Směrem k Thomayerovým sadům dochází v místě vrcholu kopce k nahrazení pásu stávajících zahrádek rozšířením veřejného parku a doplněním vyhlídky. Lokalita se tak stává lépe provázanou do systému veřejných prostranství a její hranu tvoří série drobných místních plácků – „vstupů do parku“. Do jednoho z plácků vyústí předpokládaná lávka spojující ostroh Košinky s Maninskou kosou, která v celoměstských koncepcích a územně-plánovací dokumentaci čeká na transformaci na celoměstsky významné rekreační území. Významnou změnu očekává i ulice Povltavská v souvislosti s výstavbou Městského okruhu.

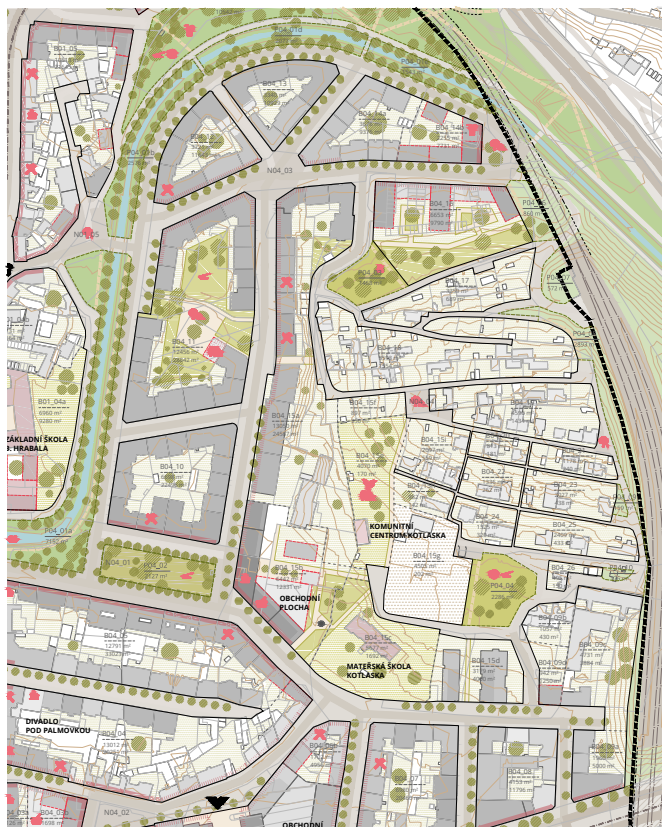
Ta umožní zklidnění této komunikace do podoby pěší a cyklistické promenády. Toto území a lávka tak budou důležitým spojením rekreační kostry území – linií Povltavské, stezky na nábřeží a podél Rokytky a územím na břehu Vltavy. Další „zelenou vazbou“ lokálnějšího významu pak je propojení v opačném směru – mezi Thomayerovými sady na jihu přes parkovou zahradu Grabovy vily ulicí s velkorysým zeleným pásem až k parku Pod Korábem a zahrádkové osadě na sever od řešeného území.

Územní studie v návrhu kapacit a využití území cílí na počet obyvatel zajišťující sociální udržitelnost lokality, realistickou ekonomickou udržitelnost komerční vybavenosti a hospodárnost obsluhy, infrastruktury a občanského vybavení. Západní část tak tvoří převážně obytná lokalita kompaktních bloků nad řekou, ve východní části je požadované občanské vybavení integrováno do polyfunkčních městských bloků, doplňujících další nové obyvatele a pracovní příležitosti v místě. Ve východní části oddělené Grabovou vilou s rozsáhlou zahradou se v současnosti nachází několik objektů radnice Prahy 8. Toto území není z různých důvodů zcela efektivně využito, územní studie zde tedy přináší návod na postupnou transformaci směrem k hospodárnějšímu nakládání s územím. Klíčem je racionalizace ulic a pevnější vymezení doposud nerozvinutých uličních prostranství a doplnění potřebných pěších prostupů. V polyfunkční zástavbě bloků B01_08 a B01_10 při ulici Zenklova se předpokládá integrace prostorů radnice. Může tak vzniknout klastr veřejných budov navázaný na Zenklovu ulici, který je ale přirozeně integrován do městské zástavby.

01.2.4/ Bývalá nouzová kolonie Na Kotlasce

Kopec, kterému v severní části řešeného území uhýbá tok Rokytky, je dalším z jedinečných a nečekaných prostorů Libně, místem bývalé nouzové kolonie Na Kotlasce. Takzvané nouzové kolonie jsou pozůstatky československých meziválečných/prvorepublikových slumů, ve kterých není plně vyvinut systém běžných komunikací. Tyto kolonie, obdobně jako zahrádkářské osady, vznikaly na těžko zastavitelných, často svažitých lokalitách města a jsou také charakteristické pro svou rozsáhlou plochu zahrad a sadů. Původní nouzová kolonie Na Kotlasce je lokalita, která si kvůli svému neoficiálnímu statutu a ztížené přístupnosti uchovála svůj specifický ráz. Je tak vnitřním světem uvnitř „superbloku“ lemovaného ulicemi Kotlaska, U Libeňského pivovaru a Pivovarnická, jejichž běžná zástavba tvoří uliční frontu lokality navenek, za rohem a uvnitř je ale k nalezení labyrint drobných pozemků, zahrad a plácků. Lokalita nabízí v dnešní době formu trvalého alternativního bydlení drobného měřítka a možnost trávení volného času ve městě.

Územní studie se snaží k tomuto prostoru přistupovat citlivě a chránit jeho charakter, měřítko uliček, bloků i samotné zástavby. Stanovuje pro něj specifické regulativy chránící území před nepřiměřenou zástavbou a také působivé průhledy ze svahu dolů viz kapitola [02.2 Požadavky na zástavbu – Charakter zástavby]. Pro podporu specifické funkční kombinace je pak nastaven regulativ rezidenčně-rekreačního využití v kapitole [03.1/ Požadavky na využití území]. Návrh zde vymezuje existující plácky a parčíky a doplňuje pěší prostup podél komunitního centra Kotlaska, která je propojuje a umožňuje o něco lepší prostupnost území. V rámci předpokládané přestavby východní hrany náměstí Dr. Václava Holého je doplněn požadavek na prostup dovnitř lokality.



Výřez výkresu prostorového řešení (D) - Na Kotlasce

01.2.5/ Původní zástavba a historické fragmenty

Územní studie neřeší pouze rozvojové a přestavbové plochy, vstupuje do území z velké části již rozvinutého, s bohatou historií. V těchto místech je snahou postupovat co možná nejcitlivěji a chránit a posilovat stávající hodnoty. Studie zavádí regulativy podporující ochranu historických stop v území, a to nejen památkově chráněných objektů. U blokové struktury v jihovýchodní a centrální části řešeného území jsou nastavena jasnější pravidla pro dostavby proluk tak, aby bylo zajištěno logické doplnění struktury v souladu s lokálním charakterem a významem místa.

Vzhledem k tomu, že je zástavba z větší části stabilizovaná, soustředí se zde studie především na kvalitativní rozvoj veřejných prostranství. Jádrem tohoto souboru lokalit tvoří křížení ulic Zenklova a Na Žertvách. Tento soubor prostranství vytváří zároveň celoměstsky významné centrum, při jeho úpravách by ale měla být držena v patrnosti a podpořena i jeho lokální role, více viz kapitola [02.3/ Požadavky na veřejná prostranství – Charakter hlavních veřejných prostranství].

Sekundárně je toto centrum doplněno Elsnicovým náměstím na severu a ulicí Sokolovskou na jihu. Oba tyto prostory v současnosti trpí přetížením dopravou, u obou nicméně počítá studie s dopravním zklidněním a kvalitativním posunem směrem k posílení jejich pobytového významu. Elsnicovo náměstí by mělo lépe využít potenciálu, který mu poskytuje vodní prvek Rokytky, Sokolovská se po dopravním zklidnění a úpravách profilu může stát příjemným bulvárem integrujícím pobytový prostor v místech svých četných rozšíření. Hlavním rekreačním zázemím je Palmovecký kopec v jižní části a oblast okolo Rokytky na severu, oba tyto prostory předpokládají úpravy k jejich lepšímu rekreačnímu zpřístupnění více viz kapitola [02.3/ Požadavky na veřejná prostranství – Charakter hlavních veřejných prostranství]. Nad rámec těchto významných prostorů jsou v zástavbě identifikovány drobné lokální plácky. Důležitá pro celkovou kvalitu obytného prostředí je zde ale i práce s běžnými uličními profily a jejich úprava směrem ke zvýšení standardu ulic, doplnění stromořadí a dopravní racionalizaci území.

Specifickým fenoménem oblasti je série veřejných prostranství Na Hrázi, Světova, Koželužská a jejich bezprostřední okolí, nesoucí množství stop historické Libně. Fragmenty zástavby drobného měřítka zde kontrastují se současnou zástavbou v jejich těsné blízkosti. Územní studie v těchto místech chrání původní objekty a nepopírá urbanistické anomálie vycházející z vrstvení různých více či méně citlivých stavebních zásahů, které jsou pro tuto část Libně typické. Úpravy v těchto místech by měly směřovat k dopravnímu zklidnění ulic, zlepšení pěší prostupnosti včetně bezbariérové a zmírnění roztříštění prostoru, patrně především v ulici Koželužská. Toto území je vhodné řešit jako celek i s navazujícími pěšími prostupy (Světova – Kotlaska) a rozvíjet specifický charakter těchto míst.



Struktura území

02.1/ ČLENĚNÍ ÚZEMÍ

Uliční čára, 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
- - - - - uliční čára vymezující nestavební blok

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.

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 podmnožinou 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, kterým se stanovují obecné požadavky na využívání území a technické požadavky stavby v hlavním městě Praze (pražské stavební předpisy) ve znění nařízení č. 14/2018 Sb. HMP

Prvky struktury území:

Identifikace stavebního bloku

podrobnější parametry jednotlivých bloků viz následující kapitola [02.2/ Požadavky na zástavbu] a tabulka v příloze [P1/ Bilanční tabulka]; 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 příloze [P1/ Bilanční tabulka].

Identifikace náměstí

podrobnější parametry jednotlivých typů prostranství viz kapitola [02.3/ Požadavky na veřejná prostranství] a ilustrace možného řešení vybraných míst viz výkres [I/ Detail veřejných prostranství].

Identifikace typu uličního profilu

podrobnější parametry jednotlivých typů profilů viz příloha [P2/ Katalog uličních profilů].

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 stávající a nově navrhované transformační plochy doporučuje územní studie v souladu s metodikou platného územního plánu upravit 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/ Veřejný zájem]. Hodnoty KPP pro jednotlivé plochy jsou zároveň zobrazeny v samostatném schématu textové části územní studie jako jeden z regulativů zástavby (viz dále část Kapacita).

Struktura zástavby, vztah zástavby a uličních prostranství

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 výkresu 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 6 metrů. Jednotlivé budovy mohou ustoupit až o 6 metrů, 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 0 – 6 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 6 metrů (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 výkresu jsou tyto úseky označeny následovně:

- ■ ■ – **stavební čára otevřená**
s možností ustoupení až o 6 m
- ■ ■ – **stavební čára uzavřená nebo otevřená**
s možností ustoupení až o 6 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 [§ 24 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.

Historická stopa v území

U vyznačených objektů* je cílem jejich zachování a citlivá konverze při zachování co nejvyšší míry původního charakteru objektů (měřítko, proporce, strukturování a materialita objektu). Výjimku tvoří objekty, u nichž se prokáže špatný technický stav neumožňující jejich zachování, typologická nekompatibilita s novým využitím nebo prostorový konflikt s nezbytnou dopravní nebo technickou infrastrukturou.

● Zelené střechy / (ve výkresu E)

V označených blocích musí být u nově umísťovaných budov ploché střechy o ploše větší než 20m² vybaveny vegetačním souvrstvím o tloušťce nejméně 8 cm; tímto není dotčeno jiné vhodné a účelné využití střechy (pobytové terasy, technická zařízení, solární panely apod.)**.

* uplatňuje se u objektů, které jsou cennými doklady historického vývoje Libně, jejichž integrace do nové zástavby může napomoci zachování svébytného charakteru lokalit, ale zároveň se na ně nevztahuje jiná forma objektové památkové ochrany (nejdou např. kulturní památkou).

** cílem je snížení efektu městského tepelného ostrova a opatření k boji s klimatickou změnou. Mezi klíčové parametry patří zpomalení odto-ku vody, zlepšení mikroklimatu, zvýšení biodiverzity a snížení energetické spotřeby. ÚS doporučuje realizaci extenzivních vegetačních střech, případně biosolárních střech, přípouští však i jiná klimaticky neutrální řešení.

----- Členění uliční fronty

Na místech označených v hlavním výkresu bude uliční fronta zřetelně členěna nejvýše po 30 m (formou samostatných objektů nebo charakterově odlišenými částmi fasády jednoho objektu). Výjimku tvoří místa doplnění posledního segmentu uliční fronty do bloku pro potřeby zarovnání s navazující stavební čarou, kde může sekce tvořit až 36 m. Tento regulativ se nevztahuje na objekty občanského vybavení.

● Specifická podoba nároží

V místech, která jsou ve výkresu označena jako specifická nároží, je možné do vzdálenosti 6 m od rohu bloku ustoupit od uzavřené stavební čáry dovnitř bloku. Regulativ umožňuje jiné architektonické ztvárnění nároží (zaoblené, zkosené apod.).

Minimální rozsah loubí

V označených místech musí být v úrovni parteru vytvořeno podloubí podél uliční čáry v minimálně rozsahu vyznačeném ve výkresu [B/ Hlavní výkres].

Možnost propojení stavebních bloků v podzemí

Stavební bloky vyznačené ve výkresu [B/ Hlavní výkres] smí mít navzájem propojené podzemní části i pod mezilehlými uličními prostranstvími pro vytvoření společných garážových celků. Tento regulativ umožňuje efektivní řešení parkování při zachování potřebné prostupnosti území. Je aplikován v místech, kde je zakládání staveb a využitelnost podzemních podlaží omezena souběhem s trasami dopravní nebo technické infrastruktury v podzemí.

Charakter zástavby



Specifický charakter zástavby nouzové kolonie Na Kotlasce

Pro ochranu charakteru rezidenčně rekreační oblasti Kotlaska je stanoven doplňkový prostorový regulativ pro bloky a části bloků označené v hlavním výkresu jako „specifický charakter zástavby nouzové kolonie Na Kotlasce“: Maximální zastavěná plocha nadzemní části hlavní stavby je 120 m². Hmoty zástavby by měly být koncipovány s ohledem na cenné průhledy na město z ulic.

Výšková regulace

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

Ve výkresu jsou jednotlivé bloky, nebo jejich části, zařazeny do výškové hladiny, která definuje maximální a minimální regulovanou výšku budovy. Výšková regulace určuje maximální výšku po hlavní římsu nad jejíž rámec lze stavět dle pravidel uvedených v [§ 27 odst. 2 písm. a – c PSP].

Nad rámec základní regulace dle příslušných výškových hladin PSP územní studie stanovuje podrobnější regulaci podlažnosti pro výškovou hladinu VII*, pro kterou zároveň platí maximální regulovaná výška 30m.

Výškové dominanty

Maximální regulovanou výšku budovy lze přesáhnout pouze v místech v hlavním výkresu označených jako výšková dominanta, a to maximálně do výšky stanovené pro konkrétní dominantu v hlavním výkresu [B/ Hlavní výkres]. Maximální HPP jednoho podlaží dominanty je 480m², není-li ve výkresu [B/ Hlavní výkres] stanoveno jinak.

Kapacita

Celkový objem zástavby na jednotlivých transformačních plochách je stanoven koeficientem podlažních ploch vztažených k jednotlivým plochám. Hodnoty KPP byly stanoveny na základě prověření stávajících hodnot platného ÚP vzhledem k potenciálu území. V případě nevyhovujícího koeficientu byla jeho hodnota upravena. Návrhové hodnoty KPP jsou znázorněny na schématu na následující straně. Vzhledem k tomu, že v některých plochách bude třeba navržené hodnoty promítnout do územního plánu formou změny, není možné v těchto případech maximální kapacitu dle KPP realizovat před schválením příslušné změny ÚP.


Distribuce celkového objemu mezi jednotlivé stavební bloky musí odpovídat prostorovým parametrům stanoveným územní studií (výškové hladiny, stavební čáry atd.). V návrhu území bylo v navrhovaných transformačních a rozvojových plochách v modelu ověřeno adekvátní nastavení těchto regulativů pro možnost umístění předpokládaného objemu zástavby včetně prověření koeficientu zeleně (viz tabulka níže). Specifikum v tomto ohledu tvoří blok B03_07, kde Územní studie umožňuje v rámci prostorových regulativů vyšší kapacitu, než vyplývá z modelu a ilustrace možné zástavby. Ta aktuálně předpokládá v souladu se záměrem v území zachování rozestavěného objektu „Centrum Palmovka“. Toto navýšení promítnuté taktéž do návrhu změny platného ÚP vyznačené v rámci změny Z.02 ve výkresu [M/ Schéma změn územního plánu] odpovídá potřebě zachování rezervy pro případnou transformaci bloku v dlouhodobém horizontu dle alternativního řešení viz [B/ Hlavní výkres].


SCHEMA KPP

KPP DLE KÓDŮ MÍRY VYUŽITÍ ÚZEMÍ
ROZVOJOVÝCH ÚZEMÍ

— hranice řešeného území

— uliční čára stavebních bloků

 hodnoty KPP navrhované územní studií

 hodnoty KPP dle stávajícího územního plánu



Tabulka prověření koeficientu podlažních ploch (KPP) a koeficientu zeleně (KZ)

pořadí	plocha s rozdílným způsobem využití	bloky vymezené v ploše s rozdílným způsobem využití	započitatelná plocha záměru *	Koeficient podlažních ploch (KPP)	HPP záměru **	plocha zastavěná nadzemními podlažními ***	odvození koeficientu zeleně (KZ)			požadovaný podíl započitatelných ploch zeleně (KZ)	50% KZ
							Ø počet NP	počet NP	hodnota KZ		
			m ²		m ²	m ²	(HPP/ZP)	dle metodické přílohy	m ²	m ²	
1	SV-H	B01_06	7162	2,20	15756	3013	5,23	5NP	0,30	2149	1074
2	SV-F	B01_07	4963	1,40	6948	1272	5,46	6NP	0,45	2233	1117
3	SV-G	B01_08, B01_09	25326	1,80	45587	8483	5,37	5NP	0,35	8864	4432
4	OV-H	B01_13, B01_14, B01_15, B01_16, B01_17	48598	2,20	106916	18581	5,75	6NP	0,35	17009	8505
5	SV-H	B02_05b	8093	2,20	17805	3014	5,91	6NP	0,35	2833	1416
6	SV-K	B02_06	6103	3,20	19530	3149	6,20	6NP	0,20	1221	610
7	SMJ-S	B02_09b	1320	5,10	6732	1082	6,22	6NP	0,00	0	0
8	SMJ-K	B02_10	19773	3,20	63274	10083	6,28	6NP	0,20	3955	1977
9	SV-S	B02_11, B02_12	3555	5,50	19553	2392	8,17	8NP	0,00	0	0
10	SV-G	B02_13	11399	1,80	20518	4955	4,14	do 4NP	0,25	2850	1425
11	SV-S	B02_15	5560	4,70	26132	3691	7,08	7NP	0,10	556	278
12	SMJ-S	B03_01	8566	4,20	35977	6700	5,37	5NP	0,00	0	0
13	SV-S	B03_02, B03_03, B03_04, B03_05	32187	3,20	102998	15419	6,68	7NP	0,10	3219	1609
14	SV-S	B03_07 část	10937	4,00	43748	6254	7,00	7NP	0,00	0	0
15	SV-I	B03_07 část, B03_08, B03_10, B03_13, B03_14	37999	2,60	98797	14250	6,93	7NP	0,30	11400	5700
16	SV-F	B03_11, B03_12	10731	1,40	15023	3690	4,07	4NP	0,40	4292	2146
17	SV-H	B03_15	13070	2,20	28754	6069	4,74	5NP	0,30	3921	1961
18	SV-H	B03_19	6380	2,20	14036	2544	5,52	6NP	0,35	2233	1117
19	SV-I	B04_06a, část B04_06b	18076	2,60	46998	8630	5,45	6NP	0,30	5423	2711
20	SV-F	B04_14b	5522	1,40	7731	2513	3,08	3NP	0,25	1381	690
21	OB-F	B04_16	6378	1,40	8929	2075	4,30	4NP	0,40	2551	1276
22	SV-S	B05_01	1246	6,80	8473	1246	6,80	7NP	0,00	0	0

* výměra plochy s rozdílným způsobem využití

** výpočet hrubých podlažních ploch dle ÚP (výměra plochy s rozdílným způsobem využití x KPP)

*** zastavěná plocha přejatá z výpočtového modelu

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 příloze [P2/ Katalog uličních profilů].

Charakter pobytových veřejných prostranství (ulice, náměstí, plácky)

Pro stanovení základních požadavků na náměstí a další výrazně pobytové části veřejných prostranství stanovuje územní studie následující základní typy využití a charakteru, pro které jsou stanoveny základní požadavky na náplň a standard provedení architektonického a dopravního řešení. Vybraná série prostranství je dále schematicky rozkreslena ve výkresu [I/ Detail veřejných prostranství].

Celoměstsky významné náměstí:

Hlavní náměstí – živé, intenzivně využívané, s aktivním parterem. Reprezentativní, je centrem a důležitým prvkem identity čtvrti. 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 veřejného vybavení, obchodů a služeb je způsobem využití aktivní.

požadavky na tento typ prostranství:

Celoměstsky významné prostranství vyžaduje kultivované prostorové a materiálové řešení odpovídající formálnímu charakteru, tedy vysokou kvalitu architektonického řešení a prvků, materiálů a provedení detailů. Organizace prostoru by měla být uzpůsobena pohybu



Riverside, London

většího množství lidí, v některých případech s prioritou a velkorysími plochami pro pěší pohyb. Důležitá je podpora aktivního parteru a aktivního rozhraní zástavby a veřejného prostoru (obchody, služby, zahrádky kaváren a restaurací).

Plochy jsou multifunkční, prostranství by mělo být 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 by měla být v tomto prostranství tvořena primárně stromy větvenými v dostatečné podchozí výšce, minimální výška nasazení koruny by tedy měla odpovídat 3 m, pokud není uvedeno jinak. Pod korunami stromů se tak bude vytvářet příjemné mikroklima a stín zlepšující pohyb po městě zejména v letních měsících. Jelikož se v tomto prostoru nepohybují jen místní obyvatelé, ale i další návštěvníci území, prostor by měl být přehledný a intuitivně průchozí bez potřeby sekundární navigace.

Čtvrťová a lokální náměstí:

Méně formální prostranství, zároveň ale důležité a živé plochy zpravidla na významných křižkách nebo v těžištích lokalit. Tato prostranství jsou nositeli identity lokality a místa, jsou to plochy společenské a pobytové.

tové, určené k setkávání a trávení volného času. Jsou živými prostranstvími s aktivním využitím doplněné též aktivním parterem v navazující zástavbě. Mohou být také důležitými předprostory staveb veřejného vybavení, škol, kulturních nebo církevních staveb apod.



Quartier Euratechnologie, Lille

požadavky na tento typ prostranství:

Tato prostranství obvykle kombinují různé charaktery a různá využití, zpevněné a nezpevněné plochy, nezřídka „měkčí“ formy zpevněných ploch. Umožňují netradiční řešení kombinující různé prvky, důraz by měl být kladen na kreativní řešení míst. Konkrétní řešení a design parteru by měl korespondovat především s charakterem zástavby a měl by být jedinečný pro dané prostranství. V případě předprostorů veřejného vybavení by na konkrétní navazující funkci měla adekvátně reagovat i náplň a podoba prostranství. 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 kavárny a restaurací).

Místní náměstí:

Místní náměstíčka se silnou lokální identitou, zpravidla v těžištích lokalit. Mohou mít aktivní využití s několika herními prvky nebo mohou být klidovým prostranstvím, např. místem pro posezení seniorů pod korunami několika stromů. Výhodou je, navazuje-li na ně aktivní parter, ve kterém jsou umístěny kavárny či restaurace nebo komunitní zázemí lokality.



Schéma koncepce územní studie

požadavky na tento typ prostranství:

Méně formální charakter prostranství s „měkčími“ formami zpevněných ploch. Jejich řešení by mělo být spíše jednoduché a mělo by se vyhýbat příliš formálním, reprezentativním (okrasným) kompozicím a prvkům. Je vhodné tato prostranství doplnit o možnosti posezení a prvky aktivního trávení volného času (dětská a seniorská hřiště, sportovní prvky, plochy pro společenské aktivity). Sousedská komunita k nim může mít silný vztah a je proto vhodné větší zapojení okolních rezidentů do formulování zadání pro úpravy prostorů.



Hirschgarten, Erfurt

Ulice s vyšším pobytovým významem:

Ulice tohoto typu tvoří páteční pobytové prostory nebo liniová centra lokalit a čtvrtí, mají formu hlavních tříd, nákupních ulic a pěších zón.

požadavky na tento typ prostranství:

Uliční profily těchto prostranství by měly mít velkorysé chodníky a stromořadí, pokud to šířka prostoru ulice umožňuje, ve vhodných místech by měly obsahovat místa pro zastavení pěších vybavená potřebným mobiliářem a měly by tak do jisté míry integrovat funkci drobných místních pláček.



Mariahilfer Strasse, Wien



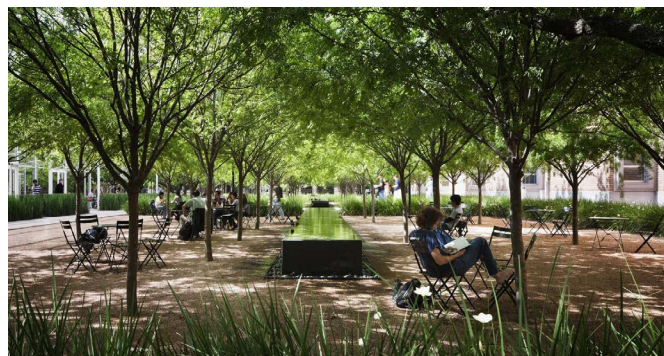
Seestadt Aspern, Wien

Pobytové prostranství ve vazbě na plochu zeleně – vstup do parku:

Drobné, méně formální pláčky doplňující plochy parků a krajiny o intenzivnější pobytová místa. Často fungují jako zpevněné „vstupní“ části parku tvořící prostor pro specifickou náplň. V parcích s větší spádovostí nebo navázaných na významné rekreační stezky jsou to místa, do kterých je vhodné soustředit drobné vybavení např. ve formě kiosků s občerstvením. V místech procházejících transformací jsou to vhodná místa iniciace proměn území.

požadavky na tento typ prostranství:

Bývají neformální, obvykle se jedná o prostory malého měřítka s „měkčími“ formami zpevněných ploch. Měly by obsahovat možnosti posezení a prvky aktivního trávení volného času (dětská a seniorská hřiště, sportovní prvky, plochy pro společenské aktivity). Charakterem a náplní by měly odpovídat parku nebo krajinné ploše, na kterou jsou vázány.



Zahrada Brochstein Pavilonu, Houston

Poznámka: plochy veřejných prostranství v rámci stavebních bloků

Hranice vnitroblokových veřejných prostranství vyznačené plochami odpovídajícího charakteru v grafické části [B/ Hlavní výkres] za uliční čarou v rámci stavebních bloků jsou pouze ilustrační a je vhodné je koordinovat s návrhem navazujících budov.

Veřejná prostranství v bloku

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

Významné veřejné prostranství uvnitř stavebního bloku

Části stavebních bloků, označené jako významné veřejné prostranství uvnitř stavebního bloku, přiléhají k vymezeným náměstím nebo jiným významným veřejným prostranstvím a měly by na ně svým konkrétním architektonickým ztvárněním plynule navazovat. Vymezený rozsah grafické značky je pouze ilustrativní, předpokládá se možné zastavění i těchto částí bloků, v souladu se studií definovanými regulativy [02.2 Požadavky na zástavbu a B/ Hlavní výkres]. Tento regulativ se uplatňuje v místech, kde je vhodné umožnit podrobněji pracovat s propojením zástavby a veřejného prostranství z důvodu atypického prostorového kontextu nebo specifické funkce zástavby.

Veřejně přístupné vnitroblokové prostranství – vymezení

Přístupné vnitrobloky, předprostory, prostupy s vymezením jejich minimálního rozsahu.



Residence Natura Parc, Lille

Veřejně přístupné vnitroblokové prostranství – požadavek

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



Sluseholmen, København

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

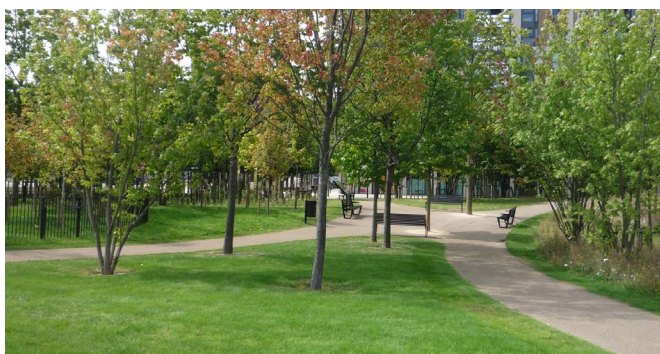
Ve výkresu jsou označeny ve dvou formách dle míry jejich závaznosti:

- ■ – požadovaný veřejný prostup napříč stavebním blokem s naznačením přibližného trasování
- ■ ■ – doporučený veřejný prostup napříč stavebním blokem s naznačením přibližného trasování

Součástí regulace jsou i vymezené prostupy skrz nestavební bloky včetně parků. Přestože jde o veřejně přístupné plochy, je důležité ve vybraných místech 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 v důležitých koridorech pěšího pohybu. Slouží pro běžnou obsluhu území i pro rekreaci. Preferována jsou přirozeně bezbariérová inkluzivní řešení, pokud možno plynulé trasování bez schodů a prudkých ramp. Dle kontextu může být vhodné je doplnit mobiliářem (lavičky, veřejné osvětlení).



East Village, London



Boulevard Francois 1er, Le Havre

Prvky veřejné zeleně

■ ■ ■ Koridor pro stromořadí určený

Významná stromořadí doprovázející lineární propojení kompozičně či funkčně důležitých pěších tahů, dopravních tras nebo ploch parkování. Na základě počtu a umístění linie stromořadí v kontextu ulice jsou ve studii rozdělené na stromořadí jednostranná, oboustranná, víceřadá a stromořadí ve středovém pásu. Koridory pro stromořadí by měly být pojednány jako částečně zpevněné nebo ryze vegetační pásy (travních či travobylinných společenstev) s kontinuální liniovou výsadbou stromů, které jsou větvené v dostatečné podchozí a podjezdové výšce. Konkrétní rozmístění, počet a druhová skladba bude určena v podrobnější projektové dokumentaci.

Pro nově navržená stromořadí budou použity odolné dlouhověké druhy tolerující sucho a částečný stres způsobený zatláčením kořenových zón. Pro širší profily jsou doporučeny taxony Tilia, Gleditsia, Styphnolobium (Sophora), Platanus, Robinia, Celtis, pro užší profily druhy Sorbus, Acer, Prunus, Ginkgo. Nová stromořadí jsou kvůli světelným podmínkám primárně zakládána na jižní straně fasád. Pokud je stromořadí ve studii umístěno u severní fasády, je pak tvořeno taxony s řidší korunou (Ginkgo, Robinia), aby bylo kompenzováno hrozící zastínění oken. Obecně je nutné pro stromy vytvořit co nejlepší podmínky z hlediska prokořenitelného prostoru, tzn. upřednostnit liniové prokořenitelné systémy a substráty s vysokou příměsí kameniva. Zároveň je nutné provést ochranu stromů před zhutněním, před posypovou solí a také zajistit dostatečný přísun vody a její odvod ve srážkových extrémech.

Skupina stromů

Plovoucí značka ukládající povinnost vysadit do příslušného uličního prostranství solitérní strom nebo skupinu stromů, přičemž rozmístění, počet a druhovou skladbu určí podrobnější projektová dokumentace. Pro všechny vysazované stromy v uličním prostranství platí, že výška nasazení koruny je minimálně 3 m, pokud není uvedeno jinak.

Druhová skladba i biotechnologie výsadby je obdobná jako u určeného koridoru stromořadí. U skupiny stromů bude však třeba dodržovat větší proporční pestrost (např. platan + hlohy). Stromům ve skupinách je také nutné vytvořit provzdušněný kořenový prostor, také je lze v pěších či smíšených zónách vysazovat do mlatových ploch, do nichž bude svedena a retenována dešťová voda.



Homgasse, Erfurt

Tramvajový pás s vegetačním krytem

Na ploše tramvajové trati označené ve výkresu [E/ Výkres zelenomodré infrastruktury], na štěrkových substrátech bude založen rozchodníkový vegetační pás. Vegetační povrch ze sukulentů, nejčastěji rozchodníků rodu *Sedum*, snižuje náklady na údržbu životního cyklu tratě, jelikož oproti travinným a travo-bylinným pásům nevyžaduje tak vysokou dotaci na vodu a sestrhávání. Tramvajové vegetační pásy s rozchodníky založené na vhodném štěrkovém podložím mají vysoký potenciál na zadržování srážkové vody, zlepšování klimatu města a zároveň snižování hlukové zátěže z tramvajové dopravy.

