



ÚZEMNÍ STUDIE HOLEŠOVICE–BUBNY–ZÁTORY

březen 2020

THOMAS **MÜLLER** IVAN **REIMANN** ARCHITEKTEN

Pelčák a partner architekti



IPR ———
PRAHA

OBSAH

1.	ÚVODNÍ ÚDAJE	4
1. 1.	Identifikační údaje	5
1. 2.	Seznam vstupních podkladů	6
1. 3.	Účel pořízení územní studie	7
1. 4.	Cíl pořízení územní studie	7
1. 5.	Vymezení a charakteristika řešeného území	7
1. 6.	Základní rozvržení území pro účely ÚS	8
2.	ANALÝZA ÚZEMÍ	9
2. 1.	Širší vztahy	10
2. 2.	Vlastnické vztahy	11
2. 3.	Památková ochrana	12
2. 4.	Terénní konfigurace	13
2. 5.	Záplavová území	14
2. 6.	Vsakovací podmínky	15
2. 7.	Struktura zástavby	15
2. 8.	Typologie krajiny ve městě	16
2. 9.	Podlažnost	17
2. 10.	Šířky uličních profilů	18
2. 11.	Veřejná prostranství	19
2. 12.	Veřejná vybavenost	20
2. 13.	Doprava a zátěže	21
2. 14.	Technická infrastruktura	22
2.14.1.	Zásobování vodou	22
2.14.2.	Odvodnění	22
2.14.3.	Zásobování teplem	23
2.14.4.	Zásobování plynem	23
2.14.5.	Zásobování elektrickou energií	24
2.14.6.	Elektronické komunikace	24
2. 15.	Schéma záměrů v území	25
3.	VYHODNOCENÍ A DEFINICE PROBLÉMŮ V ÚZEMÍ	26
3. 1.	Problémy urbanistické	27
3. 2.	Problémy dopravní	27
3. 3.	Problémy krajinné	28
3. 4.	Problémy inženýrských sítí	28
3. 5.	Problémová mapa	29
4.	URBANISTICKÝ NÁVRH	30
4. 1.	Koncepce návrhu	31
4.1.1.	Schwarzplan	33
4.1.2.	Situace širších vztahů	34
4.1.3.	Základní plošné rozvržení	35
4.1.4.	Urbanistická situace	36
4.1.5.	Zákres návrhu do situace majetkoprávních vztahů	37
4.1.6.	Památková ochrana	38
4.1.7.	Typologie krajiny ve městě a struktura zástavby	39
4.1.8.	Terénní konfigurace, přizvednutí železničních tratí	40
4.1.9.	Podlažnost	41
4.1.10.	Šířka uličních profilů	42
4.1.11.	Veřejná prostranství	43
4. 2.	Funkční využití území	44
4.2.1.	Bydlení	44
4.2.2.	Administrativa	44
4.2.3.	Obchod a služby	45
4.2.4.	Sport a rekreace	45
4.2.5.	Občanské vybavení	46

4. 3.	Vizualizace	47
4.3.1.	Nadhledové perspektivy	47
4.3.2.	Zákresy do panoramatu města	52
4.3.3.	Perspektivy z pohledu chodce	58
4. 4.	Řezy územím	59
4. 5.	Uliční profily	60
5.	REGULATIVNÍ NÁSTROJE	77
5. 1.	Navržené závazné prvky dle PSP	78
5. 2.	Regulativní nástroje nad rámec PSP	79
5. 3.	Kapacitní a limitní parametry bloků	81
6.	NÁVRH ZMĚN PLATNÉHO ÚP	85
6. 1.	Výřez z platného ÚP - výkres č.4 - Plán využití ploch	86
6. 2.	Metropolitní plán	86
6. 3.	Výkres změn platného ÚP - výkres č. 4 s navrženými plochami změn funkčního využití v řešeném území	87
6. 4.	Stanovení koeficientu míry využití ploch	88
6. 5.	Bilance ploch zeleně	89
6. 6.	Podíl bydlení	90
7.	DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA	91
7. 1.	Veřejná doprava	92
7. 2.	Železnice	94
7. 3.	Automobilová doprava	94
7. 4.	Doprava v klidu	96
7. 5.	Vodní doprava	96
7. 6.	Cyklistická a pěší doprava	97
8.	ZELENÁ INFRASTRUKTURA	98
8. 1.	Koncepce zelené infrastruktury	99
8. 2.	Typy vegetačních prvků	100
8. 3.	Technické prvky a opatření pro založení a ochranu vegetace	101
8. 4.	Následná péče	101
8. 5.	Výkres zelené infrastruktury	102
9.	TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA	103
9. 1.	Zásobování vodou	104
9. 2.	Odvodnění	106
9. 3.	Zásobování teplem	109
9. 4.	Zásobování plynem	110
9. 5.	Zásobování elektrickou energií	110
9. 6.	Elektronické komunikace	112
9. 7.	Civilní ochrana	113
9. 8.	Soulad s Adaptační strategií	113
10.	VYMEZENÍ PLOCH PRO ZPRACOVÁNÍ PODROBNĚJŠÍ DOKUMENTACE	114
10. 1.	Specifické projekty	115
10. 2.	Studie proveditelnosti a technické studie	116
10. 3.	Schéma - vymezené plochy pro zpracování podrobnější dokumentace	117
11.	VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ	118
11. 1.	Výřez platného ÚP – výkres č.25 - Veřejně prospěšné stavby	119
11. 2.	Výkres změn platného ÚP – výkres č.25 - Veřejně prospěšné stavby	120
12.	ETAPIZACE	121
13.	KAPACITNÍ BILANCE ÚZEMÍ	123
14.	SEZNAM VYOBRAZENÍ A TABULEK	125
15.	SEZNAM PŘÍLOH	127

1. ÚVODNÍ ÚDAJE

1. 1.	Identifikační údaje	5
1. 2.	Seznam vstupních podkladů	6
1. 3.	Účel pořízení územní studie	7
1. 4.	Cíl pořízení územní studie	7
1. 5.	Vymezení a charakteristika řešeného území	7
1. 6.	Základní rozvržení území pro účely ÚS	8

1. 1. Identifikační údaje

Pořizovatel:

Magistrát HMP, Odbor územního rozvoje

Sídlo: Jungmannova 35, 11000 Praha 1

Číslo smlouvy:

ZAK 18-0089

Číslo zakázky:

148

Zpracovatel:

Sdružení Pelčák a partner architekti – Müller Reimann Architekten ve spolupráci s IPR Praha

Müller Reimann Architekten

Kurfürstendamm 178/179, D 10707 Berlin

Pelčák a partner architekti

Dominikánské náměstí 2, CZ 602 00 Brno

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace

Zastoupený: Mgr. Ondřejem Boháčem, ředitelem

Sídlo: Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

Autorský tým:

prof. Ing. arch. Petr Pelčák

prof. Dipl.-Ing. Ivan Reimann

prof. Dipl.-Ing. Thomas Müller

Vedoucí projektu:

Ing. arch. Miroslava Zadražilová, Ph.D.

Spolupráce:

Ing. arch. Richard Sukač

Ing. arch. Filip Musálek

Ing. arch. Karolina Langnerová

Dopravní řešení:

Ateliér DPK, s.r.o.

Šumavská 416/15, Ponava, 602 00 Brno

Ing. Petr Soldán

Ing. František Havíř

Zelená infrastruktura:

Ing. Eva Wagnerová

Tomešova 1, 602 00 Brno

Městské inženýrství:

PPU spol. s r.o.

Vyžlovská 2243/36, 100 00 Praha 10

Ing. Jitka Thomasová

Ing. Jana Bydžovská

Zásobování elektrickou energií:

VOLTCOM, spol. s r.o.

Otevřená 1092/2, 169 00 Praha 6

Ing. Pavel Vávra

Ing. Jan Hošek

Elektronické komunikace:

MINET ELEKTRO spol. s r.o.

Pražská 810 / 16, 102 21 Praha 10

Ing. Jiří Pavlovský

1. 2. Seznam vstupních podkladů

Zadávací podklady

- [1] Digitální katastrální mapa
- [2] Ortofotomapa
- [3] Majetkoprávní vztahy
- [4] Výškopis
- [5] Technická mapa (inženýrské sítě, vč. názvů ulic)
- [6] Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy
- [7] 3D model
- [8] Výkres č.4 ÚP – Plán využití ploch (v dwg)
- [9] Katastrální mapa s vyznačením hranic řešeného a širšího území
- [10] Ortofotomapa s vyznačením hranic řešeného území

Dostupné územně plánovací podklady a dokumentace a další podklady

- [11] Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy
- [12] Pražské stavební předpisy
- [13] Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy
- [14] Územně analytické podklady
- [15] Koncepce pražských břehů
- [16] Výstaviště Praha, aktualizace
- [17] Koncepce přeměny Severojižní magistrály na městskou třídu
- [18] Aktuální znění návrhu Územního plánu hl. m. Prahy (Metropolitní plán)
- [19] Přeložka kmenové stoky B včetně shybky
- [20] Modernizace trati Praha-Bubny (vč.) – Praha-Výstaviště (vč.)
- [21] Urbanistická studie Holešovice Bubny-Zátory 11-1998
- [22] CMC – Holešovice Bubny-Zátory – urbanistická studie
- [23] CMC – Holešovice Bubny-Zátory – územní studie
- [24] Odborné posudky na koncepci urbánního rozvoje Holešovic
- [25] Prověřovací studie Vltavská
- [26] Jankovcova, Praha 7 – Studie realizovatelnosti
- [27] Technická studie podjezdu TT u jižního zhlaví žel. Stanice Praha-Bubny
- [28] Objemová studie severní části VRÚ Holešovice Bubny-Zátory
- [29] Bubny – významnější cyklotrasy – pracovní podklad
- [30] Cyklo-infrastruktura – popis
- [31] Dopravní schéma křižovatky u Hlávkova mostu
- [32] Souhrn záměrů v řešeném území
- [33] Koncepční rozvaha Rohanský most
- [34] Letenský kříž, koncepční studie rekonstrukce ulic Veletržní, Dukelských hrdinů, Strojnická a U Výstaviště
- [35] Vyhledávací studie odstavných kapacit v uzlu Praha (SŽDC)
- [36] Praha – Bubny, Posouzení možnosti vsakování – řešerše (IPR)
- [37] Ústřední elektrická stanice královského hlavního města Prahy, Stavební historie a průzkumy
- [38] studie Hodnocení a revize nadregionálního územního systému ekologické stability v Praze
- [39] Zaměření Mimoúrovňová křižovatka Vltavská
- [40] Zatížení silniční sítě – rok 2017
- [41] Technická studie úpravy nivelety tratě Praha-Bubny – odb. Stromovka (rozpracovanost ke dni 21.7.2020) Metroprojekt Praha
- [42] Technická studie – křižovatka Vltavská (rozpracovanost ke dni 22.7.2020)
- [43] Nádraží Praha-Bubny - Jakub Cígler architekti - rozpracovaná studie

Podklady od správců sítí pořízené zpracovatelem pro účely územní studie

- [44] Kabelové mapy PREdistribuce a.s.
- [45] Podklady Cetin a.s.
- [46] Podklady UPC Česká republika, s.r.o.
- [47] Pražské vodovody a kanalizace, a.s.
- [48] Pražská teplárenská a.s.
- [49] Pražská plynárenská Distribuce, a.s., člen koncernu Pražská plynárenská, a.s.

1. 3. Účel pořízení územní studie

Územní studie prověřuje ve smyslu § 25 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) možnosti a podmínky změn v území. Účelem územní studie je v souladu s § 30 odst. 1 stavebního zákona navrzení, prověření a posouzení možných řešení vybraných problémů při rozvoji daného území. Studie bude sloužit jako podklad pro:

- Změnu platného územního plánu (Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy)
- Návrh nového územního plánu hl. m. Prahy (Metropolitní plán)
- Zadání podrobnějších dílčích územně plánovacích dokumentací
- Rozhodování v území (po vydaných změnách ÚP)
- Přípravu a realizaci investic do technické a občanské vybavenosti

1. 4. Cíl pořízení územní studie

Územní studie navrhuje základní parametry uspořádání a regulace území. Navrhuje rozsah, kapacitu a uspořádání jednotlivých zastavitelných ploch převoditelné do metodiky platného územního plánu. Dále navrhuje uspořádání a výškovou regulaci zástavby, vymezuje veřejná prostranství a hranice zástavby, tj. vymezuje stavební a nestavební bloky, ve smyslu zásad uvedených v nařízení č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy, (Pražské stavební předpisy), dále rozvedených v aktuálním znění návrhu Metropolitního plánu.

Cílem studie je v řešeném území stanovit:

- strukturu, charakter a hierarchii veřejných prostranství
- kompoziční, prostorové, funkční a kapacitní regulativy zástavby
- strukturu a nezbytné kapacity občanské vybavenosti
- dopravní koncepci
- koncepci územního systému ekologické stability
- podmínky pro etapizaci rozvoje území a koordinaci výstavby mimo jiné se stavbami dopravní a technické infrastruktury

1. 5. Vymezení a charakteristika řešeného území

Řešené území se nachází převážně na katastrálním území č. 730122 – Holešovice, malá část území pak na katastrálním území 730106 Bubeneč. Tato část území má přímou souvislost s areálem výstaviště a měla by být v těchto souvislostech také řešena.

Urbanistické obvody řešeného území jsou 2800, 2811, 2910, 2920, 2940.

Rozloha řešeného území je 110 ha. Součástí zadání je i vymezení širšího řešeného území, které má vztah především k řešení navazující dopravní a technické infrastruktury.

Řešené území je dle platného územního plánu velkým rozvojovým územím VRÚ Holešovice a dle vyhlášky č. 33/1999 Sb. hl. m. Prahy zde platí stavební uzávěra, která je platná do doby schválení podrobnější územně plánovací dokumentace nebo pořízení a projednání územně plánovacího podkladu. K území, které je vymezeno územním plánem, bylo dále přičleněno území severně od nádraží Holešovice – Holešovické nábreží, a území na jihu – nábreží Bubenské a předpolí Hlávkova mostu s mimoúrovňovou křižovatkou na Vltavské.

Předmětem řešení jsou tyto lokality (dle Územně analytických podkladů hl. m. Prahy 2016):

28 Horní Holešovice (dále jen vžitý název Letná)

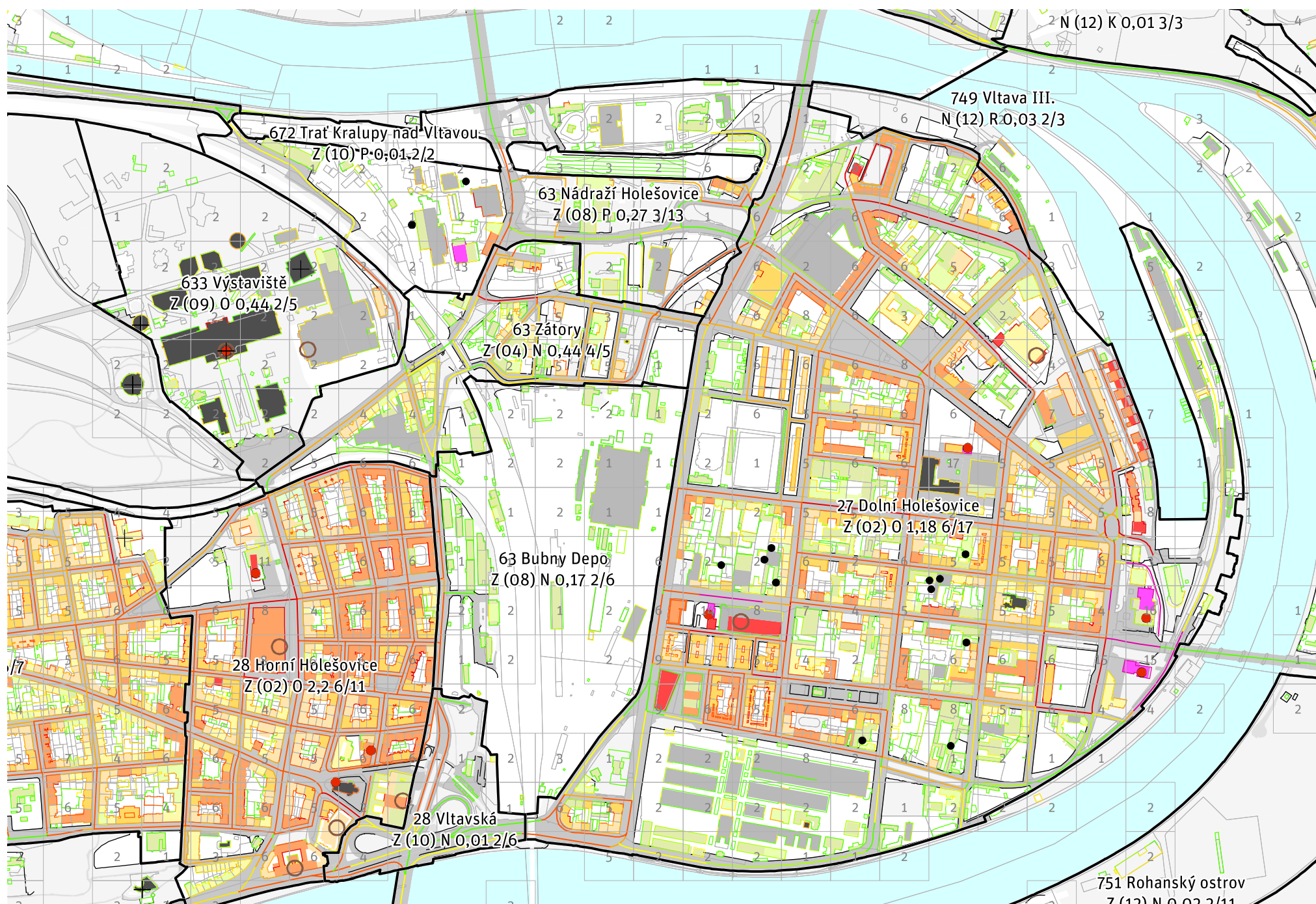
27 Dolní Holešovice (dále jen Holešovice)

28 Vltavská

63 Zátory

63 Nádraží Holešovice

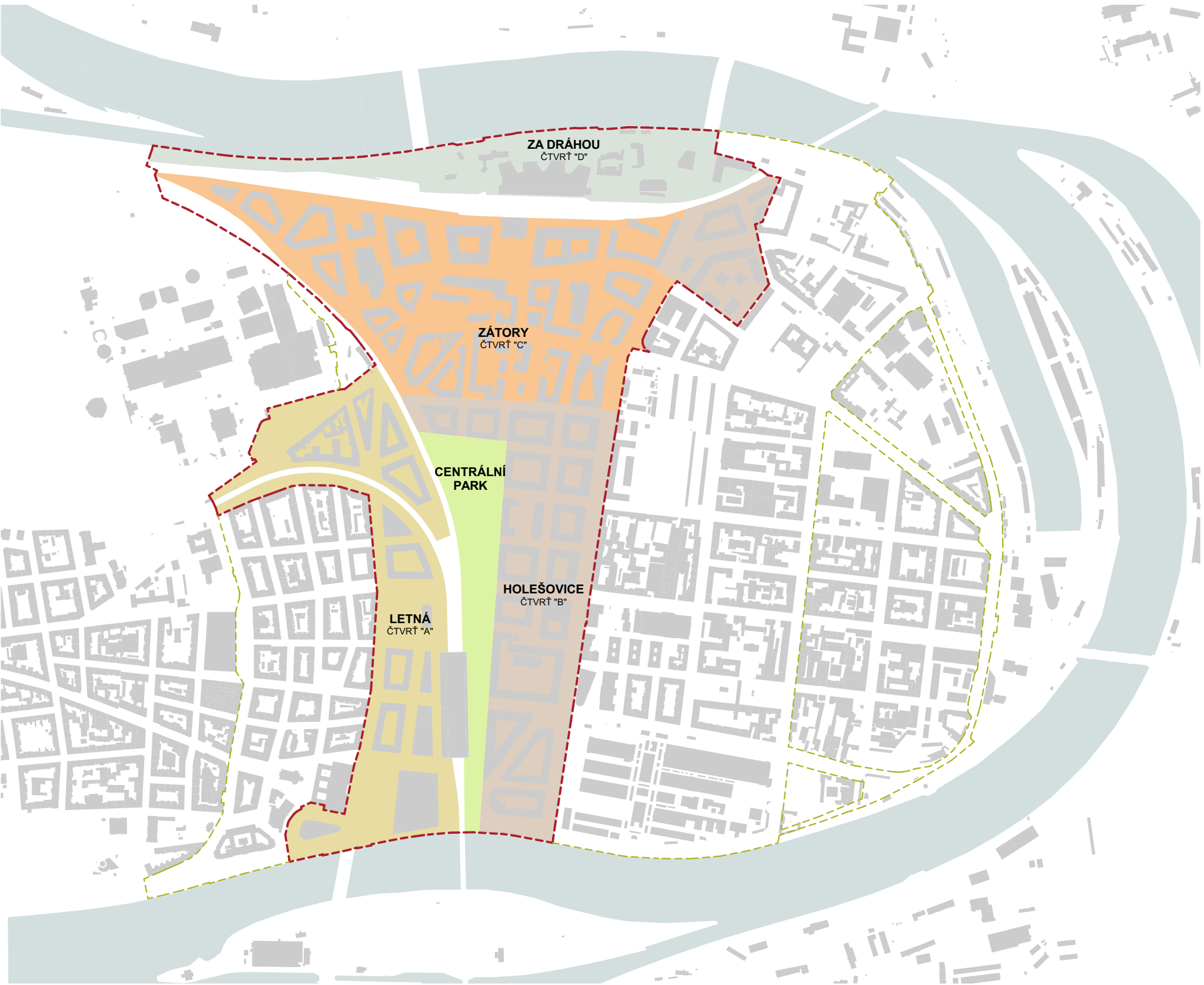
63 Bubny Depo



G.1.1. Struktura území - dle UAP

1. 6. Základní rozvržení území pro účely ÚS

Pro účely územní studie bylo řešené území rozděleno na čtyři čtvrtě. Čtvrť Letná (označovaná též jako Horní Holešovice), Holešovice (označované též jako Dolní Holešovice), Zátory (i včetně území kolem nádraží Holešovice) a Za dráhou (území říční nivy).



G.1.1.a. Základní rozvržení území pro účely ÚS

- LEGENDA**
- řešené území
 - širší území
 - Lettá
 - Holešovice
 - Zátory
 - Za dráhou
 - Centrální park

2. ANALÝZA ÚZEMÍ

2. 1.	Širší vztahy	10
2. 2.	Vlastnické vztahy	11
2. 3.	Památková ochrana	12
2. 4.	Terénní konfigurace	13
2. 5.	Záplavová území	14
2. 6.	Vsakovací podmínky	15
2. 7.	Struktura zástavby	15
2. 8.	Typologie krajiny ve městě	16
2. 9.	Podlažnost	17
2. 10.	Šířky uličních profilů	18
2. 11.	Veřejná prostranství	19
2. 12.	Veřejná vybavenost	20
2. 13.	Doprava a zátěže	21
2. 14.	Technická infrastruktura	22
2.14.1.	Zásobování vodou	22
2.14.2.	Odvodnění	22
2.14.3.	Zásobování teplem	23
2.14.4.	Zásobování plynem	23
2.14.5.	Zásobování elektrickou energií	24
2.14.6.	Elektronické komunikace	24
2. 15.	Schéma záměrů v území	25

2. 1. Širší vztahy

Území Holešovice – Bubny – Zátory leží v centru vltavského holešovického meandru, v jedinečné geografické a sídlení poloze města v těsné blízkosti historického centra Prahy. Rozkládá se mezi řekou Vltavou – Bubenským a Holešovickým nábřežím v blízkosti parku Stromovka a areálu pražského Výstaviště. Lokalita je v optickém kontaktu se zelení ostrova Štvanice, Trojské kotliny a územím Pelc-Tyrolky.

Řešené území dnes tvoří bariéru mezi zástavbou Dolních Holešovic obklopených ze zbývajících tří stran Vltavou, které měly historicky smíšený průmyslově obytný charakter uspořádaný do rozlehlých bloků a s vazbou mj. na Holešovický přístav na jedné straně a zástavbou Letné, která má tradičně obytný charakter s blokovou zástavbou drobnějšího měřítka, na straně druhé.

Řešeným územím prochází v severojižním směru významné dopravní propojení, tzv. Severojižní magistrála, která je jednou z nejzatíženějších automobilových komunikací města. Její význam spočívá zejména v distribuci dopravních vztahů v oblasti širšího centra města, zatímco tranzitní funkce (vůči centru města) je nahraditelná s postupným budováním a zprovoznováním Městského okruhu.

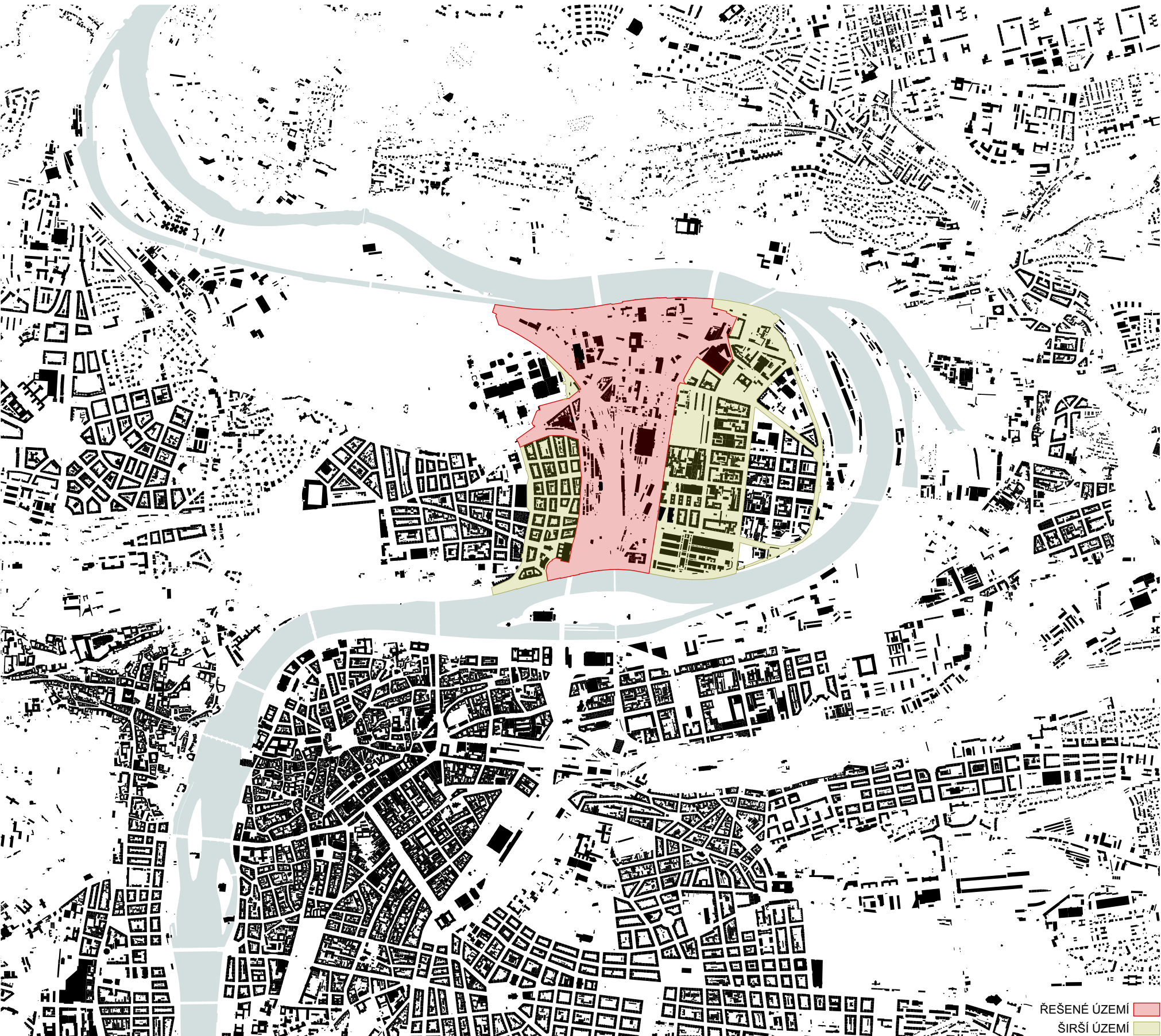
Řešené území má vazbu na významné dopravní trasy železniční regionální a vnitrostátní dopravy – tzv. kladenskou trať (Praha – Kladno) a kralupskou trať (Praha – Kralupy nad Vltavou – Děčín). V současné době se zpracovává dokumentace pro územní řízení ke stavbě modernizace trati Praha – Kladno včetně nového úseku

umožňujícího obsluhu Letiště Václava Havla Praha systémem železniční dopravy. Tato plánovaná stavba se ve své části významně promítá do řešeného území především tím, že plánuje kompletní přestavbu drážního tělesa, zdvojkolejnění a elektrizaci této trati, obnovu stávajících a vytvoření nových zastávek a zrušení/redukci odstavných kolejí v řešeném území. Zároveň se trasa kolejí přizvedává (v řešeném území až několik metrů tak, aby byl umožněn podjezd železniční trati a propojení obou městských čtvrtí (Holešovice a Letná). Železniční trať bude vedena na estakádě s možností podstavby pro komerční využití nebo veřejnou vybavenost.

V oblasti vodní dopravy se počítá se zachováním Přístavu Praha Holešovice včetně napojení vlečky. Uvažuje se o zavedení vnitroměstské linky vodní dopravy pro obsluhu aktivit v Trojské kotlině (ZOO, Botanická zahrada, Stromovka, Císařský ostrov, Trojský zámek).

V širším území se nachází památková zóna Dejvice – Bubeneč – Horní Holešovice.

Pro přehlednost je výkres širších vztahů - analýza území rozdělen do několika výkresů dle jednotlivých kategorií - viz kapitoly 2.3 - 2.15.



