



# ÚZEMNÍ STUDIE VRÚ LETŇANY – KBELY

---

návrhová část  
hrubopis

09/2025

0

VYHODNOCENÍ ANALÝZ  
Hlavní témata a závěry

A

HISTORIE ÚZEMÍ  
Historické mapy a plány

B

DATA O ÚZEMÍ  
Aktuální stav

C

ZÁMĚRY V ÚZEMÍ  
Programová analýza

D

LIDÉ  
Antropologicko sociologická analýza

N

**NÁVRHOVÁ ČÁST**  
**HRUBOPIS**





# ÚZEMNÍ STUDIE VRÚ LETŇANY – KBELY

## Pořizovatel:

Hlavní město Praha, Magistrát hl. m. Prahy  
Odbor územního rozvoje  
Jungmannova 35, 110 00 Praha 1  
Ing. arch. Filip Foglar, ředitel odboru  
Ing. Daniel Novotný, pověřený pořizovatel

## Zpracovatel:

Institut plánování a rozvoje Hlavního města Prahy  
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2  
Mgr. Ondřej Boháč, ředitel IPR Praha

09/2025



IPR  
PRAHA

L&SCAPE



PPU spol. s.r.o.

## Zpracovatelský tým:

Sekce rozvoje města (SRM)  
Ing. arch. Jaromír Hainc, PhD., ředitel SRM  
Kancelář rozvoje městských čtvrtí  
Ing. arch. Michal Bartošek, Mgr. Jan Krtička,  
vedoucí kanceláře

## Vedení projektu

Ing. arch. Lukáš Houser  
(autorizovaný urbanista, č. autorizace ČKA 05157)

## Architektura a urbanismus

Ing. arch. Lukáš Houser  
Ing. arch. Pavlína Suchá  
Ing. arch. Filip Ponechal

## Návrh krajiny

L&SCAPE s.r.o.  
Bělehradská 568/92  
120 00 Praha 2  
Ing. Štěpánka Endrle (Šmídová)  
Ing. Karolína Mareková (Posová)

## Dopravní infrastruktura

Projekce dopravní Filip, s.r.o.  
Švermova 1338  
413 01 Roudnice nad Labem  
Ing. Josef Filip, Ph.D.  
Ing. Petr Vopalecký

## Konzultace návrhu technické infrastruktury

PPU spol. s.r.o.  
Vyžlovská 2243/36  
100 00 Praha 10  
Ing. Miroslav Procházka

N

TEXTOVÁ ČÁST

01.	Širší vztahy.....	11
02.	Krajina .....	21
03.	Město a kompozice .....	81
04.	Využití území a veřejná vybavenost.....	119
05.	Dopravní infrastruktura.....	143
06.	Technická infrastruktura .....	173
07.	Vztah k ÚPD a majetkoprávní vztahy .....	181
08.	Etapizace a ekonomika území. ....	195
09.	Bilanční tabulky .....	205
10.	Zdroje použitých referencí .....	211

N

GRAFICKÁ ČÁST

01.a	Výkres širších vztahů, základ 1: 10 000
01.b	Výkres širších vztahů, námět 1: 10 000
02.	Hlavní výkres 1:2 000
03.	Výkres krajiny 1:2 000
04.	Výkres dopravy 1:2 000
05.	Výkres technické infrastruktury 1:2 000
06.	Výkres možné podoby zástavby 1:2 000
07.	Uliční řezy 1: 500
08.	Řezy územím 1: 2000
09.	Zákres navržené struktury do majetkoprávních vztahů a doporučená úprava parcelace 1 : 5 000
09.b	Schéma návrhu veřejně prospěšných staveb 1 : 5 000
10.	Nadhledová axonometrie hmotového řešení
11.	Bilanční tabulky

N

PŘÍLOHY

01.	Dopravně inženýrské posouzení pro ÚS Letňany – Kbely, IPR Praha, Kancelář dopravní infrastruktury, 2024
02.	Variantní technická studie úpravy vodovodního uzlu Klíčov, PPU spol. s.r.o., 2023
03.	Nová nemocnice Letňany, Odborná technická pomoc při stanovení výměry pozemků, FA ČVUT, 2020
04.	Akustická studie pro územní studii VRÚ Letňany – Kbely, Ing. Václav Volejník, 2024



Cílem územní studie je vytvořit komplexní rámec pro rozvoj Velkého rozvojového území (VRÚ) Letňany – Kbely. Studie navrhuje uspořádání zástavby, které bude reagovat na potřeby rostoucí populace hl. m. Prahy a bude nabízet kvalitní životní podmínky v souladu s principy udržitelného rozvoje.

Kapitoly textové části se v úvodu soustředí na vizi řešeného území a na strategii rozvoje území. Další kapitoly se věnují tématům, která jsou součástí návrhu územní studie: krajiny, struktury čtvrti a jejímu využití, dopravě a technické infrastruktuře.

Územní studie je ve fázi hrubopisu a bude předmětem veřejného jednání.

Územní studie řeší uspořádání zástavby v souladu se zadáním, které v základní variantě územní studie uvažuje se zachováním provozu letiště Letňany v souladu se současně platnými limity v území. Studie dle zadání obsahuje také části, které odpovídají tzv. námětové variantě. Ty popisují možné uspořádání řešeného území, a především možných výšek zástavby v případě zrušení letiště Letňany a z něho vyplývajících limitů.

Námětová část je v územní studii označena modrou barvou.







# 01.

## ŠIRŠÍ VZTAHY

Kontext a širší vztahy. ....	12
Vize pro novou čtvrť. ....	17
Aspekty udržitelné čtvrti. ....	18



## KONTEXT A ŠIRŠÍ VZTAHY

### Řešené území

Územní studie stanoví možnosti a podmínky rozvoje velkého rozvojového území Letňany–Kbely a navazujících ploch (dále jen VRÚ) v hranicích stanovených zadáním, které zpracoval Odbor územního rozvoje hl. m. Prahy. Hranice vychází z vymezení VRÚ v platném územním plánu a hranic změny územního plánu č. 3842.

### Správní hranice a aktéři

Velké rozvojové území Letňany–Kbely leží na pomezí tří městských částí. Nachází se na území MČ Praha 9, MČ Praha 18 a MČ Praha 19.

Mimo politickou reprezentaci Magistrátu hl. m. Prahy působí v území radní a zastupitelé příslušných městských částí, kteří se aktivně účastní procesu rozvoje území.

Dalšími důležitými aktéry jsou vlastníci pozemků, kteří jsou nedílnou součástí procesu rozvoje VRÚ. Podrobná mapa jednotlivých vlastníků pozemků je uvedena v kapitole »07. Vztah k ÚPD a majetkoprávní vztahy. V území je důležité zastoupení veřejného sektoru jako potenciálního investora. Velké množství pozemků v řešeném území vlastní Česká republika nebo hl. m. Praha. Správa státních pozemků je rozdělena mezi Státní pozemkový úřad (SPÚ), Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových (ÚZSVM) a Ministerstvo financí (MF).

Významnými aktéry při rozvoji území jsou také stávající obyvatelé Kbel, Letňan a Proseku. Na jaře a na podzim 2023 byla uspořádána série participativních workshopů, během kterých byly sesbírány podněty místních obyvatel na možné uspořádání a využití VRÚ, následně s nimi byla prodiskutována pracovní podoba hrubopisu před úpravou zadání na jaře 2024.

### Severovýchodní terasa a okolní záměry

Pražská severovýchodní terasa je území na okraji hlavního města a v současné době se zde připravuje intenzivní rozvoj a výstavba. Navzdory své poloze na periferii je severovýchodní terasa snadno dostupná, a to jak pomocí silniční sítě, tak prostřednictvím veřejné dopravy. To z ní činí atraktivní místo pro nové obyvatele hledající kombinaci městské dostupnosti s méně intenzivně urbanizovanou krajinou s přírodními prvky.

V oblasti severovýchodního okraje Prahy existuje několik klíčových rozvojových ploch, které území v příštích desetiletích významně promění. Objemem výstavby patří mezi nejvýznamnější projekty Letňany Západ developerské společnosti Central Group (autorem projektu, který vznikl v roce 2020, je ateliér Jakub Cigler Architekti), Avia City společnosti Odien RE (projekt rovněž od ateliéru Jakub Cigler Architekti, 2020) a projekt Lemant, kde investorem je společnost Lemant a zpracovatelem projektu ateliér Headhand.

Menší záměry, například Albatros Kbely, Kbeličky, Nové Kbely, jsou aktuálně již ve výstavbě, popřípadě ve fázi přípravy. Podrobněji jsou jednotlivé záměry rozvedeny v analytické části územní studie,

kontext jednotlivých záměrů je zobrazen ve výkresu širších vztahů. V součtu tak ve sledovaných záměrech na celé severovýchodní terase může vzniknout kapacita pro 50 000 až 70 000 nových obyvatel. Současný počet obyvatel severovýchodní terasy činí 46 000.

Okolní záměry je nutné koordinovat s územní studií VRÚ Letňany–Kbely i dalšími fázemi projektové přípravy, aby byla zajištěna provázanost infrastruktury, veřejné vybavenosti a krajinných prvků, ideálně na platformě pracovní skupiny na úrovni magistrátu hlavního města Prahy.

V celkovém součtu jsou zahrnuty i záměry, jako je například terminál vysokorychlostní železnice Praha Sever a navazující výstavba na pomezí Letňan a Ďáblic. Realizace terminálu je ale zatím předmětem diskuzí. Také některé další z připravovaných záměrů v širším území jsou s otázkou ohledně celkových kapacit výstavby. Tak je tomu například u projektu Letňany Západ, který musí brát ohled na zábor zemědělského půdního fondu.

Dalším diskutovaným záměrem v těsném sousedství řešeného území je letiště Letňany. To je v současnosti v majetku společností ovládaných finanční skupinou PPF, která má zájem plochu letiště využít pro intenzivní městskou výstavbu.

Část plochy letňanského letiště se nachází v pěší docházkové vzdálenosti od stanice metra Letňany. Využití této části letiště proto může přispět k efektivnějšímu využití již existující dopravní infrastruktury v území.

Zastupitelstvo hlavního města Prahy (ZHMP) v lednu 2024 rozhodlo, že si nechá zpracovat a předložit ke schválení aktualizaci nadřazené územně plánovací dokumentace (tzv. Zásady územního rozvoje, zkráceně ZÚR). Navrhovanou úpravou v rámci této aktualizace je “odstranění jevu Letiště Praha-Letňany”.

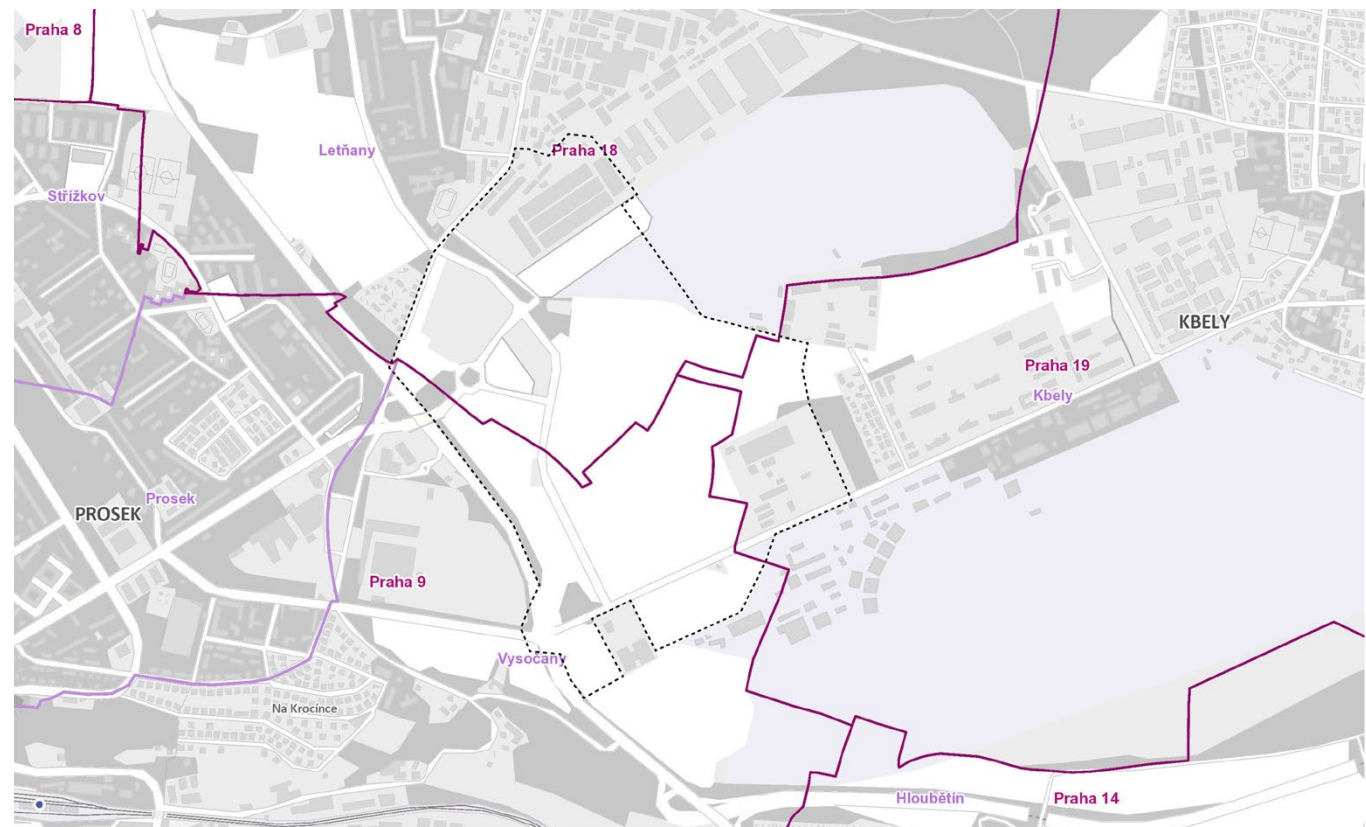
Na základě jednání Zastupitelstva hlavního města Prahy ze dne 20.6. 2024, schválilo Zastupitelstvo návrh na pořízení změny vlny 47 ÚP SÚ hl. m. Prahy v usnesení číslo 15/13. Zastupitelstvo schválilo návrh na pořízení změny vyplývající z podnětu 234/2019 týkajícího se změny využití ploch na Letišti Letňany. Pořízení změny bylo schváleno takzvaným nezkráceným postupem s požadavkem na podkladovou studii.

Zadání pro změnu ÚP a navazující podkladová studie budou v budoucnu zpracovány a zadány městem ve spolupráci s relevantními úřady a IPR Praha.

Pro VRÚ znamená zrušení letiště v Letňanech možnost intenzivnější zástavby v okolí stanice metra. Územní studie, která dle původního zadání počítala se zachováním provozu letiště, reaguje na aktualizované zadání variantní „námetovou částí“. V územní studii jsou odlišnou barvou označeny úpravy, které odpovídají této námětové části a které jsou aplikovatelné v případě zrušení letňanského letiště a souvisejících limitů.

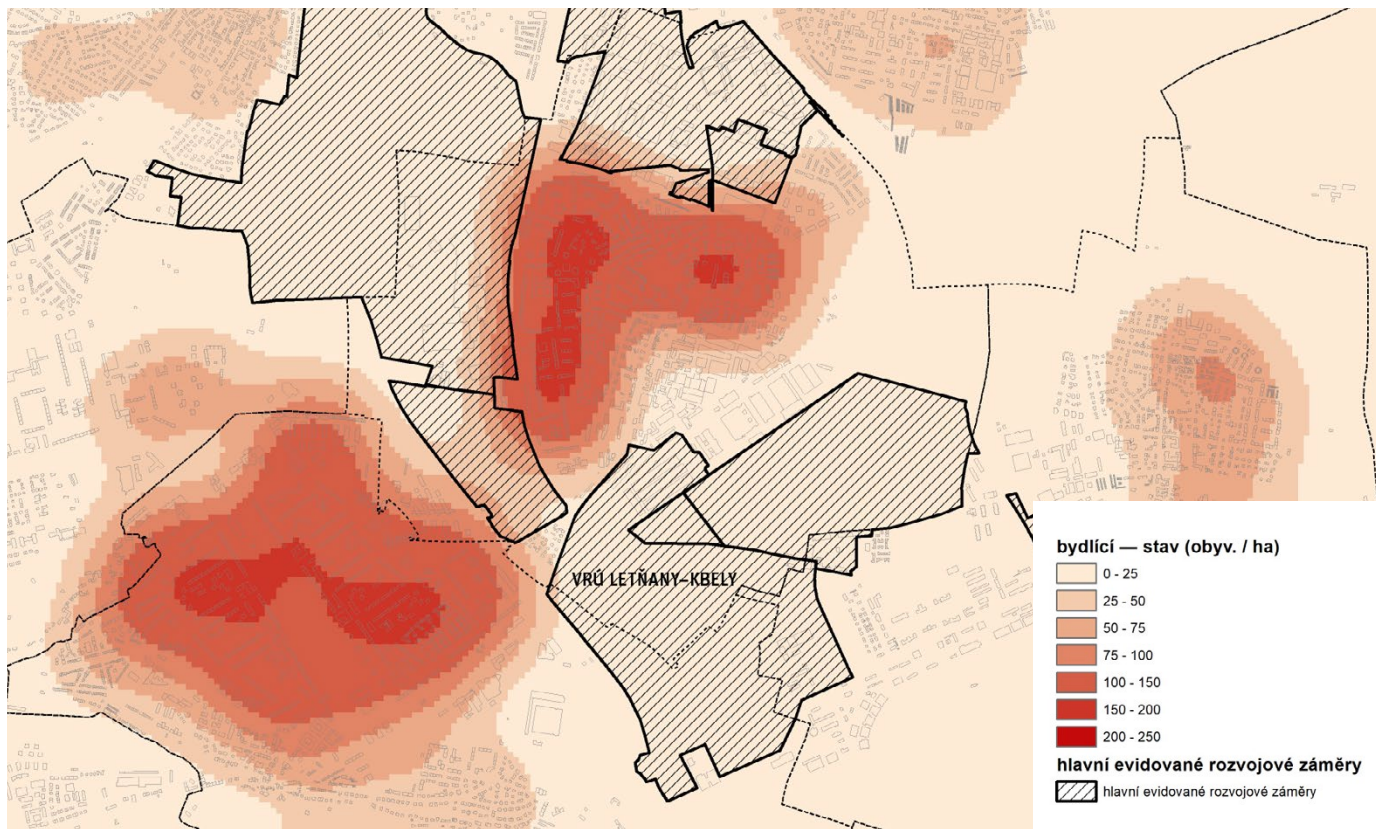


ortofoto snímek řešeného území a širších vztahů

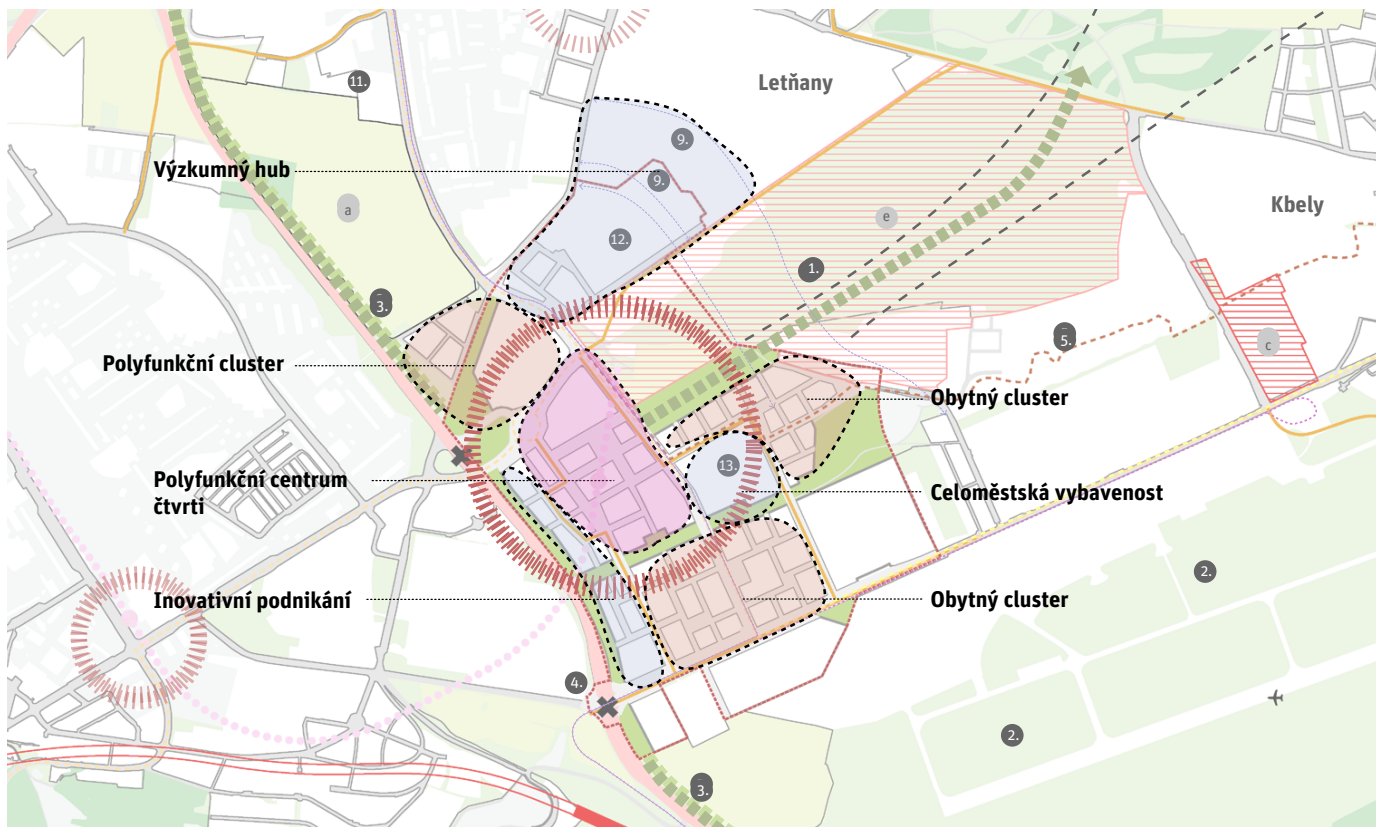


řešené území na pomezí tří městských částí





současné hustoty osídlení na severovýchodní terase a vyznačení hlavních evidovaných záměrů



návrh koncepce nového centra pro severovýchodní terasu

### Nové centrum pro severovýchodní terasu

Ve VRÚ Letňany-Kbely dle této územní by v budoucnu mělo vzniknout nové místní polyfunkční centrum, doplněné o obytné části a odpovídající veřejnou vybavenost.

Zástavba ve VRÚ a její objemové kapacity jsou navrženy v souladu s pořizovanou změnou ÚP č. 3842. Podrobně viz kapitola »07. Vztah k ÚPD a majetkoprávní vztahy.

Plánované vybudování nového polyfunkčního centra na stanici metra (viz obr. koncepce nového centra pro severovýchodní terasu) výrazně promění současnou podobu řešeného území. Nové centrum bude sloužit nejen jako obchodní a společenský uzel, ale také jako důležité dopravní spojení, které usnadní cestování a propojení ostatních částí města s centrem.

Předpokládaný přírůstek obyvatel na severovýchodní terase způsobí intenzivnější využívání veřejných a rekreačních ploch nejen v nově navrhované zástavbě, ale i ve stabilizovaných územích. To bude klást nároky na další rozvoj a zlepšování veřejných služeb i v sousedících městských čtvrtích. Nově navrhované kapacity veřejné vybavenosti a služeb ve VRÚ mohou tyto nároky pomoci pokrýt.

### Návaznost na okolní sídla – vstupy do území a hranice území

Hranice řešeného území je jasně vymezena okolními urbanizovanými celky. Územní studie navrhuje několik nových propojení, aby nová výstavba byla co nejvíce integrovaná do stávající městské struktury.

Na jihozápadě je řešené území pevně vymezeno Kbelskou ulicí, která tvoří neprůchodnou hranici mezi plánovaným rozvojovým územím a Klíčovem. Kbelská ulice představuje důležitou komunikační tepnu, a proto se neuvažuje o jejím začlenění do městského prostředí. Případají v úvahu pouze nová propojení formou lávek nebo mostů, navržená v územní studii.

Severní hranici řešeného území tvoří letiště Letňany. Letiště vytváří další neprůchodnou hranici, která má potenciál stát se krajinným rozhraním. V současnosti letiště omezuje možnosti rozšiřování zástavby směrem na sever.

V případě zrušení letňanského letiště bude hrana směrem k letišti důležitým místem napojení nové výstavby v ploše letiště a výstavby ve VRÚ. Podkladová studie pro zástavbu letiště by proto měla být s touto studií koordinována.

Na jihovýchodě řešené území navazuje na vojenské letiště Praha-Kbely, přičemž jeho hrana spolu s Mladoboleslavskou ulicí vymezují řešené území. Letiště zde vytváří přechod mezi rozvojovým územím a přilehlými nezastavěnými plochami.

Ulice Mladoboleslavská představuje historickou spojnicí sídelních celků, jejíž význam je vhodné dále posilovat podporou městského charakteru a zajištěním vyšší prostupnosti.

Směrem do Letňan je hranice řešeného území propustná, zejména v prostoru před výstavištěm (PVA). Další prostupy do VRÚ jsou v budoucnu možné skrz plánované administrativní centrum LIDL. Tato oblast okolo ulice Tupolevova bude klíčová pro propojení nových obytných a komerčních zón s již existující zástavbou v Letňanech.

Další důležitý vstup do řešeného území se nachází ze směru od Kbel. Přístup je možný podél stávajících kasáren po cyklostezce, která sleduje trasu poutní cesty. Toto propojení je uvažováno jako důležitá spojnice mezi VRÚ a kbelskými obytnými čtvrtěmi. Pro místní obyvatele se tak zlepší dostupnost služeb a vybavenosti v novém polyfunkčním centru kolem stanice metra.

Při lepším dopravním uspořádání křižovatky ulic Kbelská a Mladoboleslavská, které by více zohledňovalo pěší a cyklisty, by mohlo vzniknout třetí propojení směrem na Klíčov a Vysočany, případně podél Kbelské ulice do Hloubětína a Satalic.

Z krajinářského hlediska jsou vstupy do území podrobněji popsány v kapitole »02. Krajina.

### Širší krajinné vztahy

Park Via Sancta s parkem Aerovka se spolu s novými krajinnými propojeními stane ústřední osou řešeného území. Podrobnosti jsou popsány v kapitole »02. Krajina.

V širším území doplní síť parků Kolben park ve Vysočanech, krajinný park Havraňák ve Kbelích a již částečně realizovaný park Aerovka.

### Širší dopravní vztahy

Území je významným dopravním uzlem severovýchodní terasy Prahy. Městská hromadná doprava zde navazuje na parkoviště P+R a místem procházejí cyklostezky celoměstského významu. Tento potenciál není v současné době zcela využit a stanice metra C slouží pouze utilitárně pro přestup mezi jednotlivými druhy dopravy a není doplněna o obchody, služby či veřejné prostory, které by na její funkci přirozeně navazovaly.

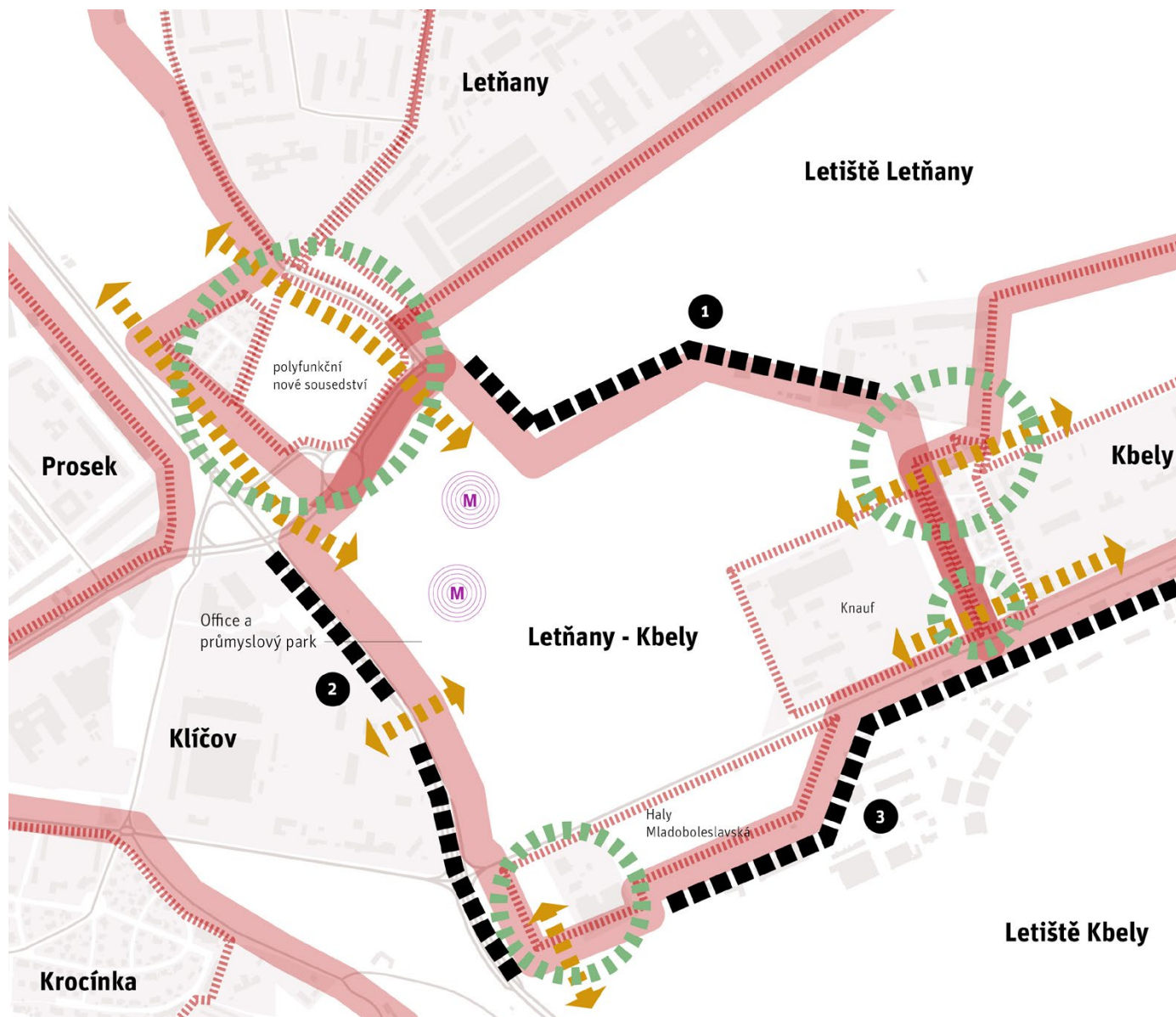
Podrobněji viz kapitola »05. Dopravní infrastruktura.

### Koordinace rozvoje území

Pro koordinaci udržitelného rozvoje této části Prahy je nutné se na celou severovýchodní terasu dívat uceleně a zajistit odpovídající dopravní obsluhu a veřejnou vybavenost v území. IPR Praha shromažďuje veškeré dostupné informace o rozvoji vybraných území (záměry, jejich kapacity, rozvoj vybavenosti, rozvoj infrastruktury) a vytváří modelové scénáře rozvoje území.

Vzhledem k tomu, že predikce vývoje na desítky let dopředu je velmi nejistá, modelové scénáře — spíše než konkrétní podoba budoucího vývoje — představují jeden z podkladů pro hledání dohody o rozvoji daného území.



**Vnímané hranice**

- Vymezení čtvrtí
- Stávající sousedství

**Objektivní hranice**

- Stávající fyzické bariéry
- 1 Oplocení letiště Letňany
- 2 Kbelská ulice
- 3 Oplocení letiště Kbely

**Vstupy do území k řešení**

- Vstupy do území (stav a návrh)
- Oblast pro řešení urbanistické a krajinářské návaznosti
- Výstupy ze stanice metra

vstupy do řešeného území – podoba hranic řešeného území VRÚ

## VIZE PRO NOVOU ČTVRŤ

### VIZE PRO VRÚ LETŇANY-KBELY

Vizí územní studie pro VRÚ Letňany-Kbely je vytvořit udržitelnou městskou čtvrť pro všechny. Tedy splnit kritéria udržitelné výstavby měst, přispět k biodiverzitě, zapojit do jejího vzniku širokou veřejnost a sloužit široké škále skupin obyvatel.

Území VRÚ Letňany-Kbely, dříve plánované pro různé velkolepé projekty, jako byl rozvoj letectví, výstavní areály či vládní čtvrť, zůstalo až dosud nevyužité. Monofunkční velkolepé plány nedokázaly dlouhodobě držet krok s proměnami městského života a zastaraly dřív, než došlo na jejich plnění.

Dnes VRÚ Letňany-Kbely představuje příklad nerealizovaného brownfieldu, strategicky umístěného území s potenciálem pro rozvoj zejména díky napojení na konečnou stanici metra.

Cílem územní studie je navrhnout prostorové uspořádání zástavby tak, aby byly položeny základy pro vznik čtvrti, která bude dlouhodobě udržitelná, adaptabilní a odolná vůči budoucím výzvám. Návrh klade důraz na diverzitu městských funkcí, čímž zajistí, že čtvrť bude schopna reagovat na měnící se potřeby společnosti, ať už jde o bydlení, práci, služby nebo volný čas. Koncept „města krátkých vzdáleností“ minimalizuje nutnost cestovat autem, podporuje veřejnou dopravu a posiluje místní ekonomiku.

Důležitým aspektem návrhu územní studie jsou klimatické výzvy a diskuze o jejich řešení. Nová čtvrť je plánována tak, aby v budoucnu mohla dosáhnout uhlíkové neutrality. Předpokládáme, že stavba i provoz budou optimalizovány tak, aby minimalizovaly emise skleníkových plynů.

V územní studii se adaptace na probíhající klimatické změny výrazně projevuje v návrhu modro-zelené infrastruktury, která podporuje zadržování a opětovné využívání dešťové vody, snižuje riziko vzniku tepelných ostrovů a posiluje místní biodiverzitu.

Veřejná prostranství jsou navržena tak, aby byla příjemná, inkluzivní a sloužila jako místa setkávání a rozvoje komunitního života.

Další aspekty jsou mimo dosah územní studie, nicméně jsou pro naplnění vize klíčové.

Například energetická soběstačnost čtvrti bude v budoucnu dosažena díky zavedení chytrých sítí a postupné integraci obnovitelných zdrojů energie. Materiálové a odpadové hospodářství bude zaměřeno na minimalizaci odpadu a podporu cirkulární ekonomiky. Výstavba ve čtvrti se zaměří na inkluzivní městské bydlení a socioekonomickou rozmanitost, aby byla přístupná pro různé skupiny obyvatel.

Pro naplňování této vize bude klíčová spolupráce mezi městem, městskými částmi, vlastníky pozemků a veřejností.

Územní studie pro VRÚ Letňany-Kbely představuje první z dostupných nástrojů pro vytvoření čtvrti, která bude nejen reagovat na aktuální trendy, ale také předjímat budoucí výzvy. Výsledkem naplnění vize bude dynamické, udržitelné a odolné městské prostředí, které se stane vzorem pro další rozvoj Prahy i jiných měst.

### Vize – strategie – návrh

Silná a jasná vize je základním předpokladem pro vznik kvalitní čtvrti s nosnou koncepcí, která se bude uplatňovat od první myšlenky až po realizaci a bude sledována po celou dobu životnosti čtvrti. Takovou vizi měly od začátku čtvrti, které jsou dnes vzorem pro udržitelnou výstavbu měst (čtvrť Vauban ve Freiburgu, Nordhavn v Kodani, Merwede v Utrechtu nebo Oude dokken v Gentu).

Vzhledem k velikosti území, spletnosti městských a státních institucí a počtu vlastníků pozemků je zde velké množství aktérů. Pro úspěšnou přípravu výstavby a pro vzájemnou komunikaci a koordinaci je proto zapotřebí zřídit entitu (např. formou samostatné právnické osoby), která bude mít dostatečně silný mandát pro přípravu podkladů, vyjednávání dohod v území a předkládání těchto dohod rozhodujícím orgánům.

Tento subjekt bude zároveň podléhat přímé kontrole ze strany rady města např. formou jmenované komise nebo konzultační skupiny, ve které společně mohou zasednout zástupci státu, městských částí, magistrátu, vlastníků pozemků nebo také významní komunitní aktéři severovýchodní terasy jako zástupci veřejnosti.

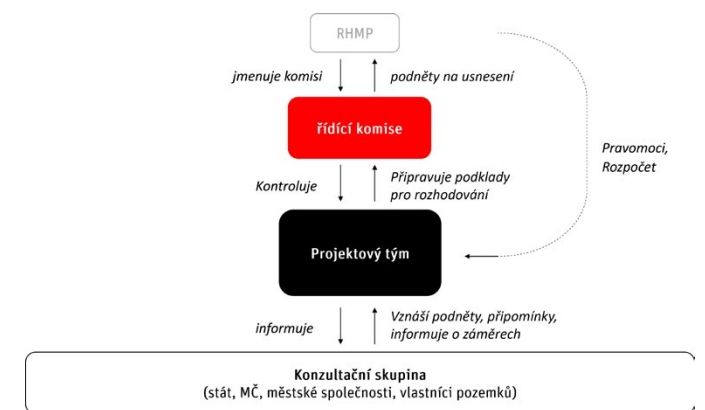


schéma možného institucionálního nastavení managementu rozvoje nové čtvrti

## ASPEKTY UDRŽITELNÉ ČTVRTI

Vizi pro novou udržitelnou čtvrť by měly odpovídat následující technické aspekty.

Jsou zde popsány jako ideální cíl, který by se měl v území sledovat. Není v možnostech územní studie, jakožto územně plánovacího podkladu, všechna tato témata obsáhnout a předepsat. Kde je požadavek nad rámec regulace územní studie, jsou formulována obecná doporučení, která by měla být sledována při naplňování čtvrti.

Hlediska udržitelnosti zohlední nová čtvrť v těchto sedmi technických aspektech návrhu:

### Cyklus vody

Nová čtvrť bude zaměřena na udržitelné hospodaření s vodou, a to využíváním systémů pro zachycení, retenci a opětovné použití dešťové vody. Veřejná prostranství budou vybavena kanály, nádržemi a retenčními prvky, které zpomalí odtok vody a umožní její využití pro zálivku a ochlazování místního prostředí. Zelené střechy a integrované systémy na budovách přispějí k zadržení dešťové vody, úspoře pitné vody a efektivnímu využití šedé vody. Tato opatření přispějí ke zlepšení klimatu a snížení vysychání krajiny.

Územní studie v tomto ohledu popisuje hlavní trasy prvků hospodaření s dešťovou vodou a principy, kterými se budou řídit projektanti veřejných prostranství a staveb v řešeném území při přípravě podrobnější dokumentace, »O2. Krajina.

### Energie

Čtvrť bude výhledově energeticky soběstačná, založená na chytrých sítích a využití obnovitelných zdrojů energie. Energie bude v maximální možné míře rekuperovaná a vrácená do spotřebitelského oběhu, čímž se sníží uhlíková stopa. Cílem je dosažení nulových emisí CO<sub>2</sub>, přičemž energie z externích zdrojů bude využívána pouze minimálně. To umožní provoz čtvrti s minimálním dopadem na životní prostředí.

V tomto ohledu územní studie navrhuje (v souladu s platnou legislativou) konvenční systémy vytápění a zásobování elektrickou energií, doplněné o solární panely na střechách domů, »O6. Technická infrastruktura. Studie ponechává dostatek prostoru pro budoucí inovace a zavádění bezemisních zdrojů energie. Zároveň předpokládá, že podrobnější projekty záměrů v území budou navrženy tak, aby minimalizovaly nároky na potřebnou energii.

### Materiály a zdroje

Nová čtvrť bude minimalizovat produkci odpadu, přičemž klíčovou roli bude hrát recyklace a využití obnovitelných materiálů. Důraz bude kladen na konstrukce ze dřeva, které pomohou ukládat uhlík a sníží ekologickou stopu staveb. Lokální materiály budou upřednostňovány na veřejných prostranstvích, což podpoří místní ekonomiku a udržitelný rozvoj.

V tomto aspektu územní studie formuluje obecná doporučení, aniž by regulovala konkrétní materiály a způsoby využití odpadů. Tato témata budou předmětem podrobnějších dílčích projektů.

### Rozvoj přírody a krajiny

Čtvrť je navržena s cílem zvýšit biodiverzitu a vytvořit nové biotopy, čímž se zlepší ekologická kvalita území. Budovy budou obsahovat prvky pro živočichy, jako jsou včelí úly, a přirozené příbytky budou integrovány do městské zástavby. Zemědělská výroba ve VRÚ bude nahrazena městskými biotopy, což zvýší druhovou rozmanitost oproti současnému stavu.

Součástí návrhu územní studie je koncepce podpory rozvoje ekologie v nově navrhovaných krajinných prvcích a v městské krajině, »O2. Krajina. Konkrétní opatření pro jednotlivé domy budou upřesněna v rámci následných stupňů projektové dokumentace.

### Fyzická kvalita prostředí

Navržené městské prostory umožní přirozené provětrávání, a budou tak odolné proto přehřívání. Uliční síť je navržena tak, aby podporovala proudění vzduchu a eliminovala vznik větrných tunelů. Veřejná prostranství budou stíněna stromy, čímž se zajistí příjemné mikroklima.

Podrobné řešení úpravy povrchů veřejných prostranství bude předmětem další dokumentace. Územní studie nicméně doporučuje principy pro stínění a ochlazování veřejných prostranství a stanoví rozsah výsadbových pásů a stromořadí či skupin stromů v ulicích a na náměstích.

### Socioekonomie

Nová čtvrť bude nabízet bydlení pro různorodé skupiny obyvatel, a tím zajistí společenskou pestrost nově vybudovaných sousedství. Pracovní příležitosti budou ideálně uspořádány tak, aby odpovídaly novým trendům. Budovy pro kanceláře, výzkum, nerušící výrobu a další pracovní příležitosti by měly být navrženy tak, aby umožňovaly budoucí flexibilitu. Čtvrť bude podporovat rozvoj komunitních aktivit, kulturního života a sdílení veřejného prostoru.

Tento aspekt je zaměřen především na funkční využití území, na způsob výstavby a zapojení různých druhů stavebníků, a předjímá budoucí způsob využívání čtvrti. Územní studie proto formuluje doporučení nad rámec možností regulace zástavby.

### Mobilita

Doprava v čtvrti bude zaměřena na nízkoemisní provoz s důrazem na městskou hromadnou dopravu, aktivní a sdílenou mobilitu. Koncept města krátkých vzdáleností minimalizuje potřebu používání osobních automobilů v rámci čtvrti a posiluje vazbu na metro. Dopravní terminál bude centrem udržitelné mobility, kde se setkají různé druhy dopravy včetně metra, tramvají, autobusů a cyklistiky, čímž se zvýší dostupnost a komfort pro všechny obyvatele.

Navrhovaná dopravní opatření jsou podrobně popsána v kapitole »O5. Dopravní infrastruktura.

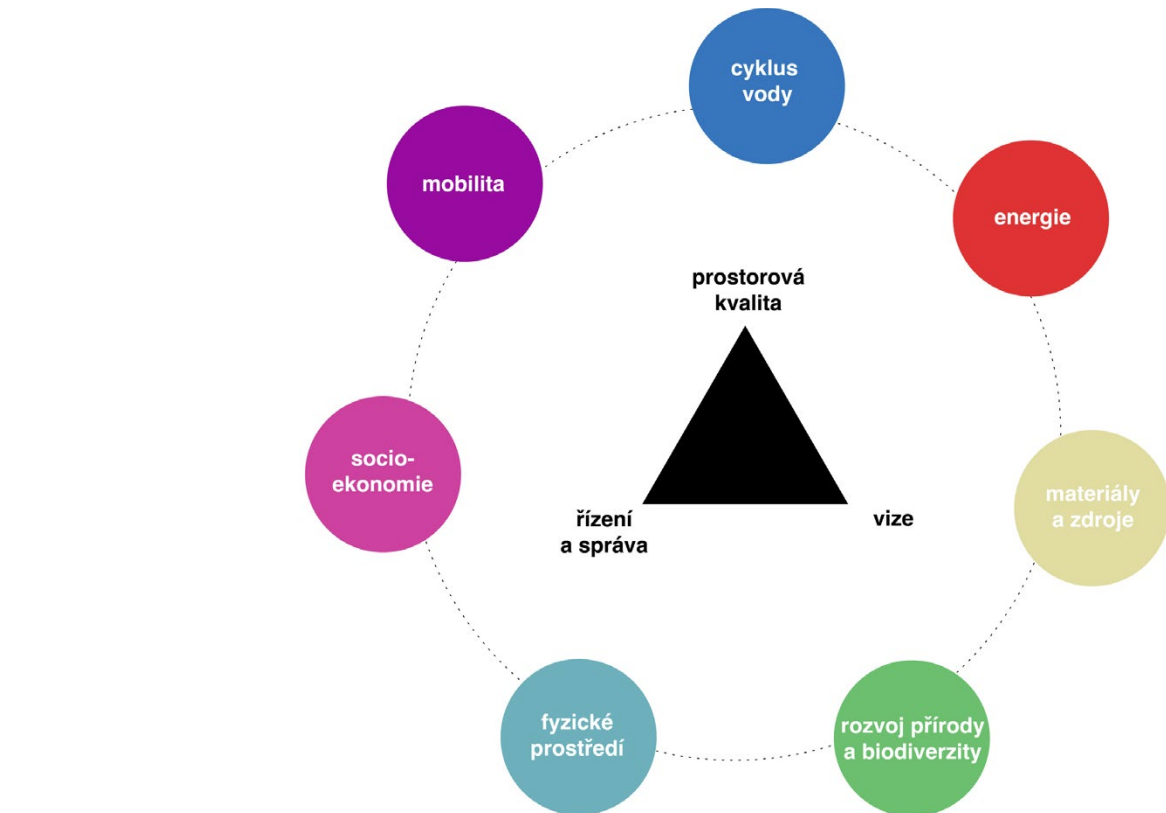


schéma pro udržitelnou čtvrť





# 02.

## KRAJINA

Celková koncepce návrhu krajiny v nové čtvrti.....	26
Prostupnost a návaznost na okolní urbanizované celky.....	30
Ekologie území.....	35
Principy hospodaření s dešťovou vodou (HDV).....	38
Popis konkrétních opatření a navrhovaných krajinných prvků .....	48
Typologie možných biotopů pro řešené území .....	70
Doporučený sortiment.....	78
Životní prostředí .....	78





*Park Via Sancta - varianta základ*

*Park Via Sancta leží na trase historické poutní cesty Via Sancta, která je po celé délce doplněna kapličkami. Park tvoří pouze malý úsek jinak 23 km dlouhé poutní cesty do Staré Boleslavi. V prostoru parku Via Sancta se nacházejí hned dvě důležité kaple – Jeníkovská a Kájovská. Umístění parku předurčuje jeho průchozí funkce.*







*Park Via Sancta - námětová varianta*

*Park Via Sancta leží na trase historické poutní cesty Via Sancta, která je po celé délce doplněna kapličkami. Park tvoří pouze malý úsek jinak 23 km dlouhé poutní cesty do Staré Boleslavi. V prostoru parku Via Sancta se nacházejí hned dvě důležité kople – Jeníkovská a Kájovská. Umístění parku předurčuje jeho průchozí funkce.*





## CELKOVÁ KONCEPCE NÁVRHU KRAJINY V NOVÉ ČTVRTI

Koncepce krajiny vychází z umístění nové čtvrti do rovinaté zemědělsky hojně obhospodařované otevřené krajiny na rozhraní velkoměsta a polabské krajiny. Místní přírodní podmínky a především rovinatá morfologie této křídové náhorní plošiny umožňují snadnou výstavbu. S ohledem na rozhraní urbánního prostoru a otevřené krajiny je však nutné, aby nová čtvrť zachovala důležitou prostorovou orientaci v území, vazbu na otevřenou krajinu a reflektovala historicky dané zemědělské využití této oblasti. Vzhledem k umístění nové čtvrti do velkoměsta je nutné pracovat také s adaptačními opatřeními na změnu klimatu. Územní studie proto navrhuje kompaktní město s prvky modro-zelené infrastruktury, jejichž cílem je zmírňovat mikroklima v kompaktní zástavbě, efektivně hospodařit se srážkovou vodou a ochránit město před přívalovými dešti.

Témata návaznosti na otevřenou krajinu či zemědělského využití zdejší krajiny dále krajinářsky rozpracováváme např. v druhové skladbě, výrazném gradientu údržby (extenzivní – intenzivní parkové plochy) či použitých prvcích (stromořadí podél cest, remízky atd.).

Územní studie vychází z hlavních principů dokumentu Analýza a návrh základní krajinné koncepce Letňany – koordinace rozvoje území (2020). Dále rozpracováváme téma klínů otevřené krajiny s ohledem na jejich ekologický potenciál. Možnost vzájemného propojení klínů a jejich zachování zkoumáme do větší podrobnosti a definujeme jejich konkrétnější podobu.

Územní studie definuje tři klíny otevřené krajiny v území a vzhledem k ekologické hodnotě je pojmenovává jako krajinně-ekologická propojení (viz obr. klíny otevřené krajiny). Nejdůležitější krajinně-ekologické propojení vede od stanice metra Letňany směrem přes travnatou plochu sportovního letiště Letňany a lesopark Letňany do otevřené zemědělské krajiny Polabí. Toto propojení vytváří důležitý orientační bod pro návštěvníky oblasti a zároveň přirozeně odděluje čtvrť Kbely a Letňany. Z tohoto důvodu se s ním pracuje i ve formě dálkových pohledů do otevřené krajiny a počítá se s jeho trvalým zachováním v rámci dlouhodobých rozvojových plánů např. v rámci krajinného rozhraní, definovaného v Metropolitním plánu Prahy. Druhé krajino-ekologické propojení prochází podél ulice Kbelské, následně Cínovecké a dál pokračuje mezi městskou částí Praha-Březiněves a obcí Hovorčovice. Poslední krajino-ekologické propojení se nachází v opačném směru. Podél ulice Kbelské vede přes svahy Klíčova a mezi čtvrtěmi Praha-Satalice a Praha – Černý Most a městskou částí Praha – Horní Počernice.

Tato krajinně-ekologická propojení jsou důležitými hodnotami území, vytvářející radiální propojení husté zástavby města s otevřenou krajinou. Doplnují tak městský systém sídelní zeleně.

Pokud má koncept krajinně-ekologických propojení plnohodnotně fungovat i ekologicky, je třeba rozsáhlých, i když často extenzivních a bodových úprav krajiny v širokém okolí plánované zástavby. Dnes jsou totiž tato propojení z pohledu ekologie pouze hypotetická (soubor vegetačních ploch), v praxi jde o území značně ovlivněné bariérovým efektem liniových staveb (obchvat, silnice, železniční koridor atd.), nebo se jedná o rozsáhlé polní kultury s minimální biodiverzitou (případně o kombinaci obojího).

Pro většinu migrujících organismů jsou tak dnešní krajinně-ekologická propojení spíš (často) nebezpečnou pastí, v současnosti je pravděpodobně ekologicky hodnotnější zastavěné území vně propojení, které je mozaikou parků a zahrad a obsahuje relativně pestrý škálu antropogenních (vytvořených člověkem) biotopů. Proto doporučujeme proces ekologické revitalizace krajinně-ekologických propojení, který by mimo jiné spočíval ve vytvoření sítě „nášlapných kamenů“ (tj. biotopů vhodných pro existenci a migraci různých druhů organismů), v odstranění bariér ekologické migrace a v úpravě zemědělského hospodaření v předem vytipovaných klíčových plochách. V časové posloupnosti by revitalizace mohla vypadat zhruba takto:

- vymezení skupin organismů, pro které je vhodné připravit hodnotné biotopy v nově vznikající čtvrti (tady se nejedná o ostrakizaci – vypovězení – přírody, ale spíš o to, že pro některé druhy organismů (typicky velké savce) je velkoměstské prostředí pastí a ideálně je vhodné poskytnout jim možnost života a migrace v rozsáhlé polopřírodní/přírodní krajině za intenzivně urbanizovanou krajinou),
- podrobné mapování stavu a ekologického potenciálu krajinně-ekologických propojení, včetně určení největších bariér ekologické konektivity; toto mapování by mělo být velice podrobné a výrazně přesahovat podrobnost mapování biotopů nebo systém ÚSES (územní systém ekologické stability),
- provedení krajinných úprav, které by mělo předcházet dokončení nové čtvrti (alespoň těch podstatných, tj. odstranění největších bariér migrace).

Důležité je zachování krajinně-ekologických propojení také v plánovaných okolních developerských záměrech. Ty by neměly pouze vymezovat vegetační plochu (park) v rámci svého území, ale zásadní je podoba těchto ploch v návaznosti na otevřenou krajinu a celková koncepce krajinných ploch nové čtvrti. Aby systém krajinně-ekologických propojení fungoval, je zapotřebí, aby extenzivní vegetace (jejíž hlavním rysem je uchování biodiverzity) prošla skrze plánovanou navazující zástavbu. Ideálně tak doporučujeme, aby v každém z plánovaných developerských záměrů vznikly parkové plochy s důrazem na ekologii.

Na základě krajinně-ekologických propojení byly v území definovány hlavní směry krajinných os (viz obr. schéma krajinných os). Krajinné osy jsou v řešeném území zformovány lineárními parky – extenzivním parkem, parkem Via Sancta a vegetačním pásem podél ulice Kbelské a přírodní pěší osou (viz výkres krajiny). Vtahují otevřenou krajinu do řešeného území pomocí vegetačních ploch (migrace rostlinných a živočišných druhů) a pěší a cyklistické dopravy. Krajinné osy zároveň vytvářejí základní prvky krajinné struktury řešeného území a navazují na ně prvky modro-zelené infrastruktury. Park Via Sancta doplňuje řešené území také o historickou stopu.



schéma krajinně – ekologických propojení

Krajinná propojení jsou navržena na pozemcích ve vlastnictví veřejných subjektů. Část navrženého extenzivního parku, který je součástí systému krajinné infrastruktury v řešeném území je na pozemcích v soukromém vlastnictví. Realizace krajinných propojení v návaznosti na ÚS bude nutné řešit formou výkupů a úprav parcelace spolu se souvisejícími ekonomickými a majetkoprávními dohodami, které mohou být uzavírány například formou plánovacích smluv. Samotná realizace navržených opatření bude v gesci koordinačního subjektu, který bude území rozvíjet. Pokud by takový subjekt nebyl ustanoven, bude územní studie důležitým podkladem pro koordinaci dílčích záměrů v území tak, aby postupně rozvíjely navržená krajinná opatření.

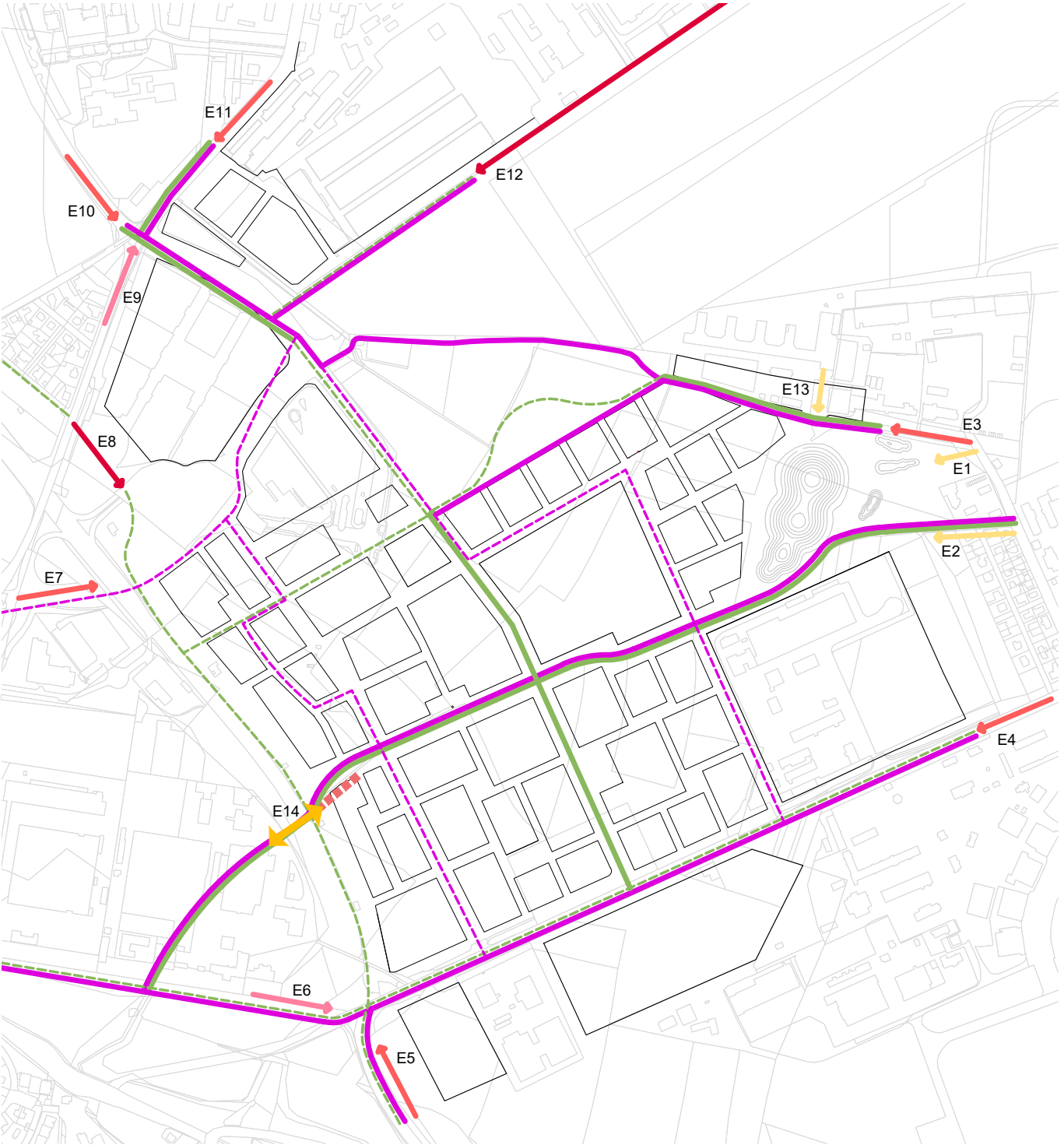
*V případě zrušení letiště Letňany je nutné v nové koncepci pro plochu letiště pamatovat na výše popsané principy práce s krajinou v širším území. To znamená navázat na založený extenzivní park a nadále podporovat vztah mezi novým centrem u stanice metra a pohledovou, pěší a krajinnou osou směrem k otevřené krajině a lesoparku Toužimská. Podrobněji viz kapitola »07 – Vztah k ÚPD a majetkoprávní vztahy, Principy pro práci s územím letiště Letňany.*





- krajinně - ekologická propojení
- krajinné osy
- • • kompozičně významné stromořadí

schéma krajinných os



- ← vstup do území - pěší a cyklistický (E1, E2, E13)
- ← vstup do území - pěší a automobilový (E6, E9)
- ← vstup do území - pěší, cyklistický a automobilový (E3 - E5, E7 A E10 - E11)
- ← vstup do území navrhovaný - pěší / pěší a cyklistický (E8, E12)
- ↔ plánovaná lávka projektu cyklostezky (E14)
- ■ ■ ■ plánovaná původní pozice sjezdu z lávky
- hlavní cyklistické propojení
- - - vedlejší cyklistické propojení
- hlavní pěší propojení
- - - vedlejší pěší propojení

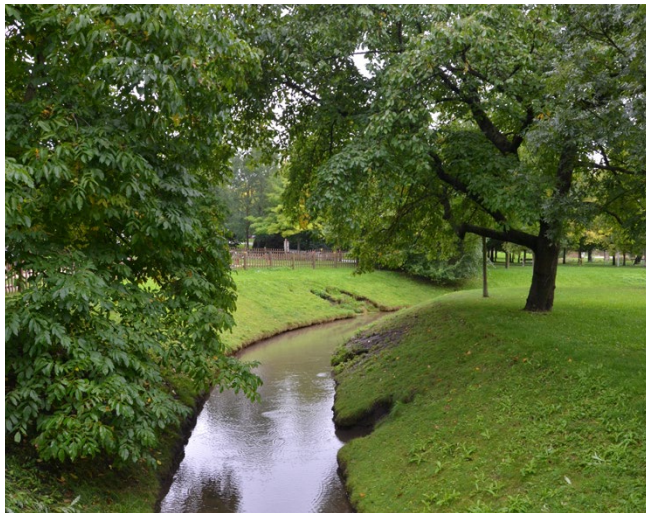
schéma hlavních cyklistických a pěších tras



## PROSTUPNOST A NÁVAZNOST NA OKOLNÍ URBANIZOVANÉ CELKY

Řešené území dnes definují především otevřené zemědělské plochy, dopravní infrastruktura a okolní výrobní a výstavní areály. Tyto stávající plochy nevytvářejí pro návštěvníky lokality dostatek příležitostí pro rekreaci a jsou spíše bariérami v prostupnosti. S návrhem nové zástavby však dojde k výrazné změně. Zemědělské plochy se změní na plochy zástavby, veřejná prostranství a přírodní plochy. Lokalitu nebude již definovat dopravní infrastruktura, ale nově vystavěné bloky. Územní studie se proto v krajinné části zaměřuje nejen na budoucí obyvatele navrhované čtvrti, ale také na obyvatele okolních čtvrtí. Jedním z hlavních cílů navrhovaných krajinných prvků je tak odstranit bariéry v prostupnosti a vytvořit dostatečná propojení mezi řešeným územím a okolními čtvrtěmi Kbely, Letňany, Prosekem a Vysočany.

Tato propojení jsou vázána především na krajinné osy, které propojují řešené území s okolím na všechny světové strany a měly by se stát hlavními pěšími zelenými koridory v území. Park Via Sancta umožňuje průchod z husté zástavby Proseku přes Kbely směrem do otevřené krajiny Polabí. Vegetační pás podél ulice Kbelské zase spojuje čtvrt Letňany a Prosek s otevřenou krajinou za vojenským letištěm Praha-Kbely. Součástí těchto podporovaných propojení je návrh lávky pro pěší a cyklisty přes Kbelskou ulici, která umožní, kromě stávajících mostních propojení s Prosekem, vytvořit dodatečně klidný přechod bez automobilů. Součástí změn ve vegetačním pásu podél ulice Kbelské je také vytvoření ucelené cestní sítě, včetně přechodů přes rušné silniční napojení na Kbelskou ulici. Kromě prostupnosti se územní studie zaměřuje na doplnění škály veřejných prostranství okolních čtvrtí. Jejím cílem je tak poskytnout funkčně odlišné a biodiverzitní plochy (plochy zaměřené na podporu biologické rozmanitosti) jak novým obyvatelům, tak návštěvníkům z okolních čtvrtí.



*Centrální park Kbely*



*Ekocentrum Prales*



*Lesopark Letňany a Havraňák*



*parková plocha u OC Letňany*



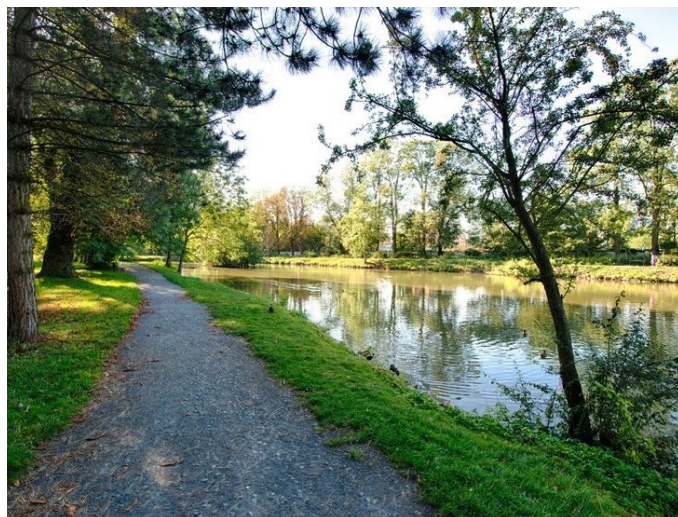
*park Stará náves – Letňany*



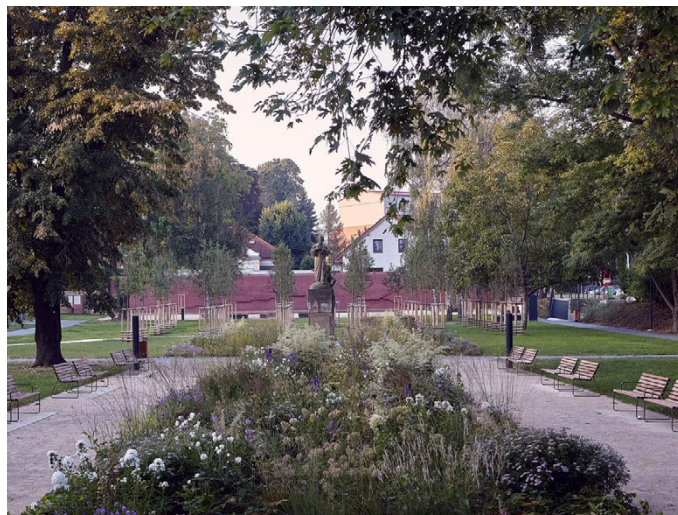
*Klíčovské sady*



*přírodní rezervace Vinořský park*



*Čakovický zámecký park*



*sady Husitské revoluce*



## a. Vstupy do území

Z důvodu zlepšení návaznosti území na okolní čtvrti bylo zhodnoceno 11 stávajících vstupů do území a 1 vstup plánovaný a byly navrženy 2 nové vstupy do území. Stávající vstupy nabízejí z každé z okolních oblastí minimálně dvě propojení, což je dostačující. U některých však bude vzhledem k výstavbě nové čtvrti (větší frekvence) nutné zajistit větší přehlednost a bezpečnost (zřízení chodníků, přechodů pro chodce, doplnění značení atd.). V současné době chybí rekreační propojení oblasti s lesoparkem v Letňanech a východní částí Letňan (navržený vstup E12). Zástavba rodinných domů v jihozápadní oblasti Letňan a plánovaná výstavba nových bytů podél Toužimské ulice nemá ve svém okolí rozsáhlejší park. Proto je vhodné umožnit obyvatelům této oblasti co nejkratší přístup do nově navrženého lineárního parku podél ulice Kbelské (navržený vstup E8).

Stávající vstupy:

**Vstup E1** – Via Sancta (pěší a cyklistický) – jeden z nejdůležitějších vstupů do nové čtvrti ve směru ze Kbel, navazuje na nové vedení cesty Via Sancta podél vznikající zástavby ve Kbeličkách a dále pokračuje do parku Aerovka. Jeho provedení je vzhledem ke vzniku nové čtvrti dostačující.

**Vstup E2** – ulice Košařova (pěší a cyklistický) – propojuje zástavbu rodinných domů s parkem Aerovka a navazuje dále na staré vedení cesty Via Sancta. V budoucnu by vstup do parku Aerovka a dále celé nové čtvrti mohl být více zpřehledněn a označen.

**Vstup E3** – ulice Hůlkova (pěší, cyklistický a automobilový) – hlavní přístupová cesta k rekreačnímu letišti Praha-Letňany. V návrhu je využíván jako propojení Kbel a stanice metra pomocí zpevněné cesty pro cyklisty a novou trasu autobusu, kterou zavádí městská část jako dočasnou. Právě jeho důležitost v podobě jediné přístupové cesty k letňanskému rekreačnímu letišti vyžaduje vybudování chodníků.

**Vstup E4** – ulice Mladoboleslavská (pěší, cyklistický a automobilový) – funguje jako hlavní především automobilový a pro MHD vstup do území, dopravně velmi rušný vstup, propojuje podél areálu kasáren a vojenského letiště navrhovanou čtvrť se zástavbou Kbel. Jeho provedení je vzhledem ke vzniku nové čtvrti dostačující, jelikož bude žádoucí vést hlavní pěší a cyklistické propojení Kbel a nové čtvrti více přes cestu a park Via Sancta a park Aerovka.

**Vstup E5** – ulice Kbelská (pěší, cyklistický a automobilový) – propojuje ulici Kbelskou přes nájezd s novou čtvrtí nebo Prosekem, velmi rušné propojení, které projde v budoucnu rekonstrukcí. Při rekonstrukci bude nutné brát zřetel na důležité – především cyklistické – propojení nové čtvrti s Klíčovskými sady (v současnosti chybí přechod).

**Vstup E6** – ulice Čakovická (pěší a automobilový) – propojuje Prosek a Klíčov s novou čtvrtí, oproti ulici Prosecké se jedná o poměrně klidné propojení s vyhovujícím provedením.

**Vstup E7** – ulice Prosecká (pěší, cyklistický a automobilový) – hlavní automobilový tah z centra města, přes prosecké sídliště do Letňan nebo Kbel, v rámci silničního mostu je díky chodníku umožněn i pěší průchod a průjezd cyklistům, který by bylo lepší z důvodu bezpečnosti oddělit pruhem pro cyklisty.

**Vstup E9** – ulice Beranových (pěší a automobilový) – propojuje zástavbu rodinných domů s Tupolevovou ulicí. Již nyní chybí propojení v podobě chodníku na přechod přes ulici Beranových ve směru na metro. Vznikem nové čtvrti bude chodník ještě více žádaný.

**Vstup E10** – ulice Tupolevova (pěší, cyklistický a automobilový) – slouží jako hlavní dopravní tah z Letňan do nové čtvrti a dál ulicí Kbelskou na Kbely či Prosek. Jeho provedení je vzhledem ke vzniku nové čtvrti dostačující.

**Vstup E11** – ulice Beranových (pěší, cyklistický a automobilový) – propojuje letňanské sídliště a Čakovice s novou čtvrtí. Jeho provedení je vzhledem ke vzniku nové čtvrti dostačující.

**Vstup E13** – ze sportovního letiště (pěší, cyklistický a automobilový) – propojuje rekreační letiště Praha-Letňany s Hůlkovou ulicí a pomocí nezpevněné cesty s ulicí Tupolevovou (hlavní dopravní tah na Letňany a Prosek). Řešení vstupu je v kompetenci letiště.

Plánovaný vstup:

**Vstup E14** – lávka (pěší, cyklistický) – vstup plánovaný dle dokumentace „Cyklotrasa A267 – Cyklostezka Via Sancta v úseku Hůlkova – Čakovická, Praha 9 – Kbely“. Jedná se o novou cyklistickou lávku přes Kbelskou ulici, která umožní propojení nové čtvrti a Proseku, potažmo Klíčova. V návaznosti na novou čtvrť a park Via Sancta doporučujeme upravení sjezdu z lávky a umožnění jejího využívání i pro pěší. Samotná realizace lávky a její koordinace s další zástavbou by měla být součástí dalšího jednání a upřesnění v navazujících fázích. Ve výkresu O3 – Výkres Krajiny je zobrazeno ideální vedení sjezdu s ohledem na vznikající blokovou zástavbu.

Navržené vstupy:

**Vstup E8** – z ulice Broumovské (pěší, cyklistický) – umožní napojení jihozápadní oblasti Letňan na parkovou plochu vegetačního pásu podél ulice Kbelské. Zároveň bude Broumovskou ulicí umožněn průchod z otevřené krajiny, podél zástavby rodinných domů do nové čtvrti.

**Vstup E12** – od Toužimské ulice (pěší, cyklistický) – je navržen jako chybějící propojení východní části Letňan a řešeného území, průchod umožní propojení otevřené krajiny, lesoparku Letňany a nových parkových ploch čtvrti.



R1 – výhled do otevřené krajiny přes sportovní Letiště – Letňany



R2 – výhled na sídliště Prosek a vrch Ládví

## b. Podporované výhledy v území

V řešeném území pracujeme s dvěma významnými dálkovými výhledy do krajiny, které reflektujeme i v návrhu zástavby (viz výkres krajiny). Výhledy lze dále kompozičně podpořit (např. zarámování výhledu stromy, podpoření výhledu barevnou linií ve směru výhledu atd.)

**R1** – Výhled od stanice metra Letňany do otevřené krajiny – příměstskou krajinu přivádí až ke stanici metra, což je na území velkoměsta unikátní (konečné stanice metra bývají většinou v husté zástavbě). Díky otevřenému výhledu do krajiny tvoří také důležitý orientační bod, který ukazuje směr města a otevřené krajiny.

**R2** – výhled na sídliště Prosek a na vrch Ládví (359 m n. m.) od sportovního letňanského letiště. Vrch Ládví je nejvyšší místo v severní části Prahy.



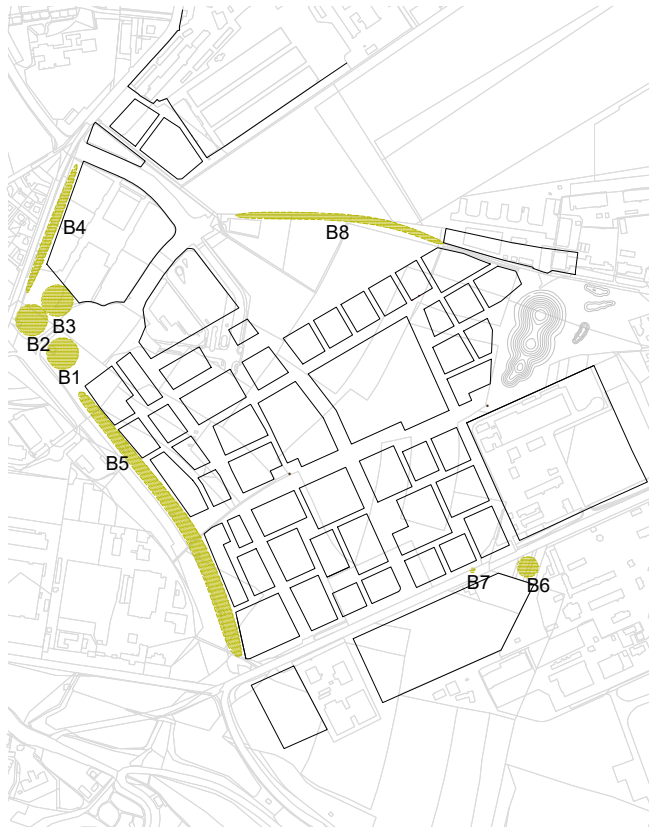
### c. Návaznost vegetačních ploch na územní systém ekologické stability (ÚSES) a celoměstský systém zeleně (CSZ)

V současné době řešeným územím neprochází ani není navržen žádný prvek ÚSES. Nejbližší lokální prvek prochází územím Nového Proseku a oblastí Klíčova jihozápadně od nově navržené čtvrti. Jedná se o biokoridor L4/253, který je v západní části Klíčova rozšířen na biocentrum L2/76. Bohužel jsou zatím oba tyto prvky nefunkční a poměrně vzdálené od řešené oblasti.

Vybudováním nové městské krajinné sítě tak nevzniknou nové prvky ÚSES ani přímá propojení. Propojenost prvků ÚSES však bude nepřímo podpořena v širším území zachováním krajinně-ekologických propojení a zřízením nových biologicky rozmanitých ploch.

Z pohledu migračních tras zvířat je důležité také vytvořit prostupy zejména přes Kbelskou ulici. Zde je potřeba nejprve vytipovat vhodné druhy pro vytvoření migračních tras (podrobně zanalyzovat krajinně-ekologická propojení, »02. Krajina – Celková koncepce návrhu krajiny v nové čtvrti). Ty by měly sloužit především pro drobné savce, netopýry a některé druhy hmyzu (například denní motýly). Těmto druhům by stačil adekvátně zřízený podchod s ohledem na standard SPPK E02 002:2021. Trvalá opatření k zajištění prostupnosti komunikací pro obojživelníky. Převedení větší zvěře (např. spárkaté) není zatím z důvodu husté městské zástavby v navazujících čtvrtích Prosek a Vysočany žádoucí (uvěznění zvěře). Aby migrační trasa pro větší zvěř před ulici Kbelskou (ekodukt) vůbec fungovala, musela by se propojit krajina pražské plošiny s údolím Vltavy. Jediná možnost tohoto propojení existuje ve směru Klíčov / údolí Rokytka, zde je však nejdříve potřeba odstranit některé zcela neprostupné úseky krajiny a revitalizovat zcela zničený tok a nivu Rokytka. Nabízí se zde také propojení s projektem Vltavské promenády a Rohanského ostrova, »02. Krajina – Ekologie území a koncepce krajinných typů.

Prvky CSZ v řešené lokalitě v současném územním plánu tvoří převážně parkové plochy a plochy městské a krajinné zeleně. Ty byly v rámci podkladové studie přeorientovány západovýchodním směrem na plochu parku Aerovka a plochu lineárního parku podél stávající historické cesty Via Sancta. Kolmo na tyto plochy bude CZS pokračovat podél ulice Kbelské, kde je navržen lineární park s vegetační clonou. Kromě parkových ploch bude CSZ doplněn také o vegetaci ve vnitroblocích, stromy v ulicích a vegetační střechy.



*schématické znázornění ekologicky a biologicky hodnotných území*

## EKOLOGIE ÚZEMÍ

Zájmové území je dnes “holou” městskou suburbií – místem mezi sídlištěm a liniovými stavbami, kde končí metro v poli a hodnoty krajinné i biologické diversity klesají hluboko pod průměr středoevropské krajiny. Většinu území tvoří pole. Druhé v pořadí jsou různé ruderalní městské trávníky nebo brownfieldy, následované eutrofním křovím a výsadbami v různém stadiu sukcesního rozkladu původní koncepce. Jen velmi malá část území je udržovaná kulturní nebo městskou krajinou – na poutní cestě je vyset prefabrikovaný květnatý trávník, “sad” v předpolí výstaviště je sečen v intenzivním městském režimu. Nově navržená krajinná struktura tak výrazně zvýší ekologickou hodnotu dané krajiny. Vhodným řešením je maximálně využít stávající hodnotné krajinné struktury (kromě ekologické kontinuity tím bude zachován genius loci a krajinná paměť místa) a novou čtvrť dobře zapojit do širšího krajinného kontextu.