Charakter nestavebních bloků

Pobytová parková plocha čtvrtového a lokálního významu

Součástí sídla jsou městské parky, parkově upravené plochy, parková náměstí a další veřejná prostranství jasně vymezená urbanistickými prostředky o velikosti jednoho či více nestavebních bloků. Jedná se o intenzivně každodenně využívaná veřejná prostranství s dominantním zastoupením vegetačních ploch s různou intenzitní třídou údržby rámovaná okolní výstavbou, komunikacemi či vodním tokem. Veřejné plochy tohoto charakteru plní zejména funkce ekosystému města, pobytového prostranství a zelené oázy k relaxaci. V rámci města by měly parkové plochy fungovat jako klíčové uzlové prvky systému zelené infrastruktury města. Parkové plochy jsou často doplněny dětskými hřišti a venkovními sportovišti, které zvyšují atraktivitu využití území. Pro stromové patro je důležité, aby bylo tvořeno stromy, které snášejí sucho a jsou schopny plnit ekosystémové služby. Důležité je především stromům a skupinám stromů vytvořit vhodné podmínky s dostatečnou vláhou a prokořenitelným prostorem. Druhy by měly především tvořit velké dlouhověkové listnaté stromy (*Celtis*, *Quercus*, *Styphnolobium*, *Robinia*, *Tilia*, *Koelreuteria*, *Gleditsia*). Zároveň bude podpořena diferenciací lučních a rekreačních travnatých porostů a tím i posílen výskyt dvouděložných kvetoucích druhů bylin. Pro Palmovku jsou zásadními parkovými plochami tohoto typu Thomayerovy sady a nový Lineární park. Lokální význam s o něco menší spádovostí, ale obdobnými požadavky, pak má Park pod Plynojemem.



Jubilee Gardens, London

Pobytová parková plocha místního významu

Jedná se obvykle o menší prostranství s převahou ne-
zpevněných ploch, které jsou často doplněny o plochy
dětských hřišť a aktivně využívány především místní
komunitou. Jednotlivé parkové plochy se od sebe
mohou výrazně lišit, mohou být formální či neformální,
otevřenější či chráněnější. Kostra vzrostlé zeleně nově
vytvořených parků by měla být tvořena dlouhověky-
mi, a hlavně sucho tolerujícími druhy (*Celtis*, *Quercus*,
Styphnolobium, *Robinia*, *Tilia*, *Koelreuteria*, *Gleditsia*).
Na Palmovce jde typicky např. o drobnější neformální
parkové plochy v lokalitě Na Kotlasce, veřejně přístup-
ná zahrada přiléhající k ulici Menclova a další.



Riesaefeld

Plocha přírodnějšího charakteru pobytová

Specifická kategorie určena parkovou úpravou přírodě
blízkého charakteru. Prostory, často ve vazbě na kra-
jinné prvky obohacující městské prostředí o neformální
plochy městské divočiny, tvořící v místním měřítku ze-
lených ploch protíváhu k formalizovaným náměstíčkům
a reprezentativním předprostorům budov. Neformální
prostory, které mají velký pobytový význam. Příkladem
těchto prostorů mohou být lesoparky, přístupné sady,
pobytové louky a jiné přírodnější plochy, které jsou ale
výrazněji uzpůsobené k rekreaci. Veřejné plochy toho-
to charakteru plní zejména funkce ekosystému města,
jsou ale také důležitými pobytovými prostranstvími.



Queen Elizabeth Olympic Park, London

Formální parková plocha

Plochy formálně upravené zeleně s menším významem
pobytové funkce. Jsou převážně klidovými, reprezen-
tativními prostranstvími, často ve vazbě na významnou
stavbu nebo instituci. Na Palmovce jde např. o před-
prostor Libeňského zámku nebo Synagogy.



Potters Fields Park, London

Charakter hlavních veřejných prostranství

Série ústředních veřejných prostranství na Palmovce:

Jádro Palmovky, prostor na křížení ulic Zenklova a Na Žertvách, je v současnosti nevymezený prostorově, neukotvený funkčně a charakterově. Není zřejmé, kde prostor začíná a končí, zdali jde v některých místech o náměstí, o park, ulici, předprostor, proluku nebo dopravní plochu. Prostor je navzdory své rozlehlosti nepřehledný a těžko prostupný.

Územní studie zde pomáhá prostor dovymezit a stanovit pravidla pro jeho hrany. Plochu je možné chápat jako tři podprostory, z nichž každý má svou vlastní roli a charakter a dohromady utváří centrum Palmovky – jde o náměstí Bohumila Hrabala, předprostor Synagogy a samotný prostor na křížení ulic.

Křížení na Palmovce (N05_01a)

Tento podprostor palmoveckého centra je místem důležitého přestupního uzlu veřejné dopravy, je zároveň přirozeně významným uzlem uliční sítě Libně. Jako takový by měl být co nejpohodlněji prostupný pro všechny jeho uživatele a jeho úpravy by měly směřovat k zpřehlednění, eliminaci bariér pohybu i vizuálních bariér. K lepší orientaci v prostoru by měl vést i požadavek územní studie na postupnou integraci vstupů do metra do přízemí budov nově formujících prostor křížení. Ani tento prostor by ale neměl být pouze místem pohybu, je lemován širokými chodníky, do kterých mohou ve vhodných místech expandovat aktivity v parteru. Směrem k ulici Palmovka a Novákových se rozšiřuje do náměstí, doplňujícího pobytovou plochou živý střed Palmovky.

Náměstí Bohumila Hrabala (N05_01b)

Na prostor křížení dále na východ směrem k ulici na Žertvách navazuje nové Náměstí Bohumila Hrabala. V tomto místě se proměňuje atypické rozšíření ulice, původně integrující železniční trať, na plnohodnotné náměstí. Oproti prostoru na křížení jde o pobytovou, klidovější plochu s větším zastoupením zeleně, blíží se svým charakterem a rozsahem parkovému náměstí. Jednotlivé části náměstí by měly obsahovat celou škálu dílčích pobytových ploch vytvářejících zázemí pro různé aktivity, dohromady jde ale o ucelený multifunkční prostor jednotného charakteru.

Obvod náměstí by měl ožít parterem se službami a obchody orientovanými do náměstí přinášejícími prostoru chybějící cílový pohyb. Palmovka tak může konečně naplnit svůj potenciál centra této části Prahy.

Předprostor synagogy (nestavební blok P04_05)

Určitou pomlku mezi oběma aktivními plochami tvoří zelený předprostor Synagogy. Vymezená plocha je lokálním ostrovem klidu v těsném sousedství celoměstsky významných náměstí. Plocha by měla být řešena ve vztahu ke stavbě jako její důstojný a reprezentativní, ale zároveň funkční předprostor.

Elsnicovo náměstí (N01_01)

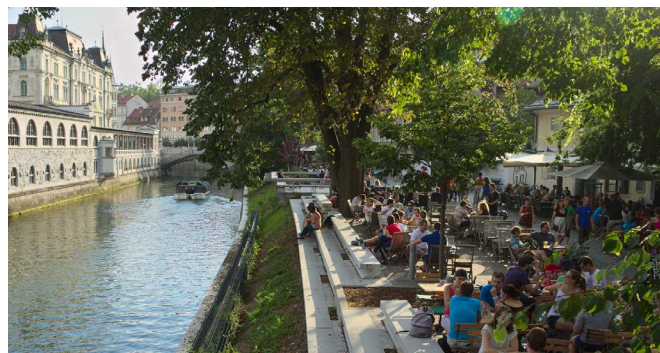
Elsnicovo náměstí v současnosti neplní dobře svou funkci, a to hned z několika důvodů. Náměstí není vymezeno hranami zástavby, které by mu poskytovaly jakoukoli aktivitu, je tak spíše prostorem průchozím. Centrální pobytový prostor je ale zároveň odříznut ze všech stran poměrně frekventovanými komunikacemi a sám o sobě nenabízí vhodné pobytové plochy, chybí stínění a není zde využit potenciál přítomnosti koryta Rokytky v náměstí. Morfologicky se Elsnicovo náměstí nachází na rozraní více lokalit, nemá tak docela tendenci stát se centrem kterékoli z nich, není

podstatné ani z pohledu spádovosti k uzlu veřejné hromadné dopravy. Jeho potenciál naopak tkví v návaznosti na rekreační osu podél Rokytky a měl by být jedním z prostorů, ve kterých se tento vodní prvek ve městě projeví. Zároveň je důležité prostor chápat v souvislosti s navazujícími předprostory významných staveb (park Libeňského zámku, předprostor Löwitova mlýna a potenciální předprostor paláce Svět) a sekvencí okolních veřejných prostranství (promenáda U Českých loděnic, náměstí Dr. Václava Holého) a jeho úpravy koncipovat v jejich kontextu nebo optimálně v rámci uceleného projektu úprav okolí Rokytky.



Homgasse, Erfurt

Studie potvrzuje dvě plánované úpravy Elsnicova náměstí. Jednou z nich je změna dopravního řešení tohoto prostoru eliminující průjezd automobilů v severní a západní hraně náměstí, což umožní lepší propojení centrálního prostoru s navazujícími rekreačními trasami podél Rokytky. Při této úpravě by měla být brána v potaz i jižní hrana náměstí, která je právě jedinou hranou s potenciálem otevření aktivního parteru směrem do náměstí. V této části by měla být zachována dostatečná plocha pro vytvoření důstojného předprostoru paláce Svět v případě jeho rekonstrukce a u bloku B02_06 by měl být zachován dostatečně široký chodník, aby do něj mohly případně expandovat provozy požadovaného aktivního parteru. Druhý projekt úprav zahrnuje žádoucí odkrytí Rokytky a umožnění přístupu k vodní hladině.



Ljubljana, photo by Nicolas Vollmer

Horovo náměstí (N01_02)

Současná plocha Horova náměstí vznikla z velké části asanací bloků ustupujícím stavbám dopravní infrastruktury. Projekt městského okruhu v tomto úseku naopak umožní zrušení stávající estakády v prodloužení Povltavské, na jejím místě je tak možné doplnit stavební bloky vymezující prostor náměstí ze severu a z východu. Nové hrany mohou do prostoru vnést aktivitu doplněním obchodů a služeb v parteru. Ty mohou využít strategické pozice náměstí, které je spojujícím článkem horní a dolní Libně, ale také území okolo Rokytky a nově rozvíjené lokality Na Košince. Náměstí může i přes handicap dopravního zatížení těžit z jižní orientace svahu a blízkosti parku, železniční zastávky a cyklistické estakády navržené v rámci městského okruhu, důležité je zajištění komfortní a bezbariérové pěší prostupnosti ve zmíněných směrech. Žadoucí je zde doplnění zeleně a zapojení náměstí do systému zelené infrastruktury v oblasti Palmovky a širšího okolí.



Hirschgarten, Erfurt

Promenáda v Pentagonu a série navazujících veřejných prostranství (N03_01, N03_03, N02_03)

Páteř transformačního území tzv. Pentagonu tvoří lineární park doprovázený promenádou v místě původního kolejiště. Tato promenáda je koncipovaná jako městský prostor lemovaný a rozvíjený aktivním parterem a kulturním centrem v přilehlých blocích. Na západě je provázána lávkou odkazující na trasu původní železnice s navazující sérií prostranství komfortně propojující tuto osu s novým parkem na břehu Vltavy.

V rámci této lokality je hlavní osa doplněna třemi zpevněnými plochami náměstí. Pod svahem lineárního parku při bloku B03_03 je to drobný místní prostor umožňující expanzi provozů aktivního parteru do veřejného prostranství. Přímou v návaznosti na promenádu v trase původní trati jsou to pak dvě náměstí – čtvrťové (N03_01) jako nedílná součást promenády a trochu méně exponované, klidovější lokální náměstí (N03_03). Tyto plochy integrují jedny z posledních zachovalých



Oerlikon



Tubingen

historických budov v území – budovu původní stanice Praha–Libeň dolní nádraží a budovu historické elektrárny. Řešení prostranství by mělo reflektovat železniční a průmyslový odkaz této lokality. Na tento jádrový veřejný prostor lineárního parku a promenády navazuje ještě drobné místní náměstí na sever od Libeňského mostu (N02_03), přístupné obnoveným pěším prostupem v prodloužení ulice Vojenova. Tento prostor společně s plochou bývalého židovského hřbitova tvoří drobnou pomlku v zástavbě podél Libeňského mostu umožňující provázání pohybu v severojižním směru s východo–západními osami Libeňského mostu a Lineárního parku. Z tohoto důvodu je třeba v rámci řešení prostoru N02_03 vhodně integrovat prvky schodiště a bezbariérové rampy propojující úroveň prostupu a mostu, tak aby byl cel prostor přehledný, snadno prostupný a nevytvářel nebezpečná zákoutí bez sociální kontroly.

Předpolí Libeňského mostu (N02_01)

Předpolí Libeňského mostu je navrženo jako „nábřeží“ nad Rohanským parkem a novým vodním kanálem. Jde o živé veřejné prostranství tvořící zpevněnější doplnění celoměstsky významného parku. Prostor je aktivován obchody a službami v parteru navazujících bloků, ale i kulturní náplní zástavby bloku B02_13, jejíž objekty mohou tvořit nedílnou součást tohoto prostoru a expandovat do něj svým programem i dočasnými akcemi a instalacemi. Řešení prostoru je vhodné koordinovat s napojením na Libeňský most, Rohanským parkem a návazností na Libeňský ostrov, Maninskou kosu a zátoku Stará plavba.



Zürich



NDSM Werf, Amsterdam

Sokolovská

Sokolovská je dalším z veřejných prostranství, s jejichž významnější proměnou územní studie počítá. Po dopravním zklidnění v souvislosti s vybudováním Jižního obchvatu Libně se může stát pobytovým bulvárem, hlavní osou jižní části Dolní Libně. I před realizací obchvatu je ale vhodné postupovat směrem k úpravám uličního profilu přinášejícím alespoň částečné dopravní zklidnění této ulice a obnovení společenského významu této osy. V tomto smyslu je vhodné koncepčně pracovat se sérií rozšíření ulice a podporou aktivního parteru. Potenciál oživení přináší i možnost doplnit hranu Parku pod Plynojemem veřejným vybavením, např. drobným objektem kavárny integrovaným v opěrné zdi parku. Sokolovská se v návrhu ve své doposud spíše prostorově stísněné části rozšiřuje do náměstí u komunitního centra (N03_02). Při úpravách ulice je třeba věnovat pozornost i prostoru pod železnicí tak, aby došlo k lepšímu pěšímu a cyklistickému provázání těchto dvou čtvrtí.

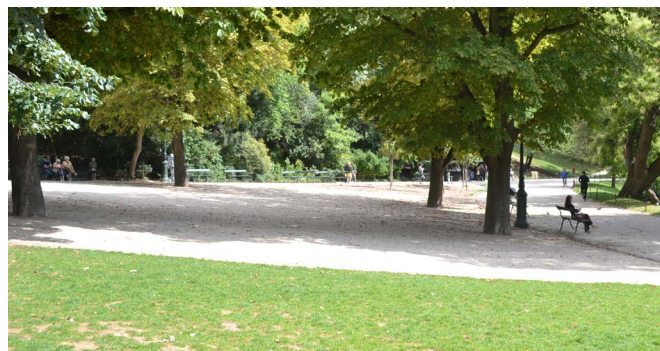


Vester Voldgade, København

Thomayerovy sady (P01_01)

Thomayerovy sady jsou parkem čtvrtěového významu, hrají důležitou rekreační roli pro území celé Palmovky ale také důležitou ekosystémovou roli jako funkční prvek ÚSES (lokální biocentrum L1/155 – Thomayerovy sady). V návrhu jsou plochy parku rozšířeny směrem na sever tak, aby zahrnuly i vrchol kopce s potenciálem působivé vyhlídky. Tento park tak zároveň tvoří hranu a důležité krajinné zázemí nové obytné lokality Na Košince.

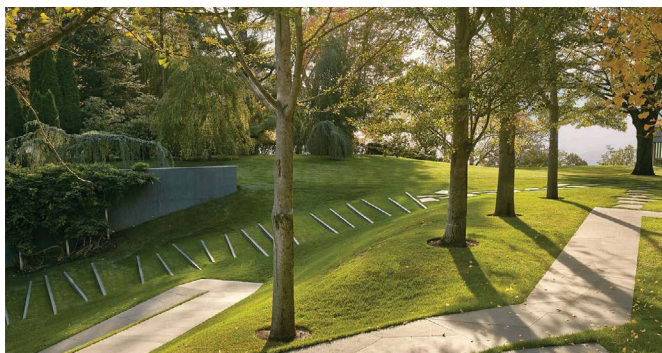
Je navrženo lepší napojení parku na celoměstský významný systém zelené a rekreační prostupnosti promenádou ve stopě zklidněné Povltavské, novou lávkou od břehu Vltavy a novým napojením pod svah k nábrežní stezce U Českých loděnic. Vzhledem k terénní morfologii je v parku důležitý způsob práce se srážkovým odtokem. Kvůli respektování charakteru místa by odvodnění měl být řešeno v co nejvyšší míře přírodě blízkým způsobem. V již revitalizované, stávající části původního parku, jsou využívány prvky průlehů, retenčních rýh, protierozních kamenných kaskád, retenční nádrže a svodu srážkové vody z cest a ostatních ploch. Na tento systém by měly nové plochy navázat. Pro prokazatelnou funkčnost celého systému parku návrh minimalizuje zásah do této lokality a vytvořením vazeb na celkový systém zeleně se snaží dále podporovat biodiverzitu místa.



Parc des Buttes Chaumont, Paris

Lineární park u židovského hřbitova (P03_02)

Lineární park u židovského hřbitova by měl se svou dominantní promenádou a vybavením posílit strukturu jako ústřední parková plocha v lokalitě tzv. Pentagonu. Zároveň tvoří důležité rekreační propojení z centra území směrem k břehu Vltavy. V jeho rámci je řešeno nakládání s dešťovými vodami v transformační lokalitě přirozenou retencí v travnatém poldru. Jeho řešení by mělo vycházet ze specifického terénu s odkazem na původní železniční násep v tomto místě. Plocha by měla působit celistvým dojmem, ale zároveň obsáhnout dílčí plochy různého využití a charakteru (dětské hřiště, pobytové trávníky, plocha pro nakládání s dešťovou vodou apod.). Tento prostor je provázán s dalšími veřejnými prostranstvími lokality viz část [Promenáda v Pentagonu a série navazujících veřejných prostranství] na předchozí dvoustraně.



Zaniklý židovský hřbitov (P03_01)

Území bývalého židovského hřbitova by mělo být zpracováno jako důstojný prostor odkazující na pietu původního využití území. Územní studie zde vymezuje plochu veřejné zeleně připomínající formálním řešením, uměleckým zásahem, pamětní deskou, pomníkem, památníkem nebo obdobným symbolem původní účel místa. Toto prostranství je prostorově provázáno s lineárním parkem a tvoří jeho formální doplnění a funkční protipól, tyto prostory je vhodné jejich formou zřetelně odlišit, možností je i stopu hřbitova fyzicky vymezit s odkazem na fragmenty historické zdi.

Okolí Rokytky a Vltavy (P04_01, P02_06)

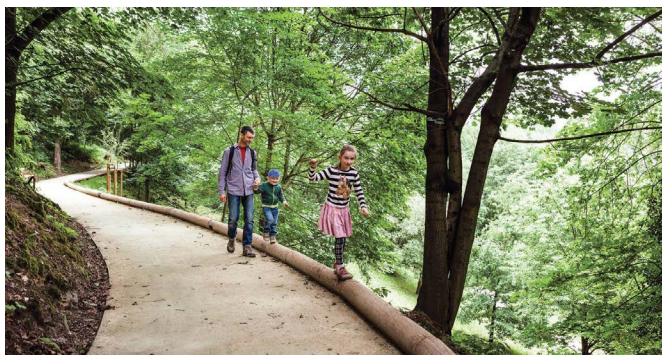
Rokytky již v současnosti tvoří důležitou krajinnou, a také rekreační osu v celoměstském měřítku, konkrétní úpravy jejího okolí ale úplně nevyužívají potenciálu, který tento vodní prvek v městském prostředí nabízí. Celkově jde o specifický systém prostranství s parkovou úpravou přírodě blízkého charakteru, úpravy okolí Rokytky by měly respektovat kontext daného segmentu řeky, dohromady ale tvořit ucelený systém míst a zastavení rozmístěných podél řeky, paralelní promenády a cyklostezky. V úseku mezi křížením Pivovarnické a Na Rokytce a Elsnicovým náměstím by mělo řešení, především na levém břehu, respektovat městské prostředí, v parku Na Rokytce mohou mít úpravy naopak méně formální charakter. Rokytky má přirozeně i svou ekosystémovou roli jako jeden z prvků ÚSES (lokální biokoridor L4/255), proto je zde podporována návaznost na funkční biocentrum L1/155 Thomayerovy sady a je žádoucí v jejím okolí podpořit biodiverzitu. Principem obnovy může být diverzifikace koryta a rozvolnění toku, z důvodu paralelního vedení významných kanalizačních stok podél vodního toku, není ale v současnosti realistické jej plně meandrovat, drobné úpravy lze nicméně provést i v rámci samotného koryta řeky.



Ørestad, København

Park pod Plynojemem (P05_01) a lesopark Palmovecký kopec (P05_02 a P05_03)

Územní studie v tomto místě sleduje koncepci předchozí Urbanistické vize lokality Palmovecký kopec (2018), která navrhuje strategii rozvoje území, jeho lepšího zapojení do okolní struktury a rozvinutí rekreační funkce. Cílem je revitalizovat kopec jako soubor ploch parkového a lesoparkového charakteru doplněných rekreační funkcí sportovišť pod širým nebem s různým režimem přístupu. Plochy jsou charakteristické vysokým podílem vegetačních prvků a mobiliáře, a jsou doplněny o herní či sportovní plochy a související vybavenost. Důležitým místem je prostor návrší, který by měl být upraven do podoby vyhlídky s doplňujícím gastro vybavením. V severozápadní části, v Parku pod Plynojemem (P05_01), má kopec charakter městského parku s pobytovým trávníkem a odpovídajícím vybavením, v části východní (P05_02 a P05_03) bude mít nově vznikající lesopark Palmovecký kopec přírodnější charakter a budou mu dominovat zejména přírodní hrací prvky. Celkově jde o důležitý prostor, který se svým charakterem a využitím dobře doplňuje s aktivnějším a urbánnějším lineárním parkem v Pentagonu. Doplňuje v jižní části Libně sportovní plochy, neformálnější přírodnější plochy lesoparku a místo vyhlídky. Oba parky tak dohromady hrají obdobnou roli, jakou pro sever řešeného území mají Thomayerovy sady a sportoviště v lokalitě Na Košince.



Lesopark Belvedere, Zbraslav

Prostor pod Libeňským mostem (P02_01 a P02_02)

Prostor pod Libeňským mostem je rekreační přírodní plocha vytvořená v nivě řeky v místě původního ramene Vltavy. Plocha se nachází v poměrně komplikované situaci vyžadující větší míru koordinace. V rámci úprav je třeba pracovat s integrací podzemních staveb technické infrastruktury v obou plochách a optimálně i s přeložkami sítí technické infrastruktury vedoucími podél mostu tak, aby bylo v ploše umožněno stínění korunami stromů. Dále je třeba zajistit propojení Rohanského ostrova a doků a zapojení prostranství pod Libeňským mostem do systému pobytových veřejných prostranství mezi plánovaným Lineárním parkem a Rohanským parkem. Parkové plochy by tak měly být brány v potaz i při úpravách navazujících uličních prostranství, a to především v profilu ulice Boudníkova tak, aby nebyly odříznuty komunikacemi zabírajícími pěšímu prostupu nebo souvislými hradbami parkujících automobilů. Z ploch by měl být zajištěn komfortní pěší přístup na Libeňský most a přechod v rámci řešení křižovatky Štorchova a Voctářova.



Queen Elizabeth Olympic Park, London



East Village, London

Prostor pod Libeňským mostem by měl být neformálním místem rozvíjejícím specifický ráz městské divočiny a svým charakterem navazuje na formu lužního lesa. Vhodné je využití dřevin lužních lesů, které velmi dobře snáší vysokou hladinu podzemní vody a dočasné zamokření půdy (Alnus, Populus nigra, Ulmus). V severní části (P02_02) může prostor fungovat jako každodenní pobytová plocha pro administrativní provozy v okolí Libeňského mostu, místo vhodné pro food market nebo jiný provoz s občerstvením a piknikovými plochami. V jižní části (P02_01) se pod mostním obloukem (mimo objekt podzemní retenční nádrže) předpokládá vodní plocha, která bude odkazovat na původní koryto řeky v tomto místě a zároveň řešit problematiku nakládání s dešťovými vodami v okolních blocích. Celkově by měl design prostranství podpořit působivou dominantu oblouku Libeňského mostu a obě plochy by měly mít velkorysé krajinářské řešení se stromy s vysoko nasazenými korunami dosahujícími výšky promenády Libeňského mostu.




Využití území

03.1/ POŽADAVKY NA VYUŽITÍ ÚZEMÍ

S ohledem na celkovou urbanistickou koncepci stanovuje územní studie ve výkresu [C/ Výkres využití území] jednotlivé typy využití, které distribuuje v území. Využití je rozděleno pro stavební a nestavební bloky.


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.

Stavební bloky

 **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. Pro bloky o velikosti nad 3 000 m² platí požadavek na minimální 50% podíl HPP bydlení v rámci bloku. Pro bloky kombinující více typů využití se tento požadavek vztahuje k velikosti plochy označené tímto typem využití v jeho rámci. 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. Pro bloky o velikosti nad 3 000 m² platí následující požadavky: maximální podíl HPP bydlení v bloku je 80 %; maximální podíl HPP administrativy v bloku je 70 %; maximální podíl HPP obchodu v bloku je 60 %. Pro bloky kombinující více typů využití se tento požadavek vztahuje k velikosti plochy označené tímto typem využití v jeho rámci. 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

(přibližně odpovídá ploše VV dle platného ÚP)

Plochy pro občanské vybavení, zejména pro vzdělávání, správu, kulturu, náboženství, zdravotnictví a sociální služby. V blocích, kde je požadováno konkrétní využití, je toto označeno popisem ve výkresu. Zástavba v takto označených blocích musí v rámci záměru zahrnout adekvátní prostory pro předepsanou vybavenost. Plochy zahrnují zahrady, dvory a veřejně přístupné prostory a vnitrobloky.

Rezidenčně-rekreační

Plochy určené pro rozvoj specifické formy trvalého bydlení a rekreace v lokalitě Kotlaska (prostorové regulativy tohoto území viz kapitola [02.2 Požadavky na zástavbu – Charakter zástavby]). Jedná se o oplocené soubory zahrad, doplněné zástavbou drobného měřítka, určené pro trvalé bydlení i krátkodobou rodinnou rekreaci.

Rekreace a sport

Plochy pro 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 popsaným využitím. Areály by neměly být oplocovány neprůhlednými ploty.

Zahrady a zahrádkové osady







Zahrádkovou osadou jsou 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.

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:

-  zdravotnického zařízení
-  zařízení školství
-  zařízení správy
-  občanského vybavení (např. radnice, poliklinika)
-  kulturního zařízení
-  komerčního vybavení

V takto označených blocích je vyžadována souběžná nebo předchozí realizace příslušného veřejného vybavení, případně rezervace pozemku pro budoucí vybavenost jako podmínka zástavby bloku. Přípustná je realizace příslušného vybavení jako součást polyfunkční budovy v souladu s využitím území. Konkrétní druh vybavení je popsán přímo ve výkresu [C/ Výkres využití území].



Blok s významným podílem občanského vybavení

V takto označených blocích ve výkresu [C/ Výkres využití území] je vyžadována souběžná nebo předchozí realizace příslušného veřejného vybavení, případně rezervace pozemku pro budoucí vybavenost jako podmínka zástavby bloku. Přípustná je realizace příslušného vybavení jako součást polyfunkční budovy

v souladu s využitím území. Konkrétní druh vybavení je popsán přímo ve výkresu. Nad rámec adekvátních prostorů pro předepsané občanské vybavení je v bloku dále možná zástavba v souladu s využitím specifikovaným podkladovou šrafou.

Aktivní parter

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

Aktivní parter označuje hranu zástavby s předepsaným charakterem rozhraní a vybavení. U nově umísťovaných budov musí úroveň přízemí sloužící vybavení výškově navázat na přilehlé veřejné prostranství a umožnit přímou interakci mezi interiérem a exteriérem.

U budov při hranách bloku označených v hlavním výkresu 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 fyzicky přístupná z přilehlého veřejného prostranství. Aktivní parter budovy neoznačuje pouze obchodní plochy, může sloužit i jiným účelům, příkladem mohou být společenské místnostosti pro obyvatele domu, recepce, kulturní zařízení, služby, knihovny, nebo pronajimatelné prostory pro administrativu, kritériem je jejich přímý přístup z přilehlého veřejného prostranství.

V místech označených jako **aktivní parter – doporučený** je doporučeno takové řešení budov, které výše specifikované využití umožní.

Aktivní parter je možné umísťovat i v místech nevyznačených v Hlavním výkresu.

Drobné zařízení

V takto označených místech v rámci uličních prostranství nebo nestavebních bloků je možné umísťovat drobné zařízení pro pohostinství, kulturu nebo služby.

Plochy zeleně ve stavebních blocích

Plochy s charakterem veřejně přístupného vnitrobloku

Plochy označené ve výkresu [C/ Výkres využití území] jsou vnitrobloky, které mají charakter veřejného nebo poloveřejného prostranství. To znamená, že jsou veřejně přístupné z uličního prostranství, a to jedním nebo více prostupy, často jsou součástí důležité sítě sekundární pěší propustnosti území. Oproti parkům v nestavebních blocích mají intimnější charakter a větší význam pro obyvatele samotného bloku. Jako veřejně přístupné prostranství slouží v řešeném území vnitroblok ulic Pivovarnická, U Libeňského pivovaru, Na Rokytce a Andrštova, který je i v současné parkové úpravě plně využíván místními obyvateli. Ve studii je kladen důraz na jeho obnovu. Charakter nově navrhované výstavby v rámci tzv. Pentagonu a Na Košince na tento charakteristický prvek navazují vytvořením několika veřejně přístupných vnitrobloků. Do prostranství vnitrobloků budou aplikovány prvky modrozelené infrastruktury, které posilují udržitelnost a obyvatelnost města. Plochy nově vytvořených vnitrobloků budou zároveň plně integrovány do místního systému zeleně, čímž doplní a prováží jeho stávající a neúplnou kostru.

Speciální zahrady

Kategorie zahrnující speciální plochy zeleně historických zahrad či okrasných sadů náležících konkrétním budovám, souborům či historickým objektům. U těchto areálů je charakteristická jejich uzavřenost a vlastní, často omezený, režim návštěvnosti a přístupu veřejnosti. V oblasti Palmovky do této kategorie spadá plocha reprezentativní zahrady Grabovy vily a komunitní centrum a zahrada Kotlaska. Ve studii je jako s objek-

tem speciální zahrady pracováno také u nevyužívaného pozemku vymezeného areálem školy ZŠ Bohumila Hrabala a ulicí Zenklova. V návrhu je pozemek revitalizován a slouží jako polosoukromý reprezentativní prostor s edukativní funkcí ve správě ZŠ.



Zahrádkářské osady

Zahrádkářské osady jsou soukromé soubory ploch sadů a zahrad, které jsou využívány pro účely individuální rekreace. Tyto oplocené areály jsou často doplněné stavbami pro účely krátkodobé rekreace, tedy chatami či zahradními domky. Osady vznikají na odloučených lokalitách nevhodných pro zástavbu a pro velkoplošné obhospodařování. Přímo vně řešeného území vedle tramvajového přemostění směrem na Krejčířek je ukryta ZO Palmovka, ta je pro svou jedinečnou hodnotu a přínos z hlediska zelené infrastruktury ve studii reflektována a dále zapojena do systému zelené dostupnosti. Ve studii je také pracováno s návazností na dvě další jedinečné zahrádkářské osady vyskytující se za hranicí řešeného území, a to: ZO Libeňský ostrov nacházející se v záplavovém území uvnitř zóny s protipovodňovou ochranou a ZO u ulice Pod Plynojemem.

Uliční prostranství

Ulice, náměstí a další cesty a plochy vytvářející základní síť obsluhy a dostupnosti 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].

Nestavební bloky

Požadavky na využití nestavebních bloků jsou spolu s požadavky na jejich charakter uvedeny v kapitole [02.3 Požadavky na veřejná prostranství].

