

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název akce	:	URBANISTICKÁ STUDIE HRADČANSKÁ - ŠPEJCHAR
Objednatel	:	Magistrát hl. m. Prahy sekce - Útvar rozvoje hlavního města Prahy Hradčanské nám. 8, Praha 1 IČO : 06 46 29 zastoupený : Ing. Světlana Kubíková ředitelka ÚRM
Zhotovitel	:	A + R SYSTEM s. r. o. architektonická kancelář Dělnická 30, Praha 7, 170 00 IČO : 45 79 24 37 zastoupená : Ing. arch. Pavel Obermann jednatel společnosti
Termín zpracování	:	2 / 2004
Zpracovatelé dokumentace		
Urbanistická část	:	A+R SYSTEM s. r. o. Ing. arch. Pavel Obermann Ing. arch. Milan Hrůza Ing. arch. Roman Truneček Ing. Jiří Čapek Iva Pilcová
Dopravní část	:	METROPROJEKT Praha a.s. Ing. Vladimír Cigánek Ing. Zbyněk Froněk Marcela Krumplová Ing. Jan Kykal Ing. Josef Pitín
Technická infrastruktura	:	PPÚ - BABTIE spol s r. o. koordinace : Ing. Jitka Thomasová
Geologie, hydrogeologie.	:	K+K PRŮZKUM s.r.o Mgr. Martin Schreiber
Zemědělský půdní fond	:	K+K PRŮZKUM s.r.o Ing. Marie Čedíková
Životní prostředí	:	PPÚ - BABTIE spol. s r. o. Ing. Petr Vejražka

2. ÚVOD

Území Hradčanská - Špejchar se v blízké budoucnosti stane jednou z lokalit, které budou do velké míry dotčeny budováním dopravních systémů, jejichž význam přesahuje hranice řešeného území. Tyto dopravní stavby jsou již v pokročilém stádiu územní přípravy (ÚR, DUR) a proto bylo rozhodnuto že urbanistická studie bude zpracována jednostupňově, tzn. že průzkumy a rozborů budou provedeny v nezbytně potřebném rozsahu v rámci US a nebudou předmětem samostatného stupně US. Zjednodušení se týká i některých profesí (např. zeleň, ŽP a inženýrské sítě).

Urbanistická studie bude podkladem pro územní řízení v souladu se schváleným ÚPn hl. m. Prahy.

Urbanistická studie je zpracována v rozsahu návrhu se stanovením regulačních podmínek (v souladu s přílohou č. 1 a 2 vyhlášky č. 131/1998 Sb.). Její projednání bude plně v rozsahu § 21 odst. 2 a 4 zákona č. 50/1976 Sb. v platném znění - úplné znění vyhlášeno pod č. 197/1998 Sb. (stavební zákon).

V průběhu zpracování studie došlo na výrobních výborech svolávaných objednatelem ke stabilizaci dvou základních variant řešení, které odlišným způsobem řeší napojení městského okruhu na uliční síť v oblasti Prašného mostu. Variantnost se promítá i do koncepce dopravní obsluhy, limituje možnosti stavebního využití území a ovlivňuje i řešení technické infrastruktury. Proto bylo rozhodnuto zpracování urbanistické studie rozdělit na dvě fáze.

V první fázi byly zpracovány zjednodušené Průzkumy - rozborů a dvě varianty řešení napojení městského okruhu v oblasti Prašného mostu, které se staly podkladem pro dopravně inženýrské posouzení.

Posouzení zpracovala v roce 2003 firma CITY PLAN. Na základě výsledků tohoto posouzení byla vybrána varianta, která se stala součástí zadání pro druhou fázi urbanistické studie - Dopracování návrhu řešení.

Podrobné údaje z dopravně inženýrského posouzení jsou součástí dopravní kapitoly této průvodní zprávy.

3. DŮVODY PRO POŘÍZENÍ STUDIE A HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ

Oblast Prašného mostu a Špejcharu představuje cennou rozvojovou plochu v centrální části města s bezprostřední vazbou na Pražskou památkovou rezervaci. V současné době se v této oblasti připravují rozsáhlé dopravní investice celoměstského významu - městský okruh a železniční rychlodráha Praha - letiště Ruzyně - Kladno, které výrazným způsobem ovlivní prostorovou strukturu tohoto území a možnosti dostavby odpovídající sousední zástavbě tradičních městských čtvrtí.

Cílem studie je stanovit podmínky koordinace dopravních staveb a inženýrských sítí s urbanizací území a upřesnit možnosti a podmínky využití území navazujícího na centrální část Dejvic. Řešení musí vymezit zastavitelné a nezastavitelné plochy a stanovit konkrétní podmínky vstupu investorů do území, které je z celoměstského hlediska velmi cenné. dalším cílem je formulovat věcnou a časovou podmíněnost staveb a ekonomické dopady.

4. VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Území leží na rozhraní pěti katastrálních území - Dejvic, Bubenče, Holešovic, Hradčan a Střešovic.

Vlastní řešené území zahrnuje především prostor Dejvického nádraží a na něj ze západu navazující území Prašného mostu ovlivněné stavbou městského okruhu a předpokládaného napojení komunikace propojující Evropskou třídu s městským okruhem podél veleslavínské dráhy, dále z jihu přiléhající prostor ulice Milady Horákové a ze severu prostor ulice Václavkovy a Dejvické, na východě pak prostor křižovatky Na Špejchaře a vstup na Letenskou pláň.

Plocha řešeného území je zhruba 20 ha, širší zájmové území má rozlohu 39 ha.

5. PODKLADY PŘEDANÉ OBJEDNAVATELEM

- Zadání urbanistické studie Hradčanská - Špejchar
- Přehled územních rozhodnutí vydaných OÚR MHMP - seznam a grafický přehled (Magistrát hl. m. Prahy - odbor územního rozhodování)
- Kopie souborů údajů Digitální referenční mapy Prahy (IMIP)
- Kopie souborů údajů Digitálního výškopisu Prahy (IMIP)
- Kopie souborů údajů Digitální barevné ortofotomapy Prahy (IMIP)
- Kopie souborů Územního plánu hl. m. Prahy schváleného dne 9.9.1999 usnesením č. 10/05
- Kopie souborů písemného operátu katastru nemovitostí - evidence parcel a vlastníků (Katastrální úřad Praha-město)
- Zastavovací studie - limity výstavby prostoru křižovatky Na Špejchaře (STUDIO A.J.T. Praha 7/2001)
- Urbanistická studie okolí hotelu Diplomat - ulice Generála Píky (H+H, Havrda - Hexner a kolektiv - říjen 2001)
- Dopravně inženýrské posouzení studie Hradčanská - Špejchar (CITY PLAN spol. s r. o. 7/2003)

6. DALŠÍ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ PODKLADY A ÚDAJE O ÚZEMÍ

- Městský okruh Myslbekova - Pelc Tyrolka vyústění výjezdové rampy ze STT v prostoru křižovatky Prašný most - rozbor problematiky (PÚDIS a.s. 9/1999)
- DÚR - souhrnné řešení stavby - soubor staveb MO v úseku Myslbekova - Pelc Tyrolka (SATRA s.r.o., PÚDIS a.s., Metroprojekt Praha a.s. - 2/2000)
- DÚR - městský okruh Myslbekova - Pelc Tyrolka, stavba č. 0080 Prašný most - Špejchar (Metroprojekt Praha a.s. - 9/2001)
- Srovnávací studie variantního spojení letiště Ruzyně s centrem města, urbanistické řešení - varianta železnice (Ing. arch. Kotas - atelier designu a architektury, Metroprojekt Praha a.s. - 3/2001)
- Rychlodráha Praha - letiště Praha Ruzyně - Kladno, I. etapa (Metroprojekt Praha a.s.- 2/2002)
- Kniha o Praze 6 (nakladatelství MILPO 2002)
- Praha v plánech a projektech (ÚRM 1999)

Pozn. : Případné další podklady jsou uvedeny u příslušných kapitol Průvodní zprávy.

7. URBANISTICKÝ ROZBOR

7.1. HISTORICKÝ VÝVOJ ÚZEMÍ

Urbanistický vývoj území

Planina severně od údolí potoka Brusnice byla díky své úrodnosti, dané mocnou vrstvou sprašových hlín poměrně hustě osídlena již v pravěkých dobách. V době stěhování národů a během následného slovanského osídlení bylo území chráněno několika hradišti - v Šárce, na hradčanském pahorku a v Levém Hradci, z nichž původně šárecké hradiště s akropolí mělo největší význam. Přenesením sídla knížat na hradčanské hradiště, význam ostatních klesal až postupně zanikly.

V širším území postupně vznikaly zemědělské obce Břevnov, Dehnice, později zvané Dejvice a Ovenec, jehož název se postupně přeměnil na Bubeneč. Osady vznikaly při důležitých obchodních stezkách, které procházely od nepaměti územím Čech a spojovaly jejich centrální část se západní a severní částí Evropy. Všechny tyto cesty, až do období renesance procházely ve směru západ-východ územím pražského hradu. Z jeho západní šancovní brány vycházela nejdůležitější stezka „Via Magna“ směřující na Slaný a dále na Magdeburk. Hned v předhradí se z ní odpojovala tzv. Chlumecká cesta, směřující na Levý Hradec a na Míšeň. Za údolím Brusnice se z ní dále odpojovala směrem východním stezka, která se napojovala na stezku směřující na Drážďany.

Až do renesance bylo řešené území od Pražského hradu odděleno údolím Brusnice a bylo pouze zemědělsky využíváno. Způsob života renesančních velmožů vedl k zakládání rozsáhlých zahrad s míčovny, letohrádky atd. Vzhledem k tomu, že na poměrně úzkém a hustě zastavěném hradčanském pahorku nebylo místo, byly královské zahrady založeny na severní straně údolí Brusnice, okolí bylo změněno v oboru zvanou Jelení příkop. Královské zahrady s míčovnou, oranžerií a letohrádkem královny Anny od architekta Bonifáce Wohlmutha byly s Pražským hradem spojeny tzv. Prašným mostem přecházejícím přes Jelení příkop a zaústěným do druhého hradního nádvoří.

Jako reakce na třicetiletou válku bylo v letech 1660 - 1730 vybudováno barokní opevnění Prahy. V části související s řešeným územím ho tvořily tzv. Mariánské hradby s devíti mohutnými čtyřbokými bastiony a s Bruskou bránou, která v dalších letech byla přejmenována na Píseckou bránu. Tato brána byla umístěna ve východní části severních hradeb, zhruba na úrovni letohrádku královny Anny. Výstavba hradeb nijak neovlivnila vlastní využití území, které nadále zůstalo zemědělské, ale měla výrazný vliv na změnu tras historických cest, jejichž nová poloha se stala základní komunikační kostrou budoucího stavebního rozvoje celého severního předpolí Pražského hradu. Chlumecká cesta, vedoucí na Míšeň se v prostoru Dehnic stočila východním směrem a v nové trase směřovala k nově postavené Písecké bráně. Dala tak vzniknout nové komunikační stopě, kterou dodnes v podstatě sleduje ulice Dejvická. Díky nové bráně vznikla také nová trasy cesty na Ovenec (Bubeneč), kterou sleduje dnešní ulice Pod kaštany.

Rozvoj severního předpolí hradu byl omezen jeho nedostatečným komunikačním spojením s městem, který byl dlouhá léta umožněn pouze úzkým průkopem skalního hřebene ve východní části - tzv. Myší dírou. Proto zásadní význam měla výstavba nové silnice, kterou nechal vybudovat místodržící hrabě Chotek ve východní části území a která byla po něm pojmenována. Silnice spojila v nové trase prostor Klárova s Prašným mostem ve stopě dnešních ulic Chotkova a Mariánské hradby.

V první polovině 19. století také vznikla nová komunikace, propojující po obvodu hradeb obě historické cesty Via Magna - Magdeburská na západě a Chlumecká - Míšeňská na východě.

Bouřlivý rozvoj průmyslu, charakteristický pro 1. polovinu devatenáctého století se v řešeném území, vzhledem k velkým zásobám sprašových hlín, projevil výstavbou cihelen, které měly velkou spotřebu palivového dřeva. To byl patrně jeden z impulsů pro vybudování koňské dráhy spojující území Dejvic s křivoklátskými lesy. Konečná stanice této dráhy - nádraží Bruska bylo umístěno západně od souběhu všech hlavních komunikačních tras u Písecké brány. Provoz byl zahájen v roce 1830. Jak je popsáno v další kapitole, koňská dráha byla v roce 1863 přeměněna na železnici s osobním nádražím Bruska, které bylo v roce 1863 propojeno s Prahou. Tím byl v podstatě založen základní komunikační rastr území, který se ve své podstatě dodnes nezměnil a byl v následných obdobích pouze doplňován a rozvíjen. Zrušení hradeb, ke kterému došlo v roce 1866 po pruské okupaci Prahy, se již na trasování hlavních komunikačních tahů nijak neprojevovalo. Vzhledem k malému stavebnímu rozvoji a špatné přístupnosti území byla severní část hradeb zbourána jen částečně, došlo pouze k zasypání příkopů, takže část bastionů se zachovala do dnešní doby.

Regulační plán Dejvic a Bubenče, který v roce 1923 zpracoval prof. Engel, historickou síť komunikací převzal a rozšířil ji v úrovni kompoziční a komunikační osou ulice Svatovítské směřující z Vítězného náměstí na Pražský hrad. Tím a následnou výstavbou byl definován prostor dnešního řešeného území. Jeho funkcí byl dopravní koridor procházející na hraně historické zástavby a nových rozvojových ploch Dejvic. Další rozvoj území a jeho dopravní funkce je popsán v samostatné kapitole.

Pevnostní obvod

Jižní hranici řešeného území vytváří severní fronta zástavby v ulici Milady Horákové. Domy vznikly jako součást výstavby na baštách, která se uskutečnila v letech 1910-14 v části prostoru bývalého hradčanského opevnění. Pozoruhodné je urbanistické řešení celé oblasti, které zachovává původní barokní opevnění a využívá polygonálně zalomených uličních os, sledujících obrysy bastionů, k pokusu vybudovat náznak prvního zahradního města v Praze.

Celé, původně erární území, které vykoupila na počátku století pražská obec, leží v katastru tzv. Pevnostního obvodu, připojeného později k Hradčanům. Bylo zastavěno na základě urbanistické studie, vypracované v letech 1911-12 v regulačním odboru stavebního úřadu města Prahy mladými absolventy pražské techniky Vratislavem Hofmanem a Vladimírem Zákresem.

Severní polovina uvedeného území - pás mezi ulicemi Milady Horákové a Na valech - byla řešena jako trojice uzavřených bloků. Dvě skupiny malobytových činžovních domů Obce pražské byly v letech 1912-13 realizovány podle projektu stavebního rady Františka Velicha stavitelem Josefem Žákem. Pokus vytvořit uvnitř bloků klidnou zónu s parkovou úpravou zůstal zprvu realizován jen zčásti, protože se bloky nepodařilo zcela uzavřít (k tomu došlo až o dvě desetiletí později). Třetí skupina nájemních domů, jejíž součástí se stala i starší zástavba při třídě Milady Horákové, měla být řešena na základě návrhu architekta Aloise Dryáka, který vypracoval projekty jednotlivých staveb. Realizace byla přerušena válečnými událostmi, a až v roce 1918 byly postaveny pouze čtyři objekty podle původního řešení.

Obytný soubor vzniklý na základě urbanistické dokumentace městského stavebního úřadu a podle projektu řady významných českých architektů patří ke skutečným reprezentantům pražské výstavby z počátku druhého desetiletí 20. století. Do řešeného území se však promítá pouze částečně - svojí severní hranicí.

Výstavba v Dejvicích a Bubenči na přelomu 19. a 20. století

Polohopisný plán královské obce Dejvic zpracoval roku 1894 stavební úřad města Prahy v čele s radou Václavkem, doplnili jej Reiter a Štěpán roku 1901. Jejich technická kancelář vypracovala roku 1897 Plán polohy obce Bubeneč (schválen 1903). Další významné úpravy Bubenče a zejména Dejvic proběhly ve 20. letech 20. století podle řešení architekta Antonína Engela.

Při respektování historických tras - Dejvické, Pod kaštany, Pelléovy - a koridoru železnice vyplynuly půdorysy nových bloků mnohde jako kosoúhlé.

Oblast, která vytváří severní frontu řešeného území a zahrnuje jeho východní část, je dokladem stavební úrovně a umělecké tvorby prvních 15ti let 20. století. Málo je zde zastoupen tradiční historismus s florální secesí. Hlavní podíl tvoří objekty zejména pozdní, geometrické nebo klasicizující secese a moderny.

Vilová zástavba na východě řešeného území

Na území Dejvic a Bubenče je kromě zástavby bloky činžovních domů i množství vil vzniklých průběžně už od časného neorenesančního období.

Hlavními komunikacemi tehdejšího Bubenče na konci 19. století byla dnešní ul. Pelléova (dříve Svatojiřská a Pražská). V trase třídy Milady Horákové vedla méně významná cesta z Buben ukončená na západě nedaleko Písecké brány. Badeniho ulice se stavěla od roku 1903 současně s rušením hradčanského opevnění.

Počátkem století byly při ulici Na Špejcharu postaveny dvě netradiční vily. Čp. 291 pro malíře Karla Wilferta od německého architekta Josefa Zasche ve stylu strohé, téměř bezozdobné moderny, pouze se slunečními hodinami. Čp. 491 vyprojektoval roku 1902 ve stylu florální secese architekt Stöhr. Vila byla radikálně přestavěna roku 1915.

Také severní stranu třídy Milady Horákové v úseku mezi ul. Pelléovou a U Vorlíků tvoří řada jednotlivých vil historizujícího rázu z konce 19. a začátku 20. století. Urbanistické členění zde bylo předznamenáno trasou Buštěhradské dráhy prodloužené do Buben

roku 1868. I za tělesem dráhy se stavělo v ulici Slavíčkově (dříve Mánesově). Nejstarší - neorenesanční domy s ornamentálními sgrafity - jsou datovány 1889. Čp. 91 (mimo řešené území) a čp. 112 (z roku 1892) od stavitele Rudolfa Koukoly.

Odlišnou uměleckou koncepci představují dvě stavby vzniklé v letech 1895 - 96. Neorenesanční rodinný dům čp. 151 s vnějším schodištěm s Alešovou freskou opata Božetěcha patřil od roku 1912 sochaři Vojtěchu Suchardovi, původním stavebníkem byl však jeho bratr. Dům vystavěl stavitel F. Schlaffer, na základě některých detailů není jako architekt vyloučen prof. Josef Fanta. Sochař Sucharda je autorem sochy sv. Ivana na sousední vile čp. 153. Sgrafita na fasádě jsou dílem jejího vlastníka a projektanta, architekta profesora Jana Kouly. Vilu charakterizují dřevěné prvky inspirované lidovým stavitelstvím na dispozici anglického rodinného domu.

Vila čp. 173 z roku 1899, kterou původně vlastnil malíř Rudolf Říhovský. Část fasád nese pozdně historizující prvky ohmannovského rázu, uliční průčelí je však raně secesní. Stavitel G. Papež, jako projektanta nelze vyloučit Ohmannova žáka architekta Aloise Dryáka.

Rodinný dům čp. 196 projektoval roku 1901 pro sebe malíř a architekt Karel Vítězslav Mašek. Podle jmen na průčelí se na jeho výzdobě podíleli sochaři Ludvík Wurzel a Antonín Waigant. Vila se secesním štukovým dekorem a prvky lidové architektury ve štítech patří k významným stavbám bubenečské a dejvické lokality. Stejně jako protilehlý rodinný dům s atelierem Stanislava Suchardy čp. 248 z roku 1904 od architekta Jana Kotěry (mimo řešené území).

Dům čp. 367 s přístavbou na zahradní straně je často připisovaný architektu Bedřichu Bendelmayerovi, je moderní téměř bezozdobná stavba z roku 1912 s freskovými okenicemi a hladkou omítkou. Autorem fresek byl malíř Vratislav Mayer, jeho bratr Jaroslav (Kotěrovův žák) vilu projektoval jako spolupracovník v Bendelmayerově atelieru.

Celá širší lokalita vilové zástavby přestavěných vil z 90. let 19. století a další vily z období kolem roku 1910 mají velmi dobrou architektonickou úroveň. Stavěla zde firma M. Blechy, projektoval Emil Králíček a jiní. Řešené území na východě ohraničuje ul. U Vorlíků, pojmenovaná takto roku 1914 podle dr. Josefa Záhořanského z Vorlíka, původního majitele usedlosti Zátorky (čp. 43, mimo řešené území).

Bloková zástavba na severu řešeného území

Část Bubenče a Dejvic, do které spadá sever řešeného území, byla téměř celá vybudovaná v krátkém období asi 15-ti let před první světovou válkou. Některé bloky, které zůstaly nedokončeny nebo byly jen započaty, byly dostavěny až po ní, s novou stavební čarou (západní část území).

V roce 1904, kdy Bubeněč i Dejvice patřily k někdejšímu smíchovskému okresu, bylo v Bubenči, právě povýšením na město, evidováno asi 240 domů. Dejvice zažily svůj rozkvět až v období první republiky. Několik staveb vyrostlo však již před rokem 1914.

Za urbanistický přínos pro vznikající nové Dejvice lze považovat náměstí Bachmačské (tehdy Husovo), koncipované na osu starší budovy dejvického nádraží.

Pozdně klasicistní nádraží z roku 1863 bylo konečnou stanicí Buštěhradské dráhy Dejvice-Kladno. Hodnotný objekt s pozdější nástavbou skrývá uvnitř prezidentský salonek. Na protější straně kolejí je dosud zachována částečně přestavěná původní budova koňské železnice z roku 1830.

Jižní nároží Bachmačského náměstí jsou ovládána eklektickými činžovnými domy s nárožními věžemi (1912, stavitel L. Dvořák). Umělecky nejhodnotnější na náměstí je dům čp. 334 z roku 1913 stavitele Františka Stárka. Náměstí bylo pojmenováno na paměť hrdinných bojů ruských legionářů u města Bachmače v březnu 1918, kdy zvítězili nad německou přesilou a otevřeli si cestu na východ přes Sibiř.

Ve Václavkově, dříve Nádražní ulici byl roku 1912-13 vystavěn dům čp. 313. Z důvodu zalomené stavební čáry v prostoru před náměstím byl objekt řešen jako tří - a čtyřtraktový; se zřejmou snahou vyrovnat se s problematikou osvětlení. Průčelí ve stylu geometrické secese s hustým vodorovným drážkovaním ploch je blízké slohu kotěrovské moderny (stavitelé A. Korb a J. Kutina).

Nárožní budova ulic Dejvické a Eliášovy čp. 279 (spolu vytváří hranici řešeného území) z roku 1910, od roku 1929 zbavená veškerého fasádního dekoru a zvýšená o jedno podlaží, měla původně decentní průčelí ve stylu Wagnerovské klasicizující secese. Jako autora nelze vyloučit architekta Antonína Engela. Adaptaci domu projektoval puristicky zaměřený architekt Petr Kropáček.

Další nároží ul. Dejvické a Mařákovy - secesní dům čp. 271 stavitele Rudolfa Kestřánka, má figurální sochařskou výzdobu s postavičkami dětí na atice (1909 až 10). Protilehlý nárožní činžovní dům čp. 252 stavitele J. Stránského z roku 1907 má secesní výzdobu fasády blízkou pracím sochaře Celdy Kloučka a jeho žáků. Sousední dům v Dejvické ulici čp. 317, U Brusky s hladkou bezozdobnou fasádou z umělého kamene se zapuštěným vchodem z roku 1912.

Na nejjižnějším nároží ul. Bubenečské, původně Slovanské mají Dejvice neorenesanční sokolovnu čp. 181 z roku 1884, rozšířena architektem R. Klenkou roku 1925.

Muchova ulice (v době vzniku Alešova) je ulice sevřená dvěma bloky secesně - eklektických domů vyplňujících cíp Dejvic, původně díl proboštského pozemku u Brusecké brány. Tyto činžovní domy budoval stavitel V. Romováček. Jižní blok k dráze je z doby po roce 1904; severní z urbanistického pohledu skupina izolovaných činžáků vznikla o dva roky později.

Druhá polovina 20. století

Období po únoru 1948 přineslo do řešeného území spíše negativní zásahy spojené s výstavbou metra. Demolice severní uliční fronty tř. Milady Horákové mezi Bubenečskou a Pelléovou zcela změnily charakter území. Asanovány byly i objekty studentských kolejí v místě dnešní tramvajové smyčky. Ani nová výstavba neznamenal pro řešenou oblast kvalitativní přínos. Hmotově předimenzovaná administrativní budova nad vestibulem metra navíc propojovacím „mostem“ uzavřela průhled k Písecké bráně a degradovala hlavní přístupovou cestu na Mariánské hradby a Pražský hrad. Za jediný klad poválečného stavebního vývoje lze tedy označit pouze realizaci stanice metra a obsluhu přilehlého území.

Železniční doprava

Projekt druhé české koněspřežné železnice se vynořil brzy po zahájení provozu železnice jihočeské, spojující České Budějovice s Lincem. Měla spojit Prahu nejen s lesy na Křivoklátsku, ale předpokládalo se její další pokračování údolím Berounky až do Plzně. Při rozhodování o vedení trati byly brány v úvahu dobové zájmy, v nichž převažovala těžba a odbyt dřeva. Potřeba dopravy uhlí se objevila později, jak přibývaly v průmyslu parní stroje.

Přes spojení významných představitelů státní moci i soukromého kapitálu v Pražské železniční společnosti se finanční prostředky získávaly pomalu a stejně tak postupovala i v roce 1828 zahájená stavba. V témže roce se začalo stavět také nádraží v Brusce.

Nádraží Bruska pro koněspřežnou dráhu se podstatně lišilo od svého následovníka, dejvického nádraží. Mělo koleje s rozchodem 1,12 m, obytnou a provozní budovu a technická zázemí, především však mělo stáj pro koně a sklad krmiva. Nádraží bylo umístěno na významné křižovatce tehdejších cest do Dejvic, Podbaby, Bubenče, Buben i Břevnova.

Koněspřežný provoz byl zahájen v roce 1830 do stanice Kladno, tehdy nazývané Vejhybka a ještě v témže roce byla trať prodloužena do Lán. O tři roky později trať postoupila do křivoklátských lesů, kde byla ukončena.

Převážně se vozilo do Prahy dříví, přeprava uhlí od Buštěhradu činila v roce 1846 jen asi desetinu z 360 tisíc centů celkové zátěže. Postupně však začaly hromady dříví v prvním pražském nádraží ustupovat haldám uhlí. Doprava osob, na rozdíl od jihočeské koňky, nebyla nikdy zavedena a o nádraží, které starší plány nazývají pouze složiště, neměla pražská veřejnost širší povědomí, i když nedaleko odtud vycházeli Pražané na své výlety do Stromovky. Koněspřežná železnice zanikla definitivně po více než třicetiletém provozu až v roce 1863, kdy byl zahájen parní provoz.

O koncesi k přestavbě na parní provoz s dnešním kolejovým rozchodem požádala společnost Buštěhradská železnice v březnu 1863 a v květnu téhož roku dostala císařské povolení. Na úseku od Brusky k Veleslavínu byla trať přeložena s cílem zmírnit její stoupání. Byly postaveny strážní domky, stanice ve Veleslavíně, vodárna v Brusce aj. O změnách vyvolaných přechodem na páru svědčí i okolnost, že v Dejvicích bylo nutno přemístit dále od trati několik vojenských objektů, aby byla zamezena možnost vzniku požáru od jisker lokomotiv.

Parní provoz byl zahájen 4. listopadu 1863 - vlaky jezdily od Brusky do Vejhybky a zpět. Dovozy pasażérů z Prahy do Brusky zajistila Buštěhradská železnice dostavníky.

Pro dopravu osob sloužilo 7 vozů ve 4 třídách (čtvrtá byla k stání), 20 vozů nákladních a 2 lokomotivy.

Naléhavou se stala otázka železničního propojení Brusky se středem města. Vlekoucí se spory údajně rozhodl sám císař při návštěvě Prahy dne 7. listopadu 1866. Stavba v četných terénních zářezech a tunelem proběhla tak, že 27. dubna 1868 začaly po této spojnici jezdit pravidelné vlaky do nádraží v Bubnech. A v Brusce začalo vyrůstat skutečné nádraží. Nazývalo se postupně Praha - Písecká brána (Prager Sandtor), Praha - Bruska a od roku 1924 se již hlásí Dejvice. Koncem 1. republiky došlo k vybudování přijímacího salonu pro potřeby pravidelného pasažéra prezidenta Beneše a nájezdové rampy.

Městská hromadná doprava

Pražská koňská tramvaj se území Prahy 6 nedotkla. První elektrická tramvaj přijela do stanice Bruska (přibližně v místech Hradčanské) 21. listopadu 1908. Šlo o linku 11, která vedla ze Strašnic přes střed města na Letnou. O rok později byla prodloužena ke střešovické vozovně. Trať byla ještě jednokolejná s výhybkami, druhá kolej byla v úseku od Letné k Brusce položena roku 1911.

První světová válka další rozvoj přerušila. Až v roce 1920 je dokončena druhá kolej z Brusky k vozovně ve Střešovicích a v roce 1923 se začalo jezdit po další trati z Pohořelce do Břevnova ke sv. Markétě.

Dalšímu rozvoji tramvajové dopravy do Dejvic a Bubeneč bránila Buštěhradská železnice, neboť úrovněvé křížení tramvajové a železniční dopravy nepřicházelo prakticky v úvahu. Teprve výstavbou mostu nad Dejvickým nádražím v roce 1926 bylo umožněno mimoúrovňové křížení a tím vytvořen předpoklad pro další vedení tramvajových linek. V téže roce byla již tramvaj prodloužena Na Růžek (dnešní Vítězné náměstí) a k Masarykově koleji.

Autobusy zakotvily v Praze až kolem roku 1925. Potřeba řešit autobusovou dopravu se nevyhnula ani tehdejší Praze XIX a více či méně se až do okupace kombinovala autobusová doprava provozovaná soukromníky s dopravou organizovanou Elektrickými podniky.

Elektrické podniky zavedly 10. srpna 1930 první autobusovou linku v dnešní Praze 6 pod označením P. Jezdila od letenské vodárny přes Bubeneč do Sedlce. Později byla zkrácena a posléze v roce 1938 zrušena. 5. března 1932 byl zaveden provoz linky R do Suchdola, která je pod jiným značením využívána dodnes. Kromě městské autobusové dopravy byla rozvinuta i autobusová kyvadlová doprava do Kladna, jejíž výchozí stanice byla v Bubenečské ulici u sokolovny. I zde se prolínala doprava státní s dopravou zajišťovanou soukromými firmami.

- podklady - *Praha 1891 1918, kapitoly o architektuře velkoměsta*
Jan E. Svoboda, Zdeněk Lukeš, Ester Havlová, LIBRI 1997
- *Hradčany, Pražský hrad*
J. Vančura SENTINEL 1976
 - *Urbanistická encyklopedie*
J. Hrůza
 - *Kniha o Praze 6* *I. vydání 1994*
 II. rozšířené vydání 2002

7.2. PODMÍNKY VYPLÝVAJÍCÍ U ÚZEMNÍHO PLÁNU HMP

Podkladem pro návrh urbanistické studie je schválený Územní plán sídelního útvaru hlavního města Prahy schválený usnesením zastupitelstva hl. m. Prahy č. 10/05 ze dne 9.9.1999. Další podklady vztahujícími se k řešenému území jsou schválené změny územního plánu : č. Z0023/01 a č. Z 0650/04 (viz grafická příloha).

Územním plánem jsou dvě hlavní rozvojové plochy v řešeném území určeny pro funkce smíšené s podílem parkové zeleně v prostoru Prašného mostu. Územní plán vymezuje řešené území jako **území se zvláštním režimem**, pro něž je doporučeno stanovení podrobnějších regulativů.

Pro funkci *smíšenou městského typu* - SVM v západní části je navržen směrný kód míry využití území H3 a pro funkci *smíšenou obchodu a služeb* - SVO ve východní části kód H1.

Pro kód H je stanoven směrný koeficient podlažních ploch 2,2 a v závislosti na výšce zástavby koeficienty zeleně v rozmezí 0,25 až 0,4 a informativní koeficient zastavěné plochy v rozmezí 0,28 až 0,55.

Hlavními funkcemi řešeného území jsou funkce služeb, obchodní a administrativní, doplněné o bytovou funkci v rozmezí 20 - 40% v západní a 5 - 20% ve východní části řešeného území a ostatní funkce přípustné ve smíšených územích.

Třetí rozvojová plocha v řešeném území, definovaná jako *zvláštní území kulturního či církevního typu* - ZKC, leží na západním okraji letenské pláně. Pro tuto plochu ani pro zbývající funkční plochy v řešené oblasti územní plán nestanovuje kódy míry využití území.