Území je součástí jižního okraje středního Polabí, fytogeograficky se jedná o termofytikum, tj. suché a teplé území s horkým létem a převážně kontinentální zimou. Tato lidmi odlesněná a dlouho obývaná krajina se také nazývá “kulturní step”, některé její úseky nebyly pravděpodobně od konce posledního glaciálu nikdy souvisle zalesněny. Z toho také vychází strategie designu nových biotopů, které jsou spíše otevřené nebo polootevřené, s důrazem na citlivý a adaptivní management.

Nová čtvrť vnáší vyšší krajinnou a ekologickou diverzitu do míst, kde se jí dnes dostává jen poskrovnu, a tvoří tak kromě atraktivního bydlení také nové hodnotné biotopy. Zapojení do krajiny je tím obtížnější, že jde o území z větší části izolované lineárními stavbami – silnicemi i Pražským okruhem, případně výstavištěm nebo sídlištěm. Jedinou výraznější ekologickou návazností je travnaté letiště a dál lesopark Letňany, kde ale na okraj Prahy navazuje intenzivní a velmi fragmentovaná zemědělská krajina.

Lepší ekologické propojení by se nabízel směrem na Klíčov, Bílou skálu, a nakonec i na trojskou kotlinu, tomu nicméně brání právě široký pruh Městského okruhu, který je pro většinu relevantních organismů nepřekonatelnou bariérou. Řešením by pak bylo vytvoření širokého a nákladného ekoduktu, který by obě oddělené části pražské krajiny spojil, »02. Krajina – Návaznost vegetačních ploch na územní systém ekologické stability (ÚSES) a celoměstský systém zeleně (CSZ).

### a. ekologická omezení

Ekologická omezení tvorby nových biotopů vyplývají jak ze struktury samotné zástavby, tak ze škálování údržby biotopů v různě husté zástavbě. Vegetaci na vnějších otevřených plochách pak omezuje letištní koridor, který výrazně snižuje nejvyšší povolenou výšku vegetace.

Návrh vychází z filosofie místní identity a nápodoby “přirozených” a typických kulturních biotopů – většina navrhované vegetace by měla mít (důsledně) charakter středoevropské kulturní a polopřirozené krajiny. Gradient směrem k “přirozenosti” bude vrcholit v SZ části území vznikem pastviny a vegetací s keří a stromy (“letňanská savana” v přírodní ploše) a periodickými mělkými tůněmi (extenzivní park).



*hustší úsek území B1 s porostem trnovníku akátu (Robinia pseudoacacia)*



*Okrotice bílá (Cephalanthera alba) v porostu B1.*



*keřový porost na území B2*



### Ekologicky a biologicky hodnotná území

Přestože nová čtvrť vzniká z převážně části na zemědělské půdě, má již dnes ekologicky a biologicky zajímavá území. V rámci územní studie tak byly tyto nejcennější plochy zmapovány a tam, kde to bylo možné, slouží jako základ pro tvorbu nových vegetačních prvků v území.

#### Území B1

Biologicky nejhodnotnější úsek celého území. Jedná se o ostrov mezi komunikacemi tvořený různorodým keřovým porostem i vzrostlými stromy, které jsou jak vysázeny, tak jsou důsledkem spontánní sukcese (samovolné střídání společenstev směřující k ustálenému (stabilnímu) společenstvu pro dané klimatické podmínky). Území tvoří místy savanovitá vegetace, připomínající zárodek kyselých doubrav, jindy zase zdánlivě málo hodnotný světlý pás dřevin, ve kterém se však vyskytuje okrotice bílá (*Cephalanthera alba*). Při vhodném managementu (udržování savanovitého charakteru a extenzivní seč) by se jednalo o nadprůměrně bohatý městský biotop.

#### Možnosti managementu

Cílem managementu je udržovat území jako lesostep s vyrovnaným podílem dřevin a volných ploch, s posunem druhového složení směrem k dubohabřinám. Ideální je propojení s budoucím migračním pásem, případně zelenými plochami na okraji budoucí zástavby.

#### Území B2

Hustý, asi spontánní sukcesí vzniklý keřový porost s masivní dominancí javoru jasanolistého (*Acer negundo*) a svědy krvavé (*Cornus sanguinea*). Jedná se o velmi stinný podrost, kde chybí otevřené plochy. Porost nicméně tvoří cennou zelenou bariéru k přilehlé silnici.

#### Možnosti managementu

Jde o porost invazních dřevin, žádoucí je tedy jejich postupné nahrazení společenstvy s vyšším podílem geografsky původních a/ nebo neinvazních druhů při zachování funkce plochy.

#### Území B3

Otevřený úsek se silně ruderalním charakterem (kde se prosazují druhy rostlin typické pro člověkem výrazně pozměněná stanoviště) a populací zplaňujícího čistce vlnatého (*Stachys byzantina*).

#### Možnosti managementu

Ideálně udržovat jako otevřený stepní/travní porost – sečením, případně pastvou.

#### Území B4

Ruderalní louka s dominantním ovsíkem vyvýšeným (*Arrhenatherum elatius*). Při vhodné seči je vysoká šance na značné zvýšení biodiverzity. Plocha pokračuje výraznou navázkou s vysokou eutrofní vegetací (vegetace vázaná na bohatou zásobu živin) v čele s ovsíkem vyvýšeným. Navázka slouží jako výrazná krajinná dominanta.

#### Možnosti managementu

Pravidelná seč, jeden z relativně dobře ustavených a hodnotných travnatých porostů.



*ruderalní louka na území B3*



*výrazná navázka s vysokou eutrofní vegetací na území B4*



*křovitý lem podél ulice Kbelské*

#### Území B5

Křovitý lem kolem Pražského okruhu. Místy pronikají plevelné druhy ze sousedního pole. Keřový porost je relativně bohatý, se subxerofilním charakterem (suchá výhřevná stanoviště, biotopy typické pro stepi, okraje svahů). Ideální součást budoucí ekologické kostry území.

#### Možnosti managementu

Ideální základ vegetační clony, oddělující okruh od nové čtvrti. Vhodné by bylo pouze kontrolovat šíření invazních druhů.

#### Území B6

Plocha Památníku prvního rozhlasového vysílání s poměrně bohatým bylinným patrem. Okraj památníku je akcentován hustým habrovým porostem.

#### Možnosti managementu

Stávající způsob seče je pravděpodobně důvodem relativně vysoké diversity trávníků, proto je žádoucí v nastavené údržbě pokračovat.

#### Území B7

Mohutný a velmi hodnotný exemplář dubu letního (*Quercus robur*).

#### Možnosti managementu

Vzhledem ke zcela nestandartní hodnotě je třeba strom chránit a případné zásahy podřídit jeho potřebám.

#### Území B8

Pás sukcesních keřů podél rekreačního letiště s dominantní slivoní obecnou (*Prunus insititia*).

#### Možnosti managementu

Ponechat v současném stavu s občasným prořezáváním.



*plocha Památníku prvního rozhlasového vysílání*



*dub letní (Quercus robur) u ulice Mladoboleslavská*



*vegetační pás podél sportovního letiště*



## PRINCIPY HOSPODAŘENÍ S DEŠŤOVOU VODOU (HDV)

V nové čtvrti se nenachází žádný povrchový tok. Z velké části území spadá do povodí Vinořského potoka. Pouze severní část leží v povodí Mratínského potoka. Oba tyto toky jsou od řešeného území poměrně vzdálené. Z hlediska HDV je tak nutné srážkovou vodu v maximální míře zadržet v místě dopadu srážek.

Nová čtvrť se zároveň nachází na opukách se sprašemi a sprašovými hlínami, které nejsou pro zasakování příliš vhodné. Proto je navržen způsob akumulace vody v objektech HDV v kombinaci se zasakováním. Celý systém HDV vychází ze dvou aktuálních přirozených svodnic území. Ty na základě podkladů (viz obr. přirozené svodnice řešeného území) vedou převážně západovýchodním směrem. Nejvíce vody je tak v současné době přirozeně přiváděno do prostoru parku Aerovka.

Hlavním cílem prvků HDV je tak dešťovou vodu ze zpevněných ploch bezpečně a rychle odvézt do nejbližších vegetačních prvků s možností zasakování (prvky modro-zelené infrastruktury). Kromě pozitivního vlivu na mikroklima oblasti a ekonomických hledisek (vsak v místě dopadu srážek) mají prvky MZI také důležitý efekt pro zmírnění bleskové povodně (díky redukcí a zpomalení povrchového odtoku vody, tím i snížení zatížení kanalizační sítě). Prvky MZI se tak stávají jedním z nejdůležitějších adaptačních opatření na změnu klimatu s okamžitým efektem na zpomalení koloběhu vody a na mikroklima.

Pro HDV byly na základě podkladové studie navrženy následující hlavní principy:

- hospodaření s vodou primárně v rámci možností a kapacit jednotlivých bloků;
- integrovaná tvorba drobných retenčních objemů v rámci všech veřejných prostranství a vnitrobloků v decentralizovaném kaskádovém systému;
- odvod srážkových vod v rámci uliční sítě do dalších retenčních objektů za využití přírodních i technických řešení;
- retence, akumulace a zasakování srážek z uliční sítě v prokořitelných prostorech stromů, zasakovacích rýhách, poldrech a dalších retenčních objektech parkových ploch (přebytečná voda svedena do parkových ploch);
- bezpečný odvod přívalových dešťů uliční sítě do retenčních objektů a s bezpečnostním přepadem do nejbližších vodotečí mimo řešené území (pro toto téma je nutné v dalších fázích studie zpracovat analýzu a návrh likvidace přívalových srážek v území a návrh potřebné infrastruktury);
- maximální zadržení srážkových vod v povrchových objektech pro hospodaření se srážkovou vodou (HDV) s možností vsaku a její využití k zavlažování a ochlazování.



přirozené svodnice řešeného území

V nové čtvrti se tak uvažuje o decentralizovaném systému HDV, který v prvé řadě umožňuje retenci vody v místě jejího spadu (odvedení vody ze zpevněných ploch do prokořitelné zóny stromu v rámci veřejných ploch, infiltrace pomocí vegetačních ploch vnitrobloků a střešních a následná akumulace přebytku vody v akumulacích nádrží). V případě větších srážek a nedostatečné retenční kapacity v místě jejich dopadu je přebytečná voda odvedena systémem drobných zasakovacích rýh do průlehu v parku Via Sancta (jižní část řešeného území) nebo do spádovaných dešťových záhonů na přírodní pěší ose (U24, U51–U52). Oba tyto prvky umožňují jak akumulaci, tak pomalou infiltraci dešťové vody do podloží. Z průlehu a dešťových záhonů je následně voda spádováním odvedena do rozlivových ploch v parku Aerovka (nutná koordinace s autory parku) a extenzivním parku. Rozlivové plochy budou sloužit ke korekci a retenci srážkové vody a umožní její pomalou infiltraci. Retenční plochy v parcích o dostatečné kapacitě ochrání nejen novou, ale i stávající zástavbu. Vodní sloupec by se v nich měl zdržovat jen po dobu 24 h až 72 h z důvodu možnosti množení larev komárů a řas. Všechny prvky MZI musí být opatřeny bezpečnostním přepadem do dešťové kanalizace pro případ extrémních srážek. Přebytečná zemina z výkopů bude využita v jiných částech parku pro potřebné zemní práce.

Dle posouzení možnosti vsakování Praha-Letňany se podzemní voda nachází aktuálně v hloubce 6-10 metrů pod úrovní terénu. Upřesnění těchto parametrů a možnosti zasakování dešťových vod v jednotlivých objektech HDV bude prověřeno v rámci jednotlivých plánovacích dokumentací (např. hydrogeologický průzkum, hydrodynamické zkoušky v místech vsakovacích zařízení atd.).

### A. Skladba jednotlivých systémů MZI:

Návrh modro-zelené infrastruktury vychází z hydrologických východisek řešeného území, ze systému HDV, z dokumentů jako Standardy hospodaření se srážkovými vodami na území hlavního města Prahy, Městský standard plánování, výsadby a péče o uliční stromořadí jako významného prvku modro-zelené infrastruktury pro adaptaci na změnu klimatu a metodiky Voda ve městě: Metodika pro hospodaření s dešťovou vodou ve vazbě na zelenou infrastrukturu. Navržené prvky MZI jsou zároveň důležitými prvky pro zlepšení mikroklimatu dané lokality. Zabraňují šíření prachových částic z převládajících západních a jihozápadních větrů. Kromě hlavních prvků MZI je prostor nové čtvrti ochlazován provětráváním také skrz veřejná prostranství.

#### a. vnitrobloky

Vnitrobloky slouží jako plochy pro retenci a vsak dešťové vody z jejich zpevněných ploch a zároveň k umístění akumulacních nádrží (technický prvek HDV), která bude akumulovat přebytečnou vodu ze střešních a dále ji využívat (např. na zavlažování). K zasakování vody ze zpevněných povrchů je možné využít drobné objekty HDV, jako jsou suché poldry, průlehy (swale) nebo dešťové záhony.

#### suché poldry

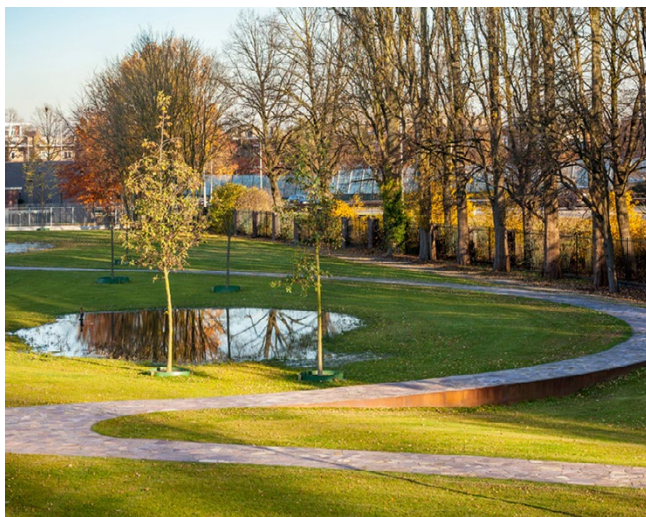
Suché poldry jsou mělké, poměrně rozsáhlé periodicky zaplavované prohlubně se specifickou vegetací, která snese jak krátkodobé zaplavení, tak i období sucha. V rámci nové čtvrti slouží jako rozlivové plochy akumulované srážkové vody. Na jejich okraji je možná výsadba vzrostlejší vegetace nebo i dřevin, které mohou akumulovanou vodu využívat. Poldry budou pro případ extrémních srážek napojeny přes bezpečnostní vpust na kanalizační systém.

#### dešťové záhony

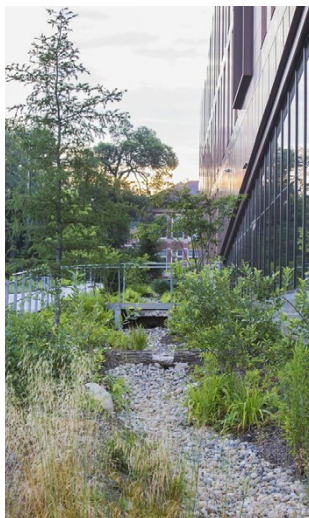
Jsou mělké terénní prohlubně ve tvaru U s kaskádovitým průběhem a výsadbou specifických druhů rostlin snášejících krátkodobé zaplavení nebo déletrvající suchu. Mohou být umístěny do vnitrobloků nebo do uličních prostranství. Jejich cílem je zpomalit odtok vody a umožnit její zasakování. V rámci nové čtvrti budou nedílnou součástí přírodní pěší osy (U24, U51–U52).



reference – hravé řešení HDV



reference – suchý polder



reference – průleh



reference – dešťové záhony



**b. vegetační střechy**

Vegetační střechy tvoří jeden z nejdůležitějších prvků MZI v rámci staveb. Zpomalují a snižují odtok vody z jednotlivých objektů a částečně slouží také jako retenční prvek. V rámci územní studie se vegetační střechy doporučují ve většině navržených stavebních bloků. Převážně pak ve středu zástavby, kde je nutné co nejvíce zmírnit dopady klimatické změny a podpořit biodiverzitu.

Vegetační střechy budou plnit funkci mikroklimatickou, biodiverzitní i ekonomickou. Zadržená dešťová voda se bude pomocí evaporace a evapotranspirace dostávat zpět do ovzduší, tím i zvyšovat okolní vlhkost vzduchu a ochlazovat budovu. Zároveň zabrání přehřátí budovy (snížení albeda povrchu střechy). Vegetační pokryv na střeše bude také zadržovat prachové částice.

Vegetační střechy doplňují síť veřejných prostranství a zvyšují tak biodiverzitu v území. Pro větší podporu biodiverzity – především u větších ploch – je důležitý členitý a výškově dynamický vegetační pokryv a velké zastoupení domácích a medonosných rostlinných druhů. V žádném případě nesmí být použity druhy invazivní. Vegetační střechy jsou z hlediska fauny důležité pro ptactvo a hmyz včetně včel.

V rámci systému MZI bude vegetační střecha sloužit k zasakování dešťové vody v mocnosti vegetačního souvrství, dále bude přebytečná voda odvedena do akumulačních nádrží, které budou sloužit k závlaze vegetačních ploch ve vnitroblocích. Přebytečná voda z akumulační nádrže bude svedena do průlehu v parku Via Sancta nebo do dešťových záhonů na přírodní pěší ose (U24, U51–U52) a dále pokračovat do rozlivových ploch parků. Zadržením dešťové vody a následným použitím vody pro závlahy dojde také ke značné ekonomické úspoře a zmírnění plýtvání vody z vodovodního řádu.

Vegetační střechy mohou plnit jak pohledovou, tak i pobytovou funkci a z hlediska údržby může jít o plochy s různou mírou intenzity údržby. Musí však dostatečně plnit požadované ekosystémové služby, proto je navržena minimální tloušťka substrátu ve vegetačním souvrství 100 mm (pokud nekoliduje s jinými požadavky jako např. certifikací Broof(T3). Rostlinná skladba by měla i z důvodu návaznosti na otevřenou krajinu být geograficky původní a druhově bohatá, aby byla zajištěna schopnost autoregulace společenstva (přirozená selekce). Jen tak lze deklarovat dlouhodobou funkčnost vegetačních střech.

Vhodná je i kombinace střešní vegetace se solárními panely – bio solární střechy. Alternativní možností je také využití vegetačních střech k drobné produkci (zelenina, ovoce, řezané květiny nebo medu – včelařství), popřípadě jako komunitní zahrady daného bloku. Konkrétní typ bude stanoven na základě podrobnějšího návrhu v navazujících projektových /plánovacích fázích.



reference – intenzivní pobytová vegetační střecha



reference – intenzivní pobytová vegetační střecha



reference – polo-intenzivní pobytová vegetační střecha



reference – biodiverzitní extenzivní vegetační střecha



reference – biosolární střechy



reference – průleh s kameny pro drobné meandrování

**c. předzahrádky**

Předzahrádky stejně jako vnitrobloky plní pomocí vegetačního krytu funkci zachytávání a pomalého vsaku dešťové vody v místě dopadu srážek. Mohou být také doplněny o drobné prvky HDV, jako jsou suché poldry nebo dešťové záhony. Na rozdíl od vnitrobloků však z majetkových důvodů neplní funkci komplexního odvodnění obytného souboru.

Předzahrádky v nové čtvrti jsou vázány na jednotlivé obytné bloky. Jejich velikost a orientace bude upřesněna na základě podrobnějšího rozčlenění jednotlivých bloků v rámci navazujícího řízení. V rámci bloku by měly mít předzahrádky následující sjednocující prvky:

- jednotné oplocení (stejný materiál, barevnost, výška),
- vegetace kolem oplocení (druh a pěstební tvar živého plotu, popínavé rostliny),
- vegetace kolem oplocení bude vysazena přednostně zvenku (snadnější přístup ke koordinované údržbě),
- v rámci standardu větší předzahrádky bude vysazena vzrostlejší dřevina (strom), druh bude zvolen na základě doporučeného sortimentu urbanistické studie.

**d. lineární parky**

Lineární parky propojují nově navrženou čtvrt s okolní krajinou. Jejich vedení vychází z krajinných a historických os, »O2. Krajina – Celková koncepce návrhu krajiny v nové čtvrti. Vegetační pás podél ulice Kbelské plní především propojovací, pobytovou a izolační funkci. Z hlediska MZI je pro svou velikost nepostradatelnou plochou. Park by měl sloužit především pro vsak dešťové vody v místě dopadu srážek a svou polohou také může ochlazovat vzduch proudící z východu a sloužit jako clona proti prašnosti z Kbelské ulice. S dalšími prvky HDV v parku se zatím neuvažuje, je však možné umístit suché poldry i zde.

Mnohem důležitější je z pohledu MZI park Via Sancta. Skrze celý park vede průleh, jenž slouží ke sběru a odvodu srážek ze zpevněných ploch uličních prostranství, náměstí a přebytečné vody ze střech a vnitrobloků. Po svodnici přivádí vodu do prostoru parku Aerovka, kde, se souhlasem autorů architektonického řešení parku, může být umístěna rozlivová plocha. Kromě toho jsou po celé délce průlehu umístěny také dvě menší rozlivové plochy, které budou zpomalovat odtok a podporovat rekreaci a biodiverzitu v území. V případě potřeby je možné jejich počet zvýšit.

**průleh**

Průleh je terénní prohlubeň ve tvaru U, která v navrhovaném systému HDV bude sloužit k přivodu dešťové vody do rozlivových ploch. Průleh musí být dostatečně široký, aby se v případě déletrvajícího proudění vody mohla voda drobně meandrovat (viz obr. reference – průleh) Z tohoto důvodu budou do průlehu po celé jeho délce umístěny kameny. Ty umožní zvlnění vodního proudu a prodlouží možnou trasu zasakování. Dimenze průlehu bude specifikována na základě podrobnějšího prověření systému HDV.





tramvajový pás s vegetačním krytem – Curych

#### e. Přírodní pěší osa

Specifickým prvkem krajinné struktury nové čtvrti je přírodní pěší osa. Jedná se uliční prostor, jenž je doplněn většími plochami vegetace, které lineárně propojují extenzivní park s vegetačním pásem podél ulice Kbelské. Vegetační plochy jsou tvořeny jak stromovým, tak keřovým patrem.

Do podrostu dřevin jsou umístěny dešťové záhony, jež budou (na podobném principu jako průleh v parku Via Sancta) odvádět vodu z okolních zpevněných ploch a přebytečnou vodu ze střech a vnitrobloků do extenzivního parku. Zároveň však budou kaskádovitě zadržovat vodu a umožňovat tak její vsak.

#### f. Extenzivní park a park Aerovka

Z hlediska MZI extenzivní park a park Aerovka tvoří konečné rozlivové prostory pro dešťovou vodu. Do parku Aerovka je přiváděna přebytečná dešťová voda z celé jižní oblasti nové čtvrti pomocí průlehu v parku Via Sancta. Do extenzivního parku je pak svedena přebytečná dešťová voda ze severní části čtvrti skrze přírodní pěší osu. Rozlivové plochy jsou v parcích tvořeny retenčními a vsakovacími objekty (suchými poldry). V extenzivním parku pak tvoří důležitý kompoziční prvek. Rozlivové vlastnosti parku budou podpořeny také svahováním ve směru ke dnu poldru. Tyto plochy nebudou trvale zamokřeny a v době sucha budou sloužit jako pobytové plochy k rekreaci. V případě běžných dešťů se očekává spíše malý nebo žádný průtok vody (nutné podrobněji prověřit v navazujících projektových fázích). Při umisťování prvků do prostoru poldrů je třeba brát ohled na možnost krátkodobého zaplavení prvku.

Na rozlivovou plochu extenzivního parku budou navázány uměle vytvořené tůňe, které zvětší plochu pro možné zasakování dešťové vody a takovým způsobem její návrat do koloběhu v místě dopadu srážek. Tůňe budou tvořeny terénními prohlubněmi různé hloubky (ne však více než 0,5 m) a kromě prvků HDV budou atraktivními prvky extenzivního parku pro zvířata i jejich pozorovatele.

#### g. tramvajový pás s vegetačním krytem

Na některých ulicích (U11, U12) je vhodné založit v prostoru tramvajového pásu vegetační plochu s xerothermními druhy (druhy snášejícími teplo a sucho), která umožní vsak dešťové vody po celé délce kolejí a podpoří biodiverzitu oblasti. Zároveň sníží hlukovou zátěž tramvajové trati. Retenční schopnost tramvajového pásu je možné zesílit zřízením šterkového podkladu pod vegetační kryt.

#### h. stromy v ulicích a na náměstí

Stromy ve veřejném prostoru mají významný vliv na lokální mikroklima a psychickou pohodu obyvatel. Díky evapotranspiraci a stínění výrazně ochlazují své okolí. Omezují šíření prachu a škodlivin, snižují působení hluku a větru a zároveň jsou důležitým prvkem mozaiky biodiverzity (útočiště pro živočichy).

Z hlediska MZI jsou důležitým prvkem umožňujícím alespoň částečnou retenci a vsak vody v místě dopadu srážek díky své objemné prokořenitelné zóně. Pro potřeby retence vody a dobré prosperity dřevin (zajištění dostatečného množství vzduchu a vody) se počítá s využitím strukturálních substrátů.

Řešení povrchů výsadbových ploch pro stromy může být rozmanité – plošná vegetace (výsadby, trávníky apod.), zpevněné povrchy apod. Výběr konkrétního řešení je závislý na urbanistické funkci a vytíženosti daného prostoru. V případě stromů ve zpevněném povrchu bude mít strom možnost přijímat vodu skrze propustné povrchy nebo pomocí širší spáry dlažby. Tam, kde to fungování prostoru umožňuje, budou stromy vysázeny do vegetačních pásů, které budou sloužit jako nejúčinnější prvky HDV. Napojení systému HDV na kořenovou zónu stromu je kromě možné akumulace a vsaku dešťové vody (v místě dopadu srážek) rozhodující v úspoře nákladů na závlahu daného stromu. Všechny retenční objekty musí být opatřeny bezpečnostním přepadem, aby se zabránilo přelití stromu v případě extrémních a dlouhotrvajících srážek. Voda ke stromům bude svedena především z okolních zpevněných povrchů (chodníky, silniční komunikace) pomocí spádování a zapuštěných obrubníků (viz obr. reference – vyspádovaný chodník do výsadbového pásu, vpust pro dešťovou vodu ze silniční komunikace). Výsadbové pásy budou v nové čtvrti splňovat požadavky na minimální šířku 1,5 metru.

## B. Objekty pro likvidaci přívalových dešťů

Kromě již zmíněných prvků MZI je třeba pro novou čtvrť zřídit i síť technických prvků HDV (např. dešťovou kanalizaci), které budou sloužit pro bezpečnostní přepad v případě výskytu extrémních srážek nebo v místech, kde není možné využít MZI. Šířky ulic, jejich spádování a konfigurace veřejných prostor musí zaručit bezpečný odtok dešťové vody.

## C. Zpevněné plochy s polopropustnými a propustnými povrchy

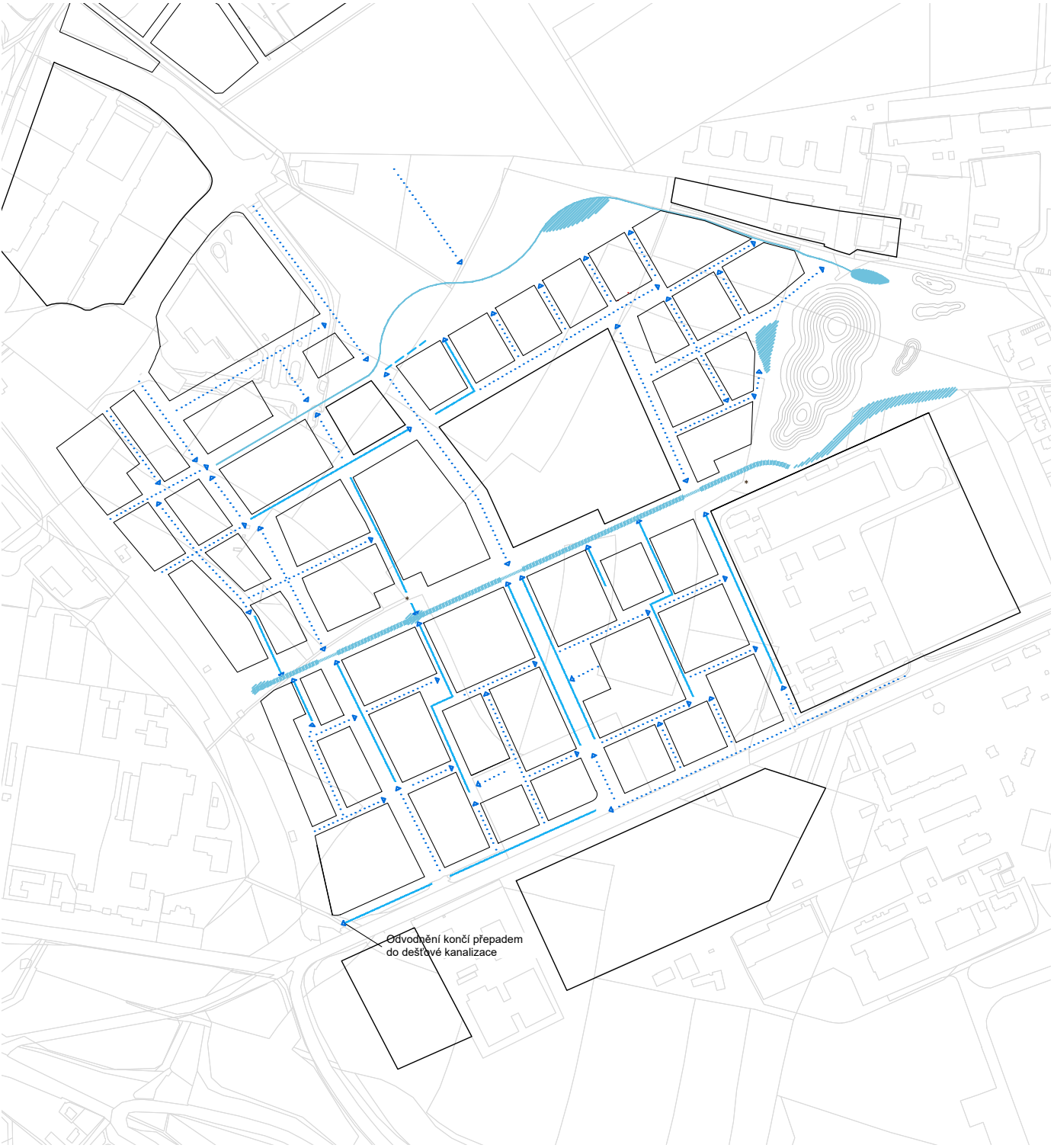
Pro řešení zpevněných ploch preferujeme polopropustné nebo propustné materiály, které umožní alespoň infiltraci srážkové vody do podloží v místech spadu srážek.



reference – vyspádovaný chodník do výsadbového pásu



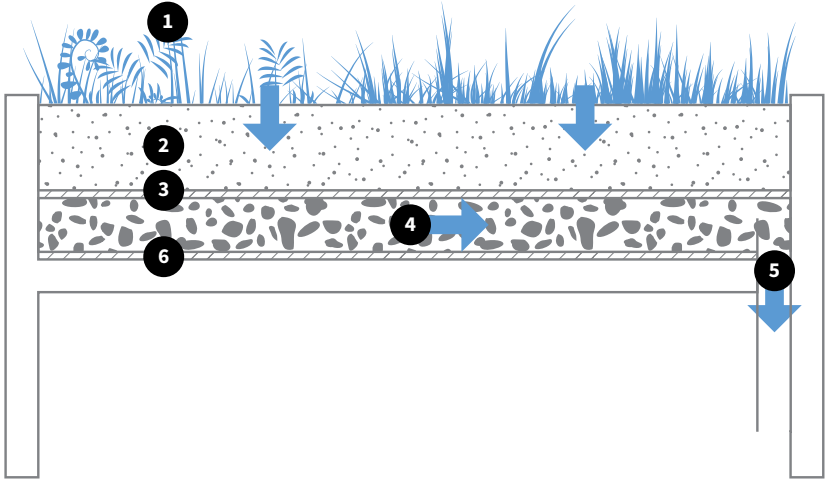
reference – vpust pro dešťovou vodu ze silniční komunikace



- rozlivové plochy pro srážkovou vodu
- průleh / raingarden
- liniové opatření pro hospodaření s dešťovou vodou
- přirozený směr odtoku dešťových vod

schéma odvodnění území

ZELENÁ STŘECHA

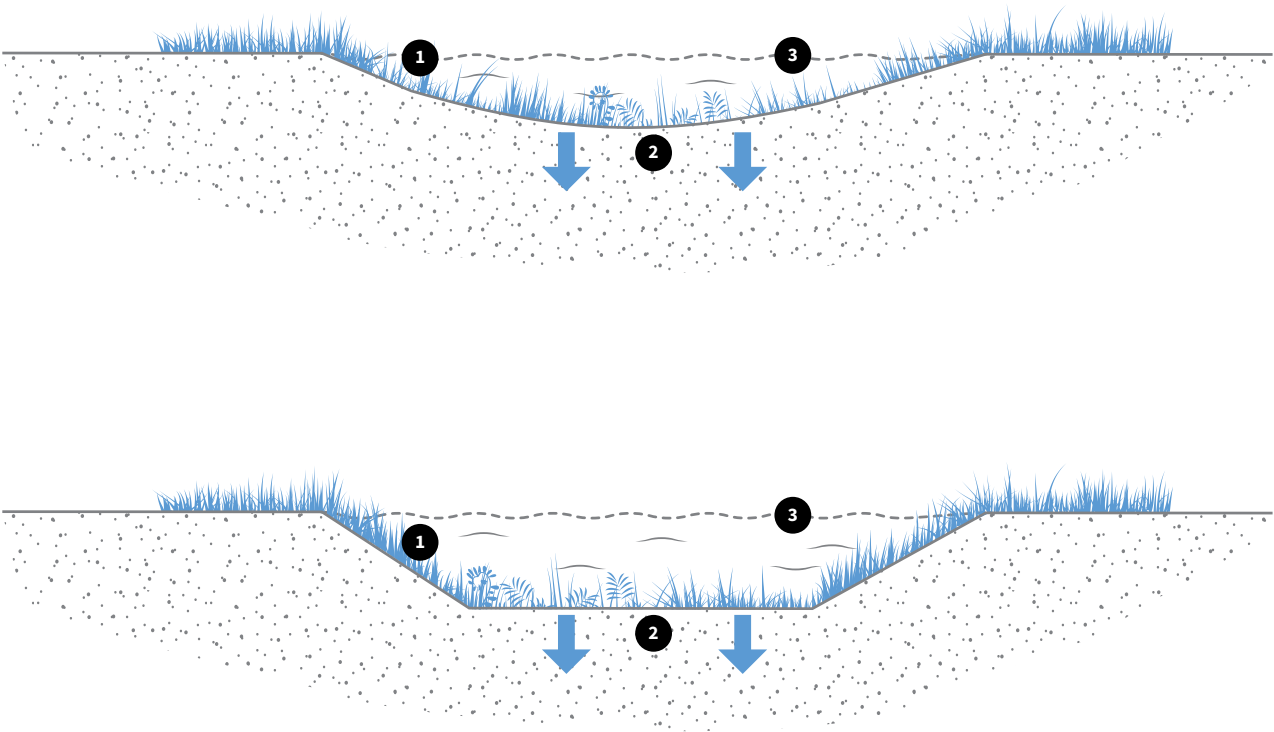


1. VEGETACE 2. STŘEŠNÍ SUBSTRÁT – RŮZNÁ MOCNOST, PODLE TYPU VEGETACE 3. FILTRAČNÍ ROHOŽ  
4. DRENÁŽNÍ VRSTVA – VELKÁ AKUMULACE VODY PRO POTŘEBY VEGETACE A ZÁROVEŇ ODVOD PŘEBYTEČNÉ VODY POMOCÍ VPUSTI 5. ODVODŇOVACÍ KANÁL KTERÝ POMOCÍ PŘEPADU ODVÁDÍ PŘEBYTEČNOU VODU, KTERÁ SE DÁLE VYUŽÍVA 6. OCHRANNÁ, VODĚODLNÁ ROHOŽ
- VEGETACE A STŘEŠNÍ SUBSTRÁT POJMOU ČÁST DEŠŤOVÉ VODY, DALŠÍ ČÁST JE ZADRŽOVÁNA FILTRACÍ A ČÁST JE ODVÁDĚNA PRYČ (U KLASICKÉ STŘECHY BY BYLA VŠECHNA VODA ODVEDENA)

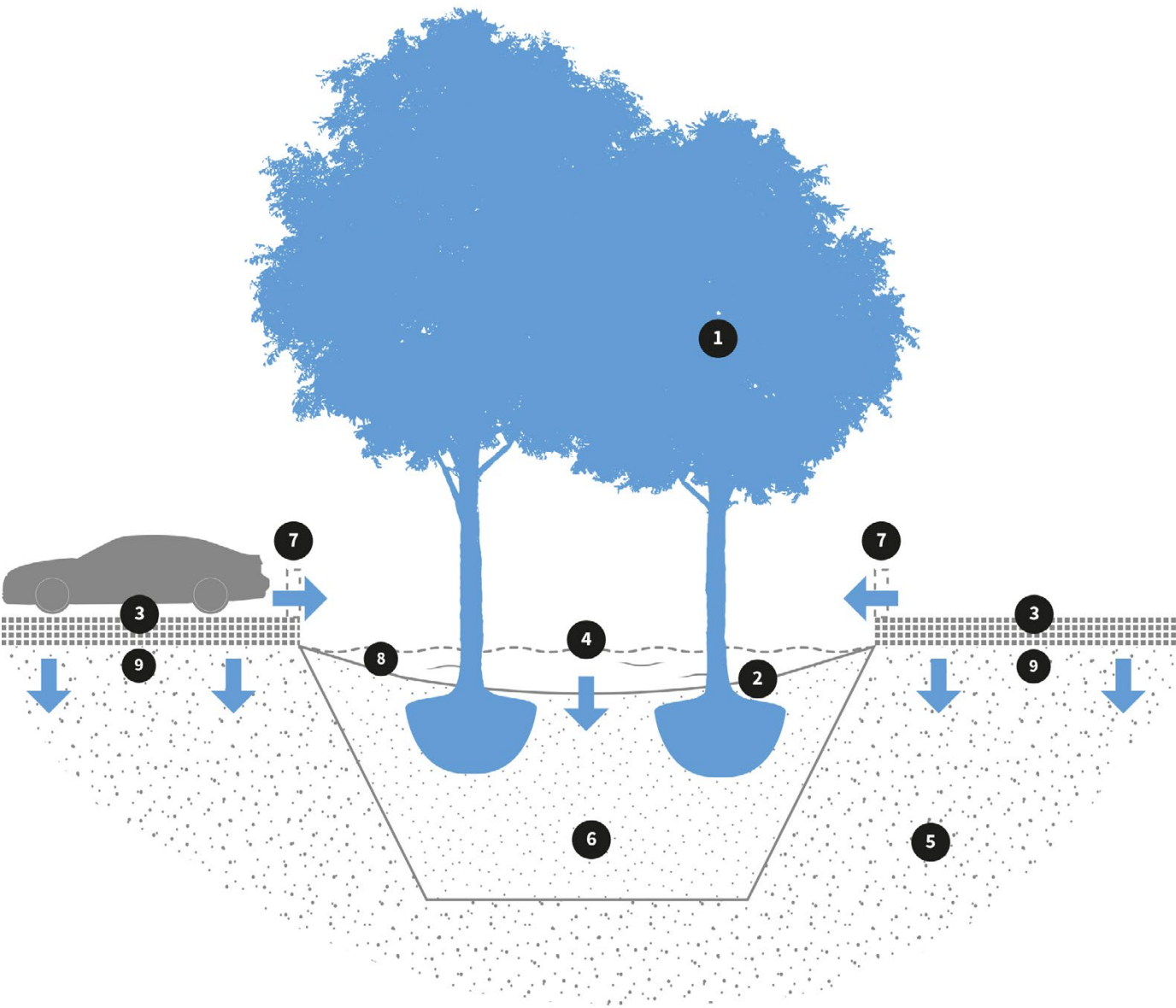
vegetační střechy – princip fungování zasakování srážkové vody



ZPOMALENÍ ODTOKU A VSAKU VOD – TŮŇKY, SUCHÉ POLDERY



1. VEGETACE SNÁŠEJÍCÍ KRÁTKODOBÉ ZATOPENÍ 2. POMALÝ VSAK 3. DEŠŤOVÁ VODA



1. VEGETACE SNÁŠEJÍCÍ KRÁTKODOBÉ ZATOPENÍ / KOLÍSAVÉ PODMÍNKY 2. SNÍŽENÝ PÁS ZEMINY 3. PROPUSTNÁ DLAŽBA PRO PARKOVACÍ STÁNÍ 4. DEŠŤOVÁ VODA 5. ROSTLÝ TERÉN 6. ODLEHČENÁ ZEMINA SE ŠTĚRKEM 7. MECHANICKÁ ZÁBRANA 8. MOŽNOST ZATOPENÍ – POZVOLNÝ VSAK DO PŮDY 9. CO NEJVĚTŠÍ VSAK DEŠŤOVÉ VODY V MÍSTĚ DOPADU

## POPIS KONKRÉTNÍCH OPATŘENÍ A NAVRHOVANÝCH KRAJINNÝCH PRVKŮ

Koncepce krajinných ploch navazuje na krajinné osy území a ekologicky hodnotné stávající prvky v krajině. Cílem krajinné struktury nové čtvrti je zajistit lepší mikroklima nové čtvrti a zvýšit biodiverzitu dnes monotónní zemědělské krajiny vznikem rozmanitých biotopů. Pro krajinné prvky je důležitá provázanost, různorodost a variabilita.

Veřejná prostranství byla v územní studii rozdělena na základě funkčního typu do čtyř kategorií:

I. Náměstí

II. Uliční prostranství

III. Parkové plochy

IV. Vnitrobloky

### I. Náměstí

Náměstí jsou klíčové plochy pro veřejné dění. V nové čtvrti jsou vymezena dle velikosti a důležitosti na:

A. Lokální náměstí (NO1 – NO2)

B. Sousedská náměstí (NO3 – NO5, N12)

C. Místní plácky (NO6 – N11, N13 – N14)

Náměstí »03. Město – Koncepce prostorového uspořádání zástavby a veřejných prostranství

### II. Uliční prostranství a stromy v ulicích

Uliční prostranství jako důležitý prvek veřejného prostoru s akcentem na dopravní funkci jsou v nové čtvrti navržena velkoryse v mřížovém rastru. Dostatečná šířka ulic umožňuje kromě dopravního řešení umístit do uličního profilu také drobné pobytové plochy nebo aktivní parter. Jejich součástí budou prvky MZI, které zajistí retenci a umožní postupné zasakování srážkové vody ke kořenům stromů pomocí spádování ulic a snížených obrubníků, »02. Krajina – Principy hospodaření s dešťovou vodou (HDV). Materiálově by jednotlivá uliční prostranství měla být sjednocená, venkovní prostory budou tvořit spojující prvek celé nové zástavby. Preferujeme užití pro vodu propustných nebo polopropustných materiálů.

Uliční prostranství byla na základě urbanistického členění rozdělena do následujících kategorií:

#### Městské třídy

- Městská třída v prodloužení Tupolevovy ulice (U11 – U12)

#### Významné ulice

- Hlavní obslužné ulice (U21 – U24)
- Stávající sběrné ulice (U31 – U35)

#### Lokální ulice

- Přírodní pěší osa (U24)
- Významný pěší tah (U41, U42)
- Obslužná ulice (U24, U25, U26, U29)

#### Přístupové ulice

- Přírodní pěší osa (U51, U52)
- Obytné zóny (U43)
- Pěší zóny (U52)

Uliční prostranství jsou blíže popsána v kapitole »03. Město a kompozice – Hierarchie ulic a cest.

Krajinná složka je důležitá ve všech kategoriích ulic, velmi významně je pak akcentována v přírodní pěší ose a významném pěším tahu v obytné zóně.

#### **Přírodní pěší osa (U24, U51 – U52)**

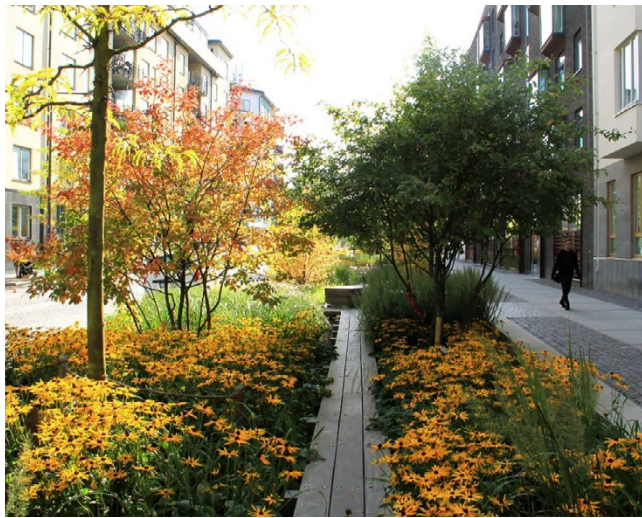
Přírodní pěší osa jako jediná kromě parkových ploch zhmotňuje krajinnou osu. Významně propojuje extenzivní park, hlavní náměstí a vegetační pás podél ulice Kbelské. Jedná se o uliční parter s převažující dopravní, ale i ekologickou funkcí. Do uličního profilu byly umístěny krajinné prvky modro-zelené infrastruktury, konkrétně dešťové záhony s porostní skupinou stromů i keřů, které slouží pro retenci srážkové vody a odvodňují část území, »02. Krajina – Koncepce MZI a hlavní doporučené prvky a opatření.

#### **Významný pěší tah v obytné zóně (U41 – U42)**

Vzhledem k tomu, že tento uliční prostor bude výraznou pěší tepnou, musí více než ostatní ulice plnit důležité ekosystémové i estetické funkce a musí nabízet i pobytovou kvalitu. Ekosystémové i estetické funkce budou zajišťovat výsadby stromořadí a volby materiálů. Pro rychlé plnění ekosystémových služeb doporučujeme užití velkých výpěstků odolných druhů dřevin. Pobytovost by pak měla zajišťovat dostatečná dimenze chodníků, mobiliář a celkové architektonické řešení.



reference – dešťové záhony v uličním prostranství se sníženým obrubníkem



reference – dešťové záhony v uličním prostranství s lávkou

#### **Stromy v ulicích**

Všechny ulice po vzoru moderních čtvrtí umožňují výsadbu stromů a další vegetace. V některých místech jsou však stromy v uličním prostranství přímo nutností, proto byly stromy v uličních profilech rozděleny do následujících skupin:

- Významná stromořadí
- Důležitá stromořadí
- Základní stromořadí
- Doplňková stromořadí

Toto členění reflektuje rozdělení ulic dle významnosti. Nejedná se o přesné určení typu výsadby nebo umístění, ale doporučený návod na práci se stromy v ulicích. Pro tento účel lze vysadit solitérní stromy, skupiny stromů, stromořadí nebo aleje. Výsadby v ulicích musí splňovat požadavky Městského standardu pro plánování, výsadby a péče o uliční stromořadí jako významného prvku modro-zelené infrastruktury pro adaptaci na změnu klimatu.

Uliční profily zařazené do významných stromořadí jsou umístěny podél lineárně kompozičních a funkčně důležitých dopravních tahů – např. městské třídy (U11–U12), přírodní pěší osy (U24, U51–U52) – a stávajících sběrných ulic (U31–35). V podrobnější dokumentaci je nutné navrhnout aleje, výjimečně stromořadí, po celé jejich délce, tak aby naplňovaly všechny potřebné funkce. Lze kombinovat různé druhy alejových stromů dle požadované kompozice a atmosféry místa. Důležitost stromořadí je dána nejen dopravní významností ulice, ale také požadovaným ekologickým propojením v trase ulice. Pro správné fungování čtvrti je kvalitní výsadba zcela nezbytná.

Důležitá stromořadí označují místa se silnou potřebou ekosystémových služeb stromů a doplňují krajinnou mřížku nové čtvrti. Doporučuje se užití minimálně stromořadí, ideálně však aleje (např. hlavní obslužná ulice (U21–U24), významný pěší tah (U41–U42), pěší zóna (U52) s vazbou na park Via Sancta).

Ulice se základními stromořadími by měly alespoň z části splňovat požadavek stromů v ulicích (stromořadí, solitérní skupiny stromů). Jedná se o drobnější propojení, která detailně provázejí systém krajinné struktury čtvrti. Vyskytují se v ulicích obslužných (U24–26, U29), obytných (U43) a na pěších zónách (U52) s významnou vazbou na parkové plochy.

V ulicích s doplňkovými stromořadími je výsadba stromů žádoucí, ale na základě podrobnějšího prověření není nutná. V případě, že to finální kompozice nebo jiné důvody neumožní, je možné pracovat s jinými vegetačními prvky.

Nová čtvrť vzhledem k požadavkům na adaptaci na klimatickou změnu vyžaduje užití nejen velkých vegetačních ploch, ale i drobných vegetačních prvků, které krajinnou strukturu čtvrti doplní a budou zajišťovat mikroklimatické a ekologické funkce. Uliční prostranství jsou navržena dostatečně široká s ohledem na prostorové nároky dřevin. Cílem krajinné struktury je využít veřejný prostor v maximálně možné míře, proto s ohledem na prostorové možnosti jsou plánovány co největší velikosti korun stromů a prokořenitelných prostorů, které umožní dlouhodobou existenci vysazovaných stromů. Do užších uličních prostranství jsou navrženy středněkorunné, výjimečně malokorunné stromy. Vysazované druhy stromů musí být tolerantní k extrémním stanovištním podmínkám města (sucho, vysoké teploty, znečištěné ovzduší, zasolení, toxické látky – např. psí moč) a kvůli značné komplikovanosti obnovy v urbanizovaném prostředí také s různou dynamikou růstu (krátkověké, středněvěké a dlouhověké s větším ekosystémovým přínosem). Pro druhovou skladbu jsou určující také světelné podmínky konkrétní ulice a proudění vzduchu. Navržené stromy nebudou výrazně trpět škůdci, výrazně alergizující nebo invazivní, »02. Krajina – Doporučený sortiment.

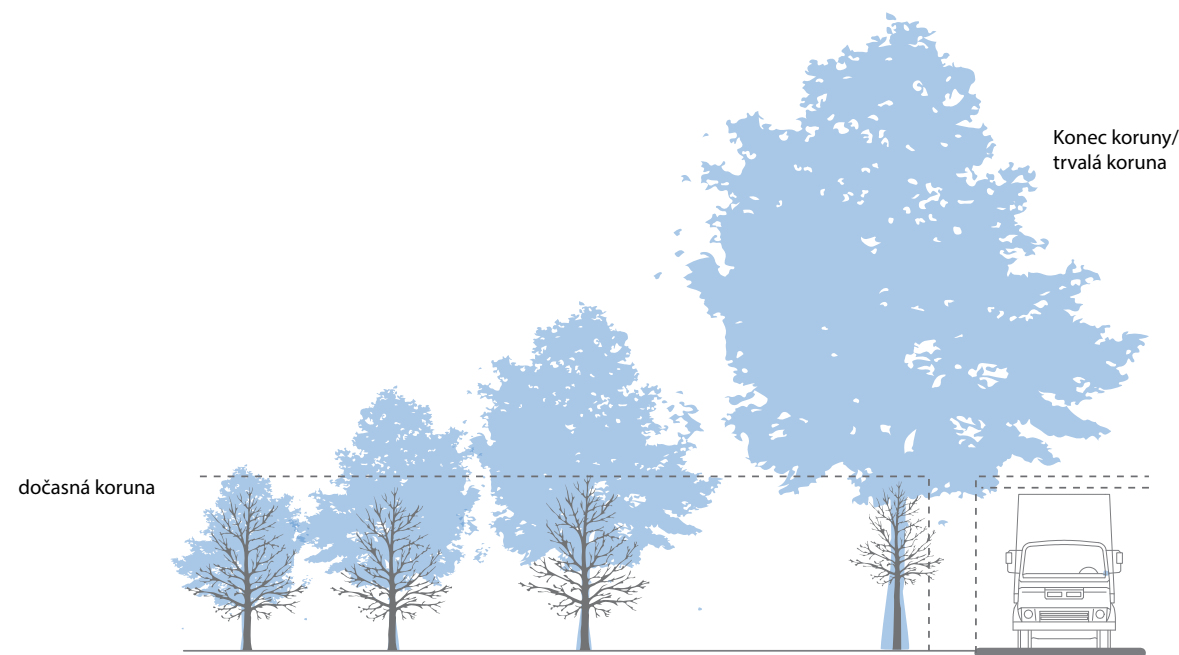
Stromy v ulicích jsou umístěné mezi silniční komunikací a chodníkem nebo výjimečně ve středovém pruhu podle dispozic jednotlivých ulic. Budou jednodruhové či tvořeny z více druhů v závislosti na estetice a potřebné biodiverzitě dané oblasti. Větší rozmanitost druhů zajistí větší odolnost krajinné mozaiky vůči chorobám či škůdcům. V uličních profilech, pokud to šířka dovoluje, by se měly upřednostňovat aleje. V užších ulicích se pak budou vysazovat především stromořadí v pravidelném nebo rozvolněném rastru.

S ohledem na daný prostor budou voleny také adekvátní pěstební tvary dřevin, především pak s ohledem na podchodnou nebo podjezdovou výšku. Na místních pláccích a v pěších zónách se souvislým výsadbovým pásem, kde nebudou zasahovat do průchodného profilu, je možné využít i jiné pěstební tvary dřevin např. s více kmeny či zavětvené stromy. Pestrost pěstebních tvarů udává identitu místa a podporuje různorodý charakter, který je důležitý (vzhledem k pravoúhlosti ulic) pro dobrou orientaci v dané lokalitě. Doporučená je také různá výsadbová velikost stromů pro patřičnou rozmanitost vegetace.

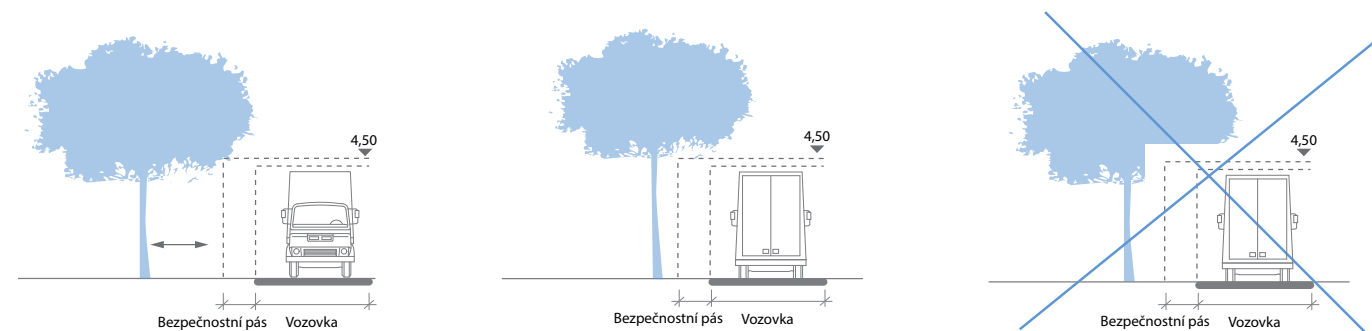
Navržená výsadba stromů v ulicích bude vycházet z Městského standardu pro plánování, výsadbu a péči o uliční stromořadí jako významného prvku modro-zelené infrastruktury pro adaptaci na změnu klimatu a příslušných norem.

### Podchodná, podjezdná a podhledová výška v uličním prostranství

Stromy umístěné do blízkosti dopravního koridoru musí mít adekvátní podchodnou a podjezdovou výšku, aby nebránily provozu. Dle ČSN 73 6101, 2018, Projektování silnic a dálnic je podjezdová výška stanovena na min. 4,5 metru a podchodová na 2,5 metru. Z hlediska přehlednosti a bezpečnosti ulic je požadována také adekvátní podhledová výška, která se v závislosti na kompozičním a estetické záměru může lišit. Podchodná a podjezdová výška uvádí cílový stav výšky koruny, které se dosáhne rozvojovou péčí v průběhu cca 10 až 15 let v závislosti na daném taxonu. Nicméně koruna stromů nesmí do vozovky ani do chodníku zasahovat již v době výsadby.

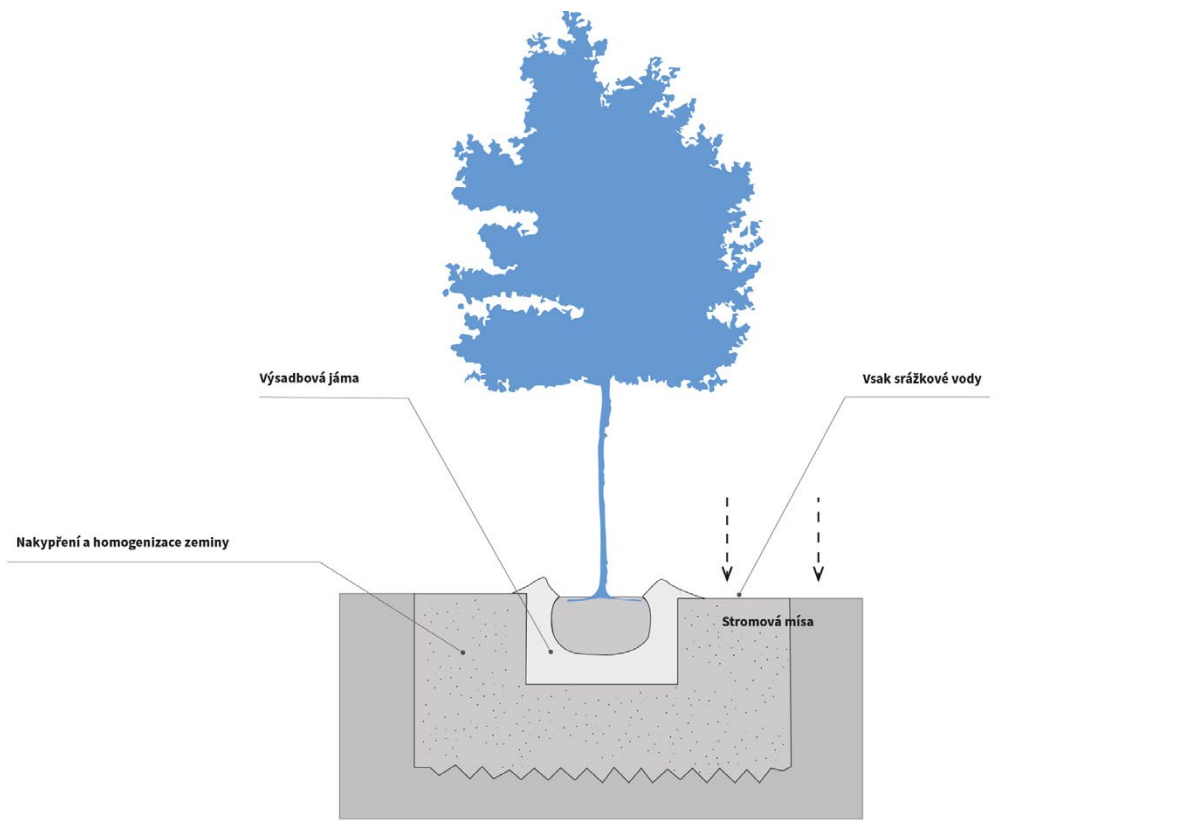


princip práce s dočasnou a trvalkou korunou stromu

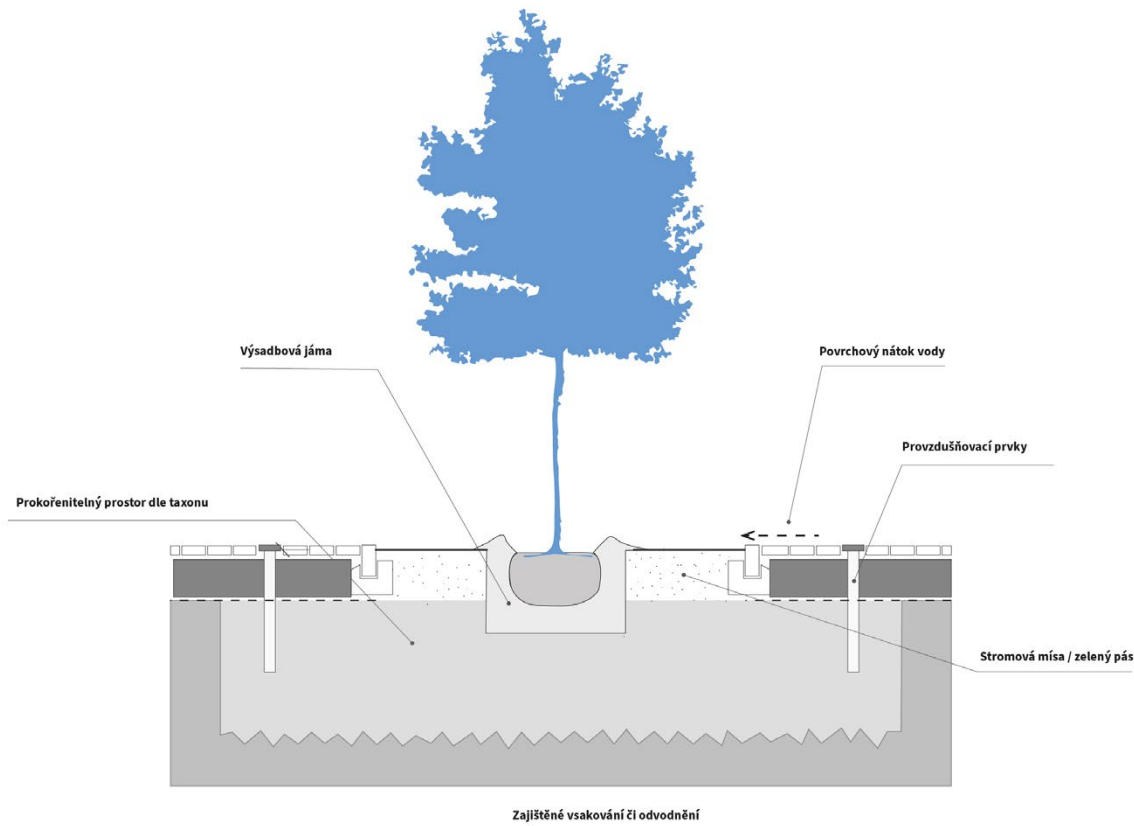


řešení vyvětvení koruny při silniční komunikaci





výsadba stromu do podmíněně vhodných podmínek (prokořenitelnost prostoru je výrazně omezena)



výsadba stromu do nevhodných podmínek (půda obtížně prokořenitelná až neprokořenitelná, překrytí kořenové zóny konstrukcemi zpevněných ploch)

Prokořenitelné prostory stromů na veřejných prostranstvích

Velikost prokořenitelného prostoru je závislá na typu konkrétního stromu. Lze však obecně stanovit pomocí tabulky standardu: SPPK A02 007, 2020, Úprava stanovištních poměrů dřevin (viz. tabulka standardu SPPK A02 007:2020 Úprava stanovištních poměrů dřevin).

Dle Městského standardu pro plánování, výsadby a péče o uliční stromořadí jako významného prvku modro-zelené infrastruktury pro adaptaci na změnu klimatu a příslušných norem jsou stromy s malou korunou definované jako stromy do výšky 8 m s korunou do průměru cca 6 m. Stromy se středně velkou korunou dosahují výšky do 16 metrů a průměru koruny do 9 metrů. Velkokorunné stromy mohou mít výšku až 20 metrů a korunu zpravidla nad 9 metrů v průměru.

Pro zajištění optimálních podmínek pro růst stromů lze využít také sdílený prokořenitelný prostor. Jedná se o dodatkový prokořenitelný prostor, který umožňuje společné vedení technické infrastruktury a potenciálního prokořenitelného prostoru, viz Městský standard plánování, výsadby a péče o uliční stromořadí jako významného prvku modro-zelené infrastruktury pro adaptaci na změnu klimatu.

Přesná technologie výsadby stromů např. užití strukturálních substrátů apod. (směs různých frakcí kameniv viz Standardy pro stromořadí) bude řešena specificky pro dané místo. Nicméně je třeba zajistit výsadby v potřebném standartu, aby byla docílena dlouhodobá funkčnost tohoto prvku v rámci celé čtvrti.

V případě hlavního náměstí, které se nachází nad vestibulem metra, je výška vegetačního souvrství pouze 80 cm. Z tohoto důvodu jsou za účelem výsadby stromů navrženy vyvýšené záhony, (viz obr. reference – vyvýšené záhony s ocelovou pásovinou – Londýn). Celkově budou stromy v prostoru náměstí mít minimální prokořenitelný objem 20 m<sup>3</sup>



reference – pásovinou s dřevěnou posedovou plochou – Hamburg



reference – vyvýšené záhony s ocelovou pásovinou – Londýn

Kategorie	Minimální objem prokořenitelného prostoru	Průměr minimální otevřené stromové mísy
Stromy velkokorunné	25 m <sup>3</sup>	1,2 m
Stromy střední	16 m <sup>3</sup>	0,75 m
Stromy malokorunné	8 m <sup>3</sup>	0,5 m
Keře vzrůstné	1 m <sup>3</sup>	-
Keře menšího vzrůstu	0,25 m <sup>3</sup>	-
Liány	0,5 m <sup>3</sup>	-

tabulka standardu SPPK A02 007:2020 Úprava stanovištních poměrů dřevin



### III. Parkové plochy

Parkové plochy jsou klíčovým prvkem krajinné struktury nové čtvrti. Jsou rozděleny na parky liniové a plošné. Liniové parky umožňují průchod územím v příjemném a klidném prostředí vegetace. Plošné parky slouží především k rekreaci a jako útočiště flory a fauny.

Za účelem zvýšení biodiverzity byly parkové plochy rozděleny, dle intenzity využití a údržby, do následujících kategorií:

- A. Intenzita 1 – park Via Sancta (P01)
- B. Intenzita 2 - park Aerovka (P02),  
plocha prvního rozhlasového vysílání (P07)
- C. Intenzita 3.1 - extenzivní park (P03)
- D. Intenzita 3.2 – vegetační pás podél Kbelské (P04)
- E. Intenzita 4 - přírodní plocha (P05)
- F. Intenzita 5 - rezervní plocha (P06)

Nejnižší číslo škály intenzity v hierarchii označuje největší míru využívání parkové plochy návštěvníky a v závislosti na tom také nejvyšší potřebu údržby.

Ekologický přístup umožní vznik více typů biotopů, tím i výskyt širší škály druhů flóry a fauny. Na rozdíl od současného stavu místní krajiny, která z hlediska biodiverzity postrádá pestrost především díky převaze zemědělských ploch, tak vytváří bohatší společenstva. Velký gradient intenzit údržby popisuje přechod od přírodě blízkých ploch s řízenou sukcesí po pravidelně udržované parkové plochy se sečenými trávníky.

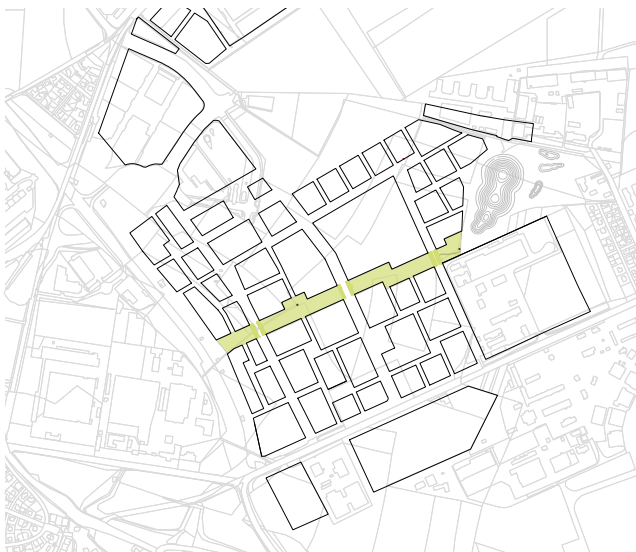
Koncepce jednotlivých parkových ploch je popsána dále.

#### A. Park Via Sancta (P01)

Park Via Sancta leží na trase historické poutní cesty Via Sancta, která je po celé délce doplněna kapličkami. Park tvoří pouze malý úsek jinak 23 km dlouhé poutní cesty do Staré Boleslavi. V prostoru parku Via Sancta se nacházejí hned dvě důležité kaple – Jeníkovská (K1) a Kájovská (K2). Umístění parku předurčuje jeho průchozí funkci.

Park Via Sancta tvoří hlavní krajinnou osu nové čtvrti a významně ovlivňuje její identitu. Kvůli těsné blízkosti obytné zástavby může park Via Sancta sloužit jako dynamická linie společenského dění. Zároveň však neodebírá funkčnost konvenčním veřejným prostranstvím, jako jsou náměstí, vnitrobloky a jiné parkové plochy. Park Via Sancta nabídne spojení s přírodou a identitou místa. Založení parku lze etapizovat s ohledem na okolní zástavbu.

Plánovaný projekt cyklostezky (cyklotrasa A267 – cyklostezka Via Sancta v úseku ulice Hůlkova – Čakovická, Praha 9 – Kbely) doporučujeme aktualizovat, s ohledem na skutečnosti z územní studie. Územní studie zároveň neznemožňuje vedení a poutní cesty a lávky dle studie a projektové dokumentace pořízené městskou částí Praha 19. Oproti plánovanému záměru v návrhu parku Via Sancta jednoznačně nadřazujeme pěší provoz, který je doplněn trasou pro cyklisty.



*schématické znázornění umístění parku Via Sancta (P01)*

Rozvlněná hlavní cesta návštěvníka provede velkým množstvím míst s různou atmosférou a funkcemi. Charakter parku je inspirován okolní polní krajinou, proto i na cestu volíme mlatový povrch. Liniový charakter parku je podpořen i vedením průlehu, který odvádí zachycenou srážkovou vodu do prostoru parku Aerovka, viz kapitola: Koncepce MZI a hlavní doporučené prvky a opatření.

Funkční rozdělení ploch odkazuje na historické rozdělení polního hospodaření. Park tvoří menší obdélníkové zóny, které přinášejí do prostoru prvky pobytoвости, změnu charakteru místa a jeho identitu. Liší se druhem využití nebo intenzitní třídou údržby. Jedná se zejména o malé vizuální změny jako např. rozdílné množství dřevin, jejich uspořádání nebo výskyt jiného bylinného patra (trávník, resp. louka, zátěžová aktivní plocha vs. pobytová plocha). Důraz je kladen na použití různých pěstebních tvarů stromů a kombinaci okrasných i užitkových druhů, které však svým typem nesmí bránit provozu parku. Bylinné patro tvoří zátěžový trávník, bylinný trávník nebo květnatá louka.

Celkový charakter parku Via Sancta je venkovský, kdy kapličky tvoří velmi výrazné prvky celého prostoru. Na liniovou mírně zvlněnou komunikaci, která v určitých místech odděluje pěší a cyklisty, jsou kolmo umístěny zmiňované funkční zóny. Ty zaštiťují následující funkční celky:

- Část aktivní
- Část centrální
- Část sadová
- Předprostor parku Aerovka

#### Část aktivní

Část aktivní navazuje na pěší a cyklistickou lávku (E14) přes Kbelskou ulici a na lineární park vedoucí kolmo na park Via Sancta (vegetační pás podél ulice Kbelské P4). Celá západní část je určena sportovním aktivitám vč. víceúčelového hřiště a pobytovým plochám pro sport (zátěžový trávník).

#### Část centrální

V druhé části navrhujeme kolem Jeníkovské kapličky (K1) pobytové plochy. Kaplička bude akcentována výsadbou čtyř velkých stromů. Centrální plocha bude umožňovat setkávání i naplňovat funkce poutní cesty a bude zakončena vodní plochou (rozlivová plocha průlehu). Západně od kapličky je umístěna intenzivní plocha navazující na retail, která bude sloužit především pro jeho zázemí (zahrádky).

#### Část sadová

Část sadová nejvíce ze všech částí odkazuje na krajinné rozhraní a reminiscenci sadů. Využívá ovocné druhy dřevin (hrušně, třešně, bezinky, jeřáby) a vytváří komunitní plochu s možností konání společenských akcí (sběr ovoce, zpracování ovoce atd.). Součástí této plochy nejsou užitkové záhony vzhledem k její vzdálenosti od bytových domů, a tudíž menší kontrole.

#### Předprostor parku Aerovka

Čtvrtá část propojuje park Via Sancta s navazujícím parkem Aerovka (P2). Je rozdělena pouze do dvou větších zón, které oba zmíněné parky propojují. Hlavním bodem této části je Kájovská kaple (K2), která je pro zdůraznění reprezentativnosti tohoto prostoru obklopena květnatou loukou.

#### P01 Park Via Sancta - regulativy nestavebního bloku

Územní studie navrhuje novou koncepci parku, která souvisí se zasazením parku do kontextu intenzivní městské zástavby. Zároveň územní studie nevylučuje bezprostřední realizaci již navržené cyklostezky, stromořadí a lávky. Nicméně je nutné výhledově zajistit časovou koordinaci těchto zásahů s budoucími komplexními úpravami parku.

Územní studie navrhuje v tomto nestavebním bloku realizaci terénních úprav, vodních děl, pěších a cyklistických cest, výsadby a umísťování drobných staveb pro rekreaci, kulturu a sport, či jako zázemí parku a městského mobiliáře v souladu s popsanou koncepcí. Územní studie nepřipouští výstavbu komunikací pro automobilovou dopravu a oplocení. Technickou infrastrukturu je možné umísťovat pouze v nezbytné míře pro potřeby objektů v parku.

Součástí požadavků v územní studii je komplexní návrh prvku pro hospodaření s dešťovou vodou v parku a požadavek na umístění dětského hřiště.