G.1.2. Schwarzplan - stávající stav

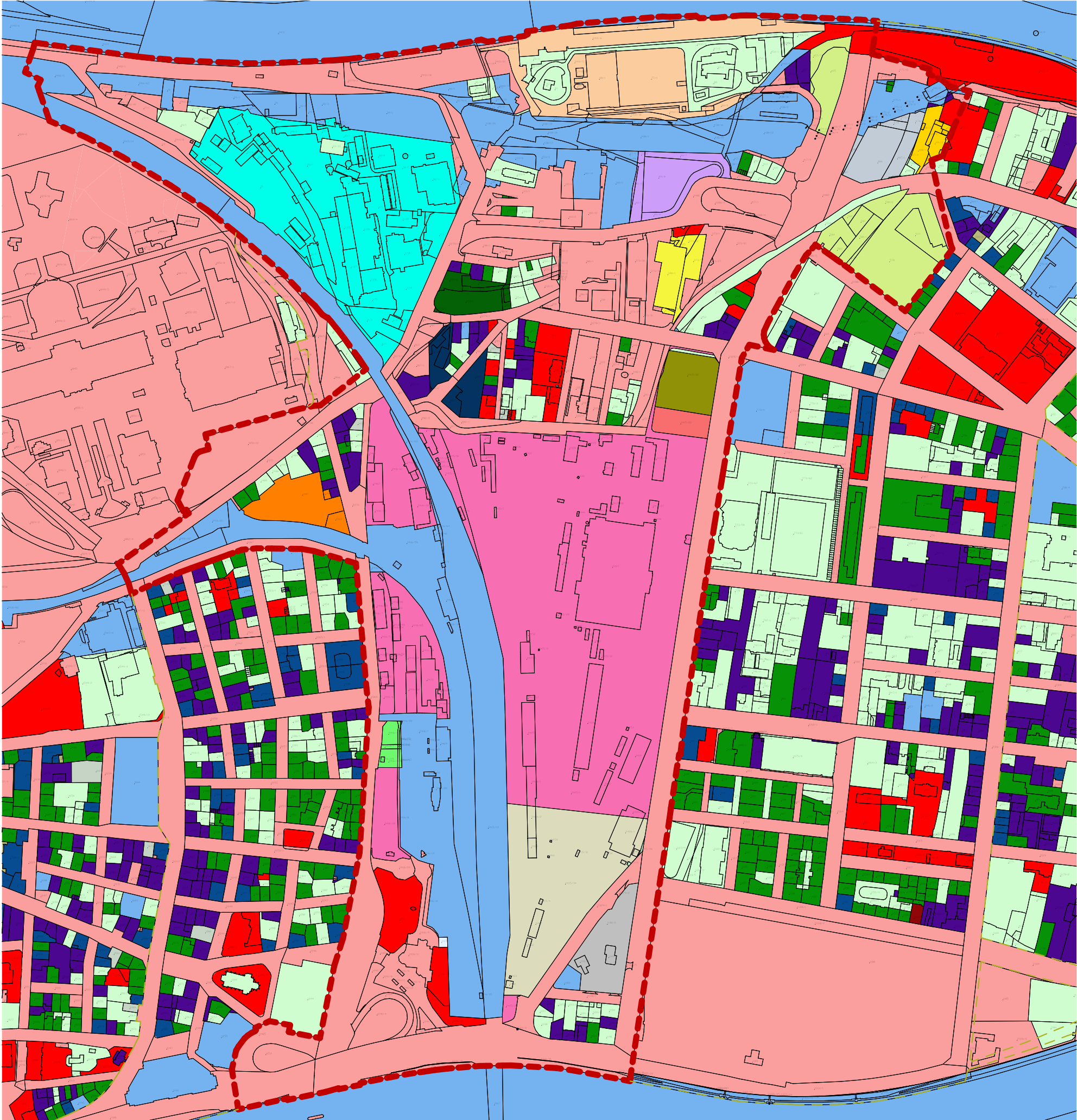
2. 2. Vlastnické vztahy

Výkres majetkoprávních vztahů je zakreslen dle stavu katastru nemovitostí ke dni 26.11.2018. Barevně jsou rozlišeni všichni jednotliví vlastníci pozemků o celkovém součtu min. 5000 m2 vlastněných pozemků.

Velká část území je ve vlastnictví společnosti Bubny development, s.r.o. (většina lokality 63 Bubny Depo), dalším velkým vlastníkem je RPC, a.s. (areál Pražské teplárenské) a Beta development, s.r.o. (jižní část území mezi ulicí Za viaduktem a železniční tratí).

V lokalitě 28 Vltavská jsou pozemky ve vlastnictví hl. m. Prahy, v lokalitě Zátory a Nádraží Holešovice je vlastnická struktura rozdrobená.

Výkres majetkoprávních vztahů se zákresem návrhu v měřítku 1:2000 je přiložen ve výkresové části (G.3.15 Zákres návrhu do aktuální situace majetkoprávních vztahů).



G.1.3 Majetkoprávní vztahy - stávající stav
LEGENDA MAJETKOPRÁVNÍCH VZTAHŮ

ČR včetně státem ovl. subjektů	ČSAD Praha holding, a.s.	JABLOTRON ALARMS, a.s.	Ostatní tuzemské právnické osoby
HMP včetně státem ovl. subjektů bez MČ	FINEP Holešovice, a.s. + FINEP Modřany a.s.	PREdistribuce, a.s.	Podíl subjektu kromě HMP
Bubny development, s.r.o.	Skanska Kappa Project Company, s.r.o.	ENTRUST, s.r.o.	Podíl subjektu součástí HMP
Beta development, s.r.o.	Visionary Prague, s.r.o.	Delta Holešovice, a.s.	Tuzemské fyzické osoby
RPC, a.s.	Skanska Gamma Project Company, s.r.o.	Junák - český skaut, z.s.	Zahraniční subjekty
Unipetrol RPA, s.r.o.	OMNIPOL, a.s.	MČ včetně státem ovl. subjektů	HMP, MČ Praha 7
Port 7, s.r.o.	LESS MESS STORAGE, s.r.o.	Obce ČR mimo HMP včetně ovl. subjektů	řešené území
			širší území

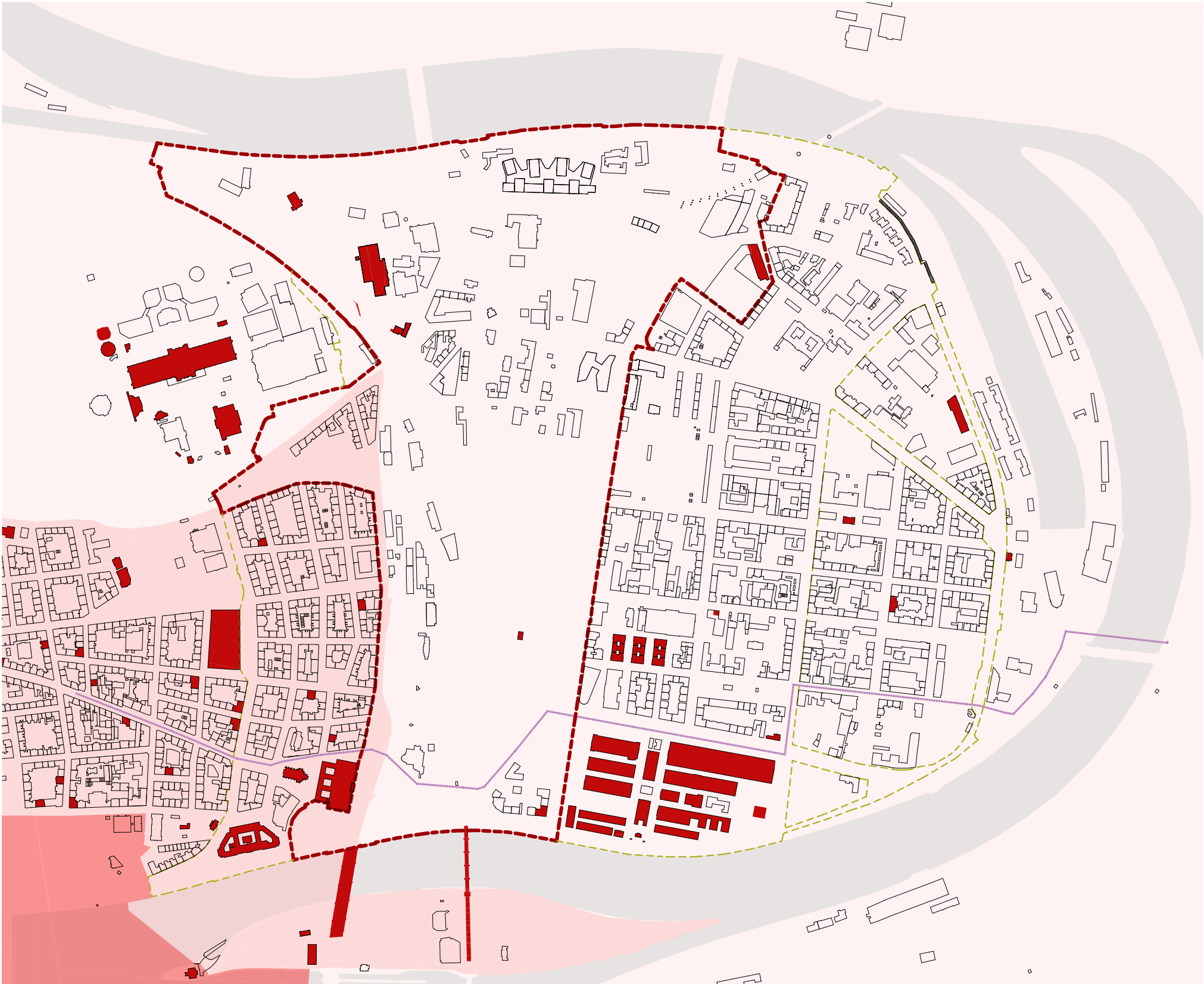
2. 3. Památková ochrana

V širším území se nachází památková zóna Dejvice – Bubeneč – Horní Holešovice, která částečně zasahuje v oblasti kolem ulice Bubenská i do řešeného území.

Území je součástí ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze dle Rozhodnutí o určení ochranného pásma památkové rezervace hl. m. Prahy ze dne 19.5.1981. V jižní části území (na prodloužení ulice Jateční) se nachází hranice území se zákazem výškových staveb dle platného Územního plánu hl. m. Prahy.

V území se nachází památky zapsané na Ústřední seznam kulturních památek ČR:

- Vodárna na pozemku parc. č. 2422, k.ú. Holešovice – číslo rejstříku ÚSKP 101151; Zděný patrový objekt vodárny z přelomu 60. a 70. let 19. století
- Motorová elektrárna, s omezením: bez kotelny Loffler, strojovny nap. věže, struskové věže, kůlny na uhlí, ul. Partyzánská číslo popisné 1,188,218 – číslo rejstříku ÚSKP 21855/1–2321. Areál bývalé elektrárny pochází z let 1898-1900 s pozdějšími úpravami. Sestává z budovy býv. strojovny a kotelny (čp. 1), komína, rozvodny a vodárny Háječek, viaduktu a kovárny (čp. 218)
 - Sklad firmy Ferra – administrativní budova s bočním skladem a vrátnicí U Pergamenky, Vrbenského, Malá Plynární, Jankovcova (čp. 1455) – číslo rejstříku ÚSKP 105196.
 - Činžovní dům Argentinská 702/1 – číslo rejstříku ÚSKP 41544/1-2173



G.1.4. Památková ochrana - stávající stav

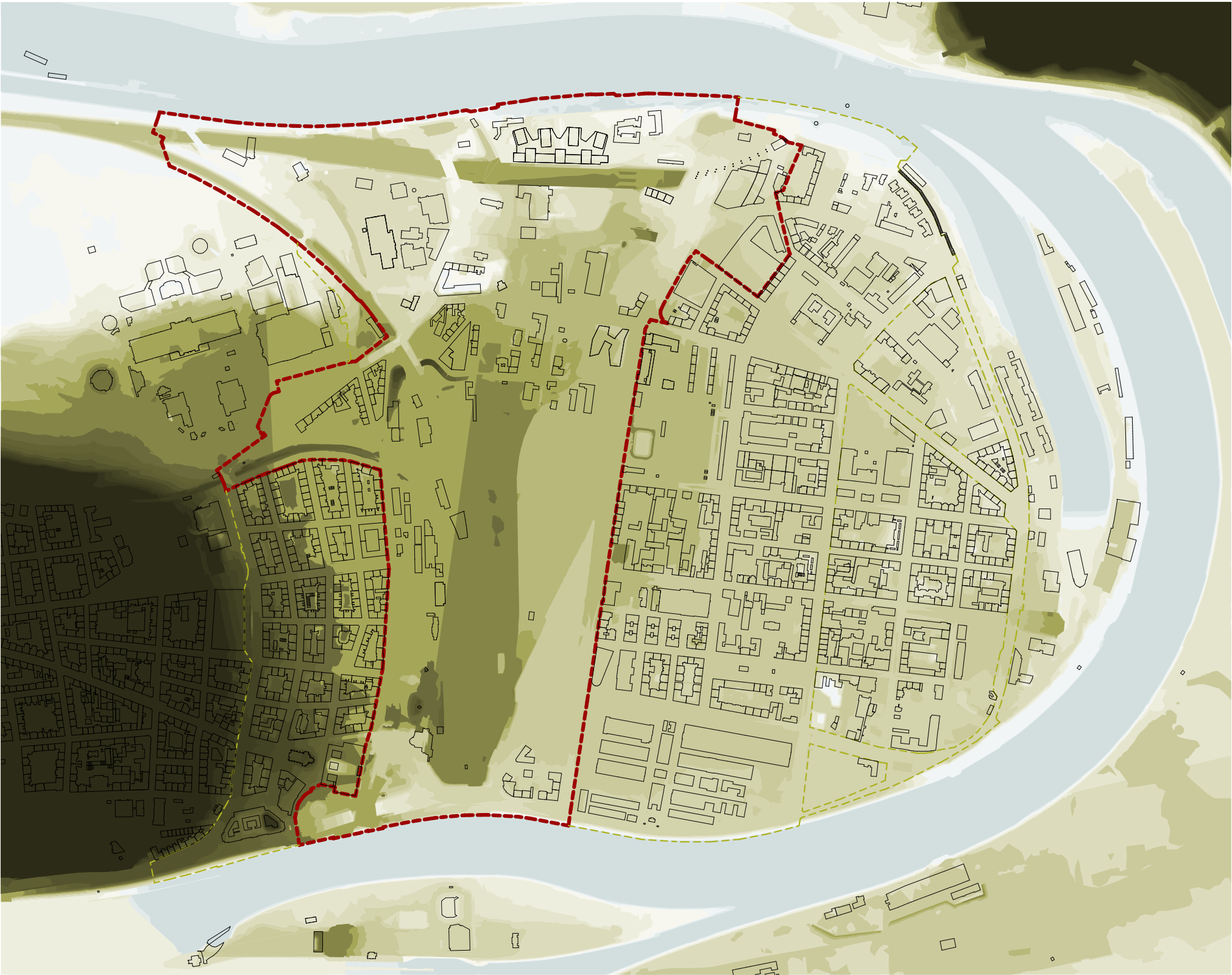
LEGENDA PAMÁTKOVÁ OCHRANA

- řešené území
- širší území
- Nemovitě kulturní památky
- Památková rezervace v hl. m. Praze
- Památkové zóny vyhlášené
- Ochranné pásmo Památkové rezervace v hl. m. Praze
- hranice území se zákazem výškových staveb dle platného ÚP

2. 4. Terénní konfigurace

Řešené území propojuje Dolní Holešovice (schematicky na kótě cca 189,0) s územím Horních Holešovic (schematicky na kótě cca 193,0). Výškový rozdíl obou městských částí na sebe naráží ve viditelném výškovém rozdílu ve střední části území. Do této

stávající terénní konfigurace dále zasáhne přizvednutí železničních tratí a umožnění jejich podjezdu, jehož výšková kóta je přibližně na výškové kótě Dolních Holešovic. Přirozené terénní propojení obou městských částí je tedy důležitým aspektem návrhu.



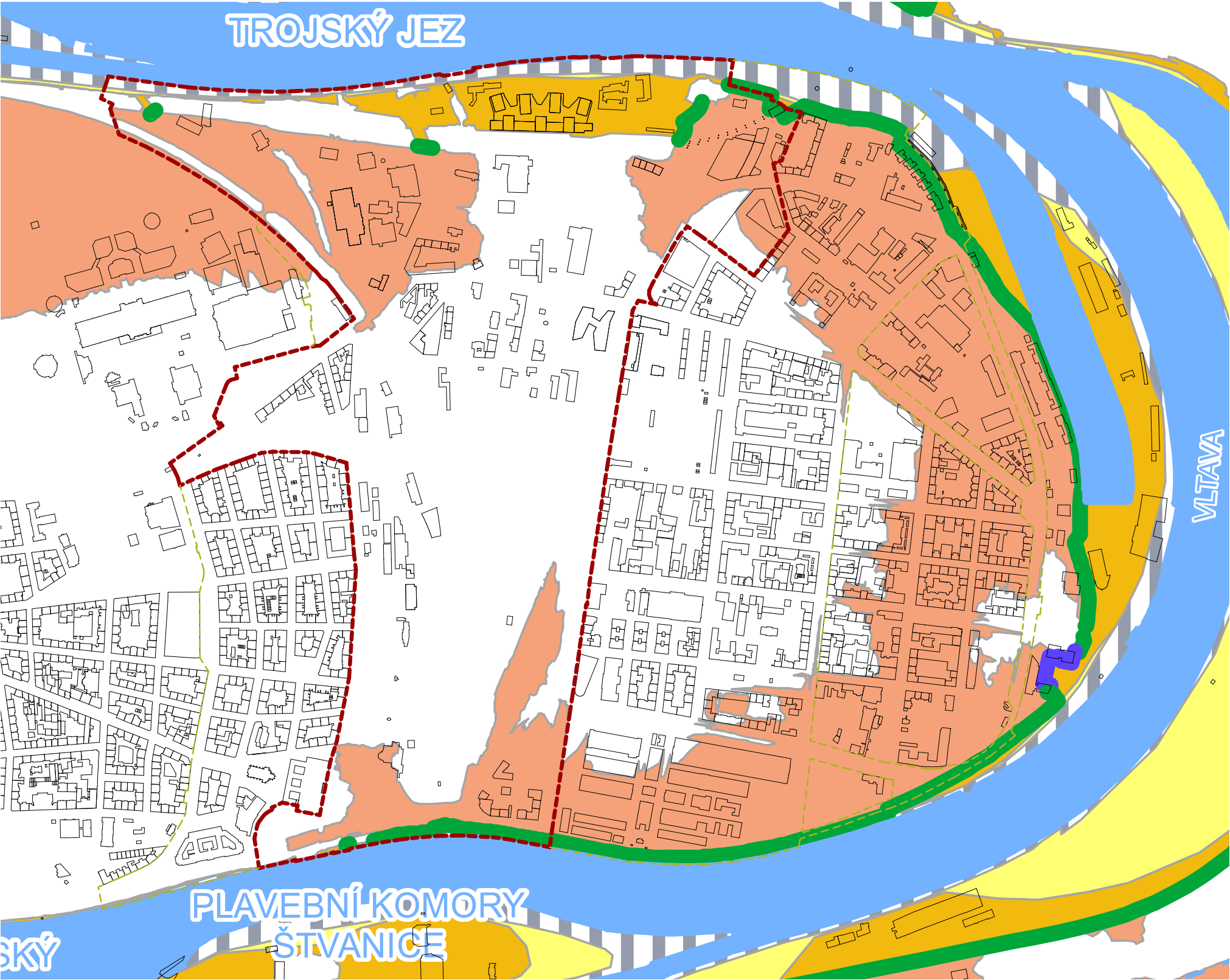
G.1.5. Terénní konfigurace - stávající stav

LEGENDA	
řešené území	---
širší území	---
nadmořská výška (m)	
180	
181	
182	
183	
184	
185	
186	
187	
188	
189	
190	
191	
192	
193	
194	
195	
196	
197	
198	
199	
200	
201	
202	

2. 5. Záplavová území

Snížený terén pod úroveň Q2002 je na území Pražské teplárenské (RPC, a.s.) a v jižní části území přibližně po ulici Jateční. Tyto části území jsou chráněny liniemi protipovodňové ochrany zajišťované městem. Přirozenou linií protipovodňové ochrany je železniční val na severu území. Objekty, které se nachází za tímto valem

mají protipovodňovou ochranu zajištěnou individuálně. Návrh ovlivní průběh hranice záplavového území, především v jeho jižní části a bude tedy nutné přepočítat povodňový model.



G.1.6. Záplavová území - stávající stav

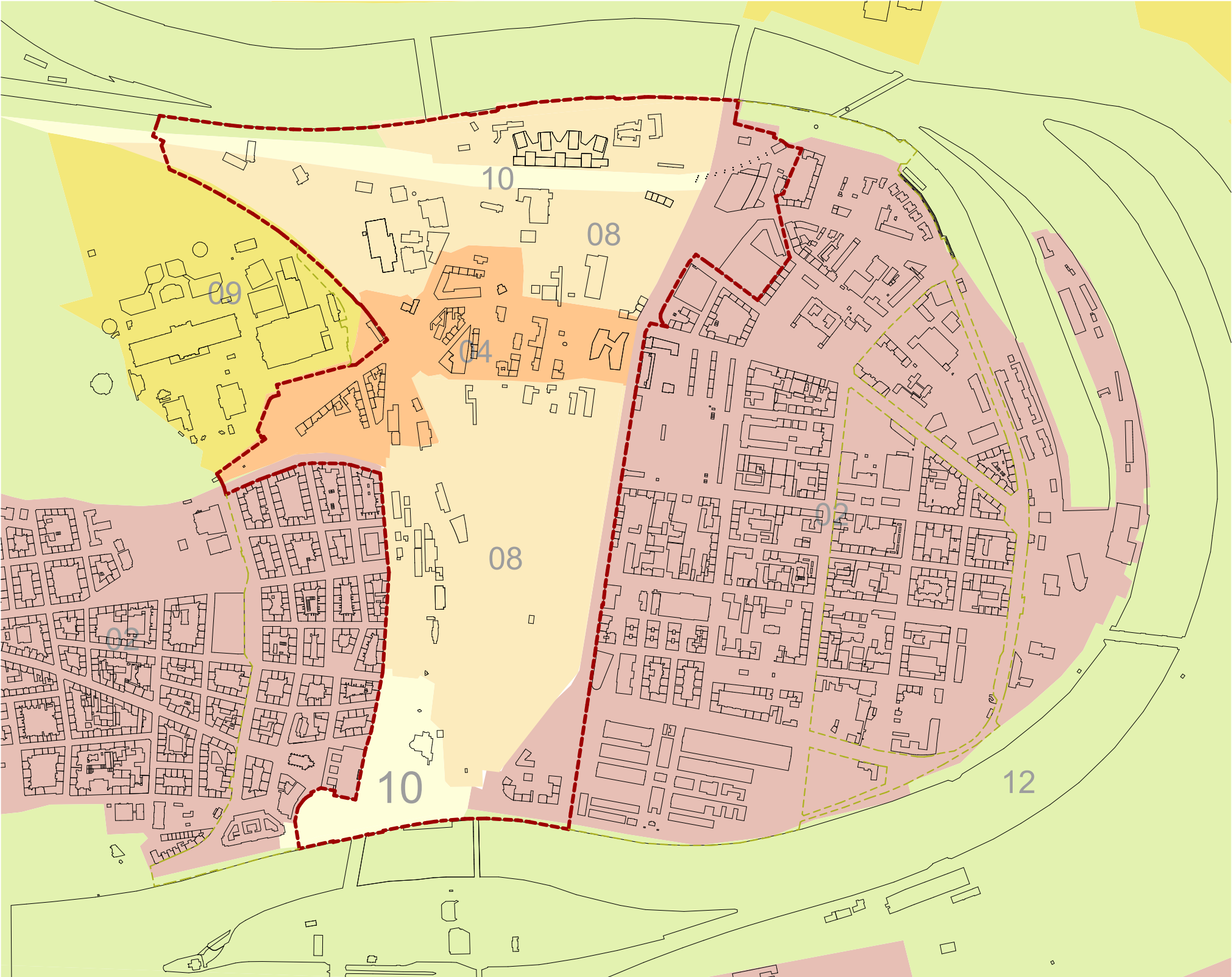
LEGENDA ZÁPLAVOVÉ ÚZEMÍ

- linie PPO**
- zařízení PPO zajišťovaná městem
 - zařízení PPO zajišťovaná individuálně
- kategorie záplavových území**
- aktivní
 - průtočná
 - neprůtočná
 - určená k ochraně zajišťované městem
- vodní plocha**
- řešené území
 - širší území

2. 8. Typologie krajiny ve městě

Výrazným krajinným prvkem v území je meandr řeky Vltavy a na něj navazující nezastavěná krajina ve městě. Vltavská nábřeží a parkové plochy jsou však v řešeném území poznamenány nevhodnými zásahy (dopravní funkce na jihu, bývalá panelárna na severu), v návrhu je nutné nábřeží revitalizovat a podpořit kontinuální

parkové prostranství. V typologii zastavěné městské krajiny pak dominuje bloková struktura Dolních a Horních Holešovic. V oblasti Zátor je struktura heterogenní, má však fragmentární charakter a je nutná její revitalizace.



G.1.9. Typologie krajiny ve městě - stávající stav

LEGENDA

typy zastavěné krajiny ve městě

- bloková struktura 02
- heterogenní struktura 04
- areál produkce 08
- areál vybavenosti 09
- lineární struktura 10

typy nezastavěné krajiny ve městě

- parkové prostranství 12
- řešené území - - -
- širší území - - -

2. 9. Podlažnost

Průměrná podlažnost v navazujícím území je 6 podlaží. Ve východní části Horních Holešovic je průměrná výška 7 podlaží.

Podlažnost v jednotlivých lokalitách (dle UAP):

28 Horní Holešovice - typický počet podlaží 6 / maximální počet podlaží 11

27 Dolní Holešovice - typický počet podlaží 6 / maximální počet podlaží 17

28 Vltavská - počet podlaží v tomto území není relevantní, neboť se jedná o území určené ke kompletní přestavbě

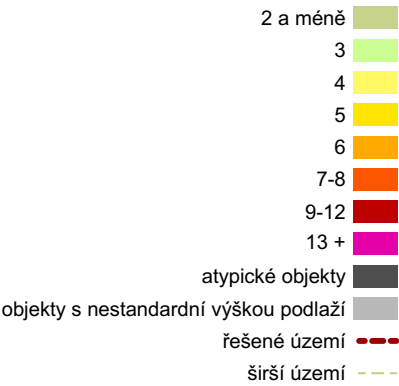
63 Zátory - typický počet podlaží 5 / maximální počet podlaží 6

63 nádraží Holešovice - typický počet podlaží 3 / maximální počet podlaží 13

63 Bubny Depo - počet podlaží v tomto území není relevantní, neboť se jedná o území určené ke kompletní přestavbě.

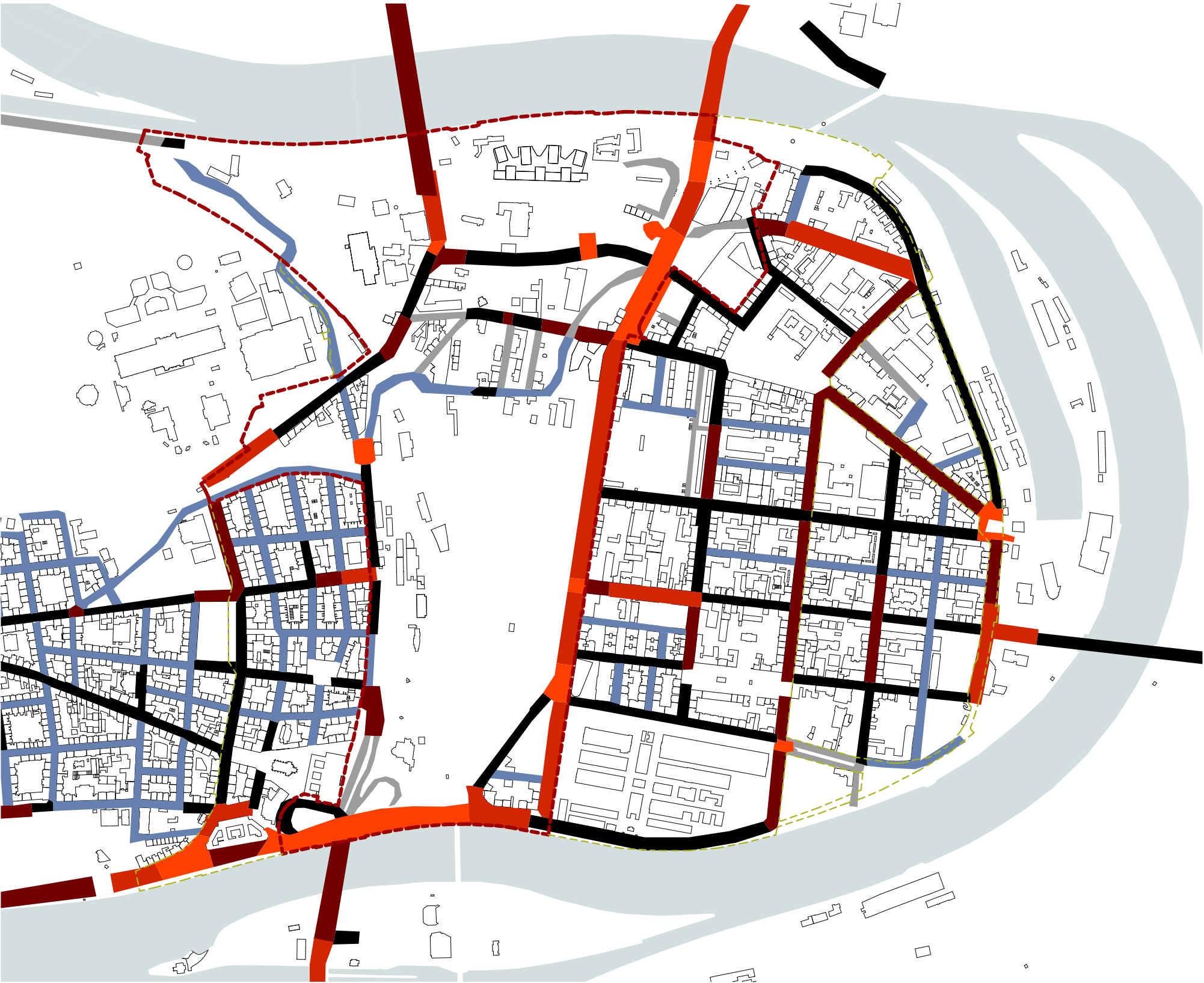


G.1.10. Podlažnost - stávající stav



2. 10.Šířky uličních profilů

Šířky uličních profilů jsou ve čtvrti Letná převážně 18m, ulice Heřmanova má 20 m, ulice Veletržní 19m s rozšířením východně od ulice Schnirchova na 30m. Šířky ulic v Dolních Holešovicích v severojižním směru jsou větší a mají 24 – 25m. Východo-západní ulice jsou šířkově podobné jako ulice na Letné 16 -19m.