Do rozvojových ploch zasahují tři veřejně prospěšné stavby vymezené územním plánem. Jedná se o městský okruh, železniční rychlodráhu a severní vestibul stanice metra Hradčanská.

Návrh řešení musí být koncipován tak, aby umožnil jak souběžnou realizaci zástavby území s realizací rychlodráhy a městského okruhu, tak i na sobě nezávislou realizaci těchto staveb. V případě následné realizace všech výše uváděných staveb je třeba stanovit nezbytně nutné podmínky v území tak, aby při postupné realizaci staveb nedocházelo k následnému zvyšování investic v území a výlukám provozu na dopravních stavbách.

7.3. VÝVOJ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ PŘÍPRAVY

Urbanistický rozvoj řešené lokality byl vždy úzce svázán s přípravou velkých dopravních investic - příměstské železnice a středního (později městského) dopravního okruhu. Po zprovoznění trasy A metra byla v osmdesátých letech Útvarem hlavního architekta zpracována architektonicko-urbanistická studie, která dostavbu prostoru Dejvického nádraží koordinovala s autobusovým terminálem meziměstské dopravy. V dalších letech byly prověřovány především varianty vedení městského okruhu ve větších měřítcích, bez detailního urbanistického řešení dotčených území. Teprve od poloviny 90. let se začal podrobněji posuzovat průběh variant MO (Hana, Blanka) oblastí Hradčanská - Špejchar. Po r. 2000 následovala už územní příprava jednotlivých staveb městského okruhu a železniční rychlodráhy včetně studie urbanistického řešení souvisejícího území. Dokumentace pro územní řízení se v současné době projednávají.

Přehled předchozí dokumentace :

- | | |
|---|-----------|
| - US Hradčanská
(Útvar hlavního architekta hl. m. Prahy) | 1984 - 85 |
| - Studie dopracování variant Hana a Blanka městského okruhu
(Grebner - inženýrská a projektová kancelář s.r.o.
a A+R SYSTEM s.r.o. - architektonická kancelář) | 1995 |
| - Prověření variantní dopravní koncepce v severozápadní části Prahy
(VHE a spol. architektonická kancelář s.r.o.
a A+R SYSTEM s.r.o. - architektonická kancelář) | 2/1996 |
| - Dopravně urbanistická studie Praha 6 - Dejvice
Dopravní propojení Evropská - Svatovítská
Ing. Aleš Merta - projekty dopravních staveb
a VHE a spol. architektonická kancelář s.r.o.) | 1/1998 |

- DÚR - souhrnné řešení stavby -
soubor staveb MO v úseku Myslbekova - Pelc Tyrolka
(SATRA s.r.o., PÚDIS a.s., METROPROJEKT Praha a.s.) 2/2000
- Urbanistická studie okolí hotelu Diplomat - ulice Generála Píky
(H+H, Havrda - Hexner a kol.) 9/2001
- DÚR - městský okruh Myslbekova - Pelc Tyrolka,
stavba č. 0080 Prašný most - Špejchar
(METROPROJEKT Praha a.s.) 9/2001
- Srovnávací studie variantního spojení letiště Ruzyně s centrem města,
urbanistické řešení - varianta železnice
(Ing. arch. Kotas - atelier designu a architektury,
METROPROJEKT Praha a.s.) 3/2001
- Rychlodráha Praha - letiště Praha Ruzyně - Kladno, I. etapa
(METROPROJEKT Praha a.s.) 2/2002

7.4. ŠIRŠÍ URBANISTICKÉ VZTAHY

Provozní páteří zapojující řešenou oblast do organismu města je tradiční radikální městská třída vybíhající z Holešovic k Břevnovu, Bílé Hoře a dále za hranice města. Tato dopravní stopa, již dnes značně zatížená, bude dále posílena vložением trasy městského okruhu.

Průjezd kapacitní dopravní trasy územím se dostává do určitého rozporu s prostorovými možnostmi území, což vede k technicky a ekonomicky náročným řešením. I přes důsledně podpovrchové vedení budou dopady do území značné, dlouhé zakryté úseky navíc neumožní mnoho připojení na uliční síť. Na povrchu zůstane určitý objem návazné dopravy se všemi dopady do prostorového obrazu města - rozsáhlé plošné nároky, velký počet jízdních pruhů, omezená četnost přechodů pro pěší atd. Z tohoto hlediska představuje tř. Milady Horákové bariéru v řešeném území omezující průchodnost napříč územím a křížící hlavní pěší přístupy z Dejvic a Bubenče k Pražskému hradu.

Prostorově kompoziční vazby jednoznačně určuje stávající bloková osnova severně a jižně od řešeného území. Dejvice jsou jedním z příkladů urbanistické struktury, založené v meziválečném období podle regulačního plánu prof. Engla. V pozdějším období sice byly některé zásady původní regulace porušeny, přesto lze i dnes uvažovat o možnostech dokončení a respektování původních myšlenek regulačního plánu Dejvic. V širší zájmové oblasti se to týká zejména dokončení blokové struktury jižně od ulice Generála Píky a dokončení vstupní partie Dejvic - polookruhového prostoru při ul. Svatovítské ve směru od Prašného mostu. Dalším kompozičním prvkem je prodloužení zeleného dejvického pásu od Thákurovy ulice přes Gymnasijsní a dále podél železniční trati východním směrem až do prostoru řešeného území na ploše dnešního Dejvického nádraží. Podél ulice Svatovítské je územním plánem navržen park propojující tento zelený pás s masivem zeleně hradebního pásu.

Nová zástavba řešeného území by měla ctít ducha původní regulace a založení Dejvic a svým charakterem celou oblast dotvořit. Respektovat by měla rovněž pěší vztahy v území. Hlavní osou pěšího pohybu je Dejvická ulice - obchodní zóna propojující Vítězné náměstí s oblastí Špejcharu. Kromě výše zmíněných přístupových cest k pražskému hradu vedou z centra řešeného území pěší trasy rovněž na sever do starého Bubenče a Stromovky, do lokality vilové zástavby při ulici Pod kaštany a do rekreačních zelených ploch Letenské pláně.

7.5. VYHODNOCENÍ SOUČASNÉHO VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Řešené území i širší zájmovou oblast je nutno rozdělit na plochy stabilizované, na plochy k přestavbě a regeneraci a na nevhodně využívané a devastované plochy určené k novému rozvoji.

Stabilizované plochy

Funkčně a stavebně stabilizovaná je obytná zástavba severně od ul. Václavkovy, blok obytných a administrativních domů Muchova - Pelléova - Pod kaštany, včetně přilehlé severní fronty Muchovy. Dále bloky převážně obytné zástavby mezi ul. Na valech a třída Milady Horákové, včetně budovy Státního archivu.

Rovněž vilová zástavba sloužící obytným a diplomatickým či jiným nebytovým účelům je funkčně i prostorově stabilizována. Jedná se o domy mezi ul. Slavičkovou a železniční tratí, objekty v bloku Badeniho - ul. Na Špejcharu - tř. Milady Horákové a na západním okraji území rodinné vily při ulici Pod hradbami. Severně od ul. Pod hradbami leží areál vodárny, územním plánem rovněž potvrzený.

Z ploch zeleně lze za stabilizované označit části parkových ploch letenské pláně lemující jihovýchodní okraj řešeného území, dále malé parky při ulici Václavkově a na Bachmačském náměstí a park v cípu ulice Na valech a tř. Milady Horákové.

Plochy k přestavbě a regeneraci

Ze stávající zástavby je na základě požadavku orgánů památkové péče pro rekonstrukci a nové využití určena trojice objektů Dejvického nádraží. Současné funkce hlavní provozní budovy bude nahrazena novou podzemní stanicí rychlodráhy, dva menší objekty v kolejišti jsou v současné době vyklizené.

Z nezastavěných ploch bude realizací nových dopravních staveb dotčen především uliční prostor třídy Milady Horákové, který v celém průběhu řešeným územím projde celkovou přestavbou při zachování současné funkce.

Výstavba křižovatky městského okruhu v prostoru Letenské pláně a staveniště navazujících tunelů zasáhnou i do současného areálu Sparty Praha a vyvolají nutnost přestavby západní části sportoviště. K přestavbě je určen i prostor dnešní smyčky tramvaje při ul. Na Špejcharu, kde územní plán předpokládá výstavbu celoměstsky významné budovy pro kulturní účely.

Řada sedmi vilových objektů při tř. Milady Horákové mezi ul. U Vorlíků a Pelléovou slouží v současné době zčásti k administrativním účelům, zčásti jsou objekty vyklizeny. Lokalita bude dotčena stavbou městského okruhu, což vyvolá demolici min. tří objektů. Při následné dostavbě se mohou zbývající vily rekonstruovat a stát se součástí nového záměru.

Samostatnou kapitolou je přestavba části areálu kasáren v souvislosti s realizací nového komunikačního obchvatu Vítězného náměstí a formováním polokruhové kompozice vstupní partie blokové zástavby Dejvic.

Kromě přestavbových lokalit vyžaduje řada ploch v řešeném území regenerační zásahy. Jedná se především o uliční prostory, jejich šířkové uspořádání, úpravy povrchů a obnovení uličních stromořadí.

Plochy určené k novému rozvoji

Nevhodně využívané a devastované plochy zaujímají prakticky celou oblast Dejvického nádraží. V současné době jsou využity pro různé funkce - zahradnictví, provizorní ubytovny, stavební dvory, plechové garáže, sklady ovoce a nábytku, prodejny stavebnin a tržnice. Všechny objekty (kromě historických budov nádraží) mají provizorní charakter, některé jsou v havarijním stavu, části území jsou zcela opuštěné a devastované. Celá plocha nádraží i přilehlé traťové úseky v řešeném území se po zahloubení koridoru rychlodráhy uvolní pro nový rozvoj.

Za nevhodně využívané území je třeba považovat i odstavnou plochu pro autobusy, jižně od ul. Na Špejcharu, vklíněnou do zeleně Letenských sadů. Je otázkou, zda po realizaci nového záměru na ploše tramvajové smyčky nemá být odstavná plocha zrušena a prostor parkově upraven

8. MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY

Vlastnické vztahy k pozemkům jsou patrné ze samostatné grafické přílohy. Kategorizace vlastníků je provedena v následujícím členění :

- | | |
|--|--|
| 1. Česká republika | 1a) Ministerstvo obrany
1b) Ministerstvo vnitra
1c) Ministerstvo zahraničí
1d) České dráhy
1e) Správa veřejné zeleně
1f) Pozemkový fond |
| 2. Obec Praha | 2a) Hlavní město Praha
2b) Městská část Praha 6
2c) Spoluvlastnictví hl. m. Prahy + Městská část Praha 6
2d) Technická správa komunikací hl. m. Prahy
2e) Dopravní podnik hl.m. Prahy a.s. |
| 3. Vysoké školy | Není zastoupeno v řešeném území |
| 4. Církev | 4a) Církev Ježíše Krista
4b) Obec křesťanů - hnutí za náboženskou obnovu
4c) Židovská obec v Praze |
| 5. Ostatní | 5a) Právnícké osoby
5b) Fyzické osoby |
| 6. Nezařazené | 6a) Cizí státy |
| 7. Spoluvlastnictví více vlastníků různých kategorií | |
| 8. Nezjištěno | |

Dominantním vlastníkem pozemků v řešeném území jsou České dráhy a hlavní město Praha včetně organizací kde má hlavní město majoritní podíl. Jednotlivé parcely v zastavěných částech území jsou ve vlastnictví MČ Praha 8, fyzických a právnických osob. Český stát je vlastníkem areálů kasáren, Státního archivu a tenisových kurtů jižně od Prašného mostu.

Výše uvedeným dvěma hlavními vlastníky patří prakticky všechny rozvojové plochy a plochy, jež budou dotčeny realizací nadřazených dopravních staveb. Z přilehlých území blokované a vilové zástavby budou výstavbou městského okruhu dotčeny objekty severně od třídy Milady Horákové, mezi ulicemi Pelléova a U Vorlíků.

9. DOPRAVNÍ ROZBOR

V rámci I. fáze urbanistické studie byla posuzována současná dopravní problematika v dotčeném prostoru. Jednotlivé okruhy sledovaných otázek jsou členěny a samostatně popsány podle následující skladby.

1. Širší dopravní vztahy
2. Komunikační síť v řešeném území
3. Hromadná doprava
4. Doprava v klidu
5. Pěší a cyklistická doprava
6. Dopravní závady

Dopravní rozbor není dokumentován v samostatné grafické příloze. Dopravní problematika je zahrnuta ve výkrese Urbanistický rozbor.

ŠIRŠÍ DOPRAVNÍ VZTAHY

Řešená oblast „Hradčanská – Špejchar“ je z dopravního hlediska vymezena na severní straně ulicemi Václavkovou, Dejvickou, Muchovou a Slavíčkovou, na jižní straně ulicemi Milady Horákové, Na valech a Na Špejcharu. Na západě je ohraničena ulicí Svatovítskou a na východě ulicí U Vorlíků.

Těžiště území tvoří centrální partie Dejvic, která je v současné době využívána převážně jako drážní plocha Dejvického nádraží. Celkový charakter území je ovlivněn stávající terénní konfigurací se vzrůstajícím převýšením jihozápadním směrem.

Z hlediska možností dopravního řešení (dopravní obsluha a přístupnost) pak jednoznačně rozhodující roli představují plánované investice velkých liniových staveb, které řešené území přímo ovlivňují a z dopravního hlediska limitují. Konkrétně se jedná o stavbu Městského okruhu Myslbekova – Pelc Tyrolka a přestavbu železniční infrastruktury v rámci realizace rychlodrážního spojení Praha – Ruzyně – Kladno s odbočkou na letiště Praha Ruzyně (PRaK). V obou případech se jedná o náročné převážně podzemní stavby, které ve svém důsledku uvolní zájmové území od stávajících dopravních funkcí a umožní jeho urbanizaci. Na druhé straně je však v širších souvislostech jejich realizace natolik stavebně technicky náročná, že do doby jejich skutečného vzniku dostavbu území (respektive některých jeho částí) zásadním způsobem omezuje.

Hlavní dopravní tahy jsou v současnosti realizovány prostřednictvím ulice Milady Horákové, Svatovítské a Badeniho s přímou vazbou na navazující síť místních obslužných komunikací. Těmito stopami je rovněž vedena tramvajová a částečně i autobusová doprava. Železniční doprava představuje v zájmovém území zásadní prvek především z hlediska prostorové náročnosti Dejvického nádraží situovaného na trati buštěhradské dráhy Praha – Kladno.

Další výraznější dopravní stopou v území je Dejvická ulice tvořící páteř centrální oblasti Dejvic a zajišťující její přímou obsluhu. Rovněž je možné zmínit Peléovu a Bubenečskou ulici, které umožňují příčné vazby mezi dopravními tahy vedenými ulicemi Milady Horákové a Čs.armády.

Ostatní komunikace navazujícího komunikačního skeletu jsou jednoznačně místního obslužného charakteru a jejich vedení je obecně dáno zejména historickými stopami komunikací, které odpovídají konfiguraci terénu a přilehlé zástavbě.

KOMUNIKAČNÍ SÍŤ V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

Silniční doprava uvnitř řešeného území je usměrněna především na síť stávajících sběrných komunikací funkční úrovně B2 (Milady Horákové, Svatovítská) a C1 (Badeniho). Jedná se o komunikace různé kapacity a technické kvality. V dobrém technickém stavu je část ulice Milady Horákové od křižovatky Špejchar na západ včetně rekonstruované křižovatky Prašný most. Ostatní části sběrných tahů jsou převážně dlážděné, v horším technickém stavu.

Na popsané sběrné komunikace navazují další místní obslužné komunikace zajišťující ve velké většině pouze obsluhu přilehlé zástavby a zásobování obchodní sítě. Šířkové uspořádání je tradiční, šířka vozovky mezi chodníkovými hranami často neodpovídá významu komunikací, některé části komunikací změnou dopravního režimu ztratily

význam a byly zaslepeny. Důsledkem toho je živelné parkování v některých uličních prostorech.

HROMADNÁ DOPRAVA

Městská hromadná doprava (MHD)

Řešeným územím přímo prochází trasa metra A a je zde umístěna významná stanice Hradčanská, která je v současnosti jednovestibulová.

Dále je po obvodě území vedena tramvajová doprava zajišťující radiální návoz cestujících z oblasti severozápadního sektoru města právě k výše jmenované stanici metra Hradčanská. Současně je v rámci linkového vedení tramvajové dopravy možné její další využití v radiálně dostředné směru.

Součástí řešeného území je plocha tramvajové smyčky mezi tř. Milady Horákové a ul. Na Špejcharu. Tato plocha je územním plánem určena k jinému využití.

Konečně je stopou ulic Milady Horákové, Svatovítská a Bubenečská vedena autobusová MHD, HD převážně ukončená v prostoru smyčky Špejchar, v případě linky č.131 jednosměrným objezdem bloku ulicemi Srbská, Bubenečská.

V oboru subsystémů MHD je tedy zájmové území dokonale obslouženo. Z kapacitního hlediska je nutno zdůraznit, že urbanistický rozvoj řešeného území v navrženém uspořádání není přepravními možnostmi MHD zásadně limitován.

Vnější hromadná doprava

Železniční doprava nemá v současné době pro obsluhu území větší význam a představuje spíše bariéru, která limituje rozvojové možnosti řešené oblasti.

Vnější autobusová doprava podobně jako autobusová doprava MHD v současné podobě využívá stopu ulice Milady Horákové a prostupuje tak řešeným územím k terminálu Hradčanská. Výhledově je v souladu se zásadami řešení ÚP hl.m.Prahy předpokládáno vymístění vnější autobusové dopravy z tohoto území a její předisponování k uvažovanému terminálu Dlouhá Míle.

DOPRAVA V KLIDU

Převážná většina odstavných stání potřebných pro stávající zástavbu a obchodní vybavenost čtvrti je umístěna na terénu. V řešeném území je pouze jedna samostatná plocha parkingu, severně od ul. Milady Horákové (mezi Bubenečskou a Pelléovou), pro ostatní odstavná stání jsou využity prostory stávajících ulic. Hromadné garáže v řešeném území nejsou, individuální garáže jsou jednak ve vnitroblocích stávající zástavby, jednak na plochách Dejvického nádraží, kde se jedná o objekty provizorního charakteru. Podíl individuálních garáží na celkové bilanci dopravy v klidu je nevýznamný.

V širším řešeném území je v prostoru Letenských sadů vybudována samostatná odstavná plocha pro autobusy.Podle stávající vyhlášky č. 26/1999 Sb. se řešené území nachází v zóně 3 a vztahuje se na něj rovněž koeficient dopravní obsluhy (přímá dostupnost stanice metra).

BILANCE DOPRAVY V KLIDU - STÁVAJÍCÍ STAV (bilancováno je širší zájmové území)

Garáže
Samostatně stojící převážně provizorní plechové garáže na ploše Dejvického nádraží určené k demolici 9 ks

Garáže na soukromých pozemcích vilové zástavby a obytné blokové zástavby nebudou návrhem dotčeny a nejsou bilancovány.

Parkovací stání pro osobní vozy

Samostatná parkoviště	175 míst
Stání na komunikacích	246 míst
celkem	421 míst

Parkovací stání pro autobusy

Plocha při ulici Na Špejcharu	19 míst
Parkoviště na Letenské pláni	40 míst
celkem	59 míst

PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA

V převážné části řešeného území je v současné době značně omezen pohyb pěších. Celá rozsáhlá oblast Dejvického nádraží je neprůchodná. Barieru představuje i dopravně zatížený koridor tř. Milady Horákové, který lze kromě bezkolizního podchodu vestibulem metra překročit pouze v křižovatkách Špejchar a Prašný most. Hlavním problémem území z hlediska pohybu pěších je vyřešit přístupy k Pražskému hradu od stanice metra Hradčanská a od centra Dejvic přes Prašný most, kde tvoří bariery i areál ministerstva obrany (bývalá Kadetka).

Řešeným územím neprochází žádná celoměstsky významná cyklistická trasa.

DOPRAVNÍ ZÁVADY

Zásadní dopravní závady systémového typu v řešeném území nebyly zjištěny (výjimkou jsou stávající úrovněvé přejezdy trati ČD, které jsou v návrhu řešení odstraněny). Drobné závady zejména ve smyslu funkčního působení v území (přetížení stávajících komunikací, nedostatečná šířka komunikací - např. Badeniho, most přes trať ve Svatovítské apod.) lze odstranit až v rámci úprav komunikačního skeletu, zejména pak v souvislosti s realizací MO a Dejvické spojky. Otázka dopravy v klidu bude řešena postupně v rámci urbanizace území včetně výstavby navrhovaných garáží. Lokální dopravní závady převážně technického rázu budou postupně odstraněny.

Důležité je zejména nové řešení uličního parteru s jasným vymezením komunikačních pruhů, odstavňích stání a rozšířením ploch pro pěší.

10. SOUČASNÝ STAV TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

Uvažované území je vybaveno inženýrskými sítěmi, které jsou na hranici nebo spíše za hranicí životnosti (vodovod, kanalizace). Přesto dodnes fungují díky perfektnímu provedení a použitým materiálům (kanalizační stoky). Základní infrastruktura byla vybudována v době výstavby Dejvic a je průběžně více či méně doplňována dle momentálních potřeb, případně nových investic v území. Jednou z těchto hlavních investic bylo budování metra v 80tých letech minulého století, které si vyžádalo přeložky inženýrských sítí a tím jejich modernizaci.

V současné době se připravuje v ul. Milady Horákové výstavba Městského okruhu Myslbekova - Pelc - Tyrolka, která si vyžádá další úpravy inženýrských sítí. Jedná se zejména o stavbu 0080 a 0079, které do daného území výrazně zasahují. V prostoru u stanice Hradčanská se bude trasa podzemní komunikace provádět technologií otevřeného výkopu a v prostoru u ul. U Vorlíků bude vybudována nová křižovatka těsně za hranicí řešeného území. Obě tyto stavby budou mít dopad do stávajících inženýrských sítí.

ZÁSOBOVÁNÍ VODOU

Řešené území spadá největší částí do vodárenského pásma 428, což je gravitační pásmo vodojemu Andělky (objem 8 370 m³, hladiny 283,60 - 278,60 mnm Bpv), část území u křižovatky ul. M. Horákové a Badeniho je pokryto vodárenským pásmem 410, což je pásmo Hradního vodojemu (objem 3 600 m³, hladiny 293,20 - 297,10 mnm Bpv). Z vodojemu Andělky vedou řady 2 x DN 500 do uvažovaného území a do Dejvic. Pí. Dvořáková z PVK při konzultaci konstatovala, že pro dané území i pro nově plánovanou výstavbu sice kapacitně tyto dva přivaděče stačí, avšak jejich poloha je značně excentrická. Vhodné posílení by bylo dalším přivaděčem cca DN 300, situovaným v ul. Kafkova nebo gen. Píky. Z vodojemu Hradní vede do území DN 500.

Na západním okraji území vede řad DN 700 z r. 1912 Podolí - Bruska, úsek na Prašném mostě byl zrekonstruován v r. 1976 na DN 800. Dále zde vede další řad DN 700 z r. 1933 Flora - Bruska. Prakticky celým územím vedou řady DN 400 a DN 500 gravitace Bruska - Holešovice. Řad DN 350 je hlavním zásobním řadem pro Letnou a to úsek až po ul. Kamenickou. Tento řad bude po dobu výstavby MO v prostoru stanice Hradčanská mimo provoz a bude nahrazen řadem DN 400 od ul. U Brusky do ul. U Sparty novým řadem DN 400. Tento řad zůstane v provozu i po zprovoznění řadu DN 350 po dokončení MO v tomto úseku. Do řešeného území zasahuje v ul. Na valech a Na Špejcharu.

Ostatní řady v území jsou zásobní. Jedná se vesměs o řady z 20tých a 30tých let minulého století, v ul. Badeniho je DN 125 z r. 1881. Nové řady byly vybudovány v rámci přeložek a úprav při budování stanice Hradčanská a přilehlých úseků metra.

Zásobení nové zástavby bude možné z pásma vodojemu Andělky, avšak bude vhodné zvážit názor PVK na doplnění dalšího přívodu z Andělky do centra odběru směrem k Vítěznému náměstí. Bude třeba pro novou výstavbu vybudovat zásobní síť, připojování na zastaralý zásobní systém není možné.

Ztráty vody ve vodárenském systému jsou dle podkladů z Generelu vodovodu, které předala ing. Nováková z PVS 20% ve vodárenském pásmu 401 a 35% ve vodárenském pásmu 428. Je tedy zřejmé, že v tomto pásmu je stávající síť zastaralá a není možno s ní uvažovat na zásobování nově navrhovaného území.

ODVODNĚNÍ

Odvodnění území je jednotnou stokovou sítí, jedná se o povodí kmenové stoky C. Nově zastavované plochy budou odvodněny na západě do stávající stoky v ul. Svatovítské. Jedná se o stoku 600/1100, od spojné komory nad tratí ČD přechází na 700/1250. V ul. Václavkově od Bachmačského náměstí směrem na východ je stoka 600/900. Stoka 700/1250 v ul. Milady Horákové přechází metro, spojuje se se stokou 600/1100, která vede od ul. K Brusce a pokračuje jako stoka 800/1430 do ul. Bubenečské. V ul. Milady Horákové pokračuje stoka 600/1100, která se na křižovatce s ul. Badeniho spojí se stokou 600/1100 a pokračuje do ul. U Vorlíků. Do ul. Pellého vede stoka 600/1100. Všechny tyto stoky, které vedou k severu se spojí před zaústěním do stoky K a odtud vedou na NÚČOV. Stoka 600/1100 v ul. Milady Horákové zůstane zachována i po dokončení MO. Změní se pouze stoka, odvodňující křižovatku U Vorlíků. Tu bude třeba zahloubit a napojit do stoky 800 / 1430, která ústí do kmenové stoky A, jež s ní vede paralelně směrem na východ.

Stávající síť stok umožní odvodnění nově plánované výstavby a dostavby, stoky jsou v dobrém stavu a to i ty staré, neboť jsou vybudovány z kvalitního materiálu a provedeny pečlivě, zejména zděné stoky.

ZÁSOBOVÁNÍ PLYNEM

Řešené území je v současné době zásobováno zemním plynem a to i pro potřeby vytápění. Hlavní zdroj plynu v území je regulační stanice VTL/STL Letenské sady u ul. Na Špejcharu, její výkon je 70 000m³. Do této stanice je přiveden VTL plynovod DN 300. Zásobení území je plynovodem STL DN 500 v jižním okraji území a další řad DN 500 v severovýchodní části území. Na západě řešeného území na Prašném mostě je podzemní regulační stanice Prašný most STL/NTL o výkonu 3 000 m³. V ul. Svatovítské vede STL DN 150. Ve stávající zástavbě je proveden rozvod nízkotlaku. Středotlak v území umožňuje zásobení nově navrhovaného území dostatečným množstvím zemního plynu i pro účely vytápění.

Území se dotýká bezpečnostní pásma VTL plynovodu u regulační stanice Letenské sady a činí dle Zákona 458/2000 Sb. u řadu DN 300 40 m na obě strany.

ZÁSOBOVÁNÍ TEPLEM

V současné době je v daném území vytápění většinou na bázi zemního plynu. Původní přívod páry z Holešovic byl odpojen v šachtě na křižovatce s ul. U Sparty, přes řešené území je mimo provoz, v rámci styku s objekty stavby 0079 MO dochází k fyzické likvidaci části tohoto vedení. V rámci návrhu uspořádání technické infrastruktury MO stavby 0079 je ponechána prostorová rezerva přes Letenskou pláň po ul. Badeniho pro případný přívod tepla v budoucnu, což by umožnilo propojení na síť výtopny Juliska.

Tepelné zdroje - kotelny

řešené území:

Číslo kotelny	Provozovatel	Ulice	ČP/ČOR	KU	Výkon MW	Palivo	Spotř.
1	Zima Vladimír	Václavkova	2/176	2501	0,210	ZP	1896

širší území:

Číslo kotelny	Provozovatel	Ulice	ČP/ČOR	KU	Výkon MW	Palivo	Spotř.
2	Česká pošta s.p.	Kafkova	19/102	2501	0,594	ZP	4558
3	Vaňatová Eva	Wuchterlova	16/584	2501	0,240	ZP	1539
4	Církev čsl. husitská	Wuchterlova	5/523	2501	0,253	ZP	1164
5	Divadlo S&H	Dejvická	38/919	2501	0,255	ZP	1021
6	OK SERVIS s.r.o.	Pod Kaštany	5/182	2501	0,380	ZP	631
7	Ministerstvo obrany Ústav leteckého zdravotnictví	Generála Píky	1/229	2501	0,344	ZP	2476
8	DAKURA s.r.o.	Národní Obrany	5/543	2401	0,700	LTO	1892

ZÁSOBOVÁNÍ ELEKTRICKOU ENERGIÍ

Nadřazený systém vvn

Zařízení vvn nejsou v řešeném území situována, ani ve výhledu nejsou uvažována.

Napájecí systém 22kV

Systém kabelového napájení 22kV je dvoustupňový. V napájecí síti jsou zapojeny rozvodny, rozpínací stanice a odběratelské trafostanice s velkým výkonem. Napájecí rozvody jsou provedeny kabely průřezu 3 x 240 mm². Řešeným územím trasy napájecích kabelů pouze probíhají v trase Klárov–Špejchar-Letná (5 kabelů) a Prašný most–Břevnov (1 kabel).

Distribuční systém 22kV

V distribuční síti jsou zapojeny distribuční trafostanice a odběratelské trafostanice. Rozvody jsou provedeny kabely průřezu 3 x 120 mm². Distribuční rozvody jsou vedeny v celém rozsahu řešeného území a budou doplněny zatížením předpokládaného rozvoje území.

Charakteristika spotřeby a použití el.energie

Kategorie odběru el.energie v řešeném území je smíšená s převahou kat. A. Vzhledem k plnému pokrytí území rozvody zemního plynu tvoří el.vytápění jen malou část spotřeby a je pouze individuální záležitostí.

Kabely 1kV

Kabelová síť je vyvedena z distribučních trafostanic a zajišťuje napájení všech maloodběrů. Síť je zrekonstruovaná, smyčková a vyhovuje veškerým požadavkům technickým a provozním.

Kabely Dopravního podniku – Metro

Ve stanici Hradčanská je ukončena trasa dvou kabelových napáječů 22kV. Kabely jsou vedeny trasou v ul.Milady Horákové a jsou ve správě DP.

TELEKOMUNIKACE

V oblasti telekomunikací spadá území do ATÚ Dejvice. V území jsou kabely Telecom vedeny úložně i v kabelovodech. Kabelovod vede v ul. Milady Horákové od ul. Svatovítské po ul. Pod Baštami, kde se propojuje s kabelovodem, který vede v ul. Na valech. Tento kabelovod přechází metro u stanice Hradčanská, dále pokračují kabely v úložném provedení. Další kabelovod přichází ul. Badeniho a vede do ul. Pelléovy. Z křižovatky s ul. Pelléovou vede další kabelovod ul. Milady Horákové do ul. U Vorlíků. V rámci výstavby MO se postupně ruší a budují nové v místech, kde překázejí výstavbě.

V území jsou kabelová vedení dalších provozovatelů. Ul. Svatovítskou vedou optické kabely Aliatelu. Pragonet má stávající optické kabely v ul. Na valech, K Brusce a Václavkově. V současné době je vydáno ÚR na trasu ve Svatovítské mezi ul. Jelení a Milady Horákové a je požádáno o ÚR v ul. Pod Baštami. Potrubní pošta vede ul. Svatovítskou.

V území vedou dále dálkové kabely velmi často uložené v kabelovodech, kabely ČD, ministerstva vnitra, Pragonetu, STE, UPC .

11. INŽENÝRSKOGEOLOGICKÉ POMĚRY

Zakázka je zpracována na základě studia archivních materiálů, v souladu s metodikou vydanou skupinou pro životní prostředí ÚHA hl.m. Prahy v dubnu 1992. Jako podklad byla použita Podrobná inženýrskogeologická mapa Praha 7-0 zpracovaná v r. 1970 RNDr. M. Klečkem z Projektového ústavu dopravních a inženýrských staveb (PÚDIS) Praha.

LOKALIZACE

Zájmové území se nachází jihovýchodně od Vítězného náměstí, v okolí železniční stanice Praha - Dejvice. Lokalita je přibližně omezena na severu Dejvickou a Muchovou ulicí. Západní omezení tvoří ulice Svatovítská a východní omezení ulice U Vorlíků. Na jihu je zájmové území ohraničeno ulicí Milady Horákové a zčásti i ulicemi Badeniho a Na Špejcharu. Povrch terénu se svažuje od jihu až jihozápadu k severu až severovýchodu, směrem k Vltavě. Nadmořská výška území se pohybuje v rozmezí od 245 m v jihozápadní části do 220 m n.m. v severovýchodní části lokality.