*reference – Park Via Sancta*



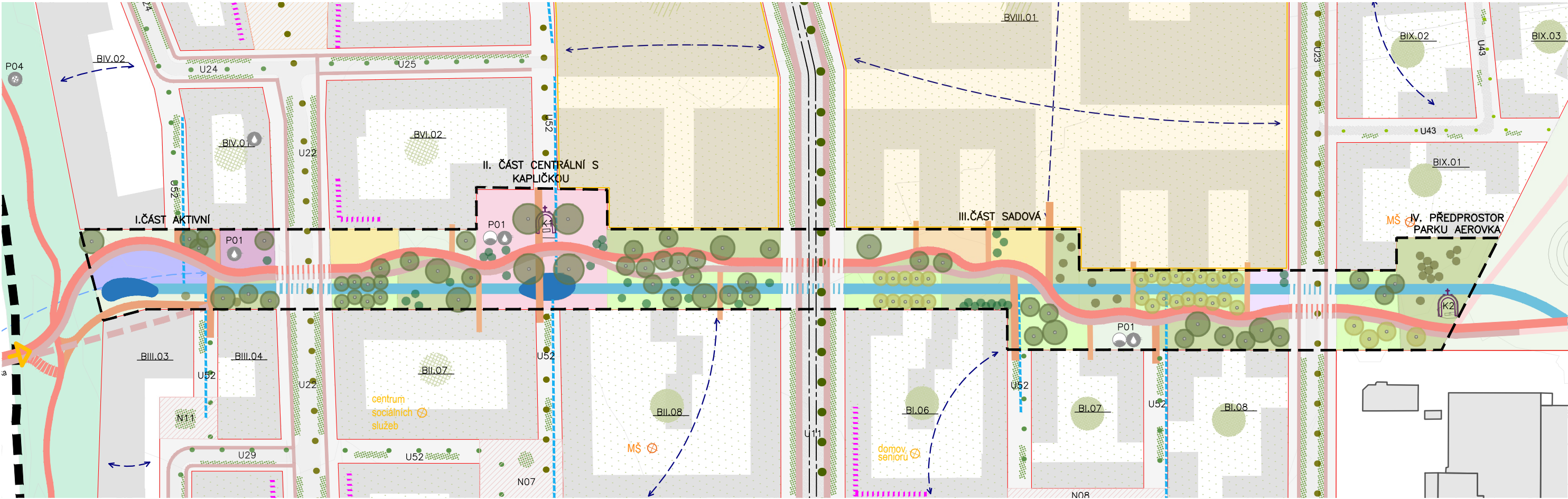
*reference – Park Via Sancta*



*reference – Park Via Sancta – průleh*



SCHÉMA MOŽNÉHO USPOŘÁDÁNÍ PARKU VIA SANCTA



PODKLADNÍ VRSTVY	
	hranice řešeného území
	uliční čára
	schematické znázornění možného uspořádání budov
CESTNÍ SÍŤ	
	navrhovaná cyklotrasa
	stávající cyklotrasa - Park Aerovka
	navrhovaná cesta pro pěši skrz parkovou plochu
	navrhované schodiště pro pěši
	nápojení na cestu pro pěši - Via Sancta
DŮLEŽITÉ HODNOTY	
	kaple (K1 - Jenikovská, K2 - Kájovská)
	průleh
VEGETACE	
	strom
	ovocný strom
	keř

FUNKČNÍ ZÓNY	
I. ČÁST AKTIVNÍ	
	sport - skatepark
	sport - zátěžový trávník
	sport - víceúčelové hřiště
	sport - plocha na slackline
	květnatá louka
	rozlivová plocha průlehu
II. ČÁST CENTRÁLNÍ S KAPLIČKOU	
	centrální pobytová plocha s kapličkou
	plocha pro zázemí retailů
	zátěžový trávník
	bylinný trávník
	květnatá louka
	rozlivová plocha průlehu
III. ČÁST SADOVÁ	
	komunitní plocha
	zázemí komunitní plochy
	dětské hřiště
	zátěžový trávník

	bylinný trávník
	květnatá louka
IV. PŘEDPROSTOR PARKU AEROVKA	
	bylinný trávník
	květnatá louka
SPECIFICKÉ POŽADAVKY NA VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ	
	požadavek na vodní prvek ve veřejném prostoru
	požadavek na dětské hřiště
NAVAZUJÍCÍ PLOCHY	
	Park Aerovka (P02)
	vegetační pás podél ulice Kbelské (P04)
	areálová zahrada
	veřejně přístupné vnitroblokové prostranství
	kampusový vnitroblok
	sousedská náměstí
	místní plácky

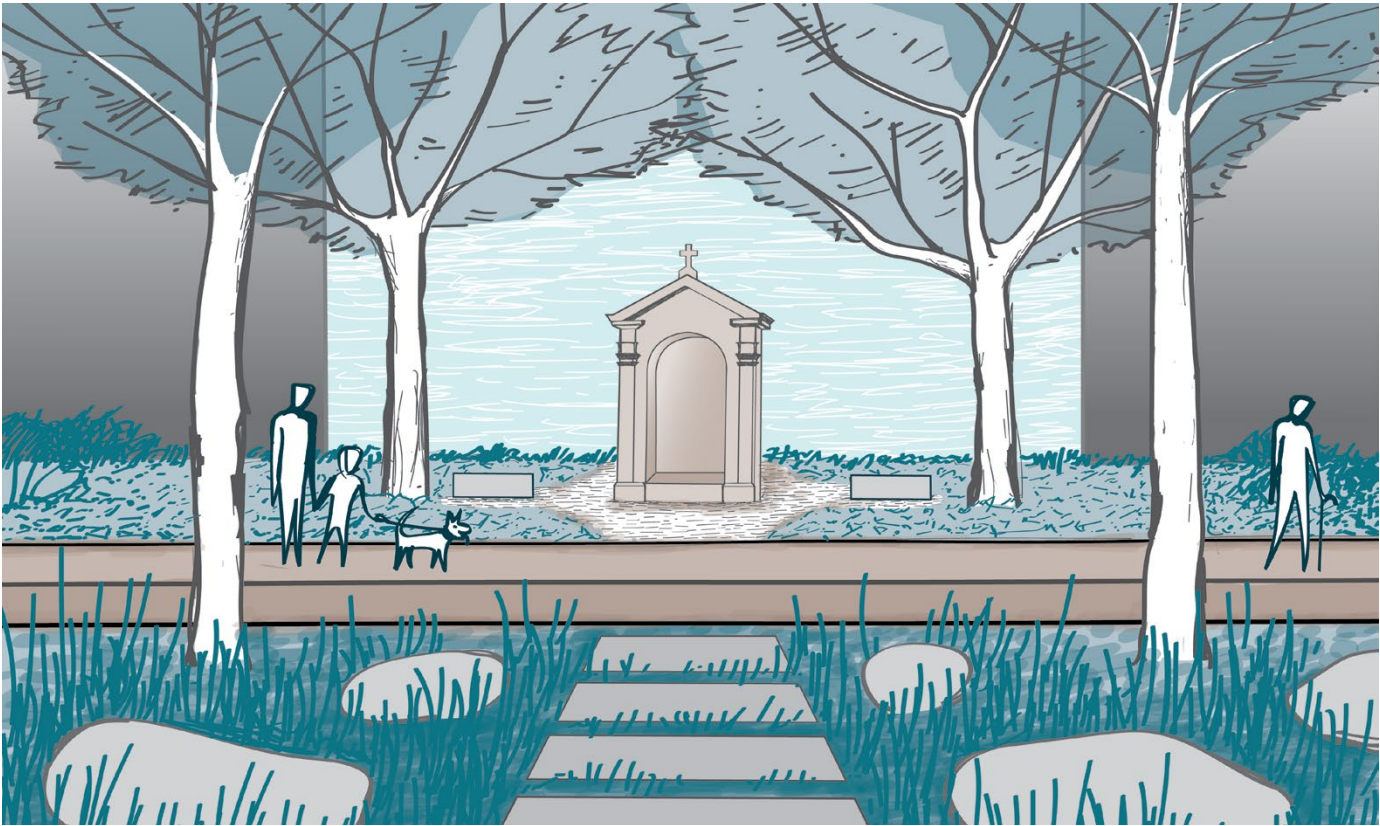
	Významná stromofauna
	Důležitá stromofauna
	Základní stromofauna
	Doplňková stromofauna
	nová pozice navrhované lávky (E14)
	aktuální pozice navrhované lávky
	bezmotorové propojení dvou bodů
	liniové opatření pro hospodaření s dešťovou vodou
	aktivní parter
	krajinné pásy pro návrh prvků MZI
	plocha vozovky v uličním prostoru
	plocha vozovky v úrovni s chodníkem v uličním prostoru
	plocha uličního prostoru (ulice a náměstí)
	označení bloku s umístěním zařízení zdravotních a sociálních služeb (vymezenou plochou / požadavek na vymezení)
	označení bloku s umístěním zařízení školství (vymezenou plochou / požadavek na vymezení)







Část aktivní (I.)



Část centrální (II.)



Část sadová (III.)



Předprostor parku Aerovka (IV.)



**B. Park Aerovka (P02)**

Park Aerovka tak jak byl navržen bude nedílnou součástí nové čtvrti. S ohledem na novou výstavbu a fakt, že je většina území nové čtvrti aktuálně spádovaná do prostoru nově vznikajícího parku Aerovka je žádoucí (se souhlasem autorů parku Aerovka) zvážit možnost vytvořit rozlivové plochy pro novou čtvrt právě zde. Tyto rozlivové plochy jsou jedním z nejdůležitějších prvků systému HDV nové čtvrti. Pokud vznik rozlivových ploch nebude v parku Aerovka umožněn, je potřeba systém přeprojektovat. S ohledem na nové skutečnosti je potřebná také mírná úprava navržených komunikací tak, aby plynule navazovaly na uliční a veřejná prostranství nové čtvrti.

**P02 Park Aerovka - regulativy nestavebního bloku**

Územní studie zachovává navrženou koncepci parku, který zasazuje do nového kontextu intenzivní zástavby.

V nestavebním bloku je v souladu s územní studií možné realizovat terénní úpravy, vodní díla, výsadbu, cyklistické a pěší cesty v souladu se zpracovanou studií a projektovou dokumentací parku. Územní studie nepripouští výstavbu komunikací pro automobilovou dopravu a oplocení. Technickou infrastrukturu je možné umísťovat pouze v nezbytné míře pro potřeby objektů v parku.

Součástí požadavků v územní studii je komplexní návrh prvku pro hospodaření s dešťovou vodou v parku a požadavek na umístění dětských prvků.

**C. Extenzivní park (P03)**

Extenzivní park zhmotňuje krajino–ekologické propojení, které se rozšiřuje na veřejné prostranství kolem stanice metra Letňany a pokračuje skrz krajinné rozhraní mezi Kbely a Letňany směrem do otevřené krajiny. Z parku jsou tak umožněny dálkové pohledy do krajiny. Park se proto stává důležitým orientačním bodem rozhraní města a krajiny především pro návštěvníky, kteří přicestují metrem. Lokalizace extenzivního parku na okraj čtvrti (přechod do krajiny) předurčuje požadovaný typ vegetace. V parku se bude pracovat s přírodě blízkými, ale i více antropogenními biotopy, s důrazem na ekologii a biodiverzitu.

Hlavním prvkem parku je vodní prvek systému HDV. Ten začíná jako úzký pás u hlavního náměstí, podélně prochází celým parkem a ve východní části se významně rozšiřuje.

Prvek rozděluje park na dvě části – blíže zástavbě by měla vzniknout část aktivní, pobytová s herními prvky a multifunkčními hřišti a se zázemím v parteru přilehlé obytné zástavby. Severní strana bude naopak tvořit jistou vegetační clonu směrem do krajiny a pojmáme ji velmi přírodně. Materiálové řešení celé plochy extenzivního parku bude jednotné a bude odpovídat jeho lokaci na přechodu do krajiny.

Řešení vodní plochy bude uzpůsobeno periodickému zaplavování, tudíž i navazující vegetace bude odpovídat různým vodním režimům – mokřadní, litorální (např. rákosy apod.) a následně vlhkotlilým společenstvím. V severní, přírodní části parku jsou navrženy nižší bezkolencové louky a drobné tůňe s maximální hloubkou 0,5 metru pro hnízdění ptáků a jako další retenční plochy s mokřadní vegetací. V suchých obdobích budou fungovat jako slaniska.



schématické znázornění umístění Parku Aerovka (P02)

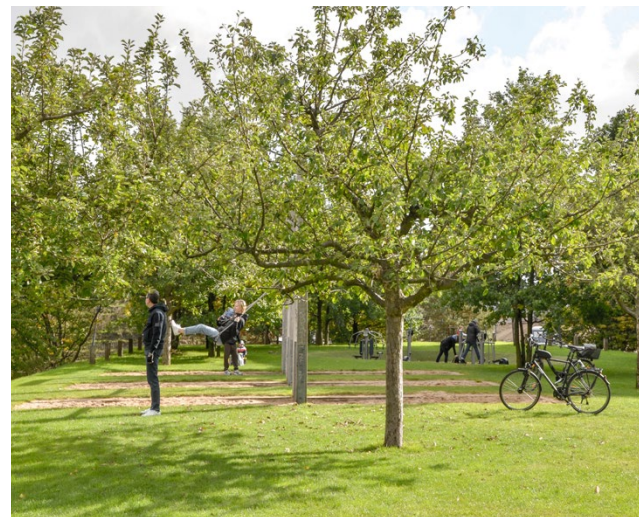


schématické znázornění umístění Extenzivního parku (P03)

Jižní, aktivní část parku bude opatřena zátěžovými travníky, které snesou intenzivní využití i nízkou seč.

Stávající cesta od letiště směrem ke kruhovému objezdu vedoucí skrze plochu extenzivního parku a rozdělující přírodní a rezervní plochu bude upravena pro průjezd autobusů. Jedná se o velmi významné propojení Kbeliček a Letňan. Současná šířka komunikace však neumožňuje vznik samostatného pásu pro cyklisty a není zde ani chodník. Proto by paralelně s ní měla vzniknout cyklostezka a chodník pro pěší, které budou od této silnice odděleny vegetačním pásem (bezpečnost a pohodlný rychlý průjezd/průchod).

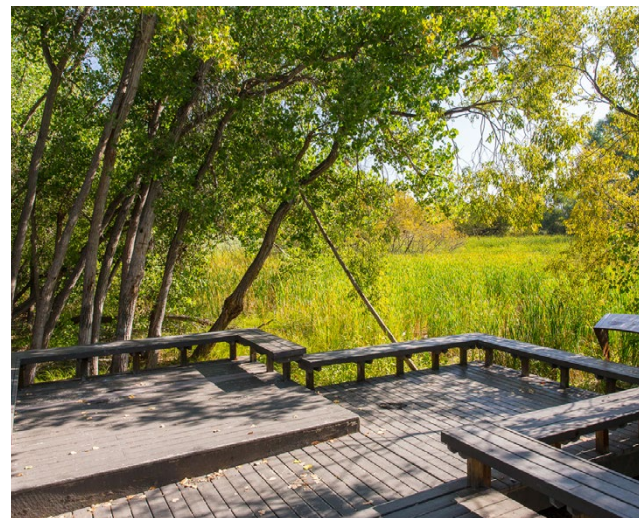
Předkládané funkční rozdělení parku je pouze koncepční a jeho konkrétní podoba bude předmětem samostatného návrhu / architektonické soutěže. Pro správné fungování krajinně – ekologického propojení i návaznosti na novou čtvrt je však zásadní vytvoření rozlivové plochy i rozdělení parku na severní biotopovou a jižní pobytovou část. Nutné je minimalizovat cestní síť v severní části na podporu hnízdění ptáků.



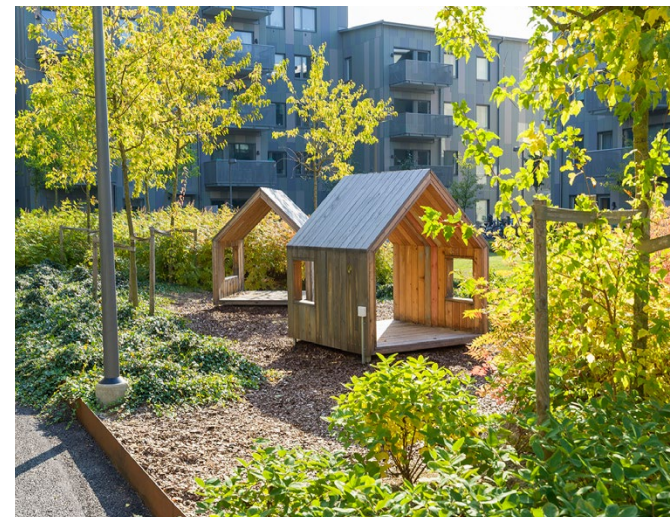
reference – Extenzivní park – aktivní část – Hamburg



reference – Extenzivní park – lávka přes průleh



reference – Extenzivní park – herní prvky



reference – Extenzivní park – herní prvky



reference – Extenzivní park – herní prvky



reference – Extenzivní park – herní prvky



## SCHÉMA MOŽNÉHO USPOŘÁDÁNÍ EXTENZIVNÍHO PARKU



## PODKLADNÍ VRSTVY

- hranice řešeného území
- uliční čára
- schematické znázornění možného uspořádání budov
- vymezené území pro podrobnější prověření samostatnou studií zahrnující souvislosti mimo VRÚ

## CESTNÍ SÍŤ

- navrhovaná cyklotrasa
- možné vedení pěší trasy skrz parkovou plochu

## VEGETACE

- strom
- ovocný strom
- keř
- ovocný keř

## FUNKČNÍ ZÓNY

- sport - víceúčelová hřiště
- volnočasová zátěžová plocha (piknik)
- dětské hřiště - přírodní, bez oplocení
- přírodě blízké biotopy - bezkolencové louky
- přírodě blízké biotopy - litorální pás (rákosí)
- přírodě blízké biotopy - vlhkominální vegetace
- přírodě blízké biotopy - rozlivová plocha průlehu
- přírodě blízké biotopy - tůň
- průleh

## SPECIFICKÉ POŽADAVKY NA VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

- požadavek na vodní prvek ve veřejném prostoru
- požadavek na dětské hřiště
- požadavek na veřejné sportovní hřiště

## NAVAZUJÍCÍ PLOCHY

- přírodní plocha (P05)
- rezervní plocha (P06)
- významná stromořadí
- důležitá stromořadí
- základní stromořadí
- doplňková stromořadí
- aktivní parter / loubí
- krajinné pásy pro návrh prvků MZI
- plocha vozovky v uličním prostoru
- plocha uličního prostoru (ulice a náměstí)
- liniové opatření pro hospodaření s dešťovou vodou (povrchové)
- liniové opatření pro hospodaření s dešťovou vodou (zatrubněné)
- podporovaný výhled v území (R1 - R2)
- lokalitní náměstí

- označení bloku s umístěním zařízení školství
- označení bloku s umístěním zařízení správy
- označení bloku s umístěním zařízení kultury
- označení bloku s umístěním zařízení obchodu
- veřejně přístupné vnitroblokové prostranství
- kampusový vnitroblok



P03 Extenzivní park - regulativy nestavebního bloku

Územní studie navrhuje v tomto nestavebním bloku realizaci terénních úprav, vodních děl, pěších a cyklistický cest, výsadby a umísťování drobných staveb pro rekreaci, kulturu a sport, či jako zázemí parku a městského mobiliáře v souladu s popsanou koncepcí. Územní studie připouští výstavbu komunikací pouze pro obsluhu a údržbu parku či pro provoz veřejné hromadné dopravy. Technickou infrastrukturu je možné umísťovat pouze v nezbytné míře pro potřeby objektů v parku.

Součástí požadavků v územní studii je komplexní návrh prvku pro hospodaření s dešťovou vodou v parku, požadavek na umístění dětského hřiště a požadavek na umístění drobného sportoviště.

D. Vegetační pás podél ulice Kbelské (P04)

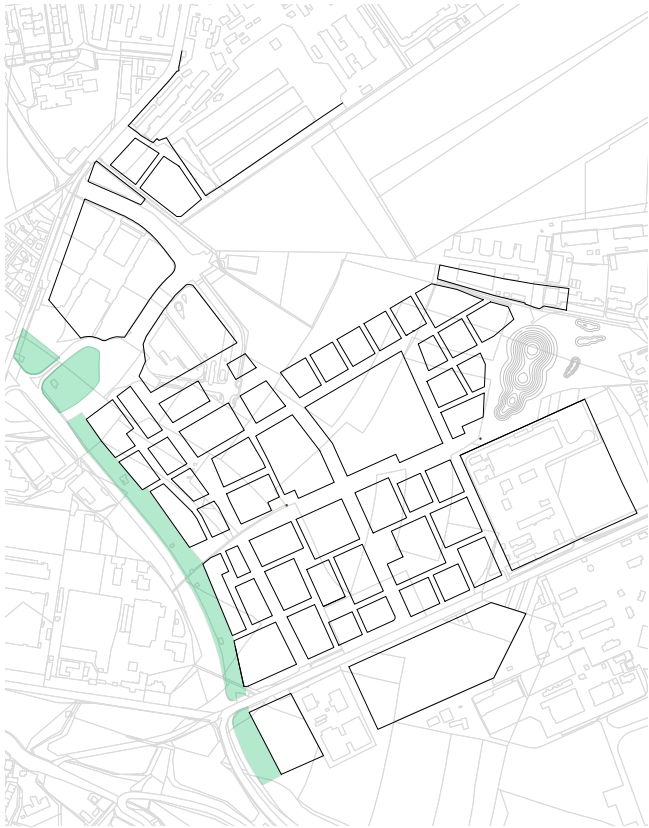
Vegetační pás podél ulice Kbelské je svým řešením odlišný od ostatních vegetačních ploch. Kromě ekologické a parkové funkce poskytuje také odclonění od rušené komunikace. Pás taktéž spojuje dvě krajinně-ekologická propojení a umožňuje severojižní průchod podél celé čtvrti.

Za účelem odclonění byla do parku navržena protihluková stěna, na něž navazuje vegetační clona, která z pohledu chodce zakrývá technické řešení. Zprůchodnění cest do otevřené krajiny je v parku zajištěno podélně vedoucí méně formální cestou, která bude mimo jiné navázána na cestu v parku Via Sancta. S ohledem na provázání krajinně-ekologických propojení je část parku také ponechána ekologické funkci (extenzivní parková část a vegetační clona).

Pás tvoří v příčném směru gradient husté izolační porostní clony, tvořené keři a stromy, který pozvolna přechází do extenzivní otevřené krajiny lučního charakteru. Nejbliže k budovám se pak mění v intenzivní parkovou část. Dřevitá vegetace by měla být založena výsadbou kvůli rychlejšímu fungování izolační zeleně. Žádoucí je využít různé pěstební tvary stromů (hustá clona) i ovocných druhů (návaznost na krajinu). Pomocí svahu je možné vytvořit prostory sloužící jako úkryty pro živočichy, zatímco další část pásu může sloužit jako pobytový prostor lidem.

Lineární plocha pásu je rozdělena do tří zón z hlediska potřeby zásahu do aktuálního stavu:

První zóna P04.1 je zóna s nejvyšší mírou potřebných zásahů (svah, výsadba dřevin, pobytové plochy). Druhá, severně umístěná zóna P04.2 je cenná pro výskyt okrotice bílé (Cephalanthera alba) a jsou zde patrná iniciální stadia kyselých doubrav, viz podkapitola Ekologicky a biologicky hodnotná území B1. Proto by v této zóně měly být zásahy minimalizovány s ohledem na zachování cenné lokality, která může potenciálně vytvořit nadprůměrně bohatý městský biotop. V rámci následujících fází je v tomto místě nezbytné prověřit trasování cesty a její křížení s nájezdovou rampou Kbelské ulice, a to s ohledem na potvrzený výskyt okrotice. Možné je využít podchodu či lávky a zachování tak přímé linie cesty nebo její vedení blíže ke kruhovému objezdu a zřízení přechodu. Třetí zónu P04.3 v současné době tvoří hustá spontánní vegetace, která dobře plní funkci odclonění od ulice Kbelské. Zde jsou zásahy v omezené míře možné. Konkrétní řešení vegetačního pásu podél Kbelské ulice bude předmětem architektonického návrhu.



Vegetační pás podél ulice Kbelské (P04)

P04 Vegetační pás podél Kbelské ulice - regulativy nestavebního bloku

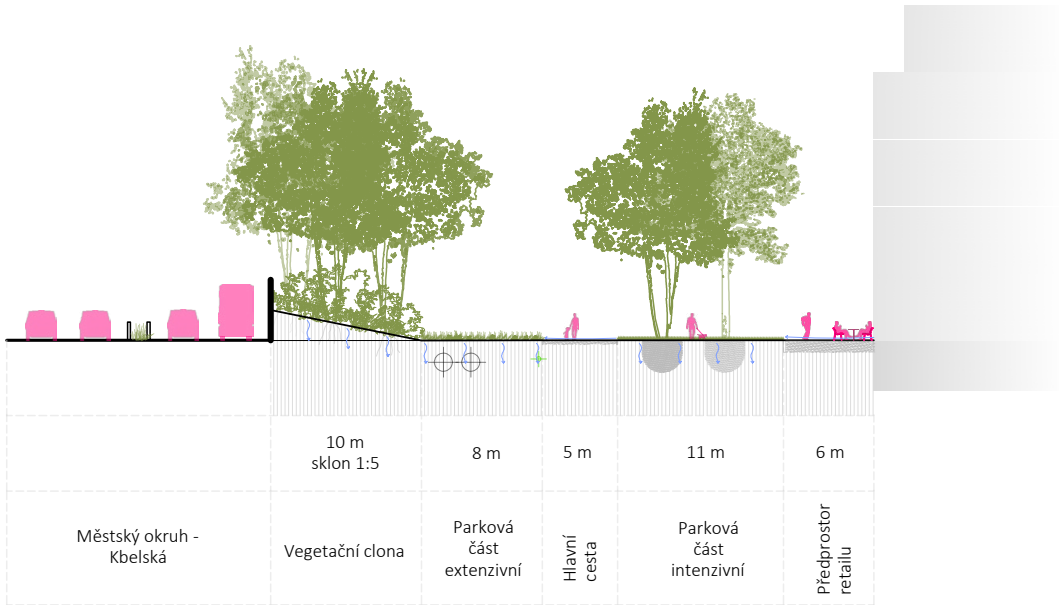
Územní studie navrhuje v tomto nestavebním bloku realizaci terénních úprav, vodních děl, pěších a cyklistický cest, výsadby a městského mobiliáře v souladu s popsanou koncepcí. Územní studie připouští výstavbu komunikací pouze pro obsluhu a údržbu parku.

Součástí požadavků v územní studii je komplexní návrh prvku pro hospodaření s dešťovou vodou v parku, požadavek na umístění dětského hřiště a požadavek na umístění drobného sportoviště.

E. Přírodní plocha (P05)

Plochy P05 a P06 jsou závislé na budoucím využití plochy letiště Letňany, které v době zpracování této územní studie není jasné. Plochy P05 a P06 jsou proto koncipovány jako územní rezervy, které mohou po dobu fungování letiště plnit funkci parkových ploch. V případě zástavby letiště pak dojde i ke změně řešení parkových ploch.

Přírodní plocha navazuje na krajinný rámec a severní část extenzivního parku. Jejím hlavním cílem je podpora biodiverzity a vznik otevřené polostepní krajiny udržované ideálně pastvou ovcí. V případě extrémních srážek může sloužit také jako rozlivová plocha.



schématický řez Vegetačním pásem podél ulice Kbelské



reference – Vegetační pás podél ulice Kbelské – skatepark



reference – Vegetační pás podél ulice Kbelské – relaxační zóna na kopcích



Na přírodní ploše budou díky pastvě vznikat unikátní společenstva, která budou mozaikovitě doplněna přírodě blízkými biotopy s vyšší vegetací, což umožní hnízdění ptáků a dalších drobných obratlovců a zároveň vytvoří atraktivní místo pro jejich pozorování. Tyto biotopy budou založeny pomocí řízené sukcese s intenzivním managementem kvůli invazivním rostlinám v okolí. Pro správné fungování plochy je nutné dosáhnout 30–40% pokryvnosti dřevinami. V rámci řízené sukcese budou podporovány především ovocné druhy s přirozenými prvky proti okusu (trnky, šípky, hlohy atd.). Pro umocnění zvýšené biodiverzity se počítá také s umístěním starých kmenů a suchých větví. Celou plochou (mimo údržbové cesty) bude procházet jen jeden okruh cestní sítě tak, aby byl umožněn vznik bezpřístupových oblastí pro hnízdění ptactva. Na jeho okraji mohou být umístěny drobné pozorovatelné, (viz obr. reference – přírodní plocha – cestní síť).

Zázemí pro zemědělská zvířata (ovce) může sloužit i jako komunitní prostor s nabídkou vzdělávacích akcí (např. stříhání a česání ovcí, dojení).

Přírodní plocha bude od silnice oddělena bariérou, aby nedocházelo ke kolizi drobných obratlovců se silniční dopravou. Zároveň musí být umožněna jejich migrace pomocí podchodů. Ty musejí podléhat standardu SPPK E02 002, 2021, Trvalá opatření k zajištění prostupnosti komunikací pro obojživelníky.

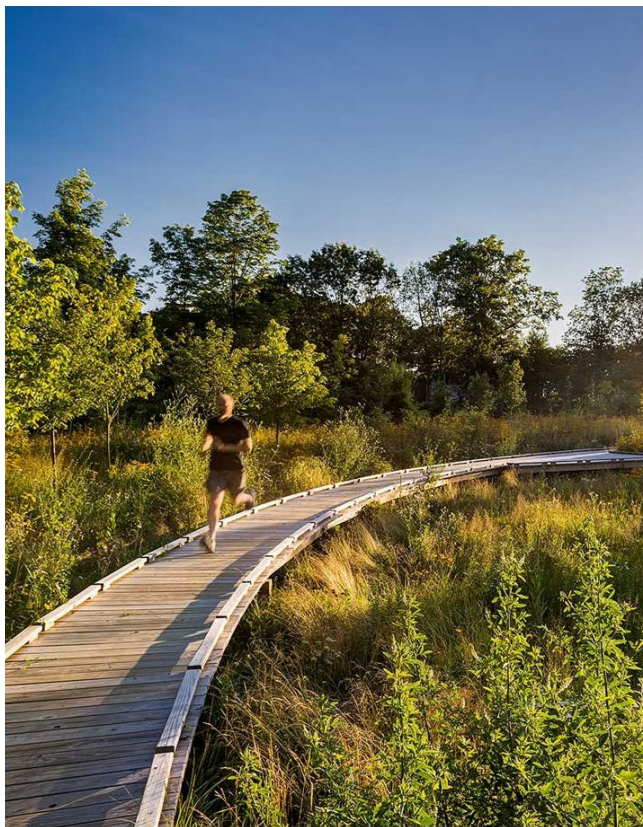
V případě zrušení letiště Letňany bude v této ploše vhodné prověřit doplnění zástavby v docházkové vzdálenosti od stanice metra Letňany. Územní studie nenavrhuje případné uspořádání zástavby nebo krajinných ploch v této ploše. Nové uspořádání musí vycházet z ucelené koncepce nového využití plochy letiště Letňany a navazovat na ostatní prvky krajiny a vystavěného prostředí dle této územní studie.

#### PO5 Přírodní plocha - regulativy nestavebního bloku

Vzhledem k výškovým omezením vyplývajícím z provozu letiště Letňany lze v tomto nestavebním bloku umisťovat pouze pěší a cyklistické cesty, komunikace a nízkou výsadbu, tak aby nebylo zasahováno na ochranného pásma vzletových drah.

V souladu s popsanou koncepcí doporučujeme plochu ponechat řízené sukcesi – tedy postupnému, řízenému zarůstání s minimální údržbou či údržbou formou pastevectví.

V rozsahu stávající hranice zastavitelného území dle platného územního plánu lze zbudovat sportoviště s přírodním povrchem (např. travnaté fotbalové hřiště) bez oplocení a bez zázemí. V takovém případě však bude výrazně snížena ekologická funkce navržené plochy a je potřeba ji kompenzovat v rámci této plochy nebo v plochách okolních.



reference – Přírodní plocha – cestní síť



reference – Přírodní plocha – vyhlídka



schématické znázornění umístění Přírodní plochy (PO5)



schématické znázornění umístění Plochy prvního rozhlasového vysílání (PO7)



schématické znázornění umístění Rezervní plochy (PO6)



### F. Rezervní plocha (PO6)

Rezervní plocha funguje jako rezerva pro pořádání akcí přilehlého PVA. V případě nízkého využití bude ponechána řízené sukcesi s občasnými zásahy pro odstranění náletových a invazivních dřevin.

V případě zrušení letiště Letňany bude v této ploše vhodné prověřit nové využití a uspořádání. Územní studie nenavrhuje případné uspořádání zástavby nebo krajinných ploch v této ploše. Nové uspořádání musí vycházet z ucelené koncepce nového využití plochy letiště Letňany a navazovat na ostatní prvky krajiny a vystavěného prostředí dle této územní studie.

### PO6 Rezervní plocha (letiště Letňany) - regulativy nestavebního bloku

Regulativy tohoto stavebního bloku se řídí požadavky letového provozu letiště Letňany.

### G. Plocha prvního rozhlasového vysílání (PO7)

Plocha prvního rozhlasového vysílání je hodnotná pro své bohaté bylinné patro a vzrostlé habry, proto ji zachováváme v současném stavu.

### PO7 Okolí památníku prvního rozhlasového vysílání - regulativy nestavebního bloku

V tomto nestavebním bloku není přípustné umísťování nových staveb, pouze údržba stávající vegetace a pomníku.

## IV. Vnitrobloky

Vnitrobloky jsou klíčové prostory města. Jedná se o nezastavěná prostranství s vysokým potenciálem a se sociální kontrolou. Stejně jako vegetační střechy doplňují krajinnou strukturu nové čtvrti. Slouží jako veřejná, polosoukromá, soukromá, výjimečně jako veřejná prostranství s omezeným režimem. Nabízí možnost setkávání, relaxace, kulturního i komunitního využití.

Jejich funkce bude individuálně volena dle převažujícího využití bloku a bude zkoordinovaná s funkcemi okolních veřejných prostorů (náměstí, parkové plochy, uliční parter, okolní vnitrobloky). Z hlediska adaptace čtvrti na změnu klimatu by alespoň část vnitrobloků měla být vegetačně ztvárněna.

Z hlediska HDV plní vnitrobloky dvě základní role – prostor pro retenci a však dešťové vody spadané na dané ploše a prostor pro retenční nádrž akumulované dešťové vody ze střech.

Vnitrobloky v nově navržené čtvrti se nacházejí na rostlém terénu i na konstrukci (nad podzemními garážemi) a jsou rozděleny do tří kategorií podle bloku, do něhož jsou umístěny:

- Kampusový vnitroblok
- Areálová zahrada
- Veřejně přístupné vnitroblokové prostranství

U navrhované rozsáhlé polyfunkční budovy a školních budov se počítá se vznikem kampusového vnitrobloku. Tento vnitroblok bude veřejně přístupný s kampusovým omezením (otevírací hodiny, omezený příchod, vjezd, dohled apod.). Kampusové vnitrobloky by měly zajišťovat především místo k odpočinku (parková část s posezením). Ty s vazbou na školní systém by měly mimo jiné sloužit i ke sportovnímu vyžití (sportoviště, dostatečně velká prostranství pro hru), vzdělávání (naučná, smyslová zahrada, učebna pod širým nebem) nebo k pořádání kulturních akcí (vystoupení žáků). V případě nemocničního areálu by vnitroblok měl podporovat rehabilitaci (duševní, motorickou) a měl by mít i tichou část (koncentrace, duševní rehabilitace).

Areálové zahrady jsou výrazně ohraničené vnitrobloky s veřejným, poloveřejným (stanovený režim) nebo soukromým přístupem. Areálové zahrady veřejně přístupné mohou být ztvárněny například formou parku nebo parku s dětským/sportovním hřištěm. Plochy s poloveřejným režimem jsou ideální pro tvorbu komunitních zahrad. I zde však může být umístěno dětské hřiště nebo sportoviště. Soukromé areálové vnitrobloky mohou sloužit jako zahrady.

Poslední kategorii tvoří veřejně přístupná vnitrobloková prostranství. Ta budou sloužit jako doplňková veřejná prostranství města s větší intimitou a sociální kontrolou. Kromě parkového využití by měla zajišťovat sportovní vyžití (veřejná sportoviště) pro všechny věkové kategorie (dětská hřiště, hřiště na parkur, skate nebo workout). Mohou rozšiřovat také kulturní plochy (koncerty, divadlo nebo galerie pod širým nebem). U bloků s aktivním parterem pak mohou rozšiřovat plochu kavárenských a restauračních zahrádek.

U všech zmíněných vnitrobloků počítáme s náročnějšími typy vegetace, které zvládnou požadované využití ploch.

Užitkové záhony umísťujeme pouze do areálových zahrad, kde vzniká patřičná sociální kontrola. Tyto vnitrobloky pak mohou nabízet i konání nejrůznějších akcí spojených s komunitním životem okolních domů. V případě, že by komunitní plocha byla řešena obdobně jako v parku Via Sancta, je možné využití užitkových záhonů i na veřejně přístupných vnitroblokových prostranstvích.



reference – kampusový vnitroblok



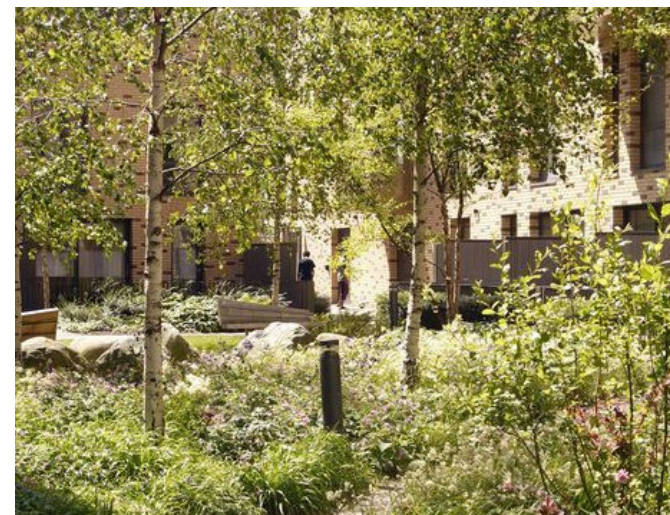
reference – kampusový vnitroblok



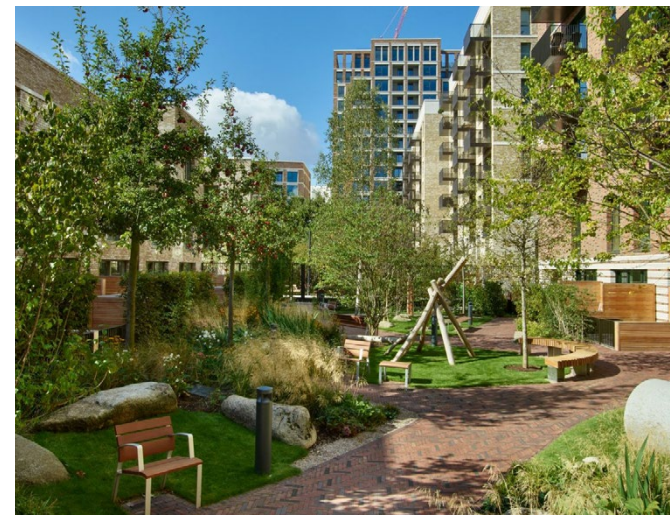
reference – areálová zahrada



reference – areálový vnitroblok



reference – veřejně přístupné vnitroblokové prostranství



reference – veřejně přístupné vnitroblokové prostranství



## TYPOLOGIE MOŽNÝCH BIOTOPŮ PRO ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

Jedním z hlavních cílů nově navržené krajinné struktury je podpora biodiverzity. Za tímto účelem jsou navrženy následující typy vegetace. Ty by měly být užity v rámci veškerých parkových ploch a vytvářet tak hlavní kostru biodiverzity území. Typologie je definována intenzitou managementového, respektive lidského vstupu a úrovní “komponovanosti”, tj. od biotopů vznikajících zcela spontánně až po zcela umělou krajinu vyžadující značný a stálý energetický vklad. Nejedná se o konečný seznam, ale o impuls k ověření možného řešení krajinných prvků.

Definice obsahuje pravděpodobné a optimální druhové složení a ekologické vlastnosti, případně i návrh údržby plánované mozaiky biotopů, které budou tvořit krajinnou osu nově vznikající čtvrti.

### biotopy vzniklé spontánní sukcesí

holá půda

- hodnotný biotop bezobratlých, chybějící ve většině konvenčních parků
- opakované narušování půdního povrchu může probíhat nahodile v různých částech nové čtvrti (během výstavby)
- může mít i podobu hald (dočasně) ponechaných spontánní sukcesí
- výskyt na navážkách při stavbě, poté například na pastvině u letiště nebo na okrajích mlatových cest (stačí i drobné, efemerní výskyty (ojedinělé)

bylinami dominované brownfieldy

- vznikají spontánně na stavbách i opuštěných pozemcích a jsou směsí domácích, invazních druhů a archeofytů
- jsou pestře květnaté a lákají širokou škálu opylovačů
- lze je využít jako dočasnou (jejich sukcese rychle směřuje k dřevinami dominovaným společenstvům) dominantu rozestavěných nebo ladem ponechaných ploch
- v prvotních fázích výstavby leckde, později je nahrazují úhory na zahrádkách/políčkách

křovinná vegetace

- mezofilní křovinný porost je jedním ze základních kamenů krajiny středních Čech a je vysoce hodnotným biotopem ptactva a hmyzu
- část druhového spektra tohoto biotopu je na území již přítomna
- management spočívá ve zmlazování křovinného porostu
- páteřními druhy jsou tyto typické křoviny: trnka obecná (*Prunus spinosa*), svída krvavá (*Cornus sanguinea*), dřín obecný (*Cornus mas*), ptačí zob obecný (*Ligustrum vulgare*), brslen evropský (*Euonymus europaeus*), řešetlák počistivý (*Rhamnus cathartica*), hloh (*Crataegus* sp.), domácí růže (*Rosa* sp.)
- ideálně zachovat maximum stávající rozlohy, nová dosadba může být prakticky kdekoliv; velmi vhodná vegetace do clonících pásů (na jejich okraj)



pestrý brownfield je dekorativní hodnotný biotop, který roste sám a zadarmo



přítomné fragmenty mezofilních keřových porostů, dominované růžemi

lesy tvořené pionýrskými, invazními a expanzními druhy

- jedná se převážně o staré nálety s dominancí trnovníku akátu (*Robinia pseudoacacia*), slivoně obecné (*Prunus insititia*) a ořešáku královského (*Juglans regia*)
- jsou již v území hojně přítomny
- mají nízkou floristickou, ale relativně vysokou krajinně-ekologickou hodnotu – lze je využít jako “zárodky” nově vytvářených lesů/remízků, obsahují již některé hájové/stínomilné druhy a jsou vhodným hnízdištěm ptáků
- management fragmentů, které lze ponechat, spočívá především v postupném nahrazování dominantních invazních dřevin domácími – dubem (*Quercus* sp.) nebo habrem (*Carpinus* sp.), alternativou je také pastva
- alternativa k pěstěným parkům v extenzivních částech čtvrti a těsně za jejími okraji

biotopy vzniklé řízenou sukcesí

pastviny s menšími keři a nižšími stromy

- budou největší “přírodní” plochou v území, s výškou omezenou letištními limity
- druhové složení bude spoluurčovat kombinace přirozené sukcese a pastvy
- mělké periodické tůně by vzhledem k jílovitému podloží a podmáčené vegetaci (rákosové porosty) měly v krajině dobře fungovat a být zajímavým komplementem k plánovaným mokřadům; předpokládáme vznik až subhalofilní (slanomilné) vegetace, typické pro oblast středního Polabí.
- především v plánovaném extenzivním parku



pastvou lze snadno a s nízkými náklady z náletových suburbanních křovin vytvořit velmi atraktivní, organicky strukturovanou parkovou krajinu



savanovitá vegetace mírně podmáčených pasených krajin s dominantními vrby



subhalofilní společenstva u periodické tůně nedaleko Letiště Václava Havla



**cíleně modelované a řízeně vzniklé biotopy**

## mokřady a tůňe

- budou tvořit nárazníkovou zónu mezi pastevní savanou a zástavbou, bodově i jinde
- tůňe mohou být kombinací lidem přístupného biotopu a přirozených břehových porostů tvořených mozaikou mokřadních rostlin
- mokřadní plochy v extenzivním parku

## extenzivní parky

- tvoří přechod mezi kulturní krajinou a intenzivně udržovanou městskou krajinou
- kombinují postupy extenzivního zemědělství a urbanismu
- dřevinné dominanty odpovídají “savanizovaným” mezofilním a teplomilným lesům – zde přechodu dubohabřin (na většině plochých, neexponovaných stanovišť) a teplomilných doubrav (na zlomech a v exponovaných místech “slunečních fasád”, orientovaných JZ – JV směrem)
- dominantou mohou být habr obecný (*Carpinus betulus*), dub zimní (*Quercus petraea*), dub letní (*Quercus robur*), jilm habrolistý (*Ulmus minor*), jeřáb břek (*Sorbus torminalis*), případně hrušně (*Pyrus communis*) a třešně (*Prunus avium*).
- ideální jako vegetace extenzivních úseků intravilánu, kdekoliv

## extenzivní trávníky a louky

- extenzivní trávníky jsou jeden z “nejdosažitelnějších” městských biotopů s dobrým poměrem cena údržby / výkon
- zde na gradientu biotopů ovčíkových luk a širokolistých suchých trávníků, s přesahem do vlhkých pcháčových luk v okolí mokřadů
- udržovány jsou především vhodnou fázovanou sečí a sklizní posečené biomasy
- rekonstrukce jednotlivých typů proběhne po analýze terénu při výstavbě
- nahrazuje městské trávníky kdekoliv v intravilánu



tůňka s rozvinutými břehovými porosty v extenzivní zemědělské krajině



hodnotný mokřad jako součást intravilánu (Schaugarten, Tulln)



parkové doubravy jižní Moravy s členitým a světlým interiérem

**kulturní krajina**

## sady

- jsou součástí koncepce komunitního hospodaření v centrální části území
- navazují na značné rozlohy sadů na svazích ke Klíčovu
- ideální forma jsou tzv. “travní sady” – vysokokmenné (nepravidelné) výsadby, sečené podobným způsobem jako extenzivní trávníky
- lze pěstovat i silně teplomilné dřeviny – meruňky (*Prunus armeniaca*), broskve (*Prunus persica*), vinnou révu (*Vitis vinifera*) nebo oskeruše (*Sorbus domestica*)
- výskyt v okolí Via Sancta

## intenzivní parky

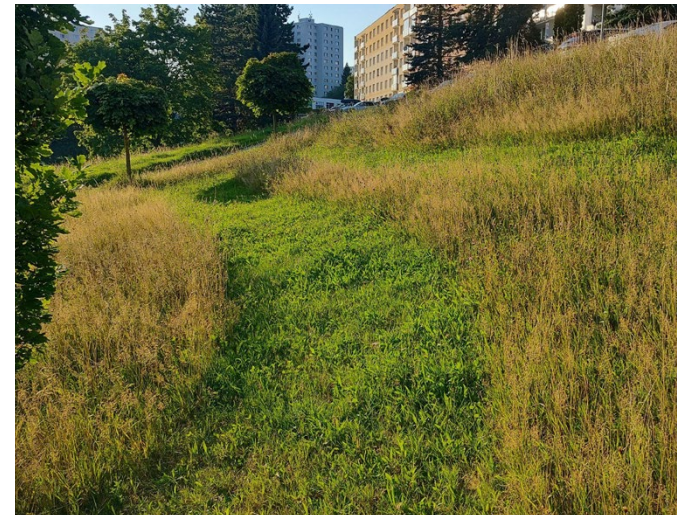
- představují dominantní vegetaci v jádrové části zástavby
- jejich biologická diverzita spočívá v pestrosti povrchů, prostorovém uspořádání výsadby a vertikální struktuře
- využita by měla být všechna vegetační patra i liány
- nositelé biodiverzity mohou být kmeny a koruny stromů, kde lze využít i alternativních praktik péče (pruning, pollarding, looping)

## komunitní a soukromé zahrady

- jsou integrální součástí nové zástavby
- měly by být zásadně v režimu biohospodaření (tj. s minimem využívání herbicidů a syntetických agrochemikálií)
- vhodná je cílená podpora plevelových a lemových společenstev a cílené ponechávání části políček jako úhory
- vítané je využití smíšených kultur
- urbánní zahrady by měly sloužit jako “ostrov agrodiverzity” uprostřed intenzivní zemědělské krajiny
- umístění především ve vnitroblocích a v parku Via Sancta, nicméně až po zabydlení čtvrti

## pěšinky a cestičky

- překvapivě hodnotné urbánní biotopy
- flóra sešlapávaných míst vzniká na vhodných biotopech sama a není nutné ji dosévat
- v případě potřeby lze využít i různé propustné povrchy (kameny, štěrky)



pásové sečené trávníky blízké ovčíkovým loukám v Liberci. Strukturovanou sečí lze dosáhnout zajímavých a ekologicky pestrých struktur, které lze měnit dle každoročního kontextu



extenzivní sad se spoustou volného prostoru pro květnaté trávníky



pollardovaný (řezaný na hlavu) vrbový park s vlhkomilnými trvalkovými záhony



**technické a umělé biotopy**

dlážděné a šterkové chodníky

- biotop kamenné dlažby a šterku je hodnotným urbánním ekosystémem
- zásadní jsou parametry designu dláždění – přítomnost spár mezi kostkami, jejich dostatečná výška a tvar
- údržba probíhá spontánně sešlapem

parkoviště

- nová parkoviště mohou sloužit také jako zelené plochy s prvky HDV
- preferovány by měly být nepevněné plochy nebo zatravnovací dlaždice
- pruhy mezi parkovacími pásy by se měly téměř automaticky využívat jako zasakovací pásy

dešťové záhony a zasakovací pásy

- deprese určené k zasakování vody
- vzhledem k jílovitému a méně prodyšnému podloží se může jednat i o periodicky vysychající mokřady a subhalofilní (částečně slanofilní) stanoviště
- lze je v krajním případě neosazovat a ponechat řízené sukcesi – zdroje semen vhodných druhů jsou všude v okolí řešeného území
- pokud budou osazovány, je doporučeno druhové složení odpovídající vlhkým pcháčovým a bezkolencovým loukám

zelené střechy

- lze využít řízenou sukcesi i výsadbu
- vhodné jsou všechny typy zelených střech, včetně těch s vyšším pěstebním profilem a vzrostlejší vegetací
- střechy s hlubším pěstebním profilem mohou druhovým složením odpovídat vyšším mezofilním společenstvům

trvalkové záhony

- na údržbu jeden z nejnáročnějších typů vegetace do nejintenzivněji osídlených a urbanizovaných částí území
- žádoucí je však vytvořit místně specifické směsi, vycházející např. z okolních zachovalých teplomilných trávníků (temeno Proseckých skal, PP Kopeč, skalní stepi Vltavy) – typově od skalních a kontinentálních stepí po širokolisté suché trávníky s dominantním sveřepem vzpřímeným (*Bromus erectus*)



*květnatý plevelový lem jako doprovod malých extenzivních políček*



*běžný sešlapovaný trávník s jitrocelem větším a lipnicí roční*



*parkoviště se zasakovacím pásem a nepevněným povrchem*

**zelená infrastruktura**

ekodukty a podchody

- jejich řešení musí být součástí navrhované nové čtvrti proto, aby nebyla nově vznikající městská krajina pastí, ale plnocennou součástí krajiny
- komunikace letňanské krajiny s okolím může (vzhledem ke stávajícím bariérám a krajinnému kontextu) probíhat zhruba třemi směry
- V (východní) směr: zemědělská krajina směrem na Vinoř umožňující průchod drobných a středních savců až k dálnici na Liberec; problematické propojení plně bariér a silně frekventované, fragmentované krajiny
- SV směr – přes stávající letiště; zdánlivě spojitá, “zelená” krajina, přesto však křížená frekventovanou silnicí mezi Kbely a Letňany
- JZ propojení na pravý břeh Vltavy: dává největší smysl, přestože se jedná o silně fragmentovanou krajinu blízko městského jádra; obsahuje však pestrou mozaiku velmi hodnotných biotopů
- řešením prostupnosti těchto migračních koridorů jsou především podchody pod komunikacemi; pouze v případě JZ směru je teoreticky možné uvažovat o bioduktu, citlivě (oddělenými sekcemi) propojeným s pěstím přechodem městského okruhu

hnízdni dutiny a stěny

- nenáročný způsob podpory urbánní diversity; kromě designu fasád se týká i managementu parků, především ponechávání hnízdni dutin v torzech stromů nebo jejich cílené umísťování do nově vznikající krajiny

biokoridory – hierarchicky nesouřadné

- biokoridory zde nerozumíme jasně patrné linie v krajině, ale spíš systém vhodně udržovaných biotopů, které fungují jako refugia (útočiště) a nášlapné kameny pro co nejširší skupinu organismů
- lze je zde chápat i jako managementová opatření, například jako vhodně navazující ostrůvky extenzivní seče
- zásadními body budou ekotony, tj. nárazníkové pásy na přechodu biotopů
- celé území lze chápat jako jeden složitý mozaikovitý biokoridor
- navrhuje vytvoření krajinného/managementového plánu



*zelená střecha na budově FHS UK, ponechaná spontánní sukcesi. 95% zdejší flóry je tvořeno zajímavými druhy přilehlé skalní stepi, které na střeše našly podobné a vhodné stanoviště*

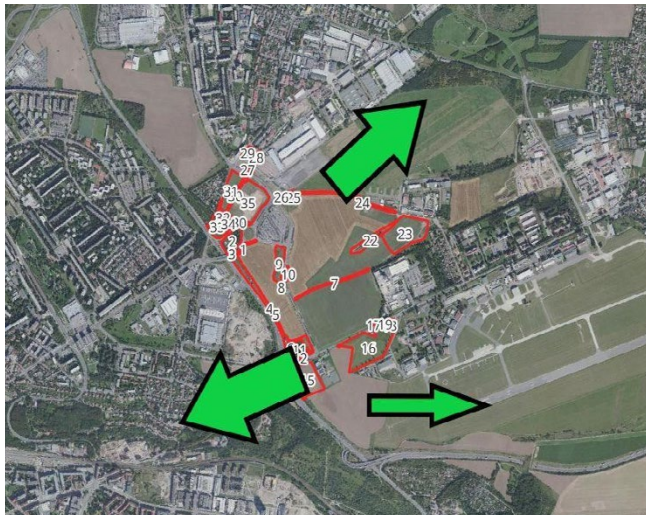


*teplomilné trávníky PR Kopeč jako zdroj “druhové inspirace” pro řešené území*

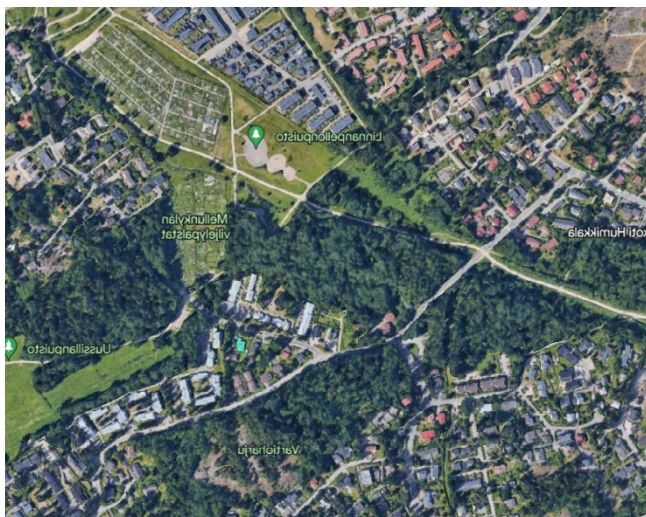


## clonící pás

- technický pás vegetace podél Městského okruhu
- dnes z větší části spontánně vzniklá vegetace, místy dosázená běžnými parkovými druhy
- cílem je vytvořit hustý a vysoký zelený pás, oddělující novou čtvrť od velmi frekventované silnice
- doporučujeme směs domácích a i nepůvodních dřevin tak, aby vznikla vysoká, patrová a hustá vegetace
- ideální je kombinace rychle rostoucích pionýrských dřevin různé provenience jako topol osika (Populus tremula), topol černý (Populus nigra), trnovník akát (Robinia pseudoacacia), podsázená dlouhověkými původními dřevinami habr obecný (Carpinus betulus), dub letní (Quercus robur)
- půjde i o hodnotný hnízdní biotop



potenciální vhodné směry migrace: SV, V a JZ



systém "nášlapných kamenů" - borových lesů - v suburbánní zástavbě čtvrtě Helsinki - Vantaa.



clonící pás jako hustý porost s řízenou regenerací

## krajinné elementy

## solitérní stromy a stromy v dlažbě

- zásadní vegetační element v nejfrekventovanějších, nejvíce urbanizovaných úsecích, sortiment viz níže

## tůně

- umístění tůní musí být vhodně zvoleno na základě samostatného průzkumu
- mohou fungovat jako rezervoáry pro sběr dešťové vody
- v husté zástavbě silně snižují efekt tepelného ostrova
- měly by aspoň částečně obsahovat přirozenou litorální zónu (viz výše)

## stromořadí

- zásadní, páteřní typ vegetace
- stávající stromořadí je vhodné doplnit o propojený systém, spojující všechny důležitější komunikace
- doporučujeme navázat na charakter okolní krajiny a druhové složení alejí volit dle něj; krom obligátních ovocných stromů (které není možné využít všude) se nabízí spíše dlouhověký dub letní (Quercus robur), méně obvyklou – zde však vhodnou dřevinou – je také topol bílý (Populus alba)



aleje topolů bílých u Nepřevázky, jsou dlouhověké a velmi dekorativní



## DOPORUČENÝ SORTIMENT

Doporučený sortiment navrhuje druhy s ohledem na adaptaci města na klimatickou změnu a stávající vegetaci území. Jeho výběr je inspirován potenciální přirozenou vegetací území – Černýšovou dubohabřinou (*Melampyro nemorosi-Carpinetum*). V rámci koncepce nové čtvrti jsou upřednostňovány druhy domácí flóry v návaznosti na krajinu a druhy lépe snášející městské prostředí ve více urbanizovaných částech. Vybírány jsou druhy vhodné do lokálních podmínek s nižšími nároky na následnou údržbu a druhy dlouhověké. Vegetace středových částí, přestože se bude jednat o dřeviny více vhodné do městského prostředí, bude charakterem připomínat domácí doubravy.

### Doporučené domácí druhy na plochy přechodu do krajiny:

Dub pýřitý (*Quercus pubescens*)

Dub letní (*Quercus robur*)

Dub zimní (*Quercus petraea*)

Dub cer (*Quercus cerris*)

Habr obecný (*Carpinus betulus*)

Lípa velkolistá (*Tilia platyphyllos*)

Javor babyka (*Acer campestre*)

Javor mléč (*Acer platanoides*)

Topol osika (*Populus tremula*)

Jeřáb muk (*Sorbus torminalis*)

### Doporučené ovocné druhy:

Slivoň mirabelka (*Prunus domestica* subsp. *syriaca*)

Mišpule obecná (*Mespilus germanica*)

Kdouloň obecná (*Cydonia oblonga*)

Třešeň ptačí (*Prunus avium*)

Jabloň (*Malus domestica*)

Bez (*Sambucus nigra*)

Jeřáb (*Sorbus* sp.)

### Doporučené druhy lépe snášející městské klima:

Habrovec (*Ostrya carpinifolia*)

Javor francouzský (*Acer monspessulanum*)

Javor kapadocký (*Acer cappadocicum*)

Břestovec (*Celtis* sp.)

Kaštanovník setý (*Castanea sativa*)

## ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

### GEOLOGIE A VSAKOVÁNÍ

Území se nachází na vyvýšené křídové plošině mimo přímý dosah povrchového toku. Skalní podklad se nachází v hloubce 3,20 až 3,60 m pod úrovní terénu. Svrchní polohy skalního podkladu jsou tvořeny velmi zvětřalými písčitými slínovci – opukami. Hlouběji se vyskytují mírně zvětřalé, úlomkovité, až kusovitě rozpadavé opuky. Pokryvné útvary jsou podle vyhodnocení provedených průzkumných prací v zájmovém území zastoupeny v mocnosti od 3,20 do 3,60 m. Svrchu jsou tvořeny navážkami a v neposlední řadě také humózními hlínami. Hladina podzemní vody se podle hydrogeologické mapy v měřítku 1 : 5 000 nachází v hloubce 6 až 10 m pod úrovní terénu.

Zeminy jsou v území tvořeny převážně sprašemi a sprašovými hlínami, lze je hodnotit jako málo vhodné pro přímé vsakování srážkových vod. Z hlediska vsakování dešťových vod lze v území využít dvě základní možnosti vsakování. V prvním případě jde o vsakování do poloh pokryvných útvarů, ale vzhledem k povaze zemin bude tento způsob omezený. Přípovrchové vsakování je problematické kvůli výskytu málo propustných eolických a eolic-kodeluviálních sedimentů (spraš a sprašových hlín).

V rámci projektů pro jednotlivé plánované objekty v lokalitě by měl být vždy proveden hydrogeologický průzkum se zaměřením na vsakování srážkových vod, v rámci kterého bude provedena jedna nebo více hydrodynamických zkoušek v místech navržených vsakovacích zařízení. Na jejich základě budou zjištěny přesné hodnoty koeficientu vsaku. V neposlední řadě je také nutné zjistit výskyt hladiny podzemní vody v místě konkrétního vsakovacího objektu.

### PŘIROZENÉ SVODNICE

Na základě podkladů LPIS jsme identifikovali přirozené svodnice v současných půdních blocích a identifikovali obecný hydrologický režim území.

V území se zhruba v západovýchodním směru nacházejí dvě hlavní přirozené svodnice. Přirozený svod povrchového odtoku směřuje především do prostoru parku Aerovka, kde se v zimním období přirozeně zadržuje srážková voda na povrchu, dále viz kap. Hrubé terénní úpravy. V místě koncentrace přirozených svodnic návrh počítá s parky v kombinaci s objekty HDV.

Území nemá žádný povrchový tok, ať už stálý, nebo periodický. Nejbližší vodotečí je Vinořský potok, do jehož povodí většina řešeného území spadá. Dle historických map byla původní vodoteč o něco blíže řešenému území a povrchový tok začínal již v místě dnešních kasáren Armády ČR, přičemž dnes je jeho začátek pod zástavbou ve Kbelích zatrubněný a jeho povrchová část se objevuje v parku mezi ulicemi Vrchlabskou a Železnobrodskou. Severní část řešeného území pak spadá do povodí Mratínského potoka.

Tato hydrologická situace řešeného území je základním východiskem pro návrh celkové koncepce nakládání se srážkovými vodami v území. Hydrologie území je také jedním z hlavních východisek při návrhu urbanistické struktury, která tyto hydrologické poměry nejen respektuje, ale přímo je využívá pro systém modro-zelené infrastruktury. Základní návrh koncepce odtoku dešťových vod v rámci navrhovaného vystavěného prostředí, »O6. Technická infrastruktura.

### OVZDUŠÍ, PŘEVLÁDAJÍCÍ SMĚRY VĚTRŮ,

### PROVĚTRÁVÁNÍ A MIKROKLIMA

Kvalita ovzduší v řešeném území je nejvíce ovlivněna automobilovou dopravou z okolních ulic Kbelské a Mladoboleslavské. Převládající směry větrů jsou především ze západního a jihozápadního směru. Podél ul. Kbelské je umístěn lineární park s izolační funkcí, který bude mít vliv na zachytávání zde produkovaných prachových částic a dalších exhalací. Řešené území bude provětráváno především uliční sítí s převládající bezmotorovou dopravou se stromořadími a prvky modro-zelené infrastruktury a dále systémem veřejných prostranství a parků s vodními prvky sloužícími mimo jiné jako součást systému nakládání s dešťovými vodami. Tyto prvky, budou mít nezanedbatelný vliv na mikroklima (teplota, vlhkost, zastínění, proudění vzduchu) řešeného území.

### HLUKOVÁ ZÁTĚŽ

Území je v současné době zatíženo hlukem z automobilové dopravy (ul. Kbelská, Mladoboleslavská, Tupolevova) a leteckého provozu z letiště Letňany. Urbanistický návrh se snaží hlukovou zátěž v chráněných prostorech minimalizovat dvěma způsoby. Prvním je vhodná orientace a umístění bariérových budov podél vytižených komunikací, které snižují šíření hluku do vnitřních částí blokové struktury. Druhým opatřením je návrh místních a obslužných komunikací určených výhradně pro bezmotorovou dopravu a dopravní obsluhu.

Opatření na ochranu obytných budov před hlukem z letiště spočívají především v instalaci protihlukových oken s vysokou neprůzvučností, úpravách a zateplení fasád a střech pro zajištění těsnosti konstrukcí a omezení průniku hluku. Opatření se navrhují v pozdějších stupních dokumentace a jsou zaměřena na snížení hluku ve vnitřních prostorech.

Pro ověření hlukové zátěže navrhované zástavby byla zpracována akustická studie, která je součástí přílohy č. 4 „Akustická studie pro územní studii VRÚ Letňany – Kbely“, zpracovatelem této studie je Ing. Václav Volejník. V rámci studie proběhlo v listopadu 2024 kalibrační měření na komunikaci Kbelská. Dále byly modelovány hladiny hluku ze silniční a navrhované tramvajové dopravy. Hodnoceny byly dvě varianty – bez nové protihlukové clony kolem komunikace Kbelské a se zahrnutím této clony. Výpočet byl proveden jak v bodech před fasádami všech budov VRÚ Letňany–Kbely, tak v pravidelné síti nad terénem (plošné hlukové mapy).

Výsledkem studie jsou hlukové mapy zobrazující situaci bez protihlukové clony i s jejím zapojením a rozdílová mapa zobrazující vliv tohoto opatření. Studie rovněž hodnotí umístění školských zařízení. Detailní hlukové mapy denní doby v jejich bezprostředním okolí ukazují, že u většiny venkovních ploch lze očekávat splnění hygienického limitu. Další část hodnocení se zaměřuje na vizualizaci rozdílů hladin hluku na fasádách typických uličních profilů v rámci plánované zástavby.

Akustická studie slouží jako podklad pro další stupně územně plánovací dokumentace, a dále zejména pro detailnější rozmístění funkcí ve stavebních blocích. Podrobnější informace jsou uvedeny v příloze č. 4 této studie.

Studie prověřila možnost výstavby obytných budov v rámci VRÚ, dále pak umístění škol a školek do vnitrobloků a vhodnost realizace protihlukové clony doplněné o val u ulice Kbelská. Při realizaci opatření navržených studií budou u chráněných objektů dodrženy hygienické limity dle platné legislativy.

### ADAPTAČNÍ OPATŘENÍ

Přizpůsobení urbanistické struktury kompaktního města na nové klimatické podmínky je jedním ze základních principů tohoto návrhu. Mezi hlavní adaptační opatření patří systém zelené infrastruktury (vhodně orientované parky, zelené vnitrobloky, vegetační střechy, stromořadí, liniové parky a propojení se širší krajinou a krajinným rozhraním) a systém modro-zelené infrastruktury (retenční a zasakovací prvky na veřejných prostranstvích a v parcích). Cílem těchto opatření je zlepšovat mikroklima v kompaktní zástavbě, chytře hospodařit se srážkami a chránit město před přívalovými dešti. Koncepce integruje tato řešení do multifunkčních objektů, prostorů a prvků.





# 03.

## MĚSTO A KOMPOZICE

Principy prostorového uspořádání.....	86
Sousedství .....	88
Charakter navrhovaných veřejných prostranství .....	96
Koncepce výškového uspořádání zástavby .....	104
Regulační prvky hlavního výkresu .....	108





#### Hlavní náměstí - varianta základ

Hlavní náměstí tvoří přirozené těžiště nové čtvrti. Do prostoru náměstí ústí několik stávajících i nově navržených výstupů z vestibulu metra. Náměstí zároveň zajišťuje přestup mezi autobusovým nádražím, novou tramvajovou (trolejbusovou) tratí a metrem. V jeho parteru jsou situovány obchody a služby doplňující městský charakter prostoru, v jehož blízkosti je navržena také střední škola. Ze západní strany je náměstí doplněno o krytou konstrukci, která může celoročně sloužit pro konání komunitních a společenských akcí.



#### Hlavní náměstí - námětová varianta

Hlavní náměstí tvoří přirozené těžiště nové čtvrti. Do prostoru náměstí ústí několik stávajících i nově navržených výstupů z vestibulu metra. Náměstí zároveň zajišťuje přestup mezi autobusovým nádražím, novou tramvajovou (trolejbusovou) tratí a metrem. V jeho parteru jsou situovány obchody a služby doplňující městský charakter prostoru, v jehož blízkosti je navržena také střední škola. Ze západní strany je náměstí doplněno o krytou konstrukci, která může celoročně sloužit pro konání komunitních a společenských akcí.





## PRINCIPY PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ

### Křižovatka cest – Via Sancta a prodloužená Beladova ulice

Při vzniku Velké Prahy v roce 1922 leželo řešené území těsně za jejími hranicemi. Vzhledem ke své poloze bylo už historicky protnuto především radiálními cestami vycházejícími z Prahy a vedoucími přes střední Čechy k nejbližším sídlům. V tomto případě ke Staré Boleslavi nebo k Mělníku. Tyto cesty propojující Prahu s okolními městy byly až v nedávné době doplněny o síť stezek, ze kterých se postupně vyvinuly propojky mezi sídly pražské aglomerace.

Kulturně nejvýznamnější radiální cesta v řešeném území je bezesporu poutní cesta Via Sancta, jejíž historie sahá až do 17. století, »sešit A – Historie území. Via Sancta představuje důležitou osu, která řešené území protíná od Kbelské ulice po hangáry letiště Letňany, které jsou kulturní památkou, »Soubor budov areálu AERO Kbely v památkovém katalogu NPÚ.

Návrh územní studie přebírá historickou stopu poutní cesty a zasazuje ji do nového kontextu. Podél stezky, která dnes prochází přes pole, vzniká v novém uspořádání liniový park, kterým stezka bude procházet, jako součást nově vzniklé čtvrti.

Návrh územní studie přidává do území druhou osu, kolmou k radiálnímu směru poutní cesty. Jde o novou městskou třídu, která vznikne prodloužením Tupolevovy ulice přes kratší rameno stávající Beladovy ulice a jejím novým napojením na Mladoboleslavskou ulici.

Tato nová třída představuje soudobou osu městské čtvrti, propojující hlavní veřejná prostranství v nové části města. Ulice reprezentuje současné uvažování o veřejném prostoru v 21. století. Jedná se převážně o bezmotorovou ulici se dvěma jízdními pruhy dedikovanými cyklistům a osobní šetrné dopravě, jako jsou jednokolky, elektrokoloběžky apod. Jízdní pruh je také využitelný pro vozy integrovaného záchranného systému. Městskou třídou prochází tramvajová trať lemovaná dvěma řadami stromů.

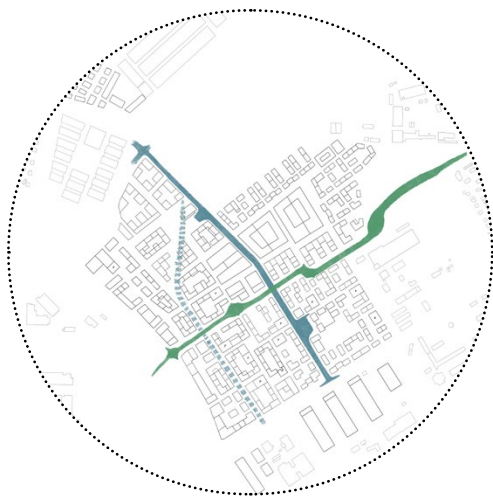


schéma uspořádání hlavních os nové čtvrti

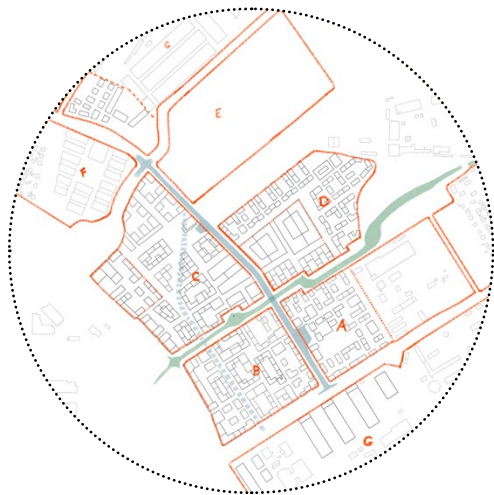


schéma uspořádání sousedství, sousedství E se uplatní pouze v případě zrušení letiště Letňany

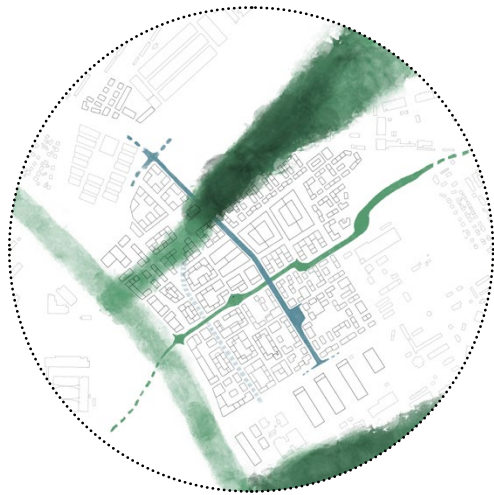


schéma krajinných rozhraní, která formují městskou krajinu uvnitř i vně nové čtvrti

### Sousedská čtvrť

Hlavní osy, které vymezují novou čtvrť, rozdělují řešené území na několik osobitých částí. Ty představují samostatná sousedství, každé s vlastním, specifickým charakterem uspořádání zástavby, hustotou zastavění a výškovými úrovněmi.

Obytná sousedství jsou vymezena tak, aby mohla naplňovat principy 15minutového města. Funkčně promíšená sousedství u metra zase umožňují různorodé využití. V každém sousedství je navržena odpovídající úroveň veřejných prostranství. Každé sousedství má své reprezentativní náměstí i místní plácky.

Kolem veřejných prostranství se v jednotlivých sousedstvích soustředí služby a doplňkové funkce, jako je komerční nebo veřejná vybavenost. Ty jsou umístované podle potřeby v aktivních parterech bytových domů nebo v samostatných objektech.

Nově navrhovaná sousedství mají vysokou hustotu zastavění, aby zastavěná plocha, která bude zabrána na úkor dnešní volné zemědělské půdy, byla co nejefektivněji využita.

Při návrhu nové čtvrti nelze opomenout měnící se globální podmínky, jež dopadají na města a jejich prostředí. Proto je zapotřebí pamatovat na principy adaptace na klima a na jeho budoucí změny (vyšší teploty, období sucha, extrémní výkyvy počasí) společně s principy vhodného hospodaření se zdroji. Z tohoto důvodu je nutné volit uspořádání zástavby, které adekvátně komponuje kompaktní městskou zástavbu a podporuje šetrné využívání zdrojů jak při výstavbě, tak během životnosti čtvrti, kterou počítáme na stovky let.

Územní studie koncepčně uvažuje s možností nového sousedství i v plochách, které jsou dnes, z pohledu územního plánu i jeho připravované změny č. 3842, nezastavitelné. Vzhledem k aktualizaci Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy, kterou schválilo začátkem roku 2024 Zastupitelstvo hl. m. Prahy, je nutné počítat i s alternativou vzniku nového sousedství na ploše dnešního sportovního letiště Letňany.

Zrušení provozu letiště je krok, který otevře dveře k efektivnímu využití pozemků v pěší docházkové vzdálenosti od stanice metra Letňany, a tudíž lepšímu využití této stanice.

Zástavba letiště by zároveň, obdobně jako zástavba ve VRÚ, měla zohledňovat veřejné zájmy definované během participačních setkání uspořádaných na jaře a na podzim roku 2023. Cílem je, aby nedocházelo ke zvýšení zátěže systémů dopravní a technické infrastruktury, veřejné vybavenosti a nadměrnému využití pozemků, které svou polohou nejsou vhodně dostupné.

Územní studie v souladu se zadáním a jeho dodatkem počítá s oběma možnostmi budoucnosti letňanského letiště. Regulace zástavby je tak navržena ve dvou alternativách, první pro případ zachování provozu letiště a druhá pro případ jeho zrušení.

### Krajino-ekologické propojení

Nová čtvrť leží na rozhraní tří územních klínů tvořených původními sídly, které umožňují propojení otevřené krajiny se zastavěným územím. Tyto klíny jsou významnou součástí historické urbanistické struktury a dokládají přirozený vývoj území od venkovského k městskému charakteru. Jde o krajinný klín podél Vysočanské radiály, dále klín procházející přes lesopark Letňany a sportovní letiště Praha Letňany a do třetice klín, který do města vbíhá ze severu podél dálnice D8. Tyto tři klíny se dnes protínají právě v okolí stanice metra Letňany v prostoru řešeného území.

V návrhu územní studie je zachován doklad o vývoji osídlení jako nezávislých zemědělských sídel. Dnešní zemědělský charakter těchto klínů však nebude zachován.

Územní studie tato krajinná propojení posiluje a vnímá jako důležitý prvek, se kterým koncepce nové čtvrti pracuje.

Jejich propojením vzniká síť, podporující ekologickou stabilitu území a celkovou biodiverzitu v řešeném území.

Klín probíhající jižně od kbelského letiště zůstává beze změny.

Propojení směrem ze severu se proměňuje podél Kbelské ulice a využívá nezastavěnou plochu podél komunikace, která slouží zároveň jako ochranné pásmo plynovodu a horkovodu.

Návrh rovněž dbá na zachování orientačních prvků v území, zejména dálkových průhledů. Jde především o průhled od stanice metra směrem k lesoparku Letňany přes plochu letňanského letiště. Bude tak zachována průhledová osa město – krajina.



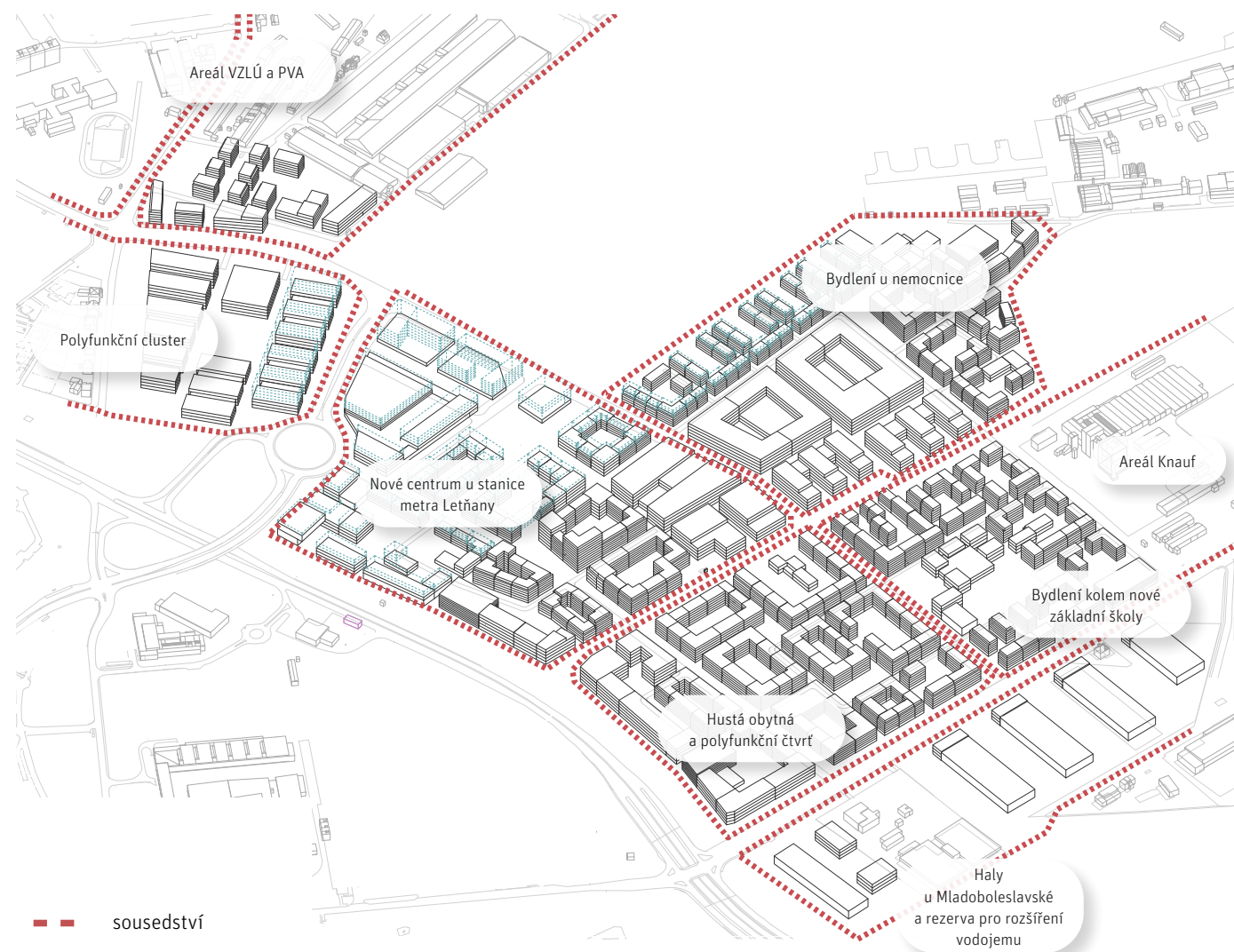
## SOUSEDSTVÍ

### ROZDĚLENÍ NA SOUSEDSTVÍ

Řešené území, vymezené plochami letňanského a kbelského letiště a významnými dopravními stavbami, je v návrhu členěno na jednotlivá sousedství s rozdílným charakterem. Tato sousedství se rozvíjejí podél různě rušných veřejných prostranství.