Zelená a modrá infrastruktura

04/ ZELENÁ A MODRÁ INFRASTRUKTURA

Meandr řeky Vltavy, vodní tok Rokytka a výrazná morfologie terénu formují na území Palmovky jedinečnou urbánní strukturu. Ta je protkána hodnotnými parkovými plochami bez návazností a nevyužitými transformačními plochami. Studie odpovídá na tyto nedostatky vytvořením celistvého systému sídelní zeleně a zároveň reaguje aplikací modrozelené infrastruktury na problémy silně urbanizovaného prostředí (nepropustné povrchy, přehřívání, prašnost...).

Zelená a modrá infrastruktura (zeleň a vodní plochy ve městech) zahrnuje prostorově specifické přírodní a přírodě blízké oblasti, které mají další environmentální funkce a přínosy pro kvalitu života obyvatel. Modrozelená infrastruktura (MZI) je tedy komplexním systémem zásadních opatření adaptace na extrémní změnu klimatu urbanizovaných území, a tedy i základním nástrojem prevence proti záplavám a proti suchu. Pomocí aplikace multifunkčních ekosystémových služeb živých a neživých prvků je MZI schopna posílit udržitelnost a obyvatelnost našich měst. Proto by měla procházet urbanizovaným územím bez ohledu na úroveň zastavitelnosti, geografické hranice a vlastnických poměrů.

Zelená infrastruktura z hlediska adaptačních opatření zahrnuje například tyto prvky: zeleň veřejných prostranství, zelené střechy a zelené fasády, které zvyšují energetické efektivnosti staveb, přírodní chlazení a celkově podporují zadržování vody. Oproti tomu možnosti využití modré infrastruktury spočívají ve zvyšování zadržování vody včetně efektu zpomalení odtoku, zasakování srážkové vody a využití stojatých a tekoucích vod v městském prostředí.

Koncepce MZI tedy spojuje přírodní ekosystémy se šedou infrastrukturou (průmysl, dopravní infrastruktura, bydlení), a to hlavně pomocí prvků alejí, rozvolněné zeleně sídlišť, zahrad, parků a území zarostlých spontánní vegetací. Modrozelená infrastruktura je tak komplexní odpovědí na otázku, jak snížit efekt tepelných ostrovů, jak řídit odtok srážkových vod a zvyšovat pomocí zeleně její evapotranspiraci a následně ji smysluplně využívat k provozu šedé infrastruktury

a zvýšení kvality života obyvatel.

Studie proto navrhuje integraci sítě prvků modrozelené infrastruktury, která bude jako nedílná součást navrhovaných urbanistických změn v území snižovat dopad a adaptovat území na klimatické změny. Použité prvky by tak měly zajistit zlepšení klimatu (zvlhčení, ochlazení, snížení prašnosti), posílení podmínek pro růst stromů a dalších rostlin, posílení biodiverzity, zlepšení kvality půdy a stavu podzemní vody, omezení eroze, úsporu energie a nákladů na inženýrské systémy, snížení rizik a škod způsobených přívalovými dešti. Zapojení těchto objektů MZI do městského prostředí dané lokality je provedeno takovým způsobem, že zvýší estetické kvality prostorů, zajistí lepší prostupnost a obyvatelnost území a zároveň nabídne další využití některých prvků například k rekreačním účelům. Pro vytvoření plně funkčního systému jsou v návrhu aplikovány jak kvantitativní, tak kvalitativní prostředky – návrh přidává prvky nové a zároveň doporučuje kvalitativní proměnu prvků stávajících, za účelem posílení jejich stability a ekosystémových služeb. Řešená lokalita je doplněna o prvky zelené infrastruktury zejména o dřevinné vegetační prvky (skupiny stromů, stromořadí a aleje), bylinné vegetační prvky (trvalkové záhony) a plochy trvalého travního porostu. Zároveň je zde lokalizován systém prvků pro zadržování, zpomalování a čištění srážkové vody ze zpevněných i zelených ploch, které by postupně mohly sloužit i k zachycení přebytečné vody ze střech objektů. Princip modré a zelené infrastruktury je silně provázaný, proto jej u většiny prvků nelze oddělit. Pro určitou přehlednost přesto řadíme prvky do modré či zelené infrastruktury.

Zelená infrastruktura

V zájmovém území se dle zákona č.114/1992 Sb.

O ochraně přírody a krajiny nachází prvky Územního systému ekologické stability, které by měly vytvářet vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů a tak udržovat přírodní rovnováhu v území. Návrh minimalizuje zásahy a podporuje biodiverzitu funkčního lokálního biocentra L1/155 Thomayerovy sady a obnovuje lokální biokoridor koryta řeky Rokytky. Principem obnovy je diverzifikace koryta a rozvolnění toku (z důvodu paralelního vedení sítě technické infrastruktury není v současnosti realistické vodní tok plně meandrovat, drobné úpravy lze provést pouze v samotném korytě řeky). V neposlední řadě je území doplněno o několik prvků zelené infrastruktury (stromořadí, pásy zeleně, nově vytvořené parky...), které umožňují trvalou existenci určitých druhů organismů majících menší prostorové nároky. Návrh se snaží podpořit biologický potenciál a ekostabilizační funkce lokality nejen skrze aplikaci cizích druhů lépe se přizpůsobujících měnícímu se klimatu města, ale zejména použitím autochtonních dřevin a rostlinných společenstev (Doporučené druhy dle atlasu přirozené vegetace: *Tilia cordata*, *Quercus petraea*, *Q. robur*, *Betula pendula*, *Sorbus aucuparia*, *Acer campestre*, *Pinus sylvestris*).

Dominantním celkem zelené infrastruktury, který je svými vlastnostmi a funkcemi charakteristický pro převážnou část území, je krajina sídla. Její hodnota je dána rozložením a rozmanitostí zelených ploch, které by měly zajistit dobrou prostupnost území, a to nejen pro živočichy (ÚSES), ale i pro člověka. Lidem v současnosti schází kontinuální propojení veřejných prostranství zelení a eliminace bariér oplocených areálů a obytných komplexů. Na problematiku prostupnosti území, a tím i zlepšením životních podmínek pro člověka, je v návrhu reagováno vytvořením liniových prvků stromořadí kolem hlavních tepen ulic Zenklova a Na Žertvách, u stávajících ulic s dostatečným profilem a v nové zástavbě Na Košince a Pentagonu, a dále

parkových ploch – Lineárního parku u židovského hřbitova a obnovou parku u Rokytky. Bariéry současných brownfieldů a industriálních areálů jsou transformovány prostupnou blokovou zástavbou Na Košince a Pentagon. V rámci oploceného bytového souboru DOCK je doporučeno prověřit možnost zprostupnění.

Základní charakteristiky a práce s urbánní krajinou v řešeném území

- zapojení prvků modrozelené infrastruktury
- stromořadí propojující volnou a urbánní krajinu
- stromořadí lemující důležité trasy a tahy sídlem
- solitérní stromy na klíčových místech urbánní kompozice
- menší parkové plochy jako doplnění přirozené mozaiky sídla
- nelesní porosty dřevin
- rozchodníkové tramvajové pásy jako doplnění dopravní infrastruktury
- zelené střechy a fasády
- vnitrobloky (komunitní zahrady, parkově upravené plochy)

Modrá infrastruktura

Zájmové území je v současnosti rychle odvodňováno do rovného betonového koryta Rokytky, která ústí do slepého ramene Vltavy u Libeňských přístavů, pod Libeňským zámekem. Rychlým odtokem vody z území se voda prakticky nestihá odpařovat a tím tak pasivně ochlazuje městskou zástavbu. Je prokázáno, že přítomnost vodního tělesa a zeleně v zástavbě může efektivně zmírňovat městské tepelné ostrovy a snižovat teplotu až o 2–6 °C, proto je v návrhu pracováno s principem zpomalení odchodu vody z území. Pro Rokytku to znamená v co největší možné míře obnovit meandry, doplnit výsadbu stromů a vegetace, omezit betonové koryto a diverzifikovat jej. Zadržování vody v území však není problémem jen Rokytky a jejího toku, utužené zelené plochy, nepropustné zpevněné povrchy a odvod srážkové vody do kanalizace způ-

sobuje tlak na kanalizační systémy, přehřívání území a nedostatek vody pro vegetaci, která tak ztrácí vitalitu a schne. Proto studie nabízí použití několika prvků modré infrastruktury, které napomáhají v co největší míře zadržovat a plně využívat veškerou vodu v území.

Dešťové záhony

Specifické terénní deprese osázené rostlinami s širokou ekologickou amplitudou, do kterých stéká a je v nich zadržována srážková voda z vozovek a dalších zpevněných ploch, střech a trávníků. Záhony, kromě zvyšování zásaku dešťové vody, také řídí odtok vody a zároveň pomocí rostlin filtrují znečištění. V návrhu jsou použity dešťové záhony s porózními podpovrchovými vrstvami, které celkově navyšují kapacitu zadržování vody a dokáží tak flexibilně reagovat až na čtyřicetiletý déšť. Rostliny jsou tedy zasazeny v retenčních substrátech, které mají vysokou sorbční schopnost, což rostlinám napomáhá překonat extrémně suchá období charakteristická pro města. V případě dešťového záhonu se nejedná o plně funkční retenční objekt, a tak, pokud dojde k jeho naplnění, bude voda odtékat na travnatou plochu, je-li v sousedství, anebo bezpečnostní vpustí, která má přepad jen o několik cm níže, než je dlažba. Voda se však dostane do kanalizace jen při extrémních srážkových událostech a je poměrně čistá. Zasakovaná voda by měla zmizet do 12–24 hodin a její hloubka při maximálním okamžitém naplnění činí asi 30–40 cm. Záhony budou umístěny zejména u velkých zpevněných ploch náměstí a jiných veřejných prostranství, u nově vytvořených promenád, u fasád domů v nové zástavbě a jako součást profilu některých ulic. Ve studii je s nimi pracováno tak, aby řídily odtok vody, filtrovaly znečištění a zvyšovaly zasakování vody zejména z velkých zpevněných ploch.

Travnaté zasakovací poldry

Mělké rozsáhlé deprese s trvalým travním porostem, které v běžném provozu mohou sloužit k rekreaci a v případě nutnosti k retenování srážkových vod. Po okrajích mohou být vysazeny stromy a terén musí být

tvarován tak, aby se dal udržovat mechanizací, porost je sečen dle potřeby. V nejnižším místě poldru je umístěna bezpečnostní vpust', napojena na kanalizaci. Při extrémních srážkových událostech a využití maximální kapacity poldru je tak možnost svodu vcelku čisté, dešťové vody do kanalizace. Zasakovaná voda by měla zmizet do 12–24 hodin a její hloubka při maximálním okamžitém naplnění činí asi 30–40 cm.

V návrhu je plánováno umístění těchto zařízení v centrálním prostoru nového lineárního parku u židovského hřbitova a v nevyužité transformační ploše u ulice Pod Plynojemem. Plocha poldru v lineárním parku bude pokryta trvalým travním porostem a využívána k rekreaci. Porostlá trvale travním porostem je v návrhu i plocha poldru u ulice Pod Plynojemem.

Zasakovací prokořenitelné pásy

Stromy na vybraných veřejných prostranstvích, v alejích a na parkovištích jsou navrženy k výsadbě v liniovém prokořenitelném prostoru spojujícím kořenové zóny kořenovými mosty v podobě zasakovacích pásů ze strukturálních substrátů s příměsí biouhlu a kompostu. Biouhel váže CO₂ a zároveň funguje jako filtrační prvek chránící kořeny před negativními vlivy polutantů. Vysoká pórovitost substrátu zaručuje pod zemí dostatek vzduchu pro kořeny rostlin, do souvrství je tak možné absorbovat více vody než do hutnějších jemně zrnitých materiálů. Tento model výsadby umožňuje zadržet srážkovou vodu ihned na místě spadu a snížit tak zatížení kanalizační stoky. V případě extrémních srážkových podmínek zabráňuje přemokření systému pojistný přepad, díky kterému může být případný přebytek přečištěné vody sveden do kanalizace nebo retenční nádrže. U nižších srážkových úhrnů systém zasobuje stromy potřebnou vodou a snižuje jejich stres suchem a horkem. Tato podzemní struktura je tedy schopna vytvářet vhodné podmínky pro růst stromů a zároveň i plně funkční systém, který je na finálním povrchu schopen umožnit i pojezd těžkých vozidel. Pro celkovou funkčnost systému je nutná pravidelná údržba a plán péče obnovy propustnosti svrchních

vrstev, zejména spár a mlatových povrchů. Zároveň je stěžejní použití strukturálních substrátů, které stromům poskytují dobré podmínky pro rozvoj kořenů a umožňují kořenům prorůst do zasakovacích pásů.

Zpevněné plochy s propustnými povrchy

Velká část nově vytvořených zpevněných ploch bude tvořena z propustných povrchů, které umožňují vsakování vody do podloží – mechanicky zpevněné kamenivo, mlat, vibrovaný štěrk, vodopropustný beton. Z hlediska dlažby doporučujeme dlažbu s patrnou štěrkovou spárou na tvrdých zpevněných plochách. Aby dlažba tohoto druhu umožňovala dobrý zásak dešťových vod, musí být spáry vysypané hrubým štěrkem bez nulové frakce pro snížení kolmatace a prodloužení zasakovací funkce. Spáry je také nutné kvůli zanášení v pravidelném několikaletém cyklu obnovovat. Dále je doporučeno používání světlých a lépe odrazivých materiálů (dlažba, světlý kámen, beton, česaný beton), které při teplotních extrémech více energie odrazí, než absorbují. Některé nově upravené zpevněné plochy (například dětská hřiště nebo náměstí) budou určeny k dočasnému zaplavení v době extrémních srážkových událostí. Tato místa zpomalí odtok srážkové vody a odlehčí drenážním systémům a to tak, že se na nich voda částečně odpaří nebo odtече štěrbinovými vpustmi. Odtok bude regulovatelný výškově nastavitelnými vpustmi.

Liniové průlehy

Zasakovací průlehy či svejly (swale = vlhká prohlubeň), jsou úzké liniové příkopy (rýhy), vedené primárně po vrstevnici. Pod linií rýhy je z jejího výkopku vytvořena mulda, která brání odtékání vody. Průlehy jsou naplněny organickým materiálem s vysokou sorpčním schopností, ten po dešti zadrží srážkovou vodu, která následně vyživuje rostliny vysazené na vyvýšenině pod rýhou. Průlehy jsou většinou zatravněné a umožňující seč a na muldě často doplněné o výsadbu stromů, keřů a dalších rostlin. V řešeném území jsou v současnosti průlehy úspěšně používány v Thomayerových

sadech. Pro jejich prokazatelnou funkčnost je s nimi doporučeno pracovat i v nově vytvořeném parku Pod Plynojemem, v parku u Rokytky, v lineárním parku u židovského hřbitova a některých vnitroblocích. Průlehy zde budou situovány zejména na prudších a delších svazích tak, aby zabránili stékání vody do komunikací a veřejných prostranství a zajistily její vsak do půdy na místě spadu.

Zelené střechy

Nedílnou součástí modrozelené infrastruktury měst jsou i zelené střechy, jedná se o relativně snadný a nenáročný nástroj adaptačních opatření s okamžitým efektem na odvod srážkové vody a ochranu budov od teplotních extrémů. Zelené střechy mají mimo jiné i tepelně izolační funkci, čímž v omezené míře snižují náklady na chlazení a vytápění budov. Jejich vegetace také ukládá CO₂ a zachycuje škodlivé látky z ovzduší, čímž zlepšuje podmínky pro život ve městě. Pro plné využití systému zelených střech je důležité částečně zachycovat srážkovou vodu do jímek (např. pro zalévání), případný přebytek je pak řešen odvodem do přírody blízkých prvků modré infrastruktury (poldry, dešťové záhony) tak, aby byl ušetřen nápor na kanalizace.

V územní studii je systémově požadováno využití tzv. „adaptačních střech“, které zahrnují jak zelené, vegetační střechy, tak možnost biosolárních a solárních střech, a to především v ucelených lokalitách nové zástavby viz [02.2/ Požadavky na zástavbu] a výkres [E/ Výkres zelenomodré infrastruktury]. V případě vegetačních střech by mělo být upřednostněno extenzivní ozelenění střech, kde je trvalý a zapojený rostlinný kryt utvořen vegetací, která se udržuje a obnovuje samovolně ve společenstvu blízkém společenstvům na přirozených stanovištích. V některých případech je vhodné i užití intenzivního ozelenění, čímž se vytvoří nové obytné zahrady bez dalšího záboru půdy. Ozelenění ostatních soukromých objektů je tématem pro jejich majitele či správce.

Retenční vsakovací záhony

Na pohled běžné okrasné záhony budou umístěny u pat svahů, podél cest a na důležitých veřejných prostranstvích. Mimo svou pohledovou atraktivitu mají i biotechnicky hodnotný aspekt. Jsou totiž sázeny do retenčních substrátů na prokypřeném podloží a na povrchu kryty štěrkovou vrstvou (dobrá propustnost a odraz světla), tím zpomalují, zasakují a zadržují srážkovou vodu, která do nich nateče z komunikací, svahů a travnatých ploch. Záhony mají vyšší stupeň autoregulace a tím jsou tedy částečně sníženy náklady na jejich údržbu. Není u nich nutné zajišťovat bezpečnostní přepady.

Prokořenitelné vsakovací zóny stávajících stromů

U nově vysazovaných stromů a stávajících perspektivních jedinců, kteří v současnosti nemají v nebezpečných plochách ideální podmínky růstu, dojde k vytvoření paprscitých kořenových mostů. To jsou paprscitě uspořádané rýhy, z nichž je v případě stávajících jedinců odstraněna ztuhlá degradovaná zemina a které jsou naplněny strukturálním substrátem a překryty nakypřeným výkopkem. Jedná se o jednoduché a relativně lehké opatření dřevin v nebezpečných plochách, které dramaticky zlepšuje vsakovací poměry u stromů, což pomůže jak zavlažování stromů, tak opět přispěje k zadržení vody v území.

Retenční (záchytné) nádrže

Do této kategorie spadají povrchové retenční dešťové nádrže a podpovrchové nádrže s regulovaným odtokem do kanalizační sítě. Jejich hlavní funkcí je regulace toku ze zastavěného území při intenzivních srážkách, čímž jsou tlumeny extrémní odtokové vlny v navazující dešťové nebo centrální kanalizaci. Sekundárně jsou schopny zadržovat vodu ze střech a mohou sloužit pro zalévání. Povrchové nádrže mohou mít významný účinek na čištění vody a také potenciální přínos pro biodiverzitu krajiny. Množství retenčních nádrží je vždy

nutné pečlivě zvážit, protože jde o relativně drahé opatření (pokud mají mít vyšší kapacitu) a voda v nich je stěnami oddělena od půdy.

Povrchová retenční dešťová nádrž s určitým objemem stálého nadržení vody je v návrhu umístěna na transformační ploše po Libeňském mostem, čímž bude podpořen výpar z vodní plochy, a tedy i snížen vliv přehřátých povrchů městské krajiny. S prvkem podpovrchové retenční nádrže je v návrhu pracováno v místě parku u Rokytky. Menší formy podpovrchových nádrží budou umístěny ve vybraných vnitroblocích v nové zástavbě Pentagonu a Na Košince, tyto nádrže budou primárně zadržovat srážkovou vodu ze střech a sloužit tak jako zásobárna vody na zalévání daného vnitrobloku.

Životní prostředí

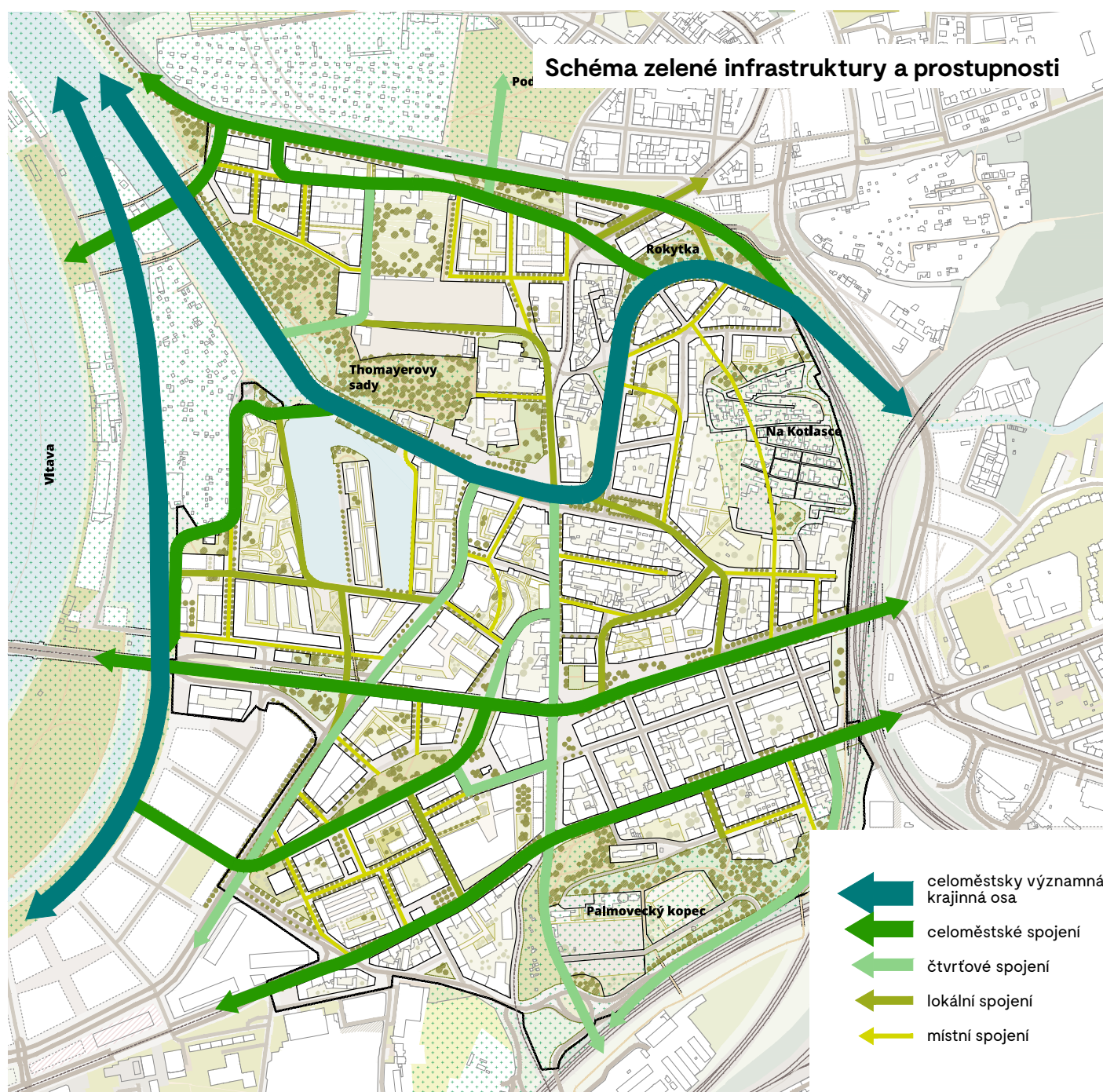
Systém zelené infrastruktury

Návrh vytváří kontinuální a soběstačný systém zelené infrastruktury, který umožňuje rekreační a ekologické propojení mezi jednotlivými parky, přírodními celky a ostatními plochami veřejných prostranství. Tento provázaný systém využívá ekosystémových adaptačních opatření, která zlepšují zadržování vody v území, zvyšují propustnost terénu, zasakování srážkové vody a využívají stojatou i tekoucí vodu ve městě.

Navýšením podílu veřejné zeleně a vodních ploch, užíváním propustných a nepropustných povrchů ovlivňujících rychlost odtoku vody z území a úměrným charakterem nové blokové zástavby bude významně ovlivněno proudění vzduchu, provětrávání a celkové mikroklima lokality. Dá se také předpokládat, že navrhovaná opatření a zkvalitnění hydrogeologických poměrů území budou mít vliv na zlepšení ovzduší (konkrétně na atmosférickou depozici a prašný spad). Problém zvýšené prašnosti a hlukové zátěže v současnosti nejvíce trápí ulici Zenklova, Na Žertvách a Libeňský most, k minimalizaci těchto problémů jsou

v návrhu okolo hlavních komunikací použity prvky stromořadí, v ulici Zenklova dále i tramvajový pás s vegetačním krytem a u Libeňského mostu povrchová záchytná nádrž. Doplnění nové vegetace (stromořadí, parková zeleň, zeleň veřejných prostranství) však kromě zlepšování mikroklimatu, pohlcování polétavého

prachu a škodlivin a omezování hluku také umožňuje přirozenou migraci a tak přispívá ke zvýšení biodiverzity ve vysoce urbanizované lokalitě. Všechna použitá ekosystémová adaptační opatření a strategie ochlazování města budou mít v neposlední řadě také nevyčíslitelný přínos pro kvalitu života místních obyvatel.



Hluk a ovzduší

Systém zelené infrastruktury pomáhá snižovat negativní dopady z hlediska hluku a škodlivin v ovzduší. Cílem je primárně kompenzace stávajícího stavu, neboť územní studie nenavrhuje nové bodové zdroje hluku a znečištění (výroba, průmysl apod.).

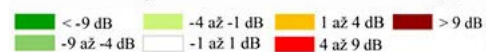
Hlavním zdrojem hluku a znečištění tak v území zůstává individuální doprava. Nejvýznamnější plánovanou stavbou, která významně zvýší intenzity dopravy, je připravovaný soubor dvou staveb Městského okruhu Pelc-Tyrolka – Balabenka (stavba 0081). Trasa městského okruhu prochází při severní a východní hraně řešeného území. Návrh konkrétní podoby Městského okruhu je řešen samostatnou studií, se kterou je územní studie koordinována. Součástí přípravy městského okruhu je vyhodnocení vlivu stavby na své okolí z hlediska hluku i kvality ovzduší. Vzhledem k zvolenému uspořádání městského okruhu, kdy je velká část trasy právě v kontaktu s řešeným územím vedena v tunelu, dojde s realizací těchto staveb i přes navýšení intenzity provozu naopak k mírnému snížení hlukové zátěže i škodlivých emisí v řešeném území oblasti Palmovka (viz příložená schémata).

V jádru řešeného území se předpokládá naopak snížení dopravní zátěže. V souladu se zadáním navrhuje US vypustit tunelové spojení pod Palmovkou, které by významně zvýšilo dopravní zátěž v ulici Na Žertvách a v oblasti předpolí Libeňského mostu. Tranzitní doprava bude zároveň vymístěna ze Sokolovské ulice na tzv. Jižní obchvat Libně, tedy z hustě obydlené lokality do prostoru, který je z větší části od zbytku řešeného území přirozeně cloněn terénní konfigurací.

Rozdílová mapa - hluk noční doba (OVS - NS*)



Nárůst / úbytek hlukové zátěže LAeq (dB)



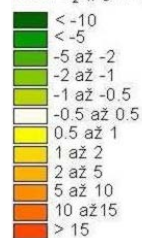
* OVS - optimalizovaný výhledový stav,
NS - nulový stav

<https://mestskyokruh.info/mo/prinosy-a-dusledky/hluk/>

Rozdílová mapa - imise NO₂ průměrné roční koncentrace (OVS - NS*)



IHr NO₂ (μg.m⁻³)

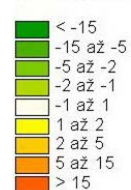


<https://mestskyokruh.info/mo/prinosy-a-dusledky/imise/>

Rozdílová mapa - imise PM₁₀ průměrné roční koncentrace (OVS - NS*)



IHr PM₁₀ (μg.m⁻³)



<https://mestskyokruh.info/mo/prinosy-a-dusledky/imise/>

Dopravní infrastruktura

05.1/ PĚŠÍ DOPRAVA

05.1.1. Širší vztahy

Oblast Palmovky je od severu a východu značně odříznutá od okolních území obtížně prostupným či zcela neprostupným pásmem železničních a silničních staveb. Směrem na západ je pak odříznuta od Holešovic řekou. Propojení skrze tyto bariéry jsou kultivována tak, aby se minimalizovalo jejich působení fyzické i mentální bariéry odrazující od pěšího pohybu mezi řešeným územím a jeho okolím.

Nejvyšší potenciál z hlediska běžného pěšího pohybu poskytuje jihovýchodní směr, kde návrh v rámci transformace brownfieldů na pomezí Libně a Karlína podrobně prověřuje v řešeném území všechna potenciální pěší propojení, kterých je zde možné vytvořit větší množství – i zde ale dochází k určité koncentraci pohybu do koridorů umožňujících překonávání sběrných automobilových komunikací.

05.1.2. Základní principy řešení pěších koridorů

V okolí stanice metra dochází k postupnému zastavění některých volných ploch v území, v rámci toho musí být kladen důraz na odstraňování především terénních bariér pro pěší prostupnost územím, kterých je v lokalitě mnoho.

Na hlavních komunikačních osách v území je zajišťován maximální komfort pohybu všech druhů dopravy. Prostředkem jsou zde změny organizace parkování, řešení křížení s komunikacemi pro motorovou dopravu preferující chodce, rozšiřování chodníků, opatření pro cyklisty atd.

Zásadní pro zlepšení pěší prostupnosti území je vymísťování některých směrů tranzitní automobilové dopravy na okraje zastavěného území.

V centrální části území je hojně využíváno principu pěších a obytných zón.

Síť cest a komunikací je zejména pro pěší pohyb v celém území posilována.

Ve zklidněných zónách je stavebními opatřeními zajišťována priorita chodců před motorovou dopravou.

Jsou preferována úroňová dopravní řešení.

V křiženích s frekventovanými komunikacemi se předpokládá přehledné, velkoryse koncipované řešení chránící chodce v co největší únosné míře. V oblastech s nižšími předpokládanými intenzitami chodců a s dostatečně širokými uličními profily se předpokládá využití principů sdílených prostorů chodců a cyklistů za předpokladu dostatečné ochrany chodců.

Veškerá stavební opatření musí být navržena však vždy tak, aby podporovala zvýšenou ochranu chodců v místě křížení – využití zvýšených křižovatkových ploch, vysunutí chodníků v nárožích, doplnění mobiliáře v místech hrozícího najíždění na chodník atp.

V celém území mají prioritu taková řešení, která se obejdou bez využití zábradlí narušujících přirozené směry pohybu chodců.

05.1.3. Běžné pěší koridory

05.1.3.1. Šířkové parametry

Obecná minimální šířka chodníku v území je navržena na 2,0 m až 2,25 m, v případě chodníků lemovaných kolmým parkováním bez dělicího pásu zeleně pak min. 2,5m.

Minimální šířka chodníku na hlavních pěších tazích je 3,0m a v úsecích s vysokým potenciálem pro umístění zahrádek či veřejného mobiliáře v prostoru chodníku pak 5,0m.

05.1.3.2. Křížení s dalšími komunikacemi

Přechody přes hlavní tahy v řešeném území jsou navrženy primárně jako nesignalizované a dělené ostrůvky (zejména u tramvajových tratí s přílehlými jízdními pruhy), není-li takové řešení možné nebo je-li přechod součástí složitější křižovatky, pak teprve se uvažuje jeho řešení se signalizací, a to v souvislosti s intenzitami. Je-li to možné, i v takovém případě je ideálně zachováno jeho členění ostrůvky na co nejkratší úseky.

V Zónách 30 se přechody v souladu s běžnými požadavky pro tyto zóny, pokud možno nezřizují, nicméně veškerá místa křížení mají být navržena s odpovídající stavební úpravou zajišťující maximální komfort a bezpečnost tohoto přecházení (zvýšené plochy samostatné či v rámci zvýšených křižovatek). V blízkosti institucí často navštěvovanými dětmi může být zřízen přechod i v rámci zóny 30 (zvýraznění). Vedle zvýšených ploch vozovky mohou být na méně významných kříženích použity i lokální odlišné materiály vozovky, stavební zajištění odstupu parkování pro zajištění dostatečných vzájemných rozhledů pro interakci chodec – vozidlo, zamezení vjíždění na chodníky zahrazovacími / protiparkovacími sloupky, neumišťování nádob na odpad ani dalších rozměrných objektů před místa, u nichž se přechází, zajištění bezbariérovosti i v místech křížení tras a komunikací bez přechodu pro chodce či vyznačeného místa pro přecházení atp.

Studie nedefinuje veškerá místa, na nichž má být zajištěno komfortní křížení pěší (a cyklistické) dopravy s hlavními tahy v území. Ve výkresu DI jsou však znázorněna místa nejdůležitějších bezmotorových překonání hlavních tahů v rámci chráněných liniových opatření pro cyklisty

05.1.3.3. Chodci v obytných a pěších zónách

Nově navržené obytné a pěší zóny primárně pracují se standardním pojetím dopravního prostoru sdíleného různými druhy dopravy. Širší souvislosti a návaznosti na úseky ulic s jiným režimem však mohou v někte-

rých případech odůvodňovat i preferenci existence paralelního dopravního prostoru pouze pro chodce ve formě „podélného ryze pěšího pobytového pásu sloužícímu k podélnému pohybu“ (nikoliv chodníku) v obytné zóně např. za řadou parkování, vytvořen je pak jakýsi chráněnější ryze bezmotorový prostor.

