



unit

Textová část

Územní studie Nové Dvory

01 — 2022

Hrubopis

01 — 2022

unit

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

www.unitarch.eu

Územní studie Nové Dvory

Hrubopis

Textová část

Pořizovatel:

Magistrát hlavního města Prahy,
odbor územního rozvoje
Mariánské náměstí 2/2, 110 01, Praha 1
Ředitel odboru:
Ing. Martin Čemus
Pověřený pořizovatel:
Ing. Anna Kuryviálová

Zpracovatel:

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

Zpracovatelský tým:

Urbanismus:

— Hlavní architekt:

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

— Vedoucí projektu:

Ing. arch. Jitka Molnárová, MSc.

— Projekční tým:

Ing. arch. Zdenka Kornoušková Říhová
Ing. arch. Zuzana Lyčková
Bc. Dominika Bláhová
Bc. Barbora Tučanová

Doprava:

Syrový – dopravní ateliér, s.r.o.
Ing. Květoslav Syrový
Ing. arch. David Pfann
Bc. Alexandra A. Bajan

Krajina:

Symbio studio s.r.o.
Ing. Pavla Drbalová
Ing. Kristýna Kohoutková

Technická infrastruktura:

Ing. Petr Hrdlička

unit



Obsah

Textová část

01	Širší vztahy návrhu a celková koncepce	8
02	Kompozice a potenciál	20
03	Využití území	42
04	Modro-zelená infrastruktura	46
05	Dopravní infrastruktura	54
06	Technická infrastruktura	82
07	Veřejná vybavenost	88
08	Procesy a zájmy v území	94
	08.1/ Vyhodnocení ÚS ve vztahu k platnému ÚP	96
	08.2/ Vyhodnocení ÚS ve vztahu k novému ÚP (MPP)	100
09	Veřejně prospěšné stavby a opatření	104
10	Podmíněnost a etapizace	110
11	Majetkoprávní souvislosti a ekonomie	114
12	Shrnutí hlavních zásad a regulativů návrhu	122

Přílohy textové části

- P1/ Dopravní řešení tramvajové smyčky
- P2/ Katalog uličních profilů
- P3/ Kartogramy dopravního zatížení
- P4/ Tabulka bilancí

Grafická část

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



Širší vztahy návrhu a celková koncepce

01.1/ OBECNÁ TÉMATA KONCEPCE

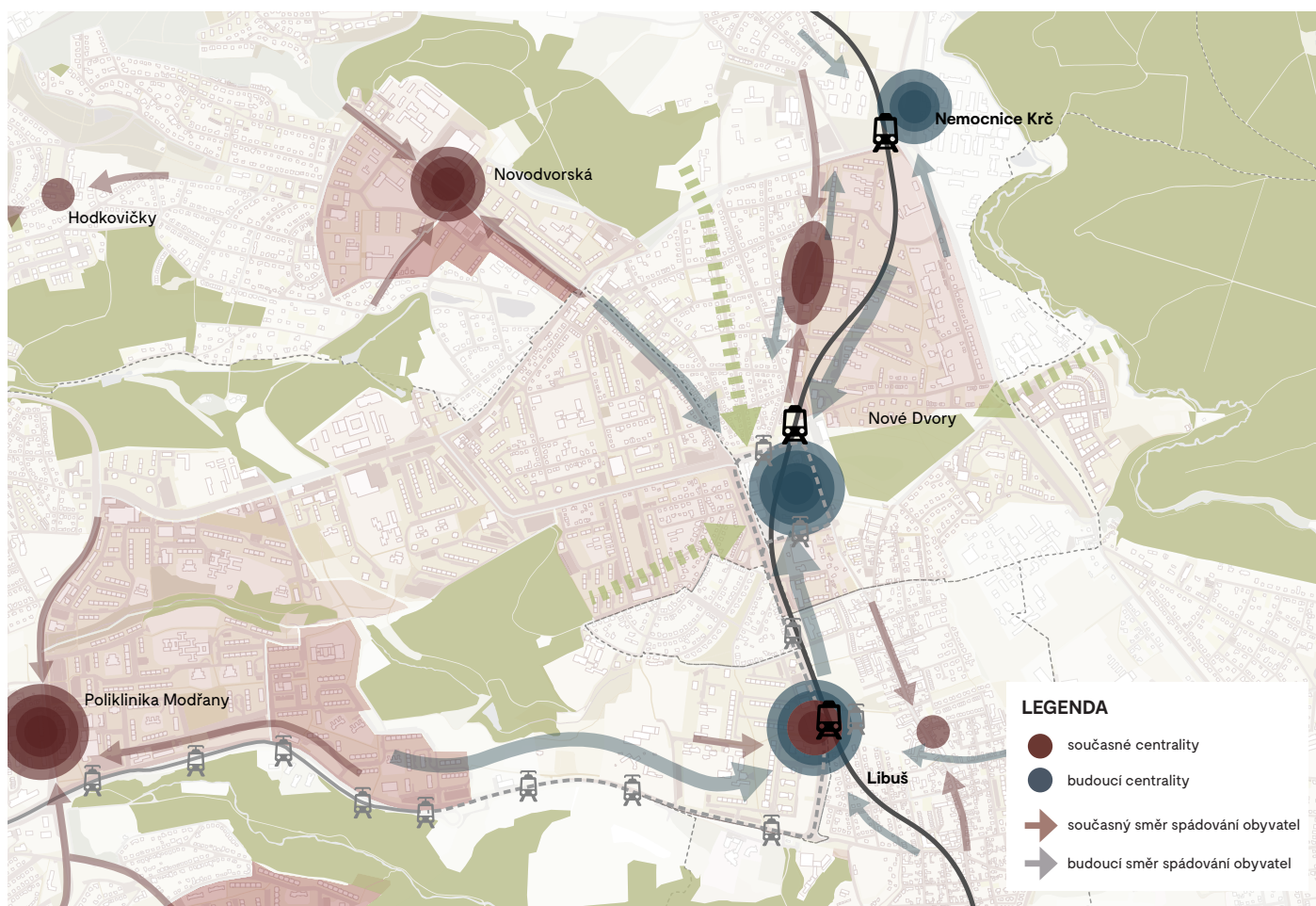
01.1.1/ Nové spádové obvodové centrum

Rozvojové území na Nových Dvorech má vzhledem ke své poloze na křížení významných dopravních os potenciál stát se důležitým metropolitním subcentrem a hlavním spádovým obvodovým centrem pro jižní sektor hl. m. Prahy. Rozvoj nového centra je úzce spojen s dopravními záměry v území, zejména s vybudováním nové stanice metra D Nové Dvory a s prodloužením tramvajové trati z Modřan na Nové Dvory.

Jedním z cílů Územní studie je navrhnout nové polyfunkční centrum v rezidenčních hustotách odpovídajících kompaktnímu městu na stanici metra (cca 325 ob./ha), s odpovídajícím vybavením a veřejnými prostory. Územní studie, v souladu se současnými

principy plánování udržitelných měst, klade důraz na funkční mix viz kapitola [03/ Využití území] a kvalitní a rozmanitá veřejné prostranství viz kapitola [02/ Kompozice a potenciál]. Polyfunkční prostředí přináší ekonomickou udržitelnost a větší flexibilitu zástavby, snižuje závislost na individuální automobilové dopravě vzájemným přiblížením bytů, pracovních míst a služeb, zároveň podporuje sociální udržitelnost nabídkou různých forem bydlení v jednom místě. V celém řešeném území je v modelech pečlivě vyvažován vztah počtu obyvatel, prostoru pro potřebné veřejné vybavení a poměr a měřítko promísení ploch k bydlení a ploch pracovních příležitostí zajišťujících dvacetičtyřhodinové fungování území viz příloha [P4/ Tabulka bilancí].

Ve výhledu příští dekády by se tak dnes neutišené území mezi sídliště Krč, Kamýk a Jalodvorská mělo proměnit v moderní centrum, které doplní veřejnou



vybavenost v podobě kulturního domu, nové základní školy, mateřských školek a domu pro seniory, rozšíří nabídku sportovišť a doplní dnes chybějící komerční vybavenost v podobě menšího obchodního centra a dalších drobných obchodů v parteru. Rozvoj území s sebou bezpodmínečně přinese i významné množství pracovních příležitostí v nově vzniklých obchodech, službách i v administrativě. Součástí nové výstavby budou i budovy určené pro bydlení, které do území nově přinesou nájemní městské bydlení i vyšší standard soukromého hromadného bydlení.

Obyvatelům okolních lokalit nové centrum přinese i kvalitní veřejné prostory, které vybízejí k venkovnímu pobytu a setkávání obyvatel. Součástí koncepce nového obvodového centra je proto vytvoření systému městských veřejných prostor různé hierarchie a charakteru, které venkovní prostory formálnějšího charakteru do území doplní. Tento systém veřejných prostor je tvořen v návaznosti na hlavní současné i budoucí pěší vazby v území, na přestupní vazby mezi jednotlivými druhy městské hromadné dopravy i s ohledem na důležité vazby na přírodní plochy a okolní krajinu.

01.1.2/ Dotvoření urbanistické struktury

Řešené území se nachází mezi velmi různorodými lokalitami s odlišnou urbanistickou strukturou historické zástavby Libuše, zahradního města kolonie Tempo a modernistické zástavby okolních sídlišť. Dalším z cílů návrhu je proto využít budoucího rozvoje pro „zcelení“ celého území a dotvoření urbanistického obrazu Nových Dvorů.

Navrhovaná struktura je při okrajích řešeného území koncipována jako citlivé doplnění navazujících struktur s ohledem na výšku i typologii stávající zástavby. Na hlavních rozvojových plochách ve středu řešeného

území a v okolí výstupu z budoucí stanice metra D je navržená struktura naopak koncipována jako kompaktní středněpodlažní bloková zástavba s vyšší mírou výškových dominant zdůrazňujících nároží a významné veřejné prostory. Blíže jsou požadavky na zástavbu včetně výškové regulace popsány v kapitole [02/ Kompozice a potenciál].

01.1.3/ Zelená prostupnost

Řešené území se nachází mezi dvěma významnými přírodními plochami – Lesem Kamýk na západě a Kunratickým lesem na východě. Součástí území je zároveň rozlehlá přírodní plocha tzv. „Jalodvorské louky“, která dnes funguje jako důležité zázemí pro rekreační využití především pro obyvatele sídliště Krč.

Cílem Územní studie je dosáhnout maximálního propojení těchto přírodních ploch a zaručení bezpečné a příjemné pěší a cyklistické prostupnosti mezi nimi. Hlavní zelená západo-východní osa směřuje od Parku U Zahrádkářské kolonie, přes zelené pásy se stromořadím v ulicích Novodvorská, Chýnovská a nově navržená komunikace Jalodvorská (prodloužení Chýnovské), dále přes „Jalodvorskou louku“ až do Kunratického lesa.

Zelená prostupnost skrze „Jalodvorskou louku“ je rovněž podpořena v severo-j jižním směru návrhem pěších vazeb mezi sídlištěm Jalodvorská a sídlištěm Krč.

V severo-j jižním směru je podpořena rovněž návaznost na historickou osu procházející ulicí K Novému dvoru, která je v návrhu pokračována předepsáním prostupů v rámci stavebních i nestavebních bloků jižně od této ulice. Koncepce zelené prostupnosti je blíže popsána v kapitole [04/ Modro-zelená infrastruktura].

Schéma urbanistické koncepce





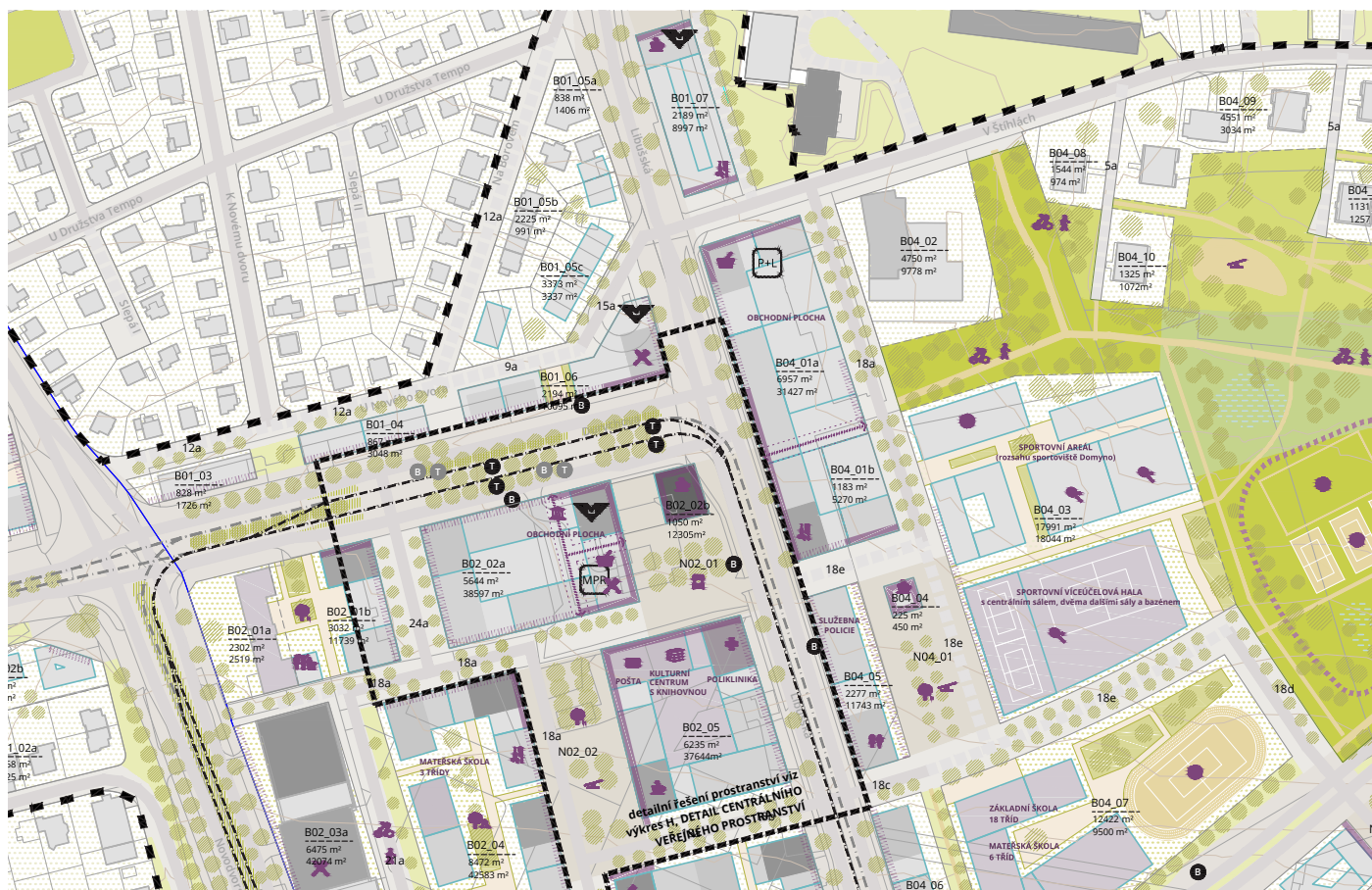
01.2/ KONCEPCE VYBRANÝCH LOKALIT

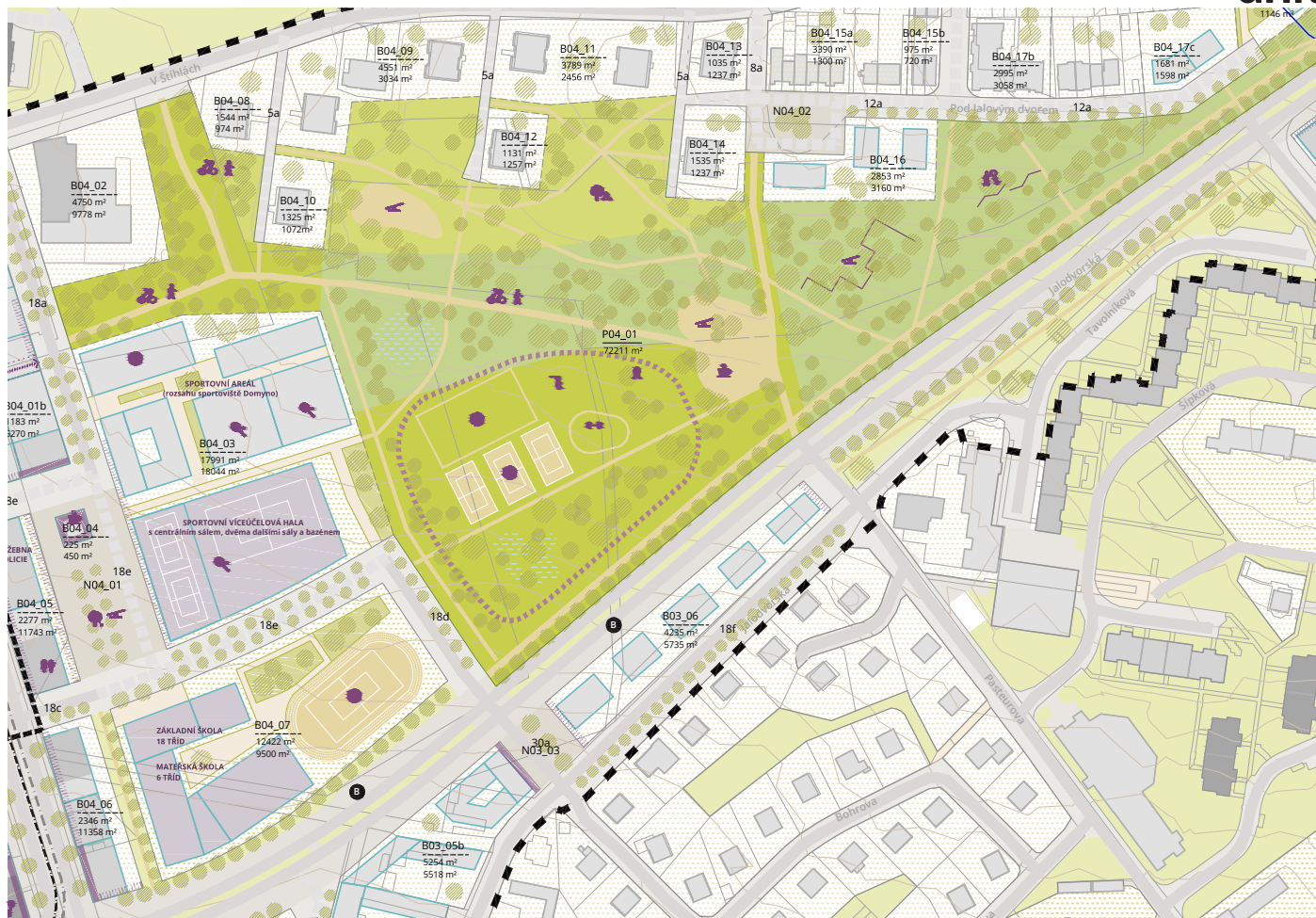
01.2.1/ Centrum – okolí stanice metra D Nové Dvory

Těžištěm Nových Dvorů i širšího území se do budoucna stane okolí budoucí stanice metra D, konkrétně území mezi severním a jižním vstupem do stanice a navazující veřejné prostory a zástavba. V místě jižního vestibulu Územní studie navrhuje centrální plochu lokality v podobě nového náměstí. Význam tohoto místa, jakožto hlavního křížení dopravních módů (metro, tramvaj, autobus) je symbolicky podtržen i vymezením dominanty v podobě nejvyšší věže v území v severním rohu náměstí. Centralita je v tomto místě dále podpořena umístěním hlavní občanské, kulturní a komerční vybavenosti v podobě pošty, nového kulturního centra a menšího obchodního centra na náměstí.

Na hlavní náměstí navazují dvě hierarchicky méně významná náměstí odlišného charakteru, která tak dohromady tvoří systém hlavních veřejných prostor. Svými odlišnými charakterly vytváří v území příležitost k různorodému využití veřejných prostranství a různým venkovním aktivitám. Zatímco hlavní náměstí je kamenného charakteru a vytváří plochu pro rušný život města, další dvě náměstí nabízí oázu klidu a prostor pro příjemné posezení.

Centrum je tvořeno několika bloky se smíšeným využitím. Jedná se o polyfunkční domy, které kombinují funkci administrativy, bydlení, komečního i občanského vybavení. Kombinace funkcí zaručuje, že centrum bude živé 24 hodin denně.





01.2.2/ „Jalodvorská louka“

Další klíčovou lokalitou je „Jalodvorská louka“ a nově navržené bloky zástavby navazující na ni. „Jalodvorská louka“ je vnímána jako klíčová přírodní plocha v území, která zajišťuje prostor pro rekreaci obyvatel okolních sídlišť a zároveň je významným přírodním prvkem vytvářející kontinuální zelenou propustnost z Lesu Kamýk do Kunratického lesa. Územní studie proto v maximální míře podporuje přírodní charakter „Jalodvorské louky“ a její rekreační potenciál podtrhuje umístěním veřejné sportovní a vzdělávací vybavenosti v okolí.

Západní část „Jalodvorské louky“ bude významně zasažena zábořem stavenišť pro výstavbu nové stanice metra. Postižené plochy Územní studie využívá pro umístění požadované sportovní vybavenosti v rozsahu infrastruktury odpovídající kapacitám stávajícího areálu Domyho a nové multifunkční haly s bazénem. Dále je část zasaženého území využita pro výstavbu areálu nové ZŠ a MŠ v návaznosti na přírodní plochy „Jalodvorské louky“. Střední část „Jalodvorské louky“ je využita pro volně přístupná sportoviště v podobě

univerzálních hřišť, inline dráhy, workoutu a zatravněné rovné plochy využitelné rovněž jako sportovní hřiště. Severní a východní části „louky“ je ponechán „divočejší“ charakter s doplněním o herní prvky či cvičiště pro psy.

Pro podporu komunitního setkávání i pro zajištění přirozené sociální kontroly v rámci přírodní plochy je na křížení frekventovaných pěších propojení ve středu „louky“ umístěna kavárna s mlatovým prostranstvím. Krom občerstvení by měla současně poskytovat zázemí (šatny, WC) pro volně přístupná venkovní hřiště.

Nové využití má za cíl v maximální míře využít rekreační potenciál „louky“ a vytvořit dostatečně rozmanitou nabídku aktivit pro obyvatele všech věkových kategorií i zaměření.

Důležité je podpoření pěších vazeb v území. Územní studie vyznačuje důležitá pěší propojení ve všech směrech tak, aby byla zachována maximální pěší propustnost územím.



01.2.3/ Sídliště Krč

V jižní části sídliště Krč, která je součástí řešeného území, Územní studie vymezuje stavební bloky okolo stávajících bodových domů. Cílem je hierarchizovat veřejný prostor v okolí domů a nabídnout obyvatelům venkovní prostory soukromějšího charakteru. Takové prostory na sídlištích zcela chybí a zásadně přispívají k nižší schopnosti sídlištního prostředí vybízet k sousedským aktivitám. S cílem podpořit vznik bližších sousedských vazeb Územní studie nabízí možnost vytvořit poloveřejné či polosoukromé prostory kolem panelových domů s možností vybudování míst pro sousedské setkávání, sdílené zahrady, záhony, hřiště či zajištění bezpečnějších forem parkovacích stání (např. sdílené přístřešky). Tyto plochy mohou být nabídnuty SVJ k dlouhodobému pronájmu viz kapitola [11/ Maje-
tkoprávní souvislosti].

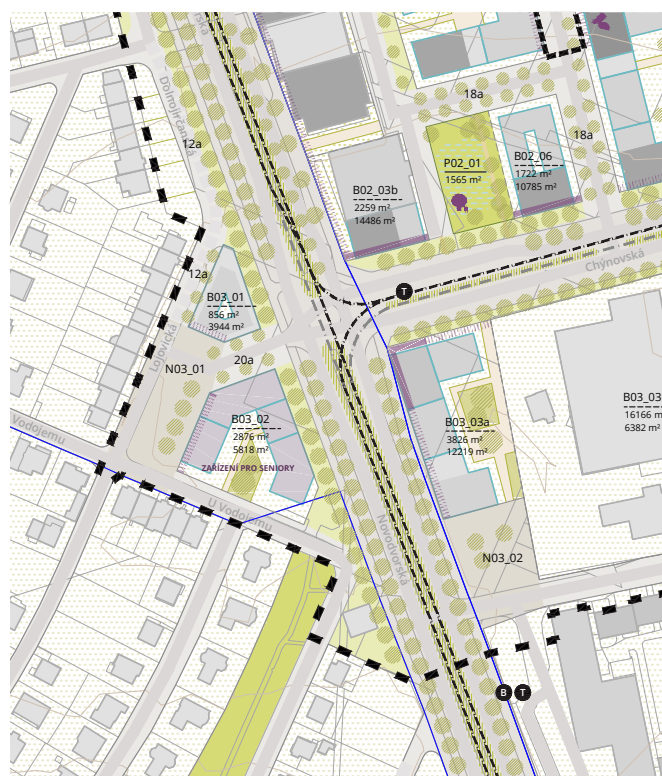
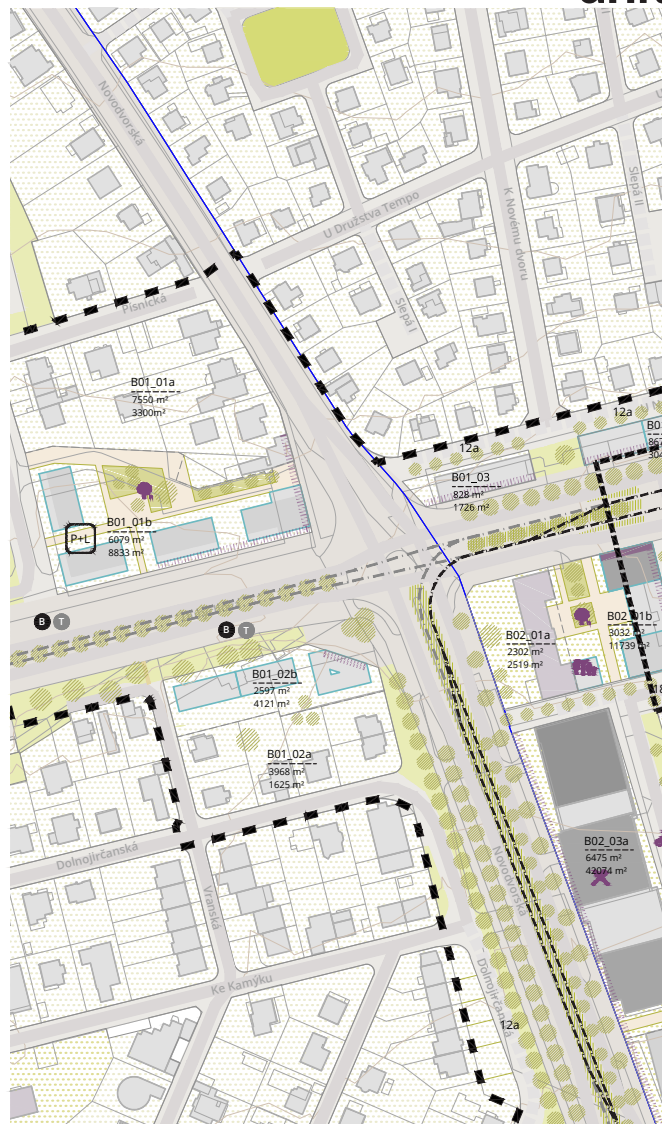
01.2.4/ Dotvoření okolních lokalit

Zástavba podél ulice Novodvorská

Ulice Novodvorská prochází v řešeném území místy s velmi odlišným charakterem i výškou zástavby. Cílem Územní studie je využít stávajících proluk podél komunikace pro dotvoření urbanistické struktury přilehlé zástavby a vytvořit přirozený přechod mezi zástavbou rodinných domů, komplexem El Toda a panelovými domy na sídlišti Kamýk.

V jižní části Územní studie navrhuje tři stavební bloky, které navazují na uliční čáru po obou stranách Novodvorské založenou v Územní studii okolí budoucí stanice metra D Libuš.