Územní studie navazuje na existenci hlavního kulturně-krajinného prvku v území, historické stopě poutní cesty Via Sancta. Doplněním těchto prvků o nové trasování Beladovy ulice vzniká křížení cest, které dávají vzniknout jednotlivým sousedstvím.

Cílový charakter navrhovaných sousedství je popsán v následujících odstavcích. Podrobný popis použitých prvků regulace »03. Město a kompozice – Regulační prvky hlavního výkresu.



návrh rozdělení řešeného území na sousedství

### CHARAKTER NAVRŽENÝCH SOUSEDSTVÍ

#### Nové centrum u stanice metra Letňany

Jedním z hlavních principů nového sousedství je využití potenciálu stanice metra Letňany a výstavba v duchu konceptu „transit oriented development“, který představuje přístup k plánování města, kde se soustřeďuje kompaktní a smíšená zástavba s dobrou dostupností služeb do docházkové vzdálenosti od veřejné dopravy. Stanice metra zajistí přímé spojení s centrem města. Prostor okolo metra bude jedním z nejfrekventovanějších míst čtvrti, kde se očekává vysoká průchodnost lidí, ať už využívajících přestupy nebo směřujících přímo do čtvrti. Klíčovými cíli v oblasti budou zařízení s širším městským významem, jako jsou zdravotnické služby, kulturní sál, střední škola nebo sportovní zařízení.

Veřejná prostranství v sousedství budou intenzivně využívána, zejména náměstí navazující na veřejnou hromadnou dopravu. Stavební čáry jsou uzavřené, zarovnané s uliční čarou, většinou s aktivním parterem.

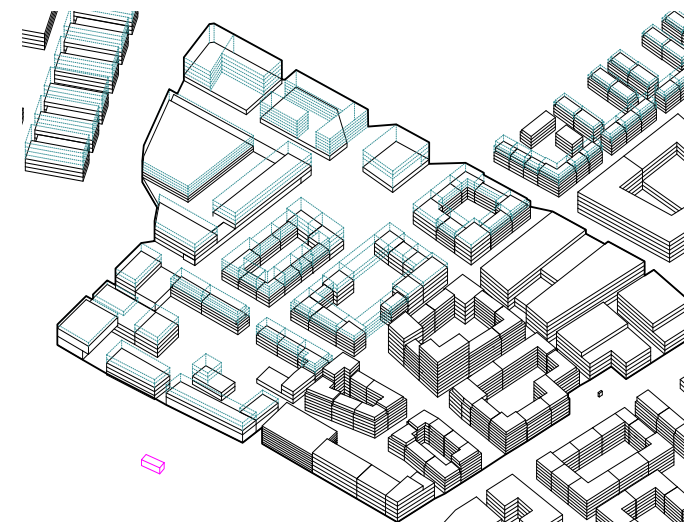
Doporučená výška zástavby se pohybuje mezi jedním až šesti nadzemními podlažími, s ohledem na ochranné pásmo letiště Letňany.

*Pokud by došlo ke zrušení letiště, výška zástavby může být navýšena místy až na osm podlaží, s nižší zástavbou v ploše kódu míry využití G.*

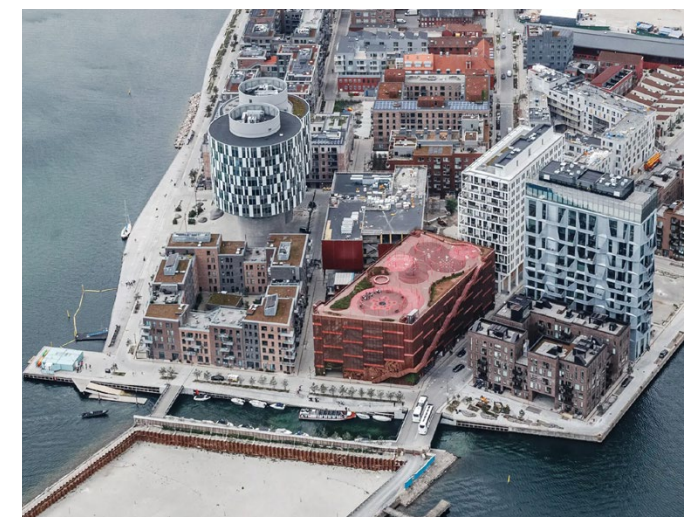
Bloky jsou kombinací středně velkých a malých celků. Na hraně bloků se střídají různé fasády, u významnějších objektů mohou budovy zabírat celou délku bloku. Jde např. o zdravotnická zařízení, autobusový terminál nebo veřejné instituce.

Nad stanicí metra Letňany vznikne městská struktura, která nabídne řadu různorodých veřejných prostranství a množství aktivit. Uspořádání zástavby je navrženo jako hybridní struktura zástavby, to znamená jako hustá zástavba uspořádaná do uzavřených kompaktních stavebních bloků, které kombinují různé funkční využití.

Vnitrobloky jsou zpravidla využity jako areálové zahrady a místy zpřístupněny pomocí průchodů a pasáží, nebo jsou využity jako průchozí obchodní pasáže. Případně mohou být označené vnitrobloky v úrovni 1. NP zcela zastavěné.



axonometrické zobrazení sousedství kolem stanice metra



referenční příklad kompaktní a promíšené zástavby v kodaňské čtvrti Nordhavn



referenční příklad kompaktní a promíšené zástavby ve čtvrti Domagkpark v Mnichově



## Hustá obytná a polyfunkční čtvrť

Sousedství mezi Kbelskou ulicí a novou městskou třídou je navrženo jako polyfunkční oblast s důrazem na obytnou funkci směrem k parku Via Sancta a městské třídě.

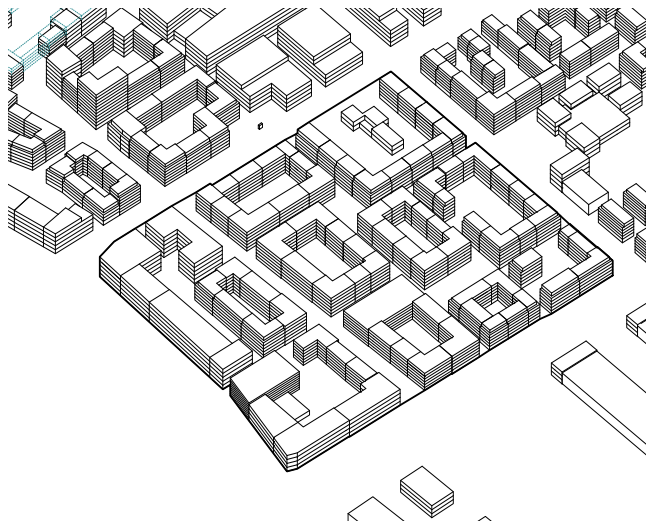
Veřejná prostranství zahrnují intenzivně využívané hlavní třídy a klidnější náměstí. Stavební čáry jsou uzavřené a zarovnané s uliční čarou, přičemž doporučená podlažnost je pět až šest nadzemních podlaží. V rámci území se střídají bloky různých měřítek, od malých přes středně velké až po velké bloky.

Sousedství je protnuto významnou ulicí a přiléhá k městské třídě. Kolem těchto ulic se soustředí vybavenost, služby a aktivní partery. Další veřejná prostranství mají lokální charakter a jsou umístěna hlouběji v dispozici sousedství. Nabízejí příjemné prostory pro posezení a dopomáhají v území se orientovat.

Sousedství je navrženo jako kompaktní městská struktura. Uspořádání zástavby je navrženo jako hybridní struktura zástavby, to znamená jako hustá zástavba uspořádaná do uzavřených kompaktních stavebních bloků, které kombinují různá využití.

Vnitrobloky jsou u městské třídy veřejně přístupné, u ostatních bloků jsou zpravidla řešeny jako areálové zahrady a vnitrobloky. Návrh předpokládá možnou prostupnost územím formou průchodů skrz uzavřené fasády bloků.

Výšková úroveň budov je navržena tak, aby umožňovala stavbu bytových domů s pěti nadzemními podlažími a jedním ustupujícím, případně výstavbu administrativních objektů se čtyřmi až s pěti podlažími. Typologie budov v oblasti je různorodá, přičemž bloky podél Kbelské ulice mohou zahrnovat výrobní areály nebo administrativní kampusy.



axonometrické zobrazení sousedství s hustou obytnou zástavbou



referenční příklad rozvoje v pařížském 13. obvodu – ZAC Paris Rive Gauche



referenční příklad z pařížské čtvrti ZAC Claude Bernard

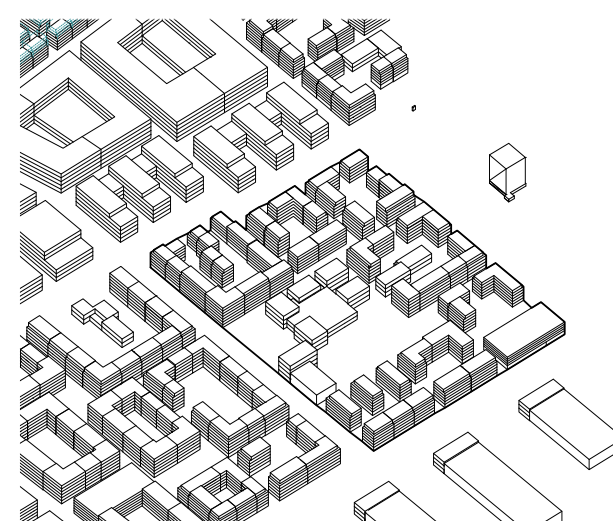
## Bydlení kolem nové základní školy

V okolí nové základní školy je navrženo obytné sousedství, rozvržené do osmi stavebních bloků. Dominantním veřejným prostranstvím je nově vytvořená městská třída s tramvajovou tratí, na kterou navazuje školní náměstí. Hlouběji v sousedství jsou dva lokální plácky s čistě sousedským charakterem. Stavební čáry bloků jsou polouzavřené, zarovnané s uliční čarou, přičemž u vybraných bloků je možné jejich částečné ustoupení.

V této oblasti převládají středně velké a malé bloky s výjimkou většího bloku, který je určen pro základní školu, sportovní halu a venkovní sportoviště. V sousedství je navržena otevřená struktura heterogenního typu.

Cílem je vytvořit maximálně prosvětlenou a přívětivou obytnou čtvrť s parkově upravenými vnitrobloky, s velkou mírou hierarchizace přírodních prostorů od veřejných parků přes polosoukromé vnitrobloky až po soukromé zahrádky přiléhající k jednotlivým bytovým domům.

Oblast má převážně obytný charakter, doplněný o základní komerční vybavenost, která je soustředěna především kolem Školního náměstí a podél městské třídy s tramvajovou tratí. Důraz je kladen na průchodnost bloků, která umožňuje pohyb po sousedství s minimálním kontaktem s ulicemi a vozovkou.



axonometrické zobrazení sousedství kolem základní školy



referenční příklad heterogenní zástavby v německém Freiburgu



referenční příklad heterogenní zástavby Messestadt Riem, Mnichov



## Bydlení u nemocnice

Kolem areálu nové nemocnice je navrženo obytné sousedství rozdělené do dvanácti stavebních bloků, které navazuje na přilehlý park Aerovka. Výstavba bude navazovat na započaté projekty za kbelskými kasárnami, přičemž sousedství si zachová vlastní jednotnou výškovou hladinu s nižším procentem zastavěnosti.

Hlavním veřejným prostranstvím v sousedství je náměstí s autobusovou zastávkou, na nároží nové ulice a areálu nemocnice. Prostor slouží jako školní náměstí a může sloužit i jako druhotný návštěvnický vstup do areálu nemocnice.

Zastavitelnost stavebních bloků je navržena v rozmezí odpovídající heterogenní blokové struktuře.

Vnitrobloky budou využity pro dětská hřiště, polosoukromé rekreační plochy či zahrádky, čímž vznikne příjemné obytné prostředí mezi dvěma parky.

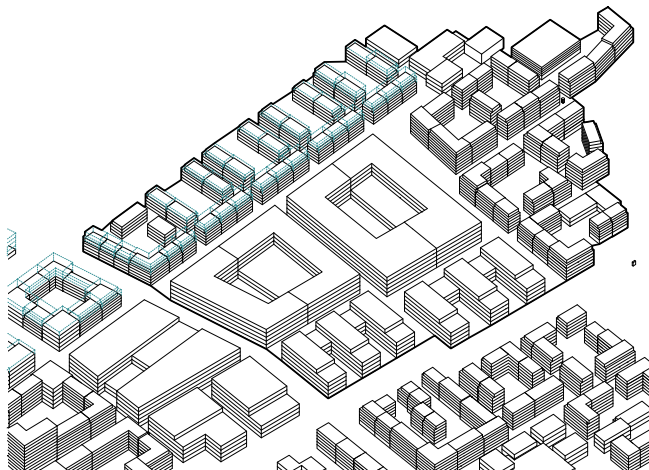
Cílem je vytvořit přívětivou obytnou čtvrť s příjemnými vnitrobloky, s velkou mírou hierarchizace přírodních prostorů od veřejných parků přes polosoukromé vnitrobloky až po soukromé zahrady přiléhající k jednotlivým bytovým domům.

Obytná funkce zde výrazně převažuje, doplněná o prostory pro základní školu, mateřské školy a základní komerční vybavenost, zejména kolem školního náměstí.

Areál nemocnice jako samostatný celek zůstává dominantním prvkem mimo obytnou část sousedství.

Důraz je kladen na průchodnost bloků, která umožňuje pohyb v sousedství s minimálním kontaktem s ulicemi a vozovkou.

Výškové uspořádání je navrženo tak, aby odpovídalo obytné čtvrti s pětipodlažními budovami. Pro areál nemocnice je plánováno šest nadzemních podlaží.



axonometrické zobrazení sousedství u nemocnice



referenční příklad zástavby malých bloků v bruselské čtvrti Tivoli Green City



referenční příklad zástavby malých bloků v Prinz Eugen Park

## Specifická a stavová sousedství

### Areál Knauf

Územní studie pracuje s areálem výroby stavebnin jako se stabilizovaným územím. Stávající rozloha areálu je redukována pouze v jižní části u Mladoboleslavské ulice, tak aby mohla být napojena síť veřejných prostranství nové čtvrti.

### Areál VZLÚ a PVA

Rozsáhlý blok je zcela vyčleněn pro budoucí využití výzkumného ústavu letectví. V současné době je zčásti využíván nájemníkem (PVA Letňany), který na ploše organizuje výstavy. Pro ty je zapotřebí významná plocha parkovacích stání, která bývá zpravidla zřízena na přilehlých pozemcích v rámci ochranného pásma zájmového území letiště Letňany.

Regulace počítá se dvěma horizonty možné zástavby bloku. Za předpokladu dalšího provozu letiště Letňany je blok limitovaný výškovou regulací na max. 2 nadzemní podlaží. Předpokládáme tedy pokračování provozu výstavního areálu.

Plochy výstavního areálu jsou s halami výzkumného ústavu zařazeny do společného bloku BXIII.04. Plocha je v územní studii označena jako stabilizovaná s možností proměny v budoucnu v souladu se stávajícím charakterem areálu.

Vzhledem k tomu, že areál v současné době tvoří bariéru, územní studie navrhuje trasy pěších propojení skrz areál Letova a PVA.

### Polyfunkční blok „Lidl“

Lokalita, kde se připravuje výstavba administrativního centra, je specifickým územím mezi ulicemi Beranových a Proseckou. Územní studie respektuje vydané územní rozhodnutí a stavební povolení na část záměru. Ve stavebním bloku BXII.01 je doplněn požadavek na příčné propojení, tj. aby bylo umožněno pěší propojení od ulice Prosecké k ulici Beranových v návaznosti na ulici Hořickou.

V případě, že by se vlastník pozemku rozhodl využít nových možností připravované změny územního plánu a změnit povolené uspořádání zástavby, územní studie doporučuje doplnit podíl bydlení a doplnit potřebnou veřejnou vybavenost v lokalitě Podrobně viz kapitola » 04 Veřejná vybavenost.

Dále doporučujeme upravit strukturu zástavby tak, aby lépe prostorově navazovala na přilehlá uliční prostranství a umožňovala pohodlný průchod směrem do souboru rodinných domů „kolonka“ za ulicí Beranových.

### Haly u Mladoboleslavské a rezerva pro rozšíření vodojemu

Územní studie respektuje vydaná stavební povolení na jižní straně Mladoboleslavské ulice a doplňuje možnost umístění komerčních, výrobních a skladovacích hal podél ulice.

Území mezi objektem vodojemu a Kbelskou ulicí je vyznačeno jako rezerva pro rozšíření vodojemu. V případě rozhodnutí o nutnosti rozšíření bude nutné v území vypořádat majetkoprávní vztahy.

Územní studie doporučuje doplnit veřejné prospěšné stavby do změny územního plánu, »04. Využití území a veřejná vybavenost.



areál Knauf



areál VZLÚ a PVA



kaplička na Via Sancta, v pozadí areál VZLÚ a PVA



## USPOŘÁDÁNÍ STAVEBNÍCH BLOKŮ UVNITŘ SOUSEDSTVÍ

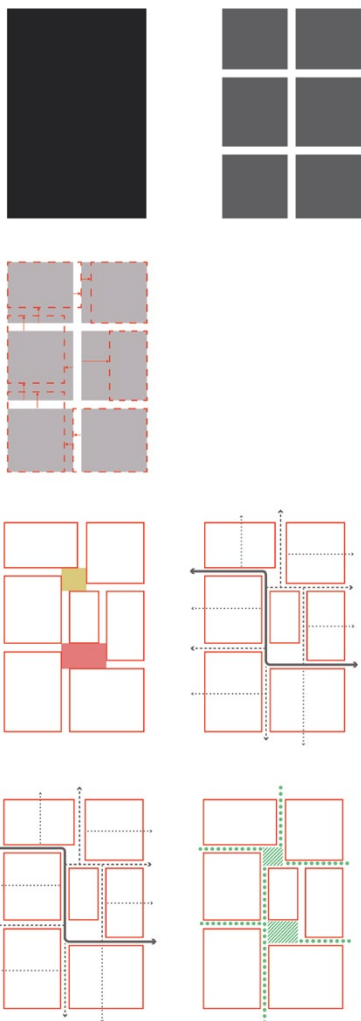
Jednotlivá sousedství jsou navržena tak, aby byla uspořádána jako rozpoznatelné skupiny stavebních bloků. Každá navržená skupina bloků zaujímá plochu srovnatelnou se šesti bloky o rozměru cca 100 x 100 m, typickými např. pro pražské Vinohrady. Vzájemným posunem bloků a úpravou jejich velikosti vzniká nová městská struktura s místními plácky a lokálními náměstími. Toto uspořádání přebírá výhody tradiční blokové struktury města a vkládá je do soudobého, uspořádání nově zakládaného města na rovině.

Různorodá velikost bloků v rámci skupiny podporuje druhově bohatou typologii zástavby. V území vedle sebe mohou vznikat městské činžovní bytové domy, soukromé bytové developменты, administrativní budovy a kompaktní individuální formy bydlení.

Návrh územní studie pracuje s různými měřítkovými úrovněmi, které umožňují zajistit základní potřeby dle úrovně a naplnění principu města krátkých vzdáleností. Novou čtvrť tvoří sousedství, která jsou složena ze stavebních bloků. Nad bloky a sousedstvími je úroveň čtvrti, která odpovídá rozsahu řešeného území a slouží jako základní prostorová jednotka pro návrh prvků veřejné vybavenosti.

V rámci sousedství je navržen dostatek veřejných prostranství, aby v každém z nich bylo náměstí nebo plácek s dětskými hřišti, městským mobiliářem a odpovídajícími prvky modro-zelené infrastruktury.

Plácky a náměstí budou sloužit pro identifikaci sousedství a definování jeho charakteru. Kolem nich se soustředí služby v aktivních parterech budov, které budou vytvářet živé město.



příklad rozdělení bloků uvnitř sousedství, umožňující vznik plácek a náměstí

## CHARAKTER STAVEBNÍCH BLOKŮ

Stavební bloky tvoří základní prvky jednotlivých sousedství. Územní studie navrhuje různorodé bloky co do velikosti i míry zastavění.

V území jsou navrženy malé bloky (do 2 000 m²), střední bloky (2 000 – 10 000 m²) a velké bloky (nad 10 000 m²).

### Obytné bloky

Nejvíce zastoupeným typem bloku je obytný blok o velikosti 3 000 m² až 8 000 m². Typicky jde o bloky v sousedství u nemocnice (VII.01–09 a IX.01-03) s menší plochou kolem 4 000 m² a o obytné bloky kolem nové základní školy (I.01–08), kde plocha bloku variuje mezi cca 4 000 m² a 8 000 m².

Tyto obytné bloky mají nižší procento zastavění bloku a předpokládá se využití vnitrobloku ve spojitosti s převážně obytnou funkcí bloku.

Bloky jsou součástí obytných sousedství a společně utvářejí požadovaný charakter sousedství, »03. Město a kompozice – Sousedství.

### Smíšené bloky

Druhým nejčastěji zastoupeným typem bloku je smíšený městský blok, ve kterém se mísí obytná zástavba s administrativními budovami a komerční vybaveností. Tyto bloky tvoří sousedství husté obytné komerční čtvrti (VI.01-08 a III.01) a nového centra u stanice metra Letňany (VI. 01–07). Bloky mají různorodou velikost od 2 000 m² do 12 000 m².

Bloky mají vysoké maximální procento zastavění, kterou je možné naplnit ideálně kombinací jednotlivých využití.

Bloky společně utvářejí charakter těchto kompaktních městských sousedství, podrobněji »03. Město a kompozice – Sousedství.

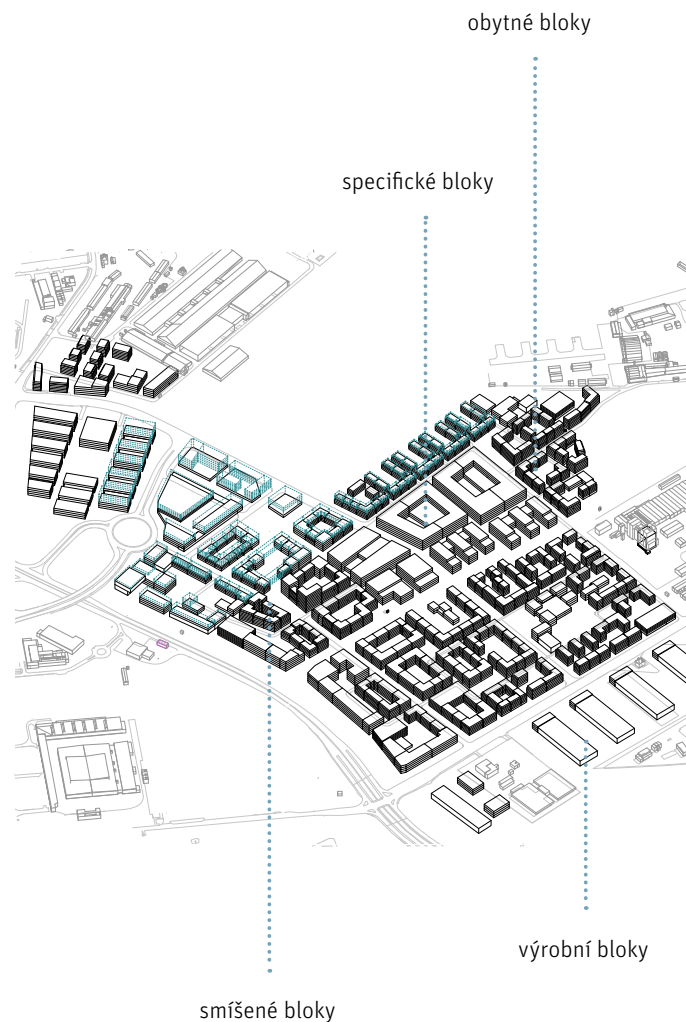
### Výrobní bloky

Výše uvedené obytné a smíšené bloky jsou doplněny o výrobní bloky, které předpokládají umístění specifických typologií souvisejících s administrativou, technologickým výzkumem a skladováním. Jde o bloky podél ulice Kbelské a Mladoboleslavské.

### Specifické bloky

Návrh územní studie navrhuje v území také specifické bloky spojené s umístěním veřejné vybavenosti nebo s dopravní funkcí. Podrobně »03. Město a kompozice – Sousedství – specifická a stavová sousedství.

Kromě stavových ploch, jako je např. areál VZLÚ či výrobní Knauf, jde například o bloky pro nový nemocniční areál (VI.01 a VII.01), bloky pro umístění základních škol (I. 04 a VII.06), dopravní hub (V.01) nebo o blok pro administrativní centrum LIDL (XII.01). V těchto blocích je struktura zástavby regulována v souladu s předpokládanou specifickou typologií.



charakter stavebních bloků



## CHARAKTER NAVRHOVANÝCH VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

Veřejná prostranství tvoří v nové čtvrti souvislou a provázanou síť, v maximální možné míře propojenou ulicemi, parky a průchody tak, aby pěší pohyb přes řešené území byl co nejplynulejší, bez slepých míst.

Veřejná prostranství jsou dále dělena dle svého významu ve struktuře nové městské čtvrti. Návrh veřejných prostranství nové čtvrti by měl splňovat požadavky, které blíže definuje Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy.

Náměstí jsou členěna dle jejich významu vzhledem k navrženým sousedstvím. Nejvýznamnější je čtvrtové náměstí, každé sousedství má své reprezentativní náměstí a ta jsou doplněna o síť místních pláček.



- čtvrtové náměstí
- náměstí v sousedství
- lokální plácek

rozміstění a hierarchie navrhovaných náměstí a pláček

## ČLENĚNÍ VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

### Lokální náměstí N01

Plocha N01: 7 500 m<sup>2</sup>

Hlavní náměstí je těžištěm nové čtvrti. Do náměstí ústí několik stávajících a také nově navržených výstupů z vestibulu. Náměstí umožňuje přestup mezi autobusovým nádražím, novou tramvají (trolejbusem) a metrem. Ze západní strany je doplněno o krytou konstrukci, která může celoročně sloužit pro konání komunitních akcí.

Hlavní náměstí by mělo plnit několik funkcí. Mělo by jít o hlavní reprezentativní prostor nové čtvrti. Hlavní náměstí je vnímáno jako centrum a důležitý prvek identity, proto by měl být kladen velký důraz na kvalitu architektonického řešení a materiálového provedení.

Náměstí by mělo být multifunkční a reagovat na střídání různých aktivit a uživatelů, s čímž souvisí uzpůsobení ploch pro širokou škálu dějů. To zahrnuje nejen pěší pohyb, ale i možnost setkávání, pobytovou funkci nebo prostor pro pořádání například trhů či jiných akcí. Hlavní veřejný prostor nové čtvrti by měl být přehledný a inkluzivní jak pro obyvatele, tak pro návštěvníky, zejména ve vztahu k budově nové polikliniky.

Důraz by měl být kladen na vznik aktivního parteru, který bude nabízet rozmanitou škálu služeb, komerce a vybavenosti, aby byl podpořen živý přechod mezi hranou zástavby a veřejným prostorem. Důležitým prvkem je i výsadba vegetace, která bude reagovat na různé funkce náměstí. Krajinná koncepce je blíže rozvedena v »02. Krajina.

Reprezentační funkce náměstí bude posílena uměleckým dílem na ploše náměstí, případně vodním prvkem, jehož realizaci je potřeba pečlivě koordinovat s konstrukcí vestibulu metra pod náměstím.

Na náměstí je vymezena maximální možná plocha pro realizaci zastřešení, které bude sloužit jako krytý a stíněný veřejný prostor pro pořádání akcí ve veřejném prostoru.

### Sousedská náměstí N02, N03, N04, N05, N12

Plocha N02: 2 100 m<sup>2</sup>

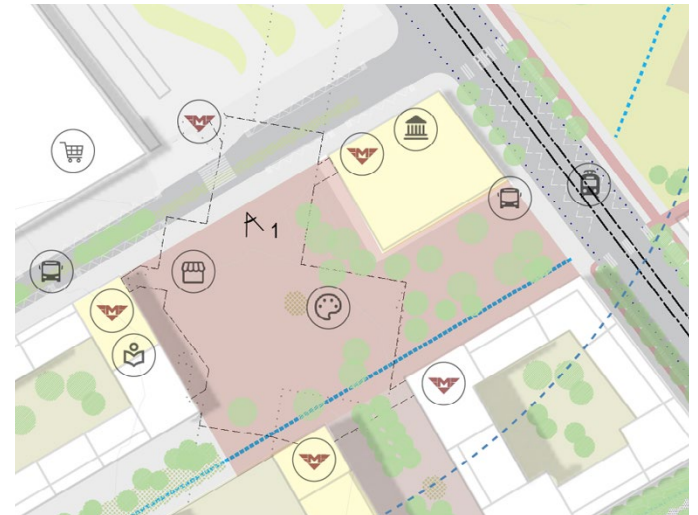
Plocha N03: 3 800 m<sup>2</sup>

Plocha N04: 2 400 m<sup>2</sup>

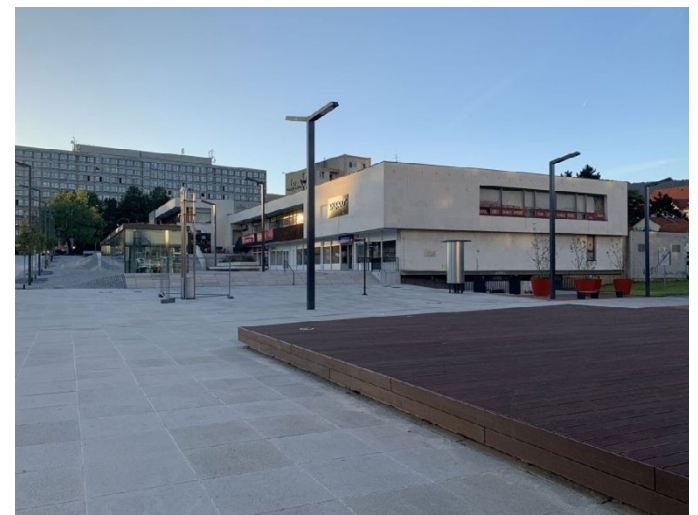
Plocha N05: 2 500 m<sup>2</sup>

Plocha N12: 2 100 m<sup>2</sup>

Tento typ náměstí představuje těžiště jednotlivých sousedství. Náměstí by mělo mít méně formální charakter. Veřejný prostor by měl umožňovat rozličné možnosti posezení, ideálně pod korunami vzrostlých stromů. Sousedská náměstí slouží zejména okolní komunitě a jsou navržena v kontaktu s potenciálním centrem dění v daném sousedství. Jde například o předprostor budovy střední školy a polikliniky (N02), vstup do metra a zastávku autobusu v případě náměstí N03 nebo tramvajovou zastávku a předprostor základní školy na náměstí N04.



výřez výkresu možného uspořádání zástavby – Náměstí N01



referenční příklad náměstí v Kopřivnici umístěné v modernistické struktuře s nízkými budovami veřejné vybavenosti



referenční příklad zakrytí veřejného prostranství v Kodani



## Detail náměstí

Hlavní náměstí představuje těžiště nové čtvrti, které bude umožňovat přestup mezi autobusovým nádražím, konečnou stanicí metra a nově navrhovanou zastávkou tramvaje či trolejbusu.





## Místní plácky NO6, NO7, NO8, NO9, N10, N11, N13, N14

Plocha NO6: 1 550 m<sup>2</sup>

Plocha NO7: 1 370 m<sup>2</sup>

Plocha NO8: 450 m<sup>2</sup>

Plocha NO9: 700 m<sup>2</sup>

Plocha N10: 1 130 m<sup>2</sup>

Plocha N11: 610 m<sup>2</sup>

Plocha N13: 400 m<sup>2</sup>

Plocha N14: 2330 m<sup>2</sup>

Místní plácky jsou neformální pobytová veřejná prostranství, sloužící zejména pro nejbližší komunitu. Často je zde posílena pobytová funkce doplněná prostorem pro dětskou hru. Slouží k setkávání sousedů a měla by představovat intimnější a neformálnější prostor.

## HIERARCHIE ULIC A CEST

Jednotlivé ulice jsou v hlavním výkresu označeny písmenem U a příslušným číslem a podrobně popsány ve výkresové části v příloze – Uliční řezy.

### Principy uspořádání uličních profilů

Ulice jsou uspořádány tak, aby nabízely dostatek prostoru pro všechny požadavky, které na ně klade soudobé udržitelné město. To znamená dostatek prostoru pro jednotlivé módy dopravy (chodci, cyklisté, veřejná doprava, automobily), ale také prostor pro stromořadí, pro prvky modro-zelené infrastruktury a také pro systém technické infrastruktury.

Uliční profily jsou detailně zobrazeny v příloze – Uliční řezy.

Dopravní členění uličních profilů dle dopravního významu, zákona a ČSN je podrobně popsáno v »05. Dopravní infrastruktura.

Podrobné požadavky z hlediska krajiny a výsadby viz kapitola »02. Krajina.



referenční příklad lokalitního náměstí v kodaňské čtvrti Nordhavn



referenční příklad – Nouzovské náměstí ve Kbelích



referenční příklad lokalitního náměstí v Barceloně

## Urbanistické členění ulic

Pražské stavební předpisy rozdělují ulice a stanovují jejich minimální šířku podle významu. Jedná se o městské třídy (min. 24 m), významné ulice (min. 18 m), lokální ulice (min. 12 m) a přístupové ulice (min. 8 m).

Územní studie navrhuje v řešeném území novou městskou třídu, která vznikne prodloužením Tupolevovy ulice po Mladoboleslavskou ulici. Tato nová městská třída bude široká 32 m a 36 m a bude z velké části bez motorové dopravy, vyjma zásobování.

Dále návrh rozšiřuje síť významných ulic pomocí prodloužení Beladovy ulice do kruhového objezdu a propojením řešeného území směrem do Kbeliček. Významné ulice mají navrženou šířku 19 m a 28 m.

Lokální ulice jsou navrženy pro dopravní obsluhu jednotlivých sousedství. Celou škálu doplňují drobné přístupové ulice, které jsou zpravidla v režimu obytné zóny nebo pěší zóny.

Jednotlivé navržené profily lze rozdělit dle kategorií PSP následovně:

### Městské třídy

Městská třída v prodloužení Tupolevovy ulice (U11 – U12) 32 m a 36 m

### Významné ulice

Hlavní obslužné (U21 – U23)

Stávající sběrné ulice (U31 – U33)

### Lokální ulice

Přírodní pěší osa (U24)

Významný pěší tah v obytné zóně (U41, U42)

Obslužná ulice (U24, U25, U26, U29)

### Přístupové ulice

Přírodní pěší osa (U24, U51, U52)

Obytné zóny (U43)

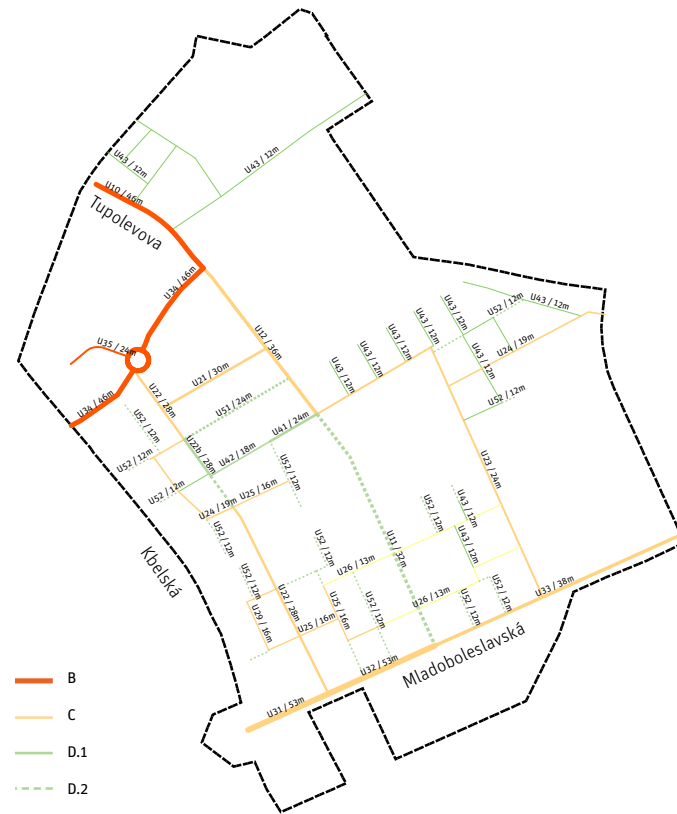
Pěší zóny (U52)

## Popis charakteru navrhovaných ulic

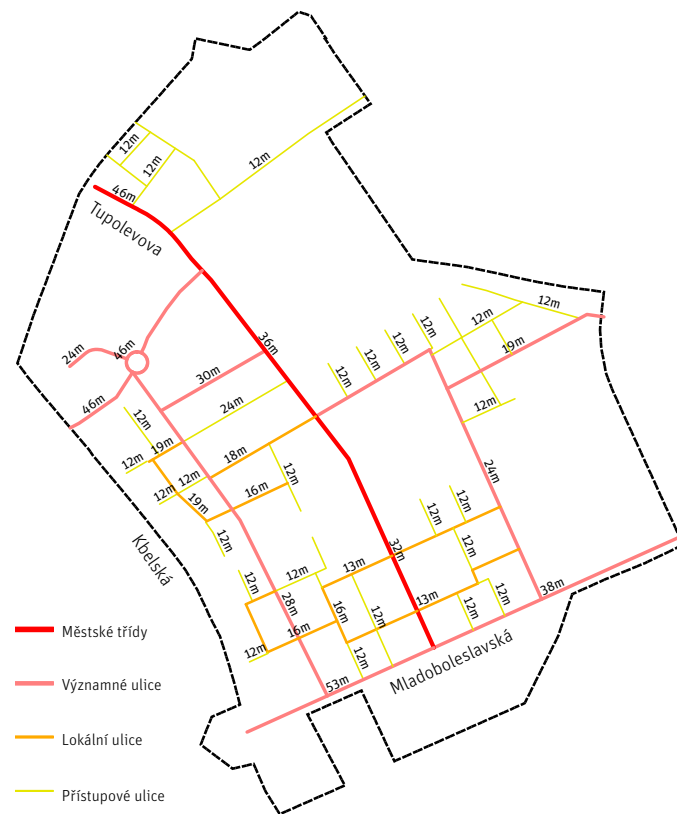
### Městská třída – lokalitní úroveň (U11 – U12)

Hlavní páteří nové čtvrti je nová městská třída. Kolmo na Via Sanctu propojuje novou čtvrť s přilehlými čtvrtěmi Kbely a Letňany. Její dimenze je velkorysá, umožňující proudění velkého množství obyvatel i umístění aktivních a pobytových ploch (posezení v zeleni, občerstvovací zahrádky). Nabízí významné zastoupení stromového patra s ekosystémovými službami a prvky modro-zelené infrastruktury.

Návrh počítá s umístěním tramvajového tělesa nebo samostatného pásu pro vedení linek trolejbusu. Městská třída propojuje významná pěší prostranství v nové čtvrti – hlavní náměstí a školní náměstí, ale také park Via Sancta s Extenzivním parkem.



navržené profily a šířky ulic - - zatřídění dle ČSN 73 6110



členění ulic dle pražských stavebních předpisů



Významné ulice – Hlavní obslužné (U21 – U23)

Hlavní obslužné ulice jsou významné především jako dopravní propojení čtvrti. Po obvodu silnice je však dostatek místa pro žádoucí veřejný prostor. Obslužné ulice slouží především k obsluze zástavby s dostatečnými profily pro veřejnou zeleň. Hlavní obslužné ulice tvoří společně s městskou třídou dopravní kostru území a vzájemně propojují sousedská náměstí.

Lokální ulice – Obslužná ulice (U24 – U26, U29)

Obslužné ulice umožňují obsluhu jednotlivých bloků. Na obslužné ulice jsou navázány vjezdy do parkovacích domů či podzemních parkovišť. Obslužné ulice propojují místní plácky, která jsou navázána na jednotlivá sousedství.

Významné ulice – Sběrná ulice (U31 – U33)

Jako sběrné ulice jsou označeny hlavní tahy řešeným územím (ulice Mladoboleslavská a ulice Prosecká). V řešeném území jsou upraveny uliční profily tak, aby tyto důležité tepny v území poskytovaly komfort i pěším a cyklistům. Důraz je také kladen na vegetační odclonění.

Ulice Mladoboleslavská je významnou historickou spojnici sídel a urbanisticky významným uličním prostranstvím. Budoucí zástavba, pěší přechody i doplnění stromořadí by měly odpovídat jejímu charakteru a podpořit její význam.

Přístupové ulice – Obytné zóny (U43)

Obytné zóny nabízejí zklidněný dopravní profil a umožňují využití ulice v celém jejím profilu.

Přístupové ulice – Pěší zóny (U52)

Pěší zóny jsou umístěny do prostorů předpokládaných rušných pěších tahů a míst, kde je potřebné zachovat zklidněnou atmosféru (např. v návaznosti na park Via Sancta). Pěší zóny jsou navrženy s důrazem na podpoření krajinných prvků a prvků hospodaření s dešťovou vodou, profil je přizpůsoben pěšímu pohybu.

Specifické ulice s významnou krajinnou složkou

Lokální ulice – Významný pěší tah v obytné zóně (U41 – U42)

Jako významný pěší tah je označen prostor mezi dvěma lokálními náměstími v blízkosti hlavního náměstí. Tento prostor bude výrazně namáhaný pěší dopravou a je třeba ho vytvářet s ohledem na tuto skutečnost. Propojuje jak jednotlivé náměstí, tak výstupy z metra a velké množství hlavních veřejných institucí nové čtvrti.

Přístupové ulice – Přírodní pěší osa (U24, U51 – U52)

Pěší zóna s významnými krajinnými prvky v uličním prostranství. Podrobnosti k ekologickému významu pěší osy »02. Krajina

OVĚŘENÍ NÁVRHU ULIČNÍ SÍTĚ

Následující analýza popisuje charakter uliční sítě a její potenciál. Analýza využívá metodiku Územně analytických podkladů hl. m. Prahy, využitou v knize 200/Město, která v kapitole 4.2 popisuje analýzy centrality v celoměstském měřítku.

Centralita je důležitým aspektem systému uličního prostranství. Pomocí kvantitativní analýzy uličních segmentů lze vysledovat, které ulice mají potenciál být hlavní kostrou navrhované sítě, a tudíž dějištěm důležitých aktivit nové čtvrti. Na tyto ulice by pak měl být kladen vyšší nárok na prostorové uspořádání uličního profilu tak, aby umožňoval plynulý pohyb pro pěší a cyklisty, ale i rozličné pobytové funkce. Za pomoci metodologie Space Syntax byly provedeny dvě analýzy: analýza centrality mezilehlosti a analýza centrality blízkosti. Analýza je zpracována na rádius 1 200 m, což znamená cca 15 minut pěšky.

Index mezilehlosti ukazuje míru potenciálu, že přes daný úsek bude vykonáván pohyb. Prakticky jde o znázornění toho, zda člověk musí projít danou ulicí, aby se dostal do ostatních míst v tomto případě, nové čtvrti. Tato analýza identifikuje potenciál pro koncentraci dějů, tzn. lze očekávat, že se zde budou v parteru budov koncentrovat komerce a služby.

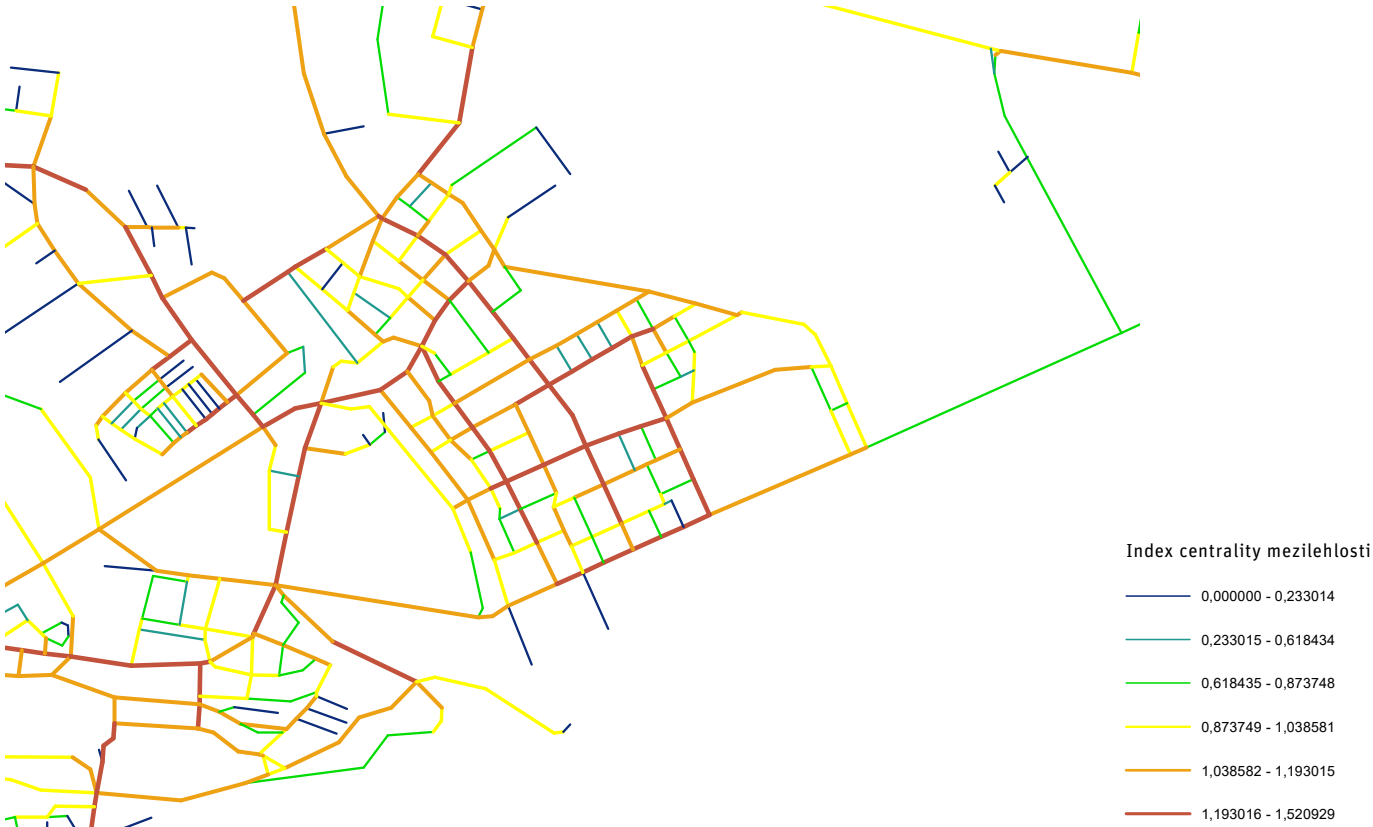
Index blízkosti ukazuje míru potenciálu, že je daný úsek centrální (má blízko k vysokému množství okolních úseků). Pro každý uliční segment poté odpovídá analýza na otázku, do kolika míst se lze pěšky dopravit za časový úsek 15 minut. Tato analýza obecně identifikuje městská, případně lokální centra, která bývají vnitřně velmi dobře provázána.

Příkladem můžou být také hlavní městské ulice, které často bývají v centru lokality (vysoké hodnoty u centrality blízkosti) a zároveň slouží jako „sběrnice“ pohybu po městě (vysoké hodnoty mezilehlosti). Nízkou hodnotu centrality blízkosti mají většinou periferní ulice a nízkou hodnotu centrality mezilehlosti mají typicky ulice, které jsou „zapadlé“, či nikam nevedou.

Obě provedené analýzy prokazují, že uvažované hlavní ulice (prodloužená Beladova a Tupolevova a propojka do Kbeliček mají vysoký index centrality mezilehlosti a představují tudíž vysoký potenciál stát se skutečně významnými městskými ulicemi.

Tyto budoucí hlavní ulice jsou doplněny o pěší trasy skrz park Via Sancta a extenzivní park, které dle provedené analýzy představují vysoký index centrality blízkosti a je tedy pravděpodobné, že se bude jednat o hojně využívané pěší trasy, které propojí jednotlivé části řešeného území.

Podrobnější zasazení nových centralit v návrhu uspořádání VRÚ »kniha 200/Město, kapitola 4.2 pražských územně analytických podkladů z roku 2020.



index centrality mezilehlosti



index centrality blízkosti



## KONCEPCE VÝŠKOVÉHO USPOŘÁDÁNÍ ZÁSTAVBY

### PRINCIPY VÝŠKOVÉHO USPOŘÁDÁNÍ ZÁSTAVBY

Výška zástavby ve VRÚ Letňany–Kbely je navržena s ohledem na efektivní využití pozemků, které se nacházejí na okraji pražského širšího centra a jsou obsloužené stanicí metra. Navržené výšky zároveň berou v potaz limity, které vyplývají z provozu dvou letišť v blízkém okolí řešeného území.

Územní studie určuje výškovou regulaci, která vychází z návrhu změny územního plánu Z3842 a kapacitních možností vyplývajících z území.

Podrobný popis navržených regulačních prvků vztahujících se k výšce zástavby »03. Město a kompozice – Výšková regulace.

#### Výšky dané ochrannými pásmy letiště Kbely

Území je ovlivněno průběhem ochranného pásma radaru na letišti Kbely („OP radaru Kbely“), jehož kužel má základnu na ploše letiště. Stěny kuželu ochranného pásma stoupají s přibývajícím vzdáleností od letiště. Vzhledem k morfologii terénu VRÚ je zástavba na jeho území omezena na rozmezí 19-20 m výšky zástavby podél Mladoboleslavské ulice a až 26 m výšky zástavby u křižovatky Tupolevovy a Prosecké ulice.

Výjimku v kuželu OP letiště tvoří tzv. „radarový stín“ za stávajícími výškovými budovami cementárny Knauf. Ty, v případě souhlasu Ministerstva obrany, umožňují např. umístění budov 31 m a 39 m vysokých v okolí jižního vestibulu metra Letňany.

Mimo OP radaru Kbely zasahují do řešeného území také ostatní ochranná pásma kbelského letiště jako např. ochranné pásmo proti nebezpečným a klamavým světlům, OP s omezením staveb vzdušných vedení VN a VVN nebo vnější ornitologické OP.

Podrobně viz opatření obecné povahy vydané Ministerstvem obrany č. j. 29-81/2011-4607 ze dne 6. března 2012.

#### Výšky dané ochrannými pásmy letiště Letňany

Území kolem severního vestibulu stanice metra Letňany se dnes nachází v přímém prodloužení vzletových drah letiště Letňany. To znamená, že toto území je výrazně dotčeno ochrannými pásmy, která se k těmto ranvejím vztahují. Konkrétně se jedná o ochranné pásmo vzletových drah a přibližovacích prostorů. Toto OP zakazuje výstavbu budov, které by do prostoru OP zasahovaly. OP se postupně zvedá od úrovně terénu na konci ranveje a umožňuje tak v jeho prodloužení zástavbu o výšce cca 5 m na úrovni křižovatky Beladovy a Prosecké ulice a 10 m na úrovni dnešní Listovy ulice, případně až 14 m u Kbelské ulice.

Podrobně viz opatření obecné povahy vydané úřadem pro civilní letectví č. j. 3843-11-701 ze dne 25. června 2011.



příklad třípodlažní „low rise high density“ zástavby v Dublinském Ranelagh



příklad kompaktní zástavby Abode, Great Kneighton, Cambridge



příklad čtyřpodlažní „low rise high density“ zástavby s ustupujícím podlažím ve francouzském Athis-Mons

### Kompaktní a hustá městská zástavba

Územní studie navrhuje umístění nové obytné zástavby do plochy VRÚ i přes výše uvedené limity. Vzhledem k požadavku na maximální využití pozemků ve veřejném majetku pro výstavbu bytů navrhuje územní studie pro obytné soubory kompaktní nízkopodlažní zástavbu v souladu s principy „low rise high density“ (zpravidla zástavba do 5 NP s ustupujícím podlažím).

Jednotlivé výškové úrovně v řešeném území jsou navrženy s přihlédnutím k požadovanému charakteru sousedství. Studie tak rozlišuje obytnou zástavbu kolem základních škol s výškovou úrovní V. od intenzivnější a více promíšené zástavby kolem Beladovy ulice, kde je navržena výšková úroveň VI.

Vzhledem k limitům letňanského letiště je zástavba kolem vestibulu stanice metra navržena jako dvou až třípodlažní (výšková úroveň I. až IV. podle umístění bloku vůči letišti).

### VÝŠKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ V PŘÍPADĚ ZRUŠENÍ LETIŠTĚ LETŇANY

Provoz sportovního letiště v těsné blízkosti městské intenzivní zástavby generuje protichůdné požadavky, které je zapotřebí vzájemně sladit, mají-li tyto způsoby využití území koexistovat.

Vzhledem k záměru vlastníka letiště výhledově zrušit jeho provoz a v reakci na schválené změny ZUR a připravované změny PÚP počítá územní studie s alternativou jeho zrušení.

Výšková regulace je v takovém případě v blocích, které leží v ochranném pásmu vzletových drah letiště Letňany (LKLT) navržena ve dvou variantách:

1. Alternativa respektující výšková omezení LKLT (viz předchozí odstavce).
2. Alternativa platná v případě zrušení provozu letiště Letňany a sejmutí ochranného pásma vzletových drah.

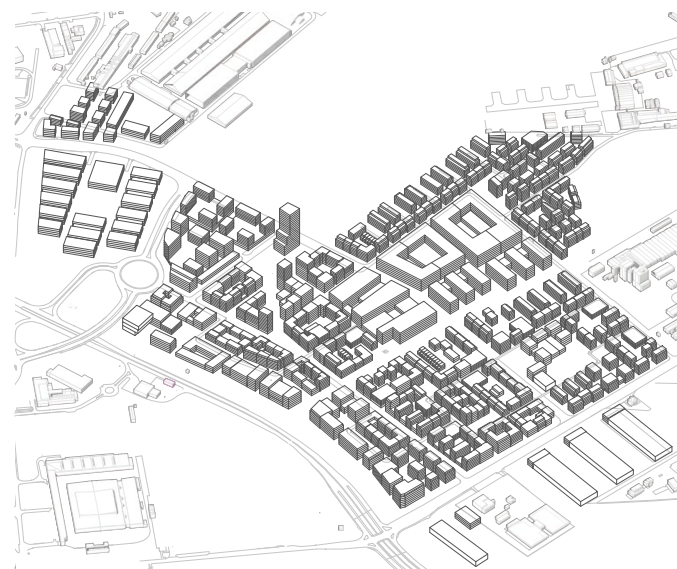
V případě zrušení provozu letiště Letňany využívá návrh územní studie v maximální možné míře kapacity zástavby navrhované v připravované změně ÚP č. 3842. Podrobně o vztahu návrhu a kapacit územního plánu »04. Využití území a veřejná vybavenost.

Zároveň územní studie v souladu s požadovaným ideálním charakterem území navrhuje intenzivní zástavbu v bezprostřední blízkosti stanice metra Letňany, kolem které je navržena výšková úroveň VI. a VII.

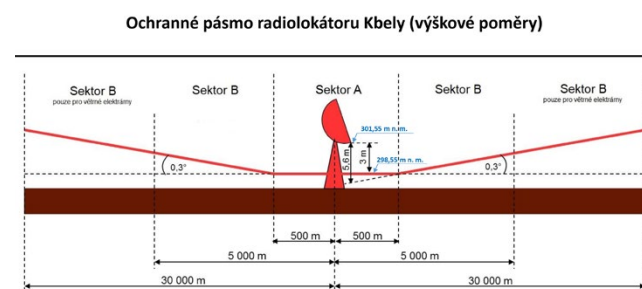
Výškové úrovně jsou doplněny o místní dominanty kolem jižního vestibulu stanice metra, které je možné umístit vzhledem k „radarovému stínu“ OP radaru Kbely »03. Město a kompozice – Výšky dané ochrannými pásmy letiště Kbely“.

Pro ilustraci je na následujícím axonometrickém schématu zobrazeno ideální výškové uspořádání zástavby v ploše VRÚ v případě zrušení výškových omezení daných radarem na kbelském letišti.

V takovém případě je vhodné vyznačit umístění stanice metra v území hladinou věží, které mohou dosahovat až 9-11NP a v případě samostatné budovy v bloku B VI.06 až 18NP.



axonometrie možného uspořádání zástavby podle územní studie při zrušení ochranných pásma radaru letiště Kbely



průběh sektorů ochranného pásma radaru Kbely (VRÚ se nachází v sektoru B)





průhledové schéma navržených výškových hladin při zachování provozu letiště Letňany



průhledové schéma navržených výškových hladin při zrušení provozu letiště Letňany



axonometrie možného uspořádání zástavby podle územní studie při zachování stávajících ochranných pásem



axonometrie možného uspořádání zástavby podle územní studie při zrušení ochranných pásem letiště Letňany



## REGULAČNÍ PRVKY HLAVNÍHO VÝKRESU

Regulační prvky jsou v hlavním výkresu rozděleny na požadavky na stavební bloky a požadavky na veřejná prostranství. Toto základní rozdělení je doplněno o nejvýznamnější požadavky na krajinu, dopravní infrastrukturu a technickou infrastrukturu.

Územní studie určuje uliční a stavební čáry jako základní prvky regulace. Uliční čáry jsou zobrazeny v hlavním výkresu a rozdělují řešené území na soukromé a veřejné plochy.

Stavební čáry určují vztah budov k uličním čarám. Studie pracuje s plnou škálou stavebních čar dle pražských stavebních předpisů. Každá stavební čára určuje specifický charakter ulice a přispívá k utváření celkového obrazu nové čtvrti.

Dalším regulativem, který má výrazný vliv na podobu zástavby, je procento zastavitelnosti stavebních bloků. V územní studii se pohybuje v rozmezí od 25 % do 85 % podle velikosti, umístění a cílového charakteru bloku.

Regulace jsou doplněny o výškové uspořádání, které určuje požadovaný počet podlaží a uspořádání střešní krajiny.

Podrobné požadavky na veřejnou vybavenost jsou specifikovány plošnými a bodovými značkami v hlavním výkresu.

Regulace stavebních bloků je doplněna o požadavky na infrastrukturní prvky na veřejných prostranstvích, jako jsou dopravní požadavky, prvky krajiny a modro-zelené infrastruktury a prvky technické infrastruktury.

### PODKLADNÍ VRSTVY

Územní studie je zpracována na podkladu aktuální parcelní kresby k datu zpracování územní studie. Pro přehlednost je v podkladních vrstvách doplněna stávající zástavbou a zástavbou s pravomocným územním rozhodnutím. Morfologie terénu je znázorněna pomocí vrstevnic po 1 m.

Podkladní vrstvy jsou doplněny o průběh nejvýznamnějších ochranných pásem letiště Letňany a letiště Kbely, které mají největší význam pro návrh výšky zástavby v území.

Územní studie dále vymezuje území, která nejsou v územní studii detailně pojednána, nicméně územní studie doporučuje jejich budoucí prověření formou detailnější dokumentace, případně formou samostatné dokumentace, která vezme v potaz podrobné návaznosti mimo řešené území VRÚ.

### ZÁKLADNÍ PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ ÚZEMÍ

#### Uliční čára

Uliční čáry jsou v územní studii definovány v souladu s ustanovením §4 PSP a §12, písm. m) NSZ.

V případě překryvu uliční a stavební čáry je v hlavním výkresu zobrazena primárně stavební čára.

#### Plocha uličních prostranství

Územní studie vymezuje značkou rozsah ploch uličních prostranství. Tyto plochy, v souladu s definicí dle §142 NSZ, obsahují veškeré plochy ulic a náměstí a jsou vymezené uličními čarami.

»03 Město a kompozice – Hierarchie uličních prostranství

#### Plocha náměstí

V rámci uličních prostranství jsou v hlavním výkresu zvýrazněny prostory náměstí.

Jednotlivá náměstí jsou označena písmenem N a příslušným číslem. Náměstí NO1 je v ideální podobě uspořádání zobrazeno viz obr. Detail náměstí.

»03 Město a kompozice – Členění veřejných prostranství.

<span style="color: red;">—</span>	uliční čára
<span style="background-color: #cccccc; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 20px; height: 10px;"></span>	plocha uličních prostranství (ulice a náměstí)
<span style="border: 1px dashed black; display: inline-block; width: 20px; height: 10px;"></span>	plocha náměstí

### OZNAČENÍ STAVEBNÍCH BLOKŮ

Stavební bloky vymezené v územní studii uličními čarami jsou označeny štítkem, který určuje identifikační číslo bloku dle územní studie. Štítek dále uvádí parametrický požadavek na stavební blok – procento jeho zastavitelnosti – a další prostorové či specifické požadavky na stavební bloky, popsané v následujících odstavcích.

#### Procento zastavitelnosti stavebního bloku

Nově vymezené stavební bloky mají regulované prostorové uspořádání, které vychází z umístění bloku v rámci lokality a požadovaného charakteru sousedství.

Bloky mají přiřazenou procentuální hodnotu, která určuje maximální podíl plochy bloku, která smí být zastavěna budovami. Do této plochy se nezapočítává zpevněná plocha bloku, která nevytváří nadzemní podlaží. To znamená, že uvedené procento vyjadřuje poměr bloku, který je zastavěn budovami s vnitřním prostředím. Do procenta zastavitelnosti bloku se nezapočítávají např. zpevněné plochy, terasy, zahradní domky, altánky a podzemní stavby.

Procento zastavění je navrženo podle požadovaného charakteru sousedství (s přihlédnutím k metodice návrhu metropolitního plánu), podle velikosti bloku a s ohledem na předpokládané funkční využití bloku:

heterogenní struktura: 50, 55 a 60 % pro bloky do 3 000 m<sup>2</sup>, 3 000 – 9 000 m<sup>2</sup> a nad 9 000 m<sup>2</sup>,

hybridní struktura: 65, 75 a 85 % pro bloky do 3 000 m<sup>2</sup>, 3 000 – 9000 m<sup>2</sup> a nad 9 000 m<sup>2</sup>.

Výjimku tvoří bariérové bloky č. BIII.03 a BIV.02, u kterých se předpokládá zástavba objekty pro technologický vývoj či jiné formy inovativního podnikání. Tyto bloky mají maximální procento zastavění navýšené o 5 % oproti předpokládanému charakteru zástavby na celkových 80 %.

Druhou výjimkou je skupina bloků BIV.04–07, které tvoří samostatnou skupinu se specifickým charakterem. U těchto bloků je procento zastavění naopak sníženo o 5 % na celkových 70 %.

#### Využití nezastavěné části bloku

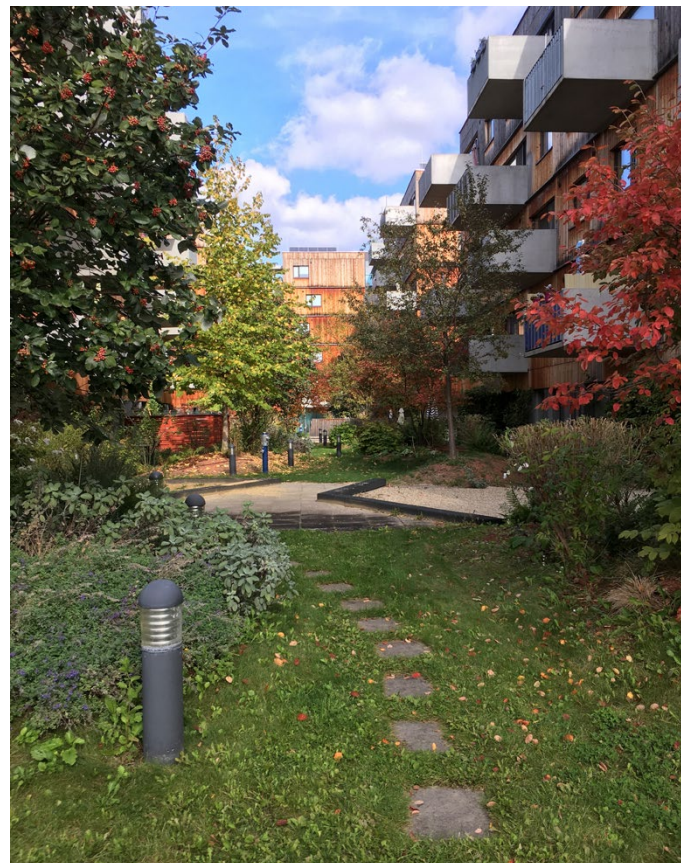
Zbývající plocha bloku, mimo část určenou pro zastavění budovami, bude upravena dle požadavku uvedeného ve štítku bloku. Tedy jako areálová zahrada či vnitroblok s vegetací, případně jako veřejné přístupné vnitroblokové prostranství.

U bloků veřejné vybavenosti, jako je základní škola nebo zdravotnické zařízení, je uveden požadavek na kampusové řešení nezastavěných částí bloku.

»03. Město a kompozice – Požadavky na stavební bloky

### Procento nezpevněné plochy bloku na rostlém terénu

Bloky mají stanovený požadavek na minimální procento plochy bloku, které musí být řešeno jako vegetační plocha na rostlém terénu.



příklad parkově upraveného vnitrobloku ve Vidni v čtvrti Aspern seestadt

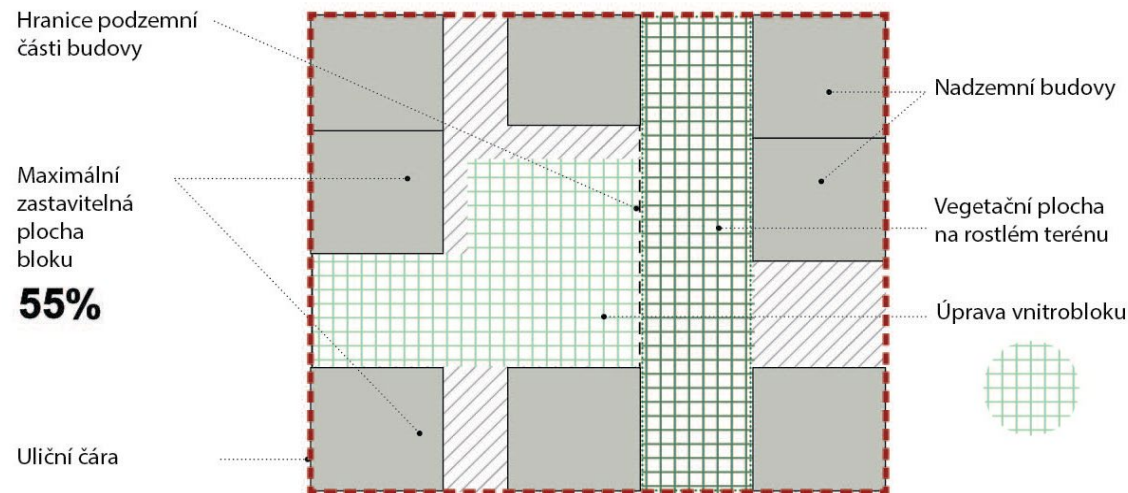


schéma hlavních regulačních prvků stavebního bloku



POŽADAVKY NA STAVEBNÍ BLOKY

Stavební čáry

Územní studie využívá čtyři typy stavebních čar vycházející z platných pražských stavebních předpisů. Jde o uzavřenou, polouzavřenou, otevřenou a volnou stavební čáru.

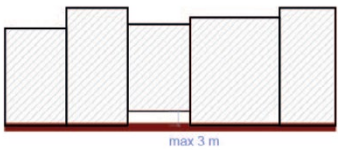
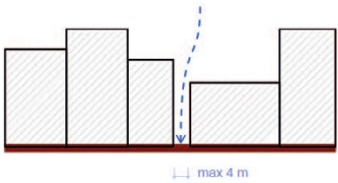
Uzavřená stavební čára  
(dle § 14 odst. 4 písm. a) PSP)

- (4) Stavební čára podle § 12 písm. n) bodu 1 stavebního zákona se uplatní jako:
- a) uzavřená (zcela), 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.

Jedná se o stavební čáru, která stanoví požadavek na souvislou zástavbu hrany bloku bez ustupujících fasád a rozestupů mezi jednotlivými budovami. Před stavební čárou lze umísťovat prvky v souladu s § 17 PSP.

U vyznačených bloků je stanoven požadavek na veřejný přístup skrz uzavřenou hranu bloku. Takový požadavek je možné realizovat například formou veřejného průchodu skrz budovu, případně v souladu s odst. (4) § 15 PSP jako přerušení zástavby v délce max. 4 m.

stavební čára - uzavřená



příklad uzavřené stavební čáry s veřejným přístupem v Kodani

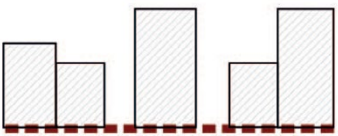
Polouzavřená stavební čára  
(dle § 14 odst. 4 písm. b) PSP)

- (4) Stavební čára podle § 12 písm. n) bodu 1 stavebního zákona se uplatní jako:
- b) polouzavřená, která vymezuje hranici zastavitelné a nezastavitelné části bloku,
1. jejíž zástavba nesmí nikde ustupovat a
  2. která může být v celé své délce úplně a souvisle zastavěná.

Jedná se o stavební čáru, která stanoví požadavek na zástavbu hrany bloku bez ustupujících fasád s možností plného zastavění nebo s rozestupy mezi jednotlivými budovami. Stavební čára umožňuje i kombinaci výše tedy uvedeného, tedy těsně sousedící budovy a budovy se stavebními mezerami. Před stavební čárou lze umísťovat prvky v souladu s § 17 PSP.

Prostor mezi budovami v kontaktu se stavební čárou lze využít například jako součást vnitrobloku se vstupem z veřejného prostranství, jako veřejný přístup blokem nebo jako soukromou zahradu.

stavební čára - polouzavřená



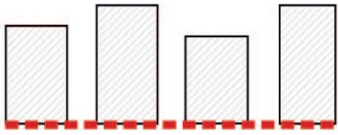
Otevřená stavební čára  
(dle § 14 odst. 5 písm. a) PSP)

- (5) Stavební čára podle § 12 písm. n) bodu 2 se uplatní jako:
- a) otevřená (zcela), která vymezuje hranici zastavitelné a nezastavitelné části bloku,
1. jejíž zástavba nesmí nikde ustupovat a
  2. která musí být přerušovaná stavebními mezerami.

Jedná se o stavební čáru, která stanoví požadavek na vymezení hrany bloku budovami, bez ustupujících fasád s požadavkem na stavební mezery mezi jednotlivými budovami. Před stavební čárou lze umísťovat prvky v souladu s § 17 PSP.

Prostor mezi budovami bývá zpravidla využíván jako soukromé zahrady. V případě bloků s požadavkem na veřejně přístupný vnitroblok lze tento prostor využít pro umístění vstupu do vnitrobloku z veřejného prostranství.

stavební čára - otevřená



Volná stavební čára  
(dle § 14 odst. 5 písm. b) PSP)

- (5) Stavební čára podle § 12 písm. n) bodu 2 se uplatní jako:
- b) volná, která vymezuje hranici zastavitelné a nezastavitelné části bloku,
1. jejíž zástavba může libovolně ustupovat a
  2. která může být přerušovaná stavebními mezerami.

Jedná se o stavební čáru, která stanoví hranici, před kterou nelze v rámci bloku umísťovat budovy. Stavební čára zároveň nevylučuje umísťování zástavby na hranici stavební čáry jako v případě otevřené stavební čáry. Před stavební čárou lze umísťovat prvky v souladu s § 17 PSP.

Prostor mezi budovami a stavební či uliční čárou je zpravidla využit v souvislosti s využitím budov ve stavebním bloku a jejich parteru.

stavební čára - volná






### Aktivní parter

Aktivní parter je přízemní část budovy, která je v přímém kontaktu s uličním prostranstvím nebo náměstím a která obsahuje prostory pro občanské vybavení, obchody, restaurace, kavárny, galerie či jiné komerční i nekomerční nebytové využití.

Aktivní parter zpravidla přispívá k oživení přilehlého veřejného prostranství, na které přímo navazuje.

Minimální konstrukční výška podlaží s aktivním parterem činí 4 m.

 požadavek na aktivní parter

### Podloubí

Podloubí rozšiřuje uliční prostranství o zastřešenou část za stavební čarou do hloubky min. 3 m. Podloubí je vymezeno u bloků, které přiléhají k veřejným prostranstvím a s vysokou koncentrací pěších. V územní studii je požadavek umístěn v blocích podél autobusových zastávek, aby cestující měli možnost čekat na spoj v chráněném prostoru. Podloubí je vždy veřejně přístupné.

 požadavek na podloubí

### Možnost ustoupení fasády od stavební čáry


V délce vymezené značkou v hlavním výkresu je možné ustoupit od stanovené stavební čáry v max. rozsahu uvedeném u konkrétní značky.

Prostor mezi uliční čarou a ustoupenou fasádou domu bude v takovém případě využit jako soukromá předzahrádka.

 možnost ustoupení fasády od stavební čáry

### Výšková dominanta

Značka vymezuje prostor pro umístění budovy, která může převyšovat požadovanou výškovou hladinu v bloku. U výškové dominanty je stanovena maximální možná výška v metrech.

 výšková dominanta (s určením max. výšky zástavby v metrech)

### Kompozičně významná budova

Značka vymezuje plochu pro umístění budovy s výrazným osobitým architektonickým ztvárněním, která bude utvářet charakter místa.

 kompozičně významná budova

### Specifické nároží

Označení nároží, které je možné pojmout jako výjimečné pomocí architektonického ztvárnění. Například formou nárožního rizalitu, arkýřů, konzol apod.

 architektonicky významné nároží


### Areálová zahrada

Areálová zahrada představuje nezastavěnou, vegetačně upravenou část vnitrobloku, která je využívána v souvislosti s převažujícím využitím bloku.

Areálová zahrada může být veřejně přístupná, soukromá či přístupná se stanoveným režimem.


Areálová zahrada je zpravidla oddělena od veřejného prostranství budovami nebo plotem.

V případě areálové zahrady s požadavkem na veřejný prostup může být část areálové zahrady provedena jako veřejně přístupná a část jako soukromá.

 areálová zahrada (požadavek / vymezení plochy)

### Veřejně přístupné vnitroblokové prostranství


Veřejně přístupné vnitroblokové prostranství je vegetačně upravená část bloku, využívaná zpravidla jako společná zahrada a volně přístupná z veřejného prostranství, případně přístupná se stanoveným režimem.

 veřejně přístupné vnitroblokové prostranství (požadavek / vymezení plochy)

### Kampusový vnitroblok

Jedná se o nezastavěnou část bloku (vnitroblok nebo plocha mezi uliční čarou a umísťovanou zástavbou), která tvoří ucelený kampus se společně řešenou zástavbou v rámci celého bloku.


Kampusový vnitroblok zpravidla využívají zaměstnanci budov v bloku, je zpravidla veřejně přístupný s časovým režimem a dohledem.

 kampusový vnitroblok (požadavek / vymezení plochy)

### SPECIFICKÉ POŽADAVKY NA BLOKY


#### Požadavek na zelené střechy

Na budovách v označených blocích požaduje územní studie realizaci střech s vegetačním souvrstvím o mocnosti min. 15 cm. Zelené střechy budou min. na 80 % ploch střech budov v označeném bloku.

 požadavek na zelené střechy

#### Možnost plného prostavění přízemí bloku


U označených bloků kolem stanice metra je možné, při splnění požadavků platného územního plánu, zastavět 1. NP ze 100 %. V těchto blocích se předpokládá plné využití parteru bloku pro nebytové funkce. Skrz bloky mohou být navrženy obchodní pasáže.

 možnost 100% zastavění 1. NP bloku

#### Požadavek na akumulaci dešťové vody

Značka stanovuje požadavek na umístění společné nádrže pro jímání dešťové vody ze střech objektů v rámci bloku.

Dešťová voda se bude využívat na zálivku společných částí bloku. V případě jejího přebytku bude zajištěné její řízené odtékání do systému HDV v přilehlém veřejném prostranství.

 požadavek na akumulaci dešťové vody v bloku

#### Požadavek na realizaci zařízení využívající solární energii

Značka stanovuje požadavek na využití minimálně 70 % plochy střešních konstrukcí v rámci bloku pro výrobu elektrické energie pomocí fotovoltaiických panelů.

V kombinaci s požadavkem na zelené střechy lze využívat např. biosolární střechy, tedy takové, které kombinují fotovoltaiické panely s extenzivní výsadbou.

 požadavek na realizaci zařízení využívající solární energii

### VÝŠKOVÁ REGULACE

Výška zástavby v územní studii je regulována pomocí tří regulativů. Jedná se výškové hladiny dle pražských stavebních předpisů, doporučený počet podlaží při stavební čáře a maximální možná výška zástavby v bloku vyjádřená v absolutní nadmořské výšce

Tyto regulativy jsou doplněny o možnost umístit dominantu u jižního vestibulu stanice metra v tzv. „radarovém stínu“ kbelského radaru, který vytvářejí stávající výškové budovy výroby Knauf. Umístění dominanty je označeno značkou pro výškovou dominantu.

### Výškové hladiny

Výškové hladiny stanovují minimální a maximální výšku objektů v metrech, vztaženou k úrovni přilehlého terénu (v souladu s § 20 odst. (1) PSP).

Výškové hladiny odpovídají hladinám dle platných pražských stavebních předpisů. V území jsou navrženy následující rozmezí regulované výšky budov:

c) hladina III 0–12 m

f) hladina VI 16–26 m

g) hladina VII 21–40 m

Maximální regulovaná výška je pro jednotlivé hladiny stanovena v celé vymezené ploše, minimální regulovaná výška pouze podél stavební čáry orientované do uličního prostranství.

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

### Doporučený počet podlaží

Doporučený počet podlaží uvádí vhodný počet podlaží na dané stavební čáře. Budova s uvedeným počtem podlaží však nesmí svou výškou přesáhnout výškovou hladinu dle prvního regulativu.