05.1.3.4. Materiálové řešení

Konkrétní podoba materiálového řešení není v této úrovni studie určena, nicméně především v místech, kde se ve stejném profilu či prostoru pohybují různé druhy dopravy ve stejné úrovni odlišené pouze materiálově, je třeba již v prvotní fázi podrobnějšího návrhu definovat povrchy tak, aby nedocházelo k nejednoznačnému výkladu / pochopení využití konkrétních ploch. V případě oddělených pásů pro chodce a cyklisty je např. typické využívání hladšího pásu (asfalt určený pro cyklisty) i chodci, kteří mají povrch zpravidla dlážděný, a tedy z hlediska pohody chůze zdánlivě méně komfortní (ne vždy však platí, že dlažba musí být méně komfortní, než asfalt – záleží na typu). Pohodlněji pojižděný pás však bude vždy znamenat nabídku lepšího komfortu kohokoliv jedoucího, ale i poptávku pěších pro pohodlnější chůzi, takže volbu materiálu zklidněných komunikací je třeba volit spíše jednotnou či pouze s odlišnou strukturou či rastrem dlažby apod. Potenciální konflikty s nárokováním si prostoru pro „své účely“ tak budou minimalizovány.

05.1.3.5. Mobiliář

Studie nenavrhuje v celém území konkrétní místa pro umístění mobiliáře sloužícího pěším. Nicméně především s ohledem na možnost častějšího odpočinku při chůzi (především starších osob, rodin s dětmi, příp. osob s tělesným postižením či osob s těžkým zavazadlem), studie doporučuje v rámci dalších návrhových stupňů vždy prověřit potřebu rozmístění a kapacity mobiliáře v konkrétních lokalitách a odstupech. Podél nejvytíženějších pěších tras by měly být rozmístěny lavičky v maximálních rozestupech 50 m, u ostatních hlavních tras pak v maximálních rozestupech 100 m.

I u méně vytižených prostupů, které ale mají velký rekreační význam, je třeba zajistit dostatek laviček sloužících i pro delší pobyt.

05.1.4. Významné pěší koridory a plochy

Z hlediska pěšího pohybu návrh považuje za významné pěší koridory především hlavní třídy v území – ulice Na Žertvách, Libeňský most, Zenklova, Sokolovská a Voctářova, ve kterých je třeba jednak řešit širší chodníky se stromořadím a jednak přecházení ve všech logických vazbách – tím bude v co největší míře řešena prostupnost území pro pěší. V menší míře se tato funkce předpokládá u ulic U Rustonky a Pod plynojemem. Zásadní jsou pak i další pěší propojení v zástavbě – především ulice Kotlaska, náměstí Dr. Václava Holého, U Libeňského pivovaru, Novákových, U Meteoru, Na Košince, nová „promenádní osa“ paralelní se stávající ulicí Vojenova, sama ulice Vojenova a některé další.

Zásadní celoměstský význam má nové propojení ve směru na jih po dvou navržených lávkách přes dvě větve kolejí jižně od řešeného území. Součástí tohoto propojení je i propojka mezi Krejčírkem na jihu a sídlištěm Invalidovna na západě. Přes severní větev kolejí je pak navržena ještě druhá lávka připojující ke Krejčírku oblast Palmovického kopce.

Spíše rekreační význam pak má cesta podél Rokytky a na ní navazující ulice U Českých loděnic, ulice Menclova, nová promenáda v místě stávající ulice Povltavská a další místní propojky.

Významná převážně pěší prostranství jsou navržena v centrální části území kolem severní křižovatky na Palmovce a na navazujícím nově navrženém náměstí Bohumila Hrabala, v místě Elsnicova náměstí, v centrální části rozvojové plochy mezi ulicemi Voctářova, Libeňský most, Zenklova, Sokolovská a U Rustonky a v území na sever od ulice Boudníkova.

05.1.5. Turistické trasy a naučné stezky

Přímo lokalitou neprochází žádné značené turistické trasy ani naučné stezky. Mimo řešené území nedařle prochází modrá turistická trasa a naučná stezka MČ Praha 9 – SZ stezka. Návrh nijak neupravuje jejich trasování ani nenavrhuje žádné nové trasy či naučné stezky v řešeném území ani v jeho návaznostech.

05.2/ CYKLISTICKÁ DOPRAVA

05.2.1. Principy infrastruktury pro cyklisty v území

05.2.1.1. Obecné principy

Na cyklistickou dopravu v území není nahlíženo jako na rekreační aktivitu odehrávající se ve vymezených koridorech cyklotras, ale jako na plnohodnotný dopravní mód, s nímž je třeba počítat ve stále narůstající míře v celé ploše území. Cyklotrasy pak naznačují pouze ty nejvýznamnější z průjezdů územím.

Na sběrných komunikacích je za ideální považováno duální řešení zajišťující jak chráněný průjezd v přidruženém prostoru, tak i nebezpečnější, ale rychlejší průjezd zajištěný integračním opatřením v hlavním dopravním prostoru.

Ve zklidněných oblastech mimo hlavní dopravní tepny je preferován společný provoz s automobilovou dopravou.

Veškeré cesty v území s charakterem „parkové cesty“ je třeba koncipovat tak, aby umožňovaly občasné opatrný pohyb jízdních kol.

V případě samostatně vedených stezek nebo stezek v profilu se zcela „mrtvým“ parterem či lemovaným ploty je základním řešením vedení cyklistů a chodců ve společném prostoru bez oddělování prostorů obou typů dopravy. Je nutné zajistit dostatečné rozhledy a ochranu chodců i cyklistů především v místech vstupů z přilehlých budov a pozemků.

V případě vedení cyklistů v přidruženém prostoru podél „živého“ parteru je základním řešením vymezení prostoru pro cyklisty vzdálenějšího od fasád objektů.

Jízdním kolem se pro účely této studie rozumí jak běžný bicykl, tak i koloběžka a další jednostopé prostředky mikromobility jako jsou elektrokola, koloběžky, elektrokoloběžky, elektrické jednokolky (samovyva-

žovací zařízení), nákladní kola a elektrokola a další prostředky mikromobility. V rostoucí míře je tak třeba počítat také s existencí motorizovaných jízdních kol a jízdních kol o vyšší hmotnosti a s většími prostorovými nároky.

05.2.1.2. Pohyb cyklistů na sběrných komunikacích

Na frekventovaných komunikacích musí být navržena opatření pro cyklistickou dopravu, společný provoz je přípustný pouze pokud prostorové podmínky lepší řešení absolutně vylučují.

Provoz cyklistů se nepředpokládá v území pouze v navržených tunelových komplexech MO a Libeňské spojky. Na ostatních komunikacích je třeba s provozem cyklistů vždy počítat a odpovídajícím způsobem ho řešit.

05.2.1.3. Pohyb cyklistů ve zklidněných oblastech

V zónách 30 a v obytných zónách se předpokládá pohyb cyklistů ve všech směrech bez omezení a s minimem vodorovného značení. Oddělené vedení se uvažuje pouze v případě nejvýznamnějších cyklistických propojení v území.

To předpokládá také plošnou aplikaci obousměrného provozu jízdních kol v jednosměrkách, který může být lokálně zdůrazněn i vodorovným značením. „Protisměrný“ provoz jízdních kol je třeba koordinovat s řešením především kolmého parkování a předností a rozhledů v křižovnách.

Specifickým případem zklidněné oblasti je doporučené dočasné zřízení režimu Cyklistické zóny (IZ9a) v severní části ulice Menclova. Profilem této ulice prochází nadřazená trasa A2, po níž v tomto úseku projíždí průměrně cca 1650 jízdních kol/24 hodin. Současně se ale jedná o jediné místo v úseku mezi Štefánikovým mostem a křižovatkou v Podhoří (oblast na severu od

Troji), kde trasa prochází přímo v uličním profilu s IAD. Navržené výhledové uspořádání této ulice pracuje s oddělenou stezkou v přidruženém prostoru, nicméně do doby jeho realizace je vhodné dominantní mód cyklistické dopravy v této ulici ošetřit alespoň nestavebním opatřením. Více ke v Česku zatím zřídka využívanému režimu cyklistické zóny viz TP 179, kap. 6.8.

05.2.1.4. Pohyb cyklistů v pěších zónách

Je navrženo zajištění všeobecné průjezdnosti pěších zón pro cyklisty. K prověření v rámci detailního řešení veřejných prostranství v dalších stupních se doporučuje prověření lokálního užití doporučených koridorů pro cyklisty v rozsáhlejších plochách (například formou pásu vymezeného kovovými „cvočky“ v dlažbě atp.). Rozhodně se nedoporučuje řešit průjezd pěšími zónami stavebně odděleným pásem s odlišným povrchem, tj. jako dělenou stezku – vytratí se tak efekt sdíleného řešení. V případě realizace obslužného koridoru pro automobilovou dopravu je třeba přizpůsobit materiálové řešení tohoto koridoru také provozu cyklistů – tzn. nevolit hrubší povrch, než mají přilehlé pochozí plochy.

Tyto principy jsou zvláště významné v případě nově vznikajícího Náměstí Bohumila Hrabala v nové poloze mezi Libeňským mostem a ulicí Na Žertvách. U zkušenějších jezdců, kteří skrz náměstí pouze projíždí, návrh předpokládá průjezd po existujícím koridoru TT. Pro méně zkušené jezdce a pro lidi, kteří na náměstí zastavují, návrh úmyslně v tomto prostoru nevymezuje konkrétní koridory a naopak zde cíleně pracuje se zklidněním provozu cyklistů formou sdílení prostoru s chodci.

05.2.2. Soulad s dokumentem Systém celoměstských cyklotras hl. m. Prahy

05.2.2.1. Vazby v širších vztazích

Návrh přebírá základní řešení sítě páteřních a hlavních tras dle dokumentu Systém celoměstských cyklotras hl. m. Prahy v řešeném území v souladu s poslední úpravou tohoto dokumentu aktualizací z prosince 2022. Jsou zachovány vazby na všechna okolní území určená tímto koncepčním dokumentem, nicméně dochází k úpravám a doplněním v navržené síti cyklotras vycházejícím z podrobnějšího prověření možností a záměrů v území.

Zásadními náročnými infrastrukturními projekty jsou nadřazená trasa A9 a páteřní trasy A42 a A16. Všechny jsou v souladu s pražskou koncepcí cyklotras a tato studie upřesňuje jejich trasování. U trasy A9 je navržena nová lávka přes stávající kolejiště a přes budoucí komunikaci jižního obchvatu Libně. ÚS ideově prověřila dvě variantní řešení propojení oblasti Plynojemu a Balabenky. Řešení v horní úrovni železnice je dále nutno technicky a stavebně prověřit, stejně jako i vzájemné návaznosti a propojení horních a dolních bezmotorových úrovní celé Balabenky (jedná se o křížení řady tras). Dále je nutno technicky koordinovat se stavbami ŽUP / VRT a Jižní obchvat Libně. Obě stopy A9 a (A9) tady nejsou vzájemně v rozporu (nejsou variantami), avšak mají fungovat obě najednou (viz zmíněná propojení obou výškových úrovní).

Principem trasy A42 je vedení cyklostezky na jih od křižovatky ulic Sokolovská a Zenklova podél stávající samostatně vedené tramvajové trati k tramvajové estakádě a následné vedení cyklistické dopravy po upravených obslužných chodíčkách po obou stranách estakády. Byla prověřena základní prostorová smyslnost takového řešení a v oblasti severně od estakády také záměru přizpůsobena regulace zástavby na západ od tramvajové trati, kde vytvoření nového propojení

bude vyžadovat zpevnění svahu. V současnosti probíhající kompletní rekonstrukce estakády nicméně tento dlouhodobý záměr nezohledňuje, k jeho realizaci tedy zřejmě dojde až v dlouhodobějším horizontu.

05.2.2.2. Odchytky od pražského Systému celoměstských cyklotras, doporučení úprav páteřního systému

Je navrženo zrušení východní varianty původního trasování nadřazené trasy A9 na jih od křížení ul. Čuprova × Na Žertvách, protože se nepovažuje za reálnou možnost protažení trasy jakýmkoli způsobem skrz vnitřní prostor „trianglu“ mezi železničními koridory v území. Korigována je i západnější varianta její stopy – je navrženo přeložení plánovaného úseku vedeného podél jižního obchvatu Libně do ul. Sokolovská a ul. Turnovská a dále pak už v souladu se systémem tras na novou stezku vedenou po lávkách přes kolejiště jižně od řešeného území a navazující na trasu A5 na Krejčárku. Alternativně je umožněno řešení trasy podél západní hrany kolejiště. Trasa vystoupá na úroveň kolejiště rampou z ul. Na Žertvách. Ul. Sokolovská překoná pomocí ně zbudované lávky.

Severně od křížení ul. Čuprova × Na Žertvách je trasování A9 přizpůsobeno aktuální verzi dokumentace k MO. Trasa je vedena ve stopě původně určené pro trasu A260 využívající novou stezku a lávku přes Rokytku, s nimiž se již počítá v rámci úprav souvisejících s realizací MO. Původní trasování po lávkách vedených podél železnice je ponecháno jako dlouhodobý výhled v kontextu řešení železničních staveb a městského okruhu.

Páteřní trasa A16 není nově ukončena už v místě křížení s nadřazenou trasou A2, ale je navrženo její plynulé pokračování dále na východ ulicemi Libeňský most a Na Žertvách (aktuálně plánováno jako stopa části trasy A260) a její ukončení až v místě jejího napojení na nadřazenou trasu A9 v ulici Čuprova.

U páteřní trasy A26 jsou navrženy dvě lokální korekce jejího vedení v oblasti Elsnicova náměstí a křižovatky Stejskalova x U Rokytky.

Hlavní trasa A251 je prodloužena a místo ukončení v křižovatce Rohanské nábřeží x Voctářova x U Rustonky pokračuje až do bodu připojení na nadřazenou trasu A2. Jako paralela trasy A251 je současně navržen úsek promenády procházející napříč oblastí tzv. Pentagonu paralelně s ul. Vojenova, který je v současném cyklogenerelu zatříděn jako paralelní vedení trasy A260.

Hlavní trasa A260 je zcela zrušena. Její východní část je nově nahrazena vedením trasy A9, její střední úsek je v ulicích Libeňský most a Na Žertvách nahrazen protaženou páteřní trasou A16 a její paralelní jižnější stopa je nahrazena trasou A251 (vše viz výše).

Hlavní trasa A261 je ve svém průběhu v ulici Čuprova sloučena s trasou A290 v souladu s logikou zde plánovaných změn komunikací v rámci výstavby MO.

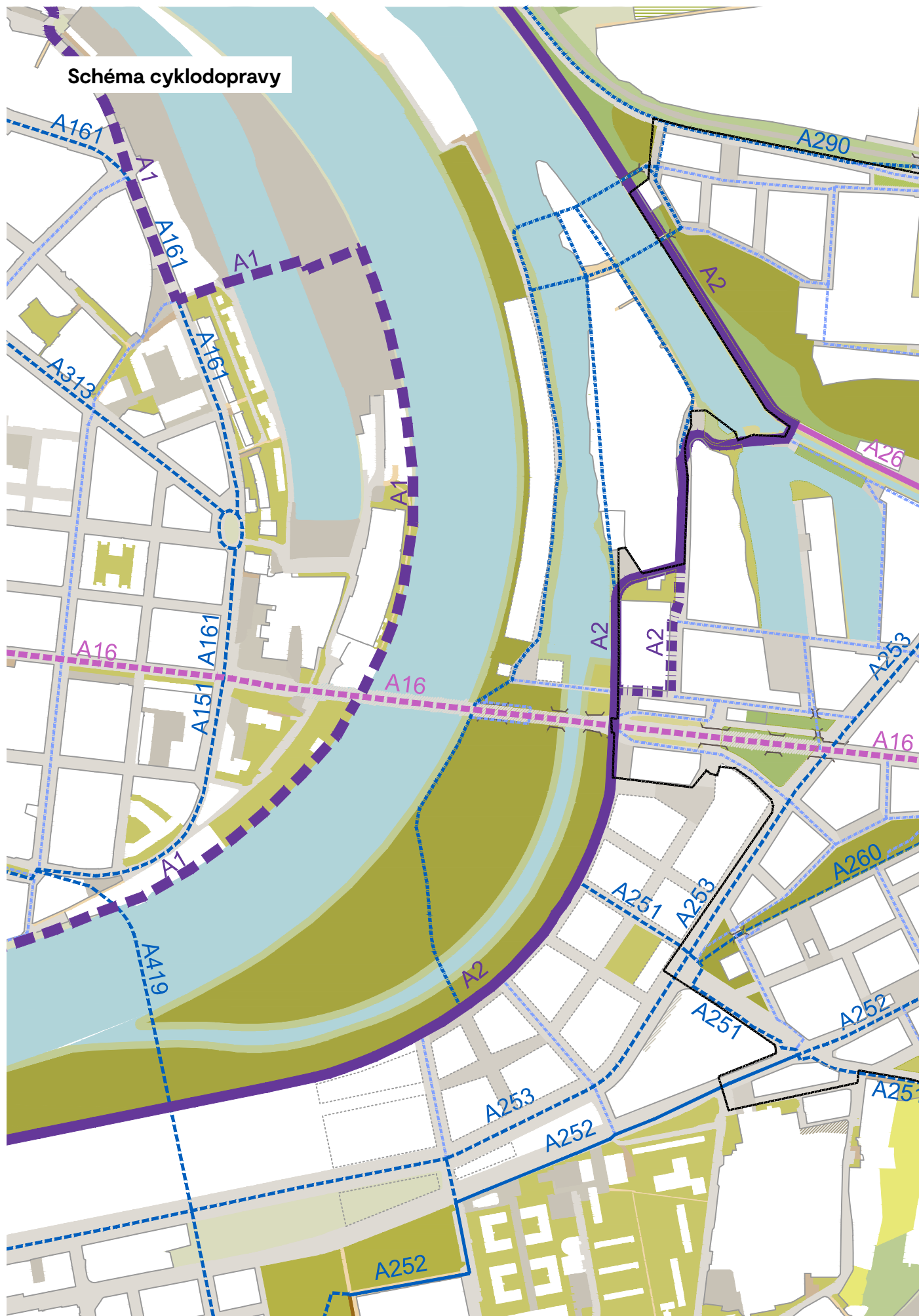
Hlavní trasa A290 je ponechána zhruba ve svém původním směru, její vedení je ale přesněji přizpůsobeno plánovaným úpravám v rámci MO.

Ostatní cyklotrasy dle koncepce nacházející se mimo hranice řešeného území a bez vazby do řešeného území návrh nijak neupravuje nebo jen mírně upřesňuje jejich průběh v některých úsecích.

05.2.3. Cyklistická osa Hradčanská–Palmovka

V širších vztazích je zcela zásadní osa páteřní cyklotrasy A16, která v budoucnosti vznikne v důsledku nového propojení skrz brownfield Bubny–Žatory. Bude se jednat o téměř přímou spojnici mezi Vysočany na

Schéma cyklodopravy



východě a Letnou na západě, která povede v prakticky rovném terénu a bude spádovou osou pro zhruba 100,000 lidí, kteří budou obývat pruh v šíři do 1 km kolem této osy. Oproti maximálnímu dennímu zatížení asi 500 cyklistů (v sezóně, pracovní dny), kteří v roce 2019 přeježděli přes Libeňský most, se dá do budoucna očekávat zásadní nárůst na několik tisíc průjezdů denně. Součástí návrhu je prodloužení plánované trasy A16 až do uzlu Balabenky, které reflektuje význam této osy coby západo-východní spojnice. Otevřená pak zůstává otázka, zda již mimo řešené území dále na východ nemá tato páteřní trasa pokračovat po ulici Sokolovská.

05.2.4. Parkování jízdních kol na veřejných prostranstvích

Územní studie přímo neurčuje místa vhodná k vytvoření parkování jízdních kol. Není navrženo ani větší centralizované parkoviště typu B+R. Je však doporučeno osazování stojanů na kola plošně v celém území ve vzájemných vzdálenostech ideálně v řádu desítek metrů. Stojany musí být osazovány především v blízkosti zásadních cílů v území (zastávky MHD, významná veřejná prostranství, významné veřejné budovy, lokality s vysokým podílem obchodních ploch a administrativy atp.). V celém území je v klíčových místech doporučeno osazovat také stojany na jízdní kola chránící kola před deštěm.

05.2.5. Bikesharingové služby

V území již v současnosti operuje několik provozovatelů bikesharingových služeb. Dá se předpokládat, že v oblasti bude na veřejných prostranstvích dlouhodobě existovat zátěž několika stovkami jízdních kol. S těmi je třeba počítat v rámci podrobných návrhů veřejných prostranství.

05.2.6. Parkování jízdních kol v objektech

V rámci nových obytných objektů v území je doporučeno v přízemí zřizovat vnitřní prostory k odkládání jízdních kol. V rámci nových administrativních a komerčních objektů je doporučeno zřizovat vnitřní prostory pro parkování jízdních kol alespoň v rámci podzemních garáží.

05.3/ VEŘEJNÁ DOPRAVA

05.3.1. Metro

05.3.1.1. Stanice metra Palmovka

Stanice metra v tomto místě je zásadním faktorem určujícím významné postavení centrální části řešeného území v rámci celé Prahy. Návrh počítá se zachováním funkce stanice Palmovka coby přestupního uzlu mezi metrem a dalšími dopravními módy a současně předpokládá další zásadní nárůst vytížení této stanice v souvislosti s novou zástavbou okolí stanice a sousedících oblastí.

S výjimkou vstupu do vestibulu u Libeňské synagogy se všechny vstupy do vestibulu metra nacházejí v blízkosti ploch určených k nové zástavbě. Je navrženo integrování tří vstupů do vestibulu v místě severní křižovatky Palmovka do nové zástavby v nárožích této křižovatky. Vstup u synagogy je navržen k ponechání ve stávající poloze. Výtah do vestibulu v jihozápadním nároží je navržen k dalšímu prověření a pokud to bude technicky reálné, k integrování do nové zástavby v nároží, pokud tomu tak nebude, bude ponechán ve stávající poloze.

Vstup do vestibulu z nároží ulic Na Žertvách a Vacínova je navržen k podrobnému prověření z hlediska možnosti integrování do nové zástavby přilehlé uliční fronty. Pokud nebude možné jeho integrování, je navrženo prověření možnosti odstranění eskalátoru u tohoto vstupu a ponechání pouze schodiště.

Vstupy do vestibulu z prostoru autobusového terminálu jsou navrženy k integrování do nové zástavby v místě stávajícího terminálu.

V navazujících projektových stupních musí být zohledněna statická omezení stanice metra a její protipovodňová ochrana.

05.3.1.2. Stanice metra Invalidovna

Stanice metra Invalidovna se nachází mimo řešené území. Je však potřeba s ní počítat jako se spádovou stanicí pro objekty v jižní části řešeného území. Systém komunikací pro pěši a cyklisty především v uzlu Sokolovská x U Rustonky x Pod plynojemem je přízřivě soben mimo jiné intenzivnějšímu pěšímu a cyklistickému pohybu v tomto směru.

05.3.2. Tramvajová doprava

05.3.2.1. Organizace tramvajových linek v okolí

Řešeným územím projíždějí linky 3, 6, 8, 10, 14, 16 a 25 a noční linky 92, 93, 94, 95.

Návrh nepředpokládá zásadnější změny v organizaci tramvajových linek v řešeném území ani v jeho okolí.

Největší změnu představuje vložení nové zastávky v obou směrech do ulice Sokolovská poblíž křižovatky s ulicí Na Kopečku, která bude sloužit především nové zástavbě na severozápad od tohoto úseku ulice Sokolovská a také v současnosti špatně obslužené zástavbě na jihovýchodě. Ve směru do centra je navržena mysová zastávka pro dvě soupravy, ve směru z centra je vzhledem ke krátkému prostoru mezi dvěma křižovatkami navržena pouze zastávka pro jednu soupravu. Je navržena také jako mysová (resp. jako ostrůvek umožňující průjezd jízdních kol).

Vložení této nové tramvajové zastávky je podmíněno dopravním zklidněním ulice Sokolovské předpokládajícím celkovou rekonstrukcí profilu ulice včetně zásahu do řešení TT (osová vzdálenost, řešení trakce atp.). Je navržena úprava ulice, v níž je v některých úsecích tramvajová trať nově pojížděná. Dopravní zklidnění

ulice Sokolovská a omezení tranzitu touto ulicí bude pravděpodobně následným krokem po realizaci Jižního obchvatu Libně. Studie nicméně tento zásah do ulice Sokolovská realizací obchvatu zcela nutně nepodmiňuje. Razantní pokles intenzit IAD v profilu nutný pro omezení vlivu na provoz tramvají zde teoreticky může být dosažitelný i dalšími opatřeními – například zahrnutím tohoto úseku ulice Sokolovská do plánovaného mýtného systému v kombinaci s dalšími opatřeními v uličních profilech.

Dílčí úpravu fungování znamená také přeložení průjezdu tramvajových linek z ulice U Balabenky do nově vytvořeného úseku trati se zastávkami v ulici Čuprova (mimo řešené území). Toto řešení návrh přebírá z aktuálního stavu zpracovávané dokumentace pro MO, nicméně úprava tohoto úseku je realizovatelná i v případě nerealizování tohoto úseku MO a ponechání ulice Čuprova ve stávající stopě.

Návrh nijak nezohledňuje případné změny v trasování linek dané novou možností propojení skrz brownfield Bubny-Zátory ani nové možnosti vedení linek dané plánovaným tramvajovým Rohanským mostem na západ od řešeného území. Řešení území však ponechává flexibilní možnost úpravy trasování jednotlivých linek v souvislosti s těmito celoměstsky významnými zásahy.

05.3.2.2. Otáčení a odstavování vozidel v lokalitě

Návrh křižovatky Sokolovská x Čuprova x Spojovací dle aktuální verze dokumentace MO nepředpokládá vytvoření severozápadního oblouku v této křižovatce, který by umožňoval alternativní řešení manipulačního otáčení tramvají s využitím TT v ul. Čuprova. Toto teoretické řešení tedy nebylo podrobněji prověřováno a pro otáčení vozidel v území tak bude stejně jako v současnosti využívána tramvajová smyčka v ulicích Zenklova-Na Žertvách-U Balabenky-Sokolovská.

Stávající manipulační zastávky v ulici Sokolovská bu-

dou nadále využívány v obdobném režimu jako dnes ke krátkodobému odstavování tramvají během dne.

05.3.3. Trolejbusová doprava

05.3.3.1. Organizace linek v okolí

Stávající experimentální provoz linek trolejbusu v oblasti Palmovky bude ukončen a nahrazen nově vzniklou trolejbusovou tratí, která v rámci řešeného území povede ulicemi Na Žertvách a Zenklova.

Trať bude využívána linkami, které budou převedeny z obsluhy autobusy na obsluhu trolejbusy s doplňkovým pohonem baterií v části trasy bez trakčního vedení. Jedná se o linku 109, u níž je alternativně zvažována obsluha elektrobuses, a linku 140. Linka 109 směřuje dále přes Jarov do Běchovic, linka 140 do Letňan a dále do Miškovic.

Navržená autobusová linka ve směru do Troji (viz dále) může být řešena také jako prodloužení trolejbusové linky 109 – v závislosti na zvolené další návaznosti dále za most Barikádníků.

05.3.3.2. Otáčení a odstavování vozidel v lokalitě

Po zrušení autobusového terminálu budou odstraněny veškeré dlouhodobé odstavy autobusů v lokalitě. Palmovka bude současně sloužit jako konečná stanice pro obě trolejbusové linky. Obě linky přijedou po ulici Na Žertvách na konečnou zastávku Palmovka v této ulici. Za zastávkou využijí odstavů pro odstavení v rámci přestávek řidičů.

Linka 140 následně pokračuje směrem do ulice Zenklova na sever, kde zastávka Palmovka v tomto směru slouží jako nástupní zastávka, odkud dále pokračuje skrz zastávku Libeňský zámek až do křižovatky s ulicí Prosecká.

Linka 109 následně pokračuje do ulice Zenklova na jih, kde zastávka Palmovka v tomto směru slouží jako nástupní zastávka, odkud dále pokračuje Sokolovskou ulicí směr Balabenka a napojí se na svou trasu.

Mezi výstupní a nástupní zastávkou je navrženo 5 odstavů. Tři z nich jsou pro kloubové trolejbusy délky 18 m, zbývající dva jsou pro autobusy délky 12 m. V rámci přilehlého náměstí bude řešeno také zázemí řidičů.

05.3.4. Autobusová doprava

Obě stálé denní autobusové linky v lokalitě budou převedeny do režimu trolejbusů.

Návrh počítá s ponecháním stávajících nočních autobusových linek.

Je navržena nová autobusová linka začínající na zastávce Palmovka, která dále pokračuje přes zastávku Libeňský zámek a novou zastávku mezi ulicemi Na Košince a Povltavská dále po ulici Povltavská (buď ve stávající podobě nebo ve zklidněné podobě promenády bez průjezdu automobilové dopravy). Předpokládají se další zastávky mimo řešené území na ul. Povltavská a dále v území předpolí mostu Barikádníků, které je určeno k zastavbě. Dále se předpokládá návaznost ve směru k ZOO, případně dále do Bohnic. Tato linka může být variantně řešena jako prodloužení trolejbusové linky 109 (viz výše), případně jako součást zcela nové linky pokračující z Palmovky dále na jihovýchod.

05.3.5. Vlaková doprava – linky S

V případě realizace tzv. Nového spojení 2 (systému železničních tunelů a podzemních zastávek pod centrem Prahy) se předpokládá oslabení významu železniční trati č. 091 obcházející řešené území na východě a na severu. V takovém případě se kapacita uvolní pro využití trati pro vnitroměstskou vlakovou dopravu v systému linek S. Návrh tak přebírá řešení nové vlakové zastávky U Kříže u severního okraje řešeného území v místě křížení železniční trati a ulice Zenklova.

Vzhledem k relativně malému významu této zastávky a nedávnému stavebnímu i koncepčnímu potvrzení stávajících poloh zastávek tramvají a trolejbusů v ul. Zenklova není tato zastávka koncipována jako součást multimodálního uzlu, což by předpokládalo celkovou reorganizaci poloh zastávek tramvají, trolejbusů a autobusů v Zenklově ulici a okolí. Zastávky jsou ponechány ve stávajících polohách s relativně dlouhými přestupními vazbami k nové vlakové zastávce. Pro střednědobý i dlouhodobý výhled je nicméně zřejmé, že absence kvalitní přestupní vazby nové vlakové zastávky se zbytkem systému MHD bude představovat zbytečně nevyužitý potenciál. Ve formě rezervy je tedy navržen posun stávající tramvajové zastávky U Kříže zhruba o 130 m jihozápadním směrem (tzn. „z kopce“) do prostoru pod železničním mostem. Vzdálenost mezi tramvajovými zastávkami Vosmíkových a U Kříže se tak zvýší z cca 420 m na cca 550 m a mezi zastávkami Libeňský zámek a U Kříže se naopak zmenší z cca 490 m na cca 360 m. Kromě přestupní vazby na vlak tak bude současně zajištěna také lepší obsluha nově se rozvíjející oblasti Horova náměstí i nedaleké lokality Košínska. Posunem zastávky jižně od křižovatky s ul. Prosecká se současně umožní využití zastávky i pro projíždějící trolejbusové linky, a to včetně výhledové možnosti obousměrné zastávky pro řešení průjezdu trolejbusů v ulici Zenklova jako obousměrného.

Další nové vlakové zastávky nejsou v řešeném území uvažovány. Na jihozápad od řešeného území se uvažuje o zřízení zastávky Praha-Karlín, jejíž reálnost je nejistá a která z hlediska řešeného území není nijak zásadní.

05.3.6. Zastávky MHD

Jsou navrženy úpravy polohy některých stávajících zastávek, 4 nové zastávky, zrušení zastávek ve starém autobusovém terminálu a úpravy využití některých zastávek. Využití zastávek má vliv na délku nástupní hrany a na výšku této hrany.

Zastávka Palmovka v ulici na Žertvách – směr západ: zachovaná ve stávající poloze. Trvalý provoz tramvají a trolejbusů, nástupní hrana pro 2 tramvajové soupravy.

Zastávka Palmovka v ulici na Žertvách – směr východ: zachovaná ve stávající poloze, v rámci podrobného prověření ideálně posun co nejbližší křižovatce směrem na západ. Trvalý provoz tramvají, nástupní hrana pro 2 tramvajové soupravy.

Zastávky v rámci autobusového terminálu – všechny zastávky spolu s celým terminálem zrušeny a odstraněny.

Zastávka Palmovka v ulici Zenklova – směr sever: zachovaná ve stávající poloze. Trvalý provoz tramvají a trolejbusů, nástupní hrana pro 2 tramvajové soupravy.

Zastávka Palmovka v ulici Zenklova – směr jih: zachovaná ve stávající poloze, v rámci podrobného prověření ideálně posun co nejbližší křižovatce směrem na sever. Trvalý provoz tramvají a trolejbusů, nástupní hrana pro 2 tramvajové soupravy.

Zastávka Palmovka v ulici Libeňský most: zachovaná ve stávající poloze. Trvalý provoz tramvají, nástupní hrana pro 2 tramvajové soupravy.