V místě křížení komunikací Novodvorská x Durychova je navržena středněpodlažní zástavba navazující na uliční čáru založenou novým bytovým domem na severu. Na jihu je doplněn stavební blok dle možností vedení sítě technické infrastruktury. Budova zámečku v bloku B02_01a je ve studii ponechána beze změn. Pokud by v budoucnu mělo dojít k transformaci dané budovy, pak by měla urbanisticky zapadat do lokality a dodržet základní výškovou hladinu V.-VI. stanovenou pro okolí stanice metra s možností výškové dominanty na nároží o výšce 40m.



Kolonie Tempo

Při severní hraně komunikace Durychova je navržena zástavba navazující na zástavbu rodinných domů v Kolonii Tempo a nový bytový dům na křížení s komunikací Novodvorská. Cílem je z Durychovy vytvořit příjemnou městskou ulici s tramvají a stromořadím, aniž by nové domy negativně ovlivňovaly nejbližší rodinné domy v Kolonii Tempo. Směrem k nároží na křížení ulic Durychova x Štúrova se zástavba zvyšuje a v místě nároží je předepsána dominanta zdůrazňující vstup do metra, který je v tomto místě řešen pomocí výtahu.

prodlouženou komunikací Chýnovská a stávající komunikací Távolníkova je využit pro park navazující na přírodní plochy „Jalodvorské louky“.

Prodloužení komunikace Chýnovská („nová Chýnovská“)

V souladu s platným ÚP Územní studie navrhuje propojení komunikací Libušská a Vídeňská. Oproti trasování v platném ÚP je vedení komunikace v návrhu ÚS mírně vychýleno severním směrem s cílem umožnit novou výstavbu mezi stávající komunikací Jalodvorská a nově navrženou komunikací. Nová zástavba vhodně využívá prostor mezi oběma komunikacemi a zároveň chrání původní zástavbu rodinných domů od hluku z nové komunikace. Zástavba v bloku B03_05b by měla vhodně navázat na původní zástavbu libušských statků. V místě křížení nové komunikace s komunikací Vídeňská jsou navrženy dva nové stavební bloky B04_18 a B04_19 pro vytvoření nároží v místě křižovatky a zajištění přirozené sociální kontroly v místě důležité pěší vazby směrem do Kunratického lesa.

Sídliště Jalodvorská

Řešené území z části zahrnuje i předprostor panelových domů na sídlišti Jalodvorská. Pro lepší využití tohoto prostoru mezi ulicemi Távolníkova a nová Chýnovská je navržena částečná redukce parkovacích stání v ulici Távolníkova a jejich přesun do vnitrobloků mimo řešené území. Rozšířený prostor mezi novou





Kompozice a potenciál

Prvky struktury území:

Identifikace stavebního bloku

podrobnější parametry jednotlivých bloků viz následující kapitola [02.2/ Požadavky na zástavbu] a tabulka v příloze [P4/ Bilance]; požadavky na prostupnost a veřejně přístupné části bloků jsou v kapitole [02.3/ Požadavky na veřejná prostranství].

Identifikace nestavebního bloku

podrobnější parametry jednotlivých bloků viz tabulka v příloze [P4/ Bilance].

Identifikace náměstí

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

Identifikace typu uličního profilu

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

02.2/ POŽADAVKY NA ZÁSTAVBU

Územní studie vymezuje pro celé území (tedy jak rozvojové a transformační plochy, tak plochy stabilizované) základní regulativy prostorových parametrů zástavby. Jedná se o stavební čáry, výškové hladiny a vybrané doplňující regulativy.

Pro stávající a nově navrhované transformační plochy doporučuje územní studie v souladu s metodikou platného územního plánu upravit jednotlivé kódy míry využití, které stanovují limity pro celkovou kapacitu zástavby (KPP). Ty by měly být v rámci změn promítnuty do územního plánu viz kapitola [08/ Procesy a zájmy v území]. Hodnoty KPP pro jednotlivé plochy jsou zároveň zobrazeny v samostatném schématu textové části územní studie jako jeden z regulativů zástavby (viz dále část Kapacita).

Struktura zástavby, vztah zástavby a uličních prostranství

Stavební čára [§ 21 PSP]

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

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

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

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

Ve výkrese jsou tyto úseky označeny následovně:

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

Dále byla škála pro potřeby přesnějšího popisu vztahu zástavby k uliční čáře doplněna o možnost ustoupení zástavby od vybraných úseků stavební čáry až o 6 metrů. Jednotlivé budovy mohou ustoupit až o 6 metrů, přičemž jejich hrana orientovaná ke stavební čáře musí být s touto rovnoběžná. Pouze ve zvlášť odůvodněných případech (okrouhlý tvar ulice, parcelace řadové zástavby, která není kolmá na uliční prostranství apod.) je možné umístit hranu zástavby v rozptylu 0 – 6 metrů nerovnoběžně se stavební čarou.

Smyslem regulativu je poskytnout stavebníkům větší flexibilitu pro vytvoření rozmanitějšího rozhraní mezi ulicí a domem, např. pro vytvoření předzahrádek pro bytové domy i komerční parter. Regulativ umožňuje flexibilní vztah zástavby a uličních prostranství, kdy se

šířka předzahrádky může měnit v rozsahu až o 6 metrů (parametr je použit vždy tam, kde je povinné ustoupení zástavby od uliční čáry vzhledem k vedení čáry stavební). Takto nastavená flexibilní regulace umožňuje pojmout dílčí odchylky s ohledem na podrobnější architektonicko-urbanistické řešení jednotlivých budov a souborů, zároveň ale garantuje základní nastavení vztahu zástavby a uličních prostranství, kdy budovy není možné umisťovat daleko od ulice v hloubce parcel tak, jak je tomu ve volné stavební čáře.

Ve výkrese jsou tyto úseky označeny následovně:

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

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

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

■ ■ ■ Požadavek na vytvoření podloubí

U takto označených hran stavebních bloků je požadováno vytvoření podloubí. Jedná se o místa s vysokou frekvencí pěšího pohybu. Cílem je zaručit bezpečnost chodců a plynulou prostupnost územím.

● Zelené střechy





V rámci vyznačených bloků je u nově umisťovaných budov požadováno využití zelených vegetačních

střech za účelem zpomalení odtoku vody, zlepšení mikroklimatu a podpory biodiversity.

Výšková regulace

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

Ve výkrese je pomocí zařazení jednotlivých bloků, nebo jejich částí, do výškové hladiny definována maximální a minimální regulovaná výška budovy. Výšková regulace určuje maximální výšku po hlavní římsu nad jejíž rámec lze stavět dle pravidel uvedených v [§ 27 odst. 2 písm. a – c PSP].

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

Nad rámec základní regulace dle příslušných výškových hladin PSP územní studie stanovuje podrobnější regulaci podlažnosti pro výškovou hladinu VI, pro kterou zároveň platí maximální počet 6NP pro stavby administrativy a 7NP pro bytové stavby.

Výškové dominanty

Maximální regulovanou výšku budovy lze přesáhnout v místech v hlavním výkrese označených jako hlavní výšková dominanta, a to maximálně do výšky stanovené pro konkrétní dominantu v hlavním výkrese [B/Hlavní výkres]. Maximální HPP jednoho podlaží dominanty je 500m².



– **hlavní výšková dominanta s určením maximální výšky v metrech**

Dále je pro bloky označené níže uvedenou značkou stanovena regulace ostatních výškových dominant, bez specifikace přesné polohy výškové dominanty. Tento regulativ vychází z % podílů HPP, které je možné umístit nad základní výškovou hladinu VI, tj. nad 26 m. Hmoty vystupující nad tuto hladinu smí mít maximální HPP jednoho podlaží 500m² a maximální regulovanou výšku 45 m. Do % podílu jsou započítávány i hlavní výškové dominanty.



– ostatní výškové dominanty - % vyjadřují maximální podíl HPP v bloku nad stanovenou základní výškovou hladinu VI.

Kapacita

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

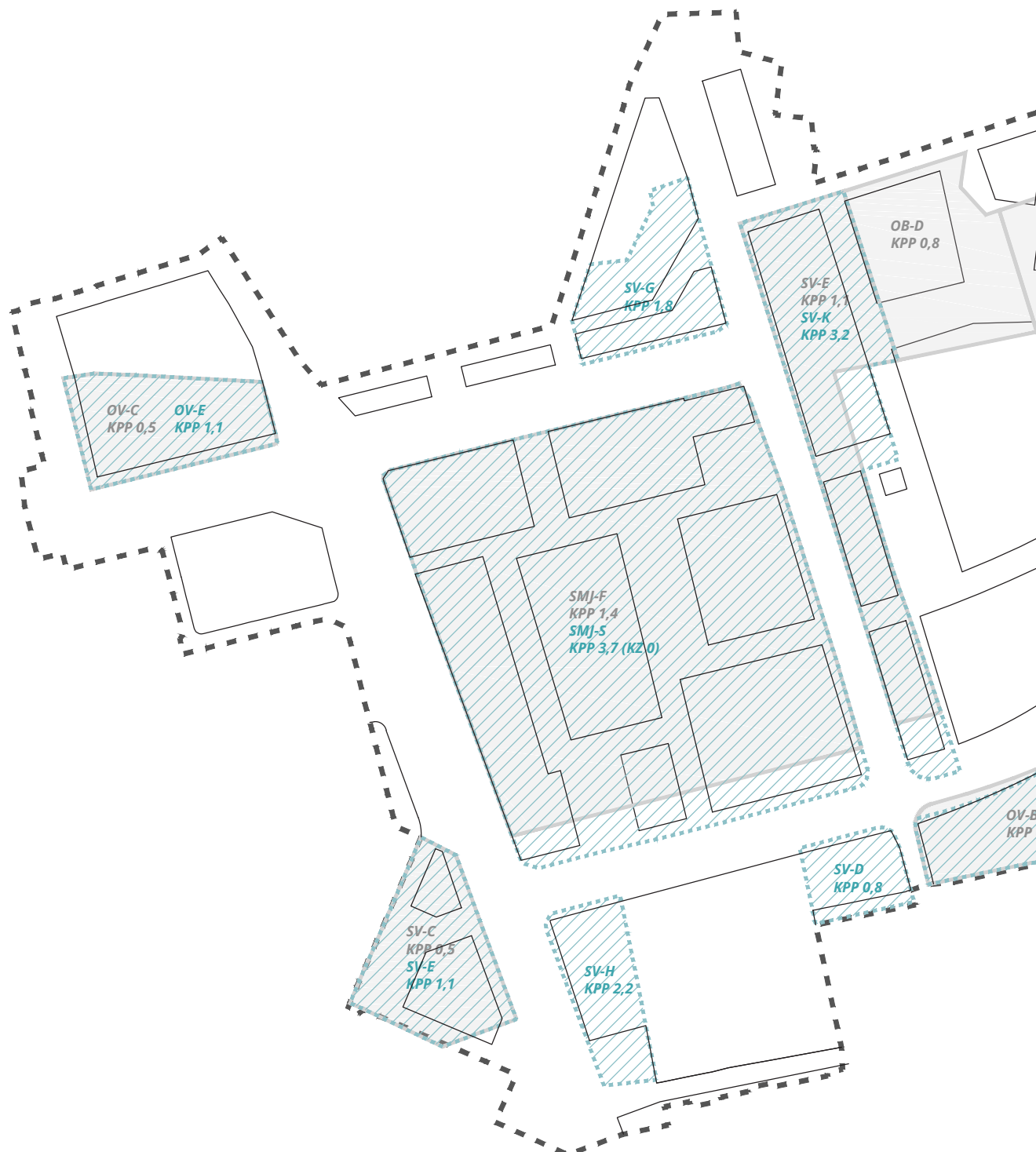
Distribuce celkového objemu mezi jednotlivé stavební bloky musí odpovídat prostorovým parametrům stanoveným územní studií (výškové hladiny, stavební čáry atd.). V návrhu území bylo v navrhovaných transformačních a rozvojových plochách ověřeno adekvátní nastavení těchto regulativů pro možnost umístění předpokládaného objemu zástavby včetně prověření koeficientu zeleně (viz tabulka na další straně).

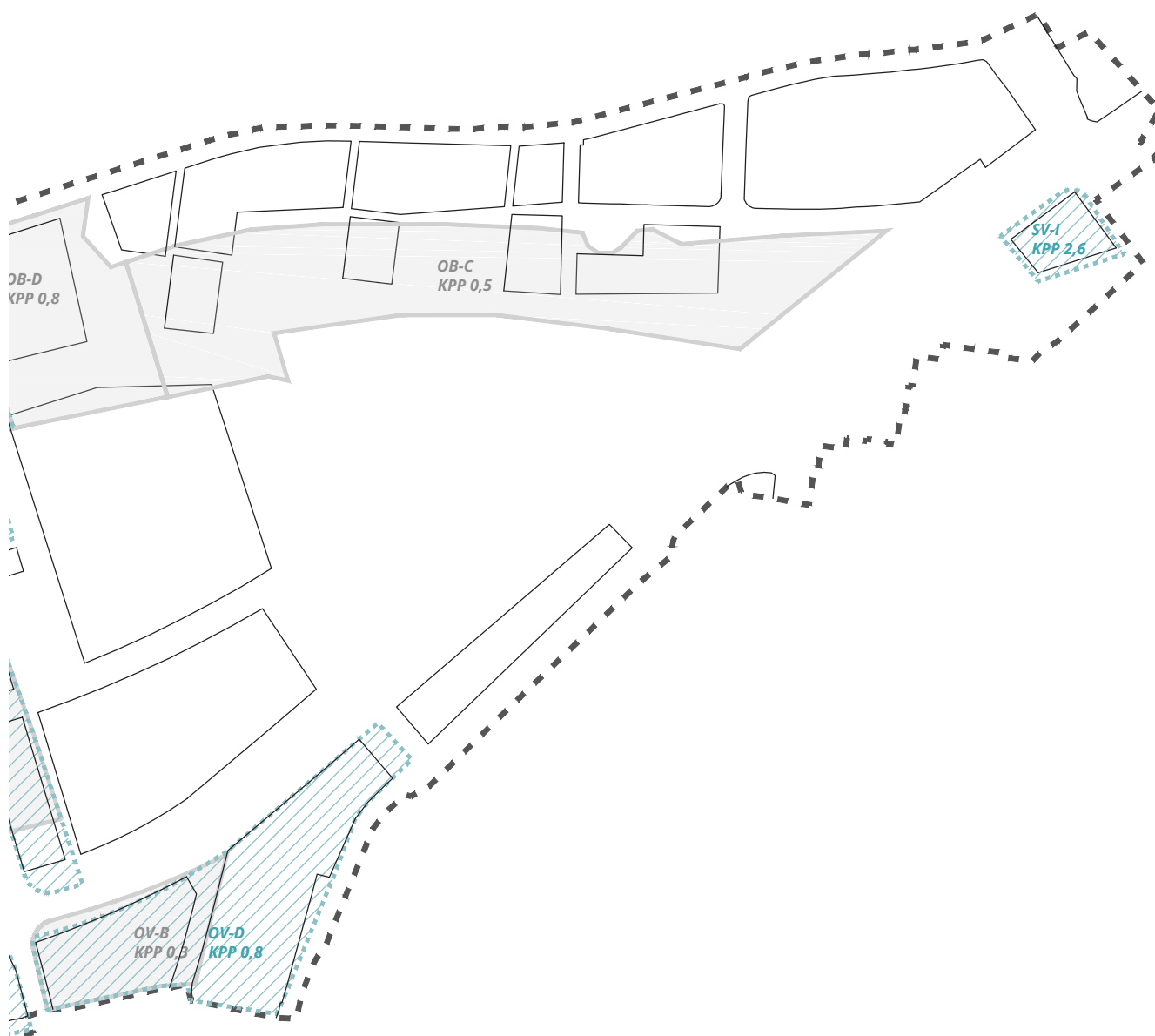
pořadí	plocha s rozdílným způsobem využití	bloky vymezené v ploše s rozdílným způsobem využití	započitatelná plocha záměru *	Koeficient podlažních ploch (KPP)	HPP záměru **	plocha zastavěná nadzemními podlažními ***	odvození koeficientu zeleně (KZ)			požadovaný podíl započitatelných ploch zeleně (KZ)	50% KZ
							Ø počet NP (HPP/ZP)	počet NP	hodnota KZ		
			m ²		m ²	m ²		dle metodické přílohy		m ²	m ²
1	OV-E	B01_01B	8030	1,10	8833	1844	4,79	5NP	0,50	4015	2008
2	SV-G	B01_05c, B01_06	7462	1,80	13432	2916	4,61	5NP	0,35	2612	1306
3	SMJ-S	B02_01a - B02_07	70653	3,70	261416	31527	8,29	8NP	0,00	0	0
4	SV-E	B03_01, B03_02	8875	1,10	9763	2451	3,98	4NP	0,45	3994	1997
5	SV-H	B03_03a	5554	2,20	12219	2025	6,03	6NP	0,35	1944	972
6	SV-D	B03_03c	3520	0,80	2816	714	3,94	4NP	0,55	1936	968
7	OV-D	B03_04, B03_05a, B03_05b	15222	0,80	12178	5374	2,27	2NP	0,35	5328	2664
8	SV-K	B04_01a, B04_05, B04_06	17040	3,20	54528	10256	5,32	5NP	0,10	1704	852
9	SV-K	B04_01b	1647	3,20	5270	1193	4,42	5NP	0,10	165	82
10	SV-I	B04_18	2365	2,60	6149	1314	4,68	5NP	0,25	591	296

* výměra plochy s rozdílným způsobem využití

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

Schéma KPP







SCHEMA KPP

KPP DLE KÓDŮ MÍRY VYUŽITÍ ÚZEMÍ ROZVOJOVÝCH ÚZEMÍ

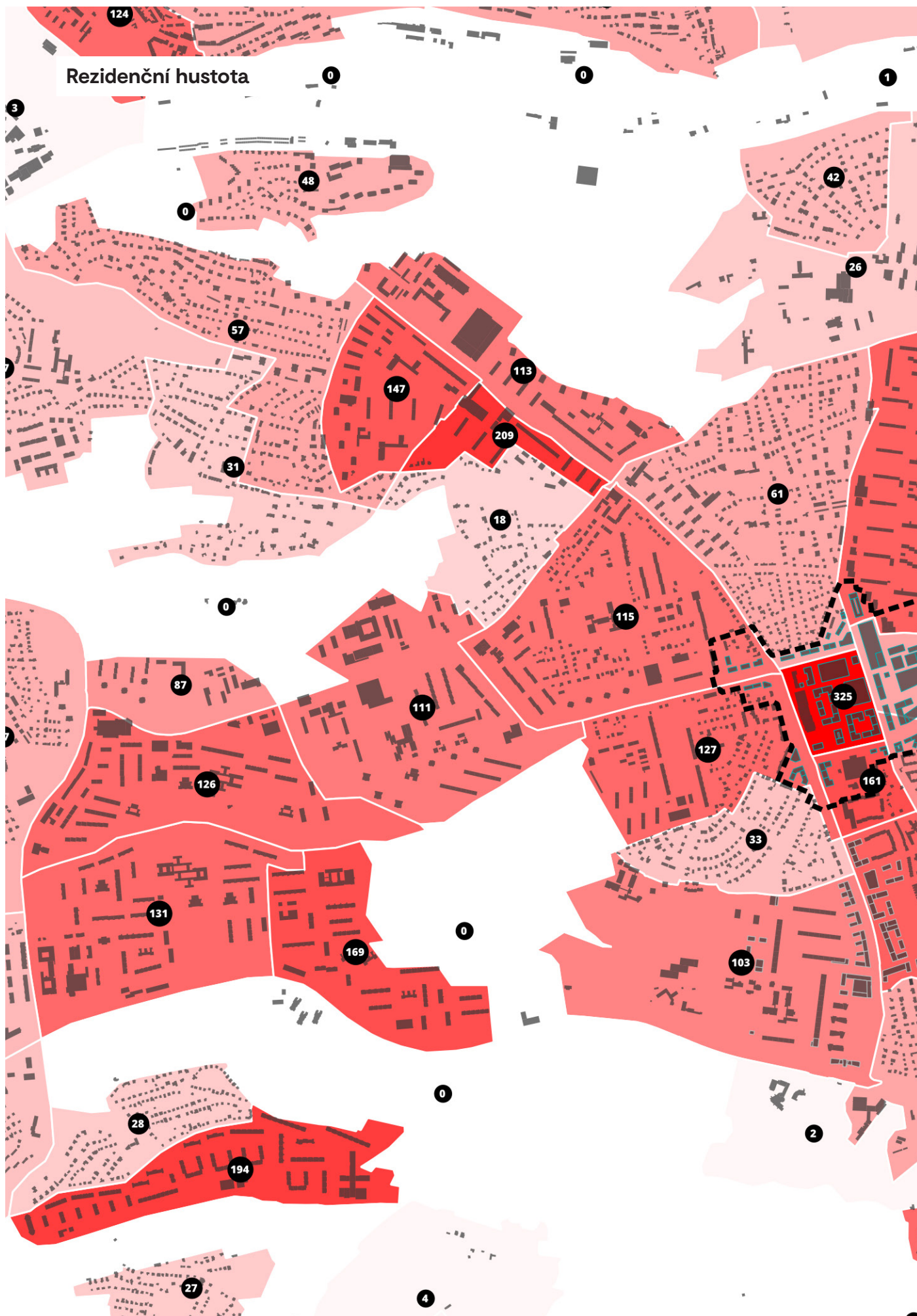
— hranice řešeného území

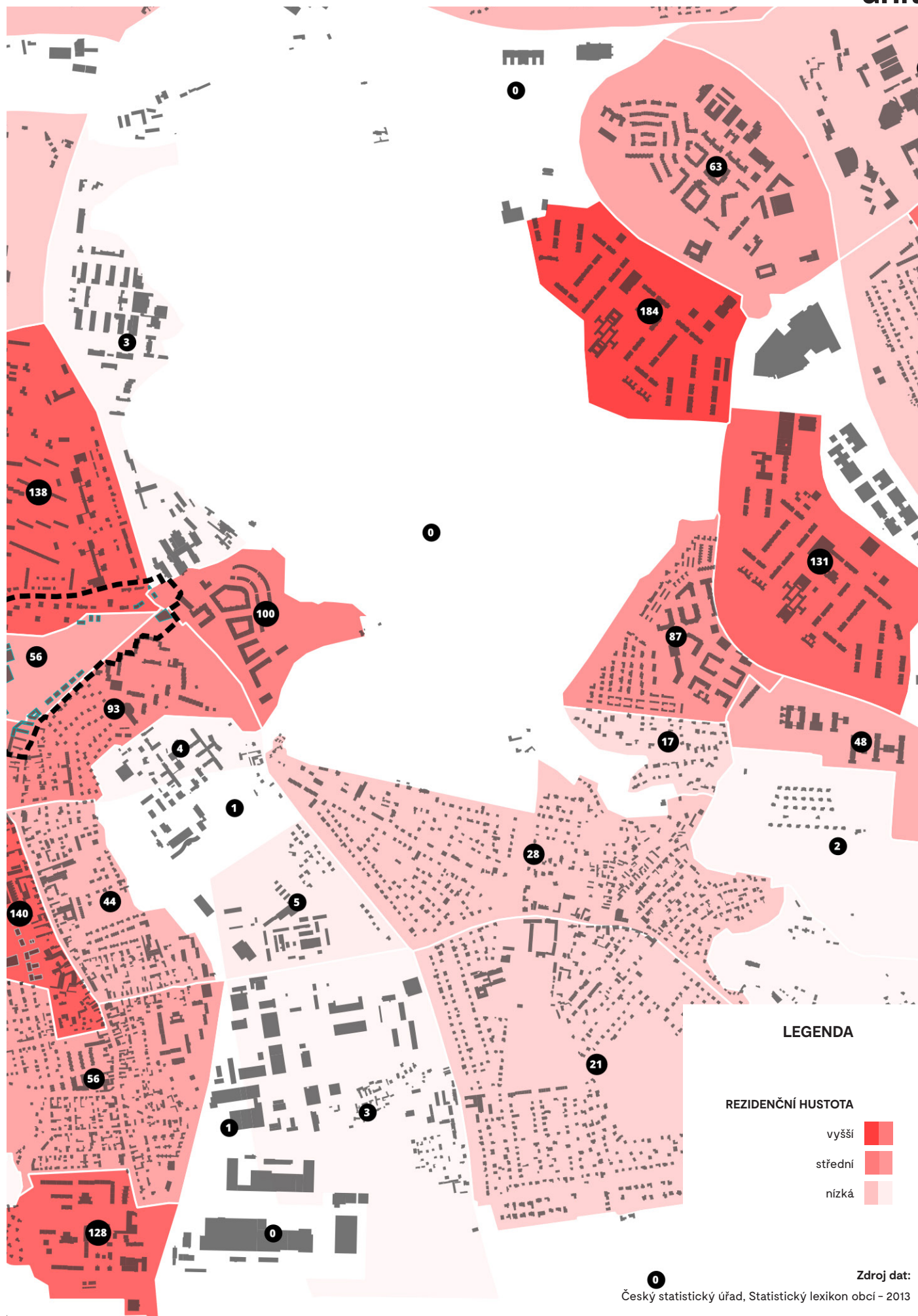
— uliční čára stavebních bloků

 hodnoty KPP navrhované územní studií

 hodnoty KPP dle stávajícího územního plánu

Rezidenční hustota





02.3/ POŽADAVKY NA VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

Kromě vymezení uličních prostranství a nestavebních bloků – viz kapitola [02.1 Členění území] – stanovuje územní studie podrobnější požadavky na náplň a charakter veřejných prostranství, a to jak pro pobytové části uličních prostranství, tak pro veřejně přístupné části bloků. Požadavky na jednotlivé ulice jsou stanoveny formou typických uličních profilů v příloze [P2/ Katalog uličních profilů]. Charakter jednotlivých prostor je kromě níže uvedeného popisu přehledně vyobrazen i na schématech [Schéma členění uličních prostranství] a [Schéma hierarchizace míry soukromí].

Charakter pobytových veřejných prostranství (ulice, náměstí, plácky)

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

Celoměstsky významné náměstí:

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

požadavky na tento typ prostranství:

Celoměstsky významné prostranství vyžaduje kultivované prostorové a materiálové řešení odpovídající formálnímu charakteru, tedy vysokou kvalitu archi-



Riverside, London

tektionického řešení a prvků, materiálů a provedení detailů. Organizace prostoru by měla být uzpůsobená pohybu většího množství lidí, v některých případech s prioritou a velkorysími plochami pro pěší pohyb. Důležitá je podpora aktivního parteru a aktivního rozhraní zástavby a veřejného prostoru (obchody, služby, zahrádky kaváren a restaurací).

Plochy jsou multifunkční, prostranství by mělo být schopno reagovat na střídání různých aktivit. Plocha by měla umožňovat konání trhů a některých krátkodobých akcí, prostor je tedy vhodné doplnit o odpovídající infrastrukturu a zázemí (připojení na elektřinu a vodu pro trhy apod.).

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

Lokalitní náměstí:

Méně formální živé prostranství, tvořené zpravidla plochami na významných křiženkách, nebo v těžištích

lokalit. Tato prostranství jsou nositeli identity lokality a místa, jsou to plochy společenské a pobytové, určené k setkávání a trávení volného času. Jsou živými prostranstvími s aktivním využitím doplněné též aktivním parterem v navazující zástavbě. Mohou být také důležitými předprostory staveb veřejného vybavení, administrativy, apod.



Quartier Euratechnologie, Lille

požadavky na tento typ prostranství:

Tato prostranství obvykle kombinují různé charaktery a různá využití, zpevněné a nezpevněné plochy, nezřídka „měkčí“ formy zpevněných ploch. Umožňují netradiční řešení kombinující různé prvky, důraz by měl být kladen na kreativní řešení míst. Konkrétní řešení a design parteru by měl korespondovat především s charakterem zástavby a měl by být jedinečný pro dané prostranství. V případě předprostorů veřejného vybavení by na konkrétní navazující funkci měla adekvátně reagovat i náplň a podoba prostranství. Prostranství by mělo na vhodných místech nabízet místa pro zastavení, setkání, čekání. Důležitá je podpora aktivního parteru a aktivního rozhraní zástavby a veřejného prostoru (obchody, zahrádky restaurací, apod.).