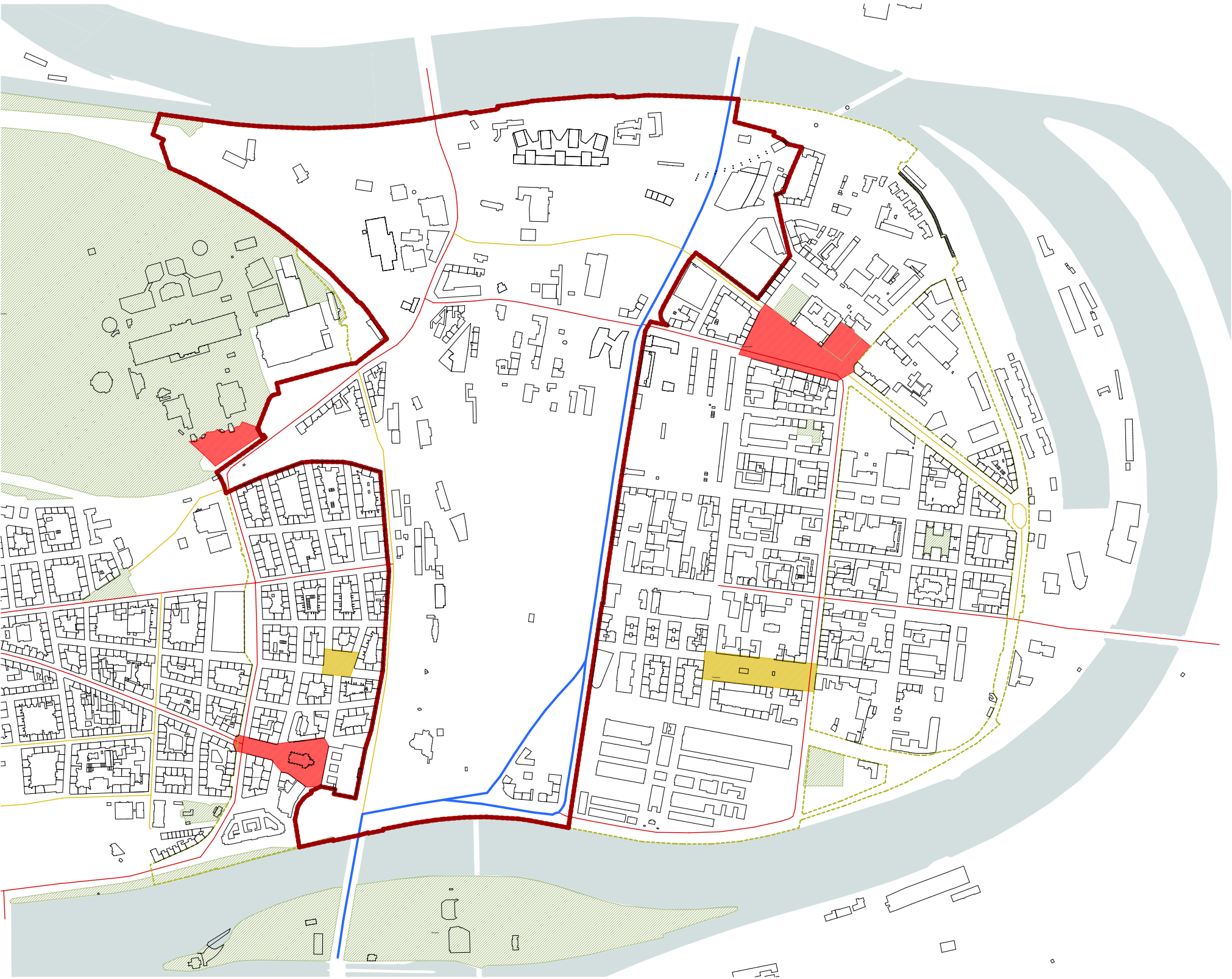
G.1.11 Šířky uličních profilů - stávající stav

LEGENDA ŠÍŘKA ULIČNÍCH PROFILŮ	
8,1 - 12 m	
12,1 - 18 m	
18,1 - 24 m	
24,1 - 30 m	
30,1 - 36 m	
36,1 - 54 m	
řešené území	
širší území	

2. 11. Veřejná prostranství

V přilehlé oblasti Horních Holešovic a Letné se nachází významná čtvrtěová náměstí (Strossmayerovo nám.) a veřejná prostranství celoměstského významu (Letenská pláň, Stromovka) a také lokální náměstí se svébytným charakterem (např. Řezáčovo nám.). V oblasti Dolních Holešovic je čtvrtěové Ortenovo náměstí a lokální veřejné

prostranství při ulici Tusarova. Charakter této čtvrti je dán především jasnou mřížkou uličního prostranství, ale postrádá významné veřejné prostranství, které by bylo tvářící Holešovic. Zároveň je v tomto území definován nedostatek parkových ploch.

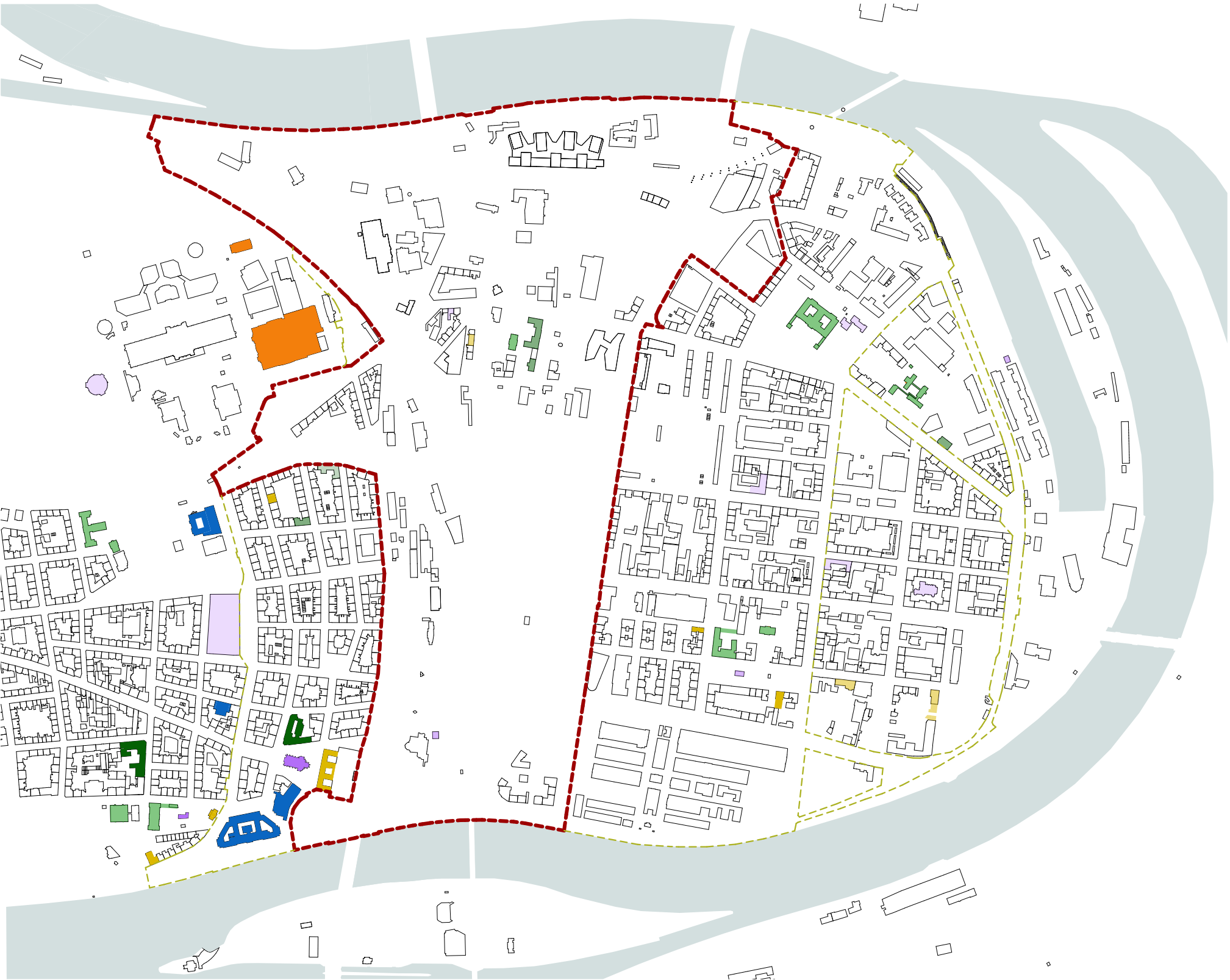


G.1.12 Veřejná prostranství - stávající stav

- LEGENDA VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ**
- náměstí
 - parky
 - zastavěné území s deficitem parků
 - čtvrtěové náměstí
 - lokální náměstí
 - ulice s celoměstským významem
 - městská třída
 - významná ulice
 - řešené území
 - širší území

2. 12.Veřejná vybavenost

Přiléhající lokality jsou polyfunkční městskou čtvrtí s veškerou občanskou vybaveností. V současnosti je nedostatek míst ve školských zařízeních a návrh má dle zadání tento deficit zohlednit. Plochy rezervované dle platného územního plánu pro vysokoškolská zařízení již k tomuto účelu nejsou potřebné a dle zadání se doporučuje využít je pro jinou občanskou vybavenost, např. základní školy.

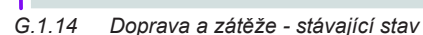


G.1.13. Veřejná vybavenost - stávající stav

- OSQ - školní areály víceetupňové
- OSZ - školy mateřské a základní
- OSS - školy střední a vyšší
- OVU - vysoké školy - ubytování
- OUS - státní správa
- OUM - městská správa
- OBP - policie
- OBH - hasiči
- OZA - polikliniky, ordinace
- OPP - sociální služby pobytové
- OKC - církev
- jinoprávní média, klubová zařízení apod.
- OKU - kultura
- ORS - sport
- řešené území
- širší území

V řešeném území se v současném stavu, vyjma letecké, nacházejí všechny druhy dopravy. Severní částí prochází východozápadním směrem železniční trať č. 091, na níž se nachází nádraží Praha Holešovice. Severojižním směrem je vedena železniční trať č. 120 s nádražím Praha-Bubny. V současné době tvoří železniční trať č.120 zásadní bariéru v propojení městských částí Letná a Holešovice. Linka metra

C prochází středem řešeného území v severojižním směru se stanicemi Vltavská na jihu a Nádraží Holešovice na severu řešeného území. V severojižním směru ve východní části prochází řešeným územím Severojižní magistrála, která je vedena ulicí Argentinskou a tvoří jednu z hlavních městských tříd. V severní části na ulici Plynární a v jižní části na ulici Bubenské nábřeží se nachází tramvajové tratě.



bodové zdroje znečištění ovzduší REZZ01

- podrobné zdroje znečištění ovzduší REZZ01
- komunikace celoměstského významu
 - tramvajové tratě
 - tramvajové zastávky
 - železniční dráhy celostátní a regionální
 - železniční stanice
 - ochranné pásmo železniční dráhy
 - trasy metra
 - stanice metra
 - vestibul metra
 - ochranné pásmo metra
 - řešené území
 - širší území

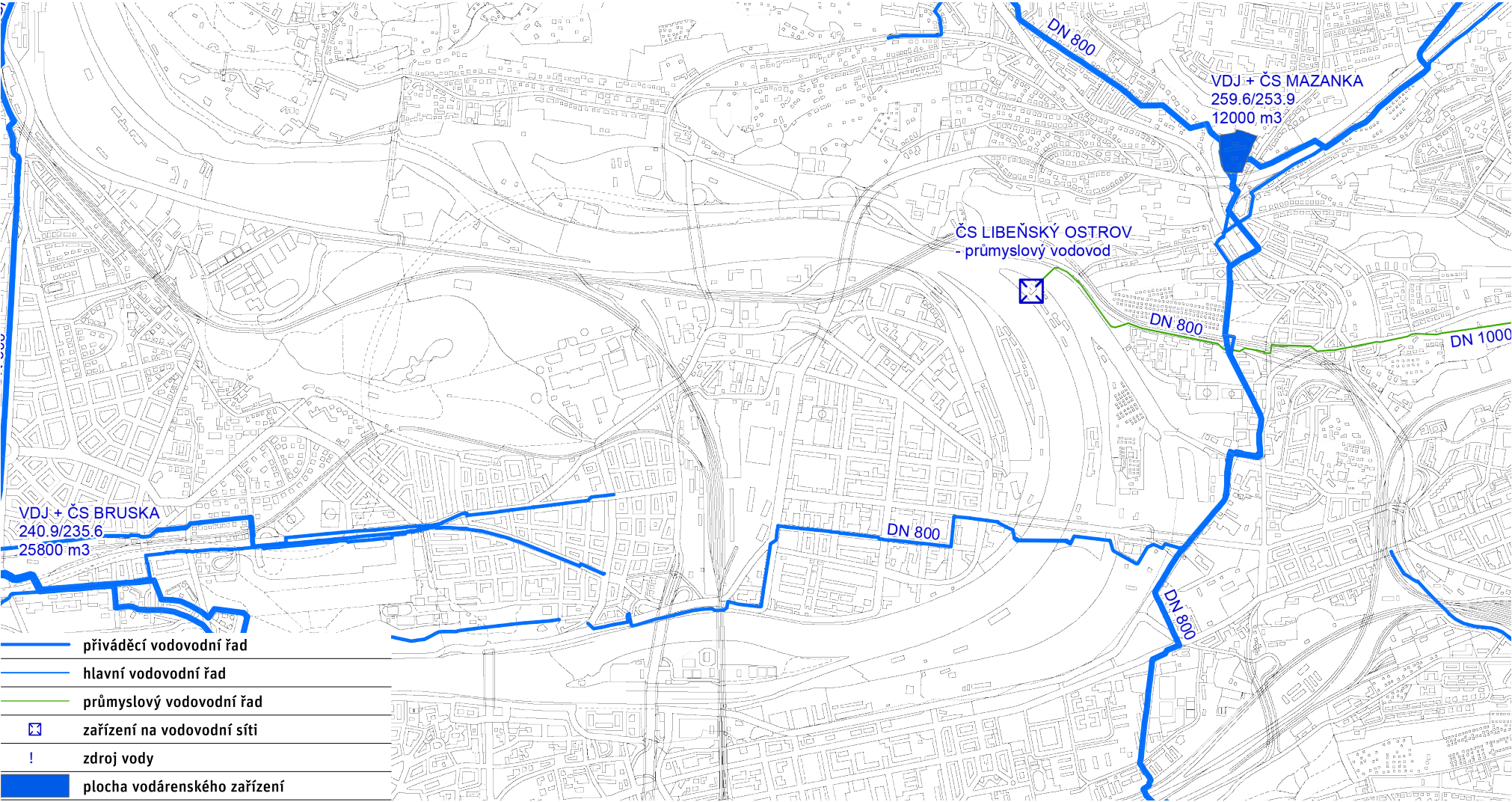
1:10 000

2. 14. Technická infrastruktura

2.14.1. Zásobování vodou

Zásobování vodou řešeného území je zajišťováno ze dvou zásobních pásem. Východně od železniční trati z pásma vodojemu Pod Mazankou. Pásmo je zásobováno hlavním zásobním řadem DN 1000 až za shybku pod Vltavou a dále přes Dělnickou

ul. do Tusarovy DN 800 a DN 600. Západně od železniční trati je území zásobováno z pásma vodojemu Bruska. Hlavní zásobní řady z vodojemu Bruska jsou DN 500 a DN 400. Blíže viz kapitola 9.1.

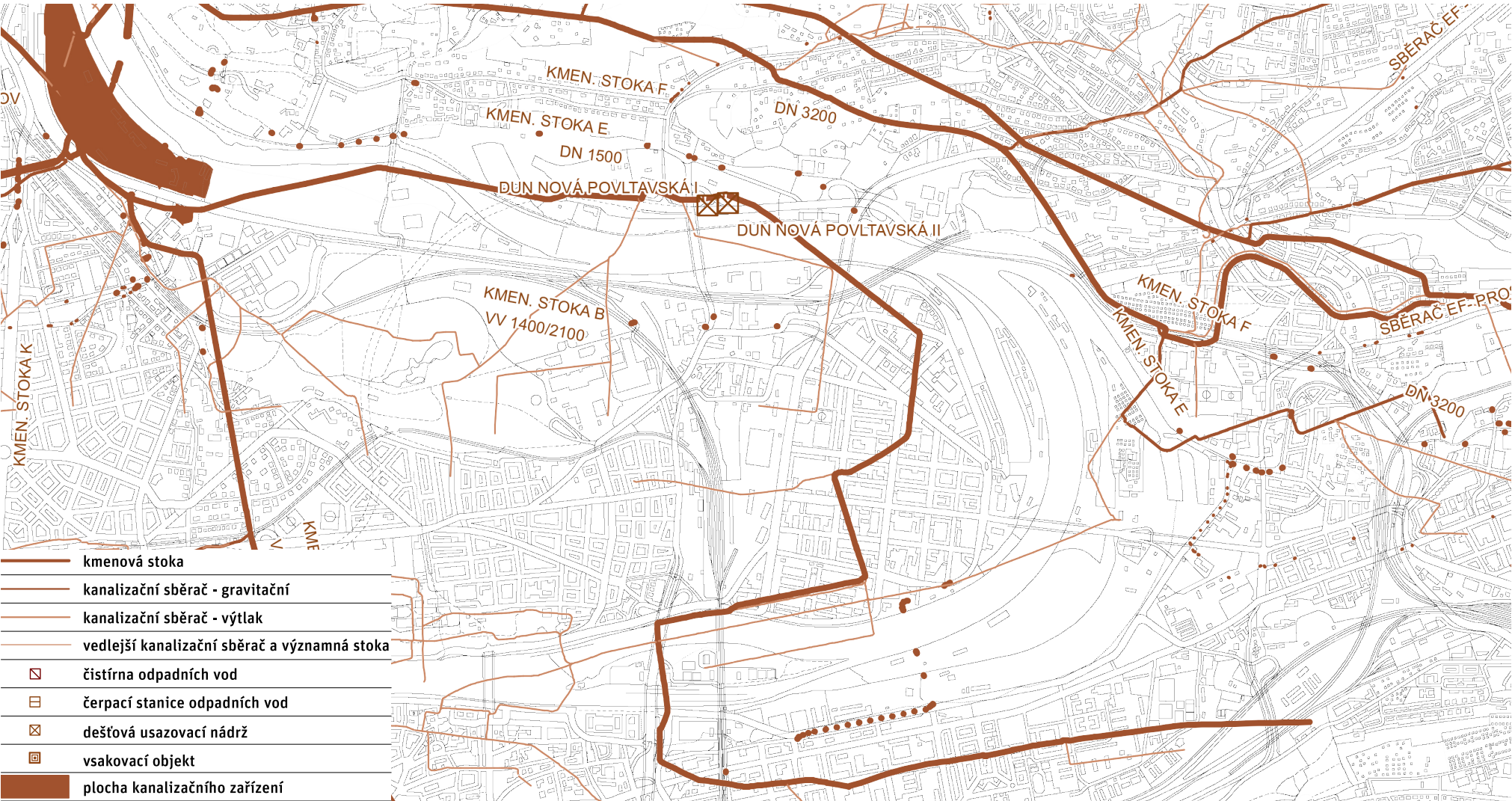


G.1.15. Zásobování vodou - dle ÚAP

2.14.2. Odvodnění

Řešené území leží v povodí kmenové stoky B. Jedná se o nejstarší stoku pražského odvodňovacího systému. V současné době se připravuje přeložka této stoky, a to především z důvodů její nedostatečné kapacity. Řešeným územím procházejí obě

stoky (stávající stoka i její přeložka) a je třeba je v tomto území obě zachovat. Stávající stoka zasahuje velmi významně do řešeného území zejména v severní části a v území ve vlastnictví RPC a.s. a Holešovického nádraží. Blíže viz kapitola 9.2.

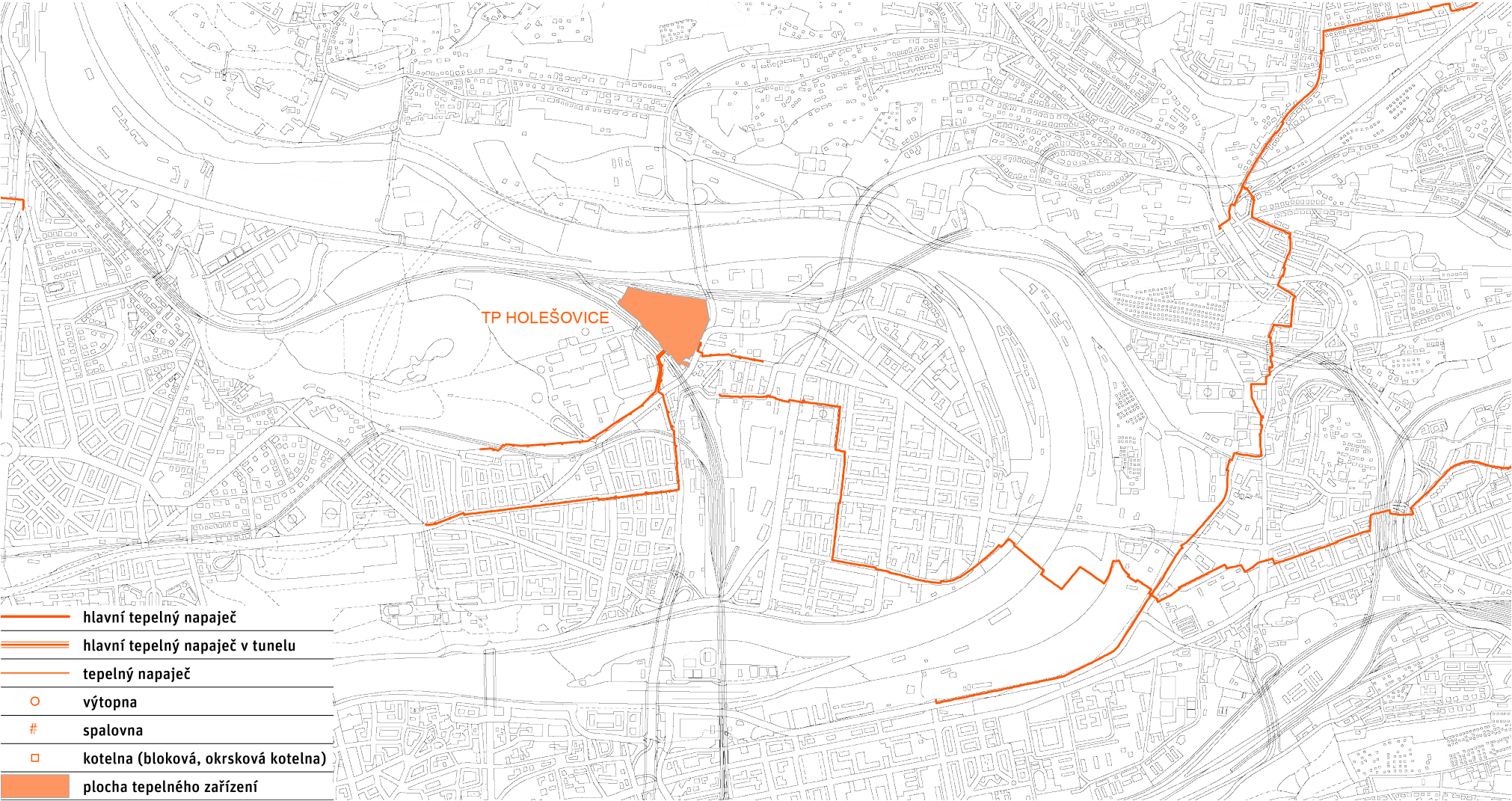


G.1.16. Odvodnění - dle ÚAP

2.14.3. Zásobování teplem

V řešeném území zde donedávna byl jako zdroj pára, zásobující původně rozsáhlé území Prahy z areálu Pražské teplárenské a.s., která zde má stále sídlo. Tento zdroj je již mimo provoz. V současné době je zásobování teplem z horkovodního přívodu z Elektrárny Mělník (EMĚ), který provozuje. Do území je horkovod přiváděn novou větví 2 x DN 500 z křížové šachty v Pobřežní ulici, pokračuje podchodem pod Vltavou,

územím Holešovic v ul. Jateční, Osadní, podchází Argentinskou, vede ul. Železničářů, zde se mění na 2 x DN 400 a ul. Partyzánskou vstupuje do nově upraveného areálu . Na tomto vedení je na rohu ul. Osadní a Jateční připravena odbočka 2 X DN150 jako další propoj horkovodu do řešeného území. Blíže viz kapitola 9.3.



2.14.4. Zásobování plynem

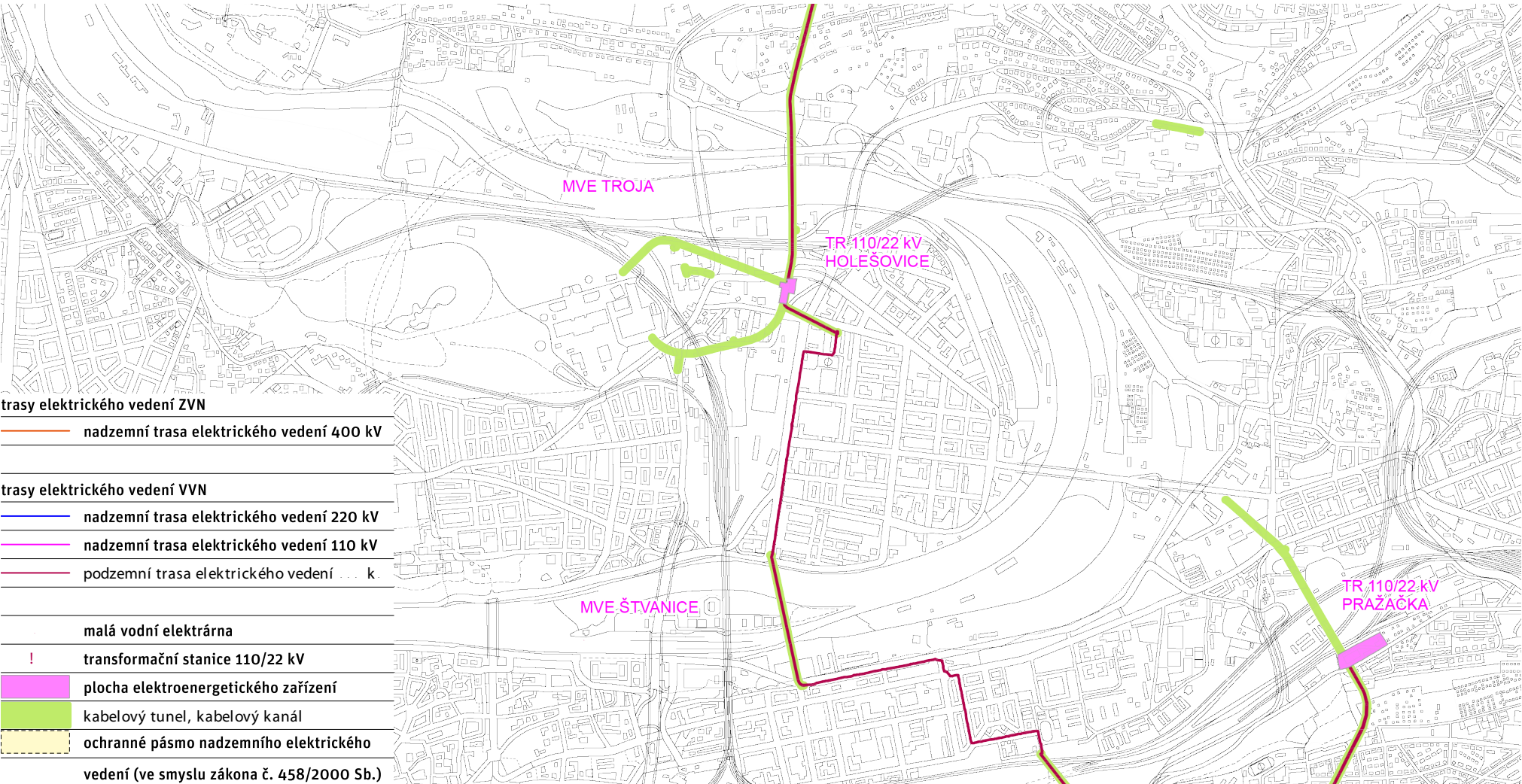
Hlavní přívod do území pro zásobování plynem je z RS Letná a do území vstupuje ulicí Bubenské nábřeží, prochází územím ul. Argentinskou a vede dále na sever přes most Barikádníků. Vedle tohoto středotlakého rozvodu je ještě v území nízkotlaký rozvod, který PP Distribuce a.s. postupně modernizují na STL. Tento nízkotlak je

využíván především ke konzumním účelům a k místnímu vytápění. Zásobní síť je ve stávajícím území dostatečná a po modernizaci zbývajících částí na STL bude kompletně vybavena. Blíže viz kapitola 9.4.

2.14.5. Zásobování elektrickou energií

V řešeném území se nachází stanice a distribuční kabely PREdistribuce a.s. Energetická dostupnost je zajištěna především z rozvodny Holešovice 110kV, u které došlo k odlehčení zatížení vzhledem k výstavbě a spuštění nové rozvodny Karlín 110kV koncem roku 2018. V dotčeném území se nachází kabelové tunely, ve kterých

vedou kabely PREdi, a zároveň z nich kabely vystupují na povrch. Kabelový tunel je přibližně 40-50 metrů pod zemí a lze na něm stavět budovy včetně suterénů. Vstupy a výstupy z kabelových tunelů musí být zachovány. Blíže viz kapitola 9.5.