Zastávka Palmovka v ulici Sokolovská – směr východ: zachovaná ve stávající poloze. Možnost posunu v rámci kompletní rekonstrukce ulice dle potřeby. Trvalý manipulační provoz tramvají, nástupní hrana pro 2 tramvajové soupravy.

Zastávka Palmovka v ulici Sokolovská – směr západ: posun v rámci kompletní rekonstrukce profilu ul. Sokolovská mezi křižovatkou Balabenka a ul. Zenklova. Cílem posunu je primárně uvolnění prostoru křižovatky s ul. Ke Kouli a umožnění levého odbočení ze Sokolovské do ul. Ke Kouli. Trvalý manipulační provoz tramvají, nástupní hrana pro 2 tramvajové soupravy.

Zastávka bez určeného názvu v ulici Sokolovská u křižovatky s ul. Na Kopečku – směr západ: nově navržená zastávka. Trvalý provoz tramvají, nástupní hrana pro 1 tramvajovou soupravu.

Zastávka bez určeného názvu v ulici Sokolovská u křižovatky s ul. Na Kopečku – směr východ: nově navržená zastávka. Trvalý provoz tramvají, nástupní hrana pro 1 tramvajovou soupravu.

Zastávka Libeňský most – směr západ: zachovaná ve stávající poloze. Trvalý provoz tramvají, nástupní hrana pro 2 tramvajové soupravy.

Zastávka Libeňský most – směr východ: zachovaná ve stávající poloze. Trvalý provoz tramvají, nástupní hrana pro 2 tramvajové soupravy.

Zastávka Divadlo Pod Palmovkou: zachovaná ve stávající poloze. Trvalý provoz tramvají, nástupní hrana pro 1 tramvajovou soupravu.

Zastávka Libeňský zámek – směr sever: zachovaná ve stávající poloze. Trvalý provoz tramvají a trolejbusů, nástupní hrana pro 1 tramvajovou soupravu.

Zastávka Libeňský zámek – směr jih: zachovaná ve stávající poloze. Trvalý provoz tramvají, nástupní hrana pro 1 tramvajovou soupravu.

Zastávka bez určeného názvu mezi ulicemi Povltavská a Na Košince – směr jih: nově navržená zastávka. Trvalý provoz autobusů, nástupní hrana pro 1 kloubový autobus 18 m.

Zastávka bez určeného názvu mezi ulicemi Povltavská a Na Košince – směr sever: nově navržená zastávka. Trvalý provoz autobusů, nástupní hrana pro 1 kloubový autobus 18 m.

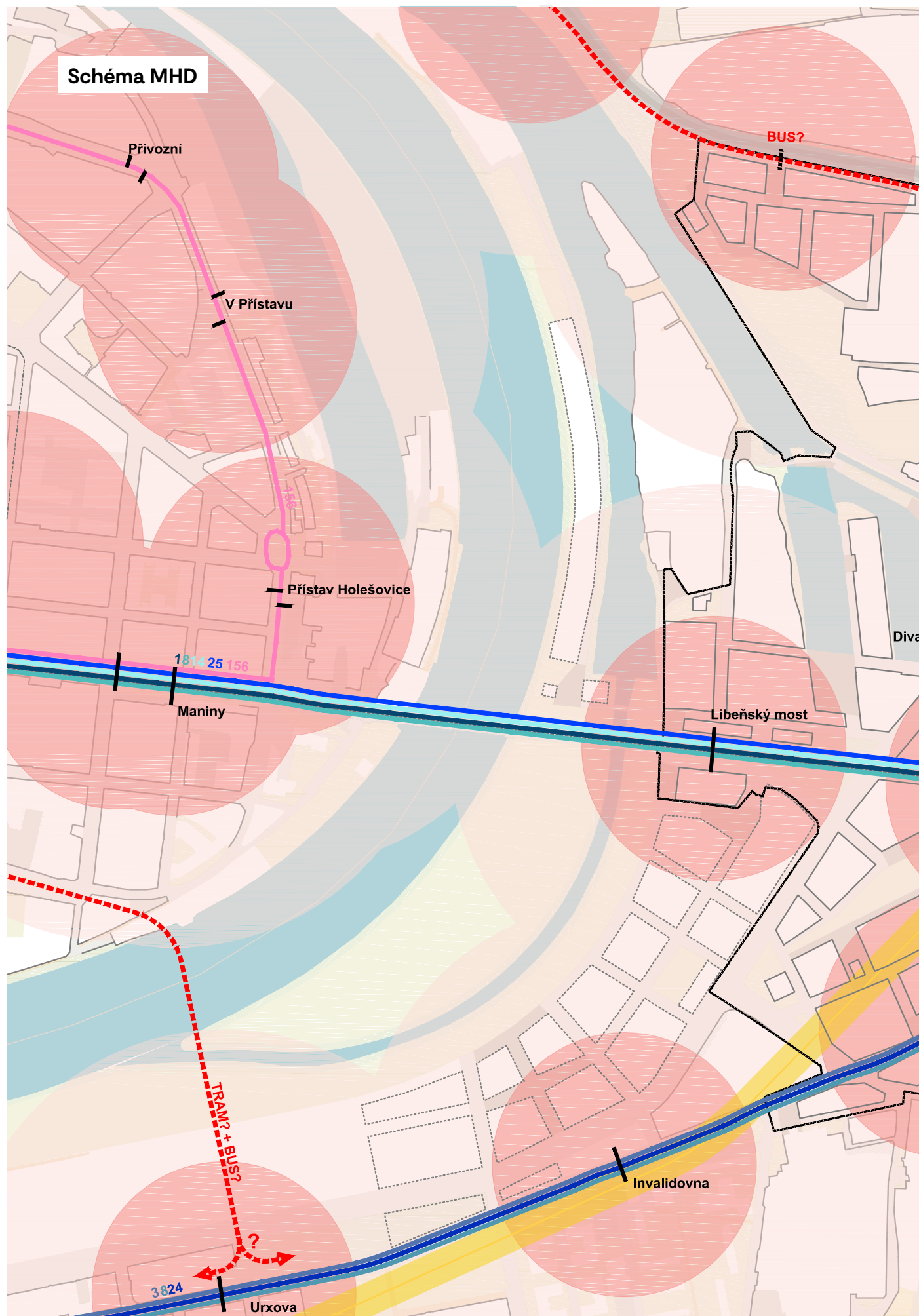
Tramvajová zastávka U Kříže – oba směry (v současnosti mimo řešené území): v krátkodobém a střednědobém období ponechání ve stávající poloze. Ve výhledu posun jihozápadně k vlakové zastávce U Kříže na hranici řešeného území. Podrobněji k výhledu viz 05.3.5. Trvalý provoz trolejbusů a tramvají, nástupní hrana pro 2 tramvajové soupravy.

Vlaková zastávka U Kříže: nově navržená vlaková zastávka v obou směrech na stávající železniční trati č. 091. v místě křížení této trati s ulicí Zenklovou. Parametry zastávek se uvažují pro osobní soupravy linek S – dle podrobné specifikace provozovatele vlaků.

Mimo řešené území se předpokládá také úprava zastávek v uzlu Balabenka – návrh přebírá řešení dle aktuálního stavu rozpracovanosti projektu MO.

Navrhované napojení novou autobusovou linkou v trase ulice Povltavská pak bude vyžadovat vytvoření nových autobusových zastávek, které se však již budou nacházet mimo řešené území. Jejich předpokládané parametry jsou však pro pravidelný provoz autobusů a délka nástupní hrany pro 1 kloubový autobus 18 m.

Schéma MHD



05.4/ ZÁSOBOVÁNÍ

05.4.1. Základní principy řešení

Ve stávající zástavbě návrh předpokládá umístění krátkodobých stání s parametry dostatečnými i pro rozměrnější zásobovací vozidla ve všech ulicích s provozem automobilů.

V nové zástavbě, kde je většina dlouhodobých stání umístěna typicky v suterénech objektů, jsou zásobovací stání v rámci návrhu chápána jako jeden z hlavních typů parkovacích stání v nové zástavbě. Tato stání je tak třeba navrhovat tak, aby vyhovovala krátkodobému parkování především rozměrnějších vozidel jako jsou dodávky – jak délkou, tak šířkově. Tomuto principu je třeba přizpůsobit mj. také spony stromů v případě umístění stání v rámci stromořadí.

05.4.2. Zásobování na sběrných komunikacích a v zónách 30

Zásobování je vždy řešeno v rámci parkovacího zálivu, do něž se najíždí z vozovky. Zálivy jsou materiálově řešeny jako součást přidruženého prostoru, případně jsou odděleny od úrovně vozovky nízkou ohrubou.

05.4.3. Zásobování v obytných zónách

Zásobování je vždy řešeno z vymezených stání v obytném prostoru obytné zóny.

05.4.4. Zásobování v pěších zónách

Jsou odlišeny úseky pěších zón, do nichž bude dopravním značením umožněn vjezd vozidel zásobování a úseky, kde bude vjezdu zamezeno.

Příjezd zásobování je navržen buď v dopravním koridoru v ose komunikace, který je sdílen s MHD, nebo v koridoru vymezeném blíže okraji profilu mimo koridor pro MHD. Nejsou navrhována zásobovací stání s nájezdem z koridoru MHD, aby nedocházelo ke zdržování projíždějících vozidel MHD najíždějícími a vyjíždějícími vozidly zásobování.

Zásobovací stání podél koridorů podél okraje uličního profilu jsou preferovaně navrhována na straně koridoru vzdálenější od okraje profilu tak, aby nedocházelo k degradaci parteru objektů.

05.5/ PARKOVÁNÍ

05.5.1. Základní principy řešení

Cílem není zásadní navyšování parkovacích kapacit veřejných parkovišť nad úroveň stávající reálné poptávky. Dlouhodobá praktická zkušenost ukazuje, že bez souběžného zajištění smysluplné organizace parkování tento přístup nepřináší zlepšení problémů souvisejících s parkováním.

Je-li to možné, veškerá nová zástavba by měla být podmíněna zajištěním nahrazení v současnosti využívaných parkovacích stání, které kvůli ní zaniknou, a to v maximální míře přímo na dotčeném pozemku – nikoli navyšováním kapacit stání v uličních profilech.

Pro kompaktní městskou zástavbu, která je v lokalitě převážně navrhována, není vhodné veřejná prostranství využívat pro odstavování automobilů koncentrováním parkování na určité místo, což vede ke vzniku monofunkčních parkovacích ploch. Návrh tak v prověření profilů usiluje o nahrazení takto koncentrovaného parkování do podoby parkování v rámci uličních profilů.

Nespokojenost s nabídkou počtu parkovacích stání není jediným problémem souvisejícím se stávajícím řešením parkování v řešeném území. Stejně zásadní je také nevhodná distribuce stání v rámci území, degradace veřejného prostoru legálním i nelegálním parkováním, ohrožování bezpečnosti dopravy i bezpečnosti v dalších ohledech (problematický průjezd vozidel IZS), zhoršování mikroklimatu v lokalitě kvůli materiálovému a prostorovému řešení stání, chybějící ochrana před nežádoucím parkováním v oblasti autobusového terminálu a na divokých parkovištích mimo uliční profily (podél ul. Na Žertvách), nedostatečná dostupnost parkovacích stání se specifickým režimem a stání s různou mírou omezeného přístupu a dominance veřejné správy soukromě využívaných stání.

Vzhledem k ekonomické náročnosti a malé poptávce dané nevhodným nastavením formy zpoplatnění v rámci ZPS návrh nevymezuje v území plochy pro stavbu parkovacího domu či domů.

05.5.2. Obecné standardy parkovacích ploch

05.5.2.1. Prostorové parametry

Parkovací stání jsou obecně integrována do přidruženého prostoru a umisťována do zálivů o plné šířce stání a nutných bezpečnostních odstupů nad rámec základní šířky komunikace bez parkovacích stání. Pouze v případě ojedinělých jednosměrných komunikací, u nichž se výhledově uvažuje o možnosti jejich zobousměrnění, jsou předpokládána stání bez zálivů či se zúženými parametry tak, aby bylo možno v profilu bez stavebních úprav odstranit jednu řadu parkování a zajistit tak obousměrný provoz.

Základní uvažovaná šířka parkovacího stání v rámci návrhu je vždy 2,0 m, a to i na hlavních tazích s provozem MHD, kde se v místech zřizování parkovacích stání vždy nachází také opatření pro cyklisty – v praxi tak nikde nedochází k reálnému kontaktu parkovacího stání s intenzivněji využívaným jízdním pruhem pro automobily.

V Zónách 30 návrh pracuje s dvěma základními šířkami bezpečnostních odstupů za kolmým parkovacím stáním – 1,0 m v případě jednostranného kolmého stání a oboustranně 0,5 m v případě oboustranných kolmých stání.

V případě jednosměrek s obousměrným provozem jízdních kol je navrhována taková organizace profilu komunikace, aby „protisměrně“ projíždějící jízdní kola nejezdila podél kolmých parkovacích stání. Je-li to kvůli širšímu kontextu organizace jednosměrnosti nevyhnutelné, je vždy třeba zajistit bezpečnostní odstup alespoň 1,0 m.

05.5.2.2. Materiálové řešení

V rámci principu přičleňování parkovacích ploch v uličních profilech k přidruženému prostoru by měly být veškeré plochy pro parkování odlišeny i svým materiálovým řešením. Veškeré plochy související s plochami pro parkování, které jsou součástí různých typů bezpečnostních odstupů nad rámec základní šířky komunikace bez parkování, by měly být také materiálově odlišeny od (typicky zřejmě asfaltového) hlavního dopravního prostoru. Mohou tak být buď materiálově přičleněny k samotným plochám pro parkování či řešeny materiálově zcela odlišně.

Vedle své funkce prostoru pro odstavování vozidel jsou pak veškeré parkovací plochy považovány za plochy vhodné k zasakování dešťové vody. Materiálové řešení musí být vždy navrženo s ohledem na tuto jejich funkci.

05.5.2.3. Zeleň v parkovacích plochách

U stávajících stání v uličním profilu bez stromů je navrženo průběžné proložení parkovacího pásu novou výsadbou. U nových stání v uličním profilu se předpokládá souběžný návrh výsadby stromů v parkovacím pásu v souladu s požadavky Pražských stavebních předpisů a principy stanovenými v Manuálu veřejných prostranství. Totéž platí i pro doplnění či nový návrh zeleně ve stávajících či nově navrhovaných parkovištích mimo uliční prostor. Veškerá nová výsadba musí být řešena s ohledem na ochranu stromu a jeho okolního prostoru před poškozením parkujícími vozidly a se zohledněním

využití rabátek stromů v rámci systému zadržování dešťové vody v území.

05.5.2.4. 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 nutné 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.

05.5.3. Parkování ve stávající zástavbě

Stávající převažující systém stání na veřejných (převážně městských) prostranstvích spravovaných na náklady města přímo v uličních profilech bude z velké části zachován.

Návrh určuje podobu prostorového uspořádání parkování v jednotlivých ulicích prostřednictvím katalogu schémat profilů v příloze [P2/ Katalog uličních profilů], jejichž přiřazení ke konkrétním ulicím je součástí výkresu [F/ Výkres dopravní infrastruktury].

Návrh počítá i ve stávající zástavbě s postupnými úpravami především křížení a dalších kritických míst tak, aby vyhovovaly běžným parametrům na rozhledy atp. Tato místa sice detailně neřeší, nicméně předpokládá snížení počtu stání dané těmito zásahy, to se pak projevuje i v celkových bilancích návrhu. Přesné změny počtu parkovacích stání ve stávající lokalitě nicméně budou vyplývat až z podrobného prověření. Bilanční počty stání je tak třeba zvláště zde brát jako pouze orientační předpoklad dalšího vývoje.

05.5.4. Parkování podél ulice Na Žertvách

Stávající poptávka po parkování v ulici Na Žertvách ze strany rezidentů je v návrhu detailu řešení ulice Na Žertvách řešena v rámci přeuspořádaného profilu ulice podélným stáním, které nahrazuje stávající velkoplošné parkoviště.

05.5.5. Parkování v nově navržených ulicích

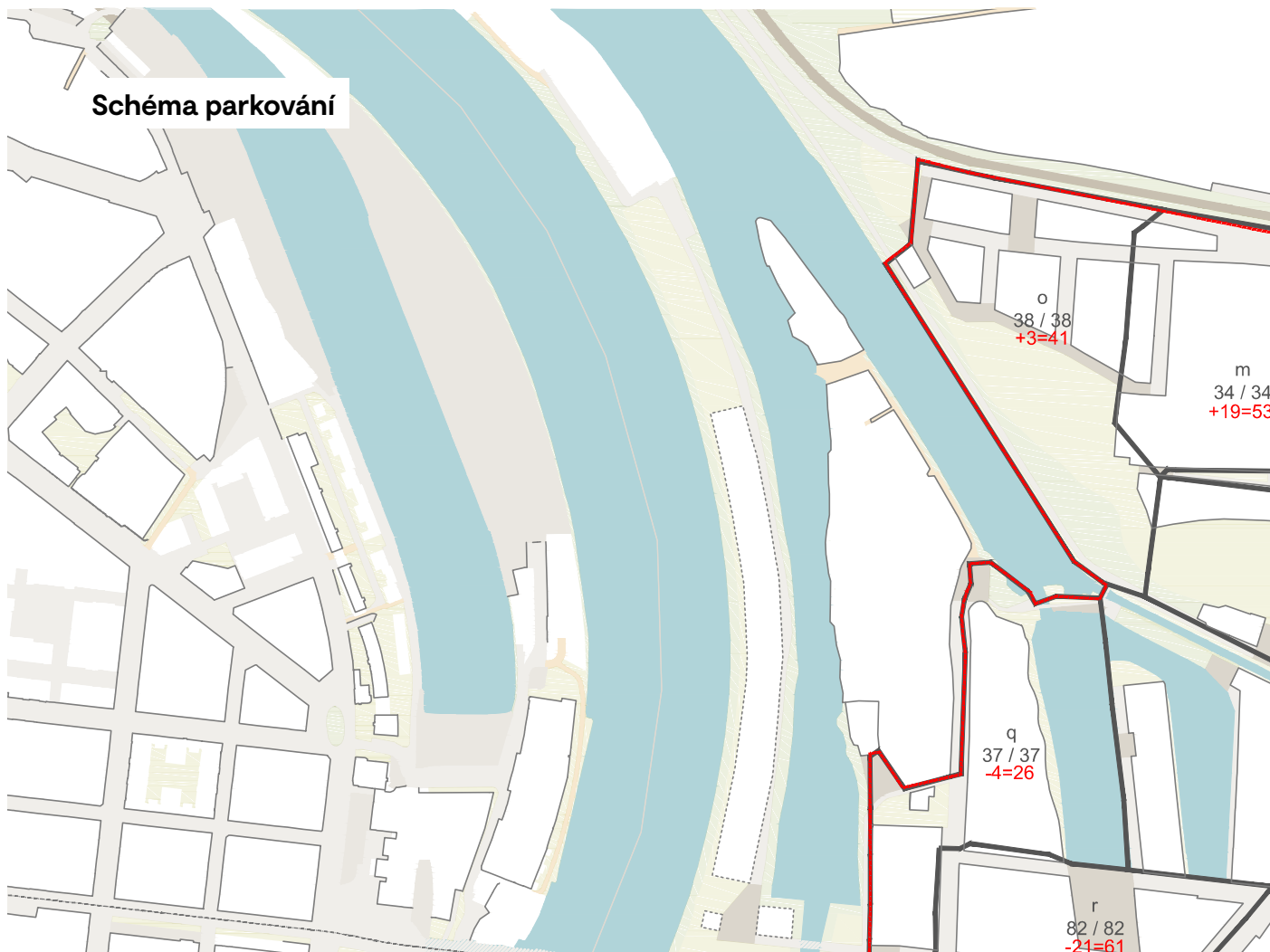
Návrh určuje podobu prostorového uspořádání parkování v jednotlivých ulicích pouze prostřednictvím katalogu schémat profilů v příloze [P2/ Katalog uličních profilů], jejichž přiřazení ke konkrétním ulicím je součástí výkresu [F/ Výkres dopravní infrastruktury].

Podrobnější prověření bilancí parkování není součástí návrhu, protože u oblastí s novou zástavbou se automaticky předpokládá vyřešení parkování především formou podzemních garáží přímo v rámci nové zástavby v souladu s požadavky Pražských stavebních předpisů. Parkování na veřejných prostranstvích bude minimalizováno pouze na nutnou část Předpisy požadovaného počtu návštěvnických parkovacích stání.

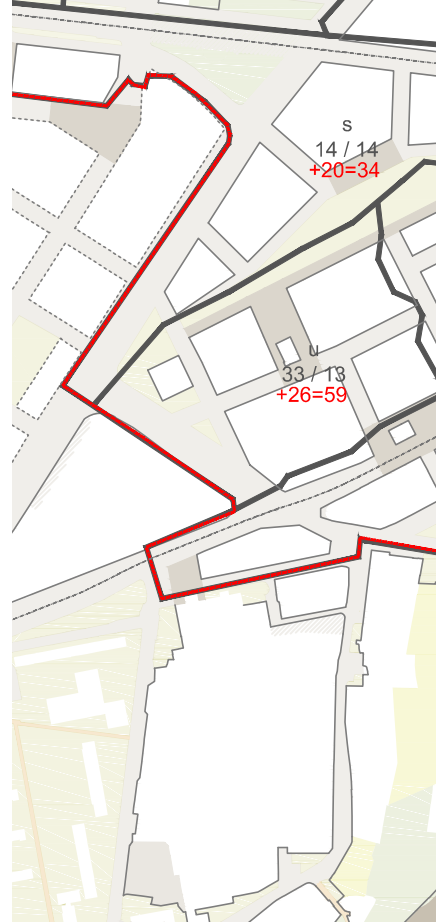
05.5.6. Parkování podél tramvajové trati

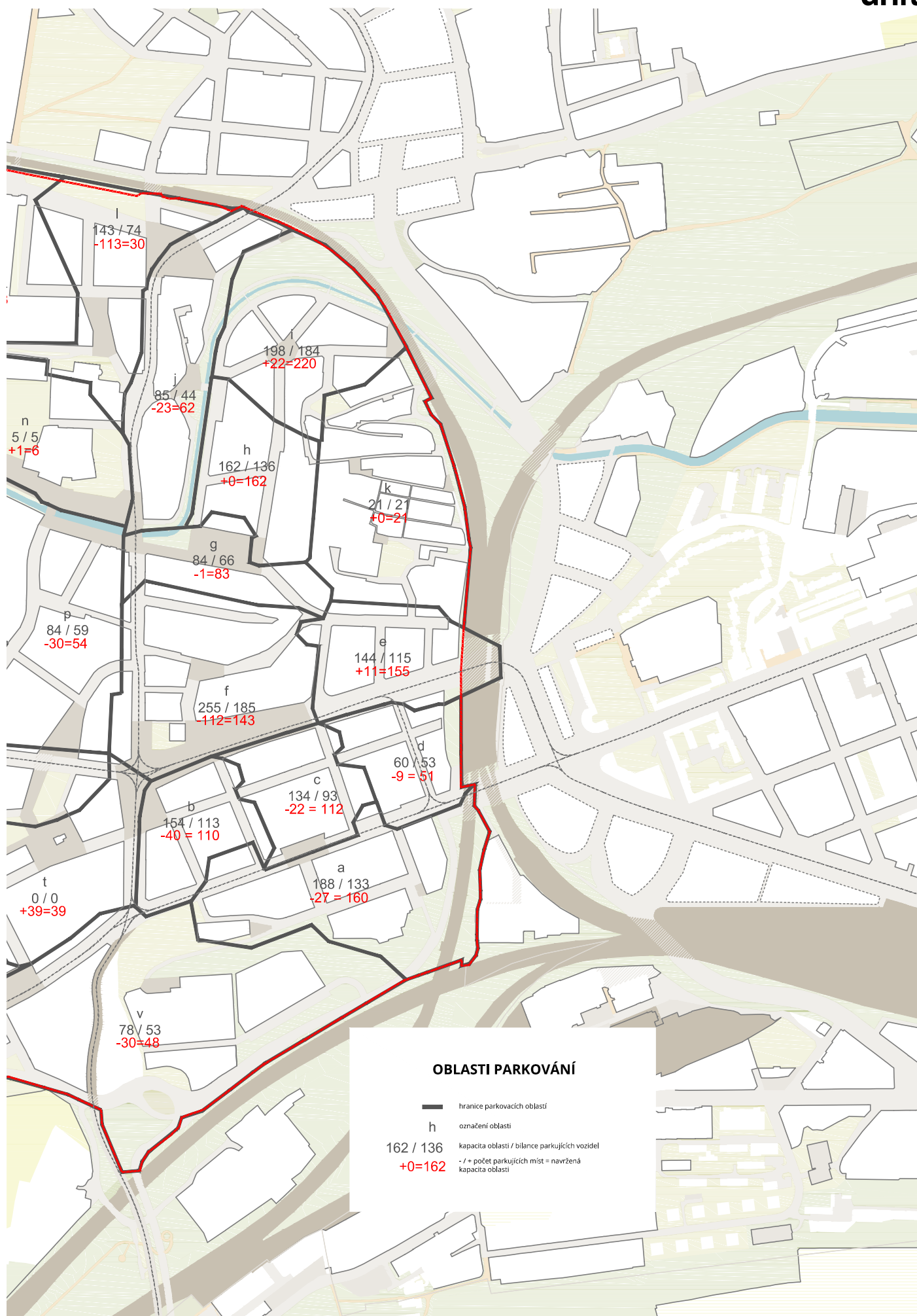
V případě, že podél parkovacích či zásobovacích stání prochází tramvajová trať, jsou v území požadovány minimální odstupy okraje parkovacího stání od tramvaje takto: šířka parkovacího stání 2,00 m + bezpečnostní odstup 0,25 m + vzdálenost od osy bližší koleje 2,00 m

Schéma parkování



oblast	počet stání stav	průměrně obsazeno pracovní den	balance	počet stání návrh
a	188	132	-27	160
b	154	112	-40	110
c	134	93	-22	112
d	60	53	-9	51
e	144	115	11	155
f	255	185	-112	143
g	84	66	-1	83
h	162	162	0	162
i	198	184	22	220
j	85	44	-23	62
k	21	21	0	21
l	143	74	-113	30
m	34	34	19	53
n	5	5	1	6
o	38	38	3	41
p	84	59	-30	54
q	37	37	-4	26
r	82	82	-21	61
s	14	14	20	34
t	0	0	39	39
u	33	13	26	59
v	78	53	-30	48





05.6/ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

05.6.1. Základní principy řešení

Sladění dopravního režimu ulic s jejich reálným fungováním, stavebním řešením, intenzitou zatížení a potenciálem umožňuje zásadní pozitivní úpravy v jednotlivých ulicích ve všech ohledech.

U hlavních tahů pracovat s jejich reálnými intenzitami a přizpůsobovat jim stavební řešení. Opouští se koncept hlavních tahů jako dopravních stok zabírajících prostor komunikací vyhrazených pouze pro automobilovou dopravu.

Ostatní části území zcelovat do kompaktních zklidněných oblastí s minimem značení a jednoduchými pravidly fungování.

Stavební opatření, úpravy režimů a systémy jednosměrek využít k zabránění tranzitu skrz rezidenční oblasti.

Řešené území je oblastí perfektně obslouženou MHD. I přes stavební rozvoj je tedy třeba nepředimenzovat infrastrukturu pro automobilovou dopravu, která by měla být stále více pouze doplňkem k ostatním druhům dopravy.

05.6.2. Dopravní režimy komunikací s automobilovou dopravou

05.6.2.1. Systém nadřazených komunikací

Mimo samotné řešené území se nachází oblast určená k celkové přestavbě v souvislosti s vybudováním systému tunelů Městského okruhu (MO). Dvě z vyústění těchto tunelů se nacházejí přímo v severní části řešeného území. Návrh respektuje jejich polohu a integruje je do celkového řešení na povrchu.

05.6.2.2. Hlavní komunikace bez zvláštního režimu

V tomto režimu jsou ponechány komunikace vytvářející společně jakýsi okruh kolem Dolní Libně – Votářova, část Elsnicova náměstí, Zenklova od Elsnicova náměstí dále na sever, Prosecká, Čuprova, krátký úsek Sokolovské, nový tzv. „jižní obchvat Libně“, ulice Pod plynojemem a U Rustonky.

V tomto režimu jsou ponechány také navazující úseky některých z těchto komunikací směřující mimo centrální část Dolní Libně.

Tento režim mají také tři ulice přivádějící a vyvádějící dopravu z centrální části řešeného území – část ulice Na Žertvách, část ulice Zenklova, ulice Sokolovská od západu a Libeňský most. V případě ulice Zenklova, Sokolovská a Libeňský most je hlavním cílem zachování tohoto režimu urychlení projíždějící autobusové (a zčásti i trolejbusové) dopravy v těchto profilech.

05.6.2.3. Zóny 30

Většina komunikací s automobilovou dopravou mimo hlavní tahy je návrhem nově zařazená do kategorie Zóny 30. Obecně se tak předpokládá jejich další utváření v souladu s běžnými parametry takto zařazených komunikací (viz TP 218).

Mezi zásadní používané prvky patří:

- vjezdová opatření na vjezdu do Zóny 30 ze sběrné komunikace (zvýšené přechody nebo kontinuální chodníky podél sběrné komunikace)
- zvýšené křižovatkové plochy a zvýšená vozovka v místě přecházení mimo křižovatky
- plošná aplikace přednosti zprava
- základní minimální šířka obousměrné dvoupruhové komunikace 5,0m
- prostorově úspornější bezpečnostní odstupy, poloměry oblouků atp.

Tranzit skrz Dolní Libeň

V současnosti v oblasti funguje průjezd ulicí Kotlaska a navazujícími ulicemi, který slouží jako zkratka pro automobily vyhýbající se delšímu průjezdu po komunikacích nadřazeného systému. Návrh tento princip fungování v základních principech respektuje, nicméně současně směřuje k jeho oslabení prostřednictvím úprav režimů v ulicích zatížených tímto průjezdem. Tyto úpravy dopravních režimů je doporučeno současně doplnit stavebními úpravami odpovídajícími těmto režimům.

05.6.2.4. Obytné zóny

V území je navrženo několik oblastí vymezených jako obytné zóny. Jsou navrženy dva základní typy obytných zón:

- rozsáhlejší průjezdné obytné zóny zahrnující delší úsek jedné ulice či i několika ulic
- slepý koncový úsek ulice se zcela minimálním provozem automobilů

Obecně se předpokládá jejich další utváření v souladu s běžnými parametry takto zařazených komunikací (viz TP 103). V případě stávajících komunikací to znamená zásadní úpravy profilu typicky uskutečněné v souvislosti s jinými velkými investičními akcemi narušujícími velké části povrchů v dané ulici, v případě nově vymezovaných ulic to znamená od začátku s ulicemi pracovat jako s obytnými zónami.

05.6.2.5. Pěší zóny

Pěší zóny tvoří v řešeném území ve srovnání s většinou území Prahy nepoměrně větší část, než je obvyklé. Je to dáno především významem Palmovky coby rozvíjejícího se významného centra severovýchodní části městského centra s velmi vysokou intenzitou pěšího pohybu především v centrální části území. V režimu pěší zóny je tak zařazena především plocha severní křižovatky Palmovka a navazujících prostranství coby centrálního prostoru Libně.

Dále je respektována vznikající pěší zóna v komplexu budov DOCK na Libeňském ostrově.

Nově je navržena také centrální pěší zóna proměnného charakteru v oblasti mezi ulicemi Voctářova, Libeňský most, Zenklova, Sokolovská a U Rustonky.

Režim pěší zóny s průjezdem autobusů MHD je navržen také pro promenádní komunikaci navrženou v místě stávající ulice Povltavská.

Obecně se předpokládá jejich další utváření v souladu s běžnými parametry takto zařazených komunikací (viz TP 103).

05.6.2.6. Úpravy jednosměrnosti

Ve stávající komunikační síti dochází k dílčím úpravám jednosměrností. Ve většině stávajících ulic s existujícím jednosměrným provozem je tento režim zachován, případně je otočen směr jízdy v dané ulici.

V nově vznikajících ulicích je většinou ponechána obousměrnost, pouze v několika případech daných obvykle širšími souvislostmi napojení na nadřazenou síť je navržena jednosměrnost.

05.6.3. Významné komunikace v území

05.6.3.1. Ulice Voctářova

Ulice je ponechána ve formě značně kapacitní komunikace. Od jihozápadu přichází jako čtyřproudá komunikace se středovým dělicím ostrůvkem přerušovaným v místě podstatnějších křižovatek. V místě křižovatky se SSZ s ulicí Štorchova se mění na komunikaci bez středového ostrůvku.

V řešeném území jsou na ní navržené tři křižovatky se SSZ – s ulicí U Rustonky, s ulicí Štorchova a s ulicí Koželužská. Křižovatka s ulicí Štorchova je současně jedním ze dvou míst zajišťujících hlavní připojení několika komunikací mezi bloky přiléhajícími na jihovýchodě, připojení oblasti Libeňského ostrova i části zástavby na severozápadě mimo řešené území.