Místní náměstí:

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

restaurace, nebo komunitní zázemí lokality.

požadavky na tento typ prostranství:

Méně formální charakter prostranství s „měkčími“ formami zpevněných ploch. Jejich řešení by mělo být spíše jednoduché a mělo by se vyhýbat příliš formálním, reprezentativním (okrasným) kompozicím a prvkům. Je vhodné tato prostranství doplnit o možnosti posezení a prvky aktivního trávení volného času (dětská a seniorská hřiště, sportovní prvky, plochy pro společenské aktivity).



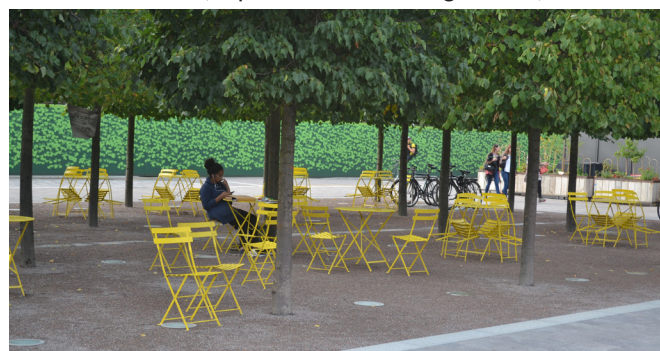
Grenoble

Sousedské náměstí:

Plácky neformálního charakteru často vázané na místní komunitu s využitím pro sousedské a komunitní aktivity a dětské hry. Sousedská komunita k nim má silný vztah, je proto vhodné větší zapojení rezidentů do formulování zadání pro úpravy prostorů.

požadavky na tento typ prostranství:

Prostory malého měřítka s „měkčími“ formami zpevněných ploch. Měly by obsahovat možnost posezení a dalších aktivit (např. dětské hřiště, gril, atd.).



Granary square, London

Veřejná prostranství v bloku

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

Veřejně přístupné vnitroblokové prostranství – vymezení

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

Veřejně přístupné vnitroblokové prostranství – požadavek

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



Sluseholmen, København



Krøyers Plads, København



Veřejný prostup stavebním blokem s naznačením přibližného trasování

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



Ecocity, Malmö

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

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

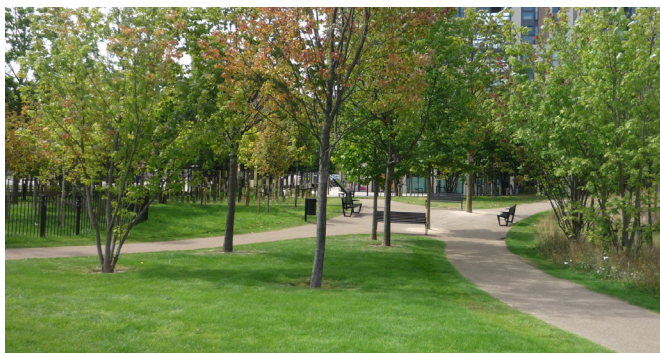
Součástí regulace jsou i vymezené prostupy skrz nestavební bloky včetně parků. Přestože jde o veřejně přístupné plochy, je důležité ve vybraných místech sledovat přímá a pohodlná propojení, která jsou významná pro celistvost sítě pěších cest v území.

Pěší propojení v rámci nestavebního bloku

Trasy přes parkové a přírodní plochy v důležitých koridorech pěšího pohybu. Slouží pro běžnou obsluhu území i pro rekreaci. Preferována jsou přirozeně bezbariérová inkluzivní řešení, pokud možno plynulé trasování bez schodů a prudkých ramp. Dle kontextu může být vhodné je doplnit mobiliářem (lavičky, veřejné osvětlení).

Ve výkrese jsou označeny ve dvou stupních dle významu z hlediska jejich hierarchie:

- ■ – významné pěší propojení v rámci nestavebního bloku
- ■ ■ – pěší propojení v rámci nestavebního bloku



East Village, London



Boulevard Francois 1er, Le Havre

Prvky veřejné zeleně

● ● ● Koridor pro stromořadí určený

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

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

Skupina stromů

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

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



Homgasse, Erfurt

Tramvajový pás s vegetačním krytem

Na ploše tramvajové trati bude na štěrkových substrátech založen rozchodkový vegetační pás. Vegetační povrch ze sukulentů, nejčastěji rozchodníků rodu *Sedum*, snižuje náklady na údržbu životního cyklu tratě, jelikož oproti travinným a travobylinným pásům nevyžaduje tak vysokou dotaci na vodu a sestrhání. Tramvajové vegetační pásy s rozchodníky založené na vhodném štěrkovém podložím mají vysoký potenciál na zadržování srážkové vody, zlepšování klimatu města a zároveň snižování hlukové zátěže z tramvajové dopravy.

Charakter nestavebních bloků

Pobytová parková plocha lokálního významu

Součástí sídla jsou městské parky, parkově upravené plochy, parková náměstí a další veřejná prostranství jasně vymezená urbanistickými prostředky o velikosti jednoho či více nestavebních bloků. Jedná se o intenzivně každodenně využívaná veřejná prostranství s dominantním zastoupením vegetačních ploch s různou intenzitní třídou údržby rámovaná okolní výstavbou, komunikacemi či vodním tokem. Veřejné plochy tohoto charakteru plní zejména funkce ekosystému města, pobytového prostranství a zelené oázy k relaxaci. V rámci města by měly parkové plochy fungovat jako klíčové uzlové prvky systému zelené infrastruktury města. Parkové plochy jsou často doplněny dětskými hřišti a venkovními sportovišti, které zvyšují atraktivitu využití území. Pro stromové patro je důležité, aby bylo tvořeno stromy, které snášejí sucho a jsou schopny plnit ekosystémové služby. Důležité je především stromům a skupinám stromů vytvořit vhodné podmínky s dostatečnou vláhou a prokořenitelným prostorem. Druhy by měly především tvořit velké dlouhověké listnaté stromy. Zároveň bude podpořena diferenciace lučních a rekreačních travnatých porostů a tím i posílen výskyt dvouděložných kvetoucích druhů bylin. V řešeném území se jedná o pobytové plochy „Jalodvorské louky“.



Poznaň

Pobytová parková plocha místního významu

Jedná se obvykle o menší prostranství s převahou ne-zpevněných ploch, které jsou často doplněny o plochy dětských hřišť a aktivně využívány především místní komunitou. Jednotlivé parkové plochy se od sebe mohou výrazně lišit, mohou být formální či neformální, otevřenější či chráněnější. Kostra vzrostlé zeleně nově vytvořených parků by měla být tvořena dlouhověkými druhy. V řešeném území se jedná např. o plochy v severní části „Jalodvorské louky“ navazující na sídlištní zástavbu či o nově navržený park P02_01.



Rieseefeld

Rekreační přírodní plocha

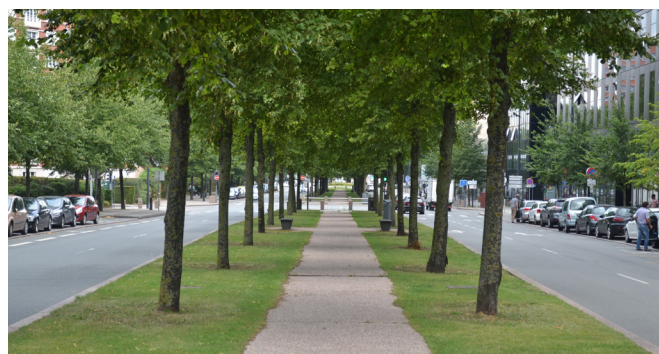
Specifická kategorie určena parkovou úpravou přírodě blízkého charakteru. Prostory, často ve vazbě na krajinné prvky obohacující městské prostředí o neformální plochy městské divočiny, tvořící v místním měřítku zelených ploch protíváhu k formalizovaným náměstíčkům a reprezentativním předprostorům budov.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



East Village, London

Jiná plocha s vegetací

Plochy zelených pásů podél komunikací. Často jsou doplněny o stromořadí. Vhodně doplňují hlavní pěší a cyklistické trasy. Tvoří důležité spojnice větších vegetačních ploch. Jejich součástí mohou být různé typy zasakovacích opatření, které odvádí vodu z přilehlých komunikací.



Boulevard Emile Dubuisson, Lille

Schéma členění uličních prostranství





LEGENDA

ČLENĚNÍ POVRCHŮ ULIČNÍCH PROSTRANSTVÍ

- zpevněné části náměstí a ostatních uličních prostranství
- částečně zpevněné části náměstí a ostatních uličních prostranství
- nezpevněné části náměstí a ostatních uličních prostranství

ČÁSTI SE SAMOSTATNÝM VÝPOČTEM ZÁSAKU DEŠŤOVÝCH VOD

- stavební bloky
- nestavební bloky

2.3/ Schéma hierarchizace míry soukromí

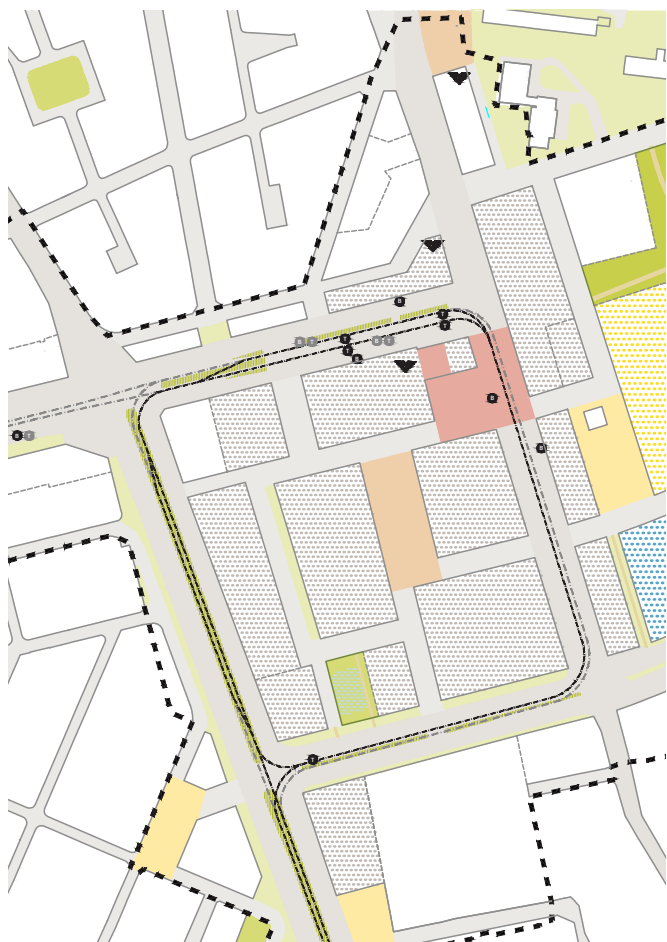






Využití území

03.1/ POŽADAVKY NA VYUŽITÍ ÚZEMÍ



Polyfunkční využití

Využití obvodového centra je navrženo jako polyfunkční. Jedná se o mix převážně hromadného městského bydlení, administrativy a komerce doplněné o veřejnou vybavenost (viz níže). Mix funkcí je dosažen různorodým využitím v polyfunkčních blocích a v přiměřené míře i v měřítku budovy. V území mohou být navrženy polyfunkční budovy i budovy s převažující bytovou či administrativní funkcí doplněné o vybavení drobného měřítka zajišťující dostupnost běžného komerčního či veřejného vybavení v lokalitě. V celém řešeném území Územní studie počítá s celkovým objemem zástavby cca 397 000 m² HPP, při čemž cca 50% je určeno pro bytovou funkci, 25% pro administrativní využití, 15% pro komerční využití a 10% pro veřejnou vybavenost, sport a rekreaci a ostatní funkce. Využití jednotlivých bloků je blíže specifikováno v [P4/ Tabulka bilancí].






Rekreační využití

Protipól k husté městské polyfunkční zástavbě v okolí stanice metra tvoří přírodní plocha „Jalodvorské louky“, která je ve studii navržena pro rekreační a volnočasové využití. Pro zaručení rozmanitějšího využití „louky“ studie navrhuje kombinaci různých charakterů od pobytové parkové plochy po rekreační přírodní plochu. Tyto charaktery jsou blíže popsány v kapitole [02.3/ Požadavky na veřejná prostranství] a znázorněny ve výkrese [B/ Hlavní výkres]. Ilustrace možné konkrétnější podoby „Jalodvorské louky“ je vyobrazena ve výkrese [C/ Výkres prostorového řešení].

Veřejné vybavení

Veřejné vybavení je v návrhu rozmístěno dle dostupnosti, kapacity bloků a charakteru navržené zástavby i bezprostředního okolí. Komerční, zdravotnická a kulturní vybavenost je směřována do bloků v blízkosti stanice metra D, objekty pro školství a sport jsou umístěny východně od komunikace Libušská v návaznosti na přírodní plochu „Jalodvorské louky“. Umístění veřejné vybavenosti je předepsáno ve výkresu [B/ Hlavní výkres] a to pomocí značky označující blok s umístěním veřejného vybavení.

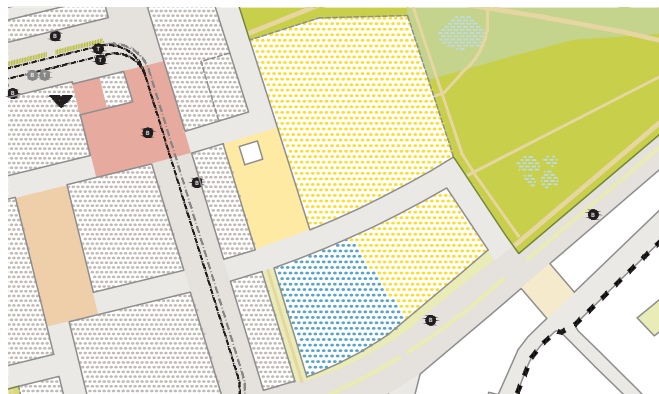
Označení bloku s umístěním:

-  zařízení školství
-  zařízení správy
-  zařízení zdravotnictví a sociálních služeb
-  kulturního zařízení
-  komerčního vybavení

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

Blok s významným podílem občanského/sportovního vybavení

V takto označených blocích ve výkresu [B/ Hlavní výkres] je vyžadována souběžná nebo předchozí realizace příslušného veřejného/sportovního vybavení, případně rezervace pozemku pro budoucí vybavenost jako podmínka zástavby bloku. Přípustná je realizace příslušného vybavení jako součást polyfunkční budovy v souladu s využitím území.



Aktivní parter

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

Aktivní parter označuje hranu zástavby s předepsaným vybavením. U budov při hranách bloku označených v hlavním výkresu jako **aktivní parter – předepsaný** je vyžadováno, aby část přízemí orientovaná k označené uliční čáře sloužila převážně občanskému nebo komerčnímu vybavení a byla z větší části přímo přístupná z přilehlého veřejného prostranství. U nově umístovaných budov musí úroveň přízemí sloužící vybavení výškově navázat na přilehlé veřejné prostranství. Minimální konstrukční výška aktivního parteru by měla být 4m. Aktivní parter budovy může kromě občanského nebo komerčního vybavení sloužit i jako společenská místnost nebo prostor pro administrativu.

V místech označených jako **aktivní parter – doporučený** je doporučeno takové řešení budov, které výše specifikované využití umožní. Aktivní parter je možné umísťovat i mimo vyznačení v Hlavním výkresu.



Tübingen

Zelená a modrá infrastruktura

04/ ZELENÁ A MODRÁ INFRASTRUKTURA

Koncepce krajiny v území

Koncepce rozvíjí a navazuje na přírodní potenciály, které v území představuje především plocha s náletovou vegetací mezi ulicemi Jalodvorská a V Štíhlách. Přímá návaznost lokality na celoměstský systém zeleně představuje velký rekreační potenciál. Navrhovaný systém zelené a modré infrastruktury pomáhá zajistit přirozené procesy v území, tím i přínosy pro kvalitu života obyvatel.

Zelená infrastruktura integruje celkovou koncepci veřejných prostranství města a přírodních oblastí včetně řešení vegetace, hospodaření s dešťovou vodou, edukace, rekreace i sociální a ekonomické roviny do jednotného systému a podoby. Především díky zapojení zelené infrastruktury je možné uskutečnit adaptaci sídla na klimatickou změnu. Adaptace se vždy řídí principem zachování a podpory rozmanitosti. Součástí zelené infrastruktury jsou prvky spojující přírodní a zastavěné prostředí. Integrovanou součástí zelené infrastruktury je hospodaření s dešťovou vodou. Voda a její správná distribuce v systému půda – rostlina, je jednou ze základních funkčních složek zelené infrastruktury.

Nedílnou součástí funkčního systému je péče o všechny prvky krajiny, která musí být zvažována v celoměstském měřítku. Péče musí být adaptabilní, kontinuální, diferencovaná a systematická. Intenzita péče se pohybuje od téměř bezzásahových, přes plochy s občasnými zásahy až po náročné plochy s pravidelnou intenzivní péčí. Některé prvky vyžadují sdílenou péči více subjektů. Hospodaření s dešťovou vodou je jedním z nejúčinnějších nástrojů pro zajištění a rozvoj optimálního stavu prvků krajiny. Podpora přírodních procesů a biodiversity v území je město schopno zajistit udržitelné a zdravé životní prostředí.

Územní systém ekologické stability (ÚSES)

V souvislosti s navrženými změnami v území je řešena i úprava vymezení územního systému ekologické stability, a to interakčního prvku IP 072 Jalový dvůr I. Interakční prvek je nově vymezen při jižní hraně parkové plochy „Jalodvorská louka“ (délka je 530 m), dále pokračuje v ulici Nová Chýnovská, Chýnovská a Novodvorská, jeho délka je 530 m. Celková délka IP je 1100 m. V ulicích zahrnuje nově založená stromořadí v travnatém pásu, v parku stromořadí a prosvětlené porosty stávajících náletových dřevin. Představuje plochu zeleně v intenzivně zastavěném území. Založená stromořadí i ostatní výsadby budou z geograficky původních dřevin vhodných pro dané stanoviště. Na podporu biodiversity jsou v parku v místě vymezení interakčního prvku navrženy tůňky, které budou dotovány dešťovou vodou z okolních zpevněných ploch a střech.

Park „Jalodvorská louka“

V těsné blízkosti nové čtvrti a stávajících sídlišť navrhujeme park „Jalodvorská louka“. „Jalodvorská louka“ doplňuje systém sídelní zeleně a je součástí významného krajinného propojení příměstských lesů celoměstského významu – Kunratického lesa, Modřanské rokle a Cholupického vrchu. Interakční prvek vymezený při ulici Jalodvorská a Chýnovská parku doplňuje územní systém ekologické stability a podporuje důležitost zeleného koridoru v území. Koncepce parku respektuje stávající zaužívané pěší trasy a doplňuje pěší propojení v kontextu nové zástavby.

Park přináší do území především kvalitu každodenního života pro obyvatele stávajících sídlišť a nové městské čtvrti – jeho využití pro sport, volný čas, každodenní rekreaci a setkávání. Stává se důležitou a bezpečnou spojnicí pěších a cyklistických tras.

Zachování ekosystémových vazeb v území a stanovišť pro rostliny a živočichy zajistí stávající porosty náletových dřevin. Předpokládá se přeměna stávajících neprostupných porostů na prosvětlené skupinky dřevin. Přirozený vsak dešťových vod a možnost retence vody zajišťuje podpoření malého vodního cyklu a tím i zlepšení mikroklimatických podmínek.

Charakter parku je založen na kontrastu střídání slunných travnatých partií se stinným parkovým lesem. Zásadní je začlenění stávajících náletových dřevin a vzrostlých stromů do celkové koncepce parku, především dlouhověkých stromů rodu dub a javor. Keřové patro bude využito s ohledem na přehlednost a bezpečnost místa. Nová generace dřevin bude založena převážně z domácích druhů dřevin rodu javor, lípa, jasan, jeřáb, habr a buk s ohledem na klimatické a stanovištní podmínky. Management území bude odpovídat městskému parku.

Náplň parku a aktivity:

- Slunná louka a otevřená sportoviště
- Plácek s kavárnou a veřejnými toaletami
- Dětská hřiště
- In-line okruh
- Psí louka
- Veřejný gril
- Workoutové hřiště
- Stezka v korunách stromů
- Jezírko a tůňky

Hospodaření s dešťovou vodou v parku

Jezírko a tůňky – uměle vytvořené vodní plochy sycené dešťovou vodou sváděnou ze střech okolní zástavby. Jezírko je významné pro retenci a akumulaci dešťových vod v území. Tůňky představují soustavu terénních prohlubní různé hloubky, což podpoří rozvoj různorodých přírodních společenstev. Jezírko i tůňky zadrží vodu v parku a umožní její pozvolný návrat do přirozeného koloběhu. V neposlední řadě jsou vodní plochy velmi atraktivním prvkem v rámci celého parku. Vsakovací průleh – liniové a plošné povrchové opatření,

kteří umožňuje sběr dešťových vod ze zpevněných ploch v území. Travnatý průleh je umístěn na hranu parku a nové zástavby. Dešťová voda bude přečištěna přes travní drn a vegetační souvrství. Vzhledem k vlastnostem geologického podloží, které se převážně vyznačuje nedostatečným vsakovacím výkonem, bude průleh vždy s regulovaným odtokem.

Stromořadí a solitérní stromy

Přirozenou součástí veřejných prostranství jsou stromy a stromořadí. Veřejná prostranství jsou navržena s respektem k prostorovým nárokům stromů s jejich kořenovými systémy.

Dlouhověké listnaté stromy s velkou korunou zajistí příjemný stín a podpoří ekosystémové vazby a služby v území. Vzhledem ke komplikovanosti výsadeb stromů v urbanizovaném prostředí a k významně většímu ekologickému přínosu vždy preferovat výsadbu dlouhověkých stromů s velkou korunou.

Stromy především zlepšují mikroklima v sídle ochlazováním okolního prostředí stíněním a výparem vody z listů, pohlcují jemný polétavý prach a další škodliviny, omezují hluk, zajišťují útočiště pro živočichy.



Boulevard Emile Dubuisson, Lille

Stromy pro výsadbu do uličních stromořadí by měly být tolerantní k extrémním stanovištním podmínkám – sucho, vysoké letní teploty, znečištěné ovzduší, tolerance k zasolení.

Technologie výsadby stromů by měla zajistit přístup vody a vzduchu ke kořenům. Dostatečně provzdušněný a prokořenitelný podzemní prostor je předpokladem dlouhodobé existence stromů v daném místě.

Tam, kde to uliční profil dovoluje, jsou uliční stromořadí navržena do vegetačních rabat, což zlepšuje bilanci nepevněných ploch a umožňuje přečištění dešťových vod přes vegetační souvrství.

Hospodaření s dešťovou vodou / hlavní ulice a veřejná prostranství

Prokořenitelné pásy / výsadba stromů do zpevněných ploch

Propojení výsadby stromů se systémem hospodaření s dešťovou vodou zajišťuje dostatečný přísun vody a vzduchu ke kořenům, umožňuje retenci dešťových vod ze zpevněných povrchů a střech okolních domů. Jedná se především o vytvoření prokořenitelných prostorů v uličním profilu pomocí technologie strukturálních substrátů umožňující hutnění, podzemních prokořenitelných buněk, podzemní šterkové rýhy.

Prokořenitelné pásy se dají využít jako retenční objekty. Vzhledem k vlastnostem geologického podloží, které se převážně vyznačuje nedostatečným vsakovacím výkonem, bude prokořenitelný pás vždy s regulovaným odtokem.

Zpevněné plochy s propustnými povrchy

Plochy umožňující vsak dešťových vod přes porézní strukturu nebo širokou spáru.

Zelené vnitrobloky

Zelené vnitrobloky tvoří důležitou část městské zeleně. Zajišťují kvalitu každodenního života obyvatel – komunitní využití pro volný čas, hru dětí, setkávání, zahradničení. Tvoří důležitou část pěších tras, zejména pro pohyb dětí ve městě. Významně obohacují životní prostředí rostlinám a živočichům, zvyšují tak biodiverzitu ve městě a zajišťují ekosystémové vazby v území. Mohou hrát podstatnou úlohu v nakládání s dešťovou vodou – podporují přirozený vsak v území.

Hospodaření s dešťovou vodou ve vnitroblocích Akumulační nádrž na dešťovou vodu

V akumulaci nádrži bude shromažďována dešťová voda ze střech. Ta může být využita v domácnostech jako užitková voda, tedy pro praní, splachování a úklid. Dále se předpokládá využití pro závlahu rostlin ve vnitrobloku.



East Village, London

Vegetační střechy

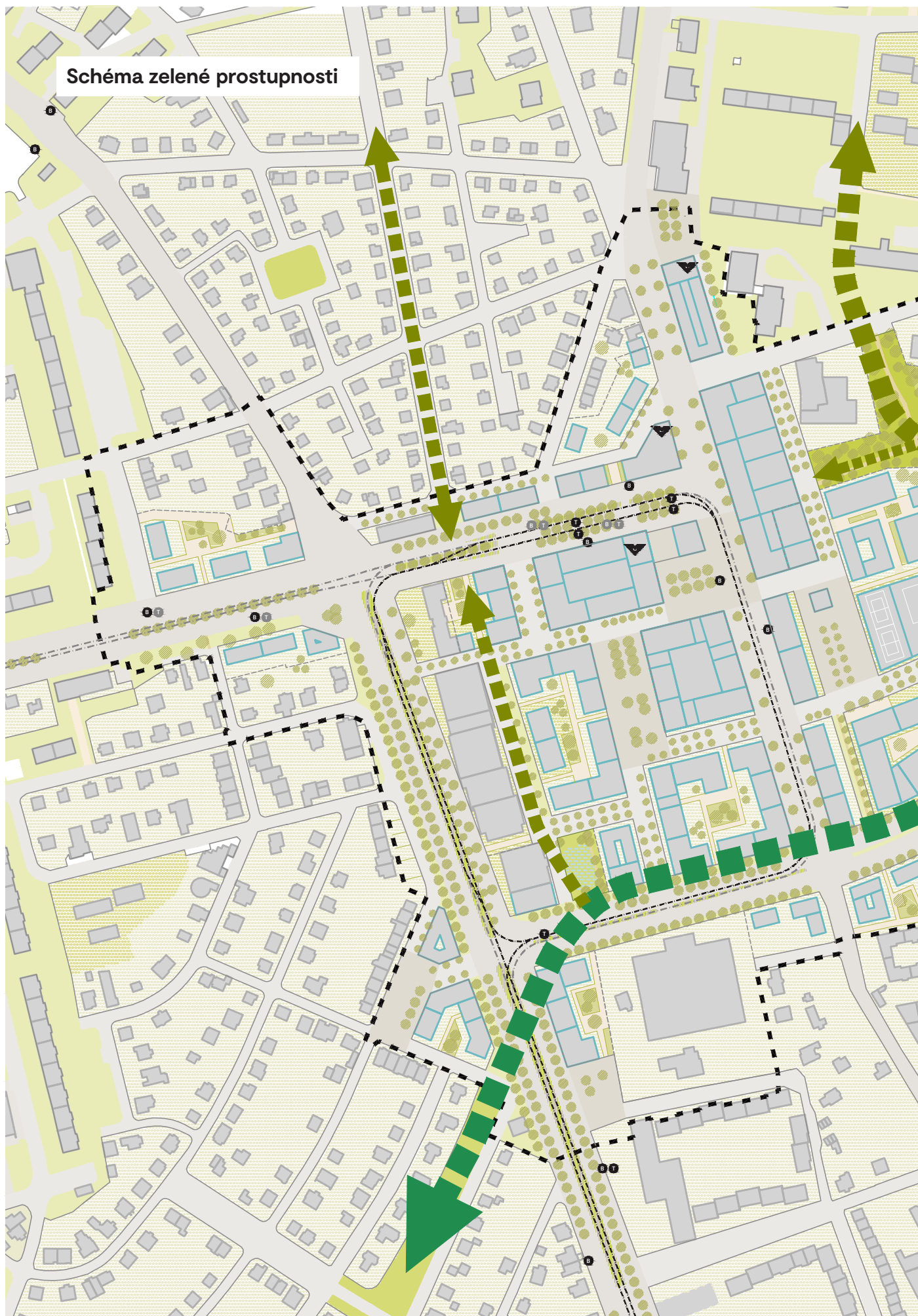
Vzhledem k přírodním podmínkám území a nevhodnosti podloží pro zasakování dešťových vod jsou důležitým prvkem pro nakládání s dešťovými vodami střechy s vegetačním souvrstvím. Vegetační střechy musí být prioritně realizovány na místech, kde převažují zpevněné plochy. Zbytková dešťová voda ze střech domů v blízkosti parku na Jalovodvorské

ulici (ul. Jalovodvorská a Libušská) bude odváděna do jezírka v parku. Zároveň se předpokládá akumulace zbytkových dešťových vod do nádrží a využití vody na závlahu travnatých ploch v parku.