Počet podlaží je stanovený v územní studii jako doporučující regulativ vztažený ke stavební čáře, nebo její části. Jedná se o doporučený maximální počet nadzemních podlaží objektu, který se nachází na dané stavební čáře.


Územní studie umožňuje umístit i nižší počet podlaží, než je uvedený doporučený počet, například v případě návrhu administrativních budov, u kterých se předpokládá vyšší konstrukční výška než u objektů bytových domů.

 5+1 doporučený počet podlaží + doporučený počet ustoupenýcl

### Označení bloků dotčených výškovým limitem letiště Letňany

Označené bloky se nacházejí v ochranném pásmu vzletových drah letiště Letňany a jsou jím významně ovlivněny. U těchto bloků jsou vymezené dvě výškové úrovně. První platí v případě zachování stávajícího provozu letiště. Druhá je navržena pro případ zrušení letiště.

Obdobně je tomu i v případě doporučených počtů podlaží. Označené bloky mají doporučené dvě úrovně počtu podlaží, uplatnitelné podle toho, zda zůstává zachováno letiště s ochrannými pásmy, či nikoliv.

 III./VI. bloky s uvedenou výškovou úrovní v případě zrušení limitů letišt

 2+1 7+1 doporučený počet podlaží v případě zrušení limitů letiště Letňan



POŽADAVKY NA VEŘEJNOU VYBAVENOST

V hlavním výkresu jsou označeny bloky pro umístění zdravotnických zařízení, školských zařízení, sportovní vybavenosti a domova pro seniory.

Hlavní výkres definuje také doporučení pro umístění budov veřejné správy, případně označuje bloky vhodné pro umístění komerční vybavenosti.

»04 Využití území a veřejná vybavenost

POŽADAVKY NA KRAJINU

Pro podrobnější popis práce s krajinou a členění krajinných ploch, »02. Krajina.

Krajinné plochy

Územní studie rozděluje plochy krajiny podle jejich způsobu využití na parkové plochy a přírodě blízké parkové plochy, dále na obhospodařovaná pole a v poslední řadě na neudržované jiné plochy přírodě blízké.

- parkově upravené plochy
- přírodě blízké plochy
- jiná plocha přírodě blízká (travnatá plocha letiště Letňany)

Modro-zelená infrastruktura

Modro-zelená infrastruktura (MZI) je v hlavním výkresu vyznačena hlavními skladebnými prvky, které tvoří ucelený systém.

Jedná se o liniové prvky pro hospodaření s dešťovou vodou a jejich plošnou obdobu významných vodních ploch na veřejných prostranstvích.

Zelenou složku tvoří krajinné pásy pro umístování prvků MZI a návrh doporučených ploch pro výsadbu stromů. Hlavní výkres nenavrhuje přesnou polohu stromů. Ve výkresu jsou naznačeny možné principy práce se stromy na veřejném prostranství.

- liniové opatření pro hospodaření s dešťovou vodou
- kompozičně významná vodní plocha ve veřejném prostranství
- krajinné pásy pro návrh prvků MZI
- prostor pro návrh stromů v uličním prostranství (např. skupiny stromů / stromořadí, ilustrativní rozmístění)

Specifické požadavky na veřejná prostranství

Označení veřejných prostranství doplňují konkrétní požadavky, které budou řešeny v podrobnější projektové dokumentaci veřejného prostranství.

Jedná se například o požadavky na umístění dětských hřišť a veřejných sportovišť, uměleckých děl nebo vodních prvků.

Plocha pro zastřešení ve veřejném prostoru

Plocha na veřejném prostranství vymezená speciální čarou, která stanoví plochu v prostoru na veřejném prostranství, kde za splnění podmínek popsaných v hlavním výkresu je možné vystavět zakrytí veřejného prostoru (např. prostor pro tržiště, baldachýn, stínění). Toto zastřešení musí plynule navazovat na veřejné prostranství, jehož je součástí, musí být neomezeně veřejně přístupné, otevřené. V prostoru se nesmí nacházet žádné další konstrukce, zejména vertikální komunikace apod.

- plocha pro zastřešení ve veřejném prostoru (umístění / vymezení maximální plochy)

Požadavek na umělecké dílo ve veřejném prostoru

Umělecké dílo ve veřejném prostoru plní estetickou, kulturní, společenskou nebo symbolickou funkci a podílí se na utváření identity místa, kvality veřejného prostoru a vztahu obyvatel k nové čtvrti. Musí být umístěno tak, aby podporovalo čitelnost a kvalitu veřejného prostoru, mělo by být provedené z materiálů a v měřítku odpovídajícím charakteru místa a nesmí snižovat bezpečnost, funkčnost ani prostupnost veřejného prostoru.

- požadavek na umělecké dílo ve veřejném prostoru

Požadavek na vodní prvek ve veřejném prostoru

Vodní prvek ve veřejném prostoru představuje architektonický nebo krajinařský prvek využívající vodu jako výrazový a funkční prostředek. Jeho cílem je kompoziční dotvoření veřejného prostoru, zlepšení mikroklimatu a podpora jeho aktivního využívání obyvateli všech věkových skupin. Vodní prvek musí být technicky proveden tak, aby umožňoval spolehlivý a hospodárný provoz a snadnou údržbu.

- požadavek na vodní prvek ve veřejném prostoru

Požadavek na dětské hřiště

Dětské hřiště představuje specificky vymezenou část veřejného prostoru určenou pro hru a pohybové aktivity. Prostor hřiště má být začleněn do kompoziční struktury veřejného prostoru, dobře dostupný pěší docházkou a v přímé vazbě na pobytové a obytné plochy. Součástí řešení je zajištění přiměřeného zastínění a mobiliáře pro doprovod, a dále použití odolných a bezpečných materiálů umožňujících snadnou údržbu a dlouhodobý provoz.

- požadavek na dětské hřiště

Požadavek na veřejné sportoviště

Veřejné sportoviště představuje vyhrazenou část veřejného prostoru určenou pro pohybové a sportovní aktivity obyvatel všech věkových skupin. Sportoviště má být kompozičně začleněno do struktury veřejného prostoru, snadno dostupné pěší docházkou a v přímé vazbě na obytné a pobytové plochy. Konstrukce a vybavení sportoviště musí být z odolných, bezpečných a snadno udržitelných materiálů, umožňujících dlouhodobý provoz a pravidelnou údržbu.

- požadavek na veřejné sportovní hřiště

POŽADAVKY NA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU

Pro podrobnější popis členění dopravních ploch »05. Dopravní infrastruktura.

Požadavky na veřejná prostranství

V hlavním výkresu jsou vyznačeny hlavní požadavky na umístování dopravních prostorů v uličních prostranstvích. Jde o prvky motorové a aktivní mobility jako vozovky, cyklostezky nebo požadavky na umístění koridoru pro těleso tramvajové trati.

Významná pěší cesta – doporučená trasa

Významné pěší cesty musí být veřejně přístupné, navrženy s ohledem na bezbariérovost, bezpečnost a odpovídat charakteru místa, jak je uvedeno v kapitole „Krajina“. Součástí jejich řešení je také vegetační doprovod a městský mobiliář, které dotvářejí celkovou kompozici prostoru podle návrhu územní studie.

- významná pěší cesta - doporučená trasa

Cyklostezka (chráněná v přidruženém dopravním prostoru)

Cyklostezka vedena v samostatně vymezeném a stavebně odděleném pásu v rámci přidruženého dopravního prostoru, nebo nestavebním bloku přičemž je chráněna od motorové dopravy výškovým rozdílem, zeleným pásem nebo jiným bezpečnostním prvkem.

Cyklopruh v hlavním dopravním prostoru

Cyklopruh v hlavním dopravním prostoru je vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, vyznačený na vozovce společně s jízdním pruhem pro motorová vozidla, bez stavebního oddělení. Slouží k bezpečnému a plynulému provozu cyklistů v rámci hlavního dopravního prostoru a jeho šířkové a konstrukční parametry odpovídají platným technickým normám.

- cyklostezka (chráněná v přidruženém dopravním prostoru) páteří obousměrná / obousměrná / směrové oddělená

Bezmotorové propojení ve veřejném prostoru

Propojení ve veřejném prostoru představuje významné pěší trasy v uličních prostranstvích nebo krajinných plochách, jejichž přesné vedení není pevně stanoveno, avšak musí vždy splňovat požadavky na bezpečnost, bezbariérovost a přehlednost.

- bezmotorové propojení ve veřejném prostoru

Požadavky na stavební bloky

Územní studie definuje požadavky související s mobilitou, které budou řešeny uvnitř stavebních bloků, jako je například požadavek na umístění společného parkovacího domu nebo pěší prostup blokem.



příklad veřejného pěšího propojení uvnitř vnitrobloku, Vídeň

Požadavek na nadzemní parkovací dům

Nadzemní parkovací dům by měl být navržen tak, aby komunikoval se svým okolím prostřednictvím aktivního parteru s veřejně přístupnými funkcemi. Střecha parkovacího domu je využívána pro výrobu energie, například pomocí solárních panelů, nebo jako zelená plocha. Konstrukce a dispozice objektu umožňují budoucí flexibilní přizpůsobení nebo jednoduchou demontáž a změnu funkčního využití dle potřeb rozvoje území.

- požadavek na nadzemní parkovací dům

Bezmotorové propojení dvou bodů

Regulativ stanovuje požadavek na prostup v rámci stavebního bloku o minimální šířce 4 m a minimální výšce 4,5 m, v případě průchodu budovou. V konkrétním trasování je možné se odchýlit, prostup ale musí spojovat dané body na hraně bloku a navrhované řešení musí splňovat počet požadovaných prostupů blokem. Hmota stavebního bloku může být v tomto místě rozdělena veřejnou ulicí nebo pasáží. Doporučuje se navázat osu prostupu na okolní pěší trasy. Preferována jsou tak přirozeně bezbariérová inkluzivní řešení. Propojení je vhodné doplnit mobiliářem (lavičky, veřejné osvětlení).

- bezmotorové propojení dvou bodů

POŽADAVKY NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

Hlavní výkres zobrazuje hlavní prvky technické infrastruktury. Podrobně »06. Technická infrastruktura.

- rezerva pro rozšíření vodojemu (VPS)
- vodárenský objekt
- objekt pro odkanalizování území
- objekt pro rozvod plynu
- objekt pro zásobování elektrickou energií









# 04.

## VYUŽITÍ ÚZEMÍ A VEŘEJNÁ VYBAVENOST

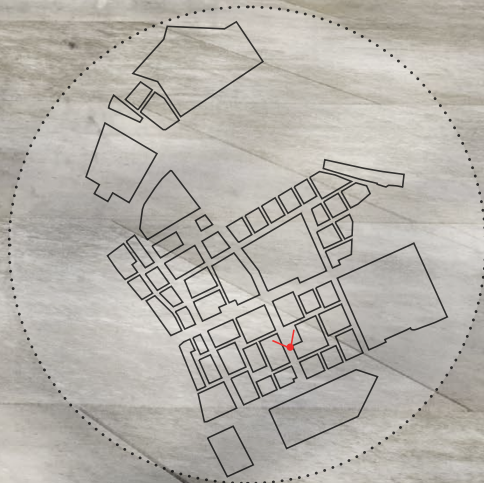
Nová koncepce využití ploch VRÚ .....	124
Navrhované kapacity zástavby VRÚ.....	126
Rozložení funkčního využití .....	126
Bydlení v nové městské čtvrti. ....	127
Parkovací dům jako komerční hub .....	131
Pracovní příležitosti .....	132
Bilance veřejné vybavenosti.....	135
Zdravotnictví .....	136
Školství a komunitní život. ....	137
Sociální služby.....	139
Kultura .....	140
Sport a rekreace.....	140





*Náměstí před školou - varianta základ*

*Dominantním veřejným prostranstvím je nově vytvořená městská třída s tramvajovou tratí, na kterou navazuje školní náměstí. Hluběji v sousedství jsou dva lokální plácky s čistě sousedským charakterem.*







Náměstí před školou - námětová varianta

Dominantním veřejným prostranstvím je nově vytvořená městská třída s tramvajovou tratí, na kterou navazuje školní náměstí. Hluběji v sousedství jsou dva lokální plácky s čistě sousedským charakterem.





## NOVÁ KONCEPCE VYUŽITÍ PLOCH VRÚ

### NOVÉ USPOŘÁDÁNÍ PLOCH

#### Intenzivně využívané vs. prázdné plochy

Územní studie rozděluje VRÚ na intenzivně využívané urbanizované území a prázdné plochy, které jsou v současné době kvůli platným limitům letňanského letiště nezastavitelné.

Studie zároveň vymezuje plochy parků, které budou významné i v případě zrušení letiště. Dojde-li k jeho zrušení, výrazně naroste intenzita zástavby území kolem stanice metra. Vymezené parky tak dlouhodobě budou vytvářet rezervu pro vyvážený návrh uspořádání ploch ve VRÚ.

#### Nové centrum na zelené louce

V rámci VRÚ vznikne čtvrť, která nabídne zcela nové městské centrum v dobře dostupné lokalitě, obsluhované metrem. Tato oblast se nachází mezi stávajícími zastavěnými částmi města, se kterými bude propojena.

Na rozdíl od jiných čtvrtí na okrajích Prahy, které zpravidla vycházejí z původního vesnického jádra a postupně se na ně napojují novou zástavbou, bude toto nové centrum vznikat na „zelené louce“. To umožňuje flexibilitu v plánování a koncepci celé oblasti. Urbanistické řešení zde nebude omezeno historickými strukturami, ale bude přizpůsobeno současným potřebám města.

Přístupem tak lze porovnávat výstavbu nové čtvrti ve VRÚ se zakládáním nových městských struktur ve 2. polovině 20. století. Podobně jako tyto komponované celky bude nová čtvrť nabízet veškeré nutné prvky vybavenosti. Na rozdíl od modernistického přístupu ale nebudou jednotlivé části rozdělené na monofunkční areály, nýbrž budou společně tvořit propojený městský celek.

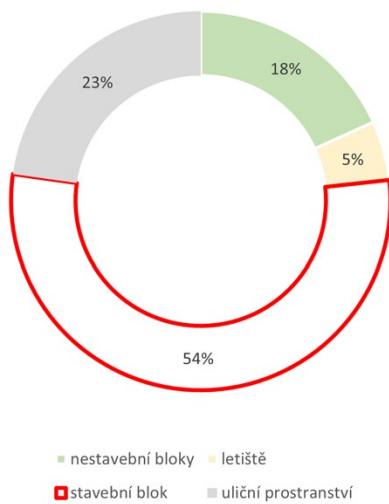
Nová čtvrť bude unikátní kombinací různých funkcí. Vedle nadmístní veřejné vybavenosti územní studie navrhuje komerční služby místního významu, které podpoří každodenní život obyvatel. Důležitou součástí projektu jsou také prostory pro nové pracovní příležitosti, čímž lze částečně přispět ke snížení závislosti na dojíždění do centra města. Nebude chybět ani obytná zástavba, která nabídne bydlení v souladu s vysokými standardy městského bydlení.

#### Polyfunkce pro odolnost nové čtvrti

Mix funkcí je předpokladem pro adaptabilitu nové zástavby a možnost jejího vývoje v průběhu příprav, postupné výstavby i během životnosti navrhované čtvrti.

Různorodé využití umožňuje rozvrstvení výstavby mezi širší pole investorů. Zároveň v realizované zástavbě přispívá k celodenní proměně aktivit v rámci čtvrti a předchází vzniku oblastí, které jsou využívány jen v určitou denní dobu. Různorodá škála komerční vybavenosti a služeb zároveň podporuje princip města krátkých vzdáleností, kde jsou obyvatelé schopni naplnit svoje potřeby v rámci čtvrti a nemusejí dojíždět do jiných částí města.

Nová čtvrť a její funkční využití je navrženo tak, že neohrožuje ani nezatěžuje sousední čtvrti a není závislá na jejich veřejné vybavenosti a infrastruktuře. Nová čtvrť nabídne nová pracovní místa, střední školu, polikliniku, příležitosti pro rekreaci a další možnosti využití také obyvatelům sousedních částí města.



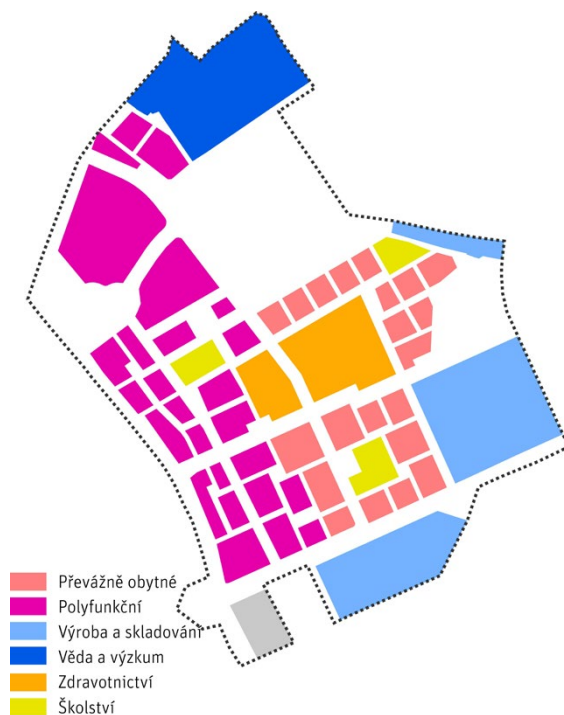
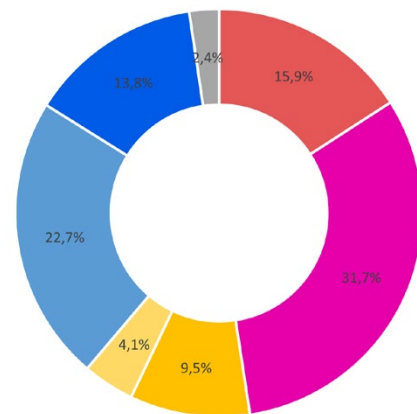
podíl rozdělení ploch dle návrhu uspořádání VRÚ

### PODÍLY VYUŽITÍ PLOCH VRÚ

Celková plocha VRÚ je 123 ha. Z toho, dle návrhu územní studie, bude 66 ha určeno pro stavební bloky. Bezmála 29 ha (23 % plochy) zůstane jako parková nebo přírodní plocha. Z toho přibližně 6 ha zaujímá plocha letňanského letiště, která je v dnešní podobě zatravněnou plochou, ovšem lze ji zastavět budovami pro letectví. V řešeném území 28 ha budou zaujímat zpevněné plochy, jako jsou ulice a náměstí.

Plocha stavebních bloků bude ze 48 % využita pro bydlení a polyfunkční využití. Tyto způsoby využití budou utvářet městský charakter nové čtvrti a budou doplněny o 14 % ploch bloků věnovaných veřejné vybavenosti (zdravotnictví a školství).

Podstatná část plochy stavebních bloků (v součtu 37 %) bude věnována výrobním a vědeckotechnologickým areálům, jako je areál Výzkumného a zkušebního ústavu letectví (VZLÚ).



rozdělení stavebních bloků dle převažujícího způsobu využití



## NAVRHOVANÉ KAPACITY ZÁSTAVBY VRÚ

### NOVÝ OBJEM ZÁSTAVBY

Pro výpočet hrubých podlažních ploch v návrhu ÚS uvažujeme s umístěním veškeré zástavby započitatelné jako hrubá podlažní plocha do nadzemních podlaží. S tímto ohledem byla také navržena prostorová regulace zástavby, jejíž podmínky jsou popsány v kapitole »O3. Město.

Nová čtvrť, při zohlednění aktuálních limitů pro výstavbu kolem stanice metra, počítá s možností, že ve VRÚ bude výhledově v součtu až 1 280 000 m<sup>2</sup> hrubých podlažních ploch zástavby. Z toho přibližně 1 010 000 m<sup>2</sup> hrubých podlažních ploch bude v území umístěno nově a přičtou se ke stávajícím 270 000 m<sup>2</sup> HPP (ve kterých je již započítána výstavba umístěná platným územním rozhodnutím). Tato kapacita byla vypočtena na základě možností pořizované změny ÚP č. 3 842 a ověřena návrhem ideálního uspořádání zástavby, který je zobrazen na výkresu Možná podoba zástavby. Navrhované kapacity jsou promítnuty do návrhu regulace stavebních bloků.

V nové čtvrti bude po jejím dokončení (přibližně v roce 2050 a dále) bydlet 12 000 až 13 900 nových obyvatel. Obdobný počet obyvatel mají např. městské části Praha-Kunratice, Praha-Suchdol, Zbraslav nebo město Lysá nad Labem. Tito obyvatelé budou bydlet v 5 000 až 7 000 nově postavených bytech, které v nové čtvrti vzniknou.

V zastavěné ploše VRÚ vznikne městská čtvrť s průměrnou hustotou více než 200 obyvatel na hektar.

Noví obyvatelé nepřibudou do území najednou. Průměrný roční přírůstek obyvatel je v Praze cca 8 000 obyvatel, největší developer je schopen uvést na trh nanejvýš 400 bytů za rok. Proto předpokládáme, že výstavba celého VRÚ potrvá přibližně 15–25 let, než dojde k dosažení maximálních kapacit uvedených v návrhu územní studie. Připočteme-li k tomuto odhadu dobu nutnou pro přípravu území, můžeme předpokládat, že v roce 2035 nebude ve VRÚ žít více než 3 500 nových obyvatel.

Kromě nových bytů vznikne v nové čtvrti také až 12 000 nových pracovních příležitostí, a to v administrativních budovách, v nových institucích nebo v drobných výrobních podél Kbelské ulice.

Podstatný objem nových pracovních příležitostí může v území vzniknout také v areálu nové nemocnice. Předběžná studie uvádí dalších až 4 000 pracovních míst ve zdravotnictví.

### Nový objem zástavby v případě zrušení letiště Letňany

V případě zrušení letiště počítá územní studie s plným využitím kapacit umožněných změnou územního plánu č. 3 842 s přihlédnutím ke kbelskému vojenskému radaru. V území tak může výhledově být v součtu až 1 450 000 m<sup>2</sup> hrubých podlažních ploch zástavby, z toho cca 1 180 000 m<sup>2</sup> HPP nové zástavby.

Hrubá podlažní plocha se v návrhu počítá dle vymezení jednotlivých funkčních ploch uvedených v návrhu změny ÚP č. 3 842. Plocha funkčního využití je rozdělena dle předpokládaného rozdělení mezi stavební bloky na jednotlivé záměry. Návrh rozdělení HPP mezi stavební bloky byl navržen tak, aby bylo možné každý blok umístit samostatně.

## ROZLOŽENÍ FUNKČNÍHO VYUŽITÍ

### RŮZNORODÁ A ŽIVÁ ČTVRŤ – MIX FUNKCÍ

Územní studie přiřazuje k jednotlivým stavebním blokům doporučený ideální poměr druhů funkčního využití. Doporučené objemy hrubých podlažních ploch pro jednotlivé bloky jsou uvedeny v bilanční tabulce.

Cílem územní studie je vytvořit podmínky pro postupný vznik živé městské čtvrti, která nabídne kromě přiměřeného počtu bytů novým obyvatelům také potřebné služby a vybavenost.

Minimální požadované kapacity veřejné vybavenosti, vyznačené také v hlavním výkresu, jsou podrobně popsány v samostatné části.

Dominantním typem navržené zástavby ve VRÚ jsou bytové domy, které představují bezmála polovinu nového objemu zástavby. Podrobnější popis uvažovaných typologií bytové zástavby viz část popisující bydlení v nové čtvrti.

Na druhém místě je objem zástavby pro zdravotnický areál, který zaujímá podstatnou část řešeného území. Popis zdravotnického areálu je uveden v části věnované veřejné vybavenosti.

Pracovní příležitosti budou k dispozici v nové administrativě (9 %), v plochách pro nerušící výrobu (7 %) a na komerčních plochách (6 %). Podrobně viz část popisující pracovní příležitosti v nové čtvrti.

Nadzemní parkovací domy, jejichž umístění návrh ÚS doporučuje pro pokrytí vysokých požadavků na počet parkovacích stání vyplývajících ze současných městských stavebních předpisů, zaujmají 6 % z navrhovaného objemu zástavby.

### MIX FUNKCÍ V PŘÍPADĚ ZRUŠENÍ LETIŠTĚ LETŇANY

Poměr jednotlivých způsobů využití zástavby v případě zrušení letiště Letňany a bez jeho zrušení zůstává zachován.

Jediný patrný rozdíl se projevuje v 4% vyšším podílu administrativních ploch, které odpovídají větší intenzitě využití území kolem stanice metra, kde může v polyfunkčních blocích vzniknout větší počet pracovních příležitostí.

Mírný rozdíl (o tři procentní body) představuje menší podíl hrubých podlažních ploch věnovaných zdravotnictví vůči ostatním způsobům využití.

Rozdíl je patrný také u nadzemních parkovišť, což je dané především umístěním dopravního hubu u terminálu Letňany.

## BYDLENÍ V NOVÉ MĚSTSKÉ ČTVRTI

Zajištění dostupného bydlení představuje jednu z klíčových výzev současného města. Rozvojová plocha VRÚ Letňany–Kbely nabízí prostor pro výstavbu 5 000 až 7 000 nových bytů, které by mohly pomoci zvýšit výstavbu nových městských bytů v Praze o 100 až 200 bytů za rok a přispět ke zmírnění tlaku na ceny nemovitostí v hlavním městě v příštích 25 letech.

Samotnou zvýšenou produkcí bytové výstavby nedojde ke zlevnění bydlení v Praze. Bytová politika města by se neměla omezovat pouze na výstavbu, měla by cílit v první řadě na podporu různých forem bydlení, které nabídnou různorodou škálu bydlení pro nejrozličnější skupiny obyvatel, a zároveň podporovat bydlení pro osoby, které v tržním prostředí nemají možnost opatřit si bydlení vlastními prostředky.

Městské nájemní bydlení bude tvořit podstatný objem bydlení v nové čtvrti. Velký podíl pozemkového vlastnictví v řešeném území dává městu příležitost stavět nové městské byty a nabízet je potřebným profesím, osobám s pohybovými omezeními a osobám jinak sociálně znevýhodněným, a to podle platných pravidel pro přidělování městských bytů. V řešeném území je také výrazný podíl pozemků ve vlastnictví státu, který tak ve VRÚ může, společně s městem, uskutečňovat vlastní bytovou politiku a stavět dostupné bydlení, nebo pozemky pro tento účel poskytnout městu.

Městské bydlení by nemělo tvořit nadpoloviční většinu bytů v nové čtvrti. Kombinací s dalšími formami bydlení lze docílit pestrého složení obyvatel v nové zástavbě. Město může podporovat např. formy developmentu, který necílí na ziskovost projektu. Takové projekty mohou být vedeny družstvy, sociálními družstvy nebo spolky a kladou si za cíl poskytovat bydlení za pořizovací náklady. Město může podporovat různorodé formy participativního bydlení, čímž může využít část objemu kapitálu (mimo finanční kapitál jde také o lidské zdroje nebo know-how) potřebného pro výstavbu bydlení od samotných obyvatel.

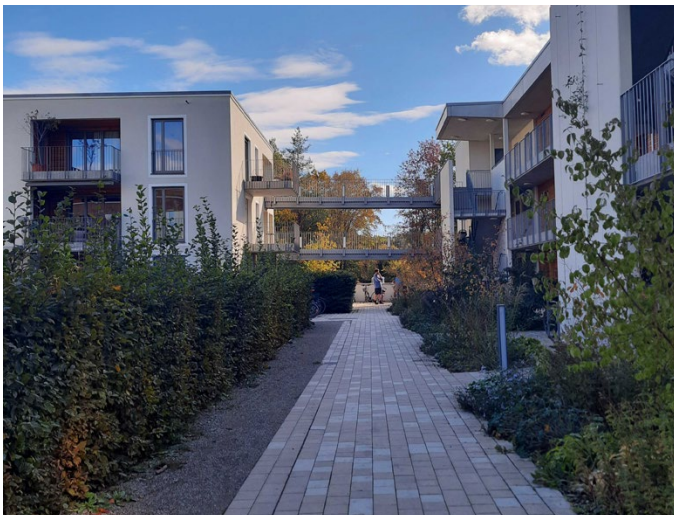
Důležitý je i podíl soukromého developmentu a komerčního vlastnického bydlení nebo komerčního nájemního bydlení. Tyto formy bydlení dotvářejí paletu možností a mohou vznikat na soukromých pozemcích v řešeném území bez podpory státu či města.

Návrh vyváženého poměru různých forem bydlení by měl být předmětem aktivní bytové politiky města. Zahraniční příklady uvádějí například požadavek na 25% podíl městského bydlení, 25% sociálního bydlení, 25% neziskového bydlení a 25% podíl komerčního bydlení.

Územní studie nepředepisuje konkrétní typologii bydlení v nové čtvrti. Předpokládá ale výstavbu bydlení v polyfunkčních a čistě obytných stavebních blocích s různou mírou prostupnosti a úrovně soukromí.



reference – bytové domy s pobytovým vnitroblokem, Mnichov



reference – kompaktní zástavba bytových domů, Mnichov

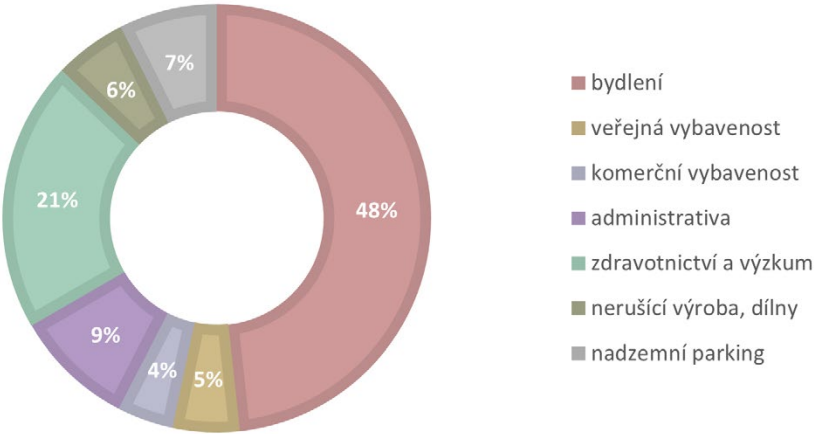




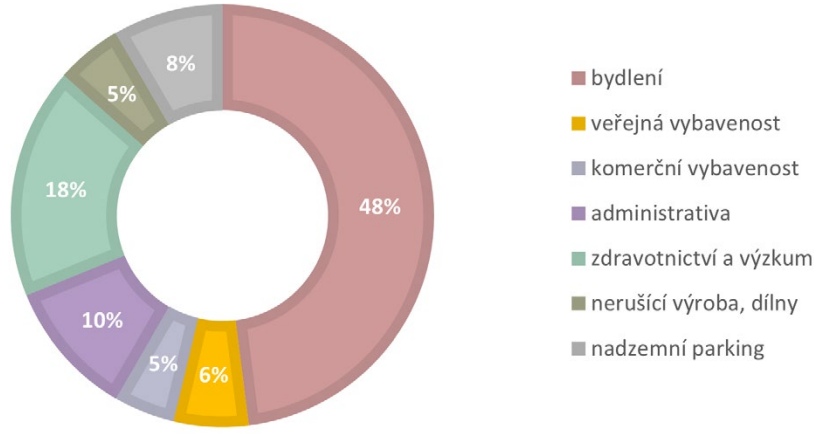
axonometrické schéma využití území



axonometrické schéma využití území, v případě zrušení letiště Letňany



rozdělení nově navrhované zástavby dle objemu funkčního využití v nové čtvrti



rozdělení nově navrhované zástavby dle objemu funkčního využití v nové čtvrti, v případě zrušení letiště Letňany



## Strategie bydlení v hl. m. Praze

Strategie rozvoje bydlení hl. m. Prahy uvádí:

SC 1.3 Realizovat stavební projekty dostupného bydlení s aktivní účastí města

- Stavět nové obecní byty prostřednictvím městského developera (Pražská developerská společnost bude prioritně připravovat projekty v lokalitách Nových Dvůrů a Palmovky a rovněž v dalších, v rámci nichž má svěřeny pozemky).
- V souladu se schválenými zásadami realizovat projekty družstevní bytové výstavby s účastí města, které za tímto účelem poskytne vhodné stavební pozemky, spoluzaloží a stane se členem nově vzniklých bytových družstev a následně na poskytnutých pozemcích zřídí právo stavby na dobu až 99 let (město bude mít dispoziční právo cca k jedné třetině bytů a zároveň náklady na pořízení družstevního bytu budou až o cca 30 % nižší v porovnání s tržními cenami v dané lokalitě).
- Podporovat spolkové formy bytové výstavby (tzv. „baugruppe“), kdy město na základě soutěže poskytne vybraným spolkům konkrétní městské pozemky s právem stavby a na stavebních nákladech se samo nepodílí (v nově vzniklém objektu následně město získá určitý počet bytů, se kterými může disponovat).
- Využít část bytů v nově zahajovaných soukromých stavebních projektech pro účely dostupného bydlení (aktivní role města jako účastníka řízení při povolování nových staveb, různé formy protiplnění ze strany města za využití bytů v developerských projektech).
- Podporovat vznik různých forem sdíleného bydlení (co-living, cohousing apod.), a to například poskytnutím zvýhodněného pronájmu městských pozemků, podporou financování konkrétních projektů apod.
- Navázat spolupráci s významnými zahraničními institucionálními investory (např. z Německa, Nizozemí), kteří jsou dostatečně kapitálově silní a zároveň mají bohaté zkušenosti s investováním do projektů dostupného nájemního bydlení s dlouhodobou finanční návratností.
- Využít navázaných kontaktů se zahraničními institucionálními investory i s ohledem na rozhybání stavebního trhu – oživení stavební činnosti by přinesly i v ČR dosud nepůsobící velké zahraniční stavební firmy s patřičným zázemím a infrastrukturou.
- Jednoznačně vymezit kompetence jednotlivých organizačních složek města (i členů Rady hl. m. Prahy) v oblasti bytové výstavby realizované za účasti města: týká se zejména Pražské developerské společnosti, Odboru investičního MHMP, Odboru hospodaření s majetkem MHMP.

## Výňatek ze Strategického plánu hl. m. Prahy:

SC 3.1 Rozvíjet programy dostupného bydlení pro specifické skupiny obyvatel:

- Implementovat nástroje ústupového seniorského bydlení.
- Zprostředkovávat výměny obecních nájemních bytů (zejména větších za menší) napříč městskými částmi a pomáhat nájemníkům (především starším) větších obecních bytů s organizací stěhování do bydlení více odpovídajícímu jejich možnostem a zdravotnímu stavu.
- Zavádět programy startovacího bydlení (je nutné úzce vymezit podporované cílové skupiny z řad mladých lidí a rodin).
- Zvýšit dostupnost bezbariérového bydlení (včetně bytů zvláštního určení).
- Podporovat projekty komunitního bydlení.

## PARKOVACÍ DŮM JAKO KOMERČNÍ HUB

### POŽADAVEK NA PARKOVACÍ STÁNÍ

Velké rozvojové území se dle platných pražských stavebních předpisů nachází v ploše O7 a O8 pro přepočet počtu parkovacích stání. Vzhledem k tomu v řešeném území vychází neúměrně vysoká potřeba počtu parkovacích stání, s ohledem na polohu a dopravní napojení řešeného území na metro a výhledově i další kapacitní VHD.

Celkem se může jednat až o cca 16 000 parkovacích stání. Podrobně viz kapitola »O5. Dopravní infrastruktura.

### MOBILITY HUBS

Územní studie primárně počítá s umístováním parkovacích stání pro potřeby plánované zástavby v podzemí. Pro odlehčení jednotlivým blokům zároveň navrhuje umístění pěti parkovacích domů s celkovou kapacitou až 2 000 parkovacích stání.

Parkovací domy jsou umístěny na strategických pozicích v rámci sousedství tak, aby byly dobře dopravně dostupné a zároveň byly dostupné pro celé sousedství. U parkovacích domů se předpokládá kombinace s veřejným parkovištěm pro kola a s aktivním parterem.

Parkovací domy tak budou představovat živé objekty, které mohou být kombinovány s dalšími funkcemi, jako je tomu například v Kodani nebo Bordeaux.

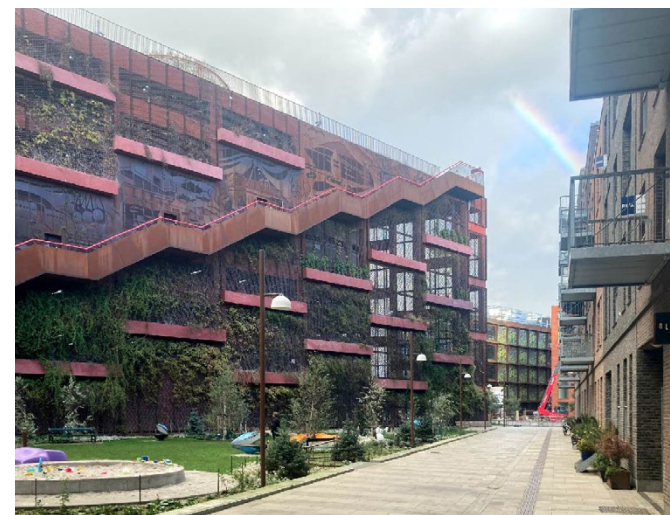
V ideálním případě budou parkovací domy postavené z montovaných konstrukcí, které je možné rozebrat v případě, že nebude nutné využívat velké kapacity parkování. Parkovací domy mohou být také postaveny s ohledem na jejich budoucí transformaci, respektive tak, aby bylo možné je přestavět např. na kancelářské nebo obytné budovy.



parkovací dům s kancelářskými plochami v Brně na Moravském náměstí



parkovací dům s aktivním parterem a kancelářskými plochami v Bordeaux



parkovací dům s aktivním parterem v kodaňské čtvrti Norrebro



## PRACOVNÍ PŘÍLEŽITOSTI

V nové čtvrti bude po jejím dokončení až 12 000 nových pracovních příležitostí, které budou k dispozici místním i obyvatelům okolních částí města (bez započítání pracovních míst ve zdravotnictví). Studie navrhuje zástavbu, která umožní vznik různorodých pracovních příležitostí ve službách, ale i výrobě sledující trend „produktivního města“, které vyrábí vlastní výrobky s přidanou hodnotou. Zároveň zde bude dostatek prostoru pro běžné kancelářské plochy nebo co-workingové prostory, kterých je v Praze stále méně, než je běžné např. ve městech západní Evropy.

Velkou příležitost představují nové administrativní nebo výrobní plochy budované na městských pozemcích. Město zde může uskutečňovat vlastní strategie. Tedy podporovat vybrané podniky přinášející inovace, podporovat sociální podnikání nebo cirkulární ekonomiku.

Důležitou součástí různorodosti pracovních příležitostí budou také pracovní místa ve zdravotnictví v nové poliklinice a ve zdravotnickém areálu, který vznikne na ploše vyhrazené v návrhu změny územního plánu pro veřejnou vybavenost.

### Administrativa

V řešeném území je navrženo celkem až 120 000 m<sup>2</sup> nových kancelářských ploch a 87 000 m<sup>2</sup> kancelářských ploch již má platné územní rozhodnutí.

Navržený objem kancelářských ploch v nové čtvrti má potenciál vytvořit zde nové administrativní centrum, které bude plochou kancelářší srovnatelné s centry Chodov či Brumlovka. Kancelářské budovy navrhujeme, pokud možno, umístit mezi stavby s jiným druhem využití, aby přispívaly k tvorbě živého města, které je cílem této studie a nevznikaly monofunkční oblasti. Kancelářské budovy jsou navrženy zejména při severozápadním okraji čtvrti při rušných komunikacích a poblíž dopravního „hubu“.

Velký podíl z celkové plochy kancelářší představuje administrativní centrum Lidl (pojmenované dle současného vlastníka pozemků) v bloku č. XII.01., které má již vydané stavební povolení v právní moci. Navržený objem zástavby je zde 87 621 m<sup>2</sup> v osmi budovách včetně hotelu, což představuje 40 % zvažovaného objemu ploch pro administrativu a služby v nové čtvrti. Záměr tvoří monofunkční areál, který by mohl v případě zrušení limitu letiště Letňany a schválení změny ÚP č. 3 842 navázat na uliční frontu podél Prosecké a Tupolevovy ulice a vytvořit prostupnou strukturu, která by propojila novou čtvrť se zástavbou rodinných domů kolem ulice Hořické.

V případě zrušení výškových limitů souvisejících s provozem letiště Letňany by mohl blok BXII.01 dosáhnout výškové úrovně 4 až 6 nadzemních podlaží. Územní studie proto navrhuje alternativní prostorovou regulaci, která zohledňuje i možné multifunkční využití



příklad Futurama Business park s areálovým, veřejně přístupným vnitroblokem v Karlíně, autor návrhu: Atelier Krátký



příklad administrativní budovy jako součást obytného bloku v pražské Libni



příklad administrativní budovy jako součást obytného bloku na Pankráci

území, jež by zrušení těchto limitů umožnilo.

### Drobná a nerušící výroba a inovativní průmysl s vysokou přidanou hodnotou

Kromě administrativních ploch vytváří územní studie také prostor pro drobné podnikání v dílnách, malých halách a výrobnách s přidruženými kanceláři. Jde o novou formu výroby, která může být iniciována městem a bude cílit na podporu inovací malých a středních podniků s vysokou přidanou hodnotou a na začínající společnosti, zaměřené na cirkulární ekonomiku, opravy a re-use nebo biotechnologie a aeronautiku.

Právě biotechnologie a letecké inženýrství může těžit z výhodné polohy VRÚ v blízkosti vojenského letiště i výzkumného areálu letectví a zároveň z výborného dopravního napojení na centrum města, novou budovu EUSPA na Palmovce a novou uvažovanou stanicí VRT Praha sever. Území VRÚ se tak jeví jako ideální pro vznik nového vědecko-technologického kampusu, případně jako prostor pro rozvoj navazujících, spin-off společností a laboratoří.

### Průmysl, logistika a skladování

Pro budoucí zásobování města jsou důležité také výrobní, průmyslové a skladovací plochy. Z toho důvodu územní studie počítá se zachováním areálu cementárny Knauf ve stávající poloze a také s prostorem pro rozšíření logistické a výrobní zástavby podél jižní hrany Mladoboleslavské ulice.



nová výstavba technologické budovy C3T v areálu VZLÚ



příklad vědeckotechnologického parku v Gdyni



areál cementárny ve VRÚ Letňany–Kbely



## BILANCE VEŘEJNÉ VYBAVENOSTI

Pro uvedený počet nových obyvatel je důležité zajistit dostatečnou základní veřejnou vybavenost. Jejím rovnoměrným rozmístěním po celém území nové čtvrti návrh vytváří vhodné podmínky pro naplnění principu města krátkých vzdáleností. Základní vybavenost bude pro obyvatele v pěší dostupnosti do 15 minut.

Rozmístění veřejné vybavenosti sleduje měřítkové úrovně použité v návrhu. Skupina bloků je zpravidla vybavena mateřskou školou, pro celou čtvrť je k dispozici nová základní škola.

Nově navržená střední škola v této čtvrti bude sloužit nejen obyvatelům Letňan, ale i širšímu okolí Kbel a Proseku, kde je vysoká poptávka po dalším vzdělávacím zařízení pro obyvatele severovýchodní části Prahy. Územní studie proto navrhuje její umístění v blízkosti stanice metra a autobusového terminálu, což zajistí dobrou dostupnost i pro dojíždějící studenty.

Samostatný objekt na hlavním náměstí může sloužit jako radnice městské části, popřípadě jako budova pro obdobnou správní či kulturní veřejnou funkci.

### Výpočet kapacit pro návrh VV

Pro výpočet veřejné vybavenosti uvažujeme s celkovým počtem obyvatel až 12 000.

V případě zrušení provozu letiště Letňany je uvažovaný počet obyvatel v řešeném území až 13 900. Dle rozšířeného zadání navrhuje územní studie oproti základní variantě rozšíření základní školy s kapacitou 18 tříd v severní části řešeného území, které bude reagovat na potřeby vyplývající z nárůstu kapacit kolem stanice metra.

### Podklady pro návrh veřejné vybavenosti

Návrh veřejné vybavenosti v řešeném území vychází z dokumentu „Prognóza obyvatel a veřejné vybavenosti v Praze 2024–2050“ (dále jen POV), který zpracoval Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy. Projekt POV byl připraven na základě usnesení Rady hlavního města Prahy č. 757/2022 a jeho cílem je systematické hodnocení dostupnosti jednotlivých typů veřejné vybavenosti na území hlavního města Prahy, a to jak v současnosti, tak s výhledem do roku 2050. Základním podkladem pro hodnocení je demografická prognóza a čtyři demografické projekce, zpracované pro různé scénáře vývoje.

V rámci stabilizovaného území přilehlých čtvrtí lze sledovat pokles počtu dětí školního věku, což souvisí s generačním stárnutím rodin, které se do těchto lokalit nastěhovaly v předchozích dekádách. Předpokládá se však postupné stěhování nových domácností s dětmi do rozvojových lokalit, mezi něž patří i vymezené rozvojové území Letňany–Kbely (VRÚ Letňany–Kbely). V návaznosti na tyto skutečnosti jsou navrhované kapacity základního školství dimenzovány tak, aby pokryly předpokládané nároky vyvolané záměrem. Tyto kapacity odpovídají jak demografickým projekcím, tak doporučeným parametrům dle metodiky Ústavu územního rozvoje (ÚÚR).

Analýza POV 2024–2050 zároveň identifikovala deficity v dostupnosti dalších složek veřejné vybavenosti. Nedostatečně zajištěna je zejména péče o děti a dorost v oblasti praktických lékařů, dále kapacity poliklinik, zařízení sociální péče pro seniory, kulturně-komunitní centra a plochy parků. Jako mírný deficit byla vyhodnocena také dostupnost knihoven.

Územní studie na uvedené skutečnosti reaguje a navrhuje doplnění všech zmíněných prvků veřejné vybavenosti do řešeného území. Návrh je koncipován tak, aby pokrýval nejen potřeby vyvolané základním populačním nárůstem, ale aby byl dostatečně flexibilní i pro variantní vyšší populační nárůst dle námětové části. Veřejná vybavenost navržená v rámci VRÚ Letňany–Kbely tak vytváří vyvážený systém, který zajišťuje odpovídající dostupnost vzdělávacích, zdravotnických, sociálních, kulturních a rekreačních zařízení v dlouhodobém časovém horizontu.

<div>kultura</div> <div>BVI. 06</div> <div>kulturní sál / budova správy</div>	<div>1. ZŠ</div> <div>BI. 04</div> <div>36 tříd    1 080 žáků</div>
<div>kultura</div> <div>BVI. 05</div> <div>komunitní centrum knihovna</div>	<div>2. ZŠ</div> <div>BVII. 06</div> <div>18 tříd    540 žáků</div>
<div>1. MŠ</div> <div>BI. 05</div> <div>6 tříd    144 dětí</div>	<div>3. MŠ</div> <div>BII. 08</div> <div>6 tříd    144 dětí</div>
<div>2. MŠ</div> <div>BIX. 01</div> <div>6 tříd    144 dětí</div>	<div>4. MŠ</div> <div>BVII. 01</div> <div>4 tříd    96 dětí</div>
<div>SŠ</div> <div>BVI. 04</div> <div>12 tříd    360 žáků</div>	<div>zdravotnictví</div> <div>BVI. 01</div> <div>poliklinika</div>
<div>sport</div> <div>BIV. 06</div> <div>multifunkční sportovní hala</div>	<div>zdravotnictví</div> <div>BVI. 02</div> <div>nemocnice</div>
<div>sociální služby</div> <div>BIX. 02</div> <div>domov pro seniory    55 lůžek</div>	<div>sociální služby</div> <div>BI. 06</div> <div>domov pro seniory    55 lůžek</div>
	<div>sociální služby</div> <div>BII. 07</div> <div>ambulantní péče</div>



schéma rozmístění veřejné vybavenosti



## ZDRAVOTNICTVÍ

### CELOMĚSTSKÁ NEMOCNICE

Pozemky pro novou celoměstskou nemocnici jsou navrženy dle předchozího odborného posouzení, které bylo zpracováno na Fakultě architektury ČVUT v roce 2020 (viz příloha Nová nemocnice Letňany). Nemocnice je navržena ve dvou stavebních blocích na ploše VV (veřejná vybavenost). Menší blok je uvažován pro novou polikliniku a ambulantní část v přímé návaznosti na hlavní náměstí.

Kapacita nemocnice je uvažována přibližně 1 100 až 1 200 lůžek s tím, že se bude jednat o nemocnici komplexní, která bude obsahovat většinu podpůrných a servisních složek. Zároveň to bude urgentní nemocnice se všemi složkami akutní medicíny.

Cílem musí být provozně a ekonomicky efektivní zařízení s vyváženými provozními náklady. Nové objekty musí být dostatečně flexibilní pro budoucí proměnu medicínského využití a budova nebo komplex budov musí být budovou trvale udržitelnou s využitím alternativních zdrojů energie. Podrobněji příloha této studie „Nová nemocnice Letňany“.

Pro areál nemocnice je důležité, aby byl navržen jako moderní nemocniční kampus s kompaktními budovami, mezi kterými vznikne veřejné prostranství využitelné pacienty i návštěvníky areálu.

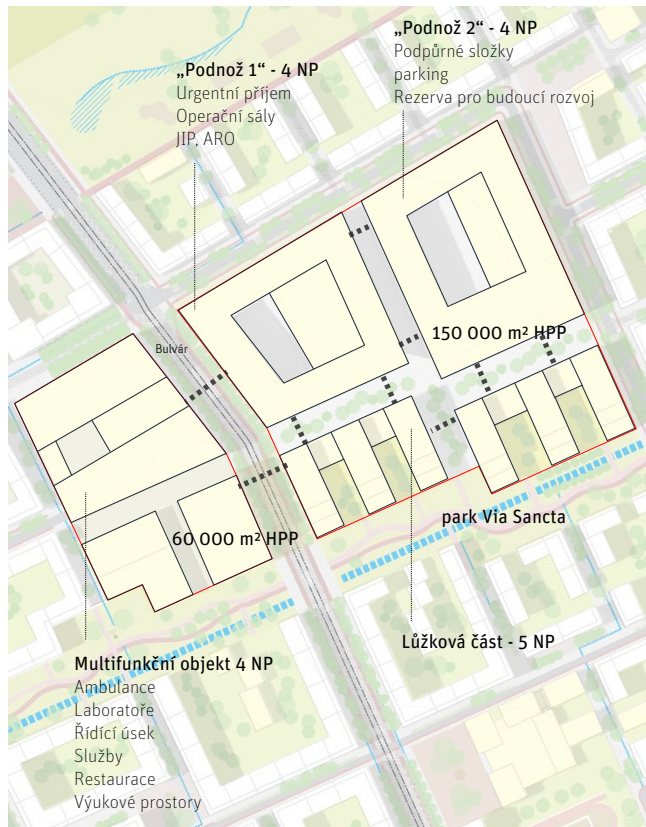
### POLIKLINIKA

Severovýchodní terasa bude s přírůstkem nových obyvatel potřebovat odpovídající zdravotnické zařízení. Územní studie proto navrhuje dedikovat část pozemků pro nemocnici místnímu zdravotnickému zařízení, které tuto potřebu naplní.

Lokalita je vhodná díky dobré dopravní dostupnosti a díky spádovosti okolních městských částí ke stanici metra. Poliklinika bude umístěna ve funkční ploše VV (plocha pro veřejnou vybavenost), v bloku BVI.01, tak aby navazovala svým vstupem na hlavní náměstí a byla snadno dostupná od stanice metra a autobusového terminálu.

### DROBNÁ A SOUKROMÁ ZDRAVOTNÍ PÉČE

Další drobnější zdravotní péče (praktický lékař, pediatrie, zubní ordinace apod.) může fungovat samostatně v obytných blocích v nebytových prostorech, např. v aktivním parteru nebo dalších pronajímatelných částech domů. Územní studie proto nepředepisuje její konkrétní umístění. Školství a komunitní život



*schéma uspořádání nemocnice*

## ŠKOLSTVÍ

### MATEŘSKÉ ŠKOLY

Do nové čtvrti navrhujeme celkem tři mateřské školy. Lze předpokládat, že do nových bytů se budou stěhovat především mladé rodiny s dětmi, mateřské školy jsou proto jedním ze základních požadavků na bytovou výstavbu v tomto území.

Tři mateřské školy mají kapacitu 6 tříd tj. 144 dětí. Další zařízení pro děti v předškolním věku, například dětské skupiny a soukromé MŠ mohou být umístěny v parterech domů.

Prostorové požadavky na mateřské školy vycházejí z požadavků Ústavu územního rozvoje – tj. 12 m² HPP na jednoho žáka, tedy 1 730 m² pro šestitřídní mateřskou školu. Konkrétní návrh mateřských škol by měl být předmětem architektonické soutěže.

Mateřské školy jsou navrženy ve vnitroblocích nebo v návaznosti na navrhované parky (např. park Aerovka nebo park Via Sancta), aby byly rovnoměrně rozmístěny v nové čtvrti a v docházkové vzdálenosti pro každé sousedství. Plocha pozemku v rámci stavebního bloku na žáka u šestitřídní mateřské školy je navrhovaná 17 m².

Pokud dojde ke zrušení letiště Letňany a navýšení kapacit, územní studie počítá s rezervou pro vybudování nové mateřské školy. Ta by měla vzniknout v bloku BVII.01 a nabídnout kapacitu tří tříd pro celkem 96 dětí. V případě zrušení výškových limitů letiště Letňany by specifické požadavky na veřejnou vybavenost vznikly také v bloku BXII.01. Pokud by investor změnil záměr na multifunkční zástavbu s významným podílem bydlení, nové bytové kapacity by vyvolaly potřebu výstavby jedné nové mateřské školy se šesti třídami. Její přesná kapacita by závisela na rozsahu rezidenční funkce v navrhované zástavbě.

### ZÁKLADNÍ ŠKOLY

V rámci koncepce veřejné vybavenosti v nové čtvrti jsou navrženy celkem dvě základní školy. Základní škola bude vybavena sportovištěm a knihovnou tak, aby fungovala jako přirozené centrum lokality a byla využívána i mimo školní hodiny a během víkendů. ZŠ v bloku BI.04 je navržena s 36 třídami, ZŠ v bloku BVII.06 s 18 třídami. Blok pro umístění větší základní školy má přes 11 000 m² a je tedy dostatečně velký pro umístění tělocvičny i venkovního sportovního hřiště. Součástí sportoviště je plocha pro ovál o rozměrech 90 m x 45 m. Škola je umístěna ve vazbě na náměstí s tramvajovou zastávkou, které bude tvořit těžiště daného sousedství.

V rámci námětové části navrhujeme druhou školu, která bude vybavena tělocvičnou pro sportování v interiéru a exteriérové sportování bude částečně zajišťovat sportoviště umístěné v extenzivním parku PO3.



*základní škola v Gänserndorf, Rakousko, Franz&Sue*



*mateřská školka v Leipzig, Německo, Aline Hielscher Architektur*



STŘEDNÍ ŠKOLY

Potřeba posílit kapacity středního školství zejména na území Letňan vychází jak z analýz demografických a prostorových dat, tak ze strategických dokumentů hlavního města.

Střední škola je navržena v bloku BVI. 04 ve vazbě na stanici metra a hlavní náměstí. Kapacita je uvažována 360 žáků, přesné zaměření střední školy není podrobněji definováno. V případě využití rezervy plochy VV pro novou nemocnici (bloky BVI. 01 a BVIII.01) by střední škola mohla mít zdravotnické zaměření a využít výukové zázemí nemocnice pro praktickou část své výuky.

bilanční tabulka – mateřské školy

Mateřské školy	Blok	Počet tříd	Počet žáků	HPP min.	Plocha pozemku min.
1.	BI. 05	6	144	1 730 m²	2 500 m²
2.	BII. 08	6	144	1 730 m²	2 500 m²
3.	BIX. 02	6	144	1 730 m²	2 500 m²
4.	BVII.02	6	144	1 730 m²	2 500 m²

Parametry výpočtu:

Počet MŠ	40 žáků na 1000 obyv.
HPP na žáka MŠ	12 m²

bilanční tabulka – základní školy

Základní školy	Blok	Počet tříd	Počet žáků	HPP min.	Plocha pozemku
1.	BI. 04	36	1 080	8 964 m²	11 255 m²
2.	BVII. 06	18	540	6 723 m²	7 512 m²

Parametry výpočtu:

Počet ZŠ	136 žáků na 1 000 obyv.
HPP na žáka ZŠ	8,3 m²

bilanční tabulka – střední školy

Střední školy	Blok	Počet tříd	Počet žáků	HPP min.	Plocha pozemku
1.	BVI. 04	12	360	5 400 m²	4 800 m²

Parametry výpočtu:

HPP na žáka SŠ:	15 m²
-----------------	-------

SOCIÁLNÍ SLUŽBY

PÉČE O SENIORY – LŮŽKOVÁ

Součástí návrhu je vymezení části bloku BIX. 02 pro umístění domova pro seniory s kapacitou 50 lůžek. Domov pro seniory je umístěn s ohledem na blízkost parků a zastávky autobusu převážně v rezidenčním sousedství. Zahrada bude součástí parkově upraveného vnitrobloku.

SOCIÁLNÍ SLUŽBY PRO OBYVATELE

Koncepce sociální péče je postavená na síti drobných zařízení, které pokrývají celou čtvrť. Tato zařízení mohou být umístěna v parterech budov, tak aby byly dostupné obyvatelům celé čtvrti, vždy co nejbližze bydlišti a byly zároveň součástí každodenního života města. Vzhledem k obecnému deficitu sociálních služeb v širším území navrhujeme v bloku B.II.07 kapacitu pro umístění služeb sociální prevence, například nízkoprahové centrum, kontaktní centrum nebo odborné sociální poradenství.



domov pro seniory, Vídeň, Rakousko, Schenker Salvi Weber Architekten

Domov pro seniory	Blok	Počet lůžek	HPP min.
1.	BIX. 02	50	2 500 m²
2.	BI. 06	50	2 500 m²

bilanční tabulka – domov pro seniory



## KULTURA

### KOMUNITNÍ CENTRUM / VEŘEJNÁ KNIHOVNA

Kulturní centrum s knihovnou je umístěno v bloku BVI.05 ve vazbě na hlavní náměstí.

### BUDOVA PRO KULTURNÍ AKCE A MÍSTNÍ SPRÁVU

Blok BVI.06 je navržen pro umístění solitérní budovy, která bude tvořit významný prvek hlavního náměstí a dotvářet jeho charakter. Celková kapacita 14 987 m<sup>2</sup> může sloužit jako veřejná budova pro kulturu či správu s aktivním parterem.

## SPORT A REKREACE

### SPORTOVIŠTĚ PRO ORGANIZOVANÝ SPORT

Nová multifunkční sportovní hala je umístěna v severozápadní části čtvrti při ulici Prosecké a Kbelské. Kolem vymezeného bloku prochází páteřní cyklotrasa A43 a hlavní cyklotrasa A430. Sportovní hala může tvořit významný bod na křížení těchto cyklotras a zároveň být výraznou nárožní budovou při vstupu do nové čtvrti. Mimoúrovňová křižovatka je významným vstupem do řešeného území a nároží bloku může přímo navazovat pěší a cyklistickou propojkou do lineárního parku kolem Kbelské (viz axonometrické schéma).

### VEŘEJNÁ SPORTOVIŠTĚ

Územní studie navrhuje vybudovat dva nové plnohodnotné parky doplněné o další nezastavěné plochy (které je nutné zachovat kvůli vzletovým drahám letiště Letňany).

V rámci námětové části je navržena úprava Extenzivního parku na odpovídající intenzivnější využití (podrobně »02. Krajina).

V areálu základní školy v bloku BI.04 bude plnohodnotné sportoviště, které bude možné využívat mimo školní hodiny. Druhá menší základní škola v bloku BVII.06 bude užívat venkovní hřiště právě v návaznosti na extenzivní park.

### PARKY A DĚTSKÁ HŘIŠTĚ

Pro rekreaci a další aktivity, jako jsou procházky, běh nebo cyklistika, bude sloužit množství navržených cyklotras a cest vedoucích novou čtvrtí.

V extenzivním parku P05 navazujícím na letiště vznikne podél zástavby intenzivní pás pro vícero aktivit – různé sporty, dětské hry či posezení. V extenzivním parku se vzdáleností od zástavby klesá míra údržby parkových ploch, proto jsou místa pro aktivity navržena právě do části parku nejbliž zástavbě, kde se předpokládá nejvyšší míra údržby (P03).

Dětská hřiště a hřiště pro mládež budou umístěna rovnoměrně v rámci všech veřejných prostranství v celé čtvrti a budou tvořit jak součást parků, tak lokálních náměstí, plácků a parkově upravených vnitrobloků (podrobně »02. Krajina).

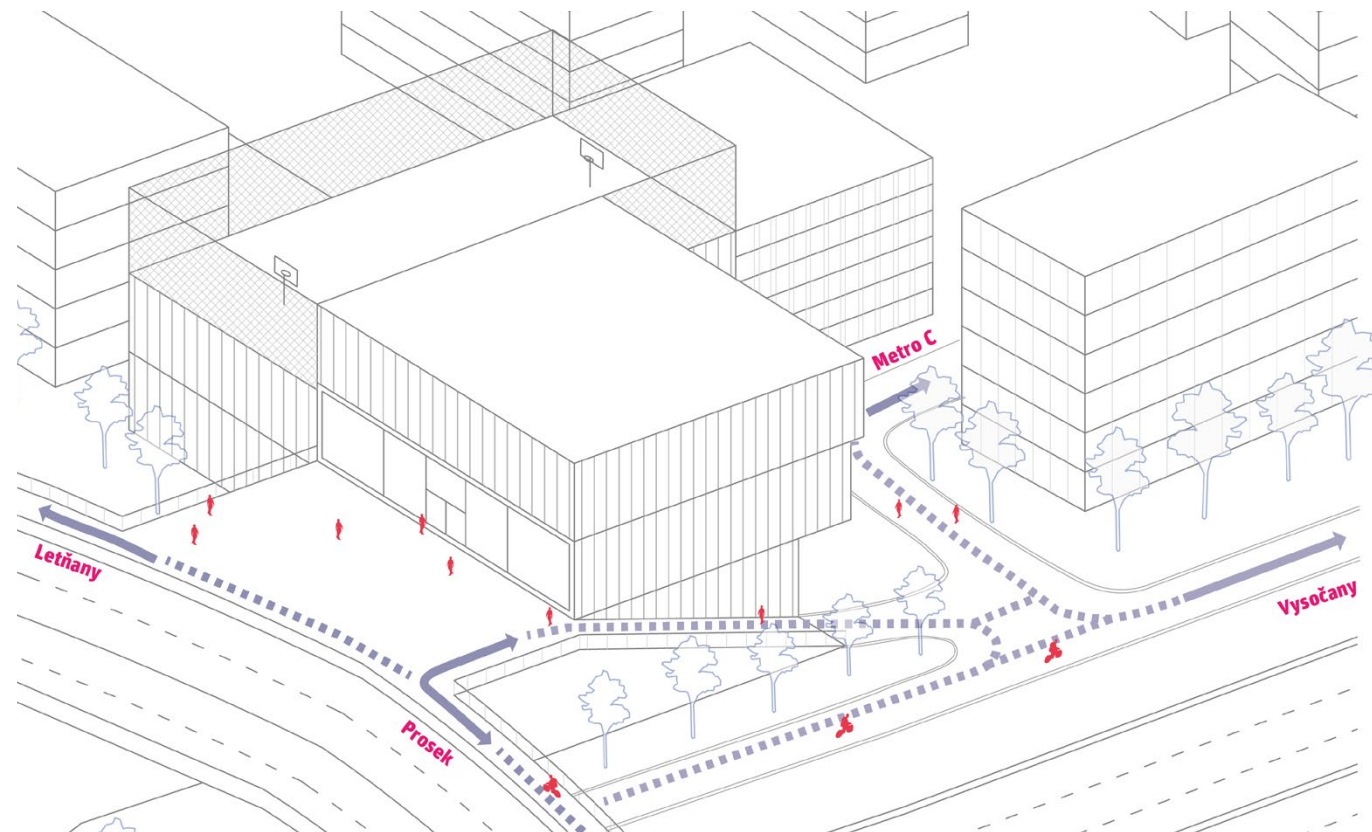


schéma návaznosti sportovní haly na okolní cyklotrasy



příklad soutěžního návrhu sportovní věže v Bruselu (autoři: Label – Muoto)





# 05.

## DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší vztahy .....	144
Návrh dopravy ve VRÚ .....	156



## ŠIRŠÍ VZTAHY

### IAD STAV – POPIS ŠIRŠÍCH DOPRAVNÍCH VZTAHŮ

Severovýchodní terasa, jak se nazývá oblast městských částí Ďáblice, Střížkov, Prosek, Vysočany, Hloubětín, Černý Most, Letňany, Kbely, Čakovice, Třeboradice, Miškovice, Vinoř a Satalice, je důležitá pro dopravní spojení hlavního města Prahy a celé severní části Čech. To znamená Ústecký, Liberecký kraj a sever Středočeského kraje.

Schéma komunikací severovýchodní terasy ve stávajícím stavu viz obr. schéma komunikací – stávající stav. Komunikace jsou rozděleny dle zákona o pozemních komunikacích (13/1997 Sb.).

Ve schématu jsou zobrazeny místní komunikace I. třídy (rychlostní a významné sběrné) a II. třídy (ostatní sběrné a významné obslužné) tak, aby byla patrná hlavní kostra obsluhy širšího území pro IAD.

Na severovýchodní terase se sbíhají tři dálniční komunikace – D0, D8 a D10. Dálnice D0 (Pražský okruh) je v současnosti ukončena na dálnici D10 vedoucí směrem k Mladé Boleslavi, Turnovu a dále do Libereckého kraje. Doprava z chybějící části Pražského okruhu nyní pokračuje Novopackou ulicí (pokračování D10) na ulici Kbelskou, po které se řidiči dostanou k dálnici D8 vedoucí kolem Roudnice nad Labem, Lovosic a Ústí nad Labem až do německých Drážďan. Dálnice D8 se směrem do města mění v ulici Čínoveckou a Libereckou a pokračuje dále do Holešovic a do centra.

Po dálnici D0 v současnosti denně projede více než 36 tisíc vozidel v každém směru. Na dálnici D10 jsou intenzity vozidel 35 tis. v každém směru, dálnici D8 denně v každém směru použije až 48 tisíc řidičů.

Vzhledem k současnému uspořádání komunikací v území je ulice Kbelská, tvořící hlavní spojkou mezi dálnicí D8, D10 a D0, v současné době velmi dopravně zatížená. Intenzity se zde pohybují mezi 31 a 33 tis. voz./den v každém směru. Podíl pomalých vozidel je cca 20 %. Intenzita ve špičkové hodině je cca 3 200 voz./h jedním směrem.

Kapacita čtyřproudé směrově rozdělné komunikace při rychlosti 80 km/h a podílu pomalé dopravy 25 % je 2 900 voz./h jedním směrem. To znamená, že intenzity dopravy v Kbelské ulici jsou za hranicí kapacity této komunikace.

Po dostavbě celého Pražského okruhu (dálnice D0), který propojí dálnice D10, D8 a D7 a vytvoří tak propojení všech dálničních i ostatních významných komunikací kolem Prahy, se na něj přesune velká část pomalé tranzitní dopravy.

Podle dopravního modelu by se podíl pomalých vozidel na Kbelské ulici snížil na 5 % současného stavu. Celkový počet vozidel na Kbelské by ale v případě úplné výstavby plánovaných nových čtvrtí zůstal podobný jako v současnosti, to znamená cca 3000 voz/h v jednom směru.

Kapacita čtyřproudé směrově rozdělené komunikace s rychlostí do 80 km/h a při podílu pomalých vozidel 5 % činí 3 000 voz. /h jedním směrem. Kapacita komunikace bude tedy téměř na hraně své kapacity, i v případě dostavění Pražského okruhu (D0).

Dalšími významnými komunikacemi, jež tvoří dopravní kostru v území, jsou místní komunikace I. třídy. Jsou to ulice Mladoboleslavská přivádějící dopravu od Brandýsu nad Labem, dále ulice Čakovická, Prosecká, Vysočanská a Střelničná na území Proseku a Střížkova. V části Vysočan a Hloubětína kostru dotváří místní komunikace I.

třídy v ulicích Sokolovská, Českomoravská, Spojovací, K Žižkovu, Freyova, Kolbenova, Poděbradská a Chlumecká. Na západní straně části Letňan jsou do místních komunikací I. třídy zařazeny také ulice Tupolevova a Veselská.

Místní komunikace II. třídy slouží pro rozvedení dopravy v rámci samostatných městských částí, k propojení některých městských částí a jsou jimi vedeny linky veřejné hromadné dopravy. V blízkém okolí řešeného území (VRÚ) je možné zmínit ulice Veselskou, Beranových, Toužimskou, Krivoklátskou, Šumperskou, Havířovskou, Rýmařovskou, Vratimovskou, Chlebovickou, Příborskou, Listovu a Beladovu.

	hranice řešeného území
	hranice Prahy a Středočeského kraje
STÁVAJÍCÍ KOMUNIKACE	
	dálnice
	silnice II. třídy
	silnice III. třídy
	místní komunikace I. třídy
	místní komunikace II. třídy

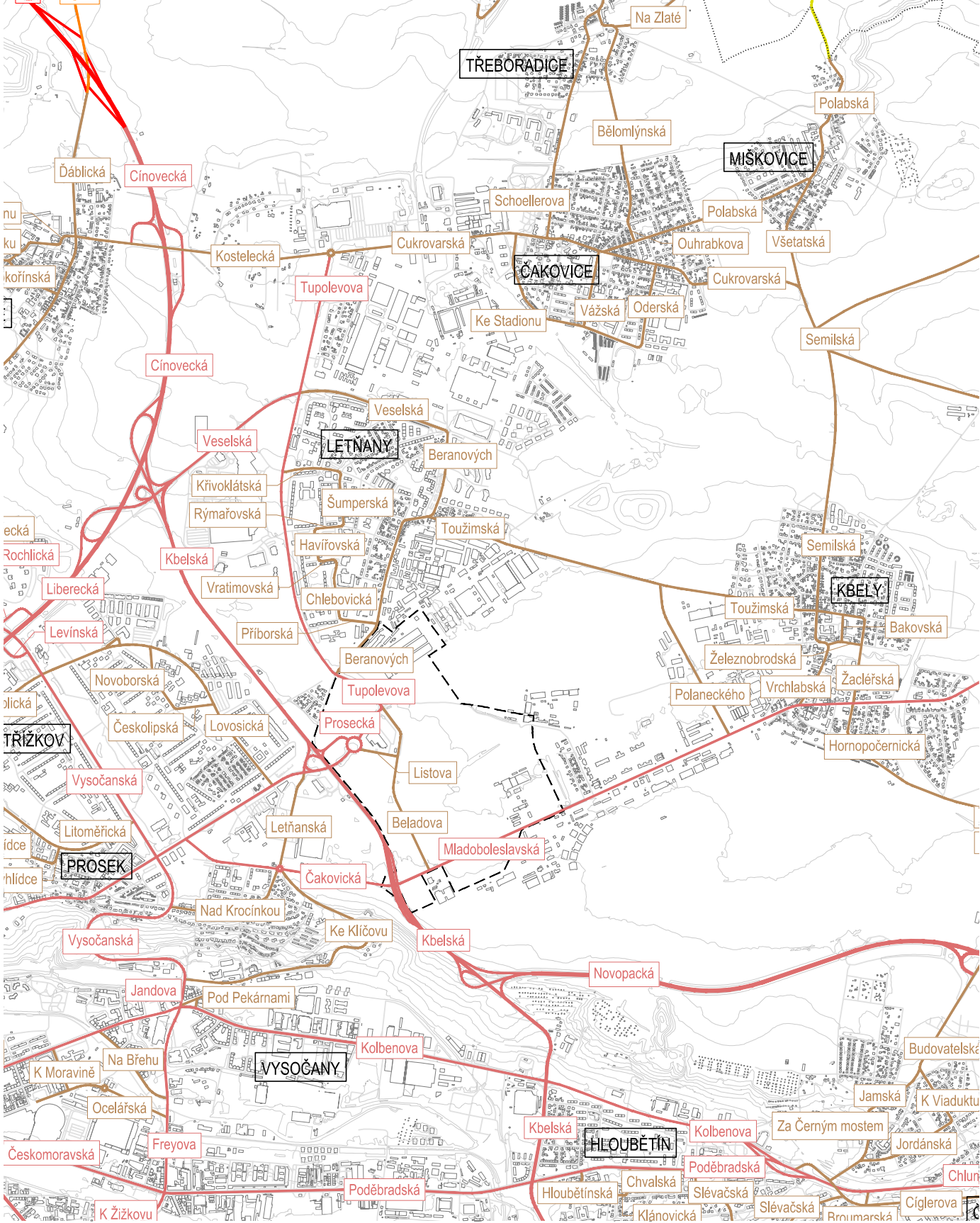


schéma komunikací – stávající stav



VHD STAV – POPIS ŠIRŠÍCH DOPRAVNÍCH VZTAHŮ

Schéma veřejné hromadné dopravy viz obr. schéma VHD – stávající stav.

V území severovýchodní části Prahy se nachází dvě linky metra. Linka B je vedena přes Vysočany a Hloubětín na Černý Most a je na ni napojeno několik autobusových linek vedoucích z řešené oblasti. Linka C do území vstupuje z Kobylis a pokračuje přes Střížkov a Prosek do stanice Letňany. Linka C představuje nejvýznamnější spojení řešené oblasti s centrem města. Stanice Letňany je nyní umístěna v nezastavěné části města a je obklopena zemědělskými plochami.

Původně byla linka C budována pro areál výstaviště. To bylo důvodem pro zatažení kapacitní kolejové dopravy do prostoru mezi Kbely, Letňany a Prosekem.

Z dnešního pohledu se toto rozhodnutí může zdát krátkozraké, v prostoru terminálu Letňany chybí návaznosti na zastavěné části území nebo další koordinovaná výstavba navazující na linku metra. V budoucnu kolem stanice Letňany vyroste nová čtvrť, která je plánována v této územní studii.

Terminál Letňany

Stanice metra Letňany slouží také jako významný přestupní uzel mezi autobusovými linkami obsluhujícími severní a severovýchodní část Středočeského kraje a metrem nebo autobusovými linkami MHD.

V současné době jsou přestupní vazby mezi metrem a autobusy nepřehledné. V tomto duchu se vyjádřilo několik účastníků participčních setkání v lokalitě. Šesti východy z vestibulu je možné se dostat na sedm různých nástupišť. Nástupní hrany se nacházejí daleko od sebe a na povrchu nejsou řešeny vazby pro pěší. Pokud někdo dojde na nástupiště, odkud nechtěl jet, musí se vrátit zpět do vestibulu a hledat cestu na správné nástupiště jiným východem.

Další možností využití tohoto terminálu je přestup mezi vlastním vozidlem, které je možné zaparkovat na blízkém P+R, a veřejnou hromadnou dopravou. Parkoviště P+R ale svou kapacitou nedostává současné poptávce. Ve stávajícím stavu je zde 679 parkovacích stání.

Řidiči jedoucí ze Středočeského kraje musí většinou pokračovat svým vozidlem dále do centra města z důvodu brzkého vyčerpání kapacity parkoviště. Informace o fungování stávajícího P+R poskytují jednotlivé městské části v okolí.