Ukončení ulice v prostoru Elsnicova náměstí je zásadně upraveno tak, že místo dvou paralelních obousměrných komunikací v prostoru náměstí vzniká pouze jedna při jeho jižní straně.

05.6.3.2. Ulice Libeňský most

Návrh plně respektuje řešení navržené pro Libeňský most v současnosti zpracovávaným samostatným projektem. Je převzato řešení dvou jednosměrných ramp připojujících most k ulici Voctářova a odstranění ostatních ramp sloužících automobilové dopravě.

V koncovém úseku mostu od vyústění ramp dále na východ návrh počítá se zcela minimálním využitím mostu automobilovou dopravou – půjde o jeden z více směrů připojujících pouze čtyři bloky domů o několika stovkách obyvatel.

V předpolí mostu dále od podjezdu ulice Voctářova pod tělesem mostu je navržena změna charakteru ulice s provozem IAD (stále v minimálních intenzitách) po tramvajových kolejích. Za první křižovatkou pak přechod do režimu pěší zóny pouze s průjezdem zásobování.

05.6.3.3. Ulice Zenklova

Ulice Zenklova má v řešeném území několik zásadně odlišných charakterů z hlediska provozu automobilů:

V nejsevernější části na okraji řešeného území dále na sever pokračuje jako součást připojení území na tunelovou část MO, dále na jih je až po Elsnicovo náměstí

součástí „okruhu“ kolem Dolní Libně, který je však veden v relativně stísněných podmínkách. Dále na jih až po ulici U Synagogy je ponechán režim 50 km/h umožňující především rychlou jízdu MHD v kontextu relativně malé intenzity IAD v ulici. V prostoru severní křižovatky Palmovka je Zenklova součástí pěší zóny tohoto prostranství, dále na jih zůstává širší prostor podél parteru součástí pěší zóny, zatímco dopravní koridor tramvaje je již opět v režimu 50 km/h umožňujícím urychlení MHD.

05.6.3.4. Ulice Sokolovská

Studie předpokládá realizaci jižního obchvatu Libně, který by odvedl z ulice Sokolovská tranzitní dopravu. Není však navrženo současné zneprůjezdnění ulice Sokolovská – je navržena pouze její kultivace spolu se svedením zbytkové IAD na tramvajovou trať a realizace dalších opatření pro omezení tranzitu a zklidnění dopravy. Ve východním úseku bez trvalého průjezdu tramvají s pasažéry je pak navrženo zpomalení v celém profilu komunikace. Západní úsek je pak ponechán ve stávajícím režimu 50 km/h. V křižovatce s ulicí Zenklova se předpokládají stavební úpravy umožňující případné následné ponechání křižovatky bez SSZ.

Se SSZ jsou v řešeném území na této ulici navrženy křižovatky s ulicemi U Rustonky/Pod plynojemem a U Balabenky/jižní obchvat Libně.

Křižovatka Sokolovská x U Rustonky x Pod plynojemem je klíčová z hlediska odstínění části nechtěných průjezdů po ulici Sokolovská a jejich navedení na jižní obchvat Libně – křižovatka je vzhledem k možnostem řešení SSZ koncipována tak, že neumožňuje odbočení z ulic U Rustonky a Pod Plynojemem do východní větve ulice Sokolovská. Z východní větve ulice Sokolovská naopak není možné odbočení do ulice Pod Plynojemem, ani přímá jízda dále ulicí Sokolovská směrem na západ. Řešení je současně jedním z prvků redukce tranzitu (komplikovaněji se z této oblasti vyjíždí i najíždí, tj. „užívá jen ten, kdo musí“).

V rámci úprav ulice je navržen posun manipulační tramvajové zastávky Palmovka ve směru z centra tak, aby nově bylo možné z ulice Sokolovská odbočit do ul. Ke Kouli i při příjezdu od východu. To umožní otočení směru ul. Turnovská a lepší distribuci automobilové dopravy v přilehlých ulicích. Tato změna je nicméně podmíněna výše popsaným snížením intenzit IAD v ulici Sokolovská.

Vzhledem k nejasnostem ohledně reálnosti a termínu jižního obchvatu Libně je nicméně doporučeno začít alespoň s částí úprav profilu ulice, které nejsou v kolizi se stávajícími intenzitami provozu – tzn. kompletní úprava profilu a snížení rychlosti v úseku mezi ul. Zenklova a U Balabenky, koordinace obnovy sítě s výhledovými úpravami na západ od ul. Zenklova, výsadby v parkovacích pásích atp.

05.6.3.5. Ulice Na Žertvách

Ulice Na Žertvách je prověřena pro nové uspořádání dané změnami vedení tramvajové trati v profilu a jejím protažením do křižovatky Balabenka. I přes velké dimenze je komunikace z hlediska IAD v podstatě pouze připojením několika málo bloků k nadřazenému systému. Hlavní část intenzit je dána historicky vzniklým nevhodným tranzitem rezidenční oblastí Kotlasky. Řešení tedy pracuje s ulicí jako s městskou třídou využívanou primárně pěší, cyklistickou a veřejnou dopravou a teprve sekundárně automobilovou dopravou místního charakteru.

05.6.3.6. Ulice U Rustonky

Jedná se o krátkou propojku, která je součástí okruhu kolem Dolní Libně a současně součástí tahu směrem z Karlína, Libně a Holešovic směrem na Žižkov. Je řešena jako čtyřproudá komunikace se středovým dělicím ostrůvkem v celé délce ukončená na obou koncích SSZ.










V rámci ulice se nachází ve stávající poloze křižovatka připojující ulici Švábky. Ta je významná z hlediska obsluhy nově zastavovaného území v jihozápadní části řešeného území, tzv. Pentagonu, nicméně kvůli tomu, že zde není přerušen středový pás, umožňuje pouze některé kombinace příjezdu a výjezdu z území.

Schéma zatřídění komunikací



Schéma dopravních režimů

KATEGORIE A DOPRAVNÍ
REŽIM KOMUNIKACÍ

-  ponechaný stávající dopravní režim
/ upravený dopravní režim
-  místní komunikace I./II./III. třídy - 50km/h
-  místní komunikace I./II./III. třídy - 30 km/h
-  místní komunikace III. třídy - zóna 30
-  místní komunikace IV. třídy - obytné zóny
-  místní komunikace IV. třídy - pěší zóny (koridory motorové dopravy)
-  místní komunikace IV. třídy - pěší zóny (koridory s průjezdem jen IZS a MHD)
-  místní komunikace IV. třídy - pěší zóny (doporučené koridory pro cyklisty)
-  místní komunikace IV. třídy - 20 km/h

05.7/ OSTATNÍ DRUHY DOPRAVY

05.7.1. Lodní doprava

V rámci řešeného území se nachází několik lodních přístavišť na Vltavě v upravených slepých ramenech řeky. Návrh respektuje jejich stávající polohy jak na Maninském ostrově, tak i na Libeňském ostrově. Přebírá také stávající uspořádání přístavišť za povodňovými vraty ve dvou ramenech v rámci areálu DOCK.

Návrh přebírá i řešení s obnovením průtoku vody skrz tzv. Starou plavbu, nicméně nepředpokládá řešení kanálu v parametrech umožňujících využití k lodní dopravě.

V souladu s Konceptí pražských břehů návrh v řešeném území nedoplňuje žádné nové veřejné přístaviště lodí.

Druhý vodní tok v rámci řešeného území představuje říčka Rokytka. Ta není pro lodní dopravu využívána a studie její dopravní využití nenavrhuje.

05.7.2. Železniční doprava

Řešené území je ze severu, východu a jihovýchodu obepnuto soustavou železničních tratí. Většina z nich se však nachází mimo řešené území. Ani na tratích mimo řešené území ani na úseku trati v rámci řešeného území nejsou navrženy žádné zásadní úpravy mimo zřízení zastávky U Kříže (viz výše). Mimo řešené území na jihu se předpokládá také možnost rozšiřování kolejíšť o odstavné koleje, což ale nebude mít na samotné řešené území žádný přímý vliv.

Na jihovýchodě řešené území zasahuje do oblasti železničního trianglu, uvnitř kterého funguje chráněný objekt Centrálního dispečinku Praha zajišťující dálkové řízení železnic. Uvnitř trianglu nejsou navrženy žádné úpravy a návrh nepočítá s realizací cyklotrasy A9, která by podle Koncepce cyklistické dopravy měla tímto územím procházet.

05.7.3. Letecká doprava

Návrh respektuje veškerá ochranná pásma a další omezení související leteckou dopravou přesně definovaná v Analytické části územní studie, v kapitole [B3/ Doprava].

Technická infrastruktura

06.1/ TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Metodický přístup k řešení technické infrastruktury

Území řešené územní studií je z hlediska technické infrastruktury velmi komplikované. Procházejí zde velmi významné páteřní trasy městské vodovodní a kanalizační sítě a sítě centrálního zásobování teplem. Územím prochází rovněž proplachovací kanál libeňského přístavu. Dále se v území nachází velmi hustá síť distribučních rozvodů jednotlivých systémů technické infrastruktury. Návrh územní studie počítá s výraznými změnami stávající struktury zástavby s velkými zásahy do stávajících systémů technické infrastruktury. Zároveň je nutné úpravy technické infrastruktury koordinovat s dalšími záměry, které se v území chystají, zejména s rekonstrukcí Libeňského mostu a s trasou městského okruhu. V podrobnosti územní studie jsou navrženy základní principy řešení jednotlivých systémů technické infrastruktury. Řešeny jsou nové návrhy a vyvolané přeložky vodovodů, kanalizací, sítí CZT, plynovodů, elektrických kabelů VN a kabelovodů. Trasy navrhovaných sítí technického vybavení jsou zakreslovány osou vedení, který symbolizuje celý koridor (tvořený ve skutečnosti např. u vedení CZT dvěma potrubími nebo u kabelů VN několika souběžnými kabelovými trasami). Poloha navrhovaných tras je zakreslována schematicky a bude nutno ji v podrobnějších projektových dokumentacích upřesnit. V rámci návrhu byly vytipovány dvě plochy, jejichž úprava si zřejmě vyžádá kompletní rekonstrukci a koordinaci všech vedení technické infrastruktury, které se v daných plochách nacházejí. První plocha se nachází v prostoru křižovatky Zenklovy ulice a ulice Povltavské a druhá plocha v Zenklově ulici mezi Libeňským mostem a ulicí Sokolovskou včetně křižovatek s uvedenými komunikacemi.

U energetického zásobování jednotlivých bloků zástavby je počítáno, že bloky v dosahu stávající sítě CZT budou přednostně zásobovány teplem prostřednictvím sítě CZT. V bilanční tabulce je bilancována potřeba

tepla ve všech zastavitelných blocích, a je převedena na množství zemního plynu. V tabulce jsou uvedeny dílčí součty pro jednotlivé bloky, aby bylo možné posoudit bilanční potřeby v jednotlivých blocích u všech systémů technické infrastruktury. V rámci tabulky není rozhodováno, který blok bude napojen z jakého média. Tabulka je zpracována tak, aby se dalo pracovat s jednotlivými bloky. Celkové součty (zejména u potřeby plynu) je proto potřeba vnímat pouze orientačně a počítat s tím, že budou ve výsledku nižší o bloky zásobované prostřednictvím CZT.

Je počítáno, že u stavebních bloků s novou zástavbou budou využívány decentrální energetické zdroje. Zdroje budou umístovány v rámci zástavby a budou specifikovány v podrobnějších projektových dokumentacích.

Vodní režim v území

Řešené území se nachází na pravém břehu řeky Vltavy v místě soutoku Vltavy a významného vodního toku Rokytky. Do řešeného území zasahují vodní plochy Libeňského přístavu napojené z toku na severovýchodní straně Vltavského meandru. V území se nachází převážně jednotná kanalizační síť doplněná dešťovými stokami zaústěnými do Vltavy nebo Rokytky. Podél Rohanského nábřeží je veden proplachovací kanál napájený nad jezem Štvanice a zaústěný do středního výběžku libeňského přístavu. Trasa proplachovacího kanálu byla již částečně převedena do nové trasy, pokračování nové trasy je navrženo v rámci projektové dokumentace Libeňského mostu.

Tok Rokytky je v řešeném území regulován do betonového koryta. Je navržena revitalizace toku Rokytky. Návrh revitalizace zahrnuje rozšíření a rozvlnění koryta, úpravu dna i břehů a nové prvky pro možnost rekreace obyvatel v kontaktu s vodním tokem. Výraznější úpravy koryta Rokytky a jejích břehů jsou limitovány významnými kanalizačními stokami vedoucími po obou březích vodního toku.

Protipovodňová ochrana

Do území zasahuje záplavové území Vltavy kategorie Určeno k ochraně na Q_{2002} . Protipovodňová opatření jsou dokončena. V místě zaústění Rokytky do Vltavy jsou instalovány uzávěry proti zpětnému vzduťu hladiny a povodňová čerpací stanice. Záplavové území Q_{100} a aktivní zónu záplavového území má stanoven i tok Rokytka. V řešeném území záplavové území Rokytky nevybočuje z upraveného koryta vodního toku.

Zásobování vodou

Zásobování řešeného území pitnou vodou je zajišťováno prostřednictvím pražského vodárenského systému.

Vodovodní síť v území řešeném územní studií je napojena ze zásobního pásma 119 Mazanka pro Libeň a Karlín z vodojemu Mazanka, jehož kapacita momentálně nedokáže pokrýt všechny nové spádové záměry. Proto je podmínkou pro realizaci zástavby plánované v rámci ÚS Palmovka výstavba dalšího zásobního objemu vodojemu Mazanka. Na rozšíření VDJ Mazanka o další zásobní objem se již pracuje a pořizuje se změna ÚP SÚ hl. m. Prahy Z3900 – Rozšíření vodojemu Mazanka, která by měla zajistit navýšení jeho kapacity.

Územím prochází významný vodovodní přivaděč DN 800 z vodojemu Flora do vodojemu Mazanka a v souběhu s ním páteřní zásobovací řad DN 1000 Mazanka – Libeň – Karlín – Holešovice. Uvedené významné vodovodní řady zasahují do bloku navrhované zástavby B01–09 v severní části řešeného území u ulice Povltavské. V územní studii je navržena jejich přeložka v délce cca 210 m. Podmínkou realizace rozsáhlejší zástavby v rámci studie je obnova hlavního vodovodního řádu ON 1000 OC v úseku mezi VOJ Mazanka a řešeným územím.

Dále je navrženo několik dílčích přeložek stávajících rozváděcích řadů, které se dostaly do kontaktu s navrhovanou zástavbou. Jedná se o přeložky kolem bloků

B02_09, B02_11, B02_15, B03_01 a B04_06.

Pro zásobování nově vymezených zastavitelných bloků pitnou vodou byly navrženy nové vodovodní řady v blocích B01 (ulice Na Košince), u bloků B04_14 a B04_16 a u bloků segmentu B03 mezi ulicemi Sokolovská a Vojenova. Dílčí doplnění vodovodních řadů je navrženo v lokalitě stávající zástavby Nad Kotlaskou.

V rámci US Palmovka jsou rovněž zahrnuty návrhy na přeložky stávajících vodovodních řadů (vč. průmyslového vodovodu v ulici Povltavská) souvisejících s projektem Městského okruhu. Přeložky byly převzaty z podrobnější studie MO a je počítáno s tím, že budou v dalších stupních projektové dokumentace MO zpřesňovány.

Rozvoj území bude koordinován s plánovanou obnovou následujících vodovodních řadů:

- obnova vodovodních řadů, ul. U Balabenky a okolí, P 8
- obnova vodovodního řádu Dolní Libeň, P 8
- obnova vodovodního řádu Horovo náměstí, P 8
- obnova vodovodního řádu, ul. Primátorská, P 8 (v realizaci)
- obnova vodovodního řádu Libeň–Prosek–Malešice, P 9

Trasy stávajících a navrhovaných vodovodních řadů jsou zakresleny v grafické příloze.

Odkanalizování území

Řešené území je odkanalizováno převážně jednotnou kanalizační sítí. Dešťové stoky zaústěné do toku Vltavy se nacházejí u jihozápadního okraje území a dešťové stoky zaústěné do toku Rokytky jsou na severovýchodním okraji území. Páteř kanalizační sítě tvoří kmenová stoka E vedoucí podél levého břehu Rokytky a pokračující podél pravého břehu Vltavy a sběrač EF vedoucí Sokolovskou ulicí a dále ulicemi U Balabenky a Novákových přes území tzv. Pentagonu do Voctářovy

ulice a dále do kmenové stoky E. Na sběrači EF byla realizována odlehčovací komora OK 23E Voctářova, která se nachází v bloku určeném k zástavbě.

V území je dále počítáno s realizací nové akumulární záchytné nádrže. V grafické části územní studie je zakreslen návrh nové polohy akumulární nádrže v ploše náměstí N03_01 (mezi bloky B03_06 a B03_08). Při realizaci záchytné nádrže v této poloze by byl nový objekt realizován tak, aby mohl nahradit i stávající odlehčovací komoru OK 23E.

Ve studii je rovněž vymezena územní rezerva pro alternativní umístění záchytné nádrže v původní poloze v předpolí Libeňského mostu upravené dle zpracované studie (d plus 2020).

Na proplachovací stoce DN 1600 bude pod Libeňským mostem realizována předčišťovací nádrž.

Trasy stávajících kanalizačních sítí tvoří v řešeném území limity pro předpokládanou budoucí zástavbu. Trasa kmenové stoky F prochází přes vymezené zastavitelné bloky B01_06 a B01_07. S ohledem na velký profil stoky a značnou hloubku uložení stoky není uvažováno s přeložkou stoky. Případná zástavba v uvedených plochách bude respektovat podmínky správce kanalizační sítě. S trasou kmenové stoky F bude nutné koordinovat navrhovanou tunelovou trasu městského okruhu a případně v rámci výstavby městského okruhu trasu kmenové stoky upravit do souběhu s tunelovým tělesem.

S navrhovanou zástavbou koliduje rovněž trasa kanalizačního sběrače EF-CCV, a to v blocích B03_01 a B03_03. Přeložení celé trasy sběrače je vzhledem k jeho profilu a materiálu velmi komplikované, avšak v případě kompletní rekonstrukce sítě TI v ulici Zenklova (viz vymezená plocha ve výkresu I) doporučujeme prověřit i nové uspořádání kanalizační sítě v této oblasti, s cílem narovnání trasy sběrače EF – CCV, tak, aby vedla mimo vymezený zastavitelný blok včetně nového řešení navazujících revizních komor v Zenklově

ulici. Vyjma této vymezené oblasti bude však zástavba v lokalitě trasy kanalizačního sběrače respektovat. V bloku B03_03 se navíc nachází odlehčovací komora, OK23E Voctářova odlehčující znečištěné srážkové vody do nedaleké proplachovací stoky a v budoucnu do navrhované retenční nádrže. Po realizaci záchytné nádrže budou naředené odpadní vody zachycovány v záchytné nádrži a postupně vypouštěny zpět do kanalizace zakončené ústřední čistírnou odpadních vod.

Díličí přeložka stávající kanalizační stoky je navržena u bloků B01_11 a B01_13.

Část nově navrhovaných stavebních bloků je možné napojit na stávající kanalizační síť. V některých plochách je navržena nová kanalizační síť. Nová kanalizační síť je navrhována jako oddílná. Nová splašková a dešťová kanalizace je navržena pro bloky B01_11c a B01_13 a B01_17 v ulici Na Košince a dále pro bloky B01_08, B01_09 a B01_11. Nově navržená oddílná kanalizační síť je rovněž v jižní části území pro bloky B03_08 – B03_11, B03_14 a B03_15.

Nová splašková kanalizační síť je navržena pro odkanalizování stávající zástavby v lokalitě Nad Kotlaskou. Zde je s ohledem na stísněné prostorové podmínky navržena kombinace gravitační a tlakové kanalizační sítě.

Nová dešťová kanalizace byla navržena pro odvodnění bloků B03_02 a B03_03 s možností přepojení stávajících stok dešťové kanalizace v ulici Zenklova, které jsou v současné době napojeny do sběrače jednotné kanalizace EF-CCV.

Na základě připomínek PVS byl do US doplněn návrh na dešťovou kanalizační síť v lokalitě Kotlaska. Její realizace by si zřejmě vyžádala šířkovou úpravu některých stávajících komunikací.

U nové zástavby budou navrhována řešení podporující zasakování srážkových vod v místě jejich spadu, popř. jejich akumulaci k dalšímu využití v souladu s adaptační strategií na změnu klimatu. Součástí

podrobnějších projektových dokumentací bude návrh hospodaření s dešťovými vodami (HDV) s důrazem na maximální míru zasakování srážkových vod a jejich využití v rámci objektů nebo na závlahu parkových a jiných nezpevněných ploch.

V rámci US Palmovka jsou rovněž zahrnuty návrhy na přeložky stávajících kanalizačních stok a sběračů a kmenové stoky F souvisejících s projektem Městského okruhu. Přeložky byly převzaty z podrobnější studie MO a je počítáno s tím, že budou v dalších stupních projektové dokumentace MO zpřesňovány.

Rozvoj území bude koordinován s plánovanou rekonstrukcí následujících kanalizačních stok:

- rekonstrukce kanalizace, ul. Sokolovská a U 8alabenky, P8;
- rekonstrukce kanalizace, ul. Sokolovská a U 8alabenky – li. část, P8;
- rekonstrukce kanalizace ul. Ronkova, P8;
- rekonstrukce kanalizace, ul. Na Žertvách, P8;
- rekonstrukce OK 23E a výstavba retenční nádrže, P8;
- rekonstrukce kanalizace, ul. Sokolovská (úsek Zenklova–Pod Plynojemem), P8;
- obnova vodovodních řadů, ul. U Balabenky a okolí, P8

Trasy stávajících a navrhovaných stok jednotné, splaškové a dešťové kanalizace jsou zakresleny v grafické příloze.

Zásobování teplem

Do řešeného území zasahují kapacitní rozvody CZT, které jsou součástí Pražské teplárenské soustavy. Jedna větev tepelného přivaděče vede ulicí Voctářovou, druhá ulicí Novákových.

V dosahu stávajících rozvodů CZT je počítáno s energetickým zásobováním objektů prostřednictvím tepla ze systému CZT. V územní studii jsou navrženy dvě

přeložky stávajícího primárního teplovodu v místech, kde zasahují do vymezených zastavitelných bloků B01_08 a B03_01.

Stávající rozvody CZT a navrhované přeložky jsou zakresleny v grafické příloze.

Zásobování plynem

V řešeném území je poměrně hustá plynovodní síť. NTL plynovodní síť byla již ve větší části území nahrazena STL plynovody.

Je navrženo několik přeložek stávajících plynovodních řadů zasahujících do vymezených zastavitelných bloků. Jedná se o přeložku STL plynovodu kolem bloku B01_09, přeložku STL plynovodu kolem západního okraje bloku B03_18 a přeložku NTL plynovodu kolem bloků B02_09 a B03_01.

Nově je navrženo doplnění STL plynovodní sítě v návaznosti na stávající STL plynovodní řady v uličních prostranstvích mezi bloky B03_07 – B03_11, B03_14 a B03_15, dále u bloku B04_14b a v ulici Na Košince. Krátké prodloužení stávajícího NTL plynovodního řadu je navrženo pro zásobování bloků B02_11, B02_12 a B02_15.

Trasy stávajících a navrhovaných plynovodních řadů a objektů jsou zakresleny v grafické příloze.

Zásobování elektrickou energií

V řešeném území je hustá kabelová síť VN 22 kV, v zastavěném území i síť NN.

V rámci územní studie je řešena síť VN, rozvody NN budou upraveny v rámci podrobnějších návrhů veřejných prostranství v souladu s ČSN 736005 Prostorové uspořádání vedení technického vybavení.

Napříč řešeným územím prochází stávající kabelový

tunel, v němž je uložen velký počet kabelových tras VN 22 kV. Tunel prochází pod křižovatkou ulic Sokolovská a Zenklova a pod bloky B03_07, B03_06 a B03_02. Jedná se o raženou stavbu umístěnou ve velké hloubce a zástavba v uvedených blocích je tedy za určitých podmínek možná. Tunel je ukončen vstupní šachtou, která je umístěna v bloku B03_02. Vstup do šachty musí zůstat přístupný i pro těžkou techniku, zároveň je nutné zabezpečit, aby případná zástavba neznemožnila výhledové propojení kabelového tunelu s navrhovaným kabelovým tunelem Karlín dle zpracovaného Metropolitního plánu, který je veden podél Rohanského nábreží a Voctářovy ulice. Z kabelového tunelu jsou vedeny trasy kabelů VN, z nichž velkou část bude nutné upravit nebo přeložit v souladu s novým uspořádáním uličních prostranství tak, aby kabely byly uloženy v nepojížděné části uličního prostranství (obvykle v chodníku). V grafické části územní studie jsou schematicky zakresleny nově navrhované trasy kabelů VN čarou označující osu vedení, které může obsahovat více kabelových tras. Nejedná se tedy o schéma v elektrotechnickém slova smyslu.

Stávající trafostanice v řešeném území budou zachovány, trafostanice, které zasahují do vymezených veřejných prostranství nebo zastavitelných ploch, budou přemístěny a integrovány v rámci zástavby v jednotlivých blocích. V rámci budoucí zástavby je možné umisťovat nové trafostanice smyčkově napojené ze stávající nebo navrhované kabelové sítě VN.

Z trafostanice budou vyvedeny kabelové trasy NN, které budou smyčkově napojovat přípojkové skříně jednotlivých odběratelů.

Stávající i navrhované trasy elektrorozvodné sítě jsou zakresleny v grafické příloze. Potřeba elektrické energie pro stávající a navrhovanou zástavbu je v bilanční tabulce po jednotlivých blocích uvedena. Jedná se však o bilanční tabulku na úrovni územní studie, pro niž nejsou k dispozici přesné energetické nároky konkrétní budoucí zástavby a pohybuje se spíše na úrovni

stanovení jakýchsi mezních hodnot v případě plného využití kapacity daných zastavitelných ploch.

Elektronické komunikace

Sítě elektronických komunikací jsou v území řešeny převážně kabelovými rozvody, které jsou v části území uloženy v kabelovodech. Nové rozvody elektronických komunikací budou ukládány ve stávajících nebo nově vymezovaných uličních prostranstvích dle příslušných technických norem a napojeny na stávající síť na základě potřeb v území a podmínek správců infrastruktury.

V rámci územní studie jsou navrženy pouze přeložky stávajících kabelovodů, které zasahují do vymezených zastavitelných ploch.

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 q_o :	150 l · os ⁻¹ · d ⁻¹
— specifická potřeba pitné vody pro zaměstnance q_z :	60 l · os ⁻¹ · d ⁻¹
— součinitel denní nerovnoměrnosti k_d :	1,29
— součinitel hodinové nerovnoměrnosti k_h :	2,3
— specifické množství splaškových vod - obyvatel:	230 l · os ⁻¹ · d ⁻¹
— specifické množství splaškových vod - zaměstnanec:	80 l · os ⁻¹ · d ⁻¹
— součinitel hodinové nerovnoměrnosti:	2,3
— intenzita návrhového deště t_{10} :	$i = 160 \text{ l} \cdot \text{s}^{-1} \cdot \text{ha}^{-1}$

Průměrná denní potřeba vody Q_p

$$Q_p = q_o \cdot N_o + q_z \cdot N_z$$

Maximální denní potřeba vody Q_m

$$Q_m = k_d \cdot Q_p$$

Maximální hodinová potřeba vody Q_h

$$Q_h = (Q_m \cdot k_h) / 24$$

Odtokové množství srážkových vod Q_D

$$Q_D = S \cdot \Psi \cdot i$$

— kde: S odvodňovaná plocha [ha]; Ψ součinitel odtoku

Hodnota hodinové potřeby tepla G_h se skládá ze tří složek:

$$G_h = G_{VYT} + G_{VET} + G_{TV} \text{ kde:}$$

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

$$G_{VYT} = V \cdot q_0 \cdot \Delta t \text{ kde:}$$

- 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 $q_0 = 0,5 \text{ W} \cdot \text{m}^{-3} \cdot \text{K}^{-1}$)
- Δt je rozdíl výpočtových teplot (vnitřní $t_{is} = 20^\circ\text{C}$ a venkovní $t_{es} = -12^\circ\text{C}$)

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

- 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
- Δt – 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}

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

- c_w – měrná tepelná kapacita vody $c_w = 4,186 \text{ kJ/kg} \cdot \text{K} = 1,163 \text{ Wh/kg} \cdot \text{K}$
- Δt – 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 l · os⁻¹ · d⁻¹
- specifická potřeba teplé vody pro zaměstnance: 15 l · os⁻¹ · d⁻¹

Zásobování plynem:

- bilance vychází z bilančních nároků na potřebu tepla
- $H_s = 10,5 \text{ kW/m}^3$ objemové spalné teplo zemního plynu
- $\eta = 0,85$ účinnost

Instalovaný příkon:

- bytová jednotka (vč. domovní reže, drobných nebyt. funkcí a VO): 5,5 kW/b.j.
- rodinný dům (vč. VO) 17 kW/RD
- komerční (neobytná) HPP (vč. VO) 0,04 kW/m²
- soudobost u obytné zástavby 0,3
- soudobost u komerce a vybavenosti 0,5



Veřejná vybavenost

07/ VEŘEJNÉ VYBAVENÍ

Územní studie řeší dostupnost a kapacitu veřejné vybavenosti pro předpokládaný počet obyvatel s ohledem na širší vztahy a optimální docházkové vzdálenosti. Řešené území má v současnosti přibližně 11 000 obyvatel, při započtení záměrů ve vysokém stupni povolovacího procesu je predikce na blízkou budoucnost přibližně 13 000 obyvatel. Návrh územní studie počítá s postupným nárůstem na cca 22 000 obyvatel viz tabulka v příloze [P1/ Bilanční tabulka]. Pro návrh jednotlivých druhů vybavení v rámci územní studie je důležitý vztah počtu obyvatel a kapacity občanské i komerční vybavenosti, typu vybavení a jeho prahu efektivity. Pro konkrétní distribuci vybavení v území jsou rozhodující ale i další faktory, jako je umístění zastávek veřejné dopravy, morfologie sítě veřejných prostranství, spádovost frekventovaných pěších tras, distribuce hustoty obytné zástavby v území, vlastnické poměry a další parametry ovlivňující reálnou proveditelnost záměrů v konkrétním místě.

Občanské vybavení

Školství – MŠ

Jak již bylo konstatováno v analytické části ÚS, v rámci stávajících lokalit se neočekává, i vlivem demografického vývoje, kapacitní nedostatečnost, kterou by bylo třeba v rámci studie řešit rozšířením kapacit MŠ ve vazbě na stávající zástavbu. S novou výstavbou nicméně bude přirozeně nutné doplnit MŠ v kapacitách odpovídajících předpokládanému počtu obyvatel v rámci nových lokalit tak, aby byla zajištěna komfortní a bezpečná dostupnost MŠ. Územní studie Palmovka počítá v řešeném území s navýšením o cca 10 400 nových obyvatel (viz tabulka v příloze [P1/ Bilanční tabulka]), na které připadá přibližně 400–450 dětí předškolního věku. Studie navrhuje vybudování tří nových MŠ, každé o kapacitě minimálně 3 tříd v rámci nové zástavby na transformačních plochách. Při zhodnocení prostorové distribuce nových obyvatel jsou pro opti-

malizaci docházkových vzdáleností dvě tyto mateřské školy navrženy v rámci bloků tzv. Pentagonu, kde se vzhledem k velikosti a návaznostem na síť veřejných prostranství jeví jako vhodné bloky B03_10 a B03_03 a třetí MŠ je navržena v severní části řešeného území, v lokalitě Na Košince, opět v jednom z větších bloků (B01_09, umožňujících integraci zahrady školky).

Školství – ZŠ

Většina nových obyvatel řešeného území se soustřeďuje do dvou nevýznamnějších transformačních lokalit Palmovky. Na jihu území je to tzv. Pentagon, kde se předpokládá cca 4 500 nových obyvatel, se zohledněním možností transformace dalších bloků na jih od Sokolovské to znamená cca 500–600 nových žáků, tedy potřeba vybudování základní školy o dvou paralelkách. Ta je navržena v rámci bloku B03_11, při novém náměstí na ulici Sokolovské, část kapacit v prvních fázích transformace případně může být řešeno v rámci nevyužitých kapacit ZŠ Palmovka 8. Druhou větší lokalitou je pak na severu Košínska, jejíž transformace může znamenat cca 3 000 nových obyvatel, tedy cca 400–450 dětí, a návrh zde tak vymezuje prostor pro rozšíření ZŠ Bohumila Hrabala o jednu paralelku, která by společně s poměrně velkou kapacitní rezervou této školy měla zajistit volnou kapacitu 500 míst. Řešení je ale v tomto místě flexibilní a může zahrnovat širší reorganizaci zahrnující spádovou oblast ZŠ Bohumila Hrabala na ulici Zenklova, na Kašparově náměstí a lokalitu Košínsky. Nárůst počtu obyvatel v Karlíně (nece-lych 5 000 nových obyvatel) v rámci projektu Rohan City, sousedícího s řešeným územím, je řešen na území této lokality samostatnou novou ZŠ.