GEOLOGICKÉ POMĚRY

Skalní podklad zájmového území je budován zpevněnými sedimentárními horninami paleozoického stáří – ordovíku. Téměř v celé ploše řešeného území je skalní podklad zastoupen horninami **letenského souvrství**. Jedná se o komplex nepravidelně se střídajících tmavošedých drob, prachovců a prachovitých břidlic s lavicemi tmavých pískovců až písčitých křemenců. Letenské souvrství patří k pevnějším horninám ordovíku a je poměrně odolné vůči zvětrávání a denudaci. Pevnost souvrství je dána vložkami pískovců a písčitých křemenců. Vzhledem k mocné poloze pokryvných útvarů v nadloží souvrství není hloubkový dosah zvětrávání velký.

V severozápadním rohu lokality, v okolí křižovatky Svatovítské a Dejvické ulice se v podloží vyskytují **libeňské břidlice**. Jsou černošedé a černé barvy, jílovité, jemně slídnaté a neobsahují žádné vložky. Bývají značně rozpukané a snadno podléhají zvětrávacím pochodům.

Horniny skalního podkladu jsou na celé ploše zájmového území překryty vrstvou pokryvných útvarů větší mocnosti. Podle dokumentace archivních sond se povrch skalního podkladu vyskytuje v hloubce od 14 m pod terénem (v jižní a východní části území) až po hloubku větší než 25 m v centrální části území.

Pokryvné útvary jsou tvořeny kvartérními soudržnými a nesoudržnými sedimenty, a to jednak písky a štěrkopísky teras Vltavy a v jejich nadloží pak sprašemi a sprašovými hlínami s úlomky hornin skalního podkladu. Lokálně, zejména v jihozápadní části lokality se vyskytují i deluviální hlíny a písčité hlíny s úlomky opuk a břidlic.

Přímé nadloží hornin skalního podkladu prakticky na celé ploše území tvoří fluviální terasové písky a písčité štěrky **dejevické terasy**. Terasové sedimenty jsou překryty v celém rozsahu mladšími sprašemi a sprašovými hlínami, jejichž mocnost je zde místy i větší než 10 m.

Lokálně, zejména v jihozápadní části území se v podloží spraší mohou vyskytovat i **deluviální** hlíny a písčité hlíny s příměsí úlomků břidlic. Deluviální hlíny vznikly pomalými soliflukčními pohyby zvětralin ordovických hornin v prostoru Hradčan. V celém svém rozsahu jsou obdobně jako terasové sedimenty překryty mocnými sprašemi.

Svrchní poloha pokryvných útvarů je na celé lokalitě tvořena **eolickými sprašemi a sprašovými hlínami** s příměsí úlomků hornin skalního podkladu. Spraše a sprašové hlíny jsou jemnozrnné prachovité zeminy, zpravidla silně vápnité, pórovité, kypré a tedy i značně stlačitelné. Spraše jsou citlivé na zvýšení vlhkosti, snadno rozbřídají. Mocnost spraší a sprašových hlín je podle archivní dokumentace 8-12 m. Z hlediska inženýrskogeologického hodnocení lokality jsou tedy spraše a sprašové hlíny vzhledem ke svému plošnému rozsahu i značné mocnosti nejvýznamnějším geotechnickým typem.

V centrální části lokality se vyskytují i **antropogenní navážky** většího rozsahu. Složení navážek může být velmi různorodé, zpravidla však převažují výkopové zeminy a rozpojené horniny s příměsí zejména stavebního odpadu, popela, škváry, ale i dalších materiálů. Navážky mohou být zastiženy v menší míře i v dalších částech lokality. V zájmovém území sloužily převážně k vyrovnávání povrchu terénu a zavážení lokálních depresí. Jejich mocnost se zpravidla pohybuje okolo 2-4 m, lokálně pak mohou dosahovat až 6 m.

HYDROGEOLOGICKÉ POMĚRY

Prakticky v celém zájmovém území je hladina podzemní vody vázána na zónu fluviálních terasových písků a štěrků, která je charakteristická dobrou průlinovou propustností a

relativně vysokou vydatností. Podloží terasy tvoří převážně prachovité břidlice, prachovce a droby, které tak plní funkci lokálního izolátoru, na kterém se podzemní voda nadržuje. Hladina podzemní vody se v zájmovém území vyskytuje v hloubce převážně 20-25 m. Směrem k východu se pak hloubka výskytu plynule snižuje až na 6 m pod povrchem terénu na východním okraji zájmového území. Směr proudění je zhruba od jihu k severu. Většina archivních rozborů podzemní vody vykázala její vysokou mineralizaci a zvýšenou agresivitu.

GEOTECHNICKÉ VLASTNOSTI A ZATŘÍDĚNÍ ZEMIN A HORNIN

Podle článku 23. ČSN 73 1001 "Základová půda pod plošnými základy" se při předběžném hodnocení staveniště a předprojektové přípravě postupuje podle zásad 1. geotechnické kategorie a únosnost základové půdy je dána hodnotou tabulkové výpočtové únosnosti - R_{dt}.

V následujících tabulkách je uvedena tato hodnota a některé geotechnické vlastnosti hornin a zemin zpracované podle archivních měření, včetně zatřídění těžitelnosti podle ČSN 73 3050 „Zemní práce“ :

Tab.1. Orientační přehled geotechnických vlastností hornin skalního podkladu

Souvrství	Stupeň zvětrání	Objemová hmotnost γ_n (kg.m ⁻³)	Zdánlivá soudržn. c' (kPa)	Úhel pevn. ϕ (°)	ČSN 733050 Z.práce	ČSN 731001 Zákl.půda	Tab.výp. únosnost R _{dt} (MPa)
Libeňské břidlice	rozložené	1900-2200	20-55	14-25	2-3	F3-F5	0,15-0,25
	zvětralé	2100-2350	10-70	19-30	3-4	R5	0,30
	navětralé	2250-2500	50-150	23-34	4-5	R4	0,40
	nezvětralé	2400-2650	60-300	30-40	5-6	R3	0,50-0,80
Letenské prachovce břidlice a droby	zvětralé	2150-2400	10-80	25-36	4	R4	0,40
	navětralé	2350-2600	60-300	30-41	5-6	R3	0,50-0,80
	nezvětralé	2500-2700	120-800	34-43	6-7	R2	0,80-1,20

Tab.2. Orientační přehled geotechnických vlastností zemin pokryvných útvarů

Genetický typ	Zemina	Objemová hmotnost γ_n (kg.m ⁻³)	Soudržnost c' (kPa)	Úhel vn. tření ϕ (°)	ČSN 733050 Z.práce	ČSN 731001 Zákl.půda	Tab.výp. únosnost R _{dt} (kPa)
Terasové sedimenty	písky a hlinité písky	2000-2200	5-20	23-33	2-3	S2,S3	275-350*
	hlinitopísčité štěrky	2100-2300	5-20	28-35	3-4	G2,G3	450-650*
Eolické s.	spraše a sprašové hlíny	1900-2100	20-50	16-24	3	F6	100-200
Deluviální sedimenty	jílovitopísčité hlíny s úlomky	1900-2100	60-60	10-17	3	F3,F4,F5	50-250
Navážky	hlinité	1600-1900	20-50	10-24	3	Y	-
	hlinitokamenité	1700-2100	0-10	22-33	3-4	Y	-

* - pro šířku základu 1 m

INŽENÝRSKOGEOLOGICKÉ ZHODNOCENÍ ÚZEMÍ

Zájmové území lze podle vhodnosti k zástavbě rozčlenit do 2 rajónů podle únosnosti základové půdy. Hloubka hladiny podzemní vody plošné zakládání objektů neovlivní. Rajón vhodný k zástavbě se v zájmovém území nevyskytuje.

Rajón podmínečně vhodný k zástavbě

Tvoří jej území, kde je únosná a vhodná základová půda v hloubce větší než 2 m pod terénem. Nenáročné objekty lze zakládat při využití jednoduchých technických opatření, bez výrazného zvýšení nákladů. Náročné objekty je nutno zakládat hlubinně. Jedná se o převážnou většinu území, kde jsou v dosahu zakládání polohy spraší a sprašových hlín. Jak již bylo uvedeno, spraše a sprašové hlíny jsou značně pórovité a kypré, a tedy stlačitelné. Nestejnoměrné zatížení základové půdy nebo různá šířka základů mohou způsobit nerovnoměrné sedání základových konstrukcí. Přístavbou nových objektů může být způsobeno dodatečné sedání stávajících staveb. Spraše a sprašové hlíny jsou navíc namrzavé a ve styku s vodou snadno rozbírají.

Rajón málo vhodný k zástavbě

Zahrnuje místa s málo únosnou základovou půdou. Výstavba je zde možná pouze po detailním podrobném inženýrskogeologickém průzkumu. Do tohoto rajónu jsou zařazeny navážky. Výstavba v tomto rajónu představuje zpravidla značné náklady na podrobný průzkum i vlastní zakládání. Navážky mohou být neúnosné, značně a nestejnoměrně stlačitelné. K zakládání i nenáročných objektů mohou být využity jen po pečlivém prozkoumání jejich rozsahu, složení, ulehlosti a toxicity.

12. POSOUZENÍ RADONOVÉHO INDEXU

Stanovení a posouzení kategorie radonového rizika území určených k zástavbě vyplývá ze zákona č. 13/2002 Sb. a vyhlášky SÚJB č. 307/2002 Sb.

V posouzení se kategorizují plochy z hlediska možnosti pronikání radonu z podloží do budov. Kategorizace se provádí na základě distribuce objemové aktivity radonu v půdním vzduchu v kBq.m⁻³ a na základě propustnosti horninového prostředí pro plyny v hloubce předpokládané základové spáry.

Pro tento stupeň projektové dokumentace byla k posouzení použita "Prognózní mapa radonového rizika pro Prahu" v měřítku 1 : 25 000 a nebyly provedeny žádné nové terénní práce. Podle této mapy spadá zájmové území do oblasti se středním radonovým indexem. Mimo to je nutno vzít v úvahu, že plochy s antropogenními uloženinami vykazují značnou variabilitu objemové aktivity radonu.

Pro další stupně projektové dokumentace bude nutné provést podrobný radonový průzkum v místě navržené zástavby a na základě výsledků tohoto průzkumu bude případně určen rozsah stavebně-technických opatření proti pronikání radonu z podloží do objektů.

13. ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND

Vyhodnocení záborů zemědělské půdy bylo provedeno dle zákona ČNR č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu a jeho novely č. 231/1999 Sb. , dále dle vyhlášky MŽP ČR č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu a podle Metodického pokynu odboru ochrany lesa a půdy MŽP ČR ze dne 1.10.1996 k výše uvedenému zákonu.

Řešené území leží v k.ú. Dejvice, v současně zastavěném území obce. Jedinou zemědělskou půdou zde jsou zahrady u stávajících domů, které nebudou dotčeny novou výstavbou, dále pak plocha zahradnictví na parcelách č. 4014 a 4016. Rovněž parcela č. 4013 v sousedství zahradnictví je vedena jako zahrada, ale ve skutečnosti je zde neudržovaná plocha, která neslouží zemědělským účelům. Údaje o těchto parcelách uvádíme v následující tabulce.

Číslo parcely	kultura	výměra v ha	kód BPEJ	třída ochrany ZPF
4013	zahrada	0,2465	2.26.01	III
		0,2670	2.10.00	I
4014	orná půda	0,2658	2.26.01	III
4016	orná půda	0,8329	2.26.01	III
CELKEM		1,6122		

Parcely č. 4014 a 4016 jsou v současné době využívány jako zahradnictví. Velká část zahradnictví je však tvořena zpevněnými asfaltovými plochami – komunikace a manipulační plochy. Na parcele č. 4013 se ve skutečnosti žádná zemědělská půda nenachází, ale parcela je vedena v KN jako zemědělská půda. Zde se jedná o nesoulad mezi stavem Katastru nemovitostí a skutečností. Na uvedené parcely byl již vydán souhlas s odnětím zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu pro „Soubor staveb – Městský okruh Myslbekova – Pelc Tyrolka“.

14. ZÁSADY URBANISTICKÉ KONCEPCE

Rozvojové možnosti řešeného území výrazným způsobem ovlivňují dopravní systémy a dopravní stavby jak stávající tak připravované. Především předurčují provozní vztahy v území i širší zájmové oblasti. Přestupní vazby mezi jednotlivými systémy hromadné dopravy, pěší trasy vycházející z oblasti Špejcharu do centra Dejvic, směrem k Pražskému hradu a k Letenské pláni jsou jedním z hlavních vstupů pro návrh nového využití území a prostorového řešení.

Neméně významný vliv na rozvoj území má stavební řešení jednotlivých dopravních systémů. Rozsáhlé podzemní objekty vestibulů metra, městského dopravního okruhu a železniční rychlodráhy včetně objektu stanice do značné míry limitují možnosti dostavby území. Případná zástavba některých ploch bude možná jen při použití náročnějších technických řešení a dobré koordinaci jednotlivých investic.

Těžištěm území je oblast vyústění ulic Dejvické a Bubenečské do prostoru třídy Milady Horákové, kde ve vazbě na stávající vestibul metra vznikne i nová železniční stanice. Zde je logicky navržen hlavní veřejný prostor - náměstí o dimenzích cca 110 x 160 m. Rozsah podzemních staveb prakticky vylučuje výraznější stavební využití této plochy stejně jako rozsáhlejší výsadby zeleně. Náměstí je navrženo jako pěší prostor s velkou vodní plochou a doplňkovými plochami trávníků. Prostorově se v parteru uplatňují objekty vstupů do podzemního vestibulu.

V dokladové části této Průvodní zprávy je dokumentováno řešení objektu stanice rychlodráhy zpracované Metroprojektem (Ing. Kykal, Ing. arch. Kotas a kol.) v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí. V prostoru náměstí je podélně položena výrazná hmota prosklené klenby osvětlující suterénní nástupiště rychlodráhy. V návrhu urbanistické studie je navržena modifikace výše uvedeného řešení. K osvětlení podzemních prostor jsou navrženy tři menší objekty, prostor náměstí je vizuálně propojen a rozšířeny jsou plochy trávníků.

V současné době prostor náměstí ze severu a jihu vymezují průčelí tradiční blokové zástavby a z východu torzo bloku zčásti asanovaného při výstavbě metra. Směrem západním se otevírá volný koridor Dejvického nádraží. V současnosti bezbřehý, indiferentní prostor je nutno nově formovat a jednoznačně vymezit prostor ulice Milady Horákové a k němu přiléhající „niku“ nového náměstí. Realizace tohoto záměru bude technicky nejnáročnější v prostoru bloku mezi ul. Muchovou a třídou Milady Horákové. Z původních dvou řad zástavby, jejichž „vnitroblokem“ projížděla železniční trať, zůstala po výstavbě metra pouze uliční fronta do ul. Muchovy. Obnovení severního průčelí tř. Milady Horákové bude s ohledem na podzemní tubusy rychlodráhy a městského okruhu velice obtížné, přesto považujeme rehabilitaci uličního prostoru této významné městské třídy za nezbytnou. Je třeba při koordinaci výstavby městského okruhu a rychlodráhy vytvořit předpoklady pro dostavbu této cenné lokality.

Ze západu přiléhá k prostoru nového náměstí největší rozvojová oblast řešeného území - oblast Dejvického nádraží. Cílem návrhu nové zástavby je především dotvořit už založenou urbanistickou strukturu, navázat na sousední blokovou osnovu Dejvic, jasně definovat veřejné prostory, tzn. ul. Václavkovu, Dejvickou, tř. Milady Horákové a průčelí nového náměstí. V kompozici má významné místo i historická nádražní budova a její předprostor - Bachmačské náměstí. Lze říci, že takto definovaný vnější rámec zástavby bývalého nádraží je do značné míry stabilizovaný a invariantní. Vzniká tak jakýsi velký uliční blok a další rovinou řešení je jeho vnitřní prostorové členění. Zde je určité značná variabilita možných řešení. Souvisí to samozřejmě s budoucí funkční skladbou, výrazně může navržené řešení ovlivnit dopravní obsluha, modelování terénu a výškové řešení a rovněž vztah ke stávající zástavbě Dejvického nádraží. Orgány památkové péče kromě hlavní nádražní budovy doporučují zachovat 2 další objekty v kolejišti. V navrženém řešení jsou tyto objekty respektovány. Důsledkem toho je nutnost zachovat ve větší části území stávající niveletu terénu, což negativně ovlivňuje jak dopravní obsluhu, tak především pěší propojení napříč územím směrem k tř. Milady Horákové.

Navržené řešení předpokládá soustředit komerčně obchodní aktivity do prostoru největší koncentrace pohybu pěších, do bloku přiléhajícího k novému náměstí, s přímou vazbou na nový severní vestibul stanice metra. Zde je možno realizovat velký obchodní objekt městského typu např. plnosortimentní vícepodlažní obchodní dům, nebo obchodní pasáže doplněné aktivitami pro zábavu a volný čas.

V klidnější poloze podél ulice Václavkovy je navržena polyfunkční zástavba s vysokým podílem obytných ploch. Parter je nebytový a nad ním jsou bytová podlaží směrem na jih orientovaná do prostoru vnitrobloku. V hlukově exponované uliční frontě tř. Milady Horákové je vhodné situovat spíše provozy administrativní, v parteru doplněné obchody nebo jinými aktivitami pro veřejnost. Atraktivní poloha při hlavní městské třídě a v blízkosti památkového jádra města je vhodná i pro umístění hotelu.

Historická budova nádraží se nabízí pro kulturní či zábavní účely, v obou variantách je před bývalým nádražím navržena plocha veřejného parku do níž jsou zapojeny i ostatní zachovávané drážní objekty. Výšková hladina nových objektů odpovídá výšce okolní dejvické blokové zástavby 22 - 25 m, což představuje 7 NP u obytných budov a 6 NP u staveb pro administrativu či jiné nebytové účely. Poslední podlaží by mělo být řešeno jako ustupující.

Proporce jednotlivých funkcí jsou patrné z přiložených tabulek. V zásadě lze říci v rozvojové ploše Dejvického nádraží je navržen vyrovnaný třetinový podíl obytných, administrativních a obchodních ploch.

V I. fázi zpracování urbanistické studie (11/2002) byly navrženy dvě varianty prostorového řešení. Rozdílnost variant byla dána zvoleným dopravním řešením. Ve variantě A byla rampa městského okruhu zapojena do nové křižovatky na ulici Svatovítské vstřícně proti vyústění plánovaného obchvatu Vítězného náměstí. Toto řešení využívá konfigurace terénu a příznivého vztahu nivelety zahloubené trasy městského okruhu a nivelety nově vzniklé křižovatky. Překonání menšího výškového rozdílu umožňuje situovat vyústění rampy mimo uliční prostor a nenarušit městský charakter třídy Milady Horákové. Předností tohoto řešení je rovněž možnost zúžit předdimenzovaný uliční koridor tř. Milady Horákové na 60 m a tím rozšířit rozsah rozvojových ploch. Řešení křižovatkové rampy má vliv na dopravní obsluhu nové zástavby. Lokalita je napojena z hlavní městské třídy, kde může být díky výše uvedenému vedení rampy MO realizována nová světelně řízená křižovatka, umožňující připojení rozvojové oblasti ze všech směrů. Doplňkové dopravní napojení vnitřní obslužné komunikace je navrženo z ul. Václavkovy v prodloužení ul. Wuchterlovy a z ulice Dejvické z nové okružní křižovatky Eliášova - Dejvická - Václavkova. Vnitřní prostor lokality je členěn na tři polouzavřené bloky v různých výškových úrovních. Hlavním prostorem je střední část s parkovou úpravou před historickou nádražní budovou.

Varianta B vycházela ve své dopravní části z dokumentace pro územní rozhodnutí zpracované Metroprojektem (Ing. Pitín a kol.) v září 2001. Rampa městského okruhu je v DUR přimknuta k tunelu městského okruhu a zapojena do křižovatky Prašný most. Vzhledem ke stoupajícímu terénu je rampový úsek poměrně dlouhý a znemožňuje obsluhu přilehlé fronty nové zástavby. Rovněž šířku tř. Milady Horákové je nutno zvětšit na cca 65 m. Dopravní obsluha rozvojového území je zapojena do nové křižovatky na ul. Svatovítské. Obslužná komunikace plynule klesá až na úroveň stávajícího kolejiště Dejvického nádraží a pokračuje východním směrem, kde stejně jako u předchozí varianty je zaústěna do kruhové křižovatky na ulici Dejvické.

Při porovnání obou variant z hlediska urbanistického byla zhodnocena jako jednoznačně výhodnější varianta A, která podtrhuje charakter tř. Milady Horákové jako městské ulice s možností doplnit novou křižovatkou, připojit obsluhu nové zástavby a obsloužit rovněž přilehlou uliční frontu. Dopravní porovnání obou alternativ řešení bylo předmětem samostatné studie, jejíž závěry doporučují variantu A jako výhodnější i z dopravně inženýrských hledisek. Tato varianta je tedy součástí výsledného návrhu US.

Do určité míry samostatnou problematiku představuje dostavba oblasti východně od Badeniho a Pelléovy ulice. S výše popsány rozvojovými lokalitami je toto území spojeno společnou dopravní problematikou (městský okruh, rychlodráha), prostorově však souvisí zejména s oblastí Letenské pláně. Pro dostavbu jsou zde územním plánem určeny dvě lokality. První z nich je pás území severně od tř. Milady Horákové mezi ulicemi Pelléova a U Vorlíků. Zahloubením železniční trati se uvolní prostor pro jeho nové využití. V současné době zde přežívá původní vilová zástavba „postižená“ v posledních letech, možná desetiletích, nevyjasněností dopravního konceptu. Připravovaná a posléze odvolávaná demolice linie vilových objektů měla vliv na jejich stavební stav. domy byly vyklizeny, měnily majitele, chátraly, byly znovu opraveny atd. V současné době jsou, kromě dvou devastovaných objektů čp. 179 a 260, budovy opraveny a využívány pro kanceláře. V bezprostřední kolizi se stavbou městského okruhu jsou domy čp. 154 a 986. Po dokončení výstavby MO lze na tomto území realizovat novou zástavbu, ať již na pozemcích dvou výše zmíněných asanovaných objektů nebo ve větším rozsahu. Na celou lokalitu v současné době připravuje soukromý investor nový záměr, který předpokládá náhradu původní zástavby novými komerčními objekty výšky 6 NP, tedy pokračování městské formy zástavby až do oblasti Letenské pláně.

S celkovým řešením Letenské pláně souvisí i rozvojová plocha s níž počítá územní plán v místě dnešní tramvajové smyčky. Může zde vzniknout celoměstsky významná stavba tvořící protipól budovy Ministerstva vnitra a rámuující velkorysý prostor Letenské pláně. Návrh řešení předpokládá umístění tramvajové a autobusové smyčky z tohoto prostoru, redukci ploch komunikací a změnu dopravní obsluhy vložení obslužné komunikace mezi rozvojovou plochu a stávající vilovou zástavbu. To umožní bezprostřední a bezkolizní propojení nové budovy se zelení Letenských sadů.

15. NÁVRH FUNKČNÍHO VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Využití ploch odpovídá podmínkám Územního plánu hlavního města Prahy. Funkční využití je navrženo a bilancováno jak v měřítku Územního plánu 1 : 10 000 tak v podrobnějším měřítku návrhu urbanistické studie 1 : 1 000, kde jsou plochy jednotlivých funkcí dále členěny na uliční bloky, komunikace a plochy zeleně při zachování celkových proporcí daných územním plánem (viz grafická příloha a kapitola Bilance).

Návrh využití odpovídá poloze lokality v exponované části vnitřního města na křižovatce významných tras hromadné dopravy. V řešeném území jsou zastoupena především polyfunkční území - smíšené území městského typu - SVM, smíšené území obchodu a služeb - SVO a zvláštní území pro kulturu a církve - ZKC. Stávající zástavba kolem hranice řešeného území je definována převážně jako všeobecně obytná - OV. Polyfunkční území jsou doplněna monofunkčními plochami parkové zeleně - PP, izolační zeleně IZ a plochami dopravními.

16. FUNKČNÍ SYSTÉMY

16.1. BYDLENÍ

Na řešené území navazuje na severu obytná bloková zástavba Dejvic a Bubenče, z jihu pak bytová zástavba mezi třídou Milady Horákové a ulicí Na valech spadající do katastru Hradčan. Vlastní řešené území má ve vztahu k okolní bytové zástavbě plnit úlohu centra, kde ve vazbě na hromadnou dopravu jsou soustředěny spíše provozy obchodu, služeb a další komerční aktivity. Bydlení je zde podle územního plánu funkcí doplňkovou v rozsahu od 10 do 30% hrubých podlažních ploch. Limitujícím faktorem pro situování obytné funkce v rámci polyfunkčních ploch je hlukové zatížení větší části území i velký rozsah podzemních dopravních staveb. Návrh umísťuje bydlení do nové zástavby při ulici Václavkově (objekty N1 - N3 menší podíl bytů lze umístit i v jiných částech řešeného území, ale pouze v horních ustupujících podlažích, kde lze obytné plochy chránit před hlukem. Celková navržená kapacita ploch pro bydlení je 42 040 m² hrubých podlažních ploch, což při průměru 100 m² hrubých podlažních ploch na 1 byt představuje celkem 422 bytů. Lze předpokládat, že v rámci území bude skladba bytů různorodá. Ze 100 m² hrubých podlažních ploch po odečtení komunikačních ploch a stavebních konstrukcí lze počítat užitkovou plochu 1 bytu v průměru kolem 70 m² což představuje škálu skladby bytů od 1+kk do 3+kk. Při průměrné obloženosti 2,2 obyvatele/byt je nárůst počtu obyvatel cca 930.

16.2. VEŘEJNÉ VYBAVENÍ

V řešeném území nejsou v současné době žádným plochy veřejného vybavení. Nároky nové výstavby na kapacitu školních a předškolních zařízení vycházejí z ukazatelů Územního plánu hl. m. Prahy:

Školství

Mateřské školy (MŠ) : 36 žáků / 1000 obyvatel;

Základní školy (ZŠ) : 101 žáků / 1000 obyvatel, z toho

- 69 žáků / 1000 obyvatel trvale bydlících
- 30 žáků / 1000 obyvatel dlouhodobě přechodně bydlících
- 2 žáci / 1000 obyvatel - rezerva pro změnu populačního chování obyvatel

Střední školy (SŠ) : 66 - 67 studentů a učňů / 1000 obyvatel, z toho

- 40 studentů a učňů / obyvatel pro trvale bydlící ve věkové skupině 15 - 18 let
- 10 studentů / obyvatel pro trvale bydlící nad 18 let (pomaturitní studium)
- 13 studentů a učňů / 1000 obyvatel pro přechodně bydlící (včetně internátně ubytovaných)
- 3 studenti a učni / 1000 obyvatel na zvýšenou dojížděku z regionu
- 1 student, učeň / 1000 obyvatel jako případná rezerva pro změnu populačních trendů

Pro 8 330 nových obyvatel v řešeném území je výpočtová potřeba žákovských míst následující:

Mateřské školy	34 míst
Základní školy	94 míst
Střední školy	62 míst

Skutečná potřeba míst bude s ohledem na určitý podíl nerodinného bydlení nižší, potřeby budoucí zástavby budou pokryty stávajícími školskými zařízeními v oblasti Dejvic.

Zdravotní a sociální péče

V rámci řešeného území není žádné zařízení zdravotní nebo sociální péče.

Ukazatele, které by charakterizovaly nároky nové výstavby na kapacity zdravotnických zařízení a zařízení sociální péče nejsou v databázi Územního plánu hl. m. Prahy uvedeny. Z metodických podkladů staršího data (VÚVA Brno) lze použít tyto orientační ukazatele:

Jesle	10 míst / 1000 obyvatel
Počet lékařských pracovišť - praktických lékařů.....	1,2 / 1000 obyvatel
- odborných lékařů	2,4 / 1000 obyvatel
Penziony, domovy důchodců, domy s nepřetržitou pečovatelskou službou celkem	5,2 míst / 1000 obyvatel

Pro potřeby 930 nových obyvatel řešeného území lze tedy zhruba počítat s následujícími nároky:

Jesle	10 míst
Počet praktických lékařů	1 míst
Počet odborných lékařů	2 míst
Počet míst v domovech pro seniory	5 míst

Oblast zdravotnictví a sociální péče prochází v současné době výraznými změnami. Řada služeb je poskytována na komerční bázi, poklesl zájem o místa v jeslích, s rostoucím průměrným věkem obyvatel naopak stoupá zájem o místa v domovech pro seniory. Výše uvedené kapacitní nároky je proto nutné považovat pouze za orientační a vzhledem k jejich rozsahu lze předpokládat, že budou pokryty stávající sítě zdravotnických a sociálních služeb.

Realizace výstavby na rozvojových plochách nabídne příležitost pro využití nabízených komerčních ploch pro umístění doplňkových zařízení veřejného vybavení - např. jazykové školy, kulturní a klubové prostory, ordinace všeobecných lékařů a specialistů, specializovaná pracoviště sociální péče apod.

Samostatně vymezená funkční plocha veřejného vybavení není v řešeném území navržena.

16.3. OSTATNÍ NEBYTOVÉ FUNKCE

Kapacita nebytových prostor vychází z limitů stanovených územním plánem. Ty umožňují v řešeném území realizovat celkem 133 680 m² hrubých podlažních ploch v nových nebytových objektech. Proporce jednotlivých funkcí vyplynou z konkrétních investičních programů, v návrhu urbanistické studie je orientačně navržen zhruba vyrovnaný podíl ploch administrativních a ploch pro obchod, služby a zábavu. Zadání US požaduje, aby navrhovaná obchodní zařízení byla obvodového významu a nepřekročila 15 000 m².

Pro odhad předpokládaného počtu nových pracovních míst byl použit ukazatel 40 m² hrubých podl. ploch na 1 pracovníka. Z toho vyplývá, že v řešeném území by mohlo vzniknout až 3 340 pracovních míst.

16.4. SPORT A REKREACE

V řešeném území není v současné době žádná sportovní nebo rekreační plocha. V širším zájmovém území se nachází kromě sportovních areálů Sparty (kopaná, atletika) a Dukly (tenisový klub na Prašném mostě) především oblast Letenské pláně využívaná pro sportovní a rekreační aktivity obyvatel rozsáhlého spádového území. Všechny výše uvedené provozy nejsou výstavbou v řešeném území dotčeny. V původní podobě zůstává i dětské hřiště při ulici Václavkově. Územním plánem navržený způsob funkčního využití řešeného území ani prostorové podmínky a stav životního prostředí neumožňují umístit v této oblasti rozsáhlejší sportovní nebo rekreační areál.

Nabídka nebytových ploch na rozvojových plochách ovšem umožňuje umístění halových sportovních zařízení (např. bowling, fitness a pod.) kombinovaných s ostatními službami zábavními a gastronomickými.

16.5. ZELENĚ

Navrhované řešení vychází ze současného stavu území. V řešeném území nebo na jeho hranici jsou v současné době plochy založené parkové zeleně - park a dětské hřiště mezi ulicí Svatovítskou a Václavkovou i parková plocha na Bachčanském náměstí, park mezi třídou Milady Horákové a ulicí Na Valech, parkově upravené plochy kolem tramvajové smyčky a především prostor Letenské pláně a Letenských sadů.

Kvalitní vzrostlá zeleň je součástí zahrad vilových objektů v oblasti Špejcharu.

Uliční stromořadí v různé kvalitě a zdravotním stavu jsou v ulicích Václavkova, Dejvická, Muchova, Pelléova, Slavíčkova a Na Valech.

Návrh v co nejvyšší míře zachovává hlavní hmoty kvalitní stromové zeleně. Koordinuje je se záměry dopravního řešení a koncipování městského centra. S přihlédnutím k novému výškovému uspořádání území se mnohé ze základních ploch a stromových linií dostávají na střešní konstrukci.

Území dominují parkové plochy a stromořadí, které je vzájemně propojují. Optimální podíl zeleně v rámci zastavitelných území je zajištěn stanovením míry využití území a příslušným koeficientem zeleně za podmínky 75% zastoupení ploch zeleně na rostlém terénu.

Zastoupení dominantních monofunkčních a doplňkových ploch zeleně

Parky a parkově upravené plochy – PP jsou vymezeny plošně. V souladu s územním plánem je navržena plocha parkové zeleně při ulici Svatovítské, navazující na půlkruhovou kompozici severního okraje dejvické zástavby. Druhou výraznou plochou zeleně je vnitřní veřejný park v předprostoru historické nádražní budovy.