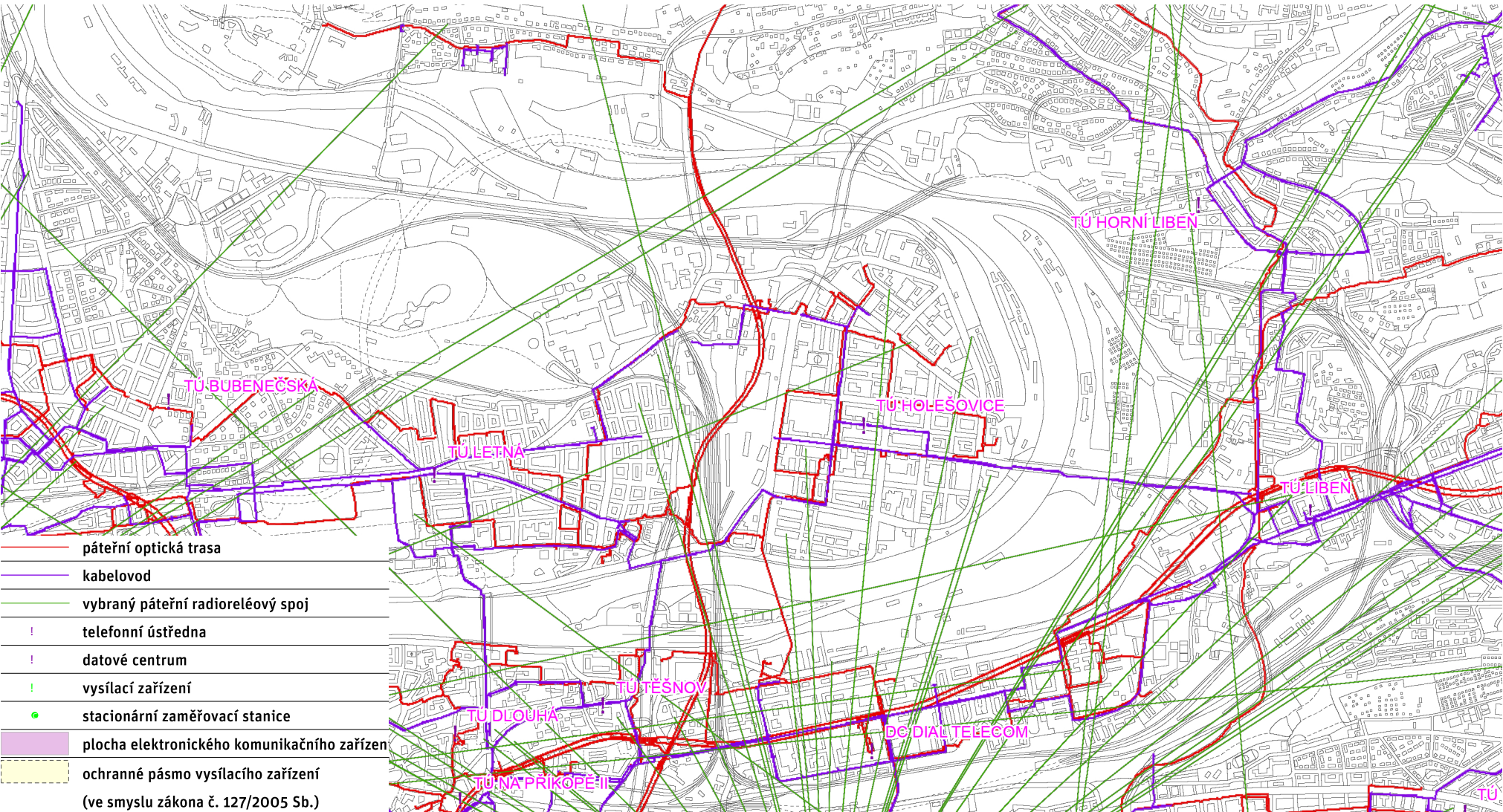


G.1.18. Zásobování elektrickou energií - dle ÚAP

2.14.6. Elektronické komunikace

Řešené území je napojeno na infrastrukturu společnosti CETIN. Jedná se jak o vlastní metalické telefonní kabely, tak i optické trasy datové kabeláže. Kabelové trasy jsou vedeny jak přímo úložně v zemi, tak v kabelovodu společnosti CETIN. V daném území se dále (mimo jiné lokální sítě) nachází optická síť společnosti UPC, která zajišťuje zasíťování zejména v pravé části Holešovic (vpravo od ulice Argentinská) a v

levé části Holešovic (vlevo od ulice Bubenská). V jižní straně Holešovic u Vltavy jsou obě části propojeny. Toto stávající okolní zasíťování umožňuje plánované výstavbě se napojit na stávající infrastrukturu (datové, telefonní služby, kabelová televize) v několika místech postupně dle potřeb jednotlivých uživatelů. Blíže viz kapitola 9.6

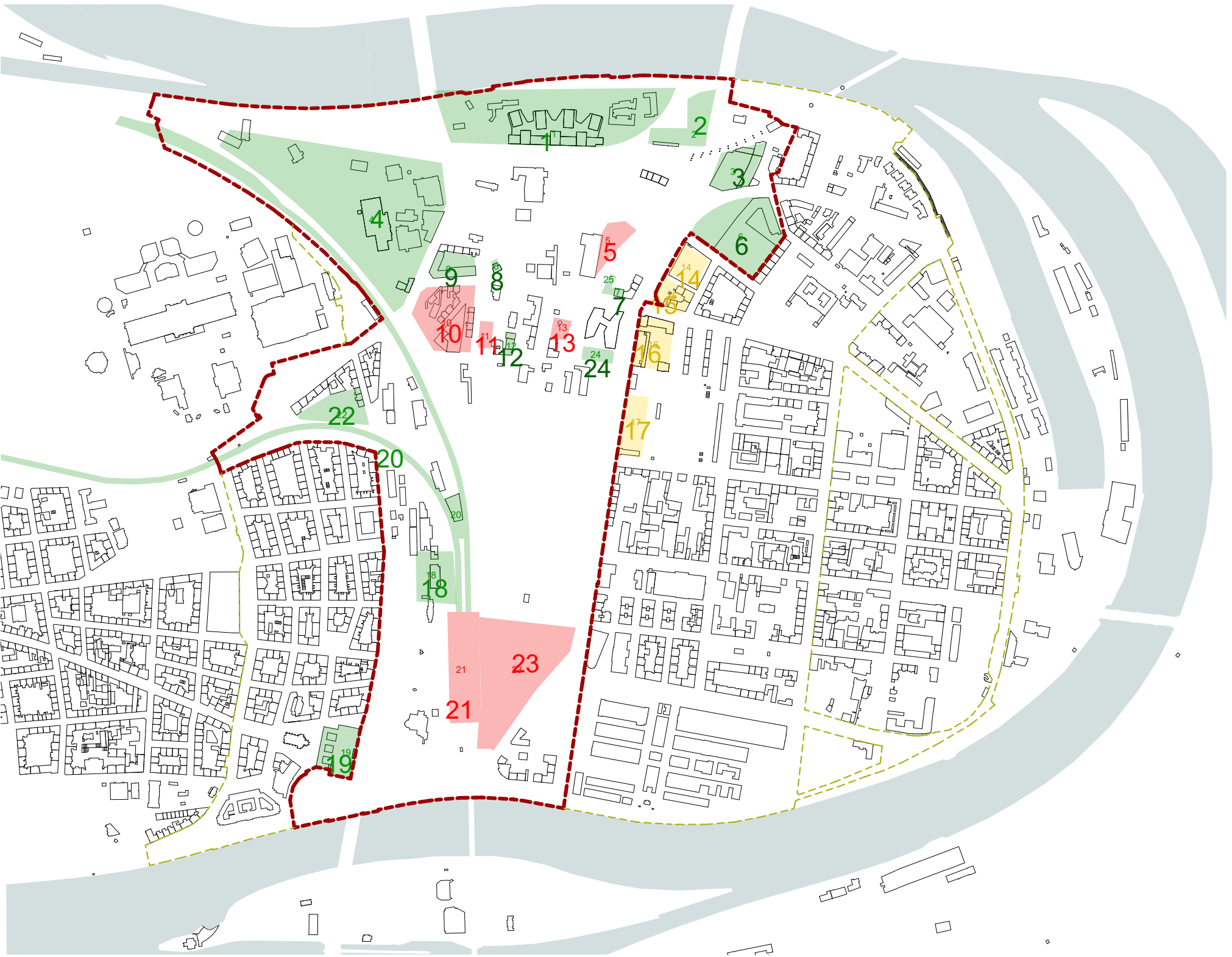


G.1.19. Elektronické komunikace - dle ÚAP

2. 15.Schéma záměrů v území

Podstatná část řešeného území je dle platného územního plánu velkým rozvojovým územím VRÚ Holešovice a dle vyhlášky č. 33/1999 Sb. hl. m. Prahy zde platí stavební uzávěra. Protože je veliký tlak na rozvoj území, vznikají studie a projekty jednotlivých majitelů pozemků ještě před pořízením a schválením podrobnější územně plánovací dokumentace. Záměry, předané zpracovateli městskou částí Praha 7, byly v rámci

zpracování územní studie vyhodnoceny a ty, které nejsou v rozporu se zadáním i návrhem územní studie, byly zohledněny. Jiné záměry bude třeba přepracovat. V rámci zpracování územní studie musely být zohledněny také záměry, na které je již vydáno územní rozhodnutí případně stavební povolení.



G.1.20. Schéma záměrů v území

- 1
- GEONE MARINA PROJECT Praha 7 Holešovice - PORT 7 s.r.o.
- 2
- Bubny předmostí - FINEP
- 3
- Rozšíření skladového areálu LESS MESS - LESS MESS STORAGE s.r.o.
- 4
- Studie - Pražská teplárenská a.s./RCP a.s.
Špičkový horkovodní zdroj - Pražská teplárenská a.s.
- 5
- Sdružené parkoviště Jankovcova, Praha 7 - dočasná stavba po dobu 10 let
- 6
- Bydlení Jankovcova - WAsia a.s.
- 7
- Multifunkční městský dům Plynární
- 8
- Stavební úpravy, nástavba a přístavba domu - IRAM CZ s.r.o.
- 9
- AT HOME - Student house - inv. ENTRUST - ve výstavbě
- 10
- Dostavba městského bloku v ulici U papírny - DELTA Holešovice a.s.
- 11
- Bytový dům za papírnou
Dočasná montovaná hala - BALAP spol s.r.o.

- 13
- Přestavba a přístavba hotellu Absolutum - Univers spol. s.r.o.
- 14
- Merkuria - novostava administrativní budovy - inv. spol. Temster, s.r.o.
- 15
- Argentínská office building - Deramis Estate s.r.o.
- 16
- Výstavba Hasičské stanice - HZS hm- m. Praha
- 17
- Výstavba administrativní budovy HZS - HZS hm- m. Praha
- 18
- Obytný soubor Argentínská - inv. Vivus Argentínská a.s.
- 19
- Revitalizace nádraží Bubny na památník ticha - inv. Památník šoa Praha o.p.s.
- 20
- Bubenská 1 - Oprava a stavební úpravy objektu - inv. CPI services, a.s.
- 21
- Modernizace trati Praha - Bubny (včetně) - Praha - Výstaviště (včetně)
- 22
- Modernizace stanice Praha - Bubny
- 23
- Karlin Group
- 24
- Rodamco - obchodní centrum
- 25
- Kappa Project
- 26
- Trade Centre Holešovice

- LEGENDA ZÁMĚRY V ÚZEMÍ
- řešené území
- širší území
- záměry, které nejsou v rozporu s návrhem
- záměry, které je nutno upravit
- záměry mimo řešené území, u nichž je nutné koordinovat uliční čáru

3. VYHODNOCENÍ A DEFINICE PROBLÉMŮ V ÚZEMÍ

3. 1.	Problémy urbanistické	27
3. 2.	Problémy dopravní	27
3. 3.	Problémy krajinné	28
3. 4.	Problémy inženýrských sítí	28
3. 5.	Problémová mapa	29

3. 1. Problémy urbanistické

U1 – rozdělení městských částí

Městské čtvrtě Letná a Holešovice se dnes od sebe odvracejí, řešené území tvoří mohutnou jizvu ve struktuře města. Neexistující propojení obou čtvrtí ve stopě významné urbanistické osy východo-západního diametru.

Navržené řešení: propojení obou částí v ose Dělnická – Veletržní.

U2 – nábreží s dopravní funkcí

Nábřeží kapitána Jaroše a Bubenské nábřeží mají převážně dopravní funkci. Funkce nábřeží jako veřejného prostoru a zapojení řeky do městské struktury je velmi omezena.

Navržené řešení: revitalizace nábřeží spolu s výstavbou filharmonie a prověření propojení jižního vestibulu metra s nábřežím.

U3 – nábřeží jako brownfield

Severní nábřeží je neudržovaným brownfieldem. Aktuálně je na tomto území plánována výstavba, která tuto situaci změní. V návrhu je také uvažováno o zřízení zastávky vodní tramvaje.

Navržené řešení: revitalizace nábřeží (doporučujeme spíše přírodní charakter s vlhkou pobřežní loukou)

U4 – Fragmentární zástavba

Historická zástavba Zátor je velmi fragmentární a působí zanedbaně.

Navržené řešení: citlivé doplnění zástavby.

U5 – Neměstotvorná zástavba

Budova nádraží Holešovice, Holešovická rozvodna, stanice metra Holešovice jsou objekty, které svým charakterem působí neměstotvorně a dávají lokalitě charakter periferie.

Navržené řešení: zásadní změna charakteru území, náhrada nevyhovujících objektů (kromě rozvodny).

U6 – Brownfield

Areál bývalé motorové elektrárny je typickým brownfieldem, který má však jedinečný charakter daný památkově chráněným objektem haly Garbe. Navržené řešení: revitalizace areálu.

U7 – deficit parku

V oblasti Dolních Holešovic je nedostatek veřejně přístupných parkových ploch.

Navržené řešení: vytvoření nového parku jako centrálního veřejného prostoru v řešeném území.

3. 2. Problémy dopravní

D1 – bariéra železnice

Železnice tvoří bariéru v území. Tento problém řeší plánované přizvednutí kladenské trati a její osazení na pilíře. Stejně tak považujeme za nutné přizvednout kralupskou trať (D1).

Navržené řešení: přizvednutí železničních tratí. Ne vždy je však zcela nutné vytvářet souvislou estakádu. Na úsecích, které nejsou v přímém kontaktu se zástavbou a nepředpokládá se intenzivnější využití uličního prostoru, je lépe železnici nechat na kolmém valu (zdi), která nevytvoří nebezpečné a nehlídané temné prostory. U památníku Ticha je nutné zachovat stávající úroveň terénu až po železniční trať ukončenou např. zdí nebo jiným pevným způsobem. Nedoporučujeme vytvářet schody pod tratí do území Dolních Holešovic z důvodu zachování piety.

D2 – mimoúrovňová křižovatka Vltavská

Mimoúrovňové křížení dálničního typu je úkazem, který nepatří do centrální části města, devastuje nábřeží i okolní městskou strukturu.

Navržené řešení: úprava křižovatky tak, aby ještě dokázala pojmout intenzity dopravy, ale měla charakter pokud možno městské křižovatky. Tedy zrušení alespoň východního oka křižovatky. Navržené řešení křižovatky bylo součástí zadání.

D3 – mimoúrovňové křížení tramvaje

Mimoúrovňové křížení tramvaje způsobuje vznik neměstského prostředí. Devastuje uliční profil Antonínské a staví stávající městské bloky do nepříznivé situace s omezeným (resp. nevlídným) prostorem pro pěší. Zvýšení plynulosti tramvajové dopravy není argumentem pro zachování tohoto neutěšeného stavu.

Navržené řešení: navrácení tramvaje a ulice Antonínská na úroveň původního terénu, změna trasování tramvaje a vytvoření podjezdu pod železnici na jižní straně plánované železniční stanice Bubny.

D4 – chybějící propojení

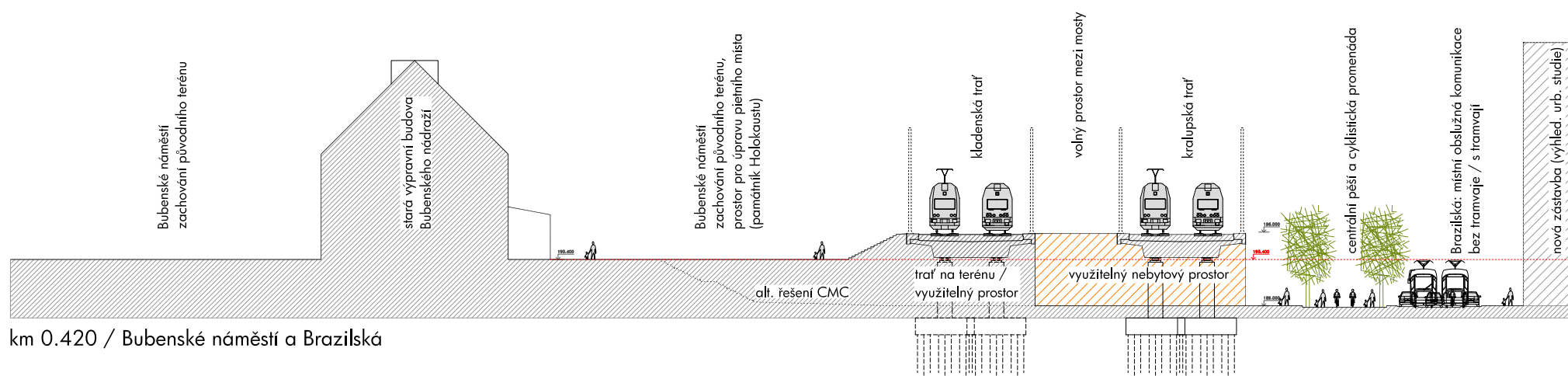
Chybějící propojení městských čtvrtí.

Navržené řešení: propojení v ose Dělnická / Veletržní. Přímé propojení je pro pěší a cyklisty. Automobilová doprava bude vedena tak, aby bylo zabráněno východozápadnímu přímému průjezdu celým územím (pěší zóna v úseku od parku do Argentinské)

D5 – nevyhovující nadjezd nad železnici

Mimoúrovňové křížení s železnici vytváří pouze propojení pro automobilovou dopravu, ne pro pěší. Vysoký nadjezd má periferní charakter, drobné měřítko přilehlé zástavby Zátor tím trpí.

Navržené řešení: S přizvednutím trati bude tento nadjezd nahrazen propojením pod železnici.



G.1.21. Řez železniční tratí v místě Památníku Ticha - zdroj Metrostav

D6 – nízká podjezdná výška pro tramvaj

Parametry podjezdu výškově nevyhovují tramvaji.

Navržené řešení: přizvednutí železnice a s tím spojená úprava křižovatky Bubenská / Partyzánská / Plynární.

D7 – nevyhovující podjezd pod železnici

V návaznosti na Trojský most je příliš úzký podjezd pod železnicí. Automobilová doprava je svedena do jednoho pruhu.

Navržené řešení: rozšíření podjezdu.

D8 – nevhodné trasování komunikace

Ulice Jankovcova jako pozůstatek železniční vlečky rozřezává území na pozemky s nevhodným tvarem pro zastavění.

Navržené řešení: nahrazení ulice novou ulicí spojující Vrbenského a Železničářů.

D9 – mimoúrovňové křížení

Mimoúrovňové křížení na ulici Vrbenského. V zadání však bylo požadováno stávající stav ponechat.

D10 – stanice metra nádraží Holešovice

Stanice metra je velmi mělce založena.

Navržené řešení: je třeba počítat s vyššími investičními náklady na výstavbu nad stanicí metra, souvisejícími s komplikovaným založením budov.

D11 - stanice metra Vltavská

Nad stanicí metra jsou objekty CO s minimálním krytím stropní konstrukce, dále výdech ochranného systému metra s ochranným pásmem 150m, který v podstatě znemožňuje zástavbu.

Navržené řešení: Stanici metra je nutno přizpůsobit tvar navržených bloků a terénní konfiguraci. V následující přípravě rozvoje území je však třeba vyřešit problematiku ochranného pásma objektů CO a přístupy do ochranného systému metra. Je nutné prověřit a přebudovat výdechy OSM (vytvořit 2 výdechy s ochranným pásmem 50m na severu od žel. Stanice Vltavská – ideálně jeden v parku a jeden v prostoru před památníkem Ticha).

3. 3. Problémy krajinné

K1 – absence propojení severního a jižního nábreží

V současnosti neexistuje vazba mezi oběma nábrežními Vltavy, ať pěší, cyklistická nebo biologická.

Navržené řešení: propojení nábreží centrálním parkem a vegetačním pásem kolem železnice.

K2 – absence propojení Stromovky s Dolními Holešovicemi

Oblast Dolních Holešovic, která má deficit parkových prostranství, nemá spojení se Stromovkou, i když je Stromovka v dostupné vzdálenosti.

Navržené řešení: navázání Holešovic na systém veřejné zeleně prostřednictvím centrálního parku a vegetačních pásů kolem železnice.

K3 – ÚSES

Dle platného územního plánu řešeným územím prochází biokoridor, který však nyní nenavazuje na celoměstský systém ekologické stability.

Navržené řešení: v souladu s územním plánem navrhujeme v mezích, které umožňuje charakter území, zachování nadregionálního biokoridoru. Bude však procházet prostorem městského centrálního parku s rekreačním a sportovním využitím.

K4 – terénní konfigurace

V návrhu železniční stanice Bubny se nepočítá s rozsáhlejšími terénními úpravami, které by vyřešily návaznost terénního rozdílu mezi Dolními a Horními Holešovicemi. Je navrženo pouze provizorní řešení ve formě terénních zářezů.

Navržené řešení: koordinace záměru s navazující výstavbou na východě od trati a plánování zvýšených investic souvisejících s remodelací terénu.

K5 – chybějící zelené kontinuální nábreží

V širším území chybí kontinuální zelené propojení nábreží Vltavy umožňující pěší a cyklistickou prostupnost celého území podél řeky.

Navržené řešení: vytvoření kontinuálního lineárního parku na nábreží.

3. 4. Problémy inženýrských sítí

I1 - stávající stoka B

Územím kolem nádraží Holešovice a územím ve vlastnictví RPC a.s. prochází stávající historická kmenová stoka B, která znemožňuje rozvoj území bez vyvolaných investic na její přeložení.

Navržené řešení: přeložení kmenové stoky B včetně dvou dešťových výpustí.

I2 - nově navržená stoka B

Připravované vedení nové kmenové stoky B prochází územím v trase, která protíná území plánované výstavby v nepříznivé poloze a vede v místě kolem kralupské trati na soukromých pozemcích a v místě, které je vhodné pro výsadbu vegetačního pásu umožňující biologické propojení obou nábreží Vltavy.

Navržené řešení: upřednostnění variantního vedení kmenové stoky B, které již bylo v minulosti uvažováno a vede pod stávající komunikací v ulici Za elektrárnou.

I3 – nedostatečné vodárenské kapacity

Stávající kapacita komor vodojemu Pod Mazankou je již při současném odběru na cca 50% potřebné kapacity a rozhodně nedostačuje pro navrhovanou zástavbu.

Navržené řešení: navýšení kapacity vodojemu Pod Mazankou (nachází se mimo řešené území).

I4 – vstup do kabelového tunelu

V prostoru křižovatky na ulici Bubenská se nachází vstup do kabelového tunelu, který vzhledem k tomu, že je uložen cca 40m pod povrchem, je nutné zachovat.

Navržené řešení: vymístění vstupu z křižovatky do nově navržené budovy.

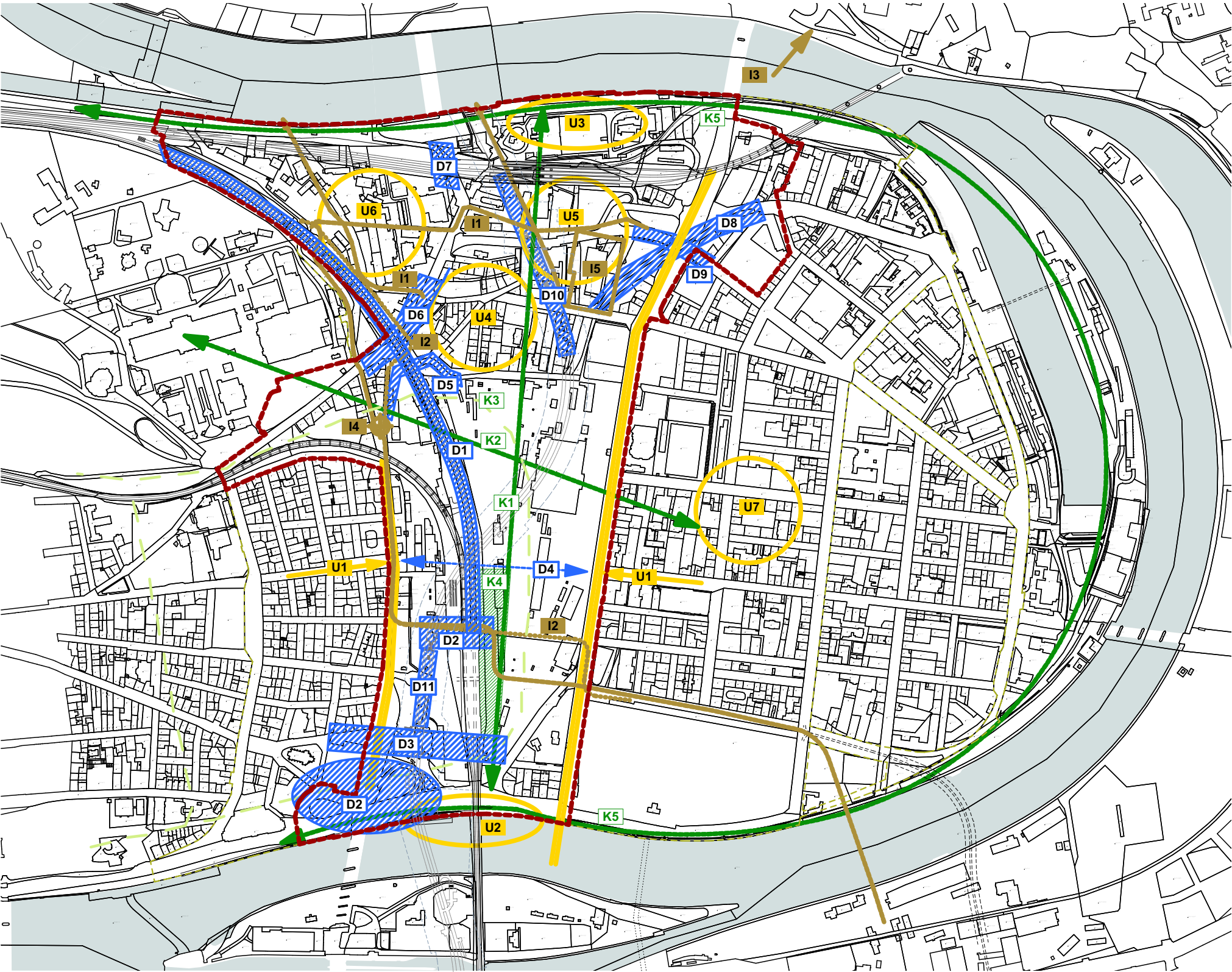
I5 - ochranné pásmo rozvodny

Ochranné pásmo rozvodny Holešovice (30 m) je nutné vzhledem k technologii zachovat. Bylo požádáno o stanovisko PRE k možnosti vedení nově navržené ulice v ochranném pásmu. Dle stanoviska PREdi je zástavba v ochranném pásmu možná, je však třeba zajistit manipulační a parkovací plochu pro transformovnu.

Navržené řešení: přizpůsobení tvaru bloků ochrannému pásmu. Zajištění manipulační plochy před transformovnou bude řešeno v navazujících projekčních fázích.

3. 5. Problémová mapa

Jedná se o zmenšený výkres. Výkres v měřítku 1:5000 dle zadání je umístěn ve výkresové příloze pod číslem G.3.1 Problémová mapa.



G.1.22. Problémová mapa

Problémy inženýrských sítí	Problémy krajinné	Problémy dopravní	LEGENDA PROBLÉMOVÁ MAPA
I1 - stávající stoka B	K1 - absence propojení severního a jižního nábreží	D1 - bariéra železnice	bliže viz textová část kapitola 3. Vyhodnocení a definice problémů v území
I2 - nově navržená stoka B	K2 - absence propojení Stromovky s Dolními Holešovicemi	D2 - mimoúrovňová křižovatka Vltavská	— řešené území
I3 - nedostatečné vodárenské kapacity	K3 - problematický ÚSES	D3 - mimoúrovňové křížení tramvaje	--- širší území
I4 - vstup do kabelového tunelu	K4 - terénní konfigurace	D4 - chybějící propojení městských čtvrtí	— Problémy urbanistické
I5 - ochranné pásmo rozvodny	K5 - chybějící zelené kontinuální nábreží	D5 - nevyhovující nadjezd nad železnici	U1 - odtržení městských čtvrtí
		D6 - nízká podjezdová výška pro tramvaj	U2 - nábreží s dopravní funkcí
		D7 - nevyhovující podjezd pod železnici	U3 - nábreží jako brownfield
		D8 - nevhodné trasování komunikace	U4 - fragmentální zástavba
		D9 - mimoúrovňové křížení	U5 - neměstotvorná zástavba
		D10 - stanice metra nádraží Holešovice	U6 - brownfield
		D11 - stanice metra Vltavská	U7 - deficit veřejného prostranství/ zeleně

4. URBANISTICKÝ NÁVRH

4. 1. Koncepce návrhu	31
4.1.1. Schwarzplan	33
4.1.2. Situace širších vztahů	34
4.1.3. Základní plošné rozvržení	35
4.1.4. Urbanistická situace	36
4.1.5. Zákres návrhu do situace majetkoprávních vztahů	37
4.1.6. Památková ochrana	38
4.1.7. Typologie krajiny ve městě a struktura zástavby	39
4.1.8. Terénní konfigurace, přizvednutí železničních tratí	40
4.1.9. Podlažnost	41
4.1.10. Šířka uličních profilů	42
4.1.11. Veřejná prostranství	43
4. 2. Funkční využití území	44
4.2.1. Bydlení	44
4.2.2. Administrativa	44
4.2.3. Obchod a služby	45
4.2.4. Sport a rekreace	45
4.2.5. Občanské vybavení	46
4. 3. Vizualizace	47
4.3.1. Nadhledové perspektivy	47
4.3.2. Zákresy do panoramatu města	52
4.3.3. Perspektivy z pohledu chodce	58
4. 4. Řezy územím	59
4. 5. Uliční profily	60

4. 1. Koncepce návrhu

Brownfield mezi Bubny a Holešovicemi tvoří uvnitř města jen stěží překonatelnou bariéru mezi městskými čtvrtěmi a městskými prostory. Tento rozdělovací efekt velkého území vlakového nádraží je umocněn komunikacemi podél jeho hranic. I přes centrální polohu zde vznikl druh „vnitroměstské periferie“ s nejasnými hranicemi a fragmentární zástavbou. Potenciálně nejcennější plochy jsou zabrány dopravní infrastrukturou, která znehodnocuje městský prostor, znemožňuje veřejný život a plochám upírá adekvátní využití.

Pokud se nic nezmění na těchto strukturálních podmínkách, zůstane areál bývalého vlakového nádraží – i když bude zastavěn – ostrovem odděleným od zbytku města. Přilehlé oblasti sousedních městských částí budou nadále velmi zatíženy a znehodnoceny dopravou. Od svého okolí odtržená oblast bude přitahovat využití a stavby, které nebudou brát ohled na stávající kontext a budou nadále posilovat roztržičnost městského prostoru.