Vegetační střechy ve městech plní široké spektrum funkcí. Jedná se o environmentální funkce, jako je zlepšení mikroklimatu – vyrovnání extrémních teplot, zvýšení vlhkosti vzduchu, snížení prašnosti. Zelené střechy pozitivně ovlivňují hospodaření s dešťovou vodou, kdy ji zadržují a postupně ji pomocí výparu vrací zpět do přirozeného koloběhu vody. Podporují a zvyšují biodiverzitu, důležité jsou zejména pro hmyz a ptáky. Vegetační střechy pozitivně ovlivňují i ekonomiku staveb, neboť prodlužují jejich životnost a zvyšují jejich hodnotu.

Vegetační střechy dále přinášejí do území zásadní snížení povrchového odtoku, zmírnění bleskových povodňových srážek a snížení zatížení kanalizační sítě. Jsou tedy zásadním prvkem adaptačních opatření na změnu klimatu v urbanizované prostředí. Předpokládá se převaha extenzivního typu řešení vegetačních střech.

Schéma zelené prostupnosti







Dopravní infrastruktura

05.1/ PĚŠÍ DOPRAVA

05.1.1. Širší vztahy

Řešené území je velmi dobře pěšky dostupné ze všech směrů a nenachází se zde zásadní terénní bariéry. Hlavními překážkami jsou komunikace vytižené IAD bez zajištění dostatku pohodlných příčných vazeb. Základním principem návrhu je v tomto smyslu zajištění srozumitelných hlavních spojnic skrz území do všech směrů a současně ošetření řady méně významných spojení.

05.1.2. Základní principy řešení pěších koridorů

Řešené území je navrženo jako významné obvodové centrum s uzlem všech základních typů MHD a se sítí veřejných prostranství sloužících návštěvníkům samotné oblasti Nových Dvůrů i lidem, kteří zde pouze nastupují, přestupují či vystupují na své cestě jinam. Vztah mezi pěší, cyklistickou a hromadnou dopravou tak představuje naprosto dominantní prvek, který má v území mít přednost před dalšími typy dopravy. V podrobném rozpracování veřejných prostranství v dalších stupních tak mají vznikat velkorysá a pohodlná řešení pro tyto typy dopravy překračující základní či minimální rozměry udávané v normách – to se má projevit v šířkách chodníků, nástupních ostrůvků, přechodů pro chodce, ve frekvenci rozmístění přechodů pro chodce a přejezdů pro cyklisty, ve vstřícném nastavení SSZ a podobně.

Podél všech významných os v území je navrženo řešení s oboustrannými velkoryse pojatými chodníky s preferencí přecházení ve všech ramenech všech křižovatek.

Přes hlavní tahy IAD jsou v klíčových pěších trasách navržena křížení i mimo navrhované křižovatky.

Veškerá pěší doprava se odehrává v jedné úrovni, nejsou navrhovány nové podchody ani nadchody ko-

munikací, stávající podchod pod ulicí Novodvorská je navržen k odstranění.

Všechny ulice mimo ulice Novodvorská, Chýnovská, Durychova, Vídeňská, Libušská a Štúrova jsou navrženy s různým typem zklidnění. V těchto ulicích bude stavebními opatřeními zajišťována priorita chodců před motorovou dopravou.

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

05.1.3. Běžné pěší koridory

05.1.3.1. Šířkové parametry

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

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

05.1.3.2. Křížení s dalšími komunikacemi

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

Základní uvažovaná šířka přechodů pro chodce v území je 5,0 m. V případě méně vytižených přechodů se ve stísněných podmínkách uvažuje snížení na 4,0 m. U nejvytiženějších přechodů v území (u tramvajových

zastávek, v hlavních směrech pohybu územím atp.) je naopak doporučeno navýšit šířku na 6,0 – 8,0 m.

05.1.3.3. Zóny 30

V Zónách 30 se přechody, v souladu s běžnými požadavky pro tyto zóny, pokud možno nezřizují, nicméně veškerá místa křížení mají být navržena s odpovídající stavební úpravou zajišťující maximální komfort a bezpečnost tohoto přecházení (zvýšené plochy samostatné či v rámci zvýšených křižovatek). V blízkosti institucí často navštěvovaných dětmi může být zřízen přechod i v rámci zóny 30 (zvýraznění).

05.1.3.4. Obytné a pěší zóny

Nově navržené obytné a pěší zóny primárně pracují se standardním pojetím dopravního prostoru sdíleného různými druhy dopravy.

05.1.3.5. Mobiliář

Studie nenavrhuje v celém území konkrétní místa pro umístování mobiliáře sloužícího pěším. Nicméně především s ohledem na možnost častějšího odpočinku při chůzi (především seniorů, rodin s dětmi, osob s tělesným postižením či osob s těžkým zavazadlem), studie doporučuje v rámci dalších návrhových stupňů vždy prověřit potřebu rozmístění a kapacity mobiliáře v konkrétních lokalitách a odstupech. Podél nejvytíženějších pěších tras by měly být rozmístěny lavičky v maximálních rozestupech 50 m, u ostatních hlavních tras pak v maximálních rozestupech 100 m. I u méně vytížených prostupů, které ale mají velký rekreační význam, je třeba zajistit dostatek laviček sloužících i pro delší pobyt.

05.1.4. Turistické trasy a naučné stezky

Přímo řešeným územím neprochází žádné značené turistické trasy ani naučné stezky. Mimo řešené území nedaleko prochází několik turistických tras Kunratickým lesem, Modřanskou roklí, lesem Kamýk a starým Kunraticem. Návrh nijak neupravuje jejich trasování ani nenavrhuje žádné nové trasy či naučné stezky v řešeném území ani v jeho návaznostech.

05.2/ CYKLISTICKÁ DOPRAVA

05.2.1. Principy infrastruktury pro cyklisty v území

05.2.1.1. Obecné principy

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

Provoz lidí na jízdních kolech se v území předpokládá na všech komunikacích – je s ním tedy vždy třeba počítat a odpovídajícím způsobem ho řešit.

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

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

Je nutné zajistit dostatečné rozhledy a ochranu chodců i cyklistů především v místech vstupů a vjezdů přilehlých budov a pozemků.

V případě samostatně vedených stezek nebo stezek v profilu se zcela „mrtvým“ parterem či lemovaným ploty je základním řešením vedení cyklistů a chodců ve společném prostoru bez oddělování prostorů obou typů dopravy. Pokud profil prostorově umožňuje realizovat velkorysejší řešení, je vhodné naopak pohyb chodců a cyklistů oddělit.

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

Jízdám kolem se pro účely této studie rozumí jak běžný bicykl, tak i koloběžka a další jednostopé prostředky mikromobility jako jsou elektrokola, ko-

loběžky, elektrokoloběžky, elektrické jednokolky (samovyvažovací zařízení), nákladní kola a elektrokola a další prostředky mikromobility. V rostoucí míře je tak třeba počítat také s existencí, případně i s převahou skupiny lehkých vozidel vybavených elektromotorem.

05.2.1.2. Pohyb cyklistů na sběrných komunikacích

Na frekventovaných komunikacích musí být navržena opatření pro cyklistickou dopravu.

Za ideální je považováno duální řešení zajišťující jak chráněný průjezd v přidruženém prostoru, tak i nebezpečnější, ale rychlejší průjezd. Návrh s ohledem na reálný stav komunikací, na realistické možnosti jejich úprav a na další omezení z tohoto ideálu lokálně ustupuje – ponecháno je pak pouze chráněné opatření v přidruženém prostoru. Na všech městských třídách v území se nicméně s jízdou na kole počítá a nevymísťuje se pouze do zklidněných „zadních uliček“.

05.2.1.3. Pohyb cyklistů ve zklidněných oblastech

V zónách 30 a v obytných zónách se předpokládá pohyb cyklistů ve všech směrech bez omezení a s minimem především vodorovného značení. Pouze v koncových úsecích připojení zklidněných ulic do křižovatky se sběrnou komunikací je vhodné zajistit cyklistům dostatečnou ochranu.

05.2.1.4. Pohyb cyklistů v pěších zónách

Je navrženo zajištění všeobecné průjezdnosti pěších zón pro cyklisty. K prověření v rámci detailního řešení veřejných prostranství v dalších stupních se doporučuje prověření lokálního užití doporučených koridorů pro cyklisty v rozsáhlejších plochách (například formou pásu vymezeného kovovými „cvočky“ v dlažbě atp.). Rozhodně se nedoporučuje řešit průjezd pěšími zónami stavebně odděleným pásem s odlišným povrchem, tj. jako dělenou stezku – vytratí se tak efekt sdíleného řešení. V případě realizace obslužného koridoru pro

automobilovou dopravu je třeba přizpůsobit materiálové řešení tohoto koridoru také provozu cyklistů – tzn. nevolit hrubší povrch, než mají přilehlé pochozí plochy.

05.2.2. Soulad s Konceptí cyklistické dopravy hl. m. Prahy a „Cyklogeneralem P12“

05.2.2.1. Vazby v širších vztazích

Návrh přebírá základní řešení sítě páteřních a hlavních tras dle Konceptu páteřních a hlavních cyklistických tras hl. m. Prahy (dále jen „pražský cyklogenerel“) v řešeném území. Jsou zachovány vazby na všechna okolní území určená pražským cyklogeneralem, nicméně dochází k mírným úpravám a doplněním.

05.2.2.2. Odchytky od koncepce, doporučení úprav páteřního systému

Páteřní trasa A42 je navržena místo přímo v ulici Libušská k vedení zčásti v paralelně vzniklé ulici. Projíždí tak bezprostředně po obvodu hlavního centra aktivity nad stanicí metra, kdy umožňuje sjet z trasy k jižnímu i severnímu vestibulu i k navrženým sportovištím a škole na východě území. Současně ale nenavádí tranzitující cyklisty přímo do komplikovaného a prostorově stísněného křížení ulic Durychova a Libušská.

Hlavní trasa A215 je navržena k vedení po nově navržených komunikacích, především pak podél úseku „nové Chýnovské“. Místo přímého průchodu ulicí Durychova k metru je odkloněna po Novodvorské a Chýnovské. Její vstup do Kunratického lesa pak není navržen u ulice Pískovna, ale ulicí Zelená louka – nová trasa je přímější a srozumitelnější a z velké části vedená po navržené chráněné infrastruktuře.

05.2.2.3. Neznačené místní cyklotrasy

Kromě základní sítě návrh přebírá, lokálně modifikuje

a doplňuje návrh doplňkového systému neznačených významných průjezdů územím zanesených v Cyklogenerelu P12 – ty jsou především základním vodítkem ukazujícím na priority v oblasti fyzické infrastruktury pro cyklisty. V jádru řešeného území vzniká velmi hustá síť těchto tras, což vychází z charakteru dopravního uzlu a obvodového centra s řadou významných cílů.

05.2.3. Parkování jízdních kol na veřejných prostranstvích

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

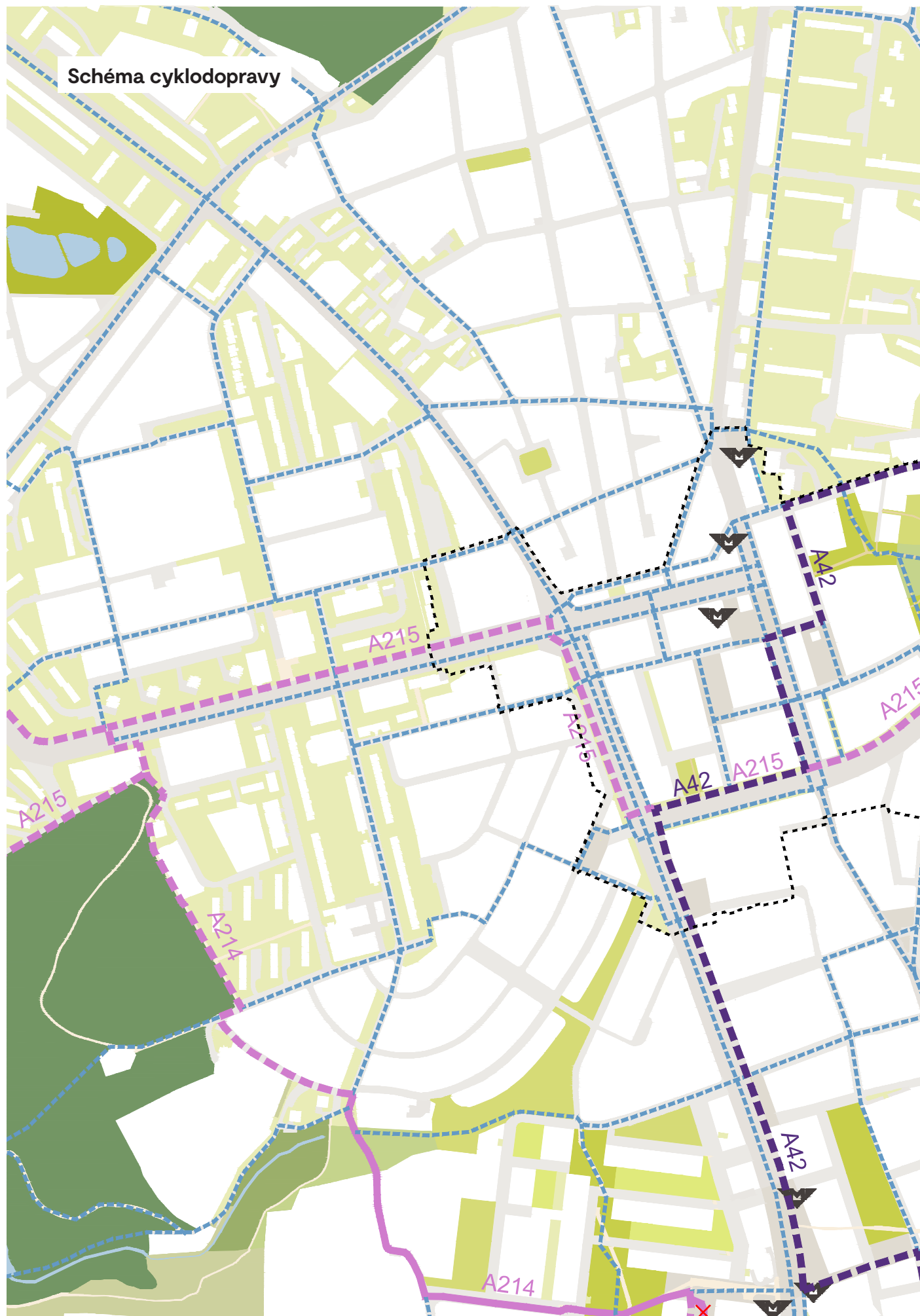
05.2.5. Bikesharingové služby

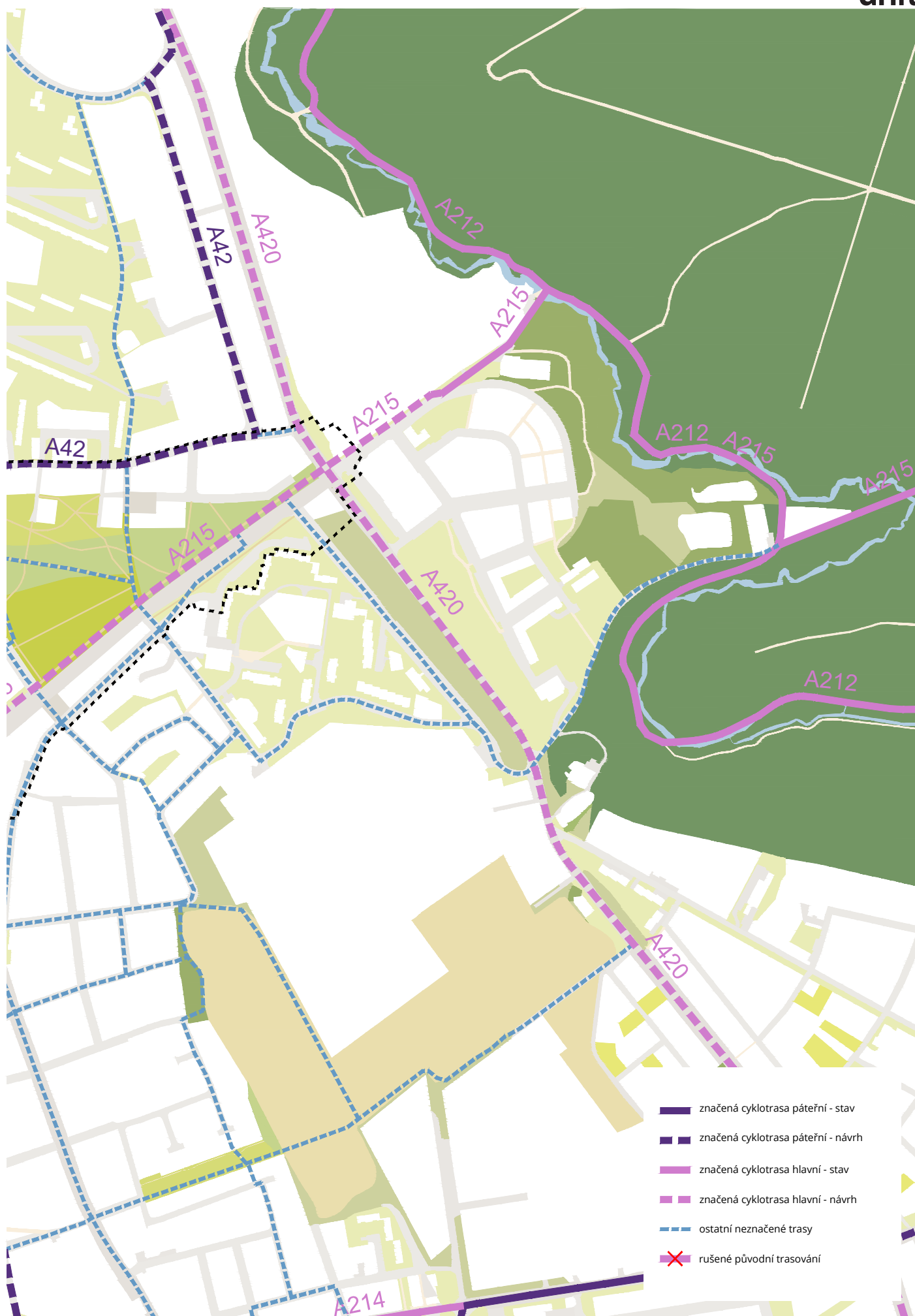
V území již v současnosti operuje několik provozovatelů bikesharingových služeb. Dá se předpokládat, že v oblasti bude na veřejných prostranstvích dlouhodobě existovat zátěž několika stovkami jízdních kol. S těmi je třeba počítat v rámci podrobných návrhů veřejných prostranství.

05.2.5. Parkování jízdních kol v objektech

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

Schéma cyklodopravy





05.3/ VEŘEJNÁ DOPRAVA

Z hlediska MHD návrh pracoval s několika časovými horizonty:

- Nejbližší změny předcházející výstavbě metra D, především pak vybudování tramvajové smyčky. Tento upravený stav bude v provozu fungovat buď v řádu jednotek let nebo dokonce nenastane vůbec – k dokončení smyčky dojde až souběžně s první etapou metra či až po ní.
- Dokončená první etapa výstavby metra D mezi stanicí Pankrác a Nové Dvory, kdy budou Nové Dvory po několik let fungovat jako konečná stanice metra D a tedy i hlavní autobusový terminál. S tím souvisí potřeba zajistit v dočasné formě zázemí a odstavy pro autobusovou dopravu.
- Dokončená druhá etapa výstavby metra D až na Depo Písnice. V této fázi se stabilizuje nové uspořádání autobusových linek ukončených buď již na nové konečné metra nebo projíždějících řešeným územím.
- Výhledový stav s dalším rozšiřováním TT ve směru na západ spojené s opouštěním funkce tramvajové smyčky v lokalitě, která bude nahrazena jednou či více smyčkami dále na trati.

Hlavním referenčním horizontem je pro návrh ÚS stav s dokončeným metrem D až k Depu Písnice, s fungující tramvajovou smyčkou na Nových Dvorech a se souvisejícími úpravami linek autobusů podle aktuálních plánů ROPID.

05.3.1. Povrchové zastávky MHD

Jsou navrženy úpravy polohy některých stávajících zastávek, několik zastávek je zrušeno a vzniká i několik zastávek nových. Využití zastávek má vliv na délku a výšku nástupní hrany.

- Stávající autobusové zastávky Nové Dvory v ulici Durychova budou v obou směrech zachovány s výhledem na možné vybudování zastávek tramvaje v této lokalitě.
- Stávající autobusová zastávka Nové Dvory v ulici Novodvorská bude zrušena.

- Stávající autobusová zastávka Chýnovská v ulici Novodvorská bude zrušena.
- Stávající autobusové zastávky Tempo v ulici Štúrova budou v obou směrech zrušeny.
- V ulici Durychova jsou navrženy dvě nové výstupní tramvajové zastávky Nové Dvory vždy pro jednu soupravu. K oběma zastávkám je pak navržen odstav na jednu tramvajovou soupravu.
- Při severním okraji profilu v ulici Durychova je pak navržena jedna autobusová zastávka Nové Dvory v zálivu při severní straně profilu a rezerva pro autobusovou zastávku či odstavy v zálivu pro opačný směr při jižní straně profilu.
- V ulici Libušská je v obou směrech navržena autobusová zastávka s délkou hrany umožňující různá uspořádání i se dvěma označníky.
- V ulici Chýnovská je navržena v jednom směru tramvajová zastávka.
- V novém úseku ulice Chýnovská jsou navrženy v obou směrech nové autobusové zastávky.
- Stávající autobusové zastávky Přírodní v ulici Novodvorská (již za hranou řešeného území) budou v obou směrech zachovány, ale bude upravena jejich poloha a budou sloužit pro autobus i pro tramvaj – ideálně ve formě sdružené zastávky na ostrůvku.

05.3.2. Metro D

Návrh přebírá řešení uspořádání plánované stanice metra D se severním a jižním eskalátorovým tunelem ústícím do vestibulu na povrchu bez vestibulu v mezilehlé úrovni a s výtahovým vestibulem zhruba v polovině stanice. U všech vestibulů se předpokládá jejich integrace do zástavby.

Není navrženo doplňování žádných dalších podchodů.

V principu by bylo zřejmě vhodné propojit eskalátory a výtahy s mezistanicemi v úrovni suterénů plánované výstavby. Návrh s tím nicméně nepracuje vzhledem k pokročilé fázi přípravy metra D.

05.3.3. Tramvajová doprava

Návrh byl řešen v podrobné koordinaci s DPP a prověřoval varianty řešení tramvajové smyčky vedené uličními profily ulic Novodvorská, Durychova, Libušská a Chýnovská. Bylo zvoleno řešení vedení tramvaje ve všech profilech zhruba v ose profilu se zastávkami umístěnými na ostrůvcích.

Klíčová je výstupní zastávka Nové Dvory umístěná mezi jižním eskalátorovým a středovým výtahovým vestibulem metra a současně ve vazbě na nové zastávky autobusů. Zastávka je řešena se dvěma paralelními nástupními hranami. Bezprostředně za výstupními zastávkami následují opět dvě paralelní manipulační zastávky a následně dvě paralelní nástupní zastávky.

Uspořádání zastávek je připraveno i na možné výhledové řešení s obousměrným provozem tramvají, kdy by došlo k vytvoření průjezdného modelu s nácestnou zastávkou v obou směrech zhruba v místě navržených manipulačních a nástupních zastávek – došlo by k navýšení kapacity zastávek na 2 soupravy. Současně se uvažuje výhledová možnost sdružení se zastávkami zbývajících autobusů.

Zastávka v ulici Chýnovské má pouze doplňkový charakter, což se odráží i na jejích skromnějších navržených parametrech. Preferované řešení zobrazené i v příloze P1 je řešení s ostrůvkem navázaným na přechod v křižovatce s ul. Novodvorská, které poskytuje nejplynulejší návaznost na hlavní pěší trasy v území a současně minimálně koliduje s vedením IAD v ulici. Byla nicméně prověřována i alternativní řešení možná při zachování základního principu ponechání kolejí přimknutých k severní hraně středového dělicího pásu v komunikaci, s kterým pracuje zpracovávaná studie DPP. Variantní řešení mají podobu mysové zastávky, mysové zastávky s průjezdem cyklistů a vídeňské zastávky, které vždy pracují s odsunutím dále na východ od přechodu v křižovatce s Novodvorskou. Z hlediska ÚS je zásadní, že ani tato řešení nejsou v kolizi s navrženou výhledovou polohou vjezdů do území „čtverce“

severně od ul. Chýnovská a jsou tedy v principu také přípustná. Představují však omezení komfortu pěšího pohybu ve směru na jih a v různé míře zásadní omezení průjezdu IAD ulicí Chýnovská.

V souladu s aktuálně existujícími koncepcemi návrh ÚS počítá s přivedením linek 3 a 20.

Podrobnější prověření dopravního řešení tramvajové smyčky je zobrazeno v příloze [P1/ Dopravní řešení tramvajové smyčky].

05.3.2.1. Výhledový rozvoj

ÚS počítá s výhledovým pokračováním TT na západ po ulici Durychova a s vybudováním nové tramvajové smyčky zřejmě na některém z městských či státních pozemků podél ulic Lhotecká či Československého exilu. Posun smyčky mimo exponované obvodové centrum by umožnil vhodnější organizaci dopravního uzlu nad stanicí metra (viz výše). Prostorové uspořádání této trati i umístění smyčky je však již mimo rozsah ÚS. Tento směr by byl určitou alternativou k málo pravděpodobnému (byť stále možnému) scénáři vybudování druhé větve metra D směrem k Sofijskému náměstí.

Byly prověřovány také možnosti dalšího rozvoje TT dále po Novodvorské na sever a případně opět na zpět k řece a také možnost využití profilu ulice Nová Chýnovská pro vedení TT směrem k IKEMu. Obě tyto varianty jsou sice teoreticky proveditelné, nicméně narážejí na legislativní a technické problémy – ani s jednou tedy ÚS v blízkém výhledu neuvažuje.

05.3.4. Autobusová doprava

Stávající systém linkového vedení bude ve výše popsaných fázích v souvislosti s postupem výstavby metra postupně zcela změněn. Všechny linky procházející oblastí Nových Dvůrů budou navedeny do centrálních zastávek u jižního vestibulu metra a dojde ke zrušení řady zastávek v blízkém okolí, které budou těmito centrálními zastávkami nahrazeny.

V ulici Novodvorská dojde mezi ulicemi Durychova a Chýnovská k úplnému ukončení provozu autobusů.