Rozsáhlá plocha nově navrženého náměstí nad stanicí metra může být doplněna s ohledem na rozsah podzemních dopravních staveb pouze travnatými plochami a případně zelení v kontejnerech.

Součástí konceptu je znázornění hlavních pěších propojení, odpočinkových prostorů. Pro ty části, které jsou na střešní konstrukci je nutné zajistit takové vegetační souvrství, aby bylo možné vysadit stromy středního vzrůstu. Je nutné uvažovat s takovým řešením, které nebude zdůrazňovat rozdílnost založení.

Významný podíl zeleně vzhledem ke kontaktu s rozsáhlou dopravní sítí bude plnit roli izolační zeleně. Předpoklad vytvoření porostů všech vegetačních pater umožní zlepšení hygienických podmínek v území.

Uliční stromořadí jsou součástí zastavitelného území. Jejich stabilizace je zajištěna vymezením v regulačním plánu. Stávající stromořadí jsou navržena buď k doplnění a rehabilitaci (např. ulice Dejvická) nebo k celkové rekonstrukci a novému založení (např. ulice Václavkova). Nově navržená stromořadí lemují hlavně novou uliční frontu tř. Milady Horákové nebo vnitřní obslužnou komunikaci v bloku Dejvického nádraží.

V regulačních podmínkách je pro zastavitelná území SVM, SVO a ZKC stanoven koeficient zeleně KZ určující minimální poměr ploch zeleně k ploše pozemku. Skladba započitatelných ploch zeleně musí odpovídat Metodickému pokynu k územnímu plánu hl. města Prahy ve znění z 1.11.2002. Koeficient zeleně má hodnoty 0,25 - 0,50 v závislosti na charakteru jednotlivých rozvojových ploch (podrobně viz kapitola Regulační podmínky).

Řešená oblast je specifická velkým rozsahem podzemních dopravních staveb - metro, rychlodráha, městský okruh, které znemožňují realizovat pod značnou částí objektů suterény s garážemi. Deficit kapacity odstavných stání proto musí být nahrazen v podnoží ostatních objektů, čímž se ještě více zmenšují plochy pro zeleň na rostlém terénu. V regulaci je proto předepsána min. mocnost vegetačního souvrství 90 cm pro zeleň na konstrukcích (stropy hloubených tunelů a vestibulů metra a stropy podzemních garáží ve vnitroblokových prostorech). To umožní kromě realizace travnatých ploch i výsadby keřů a stromů se střední korunou.

17. NÁVRH PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ

Navržené prostorové řešení, jeho vývoj a hlavní principy, jsou popsány v kapitole 14. Zásady urbanistické koncepce.

Půdorysná osnova nové zástavby je jasně dána okolní stávající blokovou zástavbou podél ulice Václavkovy, Dejvické a Muchovy na severu a podél ul. Milady Horákové na jihu řešeného území.

Vymezení nových průčelí těchto uličních prostorů je pevně stanoveno stavebními čarami. Šířka Václavkovy je 28 m, v zúžené části při vyústění do Dejvické 24 m. Stejnou šířku tzn. 24 m má Dejvická na nároží ul. Mařákovy. Prostor ulice Milady Horákové má v západní části (vzhledem k hloubenému tunelu městského okruhu) šířku 60 m, u křižovatky Špejchar šířku 48 m (za předpokladu realizace nové zástavby nad tunelem rychlodráhy - objekt N10).

Pevně definován je rovněž prostor nového náměstí o rozměrech 110 x 160 m. Stavebními čarami jsou potvrzeny historické budovy dejvického nádraží určené k zachování a vnitřní prostor před historickou budovou navazující na založenou kompozici Bachmačského náměstí.

Ostatní vnitroblokové a uliční prostory už nejsou předurčovány pevnými stavebními čarami, ale pouze hranicemi zástavby, které zajišťují minimální šířky ulic 18 m.

Volněji jsou vymezeny také zastavitelné plochy ve východní části řešeného území mezi křižovatkou Špejchar a letenskou plání. Hranice zástavby určují pouze minimální odstupy stávající a nové zástavby. Ulice Milady Horákové je zde široká od 33 do 45 m. Odstup stávající vilové zástavby a nové dostavby na ploše dnešní tramvajové smyčky činí min. 30 m. Severní fronta ulice Milady Horákové mezi ul. U Vorlíků a Pelléovou má novou hranici zástavby odsunutou oproti dnešní stavební linii o 3 m.

Výškové řešení nové zástavby a navržené regulační podmínky vycházejí z reliéfu terénu a z výškových hladin daných stávající zástavbou v okolí řešeného území.

Výškový rozdíl terénu mezi ulicí Dejvickou v prostoru stanice metra a křižovatkou Prašný most je téměř 20 m, rozdíl mezi Václavkovou a ulicí Milady Horákové je v prodloužené ose Wuchterlovy ulice 11 m.

Převládající výšková hladina zástavby obklopující západní část řešeného území je zhruba 25 m. U objektů se sedlovou střechou je to výška hřebene, u meziválečné zástavby s rovnými střechami se jedná o výšku ustupujícího patra. Ve východní části navazuje řešená oblast na vilovou oblast, kde je výška objektů kolem 12 - 15 m.

Těmto výškovým hladinám odpovídají i regulativy navržené na navazujících rozvojových plochách. V převážné části rozvojových území je umožněna výstavba o výšce 6 NP na plochách v kontaktu s vilovou zástavbou 4 NP. Nad touto úrovní se připouští pouze podkrovní či ustupující patro.

Návrh výškového řešení je patrný z grafické části dokumentace (přílohy U3. Regulační podmínky a U4. Řezy územím). Z hlediska prostorového účinku jsou nejcitlivější oba okraje území. Na východě, v místě navrhované veřejné stavby v čele letenské pláně, bude nutno v dalších fázích projektové přípravy prověřit případné zvýšení limitů, což by umožnilo vznik prostorově výraznějšího objektu.

Západní okraj řešeného území přiléhá k Prašnému mostu a je v kontaktu s nástupní osou z dejvického centra k Pražskému hradu. Mezi okrajem navrhované zástavby (objekt N5) a křižovatkou Prašný most je výškový rozdíl 5 m, což snižuje prostorové působení nároží nové stavby. Navržené řešení, tzn. výškovou hladinu 6 NP lze tedy považovat za úměrné a potvrzují to i záběry na prostorový model (viz. příloha).

18. REGULAČNÍ PODMÍNKY

V urbanistické studii je použita metodika Útvaru rozvoje města „Zásady zpracování regulačního výkresu 1 : 2000“.

Regulace je navržena jak z hlediska funkčního tzn. stanovení přípustného využití pozemků, tak z hlediska prostorového tj. rozsah zastavitelné části pozemku a intenzita využití. Protože se jedná o území, jehož rozvoj bude dlouhodobý a konkrétní náplň jednotlivých lokalit se může v procesu investiční přípravy upřesňovat, jsou navrženy pouze základní regulativy. Tím je dána možnost variantního využití a architektonického řešení a zároveň je stanoven základní prostorový rámec a proporce jednotlivých funkcí v území.

Regulativy tzn. způsob a míra využití území vycházejí z architektonicko-urbanistického řešení dokladovaného ve výkrese č. U1 a dále charakteristickými řezy územím a zpracovaným prostorovým modelem. Z návrhu a z limitů daných územním plánem byly odvozeny základní kapacity pro každou funkční plochu. Z měřítka územního plánu (měřítko 1 : 10 000) jsou limity a koeficienty odpovídající příslušnému kódu míry využití přepočítávány na dílčí plochy - uliční bloky vymezené v regulačním plánu (měřítko 1 : 1 000) podrobně je celý výpočet dokladován v kapitole Balance.

18.1 ZPŮSOB VYUŽITÍ - PLOŠNÁ REGULACE

V návrhu je v plném rozsahu použita metodika Útvaru rozvoje města vpracovaná pro Územní plán HMP. Řešená oblast je členěna na polyfunkční území a monofunkční plochy. Nově stavěné modernizované nebo rekonstruované stavby a zařízení musí odpovídat příslušnému funkčnímu využití a jeho charakteristice definované v příslušné vyhlášce (vyhl. č. 32 schválená 1.1.2000). Funkční využití je regulativ závazný.

V urbanistické studii je návrh funkčního využití zpracován ve dvou stupních podrobnosti. V členění odpovídajícím územnímu plánu HMP (měřítko 1 : 10 000) a v podrobnosti regulačního plánu (měřítko 1 : 1 000). V řešeném území jsou navrženy tyto způsoby využití :

- SVM - Smíšené území městského typu
- SVO - Smíšené území obchodu a služeb
- ZKC - Zvláštní území kultury a církve
- PP - Parky a parkově upravené plochy
- IZ - Izolační zeleň
- DM - Zařízení a plochy pro hromadnou dopravu osob
- DVP - Veřejná prostranství
- S - Plochy komunikací

V příloze vyhlášky č. 32 je pro každé polyfunkční území nebo monofunkční plochu předepsáno -

- funkční využití
- doplňkové funkční využití
- výjimečně přípustné funkční využití

SVM - smíšené území městského typu

Území sloužící převážně pro umístění polyfunkčních staveb se stanoveným minimálním podílem bydlení a s využitím parteru pro obchod a služby.

Funkční využití : Stavby pro bydlení, byty v nebytových domech, školská zařízení, mimoškolní zařízení pro děti a mládež, kulturní zařízení, církevní zařízení, ambulantní zdravotnická zařízení, sociální zařízení, sportovní zařízení, stavby pro veřejnou správu, obchodní zařízení do 5 000 m² prodejní plochy, zařízení veřejného stravování, ubytovací zařízení, stavby pro administrativu, nerušící služby.

Čerpací stanice pohonných hmot bez servisů a opraven jako nedílná část garáží a polyfunkčních objektů, stavby, zařízení a plochy pro provoz PID, sběrný odpadků, drobná nerušící výroba, lůžková zdravotnická zařízení, jesle.

Doplňkové funkční využití : Drobné vodní plochy, zeleň, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, komunikace vozidlové, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV, parkovací a odstavné plochy, garáže (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Výjimečně přípustné funkční využití : Vysoké školy a vysokoškolské koleje, multifunkční kulturní a zábavní zařízení, víceúčelová zařízení pro kulturu a sport, hygienické a hasičské stanice, záchranná služba a integrovaný záchranný systém, obchodní zařízení do 15 000 m² prodejní plochy, veterinární zařízení, parkoviště P+R, čerpací stanice pohonných hmot bez servisů a opraven.

SVO - smíšené území obchodu a služeb

Území sloužící převážně pro umístění polyfunkčních staveb s převažujícím využitím pro obchod a služby.

Funkční využití : Obchodní zařízení do 15 000 m² prodejní plochy, zařízení veřejného stravování, ubytovací zařízení, stavby pro administrativu, nerušící služby.

Byty v nebytových domech, školská zařízení, mimoškolní zařízení pro děti a mládež, kulturní zařízení, multifunkční kulturní a zábavní zařízení, církevní zařízení, jesle, ambulantní zdravotnická zařízení, veterinární zařízení, sociální zařízení, sportovní zařízení, stavby pro veřejnou správu, drobná nerušící výroba, parkoviště P+R, čerpací stanice pohonných hmot, stavby, zařízení a plochy pro provoz PID, sběrný odpadů.

Doplňkové funkční využití : Parkovací a odstavné plochy, garáže, drobné vodní plochy, zeleň, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, komunikace vozidlové, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV.

Výjimečně přípustné funkční využití : Stavby pro bydlení, vysoké školy a vysokoškolské koleje, víceúčelová zařízení pro kulturu a sport, hygienické a hasičské stanice, záchranná služba a integrovaný záchranný systém, dvory pro údržbu pozemních komunikací, sběrné dvory, zahradnictví.

ZKC - zvláštní území - kultura a církev

Území sloužící pro umístění kulturních a církevních zařízení všech typů.

Funkční využití : Kulturní zařízení, muzea, galerie, divadla, koncertní sítě, multifunkční kulturní a zábavní zařízení, archivy a depozitáře, církevní zařízení.

Zařízení pro neorganizovaný sport.

Služební byty, školská zařízení, obchodní zařízení do 200 m² prodejní plochy, zařízení veřejného stravování (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Ambulantní zdravotnická zařízení, administrativní zařízení (související s vymezeným funkčním využitím).

Doplňkové funkční využití : Drobné vodní plochy, zeleň, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, komunikace vozidlové, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV. Parkovací a odstavné plochy, garáže (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Výjimečně přípustné funkční využití : Ubytovací zařízení do 100 lůžek, služby, drobná nerušící výroba, stavby, zařízení a plochy pro provoz PID.

PP - parky a parkově upravené plochy

Parky

Funkční využití : Záměrně založené architektonicky ztvárněné plochy zeleně, sady, vinice.

Doplňkové funkční využití : Dětská hřiště, drobné vodní plochy, cyklistické stezky, jezdecké stezky, pěší komunikace a prostory.

Nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV (pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Výjimečně přípustné funkční využití : nekryté amfiteátry, kostely a modlitebny, nekrytá sportovní zařízení bez vybavenosti, zahradní restaurace, zahradní stavby, areály zdraví, komunikace účelové.

Stavby a zařízení pro provoz a údržbu (související s vymezeným funkčním využitím).

Parkově upravené plochy

Funkční využití : Záměrně založené plochy zeleně menší než 0,5 ha a zelené pásy.

Doplňkové funkční využití : Dětská hřiště, drobné vodní plochy, cyklistické stezky, jezdecké stezky, pěší komunikace a prostory.

Nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV (pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Výjimečně přípustné funkční využití : Komunikace účelové, liniová vedení technického vybavení.

Stavby a zařízení pro provoz a údržbu (související s vymezeným funkčním využitím).

IZ - izolační zeleň

Funkční využití : Výsadby dřevin a trvalé travní porosty.

Doplňkové funkční využití : Drobné vodní plochy, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, liniová vedení technického vybavení.

Výjimečně přípustné funkční využití : Parkovací a odstavné plochy se zelení, čerpací stanice pohonných hmot, komunikace vozidlové, stavby, zařízení a plochy pro provoz PID.

Malé stavby pro provoz a údržbu (související s vymezeným funkčním využitím).

DM - zařízení a plochy pro hromadnou dopravu osob

Funkční využití : Stavby, zařízení a plochy pro provoz PID, autobusová nádraží.

Obchodní zařízení do 200 m² prodejní plochy, manipulační plochy.

Služební byty (pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Administrativní zařízení, služby (to vše související s vymezeným funkčním využitím).

Doplňkové funkční využití : Zeleň, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, komunikace účelové, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV.

Parkovací a odstavné plochy (související s vymezeným funkčním využitím).

Výjimečně přípustné funkční využití : Parkoviště P+R. Čerpací stanice pohonných hmot (související s vymezeným funkčním využitím).

DVP - veřejná prostranství

Území zahrnující vybraná náměstí, návsi a shromažďovací prostory.

Funkční využití : Náměstí a shromažďovací prostory

Doplňkové funkční využití : Drobné vodní plochy, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV.

Výjimečně přípustné funkční využití : Parkovací a odstavné plochy, komunikace vozidlové (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Zeleň (související s vymezeným funkčním využitím).

S1 - nadřazené sběrné komunikace celoměstského významu

Slouží pro provoz automobilové dopravy.

Funkční využití : komunikace celoměstského významu B1, silnice I. třídy

Doplňkové funkční využití : Zeleň, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV.

Výjimečně přípustné funkční využití : Cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory

S2 - sběrné komunikace městského významu

Slouží pro provoz automobilové dopravy a městské hromadné dopravy.

Funkční využití : Sběrné komunikace B2, obslužné komunikace C1.

Doplňkové funkční využití : Parkovací a odstavné plochy, zeleň, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV.

S3 - urbanisticky významné komunikace a pěší lávky

Funkční využití : Obslužné a nemotoristické komunikace funkční třídy C3, D1, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory.

Doplňkové funkční využití : Parkovací a odstavné plochy, drobné vodní plochy, zeleň, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV.

S4 - ostatní dopravně významné komunikace

Slouží pro provoz automobilové dopravy a městské hromadné dopravy.

Funkční využití : Ostatní komunikace funkční třídy B2, C1 a C2 zařazené do vybrané komunikační sítě, cyklistické stezky..

Doplňkové funkční využití : Parkovací a odstavné plochy, zeleň, pěší komunikace a prostory, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV.

Jako pomocný regulativ je uveden index min. podílu bydlení. Jeho definice je shodná s metodikou územního plánu MHP.

Vymezuje min. podíl hrubých podlažních ploch sloužících pro bydlení a to vždy vztažený na celou funkční plochu a lze jej odvodit od vzorce :

Podíl bydlení = Σ hrubých podlažních ploch sloužících pro bydlení (m²)/ Σ hrubých podlažních ploch (m²)

Min. podíl bydlení je stanoven indexem (0 - 9 tzn. 0 - 90%) pro rozvojová území obytná a smíšená.

18.2 MÍRA VYUŽITÍ - PROSTOROVÁ REGULACE

Možná míra stavebního využití ploch je dána omezujícími podmínkami, které limitují kapacitu funkční plochy, rozsah zastavěné části pozemku a výšku zástavby. Omezující podmínky tedy formulují prostorové uspořádání území a formy zástavby. V kontextu s vývojem sídla, charakterem a podmínkami prostředí, polohou ve městě a vazbami vůči okolí.

Hloubka a podrobnost omezujících podmínek závisí od problematiky jednotlivých lokalit. Pro všechny lokality platí, pokud není jinak uvedeno, obecně technické podmínky pro výstavbu. Eventuelní výjimky z OTP jsou vyvolány urbanistickými požadavky tzn. přizpůsobení se charakteru zástavby dané lokality.

Prostorová regulace stanovuje pravidla přesahující rámec obecně technických podmínek pro výstavbu tzn. základní uliční síť, rozměry veřejných prostorů, uliční a stavební čáry, výšky zástavby, umístění prostorových dominant a další zpřesňující podmínky.

Cílem regulačních podmínek je stanovit srozumitelná pravidla nezbytného rozsahu, která na jedné straně zabrání tomu, aby vznikly stavby kapacitou, měřítkem, výškou a objemem narušující okolí, na druhé straně ponechají dostatek volnosti pro konkrétní architektonická řešení a různorodé potřeby investorů.

Umístění staveb na pozemcích vymezují následující regulativy :

ULIČNÍ ČÁRA - odděluje veřejné plochy komunikací od ploch ostatních, určených k jinému využití.

STAVEBNÍ ČÁRA - vymezuje zastavitelnou část pozemku. Objekty musí být postaveny na této čáře. Používá se v případech, kdy nová zástavba navazuje na stávající objekty, dále v případech, kdy je třeba jasně definovat vztah nově umísťovaných objektů k uličním prostorům. Stavební čáry rovněž slouží k ochraně historicky vzniklé urbanistické osnovy. Stavební čára může být totožná s čarou uliční.

HRANICE ZÁSTAVBY - vymezuje zastavitelnou část pozemku. Objekty nesmí tuto čáru překročit, ale nemusí jí dodržet. Používá se v případech, kdy je třeba vymezit pouze odstupy od sousedních pozemků a uličních prostorů. Ponechává větší míru volnosti pro konkrétní architektonické řešení. Hranice zástavby může být totožná s čarou uliční.

Uliční čára, stavební čára a hranice zástavby jsou regulativy závazné.

Intenzitu stavebního využití pro měřítko Územního plánu (1 : 10 000) určuje :

KÓD MÍRY VYUŽITÍ ÚZEMÍ A - K

Charakteristika typu zástavby dle metodického pokynu k ÚPn HMP - Příloha č. 3. Míra využití je stanovena pro rozvojová území obytná, smíšená, zvláštní a pro území služeb a nerušící výroby. Uvedenému indexu odpovídají příslušné koeficienty dle metodiky Územního plánu. Dalším omezením je stanovená podlažnost.

Územním plánem HMP vymezené funkční plochy v sobě zahrnují i síť obslužných komunikací a menší plochy zeleně.

V regulačním plánu jsou vymezeny čisté stavební pozemky a poměr zastavěných a podlažních ploch k ploše pozemku je tedy vyšší. Hodnoty jednotlivých koeficientů využití určené metodickým pokynem k Územnímu plánu HMP je pro podrobnější měřítko nutno přepočítat v poměru odpovídajícím členění základní plochy Územního plánu.

Intenzitu stavebního využití pro měřítko regulačního výkresu (1 : 1 000) proto určují koeficienty přepočítávané ze základní funkční plochy Územního plánu (přepočet je uveden v kapitole 19. Bilance navrženého řešení).

Charakteristika základních regulativů :

KOEFICIENT PODLAŽNÍCH PLOCH (KPP) - je základním koeficientem stanovujícím míru využití území, který udává poměr hrubých podlažních ploch hlavní funkce k výměře funkční plochy. KPP je stanoven vždy na celou funkční plochu a stanovuje max. kapacitu funkční plochy vyjádřenou v m² hrubé podlažní plochy pro celou funkční plochu, kterou lze vypočíst vynásobením rozlohy funkční plochy a KPP.

Max. kapacita funkční plochy (m² hrubé podlažní plochy) = KPP x rozloha funkční plochy (m²)

Koeficient podlažních ploch je nepřekročitelný. Hrubá podlažní plocha se pro tento účel vypočte součtem

- hrubých podlažních ploch ve všech nadzemních podlažích (včetně ustupujících pater a započitatelné části podkroví), vypočtených na základě vnějších rozměrů budovy v každém jednotlivém nadzemním podlaží nebo příslušné části,
- části hrubých podlažních ploch nadzemních podlaží využitých hlavní funkcí, vypočtených na základě vnějších rozměrů budovy v každém jednotlivém podzemním podlaží,
- hrubých podlažních ploch podlaží částečně zapuštěných do svahu (využitých z dominantní části hlavní funkcí) pod i nad úrovní vstupního patra.

KOEFICIENT ZELENĚ (KZ) - stanovuje minimální podíl započítávaných ploch zeleně k vymezené funkční ploše. Plocha zeleně je stanovena rozsahem :

- zeleně na rostlém terénu (včetně popínavé zeleně, stromů v rámci zpevněných ploch)
- ostatní zeleně

Způsob zápočtu ploch zeleně je dán metodickým pokynem k ÚPn HMP.

KOEFICIENT ZASTAVĚNÉ PLOCHY (KZP) - udává maximální přípustný poměr plochy zastavěné nadzemními stavbami k celkové ploše pozemku.

PODLAŽNOST - limituje využití pozemku ve vertikálním směru, stanovuje hladinu zástavby. Omezení růstu výšky budov zabraňuje poškození veřejných zájmů, pokud jde o panorama města.

V návrhu byl použit nejjednodušší způsob stanovení výšky tzn. počet podlaží. Údaj je vždy uváděn jako maximálně přípustný, přičemž ø konstrukční výška podlaží je 3,5 m. Nad uvedeným počtem podlaží může být pouze jedno podkrovní nebo ustupující podlaží.

Další použité regulativy :

DOPORUČENÉ PROSTOROVÉ AKCENTY - v kompozičně významných bodech je žádoucí posílit prostorový účinek akcentováním nároží, zvýšením části stavby, změnou tvarů střech a nebo jinými architektonickými prostředky.

NAVRHOVANÁ STROMOŘADÍ - doporučený pomocný regulativ. Navržena jsou žádoucí propojení jednotlivých přírodních celků a ozelenění hlavních uličních prostorů.

DOPORUČENÝ PRŮJEZD NEBO PRŮCHOD PŘES POZEMEK - nemá charakter veřejné komunikace. Umožňuje průjezd nebo průchod přes plochu jiného využití a brání zastavění vymezeného koridoru. Slouží pro obsluhu území, k udržení průchodnosti území pro pěší a cyklistický provoz, nebo pro zpřístupnění vedení inženýrských sítí v případě havárie, nebo nutné údržby. Minimální šířka je 3 m.

DOPORUČENÉ SILNIČNÍ ČÁRY - stanovují doporučené uspořádání uličního profilu a jeho dělení na část dopravní, parkovací a pěší.

18.3 REGULATIVY STANOVENÉ ÚZEMNÍM PLÁNEM

V řešeném území urbanistické studie je celkem 5 polyfunkčních ploch vymezených Územním plánem hl. m. Prahy. Pro dvě z nich je Územním plánem stanoven kód míry využití území.

Přehled funkčních ploch stávající a navrhované zástavby u rozvojových ploch s uvedením příslušného kódu využití, předepsaného podílu bydlení, max. podlažnosti a tomu odpovídajících koeficientů.

SVM - H3	61 274 m ²	(max. 6 NP KPP = 2,20, Kz = 0,35, KZP = 0,36)
SVO - H1	12 539 m ²	(max. 6 NP KPP = 2,20, Kz = 0,35, KZP = 0,36)
SVO	13 843 m ²	
ZKC	10 679 m ²	
SVO	7 092 m ²	

Plochy jsou vymezeny v přiloženém schematu.

Porovnání navrženého řešení s výše uvedenými podmínkami je provedeno v následující kapitole 19. Balance navrženého řešení.

18.4 PODROBNÉ REGULAČNÍ PODMÍNKY PRO JEDNOTLIVÉ ULIČNÍ BLOKY

V regulačním výkrese v měřítku 1 : 1000 jsou uvedeny koeficienty vyšší odpovídající podrobnějšímu členění základních funkčních ploch územního plánu do podrobnějšího měřítka plánu regulačního, který vymezuje konkrétní uliční bloky členěné na stavební pozemky a ostatní plochy - zeleň, komunikace ...

Na stavební pozemky je (v poměru jejich výměry) rozdělena celková kapacita zastavěných a podlažních ploch funkční plochy daná kódem míry využití. Výpočtem jsou pak stanoveny koeficienty podlažních a zastavěných ploch (KPP, KZP) pro každou funkční plochu určenou regulačním plánem k zástavbě. Podíl zeleně je po odečtení funkčně samostatně vymezených ploch rovnoměrně rozdělen na jednotlivé uliční bloky.

Uliční blok 1

Kód funkce :	SVM
Funkční využití :	Smíšené území městského typu
Výměra funkční plochy :	6 593 m ²

Závazné regulativy :

- Funkční využití, doplňkové funkční využití a výjimečně přípustné funkční využití dle metodiky Územního plánu HMP
- Stavební čáry a hranice zástavby (viz výkresová část Příloha U3)
- Výška zástavby 6 NP
- Koeficient podlažních ploch KPP = 2,90
- Koeficient zeleně KZ = 0,25
- Blokem prochází vyhlášená veřejně prospěšné stavba 6/DZ/6 elektrizace a zdvoukolejnění úseku ŽST Dejvice - ŽST Ruzyně
Nová výstavba musí být s touto stavbou koordinována

Doporučené regulativy :

- Koeficient zastavěných ploch KZP = 0,45
- Minimální podíl bydlení 40 %
- Doporučené umístění prostorového akcentu v ose veřejného prostoru vnitrobloku
- U ploch zeleně nad podzemními dopravními stavbami dodržet mocnost vegetačního souvrství 90 cm
- Průchod přes pozemek v ose veřejného prostoru vnitrobloku (viz grafická část)

Uliční blok 2

Kód funkce :	SVM
Funkční využití :	Smíšené území městského typu
Výměra funkční plochy :	5 743 m ²

Závazné regulativy :

- Funkční využití, doplňkové funkční využití a výjimečně přípustné funkční využití dle metodiky Územního plánu HMP
- Stavební čáry a hranice zástavby (viz výkresová část Příloha U3)
- Výška zástavby 6 NP

- Koeficient podlažních ploch KPP = 2,90
- Koeficient zeleně KZ = 0,25
- Blokem prochází vyhlášená veřejně prospěšné stavba 6/DZ/6 elektrizace a zdvoukolejnění úseku ŽST Dejvice - ŽST Ruzyně
Nová výstavba musí být s touto stavbou koordinována

Doporučené regulativy :

- Koeficient zastavěných ploch KZP = 0,45
- Minimální podíl bydlení 60 %
- Zachování historických objektů v bývalém kolejišti nádraží Dejvice
- U ploch zeleně nad podzemními dopravními stavbami dodržet mocnost vegetačního souvrství 90 cm
- Průchod přes pozemek v ose veřejného prostoru vnitrobloku (viz grafická část)

Uliční blok 3

Kód funkce : **SVM**
 Funkční využití : Smíšené území městského typu
 Výměra funkční plochy : 7 515 m²

Závazné regulativy :

- Funkční využití, doplňkové funkční využití a výjimečně přípustné funkční využití dle metodiky Územního plánu HMP
- Stavební čáry a hranice zástavby (viz výkresová část Příloha U3)
- Výška zástavby 6 NP
- Koeficient podlažních ploch KPP = 2,90
- Koeficient zeleně KZ = 0,25
- Blokem prochází vyhlášená veřejně prospěšné stavba 6/DZ/6 elektrizace a zdvoukolejnění úseku ŽST Dejvice - ŽST Ruzyně
Nová výstavba musí být s touto stavbou koordinována
- V bloku leží vyhlášená veřejně prospěšné stavba 6/DM/6 druhý vestibul stanice metra Hradčanská
Nová výstavba musí být s touto stavbou koordinována

Doporučené regulativy :

- Koeficient zastavěných ploch KZP = 0,45
- Minimální podíl bydlení 60 %
- Průchod přes pozemek ve vazbě na výstup z vestibulu metra (viz grafická část)
- Průchod přes pozemek v ose veřejného prostoru vnitrobloku (viz grafická část)

Uliční blok 4

Kód funkce : **SVM**
 Funkční využití : Smíšené území městského typu
 Výměra funkční plochy : 7 939 m²

Závazné regulativy :

- Funkční využití, doplňkové funkční využití a výjimečně přípustné funkční využití dle metodiky Územního plánu HMP
- Stavební čáry a hranice zástavby (viz výkresová část Příloha U3)
- Výška zástavby 6 NP
- Koeficient podlažních ploch KPP = 3,60
- Koeficient zeleně KZ = 0,20
- Blokem prochází vyhlášená veřejně prospěšné stavba 6/DZ/6 elektrizace a zdvoukolejnění úseku ŽST Dejvice - ŽST Ruzyně
Nová výstavba musí být s touto stavbou koordinována
- V bloku leží vyhlášená veřejně prospěšné stavba 6/DM/6 druhý vestibul stanice metra Hradčanská
Nová výstavba musí být s touto stavbou koordinována
- V jihozápadním cípu pozemku je stávající výdech metra. Nová výstavba musí být s touto stavbou koordinována
- Jižní okraj nové zástavby musí být koordinován se stavbou městského okruhu (vyhlášená veřejně prospěšná stavba 6/DK/6 a platné územní rozhodnutí)

Doporučené regulativy :

- Koeficient zastavěných ploch KZP = 0,70
- Průchod přes pozemek ve vazbě na výstup z vestibulu metra (viz grafická část)
- Prostorové akcenty v ose vnitřního prostoru vnitrobloku a v průčelí nového náměstí

Uliční blok 5

Kód funkce : **SVM**
Funkční využití : Smíšené území městského typu
Výměra funkční plochy : 4 205 m²

Závazné regulativy :

- Funkční využití, doplňkové funkční využití a výjimečně přípustné funkční využití dle metodiky Územního plánu HMP
- Stavební čáry a hranice zástavby (viz výkresová část Příloha U3)
- Výška zástavby 6 NP
- Koeficient podlažních ploch KPP = 2,90
- Koeficient zeleně KZ = 0,25
- Západní a jižní okraj nové zástavby musí být koordinován se stavbami městského okruhu (vyhlášená veřejně prospěšná stavba 6/DK/6 a platné územní rozhodnutí a navrhovaná veřejně prospěšná stavba X/DK/6 - rampa z MO do Svatovítské)

Doporučené regulativy :

- Koeficient zastavěných ploch KZP = 0,45
- Minimální podíl bydlení 40 %
- Průchod přes pozemek směrem od pěšího podchodu pod křižovatkou pražský most k prodloužené ulici Wuchterově (viz grafická část)
- U ploch zeleně nad podzemními dopravními stavbami dodržet mocnost vegetačního souvrství 90 cm

Uliční blok 6

Kód funkce : **SVM**
Funkční využití : Smíšené území městského typu
Výměra funkční plochy : 4 622 m²

Závazné regulativy :

- Funkční využití, doplňkové funkční využití a výjimečně přípustné funkční využití dle metodiky Územního plánu HMP
- Stavební čáry a hranice zástavby (viz výkresová část Příloha U3)
- Výška zástavby 6 NP
- Koeficient podlažních ploch KPP = 2,90
- Koeficient zeleně KZ = 0,25
- Jižní okraj nové zástavby musí být koordinován se stavbou městského okruhu (vyhlášená veřejně prospěšná stavba 6/DK/6 a platné územní rozhodnutí)