Při srovnání současného a původního stavu důležitých ulic a městských prostorů je zřejmé, že ukazují velké deficity, a že neuspokojivý, z části dezolátní stav mnoha oblastí celého území, je výsledkem pokusů o řešení dílčích, zejména dopravních problémů.

Již před desítkami let stanovené a z dnešního pohledu chybné priority vedly k řadě dalších rozhodnutí, které navzájem umocňovaly své negativní důsledky. Tento začarovaný kruh musí být prolomen. Při koncepci celého území nejde na prvním místě o řešení dílčích problémů – dopravy, rozvoje, městské zeleně apod. – na jejichž základě pak vzniknou stavební plochy, které budou následně zastavěny.

Je tomu naopak: nejdříve je třeba objasnit úlohu a význam území v kontextu celého města. Z tohoto pak musí být vyvozeny nové priority. Řešení problémů v oblasti dopravy a rozvoje jakožto i přiřazení nových využití se pak musí podřítit těmto prioritám – i za cenu kompromisů. Jen tak může být rozuzlena spleť jednotlivých problémů a může být nalezeno trvale udržitelné řešení. Základní kostra městské struktury musí být přitom tak jednoduchá a robustní, aby zůstala životaschopná během vývoje území po desetiletí. Už jen z tohoto důvodu nemůže být řešení založeno výhradně na současných okolnostech, které v budoucnosti již nemusí existovat.

Skutečnost, že území vlakového nádraží je nezastavěné a že hranice sousedících městských částí musí být nově zformovány, nabízí možnost znovu definovat jejich vzájemný vztah. Je nutno si uvědomit, že velká plocha brownfieldu není jen budoucí stavební plochou, ale také cenným městským prostorem, který může lokalizovat celé území v kontextu města a současně zhodnotit přilehlé oblasti. To za předpokladu, že bude koncipován tak, aby nabízel kvality, které sousedním lokalitám chybí, že se tyto lokality k tomuto veřejnému prostoru budou orientovat a že bude vnímán nejen v kontextu svého bezprostředního okolí, ale také ve vztahu k celému městu.

Nová organizace oblasti vyžaduje nový koncepcí dopravy. Situace se zásadně přemění díky úpravě komunikací, přestavbě železnice i železničních stanic a díky zastavění železničních ploch. Pakliže bude doprava správně koncipována, posílí a výrazně rozšíří současné okrajové oblasti. Vzhledem k reorganizaci dopravy a infrastruktury vzniknou hodnotná místa pro novou výstavbu nejen na brownfieldu nádraží, nýbrž také na plochách, které dnes slouží dopravě.

Vzhledem k tomu, že kvalita zástavby a veřejných prostorů závisí na ekonomických

podmínkách, je vytváření co největšího množství vysoce kvalitních lokalit jednou z nejdůležitějších priorit našeho plánování. Teprve vytvořením takových lokalit bude zahájen trvale udržitelný rozvoj této části města na základě aktivit soukromých investorů.

Bubny

Městské části Letná a Bubny, stejně jako Holešovice, se odklánějí od bývalého vlakového nádraží, které se nachází na jejich okraji. Svá hlavní centra mají jinde. Je důležité, aby se obě městské části Letná a Holešovice orientovaly k sobě navzájem místo toho, aby se od sebe odvracely.

Proto je nutné dovést blokové struktury čtvrti Letná-Bubny až k dráze. Vedení tranzitní dopravy v rámci čtvrti musí být co nejvíce omezeno, aby nebyly vytvořeny žádné dopravní bariéry mezi stávajícími a novými bloky.

Oblast kolem nové stanice Bubny s přilehlou novou zástavbou na konci Hlávkova mostu má v kontextu Prahy prominentní polohu na nábreží Vltavy s výbornou dopravní obslužností. Může být využívána jako vedlejší centrum pro čtvrt' Letná – Bubny. K tomu je bezpodmínečně nutné nově koncipovat předmostí s jeho dopravními systémy.

Doprava přicházející přes most severojižní magistrálou bude svedena ke břehu a dále vedena Argentinskou ulicí. Tramvaj bude vedena v úrovni nivelety města, tedy v ulicích a nikoliv zakopána do tunelů a ramp jako dneska. Nebude tedy překonávat výškový rozdíl mezi předmostím a nábrežím a vznikne horizontální plato na nábreží Vltavy.

V důsledku odstranění dopravních ramp a tunelů může být na předmostí vytvořen kvalitní městský prostor. Je to situace, která je srovnatelná s předmostími jiných důležitých pražských mostů: náměstí s důležitými veřejnými budovami, které zapadají do okolí a které definují městský prostor a zároveň zůstávají rozpoznatelné jako solitéry s mimořádným významem. Vedle solitérní budovy Elektrických podniků by se mohlo jednat o novou radnici Prahy 7 a koncertní síň. Výstup z metra by byl integrován do nové zástavby.

Je důležité, že komplexní přeměna dopravy s sebou přinese nejen urbanistické, ale i ekonomické výhody, které by mohly usnadnit její financování. Na dnešních brownfieldech a plochách určených pro dopravu vzniknou kvalitní pozemky s nejlepší polohou ve městě, což mimo jiné zvýší nejen jejich ekonomickou hodnotu, ale také hodnotu investic na sousedních plochách. Dnešní dezolátní okrajové areály se stanou centrálními lokalitami, které získají význam v celoměstském měřítku a přilákají odpovídající hodnotné využití i investice. Městská část Letná, která se dnes od řeky odvrací, se bude naopak orientovat důležitými prostory a budovami k nábreží Vltavy. Tramvaj bude vedena pod úrovní železnice do Dělnické ulice. V dnes nezastavěné oblasti mezi dnešní Bubenskou a železnicí je možno realizovat potřebné topografické úpravy. Topografickými úpravami okolí Památníku Ticha vznikne exponovaná plošina, která spojí jednotlivé části památníku a podpoří spolupůsobení sochy Aleše Veselého a nádražní budovy s jejich okolím.

Není vždy smysluplné koncipovat železnici výhradně jako viadukt na sloupech. Prostory pod širokými dopravními stavbami nejsou nikdy atraktivní, nejsou dostatečně navštěvované a často se stanou nedostatečně kontrolovanými, nepřívětivými prostory. Působí proto navzdory prostorové prostupnosti jako bariéry. Je mnohem důležitější vést ulice pod železnicí pokud možno samozřejmým způsobem a posílit tak uliční síť.

Holešovice

Stejně tak jako Letná - Bubny by měla být městská čtvrť Holešovice doplněna jasným prostorovým ukončením směrem k dopravním trasám. Přitom je důležité, aby zástavba na bývalém železničním nádraží byla částí Holešovic a aby se tato zástavba neorientovala svými prominentními budovami a programy dovnitř areálu, ale naopak se obracela k okolnímu městu. Předpokladem toho je, že hranice čtvrtí Bubny a Holešovice nebude koncipována a vnímána jako dopravní koridor, ale jako kvalitní městský prostor s mimořádným významem. Hranice totiž není jenom něco, co různá území od sebe odděluje, nýbrž může dané lokality s různým charakterem spojoval.

Současně je třeba si uvědomit, že důležitá dopravní spojení jsou denně užívána desítkami tisíc lidí, kterým nabízejí jiné perspektivy a pohledy na město a umožňují vnímat širší městské vazby. Je proto nezbytné dopravu koncipovat tak, aby vnímání města umožňovala.

Z tohoto důvodu je navržen na východ od železnice velký městský park, který by byl místem setkání obou čtvrtí a jejich obyvatel a který umožňuje pohled na panorama okolní zástavby. Namísto hranice definované dopravou vzniká nový veřejný prostor, který přináší prospěch nejen přilehlé části zástavby, ale celému okolnímu městu. Od železnice se otevírá pohled na západní frontu fasád nové čtvrti. Park má nejen městský, ale i funkční, ekologický a klimatický význam. Rovněž vytváří dostatečnou vzdálenost mezi dopravou a zástavbou.

Teprve východní hranice parku, která je navržena jako souvislá zástavba, dává čtvrti Holešovice vnímatelnou tvář směrem k centru Prahy a budovám prominentní adresu. Geometrie parku není definována pouze sousedícími dopravními liniemi, ale tvoří rovné čelo blokové zástavby lemované uliční čarou u parku. Bloková struktura za ním pokračuje v uliční síti Holešovic a přejímá stávající výškovou hladinu. Fronta fasád k velkému prostoru parku je potom vyšší, resp. důležitá nároží a budovy jsou výškově akcentovány.

Poloha u parku předurčuje novou zástavbu severně od Dělnické ulice pro převážně rezidenční účely. Na jižním, užším a více dopravně zatíženém konci parku, přímo u stanice Bubny, by mělo převládat komerční využití.

Podél východní fronty budov podél parku v severojižním směru vzniká důležitá spojnice mezi stanicemi Bubny a Holešovice, která umožňuje nejen přímé spojení mezi těmito důležitými uzly, ale také zlepšuje orientaci uvnitř města a umocňuje působení parku. Tato spojnice slouží pouze obslužné dopravě a je navržena jako promenáda u parku.

Nádraží Praha Holešovice

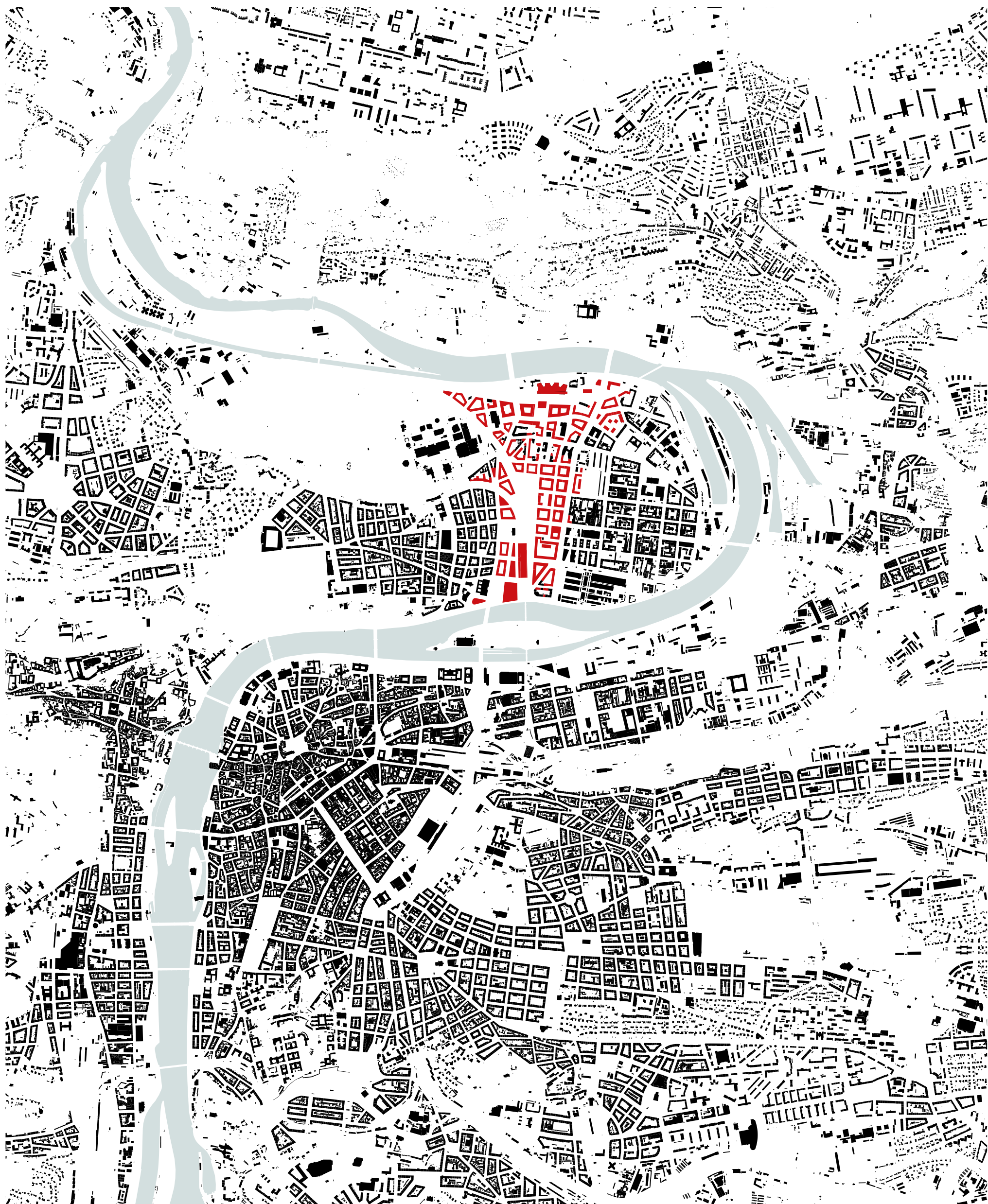
Stejně tak jako bezprostřední okolí nádraží Praha Bubny je i okolí nádraží Holešovice dnes určeno dopravou, infrastrukturou a průmyslem. Zástavba je roztříštěná a fragmentární. Také zde nejsou dobře situované a potenciálně velmi cenné plochy souvisle vyvíjeny a zastavovány. Ze zkušeností vede taková situace k plánování, které se soustřeďuje na jednotlivé oblasti, které jsou v současné době k dispozici, což vede k dalšímu roztříštění území.

Pro prostorové a funkční spojení čtvrtí Bubny a Holešovice je důležitá polarita subcenter obou nádraží, proto je podobně jako u nádraží Praha Bubny okolí nádraží Holešovice koncipováno jako charakteristický celek s náměstím, které působí jako prostorové těžiště pro blízké okolí.

Reorganizace nádraží a jeho okolí je spojeno s přestavbou, resp. s demolicí stávající dopravní infrastruktury. Také zde by reorganizace vedla ke vzniku kvalitních a dobře dopravně obslužených pozemků, které mohou být velmi intenzivně využívány a komerčně zhodnoceny. Administrativní budovy kolem náměstí jsou výškově akcentovány a spolu se svým komerčním parterem tvoří těžiště zástavby v okolí nádraží Holešovice. Výškové budovy zapadají z pohledu od města do krajinného reliéfu strmých skal Jabloňky na druhé straně řeky.

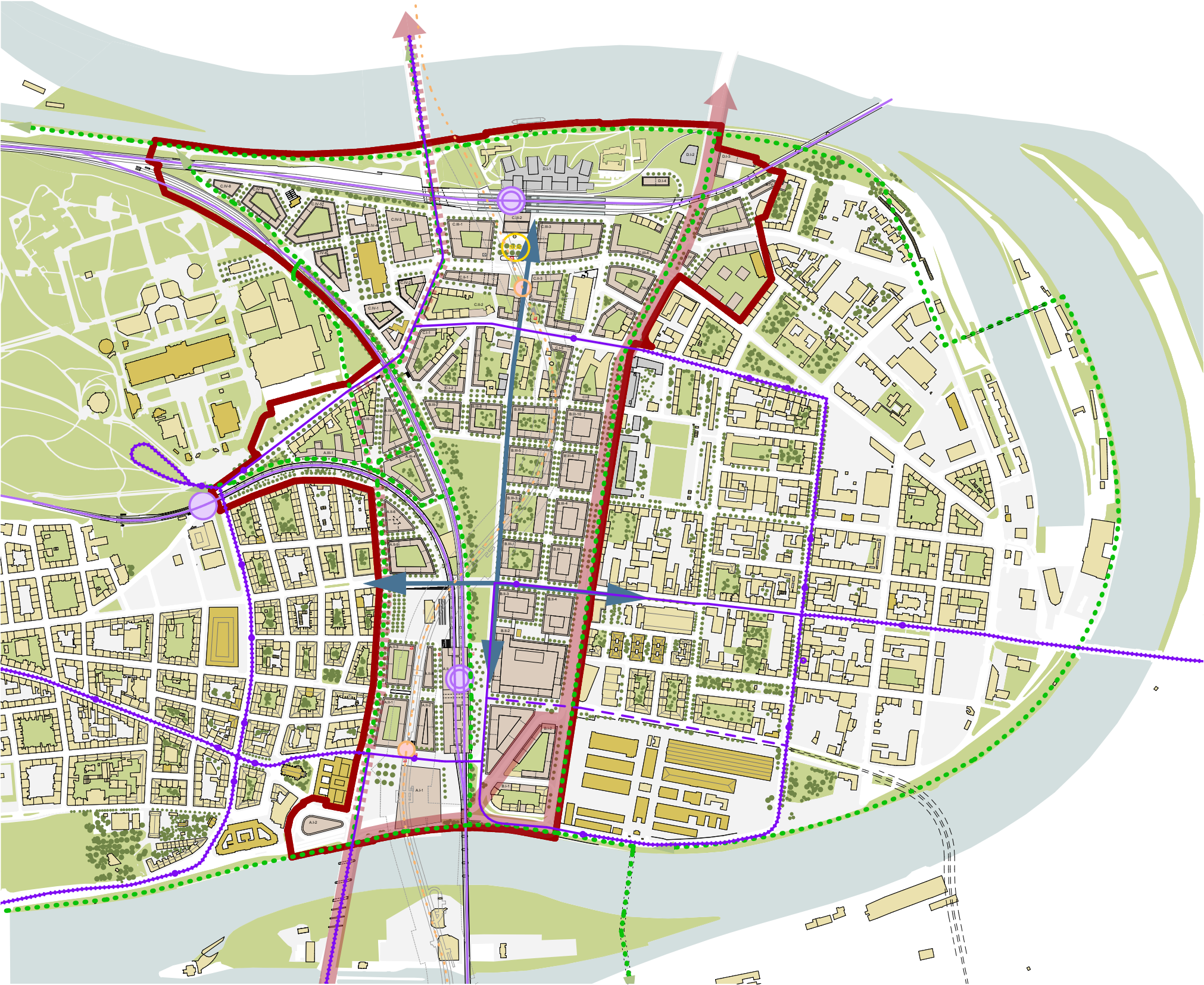
Terénní konfigurace rozvojového území je podstatně ovlivněna rekonstrukcí železničních tratí. Přizvednutí kladenské trati je již ve fázi dokumentace pro územní rozhodnutí a návrh z ní vychází. Zároveň navrhujeme přizvednutí také kralupské trati, která umožní propojení území Výstaviště a Stromovky s areálem Pražské teplárenské (ve vlastnictví RPC a.s.) a přes něj dále až k nádraží Holešovice. Tratě budou přizvednuty tak, aby maximálně umožnily propojení obou částí města (Letná a Holešovic). V místě nové železniční stanice Bubny budou obě čtvrtě (Letná a Holešovice) propojeny budovou nádraží, která vyrovná výškový rozdíl mezi Horními Holešovicemi (Letná) a Dolními Holešovicemi. Aby pod nástupiště mohl vzniknout živý parter, dojde na východní straně nádraží k poměrně velkým remodelacím terénu. V ose ulic Dělnická/ Veletržní bude stávající terén snížen a bude umožněn podjezd železniční tratě. Tento podjezd bude mít dimenze odpovídající tramvajovému podjezdu tak, aby zde vnikla územní rezerva pro případné protažení tramvajové trati ulicí Dělnickou a její propojení do stávající sítě v ulici Dukelských hrdinů. Je zásadní, aby veškeré terénní úpravy a podjezdy byly řešeny v rámci uličního prostranství jako ulice ve spádu. Je třeba se vyvarovat neměstotvorných opatření v podobě zářezů mezi opěrnými zdmi.

4.1.1. Schwarzplan



G.2.1. Schwarzplan - návrh

4.1.2. Situace širších vztahů

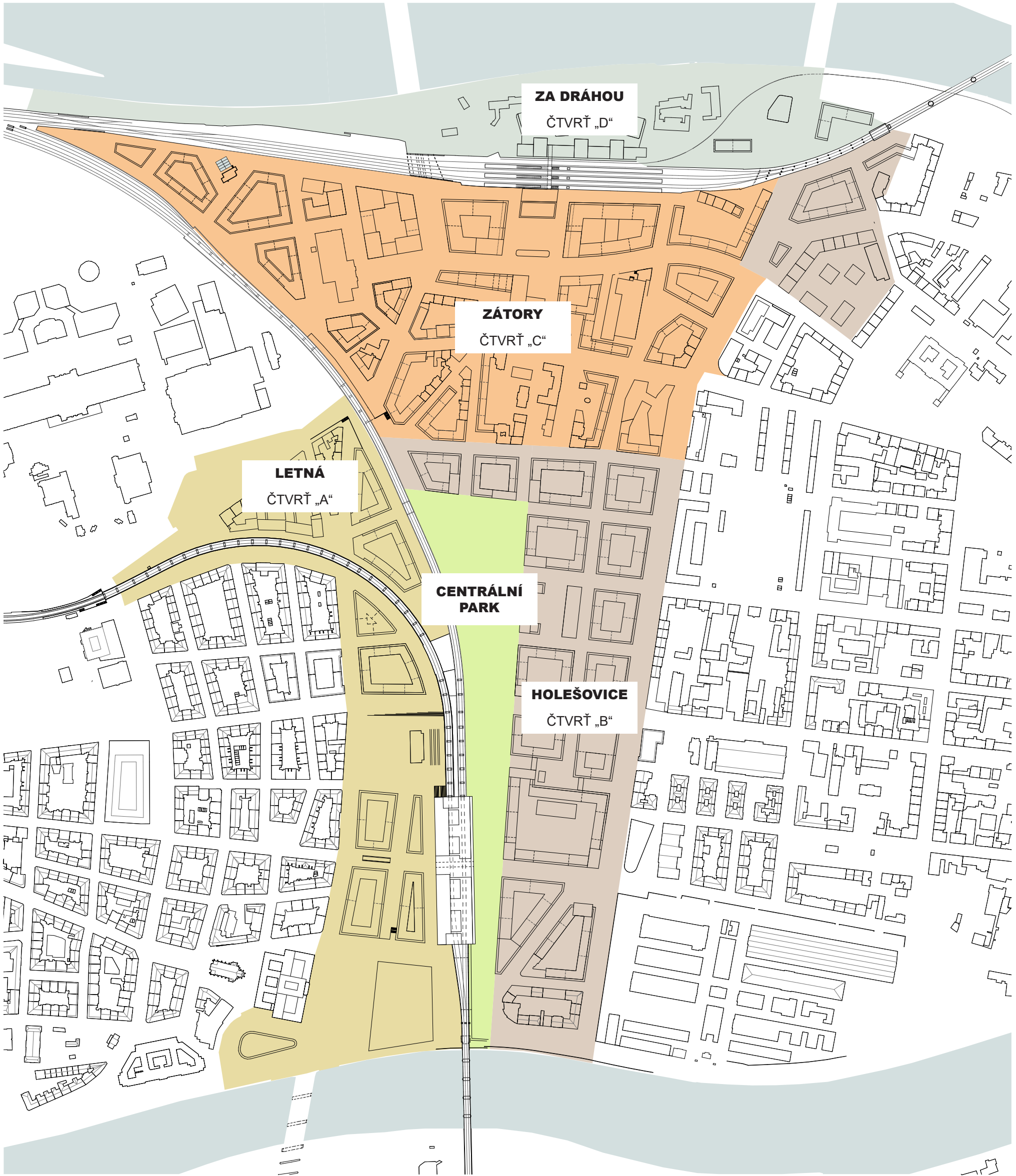


G.2.2. Situace širších vztahů - návrh

- železniční zastávka
- trasy metra
- stanice metra
- navrhované tramvajové tratě
- variantní řešení TRAM v ulici Jateční
- stávající tramvajové tratě
- tramvajové zastávky
- autobusová stanice MHD

- LEGENDA ŠIRŠÍ VZTAHY**
- řešené území
 - širší území
 - stávající zástavba
 - navrhovaná zástavba
 - objekty ve výstavbě / s vydaným ÚR
 - chodníky
 - vegetace
 - řeka
 - ulice s celoměstským významem
 - městská třída
 - urbanistická osa
 - hlavní cyklistické trasy
 - železniční dráhy
 - železniční stanice

4.1.3. Základní plošné rozvržení

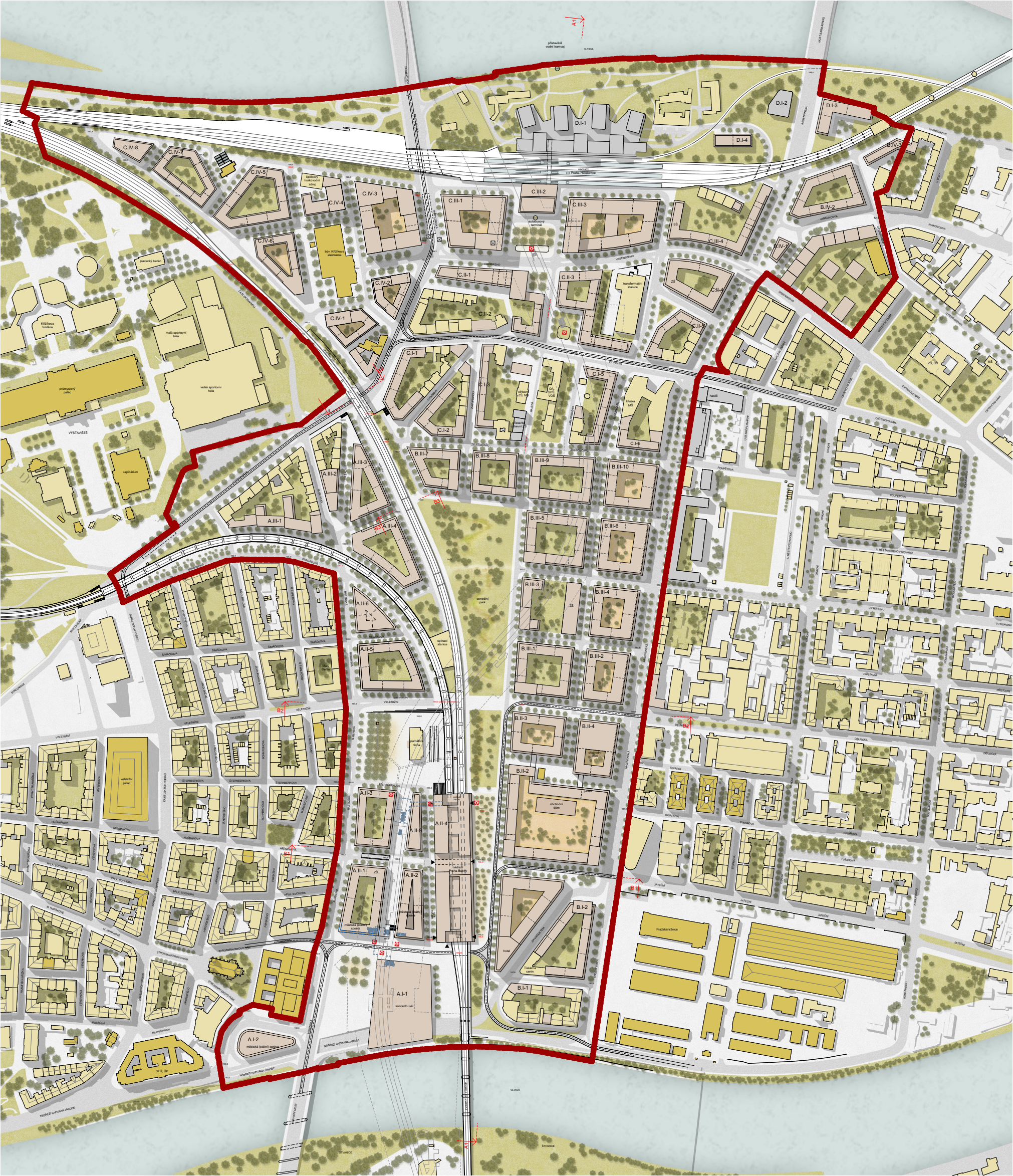


G.2.3 Základní plošné rozvržení - návrh

- LEGENDA**
- řešené území
 - širší území
 - Letná
 - Holešovice
 - Zátory
 - Za dráhou
 - Centrální park

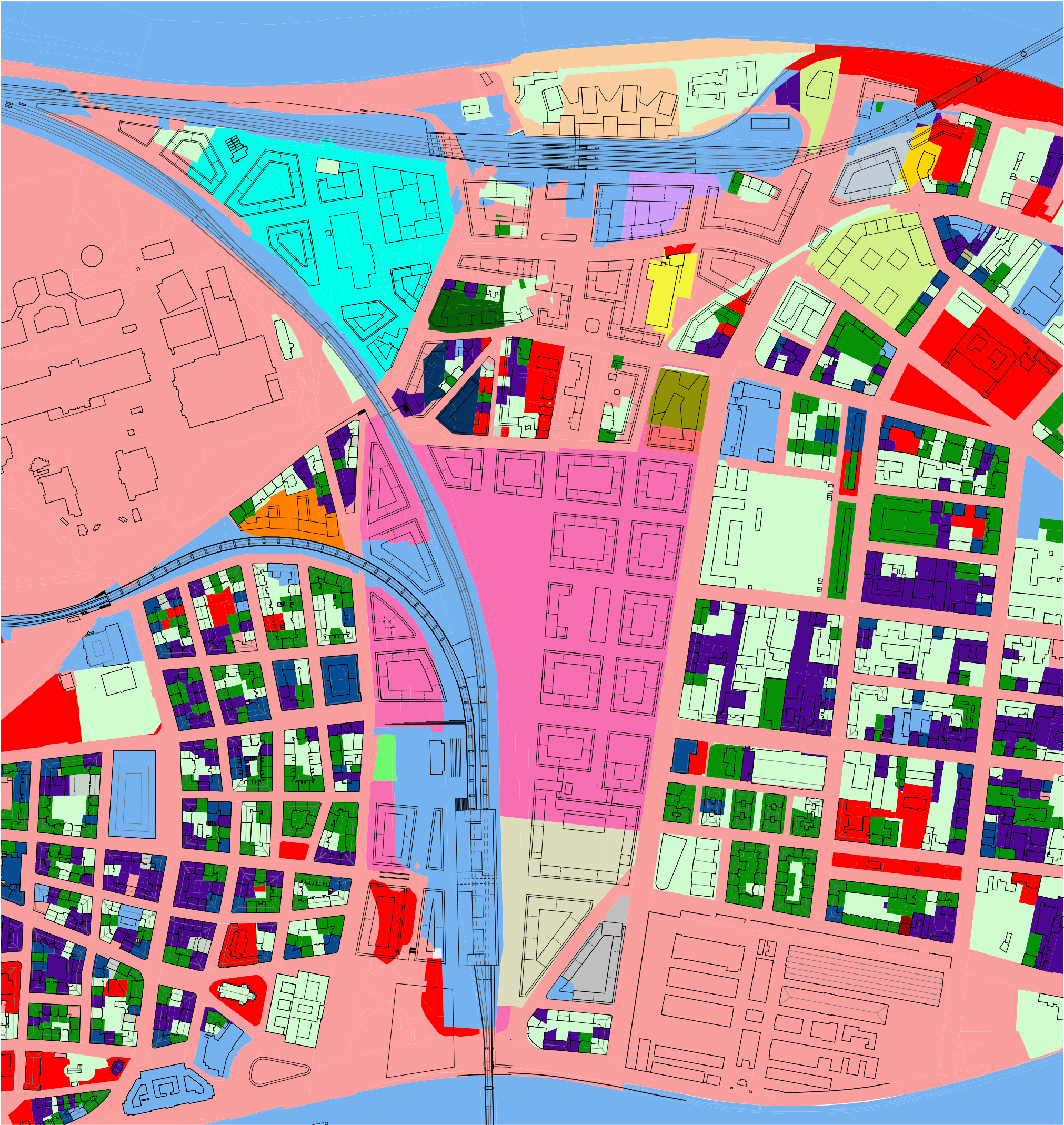
4.1.4. Urbanistická situace

Jedná se o zmenšený výkres. Výkres v měřítku 1:2000 včetně legendy k výkresu je umístěn ve výkresové příloze pod číslem G.3.2 Urbanistická situace.