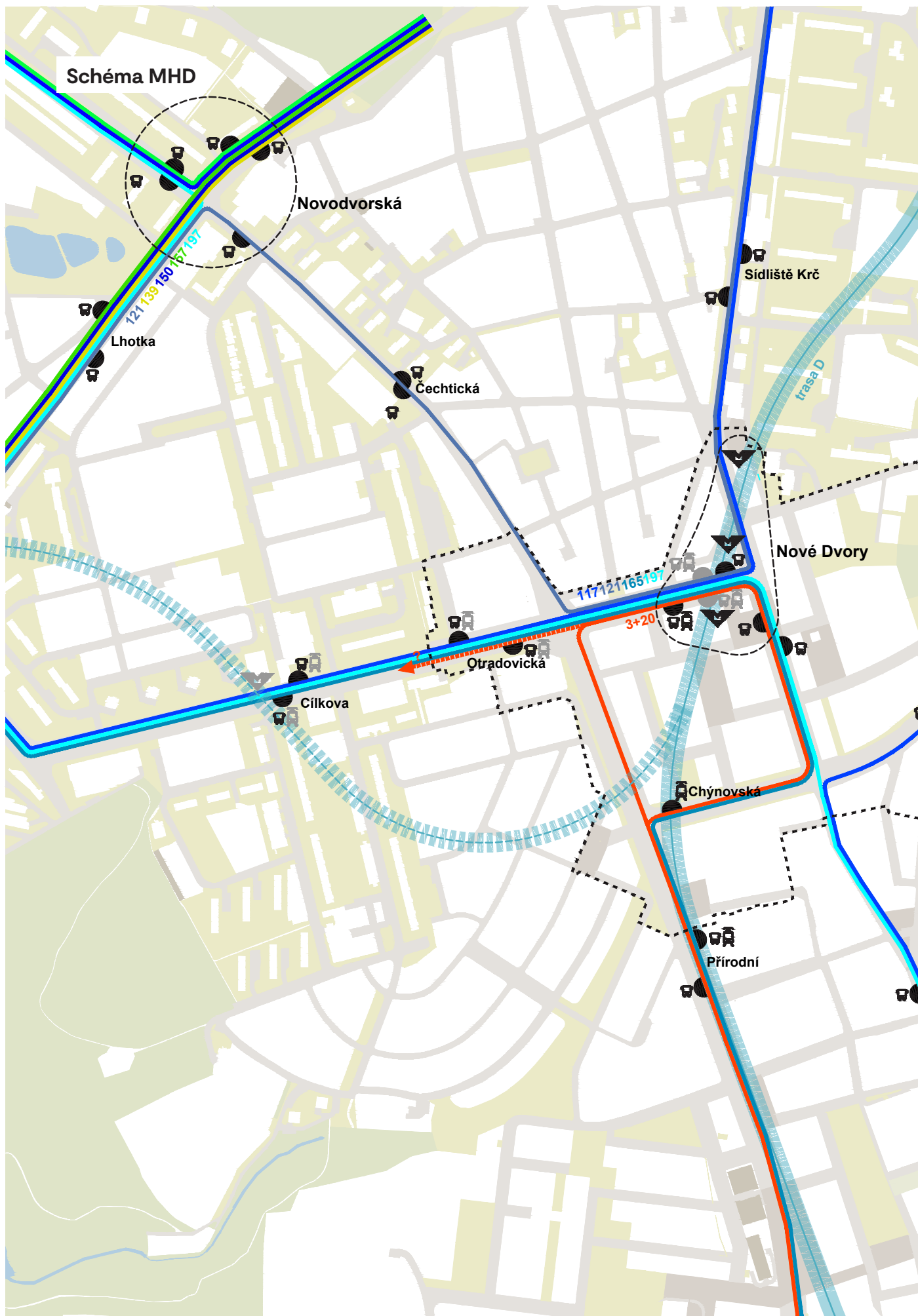
V ulici Vídeňská budou nadále řešeným územím projíždět autobusy v jiho-východním směru.

Nový úsek ulice Chýnovská bude zřejmě sloužit pro propojení některé z linek mezi Kunraticemi a Novými Dvory, návrh nicméně neurčuje konkrétní linku ani nenavrhuje trasu případné nové linky, která by měla po této nové ulici procházet.

Součástí výhledových stavů, které návrh uvažuje ale podrobně neprověřuje bude také postupné převádění flotily dieselových autobusů zřejmě nejprve na elek-trobusy a postupně na trolejbusy, což bude zřejmě znamenat zatím nejasné provozní potřeby vstupující do uspořádání sítě linek.

Ve výše popsané mezifázi, kdy bude dokončeno metro na Nové Dvory, ale zatím nebude zprovozněn úsek ke konečné na Depu Písnice, bude nutné v řešeném území řešit odstavy pro některé zde dočasně končící autobusové linky. Odstavy budou zajištěny v několika kategoriích: krátké obraty do 10' min., přestávkové pobyty 20–60 min. a dopolední odstavy cca 3–6 hod. U odstavů do 1 hod. Se předpokládá jejich dočasné vymezení přímo ve vozovce v místě části parkovacích pásů či u dvoupruhových komunikací lokálně v pravém pruhu. Pro odstavy sloužící pro několikahodinové odstavení vozidel se pak počítá s využitím provizorně upravené zatím nezastavěné plochy v místě někte-

rého z plánovaných objektů uvnitř „čtverce“ či části středového pásu bez provozu tramvají v ul. Novodvorská mezi ul. Durychova a Chýnovská.





05.4/ ZÁSOBOVÁNÍ

05.4.1. Základní principy řešení

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

05.4.2. Zásobování na sběrných komunikacích a v zónách 30

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

05.4.3. Zásobování v obytných zónách

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

05.4.4. Zásobování v pěších zónách

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

05.5/ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

05.5.1. Základní principy řešení

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

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

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

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

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

05.5.2. Dopravní režimy komunikací s automobilovou dopravou

05.5.2.1. Hlavní komunikace bez zvláštního režimu

Tyto komunikace tvoří současně osnovu hlavních ulic v území – Novodvorská, Durychova, Chýnovská, Štúrova, Libušská a Vídeňská. Na všech z nich současně projíždí nebo budou projíždět autobusy nebo tramvaje MHD.

05.5.2.2. Zóny 30

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

komunikací.

Mezi zásadní používané prvky patří:

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

05.5.2.3. Obytné zóny

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

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

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

05.5.2.4. Pěší zóny

Několik ulic a náměstí je řešeno v režimu pěší zóny. V některých případech je navržen v rámci rozsáhlejší pěší zóny vymezený koridor určený pro průjezd zásobování (viz. linie pěších zón ve výkresech DI a ve schématu dopravních režimů), v některých případech naopak není obdobný koridor vymezen a předpokládá se možnost pohybu vozidel zásobování například v celé ploše – typicky u náměstí.

05.5.2.4. Úpravy jednosměrnosti

Návrh nijak neupravuje řešení jednosměrností v území, které se týká pouze částí dvou ulic na okraji řešeného území. Nově navržené ulice nejsou řešeny jako jednosměrné.

05.5.3. Významné komunikace pro IAD v území

05.5.3.1. Durychova

V souvislosti s budováním metra a zaváděním TT ve středovém pásu dojde při jižní straně k omezení provozu do 1 průběžného jízdního pruhu s ponecháním řadících pruhů v křižovatkách.

05.5.3.2. Chýnovská

Ve stávajícím úseku bude doplněna jednosměrně TT přimknutá od severu ke stávajícímu středovému pásu. V nově navrženém úseku je v obou směrech navržena dvoupruhová komunikace se středovým zeleným pásem s rezervou pro TT. K otázkám řešení zastávky vs. průjezdu IAD viz výše.

Profil ulice je současně prověřen na výhledové vložení koleje v druhém směru pro výhledový stav s ukončením TT dále na západě.

05.5.3.3. Libušská

V ulici bude jednosměrně (směr sever > jih) vedena zhruba v ose profilu TT. Směr od jihu na sever nebude samotnou TT zásadně dotčen, ale dojde k přeuspořádání využití stávajících pruhů v souvislosti s nutností vybudovat ostrůvky sloužící nově vznikajícím pěším vazbám a s potřebou doplnit odbočovací pruhy do nově navržených křižovatek.

Profil ulice je současně prověřen na výhledové vložení koleje v druhém směru pro výhledový stav s ukončením TT dále na západě.

05.5.3.4. Novodvorská

Z hlediska průjezdu IAD nedojde po vybudování TT v profilu k zásadním změnám.

05.5.3.5. Štúrova

Do řešeného území zasahuje jen koncový úsek. Je navrženo zachování tří pruhů v severním rameni křižovatky s ul. Durychova ve směru na jih, nicméně pravý pruh je navržen k převedení do režimu vyhrazeného jízdního pruhu pro BUS (+ IZS atp.).

05.5.3.6. Vídeňská

Řešeným územím prochází pouze okrajově, ÚS do ní mimo změny v křižovatce nijak nezasahuje.

05.5.4. Křižovatky na významných komunikacích

05.5.4.1. Novodvorská x Durychova

Stávající OK bude nahrazena průsečnou křižovatkou se SSZ s průjezdem TT (jedna či dvě koleje). Výhledově možnost založení tramvajové křižovatky zajišťující pokračování TT na západ. Stávající podchod v křižovatce je navržen k odstranění.

05.5.4.2. Novodvorská x Chýnovská

Stávající OK bude nahrazena průsečnou křižovatkou se SSZ s průjezdem TT v novém kolejovém trojúhelníku.

05.5.4.3. Durychova x Libušská/Štúrova

Stávající křižovatka se SSZ bude zásadně upravena a bude do ní vložen průjezd TT

05.5.4.4. Libušská x Chýnovská

Vznikne nové pokračování ulice Chýnovská dále na východ, které se napojí do připravené pozice v křižovatce. Křižovatka bude řízena SSZ a bude skrz ni projíždět jedna tramvajová kolej.

05.5.4.5. Chýnovská/Jalodvorská x Vídeňská

Ulice Jalodvorská bude na východě zaslepena a bude fungovat jen pro místní obsluhu s připojením od západu z nového úseku Chýnovské. Do upravené stávající křižovatky bude napojen nový úsek Chýnovské.

05.5.4.6. Chýnovská x jižní vjezd do centra území

V ulici Chýnovská vznikne nová styková křižovatka připojující centrum řešeného území od jihu, díky přerušení středového pásu z obou směrů. Křižovatka bude ponechána bez signalizace. Vzhledem k reálné absenci pěších vazeb zde není třeba řešit přechody pro chodce.

05.5.4.7. Libušská x východní vjezd do centra území x vjezd na východ

Na ulici Libušská je navržen vznik nové průsečné křižovatky se SSZ, která připojí centrum řešeného území od východu. Současně bude připojovat i z hlediska IAD méně významné území na východě. Od severu ale není navrženo levé odbočení – pro příjezd z tohoto směru je třeba využít některou z alternativních tras příjezdu, kterých funguje v území několik.

05.5.4.8. Durychova x severní vjezd do centra území

Na ulici Durychova je navržena nová styková křižovatka se SSZ, která připojí centrum řešeného území od severu. Díky přerušení středového pásu bude vjezd i výjezd fungovat od východu i od západu. Vzhledem k tomu, že půjde současně o hlavní příjezd (nejen) zásobování k objektu OC, je navržena křižovatka s velkorysejšími prostorovými parametry a řadícími pruhy i na výjezdu.

05.5.4.9. Štúrova x V Štíhlách

Stávající styková křižovatka bude rozšířena o nové rameno a změně se na průsečnou. Vznikne tak relativně málo významné připojení pro několik nově navržených objektů v místě stávající nevyužívané točny autobusů.

05.5.4.10. Křižovatky na novém úseku Chýnovské

Na novém úseku ulice Chýnovská vzniknou celkem 3 stykové křižovatky připojující území na jihu. Dvě z nich budou plnohodnotné křižovatky s přerušením středového pásu, nejzápadnější z křižovatek připojující pouze několik objektů bude řešena bez přerušení středového pásu. Bude navržena jedna průsečná křižovatka se SSZ napojující území na sever i na jih od této nové ulice.

05.5/ ZATÍŽENÍ SÍTĚ KOMUNIKACÍ – MODELOVÁNÍ

Navržené řešení bylo prověřováno pomocí dopravního modelu (prostředí PTV – VISION, dopravní model pro hl. m. Prahu a její okolí, zdroj IPR). Byly modelovány dvě varianty návrhu – navržená doplněná síť komunikací a zástavba včetně realizace nového úseku ul. Chýnovská a tatáž síť a zástavba bez této nové ulice – a dále byl modelován stav území dle existující sítě zanesené v ÚP doplněné o sousedící síť komunikací a zástavbu řešenou v ÚS Sidliště a okolí budoucí stanice metra D Libuš.

Při vyhodnocování modelovaných intenzit je zásadní předpoklad, že [v] návrhovém modelu odvozeném z platného ÚP hl. m. Prahy jsou zaneseny takové předpoklady urbanistického rozvoje, které se na základě posledního vývoje ukazují být jako obtížně naplnitelné (extenzivní rozvoj města a z toho vyplývající nárůst výkonů automobilové dopravy).

Z pohledu vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj se sice jedná o výsledky na straně bezpečnosti, protože jde o scénář maximálního rozvoje, ale pro přípravu staveb, etapizaci, dimenzování a modelování křižovatek se ukazují být tyto podklady v kontextu výše popsaného a s postupujícím časem pravděpodobně nadhodnocené.“ (KDI IPR Praha)

Extrémní důležitost přitom v lokalitě bude mít především realizace metra a nové tramvajové trati. Současně se v souladu s Plánem udržitelné mobility dá výhledově očekávat také zavedení systému mýta v centrální části města a zřejmě nevyhnutelně dojde k omezení dostupnosti dotovaných parkovacích stání na veřejných prostranstvích. To vše v lokalitě povede ke snížení atraktivity IAD Tyto faktory přitom v modelech zohledněny nejsou vůbec či jen okrajově.

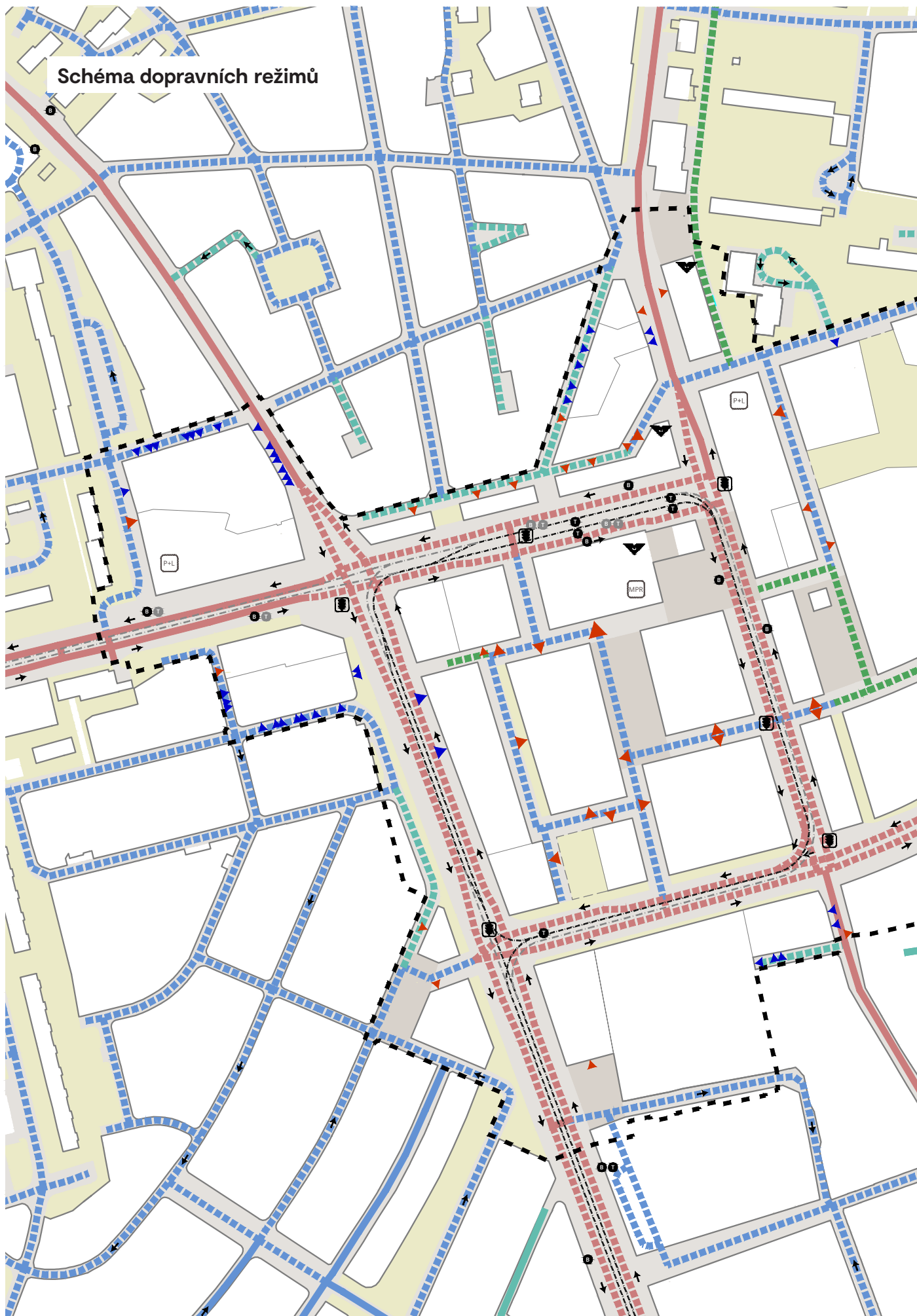
Z modelů vyplývá několik základních poznatků o navržené síti a zástavbě:

- Největší vliv bude mít navržená výstavba v lokalitě na ulici Novodvorská, v menší míře bude více zatížena také ul. Meteorologická, Durych-

ova a Štúrova. Naopak v ul. Libušská návrh znamená nižší nebo stagnující intenzity. Intenzity v ul. Chýnovská záleží především na jejím ne/propojení novým segmentem dále na Vídeňskou – s propojením zatížení ulice zásadně vzroste.

- Prodloužení komunikace Chýnovská způsobí v oblasti dopravní indukci o síle několika tisíc vozidel / 24 h. Současně ale díky vytvoření paralelní kapacity sníží tlak na stávající převážně rezidenční ulice V Štíhlách a Jalodvorská. Model implicitně naznačuje, že efekt odlehčení ale nebude využit plně, pokud v obou ulicích nedojde k nastavení zásadnějšího odporu průjezdu.
- Nová Chýnovská ale současně nijak neodlehčí ulici Vídeňská – její realizace jí může naopak mírně přitížit.
- Uspořádání některých komunikací v lokalitě s 2+2 pruhy je z hlediska očekávaných intenzit spíše naddimenzované. Na hranu kapacity se paradoxně dostává nejspíše ul. Vídeňská a Štúrova obě jen s 1+1 pruhy.
- Nejzatíženější křižovatkou připojující k nadřazené síti obslužné komunikace uvnitř zklidněné oblasti je křižovatka na severní straně centrálního čtverce, přičemž značná část této zátěže bude tvořena provozem generovaným navrženým OC – návrh tento faktor zohledňuje v parametrech této křižovatky.

Schéma dopravních režimů



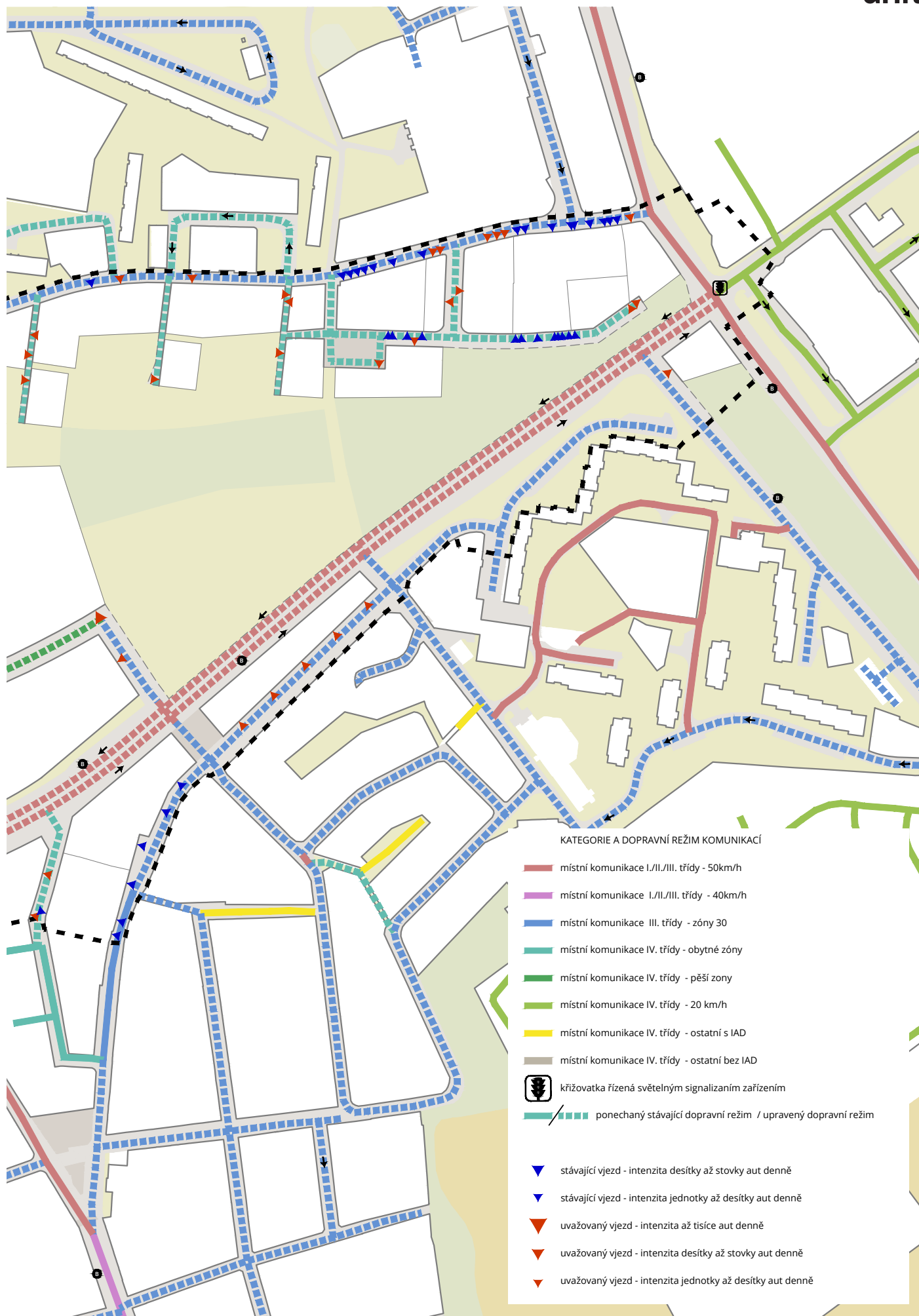


Schéma tříd místních komunikací





05.6/ PARKOVÁNÍ

05.6.1. Základní principy řešení

Naprostá většina řešeného území není v současnosti zatížena parkováním. Kompenzace poptávky z okolních lokalit v řešeném území nedává ve větší míře kvůli příliš velké vzdálenosti smysl.

Pro potřeby nově budovaných domů se nepočítá s ponecháváním žádných parkovacích stání pro dlouhodobé odstavování vozidel v uličních profilech.

V uličních profilech se předpokládá ponechání prostoru pouze pro krátkodobá zásobovací stání a stání typu K+R.

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

Pro kompaktní městskou zástavbu, která je v lokalitě převážně navrhována, není vhodné veřejná prostranství využívat pro odstavování automobilů koncentrováním parkování na určité místo, což vede ke vzniku monofunkčních parkovacích ploch.

V území se očekává výhledové zavedení ZPS, z hlediska návrhu však nejde o zásadní změnu.

05.6.2. Obecné standardy parkovacích ploch

05.6.2.1. Prostorové parametry

Parkovací stání jsou obecně integrována do přidruženého prostoru a umísťována do zálivů o plné šířce stání a nutných bezpečnostních odstupů nad rámec základní šířky komunikace bez parkovacích stání.

Základní uvažovaná šířka parkovacího stání v rámci

návrhu je vždy 2,0 m. U rychloobrátkových stání je nicméně doporučeno ji navýšit až na 2,25–2,5 m.

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

05.6.2.2. Materiálové řešení

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

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

05.6.2.3. Parkování v nově navržených ulicích

Návrh určuje podobu prostorového uspořádání parkování v jednotlivých ulicích pouze prostřednictvím katalogu schémat profilů v příloze P2, jejichž přiřazení ke konkrétním ulicím je součástí výkresu D1.

Podrobnější prověření bilancí parkování není součástí návrhu, protože u oblastí s novou zástavbou se automaticky předpokládá vyřešení parkování především formou podzemních garáží přímo v rámci nové zástavby v souladu s požadavky Pražských stavebních předpisů. Je doporučeno držet se při návrhu počtů parkovacích stání dle Pražských stavebních předpisů

spíše hodnot stanovených jako minimální, které jsou k nahlédnutí v příloze [P4 / Bilanční tabulka].

Vjezdy do parkovacích kapacit v rámci vymezených stavebních bloků (v nové zástavbě umístěné na zatím nezastavěné plochy i u zástavby nahrazující stávající objekty) budou řešeny tak, aby jejich rampy nezasahovaly do přilehlých veřejných prostranství. Preferované řešení vjezdů je chodníkový přejezd jasně definující přednost chodců. V případě zvláště intenzivně vytižených vjezdů (např. do bloku B0202a) je možné řešit vjezd i ve formě blízké se řešením křižovatky (obruby, přechod, ostrůvky atp.).

05.6.2.4. Parkování ve stávající zástavbě

Stávající zástavba se v řešeném území nachází především na okrajích v místech, u nichž se nepočítá se zásadnějšími změnami. Parkování na těchto místech tedy není nijak sledováno a nejsou řešeny celkové bilance.

05.6.2.5. Vyrovnání stávající poptávky a deficitů bilancí

Je navrženo několik míst, kde bude nové zástavbě udělena podmínka vyrovnat v souvislosti s ní vzniklý deficit nebo vytvořit novou obecně prospěšnou kapacitu pro parkování. Jedná se o následující lokality:

- Obchodní centrum nad jižním vestibulem metra bude integrovat kapacitu 150 stání sloužících jako „městské P+R“, které je definované i v ÚP.
- Zástavba na jihovýchodním nároží křižovatky ulic Štúrova a V Štíhlách bude integrovat kapacitu 250 stání, která bude částečně vyrovnávat deficit vzniklý zrušením parkoviště v místě plánovaného severního vestibulu a současně poskytne nové parkovací kapacity sídlišti Krč.
- Zástavba v severozápadním nároží křižovatky Durychova x Novodvorská (blok B0101b) bude integrovat kapacitu 100 parkovacích stání, což vyrovná část parkovací kapacity, která zde v souvislosti s výstavbou zanikne.

Specifické je dnes parkování vozidel souvisejících s administrativními budovami podél ulice Novodvorská. Ty dnes využívají pozemky, které budou zčásti využity k zástavbě. V okolí stávajících administrativních objektů je proto porušen princip nevytvářet v nově navržených ulicích parkovací stání nad nezbytné minimum. Tyto přilehlé ulice jsou spolu s profily některých hlavních tříd využity k vyvážení úbytku počtu stání využívaných těmito objekty. Současně se ale předpokládá převod značné části cest z IAD na MHD, který bude zásadně ulehčen díky výstavbě metra D.

Dočasná varianta P+R

V případě, že dojde k realizaci linky metra D s dočasným ukončením na stanici Nové Dvory, je možné vybudovat dočasnou parkovací kapacitu na městských pozemcích v místech navrženého bloku B02_07.

05.6.2.6. Místa pro dobíjení elektromobilů

V nové zástavbě se předpokládá řešení vlastního systému dobíjení elektromobilů na pozemcích mimo veřejná prostranství na vlastní náklady majitelů elektromobilů. V nově navržených ulicích se tak plošná realizace tohoto typu zařízení neuvažuje. Výjimkou může být nová ulice v místě stávajícího parkoviště „za Eltodem“ a také parkovací pásy podél některých z hlavních komunikací v území – obě lokality budou sloužit nadále i k dlouhodobému odstavování vozidel a budou tedy vyžadovat i instalaci tohoto typu infrastruktury.

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

05.7/ OSTATNÍ DRUHY DOPRAVY

05.7.1. Letecká doprava

Návrh respektuje veškerá ochranná pásma a další omezení související leteckou dopravou přesně definovaná v části Analýzy na str. 68.

05.7.2. Železniční a vodní doprava

V území ani v jeho nejbližším okolí se nenachází žádné železniční trati ani koridory vodní dopravy. U nejbližších tratí v údolí Vltavy a v údolí Kunratického potoka ani v případě Vltavy neexistuje žádný přímý vliv návrhu na jejich fungování.

Technická infrastruktura

06.1/ TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Vodní režim v území

Ve vymezeném území řešeném Územní studií se nenacházejí žádné vodní toky ani vodní plochy. Území spadá do povodí Kunratického potoka. Převážná část řešeného území je nezastavěná a nezpevněná, v zastavěném území byla realizována oddílná kanalizační síť. V rámci návrhu bude vhodné doplnit koncepci opatření pro hospodaření s dešťovou vodou s cílem zvýšení zasakování srážkových vod v místě jejich spadu a případně zvýšení akumulace a využití srážkových vod a zpomalení jejich odtoku.