Doporučené regulativy :

- Koeficient zastavěných ploch KZP = 0,45
- Minimální podíl bydlení 40 %
- U ploch zeleně nad podzemními dopravními stavbami dodržet mocnost vegetačního souvrství 90 cm

Uliční blok 7

Kód funkce : **SVM**
Funkční využití : Smíšené území městského typu
Výměra funkční plochy : 4 492 m²

Závazné regulativy :

- Funkční využití, doplňkové funkční využití a výjimečně přípustné funkční využití dle metodiky Územního plánu HMP
- Stavební čáry a hranice zástavby (viz výkresová část Příloha U3)
- Výška zástavby 6 NP
- Koeficient podlažních ploch KPP = 2,90
- Koeficient zeleně KZ = 0,25
- Jižní okraj nové zástavby musí být koordinován se stavbou městského okruhu (vyhlášená veřejně prospěšná stavba 6/DK/6 a platné územní rozhodnutí)

Doporučené regulativy :

- Koeficient zastavěných ploch KZP = 0,45
- Prostorový akcent v ose kompozice Bachmačského náměstí a parku kolem historické nádražní budovy

Uliční blok 8

Kód funkce : **SVM**
Funkční využití : Smíšené území městského typu
Výměra funkční plochy : 3 065 m²

Závazné regulativy :

- Funkční využití, doplňkové funkční využití a výjimečně přípustné funkční využití dle metodiky Územního plánu HMP
- Stavební čáry a hranice zástavby (viz výkresová část Příloha U3)
- Výška zástavby 6 NP
- Koeficient podlažních ploch KPP = 2,90
- Koeficient zeleně KZ = 0,2
- Jižní okraj nové zástavby musí být koordinován se stavbou městského okruhu (vyhlášená veřejně prospěšná stavba 6/DK/6 a platné územní rozhodnutí)

Doporučené regulativy :

- Koeficient zastavěných ploch KZP = 0,47

Uliční blok 9

Kód funkce : **SVM**
Funkční využití : Smíšené území městského typu
Výměra funkční plochy : 3 010 m²

Závazné regulativy :

- Funkční využití, doplňkové funkční využití a výjimečně přípustné funkční využití dle metodiky Územního plánu HMP
- Stavební čáry a hranice zástavby (viz výkresová část Příloha U3)
- Výška zástavby 2 NP
- Koeficient podlažních ploch KPP = 0,80
- Koeficient zeleně KZ = 0,25
- Zachována bude historická nádražní budova

Doporučené regulativy :

- Koeficient zastavěných ploch KZP = 0,40

Uliční blok 10

Kód funkce : **SVO**
Funkční využití : Smíšené území obchodu a služeb
Výměra funkční plochy : 11 103 m²

Závazné regulativy :

- Funkční využití, doplňkové funkční využití a výjimečně přípustné funkční využití dle metodiky Územního plánu HMP
- Stavební čáry a hranice zástavby (viz výkresová část Příloha U3)
- Výška zástavby 6 NP
- Koeficient podlažních ploch KPP = 2,50
- Koeficient zeleně KZ = 0,30
- Blokem prochází vyhlášená veřejně prospěšné stavba 6/DZ/6 elektrizace a zdvoukolejnění úseku ŽST Dejvice - ŽST Ruzyně a vyhlášená veřejně prospěšná stavba 6/DK/6 MO Strahovský tunel - Pelc Tyrolka
Nová výstavba musí být s těmito stavbami koordinována

Doporučené regulativy :

- Koeficient zastavěných ploch KZP = 0,40
- Minimální podíl bydlení 10 %

Uliční blok 11

Kód funkce : **SVO**
Funkční využití : Smíšené území obchodu a služeb
Výměra funkční plochy : 11 324 m²

Závazné regulativy :

- Funkční využití, doplňkové funkční využití a výjimečně přípustné funkční využití dle metodiky Územního plánu HMP
- Hranice zástavby (viz výkresová část Příloha U3)
- Výška zástavby 4 NP
- Koeficient podlažních ploch KPP = 1,70
- Koeficient zeleně KZ = 0,40
- Zachovány budou stávající vilové objekty č.p. 109, 229, 185, 379, 260
- Blokem prochází vyhlášená veřejně prospěšné stavba 6/DZ/6 elektrizace a zdvoukolejnění úseku ŽST Dejvice - ŽST Ruzyně
Nová výstavba musí být s těmito stavbami koordinována
- Jižní okraj nové zástavby musí být koordinován se stavbou městského okruhu (vyhlášená veřejně prospěšné stavba 6/DK/6 a platné územní rozhodnutí)

Doporučené regulativy :

- Koeficient zastavěných ploch KZP = 0,40

Uliční blok 12

Kód funkce : **SVO**
Funkční využití : Smíšené území obchodu a služeb
Výměra funkční plochy : 7 092 m²

Závazné regulativy :

- Funkční využití, doplňkové funkční využití a výjimečně přípustné funkční využití dle metodiky Územního plánu HMP
- Hranice zástavby (viz výkresová část Příloha U3)
- Výška zástavby 4 NP
- Koeficient podlažních ploch KPP = 1,40
- Koeficient zeleně KZ = 0,25
- Zachovány budou stávající vilové objekty č.p. 85, 60, 291, 194, 401

Doporučené regulativy :

- Koeficient zastavěných ploch KZP = 0,47

Uliční blok 13

Kód funkce : **ZKC**
Funkční využití : Zvláštní území - kultura církev
Výměra funkční plochy : 11 103 m²

Závazné regulativy :

- Funkční využití, doplňkové funkční využití a výjimečně přípustné funkční využití dle metodiky Územního plánu HMP
- Hranice zástavby (viz výkresová část Příloha U3)
- Výška zástavby 4 NP
- Koeficient podlažních ploch KPP = 2,00
- Koeficient zeleně KZ = 0,30
- Severní okraj nové zástavby musí být koordinován se stavbou městského okruhu (vyhlášená veřejně prospěšné stavba 6/DK/6 a platné územní rozhodnutí)

Doporučené regulativy :

- Koeficient zastavěných ploch KZP = 0,50

19. BILANCE NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Bilance návrhu urbanistické studie jsou rozděleny do tří částí :

První část definuje podmínky dané územním plánem a porovnává je s navrženým urbanistickým řešením. Pro podrobnější měřítko regulačního plánu, tzn. pro jednotlivé uliční bloky, je proveden přepočet koeficientů míry využití území při zachování celkové proporce funkční plochy územního plánu.

Druhá část bilancuje jednotlivé druhy funkčního využití v rozsahu řešeného území (členění dle Územního plánu hl. m. Prahy v měř. 1 : 10 000) a v rozsahu území, na něž se vztahují regulační podmínky (podrobnější členění na jednotlivé uliční bloky v měř. 1 : 1000).

Třetí část vyhodnocuje kapacity navrženého řešení v m² hrubých podlažních ploch v podrobnosti jednotlivých objektů a vymezuje podíl bydlení a ostatních funkcí.

19.1. VZTAH K ÚZEMNÍMU PLÁNU

V řešeném území je celkem 5 funkčních ploch Územního plánu HMP zahrnujících jak stávající zástavbu, tak i přestavbové a rozvojové lokality. Pro dvě funkční plochy je v územním plánu stanoven kód míry využití a minimální podíl bydlení.

SVM - H3	61 274 m ²	(min. 30% ploch pro bydlení)
SVO - H1	12 539 m ²	(min. 10% ploch pro bydlení)
SVO	13 843 m ²	
ZKC	10 679 m ²	
SVO	7 092 m ²	

Funkční plocha Územního plánu SVM H3

(Ø podlažnost 6 NP; KPP = 2,20; KZ = 0,35; KZP = 0,36)

Celková výměra funkční plochy	61 274 m ²
Zastavěné plochy max.	22 059 m ²
Hrubé podlažní plochy hlavní funkce max.	134 803 m ²
Plochy zeleně min. (z toho na rostlém terénu min. 16 084 m ²)	21 446 m ²
Samostatně funkčně vymezené plochy zeleně	10 982 m ²
Zbývající plochy zeleně v rámci uličních bloků min. (z toho na rostlém terénu min. 7 848 m ²)	10 464 m ²

Návrh urbanistické studie předpokládá v této funkční ploše celkovou kapacitu stávající i nové zástavby 122 320 m² hrubých podlažních ploch a zastavěné plochy v rozsahu 22 070 m², což odpovídá podmínkám územního plánu.

Funkční plocha se v regulačním výkresu člení na 9 uličních bloků.

VÝMĚRY BILANCOVANÝCH ULIČNÍCH BLOKŮ

Blok 1	6 593 m ²	14,0 %
Blok 2	5 743 m ²	12,2 %
Blok 3	7 515 m ²	15,9 %
Blok 4	7 939 m ²	16,8 %
Blok 5	4 205 m ²	8,9 %
Blok 6	4 622 m ²	9,8 %
Blok 7	4 492 m ²	9,5 %
Blok 8	3 065 m ²	6,5 %
Blok 9	3 010 m ²	6,4 %
celkem	47 184 m ²	100 %

Funkční plocha Územního plánu SVO H1

(Ø podlažnost 6 NP; KPP = 2,20; KZ = 0,35; KZP = 0,36)

Celková výměra funkční plochy	12 539 m ²
Zastavěné plochy max.	4 514 m ²
Hrubé podlažní plochy hlavní funkce max.	27 586 m ²
Plochy zeleně min. (z toho na rostlém terénu min. 3 291 m ²)	4 389 m ²
Samostatně funkčně vymezená plocha zeleně 960 m ²	
Zbývající plochy zeleně v rámci uličních bloků min. (z toho na rostlém terénu min. 2 572m ²)	3 429 m ²

Návrh urbanistické studie předpokládá v této funkční ploše celkovou kapacitu stávající i nové zástavby 23 500 m² hrubých podlažních ploch a rozsah zastavění 5 240 m², což odpovídá podmínkám územního plánu.

Funkční plocha v regulačním výkresu zahrnuje 1 uliční blok.

VÝMĚRA BILANCOVANÉHO ULIČNÍHO BLOKU

Blok 10	11 103 m ²
---------------	-----------------------

Funkční plocha Územního plánu SVO

(Ø podlažnost 4 NP; kód míry využití není územním plánem stanoven. Návrh urbanistické studie odpovídá kódu míry využití **F** KPP = 1,40; KZ = 0,40; KZP = 0,35)

Celková výměra funkční plochy	13 483 m ²
Zastavěné plochy max.	4 719 m ²
Hrubé podlažní plochy hlavní funkce max.	18 876 m ²
Plochy zeleně min. (z toho na rostlém terénu min. 4 153 m ²)	5 537 m ²
Samostatně funkčně vymezená plocha zeleně 896 m ²	
Zbývající plochy zeleně v rámci uličních bloků min. (z toho na rostlém terénu min. 3 481 m ²)	4 641 m ²

Funkční plocha v regulačním výkresu zahrnuje 1 uliční blok.

VÝMĚRA BILANCOVANÉHO ULIČNÍHO BLOKU

Blok 11	11 324 m ²
---------------	-----------------------

Funkční plocha Územního plánu SVO

(Ø podlažnost 3 NP; kód míry využití není územním plánem stanoven. Návrh urbanistické studie odpovídá kódu míry využití **F** KPP = 1,40; KZ = 0,25; KZP = 0,47)

Celková výměra funkční plochy	7 092 m ²
Zastavěné plochy max.	3 333 m ²
Hrubé podlažní plochy hlavní funkce max.	9 929 m ²
Plochy zeleně min. (z toho na rostlém terénu min. 1 330 m ²)	1 773 m ²

Funkční plocha v regulačním výkresu zahrnuje 1 uliční blok.

VÝMĚRA BILANCOVANÉHO ULIČNÍHO BLOKU

Blok 12	7 092 m ²
---------------	----------------------

Funkční plocha Územního plánu ZKC

(Ø podlažnost 4 NP; kód míry využití není územním plánem stanoven. Návrh urbanistické studie odpovídá kódu míry využití **G** KPP = 1,80; KZ = 0,25; KZP = 0,45)

Celková výměra funkční plochy	12 423 m ²
Zastavěné plochy max.	5 590 m ²
Hrubé podlažní plochy hlavní funkce max.	22 361 m ²
Plochy zeleně min. (z toho na rostlém terénu min. 2 329 m ²)	3 106 m ²

Funkční plocha v regulačním výkresu zahrnuje 1 uliční blok.

VÝMĚRA BILANCOVANÉHO ULIČNÍHO BLOKU

Blok 13	11 451 m ²
---------------	-----------------------

Přepočet koeficientů míry využití na uliční bloky vymezené v regulačním výkresu

(Celkové kapacity odpovídají kódu míry využití danému pro celou funkční plochu Územním plánem hl. m. Prahy)

Blok 1 (Objekt N1)

Celková výměra bloku	6 593 m ²
z toho : smíšené území městského typu SVM	4 631 m ²
plocha komunikací	1 962 m ²
Kapacity bloku (podíl z funkční plochy územního plánu 14,0 %)	
Zastavěná plocha max.	3 088 m ²
Hrubé podlažní plochy hlavní funkce max.	18 872 m ²
Plochy zeleně min. (z toho na rostlém terénu min. 1 099 m ²)	1 465 m ²

NÁVRH KOEFICIENTŮ MÍRY VYUŽITÍ

Ø podlažnost 6

Koeficient zastavěných ploch	KZP = 0,45
Koeficient podlažních ploch	KPP = 2,90
Koeficient zeleně	KZ = 0,25

Blok 2 (Objekty N2, R2, R3)

Celková výměra bloku	5 743 m ²
z toho : smíšené území městského typu SVM	3 568 m ²
plocha komunikací	2 175 m ²
Kapacity bloku (podíl z funkční plochy územního plánu 12,2 %)	
Zastavěná plocha max.	2 696 m ²
Hrubé podlažní plochy hlavní funkce max.	16 446 m ²
Plochy zeleně min. (z toho na rostlém terénu min. 957 m ²)	1 277 m ²

NÁVRH KOEFICIENTŮ MÍRY VYUŽITÍ

Ø podlažnost 6

Koeficient zastavěných ploch	KZP = 0,45
Koeficient podlažních ploch	KPP = 2,90
Koeficient zeleně	KZ = 0,25

Blok 3 (Objekty N3, N9)

Celková výměra bloku	7 515 m ²
z toho : smíšené území městského typu SVM	4 777 m ²
plocha komunikací	2 738 m ²
Kapacity bloku (podíl z funkční plochy územního plánu 15,9 %)	
Zastavěná plocha max.	3 513 m ²
Hrubé podlažní plochy hlavní funkce max.	21 434 m ²
Plochy zeleně min.	1 664 m ²
(z toho na rostlém terénu min. 1 248 m ²)	

NÁVRH KOEFICIENTŮ MÍRY VYUŽITÍ

Ø podlažnost 6

Koeficient zastavěných ploch	KZP = 0,45
Koeficient podlažních ploch	KPP = 2,90
Koeficient zeleně	KZ = 0,25

Blok 4 (Objekt N4)

Celková výměra bloku	7 939 m ²
z toho : smíšené území městského typu SVM	5 447 m ²
plocha komunikací	2 492 m ²
Kapacity bloku (podíl z funkční plochy územního plánu 16,8 %)	
Zastavěná plocha max.	5 490 m ²
Hrubé podlažní plochy hlavní funkce max.	28 974 m ²
Plochy zeleně min.	1 758 m ²
(z toho na rostlém terénu min. 1 319 m ²)	

NÁVRH KOEFICIENTŮ MÍRY VYUŽITÍ

Ø podlažnost 6

Koeficient zastavěných ploch	KZP = 0,70
Koeficient podlažních ploch	KPP = 3,60
Koeficient zeleně	KZ = 0,20

Blok 5 (Objekt N5)

Celková výměra bloku	4 205 m ²
z toho : smíšené území městského typu SVM	3 053 m ²
plocha komunikací	1 152 m ²
Kapacity bloku (podíl z funkční plochy územního plánu 8,9 %)	
Zastavěná plocha max.	1 966 m ²
Hrubé podlažní plochy hlavní funkce max.	11 997 m ²
Plochy zeleně min.	931 m ²
(z toho na rostlém terénu min. 698 m ²)	

NÁVRH KOEFICIENTŮ MÍRY VYUŽITÍ

Ø podlažnost 6

Koeficient zastavěných ploch	KZP = 0,45
Koeficient podlažních ploch	KPP = 2,90
Koeficient zeleně	KZ = 0,25

Blok 6 (Objekt N6)

Celková výměra bloku	4 622 m ²
z toho : smíšené území městského typu SVM	2 782 m ²
plocha komunikací	1 840 m ²
Kapacity bloku (podíl z funkční plochy územního plánu 9,8 %)	
Zastavěná plocha max.	2 165 m ²
Hrubé podlažní plochy hlavní funkce max.	13 221 m ²
Plochy zeleně min.	1 025 m ²
(z toho na rostlém terénu min. 769 m ²)	

NÁVRH KOEFICIENTŮ MÍRY VYUŽITÍ

Ø podlažnost 6

Koeficient zastavěných ploch	KZP = 0,45
Koeficient podlažních ploch	KPP = 2,90
Koeficient zeleně	KZ = 0,25

Blok 7 (Objekt N7)

Celková výměra bloku	4 492 m ²
z toho : smíšené území městského typu SVM	2 676 m ²
plocha komunikací	1 816 m ²
Kapacity bloku (podíl z funkční plochy územního plánu 9,5 %)	
Zastavěná plocha max.	2 099 m ²
Hrubé podlažní plochy hlavní funkce max.	12 806 m ²
Plochy zeleně min.	994 m ²
(z toho na rostlém terénu min. 746 m ²)	

NÁVRH KOEFICIENTŮ MÍRY VYUŽITÍ

Ø podlažnost 6

Koeficient zastavěných ploch	KZP = 0,45
Koeficient podlažních ploch	KPP = 2,90
Koeficient zeleně	KZ = 0,25

Blok 8 (Objekt N8)

Celková výměra bloku	3 065 m ²
z toho : smíšené území městského typu SVM	1 383 m ²
plocha komunikací	1 682 m ²
Kapacity bloku (podíl z funkční plochy územního plánu 6,5 %)	
Zastavěná plocha max.	1 436 m ²
Hrubé podlažní plochy hlavní funkce max.	8 762 m ²
Plochy zeleně min.	680 m ²
(z toho na rostlém terénu min. 510 m ²)	

NÁVRH KOEFICIENTŮ MÍRY VYUŽITÍ

Ø podlažnost 6

Koeficient zastavěných ploch	KZP = 0,45
Koeficient podlažních ploch	KPP = 2,90
Koeficient zeleně	KZ = 0,20

Blok 9 (Objekt R1)

Celková výměra bloku	3 010 m ²
z toho : smíšené území městského typu SVM	1 584 m ²
plocha komunikací	1 426 m ²

Kapacity bloku (podíl z funkční plochy územního plánu 6,4 %)

Zastavěná plocha max.	1 150 m ²
Hrubé podlažní plochy hlavní funkce max.	2 300 m ²
Plochy zeleně min. (z toho na rostlém terénu min. 502 m ²)	670 m ²

NÁVRH KOEFICIENTŮ MÍRY VYUŽITÍ

Ø podlažnost 2

Koeficient zastavěných ploch	KZP = 0,40
Koeficient podlažních ploch	KPP = 0,80
Koeficient zeleně	KZ = 0,25

Blok 10 (Objekty N10, S1)

Celková výměra bloku	11 103 m ²
z toho : smíšené území obchodu a služeb SVO	6 951 m ²
plocha komunikací	4 152 m ²

Kapacity bloku (podíl z funkční plochy územního plánu 100 %)

Zastavěná plocha max.	4 514 m ²
Hrubé podlažní plochy hlavní funkce max.	27 586 m ²
Plochy zeleně min. (z toho na rostlém terénu min. 2 572 m ²)	3 429 m ²

NÁVRH KOEFICIENTŮ MÍRY VYUŽITÍ

Ø podlažnost 6

Koeficient zastavěných ploch	KZP = 0,40
Koeficient podlažních ploch	KPP = 2,50
Koeficient zeleně	KZ = 0,30

Blok 11 (Objekty N11, N12, S2, S3, S4)

Celková výměra bloku	11 324 m ²
z toho : smíšené území obchodu a služeb SVO	7 780 m ²
plocha komunikací	3 544 m ²

Kapacity bloku (podíl z funkční plochy územního plánu 100 %)

Zastavěná plocha max.	4 719 m ²
Hrubé podlažní plochy hlavní funkce max.	18 876 m ²
Plochy zeleně min. (z toho na rostlém terénu min. 3 481 m ²)	4 641 m ²

NÁVRH KOEFICIENTŮ MÍRY VYUŽITÍ

Ø podlažnost 4

Koeficient zastavěných ploch	KZP = 0,40
Koeficient podlažních ploch	KPP = 1,70
Koeficient zeleně	KZ = 0,40

Blok 12 (Objekty S6, S7, S8, S9, S10)

Celková výměra bloku	7 092 m ²
z toho : smíšené území obchodu a služeb SVO	7 092 m ²
plocha komunikací	0 m ²

Kapacity bloku (podíl z funkční plochy územního plánu 100 %)

Zastavěná plocha max.	3 333 m ²
Hrubé podlažní plochy hlavní funkce max.	9 929 m ²
Plochy zeleně min.	1 773 m ²
(z toho na rostlém terénu min. 1 330 m ²)	

NÁVRH KOEFICIENTŮ MÍRY VYUŽITÍ

Ø podlažnost 3

Koeficient zastavěných ploch	KZP = 0,47
Koeficient podlažních ploch	KPP = 1,40
Koeficient zeleně	KZ = 0,25

Blok 13 (Objekt N13)

Celková výměra bloku	11 451 m ²
z toho : zvláštní území - kultura a církev ZKC	10 279 m ²
plocha komunikací	1 172 m ²

Kapacity bloku (podíl z funkční plochy územního plánu 100 %)

Zastavěná plocha max.	5 590 m ²
Hrubé podlažní plochy hlavní funkce max.	22 361 m ²
Plochy zeleně min.	3 106 m ²
(z toho na rostlém terénu min. 2 329 m ²)	

NÁVRH KOEFICIENTŮ MÍRY VYUŽITÍ

Ø podlažnost 4

Koeficient zastavěných ploch	KZP = 0,50
Koeficient podlažních ploch	KPP = 2,00
Koeficient zeleně	KZ = 0,30

19.2. BILANCE PLOCH

Celková plocha řešeného území vymezeného v zadání urbanistické studie je 19,85 ha.

Bilance funkčních ploch Územního plánu v měřítku 1 : 10 00

(se zapracováním schválených změn Z 0023/01 a Z 0650/04)

OV	Všeobecně obytné území	17 590 m ²	8,9 %
SVM	Smíšené území městského typu	61,330 m ²	30,9 %
SVO	Smíšené území obchodu a služeb	31 880 m ²	16,0 %
ZKC	Zvláštní území - kultura a církev	12 620 m ²	6,3 %
ZAD	Zvláštní území - administrativa	720 m ²	0,4 %
PP	Parky a parkově upravené plochy	14 030 m ²	7,1 %
S	Plochy komunikací celkem	60 340 m ²	30,4 %
Řešené území celkem		198 510 m ²	100,0 %

Rozsah území, na něž se vztahují regulační podmínky je vymezen v regulačním výkresu v měřítku 1 : 1 000. Celková plocha tohoto území je 195 810 m².

SVM	Smíšené území městského typu	29 860 m ²	15,2 %
SVO	Smíšené území obchodu a služeb	21 840 m ²	11,2 %
ZKC	Zvláštní území - kultura a církev	9 920 m ²	5,1 %
PP	Parky a parkově upravené plochy	24 980 m ²	12,8 %
IZ	Izolační zeleň	780 m ²	0,4 %
DM	Zařízení a plochy pro hromadnou dopravu osob	14 100 m ²	7,2 %
DVP	Veřejná prostranství	2 540 m ²	1,3 %
S	Plochy komunikací celkem	91 790 m ²	46,9 %
	celkem	195 810 m ²	100,0 %

19.3. BILANCE KAPACIT

Celkový přehled kapacit řešeného území

Zastavěné plochy celkem	37 200 m ²
z toho :	
- stávající zástavba bez úprav	5 380 m ²
- rekonstruovaná stávající zástavba	1 540 m ²
- nově navržená zástavba	30 280 m ²
Hrubé podlažní plochy hlavní funkce celkem	181 950 m ²
(hlavní funkce dle metodického pokynu ÚPn HMP)	
z toho :	
- stávající zástavba bez úprav	19 820 m ²
- rekonstruovaná stávající zástavba	3 000 m ²
- nově navržená zástavba	159 130 m ²
Hrubé podlažní plochy ostatní celkem	55 010 m ²
(technické zázemí a garáže v suterénech budov)	
z toho :	
- stávající zástavba bez úprav	5 380 m ²
- rekonstruovaná stávající zástavba	1 460 m ²
- nově navržená zástavba	48 170 m ²

Kapacita jednotlivých funkcí v nově navržené a rekonstruované zástavbě

Bydlení	- 42 040 m ² hrubých podlažních ploch - 422 bytů (Ø 100 m ² HPP/1 byt) - 930 obyvatel (obložnost 2,2 obyv/byt) - 468 parkovacích stání
Obchod, služby, zábava	- 68 800 m ² hrubých podlažních ploch - 496 parkovacích stání
Hotely, administrativa	- 51 290 m ² hrubých podlažních ploch - 317 parkovacích stání

Podrobné bilance kapacit jednotlivých objektů a funkčních ploch Územního plánu

CHARAKTERISTIKA FUNKČNÍ PLOCHY DLE Úpn	STAVBA	PLOCHA K ZÁSTAVBĚ	Ø POČET NP	HRUBÁ PODLAŽNÍ PLOCHA HLAVNÍ FUNKCE	BYDLENÍ				OBCHOD, SLUŽBY, ZÁBAVA ...			ADMINISTRATIVA, HOTELY			POTŘEBA PARK. STÁNÍ CELKEM
					HRUBÁ PODLAŽNÍ PLOCHA	PODÍL (%)	POČET BYTŮ	POTŘEBA PARK. STÁNÍ	HRUBÁ PODLAŽNÍ PLOCHA	PODÍL (%)	POTŘEBA PARK. STÁNÍ	HRUBÁ PODLAŽNÍ PLOCHA	PODÍL (%)	POTŘEBA PARK. STÁNÍ	
SVM - H3 61 274 m ² KPP = 2,2 KZ = 0,35 KZP = 0,36	R1	1 150	II	2 300					1 150	50%	8	1 150	50%	7	15
	R2	310	II	620					620	100%	5				5
	R3	80	I	80					80	100%	1				1
	N1	2 250	VI	14 170	11 060	78%	111	123				3 110	22%	19	142
	N2	1 180	VI	8 580	7 480	87%	75	83	1 100	13%	8				91
	N3	3 690	VII	16 400	9 200	56%	92	102	7 200	44%	52				154
	N4	5 480	VI	30 610					30 610	100%	220				220
	N5	2 030	VI	11 240	3 750	34%	38	42				7 490	66%	47	89
	N6	1 670	VI	16 740	2 490	15%	25	28				14 250	85%	88	116
	N7	2 680	VI	12 960	3 600	28%	36	40				9 360	72%	58	98
	N8	1 380	VI	8 280	2 760	33%	28	31	1 100	13%	8	4 420	54%	27	66
	N9	170	II	340					340	100%	3				3
	Σ R+N	22 070		122 320	40 340	33%	405	449	42 200	35%	305	39 780	32%	246	1 000
SVO - H1 12 539 m ² KPP = 2,2 KZ = 0,35 KZP = 0,36	S1	2 360	V	11 330	STÁVAJÍCÍ VYUŽITÍ ZŮSTÁVÁ BEZE ZMĚN										
	N10	2 880	VI	12 170	1 700	14%	17	19	2 630	22%	19	7 840	64%	48	86
	Σ S+N	5 240		23 500											
SVO 13 483 m ² KÓD MÍRY VYUŽITÍ NENÍ STANOVEN	S2	280	III	820	STÁVAJÍCÍ VYUŽITÍ ZŮSTÁVÁ BEZE ZMĚN										
	S3	250	III	750	STÁVAJÍCÍ VYUŽITÍ ZŮSTÁVÁ BEZE ZMĚN										
	S4	130	III	390	STÁVAJÍCÍ VYUŽITÍ ZŮSTÁVÁ BEZE ZMĚN										
	S5	250	II	500	STÁVAJÍCÍ VYUŽITÍ ZŮSTÁVÁ BEZE ZMĚN										
	S6	300	II	600	STÁVAJÍCÍ VYUŽITÍ ZŮSTÁVÁ BEZE ZMĚN										
	N11	510	IV	2 040					280	14%	2	1 750	86%	11	13
	N12	550	IV	2 200					290	13%	2	1920	87%	12	14
	Σ N	1 060		4 240					570	13%	4	3 670	87%	23	27
	Σ S+N	2 270		7 300											
ZKC 10 679 m ²	N13	5 810	IV	23 400					23 400	100%	168				168
SVO 7 092 m ² KÓD MÍRY VYUŽITÍ NENÍ STANOVEN	S7	420	III	1 260	STÁVAJÍCÍ VYUŽITÍ ZŮSTÁVÁ BEZE ZMĚN										
	S8	400	III	1 200	STÁVAJÍCÍ VYUŽITÍ ZŮSTÁVÁ BEZE ZMĚN										
	S9	440	III	1 320	STÁVAJÍCÍ VYUŽITÍ ZŮSTÁVÁ BEZE ZMĚN										
	S10	250	III	750	STÁVAJÍCÍ VYUŽITÍ ZŮSTÁVÁ BEZE ZMĚN										
	S11	300	III	900	STÁVAJÍCÍ VYUŽITÍ ZŮSTÁVÁ BEZE ZMĚN										
	Σ S	1 810		5 430											
Σ R+N		31 820		162 130	42 040	24%	422	468	68 800	40%	496	51 290	36%	317	1 281
Σ S+R+N		37 200		181 950											

20. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

V rámci této fáze urbanistické studie (dopracování vybrané varianty řešení) je rovněž řešena a příslušně komentována dopravní problematika v dotčeném prostoru. Jednotlivé okruhy sledovaných otázek jsou členěny a samostatně popsány podle následující skladby.

1. Širší dopravní vztahy
2. Komunikační síť
3. Hromadná doprava
4. Doprava v klidu
5. Pěší a cyklistická doprava
6. Dopravní vybavenost
7. Dopravní závady
8. Závěr

Dopravní problematika je rovněž doložena ve výkresové části dokumentace. V této fázi US se jedná zejména o základní dopravní výkres řešeného území pro vybranou variantu dopravního uspořádání s uvedením rozhodujících údajů charakterizujících návrhové parametry nových komunikací. Z hlediska výškového vedení jsou komunikace s předpokladem složitějšího průběhu nivelety doloženy podélnými řezy. Grafický doprovod dokumentace dále obsahuje celkové příčné řezy řešeným územím, ze kterých je rovněž patrné šířkové uspořádání nových komunikací (není dokládáno samostatně).

20.1. ŠIRŠÍ DOPRAVNÍ VZTAHY

Řešená oblast „Hradčanská – Špejchar“ je z dopravního hlediska vymezena na severní straně ulicemi Václavkovou, Dejvickou, Muchovou a Slavíčkovou, na jižní straně ulicemi Milady Horákové, Na valech a Na Špejcharu. Na západě je ohraničena ulicí Svatovítskou a na východě ulicí U Vorlíků.

Těžiště území tvoří centrální partie Dejvic, která je v současné době využívána převážně jako drážní plocha Dejvického nádraží. Celkový charakter území je ovlivněn stávající terénní konfigurací se vzrůstajícím převýšením jihozápadním směrem.

Z hlediska možností dopravního řešení (dopravní obsluha a přístupnost) pak jednoznačně rozhodující roli představují plánované investice velkých liniových staveb, které řešené území přímo ovlivňují a z dopravního hlediska limitují. Konkrétně se jedná o stavbu Městského okruhu Myslbekova – Pelc Tyrolka a přestavbu železniční infrastruktury v rámci realizace modernizace trati Praha – Ruzyně – Kladno s odbočkou na letiště Praha Ruzyně (PRaK). V obou případech se jedná o náročné převážně podzemní stavby, které ve svém důsledku uvolní zájmové území od stávajících dopravních funkcí a umožní jeho urbanizaci. Na druhé straně je však v širších souvislostech jejich realizace natolik stavebně technicky náročná, že do doby jejich skutečného vzniku dostavbu území (respektive některých jeho částí) zásadním způsobem omezuje.