4.1.5. Zákres návrhu do situace majetkoprávních vztahů

Územní studie maximálně respektuje majetkoprávní vztahy v území. V ulici Za Papírnou však bude nezbytné zahájit jednání s vlastníky. Ulice je ve stávající stopě tak úzká, že nesplňuje požadavky na min. šířku ulice dle PSP. Pokud by byla zachována ve stávající stopě, nebude možné na ní postavit s ohledem na odstupové vzdálenosti budovy vyšší než dvě nadzemní podlaží. Proto ÚS navrhuje její rozšíření a vytvoření uliční fronty s výškou budov odpovídající okolní zástavbě. Jedná se o zmenšený výkres. Výkres v měřítku 1:2000 včetně legendy k výkresu je umístěn ve výkresové příloze pod číslem G.3.15. ZÁKRES NÁVRHU DO AKTUÁLNÍ SITUACE MAJETKOPRÁVNÍCH VZTAHŮ



G.2.5 Zákres návrhu do situace majetkoprávních vztahů

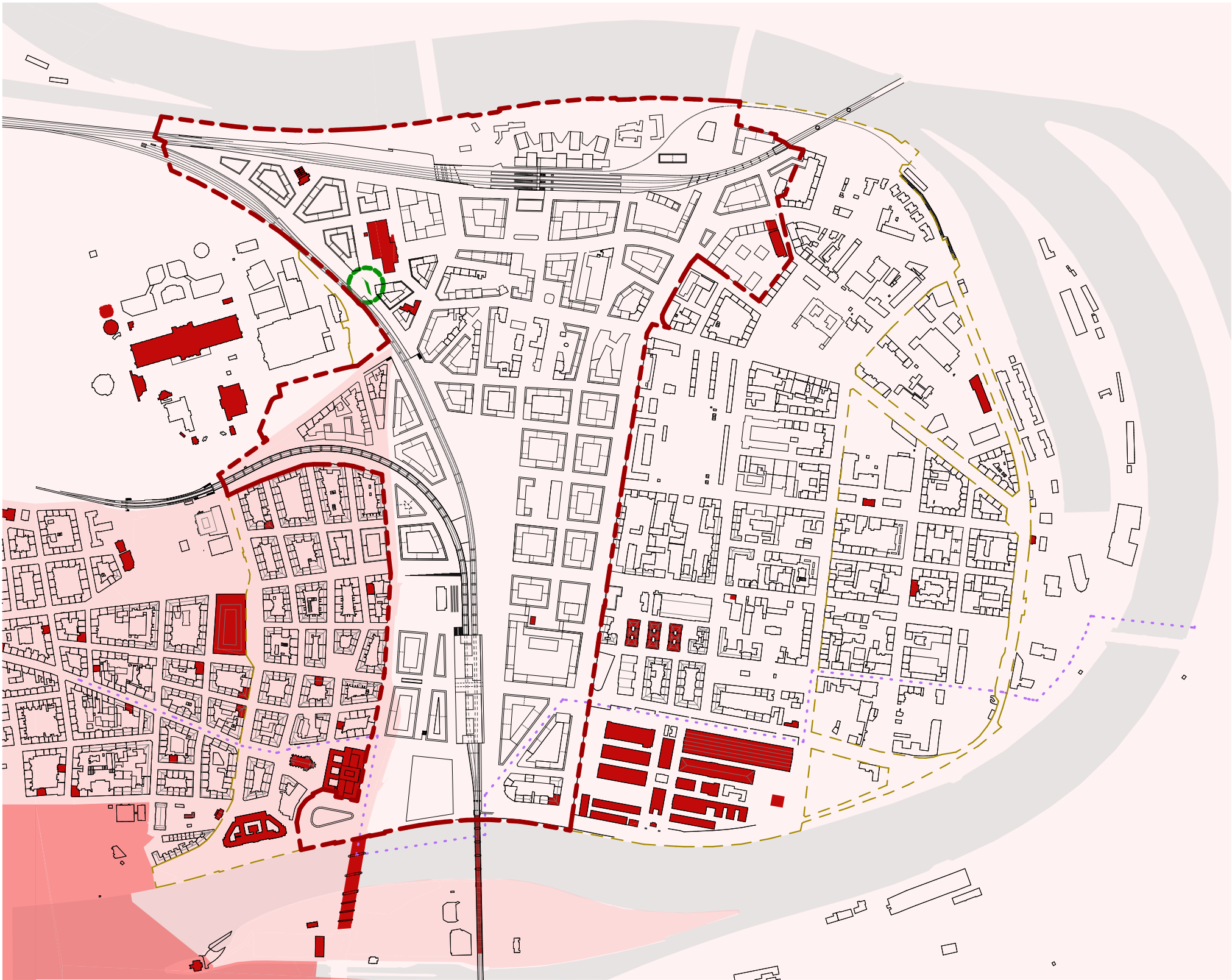
LEGENDA MAJETKOPRÁVNÍCH VZTAHŮ

ČR včetně státem ovl. subjektů	ČSAD Praha holding, a.s.	JABLOTRON ALARMS, a.s.	Ostatní tuzemské právnické osoby
HMP včetně státem ovl. subjektů bez MČ	FINEP Holešovice, a.s. + FINEP Modřany z	PREdistribuce, a.s.	Podíl subjektu kromě HMP
Bubny development, s.r.o.	Skanska Kappa Project Company, s.r.o.	ENTRUST, s.r.o.	Podíl subjektu součástí HMP
Beta development, s.r.o.	Visionary Prague, s.r.o.	Delta Holešovice, a.s.	Tuzemské fyzické osoby
RPC, a.s.	Skanska Gamma Project Company, s.r.o.	Junák - český skaut, z.s.	Zahraniční subjekty
Unipetrol RPA, s.r.o.	OMNIPOL, a.s.	MČ včetně státem ovl. subjektů	HMP, MČ Praha 7
Port 7, s.r.o.	LESS MESS STORAGE, s.r.o.	Obce ČR mimo HMP včetně ovl. subjektů	řešené území

4.1.6. Památková ochrana

V řešeném území respektujeme a zachováváme všechny památkově chráněné objekty. Památkově chráněný ocelový most v areálu bývalé motorové elektrárny (Pražská teplárenská, dnes ve vlastnictví RPC a.s.) bude ovlivněn přizvednutím kralupské železniční trati a v této souvislosti nemůže být ponechán na stávajícím místě. Bude především odstraněn železniční val, ze kterého památkově chráněný most vychází. Odstranění valu je však zásadním počinem, který propojí území Výstaviště s Teplárenskou a potažmo nádražím Holešovice. Most tedy doporučujeme

přesunout do jiné polohy v rámci areálu. Jako možná varianta se jeví jeho využití na pěší a cyklistické propojení podél kralupské trati v místě, kde se kříží s ulicí Partyzánská. Konkrétní umístění je však nutné prověřit z hlediska památkové ochrany a technického řešení. ÚS navrhuje úpravu vedení linie zákazu výškových staveb. Zákaz výškových staveb se posouvá právě jen pro účely umístění jedné konkrétní budovy – filharmonie.



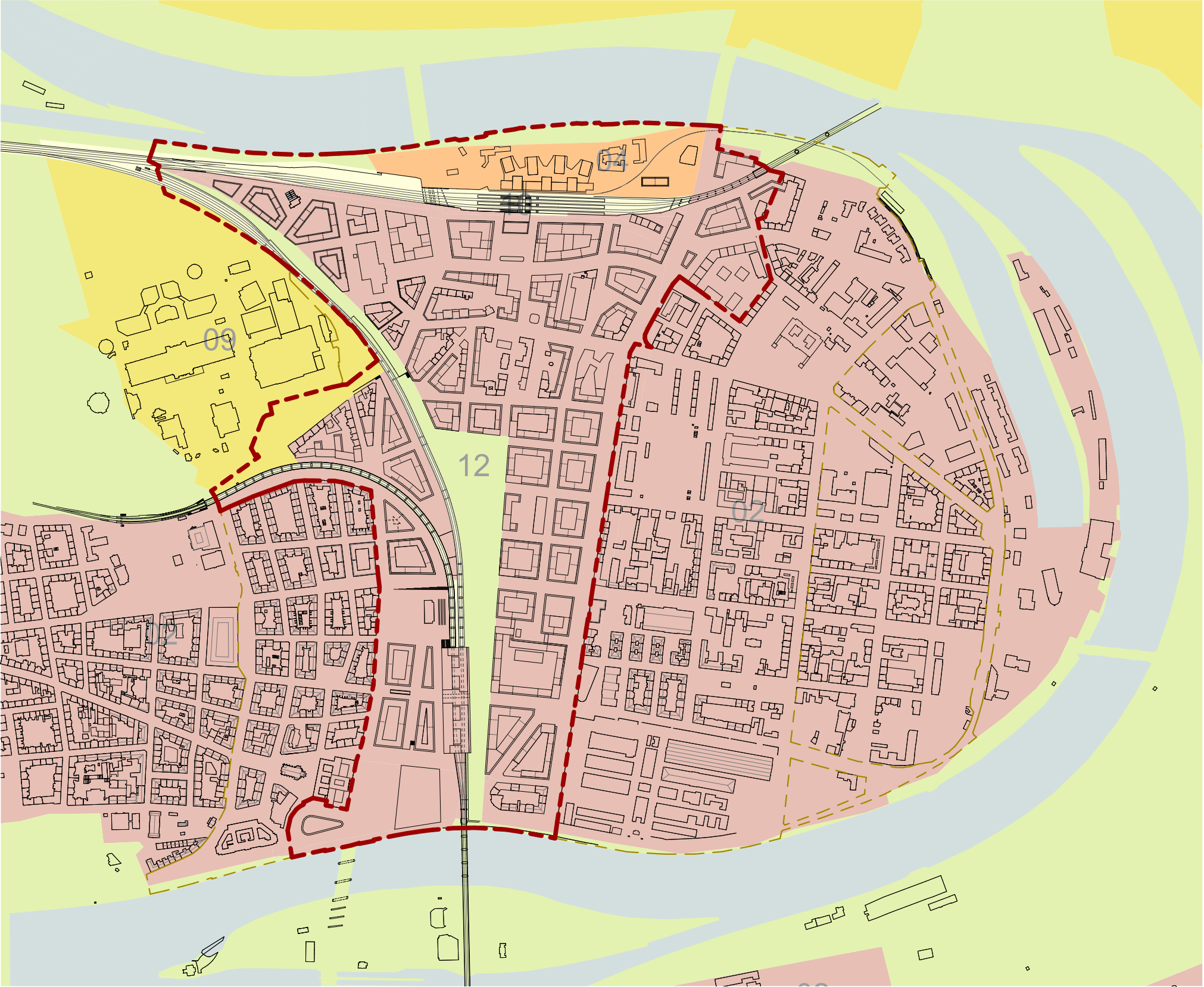
G.2.6. Památková ochrana - návrh

- LEGENDA PAMÁTKOVÁ OCHRANA**
- řešené území
 - širší území
 - Nemovité kulturní památky
 - Památková rezervace v hl. m. Praze
 - Památkové zóny vyhlášené
 - Ochranné pásmo Památkové rezervace v hl. m. Praze
 - hranice území se zákazem výškových staveb dle platného ÚP
 - objekt viaduktu, který ÚS navrhuje přesunout

4.1.7. Typologie krajiny ve městě a struktura zástavby

Navržené řešení podporuje kontinuální propojení nezastavěné krajiny ve městě podél řeky Vltavy a obě nábřeží propojuje centrálním parkem. Zástavba přirozeně navazuje na okolní zastavěnou městskou krajinu charakterizovanou blokovou strukturou. Bloková struktura je navržena také v oblasti Zátor a nádraží Holešovice, kde je navržena zásadní přestavba území.

Navržená bloková struktura zástavby vychází z okolní struktury. Vychází z holešovické šířky bloku, která je cca 85m. Délka navržených bloků je poloviční (ve srovnání s holešovickým blokem) a činí cca 95 m. Navazuje na stávající uliční síť, používá stejné nebo podobné šířky uličních profilů, navazuje na okolní výšky říms. Bloky jsou navrženy tak, aby se nejednalo o veliké monobloky, ale budou složeny z jednotlivých domů či bytových sekcí. K tomu byl vyvinut regulativ „Počet objektů na stavební čáře“ – blíže viz 5.2.7.



G.2.7 Typologie krajiny ve městě - návrh

LEGENDA

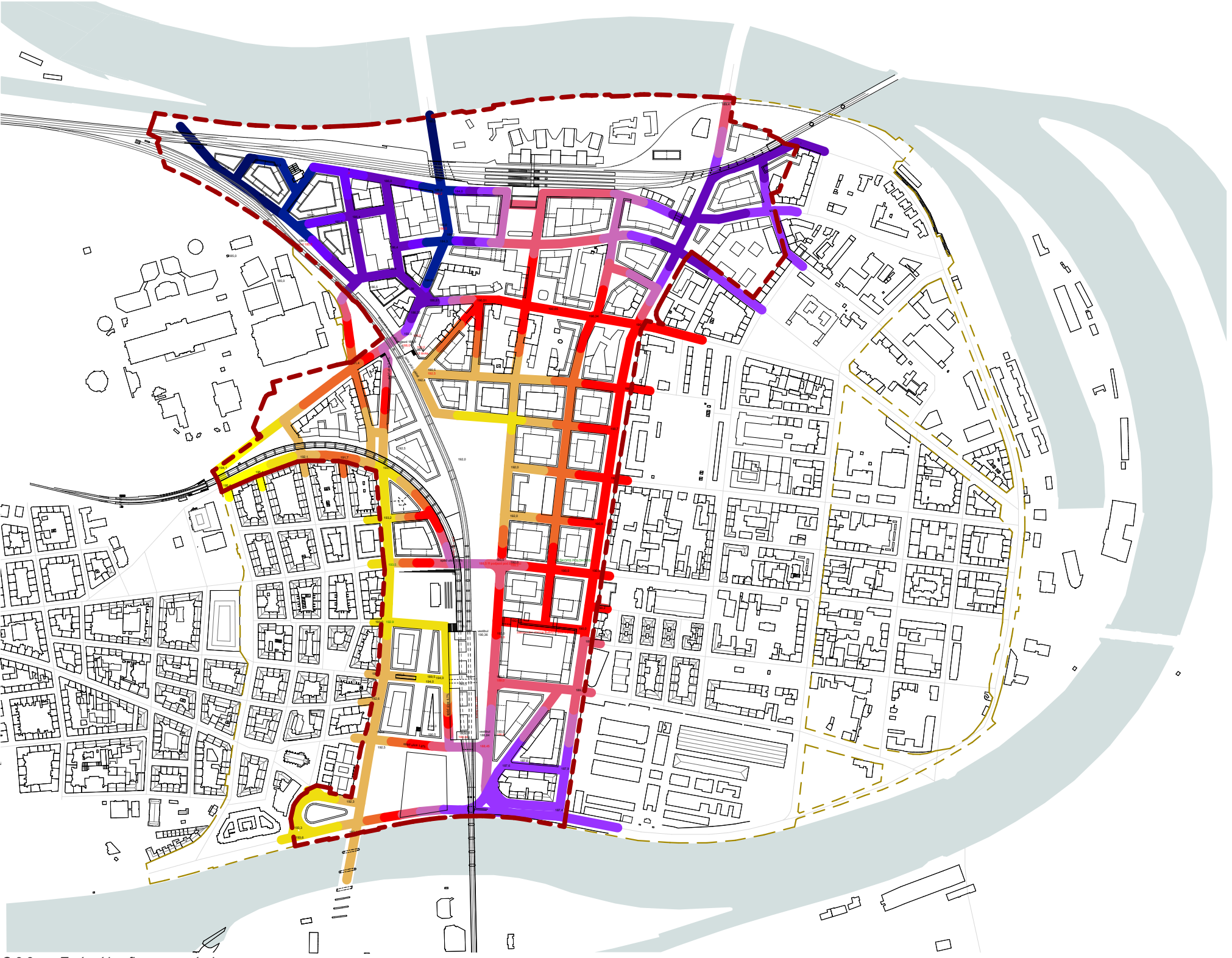
- typy zastavěné krajiny ve městě**
- bloková struktura 02
 - heterogenní struktura 04
 - areál produkce 08
 - areál vybavenosti 09
 - lineární struktura 10

- typy nezastavěné krajiny ve městě**
- parkové prostranství 12
 - řešené území - - -
 - širší území - - -

4.1.8. Terénní konfigurace, přizvednutí železničních tratí

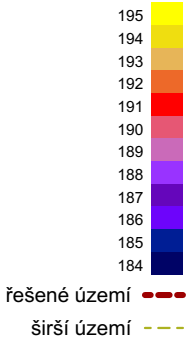
Terénní konfigurace rozvojového území je podstatně ovlivněna rekonstrukcí železničních tratí. Přizvednutí kladenské trati je již ve fázi dokumentace pro územní rozhodnutí a návrh z ní vychází. Zároveň navrhujeme přizvednutí také kralupské trati, která umožní propojení území Výstaviště a Stromovky s areálem Pražské teplárenské (RPC a.s.) a přes něj dále až k nádraží Holešovice. V rámci zpracování ÚS bylo přizvednutí koordinováno s probíhajícím technickým prověřením (Metroprojekt). Trati budou přizvednuty tak, aby maximálně umožnily propojení obou částí města (Letná a Holešovic). V místě nové železniční stanice Bubny budou obě čtvrtě (Letná a Holešovice) propojeny budovou nádraží, která vyrovná výškový rozdíl mezi Horními Holešovicemi (Letná) a Dolními Holešovicemi. Aby pod nástupišti mohl vzniknout živý parter, dojde na východní straně nádraží k poměrně velkým remodelacím terénu. V

ose ulic Dělnická/ Veletržní bude stávající terén snížen a bude umožněn podjezd železniční tratě. Tento podjezd bude mít dimenze odpovídající tramvajovému podjezdu tak, aby zde vnikla územní rezerva pro případné protažení tramvajové trati ulicí Dělnickou a její propojení do stávající sítě v ulici Dukelských hrdinů. S tímto propojením však návrh nepočítá. Je zásadní, aby veškeré terénní úpravy a podjezdy byly řešeny v rámci uličního prostranství jako ulice ve spádu. Je třeba se vyvarovat neměstotvorných opatření v podobě zářezů mezi opěrnými zdmi. Navržené výškové uspořádání uliční sítě je patrné ze schématu. Je třeba počítat s vyššími náklady na terénní úpravy a přípravu území, které jsou však pro tvář města zásadní.



G.2.8 Terénní konfigurace - návrh

LEGENDA VÝŠKOVÝCH HLADIN KOMUNIKAČNÍHO SKELETU (m n.m.)



4.1.9. Podlažnost

Navržená zástavba navazuje výškou římsy na okolní blokovou strukturu. V souvislosti s požadavkem zadavatele na dodržení Pražských stavebních předpisů a omezení z nich vyplývajících, kdy je umožněno nad výškou římsy vystavět pouze jedno ustupující podlaží (viz §27), byla v území navržena podlažnost 7+1, respektive 8+1 v severní části území. Zpracovatel však výrazně doporučuje, aby byla v dalších fázích prověřena možnost realizace dvou ustoupených podlaží nad výškou římsy. Počet podlaží by tak byl na převážné části území stanoven na 6 podlaží + 2 ustupující, respektive 7 podlaží + 2 ustupující na severu území. Tato podlažnost je pro figuru

města příznivější, lépe odráží podlažnost stávající zástavby a je typická pro evropské město. Ve frontě bloků u parku je navržen systém zvýšených objektů na nároží s maximální podlažností 12 nadzemních podlaží. V severní části území jsou navrženy výškové dominanty (věže) zdůrazňující veřejná prostranství s maximální podlažností 18, resp. 21. Níže uvedené schema je založeno na výkresu podlažnosti z ÚAP, kde je celkovým počtem podlaží myšlen počet nadzemních podlaží včetně podlaží podkrovních a ustupujících.



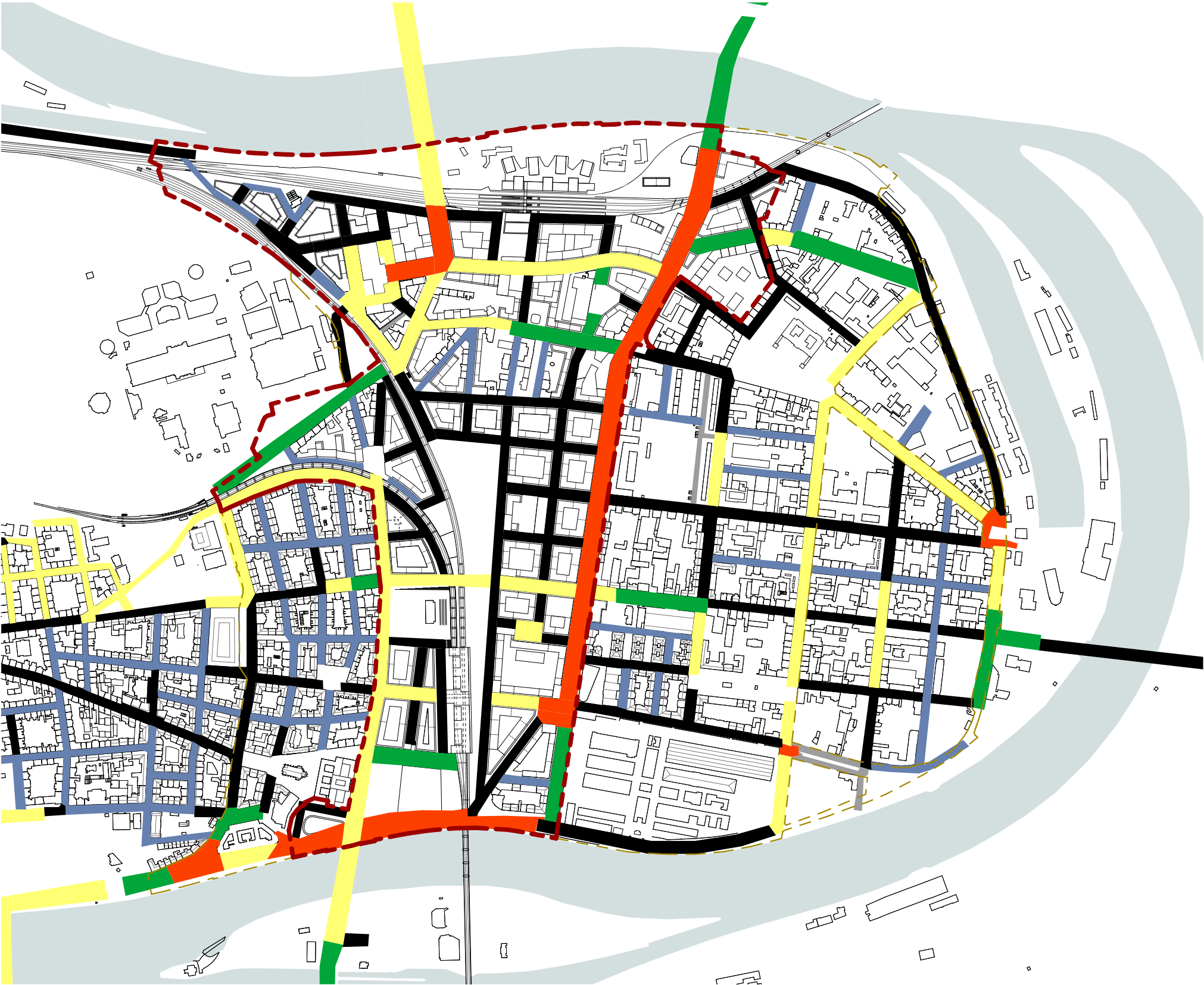
G.2.9. Podlažnost - návrh

LEGENDA POČET PODLAŽÍ CELKEM

2 a méně	
3	
4	
5	
6	
7-8	
9-12	
13 +	
atypické objekty	
objekty s nestandardní výškou podlaží	
řešené území	
širší území	

4.1.10. Šířka uličních profilů

Navržená bloková struktura zástavby navazuje na stávající uliční síť a pracuje se stejnou šířkou uličního profilu. Šířka typické nově navržené ulice je 20m, na severu území je šířka ulice 22m (v souvislosti s vyšší zástavbou). Šířka uličního profilu Argentinské je po společných dohodách všech zúčastněných stran 36m, šířka uličního profilu v Bubenské byla po dohodách stanovena na 27m.



G.2.10 Šířky uličních profilů - návrh

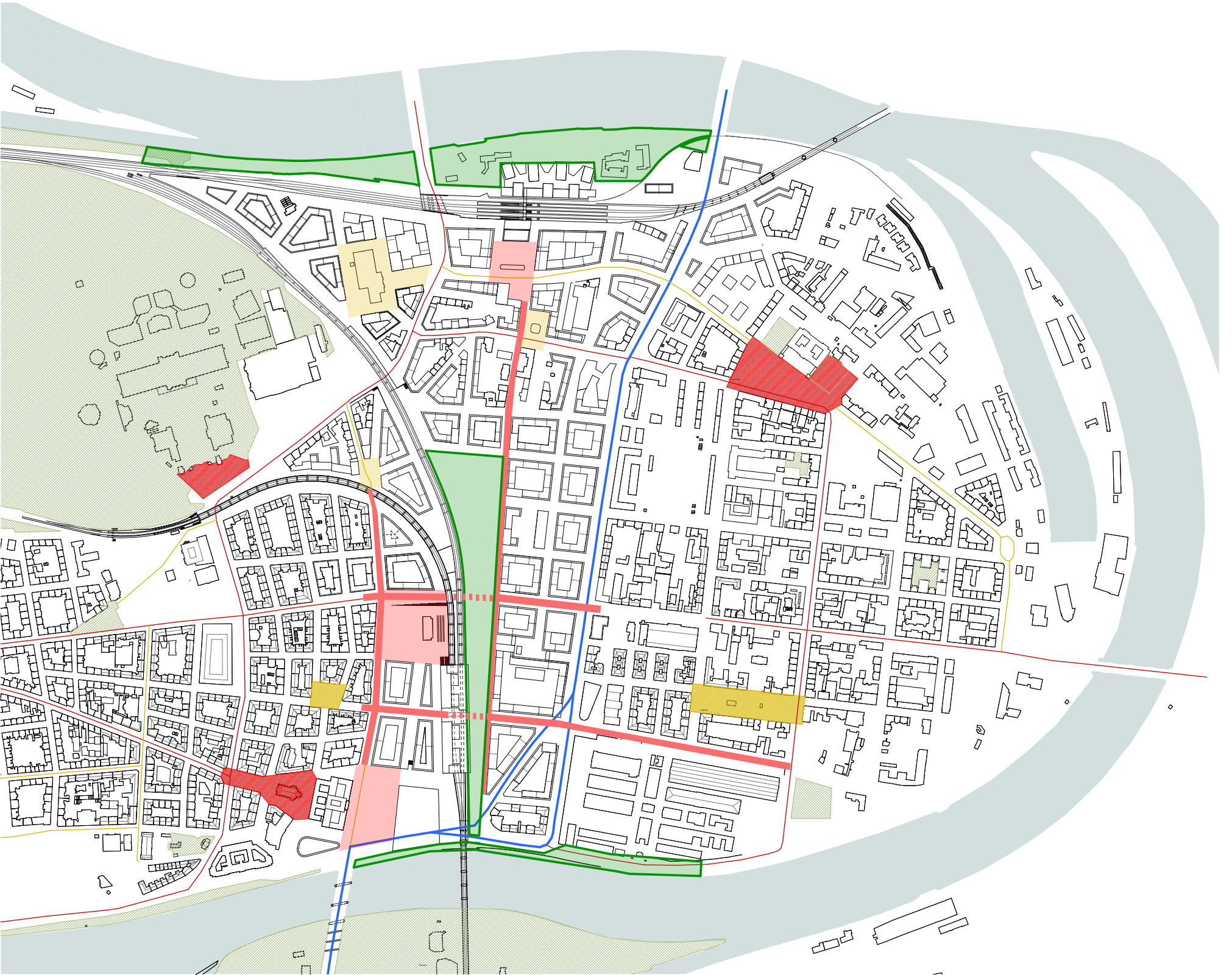
LEGENDA ŠÍŘKA ULIČNÍCH PROFILŮ

8,1 - 12 m	grey
12,1 - 18 m	blue
18,1 - 24 m	black
24,1 - 30 m	yellow
30,1 - 35,9 m	green
36 - 54 m	orange
řešené území	--- red
širší území	--- yellow

4.1.11. Veřejná prostranství

Hlavním veřejným prostorem nově navržené zástavby je centrální park, který je napojen na hlavní urbanistickou osu vedoucí severojižně územím a propojující dva významné přestupní uzly (Vltavská a nádraží Holešovice). Náměstí je navrženo v předpolí Hlávkova mostu, kolem památníku ticha a u nádraží Holešovice. Veřejný prostor jedinečného charakteru, s památkově chráněnou budovou, je navržen v areálu Pražské teplárenské (RPC a.s.). Menší veřejná prostranství vznikají při výstupech z metra Nádraží Holešovice. Jsou navrženy významné městské třídy – Bubenská a

Argentinská. Bubenská plní dopravní funkci propojení Hlávkova a Trojského mostu, ale doprava je navržena s nižší kapacitou (1+1 pruh) a umožňuje tak využití ulice jako pobytové. Argentinská je stále významnou dopravní tepnou, je má však nově především městský charakter (2+2 jízdní pruhy, cyklostezka, stromořadí, široké chodníky). Jsou navrženy pěší zóny v ulici Jateční a Dělnická/Veletřzní, které jako významné městské třídy propojují území východozápadně. Navržena je revitalizace obou nábřeží (severního i jižního).