Protipovodňová ochrana

Do území řešeného Územní studií nezasahují žádná stanovená záplavová území.

Zásobování vodou

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

V jihozápadní části území se nachází významný vodárenský objekt – vodojem a čerpací stanice Lhotka (dvoukomorový vodojem s objemem $2 \times 12\,000\text{ m}^3$). Vodojem slouží k zásobování pitnou vodou pro zásobní pásma 201 (3. TP Modřany), 215 (sídlíště Lhotka, Libuš, Písnice) a 216 (Novodvorská, Hodkovičky, Braník). Vzhledem k umístění vodojemu procházejí přes řešené území četné trasy vodovodních řadů všech úrovní významnosti. Přiváděcí řady a hlavní vodovodní řady velkých profilů jsou vedeny zejména v západní části území podél ulice Novodvorská a v ulici K Novému dvoru. Vodovodní síť pro plochy současné zástavby je stabilizována a není třeba ji koncepčně měnit.

Navrhovaná zástavba převážně stávající vodovodní řady respektuje. Přesto dochází k několika kolizím

navrhované zástavby se stávajícími vodovody a bylo nutné navrhnout jejich přeložku. Jedná se o dílčí přeložky kolem stavebních bloků B01_01b, B01_06, B03_06 a B04_07.

Dále jsou navrženy nové vodovodní řady pro zásobování nově navrhované zástavby v blocích B02 a B04.

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

Odkanalizování území

Řešené území je odkanalizováno oddílnou kanalizační sítí. Splaškové stoky jsou součástí městské kanalizační sítě hl. m. Prahy a jsou mimo řešené území napojeny do stávající sítě jednotné kanalizace odvádějící odpadní vody do ÚČOV na Císařském ostrově.

Stávající stoky splaškové kanalizace nekolidují s navrhovanou zástavbou.

V rámci územní studie nejsou navrhovány koncepční změny splaškové kanalizační sítě.

Navrženy jsou nové stoky pro odkanalizování vymezených zastavitelných bloků B02 a B04.

V ulici Novodvorská je navržena přeložka splaškové kanalizace. Vzhledem k hloubce uložení (cca 6m) přeložka možná nutná nebude. Zda může kanalizace zůstat ve stávající podobě bude možné posoudit až v rámci podrobné projektové dokumentace na novou trasu tramvaje.

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

Odvádění srážkových vod

Důležitá je v území problematika odvádění srážkových vod. Srážkové vody z převážné části zastavěného území jsou odváděny stávající oddílnou dešťovou kanalizací. Převážná část území je odvodněna dešťovou kanalizací zaústěné do dešťové usazovací nádrže (DUN) IKEM, která je umístěna před zaústěním dešťové kanalizace do Kunratického potoka.

Řešené území se nachází v plochách, které jsou dle geologických map a dalších dostupných hydrogeologických podkladů se střední schopností vsakování půdy. Proto je vhodné v území v rámci nezpevněných a částečně zpevněných ploch realizovat opatření k vsakování srážkových vod (průlehy, vsakovací jímky apod.), tak aby maximální množství srážkových vod bylo vsakováno v místě jejich spadu a pouze přebytky z přívalových srážek (regulované odtoky či přepady ze zařízení pro hospodaření s dešťovou vodou) byly odváděny stávající a případně navrhovanou dešťovou kanalizací.

Studie počítá se zachováním stávající sítě dešťové kanalizace a s jejím doplněním v rámci veřejných prostranství v místech nové zástavby, zejména v blocích B02 a B04. Kromě toho jsou navrženy přeložky stávajících stok dešťové kanalizace. Kvůli plánované tramvajové trati je navržena přeložka stávající dešťové kanalizace v ulici Novodvorská. S ohledem na kolize s navrhovanou zástavbou jsou navrženy přeložky dešťových stok u bloků B01_01b, B01_03, B01_04, B01_06, B03_05b a B04_02.

V ulici Novodvorská je navržena přeložka dešťové kanalizace. Vzhledem k hloubce uložení (cca 4m) přeložka možná nutná nebude. Konkrétní posouzení bude možné až v rámci podrobné projektové dokumentace na novou trasu tramvaje.

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

Zásobování teplem

Do řešeného území zasahují rozvody CZT, které jsou součástí Pražské teplárenské soustavy. Stávající tepelné sítě procházejí podél ulice Novodvorská, s větví vedoucí ulicemi Durychova a V Štíhlách s odbočkou přes nezastavěné plochy parku do ulic Jalodvorská a K Výzkumným ústavům.

S ohledem na charakter navrhované zástavby s převahou bydlení v bytových domech doplněných o veřejnou vybavenost, popř. komerční využití, je počítáno se zachováním stávajícího systému CZT a s napojením nových zastavitelných ploch na síť CZT. Pro tyto účely jsou navrženy nové trasy rozvodů CZT, zejména v zastavitelných blocích B02 a B04.

Kromě toho jsou navrženy dvě dílčí přeložky stávajícího vedení CZT na jihozápadní straně bloku B01_01b a na západní straně bloku B01_06.

Trasy navrhovaných sítí CZT jsou zakreslovány osou vedení, která symbolizuje celý koridor vedení, který bude ve výsledku tvořen min. dvěma trubními trasami.

Stávající a navrhované rozvody CZT jsou zakresleny v grafické příloze.

Zásobování plynem

V řešeném území se nenacházejí stávající VTL plynovody. Do území zasahují pouze stávající rozvody STL a NTL plynovodů zásobujících stávající zástavbu zemním plynem. Stávající STL plynovodní řad prochází přes nezastavěné území parku.

Ve studii je počítáno se zachováním stávající koncepce plynovodní sítě a s energetickým zásobováním nových zastavitelných ploch prostřednictvím sítě CZT. Nově je navrženo několik dílčích přeložek stávajících plynovodů v místě jejich kolize s navrhovanou zástavbou.

Jedná o přeložky STL plynovodů v blocích B01_01b, B02_01a, B02_03b, a B04_10 a o přeložku NTL plynovodu okolo bloku B04_19.

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

Zásobování elektrickou energií

Do řešeného území nezasahují stávající nadzemní ani kabelové trasy VVN.

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

Elektrorozvodná síť je pro zásobování řešeného území dostatečná, s jejími koncepčními změnami se v rámci Územní studie nepočítá. Je počítáno s realizací nových distribučních trafostanic pro zásobování nově vymezených stavebních bloků. Nové trafostanice budou smyčkově napojeny ze stávajících kabelových rozvodů VN 22 kV, které se v místě nacházejí. Z provedené bilance potřeb technické infrastruktury vyplývá rámcová potřeba nové zástavby cca 5500 kW soudobého příkonu. To představuje 4 nové trafostanice o výkonu 2×630 kVA a jednu trafostanici o výkonu 630 kVA. Proto navrhované trafostanice nejsou v územní studii do jednotlivých bloků umísťovány. Přesné umístění nových trafostanic bude řešeno v podrobnějších projektových dokumentacích v rámci navrhované zástavby bloků na základě konkrétních záměrů a jejich přesných energetických nároků. Zároveň je počítáno s úpravou stávající trafostanice v bloku B02_02a a její případnou integrací do budoucí zástavby bloku.

Ve studii je navržena úprava vedení stávajících kabelových tras VN v ulici Štúrově. Nová trasa bude vedena v rámci chodníku podél upravené komunikace a bude

upřesněna v podrobnější projektové dokumentaci. Navrhovaná trasa je ve studii zakreslena osou vedení, představující celý koridor vedení, který bude ve výsledku tvořen několika kabelovými trasami VN.

Trasy sítě NN budou upraveny dle nového uspořádání uličních prostranství, tak aby byly vedeny mimo pojižděné čisti komunikací (s výjimkou křížení komunikací) a aby umožňovaly napojení stávajících i budoucích odběratelů na elektrorozvodnou síť. Trasy kabelů NN nejsou ve studii řešeny.

Stávající síť rozvodů elektrické energie vč. navrhované úpravy tras kabelů VN je zakreslena v grafické příloze.

Elektronické komunikace

Sítě elektronických komunikací jsou v území řešeny kabelovými rozvody (podél Novodvorské ulice uložených v kabelovodech) ve formě metalických i optických kabelů a budou i nadále ukládány v uličních prostranstvích dle příslušných technických norem a napojeny na stávající síť na základě potřeb v území a podmínek správců infrastruktury.

Ve studii jsou naznačeny pouze některé přeložky stávajících optických kabelů vyvolané navrhovanou zástavbou v blocích B01_01b, B01_06, B04_06, B04_07 a B03_05b.

06.2/ VÝPOČET BILANCÍ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

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

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

Průměrná denní potřeba vody Q_p

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

Maximální denní potřeba vody Q_m

$$Q_m = k_d \cdot Q_p$$

Maximální hodinová potřeba vody Q_h

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

Odtokové množství srážkových vod Q_D

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

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

Hodnota hodinové potřeby tepla G_h se skládá ze tří složek:

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

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

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

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

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

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

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

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

Zásobování plynem:

- bilance vychází z bilančních nároků na potřebu tepla
- $H_5 = 10,5 \text{ kW/m}^3$ objemové spalné teplo zemního plynu
- $\eta = 0,85$ účinnost

Instalovaný příkon:

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



Veřejná vybavenost

07/ VEŘEJNÁ VYBAVENOST

Územní studie řeší dostupnost a kapacitu veřejné vybavenosti pro předpokládaný počet obyvatel s ohledem na širší vztahy a optimální docházkové vzdálenosti. V řešeném území žije v současnosti pouhých 736 obyvatel. Územní studie navrhuje navýšení o 5 036 obyvatel. Finální navrhovaný stav tedy počítá s postupným nárůstem na cca 5 700 obyvatel viz tabulka v příloze [P4/ Tabulka bilancí]. Pro návrh jednotlivých druhů vybavení v rámci územní studie je důležitý vztah počtu obyvatel a kapacity občanské i komerční vybavenosti, typu vybavení a jeho prahu efektivity. Pro konkrétní distribuci vybavení v území jsou rozhodující ale i další faktory, jako je umístění zastávek veřejné dopravy, morfologie sítě veřejných prostranství, spádovost frekventovaných pěších tras, distribuce hustoty obytné zástavby v území, vlastnické poměry a další parametry ovlivňující reálnou proveditelnost záměrů v konkrétním místě.

Občanské vybavení

Školství – MŠ

Nová výstavba v rámci řešeného území generuje cca 200 žáků předškolního věku, kterým odpovídá potřeba 8 tříd v MŠ. Zároveň z *Analýzy infrastrukturních potřeb hl. m. Prahy* v bilančním územním celku Lhotka – Krč (BUC 04_08) na území MČ P4 vyplývá deficit 41 míst v MŠ pro děti předškolního věku odpovídající 2 třídám v MŠ. Územní studie navrhuje část deficitu o kapacitě jedné třídy umístit do nové školky v rámci řešeného území a zbytek deficitu o kapacitě jedné třídy zajistit rozšířením stávající MŠ (např. MŠ Alšovy sady).

Celkově tedy Územní studie navrhuje rozmístit kapacitu 9 tříd do dvou MŠ. MŠ o kapacitě 3 tříd umísťuje do bloku B02_04 jako součást polyfunkčního domu a MŠ o kapacitě 6 tříd navrhuje do bloku B04_07 jako součást společného areálu s novou ZŠ.

Školství – ZŠ

Z navrhovaného navýšení o 5 000 ob. vyplývá požadavek na zajištění ZŠ o 3 paralelkách pro cca 650 žáků. Z MČ Praha Kunratice během jednání rovněž vzešel požadavek na prověření možnosti umístění cca 325 kunratických žáků do ZŠ v docházkové vzdálenosti obytného souboru Zelené údolí. Tento počet dětí odpovídá cca 1,5 paralelce (14 tříd). V území je proto nutné zajistit kapacitu pro 975 žáků, kterým odpovídá 4 paralelky (36 tříd).

V současné době v docházkové vzdálenosti řešeného území i obytného souboru Zelené údolí základní vzdělávání zajišťuje ZŠ U Krčského lesa. ZŠ má stávající kapacitu cca 860 žáků, nicméně v současné době je její maximální kapacita nevyužita. ZŠ navštěvuje cca 500 žáků a nenaplněná kapacita pro 360 dětí tak odpovídá cca 1,5 paralelce (15 tříd). Současná nenaplněná kapacita by tak dokázala pojmout 325 kunratických žáků z obytného souboru Zelené údolí. MČ P4

zároveň připravuje projekt na rozšíření ZŠ o kapacitu pro 300 nových žáků¹. Stávající nenaplněná kapacita v součtu s novou kapacitou vzniklou rozšířením ZŠ by tedy měla v území nabídnout kapacitu pro cca 660 žáků. Stávající záměr na rozšíření je nicméně v procesu přípravy a prověřování možností ZŠ. I po navýšení by ZŠ U Krčského lesa celkovou potřebu v území naplnit nedokázala. Územní studie proto vnímá potřebu navrhnout novou ZŠ, která poskytne kapacitu i souběžný standard na vzdělávání pro žáky z navrhované výstavby v rámci řešeného území.

Územní studie navrhuje **novou ZŠ v bloku B04_07 o kapacitě 2 paralelek** s výhledovou možností rozšíření o další paralelku podle vývoje rozšiřování ZŠ U Krčského lesa. Nová ZŠ společně s rozšířenou ZŠ U Krčského lesa společně dokáží pokrýt potřebu na základní vzdělání pro nově příchozí žáky v rámci řešeného území i pro žáky z Kunratic z obytného souboru Zelené údolí. Pro konkrétní rozmístění žáků je nutná spolupráce a vzájemná koordinace mezi MČ P4 a Kunratice.

Kulturní centrum

Součástí návrhu je umístění kulturního centra tzv. „Malá Lucerna“ v bloku B02_05, které zajistí soudobé prostory pro pořádání kulturních akcí pro širší okolí. Kulturní centrum by mělo mít kapacitu o cca 2 500 m² a nabízet několik sálů. Hlavní vstup do kulturního centra je zamýšlen z nového hlavního náměstí N02_01 v návaznosti na novou stanici metra D a zastávky tramvaje a autobusu.

Sport

Územní studie navrhuje vybudovat sportovní areál v návaznosti na plochu „Jalodvorské louky“ v bloku B04_03 s kapacitami venkovních sportovišť a hal obdobných jako ve stávajícím areálu Domyno východně od komunikace Libušská.

Stavební program areálu by měl obsahovat následující:

- 2 nafukovací tenisové haly (2 * 1340m²)
- 1 nafukovací beachová hala (1120m²)
- tělocvična a další sportovní aktivity (2430m²)
- administrativní budova vč. wellness atp (3700m²)
- parkování řešeno v podzemí

Ve zmíněném bloku je rovněž navržena multifunkční sportovní hala, jejíž součástí může být i plavecký bazén. Doporučuje se vertikální uspořádání sportovní haly tak, aby došlo k maximální efektivitě využití pozemku.

Pošta

V rámci bloku B02_05 je rovněž navržena pošta o kapacitě stávající pošty, která se nachází v území.

Služebna policie

Služebna policie je umístěna do bloku B04_05 v blízkosti hlavního náměstí N02_01 a N04_01, sportovní haly a nové ZŠ.

Zdravotnické vybavení

Zařízení pro seniory

Vzhledem k absenci seniorských zařízení na území MČ P12 a rostoucím nárokům na zajištění těchto služeb Územní studie navrhuje umístění zařízení pro seniory na pozemky MČ P12, konkrétně v rámci bloku B03_02. Hlavní vstup a klidové části zařízení by měly být orientovány do náměstí N03_01 tvořící předprostor nové zástavby.

Další zařízení pro seniory je možné umístit i na území P4. Konkrétní umístění ÚS nepředepisuje a je ponecháno na možnostech budoucích záměrů PDS.

1 B.K.N. spol. s.r.o. (2019). *Studie navýšení kapacit ZŠ*.

Poliklinika

Pro MČ P4 je z důvodů dostupnosti navrženo umístění nové polikliniky v blízkosti budoucí stanice metra D. ÚS preferuje umístění v bloku B02_05, možné je však i umístění v bloku B02_04 dle konkrétní podoby záměrů na městských pozemcích svěřených do správy PDS. Celková kapacita polikliniky by měla být cca 4000m².

Komerční vybavení

Obchodní centrum

Vzhledem k absenci širší nabídky obchodů a služeb v území je součástí návrhu požadavek na zřízení menšího obchodního centra v rámci bloku B02_02a. Obchodní centrum by mělo nabízet komerční prostory o ploše cca 10 000 – 15 000 m² rozdělené do jednoho podzemního a dvou nadzemních podlaží². OC je vhodné kombinovat s administrativním využitím v rámci polyfunkčního domu s přímým vstupem do stanice metra D. Hlavní vstup nového OC je zamýšlen z nového náměstí N02_01.

Supermarkety

Vzhledem k nárůstu počtu obyvatel Územní studie požaduje umístění dvou plnosortimentních supermarketů o ploše cca 2 500m². Jeden supermarket je navržen jako součást OC v bloku B02_02a v přímé návaznosti na vstup do stanice metra ideálně v -1.NP, druhý supermarket je součástí bloku B04_01a v bližší docházkové vzdálenosti pro obyvatele sídliště Krč.

Aktivní parter

V návrhu Územní studie jsou vymezeny hrany zástavby pro podporu aktivního parteru ve formě obchodů a služeb v přízemí, jejichž konkrétní náplň by měla být přizpůsobena aktuální poptávce v území v době

² Cushman & Wakefield (2021). *Analýza využití území a návrh využití projektu Nové Dvory a jeho kapacity*,

realizace konkrétních záměrů. Takové řešení parteru je vhodné nejen z hlediska doplnění potřebného vybavení, ale i z hlediska oživení navazujících veřejných prostranství.

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

Velkokapacitní parkování

Městské P+R (Park and Ride)

Vzhledem k významu Nových Dvorů jako spádového obvodového centra Územní studie zapracovává požadavek na umístění městského parkoviště P+R v rámci bloku B02_02a.

Parkování pro sídliště Kamýk a sídliště Krč „P+L“ (Park and Live)

Další velkokapacitní parkoviště je navrženo v rámci bloků B01_01b a B04_01a. V obou případech se jedná o podzemní parkovací dům. Kapacita P+L v bloku B01_01b je určena obyvatelům sídliště Kamýk jako náhrada za stávající povrchové parkoviště a v bloku B04_01a pro obyvatele sídliště Krč pro vyřešení stávajícího deficitu.



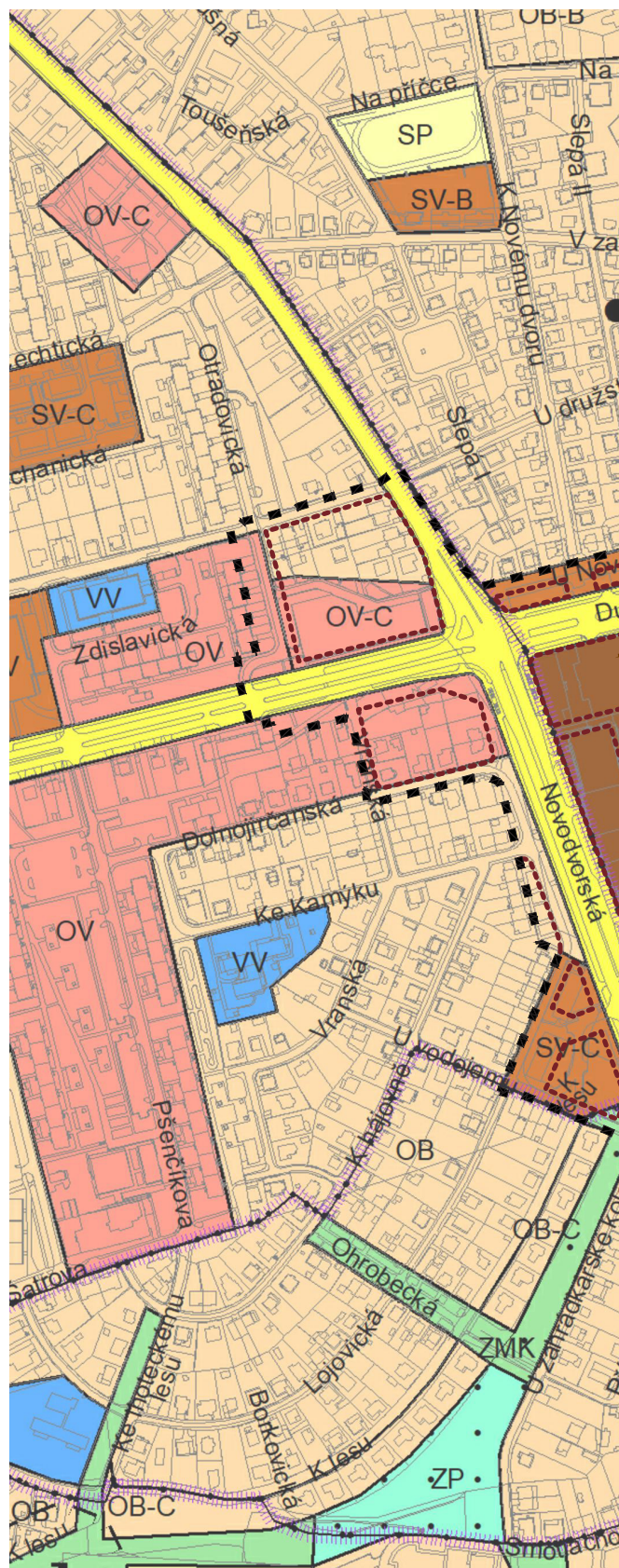
Veřejný zájem

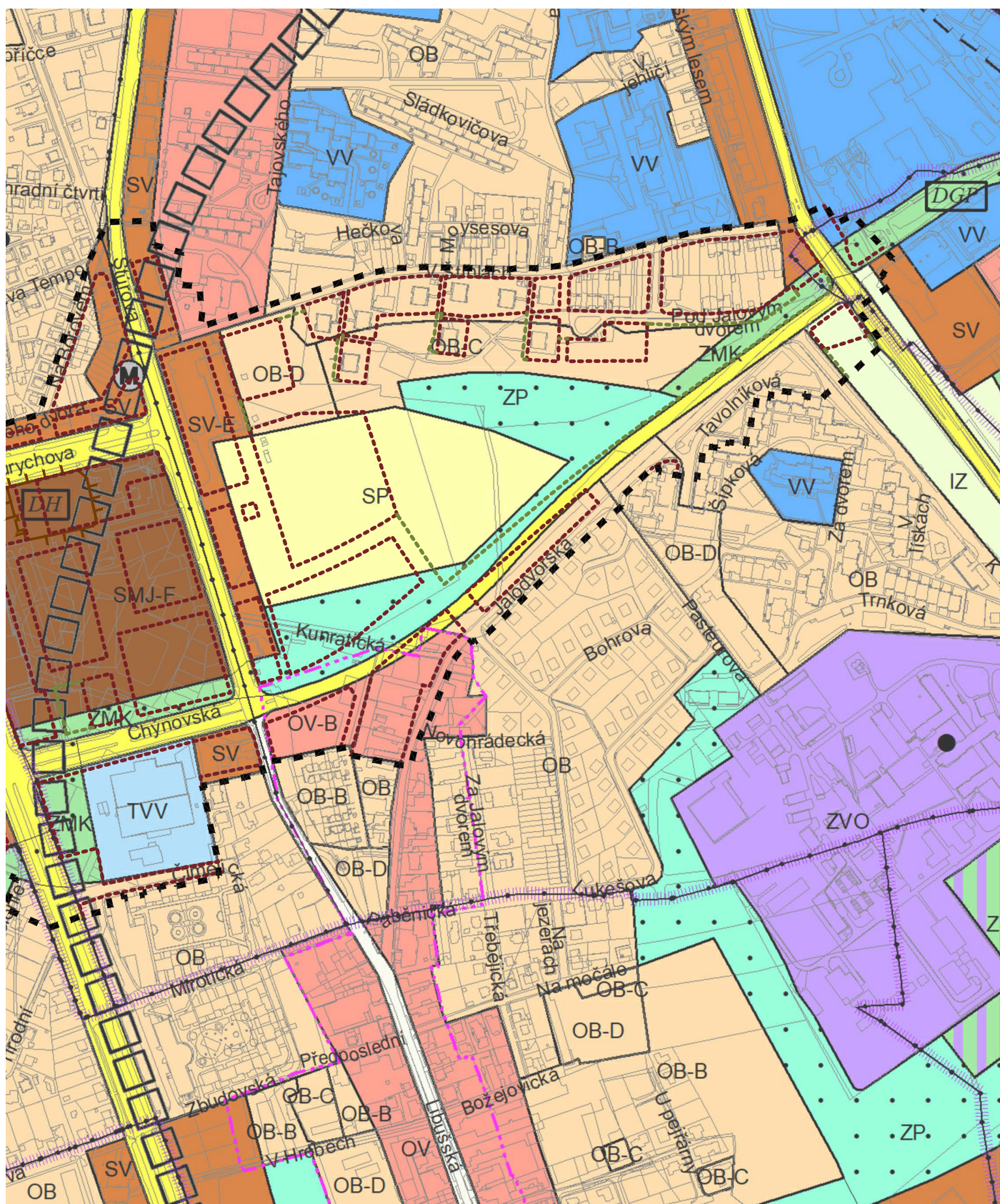
08.1/ NÁVRH ÚZEMNÍ STUDIE VE VZTAHU K PLATNÉMU ÚZEMNÍMU PLÁNU HL. M. PRAHY

Návrh Územní studie představuje zpřesnění znalosti území včetně aktuálních záměrů a zájmů v tomto území, na jejichž základě byla vytvořena ucelená koncepce rozvoje Nových Dvůrů, která v co nejvyšší možné míře propojuje jednotlivé systémové vrstvy území (krajina, struktura a využití zástavby, veřejná prostranství, infrastruktura, ...) a vyvažuje veřejné a soukromé zájmy v území. Na základě tohoto komplexního prověření Územní studie navrhuje změny platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy vyznačené ve výkrese [L/ Schéma navržených změn ÚP] a popsané v tabulce předpokládaných změn platného ÚP SÚ hl. m. Prahy na následující dvojstraně.

Mimo změn funkčního využití ploch bylo v rámci návrhu Územní studie prověřeno umístění a vymezení ploch a koridorů pro veřejně prospěšné stavby viz následující kapitola [09/ Veřejně prospěšné stavby a opatření].

Kapacity zástavby jsou popsány v příloze [P4/ Tabulka bilancí] a požadavek na KZ (koeficient zeleně) prověřen v tabulce v kapitole 02.2/ Požadavky na zástavbu.