Tato omezení se týkají prakticky celého koridoru podzemního vedení uvedených staveb, zejména pak oblasti v přímé vazbě na dořešení stavebně technické problematiky podchodu Svatovítské ulice a předpokládané realizace podzemní stanice (zastávky) ČD včetně dostavby západního vestibulu trasy metra A (blok N10). Dále je nutné připomenout území potenciální dostavby severovýchodní části území podél ulice Milady Horákové, kde je realizace nové obslužné komunikace uvažována na stropě podzemního vedení trasy železnice.

Hlavní dopravní tahy jsou v současnosti realizovány prostřednictvím ulice Milady Horákové, Svatovítské a Badeniho s přímou vazbou na navazující síť místních obslužných komunikací. Těmito stopami je rovněž vedena tramvajová a částečně i autobusová doprava. Železniční doprava představuje v zájmovém území zásadní prvek především z hlediska prostorové náročnosti Dejvického nádraží situovaného na trati buštěhradské dráhy Praha – Kladno.

Další výraznější dopravní stopou v území je Dejvická ulice tvořící páteř centrální oblasti Dejvic a zajišťující její přímou obsluhu. Rovněž je možné zmínit Peléovu a Bubenečskou ulici, které umožňují příčné vazby mezi dopravními tahy vedenými ulicemi Milady Horákové a Čs.armády.

Ostatní komunikace navazujícího komunikačního skeletu jsou jednoznačně místního obslužného charakteru a jejich vedení je obecně dáno zejména historickými stopami komunikací, které odpovídají konfiguraci terénu a přilehlé zástavbě.

Stávající komunikace jsou v návrhu plně respektovány, a z hlediska širších vztahů následně doplněny. Jedná se zejména o vedení trasy Městského okruhu (MO) vybraným řešením výjezdové rampy ve směru z centra s dopravním napojením na Svatovítskou ulici. Potvrzena je předpokládaná realizace nové odlehčovací komunikace („Dejvické

spojky“) v relaci Svatovítská - Gymnasijní - Evropská ulice. V této souvislosti je příslušně řešena vlastní dopravní obsluha řešeného území.

Základní dopravní stopy v řešeném území jsou principiálně zachovány. S realizací trasy MO se pouze změní jejich dopravní zatížení a funkční zařazení. Současně jsou příslušně doplněny soustavou místních obslužných komunikací.

V neposlední řadě je třeba zmínit výše komentovanou zásadní změnu železniční infrastruktury ve smyslu „rychlodrážního“ pojetí koridoru PRaK, kde dochází k výrazným směrovým a zejména výškovým úpravám. Vedení stopy PRAK včetně navrhované zastávky (stanice) je v prostoru zájmového území zapuštěno a překryto a umožňuje tak jeho následnou urbanizaci.

Některé komunikace (nebo jejich úseky) z hlediska svého umístění sice nejsou součástí řešeného území, avšak svým funkčním vyzněním s ním souvisí a dopravně spolupůsobí. Proto jsou v rámci řešení komentovány s tím, že v grafické části dokumentace je pak rozsah sledovaného území jasně definován a vymezen.

V oboru širších vztahů, které jsou patrné ze samostatné grafické přílohy je rovněž třeba zmínit další významné komunikační tahy (mimo hranice řešeného území). Jedná se především o nové komunikační propojení Svatovítská - Evropská („Dejvická spojka“), které zásadním způsobem umožní odlehčení oblasti Vítězného náměstí. Dále je to dopravní tah Evropská - Čs.armády - Pod kaštany - Korunovační a konečně ulice Jugoslávských partyzánů. V rámci grafického doprovodu jsou pro celkovou přehlednost samostatně znázorněny rozhodující podzemní dopravní stavby s doplněním tras tramvajové dopravy a isochron pěší dostupnosti MHD, HD.

20.2. KOMUNIKAČNÍ SÍŤ

Z hlediska funkčního zařazení a významu místních komunikací (rychlostní, sběrné a obslužné) v řešeném území dochází k zásadnímu přesunu významu dopravního tahu Milady Horákové, Svatovítská na trasu nově realizovaného Městského okruhu Myslbekova – Pelc Tyrolka. MO a odlehčovací komunikace („Dejvická spojka“) Svatovítská – Gymnasijní - Evropská obecně mají v oblasti Dejvic zásadní význam. Ve svém důsledku tyto komunikace přebírají rozhodující podíl dopravního zatížení a umožňují požadované odlehčení stávajícího komunikačního skeletu.

Z významového hlediska a hlediska funkčního zařazení je rozdělení komunikačního skeletu patrné z grafické části dokumentace. Jedná se o následující rozsah zařazení:

B1 – Městský okruh Myslbekova – Pelc Tyrolka (MO)

B2 – Milady Horákové, Svatovítská, Dejvická spojka, Evropská,
Čs.armády, Pod kaštany, Korunovační, Jugoslávských partyzánů

C1 – Badeniho ulice, Mariánské hradby, U Brusnice

Veškeré další komunikace v řešeném území je třeba chápat jako obslužné komunikace místního významu. Významová hierarchie komunikací je rovněž potvrzena vedením tramvajové a autobusové MHD v řešené oblasti.

Dopravní zatížení sledované komunikační sítě v této dokumentaci není samostatně uváděno. Z hlediska základních dopravních tahů však bylo zpracováno „Dopravně inženýrské posouzení studie Hradčanská - Špejchar“, které současně tvořilo rozhodující podklad pro možnost výběru sledované varianty řešení MO v oboru výjezdové rampy ve směru z centra (City Plan spol. s r.o., 07/2003).

Vzhledem k tomu, že se jedná o zásadní otázku ve vztahu k řešenému území a organizaci dopravního řešení jsou následně uvedeny základní informace z výše uvedeného posouzení.

Popis variant komunikační sítě (City Plan, 07/03)

Předmětem posouzení jsou čtyři varianty komunikační sítě.

Varianta 1 - výjezdová rampa z STT (severní tunelová trouba) je připažena k ulici M.Horákové a je zapojena do křižovatky Špejchar - dle DÚR MO, je v provozu propojení Evropská - Svatovítská podél trati ČD, komunikace v nové rozvojové zóně jsou dle varianty B - napojení na stávající komunikace je do křižovatky Prašný most sever (Svatovítská x propojení Evropská - Svatovítská a do křižovatky Dejvická x Eliášová - přestavba na okružní křižovatku.

Varianta 2 - komunikační síť je zadána shodně s variantou 1, není zprovozněno propojení Evropská - Svatovítská.

Varianta 3 - výjezdová rampa z STT je napojena na ulici Svatovítskou severně od Prašného mostu, je v provozu propojení Evropská - Svatovítská podél trati ČD, komunikace v nové rozvojové zóně jsou dle varianty A - napojení na stávající komunikace je v nové křižovatce na ulici M.Horákové x napojení zóny cca 300 m od křižovatky Prašný most a do křižovatky Dejvická x Eliášové - přestavba na okružní křižovatku.

Varianta 4 - komunikační síť je zadána shodně s variantou 3, není zprovozněno propojení Evropská - Svatovítská.

Závěry a doporučení

Kapacitní posouzení křižovatek v okolí nově navrhované zástavby prokázalo, že kapacitní problémy se budou vyskytovat na křižovatce Prašný most (Milady Horákové x Svatovítská) a to ve variantách 1 a 2 - napojení výjezdové rampy z STT na ulici M.Horákové.

Dopravní situace na křižovatce Prašný most je nejvíce ovlivněna napojením výjezdové rampy z STT na ulici M.Horákovou. Ve variantách 3 a 4 je prokázáno, že pokles intenzit na vjezdu M.Horákové od Špejcharu je tak významný, že křižovatka kapacitně vyhoví. Tento kapacitní nedostatek je částečně ovlivněn i napojením rozvojové zóny na ulici Svatovítskou - přetížení vozidly z tohoto území je na vjezdu Svatovítská cca 2.700 vozidel/24 hod.

Zapojením výjezdové rampy z STT do křižovatky Prašný most sever, včetně propojení Evropská - Svatovítská (varianta 3), nenastane vyčerpání rezervy kapacity této křižovatky. Vlivem severního napojení výjezdové rampy z STT nedojde k překročení kapacity křižovatky Prašný most (M.Horákové x Svatovítská).

Nová křižovatka M.Horákové x napojení zóny - varianty 3 a 4 nepřinese výrazné dopravní komplikace na ulici M.Horákové.

Rovněž zapojení komunikací z rozvojového území na stávající ulici Dejvickou, nezpůsobí kapacitní problémy na nově navržené okružní křižovatce ani na přilehlé komunikační síti. Nové propojení naopak vyřeší nedostatek v napojení Dejvic na ulici M.Horákové. Po zprovoznění Městského okruhu v úseku Špejchar - Pelc Tyrolka nebude možný pohyb Dejvice - Letenské náměstí event. Badeního jinudy než po ulicích Korunovační a Svatovítská.

Realizace propojení Evropská - Svatovítská je výhodnější v případě varianty 3 - vyšší dopravní zatížení než ve variantě 1.

Z hlediska kapacitního výpočtu dotčených křižovatek je nejvíce vhodná varianta 3.

Závěrem je nutno konstatovat, že kapacitní posouzení křižovatek navazujících na navrhovanou zástavbu prokázalo, že z hlediska dopravního by se mělo preferovat odlehčení dopravně přetížené křižovatky Prašný most i za cenu snížení účinnosti nově navrhované rampy z Městského okruhu a doplnění komunikační sítě o další uvažované komunikace - zejména o propojení Evropská - Svatovítská.

V případě ponechání trasy výjezdové rampy z STT v poloze dle DÚR tj. na ulici M. Horákové bude docházet k časově omezeným dopravním problémům v křižovatce Prašný most. Na tuto skutečnost bylo již upozorněno při kapacitním posouzení křižovatky v dokumentaci DÚR Městského okruhu v úseku SAT - Pelc Tyrolka. Přetížení vozidel z nově uvažované zóny není pro kapacitu křižovatky rozhodující. Bez vozidel z této oblasti se sice sníží deficit kapacity, kapacitní možnosti vjezdů budou stále překročeny. V případě návrhu napojení rozvojové zóny i ve variantách 1 a 2 na ulici M.Horákové, nastane přesun části vozidel ve směru rozvojová zóna - Badeního, U Vorlíků mimo křižovatku Prašný most. Toto napojení je uvažováno pouze ve variantách 3 a 4.

V Praze dne 21.7.2003

Z hlediska snahy o zachování kontinuity informací a vzhledem k závažnosti této otázky je následně rovněž uvedeno původní stanovisko City Plan (listopad 2002) k této problematice, které bylo součástí první fáze této urbanistické studie.

Stanovisko k variantám zaústění výjezdové rampy z severní tunelové trouby (STT) MO v prostoru křižovatky Prašný most

Stanovisko navazuje na materiál „Rozbor problematiky“ (PUDIS a CityPlan, 09.1999), který měl za úkol zhodnotit dopad na dopravní zatížení komunikací od jednotlivých variant napojení rampy a doplnění komunikační sítě. V zásadě byly posouzeny dvě varianty vedení rampy a to :

- rampa podél M.Horákové, zapojená do křižovatky Prašný most
- rampa napojená do křižovatky Svatovítská x rampa z STT x (propojení Evropská-Svatovítská)

Dále do vyhodnocení bylo promítnuto navrhované propojení Evropská –Svatovítská.

Výsledky tohoto materiálu jsou ve stručnosti následující:

- Připažená rampa k ulici Milady Horákové má nejvyšší dopravní zatížení a dopravní účinnost při neexistenci propojení Evropská-Svatovítská. Při realizaci tohoto propojení jsou oba způsoby zapojení rampy z hlediska dopravních zátěží rovnocenné.
- Rampa z STT na Svatovítskou je z hlediska dopravního výhodná pouze při existenci propojení Svatovítská-Evropská.

- Na variantě rampy na Svatovítskou dochází k zvýšení dopravního zatížení na ulici M.Horákové v prostoru stanice metra Hradčanská- část vozidel opustí STT na křižovatce U Vorlíků a pokračují do Střešovic povrchovou trasou.
- Při výluce tunelu STT v úseku Prašný most –SAT je v prostoru křižovatky Prašný most z hlediska provozu vozidel výhodnější zapojení rampy na ulici M.Horákové.
- Výhodou napojení rampy na Svatovítskou je částečné odlehčení křižovatky Prašný most.
- V případě návrhu napojení rampy na ulici Svatovítskou nedoporučujeme z dopravně bezpečnostních hledisek realizovat z této rampy dopravní napojení nového Dejvického centra.
- Napojení nového Dejvického centra na ulici Svatovítskou plnohodnotnou křižovatkou je možné pouze za předpokladu výjezdové rampy z STT podél ulice M.Horákové.

Křižovatka výjezdová rampa z STT x Svatovítská byla předběžně kapacitně posouzena jako světelně řízená a to ve dvou variantách – s a bez propojení Evropská-Svatovítská. Výsledkem obou posudků je návrh počtu řadících pruhů, který byl využit pro návrh situačního řešení. Na základě posudku byla vypracována příloha 6 – varianta doporučená, která zohledňuje navržený počet řadících pruhů, nikoliv dopravní napojení nového Dejvického centra.

Předmětem zpracovaného materiálu nebylo posouzení dopravního napojení nového Dejvického centra. Dopravní napojení bylo v dopravním modelu realizováno z výjezdové rampy z STT. Nebylo ovšem prověřováno z technického a z bezpečnostně dopravního hlediska. Dle našeho názoru by vlastní napojení bylo z hlediska bezpečnosti provozu velice problematické a to zejména :

- Špatné rozhledové poměry vozidel jedoucích do Dejvického centra – musí dát přednost vozidlům vyjíždějícím z tunelu, ve směrovém oblouku a ve stoupání
- Problematické zařazování vozidel z Dejvického centra do proudu vozidel jedoucích z tunelu (rozhledové poměry)
- Pravděpodobné vzdutí vozidel z křižovatky rampa z STT x Svatovítská do prostoru napojení Dejvického centra – čekající vozidla brání v cestě odbočujícím vozidlům a připojujícím vozidlům

Je tedy možno konstatovat, že z dopravně inženýrského hlediska jsou obě varianty rovnocenné za podmínky, že ve variantě s křižovatkou na Svatovítské je nutné realizovat propojení Evropská x Svatovítská. Napojení nového Dejvického centra z výjezdové rampy nedoporučujeme.

Jelikož problematika dopravního uzlu Prašný most se ukazuje být velice dopravně náročná, bylo by vhodné provést pro posuzované varianty simulaci dopravních proudů a z jejích výsledků navrhnout definitivní variantu vedení rampy.

V současnosti je tedy na základě výše uvedených závěrů dopravně inženýrského posouzení a dispozic objednatele sledována výsledná varianta celkového uspořádání řešeného území s „odpaženou“ rampou MO ve směru z centra, zaústěnou do Svatovítské ulice.

Nové komunikace

Kromě již zmíněných nadřazených komunikačních tahů trasy MO a Dejvické spojky (včetně způsobu jejich napojení na stávající uliční síť) je třeba komentovat zásady řešení nového doplňujícího skeletu komunikací zajišťujících dopravní obsluhu nově navrhované urbanistické struktury území.

V západní partii řešeného území se jedná o komunikační třmen prostupující novou zástavbou západo východním směrem prakticky v její ose. Ve výsledné variantě řešení s napojením rampy MO do Svatovítské ulice (v křižovatce s Dejvickou spojkou) je západní napojení třmenu řešeno přímou vazbou na Václavkovu ulici s nutností překonání zastropeného železničního koridoru. Toto napojení však neumožňuje přímo vazbu na nadřazenou uliční síť, která je proto řešena novým samostatným úsekem komunikace s přímou vazbou na ulici Milady Horákové. Jeho poloha vychází z požadovaného odstupu od křižovatky Prašný most a polohy výjezdové rampy MO ve směru do centra tak, aby zároveň umožňovala v rámci nově vzniklé signalizované křižovatky realizovat přechod pro pěší. Na východní straně je obslužný komunikační třmen stočen severním směrem do nově budované okružní křižovatky ulic Dejvická - Eliášova. Lokální úprava Dejvické ulice včetně řešení nové malé okružní křižovatky je patrná z grafického doprovodu dokumentace. Podobně je tomu v případě úprav ulice Na valech.

Výškový průběh nově navrhovaných komunikací v tomto prostoru je doložen podélnými řezy, ze kterých je patrné poměrně složité uspořádání terénní konfigurace ve vztahu k limitujícím výškám napojovacích bodů na stávající uliční síť a limitům vyplývajícím z vedení nadřazených liniových staveb, zejména koridoru železnice. V této souvislosti je doložen rovněž podélný profil vedení trati ČD v základní sledované variantě ve smyslu zadání (tj. zahloubené, podzemní vedení) a pro názornou představu a průkaz universální reálnosti dopravního řešení rovněž v tzv. povrchové variantě. Na tyto stavy pak reaguje

výškový průběh výjezdové rampy MO, který trasu železnice nadchází před vlastním napojením na Svatovítskou ulici (opět doložen ve variantách). Zde je třeba opět upozornit na nutnost příslušného technického rozpracování způsobu vykřížení železniční trati se Svatovítskou ulicí při zohlednění širších souvislostí, zejména pak napojovací rampa MO a vedení Dejvické spojky.

Ve východní partii území se jedná o realizaci samostatné obslužné komunikace vedené prakticky po zastropení tunelové trasy železnice paralelně s ulicí Milady Horákové (Pelléova - U Vorlíků, která umožňuje dopravní obsluhu navrhované dostavby této části území. Její realizace je přitom výstavbou trasy ČD časově přímo podmíněna.

V souvislosti s výhledovou dostavbou prostoru stávající smyčky tramvajové dopravy v jihovýchodním cípu řešeného území je manipulační trať (smyčka) umožňující operativní ukončení tramvajové dopravy v této lokalitě bez náhrady zrušena. Současně je upraven systém místních komunikací tak, aby umožnil obsluhu nově navrhované dostavby. Přímé napojení na ulici Milady Horákové systémem pravých oblouků je oproti současnosti (napojení ulice Na špejcharu) odsunuto západním směrem, což je ve vazbě na odstup od nově uvažované křižovatky s MO obecně vhodné. Vedení komunikací ve východní partii území nevykazuje výškové problémy a proto není dokládáno podélnými řezy.

Další úpravy v řešeném území jsou již pouze lokálního rázu a týkají se zejména vedení pěších tras územím. V této souvislosti lze zdůraznit základní pěší vazby v relaci stávající vestibul metra stanice Hradčanská – Písecká brána – Belvédér a obecně vztah Dejvice – Pražský Hrad přes křižovatku Prašný most s využitím stavebních úprav realizovaných v rámci výstavby MO.

Technický stav komunikací, dopravní režim

V rámci řešení je předpokládáno odstranění lokálních dopravních závad technického rázu (nevyhovující povrch vozovek atp.). Konkrétní rozsah těchto případů je třeba upřesnit podrobnou místní rekognoskací. Na základě aktuální znalosti řešeného území však větší počet takových lokalit není předpokládán.

Dopravní režim v území včetně zvykové aplikace jednosměrného provozu je prakticky plně respektován s výjimkou zobousměrnění dotčené části Dejvické ulice (úsek od nové okružní křižovatky k Bubenečské ulici) a západní části Václavkovy ulice (obsluha povrchového parkování). Dále je omezen provoz v západní části ulice Na valech v souvislosti s realizací MO. Komunikační síť je současně příslušně doplněna v rámci navrhované urbanizace.

Kromě nově navrhovaných komunikací je uvažováno s lokální úpravou Dejvické ulice a korekcí polohy napojení Bubenečské ulice a ulice Na špejcharu na ulici Milady Horákové.

Místa napojení nových komunikací na současnou uliční síť jsou navržena tak, aby nedošlo k negativnímu ovlivnění dopravní situace. V případě rozhodujících dopravních tahů a křižovatkových vazeb bylo jejich posouzení provedeno v rámci výše komentovaného posudku City Plan. Konkrétní řešení jednotlivých lokalit je pak třeba následně příslušně rozpracovat a konzultovat s dopravními orgány města.

Šířka vozovek nově navrhovaných obslužných komunikací umožňuje obousměrný provoz včetně lokálních možností parkování vozidel. Parametry nově navrhovaných komunikací jsou odpovídající požadované funkci v území. V případě trasy MO a Dejvické spojky jsou převzaty ze zpracovaných dokumentací těchto staveb. V případě nových obslužných komunikací vlastního zájmového území je obecně požit princip místních obslužných komunikací s vozovkou minimální šířky 6 m, lokálně doplněnou podélným pásem pro krátkodobé pro parkování v šířce 2,2 m. Úseky umožňující napojení obslužné sítě na stávající komunikace jsou příslušně rozšířeny a uvažují s šířkou jízdních pruhů 3,5 m.

Podélné sklony nových komunikací se ve většině případů pohybují v oboru do cca 4% (včetně základní varianty řešení výjezdové rampy z MO do Svatovítské ulice), Výjimku tvoří sklony napojovacích úseků nového komunikačního těmnu v západní části řešeného území na stávající uliční síť. Napojení na ulici Milady Horákové je řešeno ve sklonu cca 6% (klesání směrem od křižovatky s ulicí Milady Horákové) a napojení na Václavkovu ulici dokonce ve sklonu cca 7% (klesání směrem do křižovatky s Václavkovou ulicí). Uvedené výškové řešení vychází z limit daných konfigurací terénu, vedením trasy MO a zejména PRAK a předpoklady výškového osazení zástavby v rámci navrhované urbanizace území.

Navrhované změny, nově uvažované komunikace včetně způsobu jejich napojení na stávající síť, předpokládaný dopravní režim a další zmíněné úpravy jsou přehledně patrné z grafického doprovodu.

20.3. HROMADNÁ DOPRAVA

Městská hromadná doprava (MHD)

Řešeným územím přímo prochází trasa metra A a je zde umístěna významná stanice Hradčanská, která je v současnosti jednovestibulová. V rámci realizace úprav železnice je předpokládáno s výstavbou jejího druhého (severního) vestibulu orientovaného do těžiště „nového dejvického centra“.

Dále je po obvodě území vedena tramvajová doprava zajišťující radiální návoz cestujících z oblasti severozápadního sektoru města právě k výše jmenované stanici metra Hradčanská. Současně je v rámci linkového vedení tramvajové dopravy možné její další využití v radiálně dostředné směru.

Konečně je stopou ulic Milady Horákové, Svatovítská a Bubenečská vedena autobusová MHD, HD převážně ukončená v prostoru smyčky Špejchar, v případě linky č.131 jednosměrným objezdem bloku ulicemi Srbská, Bubenečská. Autobusové zastávky jsou i nadále k dispozici v rámci stávajících zálivů podél ulice Milady Horákové u stanice metra Hradčanská.

Zde je nutné upozornit na předpoklad vymístění tramvajové smyčky a autobusového obratiště s prostoru Špejchar. V souladu s platným ÚP hl.m. Prahy je v prostoru stávající smyčky uvažováno s dostavbou území v podobě výrazného objektu v předpolí prostoru Letenských sadů. V rámci této studie není specifikována odpovídající náhrada za tento významný bod z hlediska provozu tramvajové a autobusové MHD. Je tedy zřejmé, že do doby vyřešení této otázky (např. úpravou trasování linek v souvislosti s prodloužením trasy A metra) bude území provozem MHD prakticky blokováno.

V oboru subsystémů MHD je tedy zájmové území dokonale obslouženo. Isochrony dostupnosti stanic metra a zastávek tramvajové dopravy jsou graficky znázorněny v rámci situace širších dopravních vztahů. Z kapacitního hlediska je nutno zdůraznit, že urbanistický rozvoj řešeného území v navrženém uspořádání není přepravními možnostmi MHD zásadně limitován.

Vnější hromadná doprava

V oboru železniční dopravy ČD je v rámci této dokumentace předpokládána již zmíněná zásadní rekonstrukce železniční infrastruktury do podoby podpovrchového vedení železniční trati s nácestnou zastávkou Hradčanská (PRaK). Součástí řešení této stavby je realizace optimálních přestupních vazeb s trasou metra A ve stanici Hradčanská včetně realizace jejího druhého (severního) vestibulu. Zde je třeba upozornit na to, že dokumentace řešení PRaK předpokládá odlišný způsob povrchového vyznění zastávky ČD v této lokalitě. Tato otázka musí být následně dořešena. Podobně je zřejmé, že potenciální dostavba (urbanizace) území v prostoru přímo nad liniovými stavbami PRaK a MO představuje zásadní stavebně technický problém vyžadující těsnou vzájemnou koordinaci a případně i zpětné ovlivnění těchto staveb.

Provozní parametry železniční dopravy jsou předmětem řešení PRaK a vzhledem k celkové kvalitě nabízeného intervalového provozu (cca 10 min.) lze předpokládat možnost spolupůsobení PRAK s ostatními druhy doprav (MHD, IAD).

Isochrona pěší dostupnosti systému železnice se překrývá s isochronou stanice metra Hradčanská.

Vnější autobusová doprava podobně jako autobusová doprava MHD v současné podobě využívá stopu ulice Milady Horákové a prostupuje tak řešeným územím k terminálu Hradčanská. Výhledově je v souladu se zásadami řešení ÚP hl.m. Prahy předpokládáno vymístění vnější autobusové dopravy z tohoto území a její predisponování k uvažovanému terminálu Dlouhá Míle. Pro potřeby nácestného odbavení autobusů jsou i nadále k dispozici stávající zálivy podél ulice Milady Horákové u stanice metra Hradčanská.

Letecká doprava řešené území prakticky neovlivňuje.

20.4. DOPRAVA V KLIDU

Problematika dopravy v klidu je v rámci této studie řešena atypickým způsobem. Jednak je v přímé vazbě na okolní území, stávající resp. nově navrhovaný dopravní režim příslušně upraveno parkování v rámci uličního parteru. Zejména se jedná o oblast Václavkovy ulice, Dejvické ulice a nového obslužného komunikačního třmenu. Dále je v souvislosti s nově navrhovanou urbanizací území uvažováno s realizací hromadných garáží v podnoží jednotlivých bloků dostavby podle konkrétních místních podmínek. V případě, že realizace podzemních garáží není stavebně technicky proveditelná

(například dostavba nad podzemními koridory železnice, MO), je potřebný počet odstavných a parkovacích stání saturován navýšením kapacit v blízkém okolí.

Obecně je třeba jednoznačně respektovat požadavky platných norem a předpisů pro zajištění příslušného počtu odstavných a parkovacích stání v rámci nově navrhované dostavby (novela vyhlášky č.26/1999 Sb. o obecných technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze).

Řešení území je z celoměstského hlediska situované v zóně 3 s přímou pěší dostupností stanice metra Hradčanská. Tomu odpovídá:

- Koeficient vlivu území $K_u = 0,6$ (redukce parkovacích stání v zóně 3)
- Koeficient dopravní obsluhy $K_d = 0,6$ (spádové území stanice metra Hradčanská)

Následně je doložena celková bilance požadavků na dopravu v klidu, která vychází z podrobné tabulky bilance kapacit jednotlivých bloků dostavby (doložena samostatně).

- Administrativa	51.288 m ² (brutto)
1 stání / 35 m ²	30.773 m ² (60% netto)
$P_p = 30773/35 \cdot 0,6 \cdot 0,6 = 317$	
- Komerce (obchod, prodej)	68.802 m ² (brutto)
1 stání / 30 m ²	41.218 m ² (60% netto)
$P_p = 41218/30 \cdot 0,6 \cdot 0,6 = 496$	
- Bydlení (byty do 100 m ²)	422 bytů
1 odstavné stání / 1 byt	
1 parkovací stání / 10 bytů v bloku	
$P_p = 422/1 + 46 = 468$	

Celkem:	1281 stání
----------------	-------------------

Pro potřeby nově navrhované urbanizace území je třeba celkově zabezpečit cca 1.280 odstavných a parkovacích stání.

V rámci řešeného území je v nově navrhovaných podzemních garážích uvažováno s celkovou kapacitou 1350 garážovacích stání. Dále je k dispozici cca 150 povrchových parkovacích stání v rámci ulice Dejvická, Václavkova a konečně cca 30 stání podél nově navrhovaného komunikačního třemenu.

Podrobná dělba nároků blokové struktury dostavby je uvedena v rámci urbanistické části této dokumentace. Rozmístění garáží a parkovacích stání je patrné z grafického doprovodu dokumentace. Obecně platí předpoklad zajištění odpovídajícího počtu parkovacích a garážovacích stání na vlastním pozemku investora s případnou možností sdružení garáží pod jednotlivými objekty či výjimečně realizace zajištění požadovaných kapacit v dostupné vzdálenosti navrhované dostavby. Stání v rámci ulic budou využita jako návštěvnická a zejména pro potřeby stávající zástavby podél Dejvické a Václavkovy.

Vlastní rozpad nově vzniklého dopravního zatížení indukovaného vlivem navrhované dostavby bude je zahrnut do výše citovaného dopravně inženýrského posudku City Plan (07/03).

Uvedené skutečnosti dávají předpoklad příznivého řešení problematiky dopravy v klidu bez nebezpečí vzniku deficitu parkovacích a odstavných stání v řešeném území. Je pouze potřeba zajistit jejich důsledné dodržování při řešení konkrétních staveb v rámci uvažované urbanizace.

20.5. PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Pěší doprava je řešena podobně jako v současnosti převážně formou klasických chodníků vedených podél komunikací. V některých případech je použit princip oddělení chodníků od vozovky pásem zeleně, v některých partiích jsou navrženy (případně ponechány) samostatné pěší trasy.

Hlavní, významově rozhodující pěší tahy jsou znázorněny v grafické části dokumentace. Jedná se zejména o pěší osu v relaci stanice metra Hradčanská – Písecká brána – Belvédér a pěší vazbu Dejvice – Pražský Hrad s možností přechodu výjezdové rampy z MO a prostupu blokem N5 do těžiště nové zástavby, respektive směrem do Václavkovy a Dejvické ulice.

Cyklistické trasy, které procházejí řešeným územím jsou v širších celoměstských souvislostech převzaty z platného územního plánu hl.m. Prahy. K úpravě vedení cyklotrasy dochází ve vazbě na uspořádání křižovatky MO s ulicí Milady Horákové v blízkosti ulice U Vorlíků, kde dle navrhovaného řešení MO není uvažováno s příčným přechodem pro chodce či cyklisty. Proto je trasa z původní stopy vedené ulicemi Pod kaštany - Na Zátorce - U Vorlíků odkloněna do ulic Muchova - Pelléova - Badeniho - Na Špejcharu s pokračováním podle původních předpokladů.

20.6. DOPRAVNÍ VYBAVENOST

Z hlediska dopravní vybavenosti dochází v řešeném území k následujícím změnám:

- Zásadní kvalitativní změnu v oboru komunikačního skeletu představuje výstavba trasy MO v tunelovém uspořádání a realizace odlehčovací komunikace Dejvické spojky.
- Principiální otázkou je rovněž zahloubení železničního koridoru trati Praha – Ruzyně – Kladno, které umožňuje následnou urbanizaci území. Současně je realizována výstavba severního vestibulu stanice metra Hradčanská.
- Dále je předmětem řešení zrušení dnešní manipulační smyčky tramvajové dopravy a obratiště autobusové dopravy, umožňující výhledovou dostavbu dotčené plochy v intencích územního plánu. Náhradní lokalizace uvedených zařízení není v současnosti stanovena.

20.7. DOPRAVNÍ ZÁVADY

Zásadní dopravní závady systémového typu v řešeném území nebyly zjištěny (výjimkou jsou stávající úrovnové přejezdy trati ČD, které jsou v návrhu řešení odstraněny). Drobné závady zejména ve smyslu funkčního působení v území (přetížení stávajících komunikací) budou odstraněny v rámci úprav komunikačního skeletu, zejména pak v souvislosti s realizací MO a Dejvické spojky. Otázka dopravy v klidu bude řešena postupně v rámci urbanizace území včetně výstavby navrhovaných garáží. Zrušení tramvajové smyčky a obratiště autobusů musí být řešeno v širších souvislostech v rámci celkové organizace provozu městské hromadné dopravy. Lokální dopravní závady převážně technického rázu budou postupně odstraněny.

20.8. ZÁVĚR

Závěrem lze konstatovat, že z dopravního hlediska je v řešené oblasti rozhodující otázkou realizace nové trasy Městského okruhu Myslbekova – Pelc Tyrolka, rekonstrukce železničního koridoru trati Praha – Ruzyně – Kladno (PRaK) v zahloubené podobě, včetně realizace druhého (severního vestibulu stanice metra Hradčanská. Tyto stavby podobně jako možnost zrušení tramvajové smyčky a obratiště autobusové opravy ve svém důsledku zásadně podmiňují možnosti urbanizace zájmového území. V této souvislosti je nutné zdůraznit, že potenciální urbanizace území v prostoru přímo nad koridory liniových staveb (PRaK a MO) představuje zásadní časový a stavebně technický problém vyžadující těsnou vzájemnou koordinaci a případně i zpětné ovlivnění těchto staveb.