G.2.11. Veřejná prostranství - návrh

LEGENDA VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

- náměstí
- parky
- ulice s celoměstským významem
- městská třída
- významná ulice
- čtvrťové náměstí
- lokální náměstí
- čtvrťové náměstí navrhované
- lokální náměstí navrhované
- parky navrhované
- městská třída navrhovaná
- významná ulice navrhovaná
- řešené území
- širší území

4. 2. Funkční využití území

Stavební bloky řešeného území jsou navrženy pro polyfunkční využití s převahou bydlení. V intencích platného územního plánu jsou zařazeny do funkční plochy SV – všeobecně smíšené. Plochy kolem nádraží Bubny a nádraží Holešovice, které jsou významnými přestupními uzly s možností vzniku lokálních center s obchodním využitím, jsou navrženy jako SMJ - smíšené městského jádra.

4.2.1. Bydlení

Územní studie navrhuje polyfunkční území s převahou bydlení. Bydlení je rovnoměrně rozvrženo v celém řešeném území. V souladu se zadáním ÚS jsou kapacity bydlení min 60% z celkových kapacit území. Podíl bydlení je menší u zatížených dopravních

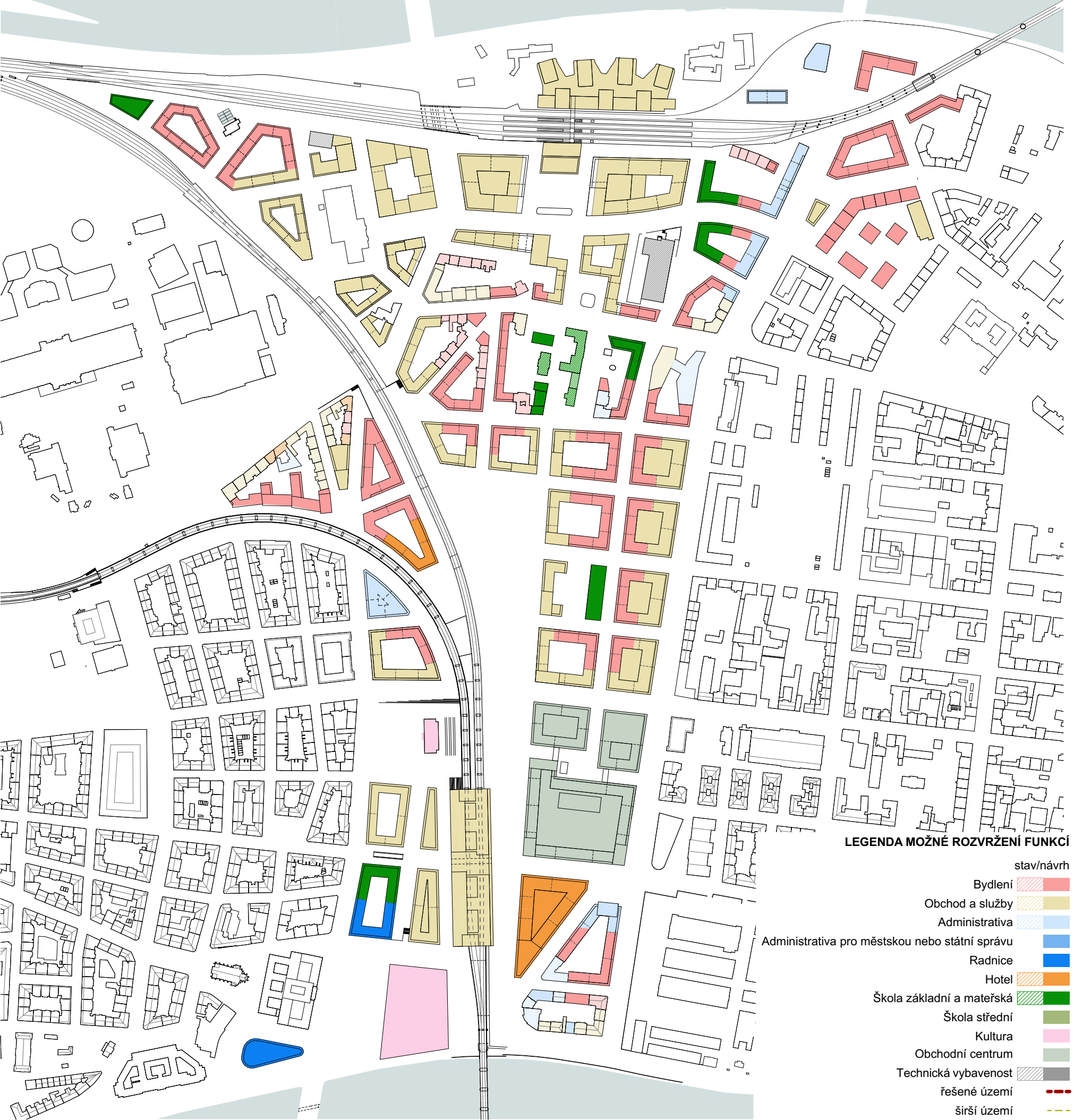
komunikací, naopak větší je u parku. Výjimku tvoří pouze zóna s veřejnou vybaveností A.I – kde je umístěna filharmonie a bydlení zde není navrženo.

Vnitrobloky obytných budov budou sloužit pro každodenní rekreaci obyvatel, není vyloučeno zpřístupnění vnitrobloků veřejnosti, ale návrh to nevyžaduje. Předpokládá spíše soukromé využití vnitrobloků pro bydlení. Návrh umožňuje v rámci bloků umístit širokou škálu nabídek bydlení (od malometrážních bytů po byty nadstandardní).

4.2.2. Administrativa

Administrativa je navržena v polyfunkčních blocích, její umístění se předpokládá převážně při ulici Argentinská nebo na severu území u železniční trati.

Možné rozvržení funkcí v přízemí



G.2.12 Možné rozvržení navržených funkcí v 1.NP

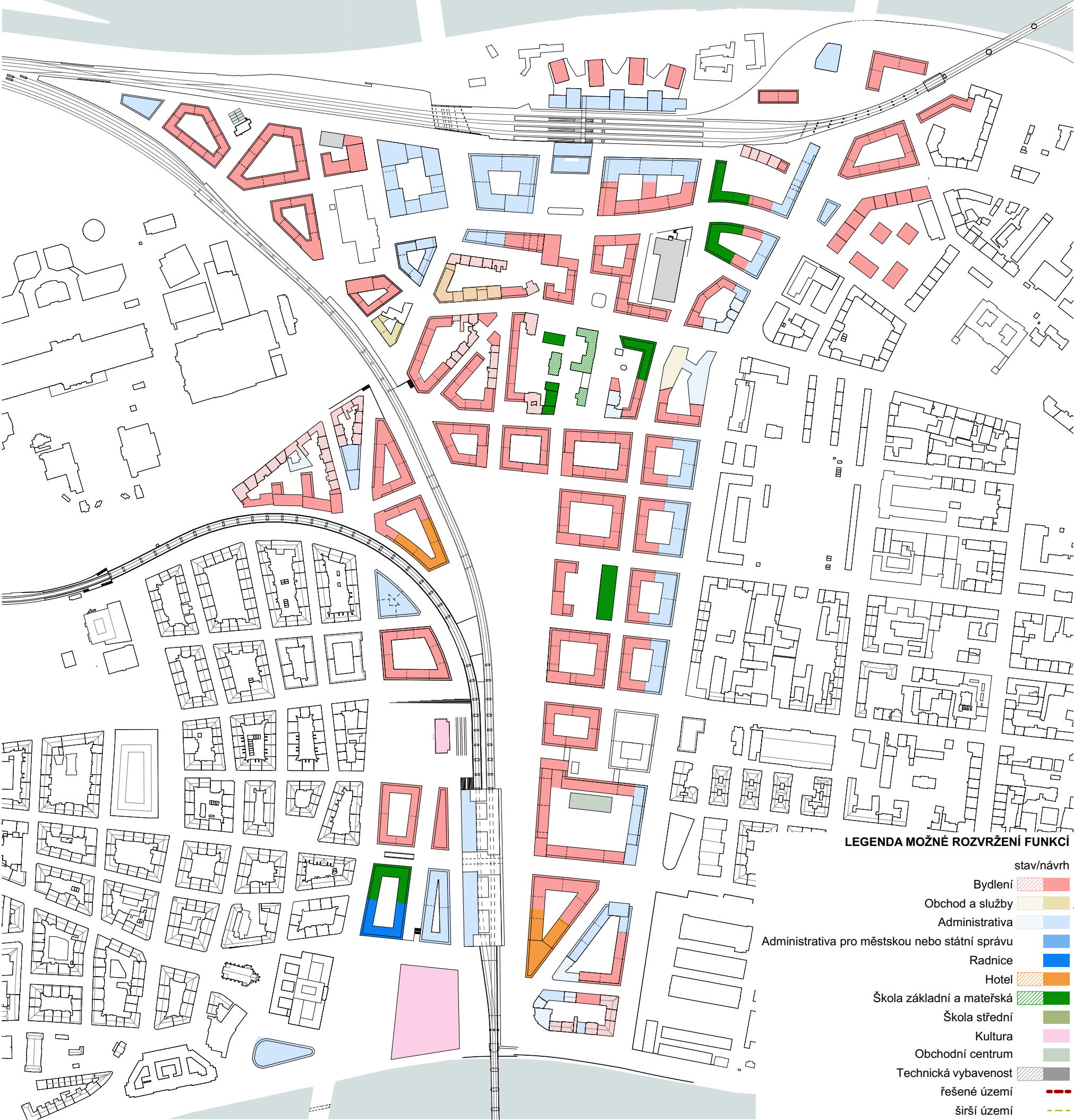
4.2.3. Obchod a služby

Obchod a služby se odehrávají především v živém městském parteru, jsou definovány stavební čáry, podél nichž je povinnost umístit aktivní parter. Blíže viz kapitola 5. V blízkosti nádraží Bubny je umožněna výstavba obchodního domu, který však musí mít městský charakter. Vyšší podlaží, která nejsou pro obchodní funkci vhodná, budou využita pro funkci jinou (bydlení, ubytování, administrativa apod.)

4.2.4. Sport a rekreace

Plochy sportu a rekreace jsou řešeny v rámci ploch zeleně – parků, jak v centrální části území, tak na severním nábřeží.

Možné rozvržení funkcí ve 3. nadzemním podlaží



G.2.13 Možné rozvržení navržených funkcí v 3.NP

4.2.5. Občanské vybavení

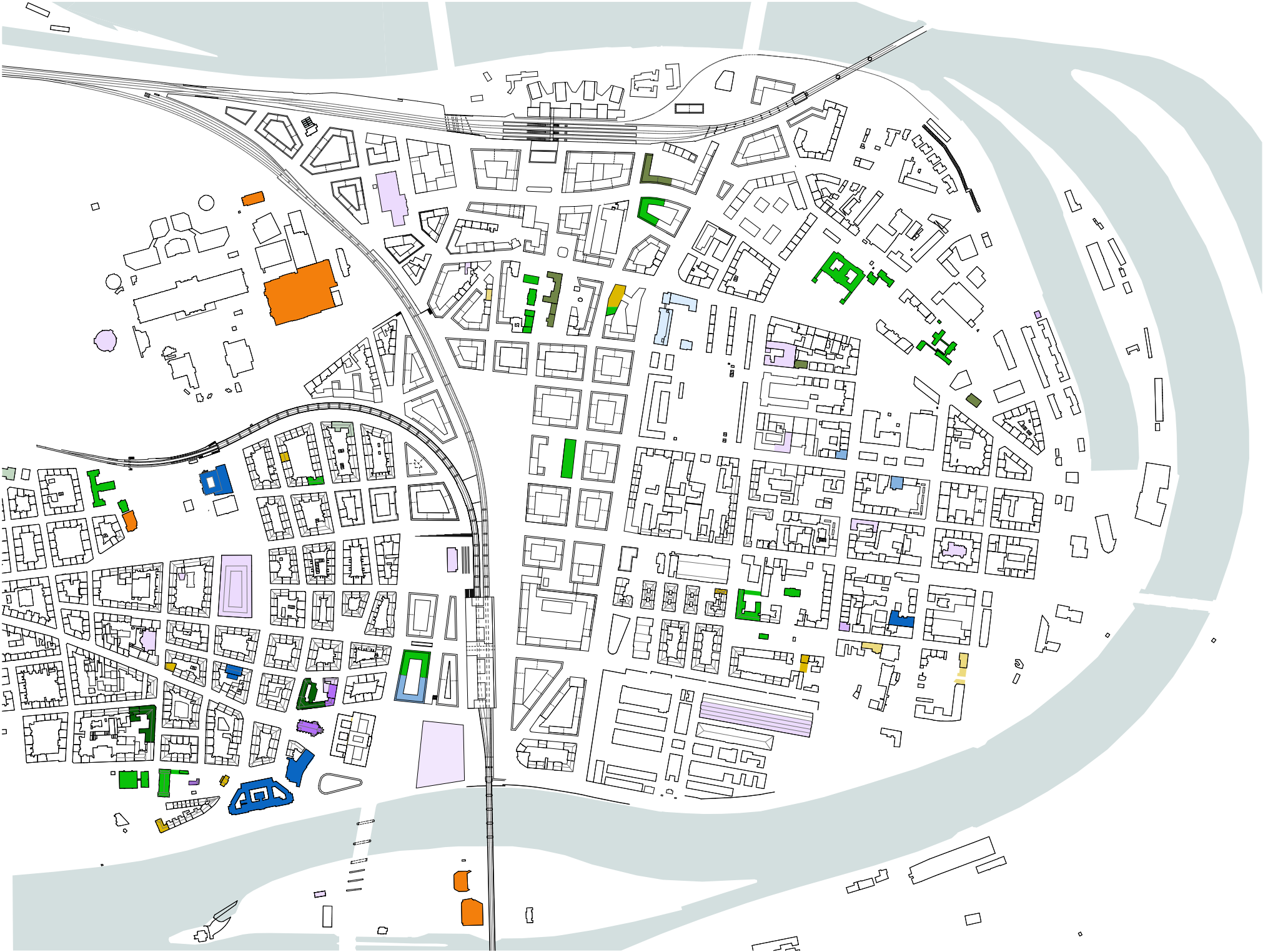
V rámci řešeného území jsou v souladu se zadáním Územní studie navrženy tyto stavby občanské vybavenosti:

- Objekt veřejné vybavenosti – např. úřad (blok A.II-1) –v čele náměstí na předpolí Hlávkova mostu.
- Budova filharmonie (blok A.I-1) – je navržena také na předpolí Hlávkova mostu, přesné ztvárnění tohoto území bude předmětem architektonické soutěže
- 3 základní školy / 36 tříd a rezerva při ulici Plynární – školské stavby pro ZŠ a SŠ na pozemcích HMP při ulici Vrbenského jsou dle pokynů pořizovatele zakresleny plovoucí značkou s překryvnou funkcí na plochách SV, ZŠ u Bubenské a v bloku východně od Centrálního parku jsou vyznačeny pevnou značkou. Pro rozvoj školství je pevnou značkou také vyznačena kapacitní rezerva u Plynární. Jejich přesná poloha bude předmětem dalších studií.

Požadavek na kapacity škol však nesmí být snížen.

- Mateřské školy jsou navrhovány v rámci jednotlivých bloků, jsou zahrnuty v regulativu pro požadavek umístění veřejné vybavenosti do každé zóny (min. 800 m2 čisté podlažní plochy) viz 5.2.16.
- Střední škola je navržena na městských pozemcích v bloku C.III-4.
- Zdravotnická zařízení a domovy pro seniory jsou součástí možného funkčního využití ploch SV.

Rozvojové záměry vysokých škol v Praze dlouhodobě neprokázaly ani neprokazují zájem o využití ploch územním plánem vymezeného brownfieldu. Proto plochy původně určené jako rezerva pro vysokoškolská zařízení (ZVS) jsou dle požadavků v zadání Územní studie využity pro střední a základní školství.



G.2.14 Veřejná vybavenost - návrh

LEGENDA VEŘEJNÁ VYBAVENOST	
OSQ - školní areály vícestupňové	
OSZ - školy mateřské a základní	
OSS - školy střední a vyšší	
OVU - vysoké školy - ubytování	
OUS - státní správa	
OUM - městská správa	
OBP - policie	
OBH - hasiči	
OZA - polikliniky, ordinace	
OPP - sociální služby pobytové	
OKC - církev	
OKM - veřejnoprávní média, klubová zařízení apod.	
OKU - kultura	
ORS - sport	
řešené území	
širší území	

4. 3. Vizualizace

4.3.1. Náhledové perspektivy



G.2.15. Náhledová perspektiva 1

Náhledová perspektiva z jihozápadu



G.2.16. Náhledová perspektiva 2

Nadhledová perspektiva z jihozápadu



G.2.17. Nadhledová perspektiva 3

Nadhledová perspektiva ze severovýchodu



G.2.18. Nadhledová perspektiva 4

Nadhledová perspektiva z jihu



G.2.18.b Nadhledová perspektiva 5

Nadhledová perspektiva z jihu - pohled na centrální park



G.2.18.c Nadhledová perspektiva 6

Nadhledová perspektiva ze severozápadu



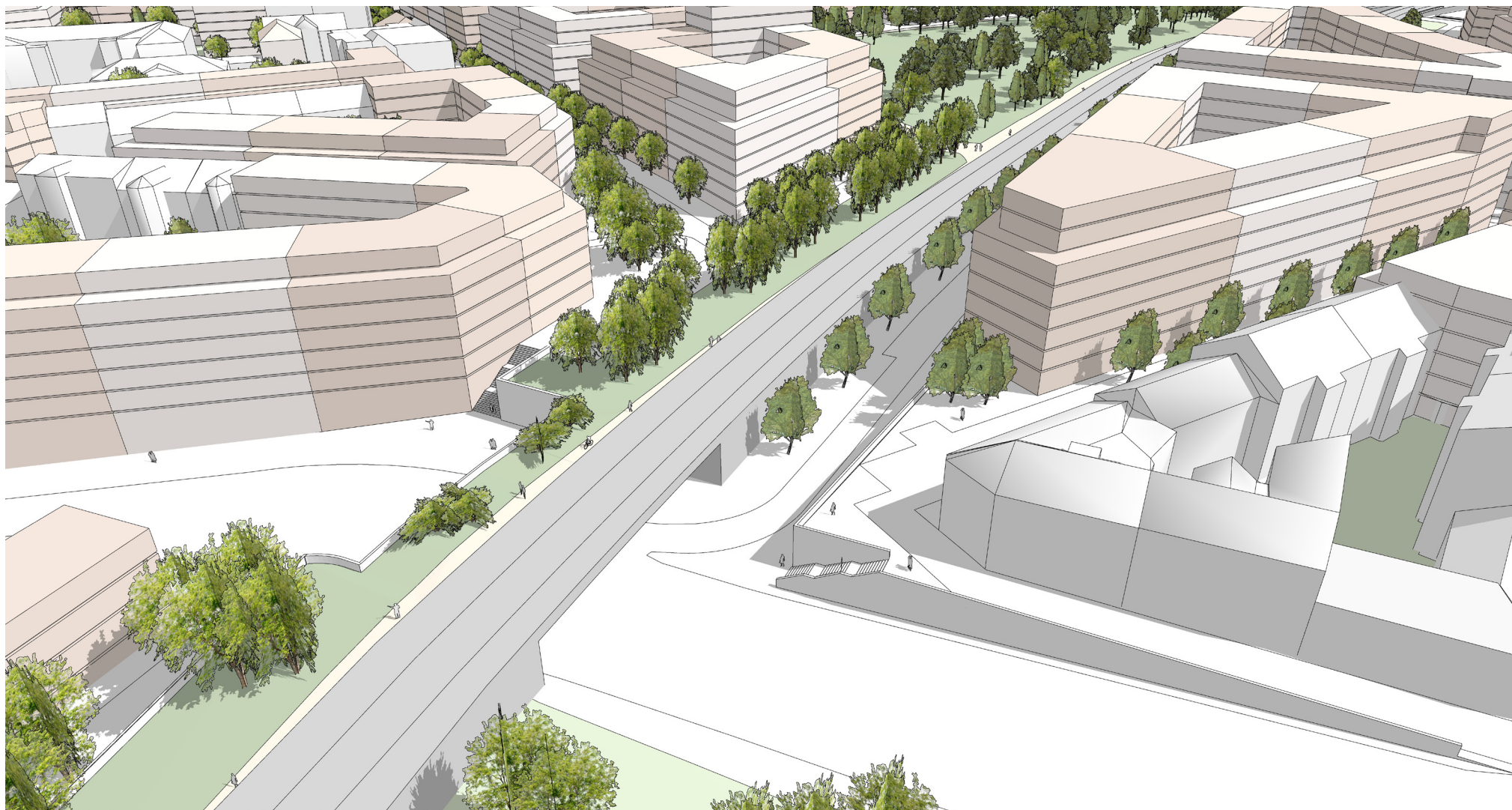
G.2.18.d Nadhledová perspektiva - území Pražské teplárenské - dnes ve vlastnictví RPC a.s.

Nadhledová perspektiva z jihozápadu - pohled na území u nádraží Holešovice



G.2.18.e Nadhledová perspektiva - předprostor nádraží Holešovice

Nadhledová perspektiva - ulice U Výstaviště, Na šachtě a železniční viadukt - z jihozápadu



G.2.18.f Nadhledová perspektiva - Ulice na Šachtě

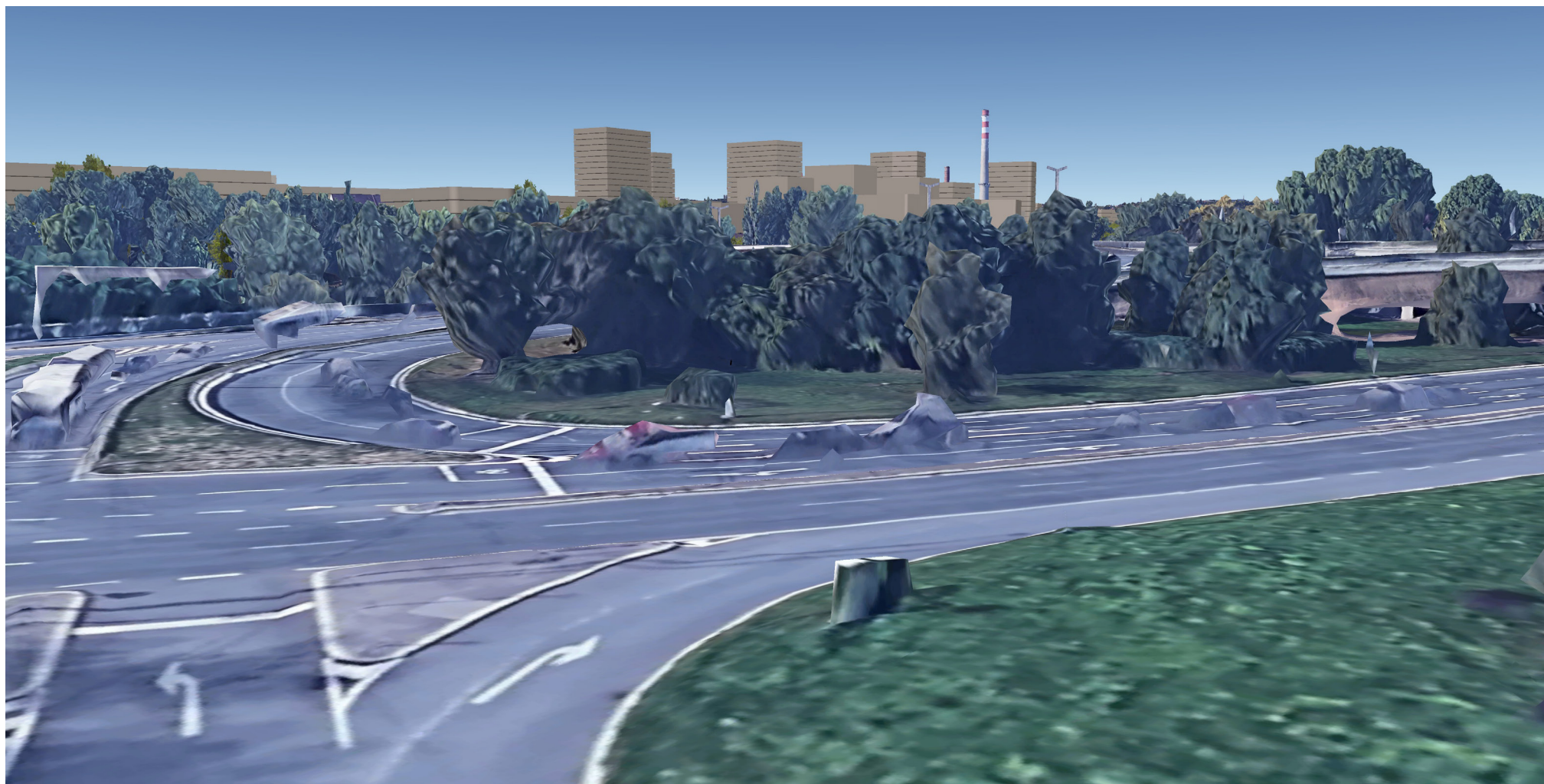
Nadhledová perspektiva - ulice U Výstaviště, Na šachtě a železniční viadukt - ze severozápadu



G.2.18.g Nadhledová perspektiva - Pěší a cyklistická lávka

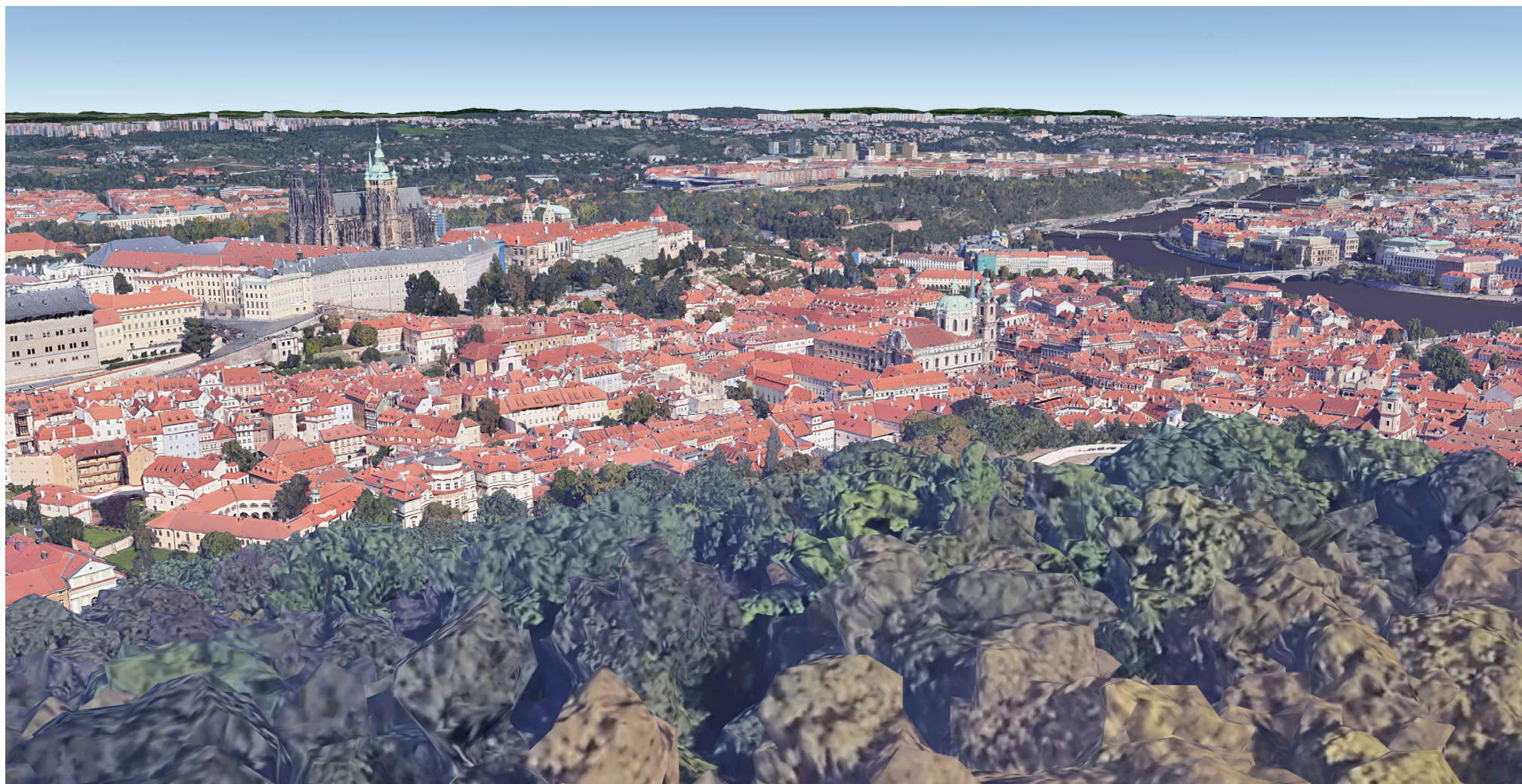
4.3.2. Zákresy do panoramatu města

Pelc Tyrolka



G.2.19. Zákres do panoramatu města - Pelc Tyrolka

Petřín



G.2.20. Zákres do panoramatu města - Petřín

Pod Havrankou



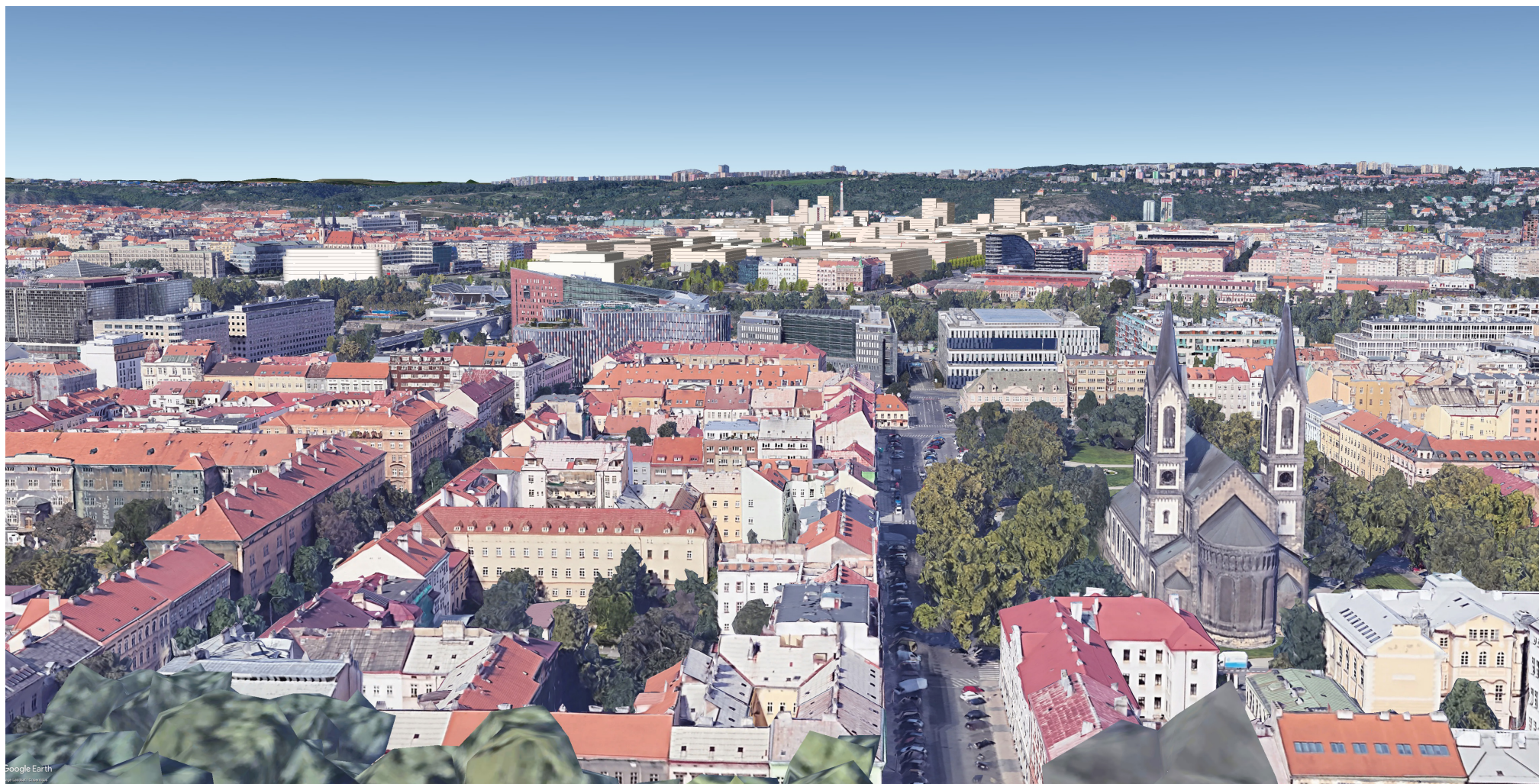
G.2.21. Zákres do panoramatu města - Pod Havrankou