Další požadavky na občanské vybavení

Krom vymezení ploch pro umístění nových základních a mateřských škol jsou v návrhu územní studie stanoveny další požadavky na umístění občanského vybavení.

Radnice Campus

Jednou z oblastí vyžadujících dlouhodobě prostorovou optimalizaci je správa, tedy konkrétně umístění a podoba radnice MČ Praha 8. Územní studie vymezuje bloky pro integraci potřebných ploch úřadu (B01_08 a B01_10a) v návaznosti na stávající budovy městské části. Umožňuje tak flexibilní řešení a zvýšení efektivity využití a míry polyfunkce tohoto území.

Kulturní / komunitní centra

V rámci nových obytných lokalit jsou navržena komunitní a volnočasová centra pro jejich obyvatele jako nedílná součást běžné městské zástavby. V území je zároveň doplněno kulturní vybavení, obohacující kulturní vrstvu Prahy 8. Vhodnými místy jsou v tomto směru blok B03_08 v rámci tzv. Pentagonu, jehož umístění prakticky v centru území ve vazbě na metro a na park, náměstí a komerční vybavenost tomtuto kulturnímu centru dávají možnost dosáhnout celoměstského významu. V bloku B02_12 je pak potenciálem pozice na břehu řeky v důležitém místě „říčního“ panoramatu v předpolí Libeňského mostu, vazba na MHD, ale i možnost synergického rozvoje celého bloku jako specifického polyfunkčního prostoru s kulturním a kreativním přesahem.

Zdravotnictví, sociální služby a další

V rámci návrhu studie umísťuje s ohledem na zadání i další z chybějících zařízení občanské infrastruktury, kterou je lékařská vybavenost. Sociální služby by měly odpovídat měřítku běžné vybavenosti a je tak možné je vhodně integrovat do navržené zástavby.

Sport a rekreace

S rozvojem sportovního a rekreačního zázemí Palmovky se počítá především ve vztahu k revitalizaci břehů a tvorbou Rohanského parku. I v rámci řešeného území je navržen rozvoj sportovních ploch, a to v rámci prostoru Palmovického kopce. Sportovní plochy se nachází také v oblasti Na Košince, kde jsou v návrhu zachovány a je tak možný jejich další rozvoj. S dalším sportovním vybavením je možné počítat v rámci sekundárního využití ploch sportovišť dvou nových základních škol. Návrh předpokládá integraci drobných sportovišť a hřišť do nově rozvíjených parkových ploch.

Komerční vybavení

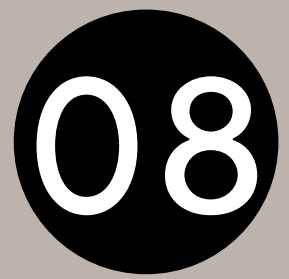
Obchod a služby

Návrh v rámci výkresu [C/ Výkres využití území] stanovuje doporučené podrobnější využití, například umístění obchodů, služeb a provozů pohostinství. Komerční vybavenost se soustředí ve vazbě na metro (bloky B03_01 a B04_06) a v menším měřítku ve vazbě na další zastávky MHD a při důležitých veřejných prostranstvích.

Aktivní parter

V návrhu územní studie jsou vymezeny hrany zástavby pro podporu aktivního parteru ve formě obchodů a služeb v přízemí, jejichž konkrétní náplň by měla být přizpůsobena aktuální poptávce v území v době realizace konkrétních záměrů. Takové 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].



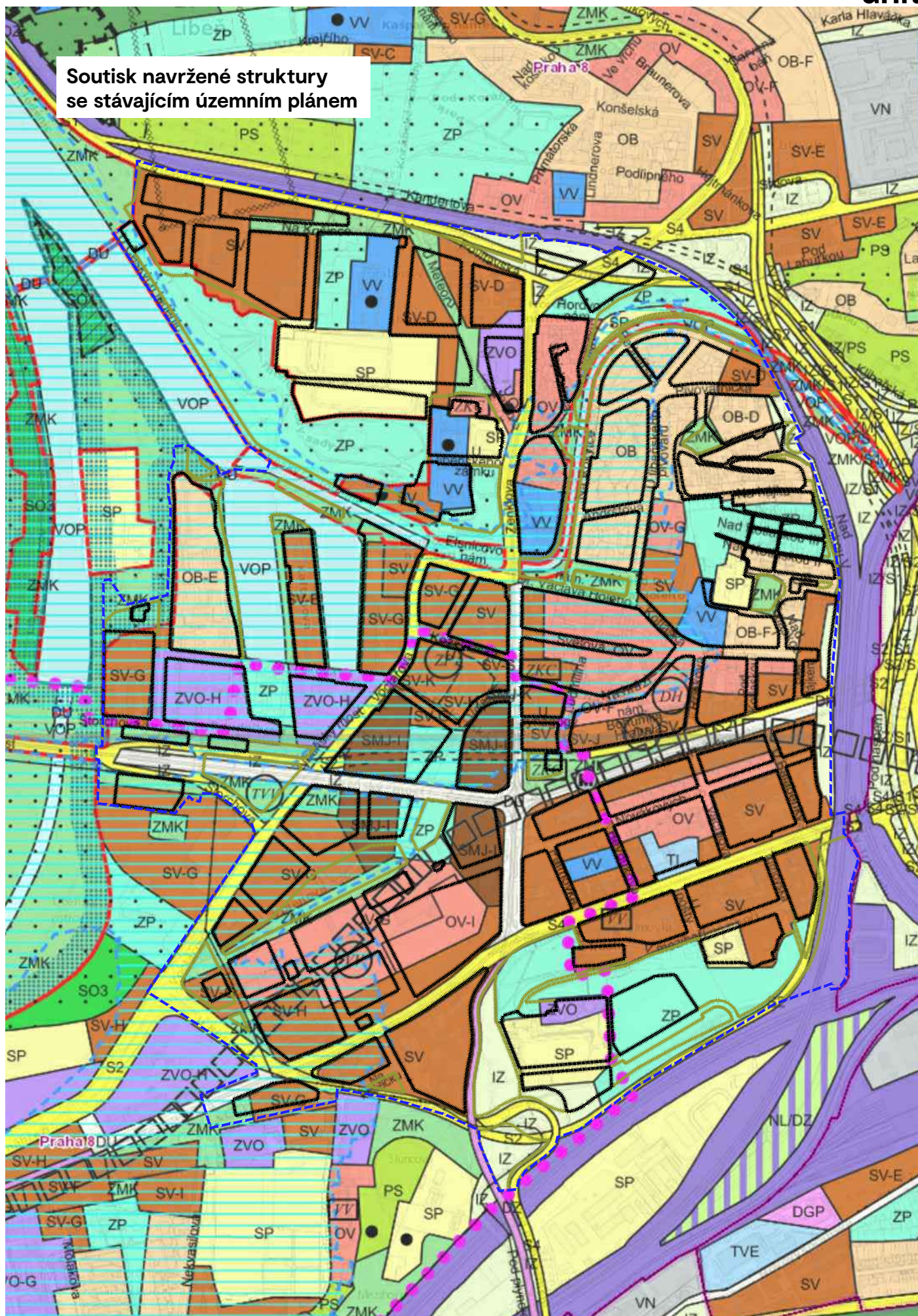
Veřejný zájem

08.1/ NÁVRH ÚZEMNÍ STUDIE VE VZTAHU K PLATNÉMU ÚZEMNÍMU PLÁNU HL. M. PRAHY

Návrh Územní studie představuje zpřesnění znalosti území včetně aktuálních záměrů a zájmů v tomto území na jejichž základě byla vytvořena ucelená koncepce rozvoje Palmovky, 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. Na základě tohoto komplexního prověření Územní studie navrhuje změny platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy vyznačené ve výkresu [M/ Schéma změn územního plánu] a popsané v tabulce předpokládaných změn platného ÚP SÚ hl. m. Prahy na následující dvojstraně.

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

Soutisk navržené struktury se stávajícím územním plánem



Tabulka předpokládaných změn platného ÚP SÚ hl. m. Prahy

identifikace			popis změny	
označení změny	název	katastrální území /městská část	rozloha / délka	
			m ² / m	
Seznam již probíhajících změn ÚP, které návrh ÚS v dílčích parametrech upravuje nebo doplňuje				
Z.02	Využití městských pozemků u metra Palmovka (Z3517)	MČ Praha 8	141131	<p><i>Změna vymezení a kódů míry využití ploch s rozdílným způsobem využití v lokalitě vymezené ulicemi Sokolovská, Švábky, Voctářova, Libeňský most a Zenklova. Cílem je umožnit adekvátní výstavbu v okolí stanice metra Palmovka v návaznosti na celoměstsky významné centrum Palmovka.</i></p> <p><i>Územní studie upravuje běžící změnu ve vybraných aspektech dle celkové koncepce území (vymezuje plochy parků v ose transformačního území a plochy veřejných prostranství). S ohledem na urbanistickou situaci v místě, velikost ploch a blízkost parkových ploch navrhuje územní studie nízké nebo v některých případech v exponovaných polohách nulové hodnoty KZ.</i></p>
Z.03	Stabilizace dopravního řešení Palmovka (Z3429)	MČ Praha 8	141668	<p><i>Změna upravuje dopravní koncepci v oblasti Palmovka, její princip je součástí zadání územní studie a ta z něj vychází.</i></p> <p><i>Územní studie řešení dle běžící změny dílčím způsobem upravuje. Dochází k dílčím korekcím trasy tzv. jižního obchvatu Libně dle provádějící dopravní studie od zpracovatele SATRA, spol. s.r.o. z 12/2019. Dále dochází k menším úpravám hranic ploch DU a ZP v prostoru okolí křižovatky Palmovka.</i></p>
Z.04	Výstavba administrativních budov (Z3502)	MČ Praha 8	19772	<p><i>Změna vymezení a kódů míry využití ploch s rozdílným způsobem využití v území ohraničeném ulicemi Voctářova, Libeňský most a Vojenova za účelem možnosti zástavby severní fronty předpolí Libeňského mostu.</i></p> <p><i>Územní studie potvrzuje řešení dle běžící změny, v návaznosti na navrhovanou změnu ozn. Z.02 drobně koriguje vymezení funkční plochy.</i></p>
Z.05	Rozvoj území - Nad Kotlaskou (Z3512)	MČ Praha 8	18534	<p><i>Změna využití ploch s rozdílným způsobem využití dle stávajícího využití území na pozemcích v lokalitě Kotlaska, jejichž současné využití je v rozporu s platným územním plánem.</i></p> <p><i>Územní studie potvrzuje řešení dle běžící změny s dílčími úpravami: rozšíření plochy změny na celé území nyní v platném ÚP vymezené jako plocha ZP.</i></p>
Z.06	Vymezení severovýchodní části městského okruhu (Z3125)	MČ Praha 8	49571	<p><i>Změna týkající se ploch s rozdílným způsobem využití v trase plánované severovýchodní části městského okruhu - upřesnění možnosti využití území a vzniku zástavby v okolí trasy MO v řešeném území vycházející z příslušné prověřovací studie.</i></p> <p><i>Územní studie potvrzuje řešení dle běžící změny s dílčími úpravami: změny hranic ploch a kódů míry využití území dle podrobnější prověření možnosti zástavby v daném místě.</i></p>
Z.07	Přeskupení funkčních ploch a uvedení ÚP do souladu se skutečným stavem v oblasti Na Košince (Z3852)	MČ Praha 8	105479	<p><i>Transformace výrobních areálů na městskou lokalitu.</i></p> <p><i>Územní studie potvrzuje řešení dle běžící změny s dílčími úpravami: podrobnější členění ploch a doplnění vybavenosti s ohledem na prověření širšího území v rámci zpracování územní studie. Odpovídající dílčí úprava vymezení prvku ÚSES.</i></p>
Z.08	Výstavba domů (P147/2019)	MČ Praha 8	8092	<p><i>Změna vymezení a kódů míry využití ploch s rozdílným způsobem využití v území ohraničeném potokem Rokytka a ulicí Voctářova.</i></p> <p><i>Územní studie změnu rozšiřuje do ucelené části území a upravuje. Je zachován přiměřený volný prostor podél Rokytky a zároveň umožněna intenzivnější zástavba v bloku směrem k Elsnicovu náměstí.</i></p>
Z.09	Revitalizace okolí Libeňského plynojemu (Z3851)	MČ Praha 8	114899	<p><i>Účelem změny územního plánu je vytvoření podmínek pro rozvoj sportovní rekreace na území čtvrti na Palmovce kopci při zachování možnosti dostavby technického centra TC4 a zároveň prověření realizovatelného řešení napojení komunikací Pod Plynojemem - Balabenka.</i></p> <p><i>Úpravou dopravní koncepce území se vymezuje tzv. Jižní obchvat Libně, dle prověření dopravní studií od zpracovatele SATRA, spol. s.r.o. z 12/2019 (v této části se změna shoduje s paralelně běžící změnou označ. Z.03)</i></p>

změna ploch s rozdílným způsobem využití		
původní stav ÚP	stav navrhovaný již běžící změnou ÚP	změny navržené v souladu s koncepcí ÚS
<p>SMJ-I- smíšené městského jádra SV-G,H - všeobecně smíšené OV-G,I - všeobecně obytné ZP - parky, historické zahrady, hřbitovy ZMK - zeleň městská krajinná Plovoucí zn. VV - veřejné vybavení VPS 17/ZP/8</p>	<p>SMJ-K- smíšené městského jádra SV-I - všeobecně smíšené OV-I - všeobecně obytné VV - veřejné vybavení Plovoucí zn. VV - veřejné vybavení</p>	<p>SMJ-S (4,2)- smíšené městského jádra SV-S (KPP 4,0 a 3,2),I,G,H - všeobecně smíšené SV - všeobecně smíšené stabilizované DU - urbanisticky významné plochy a dopravní spojení ZP - parky, historické zahrady, hřbitovy ZMK - zeleň městská krajinná Plovoucí zn. VV - veřejné vybavení Podm. plocha ZKC - zařízení kultury a církve úprava vymezení VPS 17/ZP/8</p>
<p>S4, SV, DH, SV-J, VV, IZ, DU, TVV, DZ, ZP, ZMK, SMJ-I ZKC, S2, záplavová území (ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb.); veřejně prospěšná stavba /VPS/</p>	<p>nově uspořádané plochy podle přesné koncepce dopravního propojení a úpravy souvisejících ploch - zrušení VPS 38/DK/8 a 98/DK/8</p>	<p>nově uspořádané plochy podle přesné koncepce dopravního propojení a úpravy souvisejících ploch - zrušení VPS 38/DK/8</p>
<p>SMJ-I- smíšené městského jádra SV-G - všeobecně smíšené ZP - parky, historické zahrady, hřbitovy IZ - izolační zeleň S2 - komunikační síť VPS 18/ZP/8</p>	<p>SMJ-K - smíšené městského jádra</p>	<p>SMJ-K - smíšené městského jádra úprava vymezení VPS 18/ZP/8</p>
<p>ZP - parky, historické zahrady a hřbitovy VPS 10/ZP/8</p>	<p>OB - čistě obytné</p>	<p>ZP - parky, historické zahrady, hřbitovy OB - čistě obytné stabilizované Podm. Plocha VV - veřejné vybavení úprava vymezení VPS 10/ZP/8</p>
<p>S4, S1, SV-D, SV, IZ, ZP, DZ, PS</p>	<p>S4, S1, SV-D, IZ, ZMK, DZ, PS</p>	<p>SV-G,H - všeobecně smíšené S1, S4- komunikační síť DU - urbanisticky významné plochy a dopravní spojení ZP - parky, historické zahrady, hřbitovy ZMK - zeleň městská krajinná DZ - tratě a zařízení železniční dopravy, vlečky a nákladové terminály PS - sady, zahrady a vinice součástí změny je úprava trasování CSZ</p>
<p>SV-D - všeobecně smíšené SV - všeobecně smíšené stabilizované OV - všeobecně obytné stabilizované ZVO - ostatní zvláštní komplexy občanského vybavení VV - veřejné vybavení SP - sport ZMK - zeleň městská a krajinná ZP - parky, historické zahrady, hřbitovy Podm. plocha ZKC - zařízení kultury a církve</p>	<p>SV-H - všeobecně smíšené VV - veřejné vybavení ZP - parky, historické zahrady, hřbitovy</p>	<p>SV-G - všeobecně smíšené SV - všeobecně smíšené stabilizované OV-H - všeobecně obytné VV - veřejné vybavení DU - urbanisticky významné plochy a dopravní spojení ZP - parky, historické zahrady, hřbitovy Plovoucí zn. VV - veřejné vybavení součástí změny je úprava trasování CSZ</p>
<p>SV - všeobecně smíšené stabilizované ZMK - zeleň městská krajinná</p>	<p>SV - všeobecně smíšené ZMK - zeleň městská krajinná</p>	<p>SV-H - všeobecně smíšené</p>
<p>SP - sport ZVO - ostatní zvláštní komplexy občanského vybavení ZP - parky, historické zahrady, hřbitovy IZ - izolační zeleň S2,4 - komunikační síť</p>	-	<p>SP - sport ZVO - ostatní zvláštní komplexy občanského vybavení VVA - armáda a bezpečnost PS - sady, zahrady a vinice ZP - parky, historické zahrady, hřbitovy ZMK - zeleň městská krajinná IZ - izolační zeleň S2,4 - komunikační síť</p>

Tabulka předpokládaných změn platného ÚP SÚ hl. m. Prahy

identifikace			popis změny	
označení změny	název	katastrální území /městská část	rozloha / délka	
			m ² / m	
Seznam již probíhajících změn ÚP, které návrh ÚS plně přejímá				
Z.01	Revitalizace AN Palmovka (Z3414)	MČ Praha 8	14346	<p><i>Změna využití a kódů míry využití ploch s rozdílným způsobem využití v místě bývalého autobusového terminálu na Palmovce za účelem umožnění plnohodnotné dostavby severní fronty náměstí Bohumila Hrabala.</i></p> <p><i>Územní studie potvrzuje řešení dle běžící změny.</i></p>
Seznam nově navrhovaných změn územního plánu dle koncepce ÚS				
P.01	Severní předpolí Libeňského mostu	MČ Praha 8	17157	<i>Změna vymezení a kódů míry využití ploch s rozdílným způsobem využití v území ohraničeném ulicemi Libeňský ostrov, Menclova a Libeňský most. Cílem je umožnit výstavbu v předpolí Libeňského mostu na pravém břehu řeky Vltavy adekvátní této poloze. S ohledem na urbanistickou situaci v místě, velikost ploch a blízkost parkových ploch navrhuje územní studie nízké hodnoty KZ.</i>
P.02	Jižní předpolí Libeňského mostu	MČ Praha 8	7402	<i>Změna vymezení a kódů míry využití ploch s rozdílným způsobem využití v území ohraničeném ulicemi Libeňský ostrov, Menclova a Libeňský most. Cílem je umožnit výstavbu v předpolí Libeňského mostu na pravém břehu řeky Vltavy adekvátní této poloze. S ohledem na urbanistickou situaci v místě, velikost ploch a blízkost parkových ploch navrhuje územní studie nízké hodnoty KZ.</i>
P.03	Doplnění struktury a vymezení veřejných prostranství při Koželužské ulici	MČ Praha 8	8794	<i>Změna dílčího uspořádání ploch v oblasti Dolní Libně s ohledem na koncepci územní studie.</i>
P.04	Doplnění SZ nároží na křižení ulic Zenklova, Na Žertvách	MČ Praha 8	1319	<i>Změna vymezení a kódů míry využití ploch s rozdílným způsobem využití na severozápadním nároží křižovatky Palmovka dle koncepce územní studie. S ohledem na urbanistickou situaci v místě a velikost plochy navrhuje územní studie nulovou hodnotu KZ.</i>
P.05	Doplnění JV nároží na křižení ulic Zenklova, Na Žertvách	MČ Praha 8	2858	<i>Změna vymezení a kódů míry využití ploch s rozdílným způsobem využití na jihovýchodním nároží křižovatky Palmovka dle koncepce územní studie. Intenzivnější zástavba na nároží je doplněna veřejným prostranstvím. S ohledem na urbanistickou situaci v místě a velikost plochy navrhuje územní studie nulovou hodnotu KZ.</i>
P.06	Zástavba ve východní části ulice Pivovarnická	MČ Praha 8	12531	<i>Změna vymezení a kódů míry využití ploch s rozdílným způsobem využití dle koncepce územní studie.</i>
P.07	Doplnění zástavby na nároží v předprostoru hotelu Olympik	MČ Praha 8	6380	<i>Změna vymezení a kódů míry využití ploch s rozdílným způsobem využití dle koncepce územní studie.</i>

změna ploch s rozdílným způsobem využití		
původní stav ÚP	stav navrhovaný již běžící změnou ÚP	změny navržené v souladu s koncepcí ÚS
SV-J - všeobecně smíšené OV-F - všeobecně obytné plovoucí zn. DH - plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R VPS - veřejně prospěšná stavba	SV-I - všeobecně smíšené plovoucí zn. DH - plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R zrušení VPS 36/DR/8	Územní studie potvrzuje řešení dle běžící změny.
SV-G - všeobecně smíšené ZMK - zeleň městská krajinná	-	SV-S (KPP 5,0) a SV-G - všeobecně smíšené DU - urbanisticky významné plochy a dopravní spojení součástí změny je úprava trasování CSZ
SV-G - všeobecně smíšené ZMK - zeleň městská krajinná	-	SV-S (KPP 4,5) - všeobecně smíšené DU - urbanisticky významné plochy a dopravní spojení
SV-G,K - všeobecně smíšené	-	SV-K - všeobecně smíšené SV - všeobecně smíšené stabilizované
SMJ-I - smíšené městského jádra DU - urbanisticky významné plochy a dopravní spojení	-	SMJ-S (KPP 5,1) - smíšené městského jádra
SV - všeobecně smíšené stabilizované	-	SV-S (KPP 6,8) - všeobecně smíšené DU - urbanisticky významné plochy a dopravní spojení
SV-D - všeobecně smíšené OB-D - obytné ZMK - zeleň městská a krajinná IZ - izolační zeleň	-	SV-F - všeobecně smíšené OB-F - obytné OB - obytné stabilizované
SV-G - všeobecně smíšené ZMK - zeleň městská a krajinná	-	SV-H - všeobecně smíšené

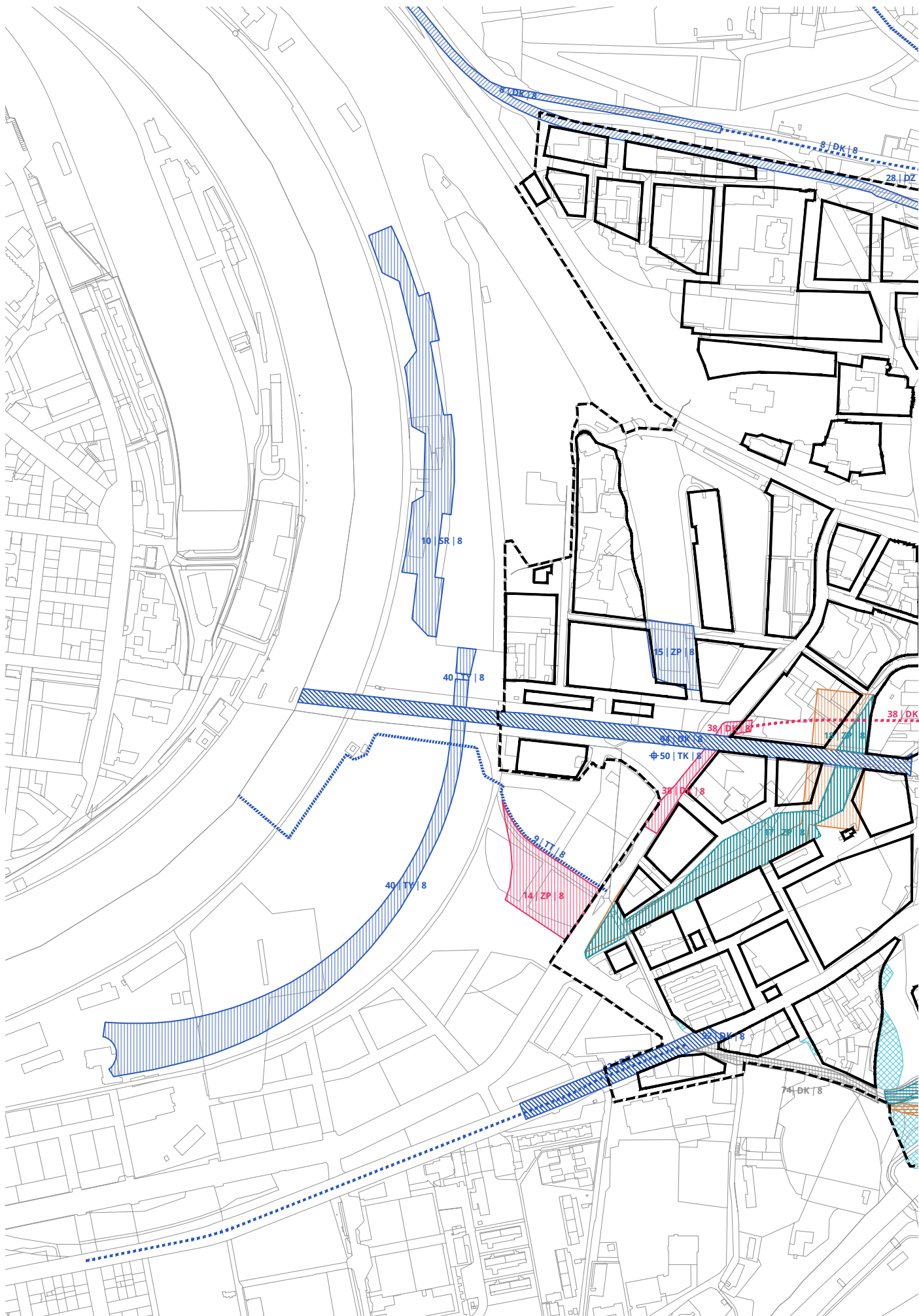
08.2/ VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

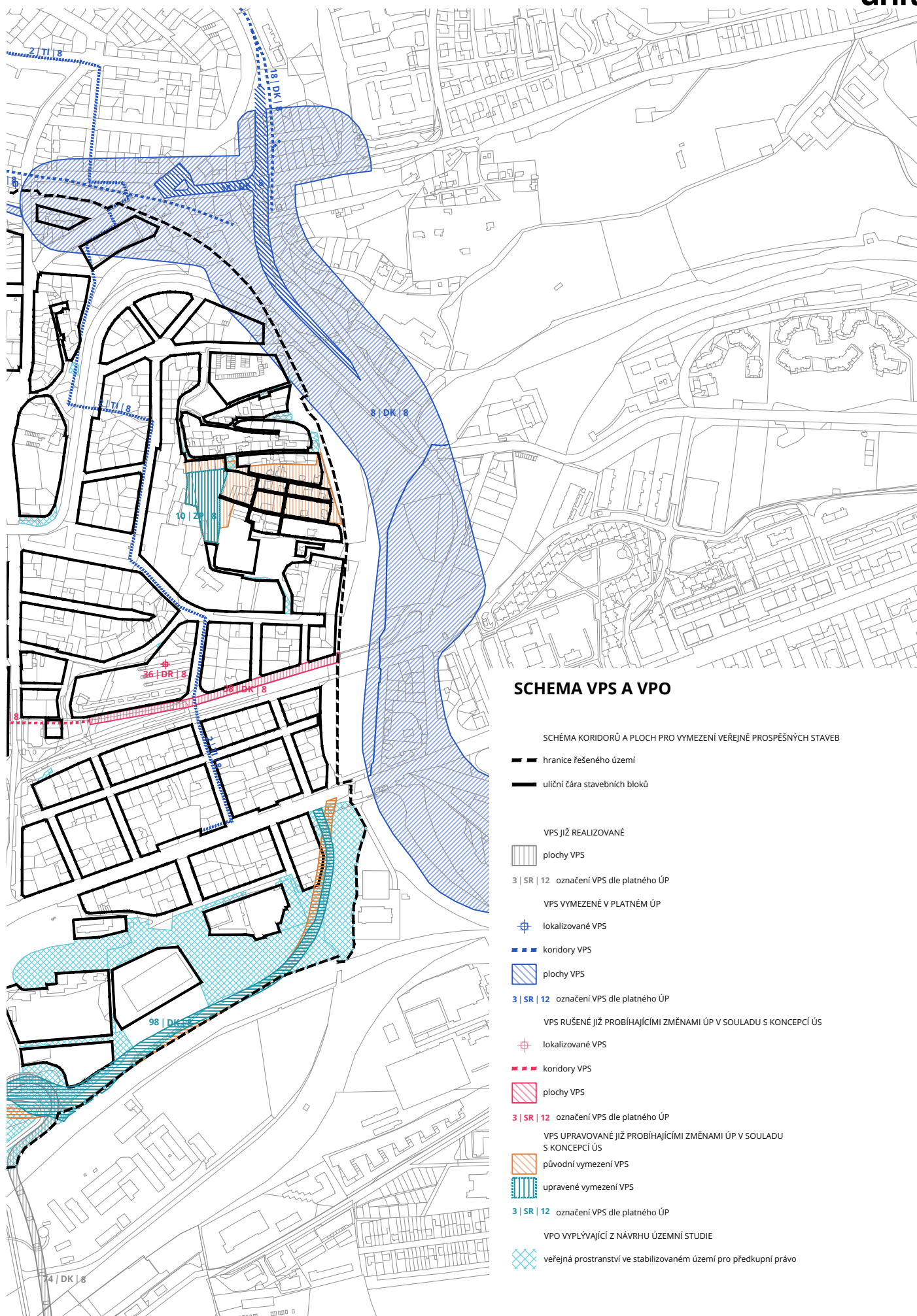
Územní studie prověřuje a doplňuje návrh umístění a vymezení ploch a koridorů pro veřejně prospěšné stavby pro veřejnou infrastrukturu určenou k rozvoji nebo ochraně území obce.

V rámci návrhu Územní studie bylo na základě bodu 5.8.1 Zadání prověřeno umístění a vymezení ploch a koridorů pro veřejně prospěšné stavby dle ÚP SÚ hl. m. Prahy a doplněno vymezení nových ploch a koridorů veřejně prospěšných staveb na základě samotného řešení návrhu Územní studie Palmovka. Z tohoto návrhu vyplývá doporučení pro změny územního plánu z hlediska vymezení ploch a koridorů pro veřejně prospěšné stavby shrnuté v následující tabulce.

Tabulka výčtu veřejně prospěšných staveb

označení	kategorie	popis	stav	území	rozloha m ²
28 DZ 8	bod	železniční zastávka Praha - Rokytka	dle platného UP, v souladu s koncepcí ÚS	Praha 8	-
50 TK 8	bod	plocha retenční nádrže Libeň	dle platného UP, v souladu s koncepcí ÚS	Praha 8	-
2 TI 8	linie	optický kabel Mělník	realizováno	Praha 8	-
9 TT 8	linie	nápojení zdroje EHOL na PTS	realizováno	Praha 8	-
12 DT 8	linie	úprava tramvajové trati u Invalidovny	dle platného UP, v souladu s koncepcí ÚS	Praha 8	-
8 DK 8	plocha, linie	Městský okruh Jarov - Pelc Tyrolka	dle platného UP, v souladu s koncepcí ÚS	Praha 8	161479
18 DK 8	plocha, linie	Libeňská spojka	dle platného UP, v souladu s koncepcí ÚS	Praha 8	11255
92 DK 8	plocha	rekonstrukce Sokolovské s tramvají	dle platného UP, v souladu s koncepcí ÚS	Praha 8	7854
94 DK 8	plocha	obnova Libeňského mostu	dle platného UP, v souladu s koncepcí ÚS	Praha 8	1925
15 ZP 8	plocha	parková plocha v bývalém areálu Libeňských loděnic	v realizaci	Praha 8	6699
40 TY 8	plocha	vodní kanál Maniny	dle platného UP, v souladu s koncepcí ÚS	Praha 8	32789
10 SR 8	plocha	rekreační areál ul. Libeňská - západní kosa	dle platného UP, v souladu s koncepcí ÚS	Praha 8	26309
38 DK 8	plocha, linie	Pobřežní IV	rušena změnou Z3429	Praha 8	5177
36 DR 8	bod	P + R Palmovka	rušena změnou Z3414	Praha 8	-
14 ZP 8	plocha	parková plocha při Pobřežní na Maninách	rušena změnou Z3126; mimo řešené území	Praha 8	-
10 ZP 8	plocha	park na Hájků	upravena běžící změnou Z3512	Praha 8	4467
17 ZP 8	plocha	parková plocha při Libeňském mostě - jih	upravena běžící změnou Z3517	Praha 8	19713
18 ZP 8	plocha	parková plocha při Libeňském mostě - sever	upravena běžící změnou Z3502	Praha 8	2123
98 DK 8	plocha	jížní obchvat Libně	upravena běžící změnou Z3429	Praha 8	16262
74 DK 8	plocha	komunikační propojení Novovysočanská Švábkvy	VPS je již realizována	Praha 8	12132





08.3/ NÁVRH ÚZEMNÍ STUDIE VE VZTAHU K METROPOLITNÍMU PLÁNU

Řešené území se v návrhu nového Územního plánu hl. m. Prahy (Metropolitního plánu) skládá z pěti lokalit: zastavitelná stabilizovaná obytná lokalita 024 / Libeň s blokovou strukturou zástavby a 584 / Košíčka se strukturou areálů produkce, dále zastavitelné transformační obytné lokality 160 / Libeňské doky s heterogenní strukturou, 069 / Palmovka s hybridní strukturou a 401 / Na Kotlasce se strukturou zahradního města a částečně do území zasahuje zastavitelná transformační rekreační lokalita 672/ U Libeňského plynojemu se strukturou areálů vybavenosti. Sama regulace tak vypovídá o střídání výrazně odlišných charakterů zástavby v území, které respektuje a podporuje i Územní studie Palmovka.