Z hlediska obsluhy MHD dochází v řešeném území k výraznému zkvalitnění současného stavu zejména realizací výše zmíněného severního vestibulu stanice metra Hradčanská. Výrazný zásah v oboru hromadné dopravy osob dále představuje realizace přestavby železničního koridoru tratě PRaK s optimální přestupní vazbou metro – železnice, která zároveň zásadním způsobem ovlivňuje celkové řešení zájmového území Hradčanská – Špejchar.

Problematika úprav a vývoje vnitřního komunikačního skeletu řešené oblasti včetně dalších otázek typu řešení dopravy v klidu, pěší a cyklistická doprava, nebo dopravní vybavenost pochopitelně nesmí být opomenuta, ale v porovnání s výše uvedenými aspekty je jednoznačně druhořadá.

Zásady dopravního řešení včetně způsobu zpracování byly v rozpracovanosti konzultovány se zástupci SÚR hl.m.Prahy a zástupci dotčených orgánů a organizací. Jejich připomínky jsou v návrhu dopravního řešení respektovány a příslušně komentovány.

21. TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

21.1. ÚVOD

Navrhovaná výstavba je vklíněna do stávající zástavby Dejvic a Letné, kde je vybudován základní systém technické infrastruktury, na níž je možno navázat. Nově připravované dopravní stavby podzemního charakteru znamenají značný zásah do technické infrastruktury, její obnovu v určitých částech území, avšak někde i značně komplikují možnost zásobování. Jedním z nich je oblast nádraží Dejvice, kde jsou navrženy nové objekty N1 - N9, které jsou sevřeny trasou Městského okruhu stavby 0080 na jihu a rychlodráhou na severu, na západě rampou vystupující z MO. Tyto stavby značně omezují možnost přívodu medií do navrhovaného území. Naskýtá se zde jediná možnost přivedení medií do území ze severu z Václavkovy ul. a to přechodem v místě komunikace, která vede od rondelu nově vytvořeném na křižovatce ul. Dejvická, Eliášova a Václavkova. Jedná se cca o km 3,53 rychlodráhy, kóta kolejí je na 217,642 m n. m. a kóta komunikace v místě přechodu přes rychlodráhu je na kótě 228,325 m n. m.. Zde lze uvažovat s prostorem cca 4,0 m nad konstrukcí rychlodráhy. Směrem na východ rychlodráha stoupá a není možno zde projít zejména trubními sítěmi, jediná možnost je uložení kabelů vzhledem k jejich možné hloubce do 1,0 m a uložení přímo na konstrukci. Z jihu trasa Městského okruhu možnost jakéhokoli napojení vylučuje.

Základní infrastruktura v daném území byla vybudována v době výstavby Dejvic a Bubenče, tedy v první polovině minulého století, je průběžně více či méně doplňována dle momentálních potřeb, případně nových investic v území. Jednou z těchto hlavních investic bylo budování metra v 80-tých letech minulého století, které si vyžádalo přeložky inženýrských sítí a tím jejich modernizaci. Další úpravy a přeložky budou vybudovány v rámci stavby MO a rychlodráhy. Tyto přeložky jsou v předkládané studii respektovány a označeny jako stávající, neboť v době realizace navrhovaných objektů budou tyto stavby již vybudovány.

21.2. ZÁSOBOVÁNÍ VODOU.

Stávající stav

Řešené území spadá největší částí do vodárenského pásma 428, což je gravitační pásmo vodojemu Andělky (objem 8 370 m³, hladiny 283,60 - 278,60 m n. m. Bpv), část území u křižovatky ul. M. Horákové a Badeniho je pokryto vodárenským pásmem 410, což je pásmo Hradního vodojemu (objem 3 600 m³, hladiny 293,20 - 297,10 m n. m. Bpv). Z vodojemu Andělky vedou zásobní řady 2x DN 500 do uvažovaného území a do Dejvic.

Návrh řešení

Výstavba objektů v prostoru Dejvického nádraží (obj. N1 - N9) umožňuje zásobování vodou z pásma vodojemu Andělky a to ze stávajících řadů DN 400 a DN 500 v ul. Václavkově. Jedná se o řady z r. 1926, ing. Česnek na PVS při konzultaci souhlasil s napojením na tyto řady, jejich modernizace bude investicí PVS a.s. Objekty N1 - N3 a R1 mohou být na uvedené řady napojeny přípojkami, objekty N4 - N9 a R2 a R3 mají jedinou možnost přívodu zásobního řadu v příjezdní komunikaci mezi objekty N3 a N4. Řad bude veden v obslužné komunikaci paralelně s ostatními sítěmi, bude ukončen hydrantem.

Objekt N10 bude zásobován z řadu DN 300, který bude z důvodů výstavby tohoto objektu nutno v délce 110 m přeložit. Tento řad vede dále směrem na východ do ul. Milady Horákové a to jako řad DN 100. Jedná se o řad z r. 1977 a lze ho tedy využít pro napojení objektů N11 a N12. Řad zůstane ve funkci i po výstavbě Městského okruhu, takže uvedené objekty včetně stávajících S2 - S6 je možno na tento řad napojit.

Řad DN 350 je hlavním zásobním řadem pro Letnou a to úsek až po ul. Kamenickou. Tento řad bude po dobu výstavby MO v prostoru stanice Hradčanská mimo provoz a bude nahrazen řadem DN 400 od ul. U Brusky do ul. U Sparty novým řadem DN 400. Řad zůstane v provozu i po zprovoznění řadu DN 350 po dokončení MO v tomto úseku a bude možno z něj napojit objekt N13 přípojkou.

Ostatní vodárenské řady, které se území dotýkají zůstanou navrženou výstavbou nedotčeny. Jsou to zejména na západním okraji území řad DN 700 z r. 1912 Podolí - Bruska, jeho úsek na Prašném mostě byl zrekonstruován v r. 1976 na DN 800. Dále zde vede další řad DN 700 z r. 1933 Flora - Bruska. Prakticky celým územím vedou řady DN 400 a DN 500 gravitace Bruska - Holešovice

Výpočet potřeby vody

Pro území SVM - H3 a SVO - H1

V tomto území se předpokládá celkem 422 bytových jednotek, většinou malometrážních bytů. Předpokládáme 3 obyvatele/bytovou jednotku. Vychází celkem 1266 obyvatel a 2311 zaměstnanců.

Výpočet proveden dle Směrnice čis. 9/1973 Sb. a to pro obyvatele se uvažuje hodnota 180 l/obyv./den, na občanskou vybavenost 70 l/obyvatele/den, pro zaměstnance 60 l/zaměstnance/den.

$$Q_p = 1266 \times 250 + 2311 \times 60 = 455\,160 \text{ l/den}$$

Ztráty vody ve vodárenském systému jsou dle podkladů z Generelu vodovodu, které předala ing. Nováková z PVS 20 % ve vodárenském pásmu 401 a 35 % ve vodárenském pásmu 428.

Výpočet se tedy zvyšuje na $Q_p = 455\,160 \times 1,35 = 614\,466 \text{ l/den}$

Maximální denní potřeba

$$Q_m = Q_d \times k_d = 614\,466 \times 1,35 = 829\,529 \text{ l/den} = 9,6 \text{ l/sec} \quad \text{kde } k_d = 1,35$$

Maximální hodinová potřeba

$$Q_h = 9,6 \times 2,1 = 20,16 \text{ l/sec} \quad \text{kde } k_h = 2,1$$

Potřeba vody pro objekty N11 a N12:

Zde se uvažuje 106 zaměstnanců

$$Q_p = 106 \times 60 = 6\,360 \text{ l/den}$$

Po přičtení ztrát, v tomto území hodnotou 20 % vychází $Q_p = 6360 \times 1,20 = 7\,632 \text{ l/den}$

Maximální denní potřeba

$$Q_m = Q_d \times k_d = 7632 \times 1,35 = 10\,303,2 \text{ l/den} = 0,12 \text{ l/sec}$$

Maximální hodinová potřeba

$$Q_h = 10303,2 \times 2,1 = 21636,72 \text{ l/hod} = 0,25 \text{ l/sec}$$

Potřeba vody pro objekt N13 :

$$Q_p = 585 \times 60 = 35\,100 \text{ l/den}$$

Zvýšení potřeby vody v důsledku ztrát v tomto území se neuvažuje, bude napojeno na zcela nový vodovodní řad.

$$Q_m = 35\,100 \times 1,35 = 47\,385 \text{ l/den} = 0,55 \text{ l/sec}$$

$$Q_h = 0,55 \times 2,1 = 1,155 \text{ l/sec}$$

Celkové zvýšení potřeby vody v důsledku nové výstavby :

$$Q_p = 657\,198 \text{ l/den}$$

Materiál, provádění

Na vodovodní řady bude použit jako materiál tvárná litina s vnitřní cementací. Armatury a tvarovky budou dle Městských standardů. Potrubí bude ukládáno do otevřené pažené rýhy, bude uloženo do lože z písku tl. 10 cm a bude obsypáno pískem na výšku 30 cm nad potrubí.

Ochranné pásmo

Ochranné pásmo vodovodních řadů je dáno zákonem 274/2001 Sb. hlava VI, §23 a je do DN 500 včetně 1,5 m, u větších 2,5 m.

21.3. ODVODNĚNÍ

Popis stávajícího stavu

Odvodnění území je jednotnou stokovou sítí, jedná se o povodí kmenové stoky C. Na západě v ul. Svatovítské vede stoka 600/1100, od spojné komory nad tratí ČD přechází na 700/1250. Tato stoka bude v místě křížení s rychlodráhou situačně vyhnuta směrem západním. Ve Svatovítské ul. vede stoka K v hloubkách u Prašného mostu 65 m, na Vítězném náměstí 30 m. V hloubce u rychlodráhy je cca 50 m pod terénem. V ul. Václavkově od Bachmačského náměstí směrem na východ je stoka 600/900. Stoka 700/1250 v ul. Milady Horákové přechází metro, spojuje se stokou 600/1100, která vede od ul. K Brusce a pokračuje jako stoka 800/1430 do ul. Bubenečské. V ul. Milady Horákové pokračuje stoka 600/1100, která se na křižovatce s ul. Badeniho spojí se stokou 600/1100 a pokračuje do ul. U Vorlíků. Do ul. Pellého vede stoka 600/1100. Všechny tyto stoky, které vedou k severu se spojí před zaústěním do stoky K a odtud vedou na NÚČOV. Stoka 600/1100 v ul. Milady Horákové zůstane zachována i po dokončení MO. Změní se pouze stoka, odvodňující křižovatku U Vorlíků. Tu bude třeba

zahloubit a napojit do stoky 800/1430, která ústí do kmenové stoky A, jež s ní vede paralelně směrem na východ.

Stávající stoky bude možno v plné míře využít i když jsou již staré, neboť jsou provedeny z kvalitního materiálu.

Návrh řešení

Velice složitě odvodnitelné je území objektů N4 - N9, které jsou vklíněny mezi Městským okruhem a rychlodráhou. Obě tato vedení výškově nově navrhované území objektů značně omezují. Odvodnění do stávající stoky 700/1250 v ul. Svatovítské není možné z výškových důvodů a stoka bude v místě křížení s rychlodráhou vykloněna západním směrem. Odvodnění je navrženo ve dvou variantách.

Varianta 1

Odvodnění do stávající stoky v ul. Dejvická. Zde je třeba provést rekonstrukci části stávajícího potrubí DN 250 na 600/1100 a úpravu stávající spojné komory. Odvodnění je navrženo stokou DN 400, která přejde nad konstrukcí rychlodráhy cca v km 3,53. Jak již výše uvedeno, kóta kolejí je v tomto místě 217,64, světlá výška rychlodráhy 6,3 m, strop rychlodráhy je 223,94. Dno navrhované kanalizace je v místě křížení s rychlodráhou na kótě 225,65, tedy na konstrukci je zde prostor 1,71 m. Je zde tedy rezerva. Stoka je v těchto místech uložena cca 2,30 m pod terénem. Odvodnění těchto vnitřních objektů je stokou A DN 300 dl. 302 m a v místě přechodu přes rychlodráhu DN 400 dl. 90 m. Je navržena v celé délce ve sklonu 10 ‰. Dále jsou zde stoky A1 - A3 DN 300, které jsou do ní zaústěny. Za přechodem rychlodráhy bude spadiště $h = 2,65$ a stoka bude zaústěna do rekonstruované části 600/1100. Ostatní objekty N1 - N3 a R1 budou zaústěny přípojkami do stávající stoky 600/900 v ul. Václavkově. Vzhledem k malé kapacitě stok v tomto povodí je třeba zajistit retenci v daném území. Ing. Kulanová při konzultacích nad danou problematikou sdělila maximální přípustný odtok z tohoto území v hodnotě 230 l/sec. Tato hodnota vychází z hydrotechnických výpočtů stoky C, zpracovaných v rámci generelu kanalizace. Dle hydrotechnických výpočtů nově připravované zástavby (viz. níže) vychází nutnost retence v území v hodnotě 248,8 l/sec. Tato retence může být zajištěna využitím voštinových bloků z polyesteru, které lze ukládat pod komunikacemi nebo zelení. Z těchto retenčních prvků se provede řízený odtok do kanalizace. Bloky nabízí v ČR několik firem, pro dané území se jeví jako vhodné, mohou být uloženy nízko pod terénem. V tomto území není možno z důvodů dalších podzemních prostor uvažovat s retencí dešťových vod a ani s žádnou nádrží vzhledem k minimálním prostorovým možnostem. Trubní retence je zde rovněž značně omezena z důvodů špatných výškových poměrů. Při použití těchto bloků by bylo možno zajistit gravitační odtok dešťových vod. V území, kde bude retence musí být navržena oddílná kanalizace v rozsahu uvažované retence.

Varianta 2

Tato varianta je sledována pouze jako pojištění, pokud by nevyšly spádové poměry a nebylo by možno přejít stokou nad rychlodráhou. Nad rychlodráhou by přešla pouze stoka B DN 300 dl. 73 m, která by odvodňovala pouze povrchové vody z části komunikace nad rychlodráhou. Nadzemní objekty by byly odvodňovány stokou A, která by vedla směrem na východ. Její celková délka by byla 400 m, poslední úsek před zaústěním do stoky K by byl v délce 150 m prováděn v tunelu. Před zaústěním do stoky K by bylo nutno vybudovat schodišťové spadiště cca $h = 36,50$ m. Na stoce K by bylo nutno vybudovat v těchto místech šachtu. Vzhledem k její hloubce je stávající šachta na křižovatce na Prašném mostě a další až na Vítězném náměstí. Tato varianta je zde uváděna jako možnost, pokud by se při dalším detailním výškovém řešení zjistilo, že přechod přes rychlodráhu není možný. Předložené řešení přechodu přes rychlodráhu umožňuje i s případnými rezervami (není využit povolený minimální sklon).

Další objekty jsou již řešeny pouze v jedné variantě.

Odvodnění objektu N10 je řešeno krátkou stokou do rekonstruované stoky DN 300. Je navržena rekonstrukce stoky DN 250 na DN 300 v ul. Pod kašany v celkové délce 125 m. Objekty N11 a N12 jsou řešeny přípojkami. Do stávající stoky 600/1100, upravené v rámci MO v ul. Milady Horákové.

Odvodnění objektu N 13 bude řešeno do stávající stoky DN 250. Dle požadavku Ing. Kulanové na základě výpočtů z generelu kanalizace je možno zde vypouštět pouze množství, dané stávajícím stavem. Rozdíl tedy činí 82,82 l/sec. Tento rozdíl bude třeba na území retenovat nebo vsakovat. V tomto prostoru Letenské pláně by bylo možno zajistit i vsakování, třeba pomocí vsakovacích studní.

Hydrotechnické výpočty

V území SVM - H3 + SVO - H1: (odtok do stoky 600/1100 v ul. Dejvická)

Povodí stoky A:

Zde se uvažuje odtok ze střech a zpevněných ploch.

Území objektů N4 - N9:

střechy $F_{red} = 1,598 \times 0,9 = 1,44$ ha

zpevněné plochy $F_{red} = 0,41 \times 0,7 = 0,287$ ha

Odtok z území $Q_1 = (1,44 + 0,287) \times 205 = 353,7$ l/sec

Území objektů N1 - N4:

střechy $F_{red} = 0,873 \times 0,9 = 0,786$ ha

$Q_2 = 0,786 \times 205 = 161,1$ l/sec

Celkové odtokové množství z daného území $Q = 514,77$ l/sec

Z uvedeného vyplývá, že je nutno retenovat v území 284,8 l/sec, pokud lze do stokového systému vypouštět pouze 230 l/sec. Tato podmínka platí pro variantu 1, při variantě 2 vypouštíme do stoky C pouze $161,1 + 25,0 = 186,1$ l/sec. Zbývající část dešťových vod odtéká do stoky K.

Další snížení odtoku dešťových vod je třeba zajistit u objektu N13. Zde dle požadavku Ing. Kulanové je možno do stávající stoky vypouštět rozdíl mezi novým a současným odtokem.

Nový odtok dešťových vod:

$F_{red} = 0,58 \times 0,9 = 0,52$ ha

$Q = 0,52 \times 205 = 106,6$ l/sec

Stávající odtok :

$F_{red} = 0,58 \times 0,20 = 0,116$ ha

$Q = 0,116 \times 205 = 23,78$ l/sec

Materiál, provádění

Navržené kruhové stoky budou z kameninového potrubí, těsněné polyuretanovými kroužky. Rekonstrukce zděných stok budou opět zděné stoky. Potrubí obetonované, zásypy hutněné. Stoky jsou navrženy tak, aby odpovídaly Městským standardům a jsou zkoordinovány s ostatními sítěmi.

Ochranné pásmo

Ochranné pásmo kanalizace je dáno zákonem 274/2001 Sb. hlava VI §23 a je do DN 500 včetně 1,5 m, u větších 2,5 m.

Závěr

Návrh byl v průběhu práce projednáván s ing. Kulanovou a ing. Říhou na PVS. Konzultace na SÚRM s ing. Bílkem, ing. Přerovskou a ing. Adamem proběhla 23.2.2004.

21.4 ZÁSOBOVÁNÍ PLYNEM

Popis stávajícího stavu

Řešené území je v současné době zásobováno zemním plynem a to i pro potřeby vytápění. Hlavní zdroj plynu v území je regulační stanice VTL / STL Letenské sady u ul. Na Špejcharu, její výkon je 70 000 m³. Do této stanice je přiveden VTL plynovod DN 300. Území je zásobováno zemním plynem z plynovodu STL DN 500 v jižním okraji území a z dalšího řadu DN 500 v severovýchodní části území. Na západě řešeného území na Prašném mostě je podzemní regulační stanice Prašný most STL/NTL o výkonu 3 000 m³. V ul. Svatovítské vede STL DN 150. Ve stávající zástavbě je proveden rozvod nízkotlaku. Středotlak v území umožňuje zásobení nově navrhovaného území dostatečným množstvím zemního plynu i pro účely vytápění. V situaci jsou zakresleny úpravy STL a NTL plynovodů v zájmovém území, vyvolané stavbou MO jako stávající, neboť v době výstavby budou tyto úpravy provedeny.

Návrh řešení

Návrh řešení je v plném rozsahu uvažován na vytápění zemním plynem a to i v území SVM - H3 a SVO - H1, kde je variantně uvažováno vytápění parou. Je připraven STL řad, který přejde přes rychlodráhu cca v km 3,53, kde je největší výškový prostor pro přechod (cca 4,0 m).. Řad D 90 projde celým územím tak, aby mohl zásobovat objekty

N4 - N9 a R2 a R3. Tento řad bude moci zajistit i zásobování objektu N3. Objekty N1, N2 a R1 budou zásobovány z NTL plynu, který je veden v ul. Václavkově. Toto zásobování je možné pro konzumní spotřebu. Pro vytápění se předpokládá, že do doby výstavby bude stávající NTL zrekonstruován na STL. Jedná se o řad z r. 1956. Objekt N10 bude zásobován z nově navrženého řadu D 90, který se napojuje na stávající řad D 300 v uzlu, kde bude část D 300 zrušena v důsledku výstavby MO a rychlodráhy. Řad označený jako P1 je navržen jako D90, označený v situaci P1 a je dlouhý 190 m. Zajistí i zásobení objektu N11. Objekt N12 bude zásobován ze stávajícího NTL D 200, který zůstane zachován i po stavbě 0079 MO. Objekt N13 bude zásobován z řadu STL D 500, vybudovaného v rámci stavby 0079 MO.

Bilance potřeby zemního plynu.

V předloženém návrhu se předpokládá zásobování teplem zemním plynem a to i v území, kam je možno přivést páru z výtopny Juliska. Výpočet potřeby zemního plynu je tedy proveden pro celý rozsah nové zástavby.

Potřeba tepla pro vytápění, vzduchotechniku a ohřev vody byla stanovena pomocí ukazatelů odvozených z vyhlášky MPO 291/2001 Sb. a dalších hodnot vztažených na 1 m² podlahové plochy.

Charakteristika funkční plochy	stavba	počet nadzemních podlaží	podlažní plocha	potřeba tepla kW	zdroj energie
SVM - H 3	R 1	II	2 300	85	CZT(ZP)
	R 2	II	310	20	ZP (CZT)
	R 3	I	80	5	EL (ZP)
	N 1	VI	14 170	680	CZT(ZP)
	N 2	VI	8 580	415	CZT(ZP)
	N 3	VII	16 400	715	CZT(ZP)
	N 4	VI	30 610	1 070	CZT(ZP)
	N 5	VI	11 240	490	CZT(ZP)
	N 6	VI	16 740	675	CZT(ZP)
	N 7	VI	12 960	555	CZT(ZP)
	N 8	VI	8 280	351	CZT(ZP)(
	N 9	II	340	120	CZT(ZP)
SVO - H 1	S 1	V	11 330	450	CZT(ZP)
	N 10	VI	12 710	315	ZP
SVO	S 2	III	820	35	ZP
	S 3	III	750	30	ZP
	S 4	III	390	25	ZP
	S 5	II	500	30	ZP
	S 6	II	600	30	ZP
	N 11	IV	2 040	70	ZP
	N 12	IV	2 200	90	ZP
ZKC	N 13	VI	23 400	820	ZP
Součet				7 076	

Celkem vychází na vytápění max. potřeba plynu pro navrhovanou zástavbu 742 m³/hod, včetně konzumního odběru max. potřeba 750 m³/hod.

Ochranná a bezpečnostní pásma

Území se dotýká bezpečnostní pásma VTL plynovodu u regulační stanice Letenské sady a činí dle Zákona 458/2000 Sb. u řadu DN 300 40 m na obě strany, ochranné pásmo činí 1,0 m na obě strany od půdorysu.

Závěr

Koncepce řešení zásobování plynem byla projednána 23.2.2004 na SÚRM s Ing. Rudolfem a ing. Auerbachem a 25.2.2004 s Ing. Žárskou na Pražské plynárenské a.s..

21.5 ZÁSOBOVÁNÍ TEPLEM

Současný stav

Zásobování teplem je založeno na lokálních zdrojích spalujících převážně zemní plyn nebo pevná paliva. Původní přívod páry z Holešovic byl odpojen v šachtě na křižovatce s ul. U Sparty, přes řešené území je mimo provoz. V oblasti ani v nejbližším okolí nejsou větší tepelné zdroje. Severně od řešeného území je oblast zásobovaná z výtopny Juliska a to dostatečně dimenzovaná parní síť na severozápadě a nedostatečně dimenzovaný horkovod na severu a severovýchodě.

Navrhovaná výstavba

Urbanistická studie navrhuje objektovou zástavbu s převažujícím charakterem využití jednotlivých staveb. Ve většině navrhovaných objektů budou umístěny obchody, městská vybavenost a administrativa. Obytné domy s integrovanými službami tvoří asi jen čtvrtinu zástavby.

Tento charakter zástavby vyžaduje tepelné zdroje situované do jednotlivých bloků.

Tepelná bilance

Potřeba tepla pro vytápění, vzduchotechniku a ohřev vody byla stanovena pomocí ukazatelů odvozených z vyhlášky MPO 291/2001 Sb. a dalších hodnot vztažených na 1 m² podlahové plochy.

Charakteristika funkční plochy	stavba	počet nadzemních podlaží	podlažní plocha	potřeba tepla kW	zdroj energie
SVM - H 3	R 1	II	2 300	85	CZT(ZP)
	R 2	II	310	20	ZP (CZT)
	R 3	I	80	5	EL (ZP)
	N 1	VI	14 170	680	CZT(ZP)
	N 2	VI	8 580	415	CZT(ZP)
	N 3	VII	16 400	715	CZT(ZP)
	N 4	VI	30 610	1 070	CZT(ZP)
	N 5	VI	11 240	490	CZT(ZP)
	N 6	VI	16 740	675	CZT(ZP)
	N 7	VI	12 960	555	CZT(ZP)
	N 8	VI	8 280	351	CZT(ZP)(
	N 9	II	340	120	CZT(ZP)
SVO - H 1	S 1	V	11 330	450	CZT(ZP)
	N 10	VI	12 710	315	ZP
SVO	S 2	III	820	35	ZP
	S 3	III	750	30	ZP
	S 4	III	390	25	ZP
	S 5	II	500	30	ZP
	S 6	II	600	30	ZP
	N 11	IV	2 040	70	ZP
	N 12	IV	2 200	90	ZP
ZKC	N 13	VI	23 400	820	ZP
Součet				7 076	

Návrh zásobování teplem z CZT

Významným tepelným zdrojem soustavy CZT je parní výtopna Juliska, provozovaná Pražskými teplárnami a.s. Dosavadní středotlaká parní síť o parametrech 0,3 MPa a 200 0C je vedena až do ulice Generála Píky, kde napojuje poslední výměňkovou stanici. Protože parní potrubí má dimenzi DN 200, je na křižovatce ulic Buzulucká a Gen. Píky dostatečná rezerva, která by umožnila zásobování části navrhované výstavby teplem.Trasa nové větve je navržena od křižovatky s ul. Buzuluckou ul. Gen Píky, podchází Svatovítskou a pokračuje Wuchterlovou ulicí. do Václavkovy ulice. Zde je navrženo zásobování teplem objektů N1 až N4 a R1 na ploše SVM - H3.Spolu s ostatními sítěmi přechází mezi objekty N3 a N4 trasu rychlodráhy a napojí zbývající objekty N5 až N9 a R2 a R3 na ploše SVM - H3. Napojení odběratelů bude přes výměňkové stanice osazené v suterénech objektů.

Záznam z jednání o dodávce tepla

Jednání o dodávce tepla pro zástavbu v území Hradčanská proběhlo v několika fázích při konzultacích s Ing. Puchtovou. Jednání probíhala za účasti Ing. Kotrby a Ing. Thomasové.

Na základě podkladů navrženého zastavovacího plánu byl původní návrh napojením na teplovodní systém u sovětské ambasády v Bubenči. Trasa z této oblasti se ukázala jako neúnosná. Pražská teplárenská ověřila kapacitu středotlakého parního systému a zjistili, že je možno využít volnou kapacitu vedení na rohu křižovatky Buzulucká a generála Píky. Na tento systém bude navrženo napojení nové zástavby v rámci urbanistické studie Hradčanská.

Záznam zapsala Jitka Thomasová

Návrh zásobování teplem zemním plynem

Další odběratelé tepla jsou odděleni od sítí CZT křižovatkami pozemních komunikací, které by bylo nutno komplikovaně přecházet. Naopak v blízkosti těchto objektů procházejí kapacitně vyhovující středotlaké plynovody. Proto se navrhuje zásobování těchto objektů pomocí zemního plynu. Jednalo by se většinou o objektové kotelny II. a III. kategorie. Napojení na plynovody jednotlivých objektů je popsáno v odd Zásobování zemním plynem.

Závěr

Navrhovaná zástavba v západní části bude zásobována teplem ze zdroje Juliska parními sítěmi CZT. Ve východní části za ulicemi Bubenečskou a U Brusky bude pro zásobování teplem použit zemní plyn spalovaný v objektových kotelnách.

Celková potřeba tepla je 7,0 MW, z toho 5.6 MW pokryje dodávka CZT a 1,4 MW zajistí odběr ZP.

21.6. ZÁSOBOVÁNÍ ELEKTRICKOU ENERGIÍ

Předmětem řešení studie jsou energetické sítě a zařízení vvn a vn od 22kV včetně.

Nadřazený systém vvn

V řešeném území tato zařízení nejsou situována, ani ve výhledu se nepředpokládají.

Napájecí systém vn

Území je napájeno z TR 110/22 kV Holešovice se záložním propojením kabelovou sítí z TR Smíchov. Řešené území leží v oblasti napájení z RS 4000 Klárov, severní okraj pak v oblasti RS 2568 Policie ČR. Systém kabelového napájení 22 kV je dvoustupňový.

Energetická bilance

Zpracovaná energetická bilance předpokládá kategorii odběru ve stupni B1, vytápění je zajištěno zemním plynem nebo systémy CZT. Bilance je zpracována v úrovni TS pro jednotlivé objekty ukazateli dle obdobných staveb a představuje nárůst zatížení v oblasti. Je členěna dle charakteristiky funkčních ploch.

Plocha SVM-H3

počet bytů	405 x 1kW	405 kW
obchod, služby, zábava	42200 m ² x 0,05	2110 kW
administrativa, hotely	39780 m ² x 0,03	1195 kW
parkovací stání	1000 míst x 0,3	300 kW
součet		4010 kW

Plocha SVO-H1

počet bytů	17 x 1 kW	17 kW
obchod, služby, zábava	2630 m ² x 0,05	135 kW
administrativa, hotely	7840 m ² x 0,03	235 kW
parkovací stání	90 míst x 0,3	30 kW
součet		420 kW

Plocha SVO

obchod, služby, zábava	2210 m ² x 0,05	110 kW
administrativa, hotely	3370 m ² x 0,03	105 kW
parkovací stání	30 míst x 0,3	10 kW
součet		225 kW

Plocha ZKC

obchod, služby, zábava	23400 m ² x 0,05	1170 kW
parkovací stání	170 míst x 0,3	50 kW
součet		1220 kW

Součet celkem		5875 kW
---------------	--	---------

Napájecí systém 22kV

V napájecí síti jsou zapojeny rozpínací stanice a odběratelské trafostanice s velkým výkonem. Napájecí rozvody jsou provedeny kabely průřezu 3x240 mm². Řešeným územím trasy napájecích kabelů pouze probíhají v trase Klárov – Špejchar - Letná (5 kabelů), Klárov - Dejvice (1 kabel), Letná - Prašný most (1 kabel) a Prašný most – Břevnov (1 kabel).

Distribuční systém 22kV

V distribuční síti jsou zapojeny distribuční trafostanice a odběratelské trafostanice. Rozvody jsou provedeny kabely průřezu 3x120 mm².

Koncepce návrhu vychází z předpokladu, že navržené trafostanice budou zapojeny do stávající distribuční sítě. Je navrženo pět trafostanic distribučních a dvě trafostanice odběratelské v objektech s obchodním zaměřením (ozn. N4, N13).

Trafostanice budou vestavěné, distribuční trafostanice budou osazeny transformátorem 630 kVA, odběratelské trafostanice transformátorem potřebného výkonu.

Nové trafostanice je nutno umístit v úrovni terénu se vstupem z veřejné plochy.

Kabelové rozvody budou provedeny kabely AXEKVCEY 3 x 1 x 120.

Stávající TS 6767 bude v krátkém výhledu zrušena.

Trafostanice v distribuční síti 22kV

provozní číslo	provedení	název	adresa
1553	vestavěná	Obytný dům	Milady Horákové 305/131 Hradčany
3808	kiosek	Konečná Špejchar	Na Špejcharu 291/3 Holešovice
3891	vestavěná	Obytný dům	Svatovítská 504/2 Dejvice
3893	vestavěná	Obytný dům	Eliášova 300/6 Dejvice
3894	vestavěná	Obytný dům	Muchova 223/9 Dejvice
4044	vestavěná	Komerční banka	Dejvická 189/5 Dejvice
4117	vestavěná	Skleněný palác Škoda	Milady Horákové 116/119 Dejvice
6767	plechová	Nádraží Dejvice	Milady Horákové Dejvice
8721	kiosek	Archiv	Milady Horákové Bubeneč
8801	vestavěná	Ministerstvo obrany	Tychonova 221/1 Hradčany

Kabely 22kV Dopravního podniku – Metro

Ve stanici Hradčanská je ukončena trasa dvou kabelových napáječů 22 kV. Kabely jsou vedeny trasou v ul.Milady Horákové z TR 110/22 kV Západ a jsou ve správě DP. Kabelová trasa bude ve střetu s navrženými objekty a bude přeložena.