Autobusové linky obsluhující region

V terminálu Letňany začínají/končí/zastavují tyto linky autobusů, které obsluhují region severovýchodně od hlavního města Prahy. Intervaly jsou uvedeny v ranní a odpolední špičce.

linka 302 – směr Veleň – int. 60 min

linka 351 – směr Neratovice – int. 15 min

linka 375 – Českomoravská – Letňany – Brandýs nad Labem – Stará Boleslav – int. 15 min

linka 376 – směr Brandýs nad Labem-Stará Boleslav – int. 60 min

linka 377 – směr Kostelec nad Labem – int. 12 min

linka 378 – směr Jenštejn – int. 60 min

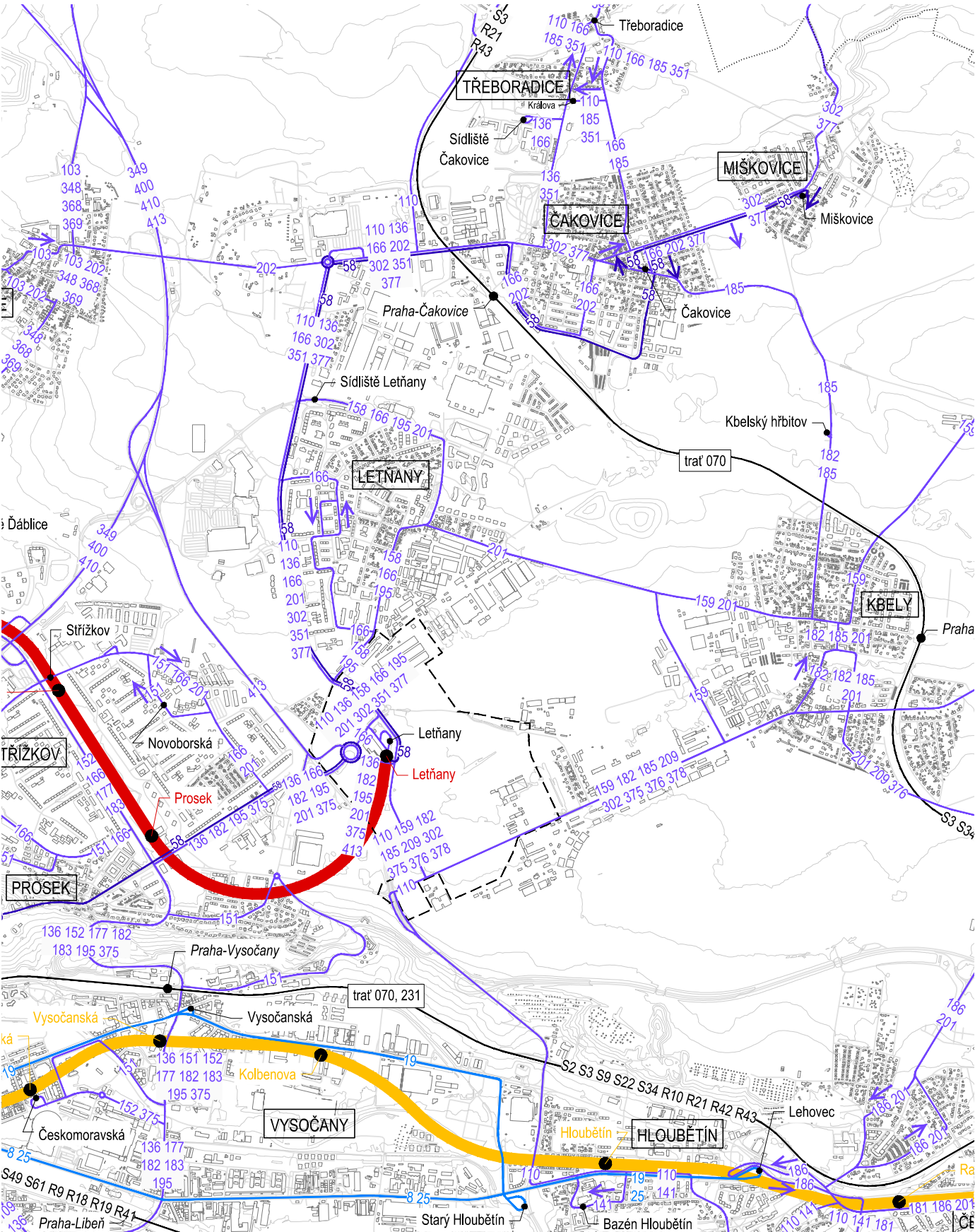


schéma VHD – stávající stav



Autobusové linky MHD

Kolem stanice metra Letňany vede i množství linek autobusů MHD, které jsou vypsány v seznamu níže. Intervaly jsou uvedeny v ranní a odpolední špičce.

linka 110 – Třeboradice – Letňany – Hloubětín – Kyje – Dolní Počernice – int. 12 min

linka 136 – Sídliště Čakovice – Letňany – Vysočanská – Flora – Spořilov – Jižní Město – int. 6 min

linka 158 – Letňany – Čakovice – Třeboradice – int. 6 min

linka 159 – Letňany – Kbely – Vinoř – int. 30 min

linka 166 – Třeboradice – Šumperská – Střížkov – Bulovka – Domov seniorů Ďáblice – int. 30 min

linka 182 – Vinoř – Letňany – Spojovací – Nádraží Hostivař – Opatov – int. 12 min

linka 185 – Letňany – Kbely – Kbelský hřbitov – int. 12 min

linka 195 – Sídliště Letňany – Letňany – Spojovací – Zahradní Město – Jesenická – int. 8 min

linka 201 – Nádraží Holešovice – Letňany – Sídliště Letňany – Kbely – Černý Most – int. 6 min

linka 209 – Letňany – Satalice – Ve Žlábku – Běchovice – Nádraží Uhřetěves – int. 30 min

Trolejbusová linka

Přes Letňany také vede linka trolejbusu. Trolejbusové tratě jsou v Praze postupně zaváděny z důvodu snížení emisí z autobusové dopravy. Trolejbusová doprava má lepší vlastnosti především na kopcovité trase.

linka 58 – Miškovice – Čakovice – Letňany – Palmovka – int. 7 min

Železniční tratě

Severovýchodní terasou prochází také dvě železniční tratě. Trať 070 vede v trase Praha hl. n. – Praha-Vysočany – Praha-Satalice – Praha-Kbely – Praha-Čakovice – Neratovice – Mladá Boleslav – Mnichovo Hradiště – Turnov.

Trať 231 vedena z Prahy hl. n. přes stanice Praha-Vysočany, Praha – Horní Počernice, Čelákovice, Lysá nad Labem, Nymburk a Poděbrady do Kolína. Tato trať, ač míjí severovýchodní terasu, má pro ni velký význam z důvodu napojení na autobusovou dopravu a možnosti přestupu z autobusu do vlaku.

V rámci řešeného území je důležitá trať 070. Trať je od stanice Praha-Vysočany jednokolejná, neelektrifikovaná. Vedou po ní tyto vlakové linky:

linka S3 – Praha Masarykovo n. – Praha-Kbely – Praha-Čakovice – Neratovice – Mělník – int. 60 min

linka S34 – Praha Masarykovo n. – Praha-Vysočany – Praha-Kbely – Praha-Čakovice – int. 60 min

linka R21 – Praha hl. n. – Praha-Čakovice – Neratovice – Mladá Boleslav hl. n. – Turnov – int. 120 min

linka R43 – Praha Masarykovo n. – Praha-Čakovice – Neratovice – Mladá Boleslav hl. n. – int. 120 min



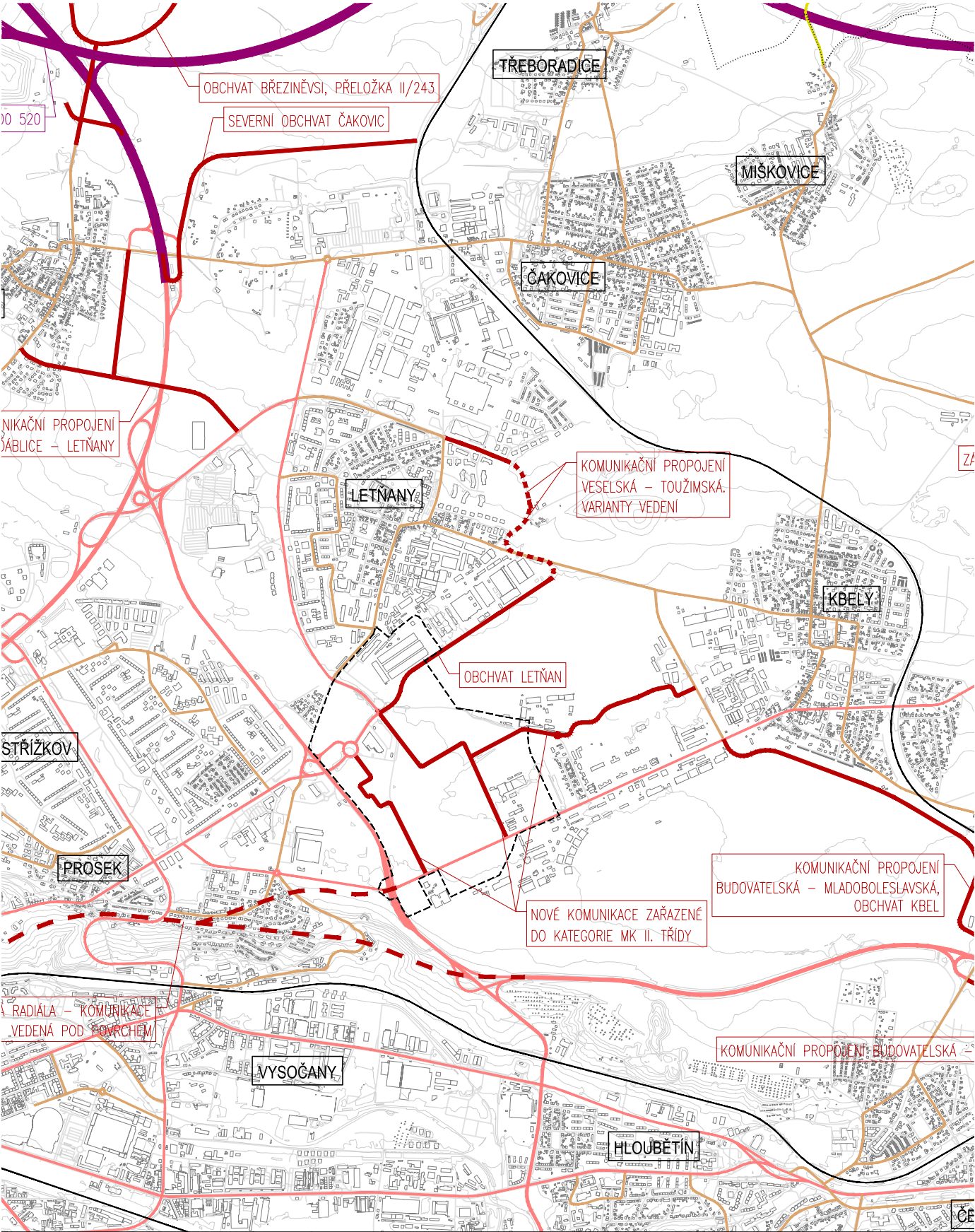


schéma komunikací – rok 2050

**IAD – VÝHLED PRO ROK 2050**

Schéma komunikací pro rok 2050 viz obr. schéma komunikací – rok 2050. Níže jsou vypsány jednotlivé záměry uvažované v území severovýchodní terasy, které by měly být do roku 2050 zrealizované a jsou nutným předpokladem pro obsluhu území v případě doplnění zástavby. Plánované záměry by měly zlepšit dopravní situaci na celé severovýchodní terase.

Záměry, kterými je plná výstavba nové čtvrti podmíněna:

- dobudování Pražského okruhu – DO, úseky 519 a 520
- nové komunikace navržené v rámci VRÚ
- zkapacitnění křižovatky Mladoboleslavská x Kbelská

Ostatní záměry plánované v území:

- Vysočanská radiála – propojení Novopacké, Čakovické a Čuprovy ul.
- obchvat Březiněvsi – II/243, přeložka
- severní obchvat Čakovic – propojení Řepné ul. s ul. Za Tratí
- komunikační propojení Ďáblice – Letňany – propojení ul. K Lomu s Kosteleckou a Veselskou ul.
- komunikační propojení Veselská – Toužimská
- obchvat Letňan – propojení Toužimské a Prosecké ul.
- obchvat Kbel – propojení Budovatelské a Mladoboleslavské ul.
- komunikační propojení Budovatelská – Ocelkova
- II/244, přeložka
- II/610, přeložka
- průtah Přezletic – III/2444
- západní obchvat Vínore – propojení Bohdanečské a Mladoboleslavské ul.
- V legendě: Pražský okruh

Největší přínos vzhledem k přenosu dopravní zátěže bude mít dobudování Pražského okruhu. Ostatní záměry přispějí především ke zklidnění dopravy uvnitř jednotlivých městských částí.

	hranice řešeného území
	hranice Prahy a Středočeského kraje
STÁVAJÍCÍ KOMUNIKACE	
	dálnice
	silnice II. třídy
	silnice III. třídy
	místní komunikace I. třídy
	místní komunikace II. třídy
STÁVAJÍCÍ ŽELEZNICE	
	železniční trať
ZÁMĚRY V ÚZEMÍ	
	pražský okruh a připojení na ostatní komunikace
	úpravy stávajících komunikací / nové komunikace



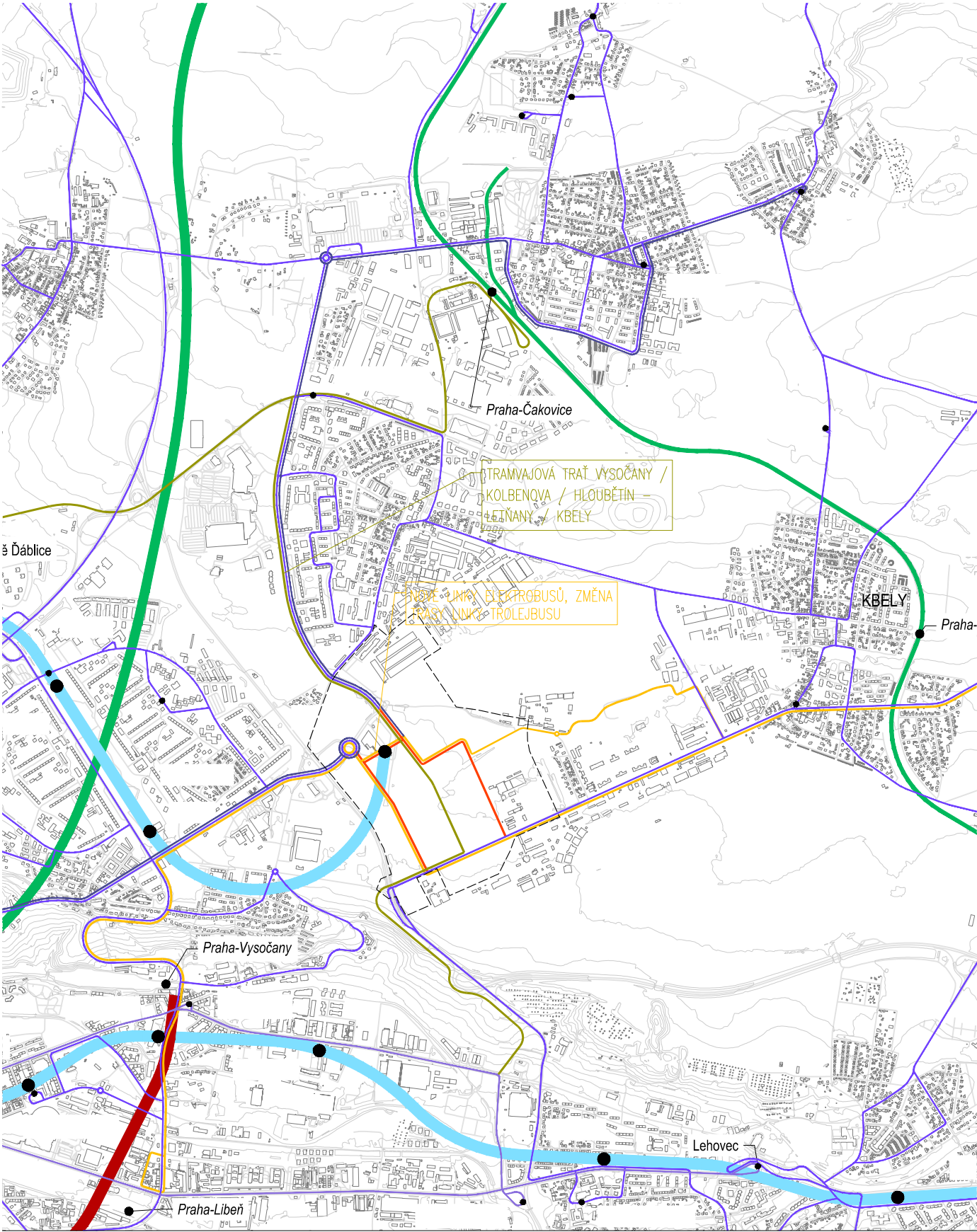


schéma VHD – rok 2050

### VHD VÝHLED PRO ROK 2050

Výhled pro rok 2050 počítá s celkovým rozvojem linek tratí veřejné hromadné dopravy, především tramvajových tratí a autobusů (případně trolejbusů) tak, aby došlo k atraktivnějšímu napojení širšího území na kapacitní kolejové tratě železnice a metra, s jejichž rozvojem se také počítá.

Záměrem města je tak nabídnout komfortní a plnohodnotnou alternativu v radiálním směru centrum – Letňany, které dokáže poskytnout alternativu také dojíždějícím ze Středočeského kraje a bude tak snižovat zatížení komunikací individuální automobilovou dopravou.

Schéma VHD pro rok 2050 viz obr. schéma VHD – rok 2050. Červenohnědou barvou jsou zobrazeny záměry v rámci budování metra. Žlutozelenou barvou jsou znázorněny plánované tramvajové tratě. Barvou žlutooranžovou jsou ve schématu nakresleny záměry v trolejbusové dopravě, zatímco barvou červenooranžovou jsou změny ve vedení autobusových linek. Zeleně jsou zobrazeny záměry v železniční dopravě. Modře či fialově jsou vyznačeny trasy linek VHD, a to jak metra, tak tramvají, trolejbusů i autobusů. Jednotlivé záměry jsou popsány níže.





### Záměry v železniční dopravě

Velkou změnu v území nejspíše způsobí vybudování vysokorychlostní železniční tratě Praha – Drážďany. Ta povede z hlavního nádraží přes Prosek a dále při Cínovecké ulici severním směrem. Návrh je ve dvou alternativách: s terminálem sever a bez něj.

V železniční dopravě proběhne také modernizace tratě 070 – Praha – Turnov. Trať by měla být elektrifikována a zdvoukolejněna. Ve stanici Praha-Čakovice na ní bude navazovat odbočka do čakovického cukrovaru, kam bude prodloužena linka S34.

Nově bude prověřena také železniční trať do Brandýsa nad Labem. Pro území je velmi významná také Líbeznická spojka, která vznikne díky tunelu pro VRT.

### Záměry ve výstavbě metra

V územním plánu hlavního města Prahy se uvažuje s prodloužením budoucí linky D pražského metra do stanice Vysočanská, kde vznikne přestup na linku B. Alternativní varianta, dle návrhu Metropolitního plánu pro veřejné projednání, počítá s ukončením metra D na náměstí Republiky ovšem s vedením okružní linky metra (linka O nebo E).

V tangenciálním směru výhledově dopravní situaci může zlepšit plánovaná okružní linka metra, která je zatím v úvodních stádiích plánovacího procesu. Je vymezena jako územní rezerva v nově připravovaném územním plánu. Okružní/tangenciální linka metra O/E bude zavedena k plánovanému terminálu VRT a bude obsluhovat území Letňan a VRÚ.

Dalším variantním záměrem je prodloužení trasy metra C, které pomůže dopravní obsluze Letňan. Plánované linky metra nebo jejich prodloužení nemají výrazný vliv na dopravní obsluhu samotného řešeného území vzhledem k tomu, že to je na metro již napojené. Na druhou stranu mohou tyto variantní trasy metra snížit objem automobilové dopravy projíždějící po Mladoboleslavské nebo po Tupolevově ulici.

### Záměry ve výstavbě tramvajových tratí

Dostupnější pro cestující z ostatních částí města budou nově také Letňany a Čakovice, kam bude prodloužena tramvajová trať z dáblického sídliště.

Pro velké rozvojové území Letňany – Kbely, které se v této územní studii plánuje, bude důležité vybudování tramvajové tratě z oblasti Vysočan či Hloubětína. Tramvajová trať do Vysočan/Hloubětína přispěje k obsluze VRÚ.

### Záměry v trolejbusové a autobusové dopravě

V okolí stanice metra Letňany budou změněny trasy linek autobusů a trolejbusů a bude vybudován nový přestupní uzel, který vznikne v upravené stopě Listovy ulice. Pro cestující bude oproti stávajícímu stavu přehlednější a dostupnější. Uzel je navržen ve dvou etapách. Podrobněji viz kapitola »05. Dopravní infrastruktura – Koncepce VHD.

Od železniční stanice Praha-Libeň ke stanici metra Letňany se dále plánuje nová trolejbusová trať. Záměrem je i elektrifikace linky Praha – Brandýs nad Labem – Stará Boleslav (linka 375). Mezi stanicí Letňany a městskou částí Kbely má vzniknout nová linka elektrobusu.



## NÁVRH DOPRAVY VE VRÚ

### OBECNÁ PRAVIDLA NÁVRHU DOPRAVY VE VRÚ

Hlavní osu řešeného území bude tvořit nový bulvár s trolejbusovým či tramvajovým pruhem a se širokým pruhem pro aktivní mobilitu. V pražském kontextu bude ulice zcela unikátní, neboť bude upřednostňovat bezmotorovou dopravu a zároveň bude městskou třídou se stromořadími a s obchody.

Návrh nové čtvrti je v souladu s principem města krátkých vzdáleností, kde obyvatelé mají všechny každodenní potřeby v blízkém okolí svého bydliště. Většinu cest za nákupy nebo službami mohou urazit v krátkém čase (do 15 minut) pěšky, na jízdním kole, veřejnou dopravou nebo jejich kombinací. Taková čtvrt' umožňuje obyvatelům automobil používat méně často a díky tomu má nižší nároky na spotřebu energií, je tu čistější ovzduší a zdravější a spokojenější jsou i obyvatelé. Nová čtvrt' je navržena tak, aby nanejvýš 20 % všech potřebných přesunů v rámci čtvrti se realizovalo osobním automobilem, ostatní nutné přesuny bude možné realizovat pěšky, na kole, koloběžce, elektrickým skútru nebo jiným způsobem dopravy.

Zejména chůze je nejpřirozenějším a pro chodce i město nejprospěšnějším způsobem dopravy. Pěším a cyklistům návrh čtvrti umožňuje bezpečný pohyb po všech komunikacích. Na obslužných komunikacích jsou navrženy dostatečně široké chodníky a stezky. Většina ulic je navržena v režimu obytných zón nebo jako pěší zóny.

Území je díky rovinatému charakteru vhodné také pro cyklistickou dopravu. Cyklisté ve většině ulic pojedou odděleně od pěších a od aut. V ulicích s obousměrným provozem motorových vozidel jsou navrženy oddělené stezky pro chodce a cyklisty. V ulicích s jednosměrným provozem jsou cyklisté vedeni ve vozovce s vozidly, cyklisté jedoucí opačným směrem budou mít ve vozovce vyhrazený jízdní pruh.

Studie navrhuje také množství ulic, kde jsou pouze pochozí plochy a plochy zeleně a kde je vyloučen provoz motorových vozidel. Všechny bloky je zároveň možné obsloužit složkami IZS.

### KONCEPCE AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY

VRÚ Letňany – Kbely se nachází mezi stanicí metra Letňany a Mladoboleslavskou ulicí. V rámci výstavby bude upraveno vedení stávající Listovy a Beladovy ulice.

Individuální automobilová doprava bude na stávající komunikace napojena v šesti místech. Schéma napojení komunikací na stávající komunikační síť viz obr. schéma napojení komunikací na stávající komunikační síť.

Tři napojení budou realizována na Mladoboleslavskou ulici, z toho jedno bude určeno pouze pro veřejnou hromadnou dopravu a IZS. Dále bude do území prodloužena Hůlkova ulice. Další komunikace bude napojena do okružní křižovatky Listova x Prosecká a poslední napojení zůstane na stejném místě jako dnes – v křižovatce Prosecká x Tupolevova x Beladova. Tři nové křižovatky s Mladoboleslavskou ulicí a křižovatka Prosecká x Tupolevova budou řízeny pomocí SSZ.

Při tvorbě územní studie je myšleno především na koncept udržitelné dopravy. Individuální automobilová doprava bude minimalizována a preferovány budou sdílené a nemotorové druhy dopravy (veřejná doprava, cyklistická doprava, pěší doprava). Nová městská čtvrt' bude navržena dle principu města krátkých vzdáleností, kde obyvatelé mají všechny každodenní potřeby v blízkém okolí svého bydliště. Většinu cest za nákupy nebo službami mohou urazit v krátkém čase (do 15 minut) pěšky, na jízdním kole, veřejnou dopravou nebo jejich kombinací. Taková čtvrt' obyvatelům umožňuje používat automobil méně často a díky tomu má nižší nároky na spotřebu energií, je tu čistější ovzduší i obyvatelé jsou zdravější a spokojenější.

Rozdělení nových komunikací ve čtvrti bylo provedeno několika způsoby – podle šířky a typů uličních profilů, dle zákona o pozemních komunikacích (13/1997 Sb.) a také dle normy ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací. Všechny tři způsoby jsou podobné a každý ukazuje podobu kategorií místních komunikací.

Jednotlivé komunikace jsou ve schématech pojmenovány čísly a písmeny. Páteřní komunikace v území jsou označeny písmeny A až CH. Ostatní komunikace mezi bloky mají označení podle čísla bloků I až IX a dle písmena podle polohy ulice mezi bloky.

### Úpravy stávajících křižovatek

#### Křižovatka Prosecká x Beladova

Křížení Prosecké ulice, napojení na Kbelskou ulici a nového napojení Beladovy ulice doporučujeme přerušit na průsečnou křižovatku se světelnou signalizací, tak aby bylo možné upravit hranice přilehlých bloků a dát prostor pro vznik městského řešení křižovatky s přechody pro chodce.

#### Křižovatka Kbelská x Mladoboleslavská

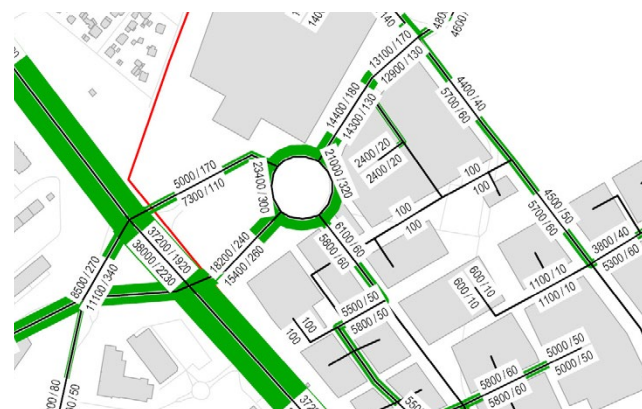
Křížení Kbelské a Mladoboleslavské ulice je nutné podrobně navrhnut v podrobnější technické studii, která bude brát v potaz navrhované intenzity dopravy, průjezd tramvajové trati a rozšíření Mladoboleslavské ulice.

U křižovatky je nutné pamatovat na pěší návaznosti a pohodlný průjezd cyklistické dopravy.



schéma napojení komunikací na stávající komunikační síť

— — — —	hranice řešeného území
KOMUNIKACE	
—	místní komunikace
●	napojení na stávající komunikační síť



křižovatka Prosecká x Beladova, DIP pro variantu C



křižovatka Kbelská x Mladoboleslavská, DIP pro variantu C



Rozdělení místních komunikací dle šířky a typu uličních profilů

Pro účely územní studie byly komunikace dále rozděleny dle šířky a typu uličních profilů. Schéma rozdělení místních komunikací dle šířky a typu uličních profilů viz obr. schéma rozdělení komunikací dle uličních profilů.

Nejvýznamnějšími **obslužnými komunikacemi** budou Beladova ul. v upravené stopě (označení F.2, F.3 a F.4) a komunikace vedoucí kolem budoucího areálu nemocnice (označení G.2, a G.3). Nová Beladova ulice bude vedena z okružní křižovatky na Prosecké ulici směrem na jihovýchod (F.2). Za prvním blokem domů se stočí západním směrem, poté opět jižním a nakonec směrem jihovýchodním, aby se vyhnula náměstí u jižního vstupu do stanice metra (F.3). Dále bude pokračovat jižním směrem až na ulici Mladoboleslavskou (F.4). Šířky uličních profilů na této komunikaci jsou 19 m (profil U24) v úseku, kdy obchází bloky domů (F.3), a 28 m (profil U22) ve zbylé části (F.2 a F.4).

Další nově navržená komunikace začíná na stávající křižovatce Prosecká X Tupolevova a je vedena jižním směrem (G.2). Před bloky, kde by měla vyrůst nemocnice a poliklinika, se stočí východním směrem, poté opět směrem jižním a napojí se na Mladoboleslavskou ulici (G.3). Šířky uličních profilů zde jsou 36 m (profil U12) v severní části s tramvají (G.3) a 24 m (profil U23) ve zbylém úseku (F.3).

Další obslužná komunikace je navržena z nového náměstí, kde bude vyústěn jižní vstup do stanice metra, východním směrem k budově polikliniky, kde je ukončena vjezdem do ní (označení VI.B). Do budovy polikliniky je vedena i obslužná komunikace z východu (VI.E). Šířka profilu těchto komunikací je 15 m.

Další obslužné komunikace jsou vedeny západovýchodním směrem v jižní části území jako jednosměrné komunikace (II.C, II.D, II.E, II.F, I.C a I.E). Komunikace směrem na východ (II.C, II.D a I.C) se nacházejí jižním směrem od komunikace vedoucí na západ (II.C, II.F a I.E). Těmito komunikacemi je obsloužena i nová základní škola. Šířka profilu jednosměrných komunikací je 16 m (profil U25).

Obslužná komunikace s profilem 13 m se nachází v severozápadní části území, kde jsou navrženy bloky s nerušící výrobou (označení IV.E). Také prodloužení Hůlkovy ulice se stane komunikací obslužnou (označení B), s profilem 19 m (profil U24). Komunikace s profilem 16 m (profil U29) obchází blok III.02 na jihozápadním okraji území (označení III.B).

Tato komunikace je jednosměrná a je zde navržena z důvodu plánovaných bloků s nerušící výrobou. Další obslužná komunikace je navržena u terminálu stanice Letňany (V.A). Do ní ale bude v etapě II po výstavbě nového bloku autobusového terminálu a P+R zakázán vjezd všem vozidlům mimo MHD. Šířka profilu je 30 m (profil U21).

V nové čtvrti jsou dále navrženy **obytné zóny**. Ty slouží především pro dopravní obsluhu jednotlivých bloků. Sít obytných zón je navržena ve východní části území jako jednosměrky (označení IX.A, IX.B, VII.E, VII.F a VII.CH). Další ulice obsluhují menší obytné bloky VII na severovýchodě (označení VII.A – VII.E). Obytná zóna je navržena také na jihozápadě území (komunikace III.C), pro obsluhu bloků III.03 a III.04. Další je navržena také poblíž polikliniky (VI.D). Další dvě poblíž areálů školy (I.D a I.F) a jedna také v bloku s nerušící výrobou na severozápadě (IV.D). Další ulice v režimu obytné zóny jsou navrženy mezi bloky XIII (XII.A – XII.D). Uliční profily s obytnými zónami jsou široké 12 m (profily U43 / U52), obytná zóna poblíž polikliniky má profil široký 18 m (profil U42).

Ve velkém rozvojovém území se nachází dvě **pěší zóny**. První je umístěna na náměstí u jižního vstupu do stanice metra Letňany (IV.B). Plánuje se, že do této pěší zóny budou jezdit autobusy VHD. Bude zde zřízena i zastávka.

Druhá pěší zóna je navržena v ulici, kterou je vedena tramvajová trať (H). Pěší zóna je zřízena v úseku od Mladoboleslavské až na křižovatku na rohu nemocnice a polikliniky. Šířka uličního profilu je zde 32 m (profil U11). Do této pěší zóny budou moci vjíždět kromě tramvají také vozy IZS a zásobování.

Ostatní komunikace v nové čtvrti se plánují jako nemotorové. Mezi významné patří Via Sancta vedoucí napříč územím ze západu na východ (C) a komunikace, která vede podél Kbelské ulice z jihu na sever (E). Také je možné zmínit nemotorovou komunikaci vedoucí od Hůlkovy ulice k Prosecké (CH). Ta je v současnosti plánována jako motorová provizorní, při výstavbě nové čtvrti se z ní ale stane nemotorová komunikace. Další nemotorové komunikace se nacházejí v ulicích I.A, I.B, II.A, II.B, II.G, II.H, III.A, IV.A, IV.C, VI.A, VI.C, VI.F, VII.G, VII.H, VII.I a IX.B.

— — — —	hranice řešeného území
KOMUNIKACE	
<div></div>	místní komunikace třídy B - sběrná - profil U31 (53,5 m)
<div></div>	místní komunikace třídy B - sběrná - profil U32 (52,5 m)
<div></div>	místní komunikace třídy B - sběrná - profil U34 (45,5 m)
<div></div>	místní komunikace třídy B - sběrná - profil U33 (44 m)
<div></div>	místní komunikace třídy C - obslužná - profil U12 (36 m)
<div></div>	místní komunikace třídy C - obslužná - profil U21 (30 m)
<div></div>	místní komunikace třídy C - obslužná - profil U22 (28 m)
<div></div>	místní komunikace třídy C - obslužná - profil U23 (24 m)
<div></div>	místní komunikace třídy C - obslužná - profil U24 (19 m)
<div></div>	místní komunikace třídy C - obslužná - profil U25 (16 m)
<div></div>	místní komunikace třídy C - obslužná - profil U26 (13 m)
<div></div>	místní komunikace třídy C - obslužná - profil U29 (16 m)
<div></div>	místní komunikace třídy D1 - obytná zóna - všechny profily
<div></div>	místní komunikace třídy D1 - pěší zóna - všechny profily
<div></div>	místní komunikace třídy D2 - nemotorová komunikace - všechny profily
<div></div>	místní komunikace třídy D2 - nemotorová komunikace - propojení dvou bodů

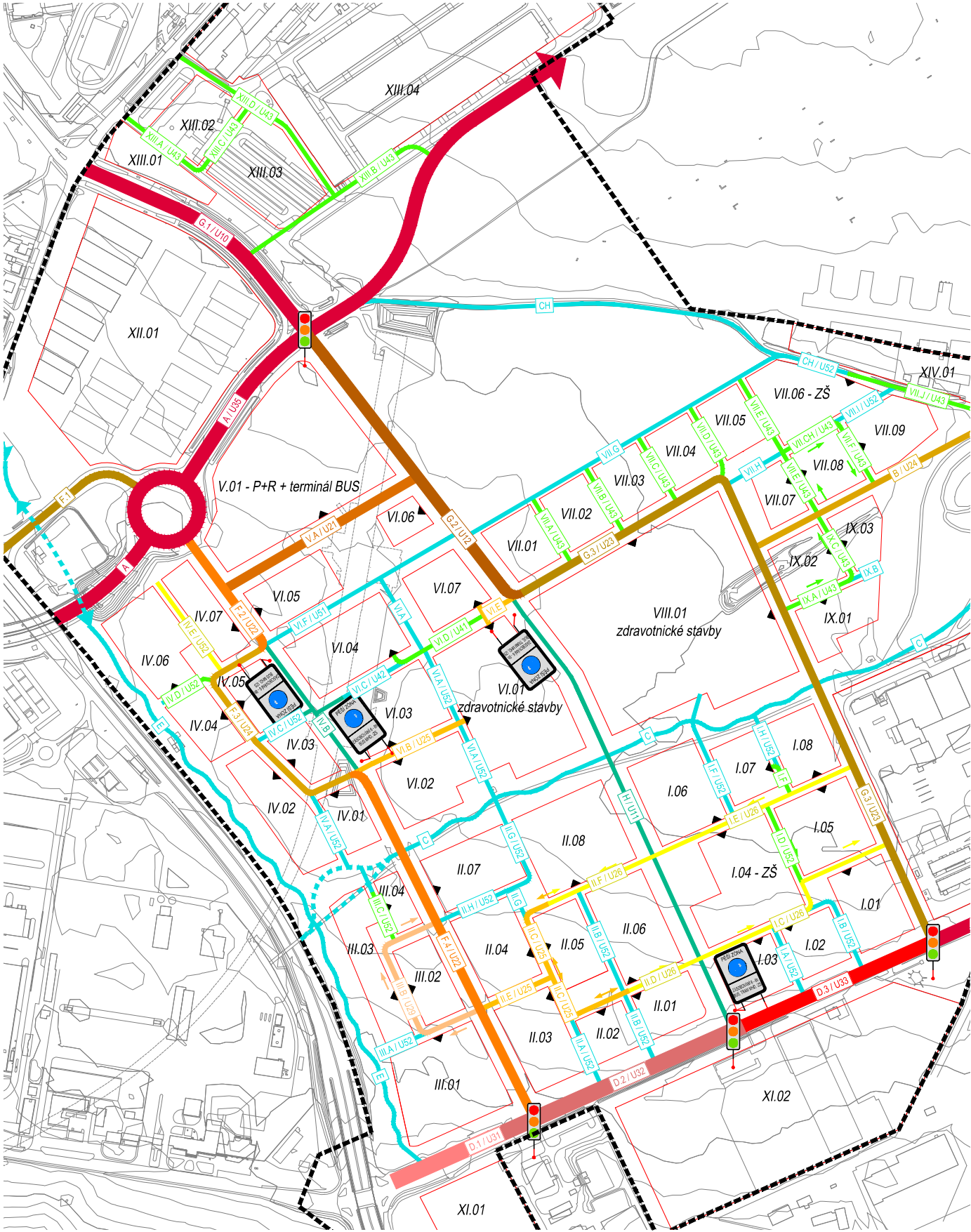


schéma rozdělení komunikací dle uličních profilů



Rozdělení místních komunikací dle zákona 13/1997 Sb.

Viz obr. schéma rozdělení komunikací dle zákona 13/1997 Sb. Dle zákona o pozemních komunikacích se místní komunikace rozdělují do čtyř kategorií. Místními komunikacemi I. třídy jsou MK rychlostní a významné sběrné. V řešeném území to jsou ulice Prosecká, Tupolevova a Mladoboleslavská. Místními komunikacemi zařazenými do II. třídy jsou ostatní sběrné komunikace a také komunikace, po kterých jsou vedeny linky VHD. Další kategorií jsou MK III. třídy, sem patří obslužné komunikace. Do kategorie MK IV. třídy spadají samostatné chodníky, stezky pro pěší, cyklistické stezky, cesty v chatových oblastech, podchody, lávky, schody, pěšiny, zklidněné komunikace, obytné a pěší zóny apod.

— — — —	hranice řešeného území
KOMUNIKACE	
—	místní komunikace I. třídy
—	místní komunikace II. třídy
—	místní komunikace III. třídy
—	místní komunikace IV. třídy
— — — —	místní komunikace IV. třídy - propojení dvou bodů

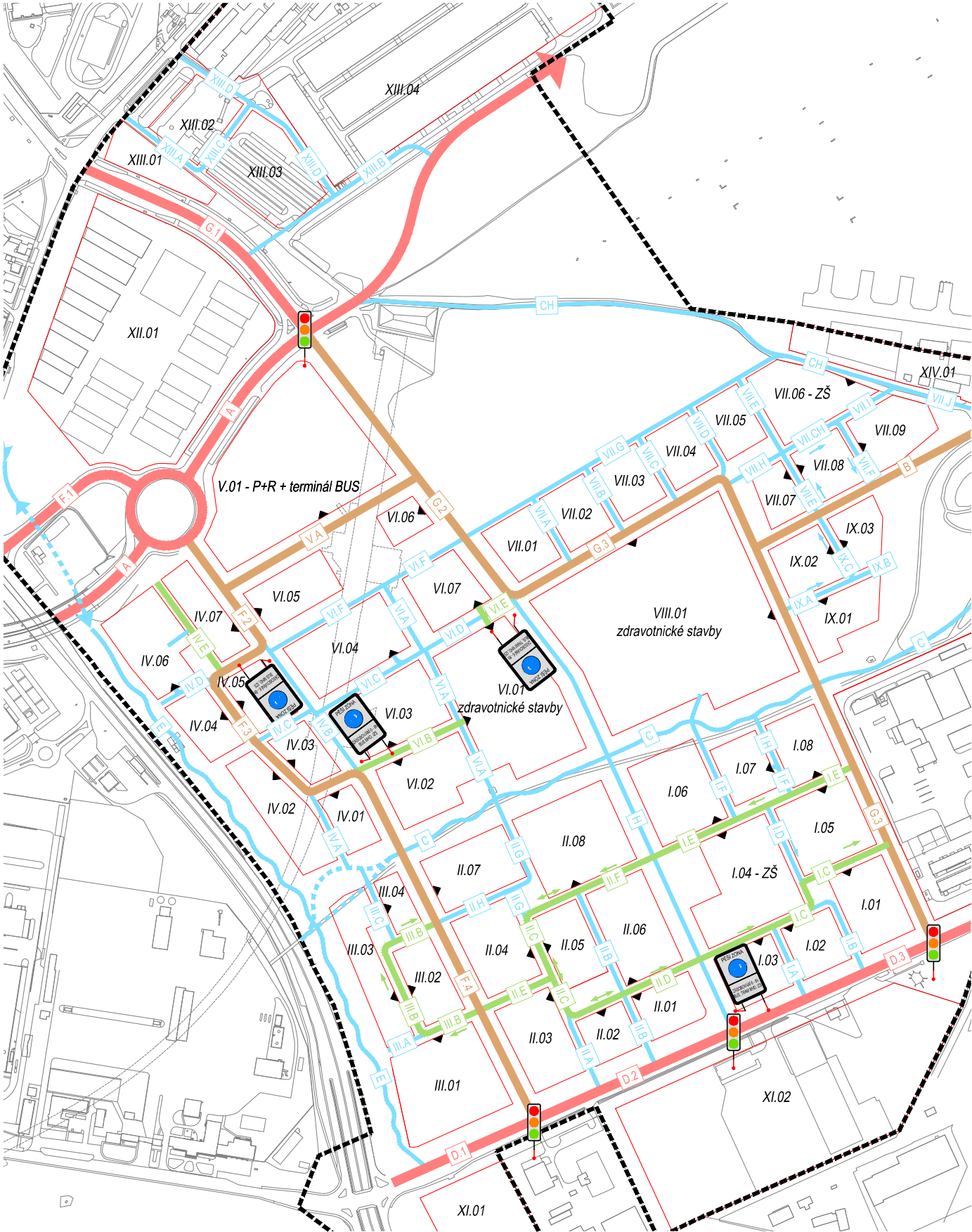


schéma rozdělení komunikací dle zákona 13/1997 Sb.



Rozdělení místních komunikací dle normy ČSN 73 6110

Schéma rozdělení místních komunikací dle normy ČSN 73 6110 viz obr. – schéma rozdělení komunikací dle normy ČSN 73 6110. Rozdělení komunikací do kategorií bylo provedeno také dle normy ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací. V nové čtvrti není navržena žádná rychlostní ani sběrná místní komunikace (kategorie A a B), sběrnými komunikacemi jsou ulice Prosecká, Tupolevova a Mladoboleslavská. Všechny ostatní místní komunikace budou vedeny jako obslužné (kategorie C), komunikace obytné zóny, pěší zóny (kategorie D1) či nemotorové komunikace (D2). Vedení významnějších obslužných komunikací je realizováno tak, aby byla minimalizována tranzitní doprava.

— — — —	hranice řešeného území
KOMUNIKACE	
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:red; border:1px solid black;"></span>	místní komunikace třídy A - rychlostní
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:orange; border:1px solid black;"></span>	místní komunikace třídy B - sběrná
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:yellow; border:1px solid black;"></span>	místní komunikace třídy C - obslužná
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:lightgreen; border:1px solid black;"></span>	místní komunikace třídy D1 - obytná zóna, pěší zóna
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:cyan; border:1px solid black;"></span>	místní komunikace třídy D2 - nemotorová komunikace
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:lightblue; border:1px solid black;"></span>	místní komunikace třídy D2 - nemotorová komunikace

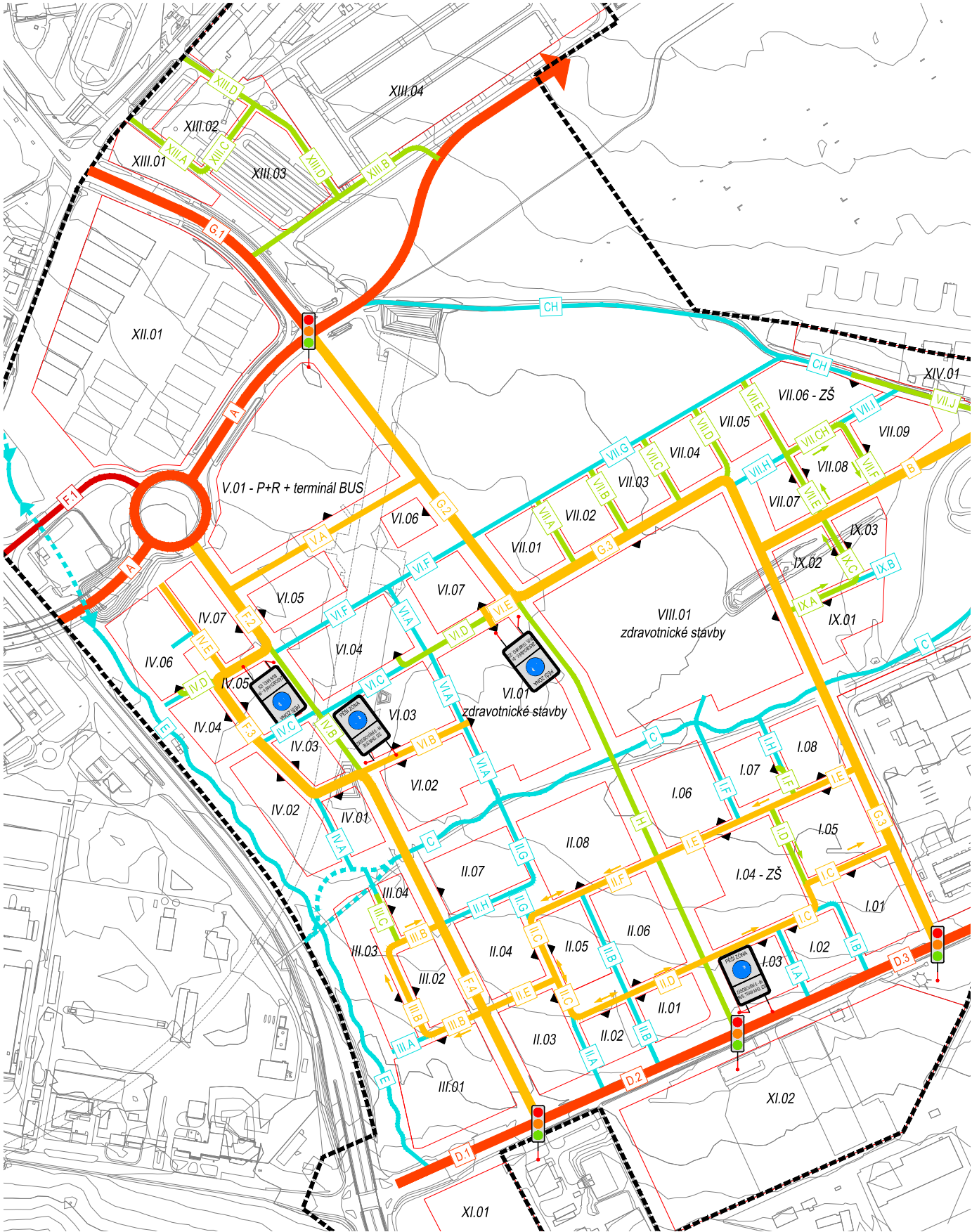


schéma rozdělení komunikací dle normy ČSN 73 6110



KONCEPCE VHD

V nové čtvrti se plánuje kvalitní obsluha linkami VHD. Budou zde zastoupeny všechny druhy hromadné dopravy. Metro, tramvaje či trolejbusy a autobusy. Vedení tramvajové tratě se musí ve vazbě na další městské části dále v navazujících studiích detailně prověřit.

V řešeném území je nejdůležitějším uzlem stanice metra a terminál autobusů Letňany. Terminál bude postupně upraven, podrobnosti jsou popsány v další kapitole.

Hlavní osa navrhované koncepce VHD prochází prodlouženou Beladovou ulicí a je tvořena novou linkou tramvaje, která spojí Vysočany a terminál Letňany. Tramvaj bude zajišťovat pravidelné intervaly a vysokou míru pohodlí pro cestující. Tramvajová trať tvoří důležitou městotvornou osu nové čtvrti. První zastávka je umístěna u areálu nové školy a další poblíž polikliniky a terminálu Letňany. Tato osa spojí terminál Letňany se zbytkem území a zajistí obsluhu obytných částí území a nového školního areálu.

Ve výhledu ROPID pro rok 2050 zatím není uvažováno s žádnou novou autobusovou linkou obsluhující toto území. Linky veřejné hromadné dopravy nejsou plánovány s tak velkým předstihem. Ve schématu jsou proto zobrazeny stávající linky autobusů.

Územní studie navrhuje novou linka elektrobuse, která bude obsluhovat část území nové čtvrtě. Je vedena z terminálu Letňany kolem areálu nemocnice do Hůlkovy ulice, na jejímž začátku je zřízena zastávka, a dále do Kbel. Je možné, že v průběhu let budou některé nebo všechny autobusové linky vyměněny za elektrobusey.

Do nové Listovy ulice (označení V.A) bude po výstavbě etapy II terminálu Letňany zakázán vjezd všem vozidlům mimo vozidel MHD.

V území bude zprovozněn jižní vstup do stanice metra Letňany, kolem kterého vznikne náměstí s pěší zónou. Zde je navržena zastávka autobusů linek 110 a 182. Linka 182 nebude zajiždět do terminálu Letňany, ale povede od Proseku novou Beladovou ulicí na jih na ulici Mladoboleslavskou. Další zastávka těchto dvou linek je umístěna v jižní části Beladovy ulice.

Zastávka autobusových linek jedoucích na Mladoboleslavskou kolem areálu nemocnice je navržena na východní straně tohoto bloku. Druhá zastávka se nachází v jižní části před připojením na Mladoboleslavskou.

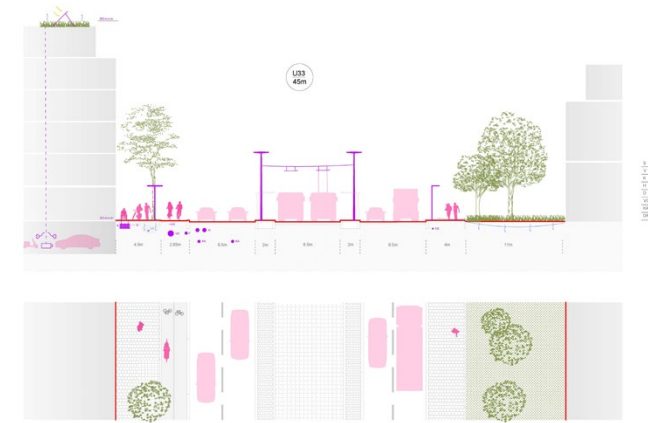
Přes VRÚ by měla výhledově vést také tramvajová trať, která bude procházet jeho středem ze severu na jih. Tramvajová trať tvoří důležitou městotvornou osu nové čtvrti. První zastávka je umístěna u areálu nové školy a další poblíž polikliniky a terminálu Letňany.

Pro velké rozvojové území Letňany – Kbely bude důležité vybudovat tramvajovou trať z oblasti Vysočan či Hloubětína.

Tramvajová trať pojede přes VRÚ na Sídliště Letňany, kde se napojí na tramvajovou trať vedoucí ze Sídliště Ďáblice. Přesnou variantu trasování tramvajové trati je potřeba blíže prověřit. Metro ani autobusy již po výstavbě nové čtvrti nebudou dostačovat. Alternativou

k této tramvajové trati je vybudování trolejbusové trati ve vyhrazených jízdních pruzích v celé délce trasy. Trolejbusy dokáží lépe překonat výškový rozdíl mezi Vysočany a Prosekem. Také nemusí být v celé délce navrženy troleje, trolejbus může dále pokračovat s pohonem energie z baterií.

V Mladoboleslavské ulici je po celé délce VRÚ navržen takový profil, aby bylo případně možné do ulice umístit těleso pro vedení veřejné hromadné dopravy a posílit tak alternativně obslužnost ve Kbelích.



navrhovaný profil U33 - Mladoboleslavská ulice podél bloků I.01 - I.03

— — —	hranice řešeného území
VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA	
—	trasa linky metra - stav
—	koridor VHD v samostatném tělese- návrh (přednostně tramvaj, alternativně trolejbus)
■ ■ ■	alternativní možnost vedení koridoru VHD v samostatném tělese
- - -	trasy linek autobusů / elektrobuseů
M	stanice metra
M	výstup ze stanice metra
T	zastávka tramvaje / trolejbusu na samostatném tělese
B	zastávka autobusu / trolejbusu / elektrobuseu
■	obrys vestibulu stanice metra Letňany

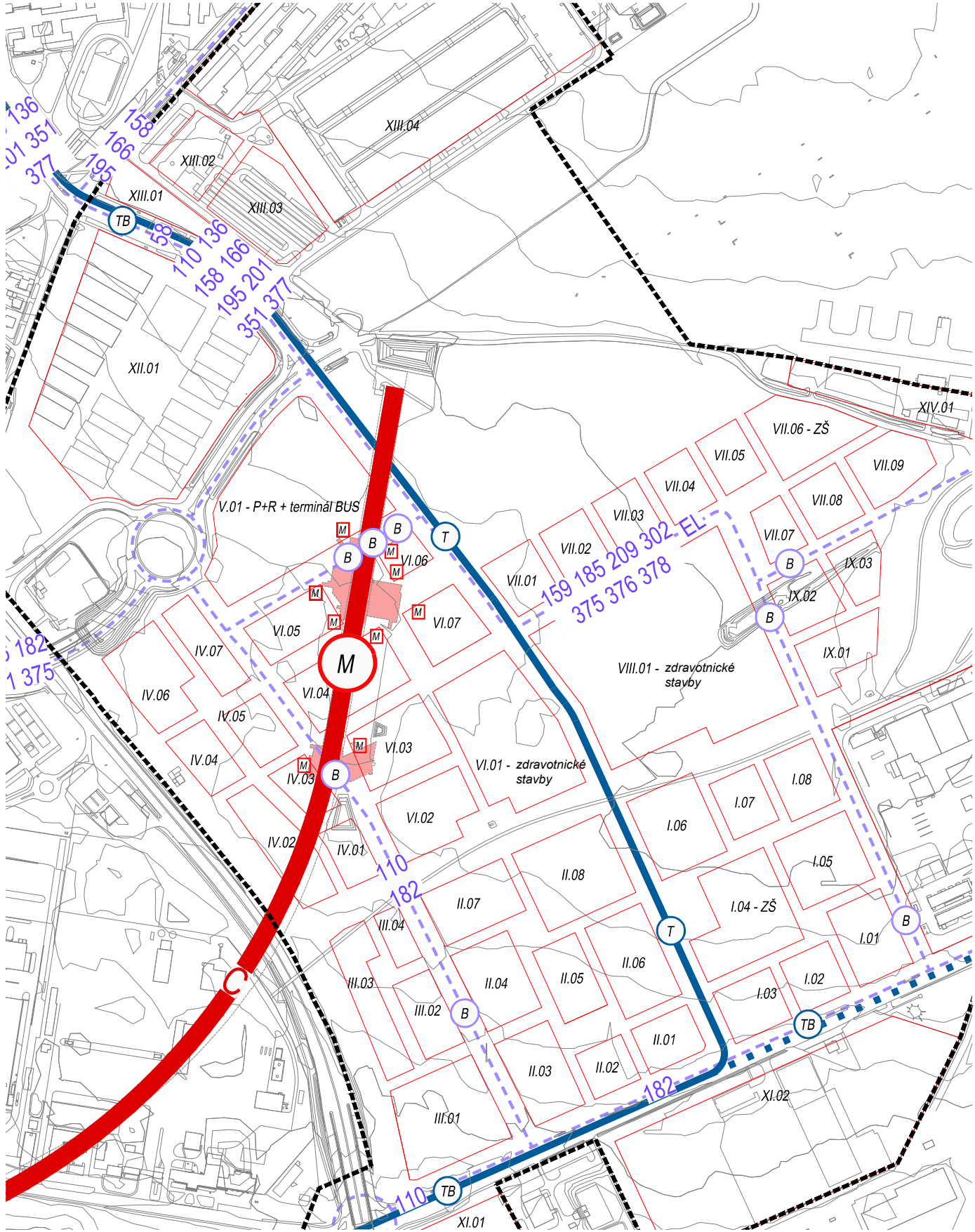


schéma veřejné hromadné dopravy



## TERMINÁL LETŇANY

Nejdůležitějším dopravním uzlem v lokalitě severovýchodní terasy Prahy je terminál stanice metra Letňany, který slouží jako významný přestupní uzel mezi městskou hromadnou dopravou a autobusovými linkami obsluhujícími severní a severovýchodní část Středočeského kraje a přilehlých obcí v okolí a jehož součástí je také parkoviště P+R s kapacitou 679 míst.

Budoucí rozvoj hromadné dopravy v lokalitě počítá s lepším napojením stanice metra na navazující části města ve formě nových tramvajových (alternativně oddělených trolejbusových tratí), což přinese nové výzvy a důkladnou revizi multimodálního řešení terminálu. Již v současné době jsou totiž přestupní vazby mezi metrem a jednotlivými autobusovými linkami velmi nepřehledné.

Hlavní úlohou byl tedy návrh nového dopravního terminálu, který optimalizuje a zpřehlední přestupní vazby, zejména mezi autobusovými linkami a v budoucnu umožní napojení nových tras tramvají, respektive trolejbusů.

Na tento významný přestupní bod je dále napojena síť veřejných prostranství včetně hlavního náměstí.

Terminál navrhujeme upravit ve dvou etapách. V první etapě bude upravena poloha ulice Listova a tím hranice bloku s P+R a terminálem autobusů. Část autobusových zastávek bude přesunuta do nové ulice podél jižní hrany P+R a část bude zachována v nástupních hranách mezi P+R a odstavami autobusů. Tato úprava umožní založit uliční síť nové čtvrti a zkoncentrovat zastávky autobusů efektivněji kolem P+R a nového náměstí.

V druhé etapě se celý autobusový terminál přesune do nově založené ulice při jižní hraně P+R a samotný blok BV.01 bude doplněn o komerční a administrativní plochy a cyklo parkoviště B+R (bike and ride) se zachováním pěšího propojení k ulici Prosecká. V druhé etapě lze odstavy autobusů umístit na střešinu P+R a tím uvolnit plochu ve východní části bloku BV.01 pro jednopodlažní zástavbu, například komerčního charakteru. Tato varianta respektuje výškové limity letiště Letňany, tudíž je celková výška omezena na 1NP při prodloužené ulici Tupolevova a 2NP při ulici Beladova.

V územní studii ověřujeme v rámci námětové části variantu možné uspořádání terminálu, které je odvozeno zejména od zrušení limitu ochranného pásma letiště Letňany.

V návrhu narovnáujeme ulici Beladova, nástupní a výstupní hrany zastávek PID následně umísťujeme do nové ulice tvořící spojnicí mezi ulicemi Beladova a Listova, která bude sloužit výhradně pro provoz autobusových a trolejbusových linek.

Rozvoj bloku v námětové části je taktéž rozdělen do dvou etap BV.01.

První etapa řeší západní část území, kam umísťujeme, odstavy autobusů a trolejbusů, cyklistické depo B+R a parkovací domů P+R s alokovanou kapacitou také pro potřeby statické dopravy pro administrativu a komerční jednotky. Odstavy autobusů umísťujeme do nové polohy na přízemí v západní části bloku B.V.01, nad nimi je umístěn parkovací dům.

Směrem do ulice Listova a nově navržené ulici navrhujeme výstavbu administrativních budov s komerčním parterem.

Druhá etapa se zaměřuje na východní část bloku, kde navrhujeme multifunkční objekty s komerčním parterem. Dopravu v klidu řešíme v podzemních podlažích na pozemku této etapy. V přízemí nových objektů navrhujeme komerční jednotky. Z důvodu zvýšené hlukové zátěže z ulice Prosecká navrhujeme v severozápadní části na nároží s ulicí Tupolevova zástavbu s nebytovými funkcemi. V jihovýchodní části bloku BV.01, který se otvírá do hlavního náměstí a parku navrhujeme funkci bydlení.

Terminál tak může být nezávisle etapizován na západní část čistě v režii města a Dopravního podniku a východní část se smíšenou výstavbou na městských pozemcích s možným zapojením soukromého subjektu.

Námětová varianta terminálu s multifunkční intenzivní zástavbou lépe a efektivněji využívá hodnotné pozemky blízko hlavního náměstí s dobrou dopravní obslužností v přímé návaznosti na stanici metra. Na navrhované změny v rámci bloku BV.01 lze navázat dalším případným rozvojem na ploše letiště Letňany v případě jeho zrušení.

Koncepce řešení terminálu, stejně jako kapacity a parametry zástavby jsou stanoveny na základě aktuálně platných podkladů a záměrů v území. V případě změn a aktualizací souvisejících záměrů bude nutné ověřit a případně revidovat koncepci dopravního řešení a v návaznosti následně prověřit realizovatelnost provedení terminálu a s tím spojené kapacity a parametry zástavby.

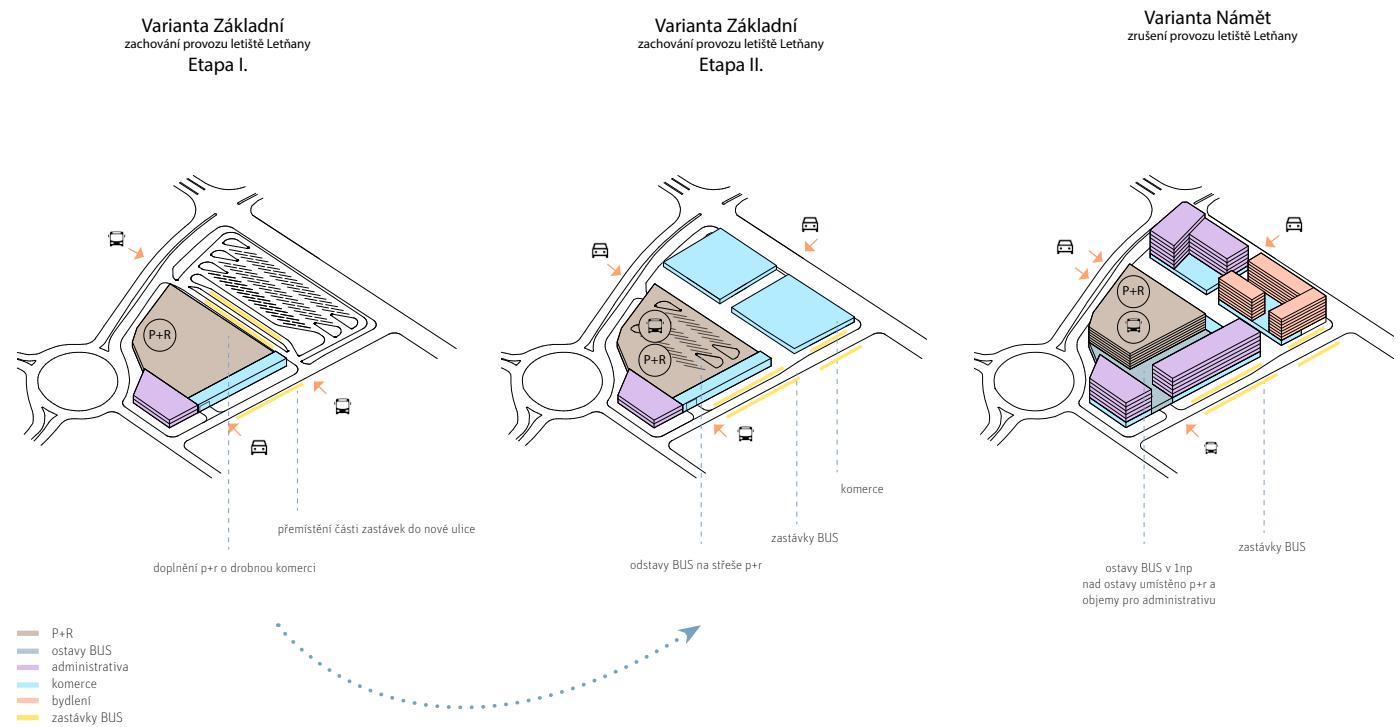


schéma rozvoje terminálu



příklad parkovacího domu nad autobusovým terminálem - Cesson-Sévigné, France



KONCEPCE NEMOTOROVÉ DOPRAVY

Při plánování nové čtvrti se velký důraz kladl na nemotorovou dopravu. Tento druh dopravy je velmi významný. Nová čtvrť v Letňanech by měla naplňovat princip „města krátkých vzdáleností“. Tento koncept je založený na tom, že obyvatelé mají všechny denní potřeby v blízkém okolí svého bydliště. Většinu každodenních cest, do obchodů, za vzděláním nebo službami mohou urazit v krátkém čase (uvažuje se do 15 minut) při použití jízdního kola, veřejné dopravy nebo při chůzi. Taková čtvrť má pak nižší nároky na spotřebu energií, čistší ovzduší i zdravější a šťastnější obyvatele. Umožňuje obyvatelům život bez automobilů, vozidlo použijí jen ve vybraných případech.

Preference dopravních módů při návrhu čtvrti byly stanoveny takto:

- 1. pěší doprava
- 2. cyklistická a ostatní nemotorová
- 3. VHD
- 4. IAD

Pěším a cyklistům bude v celé čtvrti umožněn bezpečný pohyb po všech komunikacích. Na obslužných komunikacích jsou navrženy dostatečně široké chodníky a stezky.

Cyklistická doprava

Cyklisté ve většině ulic v kategorii obslužných komunikací pojedou odděleně od pěších. V ulicích s obousměrným provozem motorových vozidel jsou navrženy stezky pro chodce a cyklisty s odděleným provozem. V ulicích s jednosměrným provozem jsou cyklisté vedeni ve vozovce s vozidly, cyklisté jedoucí opačným směrem budou mít ve vozovce vyhrazen jízdní pruh.

V nově upravené Beladově ulici a v ulici, kde je vedena obslužná komunikace s tramvajovou tratí, jsou kromě stezek pro cyklisty navrženy také vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty ve vozovce. Návrh tohoto opatření vychází z TP 179. Na těchto významných komunikacích dochází k souběhu významné celoměstské cyklotrasy s cykloprovozem městské čtvrti a je zde doporučen souběh integrovaného (hlavní dopravní prostor) a chráněného koridoru (přidružený prostor). Každý koridor slouží jinému účelu a často musí splňovat odlišné uživatelské požadavky. Řez komunikací je zobrazen v příloze č. 07 Uliční řezy, U22 – významná obslužná ulice.

V obytných zónách se budou pěší i cyklisté pohybovat ve společném prostoru s vozidly.

V pěších zónách budou mít chodci i cyklisté možnost výběru prostoru, kde se budou pohybovat.

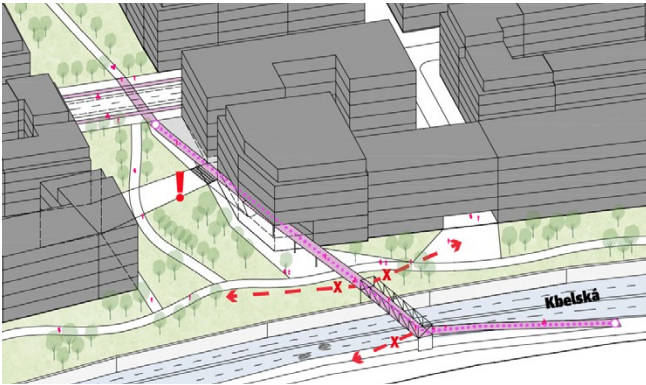
V nové čtvrti se navrhuje také množství ulic, kde je vyloučen provoz motorových vozidel. Budou se zde nacházet pouze pochozí plochy a také plochy zeleně. Všechny bloky ale budou moci být obslouženy složkami IZS.

V bloku V.01 v blízkosti stanice metra je navrženo parkoviště B+R pro jízdní kola.

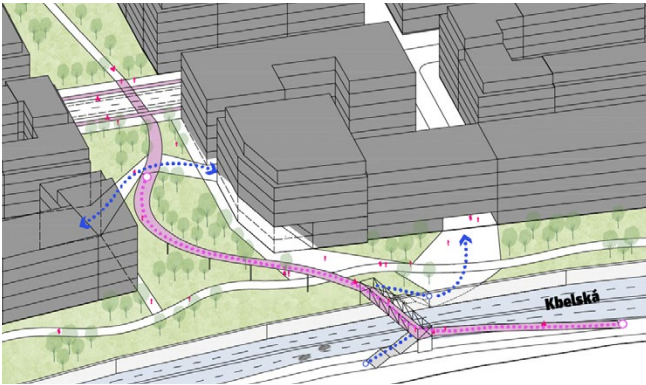
Nová cyklistická a pěší propojení

Územní studie navrhuje nová cyklistická a pěší propojení navrhované nové městské čtvrti a ostatních městských částí. Cílem je zlepšit komfort a bezpečnost pěší a cyklistické dopravy:

- prostupnost mezi novou čtvrtí a Letňany přes areál letiště (případně podél jeho plotu),
- prostupnost areálem PVA,
- propojení podél Prosecké ulice přes Kbelskou ulici.



příklad řešení cyklistické lávky přes Kbelskou ulici ve variantě MČ Praha 18 pro ÚR



příklad řešení cyklistické lávky přes Kbelskou ulici ve variantě územní studie ve výhledu

	hranice řešeného území
OPATŘENÍ PRO CYKLISTY	
	komunikace bez opatření pro cyklisty
	vyhrazený jízdní pruh
	stezka pro chodce a cyklisty - společná
	stezka pro chodce a cyklisty - dělená
	stezka pro chodce a cyklisty - napojení oblasti letiště
	obytná, pěší zóna
	obytná, pěší zóna - záměr
	nemotorová komunikace
	nemotorová komunikace - propojení dvou bodů
	označení cyklotrasy
	cyklotrasa

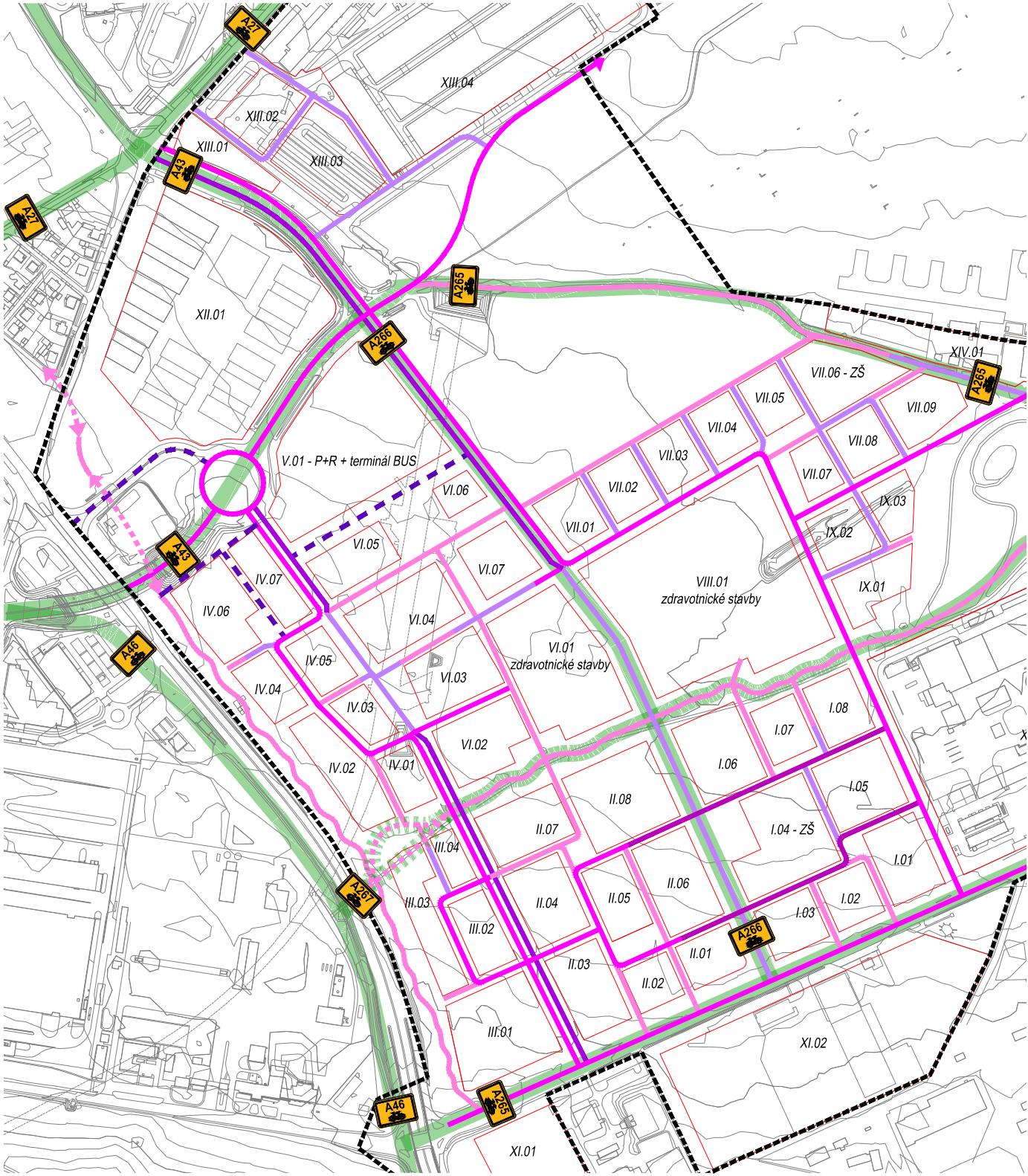


schéma cyklistické dopravy



## KONCEPCE DOPRAVY V KLIDU

Pro účely územní studie byl vypočítán minimální potřebný počet parkovacích stání v jednotlivých blocích. Výpočet byl proveden dle aktuálních Pražských stavebních předpisů.

Podkladem pro výpočet parkovacích stání byla HPP (hrubá podlažní plocha) rozdělená podle předpokládaných kategorií využití bloku. Bloky domů budou využity pro bydlení, dále pro komerci (pro účely výpočtu byly zvoleny kategorie služby a drobné provozovny a také jednotlivé obchody v parteru), pro administrativu (s malou návštěvností, v bloku VI.06 administrativy s velkou návštěvností), zdravotnictví, školu, pro výrobu a dílny (»04. Využití území a veřejná vybavenost).

Parkování je navrženo především uvnitř jednotlivých bloků. Do každého bloku domů bude jeden společný vjezd a pro každý blok domů bude navržena jedna společná parkovací plocha. Vjezdy do bloků jsou přednostně umísťovány z méně významných obslužných komunikací či z obytných zón, jejich doporučené umístění je vyznačeno ve výkresu dopravy.

Parkovací stání v blocích jsou doplněna celkem o pět nadzemních parkovacích domů, které částečně přeberou potřebnou kapacitu parkovacích stání v blocích a pomohou tak odlehčit stávající požadavky na počty parkovacích stání v blocích.

Výhledově, v případě schválení novely stavebních předpisů, která by počítala se snížením potřebného počtu parkovacích stání, lze uvažovat s umístěním veškerých parkovacích stání pro jednotlivá sousedství právě v nadzemních parkovacích domech, které společně s aktivním parterem a parkováním pro jízdní kola mohou vytvářet tzv. „mobility hubs“.

Umístění parkovacích domů v blocích je vyznačeno v hlavním výkresu.

Zpracovatel územní studie upozorňuje, že v řešeném území z dlouhodobého hlediska nedává smysl stávající zóna O7 a O8 parkovacích zón PSP. Lokalita je velmi dobře dostupná hromadnou dopravou a je obsloužena linkou metra. Proto doporučujeme úpravu požadavků v aktuálním znění PSP.

Další parkovací stání, především pro zásobování, návštěvníky či zákazníky obchodů a služeb, se navrhují přímo v ulicích. Zde se uvažuje o podélných parkovacích stáních, která se střídají se zelení.

V bloku V.01 v blízkosti stanice metra se navrhuje parkoviště B+R pro jízdní kola.

Výpočet potřeby parkovacích stání podle aktuálních Pražských stavebních předpisů uvádí, že by v nové čtvrti ve variantě ZÁKLAD, kdy je uvažován provoz letiště Letňany, mělo být navrženo celkem 11 324 stání.

Ve variantě NÁMĚT, kdy se počítá se zrušením letiště Letňany, musí být dle PSP navrženo 13 174 parkovacích stání.

Počty stání pro jednotlivé bloky jsou uvedeny níže v tabulkách.

## DALŠÍ ÚPRAVY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

V rámci této územní studie je vyznačeno několik lokalit, které nejsou blíže řešeny. Lokality jsou vyznačeny v hlavním dopravním výkresu růžovou barvou a růžovým komentářem. Tyto lokality ale také vyžadují detailnější řešení, které je doporučeno provést samostatnou projektovou dokumentací.

### Lokalita 1 – křižovatka Mladoboleslavská x Kbelská

Prvním místem je křižovatka ulic Mladoboleslavská x Kbelská. Tuto křižovatku je potřeba kapacitně posoudit a navrhnout její novou podobu tak, aby vyhovovala intenzitám dopravy. Také je třeba posoudit, jestli tudy povede tramvajová trať do Vysočan, nebo bude pro ni vybráno jiné místo. Úprava této křižovatky je společně s rozšířením Mladoboleslavské ulice nutnou podmínkou pro výstavbu v řešeném území.

### Lokalita 2 – lávka přes Kbelskou ulici

Dále je potřeba navrhnout lávku pro pěší a cyklisty přes Kbelskou ulici. Místo, kde by se měla nacházet, leží mezi Mladoboleslavskou a Proseckou ulicí. Na lávku bude prodloužena Via Sancta – komunikace pro pěší a cyklisty – dále do centra města.

Návrh lávky řeší městská část.

V době zpracování územní studie byla vypracována dokumentace lávky přes Kbelskou ulici, která by se měla nacházet cca 40 m jižním směrem od lávky navrhované územní studií. Její poloha je zobrazena v hlavním výkresu přerušovanou čarou.

### Lokalita 3 – dopracování technické studie tramvajové tratě z Vysočan

Dalším úkolem je detailnější prověření variantního vedení tramvajové tratě z Kbel/VRÚ do centra města. Na tuto trať byl vypracován dopravně-urbanistický koncept, který doporučuje tři varianty vedení. První varianta začíná u stanice metra Kolbenova, kde se napojuje na stávající trať, a pokračuje tunelem na Mladoboleslavskou ulici, na kterou se připojí z jihu. Druhá i třetí varianta začínají u zastávky Nový Hloubětín. Jedna z těchto variant vede po povrchu při Kbelské ulici. Poté se stáčí na severovýchod a vede po Mladoboleslavské ulici. Druhá vede nejprve také při Kbelské, u křižovatky s Novopackou ale přechází pod zem do tunelu, který ústí u Mladoboleslavské ulice. Varianty je potřeba blíže prověřit, aby mohla být vybrána varianta, která bude následně vyprojektována a postavena. V době zpracování této územní studie bylo již známo, že trasu není možné vést přes pozemky DEK Trade. Zbývá tedy varianta, kdy tramvaj vede přes křižovatku Kbelská x Mladoboleslavská.

### Lokalita 4 – okružní křižovatka Prosecká x Beladova

Stávající okružní křižovatku na Prosecké ulici je doporučeno kapacitně posoudit a upravit buď na turbo-okružní křižovatku, nebo na křižovatku řízenou pomocí SSZ.