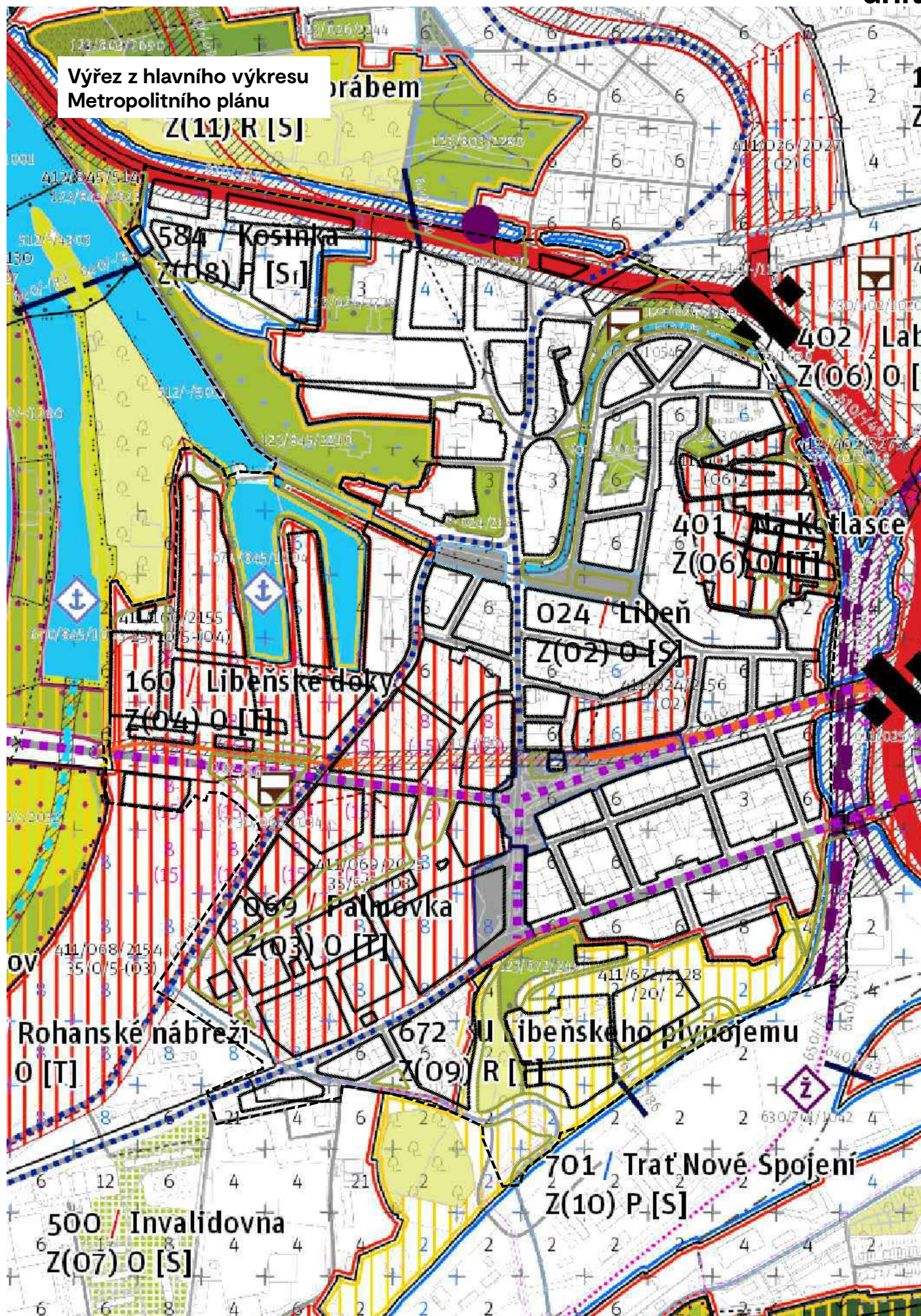
Z návrhu Územní studie díky zpřesnění koncepce území nicméně vyplývá následující doporučení pro úpravy návrhu nového Územního plánu hl. m. Prahy (Metropolitního plánu):

Co se týká prostupnosti a veřejných prostranství je v území vymezeno v rámci systému pozemních komunikací Severní obchvat libně (610/-/86) – jedná se o pozůstatek koncepce platného ÚP – dvouvětevného obchvatu Libně, které Metropolitní plán přebírá pouze v jedné společné severní trase. V současnosti však probíhá změna platného ÚP, která toto uspořádání zrušuje a navrhuje pouze jednovětevné řešení Jižního obchvatu – zde bude tedy nutné koncepci MPP aktualizovat.

Vzhledem k záměrům v území i žádání Územní studie požadující koncepci transformace průmyslového areálu Na Košince vyžaduje Lokalita 584/Košinka změnu zařazení ze stabilizované produkční lokality na transformační obytnou lokalitu.

Základní pravidla výškové regulace jsou v návrhu Územní studie Palmovka ve většině území splněna, v některých místech zpřísněna, je třeba ale provést jejich podrobnější revizi na základě schválené podoby ÚS.

V Metropolitním plánu Prahy by bylo dále vhodné upravit vymezení náměstí a nestavebních bloků a doplnění požadavků veřejného vybavení na základě podrobnější koncepce systému veřejných prostranství a veřejného vybavení v rámci Územní studie Palmovka.



Procesy

09.1/ PODMÍNĚNOSTI A ETAPIZACE STAVEB

Územní studie navrhuje doplnění struktury řešeného území, 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 – Pentagon

Vzhledem k předpokládanému nárůstu počtu obyvatel, který umožní transformace lokality mezi ulicemi Zenklova, Sokolovská, U Rustonky, Voctářova a Libeňským mostem – tzv. Pentagon, je třeba včas zajistit odpovídající občanskou infrastrukturu. Konkrétně je minimální podmínkou nové obytné zástavby v rámci bloků, B03_03, B03_04, B03_05, B03_07, B03_09, B03_10, B03_11, B03_14, B03_15, B03_17 vybudování nové základní školy potřebné kapacity v rámci bloku B03_11. Před dokončením základní školy je ve výše specifikovaných blocích možné realizovat max. 30 % předpokládané maximální kapacity bytové výstavby.

Základní škola – Na Košince

Vzhledem k předpokládanému nárůstu počtu obyvatel v lokalitě Na Košince, je třeba včas zajistit odpovídající občanskou infrastrukturu. Konkrétně je minimální podmínkou nové obytné zástavby v rámci bloků B01_09, B01_14, B01_15, B01_16, B01_17 zajištění potřebné kapacity základní školy.

Vztah bloku B03_02 a prostupu pod Libeňským mostem

V územní studii je navrženo zřízení prostupu pod Libeňským mostem v trase původní ulice Vojenova. Toto řešení vyžaduje v daném místě úpravu nivelit terénu, které významně ovlivňuje řešení bloku B03_02, resp. jeho východní fronty. Pro zástavbu v tomto bloku platí, že budovy přiléhající k východní hraně bloku mohou být realizovány pouze souběžně s úpravou přilehlého terénu tak, aby mohly být naplněny regulativy aktivního pateru v přízemí budovy v nivelitě k prostupu pod Libeňským mostem a budovy obecně navazovaly na úroveň navrhovaného upraveného terénu.

Vztah zástavby bloku B02_12 k Libeňskému mostu

Zástavbu v tomto bloku je možné realizovat až v návaznosti na předpokládanou úpravu severní nájezdové rampy na most.

Vztah zástavby bloků B01_06 a B01_07 a městského okruhu

Zástavbu ve stavebním bloku B01_06 a severní části B01_07 je možné realizovat pouze po realizaci MO – včetně navazujících úprav v oblasti technické infrastruktury, nyní se totiž oba bloky nachází ve stopě stávající Povltavské ulice. Severní hranu stavebního bloku B01_07 je nutné koordinovat společně s projektem železniční zastávky U Kříže a řešení průjezdu cyklistů dle koncepce MO.

09.2/ MAJETKOPRÁVNÍ SOUVISLOSTI

Součástí řešení urbanistického návrhu je i prověření majetkoprávních souvislostí a vlastnictví jednotlivých pozemků. Kromě prostorových výkresů tak územní studie obsahuje následující doporučení a požadavky na úpravy majetkoprávního uspořádání.

Návrh nové městské struktury je zároveň koncipován s ohledem na stávající majetkoprávní vztahy v území tak, aby minimalizoval nutné směny pozemků. Umísťování občanského vybavení je plánováno s ohledem na pozemky ve veřejném vlastnictví tak, aby nevznikalo riziko zablokování vybudování potřebného vybavení nutností jejich odkupu. Pozemky veřejné vybavenosti v rámci bloků, které umožňují odkup do soukromého vlastnictví, mohou zůstat ve vlastnictví a správy městské části (resp. hlavního města Prahy), případně může být dosaženo jiné dohody nad majetkoprávním uspořádáním mezi soukromým a veřejným sektorem (např. vybavenost jako součást polyfunkční budovy). Výhodou také může být kombinace více veřejných funkcí v jednom místě, např. školy nebo úřadu s dostupným bydlením, nebo jinými specifickými formami bydlení zajišťovanými veřejným sektorem.

Pro vybraná veřejná prostranství ve stabilizovaných územích, která jsou v současné době v soukromém vlastnictví, je součástí návrhu doporučení na zanesení předkupního práva.

Pro názornost je na dalších stranách přiloženo [Schéma struktury návrhu územní studie ve vztahu k vlastnictví pozemků]. Níže popsaná doporučení jsou rovněž graficky znázorněna na [Schéma návrhu úprav vlastnických vztahů] na dalších stranách.

Transformační lokalita Na Košince – západ (bloky B01_14–17)

Lokalita je z velké části v soukromém vlastnictví. Vymezení bloků je optimalizováno s ohledem na minimalizaci nutných pozemkových směn. Po realizaci rozvoje lokality se předpokládá převedení ploch uličních prostranství, nestavebních bloků a vybavenosti do veřejného vlastnictví a správy (Hl. m. Praha nebo MČ)

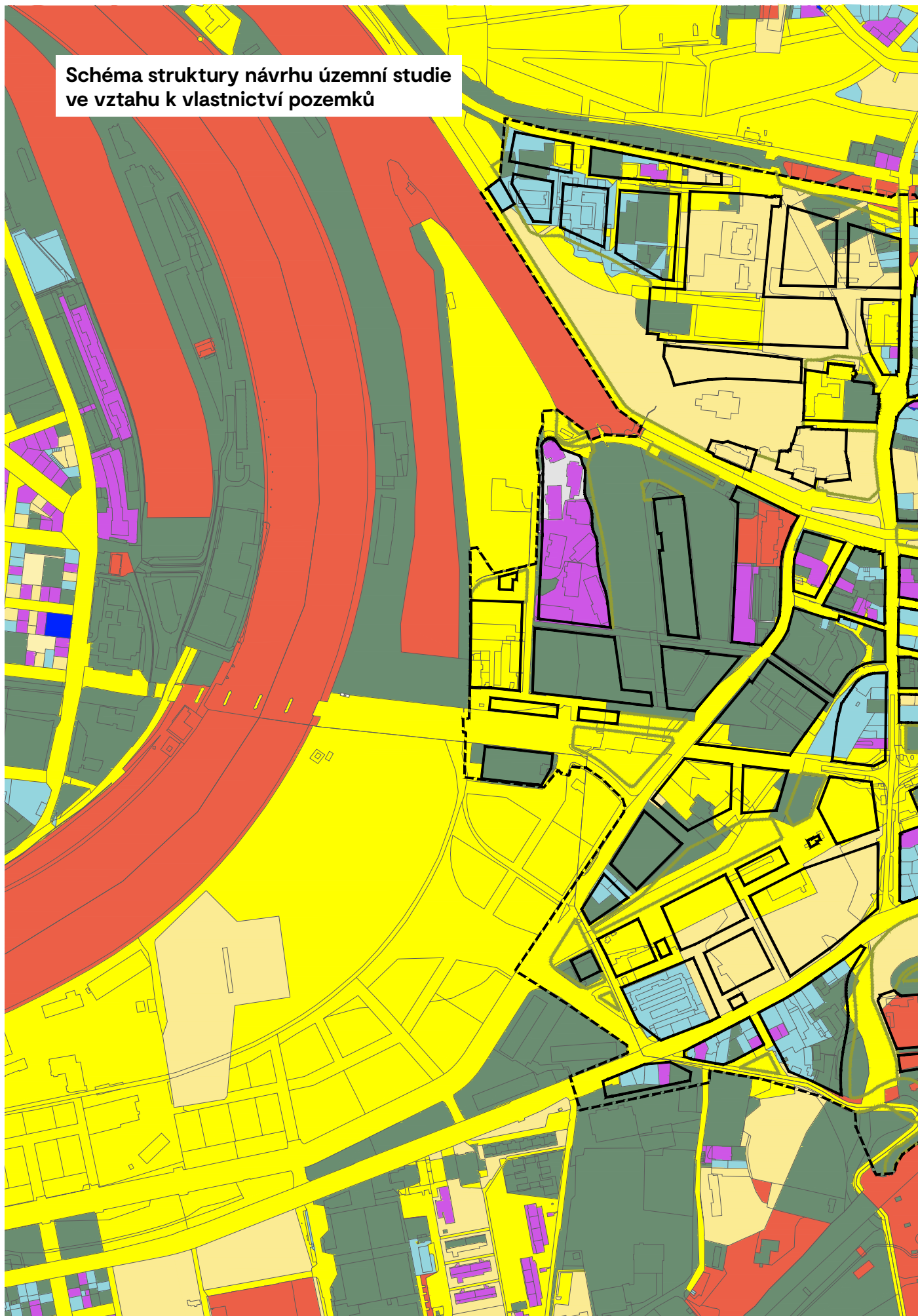
Na Kotlasce (bloky B04_18–26)

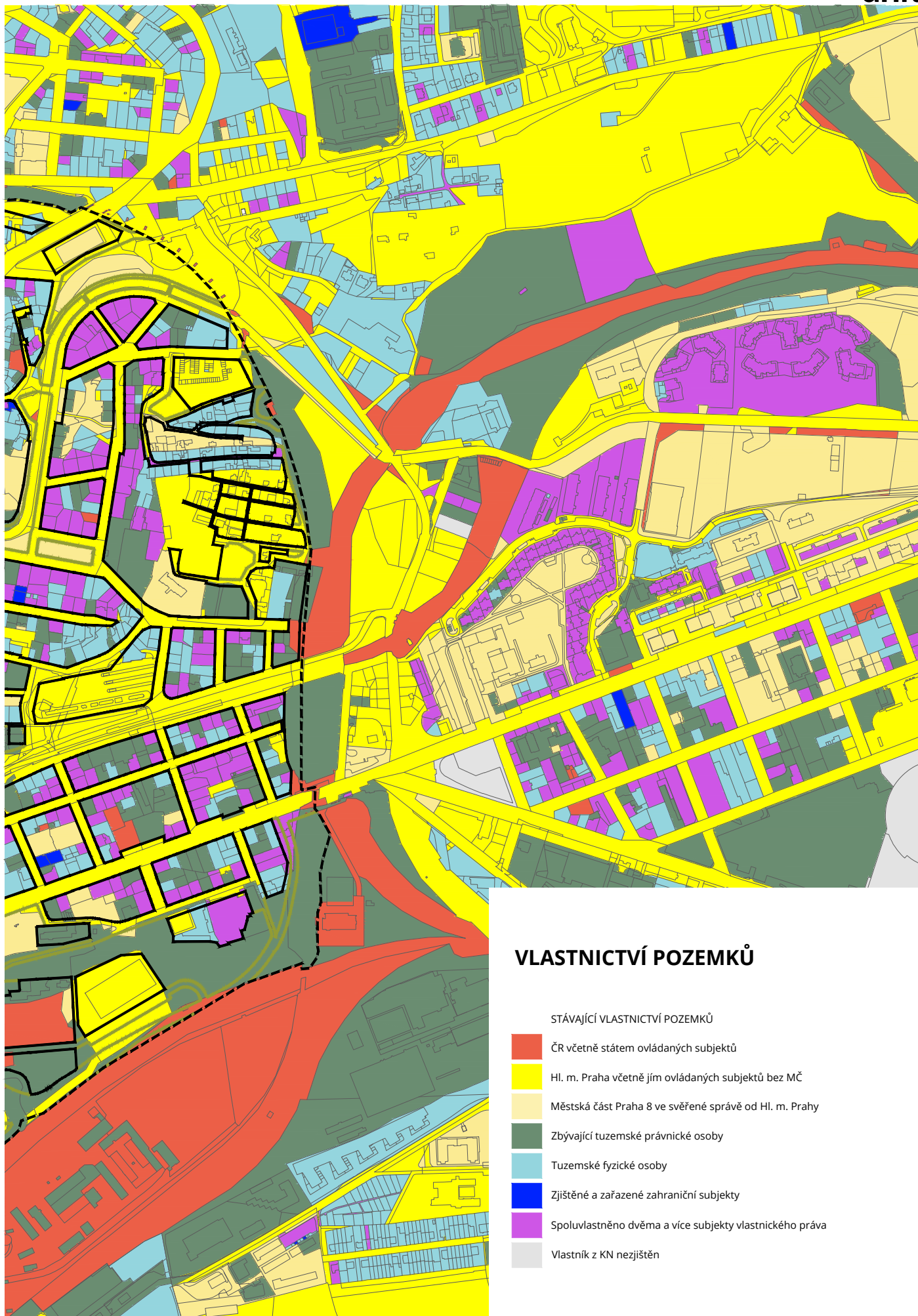
Návrh ÚS včetně zlepšení napojení na infrastrukturu spolu s očekávanou změnou ÚP umožňují legalizaci trvalého bydlení v lokalitě, možností tak je i budoucí odprodej pozemků do soukromého vlastnictví. Vymezení blokové struktury a zajištění prostupnosti lokality je pro to však podmínkou.

Palmovecký kopec – lesopark (nestavební blok P05_2)

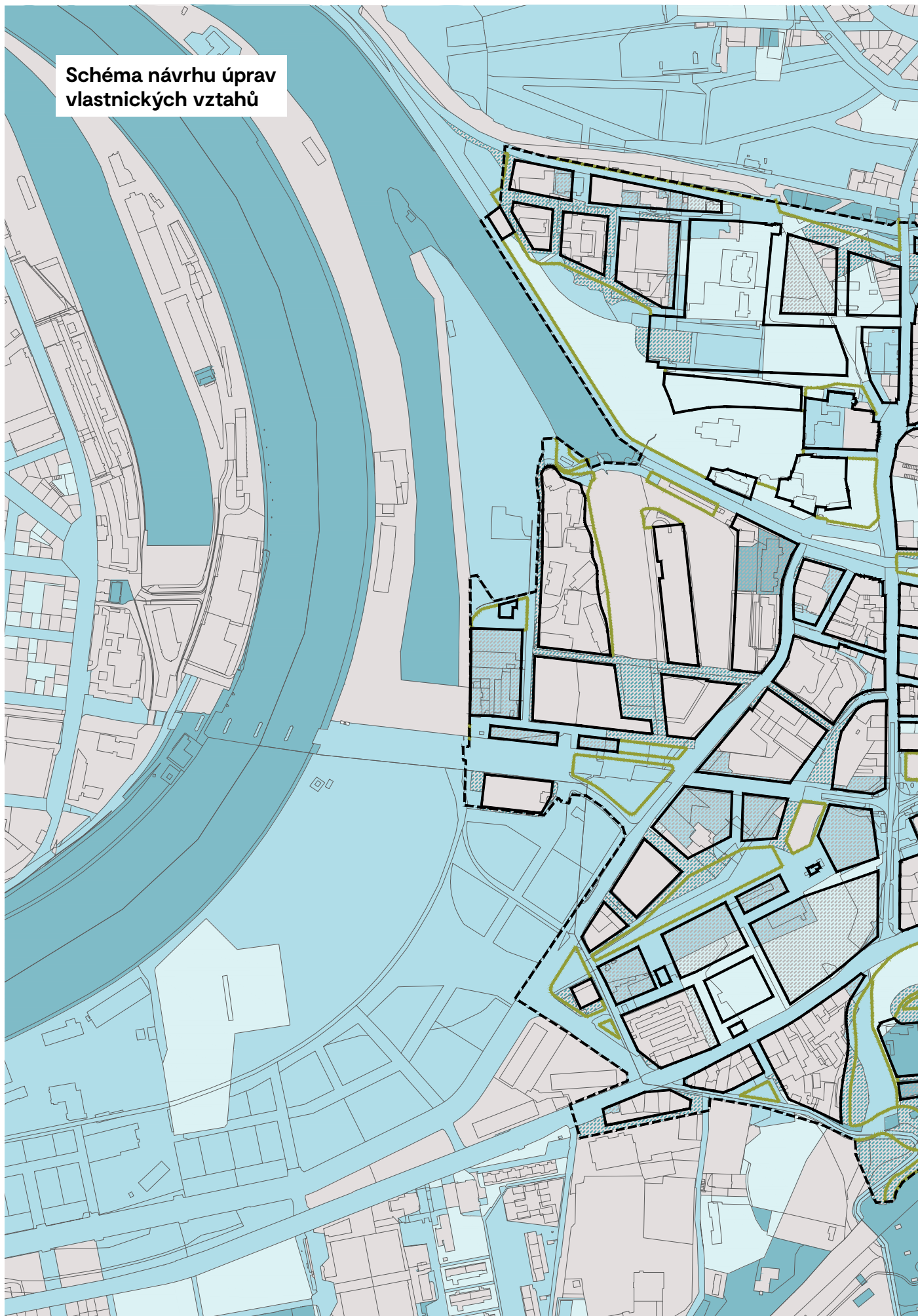
ÚS doporučuje odkup pozemků se vzrostlou zelení na Palmoveckém kopci, které jsou ve vlastnictví České dráhy, a.s. a jsou pro ně jen těžko využitelné, municípalitou k vybudování lesoparku.

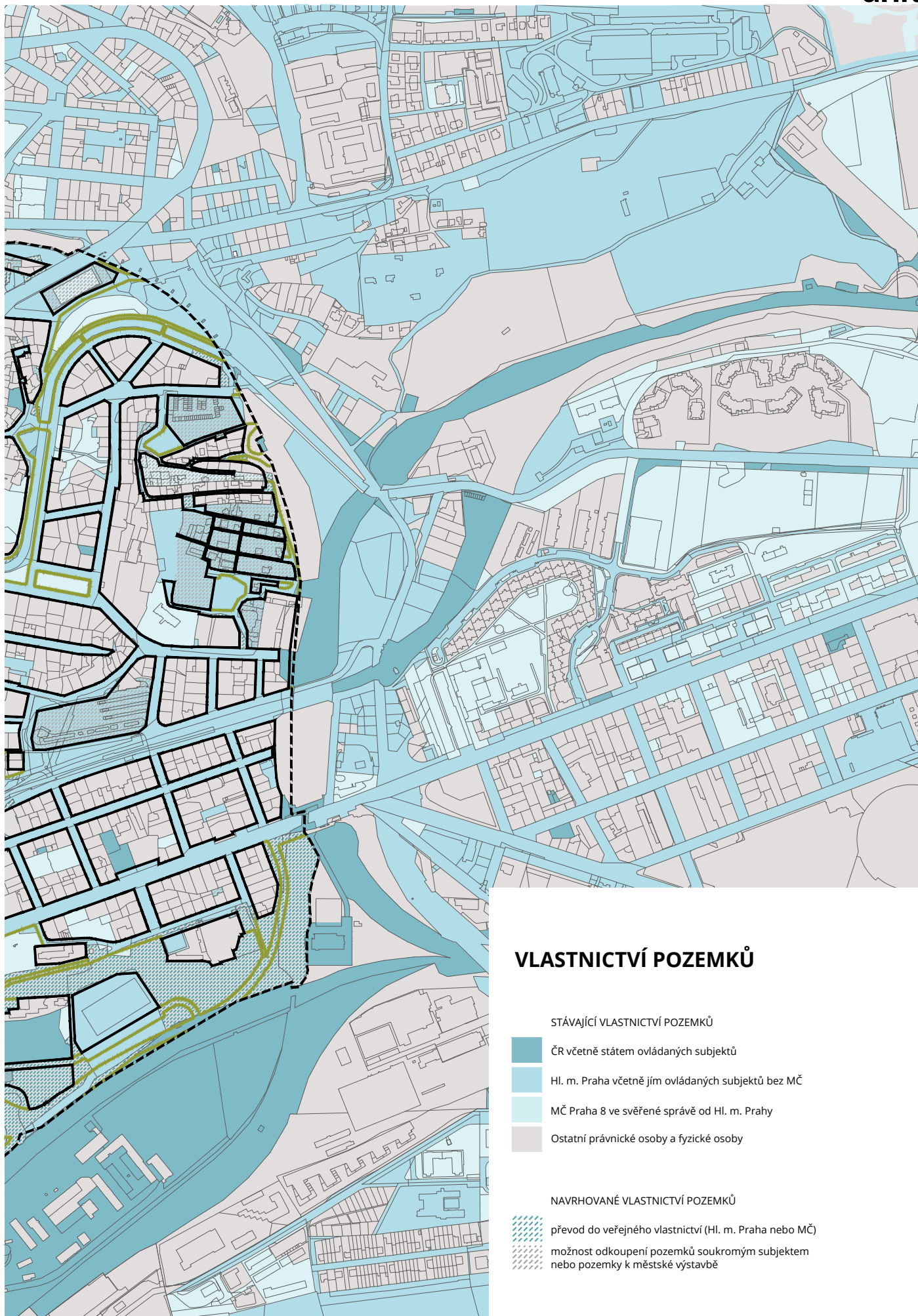
**Schéma struktury návrhu územní studie
ve vztahu k vlastnictví pozemků**





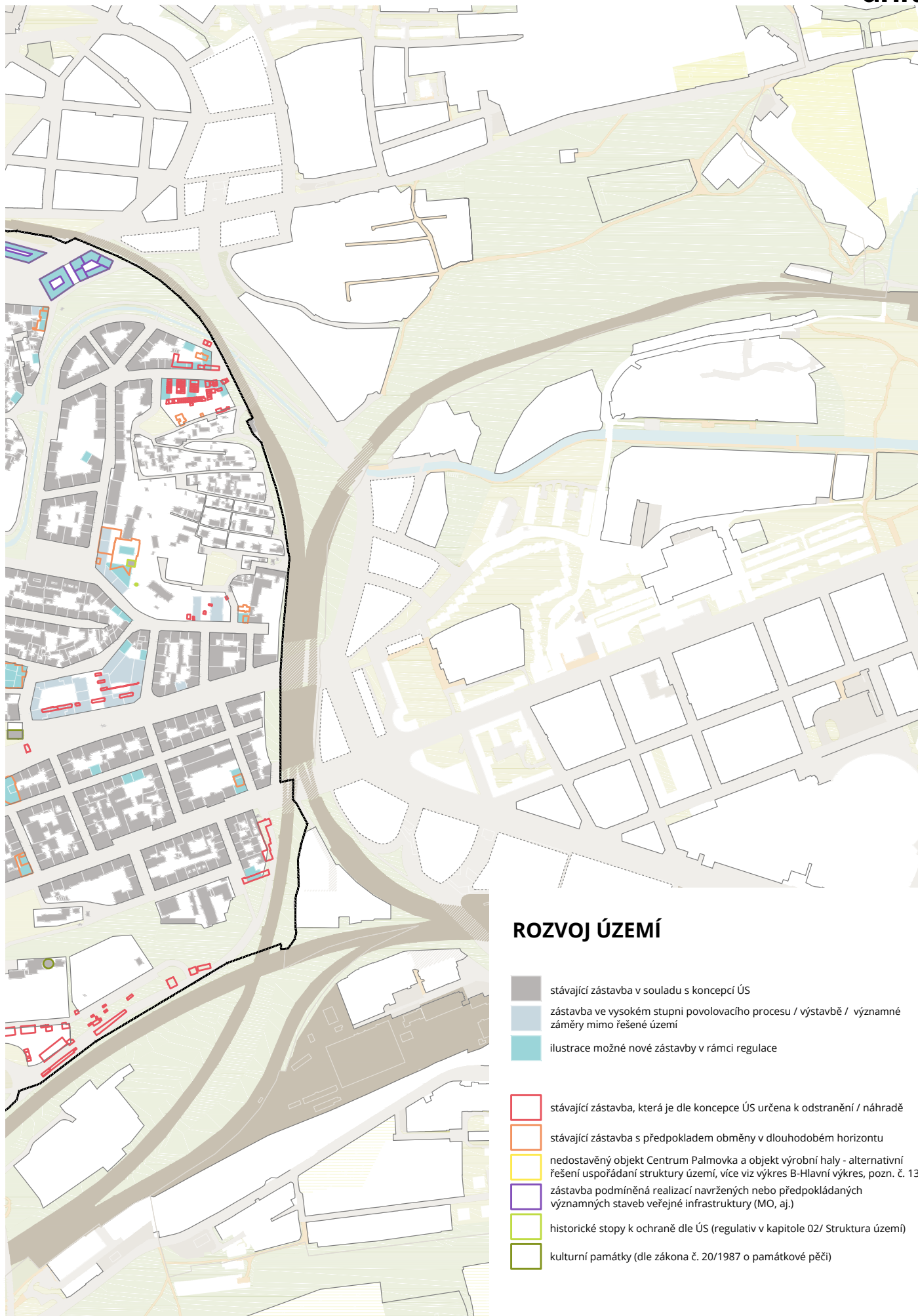
**Schéma návrhu úprav
vlastnických vztahů**





**Schéma předpokládaných změn struktury s ohledem
na navrženou regulaci, záměry v území, ochranu a podmíněnost staveb**





ROZVOJ ÚZEMÍ

- stávající zástavba v souladu s koncepcí ÚS
- zástavba ve vysokém stupni povoloovacího procesu / výstavbě / významné záměry mimo řešené území
- ilustrace možné nové zástavby v rámci regulace

- stávající zástavba, která je dle koncepce ÚS určena k odstranění / náhradě
- stávající zástavba s předpokladem obměny v dlouhodobém horizontu
- nedostavěný objekt Centrum Palmovka a objekt výrobní haly - alternativní řešení uspořádání struktury území, více viz výkres B-Hlavní výkres, pozn. č. 13
- zástavba podmíněná realizací navržených nebo předpokládaných významných staveb veřejné infrastruktury (MO, aj.)
- historické stopy k ochraně dle ÚS (regulativ v kapitole 02/ Struktura území)
- kulturní památky (dle zákona č. 20/1987 o památkové péči)

Přílohy

P1/ BILANČNÍ TABULKA

Příložená 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.

P2/ 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.

Seznam použitých zkratk:

B+R	parkoviště Bike & Ride
CSZ	celoměstský systém zeleně
CZT	centralizované zásobování teplem
HMP / hl. m. P.	Hlavní město Praha
HPP	hrubá podlažní plocha
IAD	individuální automobilová doprava
IPR	Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
IZS	integrovaný záchranný systém
KPP	koeficient podlažních ploch
KZ	koeficient zeleně
MČ	Městská část
MHD	městská hromadná doprava
MO	stavba Městského okruhu
MPP	Metropolitní plán (budoucí územní plán hl. m. Prahy)
MZI	modrozelená infrastruktura
NN	nízké elektrické napětí
NP	nadzemní podlaží
NTL	nízkotlaký plynovod
P+R	parkoviště Park & Ride
PSP	Pražské stavební předpisy
SCC	Systém celoměstských cyklotras
SSZ	světelné signalizační zařízení
STL	středotlaký plynovod
TI	technická infrastruktura
ÚP	Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy
ÚS	územní studie
ÚSES	Územní systém ekologické stability
VN	vysoké elektrické napětí
VP	veřejné prostranství
VPO	veřejně prospěšné opatření
VPS	veřejně prospěšná stavba
ZO	zahrádková osada
ZPS	zóny placeného stání
ZÚR	Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy

unit

UNIT architekti, s.r.o.
Thákurova 9, 166 34 Praha 6
IČ : 63987309 DIČ: CZ63987309
+420 224 356 470
info@unitarch.eu

www.unitarch.eu



UNIT architekti, s.r.o.

Thákurova 9, 166 34 Praha 6

IČ : 63987309 DIČ: CZ63987309

+420 224 356 470

info@unitarch.eu

www.unitarch.eu