Charakteristika spotřeby a použití el.energie

Kategorie stávajícího odběru el.energie v řešeném území je smíšená s převahou kat. A. Návrh je řešen v kategorii B1 vzhledem k plnému pokrytí území rozvody zemního plynu nebo systémy CZT. Vytížení stávajících trafostanic je cca 70 %.

Ochranná pásma

Zákonem č.458/2000 byla stanovena ochranná pásma elektrických zařízení. Pro zařízení vybudovaná před účinností tohoto zákona však platí ochranná pásma, která byla stanovena podle dřívějších předpisů (zákon č.79/1957 Sb., zákon č. 222/1994 Sb.).

druh el.zařízení	ochranné. pásmo	hranice pásma
podzemní vedení vn,nn	1 m	od krajního kabelu
elektrická stanice vn/nn kiosková	2 m	od oplocení nebo obvodového zdiva
elektrická stanice vn/nn vestavěná	1 m	od obestavění

V ochranném pásmu je zakázáno m.j. zřizovat stavby nebo konstrukce, provádět bez souhlasu vlastníka zemní práce, vysazovat trvalé porosty nebo nechávat růst porosty nad výšku 3 m, uskladňovat hořlavé nebo výbušné látky.

Záznam z konzultace konané dne 28.1.2004

Akce : Hradčanská–Špejchar Urbanistická studie
Účastníci : PRE odd.provoz sítí Pátek
PPU–Babtie s.r.o. Michalec

Projektant předložil zpracovanou výkonovou bilanci řešeného území ve které byla uvažována kategorie odběru B1, výsledná hodnota 6,2 MW v úrovni TS. Na základě předložené bilance bylo ze strany PRE konstatováno

Napájení navržených objektů bude navrženo z distribučních trafostanic s výjimkou dvou objektů obchodního zaměření (ozn. N4, N13) které budou vybaveny odběratelskou stanicí.

Navržené trafostanice budou připojeny do stávající distribuční sítě 22 kV, způsob připojení a umístění TS bude sděleno v rámci realizace navržených objektů.

Stávající TS 6767 bude v krátkém výhledu zrušena.

Zaznamenal : Michalec

21.7 TELEKOMUNIKACE

Území dotčené řešenou studií se nachází v atrakčním obvodu ATÚ Dejvice. Oblast patří k exponovaným místům Prahy a v současnosti je již s širokým okolím propojena kabelovody. Tuto síť kabelovodů lze s výhodou využít při rozšiřování telefonní sítě.

Telefonní síť Český Telecom, a.s.

Objekty N1-N9, R1-R3, N10 budou napojeny z ATÚ Dejvice, ul. Generála Píky novým kabelem vedeným stávajícím kabelovodem. Objekt N13 bude napojen z traťového rozvaděče TR311, který se nachází v ulici Na Valech. Kabel bude veden stávajícím kabelovodem a pak úložně. Objekty N11-N12 budou napojeny dle potřebné kapacity přeložením stávajících účastnických rozvaděčů, případně ze stávajícího kabelovodu z ulice U Vorlíků.

Ostatní poskytovatelé telekomunikačních služeb

Objekty lze v budoucnu napojit na síť alternativního poskytovatele telekomunikačních služeb, bez nutnosti využití služeb Českého Telecomu,a.s. Pro napojení na tuto síť lze s výhodou využít trasy kabelovodů, a tak bez nutnosti zásahů do povrchů komunikací v okolí objektů, dosáhnout vzdáleného přípojného bodu. Kabelovody umožní i napojení na síť poskytovatelů, kteří využívají pro páteřní síť tubusy metra.

Příjem televizního signálu

V dané lokalitě lze bez obtíží využít sílu blízkého TV vysílače Žižkov (Praha – Mahlerovy sady). Alternativní možností je případné napojení na stále rozšiřující se nabídku satelitního vysílání, které poskytne obraz ve 100 % digitální kvalitě a vybudovat pro objekty systém satelitního příjmu.

Radioreléové paprsky

Lokalitou procházejí dva radioreléové paprsky a to Praha - město (Žižkov) – Kolejní (Masarykovy koleje) a další Strahov - Živnobanka Dejvická. Oba paprsky jsou zakresleny v situaci. Paprsek Praha město - Kolejní je zálohován, přesto musí zůstat v nezměněné poloze a je třeba ho výstavbou respektovat. V prostoru uvažované výstavby je kóta ochranného pásma 262,0 m n.m. dle podkladů Českých radiokomunikací. Paprsek Strahov - Živnobanka je v případě potřeby možno přesměrovat, jeho výška ochranného pásma nad terénem navrhovaného území je 43 m. Oba paprsky jsou navrhovanou výstavbou respektovány.

Záznam z jednání radioreléových paprscích

Přítomni: České radiokomunikace Ing. Jaroslav Kohout
PPU - Babtie spol. s r.o. Ing. Jitka Thomasová

Byly zkonzultovány trasy dvou radioreléových paprsků, které vedou v řešeném území. Ing. Kohout upozorňuje, že paprsek Praha město (Žižkov) musí být novou zástavbou respektován. Předal výškové podklady průběhu tohoto paprsku. V řešeném místě je spodní hrana ochranného pásma na kótě 262,00 m n.m.. Paprsek Strahov - Živnobanka je v daném místě 43 m nad stávajícím terénem. V případě nutnosti je možno požádat o jeho přesměrování.

Ing. Kohout upozorňuje, že je třeba respektovat tyto paprsky při výstavbě při použití zdvihacích zařízení. Bude třeba při zpracování projektů znovu projednávat postup a způsob realizace se zástupci Českých radiokomunikací.

Zapsala Jitka Thomasová

22. CIVILNÍ OCHRANA

Civilní ochrana je prostředkem k plnění úkolů stanovených Dodatkovým protokolem k Ženevským úmluvám z 12. srpna 1949 o ochraně obětí mezinárodních ozbrojených konfliktů a jedním z prostředků demokratického státu k naplnění práv občanů na ochranu života při mimořádných situacích. Svými opatřeními přispívá k naplňování listiny základních práv a svobod, která je nedílnou součástí ústavního pořádku České republiky.

Účel zpracování

Řešení CO je zpracováno na základě požadavku odboru krizového řízení Magistrátu hlavního města Prahy na stanovení zásad ochrany obyvatelstva v rámci návrhu této urbanistické studie

Řešení CO v této zjednodušené formě prezentuje základní pohled na současný stav ochrany obyvatelstva na tomto teritoriu a na požadavky k ochraně obyvatelstva za mimořádných událostí na řešeném území. Má sloužit jako podklad pro další stupně územně plánovací dokumentace a projektové dokumentace z hlediska zachování stávajících opatření CO a rozšíření o další požadavky na ochranu obyvatel a majetku při mimořádných událostech.

Jedná se především o zachování a vytipování vhodných objektů k zajištění úkrytů civilní ochrany a objektů dvouúčelově využitelných civilní ochranou ve prospěch zabezpečení vyrozumění a varování obyvatelstva, kolektivní ochrany obyvatelstva, individuální ochrany obyvatelstva, evakuace obyvatelstva a usnadnění záchranných prací.

Koncepce ochrany obyvatelstva

Ochrana obyvatel je souhrn organizačních, technických, materiálních a dalších opatření, jejichž cílem je chránit obyvatelstvo a majetek před následky mimořádných událostí. Jedná se zejména o velké provozní havárie, přírodní a ekologické katastrofy, epidemie a ozbrojené konflikty. Opatření jsou dále směřována k provádění záchranných prací a k obnově primárních funkcí v místě mimořádné události v co nejkratším čase.

Koncepce ochrany obyvatelstva je rozčleněna do pěti primárních zájmových oblastí :

1. kolektivní ochrana obyvatelstva – ukrytí obyvatel,
2. individuální ochrana obyvatelstva – prostředky a sklady prostředků ochrany jednotlivce,
3. vyrozumění a varování obyvatelstva,
4. řešení evakuačních center a evakuačních tras,
5. usnadnění záchranných prací.

Při řešení ochrany obyvatelstva na teritoriu se požaduje respektovat vyhlášku hlavního města Prahy o obecných technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze, zvláště ustanovení článku 4, 8, 27.

Kolektivní ochrana obyvatelstva ukrytím

Současný stav

Úkrytí obyvatelstva ve stálých úkrytech není na řešeném území „Hradčanská - Špejchar“ zabezpečeno. V nejbližším okolí jsou k dispozici tyto stálé úkryty, jejichž využití obyvatelstvem je podmíněno souhlasem vlastníka, resp. jeho pokynem k zpřístupnění jejich úkrytu.

Majitel	Adresa (vstup z č.p.)	Kapacita	Počet úkrytů
ČESKÝ TELECOM, a.s.	Generála Píky 430/26	70	1
Hlavní město Praha - MČ Praha 6	Generála Píky 1453/12	135	1
Česká pošta, s.p. Praha	Kafkova 102/19	225	2
Bytové družstvo Praha 6	Kafkova 1432/47	120	1
Bytové družstvo Praha 6	Kafkova 1460/55	150	1
Hlavní město Praha - MČ Praha 6	Národní obrany 984/18	100	1
Bytové družstvo Wuchterlova 8	Wuchterlova 1609/8	120	1

Při vzniku mimořádných událostí se předpokládá využití vhodných podzemních prostor ve stávajících objektech pro vybudování improvizovaných úkrytů svépomocí obyvatelstvem.

Středem řešeného území je vedena trasa metra A s ochranným systémem. Možnost ukrytí je s nástupem ve stanici Hradčanská s možností ukrytí ze vzdálenosti 500 m od stanic (doběhová vzdálenost).

Požadavky na řešení

Pro zabezpečení kolektivní ochrany obyvatel se počítá s využitím stávajících vhodných prostor pro zřízení improvizovaného úkrytí.

V podzemních prostorech nově navrhovaných staveb se požaduje vytvořit podmínky pro začlenění improvizovaných úkrytů budovaných svépomocí při mimořádných událostech. K využití metra pro ukrytí obyvatelstva a zaměstnanců ze staveb, u kterých nebude možné využít podzemní prostory k zajištění improvizovaných úkrytů, je nutno vyžádat schválení u odboru krizového řízení Magistrátu hl. m. Prahy. Po vybudování druhého vestibulu stanice metra Hradčanská bude celé řešené území v doběhové vzdálenosti 500 m od vstupu do metra.

Pro improvizované ukrytí je nutné přednostně využívat podzemní prostory staveb plně zapuštěné pod terén, dále částečně zapuštěné a výjimečně nadzemní prostory, pokud splní podmínku pro zabezpečení součinitele ochrany stavby.

Součinitel ochrany stavby stanoví příslušný orgán CO. Jeho hodnota je závislá od použitého materiálu (zdívo z cihel, kamenné, beton apod.) a je stanovena v předpisech CO. Při úvaze o použití nadzemních prostor pro vybudování improvizovaného úkrytu lze počítat s využitím středních traktů staveb (např. chodeb) a zhmotněním jejich stěn, prostupů (okénka, okna, větrací prostupy apod.) prostředky dostupnými v době jejich budování při mimořádných událostech (např. betonových panelů, cihel, tvárnic, písku, hlíny apod.).

V dalších stupních územní a projektové dokumentace není požadováno řešit ukrytí ve stálých úkrytech. Při návrhu výstavby staveb a objektů (v souladu s kategorizací území v okolí vodních toků podle Územního plánu hlavního města Prahy), bude individuálně rozhodováno o možnosti jejich využití pro potřeby ukrytí.

Individuální ochrana obyvatelstva

Systém skladování a výdeje prostředků individuální ochrany je zabezpečován odborem krizového řízení Magistrátu hlavního města Prahy. V řešeném území nejsou žádná zařízení, která by mohla být předpokládány činnostmi dotčena.

Vyrozumění a varování obyvatelstva

Prostor řešeného území je plně pokryt varovným signálem od stávajících sirén elektronických s možností využití mluveného slova a elektrických (viz tabulka). Z toho důvodu se nepožaduje instalace dalších elektronických sirén.

Usnadnění záchranných prací

Řešené území je ohroženo možnou průmyslovou havárií na stadionu APEX CLUB Na Štvanici, Sportovní hale HC Sparta – výstaviště, Plaveckém stadionu HC Sparta – výstaviště, kde je skladován a používán amoniak a chlór (na plaveckém stadionu) jako chladicí a dezinfekční médium. Celé území může být zasaženo od zranitelné zóny od Sportovní haly HC Sparta na výstavišti.

Při řešení je nutno vzít v úvahu možné ohrožení od komunikací procházejících řešeným územím, značně obousměrné zatížených dopravou – městský okruh (93tis. vozidel/24hod), Milady Horákové (20 - 32tis. vozidel/24 hod), Svatovítská 33 - 40tis. vozidel/24 hod) s možností havárie s výronem nebezpečné škodliviny.

Při vzniku mimořádné události je nutno realizovat vyvedení a evakuaci s využitím únikových tras po komunikacích Milady Horákové - Patočkova, Střešovická a Svatovítská - Jugoslávských Partyzánů, Podbabská a dalších komunikací směrem na Vysočany, Prosek, Kobylisy. Důležitým prostředkem evakuace nebo vyvedení z řešeného území je využití metra trasy A ze stanice Hradčanská, směrem k Dejvicím, v opodstatněném případě i směrem do centra Požadavky na investiční zabezpečení evakuace nejsou.

23. VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A ASANACE

Územní plán sídelního útvaru hlavního města Prahy schválený 9.9.1999 ve své textové i grafické části vymezuje veřejně prospěšné stavby.

Veřejně prospěšnými stavbami lze rozumět stavby určené pro veřejně prospěšné služby a pro veřejné technické vybavení území podporující jeho rozvoj a ochranu životního prostředí (viz odstavec 3, §108 stavebního zákona - např. stavby pro zneškodnění odpadů, pro zásobování vodou, odvádění odpadních vod a jejich čištění, pro veřejnou dopravu, pro veřejné školství, pro veřejnou správu a pod.). Stavební zákon taxativně neuvádí seznam staveb, které by bylo možno obecně označit jako stavby veřejně prospěšné. O veřejné prospěšnosti staveb rozhoduje při schvalování územního plánu a změn územního plánu Zastupitelstvo hl. m. Prahy.

Zabezpečování veřejného zájmu nově realizovanými stavbami je zpravidla náročné na rozsah potřebných pozemků, přičemž nejsou vyloučeny ani zásahy do existujících staveb. Pokud schválená veřejně prospěšná stavba omezuje vlastnická práva k pozemkům nebo ke stavbám, je podle Listiny základních práv a svobod možné ve veřejném zájmu vyvlastnit nebo vlastnická práva omezit.

Pro vyvlastnění pozemků a staveb stavební zákon definuje čtyři důvody, z nichž se územního plánu týkají pouze dva:

1. Veřejně prospěšné stavby podle schválené územně plánovací dokumentace
3. Provedení asanace sídelního útvaru nebo asanačních úprav podle chválené územně plánovací dokumentace

Aby mohlo být provedeno vyvlastnění, nepostačuje pouhé naplnění účelu, pro který je možno vyvlastňovat, ale musí být splněny ještě další podmínky stanovené stavebním zákonem :

- Musí být prokázáno, že účelu vyvlastnění nelze dosáhnout dohodou nebo jiným přijatelným způsobem.
- Vyvlastnění musí být v souladu s cíli a záměry územního plánování prokazované zpravidla územním rozhodnutím.
- Vyvlastnění může být provedeno jen v nezbytném rozsahu, to znamená, že v případech, kdy lze dosáhnout účelu vyvlastnění pouhým omezením práva, nelze odejmout právo v plném rozsahu.

Ustanovení obsažené v §108 stavebního zákona je, v souladu s Ústavou České republiky a Listinou základních práv a svobod, zákonnou cestou, jak dosáhnout do existujících vlastnických práv a vytvořit tak potřebné předpoklady pro využití pozemku nebo staveb k realizaci veřejných zájmů.

K vyhlášení jsou navrženy stavby, které vyplývají z celkové koncepce a které mají celoměstský význam. Jedná se zejména o plochy veřejného vybavení (školství, zdravotnictví, sociální péče, správa, bezpečnost a pod.) a liniové a plošné stavby dopravní a technické infrastruktury. Vzhledem k tomu, že na území hl. m. Prahy není schválena podrobnější územně plánovací dokumentace a ani v nejbližší budoucnosti nelze počítat s většinovým pokrytím území regulačními plány, jsou do seznamu veřejně prospěšných staveb - na základě požadavků samospráv městských částí - zahrnuty i některé stavby místního charakteru, které jsou v návrhu ÚPn zobrazitelné.

Veřejně prospěšné stavby (VPS) jsou zaříděny do jednotlivých skupin a označeny kódem. Kódy jednotlivých VPS podle seznamu v textové části sestávají z pořadového čísla ve skupině, označení skupiny a pořadového čísla městské části. Např. 3/VS/11 značí v pořadí 3. veřejně prospěšnou stavbu pro školství na Praze 11. Městské části jsou řazeny od 1 do 15 podle obvyklého označení, ostatní v abecedním pořadí od 16 do 57. Příbuzné skupiny jsou vždy vyznačeny stejnou barvou.

Veřejně prospěšné stavby jsou ve výkresové a tabulkové části zaříděny do některé z následujících skupin označených dvoupísmenným kódem:

Technické vybavení

- TY - Vodní toky
- TV - Zásobování vodou
- TK - Kanalizace
- TE - Zásobování el. energií
- TT - Zásobování teplem
- TP - Zásobování plynem
- TI - Spoje
- TR - Kolektory
- TO - Odpady

Dopravní stavby

- DK - Pozemní komunikace
- DM - Metro
- DT - Tramvaj
- DZ - Železnice
- DN - Autobusová nádraží
- DP - Parkoviště (garáže) P+R
- DL - Letiště
- DV - Veřejné prostory, náměstí
- DO - Ostatní dopravní stavby související s dopravou
(např. protihlukové valy podél komunikací)

Veřejné vybavení

- VS - Školy
- VZ - Zdravotnictví a soc. péče
- VM - Městská správa
- VA - Armáda a bezpečnost
- ZV - Vysoké školy
- VO - Ostatní

Sport a rekreace

- SR -

Stavby v zeleni

- ZH - Hřbitovy
- ZP - Parky

Seznam veřejně prospěšných staveb v řešeném území nebo v jeho širší zájmové oblasti

Stávající veřejně prospěšné stavby beze změn

- 6 / DZ / 6 Elektrizace a zdvoukolejnění úseku ŽST Dejvice - ŽST Ruzyně
- 6 / DK / 6 MO Strahovský tunel - Pelc Tyrolka
- 85 / DK / 6 Komunikační propojení gymnasií - Svatovítská
- 6 / DM / 6 Druhý vestibul stanice metra Hradčanská

Stávající veřejně prospěšné stavby rušené

- 37 / DP / 6 Parkoviště P + R Hradčanská

Nově navržené veřejně prospěšné stavby

- x / DK / 6 Rampa MO - Svatovítská (úprava trasy) dle schválené změny územního plánu č. Z 0023 / 01

24. URBANISTICKÁ EKONOMIE

- SWOT analýza

Jako podklad pro stanovení koncepce rozvoje území, definování cílů jeho rozvoje a vzájemných časových a věcných vazeb jednotlivých kroků byla zpracována analýza silných a slabých stránek stavu a vývoje řešeného území, příležitostí a hrozeb pro jeho plánovaný rozvoj. Analýza silných a slabých stránek území je vztažena k jeho současnému stavu, příležitosti a hrozby tvoří rozbor problematických stránek jeho potenciálního rozvoje v budoucnosti.

Silné stránky

- Atraktivní plocha řešeného území ve městě
- Přehledné majetkoprávní vztahy
- Dobrá obslužnost MHD a příměstskou dopravou
- Snadná dostupnost centra města
- Snadná dostupnost letiště
- Kvalitní nabídka občanské vybavenosti v okolí
- Snadná dostupnost letenské pláně a Letenských sadů s jejich rekreačním potenciálem
- Dostatek lidských zdrojů v okolí řešeného území

Slabé stránky

- Trasa železnice s nádražím procházející řešeným územím
- Území je obklopeno stávajícími kapacitními komunikacemi - třídou Milady Horákové a ulicí Svatovítskou z jihu a ze západu, ze severu železnicí. Stávající dopravní stavby tvoří bariéru, která neumožňuje kvalitní dopravní obsluhu území
- Významné liniové zdroje hluku
- Možnost stabilizace železniční trati v současné podobě, což by mělo za následek znemožnění plánované zástavby
- Nepříznivé hygienické vlivy během výstavby
- Tři různí vlastníci na pozemcích železnice - Ministerstvo dopravy a České dráhy vlastní pozemky a Správa železniční dopravní cesty, státní organizace - vlastní železniční svršek.
- Zhoršená kvalita životního prostředí vlivem dopravních staveb

Příležitosti

- Po realizaci plánovaných dopravních staveb vznikne rozsáhlá volná plocha pro výstavbu
- Možnost vytvoření atraktivní části vnitřního města v návaznosti na stávající čtvrti
- Možnost rozšíření funkcí centra v dostupné vzdálenosti od něj a atraktivní dopravní vazbě na tuto část města
- Logické zapojení nové zástavby do stávající urbanistické struktury
- Po realizaci nadřazených dopravních staveb výrazné zlepšení možnosti dopravního napojení a obsluhy řešeného území
- Symbióza zachovávané historické zástavby na plochách nádraží s novou výstavbou
- Vytvoření nových pracovních příležitostí v území se snadnou dostupností prostředky MHD

Hrozby

- Možnost změny koncepce řešení železnice nebo stabilizace a rekonstrukce stávajícího stavu
- Podmíněnost jakékoli nové výstavby realizací nových dopravních staveb
- Vysoká náročnost koordinace přípravy území
- Vzhledem k podtunelování řešeného území dopravními stavbami je komplikované jeho napojení na inženýrské sítě
- Komplikované zakládání staveb nad podzemními dopravními stavbami
- Nedostatek zeleně ne rostlém terénu

Ekonomický potenciál

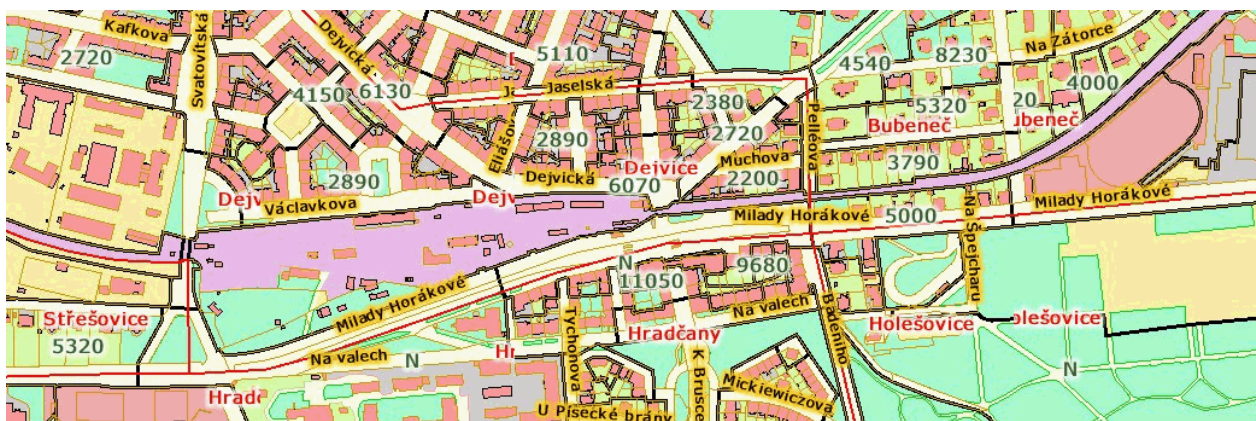
Řešené území tvoří jednu z posledních územních rezerv pro rozšíření funkcí centra do severozápadního sektoru. Nová zástavba je však zásadně podmíněna realizací podzemních dopravních tras městského automobilového okruhu a příměstské železnice. Přenesením těchto tras do podzemí se uvolní rozsáhlé území pro novou výstavbu s těsnou vazbou na centrum města, na centrální část městské části Prahy 6 a v širším spádovém území na letiště Ruzyně. Lokalita bude mít dále přímou vazbu na kapacitní prostředky MHD - metro, tramvaj, bus a na radiální trasy příměstské i dálkové dopravy jak automobilové, tak železniční a autobusové.

Pro rozvojový a ekonomický potenciál řešeného území je rozhodující zachování dnešní koncepce navrhovaných dopravních staveb. Městský dopravní okruh má vydané územní rozhodnutí a připravuje se do realizace. Zahloubená trasa příměstské železnice má zpracovánu dokumentaci k ÚR. Její plánovaná funkce jako prostředku hromadné dopravy spojující letiště s centrem města ještě není stabilizována. Paralelně se řeší možnost dopravní obsluhy letiště prodlouženou trasou A metra. V případě, že bude rozhodnuto definitivně o prodloužení metra, je otázkou, zda dojde k zahloubení železnice v rámci řešeného území, které je základním předpokladem jeho dalšího rozvoje. Dokud nedojde k definitivnímu vyjasnění této otázky, nelze žádný zásadní rozvoj daného území předpokládat.

Dalším bodem důležitým pro rozvojový a ekonomický potenciál území je jeho struktura vlastnictví - v tomto ohledu je většina potenciálně rozvojových a přestavbových ploch ve vlastnictví právnických osob nebo státu, či státem řízených organizací. Převážná část území je ve vlastnictví Ministerstva dopravy a Českých drah a.s.

Další rozsáhlé plochy řešeného území jsou ve vlastnictví města, městské části Prahy 6 a TSK, tedy organizace městem řízené. Struktura vlastnických vztahů vytváří předpoklad pro rychlý rozvoj území, ovšem až po vyřešení celoměstských dopravních staveb.

Cenová mapa



Současná struktura cen pozemků souvisí se všemi těmito faktory a je ovlivněna atraktivitou řešeného území. Ceny okolních pozemků se podle cenové mapy Prahy z roku 2004 pohybují od 2 890 Kč v dejvické části, po 11 050 v hradčanské části řešeného území.

Lze předpokládat, že při velkých vlastnických transakcích a při současné vlastnické struktuře v území, bude pro prodej využíváno především forem veřejných obchodních soutěží, kde bude jistě zohledněna i kalkulace související nejen s cenou pozemků, ale především s potenciálním využitím a návratností vložených prostředků.

Ekonomické vyhodnocení navrhovaného řešení

Z bilancí rozvojových a přestavbových ploch v území vyplývá :

- Celková plocha řešeného území, dotčená přestavbou a změnou funkce činí 19,6 ha. Při průměrné ceně 6 970 Kč/m² představují náklady na nákup pozemků cca 1,37 miliard Kč.
- Celková výměra podlažních ploch v řešeném území činí nová cca 159 000 m², rekonstruovaná cca 3 000 m² celkem 162 000 m². Při realizační ceně v této atraktivní lokalitě cca 25 000 Kč/m² představují celkové náklady 4,05 miliardu Kč.

- **Náklady na vybudování technické infrastruktury odhadem činí :**

Kanalizace - varianta 1

Stoka A	DN 300	302 m x 8 000,- Kč =	2 416 000,-
Stoka A	DN 400	90 m x 9 000,- Kč =	810 000,-
Stoky A1 - A3	DN 300	75 m x 8 000,- Kč =	600 000,-
Přípojky	DN 200	112 m x 5 000,- Kč =	560 000,-
Rekonstrukce stoky		275 m x 8 500,- Kč =	<u>2 337 500,-</u>

Celkem kanalizace varianta 1 **6 723 500,- Kč**

Kanalizace - varianta 2

Stoka A	DN 300	250m x 8 000,- Kč =	2 000 000,-
	DN 400	150m x 50 000,- Kč =	7 500 000,-
	spadiště do hl. 50,0m		4 500 000,-
	šachta na stoce K do hl. 50m		4 500 000,-
Stoka A1	DN 300	73 m x 8 000,- Kč =	584 000,-
Stoka A2 - A 4	DN 300	75 m x 8 000,- Kč =	<u>600 000,-</u>

Kanalizace varianta 2 celkem **19 684 000,- Kč**

Vodovod	Řad V	DN 150	385 m x 4 500,- Kč =	1 732 500,-
	Řad V1 - V3	DN 100	75 m x 4 000,- Kč =	300 000,-
	Řad V4	DN 300	110 m x 5900,- Kč =	649 000,-
	Přípojky		280 m x 3 500,- Kč =	<u>980 000,-</u>

Celkem vodovod **3 661 500,- Kč**

Plynovod	Řad P	D90	390 m x 3 500,- Kč =	1 365 000,-
	Řad P1	D90	190 m x 3 500,- Kč =	665 000,-
	Přípojky		50 m x 2 600,- Kč =	<u>650 000,-</u>

Celkem plynovod **2 680 000,- Kč**

Teplo	Přívod do lokality řad T	435 m x 28000,- Kč =	12 180 000,-
	řad T1	678 m x 19000,- Kč =	12 882 000,-
	Přípojky	85 m x 12000,- Kč =	<u>1 020 000,-</u>

Teplo celkem **26 082 000,- Kč**

Silnoproud	Trafostanice 22 / 0,4 kV	distribuční	7 000 000,-
		odběratelské	4 000 000,-
	Kabely 22kV	připojení trafostanic	4 800 000,-
		přeložky stáv. kabelů	1 800 000,-
	Kabely 1 kV -	distribuční	12 600 000,-
Veřejné osvětlení			<u>9 100 000,-</u>

Silnoproud celkem **39 300 000,- Kč**

Telekomunikace	Kabel ve stáv. kabelovodu	1 652 000,-
	Kabely úložně	4 760 000,-
	Kabel pro N13 ve stáv. kabelovodu	840 000,-
	Kabely úložně	<u>175 000,-</u>

Telekomunikace celkem **5 047 000,- Kč**

Orientační investiční náklady na technickou infrastrukturu celkem

kanalizace varianta 1 **83 494 000,- Kč**

kanalizace varianta 2 **96 454 500,- Kč**

- **Náklady na novou a rekonstruovanou infrastrukturu řešeného území budou při její celkové ploše 60 340 m² a průměrné ceně na 1 m² 1 850 Kč - cca 112 milionů Kč. Do těchto nákladů není zahrnuta cena výstavby městského okruhu a příměstské železnice, které tvoří samostatné akce hrazené z jiných rozpočtů.**
- **Náklady na asanace budou v řešeném území minimální, protože nutné asanace budou provedeny v rámci nadřazených dopravních staveb a vlastní území bude pro následnou výstavbu již vyčištěné.**

Veřejně prospěšné stavby

Veřejně prospěšné stavby tvoří v řešeném území pouze nadřazené investice celoměstské

- Městský okruh a příměstská železnice. Obě tyto akce budou hrazeny z vlastních investičních zdrojů, bez ohledu nato zda v lokalitě k nějaké výstavbě dojde či ne. Proto do urbanistické ekonomie pro řešené území nebyly zahrnuty.

Způsoby a zdroje financování

Financování z veřejných zdrojů se dá předpokládat u výše uvedených celoměstsky významných veřejných staveb.

Financování vlastní představy a regenerace území bude založeno především na využití soukromých zdrojů. Vzhledem k rozsahu a složitosti přípravy se na tomto procesu budou rozhodujícím způsobem podílet větší investiční, finanční a developerské organizace vybrané na základě veřejných obchodních soutěží.

Etapizace a podmíněnost výstavby

Z charakteru a podmínek území vyplývá, že postup a etapizace předpokládaného rozvoje se bude odvíjet především od přípravy a realizace nadřazených a celoměstsky významných dopravních staveb, které podmiňují a limitují následnou výstavbu. Dle stupně přípravy se dá předpokládat následující postup:

- | | |
|------------|---|
| I. etapa | - výstavba městského okruhu v souvislosti s tím i úprava 1. vestibulu metra a příprava propojovacího tunelu k připravovanému druhému vestibulu. |
| II. etapa | - výstavba zahloubené trasy se zastávkou příměstské železnice. |
| III. etapa | - výstavba druhého západního vestibulu stanice metra. Tuto etapu by šlo realizovat i nezávisle na II. etapě. |
| IV. etapa | - příprava území - realizace technické infrastruktury rozvojového území, zvláště pak napojení území na stoku „K“! |
| V. etapa | - zahájení výstavby na uvolněných plochách. |

Samostatná etapa

- víceméně nezávislá na přípravě území je rozvojová plocha v jihovýchodní části řešeného území na místě dnešní točky tramvaje. Její výhledové využití je závislé na změně linkového vedení tramvají a autobusů v souvislosti s prodloužením trasy A metra.

25. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

25.1. POPIS ÚZEMÍ