### Lokalita 5 – obchvat Letňan

Pokud bude zrušeno letiště Letňany, je doporučeno vést při areálu výstaviště novou komunikaci na ulici Toužimskou. Tato komunikace vytvoří obchvat Letňan a odlehčí tak komunikacím uvnitř této městské části. Doprava jedoucím do Kbel a dále bude převedena na tuto komunikaci. Napojení komunikace bude realizováno na křižovatku Prosecká x Tupolevova.

Alternativně, pokud by ke zrušení letiště nedošlo, doporučujeme zvážit změnu rozsahu ochranného pásma zájmového území letiště Letňany tak, aby v prostoru mezi letištěm a stávající zástavbou PVA Letňany, VZLÚ a letištěm bylo možné vést dostatečně kapacitní komunikaci, která propojí řešené území s pražským okruhem.

## ETAPIZACE VÝSTAVBY S OHLEDEM NA STAVBY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Podmiňující stavby pro jakoukoliv výstavbu ve VRÚ:

- křižovatka Mladoboleslavská / Kbelská
- modernizace železniční trati O70 – Praha – Turnov

Podmiňující stavby pro výstavbu etapy I.

- napojení části Kbeličky na Mladoboleslavskou ulici podél areálu Kanuf

Podmiňující stavby pro výstavbu etapy II.

- vybudování napojení tramvajové či trolejbusové dopravy na stávající dopravní síť
- vybudování páteřního pěšího bulváru

Podmiňující stavby pro úplné zastavění oblasti ve VRÚ:

- dobudování Pražského okruhu – DO, úseky 519 a 520
- Vysočanská radiála – propojení Novopacké, Čakovické a Čuprový ul.

Podrobněji viz kapitola »08. Etapizace a ekonomika území.



schéma možné etapizace rozvoje území





# 06.

## TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Řešení technické infrastruktury .....	174
Splašková kanalizace. ....	174
Zásobování pitnou vodou .....	175
Zásobování teplem .....	175
Zásobování elektrickou energií .....	177
Elektronické komunikace .....	177
Koncepce hospodaření s dešťovými vodami .....	179



## ŘEŠENÍ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

Území řešené studií je pro sítě technické infrastruktury dobře dostupné. Z pohledu stávajících sítí technické infrastruktury a vedení jejich tras se v prostoru VRÚ Letňany–Kbely nenachází žádný výrazně limitující prvek. Limitujícím faktorem může být nedostatečná kapacita některých systémů, zejména se jedná o zásobování pitnou vodou a kanalizaci a nutné přeložky a nová vedení sítí.

Přesnější bilanční nároky budou definovány v následných dokumentacích jednotlivých projektů. Řešení technické infrastruktury vychází z navržené struktury uličních prostranství a v detailu bude ovlivněno rozvržením uličních profilů včetně vysazovaných stromořadí. Aby nové sítě vedly ve společných trasách, bude nutné v dalších stupních a návrzích konkrétních řešení postupovat podle ČSN 73 6005 (Prostorové uspořádání sítí technického vybavení).

Níže uvedený popis možného napojení jednotlivých sítí technické infrastruktury vychází z konvenčních systémů funkčních v Praze v době zpracování této studie. S ohledem na klimatický závazek Prahy a cíl dosáhnout nulových emisí CO<sub>2</sub> do roku 2050 je však při zakládání nové čtvrti nutné uvažovat o alternativách k těmto konvenčním systémům. Struktura i různorodé funkční využití navržené touto studií vytvářejí předpoklady pro vznik udržitelné čtvrti, tedy pro udržitelný přístup k vodě a zdrojům energie. Hospodaření s dešťovou vodou je důležitou součástí návrhu, další možnosti jako využití odpadního tepla či fotovoltaiky studie doporučuje k dalšímu prověření.

### SPLAŠKOVÁ KANALIZACE

Řešené území bude odkanalizováno oddílnou soustavou. Do městské stokové sítě budou odváděny pouze splaškové odpadní vody. Srážkové vody budou využívány lokálně, resp. přebytečné vody budou zasakovány (viz kapitola Krajina).

S ohledem na kapacity pobočných čistíren odpadních vod Miškovice a Kbely bude muset být oblast VRÚ odkanalizována na ústřední čistírnu odpadních vod (ÚČOV). Napojovací bod na stávající kanalizaci je navržen v ulici Prosecké, kde se kanalizace napojí na sběrač EF–Prosecký II. Alternativní napojovací bod je navržen v ulici Čakovické s napojením na sběrač EF–Prosecký I.

Výškové poměry řešeného území neumožňují provést odkanalizování pouze gravitačně. Proto se v území vybuduje čerpací stanice odpadních vod (ČSOV) poblíž Hůlkovy ulice, kam budou gravitačně svedeny splaškové odpadní vody z celé oblasti VRÚ. Odtud budou splašky čerpány výtlačným potrubím do ulice Čakovické, alternativně do ulice Prosecké. Přesné umístění včetně návrhových kapacit ČSOV, případně umístění více ČSOV, stanoví podrobnější technická dokumentace.

Vzhledem k plánované rozsáhlé výstavbě v širší oblasti Letňan a okolí je nutné posoudit stávající kanalizační síť, a to v podstatně větším území. Z důvodu garance budoucího bezproblémového fungování všech částí sítě odvádění splaškových vod je nutné navrhnout koncepci odkanalizování na konečný/návrhový stav v širším území do generelu odkanalizování pro danou část povodí ÚČOV, tj. sběrače EF.

Generel odkanalizování v současnosti zpracovává Pražská vodohospodářská společnost a.s. Z výsledků takto aktualizovaného generelu vyplyne koncepce odkanalizování a návrh páteřní kanalizační sítě pro celé území, stanovení kritických míst na stávající kanalizaci a z nich vyplývající podmiňující investice, např. zkapacitnění stávajících stok, zkapacitnění čerpacích stanic odpadních vod apod.

V návaznosti na návrh páteřní sítě je pak již možné dílčí části kanalizační sítě, pro jednotlivé etapy výstavby a jednotlivá zastavovaná území navrhovat odděleně.

### ZÁSOBOVÁNÍ PITNOU VODOU

Řešené území se primárně nachází v zásobním pásmu vodojemu Klíčov, a to v tlakovém pásmu 1610 ČS KLÍČOV vysokotlak pro sídliště Letňany a pásmu 1290 ČS KLÍČOV nízkotlak pro Kbely a Satalice. Možná napojovací místa jsou v ulicích Prosecké a v Mladoboleslavské. Vodovodní síť bude zokruhována i na stávající vodovod v ulici Kosařova.

S ohledem na plánovanou výstavbu je v okolí křižovatek Kbelská – Mladoboleslavská a Beladova – Mladoboleslavská navrhováno přeložení stávajícího hlavního vodovodního řadu profilu DN 600 a rozváděcího řadu profilu DN 300 do pásu v souběhu s dalšími inženýrskými sítěmi podél ulice Kbelské, resp. Mladoboleslavské.

Z důvodu rozsáhlé plánované výstavby v oblasti severovýchodní terasy byly správce vodohospodářské soustavy společnost PVS a.s. prověřeny kapacitní možnosti vodojemu Klíčov na úrovni vodohospodářské rozvahy. Na základě této rozvahy bude možné stanovit přesná napojovací místa vodovodní sítě v nové čtvrti, zásobovací tlaková pásma pro novou čtvrť a přesnější dimenze napojovacího potrubí.

Z výsledků této rozvahy vyplývá potřeba rozšířit vodojem Klíčov a nutnost najít odpovídající prostor pro toto rozšíření. S ohledem na již plánovanou výstavbu západně od stávajícího vodojemu směrem ke Kbelské ulici se jako ideální se jeví plocha východně od vodojemu v takové výměře, aby se mohly umístit komory, které by zajistily zhruba zdvojnásobení stávající kapacity. Potřeba rozšíření vodojemu by měla být prověřena také technickou studií na úrovni podrobného generelu zásobování pitnou vodou a podrobnější dokumentací navazující na tuto studii. Potřeba rozšíření vodojemu by měla být také vymezena územním plánem hlavního města. Generel zásobování a podrobnější studie by měly být také podkladem pro plán etapizace přípravy technické infrastruktury pro řešené území.

### ZÁSOBOVÁNÍ TEPLEM

Podél Kbelské ulice vede hlavní tepelný napaječ 2 x DN 1200, ze kterého je možné pokrýt tepelné potřeby řešeného území a jehož volná transportní kapacita násobně překračuje potřeby rozvoje v Letňanech. Distribuční a obslužné napaječe mohou být budovány postupně s jednotlivými etapami výstavby.

S ohledem na plánovanou výstavbu se v okolí křižovatek Kbelská x Mladoboleslavská a Beladova x Mladoboleslavská navrhuje přeložení stávajícího tepelného napaječe DN 400, který zajišťuje zásobování teplem oblast Kbel.

Pro řešené území byla vypočtena celková bilance potřeby tepla ve výši 41 939 kW. V první fázi výstavby bude čtvrť zásobovaná teplem převážně ze systému centrálního zásobování teplem (CZT). Ve studii se také počítá s možností vybudovat nízkoteplotní systém zásobování teplem využívající alternativní zdroje energie. Nízkoteplotní systém má menší tepelné ztráty a umožňuje efektivnější a ekonomicky proveditelné využití tepla, například z datových center nebo supermarketů.

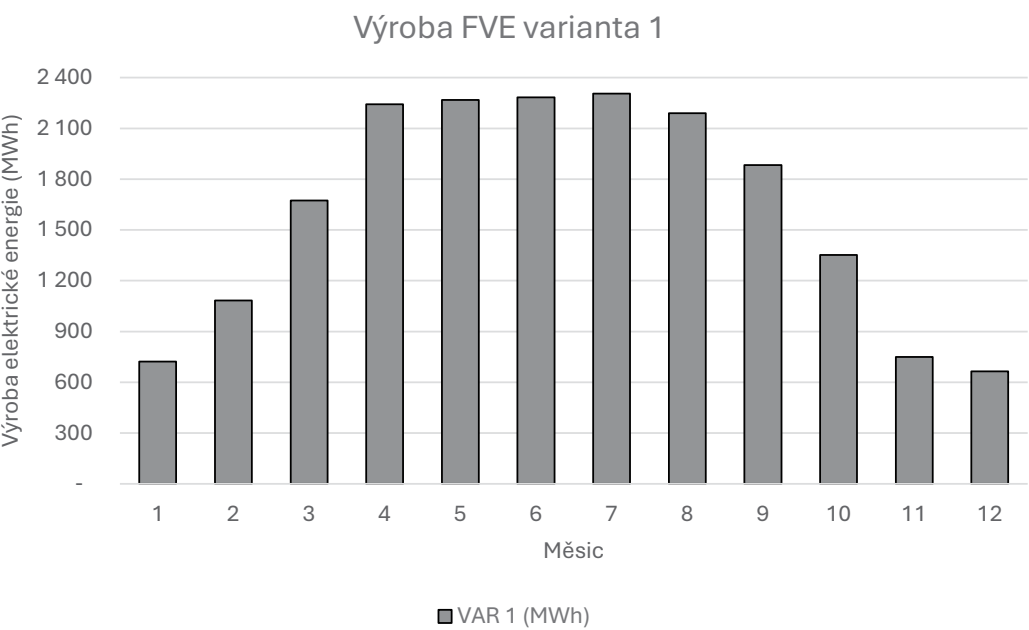
Datové centrum může potenciálně vzniknout západně od Kbelské ulice v blízkosti řešeného území na pozemcích společnosti Microsoft. Ve studii se proto pro část budoucí zástavby počítá s alternativou zásobování teplem s využitím odpadního tepla z chlazení tohoto datového centra. Jakou část potřebné tepelné energií bude možné pokrýt z odpadního tepla, záleží na velikosti a využitelnosti datového centra. Velké datové centrum (5 000 serverových skříní) může generovat přibližně 20 MW odpadního tepelného výkonu a pokrývat cca 60 % potřebu tepla čtvrti. Možnost využití tohoto zdroje bude předmětem jednání s aktéry v území.

### ZÁSOBOVÁNÍ PLYNEM

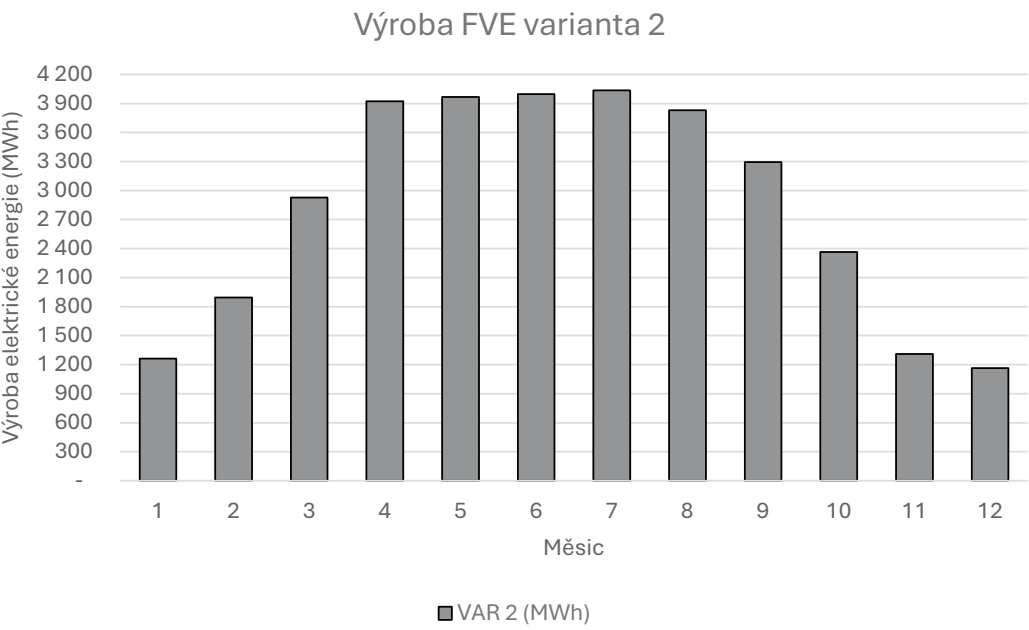
Na hranici území podél ulic Kbelské a Mladoboleslavské vedou vysokotlaké plynovody o dimenzích DN 200 a DN 150. Ve studii se obecně nepočítá s využitím zemního plynu, kromě možných gastro provozů a záložních zdrojů zdravotnických zařízení a výzkumu, které jsou napojeny ze sítě střednětlakého plynovodu.

Z důvodu plánované výstavby se podél Kbelské ulice navrhuje přeložení stávajícího VTL plynovodu DN 200 a zrušení VTL plynovodu DN 150, který slouží k napojení areálu KNAUF na plynovodní systém vedený podél Mladoboleslavské ulice. Pro napojení areálu KNAUF na plynovod se nově navrhuje odbočka ze stávajícího VTL plynovodu DN 200 vedeného v ulici Mladoboleslavské.





potenciální množství elektrické energie vyrobené FVE varianta 1



potenciální množství elektrické energie vyrobené FVE varianta 2

### ZÁSOBOVÁNÍ ELEKTRICKOU ENERGIÍ

Pro řešené území byla vypočtena celková bilance soudobého elektrického příkonu Ps ve výši 36,0 MW. Území leží na hranici oblasti napájení z transformoven TR 110/22 kV Východ, Letňany a Černý Most.

Soudobý příkon 36,0 MW bude dle informace společnosti PREdistribuce, a.s., možné uspokojit ze stávající sítě PREdi, a to z obnovené TR 110/22 kV Praha Východ (obnova se plánuje do roku 2030). Po vyčerpání stávajících volných kapacit bude možné řešené území i širší oblast Letňan napájet z plánované transformovny TR 110/22 kV Prosek. V případě překročení stávající rezervy v zásobování elektrickou energií pro oblast Letňan a širšího okolí bude nutné uvažovat o stavbě nové transformovny TR 110/22 kV Kbely, včetně vedení 110 kV Třeboradice–Kbely. Ty jsou ve stávajícím platném územním plánu vedeny jako územní rezerva a v připravovaném Metropolitním plánu již jako návrh.

Ve studii se navrhuje umístění fotovoltaických elektráren (FVE) na střechách budov. Pro výpočet špičkového instalovaného výkonu solárních panelů byly použity následující parametry:

zastavitelná plocha bloku (varianta 1 počítá s využitím 40 % plochy střech, varianta 2 s využitím 70 %),

pro instalace 1 kWp je potřeba 5–6 metrů čtverečních.

Jako vstupní hodnoty do informačního systému PVGIS byly zadány následující parametry:

celkový instalovaný výkon FVE pro variantu 1 je 18 711 kWp a pro variantu 2 je 32 744 kWp;

druhem FV panelů jsou FV články z krystalického křemíku;

ztráty v systému = 15 %, optimální směr a úhel natáčení FV článku PVGIS je nastaven automaticky.

Výsledky modelování pro obě varianty zobrazují následující grafy. Grafy 1 a 2 je zachycují rozložení potenciálního množství elektrické energie vyrobené FVE, celkové množství vyrobené za rok pro variantu 1 je cca 19 500 MWh a pro variantu 2 činí cca 34 000 MWh.

S ohledem na různorodost využití navržených bloků v řešeném území lze docílit větší efektivity využití obnovitelných zdrojů energie (OZE). Vyvážený denní diagram zatížení sítě daný různorodostí využití jednotlivých bloků, kdy obytné budovy mají větší odběr ráno a večer zatímco administrativa, základní škola a obchody mají odběr většinou během dne, umožní větší pokrytí energetických potřeb z obnovitelných zdrojů a vzájemnou výměnu energie.

### ELEKTRONICKÉ KOMUNIKACE

Studie podrobně neposuzuje možnost napojení na síť elektronických komunikací (EK). V sousedních lokalitách působí několik provozovatelů a poskytovatelů služeb EK. Optické trasy vedou v ulicích Mladoboleslavská, Beladova, Listova a Prosecká.

Posouzení možných technických řešení napojení na síť EK bude možné provést až v závislosti na aktuálním stavu sítí v daném čase a na základě konkrétních zastavovacích plánů. V lokalitě bude vhodné vybudovat pasivní infrastrukturu, jako jsou kabelovody, multikanály apod., aby bylo možné následně zavádět kabely jednotlivých provozovatelů bez nutnosti dalších zásahů do komunikací a chodníků. Tato pasivní infrastruktura by měla být dostupná všem operátorům.



## KONCEPCE HOSPODAŘENÍ S DEŠŤOVÝMI VODAMI

Řešené území není v přímém dosahu vodoteče, do které by mohl být sveden bez technických opatření případný povrchový odtok způsobený srážkovou událostí. Nejbližší vodotečí je Vinořský potok, jehož zatrubněná část se nachází v ulici Polaneckého cca 1 km vzdušnou čarou od hranice řešeného území.

V současné době je podstatná část řešeného území nezastavěná a dešťové vody se likvidují přirozeně, tj. vsakem, výparem nebo využitím vegetace. Podél ulice Beladovy se nacházejí 3 vsakovací objekty, které likvidují srážkové vody z této ulice a z prostoru autobusového nádraží a parkoviště u stanice metra Letňany.

S ohledem na změny využití území a na plánovanou zástavbu v řešeném území dojde k výrazné změně srážkových a odtokových poměrů v území. Na tyto změněné podmínky reaguje koncepce hospodaření s dešťovými vodami, která v území navrhuje soustavu průlehů, které budou vodu odvádět do retenčních nádrží, umístěných ve východní části řešeného území. V případě výraznějších srážek nebo přetížení systému HDV pak budou dešťové vody odváděny do Vinořského potoka. Dle vsakovacích map se řešené území nachází v oblasti podmíněně vhodné pro vsakování. Pro přesnější určení možnosti vsakování bude nutné pro toto území zpracovat odborný hydrogeologický posudek.

Studie rozděluje území na 3 základní kategorie – stavební blok, nestavební blok a uliční prostranství. Pro takto určené části se předpokládá jiný způsob likvidace dešťových vod. Stavební bloky jsou definovány procentem zastavěnosti a předpokládá se, že pro většinu těchto bloků bude hospodaření s dešťovými vodami řešeno samostatně. Na uličních prostranstvích se předpokládá umístění výsadbových pásů, které budou sloužit jako jeden z významných prvků HDV pro zadržení vody ze zpevněných ploch. Nestavební bloky pak budou sloužit jako prostory pro umístění plošných a významnějších prvků HDV, jako jsou vsakovací rýhy, průlehy a retenčně vsakovací nádrže. Pro výpočet bilancí dešťových vod byl použit návrhový třicetiminutový déšť s pravděpodobností výskytu 10 let a návrhovou intenzitou 153 l/s z hektaru plochy.

Stavební bloky jsou rozděleny na menší sekce, pro které jsou stanoveny průtoky a objemy dešťových vod, které bude nutné likvidovat na ploše těchto sekcí. Jednotlivé hodnoty jsou podmíněny procentem zastavěnosti jednotlivých bloků, kdy na nezpevněných a nezastavěných plochách se předpokládá přirozený vsak a byl pro ně stanoven průměrný součinitel odtoku  $\psi = 0,25$ . Pro případy, kdy se nepodaří likvidace veškeré dešťové vody v území jednotlivých sekcí, jsou pro ně, na základě rozlohy, stanoveny přípustné odtoky. Vzhledem k tomu, že studie neřeší podrobné rozmístění jednotlivých budov, jejich množství, využití jednotlivých materiálů pro střechy, zpevněné i nezpevněné povrchy, jsou hodnoty uvedené v tabulce Bilance srážkové vody pro stavební bloky pouze orientační. Přesnější hodnoty pro jednotlivé bloky bude nutné stanovit v následných stupních projektové dokumentace, kde by již měly být řešeny jednotlivé detaily rozmístění budov, využití střech, materiál povrchů zpevněných ploch apod.

Opatření pro hospodaření s dešťovými vodami by v rámci stavebního bloku mělo preferovat využití dešťové vody pro zálivku zeleně, však, vodní prvky v rámci bloku případně pro retenci s využitím jako vody technické, tj. pro údržbu budov, splachování nebo zalévání. Opatření HDV by měla minimalizovat možný odtok tak, aby v tabulce uvedený přípustný odtok nebyl překročen. V případě, kdy je přípustný odtok menší než 0,5 l/s, je možné řešit prvky a opatření HDV v rámci několika sekcí, případně celého bloku.

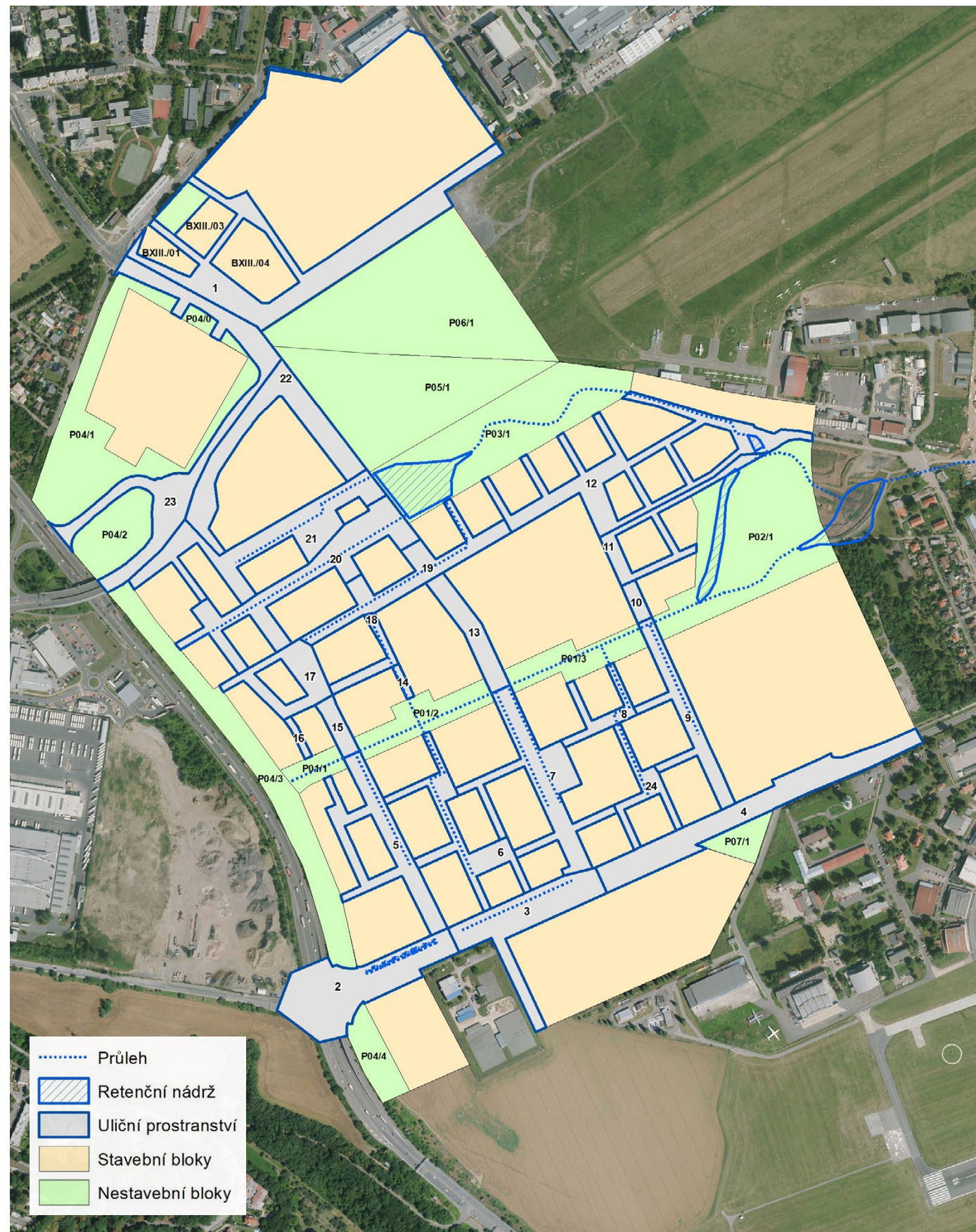
**Nestavební bloky** jsou plochy, na kterých se uvažuje s parkovými úpravami, rekreačním využitím nebo ponecháním přírodnímu vývoji. Na těchto plochách se také uvažuje s umístěním nejdůležitějších prvků HDV, které by měly být nedílnou součástí terénních i přírodních úprav. Jedná se zejména o otevřené průlehy v bloku P01, plánované podél obnovované poutní cesty Via Sancta, a otevřené retenčně-vsakovací nádrže v blocích P02 a P03, které by měly být součástí parkových úprav těchto bloků. V tabulce Bilance srážkové vody pro nestavební bloky jsou uvedeny předpokládané objemy dešťových vod pro jednotlivé bloky včetně přípustného odtoku z území. Jednotlivé prvky HDV by měly být navrženy tak, aby bylo dosaženo maximálního zadržení dešťových vod v území. V ideálním případě se uvažuje, že veškerá dešťová voda pro srážky s dobou opakování maximálně 10 let bude likvidována v rámci řešeného území.

**Uliční prostranství** jsou především zpevněné plochy, kterými povede automobilová, autobusová, resp. tramvajová doprava, součástí budou také pěší zóny a parkoviště. To jsou plochy, ve kterých se navrhuje vedení sítě technické i zeleno-modré infrastruktury. Součástí uličních prostranství jsou také výsadbové pásy, které jsou nedílnou součástí celkové koncepce HDV. Prokořitelné prostory výsadbových pásů budou navrženy tak, aby v místech osazených stromy jímaly co největší podíl dešťové vody spadlé na přilehlé zpevněné plochy. Povrch pěších zón a parkovišť bude vhodně navrhnut z propustného materiálu (polopropustná dlažba, zatravnovací dlaždice apod.).

Uliční prostranství bylo rozděleno na dílčí povodí resp. dešťové kanalizace. V tabulce Bilance srážkové vody z uličních prostranství je vypočteno množství vody odtékající z jednotlivých dílčích povodí v případě, že by nebyla zavedena žádná opatření. Pro dílčí povodí jsou dále stanoveny přípustné odtoky z území, kdyby v těchto povodích byly zavedeny prvky HDV.

Vzhledem k tomu, že se jedná o ucelené území, jednotlivé prvky HDV musí na sebe navazovat a vytvářet jeden funkční celek. Předpokládá se, že dešťová voda spadlá na řešené území bude v tomto území zadržena a využita. V případě, že bude z území dešťová voda dále odváděna, tak maximální přípustný odtok z celého řešeného území by pro návrhovou srážku neměl přesáhnout 369,53 l/s.

Uvažuje se se zrušením stávajících vsakovacích objektů v ulici Beladova, jejichž funkci by měly převzít jednotlivé prvky HDV v řešeném území. Realizovatelnost tohoto záměru i posouzení celého řešeného území na extrémní srážky by měla být posouzena podrobným srážkovým a odtokovým modelem území.



návrh rozvodí na veřejných prostranstvích





# 07.

## VZTAH K ÚPD A MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY

Vztah návrhu k územně plánovací dokumentaci .....	182
Majetkoprávní souvislosti a ekonomika .....	191



## VZTAH NÁVRHU K ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACI

### Územně plánovací dokumentace, probíhající změny a pořizování nového územního plánu

V současné době je pro umísťování záměrů na ploše VRÚ zavazující platný územní plán (ÚP), který počítá s umístěním celoměstského veletržního areálu. Tomu odpovídá i stávající stav zásad územního rozvoje (ZÚR).

Zastupitelstvo hl. m. Prahy schválilo usnesením č. 31/8 ze dne 11. 11. 2021 zpracování změny platného územního plánu na základě podnětu IPR Praha č. 100/2019. Tato změna územního plánu, která následně dostala číslo Z 3 842 ruší vymezení velkého rozvojového území a v řešeném území mění uspořádání funkčních ploch.

Územní studie je v souladu se zadáním zpracována dle této aktuálně zpracovávané změny ÚP.

Hl. m. Praha v současné době zároveň projednává nový územní plán, tzv. Metropolitní plán (MPP). Územní studie je koncipována tak, aby ji bylo možné uplatnit i v případě schválení Metropolitního plánu.

Prostorová regulace vyplývající z návrhu v souladu s ÚP je podrobně popsána v kapitole »03. Město a kompozice.

### VZTAH ÚZEMNÍ STUDIE K ZÚR

#### ZÚR platné do 2. 9. 2024

Zásady územního rozvoje platné do 2. 9. 2024 vymezovaly přes část území VRÚ, zasahující do MČ Praha 18, osvětovou, vzdělávací a rekreačně-společenskou oblast Letňany s označením SO/02. V této oblasti ZÚR požadovaly vytvořit podmínky pro konání akcí s velkou návštěvností, respektovat stávající letiště a navazující plochy, včetně již zrušené národní přírodní památky Letiště Letňany a vytvořit podmínky pro umístění občanského vybavení celoměstského významu. To vše včetně bezkolizního řešení dopravní infrastruktury a soužití záměru s místními obyvateli.

#### Aktualizace ZÚR č. 5 (platná od 2. 9. 2024)

Aktualizace ZÚR č. 5, schválená na jaře roku 2024 a platná od 2. 9. 2024 přebírá vymezení speciální oblasti kolem stanice metra Letňany a její popis z předchozích ZÚR. Oblast je nově označena jako Letňany 400/Z/71.

Aktuálně platné ZÚR označují, podobně jako ty předchozí, letiště Letňany značkou a požadují jeho respektování při rozhodování o změnách v území. Zároveň požadují upřesnit výhledový rozsah letiště s ohledem na budoucí propojení ulic Veselská–Mladoboleslavská a zohlednit elektrizaci železnice Praha–Turnov.

ZÚR také požadují respektování již zrušené evropsky významné lokality Natura 2000.

Na výkresu uspořádání území ZÚR je vyznačen průběh krajinného rozhraní, který pracuje se třemi krajinnými osami. Tento princip územní studie podporuje a rozvíjí, viz kapitola »02. Krajina.

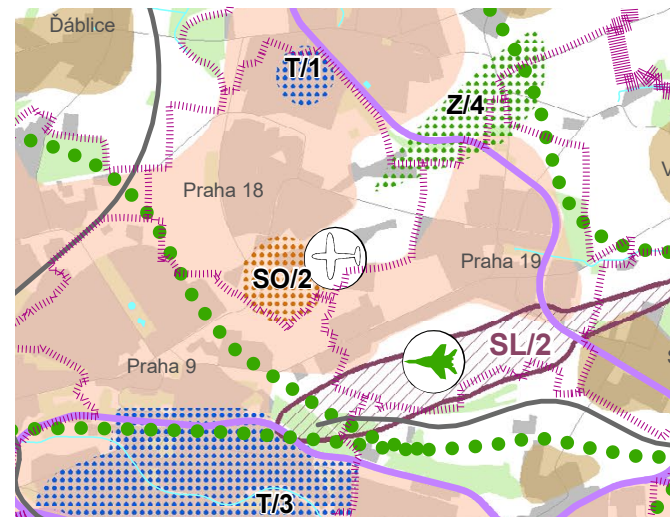
Územní studie také počítá s umístěním celoměstsky významného zdravotnického areálu mimo vzletové dráhy letňanského letiště.

Návrh územní studie je zpracován ve dvou variantách, dle požadavku na rozšíření zadání od Oboru územního rozvoje MHMP. Počítá tedy s provozem letňanského letiště i s jeho zrušením.

### Připravovaná aktualizace ZÚR č. 8

Zastupitelstvo hl. m. Prahy schválilo 25. 1. 2024 zpracování aktualizace ZÚR č. 8 na základě podnětu soukromého vlastníka, který je správcem dopravní infrastruktury letiště Letňany, je tedy oprávněným investorem zapsaným na seznamu oprávněných investorů, který vede Magistrát hl. m. Prahy.

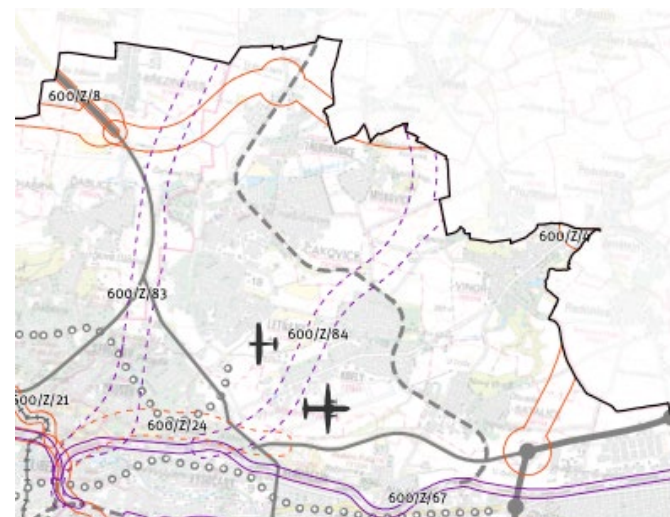
Vzhledem k záměru oprávněného investora ukončit výhledově provoz sportovního letiště má aktualizace ZÚR č. 8 zrušit označení letiště Letňany a umožnit tak následnou změnu územního plánu, která stanoví nový způsob využití stávajících letištních ploch.



výřez z grafické části ZÚR před 2. 9. 2024 – úplné znění 2022



výřez z grafické části ZÚR po 2. 9. 2024 – výkres uspořádání území



výřez z grafické části ZÚR po 2. 9. 2024 – schéma dopravní infrastruktury



## VZTAH ÚZEMNÍ STUDIE K PLATNÉMU ÚZEMNÍMU PLÁNU

Platný územní plán na ploše VRÚ Letňany–Kbely navrhuje plochy DGP, ZVO-F, DU a ZP. Podrobněji viz Analytická část (str. 81). Tato koncepce vychází z původní představy o výstavbě rozsáhlého veletržního areálu.

Územní studie, vzhledem k jejímu zadání a k pořizované změně ÚP (viz níže), není v části řešeného území v souladu s platným územním plánem.

Jde především o plochy pro parkování, které územní studie navrhuje zastavět kompaktní městskou zástavbou, o úpravu uliční sítě nebo rozsah parkových ploch v návrhu ÚS, kde je podíl parkových ploch větší, než umožňuje současně platný územní plán.

Z hlediska funkčního využití je možné do funkčních ploch ZVO-F umístit bytovou zástavbu ve formě služebních bytů. Vzhledem k navrženému koeficientu F a požadavku platného plánu na vznik bytů jako součást areálu se specifickou funkcí, je umísťování zástavby podle návrhu ÚS v rozporu s požadavky platného územního plánu.

**VZTAH ÚZEMNÍ STUDIE K NÁVRHU ZMĚNY ÚP Č.  
3 842**

Aktuálně zpracovávaná změna územního plánu, která je součástí zadání této studie, počítá s úpravou funkčního využití řešeného území tak, aby mohla v okolí stanice metra Letňany vzniknout plnohodnotná a různorodá městská čtvrť.

Návrh změny územního plánu počítá s rozdělením území na rozvojové plochy SMJ a SV s určenými kódy míry využití. Ty definují objem m2 hrubých podlažních ploch, který je možné v daných plochách navrhnout, a tudíž definují předpokládaný objem zástavby v řešeném území.

Kapacity vypočtené vynásobením plochy funkčních ploch v návrhu změny ÚP č. 3 842 a navrhovaným koeficientem využití ploch zobrazuje následující tabulka.

Tyto kapacity jsou čistě výpočtové, teoretické a neberou v potaz další limity v území ani předpokládaný postup umisťování jednotlivých záměrů v území a rozdělení na pozemky.

Označení funkční plochy	Plocha	Kapacita HPP
SV-H 1	63 734 m <sup>2</sup>	115 454 m <sup>2</sup> *
SV-H 2	31 818 m <sup>2</sup>	70 000 m <sup>2</sup>
SV-H 3	68 104 m <sup>2</sup>	149 829 m <sup>2</sup>
SMJ-K 1	34 061 m <sup>2</sup>	108 995 m <sup>2</sup>
SMJ-K 2	30 570 m <sup>2</sup>	97 824 m <sup>2</sup>
SMJ-K 3	17 272 m <sup>2</sup>	55 270 m <sup>2</sup>
SMJ-G 1	27 063 m <sup>2</sup>	48 713 m <sup>2</sup>
SMJ-G 2	67 158 m <sup>2</sup>	120 884 m <sup>2</sup> ****
SMJ-E	41 057 m <sup>2</sup>	38 504 m <sup>2</sup> **
SMJ-S	56 161 m <sup>2</sup>	146 019 m <sup>2</sup>
VV 1	17 896 m <sup>2</sup>	89 522 m <sup>2</sup> ****
VV 2	45 318 m <sup>2</sup>	172 335 m <sup>2</sup> ****
DH	28 922 m <sup>2</sup>	110 102 m <sup>2</sup> ****
ZVO-D 1	60 907 m <sup>2</sup>	48 726 m <sup>2</sup>
ZVO-D 2	16 959 m <sup>2</sup>	13 567 m <sup>2</sup>
ZVO-E	98 688 m <sup>2</sup>	108 557 m <sup>2</sup>
VN	85 710 m <sup>2</sup>	19 036 m <sup>2</sup> ****

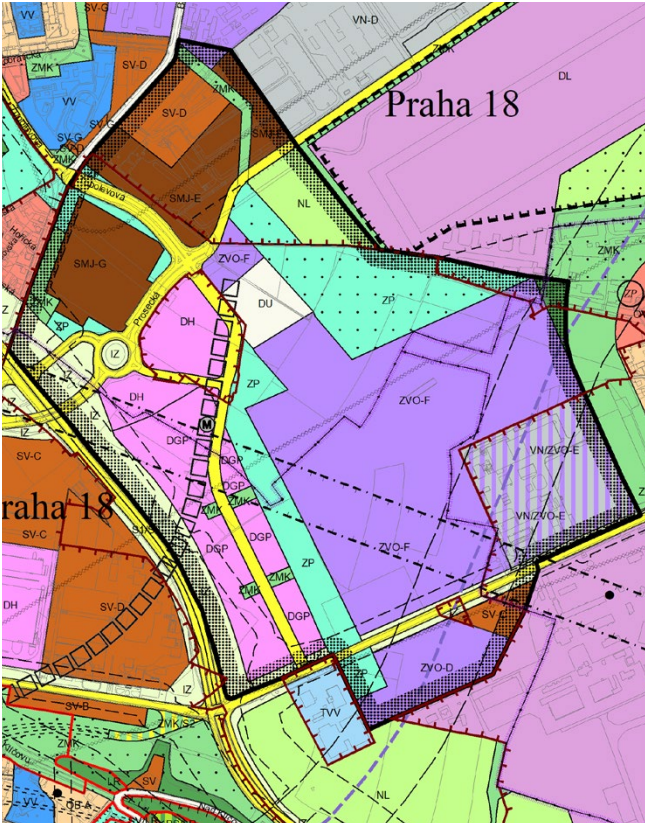
*tabulka výpočtových kapacit HPP ve funkčních plochách dle návrhu změny ÚP č. 3842*

\* HPP funkční plochy počítáno po umístění plovoucí značky VV

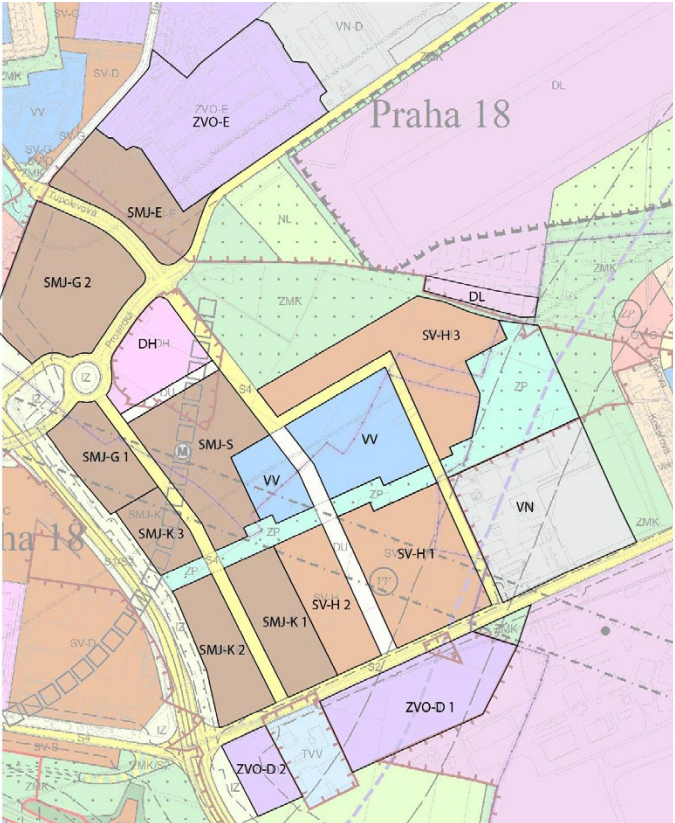
*\*\* HPP počítáno bez plochy pozemků letiště Letňany, v ploše ochranného pásma zájmového území letiště*

\*\*\* v ploše je vydané ÚR s navrženou kapacitou 87 621 m<sup>2</sup>

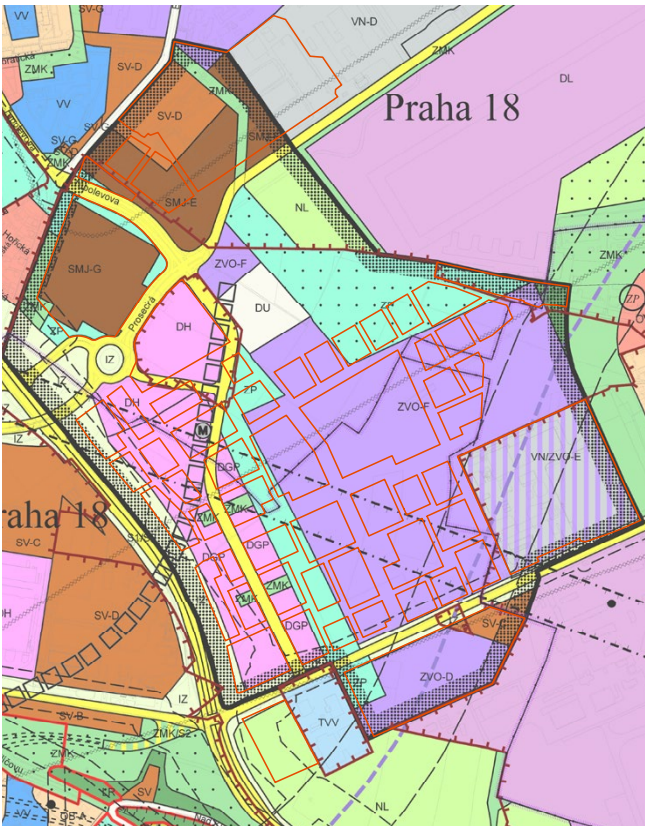
\*\*\*\* HPP odhadnuto dle návrhu zástavby v ploše bez stanoveného KPP



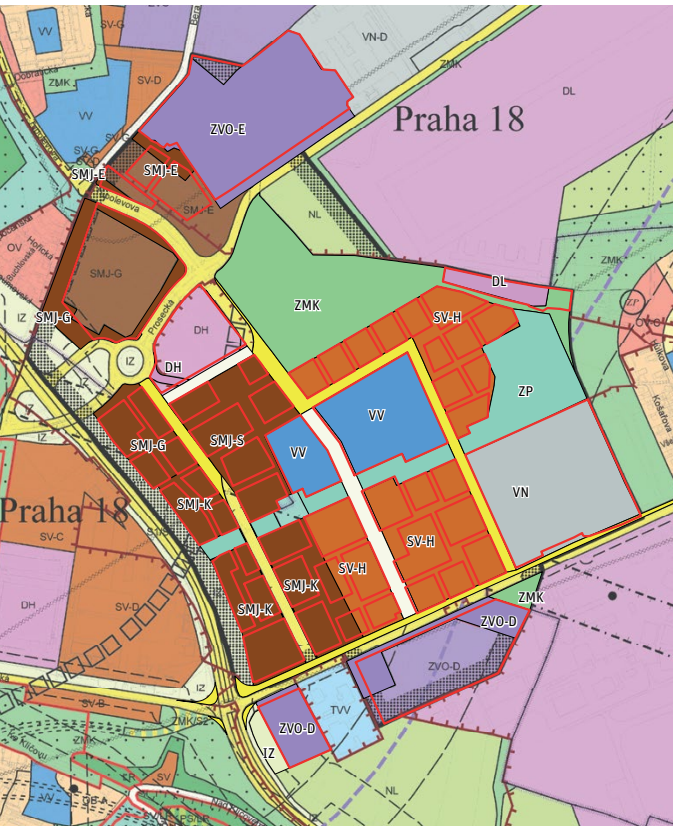
*výřez platného územního plánu*



*schematické zobrazení návrhu změny č. 3 842 s označením jednotlivých, nově navrhovaných funkčních ploch*



průmět návrhu ÚS do platného územního plánu



*schematické zobrazení návrhu změny č. 3 842 s vymezenými bloky*



Funkčnf plochy				Kapacita HPP dle ÚP - změny č. 3842		návrh dle ÚS - orientačně	
Označení	Plocha	Kod mřry využití / stabilizovaná plocha	KPP	Kapacita HPP dle ÚP - změny č. 3842	Kapacita HPP dle ÚP - změny č. 3842 (po umístění veřejné vybavenosti)	návrh celkových HPP dle ÚS (včetně veřejné vybavenosti a stávajícf zástavby)	pozn.
	[m <sup>2</sup> ]			[m <sup>2</sup> ]	[m <sup>2</sup> ]	[m <sup>2</sup> ]	
SV H1	63 734	H (plovoucí VV)	2,2	140 215	115 454	126 998	HPP funkční plochy počítáno po umístění plovoucí značky VV - pozemek školy
SV H2	31 818	H	2,2	70 000	70 000	69617	
SV H3	68 104	H	2,2	149 829	133 302	138973	HPP funkční plochy počítáno po umístění pozemku základní školy
SMJ K1	34 061	K	3,2	108 995	108 995	99363	9 632 HPP odřiznuto kvůli výškovému omezení radaru Kbely
SMJ K2	30 570	K	3,2	97 824	97 824	89998	7 826 HPP odřiznuto kvůli výškovému omezení radaru Kbely
SMJ K3	17 272	K	3,2	55 270	55 270	55234	
SMJ G1	27 063	G	1,8	48 713	48 713	48713	
SMJ G2	67 158	G	1,8	120 884	120 884	120884	vydané ÚR pro 87 621 m <sup>2</sup> HPP
SMJ E	41 057	E	1,1	45 163	45 163	38992	Nezapočítány plochy v zájmovém území letiště Letňany ( 6 171 m2 HPP)
SMJ S	56 161	S (2,6)	2,6	146 019	146 019	131340	14 679 HPP odřiznuto kvůli výškovému omezení radaru Kbely
VV 1	17 896	neuvedeno	-	-	-	68183	nový zdravotnický objekt
VV 2	45 318	neuvedeno	-	-	-	139138	nový zdravotnický objekt
DH	28 922	stabilizované	-	-	-	99666	Rozvoj autobusového terminálu
ZVO D1	60 907	D	0,8	48 726	48 726	23464	nenaplněno vzhledem k charakteru zástavby
ZVO D2	16 959	D	0,8	13 567	13 567	9349	nenaplněno vzhledem k charakteru zástavby
ZVO E	98 688	E	1,1	108 557	108 557	108557	ÚS neřeší rozvoj výzkumného areálu
VN	85 710	stabilizované	-	-	-	63890	

tabulka vztahu výpočtových kapacit HPP ve funkčních plochách dle návrhu změny ÚP č. 3842 a odhadovaného zastavění funkčních ploch s ohledem na limity území a regulaci dle ÚS

### Omezení kapacit vzhledem k výškovým limitům letiště Letňany a letiště Kbely

V současné době je zástavba v řešeném území omezena výškovými limity, které vyplývají z ochranných pásem přilehlého letiště Letňany a z ochranného pásma radaru na vojenském letišti Kbely.

V důsledku průběhu ochranných pásem je výstavba ve funkčních plochách v okolí stanice metra Letňany, které se nachází v přímém prodloužení vzletových drah letiště Letňany výrazně omezena, a to tak, že kolem stanice lze stavět pouze přízemní až jednopatrové objekty. Konkrétně jde o funkční plochy označené jako SMJ-S, DH, SMJ-G1 a SV-H3, ve kterých nelze dočerpát plné kapacity dle navrženého koeficientu míry využití.

Výška zástavby je proto na dotčených blocích omezena. Podrobný popis koncepce výškového uspořádání viz kapitola »O3. Město a kompozice.

### Kapacity v případě zrušení výškového limitu letiště Letňany

Dle dodatku zadání počítá územní studie s variantou zástavby v případě zrušení letňanského letiště. V takovém případě je možné cílit na vyčerpání kapacit, dle navrhovaného koeficientu míry využití území, za předpokladu dodržení dalších zákonných limitů.

Zástavba v řešeném území je i nadále omezovaná ochranným pásmem radaru kbelského letiště, podrobně viz kapitola »O3. Město a kompozice.

### Vztah návrhu ke kapacitám změny Z 3 842

Maximální uvažované kapacity m2 hrubých podlažních ploch pro jednotlivé bloky jsou uvedeny v tabulce. Kapacity hrubých podlažních ploch jsou rozděleny dle teoretického rozdělení území na pozemky a společně řešené záměry (ty odpovídají jednotlivým stavebním blokům).

Započitatelné plochy bloků včetně výpočtu kapacity bloku, dle koeficientu míry využití uvedeného v návrhu změny Z 3 842, jsou vyznačeny na výkresu O9 – Zákres navržené struktury do majetkoprávních vztahů a doporučená úprava parcelace.

Územní studie nepředepisuje minimální ani maximální objem m2 HPP pro jednotlivé stavební bloky. Uvedené hodnoty jsou výpočtové a slouží čistě jako orientační údaje, které budou upraveny podle rozdělení území na jednotlivé záměry.

Územní studie zároveň vyžaduje respektování prostorové regulace zástavby uvedené na hlavním výkresu a v kapitole »O3. Město a kompozice.

Průmět navržené struktury zástavby a návrhu změny ÚP č. 3 842 je uvedený na předchozím obrázku.

### Doporučené úpravy změny Z 3 842

Územní studie, po pečlivém uvážení požadavků zadání a potřeb v území navrhuje další úpravy změny ÚP č. 3 842, které je možné zohlednit ve veřejném projednání změny ÚP, případně upravit budoucí změnou územního plánu. Jde o tyto úpravy:

Funkční plochu DH nad autobusovým nádražím, parkovištěm P+R a autobusovými odstavy doporučujeme upravit na městskou plochu umožňující vznik polyfunkčního bloku, který bude integrovat autobusový terminál s odstavy, parkoviště P+R, administrativu a bydlení.

Do plochy označené jako SV–H 3 doporučujeme doplnit požadavek na umístění veřejné vybavenosti tak, aby územní plán pamatoval na výstavbu základní školy na této ploše.

Území mezi Kbelskou ulicí a stávajícím areálem vodojemu Klíčov doporučujeme vymezit jako veřejně prospěšnou stavbu pro budoucí rozšíření vodojemu Klíčov.

Funkční plochy v okolí křižovatky Beladovy a Prosecké ulice doporučujeme upravit podle podrobného návrhu uspořádání křižovatky, která bude upravena z okružní na průsečnou.

### VEŘEJNÉ PROSPĚŠNÉ STAVBY

Územní studie přejímá veřejné prospěšné stavby (VPS) vymezené platným územním plánem, návrhem změny územního plánu č. 3842 a návrhem Metropolitního plánu pro veřejné projednání.

K těmto vymezeným VPS doporučujeme doplnit následující VPS:

plochu pro rozšíření vodojemu Klíčov;

trasu tramvajové trati z Vysočan do Ďáblic;

plochu pro školství v lokalitě u parku Aerovka;

Oba významné parky (Via Sancta a Intenzivní park v prodloužení plochy letiště;

přeložky plynovodu, horkovodu a vodovodu.

Rozsah a vymezení veřejné prospěšných staveb je zobrazen na výkresu č. 9b – Schéma veřejně prospěšných staveb.



## VZTAH K NÁVRHU METROPOLITNÍHO PLÁNU

Návrh metropolitního plánu označuje plochu VRÚ jako kombinaci rozvojových a transformačních ploch. Jako rozvojové jsou označeny dnes nezastavěné zemědělské plochy. Jako transformační jsou označeny území autobusového terminálu a plocha před areálem PVA.

VRÚ je dle MPP rozděleno na dvě obytné lokality s hybridní a heterogenní navrhovanou strukturou zástavby. Výšková úroveň dle MPP je 4 RNP, respektive 6 RNP v okolí stanice metra a terminálu Letňany.

### Lokalita 080 / U Letova Z (03) O [R]

Metropolitní plán zde navrhuje obytnou lokalitu s hybridní strukturou zástavby se zastavitelností bloků v rozmezí 50–85 %. Dále navrhuje prodloužení Beladovy ulice severozápadním směrem k okružní křižovatce a zachování pěšího propojení v ose historické poutní cesty.

Územní studie respektuje toto prodloužení a upřesňuje zastavitelnost a způsob zástavby pro jednotlivé stavební bloky. Výjimku v zastavitelnosti bloku tvoří blok BVI.06, kde ÚS navrhuje 100% zastavitelnost.

Metropolitní plán navrhuje přestavbu autobusového terminálu jako součást obytné lokality s výškovou hladinou 6 RNP. Územní studie umožňuje takovou přestavbu v případě zrušení výškových limitů letiště Letňany – podrobně viz kapitola »05. Dopravní infrastruktura.

### Lokalita 179 / Nové Letňany Z (04) O [R]

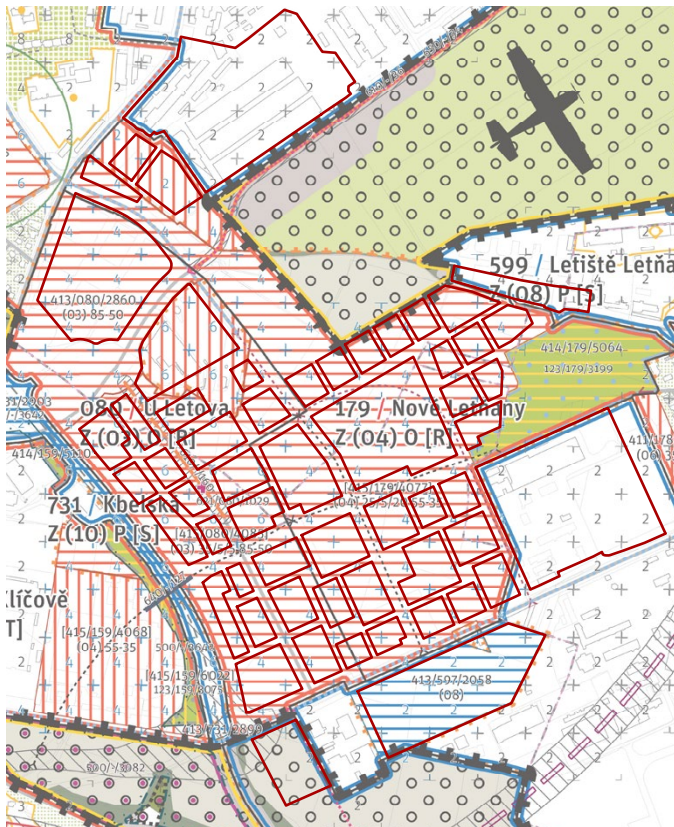
Metropolitní plán v lokalitě Nové Letňany navrhuje obytnou heterogenní strukturu zástavby se zastavitelností bloků v rozmezí 35–55 %. Dále požaduje respektování pěšího propojení v ose historické poutní cesty a nové propojení mezi Mladoboleslavskou ulicí a autobusovým terminálem.

Územní studie, s ohledem na kapacity umožněné změnou ÚP č. 3 842, upřesňuje zastavitelnost bloků na 55–60 %. Územní studie navrhuje výškovou hladinu V. (dle pražských stavebních předpisů), která převyšuje hladinu 4 RNP navrženou v MPP.

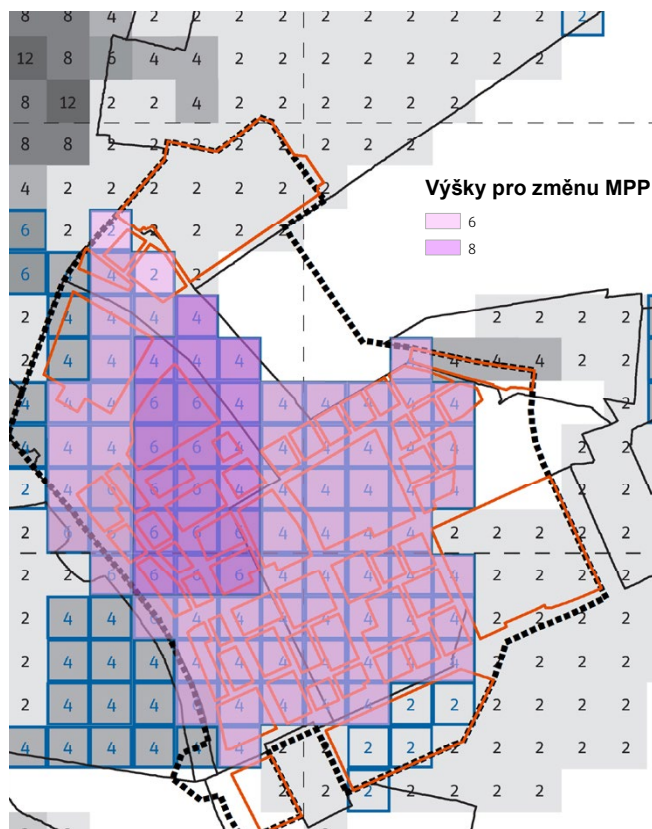
### Návrhy na úpravy návrhu Metropolitního plánu

Dle zpracované územní studie navrhuje následující úpravy v MPP:

- úpravu hranic lokalit dle schématu;
- úpravu zastavitelnosti bloků v heterogenní struktuře zástavby;
- úpravu navrhované výškové úrovně tak, aby umožňovala výškovou hladinu V. dle PSP.
- doplnění vymezení veřejně prospěšné stavby pro rozšíření vodojemu Klíčov (viz doporučené úpravy ÚP);
- úpravu výkresu infrastruktury tak, aby odpovídal navrženým přeložkám inženýrských sítí.



průmět návrhu struktury zástavby VRÚ do návrhu metropolitního plánu k veřejnému projednání



návrh na úpravu výškové regulace MPP



návrh na úpravu hranice lokalit Metropolitního plánu →

## Principy pro práci s územím Letiště Letňany

Část lokality Nové Letňany je v současné době nezastavitelná vzhledem ke koridoru vzletových drah letiště Letňany a její případný rozvoj je navázán na celkovou transformaci areálu letiště. Jedná se o rozsáhlou a zásadní koncepční změnu využití území, která by měla být řešena v rámci nového Územního plánu (Metropolitního plánu). V jeho současném návrhu je území vedeno jako nezastavitelné, tedy jako krajinné rozhraní. Lokalita má však potenciál stát se významnou rekreační osou mezi Letňany a Kbely, nabídnout dostatek rekreačních a volnočasových ploch a vytvořit krajinné rozhraní oddělující obě čtvrti při zachování propustnosti. Současně je žádoucí zajistit podmínky pro rozvoj biodiverzity, rekreace a zmírnění tepelného ostrova města.

Pro budoucí rozvoj je nutné soustředit maximální objem zástavby do docházkové vzdálenosti od stanice metra Letňany, jejíž kapacita je dosud nedočerpaná, a zároveň umisťovat hlavní zdroje a cíle dopravy právě v návaznosti na metro. Dále je nezbytné počítat s možností vložení tramvajové trati skrz území a výrazně posílit pěší i cyklistická propojení mezi Letňany a Kbely, zejména přes areál Letova, letecké muzeum Kbely a nové bytové čtvrti. Vzhledem k tomu, že je území dnes oploceno a představuje významnou bariéru, bude zásadní zlepšit jeho propustnost a vazby na okolní obytnou zástavbu.

Ve VRÚ se nachází území severně od Beladovy ulice, které je dle platného územního plánu i podle návrhu Metropolitního plánu zastavitelné. Vzhledem k tomu, že toto území je v současné době obtížně zastavitelné vzhledem k vzletovým drahám letiště Letňany, ponechává územní studie tuto část území jako parkově upravenou a to jak v základní části, tak v námětové části. Předpokládáme, že případnou zástavbu tohoto území je nutné řešit v kontextu případného nového uspořádání celé plochy letiště Letňany včetně ploch mezi letištěm a dnešní Beladovou ulicí.

Struktura případné zástavby by měla navazovat na řešení v územní studii VRÚ Letňany–Kbely a vytvářet vazby na stanici metra, autobusový terminál i nově založený park. Lokalita zároveň představuje přirozené rozhraní mezi zastavěným územím Letňan a Kbel a otevřenou krajinou, a proto by navrhované krajinné zásahy měly posilovat novou identitu plochy vznikající na místě bývalého letiště.

Územní studie předpokládá, že výše uvedené body budou zahrnuty v zadání pro urbanistickou studii či územní studii, která bude podkladem pro změnu územního plánu v rozsahu schváleného podnětu na změnu ZÚR a územního plánu.



## MAJETKOPRÁVNÍ SOUVISLOSTI A EKONOMIKA

### MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY A NAVRŽENÉ USPOŘÁDÁNÍ ZÁSTAVBY

Územní studie respektuje limity dané vlastnickou strukturou v řešeném území, které se projevují v již existující zástavbě nebo v projektech s vydaným povolením záměru.

Do návrhu územní studie se promítá připravované administrativní centrum LIDL, areál VZLÚ, areál cementárny Knauf (s drobnou korekcí na jižním cípu), nebo areál stavebnin DEK. Územní studie respektuje celistvost pozemků letiště Letňany.

Územní studie respektuje ucelené pozemkové vlastnictví hl. m. Prahy podél Mladoboleslavské ulice nebo vlastnictví pozemků Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s., kolem autobusového terminálu Letňany.

V některých případech územní studie navrhuje částečné umístění ploch pro zdravotnictví na soukromé pozemky. Umístění zdravotnického areálu bylo zvoleno s ohledem na vzletové plochy letiště Letňany a umístěno tak, aby bylo v maximální možné míře na veřejných pozemcích. Zároveň je však cílem studie umístit areál nemocnice co nejbližně vestibulu stanice metra. Z toho důvodu zasahuje areál částečně i na soukromé pozemky, kde se předpokládají směny pozemků a případné finanční kompenzace.

Obdobně studie umísťuje na soukromé pozemky zařízení technické infrastruktury. Pozice je zvolena vzhledem k tlakovým poměrům a ekonomickému řešení napojení na stávající síť rozvodu pitné vody. Územní studie navrhuje vymezení VPS v územním plánu pro rozšíření vodojemu.

Ostatní vymezení stavebních bloků bylo voleno s přihlédnutím k majetkové struktuře, ale také ke kvalitě městského prostředí a k logickým návaznostem mezi jednotlivými částmi řešeného území. Územní studie tak předpokládá drobné korekce pozemkového vlastnictví v řešeném území. Ilustrativní schéma možné úpravy parcelace je zobrazeno ve schématu č. 09 – Zákres navržené struktury do majetkoprávních vztahů a doporučená úprava parcelace.

### DOPORUČENÍ NA ÚPRAVU HRANIC MĚSTSKÝCH ČÁSTÍ

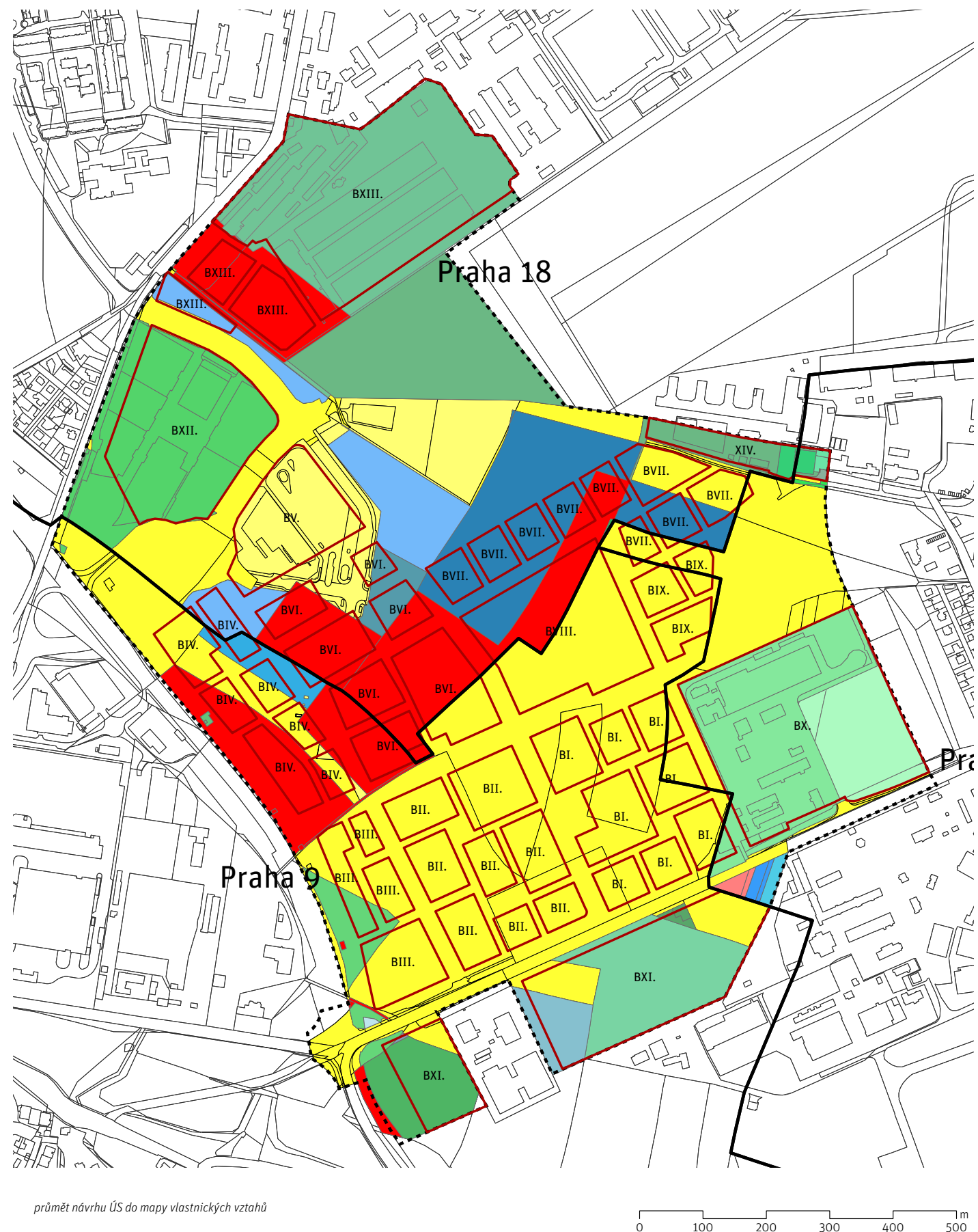
Řešené území je v současnosti vymezeno na základě historické parcelace, která vznikla dělením zemědělských půdních bloků. Toto vymezení nevycházelo z předpokladu budoucí urbanizace a jeho stávající struktura proto neodpovídá potřebám koordinovaného rozvoje nové čtvrti. S ohledem na navržené prostorové řešení bude nezbytné sjednocení zájmů mezi vlastníky pozemků, městem a státem v otázkách majetkoprávních vztahů. Obdobná úprava může být žádoucí i v případě hranic městských částí. V případě korekce by nové vymezení mělo vycházet z urbanistické logiky navrženého řešení, zejména z uspořádání stavebních bloků a vymezení uličních prostranství. Vzhledem k aktuální fázi přípravy územní studie je otázku přetrasování hranic vhodné řešit až po jejím schválení jako

podkladu pro rozhodování v území. Teprve následně bude možné vést koordinovaná jednání se všemi dotčenými městskými částmi a projednat případnou úpravu jejich hranic v souladu s navrženou urbanistickou strukturou. Nové trasování hranic městských částí by mělo odpovídat hranicím sousedství navržených v územní studii. Případná úprava hranic městských částí musí vyplývat ze společného rozhodnutí dotčených městských částí a magistrátu hl. m. Prahy.

### DOPORUČENÍ A POŽADAVKY NA ÚPRAVY MAJETKOPRÁVNÍHO USPOŘÁDÁNÍ VE FORMĚ SCHÉMATU A TABULKY S KOMENTÁŘEM

Viz schéma č. 09 – Zákres navržené struktury do majetkoprávních vztahů a doporučená úprava parcelace

Právnícké osoby		Veřejní vlastníci	
	DEKINVEST		Hl. m. Praha
	Výzkumný a zkušební letecký ústav		Dopravní podnik hl. m. Prahy
	ADVANCED SYSTEM		Česká republika
	INEX invest		Český rozhlas
	KB - Blok Czech		řešené území
	KNAUF Praha, spol. s r.o.		stavební blok
	Klášteř dominikánů		městské části
	L D Aviation Prague		parcely
	LOM Praha		
	Letecké sportovní středisko Praha		
	Letňany Park Gate		
	Letňany eGate s.r.o.		
	Lidl Česká republika v.o.s.		
	P-holding (Kamil Hošťák)		
	STRM Alfa		
	Statek Velká Chuchle a.s.		
Fyzické osoby			
	Eva Benešová, Miroslav Dobiáš		
	Erik Podhradský		
	Josef Ondrušek		
	Michal Holeček		
	Oldřich Beneš, Zuzana Švecová		
	Stanislav Březina		
	Jana Collumns, Michael Janovský, Jiří Opatrný		
	Irena Chudánová		
	Jan Myšák		





## PROBLÉMOVÝ VÝKRES A VYHODNOCENÍ

## Vypořádání problémů v území – shrnutí do tematických kapitol

1. Technická infraštruktúra a ochranná pásma 01,02,03,04,18

Technická infrastruktura v řešeném území je v návrhu územní studie respektována a upravena tak, aby umožnila efektivní rozvoj území bez kolizí s ochrannými pásmy. Vedení horkovodu a elektrických rozvodů je ponecháno ve stávajících trasách, zatímco vedení VTL plynovodu a vodovodu v okolí komunikace Kbelské je přeloženo tak, aby neblokovalo využití zastavitelných ploch. Ochranná pásma zůstávají zachována jako nezastavitelné koridory, které jsou využity pro pěší komunikace či cyklistické propojení.

Stávající vsakovací objekty při ulici Beladova jsou zrušeny a systém hospodaření s dešťovými vodami je nově řešen prostřednictvím propojené soustavy retenčních a vsakovacích opatření. Odkanalizování území je koncipováno s napojením na ÚČOV a přečerpáváním splaškových vod v nejnižší úrovni VRÚ.

2. Omezení z leteckého provozu	06,07
--------------------------------	-------

Výšková omezení vyplývající z ochranných pásem letiště Letňany a z dosahu radaru letiště Kbely jsou plně zapracována do regulativů návrhu. Navrhovaná zástavba je koncipována tak, aby nepřekračovala stanovené výškové limity a současně respektovala provozní požadavky letišť. Součástí územní studie je rovněž námětová část, která se zabývá možnostmi úpravy výškové regulace v případě ukončení provozu letiště Letňany.

3. Dopravní infrastruktura a prostupnost území  
09,10,11,12,13,14,15,17

Dopravní infrastruktura je jedním z hlavních limitujících prvků řešeného území. Hluková studie, která tvoří přílohu územní studie, ověřuje proveditelnost opěrné zdi a náspu v pásu podél Kbelské, jež by mohly zlepšit akustické podmínky. Navržená zástavba podél Kbelské je koncipována jako bariérová, čímž přispívá k ochraně obytného prostředí v navazujících plochách.

Prostupnost území je posílena zejména v prostoru mimoúrovňového křížení Kbelská–Prosecká, kde návrh zavádí novou pěší a cyklistickou trasu v návaznosti na liniový park podél Kbelské. Současně je rozšířen chodník v ulici Prosecké u vstupu do sportovní haly, která se stává novým orientačním i vstupním bodem do řešeného území. Přerušená cyklostezka za areálem Knauf je v návrhu doplněna a napojena na stávající síť. Trasa využívá historickou poutní cestu, která je pojata jako rekreační propojení.

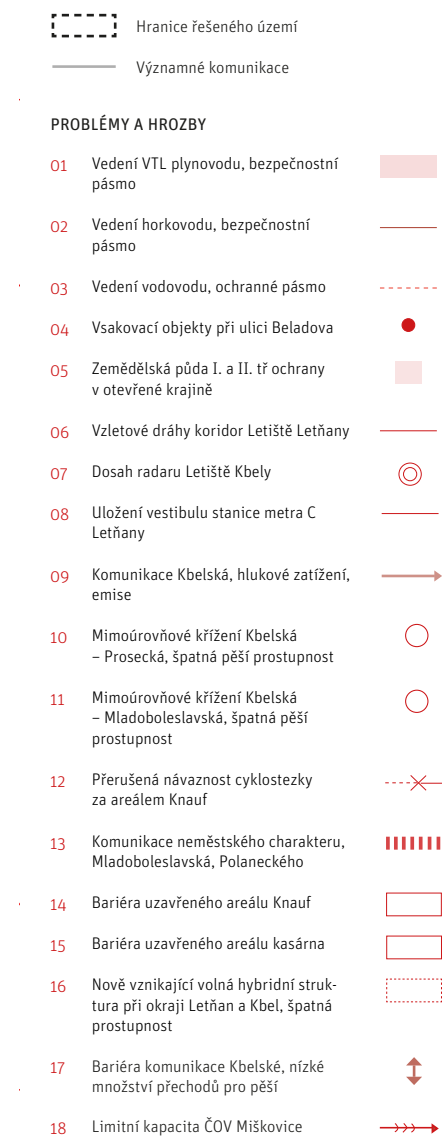
Komunikace Mladoboleslavská je v návrhu transformována na městskou třídu, doplněnou o chodníky, stromořadí a prostory pro pěší pohyb. Bariéra kapacitní komunikace Kbelské je zmírněna doplněním nových propojení, zejména navrhovanou lávkou v návaznosti na park Via Sancta a dalšími pěšími i cyklistickými vazbami směrem k metru a okolním městským čtvrtím.

4. Vazby na metro a veřejnou dopravu 08

Stance metra C Letňany se svými vestibuly a vstupy představuje klíčový prvek území. Návrh územní studie částečně upravuje jejich polohu a návaznosti tak, aby byly plně integrovány do nově navržené blokové struktury. Veřejná prostranství a pěší trasy jsou navrženy v přímé vazbě na stanici metra, čímž se zajišťuje plynulá a komfortní pěší dostupnost z celého řešeného území.

5. Ochrana přírodních zdrojů a ZPF 05

Ochrana zemědělského půdního fondu I. třídy je v návrhu respektována minimalizací záborů mimo zastavitelné plochy vymezené platným územním plánem. Hospodaření s dešťovými vodami je řešeno prostřednictvím soustavy retenčních a vsakovacích prvků, které navazují na stávající systémy a jsou doplněny o přírodě blízká opatření.







# 08.

## ETAPIZACE A EKONOMIKA ÚZEMÍ

Etapizace a podmíněnosti.....	196
Ekonomické nároky a dopady na území.....	200



## ETAPIZACE A PODMÍNĚNOSTI

Výstavba ve VRÚ bude realizována v návaznosti na postupně budovanou infrastrukturu. Pravděpodobná je postupná výstavba směrem od nově vybudovaného parku Aerovka vzhledem k nutné výstavbě přečerpávací stanice pro splaškovou kanalizaci.

V rámci postupné výstavby jednotlivých obytných sousedství v samotném VRÚ musí být s prvním realizovaným záměrem zároveň realizována příslušná veřejná vybavenost, tj. zejména mateřské školy a základní školy, včetně příslušného parkovacího domu. Podmínkou pro započetí výstavby ve VRÚ je zřízení funkčního pěšího a cyklistického propojení nové zástavby se stanicí metra a terminálem autobusů. Výstavbě v rámci stavebních bloků by měla předcházet příprava trasy Via Sancta na nový park a jeho postupná realizace.