Tabulka předpokládaných změn platného ÚP SÚ hl. m. Prahy

identifikace			popis změny	
označení změny	název	katastrální území / městská část	rozloha / délka	
			m ² / m	
Seznam již probíhajících změn ÚP, které jsou koordinovány s koncepcí ÚS				
Z3810	Využití městských pozemků u plánované stanice metra Nové Dvory (Z3810)	MČ Praha 12, MČ Praha 4	92231	<p><i>Změna kódů míry využití ploch s rozdílným způsobem využití v území při budoucí stanici metra D Nové Dvory. Cílem je umožnit adekvátní výstavbu v okolí stanice metra Nové Dvory.</i></p> <p><i>Územní studie upravuje běžící změnu tak, aby v jádrovém území při stanici metra mohla vzniknout intenzivní a polyfunkční zástavba (plochy SMJ-S a SV-K). A naopak v částech přímo navazujících na stávající vilovou zástavbu snižuje navržený KPP, odpovídající více charakteru středněpodlažní zástavby, jež vhodněji doplní své bezprostřední okolí.</i></p>
Seznam nově navrhovaných změn územního plánu dle koncepce ÚS				
P.01	Stabilizace řešení komunikačního propojení "Nová Chýnovská" a území tzv. "Jalodvorské louky"	MČ Praha 4	167322	<p><i>Změna vymezení a kódů míry využití ploch s rozdílným způsobem využití v území navazujícím na intenzivní centrum při stanici metra.</i></p> <p><i>Cílem změny je stabilizovat dopravní řešení plánovaného komunikačního propojení "Nová Chýnovská" a jím dotčené území. Stabilizace uspořádání ploch v prostoru přírodní plochy s cílem vytvořit sportovní zázemí pro široké okolí a doplnění veřejné vybavenosti v blízkosti intenzivní zástavby při stanici metra, při současném zachování dostatečného rozsahu přírodní plochy.</i></p>
P.02	Zástavba při stanici metra Nové Dvory na nároží ulic Libušská a Durychova	MČ Praha 4	7462	<p><i>Změna vymezení a kódů míry využití plochy s rozdílným způsobem využití pozemků nad stanicí metra D Nové Dvory.</i></p> <p><i>Cílem je vytvořit zástavbu adekvátní poloze na nároží významných ulic a uvažovaného hlavního náměstí.</i></p>
P.03	Doplnění nároží ulic Chýnovská a Novodvorská	MČ Praha 4	5554	<p><i>Změna vymezení a kódů míry využití plochy s rozdílným způsobem využití.</i></p> <p><i>Cílem je vytvořit zástavbu adekvátní poloze na nároží významných ulic.</i></p>
P.04	Doplnění nároží ulic Chýnovská a Libušská	MČ Praha 4	3520	<p><i>Změna vymezení a kódů míry využití plochy s rozdílným způsobem využití.</i></p> <p><i>Cílem je vytvořit zástavbu adekvátní poloze na nároží významných ulic.</i></p>
P.05	Doplnění požadavku na umístění veřejného vybavení na pozemcích při stanici metra D Nové Dvory	MČ Praha 4	-	<p><i>Přemístění pevné značky VV v ploše SMJ-S.</i></p> <p><i>Cílem je zakotvit umístění kulturního centra v ploše SMJ-S.</i></p>
P.06	Změna vymezení území historických jader bývalých samostatných obcí	MČ Praha 4	-	<p><i>Změna vymezení území historických jader bývalých samostatných obcí se zohledněním ÚP navržené dopravně významné komunikace Chýnovská-Videňská a ÚS navržených navazujících transformačních ploch podél této komunikace</i></p>
P.07	Změny vymezení celoměstského systému zeleně (CSZ)	MČ Praha 4	-	<p><i>V návaznosti na úpravy vymezení ploch s rozdílným způsobem využití dochází také k úpravám trasování CSZ, jeho kontinuita však zůstává zachována. Navrženými a probíhajícími změnami dojde také k úpravám vymezení ÚSES (zobrazeno ve výkresu D/ MZI)</i></p>

změna ploch s rozdílným způsobem využití		
původní stav ÚP	obsah podnětu/návrhu změny ÚP	změny navržené v souladu s koncepcí ÚS
<p>SMJ-F - smíšené městského jádra SV-C - všeobecně smíšené SV-E - všeobecně smíšené OV-C - všeobecně obytné plovoucí zn. DH - plochy a zařízení hromadné dopravy osob parkoviště P+R</p>	<p>SMJ-K - smíšené městského jádra SV-K - všeobecně smíšené SV-G - všeobecně smíšené OV-I - všeobecně obytné plovoucí zn. DH - plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R</p>	<p>SMJ-S (KPP 3,7; KZ 0,1) - smíšené městského jádra SV-K - všeobecně smíšené SV-E - všeobecně smíšené OV-E - všeobecně obytné pevná zn. DH - plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R pevná zn. VV - veřejné vybavení</p>
<p>SV - všeobecně smíšené OV-B - všeobecně obytné OB - čistě obytné OB-C,D - čistě obytné SP - sport ZP - parky, historické zahrady a hřbitovy ZMK - zeleň městská krajinná IZ - izolační zeleň S4 - vybraná komunikační síť</p>	-	<p>SV - všeobecně smíšené SV-I,K - všeobecně smíšené OV-D - všeobecně obytné OB - čistě obytné SP - sport VV - veřejné vybavení ZMK - zeleň městská krajinná S4 - vybraná komunikační síť</p> <p>Zrušení hranice zastavěného území na pozemku 1447/1</p>
<p>SV - všeobecně smíšené OB - čistě obytné</p>	-	<p>SV-G - všeobecně smíšené</p>
<p>ZMK - zeleň městská krajinná</p>	-	<p>SV-H - všeobecně smíšené</p>
<p>SV - všeobecně smíšené</p>	-	<p>SV-D - všeobecně smíšené</p>
-	-	<p>přemístění pevné značky VV - veřejné vybavení</p>
-	-	-
-	-	-

08.2/ NÁVRH ÚZEMNÍ STUDIE VE VZTAHU K METROPOLITNÍMU PLÁNU

Do řešeného území v návrhu nového Územního plánu hl. m. Prahy (Metropolitního plánu) zasahuje území osmi lokalit - zastavitelná transformační plocha s obytným využitím 075/ Nové Dvory, zastavitelná transformační plocha s rekreačním využitím 862/ Jalový Dvůr určená pro místní park, stabilizované území parku ve volné zástavbě 539/ Sídliště Kamýk, 545/ Sídliště Jalodvorská a 546/ Sídliště Krč a stabilizované území 359/ Kolonie Tempo, 358/ U Libuše a 135/ Zelené Údolí.

Pro návrh řešeného území jsou stěžejní transformační plochy 075/ Nové Dvory, kde MPP navrhuje osmipodlažní zástavbu s regulovanou hladinou věží o 12 NP v severo-západní části lokality. Dále pak je zásadní transformační plocha 862/ Jalový Dvůr, kde MPP navrhuje využití plochy pro místní park přiléhající na západě ke komunikaci Libušská. Pro území MČ P12 je rovněž důležitá část lokality 358/ U Libuše v rámci řešeného území, pro kterou jsou navržena 2 NP.

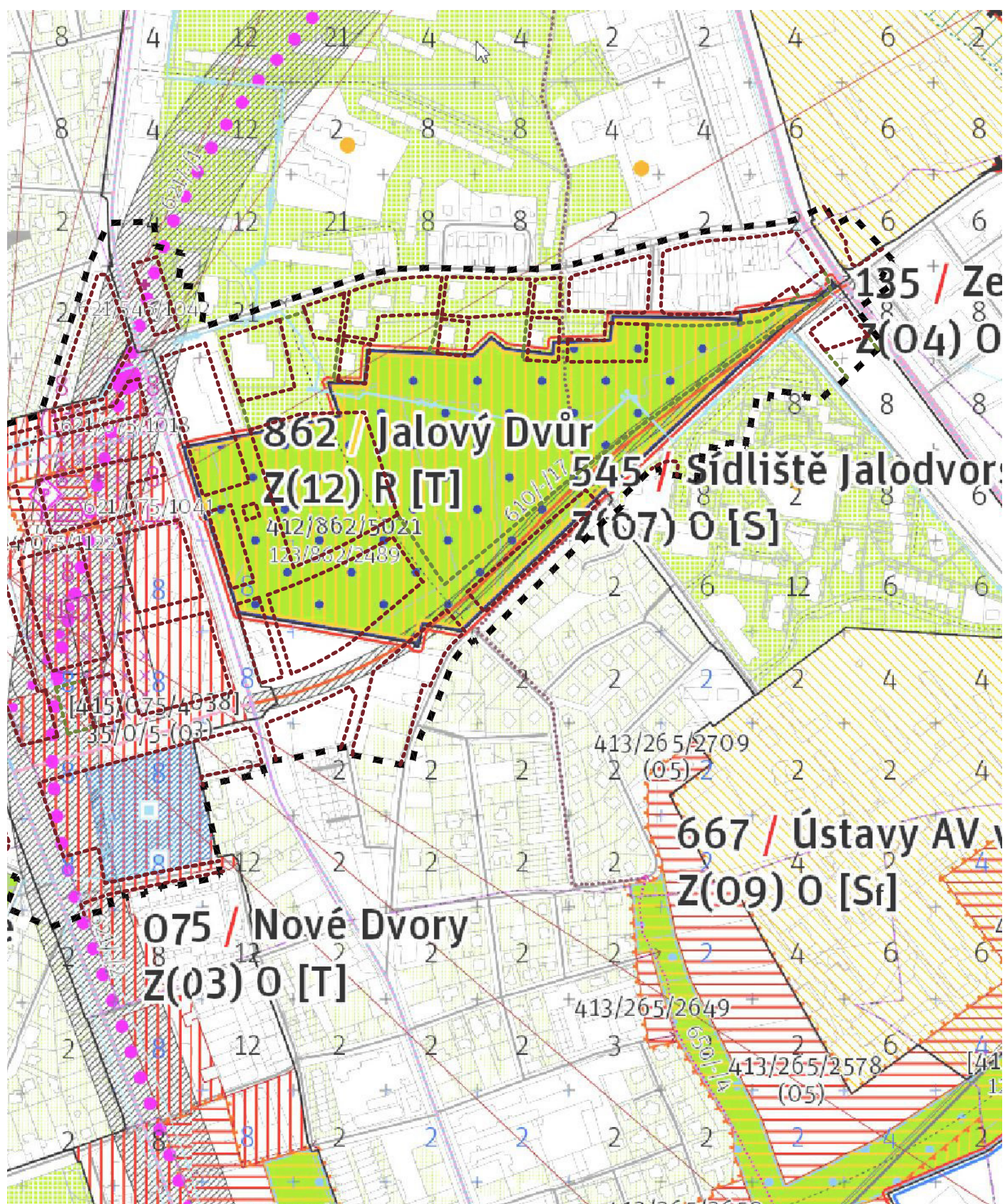
Z návrhu Územní studie díky zpřesnění koncepce území vyplývá následující **doporučení pro úpravy návrhu nového Územního plánu hl. m. Prahy (Metropolitního plánu)**:

Pro lokalitu 075/ Nové Dvory je doporučeno rozšířit výškovou regulaci dominant na celé transformační území a navýšit výšku dominant dle návrhu ÚS. Zároveň z prověření kapacit (viz tabulka na další straně) vyplývá nutnost navýšení koeficientu zastavění stavebního bloku (zejména pro bloky na budoucí stanici metra D B02_02a a B02_05).

Pro lokalitu 862/ Jalový Dvůr se doporučuje vymezit její západní část jako transformační zastavitelnou plochu s obytným využitím pro plochy bloků B04_04 - 07 s výškovou regulací 8 NP s možností výškových dominant.

Pro lokalitu 358/ U Libuše se v rámci řešeného území doporučuje navrhnout transformační obytnou lokalitu s výškovou regulací 4 NP.





Tabulka porovnání kapacit MPP a ÚS

	<i>výměra bloku</i>	<i>koeficient zastavění stavebního bloku ZB</i>	<i>maximální RPB v bloku dle MPP</i>	<i>VYHOVUJE REGULACI?</i>		<i>RPB návrhu struktury dle ÚS Nové Dvory</i>
<i>označení bloků</i>	<i>m</i>	<i>%</i>	<i>m²</i>			<i>m²</i>
B01_03	828	90,00	745	OK	>	575
B01_04	867	90,00	780	nevyhovuje	>	867
B01_06	2 194	90,00	1 975	OK	>	1 943
B02_01b	3 032	90,00	2 729	OK	>	1 512
B02_02a	5 644	90,00	5 080	nevyhovuje	>	5 644
B02_02b	1 050	90,00	945	OK	>	517
B02_03b	2 259	90,00	2 033	OK	>	1 774
B02_04	8 472	66,48	5 632	OK	>	4 771
B02_05	6 235	51,57	3 215	nevyhovuje	>	4 500
B02_06	1 722	90,00	1 550	OK	>	1 105
B02_07	9 257	71,71	6 639	OK	>	5 285
B03_03a	3 826	90,00	3 443	OK	>	2 025

Veřejně prospěšné stavby a opatření

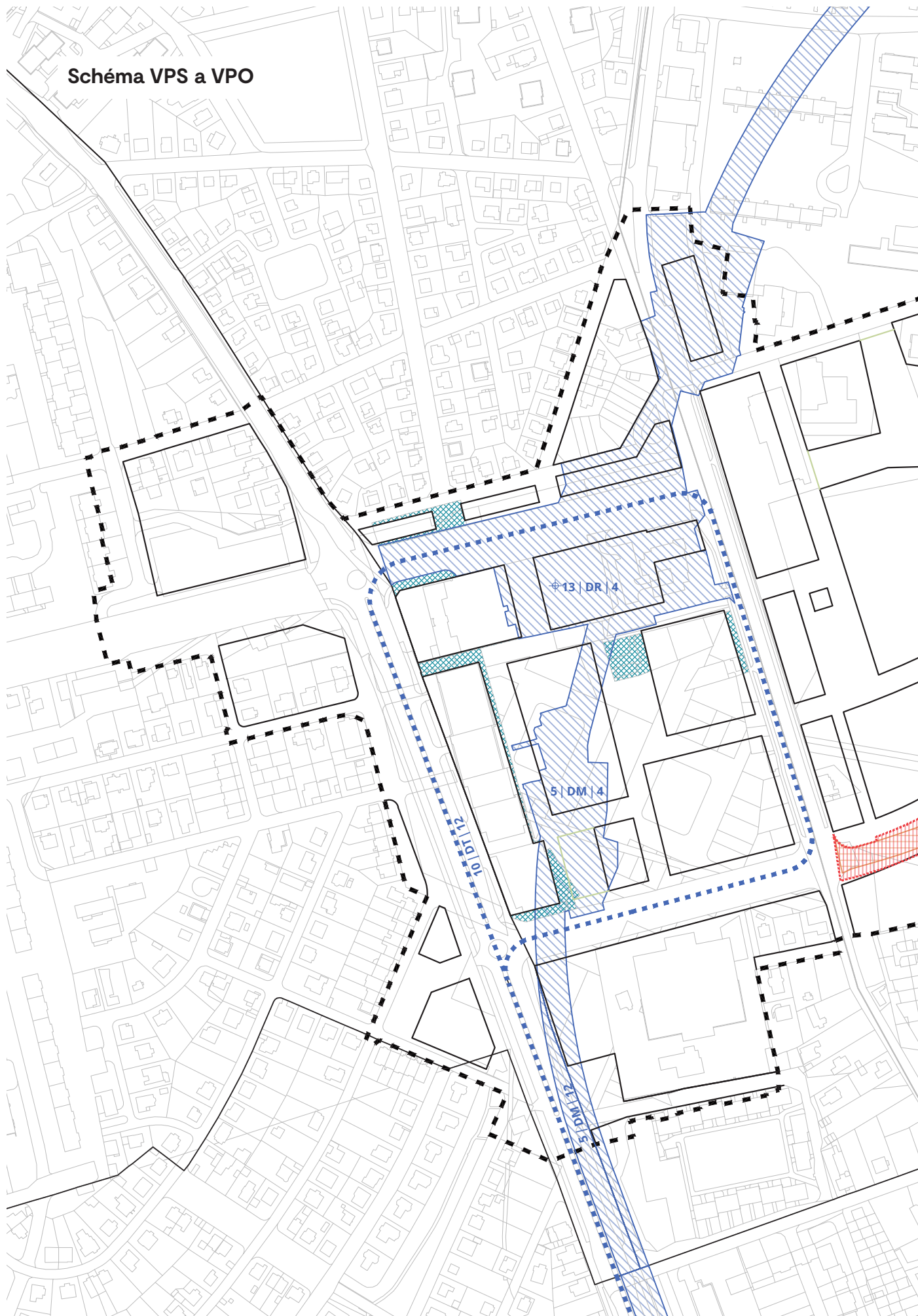
09/ VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

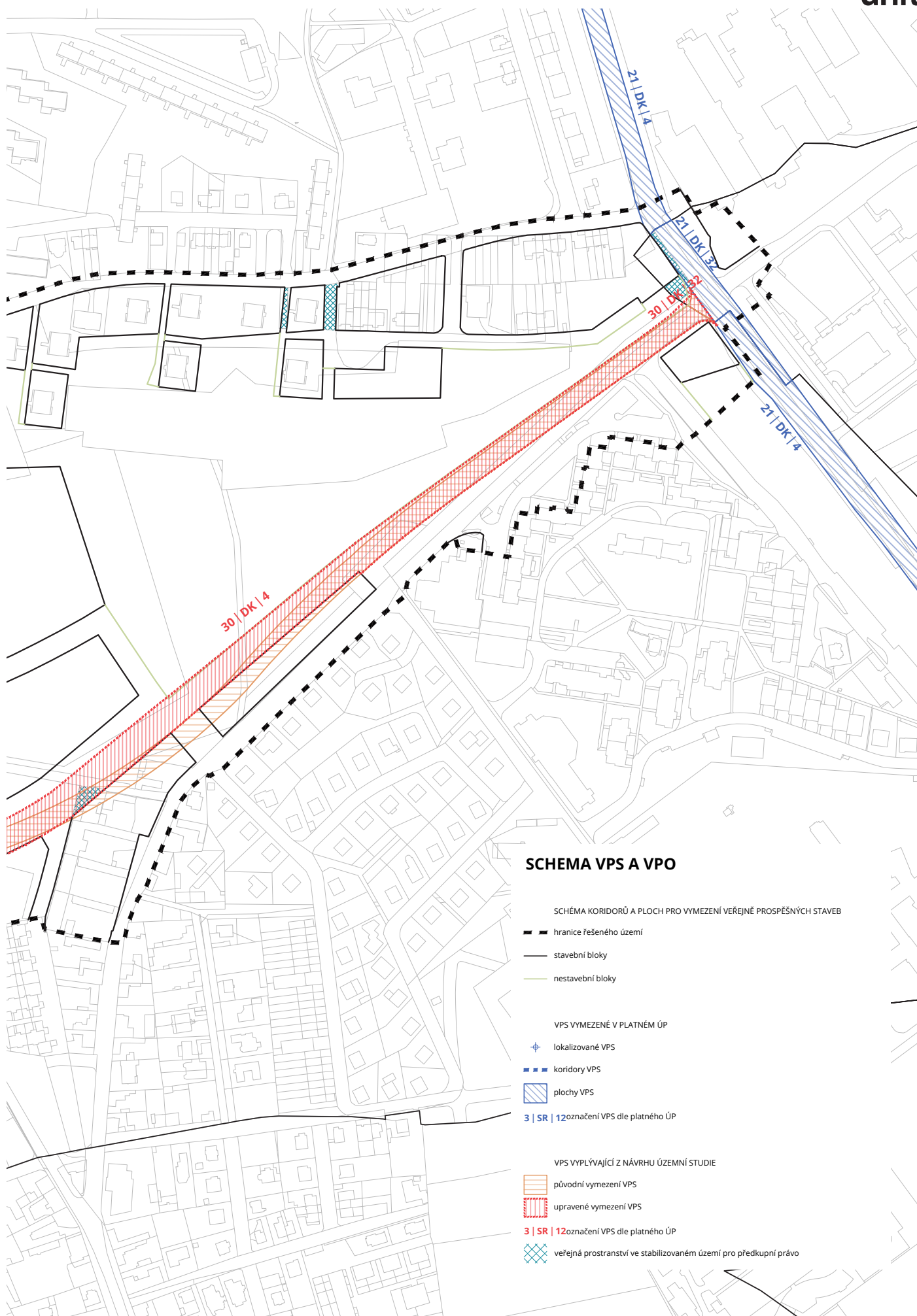
Územní studie prověřuje a doplňuje návrh umístění a vymezení ploch a koridorů pro veřejně prospěšné stavby pro veřejnou infrastrukturu určenou k rozvoji nebo ochraně území obce.

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

označení	kategorie	popis	stav	území	rozloha m ²
5 DM 4 5 DM 12	plocha	Metro D úsek Náměstí Míru - Nové Dvory - Depo Písnice	dle platného ÚP, v souladu s koncepcí ÚS	Praha 4 Praha 12	265469
10 DT 4 10 DT 12	linie	Tramvajová trať - Sídliště Modřany (Levského) - Libuš (stan. metra D)	dle platného ÚP, v souladu s koncepcí ÚS	Praha 4 Praha 12	-
13 DR 4	bod	P + R - Nové Dvory	dle platného ÚP, v souladu s koncepcí ÚS	Praha 4	-
21 DK 4 21 DK 32	plocha	rekonstrukce ul. Vídeňské	dle platného ÚP, v souladu s koncepcí ÚS	Praha 4 Kunratice	32866
30 DK 4 30 DK 32	plocha	komunikační propojení Chýnovská - Vídeňská	upravována koncepcí ÚS a jí navrženou změnou P.01 (viz výkres L - výkres navržených změn ÚP)	Praha 4 Praha 12	16640

Schéma VPS a VPO







Podmíněnost a etapizace

10/ PODMÍNĚNOSTI A ETAPIZACE STAVEB

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

Základní škola

Vzhledem k předpokládanému nárůstu počtu obyvatel v důsledku výstavby okolo budoucí stanice metra D Nové Dvory, je třeba včas zajistit odpovídající občanskou infrastrukturu. Kolaudace bytových záměrů v rámci bloků B01_06, B02_04 - 07, B03_03a, B03_06 a B04_06 je podmíněna kolaudací nové základní školy v rámci bloku B04_07. O ÚP a SP pro bytové záměry ve zmíněných blocích je možné žádat před kolaudací ZŠ. Projektové přípravy na bytové záměry a novou ZŠ mohou probíhat paralelně. Je nicméně důležité podpořit změnu ÚP k umístění ZŠ v dnešní ploše ZP, aby nedošlo k situaci, že bytové záměry budou mít schválené stavební povolení, ale ZŠ řešena nebude, případně bude blokována stávající podobou ÚP.

Mateřské školy

Pro kolaudaci bytových záměrů v blocích B01_06, B02_04 - 07, B03_03a, B03_06 a B04_06 platí podmínka předchozí nebo paralelní kolaudace nové MŠ. Pro kolaudaci 30 % bytových záměrů v těchto blocích (tzn. cca 40 000 m² HPP, tedy např. celý blok B02_04) je nezbytná kolaudace MŠ o 3 třídách v bloku B02_04. Pro kolaudaci 70 % bytových záměrů v těchto blocích (tzn. cca 94 000 m² HPP) je nezbytná kolaudace MŠ o 6 třídách v bloku B04_07.

Zabudování vstupů stanice metra D

Jedním z požadavků Územní studie týkající se nové stanice metra D Nové Dvory je zabudování vstupů do stanice do nové zástavby. Konkrétně se jedná o jižní vstup v bloku B02_02a, severní vstup v bloku B01_07 a výtah do metra v bloku B01_06. Příprava a realizace záměrů v těchto blocích proto musí být koordinována s projektováním a budoucí výstavbou stanice metra.

Městské P+R

Územní studie předepisuje podmínku vybudování podzemního městského P+R v rámci bloku B02_02a.

P + L (Park and Live)

V bloku B01_01b a B04_01a Územní studie navrhuje vybudování kapacitního podzemního parkování pro sídliště Kamýk a sídliště Krč. Podmínkou pro realizaci výstavby v tomto bloku je vybudování předepsané kapacity viz kapitola [05.6/ Parkování]. Konkrétní podmínky užívání podzemního parkování je nutné zkoordinovat s příslušnou MČ.



Majetkoprávní souvislosti

11/ MAJETKOPRÁVNÍ SOUVISLOSTI

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

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

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

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

Převod do veřejného vlastnictví (hl. m. Praha nebo MČ)

Tato majetkoprávní úprava se týká soukromých pozemků v bloku B02_05, pro které je navržen jejich převod do veřejného vlastnictví za účelem snazšího rozvoje území a následného provozování veřejných funkcí v rámci bloku (kulturní centrum, pošta). Způsob vypořádání mezi soukromými vlastníky a PDS je ponechán na veřejné správě.

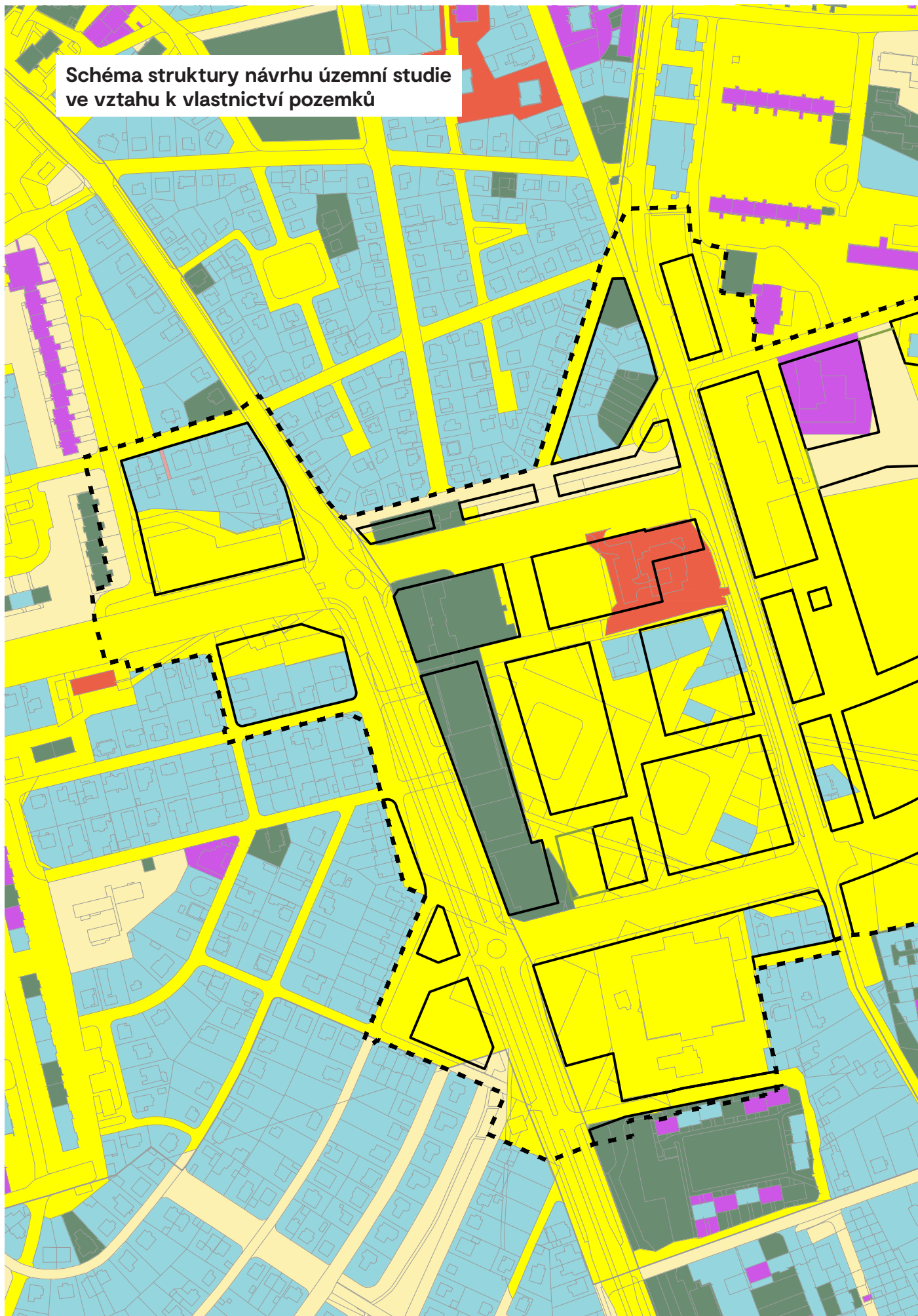
Odkoupení pozemků soukromým subjektem nebo pozemky k městské výstavbě

Jedná se o všechny pozemky ve vlastnictví města či MČ, o jejichž budoucím vlastnictví rozhodnou další fáze přípravy území. Část pozemků může zůstat ve vlastnictví města za účelem provozování funkcí ve veřejném zájmu, např. městské nájemní bydlení, MŠ, městské P+R, P+L, apod.

Dlouhodobý pronájem pozemků pro vlastníky navazujících domů

Návrh této majetkoprávní úpravy je navržen pro pozemky v okolí bytových domů sídliště Krč severně od „Jalodvorské louky“. Tyto pozemky je možné pronajmout SVJ okolních domů za účelem jejich využití pro venkovní aktivity soukromějšího charakteru – např. sdílené zahrady, záhony, sousedské posezení, hřiště, apod.

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



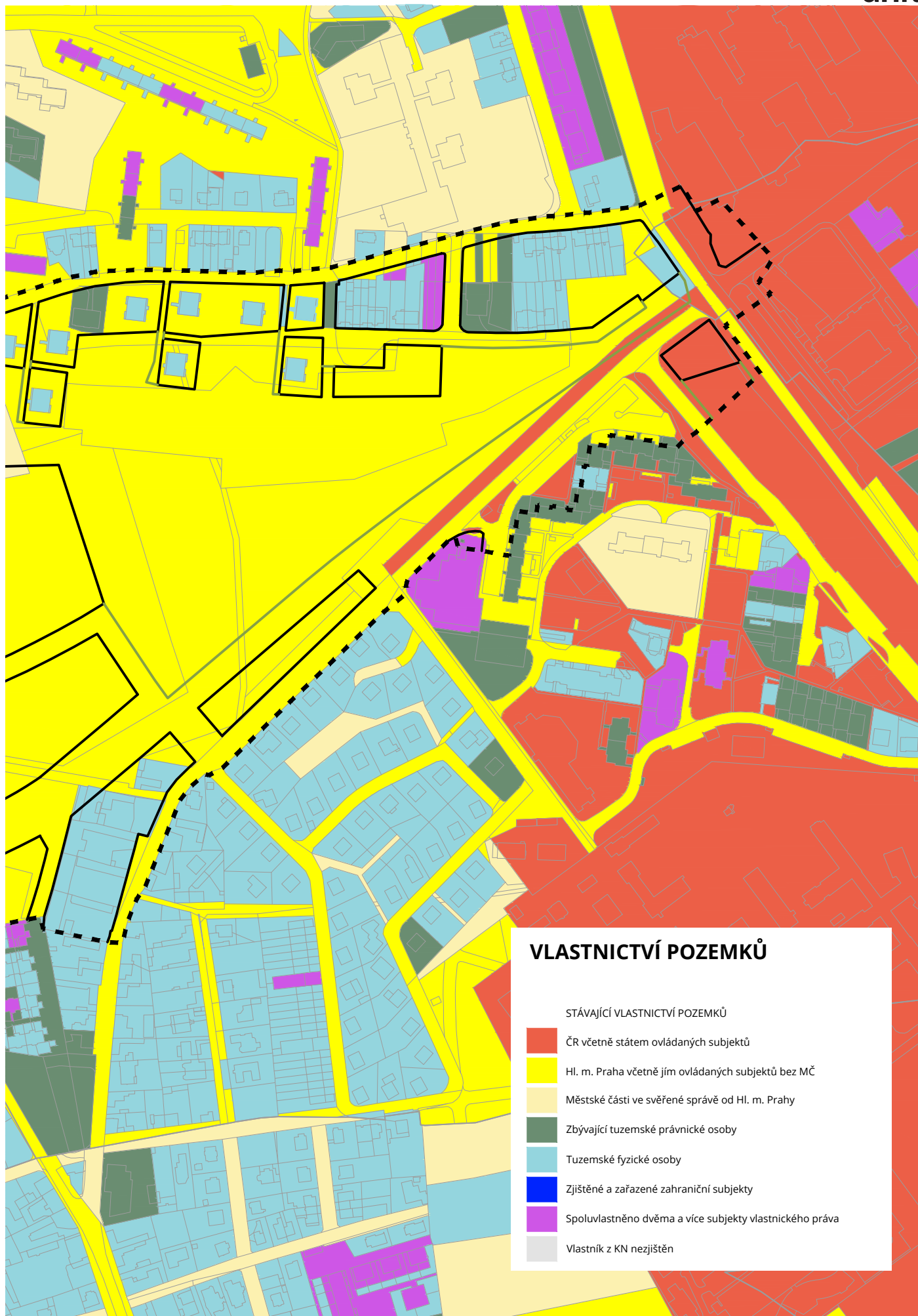
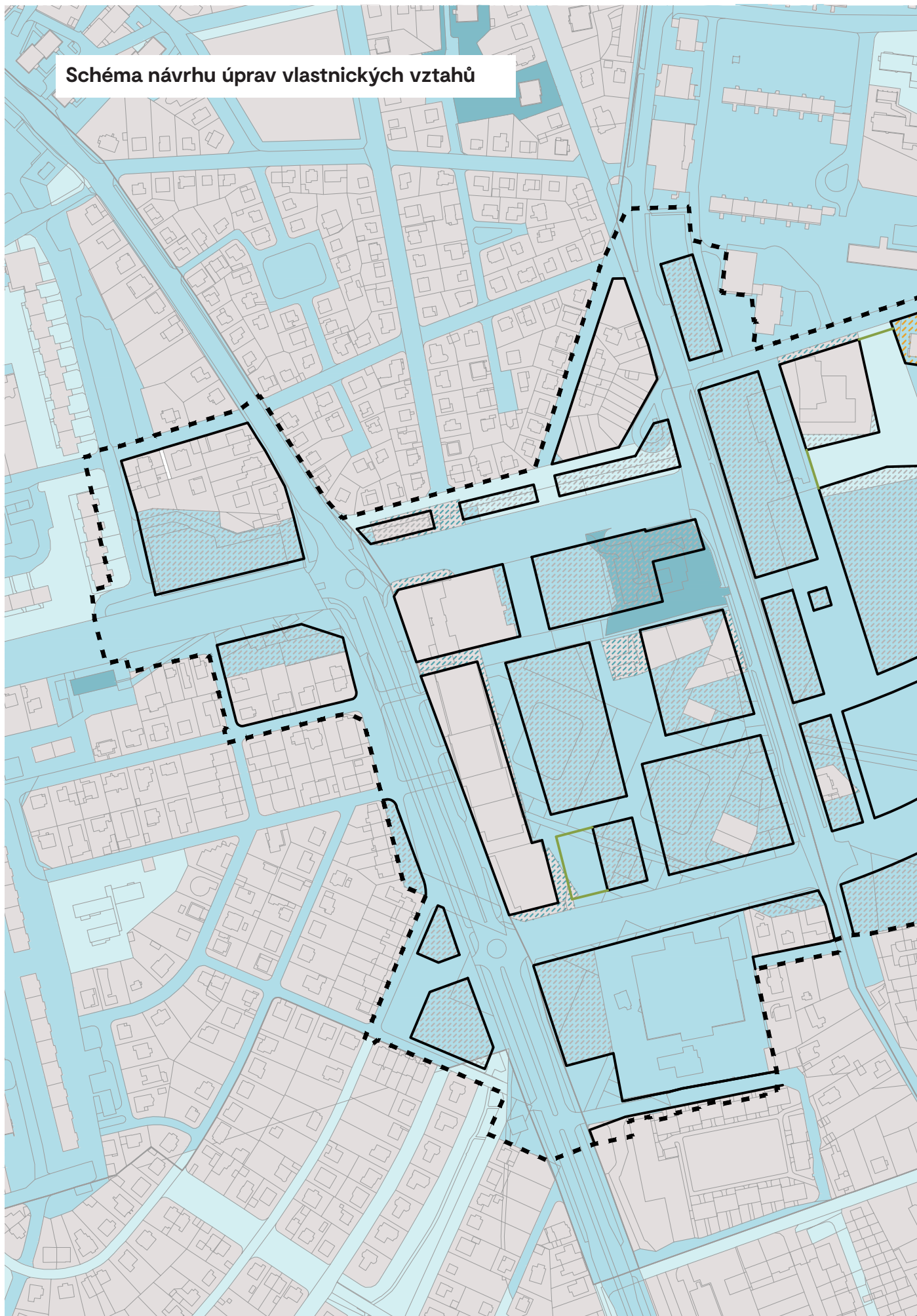
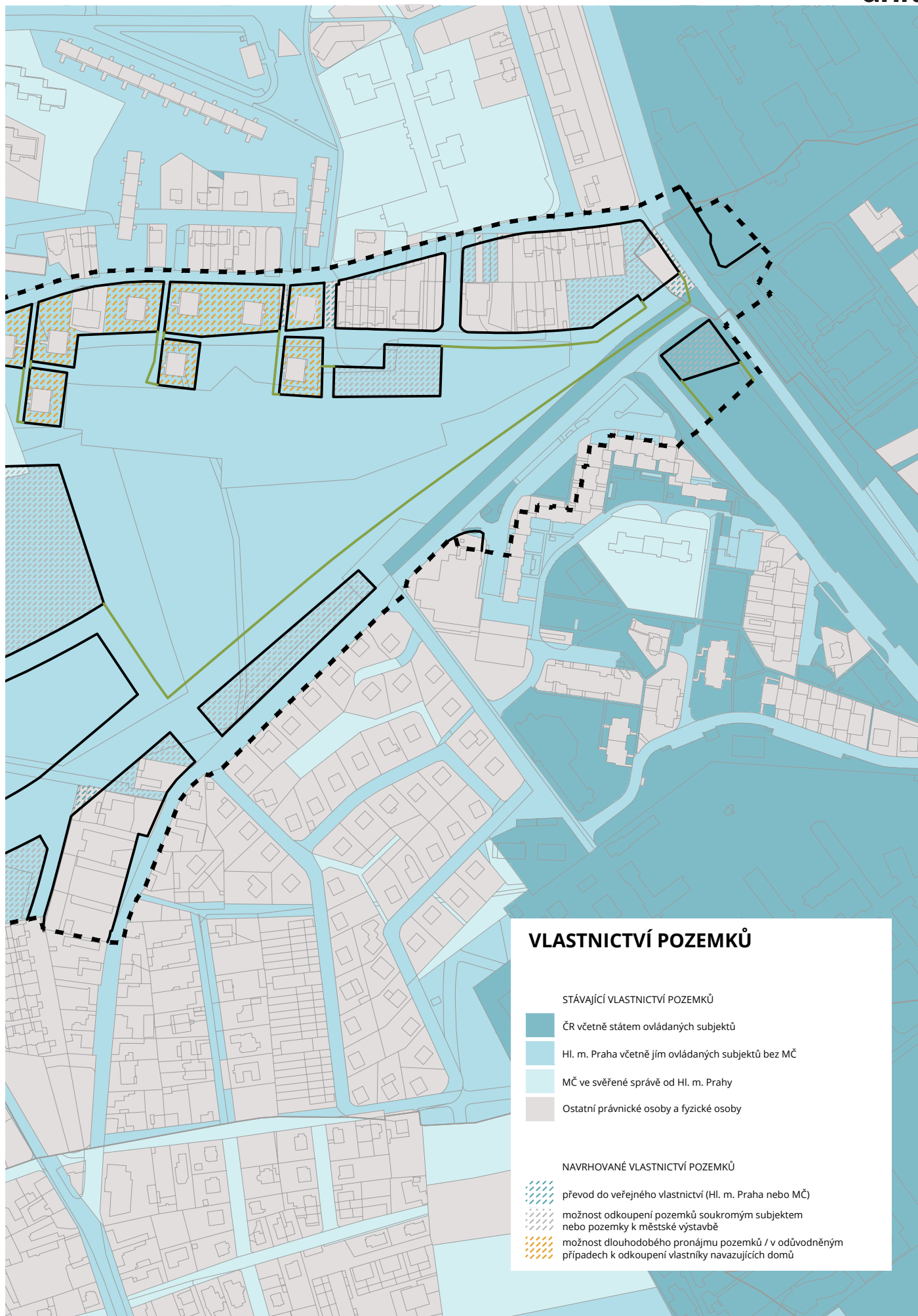


Schéma návrhu úprav vlastnických vztahů





Shrnutí hlavních zásad a regulativů návrhu

12/ SHRNU TÍ HLAVN ÍCH ZÁSAD A REGULATIVŮ NÁVRHU

Hlavní zásady a regulativy pro rozhodování v území jsou zobrazeny na výkrese [B/ Hlavní výkres]. Pro přehlednost jsou regulativy a doplňující požadavky pro stavební a nestavební bloky i náměstí shrnuty v tabulkách na následujících stranách. Celkové kapacity zpřesňující poměr využití ve stavebních blocích jsou zobrazeny v příloze [P4/ Tabulka bilancí]. Základní koncepce modro-zelené infrastruktury, dopravní infrastruktury a technické infrastruktury s ilustrací možných opatření a prvků jsou zobrazeny na příslušných výkresech.

Ostatní výkresy v Územní studii včetně výkresů v přílohách (P1/ Dopravní řešení tramvajové smyčky a P2/ Katalog uličních profilů) jsou ilustrační.

Tabulka hlavních zásad a požadavků pro náměstí

	lokalita	plochy dle ÚP	označení	popis	charakter	doplňující požadavky
NÁMĚSTÍ	01.	SV	N01_01	náměstí Libušská	náměstí lokálního významu	skupina stromů
	02.	SMJ-S	N02_01	hlavní náměstí	náměstí celoměstského významu	skupina stromů, vodní prvek
		SMJ-S	N02_02	náměstí	náměstí lokálního významu	skupiny stromů; pobytové prostory
	03.	SV-E	N03_01	náměstí Lojovická	náměstí místního významu	skupina stromů
		SV-H	N03_02	náměstí Čimelická	náměstí místního významu	skupina stromů
		OV-D	N03_03	náměstí Jalodvorská	náměstí sousedské	skupina stromů
	04.	SP	N04_01	náměstí sportovní hala	náměstí místního významu	skupiny stromů; pobytové prostory
		OB	N04_02	náměstí Pod Jalovým dvorem	náměstí sousedské	skupina stromů

Tabulka hlavních zásad a požadavků pro nestavební bloky

	lokalita	plochy dle ÚP	označení	popis	charakter	doplňující požadavky
NESTAVEBNÍ BLOKY	02.	SMJ-S	P02_01	parková plocha u Chýnovské	pobytová parková plocha místního významu	severo-jihní pěší propojení
	04.	ZMK/SP	P04_01	městský park místní/lokalitní, rekreační přírodní plocha	pobytové parkové plochy lokálního a místního významu; rekreační přírodní plocha	pobytové plochy s intenzivnějším využitím v rámci nestavebního bloku; sítě cest reflektující trasy v území a sekundární prostupnost
		IZ	P04_02	parková plocha u Vídeňské	jiná plocha s vegetací	

Tabulka hlavních zásad a regulativů pro stavební bloky

	lokalita	plocha dle ÚP	označení	prostorová regulace			doplňující požadavky	
				stavební čára	výšková hladina	výškové dominanty hlavní (m) ostatní (%)		
STAVEBNÍ BLOKY	01.	OB	B01_01a	otevřená; volná	III.		-	
		OV-E	B01_01b	uzavřená nebo otevřená s možností ustoupení zástavby až o 6 m od stavební čáry;	IV.		velkokapacitní parkování (P+L) - 100 stání;	
		OV	B01_02a	uzavřená nebo otevřená; otevřená	III.			
		OV	B01_02b	uzavřená nebo otevřená; volná	IV.			
		SV	B01_03	uzavřená nebo otevřená; volná	III.			
		SV	B01_04	uzavřená nebo otevřená; volná	III.			
		SV	B01_05a	uzavřená nebo otevřená; uzavřená nebo otevřená s možností ustoupení zástavby až o 6 m od stavební čáry	IV.			
		OB	B01_05b	uzavřená nebo otevřená; uzavřená nebo otevřená s možností ustoupení zástavby až o 6 m od stavební čáry	II.			
		SV-G	B01_05c	volná; uzavřená nebo otevřená; uzavřená nebo otevřená s možností ustoupení zástavby až o 6 m od stavební čáry	II.			
		SV-G	B01_06	uzavřená; uzavřená nebo otevřená; volná	IV.	40	integrováný vstup do metra v budově;	
		SV	B01_07	uzavřená; uzavřená nebo otevřená; volná	IV.	30	integrováný vstup do metra v budově; požadavek realizace "zelených" vegetačních stře	
	02.	SMJ-S	B02_01a	volná; otevřená s možností ustoupení zástavby až o 6 m od stavební čáry	III.			
		SMJ-S	B02_01b	uzavřená; uzavřená nebo otevřená; volná	V.-VI.	60	35	veřejně přístupné vnitroblokové prostranství - vymezené
		SMJ-S	B02_02a	uzavřená	V.-VI.		20	podpovrchové stání pro návštěvníky nad rámec potřeb stavebního bloku (MPR) - 150 stání; integrováný vstup do metra v budově; požadavek realizace "zelených" vegetačních stře
		SMJ-S	B02_02b	uzavřená		80		veřejný prostup stavebním blokem požadovaný a doporučovaný
		SMJ-S	B02_03a	otevřená s možností ustoupení zástavby až o 6 m od stavební čáry; volná	III.-VII.	50;45		veřejný prostup stavebním blokem požadovaný
		SMJ-S	B02_03b	uzavřená nebo otevřená; otevřená s možností ustoupení zástavby až o 6 m od stavební čáry; volná	V.-VI.		25	požadavek realizace "zelených" vegetačních stře
		SMJ-S	B02_04	uzavřená nebo otevřená; uzavřená nebo otevřená; uzavřená nebo otevřená s možností ustoupení zástavby až o 6 m od stavební čáry	V.-VI.	60	30	požadavek realizace "zelených" vegetačních stře
		SMJ-S	B02_05	uzavřená; uzavřená nebo otevřená; uzavřená nebo otevřená; uzavřená nebo otevřená s možností ustoupení zástavby až o 6 m od stavební čáry	V.-VI.	60	25	veřejně přístupné vnitroblokové prostranství - požadavek
		SMJ-S	B02_06	uzavřená nebo otevřená; uzavřená nebo otevřená; uzavřená nebo otevřená s možností ustoupení zástavby až o 6 m od stavební čáry	V.-VI.		30	požadavek realizace "zelených" vegetačních stře
		SMJ-S	B02_07	uzavřená nebo otevřená; uzavřená nebo otevřená; uzavřená nebo otevřená s možností ustoupení zástavby až o 6 m od stavební čáry	V.-VI.	60	30	požadavek realizace "zelených" vegetačních stře

využití		podmíněnost	poznámky
orientační poměr funkcí	vybavenost parter ostatní		
bydlení - 70 %; komerce - 30 %		-	-
bydlení - 89 %; komerce - 11 %	doporučený	vybudování předepsané kapacity parkování P+L - 100 stání pro obyvatele sídlíště Kamýk	-
bydlení - 98 %; komerce - 2 %			
bydlení - 90 %; komerce - 10 %	doporučený		
bydlení - 100 %	doporučený		
bydlení - 86 %; komerce - 14 %	doporučený		
bydlení - 37 %; administrativa - 37 %; komerce - 25 %			
bydlení - 89 %; komerce - 11 %			
bydlení - 100 %			
bydlení - 24 %; administrativa - 57 %; komerce - 19 %	předepsaný, doporučený	kolaudace bytových záměrů je podmíněna kolaudací nové ZŠ a MŠ zabudování vstupu do stanice metra D do budovy	
administrativa - 76 %; komerce - 24 %	předepsaný	zabudování vstupu do stanice metra D do budovy	
administrativa - 100 %			
administrativa - 84 %; komerce - 12 %	předepsaný, doporučený		
administrativa - 61 %; komerce - 39 %	předepsaný, doporučený	zařízení obchodu zabudování vstupu do stanice metra D do budovy vybudování podzemního městského P+R (150 stání)	
bydlení - 92 %; komerce - 8 %	předepsaný		
administrativa - 67 %; komerce - 6 %; ostatní - 27 %	doporučený		
administrativa - 40 %; komerce - 4 %; ostatní - 56 %	předepsaný, doporučený		
bydlení - 91 %; komerce - 6 %; občanská vyb. - 3 %	předepsaný, doporučený	zařízení školství (MŠ pro 3 třídy) kolaudace bytových záměrů je podmíněna kolaudací nové ZŠ a MŠ (MŠ v bloku B02_04)	v JZ nároží bloku se nachází šachta odvětrání z objektu metra - ta bude integrována v rámci zástavby v tomto místě
bydlení - 26 %; administrativa - 51 %; komerce - 5 %; občanská vyb. - 3 %; ostatní - 15 %	předepsaný, doporučený	Pošta; poliklinika a kulturní centrum s knihovnou kolaudace bytových záměrů je podmíněna kolaudací nové ZŠ a MŠ	
bydlení - 96 %; komerce - 4 %	předepsaný	kolaudace bytových záměrů je podmíněna kolaudací nové ZŠ a MŠ	
bydlení - 81 %; administrativa - 13 %; komerce - 6 %	předepsaný, doporučený	kolaudace bytových záměrů je podmíněna kolaudací nové ZŠ a MŠ	

lokalita	plocha dle ÚP	označení	prostorová regulace				doplňující požadavky
			stavební čára	výšková hladina	výškové dominanty hlavní (m) ostatní (%)		
03.	SV-E	B03_01	uzavřená nebo otevřená; volná	IV.			
	SV-E	B03_02	uzavřená nebo otevřená; uzavřená nebo otevřená; uzavřená nebo otevřená s možností ustoupení zástavby až o 6 m od stavební čáry; volná	IV.			
	SV-H	B03_03a	uzavřená; uzavřená nebo otevřená s možností ustoupení zástavby až o 6 m od stavební čáry; volná	V.-VI.	30	10	požadavek realizace "zelených" vegetačních střech; veřejný prostup stavebním blokem
	TVV	B03_03b	uzavřená nebo otevřená s možností ustoupení zástavby až o 6 m od stavební čáry; volná	II.			
	SV-D	B03_03c	uzavřená nebo otevřená s možností ustoupení zástavby až o 6 m od stavební čáry; volná	III.-IV.			
	OV-D	B03_04	uzavřená nebo otevřená s možností ustoupení zástavby až o 6 m od stavební čáry; volná	IV.			
	OV-D	B03_05a	uzavřená nebo otevřená; volná	II.			
	OV-D	B03_05b	uzavřená nebo otevřená; uzavřená nebo otevřená s možností ustoupení zástavby až o 6 m od stavební čáry; volná	IV.			
	OB	B03_06	otevřená s možností ustoupení zástavby až o 6 m od stavební čáry; volná	IV.			
04.	SV-K	B04_01a	uzavřená; uzavřená nebo otevřená; volná	V.-VI.	40;40		velkokapacitní parkování pro sídliště Krč (P+L) - 250 stání; veřejný prostup stavebním blokem požadovaný; požadavek realizace "zelených" vegetačních střech
	SV-K	B04_01b	uzavřená nebo otevřená; volná	V.-VI.			požadavek realizace "zelených" vegetačních střech
	OB	B04_02	volná	VII.			
	SP	B04_03	uzavřená nebo otevřená s možností ustoupení zástavby až o 6 m od stavební čáry; volná	III.-V.			veřejný prostup stavebním blokem požadovaný
	SP	B04_04	volná	II.			
	SV-K	B04_05	uzavřená; uzavřená nebo otevřená; uzavřená nebo otevřená s možností ustoupení zástavby až o 6 m od stavební čáry	V.-VI.	40		veřejný prostup stavebním blokem
	SV-K	B04_06	uzavřená nebo otevřená; uzavřená nebo otevřená s možností ustoupení zástavby až o 6 m od stavební čáry	VII.	40		požadavek realizace "zelených" vegetačních střech
	VV	B04_07	volná	III.-V.			požadavek realizace "zelených" vegetačních střech
	OB	B04_08	volná	IV.			
	OB	B04_09	volná	IV.			
	OB	B04_10	volná	IV.			
	OB	B04_11	volná	IV.			
	OB	B04_12	volná	IV.			
	OB	B04_13	volná	IV.			
	OB	B04_14	volná	IV.			
	OB	B04_15a	uzavřená nebo otevřená; volná	II.			
	OB	B04_15b	uzavřená nebo otevřená; volná	II.			
	OB	B04_16	uzavřená nebo otevřená s možností ustoupení zástavby až o 6 m od stavební čáry; volná	IV.			
	OB	B04_17a	uzavřená nebo otevřená	II.; III.			
	OB	B04_17b	uzavřená nebo otevřená; volná	II.; III.			
	OB	B04_17c	uzavřená nebo otevřená	IV.			
	SV	B04_17d	uzavřená nebo otevřená s možností ustoupení zástavby až o 6 m od stavební čáry; volná	IV.			
	SV-I	B04_18	uzavřená nebo otevřená s možností ustoupení zástavby až o 6 m od stavební čáry; volná	VI.			

využití			podmíněnost	poznámky
orientační poměr funkcí	vybavenost partner	ostatní		
bydlení - 80 %; komerce - 20 %	doporučený			
bydlení - 84 %; komerce - 16 %	doporučený	zařízení pro seniory		
bydlení - 90 %; komerce - 10 %	předepsaný, doporučený		kolaudace bytových záměrů je podmíněna kolaudací nové ZŠ a MŠ	
technická infrastruktura - 100 %				
bydlení - 90 %; komerce - 10 %	doporučený			
bydlení - 95 %; komerce - 5 %	doporučený			
bydlení - 50 %; komerce - 50 %				
bydlení - 95 %; komerce - 5 %	předepsaný			
bydlení - 88 %; komerce - 12 %	doporučený		kolaudace bytových záměrů je podmíněna kolaudací nové ZŠ a MŠ	
bydlení - 47 %; administrativa - 31 %; komerce - 22 %	předepsaný, doporučený	zařízení obchodu	vybudování předepsané kapacity parkování P+L -250 stání pro obyvatele sídliště Krč	
bydlení - 77 %; komerce - 23 %	předepsaný			
bydlení - 100 %				
komerce - 4 %; sport - 96 %	doporučený	sportoviště		
komerce - 100 %	předepsaný			
administrativa - 84 %; komerce - 15 %	doporučený	služebna policie		v SZ nároží bloku se nachází šachta odvětrání z objektu metra - ta bude integrována v rámci zástavby v tomto místě
bydlení - 95 %; komerce - 5 %	předepsaný, doporučený		kolaudace bytových záměrů je podmíněna kolaudací nové ZŠ a MŠ	
občanská vyb.- 100 %		ZŠ (18 tříd) a MŠ (6 tříd)		
bydlení - 100 %				
bydlení - 81 %; administrativa - 19 %				
bydlení - 100 %				
bydlení - 100 %				
bydlení - 100 %				
bydlení - 100 %				
bydlení - 100 %				
bydlení - 100 %				
bydlení - 100 %				
bydlení - 100 %				
bydlení - 100 %				
bydlení - 100 %				
administrativa - 79 %; komerce - 21 %	předepsaný, doporučený			

Přílohy

P1/ DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ TRAMVAJOVÉ SMYČKY

Přiložené výkresy představují detailní prověření dopravního řešení tramvajové smyčky.

P2/ ULIČNÍ PROFILY

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

P3/ KARTOGRAMY DOPRAVNÍHO ZATÍŽENÍ

Příložené kartogramy prověřují dopravní zatížení ve třech scénářích vývoje řešeného území:

1/ Širší okolí dle platného ÚP, řešené území dle platného ÚP, území jižné od řešeného území dle návrhu ÚS Libuš

2/ Širší okolí dle ÚP, řešené území dle návrhu ÚS Nové Dvory, území jižné od řešeného území dle návrhu ÚS Libuš

3/ Širší okolí dle platného ÚP, řešené území dle návrhu ÚS Nové Dvory bez realizace Nové Chýnovské, území jižné od řešeného území dle návrhu ÚS Libuš

P4/ TABULKA BILANCÍ

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

Seznam použitých zkratk:

B+R	parkoviště Bike & Ride
CZT	centralizované zásobování teplem
DUN	dešťová usazovací nádrž
DPP	Dopravní podnik hlavního města Prahy, a.s.
HMP / hl. m. P.	Hlavní město Praha
HPP	hrubá podlažní plocha
IAD	individuální automobilová doprava
IPR	Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
IZS	integrovaný záchranný systém
KPP	koeficient podlažních ploch
KZ	koeficient zeleně
MČ	Městská část
MHD	městská hromadná doprava
MPP	Metropolitní plán (budoucí územní plán hl. m. Prahy)
MZI	modro-zelená infrastruktura
NN	nízké elektrické napětí
NP	nadzemní podlaží
NTL	nízkotlaký plynovod
PDS	Pražská Developerská Společnost
P+R	parkoviště Park & Ride
PSP	Pražské stavební předpisy
ROPID	Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
SSZ	světelné signalizační zařízení
STL	středotlaký plynovod
SP	stavební povolení
TI	technická infrastruktura
TT	tramvajová trať
ÚP	Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy
ÚR	územní rozhodnutí
ÚS	územní studie
ÚSES	Územní systém ekologické stability
VN	vysoké elektrické napětí
VP	veřejné prostranství
VPO	veřejně prospěšné opatření
VPS	veřejně prospěšná stavba
VTL	vysokotlaký plynovod
ZPS	zóny placeného stání
ZÚR	Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy

unit

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

www.unitarch.eu



UNIT architekti, s.r.o.

Thákurova 9, 166 34 Praha 6

IČ : 63987309 DIČ: CZ63987309

+420 224 356 470

info@unitarch.eu

www.unitarch.eu