Pro realizaci zástavby ve VRÚ, zejména pro bloky kolem Kbelské, je nutné zajistit přeložení hlavního řadu vodovodu, vysokotlakého plynovodu a vedení teplovodu (viz kapitola Technická infrastruktura).

Čísla etap jsou možným výhledem postupného naplňování území. Územní studie tedy navrhuje pouze možný výhled etapizace s bližším zaměřením na dílčí podmíněnost jednotlivých investic tak, aby byla zajištěna koordinace budoucích záměrů.

Nezávisle na výstavbě v nově navržených plochách dle územní studie může vznikat zástavba v bloku XII.01, ve kterém je vydané územní rozhodnutí na administrativní centrum LIDL. U tohoto záměru doporučujeme etapizovat výstavbu tak, aby bylo možné doplnit obytnou zástavbu v souladu s navrhovanou změnou územního plánu na nároží Prosecké a Tupolevovy ulice, případně doplnit i další obytné budovy do umístěného administrativního celku.

## KOORDINACE SOUVISEJÍCÍCH ZÁMĚRŮ V ŠIRŠÍM ÚZEMÍ

Pro koordinaci rozvoje severovýchodní pražské terasy byla zřízena pracovní skupina složená ze zástupců městských částí, Magistrátu hl. m. Prahy a Institutu plánování a rozvoje. Jejím úkolem je posoudit vývoj jednotlivých rozsáhlých záměrů v Letňanech a okolí spolu s nutnými investicemi do dopravní a technické infrastruktury.

Tato územní studie se zabývá výstavbou ve VRÚ Letňany-Kbely, pro kterou níže stanovuje podmínky rozvoje v řešeném území., včetně několika významných záměrů v širším území (např. koordinace s výstavbou pražského okruhu, či modernizace železniční trati Praha-Turnov – viz kapitola 06 – Mobilita).

S ohledem na to, že VRÚ Letňany-Kbely se jako jediné rozvojové území v severovýchodní terase nachází na stávající stanici metra, doporučujeme rozvoj v tomto území upřednostnit proti zástavbě v územích, která jsou hůře obsloužena veřejnou hromadnou dopravou tak, aby byly nejprve efektivně využity plochy, které nevyžadují tak rozsáhlé investice do dopravní obslužnosti a výstavba tak podpořila zahušťování širšího pražského centra proti rozvolňování zástavby do krajiny.



schéma možné etapizace rozvoje území



## NÁVRH ETAPIZACE VÝSTAVBY VE VRÚ:

### EO. podmiňující stavby

Před zahájením výstavby ve VRÚ bude nutné zajistit dostatečné kapacity technické infrastruktury pro novou zástavbu.

Kapacity pobočných čistíren odpadních vod Miškovice a Kbely, na které by bylo možné napojit zástavbu gravitačně, nejsou dostačující. Před jakoukoliv novou výstavbou ve VRÚ je proto nezbytné vybudovat přečerpávací stanici odpadních vod, která bude napojena na kanalizační sběrač výtlačným potrubím (podrobně viz kapitola Technická infrastruktura).

Stávající kapacity vodovodních tlakových pásem byly správcem vodohospodářské soustavy společností PVS, a.s. (Pražská vodohospodářská společnost) shledány jako nedostatečné pro fungování celého objemu navržené zástavby ve VRÚ v kontextu širších záměrů na severovýchodní terase. Jednotlivé etapy proto bude nutné prověřit podrobněji s ohledem na stávající tlaková pásma.

Vzhledem k napojení dopravní sítě VRÚ na Mladoboleslavskou ulici bude nutné před započítím výstavby realizovat přestavbu křižovatky Mladoboleslavská x Kbelská a navazující zkapacitnění Mladoboleslavské ulice se souvisejícími přeložkami technické infrastruktury.

Jako podmínka pro zahájení výstavby ve VRÚ by mělo být realizováno propojení v trase poutní cesty Via Sancta se založeným základem pro budoucí park.

## EI. – EIV. Obytná a polyfunkční zástavba

### EI. (skupiny bloků: BVII, BIX)

Zásobování vodou pro I. etapu výstavby ve VRÚ je navrženo z ulice Hůlkovy s možným zokruhováním do Mladoboleslavské ulice. Dostatečná kapacita v tlakovém pásmu 1290 ČS KLÍČOV nízkotlak pro první etapu bude muset být prověřena v podrobnější dokumentaci.

I. etapa výstavby bude dopravně napojena na Kbeličky. Aby nedocházelo k přetížení ulic v oblasti za kasárnami, bude zapotřebí realizovat napojení do Mladoboleslavské ulice podél areálu Knauf.

Pro první realizované obytné bloky je třeba zajistit dostatečné kapacity veřejné vybavenosti. Souběžně s prvními realizovanými záměry v rámci I. etapy je třeba realizovat mateřskou školu (v rámci bloku BIX.01) a následně základní školu (BVII.06).

### EII. (skupiny bloků: BI)

Pro výstavbu II. etapy je nutné zajištění dostatečných kapacit VHD – tramvajové nebo trolejbusové trati a vybudování páteřního pěšího bulváru, který bude propojovat budoucí sousedství U školy se stanicí metra.

Pro obytné bloky je třeba zajistit dostatečné kapacity veřejné vybavenost. S prvními realizovanými záměry v rámci etapy II je třeba souběžně vystavět mateřskou školu (v rámci bloku BI.05) a následně základní školu (blok BI.04) v přiměřené kapacitě a s možností budoucí dostavby.

### EIII. (skupina bloků: BII a BIII)

V rámci této etapy je potřeba zajistit výstavbu mateřské školy v bloku BII. 08 a odpovídající navýšení kapacit v základní škole v bloku BI.06

### EIV. Výstavba kolem stanice metra (skupina bloků: BVI a BIV)

Výstavba polyfunkčního centra kolem stanice metra je podmíněna realizací úpravy vestibulu stanice metra C Letňany a otevření jižního vstupu tak, aby výstupy z metra navazovaly na realizovanou zástavbu a byly do ní integrovány.

Uvedení do provozu objektů navržených v etapě IV. je podmíněno zprovozněním Pražského okruhu – DO, úseky 519 a 520.

## Specifické areály v rámci VRÚ

Výstavba specifických areálů a sousedství ve VRÚ je podmíněna jak výše zmíněnými infrastrukturními stavbami, tak zejména dohodou hlavních aktérů a vlastníků pozemků. Může však probíhat nezávisle na výstavbě obytné a polyfunkční zástavby.

### Nemocnice Letňany

Výstavba nemocnice a polikliniky vyžaduje koordinaci hlavních aktérů v návaznosti na doporučení zpracovatelů odborné technické pomoci pro stanovení základních parametrů nové nemocnice (viz příloha Nová nemocnice Letňany).

Nutným předpokladem pro přípravu nové nemocnice je založení komise (či jiného subjektu) na úrovni Ministerstva zdravotnictví s účastí dalších ministerstev, zdravotních pojišťoven, MHMP, odborných lékařských společností, ZZS HMP a zástupců pražských fakultních nemocnic. Cílem této iniciativy by mělo být stanovení budoucího zaměření nemocnice, kapacit a rozhodnutí o ukotvení nové nemocnice ve zdravotnickém systému Prahy a České republiky.

### Terminál BUS a P+R (Blok BV)

Etapizace terminálu je řešena v samostatné podkapitole v rámci části „Doprava“. V rámci postupné výstavby celého VRÚ musí být zajištěna provozuschopnost stanice metra, autobusového terminálu i P+R.

### Výstavba před areálem PVA

Polyfunkční zástavba před areálem PVA může vznikat nezávisle na jiných částech územní studie.

### Skladovací haly podél Mladoboleslavské ulice

Rozšiřování výstavby skladovacích areálů podél Mladoboleslavské ulice je podmíněno zkapacitněním úseku Mladoboleslavské ulice a jeho napojením na Kbelskou ulici.

## NAVAZUJÍCÍ PROJEKTY A STUDIE NA ÚS

Při zpracování územní studie bylo identifikováno několik navazujících studií, které bude nezbytné zpracovat pro úspěšný návrh podrobnější podoby území. Jde především o generel odkanalizování území – severovýchod a generel zásobování pitnou vodou.

Pro přesnější stanovení zadání pro novou nemocnici je podmínkou také rozvaha o koncepci zdravotní péče na úrovni hl. m. Prahy.

Pro detailnější přípravu budoucí udržitelné koncepce zásobování energiemi je třeba zpracovat energetický koncept.

### Krajinné prvky

Před začátkem samotné výstavby a podmiňujících staveb je nutné myslet na to, že se jedná o v současné době intenzivně zemědělsky obhospodařované pozemky. Pro správné fungování nově zakládaných společenstev s velkým důrazem na ekologii návrhu je tak důležité začít pracovat s půdou již na samotném začátku, tak aby bylo zajištěno zlepšení jejich fyzikálních a chemických vlastností a eliminace odolných plevelů.

Jednotlivá stromořadí a vnitrobloky budou vznikat společně s výstavbou ulic a jednotlivých bloků. Zároveň je však důležité dodržet správnou etapizaci výstavby parkových ploch.

Park Via Sancta (PO1) by měl začít vznikat již během etapy EO, kdy by mělo vzniknout především cestní propojení parku na park Aerovka (PO2) a dál přes lávku směrem ke Klíčovu. Detailní řešení parku včetně jednotlivé etapizace musí být řešeno v návaznosti na výstavbu jednotlivých bloků. V rámci terénních úprav spojených s přeložkou sítí podél ulice Kbelské by v etapě EO. měl vzniknout také Vegetační pás podél ulice Kbelské (PO4).

V rámci EI. je již zapotřebí mít zcela dobudovaný park Aerovka (PO2) a funkční celek IV. parku Via Sancta (Předprostor parku Aerovka). V rámci výstavby bloku B.VII bude zapotřebí vybudovat také Extenzivní park (PO3) s přílehlou aktivní zónou parku.

Během etapy EII. by měl být dokončen funkční celek III., parku Via Sancta (část Sadová). Poslední dvě funkční části parku Via Sancta by měly být zcela dokončeny společně s etapou EIII. V etapě EIII. je také nejzazší termín pro úplné dokončení Vegetačního pásu podél ulice Kbelské (PO4).

Vznik Přírodní (PO5) a Rezervní plochy (PO6) není podmíněn přesnou fází výstavby. Tyto plochy jsou však důležité pro komunitní a společenské fungování celé čtvrti. Měly by tak vzniknout nejpozději po ukončení výstavby.



# EKONOMICKÉ NÁROKY A DOPADY NA ÚZEMÍ

## KOMENTÁŘ K HODNOCENÍ EKONOMICKÝCH NÁROKŮ A DOPADŮ NA ÚZEMÍ

Ekonomický potenciál a nároky na řešené území byly odhadnuty na základě současné analýzy trhu s komerčními nemovitostmi, odhadu nákladů na technickou infrastrukturu na základě zpracované uzemní studie a nákladů na stavby veřejné vybavenosti dle aktuálních cenových ukazatelů (09/2024).

Jedná se o teoretické cenové ukazatele, které se vztahují k celkové ploše řešeného území VRÚ a neberou v potaz rozdělení dle vlastnické struktury, etapizace a postupu výstavby v řešeném území.

Před jakýmkoliv smluvním závazkem bude nezbytné provést podrobnější odhad nákladů a výnosů na základě přesné dokumentace konkrétního záměru.

### Ekonomický potenciál v území

Investiční potenciál cca 25–31 miliard Kč v bytové výstavbě, 3–5 miliard Kč v kancelářské výstavbě a 1,7–2,1 miliard Kč v komerčních plochách. Celkem tedy až 38 miliard Kč investičních nákladů v řešeném území s odhadovanou marží případných soukromých investorů kolem 7,5 miliard Kč. Z toho vyplývá hrubý odhad rozmezí hodnoty nemovitostních aktiv v řešeném území 2,7–3,9 miliard Kč.

### Ekonomický potenciál v území při zrušení letiště Letňany

Investiční potenciál cca 28–35 miliard Kč v bytové výstavbě, 9–11 miliard Kč v kancelářské výstavbě a 3–4 miliard v komerčních plochách. Celkem tedy až 50 miliard Kč investičních nákladů v řešeném území s marží případných soukromých investorů kolem 10 miliard Kč. Z toho vyplývá hrubý odhad rozmezí hodnoty nemovitostních aktiv v řešeném území 3,6 –5,2 miliard Kč.

### Náklady na infrastrukturu a veřejnou vybavenost

Náklady na infrastrukturu a veřejnou vybavenost činí soubor nákladů nutných pro přípravu území, na kterých se mohou společně podílet veřejný sektor a soukromí developeři v řešeném území např. formou kontribučních smluv.

Úpravy veřejných prostranství, ulic, náměstí a parků byly odhadnuty cca na 1,5 miliard Kč. Přeložky a sítě technické infrastruktury činí náklady v hodnotě cca 0,5 miliard Kč.

Budovy veřejné vybavenosti (ZŠ, MŠ, SŠ, domov pro seniory, sportovní hala, parkovací domy) byly vyčísleny dle odhadovaných objemů HPP (viz tabula níže) celkem na 4, 9 miliard Kč.

Jako samostatnou investici je potřeba počítat nemocniční areál, jehož investiční náklady lze odhadnout cca na 10–15 miliard Kč (stavebních nákladů, bez vybavení).

### Dopady na území

Územní studie představuje řadu dopadů na širší dotčené území. Mnohé z těchto dopadů jsou pozitivní a ty, které mohou mít negativní dopad, jsou v návrhu ÚS patřičně kompenzovány.

Jedním z klíčových faktorů je přírůstek nových obyvatel, který povede k dynamickému nárůstu počtu rezidentů a rozšíření místní komunity. Tento nárůst by mohl způsobit zvýšené zatížení vybavenosti a služeb v okolních městských částech. V návrhu územní studie je tento dopad kompenzován rozvojem nových zařízení v rámci řešeného území, která zajistí kapacity vybavenosti i pro nově příchozí.

Součástí projektu je nabídka nových služeb, které uspokojí jak stávající obyvatele okolních čtvrtí, tak nové obyvatele. Tyto služby rozšíří možnosti každodenního života v oblasti a přispějí k celkovému zlepšení kvality života. Kromě toho územní studie vytváří nové příležitosti pro rekreaci, čímž se pro všechny obyvatele rozšiřují možnosti aktivního odpočinku a volnočasových aktivit.

Návrh územní studie je zpracován ve dvou variantách, dle požadavku na rozšíření zadání od Odboru územního rozvoje MHMP. Počítá tedy s provozem letňanského letiště i s jeho zrušením. Důležitým přínosem studie je zlepšení hydrologických poměrů v území díky navrženému systému hospodaření s dešťovou vodou, který přispěje k lepšímu nakládání s vodními zdroji a prevenci podmáčení okolních území.

Součástí návrhu je také cílená práce s městskou krajinou a ekologií, což povede k výraznému zvýšení biodiverzity, tím i k celkovému zlepšení životního prostředí v dané lokalitě.

Výrazným benefitem zástavby v řešeném území je využití zmíněného potenciálu stanice metra a kapacity městských pozemků pro rozšíření bytového fondu města.

Etapa	HPP	Odbytová plocha	Hodnota při prodeji vystavěného prostředí	Marže	Celkové investiční náklady	Hrubý odhad rozpětí hodnot nemovitostních aktiv aktuální stav		
	m²	m²	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč
Bydlení	492 000	393 000	31 429 000 000	6 285 000 000	25 143 000 000	2 262 000 000	2 514 000 000	3 268 000 000
Administrativa	92 000	73 000	4 395 000 000	879 000 000	3 516 000 000	316 000 000	351 000 000	457 000 000
Komerce	45 000	35 000	2 137 000 000	427 000 000	1 709 000 000	153 000 000	170 000 000	222 000 000
Celkem	627 000	501 000	37 962 000 000	7 592 000 000	30 369 000 000	2 733 000 000	3 036 000 000	3 948 000 000

tabulka odhadu investičních nákladů a cenového rozpětí nemovitostních aktiv pro bydlení, administrativní plochy a komerční plochy v řešeném území

Etapa	HPP	Odbytová plocha	Hodnota při prodeji vystavěného prostředí	Marže	Celkové investiční náklady	Hrubý odhad rozpětí hodnot nemovitostních aktiv aktuální stav		
	m²	m²	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč
Bydlení	548 000	438 000	35 061 000 000	7 012 000 000	28 048 000 000	2 524 000 000	2 804 000 000	3 646 000 000
Administrativa	235 000	188 000	11 280 000 000	2 256 000 000	9 024 000 000	812 000 000	902 000 000	1 173 000 000
Komerce	83 000	66 000	3 984 000 000	796 000 000	3 187 000 000	286 000 000	318 000 000	414 000 000
Celkem	865 000	692 000	50 325 000 000	10 065 000 000	40 260 000 000	3 623 000 000	4 026 000 000	5 233 000 000

tabulka odhadu investičních nákladů a cenového rozpětí nemovitostních aktiv pro bydlení, administrativní plochy a komerční plochy v řešeném území v případě zrušení letiště Letňany

	počet		Investiční náklady na mj	Celkové investiční náklady
ZŠ 1	18000	m² HPP	50 000 Kč	900 000 000 Kč
ZŠ 2	8000	m² HPP	50 000 Kč	400 000 000 Kč
MŠ 1	2000	m² HPP	50 000 Kč	100 000 000 Kč
MŠ 2	2000	m² HPP	50 000 Kč	100 000 000 Kč
MŠ 3	2000	m² HPP	50 000 Kč	100 000 000 Kč
střední škola	16000	m² HPP	55 000 Kč	880 000 000 Kč
sportovní hala	12000	m² HPP	45 000 Kč	540 000 000 Kč
sociální centrum	1000	m² HPP	50 000 Kč	50 000 000 Kč
domov pro seniory 1	3500	m² HPP	60 000 Kč	210 000 000 Kč
domov pro seniory 2	3500	m² HPP	60 000 Kč	210 000 000 Kč
parkoviště P+R	1000	PS	550 000 Kč	550 000 000 Kč
parkovací dům	1750	PS	550 000 Kč	962 500 000 Kč
CELKEM				5 102 500 000 Kč

tabulka odhadu nákladů na výstavbu veřejné vybavenosti









# 09.

## BILANČNÍ TABULKA

Bilanční tabulka – základ .....	206
Bilanční tabulka – námět .....	208



BILANČNÍ TABULKA – ZÁKLAD

identifikace	kapacity								
	blok / uliční prostranství	výšková regulace	ÚP - plocha s rozdílným způsobem využití	max. zastavěnost stavebního bloku	hrubé podlažní plochy				
						výměra bloku	HPP návrh ÚS ** (nové)	HPP stav - ÚP dle změny č. 3842 ***	HPP stav (cca) kč. povolání výstavby
lokality/část území	ID	[m]	[m <sup>2</sup> ]	[%]	[m <sup>2</sup> ]	[m <sup>2</sup> ]	[m <sup>2</sup> ]		
VRU Letňany – Kbely	BI.01	V.	SV-H1	6176	55%	18149	17 380		
	BI.02	V.	SV-H1	3830	55%	12092	12 168		
	BI.03	V.	SV-H1	4485	55%	13101	12 899		
	BI.04	V.	VV (plovoucí)	11255	50%	12714	-		
	BI.05	V.	SV-H1	7477	55%	20638	21 553		
	BI.06	V.	SV-H1	7928	55%	25755	26 233		
	BI.07	V.	SV-H1	3891	55%	12359	13 033		
	BI.08	V.	SV-H1	4647	55%	12190	12 188		
	BI.01	V.	SV-H2	3754	55%	11353	11 752		
	BI.02	V.	SV-H2 / SMJ-K1	3167	75%	13577	13 711		
	BI.03	VI.	SMJ-K1	6709	75%	28908	30 467		
	BI.04	VI.	SMJ-K1	6620	75%	24492	30 803		
	BI.05	V.	SV-H2 / SMJ-K1	4768	75%	19081	18 959		
	BI.06	V.	SV-H2	7921	55%	22393	22 506		
	BI.07	VI.	SMJ-K1	6574	75%	23945	25 776		
	BI.08	V.	SV-H2	10765	55%	25231	25 109		
	BI.01	V.	SMJ-K2	11847	65%	38181	43 462		
	BI.02	VI.	SMJ-K2	4327	75%	18048	19 018		
	BI.03	VI.	SMJ-K2	6152	80%	25278	26 787		
	BI.04	VI.	SMJ-K2	1981	85%	8491	8 557		
	BI.01	VI.	SMJ-K3	2973	75%	12404	12 406		
	BI.02	VI.	SMJ-K3	6841	80%	27506	27 526		
	BI.03	VI.	SMJ-K3	2915	85%	15324	15 338		
	BI.04*	VI.	SMJ-G1	3815	70%	4822	8 881		
	BI.05*	VI.	SMJ-G1	3622	70%	5754	8 941		
	BI.06*	VI.	SMJ-G1	7376	70%	13061	18 763		
	BI.07*	VI.	SMJ-G1	4407	70%	7490	12 128		
	BI.01	VI.	DH	27060	55%	39603	-	6 080	
	BI.01	VI.	VV	17648	85%	68183	-		
	BI.02	VI.	SMJ-S	7195	75%	27152	22 630		
	BI.03	VI.	SMJ-S	7146	75%	28811	29 195		
	BI.04*	VI./VII.	SMJ-S	8581	75%	15337	32 859		
	BI.05*	VI./VII.	SMJ-S	5077	75%	8830	24 677		
	BI.06*	VI.	SMJ-S	1923	100%	1588	12 704		
	BI.07*	VI./VII.	SMJ-S	4981	75%	13713	23 951		
	BI.01*	V.	SV-H3	4177	55%	8798	11 029		
	BI.02*	V.	SV-H3	3973	55%	8477	10 582		
	BI.03*	V.	SV-H3	3973	55%	8499	10 580		
	BI.04*	V.	SV-H3	3841	55%	8334	10 289		
	BI.05*	V.	SV-H3	3688	55%	8268	10 943		
	BI.06*	IV.	VV (plovoucí)	7512	50%	6862	-		
	BI.07	VI.	SV-H3	2757	60%	10999	11 176		
	BI.08	V.	SV-H3	4048	55%	12940	13 031		
	BI.09	V.	SV-H3	5419	55%	15367	14 425		
	BI.01	VI.	VV	45956	75%	139138	-		
	BI.01	V.	SV-H3	4950	55%	12087	13 035		
	BI.02	V.	SV-H3	4360	55%	12967	12 934		
	BI.03	V.	SV-H3	3344	55%	11048	11 112		
	BI.01	Knauf (stabil.)	VN/ZVO-E	84 470	-	-	-	63890	
	BI.01	III.	ZVO-D2	15738	35%	9349	13 554		
	BI.02	III.	ZVO-D1	54570	35%	23464	48 914	5763	
	BI.01	platné ÚR	SMJ-G2	41799	-	0	120 884	87621	
	BI.01	V.	SMJ-E	4285	55%	11692	11 249		
	BI.02	V.	SMJ-E	5568	55%	11619	11 633		
	BI.03	V.	SMJ-E	9762	50%	15681	15 623		
	BI.04	VZLÚ+PVA	ZVO-E	88591	-	0	108 557	108557	
	BI.01	Hangáry (stabil.)	DL (stabil.)	12073	-	0	-	2 156	
	celkem stavební bloky				650688				
	P01		ZP	26388					
	P02		ZP	45460					
	P03		ZMK	39358					
	P04		IZ	43076					
	P05		ZMK	37237					
	P06		DL (stabil.)	65879					
	celkem nestavební bloky				257398				
	U11-U52		-	264778					
	N01		SMJ-S	7524					
	N02		SMJ-S	2100					
	N03		SMJ-S	3812					
	N04		SV-H	2400					
	N05		SV-H	2500					
	N06		SV-H	1550					
	N07		SMJ-K	1375					
	N08		SV-H	450					
	N09		SV-H	700					
	N10		SMJ-G	1130					
	N11		SMJ-K	609					
	N12		SMJ-E	2128					
	N13		SV-H	400					
	celkem uliční prostranství				291456				
	celková bilance				1199542		1 011 143	1 101 910	274 067

Část bilanční tabulky s uvažovanými objemy HPP bloků. Kompletní tabulka je součástí grafické části.

identifikace			využití												intenzita využití					
	blok / uliční prostranství	výšková regulace	rozložení kapacit nových hrubých podlažních ploch dle způsobu využití bloku**												přepočítaný počet obyvatel		přepočítaný počet návštěvníků		počet ekvivalentních obyvatel	
			ID	dle PSP	bydlení - návrh		vybavenost - občanská - návrh		vybavenost - komerční - návrh		administrativa návrh	zdravotnictví a výzkum - návrh	neruší výroba dílny - návrh	nájemní parking návrh	návrh	stav	návrh	stav		návrh
					[m²]	[%]	[m²]	[%]	[m²]	[%]										
lokality / část území		(výšková hladina)																		
VRU Letňany – Kbely	BI.01	V.	7260	40%			907	5%						9982	55%	179		36	191	
	BI.02	V.	11487	95%			605	5%								284		24	292	
	BI.03	V.	12446	95%			655	5%								307		26	316	
	BI.04	V.			12714	100%										0		254	85	
	BI.05	V.	17749	86%	1857	9%	1032	5%								438		78	465	
	BI.06	V.	23180	90%			2576	10%								573		103	607	
	BI.07	V.	11741	95%			618	5%								290		25	298	
	BI.08	V.	11581	95%			610	5%								286		24	294	
	BI.01	V.	10785	95%			568	5%								266		23	274	
	BI.02	V.	12219	90%			1358	10%								302		54	320	
	BI.03	VI.	15899	55%			1445	5%					11563	40%		393		58	412	
	BI.04	VI.	22043	90%			2449	10%								545		98	577	
	BI.05	V.	17173	90%			1908	10%								424		76	450	
	BI.06	V.	20154	90%			2239	10%								498		90	528	
	BI.07	VI.	22748	95%			1197	5%								562		48	578	
	BI.08	V.	22203	88%	1766	7%	1262	5%								549		86	577	
	BI.01	V.	7636	20%					12600	33%			4964	13%	12982	34%	189		703	423
	BI.02	VI.	16243	90%			1805	10%								401		72	425	
	BI.03	VI.							11375	45%			13903	55%		0		1011	337	
	BI.04	VI.					1698	20%	6793	80%						0		340	113	
	BI.01	VI.	11164	90%			1240	10%								276		50	292	
	BI.02	VI.							12378	45%					15128	55%	0		495	165
	BI.03	VI.	13792	90%			1532	10%								341		61	361	
	BI.04*	VI.							1206	25%			3617	75%		0		193	64	
	BI.05*	VI.	4028	70%			575	10%					1151	20%		100		69	123	
	BI.06*	VI.			8490	65%			4571	35%						0		353	118	
	BI.07*	VI.	4120	55%			375	5%	2996	40%						102		135	147	
	BI.01	VI.	5940	15%			3960	10%	13861	35%					15841	40%	147		713	384
	BI.01	VI.									68183	100%				0		2727	909	
	BI.02	VI.	20364	75%			4073	15%	2715	10%						503		272	594	
	BI.03	VI.	20168	70%			1441	5%	7203	25%						498		346	614	
	BI.04*	VI./VII.	6442	42%	7669	50%	1227	8%								159		202	227	
	BI.05*	VI./VII.	4680	53%	706	8%	1148	13%	2296	26%						116		152	166	
	BI.06*	VI.			1588	100%										0		64	21	
	BI.07*	VI./VII.	6582	48%			4388	32%	2743	20%						163		285	258	
	BI.01*	V.	8798	100%												217			217	
	BI.02*	V.	8477	100%												209			209	
	BI.03*	V.	8499	100%												210			210	
	BI.04*	V.	8334	100%												206			206	
	BI.05*	V.	8268	100%												204			204	
	BI.06*	IV.			6862	100%										0		137	46	
	BI.07	VI.	7699	70%	3300	30%										190		66	212	
	BI.08	V.	12940	100%												320			320	
	BI.09	V.	6147	40%										9220	60%	152			152	
	BI.01	VI.									139138	100%				0		5566	1855	
	BI.01	V.	10395	86%	1692	14%										257		34	268	
	BI.02	V.	12967	100%												320			320	
	BI.03	V.	13048	100%												273			273	
	BI.01	Knauf (stabil.)														0				
	BI.01	III.							467	5%			8882	95%		0		374	125	
BI.02	III.							704	3%			22760	97%		0		939	313		
BI.01	platné ÚR														0		0	0		
BI.01	V.	6664	57%			1169	10%	3858	33%						165		201	232		
BI.02	V.	11619	100%												287		0	287		
BI.03	V.	9409	60%			470	3%	5802	37%						232		251	316		
BI.04	VZLÚ+PVA														0					
BI.01	Hangáry (stabil.)																			
celkem stavební bloky																				
P01																				
P02																				
P03																				
P04																				
P05																				
P06																				
celkem nestavební bloky																				
U11-U52																				
N01																				
N02																				
N03																				
N04																				
N05																				
N06																				
N07																				
N08																				
N09																				
N10																				
N11																				
N12																				
N13																				
celkem uliční prostranství																				
celková bilance			491089		46 644		44 530		91 567		207 321		55 275		74 716	12 133		16 912	17 770	



BILANČNÍ TABULKA – NÁMĚT

identifikace				kapacity										
	blok / uliční prostranství	část bloku		výšková regulace	dominanta	Úp - plocha s rozdílným způsobem využití *	koeficient podlažních ploch	výměra bloku	max. zastavěnost stavěbního bloku	HPP návrh ÚS ** (nové)	HPP stav - Úp dle změny č. 3842 ***	hrubé podlažní plochy		
	ID	ID	dle PSP											
	I	I	(výšková hladina)											
lokalita / část území				[m]				[m <sup>2</sup> ]	[m <sup>2</sup> ]	[%]	[m <sup>2</sup> ]	[m <sup>2</sup> ]	[m <sup>2</sup> ]	
VRU Letňany – Kbely	BI.01		V.			SV-H1	2,2	6176	3 397	55%	17880	17 380		
	BI.02		V.			SV-H1	2,2	3830	2 107	55%	12092	12 168		
	BI.03		V.			SV-H1	2,2	4485	2 467	55%	12864	12 899		
	BI.04		V.			VV (plovoucí)	-	11255	5 628	50%	12714			
	BI.05		V.			SV-H1	2,2	7477	4 113	55%	20638	21 553		
	BI.06		V.			SV-H1	2,2	7928	4 360	55%	25755	26 233		
	BI.07		V.			SV-H1	2,2	3891	2 140	55%	12359	13 033		
	BI.08		V.			SV-H1	2,2	4647	2 556	55%	12190	12 188		
	BI.01		V.				SV-H2	2,2	3754	2 065	55%	11353	11 752	
	BI.02		V.				SV-H2 / SMJ-K1	2,2 3,2	3167	2 375	75%	13577	13 711	
	BI.03		VI.				SMJ-K1	3,2	6709	5 032	75%	28908	30 467	
	BI.04		VI.				SMJ-K1	3,2	6620	4 965	75%	24492	30 803	
	BI.05		V.				SV-H2 / SMJ-K1	2,2 3,2	4768	3 576	75%	19081	18 959	
	BI.06		V.				SV-H2	2,2	7921	4 357	55%	22393	22 506	
	BI.07		VI.				SMJ-K1	3,2	6574	4 931	75%	23945	25 776	
	BI.08		V.				SV-H2	2,2	10765	5 921	55%	25231	25 109	
	BI.01		V.				SMJ-K2	3,2	11847	7 701	65%	38181	43 462	
	BI.02		VI.				SMJ-K2	3,2	4327	3 245	75%	18048	19 018	
	BI.03		VI.				SMJ-K2	3,2	6152	4 922	80%	25278	26 787	
	BI.04		VI.				SMJ-K2	3,2	1981	1 684	85%	8491	8 557	
	BIV.01		VI.				SMJ-K3	3,2	2973	2 230	75%	12404	12 406	
	BI.02		VI.				SMJ-K3	3,2	6841	5 473	80%	27506	27 526	
	BIV.03****		VI.		31		SMJ-K3	3,2	2915	2 478	85%	15324	15 338	
	BIV.04*		VI.				SMJ-G1	1,8	3815	2 671	70%	8936	8 881	
	BIV.05*		VI.				SMJ-G1	1,8	3622	2 535	70%	8981	8 941	
	BIV.06*		VI.				SMJ-G1	1,8	7376	5 163	70%	18884	18 763	
	BIV.07*		VI.				SMJ-G1	1,8	4407	3 085	70%	12290	12 128	
	BV.01*		VI.				DH	-	27060	14 883	55%	99666	-	6 080
	BVI.01		VI.				VV	-	17648	15 001	85%	68183	-	
	BVI.02		VI.				SMJ-S	2,6	7195	5 396	75%	27152	22 630	
	BVI.03****		VI.		39		SMJ-S	2,6	7146	5 360	75%	28811	29 195	
	BVI.04*		VI./VII.				SMJ-S	2,6	8581	6 436	75%	27057	32 859	
	BVI.05*		VI./VII.				SMJ-S	2,6	5077	3 808	75%	21244	24 677	
	BVI.06*		VI.				SMJ-S	2,6	1923	1 923	100%	5471	12 704	
	BVI.07*		VI./VII.				SMJ-S	2,6	4981	3 736	75%	21605	23 951	
	BVII.01*		V.				SV-H3	2,2	4177	2 297	55%	11575	11 029	
	BVII.02*		V.				SV-H3	2,2	3973	2 185	55%	11245	10 582	
	BVII.03*		V.				SV-H3	2,2	3973	2 185	55%	11267	10 580	
	BVII.04*		V.				SV-H3	2,2	3841	2 113	55%	11052	10 289	
	BVII.05*		V.				SV-H3	2,2	3688	2 028	55%	11564	10 943	
	BVII.06*		IV.				VV (plovoucí)	2,2	7512	3 756	50%	6862		
	BVII.07		VI.				SV-H3	2,2	2757	1 654	60%	10999	11 176	
	BVII.08		V.				SV-H3	2,2	4048	2 226	55%	12940	13 031	
	BVII.09		V.				SV-H3	2,2	5419	2 980	55%	15367	14 425	
	BVIII.01		VI.				VV	-	45956	34 467	75%	139138	-	
	BIX.01		V.				SV-H3	2,2	4950	2 723	55%	12087	13 035	
	BIX.02		V.				SV-H3	2,2	4360	2 398	55%	12967	12 934	
	BIX.03		V.				SV-H3	2,2	3344	1 839	55%	11048	11 112	
	BX.01		Knauf (stabil.)				VN/ZVO-E	-	84 470	-	-	-	-	63890
	BXI.01		III.				ZVO-D2	0,8	15738	5 508	35%	9349	13 554	
	BXI.02		III.				ZVO-D1	0,8	54570	19 100	35%	23464	48 914	5763
	BXII.01*		platné ÚR				SMJ-G2	1,8	41799	-	-	33263	120 884	87621
	BXIII.01		V.				SMJ-E	1,1	4285	2 357	55%	11692	11 249	
	BXIII.02		V.				SMJ-E	1,1	5568	3 062	55%	11619	11 633	
	BXIII.03		V.				SMJ-E	1,1	9762	4 881	50%	15681	15 623	
	BXIII.04		VZLÚ+PVA				ZVO-E	1,1	88591	-	-	0	108 557	108557
	BXIV.01		Hangáry (stabil.)				DL (stabil.)	-	12073	-	-	0	-	2 156
	celkem stavební bloky									650688				
	P01						ZP		26388					
	P02						ZP		45460					
P03						ZMK		39358						
P04						IZ		43076						
P05						ZMK		37237						
P06						DL (stabil.)		65879						
celkem nestavební bloky									257398					
U11-US2						-		264778						
N01						SMJ-S		7524						
N02						SMJ-S		2100						
N03						SMJ-S		3812						
N04						SV-H		2400						
N05						SV-H		2500						
N06						SV-H		1550						
N07						SMJ-K		1375						
N08						SV-H		450						
N09						SV-H		700						
N10						SMJ-G		1130						
N11						SMJ-K		609						
N12						SMJ-E		2128						
N13						SV-H		400						
celkem uliční prostranství									291456					
celková bilance								1199542			1 172 163	1 101 910	274 067	

\* bloky, které ovlivňuje Letiště Letňany ve variantě základ  
\*\* HPP, které vychází z ideální struktury a regulace hlavního výkresu ve variantě námět  
\*\*\* HPP počítáno u ploch s definovaným Kpp podle předpokládané plochy záměru, nejsou započítány plochy VV  
\*\*\*\* dominanty jsou v radarovém stínu budovy Knauf

Část bilanční tabulky s uvažovanými objemy HPP bloků. Kompletní tabulka je součástí grafické části.

lokalita / část území	identifikace			využití														intenzita využití		
	blok / uliční prostranství	část bloku	výšková regulace	rozložení kapacit hrubých podlažních ploch dle způsobu využití bloku**														přepočítaný počet obyvatel	přepočítaný počet	
				bydlení - návrh	vybavenost - občanská - návrh	vybavenost - komerční - návrh	administrativní návrh	zdravotnický / a vzdělávací - návrh	nenucivá výroba dílny - návrh	nadzemní parking návrh	návrh	stav	návrh							
-	ID	ID	dle PSP	(m²)	(%)	(m²)	(%)	(m²)	(%)	(m²)	(%)	(m²)	(%)	(m²)	(%)	Σ	→	Σ		
VRU Letňany – Kbely	BI.01		V.	7152	40%			894	5%					9834	55%	177		36		
	BI.02		V.	11487	95%			605	5%							284		24		
	BI.03		V.	12221	95%			643	5%							302		26		
	BI.04		V.			12714	100%									0		254		
	BI.05		V.	17749	86%	1857	9%	1032	5%							438		78		
	BI.06		V.	23180	90%			2576	10%							573		103		
	BI.07		V.	11741	95%			618	5%							290		25		
	BI.08		V.	11581	95%			610	5%							286		24		
	BI.01		V.	10785	95%			568	5%							266		23		
	BI.02		V.	12219	90%			1358	10%							302		54		
	BI.03		VI.	15899	55%			1445	5%				11563	40%		393		58		
	BI.04		VI.	22043	90%			2449	10%							545		98		
	BI.05		V.	17173	90%			1908	10%							424		76		
	BI.06		V.	20154	90%			2239	10%							498		90		
	BI.07		VI.	22748	95%			1197	5%							562		48		
	BI.08		V.	22203	88%	1766	7%	1262	5%							549		86		
	BI.01		V.	7636	20%				12600	33%			4964	13%	12982	34%	189		703	
	BI.02		VI.	16243	90%			1805	10%							401		72		
	BI.03		VI.					1698	20%	6793	80%					0		1011		
	BI.04		VI.													0		340		
	BIV.01		VI.	11164	90%			1240	10%							276		50		
	BIV.02		VI.						12378	45%					15128	55%	0		495	
	BIV.03****		VI.	13792	90%			1532	10%							341		61		
	BIV.04*		VI.						2234	25%			6702	75%		0		357		
	BIV.05*		VI.	6287	70%			898	10%				1796	20%		155		108		
	BIV.06*		VI.			12275	65%		6609	35%						0		510		
	BIV.07*		VI.	6760	55%			615	5%	4916	40%					167		221		
	BV.01*		VI.	14950	15%			9967	10%	34883	35%				39866	40%	369		1794	
	BVI.01		VI.									68183	100%			0		2727		
	BVI.02		VI.	20364	75%			4073	15%	2715	10%					503		272		
	BVI.03****		VI.	20168	70%			1441	5%	7203	25%					498		346		
	BVI.04*		VI./VII.	11364	42%	13529	50%	2165	8%							281		357		
	BVI.05*		VI./VII.	11259	53%	1700	8%	2762	13%	5523	26%					278		365		
	BVI.06*		VI.			5471	100%									0		219		
	BVI.07*		VI./VII.	10370	48%			6914	32%	4321	20%					256		449		
	BVII.01*		V.	11575	100%											286				
	BVII.02*		V.	11245	100%											278				
	BVII.03*		V.	11267	100%											278				
	BVII.04*		V.	11052	100%											273				
	BVII.05*		V.	11564	100%											286				
	BVII.06*		IV.			6862	100%									0		137		
	BVII.07		VI.	7699	70%	3300	30%									190		66		
	BVII.08		V.	12940	100%											320				
	BVII.09		V.	6147	40%									9220	60%	152				
	BVIII.01		VI.								139138	100%				0		5566		
	BIX.01		V.	10395	86%	1692	14%									257		34		
	BIX.02		V.	12967	100%											320				
	BIX.03		V.	11048	100%											273				
	BX.01		Knauf (stabil.)													0				
	BXI.01		III.						467	5%			8882	95%		0		374		
BXI.02		III.						704	3%			22760	97%		0		939			
BXII.01*		platné ÚR	31600	95%	1663	5%									781		33			
BXIII.01		V.	6664	57%			1169	10%	3858	33%					165		201			
BXIII.02		V.	11619	100%											287		0			
BXIII.03		V.	9409	60%			470	3%	5802	37%					232		251			
BXIII.04		VZLÚ+PVA													0					
BXIV.01		Hangáry (stabil.)																		
celkem stavební bloky																				
P01																				
P02																				
P03																				
P04																				
P05																				
P06																				
celkem nestavební bloky																				
U11-U52																				
N01																				
N02																				
N03																				
N04																				
N05																				
N06																				
N07																				
N08																				
N09																				
N10																				
N11																				
N12																				
N13																				
celkem uliční prostranství																				
celková bilance				565882		62 828		56 151		122 382		207 321		59 006		98 594	13 981	0 19 160		





# 10.

## ZDROJE POUŽITÝCH REFERENCÍ

Podklady a literatura . . . . .	212
Seznam a zdroje obrázků . . . . .	214
Seznam grafů . . . . .	219
Seznam tabulek . . . . .	219



## PODKLADY A LITERATURA

### ŠIRŠÍ VZTAHY

- Udržitelné čtvrti pro 21. století, ONplan lab, s.r.o., KCAP GmbH, 2023

### KRAJINA

- Městský standard pro plánování, výsadbu a péči o uliční stromořadí jako významného prvku modro-zelené infrastruktury pro adaptaci na změnu klimatu, MHMP, 2021
- Standardy hospodaření se srážkovými vodami na území hlavního města Prahy, MHMP, 2021
- Klimatický plán hl. m. Prahy do roku 2030, MHMP, 2021
- Pražské stavební předpisy, nařízení hlavního města Prahy č. 12/2024
- Strategie adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu, OCP MHMP, 2017
- Umělecká díla na veřejných prostranstvích hlavního města Prahy, IPR Praha, 2018
- Metodický postup uvedení Standardů hospodaření se srážkovými vodami na území hlavního města Prahy do praxe, ČVUT, 2021
- Manuál kvality školkařských výpěstků vysazovaných do uličních stromořadí hl. m. Prahy, TSK, IPR Praha, 2023
- Manuál tvorby veřejných prostranství, IPR Praha, 2014
- Strategie rozvoje veřejných prostranství hlavního města Prahy / návrh, IPR Praha, 2014
- Příroda blízka řešení: Katalog adaptačních opatření, Urban NatureLab, MHMP, Horizon 2020
- Metodika pro hodnocení adaptace hl. m. Prahy na změnu klimatu z pohledu ekosystémových služeb, Jan Macháč, Marek Hekrlé, Jiří Louda, Jan Brabec a kol., IREAS 2022
- Metodika adaptace školských staveb na změnu klimatu v Praze, OCP, MHMP, 2022
- Metodika zakládání komunitních zahrad, KOKOZA, o.p.s, OCP MHMP, 2020
- Komunitní zahrady: Proč a kde zakládat nové zahrady ve městech? Souhrnná výzkumná zpráva, ÚJEP, KOKOZA, o.p.s., 2023
- Aktualizace generelu zahrádkových osad v Praze 2018, Zhodnocení současného stavu a možnosti dalšího vývoje, ČZU, MHMP, 2018
- Doprava a ochrana fauny v České republice : metodika AOPK ČR, 2020

### Mezinárodní nařízení:

- 2024/1991 – Nařízení Evropského parlamentu a Rady EU(EU) 2024/1991 ze dne 24. června 2024 o obnově přírody a o změně nařízení (EU) 2022/869 (Nature Restoration Law)

### Výběr zákonů

- Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny

- Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon)
- Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)

### Technické normy

- ČSN 83 9011 / 2006 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Práce s půdou
- ČSN 83 9021 / 2006 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Rostliny a jejich výsadba
- ČSN 83 9031 / 2006 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Travníky a jejich zakládání
- ČSN 83 9041 / 2006 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Technicko-biologické způsoby stabilizace terénu
- ČSN 83 9051 / 2006 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Rozvojová a udržovací péče
- ČSN 83 9061 / 2006 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích
- ČSN 46 4902-1 / 2001 – Výpěstky okrasných dřevin – Všeobecná ustanovení a ukazatele jakosti
- ČSN 736005 – Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
- ČSN 73 6056 – Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- ČSN ISO 13822 – Zásady navrhování konstrukcí – Hodnocení existujících konstrukcí ČSN 73 4130 – Schodiště a šikmé rampy – Základní požadavky
- ČSN 73 1901-4/2024 – Navrhování střech - část 4: Vegetační střechy

### Standardy péče o přírodu a krajinu (AOPK ČR):

#### Arboristické standardy

- SPPK A01 002: 2017 Ochrana dřevin při stavební činnosti
- SPPK A01 001: 2818 Hodnocení stavu stromů
- SPPK A02 001: 2021 Výsadba stromů
- SPPK A02 002: 2015 Řez stromů
- SPPK A02 013: 2022 Výsadba a řez keřů a lián
- SPPK A02 004: 2019 Bezpečnostní vazby a ostatní stabilizační systémy
- SPPK A02 005: 2018 Kácení stromů
- SPPK A02 007: 2020 Úprava stanovištních poměrů dřevin
- SPPK A02 008: 2023 Zakládání a péče o porosty dřevin
- SPPK A02 009: 2019 Speciální zásahy na stromech
- SPPK A02 010: 2020 Péče o dřeviny kolem veřejné dopravní infrastruktury
- SPPK A02 011: 2018 Péče o dřeviny kolem veřejné technické infrastruktury

#### Voda v krajině

- SPPK B02 001: 2014 Vytváření a obnova tůní

#### Krajinotvorné prvky

- SPPK C02 002 Vytváření krajinotvorných a interakčních prvků
- SPPK C02 007: 2018 Krajinné travníky
- Péče o vybrané terestrické biotopy:
- SPPK D02 001: 2017 Obnova travních společenstev s využitím regionálních směrů osiv
- SPPK D02 002: 2021 Obnova dlouhodobě neobhospodařovaných travních společenstev (vč. likvidace náletových dřevin)
- SPPK D02 006: 2018 Disturbanční management na nelesních plochách
- SPPK D02 007: 2016 Likvidace vybraných invazních druhů rostlin (vč. následné péče o lokality)
- Speciální opatření druhové ochrany:
- SPPK E02 002: 2021 Trvalá opatření k zajištění prostupnosti komunikací pro obojživelníky
- SPPK E02 005 Péče o stromy jako biotop vzácných druhů organismů

### MĚSTO A KOMPOZICE

- Pražské stavební předpisy, IPR Praha, 2018, aktualizace 2024
- Manuál tvorby veřejných prostranství, IPR Praha, 2014
- Plánování města – Příručka mladého urbanisty, FA ČVUT, 2021
- Návrh nového územního plánu (tzv. Metropolitní plán) pro veřejné projednání, IPR Praha, 2022
- Soubor budov areálu AREO Kbely, Památkový katalog, NPÚ, 2024, Dostupné z: <https://pamatkovykatalog.cz/soubor-budov-arealu-aero-kbely-15654908>

### VYUŽITÍ ÚZEMÍ A VEŘEJNÁ VYBAVENOST

- Strategie rozvoje bydlení v hl. m. Praze, IPR Praha, 2021
- Strategický plán hlavního města Prahy, IPR Praha, aktualizace 2016
- A New Strategy of Sustainable Neighbourhood Planning: Five principles - Urban Planning, UN-HABITAT, 2014
- Metodická příručka participativního bydlení, Munipress, 2023
- Veřejná vybavenost:
- Principy a pravidla územního plánování, Kapitola C – Funkční složky, C.4. Občanské vybavení, Ústav územního rozvoje, 2020
- Základní školy, Manuál pro zadávání projektů veřejných budov, ČVUT, 2022

### DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

- Plán udržitelné mobility Prahy a okolí, Odbor dopravy, MHMP, 2019

### TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA:

- The benefits of 4th generation district heating in a 100% renewable energy system, Peter Sorknæs, Poul Alberg Østergaard, Jakob Zinck Thellufsen, Henrik Lund, Steffen Nielsen, Søren Djørup, Karl Sperling, Energy, Volume 213, 2020, 119030, ISSN 0360-5442, Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S036054422032137X?via%3Dihub>
- Brian Vad Mathiesen, Perspectives on fourth and fifth generation district heating, Henrik Lund, Poul Alberg Østergaard, Tore Bach Nielsen, Sven Werner, Jan Eric Thorsen, Oddgeir Gudmundsson, Ahmad Arabkoohsar, Energy, Volume 227, 2021, 120520, ISSN 0360-5442, Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0360544221007696?via%3Dihub>
- Simulační analýza využitelnosti odpadního tepla z datového centra, Bc. Leoš Jindřich, FS ČVUT, Ústav techniky prostředí, diplomová práce, 2023, Dostupné z: <https://dspace.cvut.cz/handle/10467/110157>
- Using the Cloud&Heat Cooling System with Waste Heat Utilization, CO2 - and Cost-saving Potential in Data Centers, Cloud&Heat Technologies GmbH, Dostupné z: [https://www.cloudandheat.com/wp-content/uploads/2023/03/2019-12-16\\_CloudHeat-Whitepaper-Cost-saving-Potential\\_EN.pdf](https://www.cloudandheat.com/wp-content/uploads/2023/03/2019-12-16_CloudHeat-Whitepaper-Cost-saving-Potential_EN.pdf)
- JRC Photovoltaic Geographical Information System (PVGIS) - European Commission, 2024, Dostupné z: [https://re.jrc.ec.europa.eu/pvg\\_tools/en/tools.html](https://re.jrc.ec.europa.eu/pvg_tools/en/tools.html)
- Atlas životního prostředí, Geoportál Praha, IPR Praha, 2024

### VZTAH K ÚPD:

- Územní plán sídelního útvaru hlavního města Prahy, 1999 (ÚPn SÚ)
- Návrh nového územního plánu (tzv. Metropolitní plán) pro veřejné projednání, IPR Praha, 2022
- Zásady územního rozvoje hlavního města Prahy ve znění aktualizací vydaných k 23.5. 2024, IPR Praha 2024



## SEZNAM A ZDROJE OBRÁZKŮ

### ŠIRŠÍ VZTAHY

- ortofoto snímek řešeného území a širších vztahů, IPR Praha
- řešené území na pomezí tří městských částí, IPR Praha
- současné hustoty osídlení na severovýchodní terase a vyznačení hlavních evidovaných záměrů, IPR Praha
- návrh nového uspořádání území ve VRÚ, IPR Praha
- vstupy do řešeného území – podoba hranic řešeného území VRÚ, IPR Praha
- schéma pro udržitelnou čtvrt, IPR Praha
- schéma možného institucionálního nastavení managementu rozvoje nové čtvrti, IPR Praha

### KRAJINA

- Park Via Sancta, IPR Praha
- schéma krajinně – ekologických propojení, IPR Praha
- schéma krajinných os, L&SCAPE s.r.o.
- schéma pěších a cyklistických tras s vyznačením vstupů do území, L&SCAPE s.r.o.
- centrální park Kbely, L&SCAPE s.r.o. (archiv autorů)
- ekocentrum Prales, Lesy hl.m. Prahy: <https://lhmp.cz/2021/03/04/lehke-aktivita-do-nelehke-doby-vyzkoustejte-si-kvizovou-nebo-sifrovaci-stezku/>
- lesopark Letňany a Havraňák, L&SCAPE s.r.o. (archiv autorů)
- parková plocha u OC, L&SCAPE s.r.o. (archiv autorů)
- park Stará náves – Letňany, Pražské kašny a fontány: <https://www.prazskekasny.cz/jezirko-na-stare-navsi/>
- Klíčovské sady, L&SCAPE s.r.o. (archiv autorů)
- přírodní rezervace Vinořský park, L&SCAPE s.r.o. (archiv autorů)
- Čakovický zámecký park, Čakovický park: <https://www.cakovickypark.cz/cz/okoli/>
- sady Husitské revoluce, Land05: <http://www.land05.cz/cs/projekt/husuv-park-v-cakovcich-44>
- R1 – výhled do otevřené krajiny přes rekreační Letiště – Letňany, L&SCAPE s.r.o. (archiv autorů)
- R2 – výhled na sídliště Prosek, L&SCAPE s.r.o. (archiv autorů)
- schématické znázornění ekologicky a biologicky hodnotných území, L&SCAPE s.r.o.
- hustší úsek území B1 s porostem trnovníku akátu (Robinia pseudoacacia), L&SCAPE s.r.o. (archiv autorů, Jan Albert Šturma)
- Okrotice bílá, L&SCAPE s.r.o. (archiv autorů, Jan Albert Šturma)
- keřový porost na území B2, L&SCAPE s.r.o. (archiv autorů, Jan Albert Šturma)
- ruderální louka na území B3, L&SCAPE s.r.o. (archiv autorů, Jan Albert Šturma)

- výrazná navážka s vysokou eutrofní vegetací na území B4, L&SCAPE s.r.o. (archiv autorů, Jan Albert Šturma)
- křovitý lem podél ulice Kbelské, L&SCAPE s.r.o. (archiv autorů, Jan Albert Šturma)
- plocha Památníku prvního rozhlasového vysílání, L&SCAPE s.r.o. (archiv autorů, Jan Albert Šturma)
- dub letní (Quercus robur) u ulice Mladoboleslavská, L&SCAPE s.r.o. (archiv autorů, Jan Albert Šturma)
- vegetační pás podél rekreačního letiště, L&SCAPE s.r.o. (archiv autorů, Jan Albert Šturma)
- přirozené svodnice řešeného území, Územní studie Letňany–Kbely: část B: analytická část, data o území
- reference – řešení HDV, Green thinking: <https://www.greenthinking.pl/prace-administracyjne.html>
- reference – suchý polder, Archdaily: [https://www.archdaily.com/327634/kromhout-barracks-karres-en-brands-meyer-en-van-schooten-architecten?ad\\_medium=gallery](https://www.archdaily.com/327634/kromhout-barracks-karres-en-brands-meyer-en-van-schooten-architecten?ad_medium=gallery)
- reference – průleh (swale), Stimson studio: <https://www.stimsonstudio.com/umass-design-building>
- reference – dešťové záhony, Architekten: <https://arkitekten.se/nyheter/gron-gata-far-priset-for-basta-landskapsarkitektur/>
- reference – intenzivní pobytová vegetační střecha, Architonic: <https://www.architonic.com/es/project/shma-the-deck/20006359>
- reference – intenzivní pobytová vegetační střecha, Boekel Tuin & Landschap: <https://www.boekeltuinen.nl/>
- reference – intenzivní pobytová vegetační střecha, Gabriel s.r.o.: <https://gabriel.cz/projekty/zelena-strecha-obrazem/>
- reference – biodiverzitní extenzivní vegetační střecha, Earch: <https://www.earch.cz/revue/clanek/soutez-zelena-strecha-roku-2021-zna-viteze>
- reference – biosolární střechy, NFRC: <https://www.nfrc.co.uk/knowledge-hub/sustainability>
- reference – průleh s kameny pro drobné meandrování, Mooool: <https://mooool.com/en/living-in-neuss-weckhoven-by-kraft-raum.html>
- tramvajový pás s vegetačním krytem – Curych, L&SCAPE s.r.o. (archiv autorů)
- reference – vyspádovaný chodník do výsadbového pásu, Nigel Dunnett: <https://www.nigeldunnett.com/grey-to-green-2/>
- reference – vpust' pro dešťovou vodu ze silniční komunikace, Edges: <https://bluegreengrey.edges.se/project/campus-vellinge-with-blue-green-grey-system/>
- schéma odvodnění území, L&SCAPE s.r.o.
- vegetační střechy – princip fungování zasakování srážkové vody na vegetačních střeších, L&SCAPE s.r.o.

- Extenzivní park, Park Aerovka – princip vytvoření umělé / přirozené sníženiny, kde se může podržet voda či nechat vsáknout – tůňky, suché poldery, L&SCAPE s.r.o.
- zpevněné plochy s polopropustnými a propustnými povrchy – princip zasakování srážkové vody ze zpevněných povrchů, L&SCAPE s.r.o.
- reference – dešťové záhony v uličním prostranství se sníženým obrubníkem, Architects + Artisans: <https://architectsandartisans.com/blog/in-san-francisco-an-urban-landscape-by-surfacedesign/>
- reference – dešťové záhony v uličním prostranství s lávkou, Landezine: <https://landezine.com/jaktgatan-and-lovangsgatan/>
- výsadba stromu do podmíněně vhodných podmínek (prokořenitelnost prostoru je výrazně omezena), Městský standard pro plánování, výsadbu a péče o uliční stromořadí
- výsadba stromu do nevhodných podmínek (půda obtížně prokořenitelná až neprokořenitelná, překrytí kořenové zóny konstrukcemi zpevněných ploch), Městský standard pro plánování, výsadbu a péče o uliční stromořadí
- koruny stromů ve vztahu ke komunikaci, L&SCAPE s.r.o.
- řešení vyvětvení koruny při silniční komunikaci, L&SCAPE s.r.o.
- reference – pásovina s dřevěnou posedovou plochou – Hamburg, – Hamburg, Detail: [https://www.detail.de/de\\_en/kompromiss-geglueckt-wohnanlage-kroeyers-plads-in-kopenhagen-32402](https://www.detail.de/de_en/kompromiss-geglueckt-wohnanlage-kroeyers-plads-in-kopenhagen-32402)
- reference – vyvýšené záhony s ocelovou pásovinou – Londýn, Londýn, King´s Cross: <https://www.kingscross.co.uk/handyside-gardens>
- schématické znázornění umístění parku Via Sancta (PO1), L&SCAPE s.r.o.
- reference – Park Via Sancta, <https://landezine.com/mont-evrin-park-by-urbicus/>
- reference – Park Via Sancta, Outdoor Design Source: <https://www.outdoordesign.com.au/news-info/2019-vic-landscape-architecture-award-winners/7120.htm>
- reference – Park Via Sancta – průleh, Landezine: <https://landezine.com/ladywell-fields-by-bdp/>
- Park Via Sancta, L&SCAPE s.r.o.
- atmosférická skica části aktivní (I.), L&SCAPE s.r.o.
- atmosférická skica části centrální s kapličkou (II.), L&SCAPE s.r.o.
- atmosférická skica části sadové (III.), L&SCAPE s.r.o.
- atmosférická skica předprostoru parku Aerovka (IV.), L&SCAPE s.r.o.
- schématické znázornění umístění Parku Aerovka (PO2), L&SCAPE s.r.o.
- schématické znázornění umístění Extenzivního parku (PO3), L&SCAPE s.r.o.

- reference – Extenzivní park – aktivní část – Hamburg, L&SCAPE s.r.o. (archiv autorů)
- reference – Extenzivní park – lávka přes průleh, PosadMaxwan: <https://posadmaxwan.nl/en/projects?project=21>
- reference – Extenzivní park – herní prvky, <https://gentblogt-archief.stad.gent/2007/08/16/groenevalleipark-het-resultaat.html>, <https://space2place.ca/portfolio/gardencity>
- Extenzivní park, L&SCAPE s.r.o.
- Vegetační pás podél ulice Kbelské (PO4) , L&SCAPE s.r.o.
- schématický řez Vegetačním pásem podél ulice Kbelské, L&SCAPE s.r.o.
- Vegetační pás podél ulice Kbelské, AMC: <https://www.amc-archi.com/photos/ajap-2014-sensomoto-jardin-king-s-lynn-royaume-uni,1387/jardin-dans-le-parc.1>
- reference – Vegetační pás podél ulice Kbelské, <https://www.landy-art.ru/company/photogallery.html/id/460>
- reference – Vegetační pás podél ulice Kbelské – skatepark, <https://www.archdaily.com/984460/skateboarding-architecture-and-urbanism>
- reference – Vegetační pás podél ulice Kbelské – relaxační zóna na kopcích, Terramanus: <https://www.terramanus.de/projekte/projektubersicht/igs-hamburg-2014/>
- reference – Přírodní plocha – cestní síť, kmdg: <https://www.klopfmartin.com/projects/fisher-hill-reservoir-park>
- reference – Přírodní plocha – vyhlídka, L&SCAPE s.r.o. (archiv autorů)
- schématické znázornění umístění Přírodní plochy (PO5), L&SCAPE s.r.o.
- schématické znázornění umístění Rezervní plochy (PO6), L&SCAPE s.r.o.
- schématické znázornění umístění Plochy prvního rozhlasového vysílání (PO7), L&SCAPE s.r.o.
- reference – kampusový vnitroblok, Landezine: <https://landezine-award.com/lieven-amsterdam/>
- reference – kampusový vnitroblok, Landezine: <https://landezine.com/urban-campus-lieven-amsterdam-by-bureau-bb/>
- reference – areálový vnitroblok, AJ Landskap: <https://www.aj-landskap.se/projekt/kv-garphyttan-norra-djurgardsstaden-stockholm/>
- reference – areálový vnitroblok, Landezine: <https://landezine.com/new-waldorf-school-campus-in-berlin-by-gruppe-f/>
- reference – obytný vnitroblok, Landezine: <https://landezine.com/st-andrews-bromley-by-bow-by-townshend-landscape-architects/>
- reference – obytný vnitroblok, Weinerberger: <https://www.wienerberger.co.uk/reference-projects/south-gardens-elephant-park.html>



- pestrý brownfield je dekorativní hodnotný biotop, L&SCAPE s.r.o. (archiv autorů, Jan Albert Šturma)
- přítomné fragmenty mezofilních keřových porostů, dominované růžemi, L&SCAPE s.r.o. (archiv autorů, Jan Albert Šturma)
- pastvou lze snadno a s nízkými náklady z náletových suburbánních křovin vytvořit velmi atraktivní, organicky strukturovanou parkovou krajinu, L&SCAPE s.r.o. (archiv autorů, Jan Albert Šturma)
- savanovitá vegetace mírně podmáčených pasených krajin s dominantními vrbami, L&SCAPE s.r.o. (archiv autorů, Jan Albert Šturma)
- subhalofilní společenstva u periodické tůně nedaleko Letiště Václava, L&SCAPE s.r.o. (archiv autorů, Jan Albert Šturma)
- tůňka s rozvinutými břehovými porosty v extenzivní zemědělské krajině, L&SCAPE s.r.o. (archiv autorů, Jan Albert Šturma)
- hodnotný mokřad jako součást intravilánu (Schaugarten, Tulln), L&SCAPE s.r.o. (archiv autorů, Jan Albert Šturma)
- parkové doubravy jižní Moravy s členitým a světlým interiérem, L&SCAPE s.r.o. (archiv autorů, Jan Albert Šturma)
- pásově sečené travníky blízce ovčíkovým loukám v Liberci. Strukturovanou sečí lze dosáhnout zajímavých a ekologicky pestrých struktur, které lze měnit dle každoročního kontextu, L&SCAPE s.r.o. (archiv autorů, Jan Albert Šturma)
- extenzivní sad se spoustou volného prostoru pro květnaté travníky, L&SCAPE s.r.o. (archiv autorů, Jan Albert Šturma)
- pollardovaný vrbový park s vlhkomilnými trvalkovými záhony, L&SCAPE s.r.o. (archiv autorů, Jan Albert Šturma)
- květnatý plevelový lem jako doprovod malých extenzivních políček, L&SCAPE s.r.o. (archiv autorů, Jan Albert Šturma)
- běžný sešlapový travník s jitrocelem větším a lipnicí, L&SCAPE s.r.o. (archiv autorů, Jan Albert Šturma)
- parkoviště se zasakovacím pásem a nepevněným povrchem, L&SCAPE s.r.o. (archiv autorů, Jan Albert Šturma)
- zelená střecha na budově FHS UK, ponechaná spontánní sukcesí. 95% zdejší flóry je tvořeno zajímavými druhy přilehlé skalní stepi, které na střeše našly podobné a vhodné stanoviště, L&SCAPE s.r.o. (archiv autorů, Jan Albert Šturma)
- teplomilné travníky PR Kopečko jako zdroj “druhovité inspirace” pro řešené, L&SCAPE s.r.o. (archiv autorů, Jan Albert Šturma)
- potenciální vhodné směry migrace: SV, V a JZ, L&SCAPE s.r.o. (archiv autorů, Jan Albert Šturma)
- systém “nášlapných kamenů” - borových lesů - v suburbánní zástavbě čtvrtě Helsinki – Vantaa, © Google Earth
- clonící pás jako hustý porost s řízenou regenerací, L&SCAPE s.r.o. (archiv autorů, Jan Albert Šturma)
- alej topolů bílých u Nepřevázky. Jsou dlouhověké a velmi dekorativní, © mapy.cz

## MĚSTO A KOMPOZICE

- Hlavní náměstí, IPR Praha
- schéma uspořádání hlavních os nové čtvrti, IPR Praha
- schéma uspořádání sousedství, sousedství E se uplatní pouze v případě zrušení letiště Letňany, IPR Praha
- schéma krajinných rozhraní, která formují městskou krajinu uvnitř i vně nové čtvrti, IPR Praha
- návrh rozdělení řešeného území na sousedství, IPR Praha
- axonometrické zobrazení sousedství kolem stanice metra, IPR Praha
- referenční příklad kompaktní a promíšené zástavby v kodaňské čtvrti Nordhavn, COBE: <https://www.cobe.dk/projects>
- referenční příklad kompaktní a promíšené zástavby ve čtvrti Domagkpark v Mnichově, [https://www.facebook.com/domagkpark/events/?paipv=O&eav=AfZ3yK9ULckSFbJntH6-4rjHhbPu3Rb6kbATPh6tneX4rcYv\\_5YBdBVdA292AOIzGVI&\\_rdr](https://www.facebook.com/domagkpark/events/?paipv=O&eav=AfZ3yK9ULckSFbJntH6-4rjHhbPu3Rb6kbATPh6tneX4rcYv_5YBdBVdA292AOIzGVI&_rdr)
- axonometrické zobrazení sousedství s hustou obytnou zástavbou, IPR Praha
- referenční příklad rozvoje v pařížském 13. obvodu – ZAC Paris Rive Gauche, <https://www.amc-archi.com/>
- referenční příklad z pařížské čtvrti ZAC Claude Bernard, [https://www.est-ensemble.fr/sites/default/files/synthese\\_visite\\_zac\\_livret\\_restitution\\_vf.pdf](https://www.est-ensemble.fr/sites/default/files/synthese_visite_zac_livret_restitution_vf.pdf)
- axonometrické zobrazení sousedství kolem základní školy, IPR Praha
- referenční příklad heterogenní zástavby v německém Freiburgu, <https://expmag.com/>
- referenční příklad heterogenní zástavby Messestadt Riem, Mnichov, IPR Praha (archiv autorů)
- axonometrické zobrazení sousedství u nemocnice, IPR Praha
- referenční příklad zástavby malých bloků v bruselské čtvrti Tivoli Green City, <https://wbarchitectures.be/>
- referenční příklad zástavby malých bloků v Prinz Eugen Park, IPR Praha (archiv autorů)
- areál Knauf, IPR Praha (Jan Malý)
- areál VZLÚ a PVA, IPR Praha (Jan Malý)
- kaplička na Via Sancta, v pozadí areál VZLÚ a PVA, IPR Praha (Jan Malý)
- příklad rozdělení bloků uvnitř sousedství, umožňující vznik plácků a náměstí, IPR Praha
- charakter stavebních bloků, IPR Praha
- rozmístění a hierarchie navrhovaných náměstí a plácků, IPR Praha
- výřez výkresu možného uspořádání zástavby – Náměstí NO1, IPR Praha

- referenční příklad náměstí v Kopřivnici umístěné v modernistické struktuře s nízkými budovami veřejné vybavenosti, <https://pribor.cz/>
- referenční příklad zastřešení náměstí se stanicí metra v Kodani, <https://www.cobe.dk/projects>
- Detail náměstí, IPR Praha
- referenční příklad lokálního náměstí v kodaňské čtvrti Nordhavn, IPR Praha (archiv autorů)
- referenční příklad – Nouzovské náměstí ve Kbelích, © mapy.cz
- referenční příklad lokálního náměstí v Barceloně, IPR Praha (archiv autorů)
- navržené profily a šířky ulic, IPR Praha
- členění ulic dle pražských stavebních předpisů, IPR Praha
- index centrality mezilehlosti, IPR Praha
- index centrality blízkosti, IPR Praha
- průběh sektorů ochranného pásma radaru Kbely (VRÚ se nachází v sektoru B), IPR Praha
- příklad třípodlažní „low rise high density“ zástavby v Dublinském Ranelagh, <https://archello.com/>
- příklad kompaktní zástavby Abode, Great Kneighton, Cambridge, <https://www.archdaily.com/769800/abode-at-great-kneighton-proctor-and-matthews-architects>
- příklad čtyřpodlažní „low rise high density“ zástavby s ustupujícím podlaží ve francouzském Athis-Mons, <https://architizer.com/>
- přehledové schéma navržených výškových hladin při zachování provozu letiště Letňany, IPR Praha
- axonometrie možného uspořádání zástavby podle územní studie při zachování stávajících ochranných pásem, IPR Praha
- přehledové schéma navržených výškových hladin při zrušení provozu letiště Letňany, IPR Praha
- axonometrie možného uspořádání zástavby podle územní studie při zrušení ochranných pásem letiště Letňany, IPR Praha
- příklad parkově upraveného vnitrobloku ve Vídni ve čtvrti Aspern Seestadt, IPR Praha (archiv autorů)
- schéma hlavních regulačních prvků stavebního bloku, IPR Praha
- příklad uzavřené stavební čáry s veřejným prostupem v Kodani, IPR Praha (archiv autorů)
- příklad veřejného pěšího propojení uvnitř vnitrobloku, Vídeň, IPR Praha (archiv autorů)
- Výkres zástavby – možné naplnění regulace, IPR Praha

## VYUŽITÍ ÚZEMÍ A VEŘEJNÁ VYBAVENOST

- Náměstí před školou, IPR Praha
- reference – bytové domy s pobytovým vnitroblokem, Mnichov, IPR Praha (archiv autorů)
- reference – kompaktní zástavba bytových domů, Mnichov, IPR Praha (archiv autorů)
- axonometrické schéma využití území, IPR Praha
- axonometrické schéma využití území, v případě zrušení letiště Letňany, IPR Praha
- parkovací dům s kancelářskými plochami v Brně na Moravském náměstí, IPR Praha (archiv autorů)
- parkovací dům s aktivním parterem a kancelářskými plochami v Bordeaux, © GoogleEarth
- parkovací dům s aktivním parterem v kodaňské čtvrti Norrebro, IPR Praha (archiv autorů)
- příklad Futurama Business park s areálovým, veřejně přístupným vnitroblokem v Karlíně, autor návrhu: Atelier Krátký, <https://ceskacenaarchitekturu.cz/>
- příklad administrativní budovy jako součást obytného bloku v pražské Libni, IPR Praha
- příklad administrativní budovy jako součást obytného bloku na Pankráci, IPR Praha
- nová výstavba technologické budovy C3T v areálu VZLÚ, <https://www.vzlu.cz/stavba-kosmicke-budovy-c3t-byla-slavnostne-zahajena/>
- příklad vědeckotechnologického parku v Gdyni, IPR Praha (archiv autorů)
- areál cementárny ve VRÚ Letňany–Kbely, <https://www.knauf.cz/>
- schéma rozmístění veřejné vybavenosti, IPR Praha
- schéma uspořádání nemocnice, IPR Praha
- základní škola v Gänserndorf, Rakousko, Franz&Sue, Franz&Sue: <https://www.franzundsue.at/projekte/konrad-lorenz-gymnasium-in-gaenserndorf-niederoesterreich/>
- mateřská školka v Leipzig, Německo, Aline Hielscher Architektur, <https://www.alinehielscher.com/projekte/trs.html>
- domov pro seniory, Vídeň, Rakousko, Schenker Salvi Weber Architekten, <https://www.archdaily.com/1017023/retirement-home-of-the-franciscan-sisters-in-vienna-schenker-salvi-weber-architekten>
- schéma návaznosti sportovní haly na okolní cyklotrasy, IPR Praha
- příklad soutěžního návrhu sportovní věže v Bruselu (autoři: Label – Muoto), <https://bma.brussels/app/uploads/2022/05/Factsheet-Tour-sportive.pdf>



DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

- schéma komunikací – stávající stav, Projekce dopravní Filip, s.r.o.
- schéma VHD – stávající stav, Projekce dopravní Filip, s.r.o.
- schéma komunikací – rok 2050, Projekce dopravní Filip, s.r.o.
- schéma VHD – rok 2050, Projekce dopravní Filip, s.r.o.
- schéma napojení komunikací na stávající komunikační síť, Projekce dopravní Filip, s.r.o.
- schéma rozdělení komunikací dle uličních profilů, Projekce dopravní Filip, s.r.o.
- schéma rozdělení komunikací dle zákona 13/1997 Sb., Projekce dopravní Filip, s.r.o.
- schéma rozdělení komunikací dle normy ČSN 73 6110, Projekce dopravní Filip, s.r.o.
- schéma veřejné hromadné dopravy, Projekce dopravní Filip, s.r.o.
- schéma rozvoje terminálu, IPR Praha
- příklad parkovacího domu nad autobusovým terminálem – Cesson-Sévigné, France
- schéma cyklistické dopravy, Projekce dopravní Filip, s.r.o., <https://www.archdaily.com/1018865/park-and-ride-bus-station-ateliers-o-s-architectes>

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

- návrh rozvodů na veřejných prostranstvích, IPR Praha

VZTAH K ÚPD A MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY

- výřez z grafické části ZÚR před 2. 9. 2024 – úplné znění 2022, IPR Praha
- výřez z grafické části ZÚR po 2. 9. 2024 – výkres uspořádání území, IPR Praha
- výřez z grafické části ZÚR po 2. 9. 2024 – schéma dopravní infrastruktury, IPR Praha
- výřez platného územního plánu, IPR Praha
- průmět návrhu ÚS do platného územního plánu, IPR Praha
- schematické zobrazení návrhu změny č. 3 842 s označením jednotlivých, nově navrhovaných funkčních ploch, IPR Praha
- schematické zobrazení návrhu změny č. 3 842 s vymezenými bloky, IPR Praha
- průmět návrhu struktury zástavby VRÚ do návrhu metropolitního plánu k veřejnému projednání, IPR Praha
- návrh na úpravu hranice lokalit MPP, IPR Praha
- návrh na úpravu výškové regulace MPP, IPR Praha
- průmět návrhu ÚS do mapy vlastnických vztahů, IPR Praha

ETAPIZACE A EKONOMIKA ÚZEMÍ

- schéma možné etapizace rozvoje území, IPR Praha

SEZNAM GRAFŮ

- podíl rozdělení ploch dle návrhu uspořádání VRÚ
- rozdělení stavebních bloků dle převažujícího způsobu využití
- rozdělení nově navrhované zástavby dle objemu funkčního využití v nové čtvrti
- rozdělení nově navrhované zástavby dle objemu funkčního využití v nové čtvrti, v případě zrušení letiště Letňany
- potenciální množství elektrické energie vyrobené FVE varianta 1
- potenciální množství elektrické energie vyrobené FVE varianta 2

SEZNAM TABULEK

- tabulka standardu SPPK AO2 007:2020 Úprava stanovištních poměrů dřevin
- bilanční tabulka – mateřské školy
- bilanční tabulka – základní školy
- bilanční tabulka – střední školy
- bilanční tabulka – domov pro seniory
- tabulka návrhu rozdělení území do rozvojových ploch SMJ a SV
- tabulka odhadu investičních nákladů a cenového rozpětí nemovitostních aktiv pro bydlení, administrativní plochy a komerční plochy v řešeném území
- tabulka odhadu investičních nákladů a cenového rozpětí nemovitostních aktiv pro bydlení, administrativní plochy a komerční plochy v řešeném území v případě zrušení letiště Letňany
- tabulka odhadu nákladů na výstavbu veřejné vybavenosti



Zpracovatelský tým

Sekce rozvoje města (SRM)

Ing. arch. Jaromír Hainc, PhD., ředitel SRM

Kancelář rozvoje městských čtvrtí

Ing. arch. Michal Bartošek, Mgr. Jan Krtička, vedoucí kanceláře

Vedení projektu

Ing. arch. Lukáš Houser

Architektura a urbanismus

Ing. arch. Lukáš Houser

Ing. arch. Pavlína Suchá

Ing. arch. Filip Ponechal

Návrh krajiny

Ing. Štěpánka Endrle (Šmídová)

Ing. Karolína Mareková (Posová)

Dopravní infrastruktura

Ing. Josef Filip, Ph.D.

Ing. Petr Vopalecký

Konzultace návrhu technické infrastruktury

09/2025

Ing. Miroslav Procházka

Spolupráce / Konzultace

Ing. Aslanbek Balkizov, Ing. arch. Michal Bartošek,

Ing. arch. Martina Bauerová, Ing. Vojtěch Benedikt, Bc. Marek Binko,

Ing. arch. Jan Doubek, Ing. Pavel Hospodka, Ing. arch. Michal Juha,

Ing. arch. Zuzana Kosková, MSc. Kamila Lohrová, Ing. Michal Novák,

Bc. Luboš Nykl, Ing. arch. Jan Topinka, MSc. Wouter Verleure,

Ing. Václav Volejník

Vizualizace

Mvize s.r.o.

Jazyková korektura

PhDr. Nataša Machačová

Grafický koncept

Ing. arch. Miriam Seifrtová

Fotografie

L&SCAPE s.r.o.

Jan Malý



Hlavní město Praha, Magistrát hl. m. Prahy  
Odbor územního rozvoje  
Jungmannova 35, 110 00 Praha 1



Institut plánování a rozvoje Hlavního města Prahy  
Sekce rozvoje města  
Kancelář rozvoje městských čtvrtí  
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2