Rohanský ostrov



G.2.22. Zákres do panoramatu města - Rohanský ostrov

Vítkov



G.2.23. Zákres do panoramatu města - Vítkov

Vyhliídka Černá skála



G.2.24. Zákres do panoramatu města - vyhlídka Černá skála

Vyhlídká U svaté Kláry



G.2.25. Zákres do panoramatu města - vyhlídka U svaté Kláry

Vyhlídká Květinářská



G.2.26. Zákres do panoramatu města - vyhlídka Květinářská

Hlávkův most



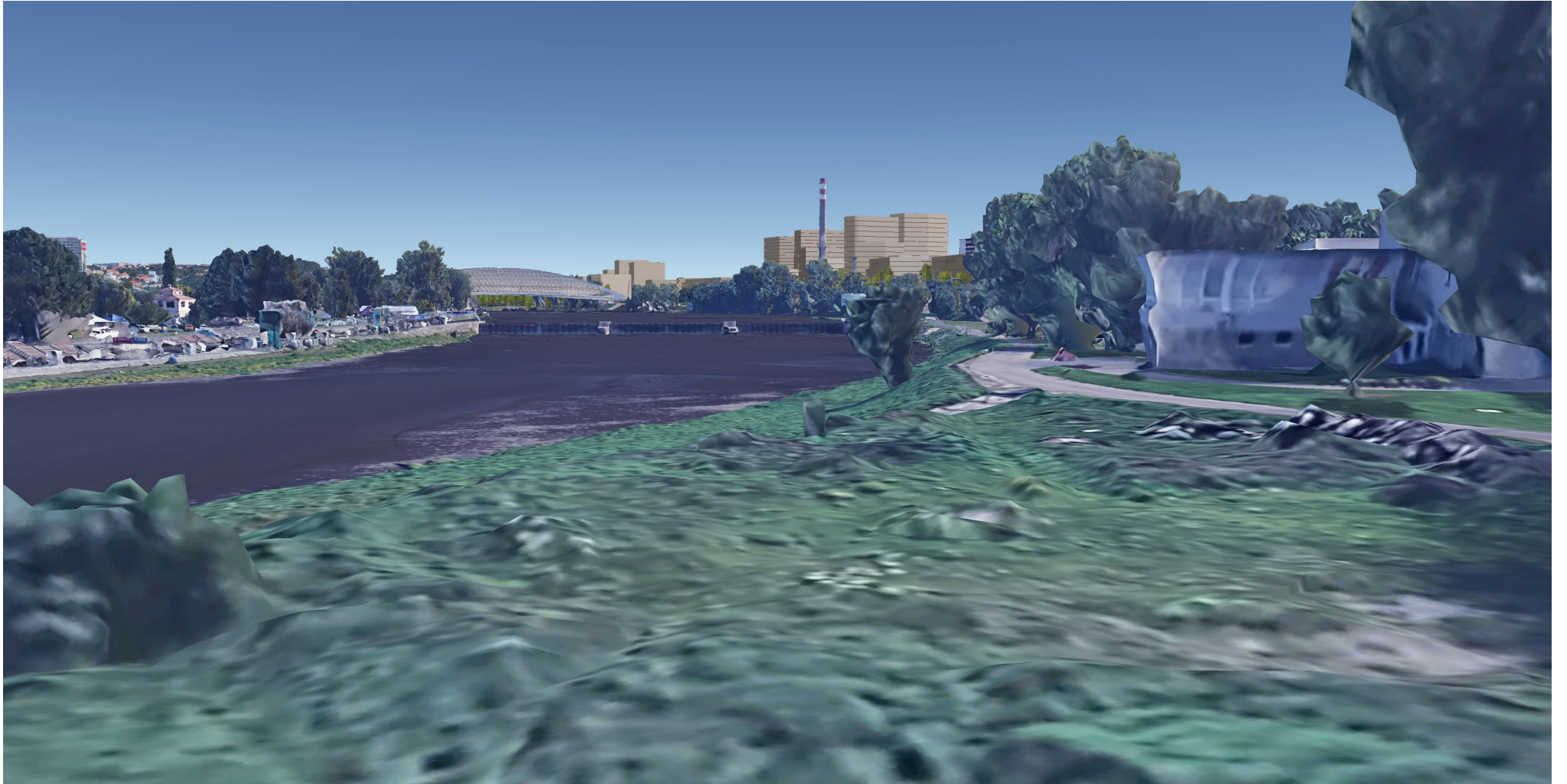
G.2.27. Zákres do panoramatu města - Hlávkův most

Libeňský most



G.2.28. Zákres do panoramatu města - Libeňský most

Trojská kotlina



G.2.29. Zákres do panoramatu města - Trojská kotlina

Trojský zámek



G.2.30. Zákres do panoramatu města - Trojský zámek

4.3.3. Perspektivy z pohledu chodce

Přednádražní prostor - průhled ve směru urbanistické osy



G.2.31. Perspektiva - Pohled do Centrálního parku z předprostoru nádraží Bubny

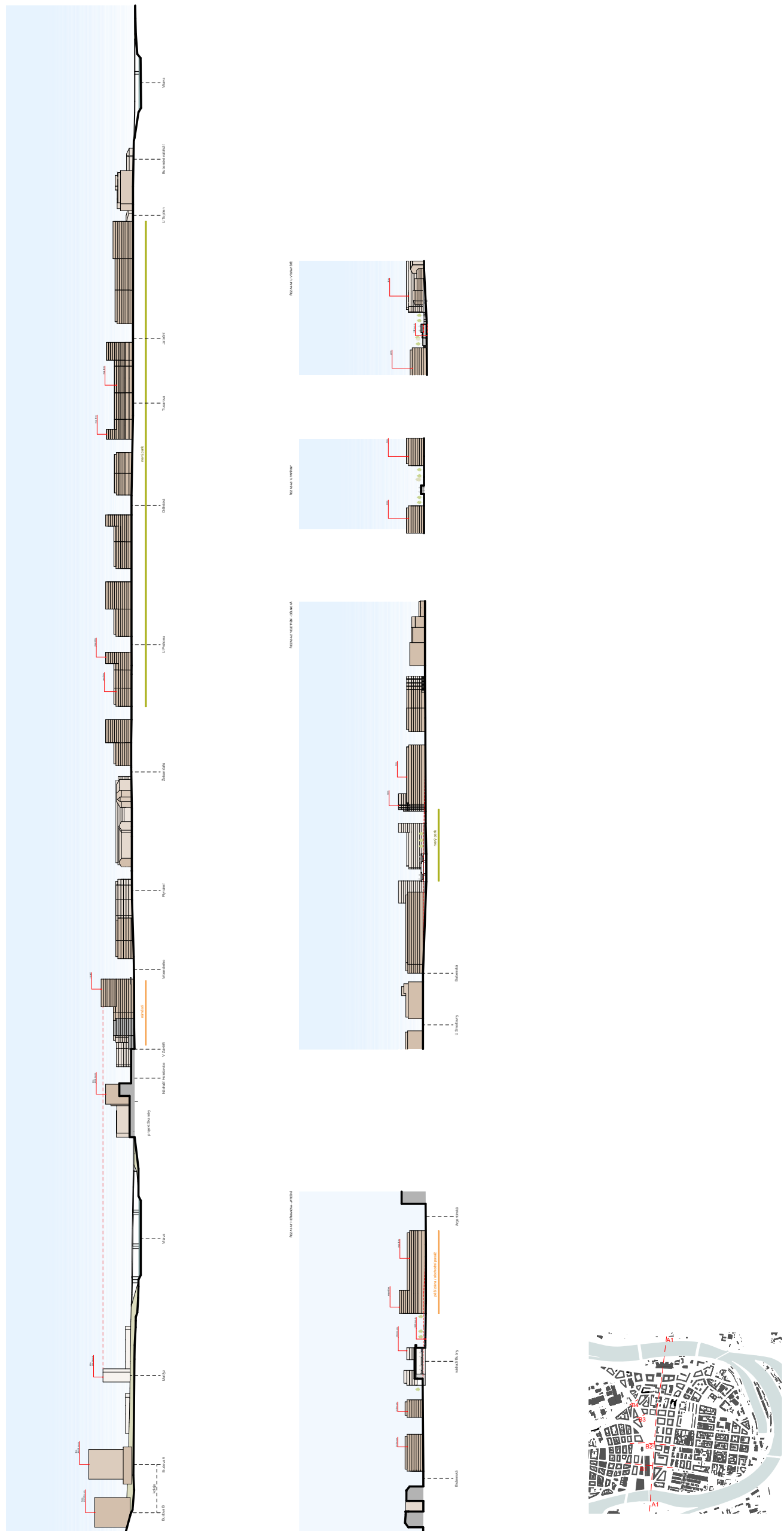
Nábřeží u filharmonie - pohled z jihozápadu



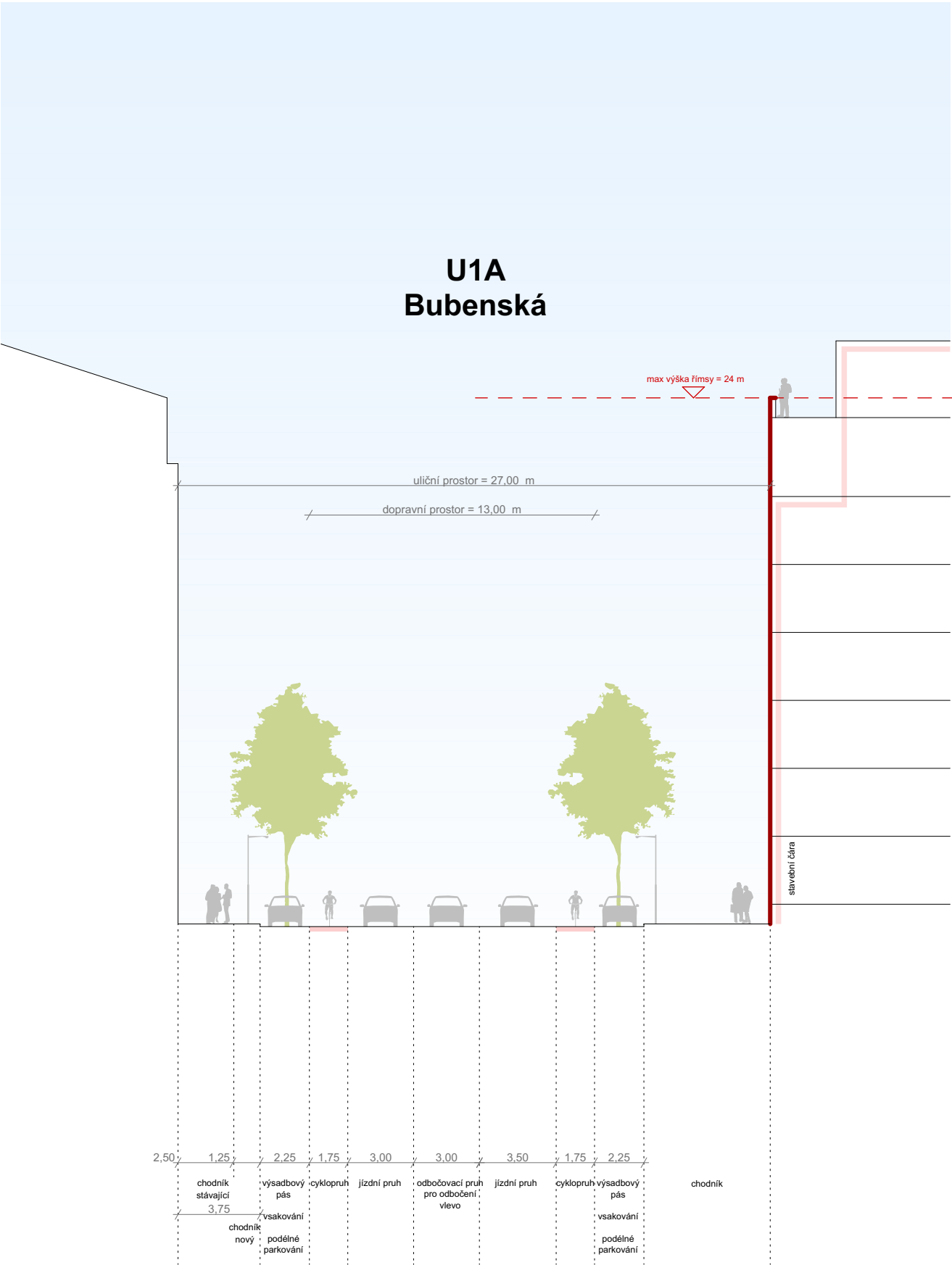
G.2.32. Perspektiva - průhled pod viaduktem na nábřeží Vltavy před budovou filharmonie

4. 4. Řezy územím

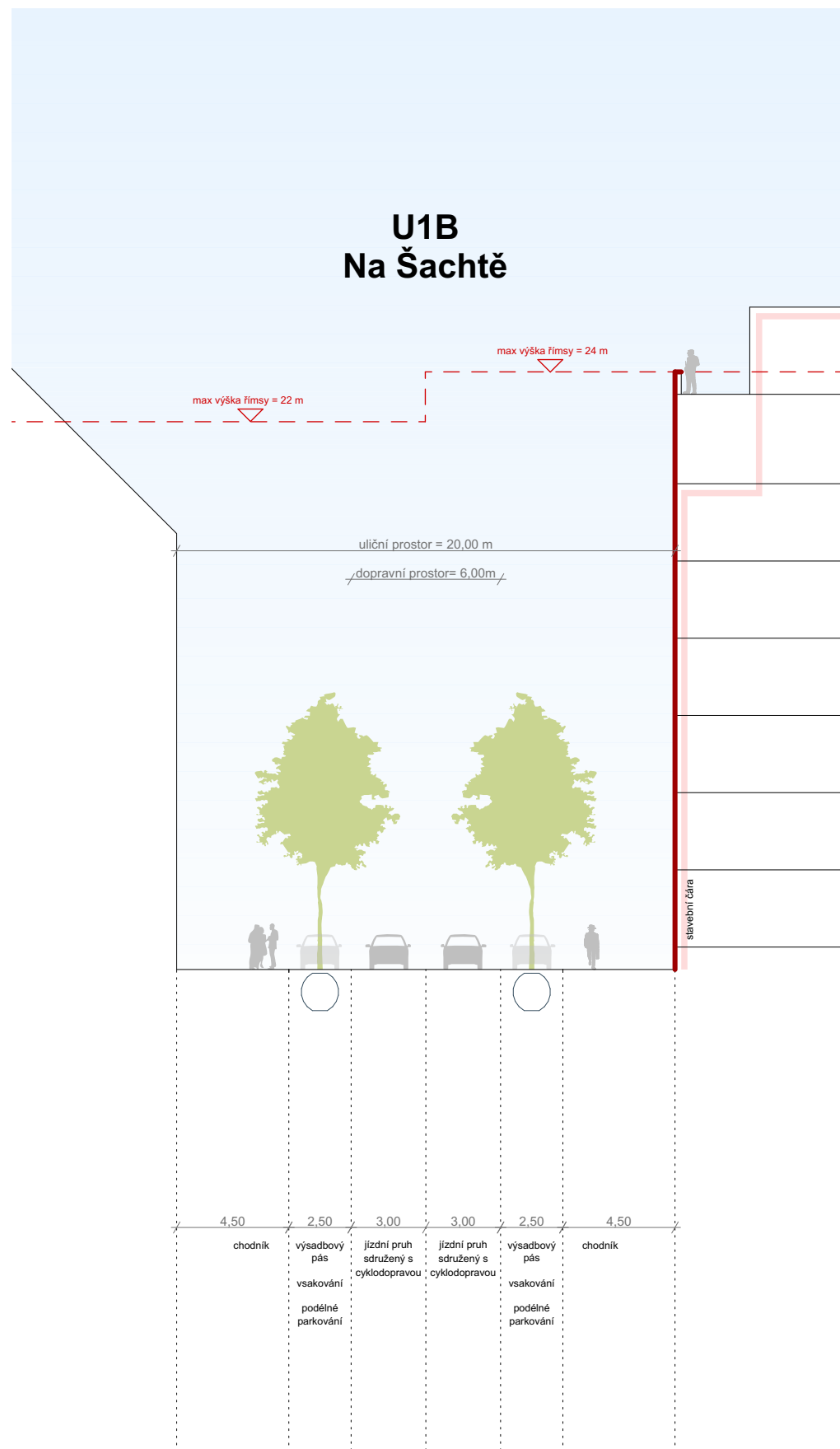
Jedná se o zmenšený výkres. Výkresy v měřítku 1:2000 dle zadání jsou ve výkresové příloze pod číslem G.3.16 a G.3.17 Řezy územím



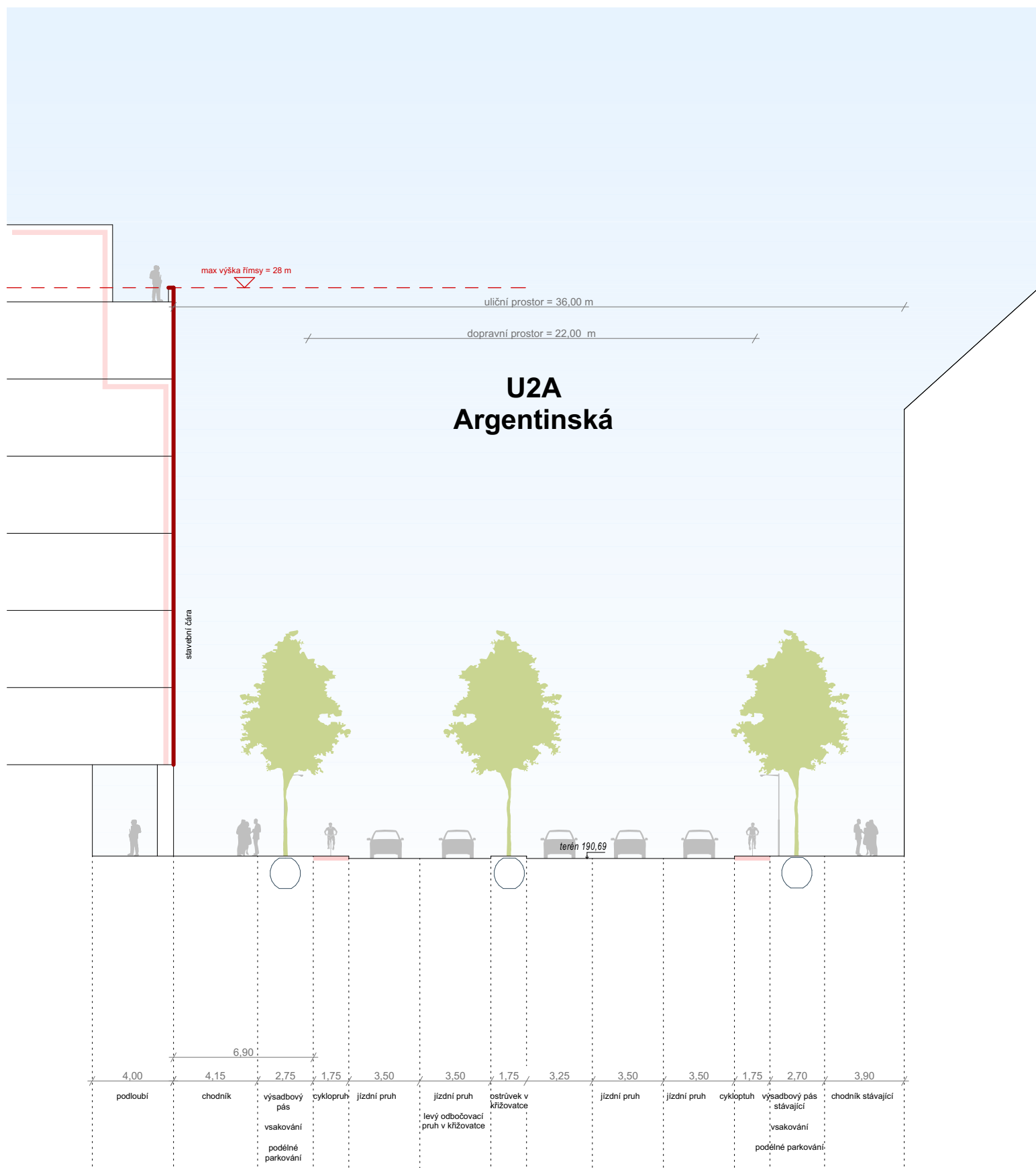
G.2.33. Řezy územím



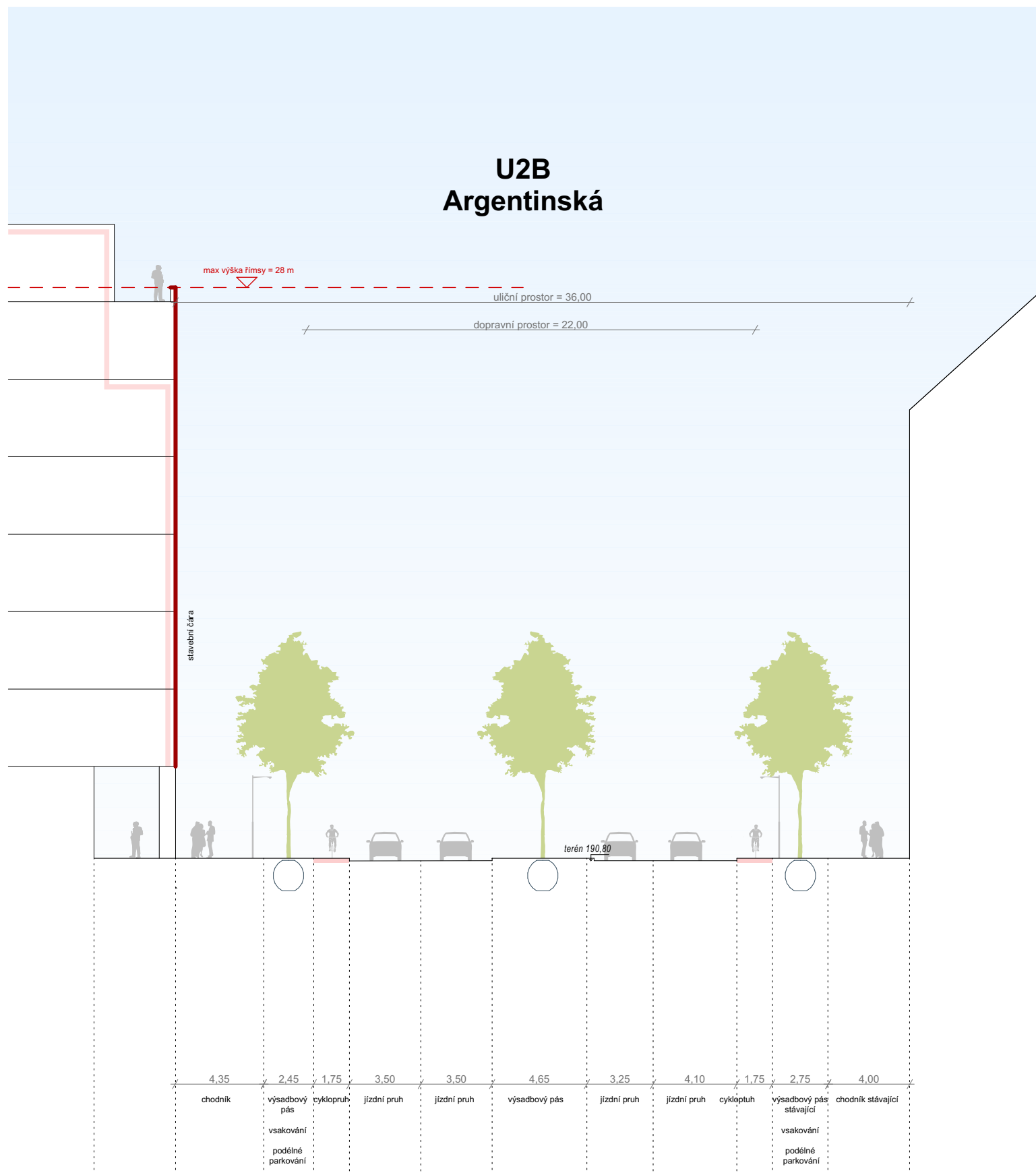
G.2.34 Uliční profil U1A - Bubenská



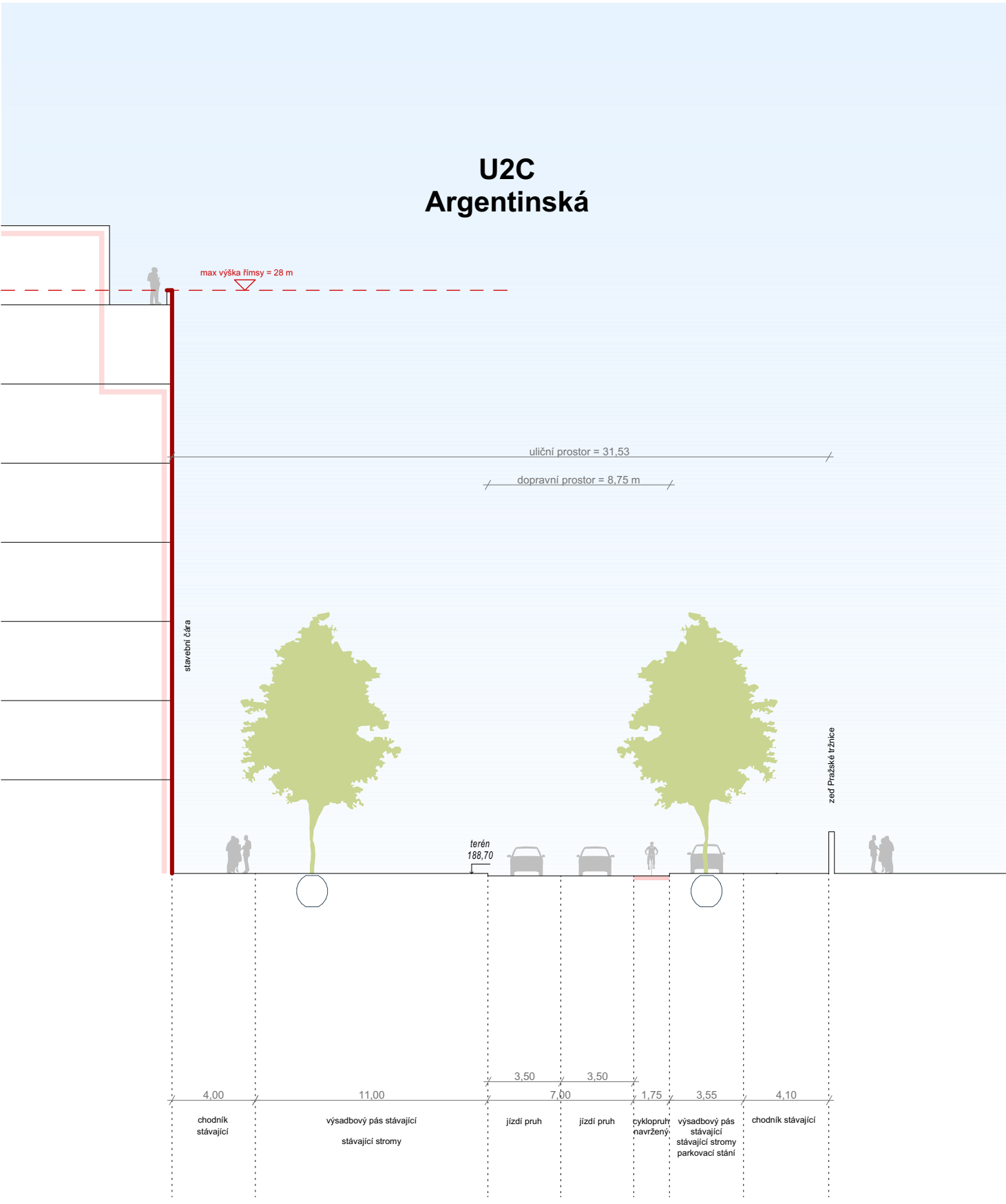
G.2.35 Uliční profil U1B - Na Šachtě



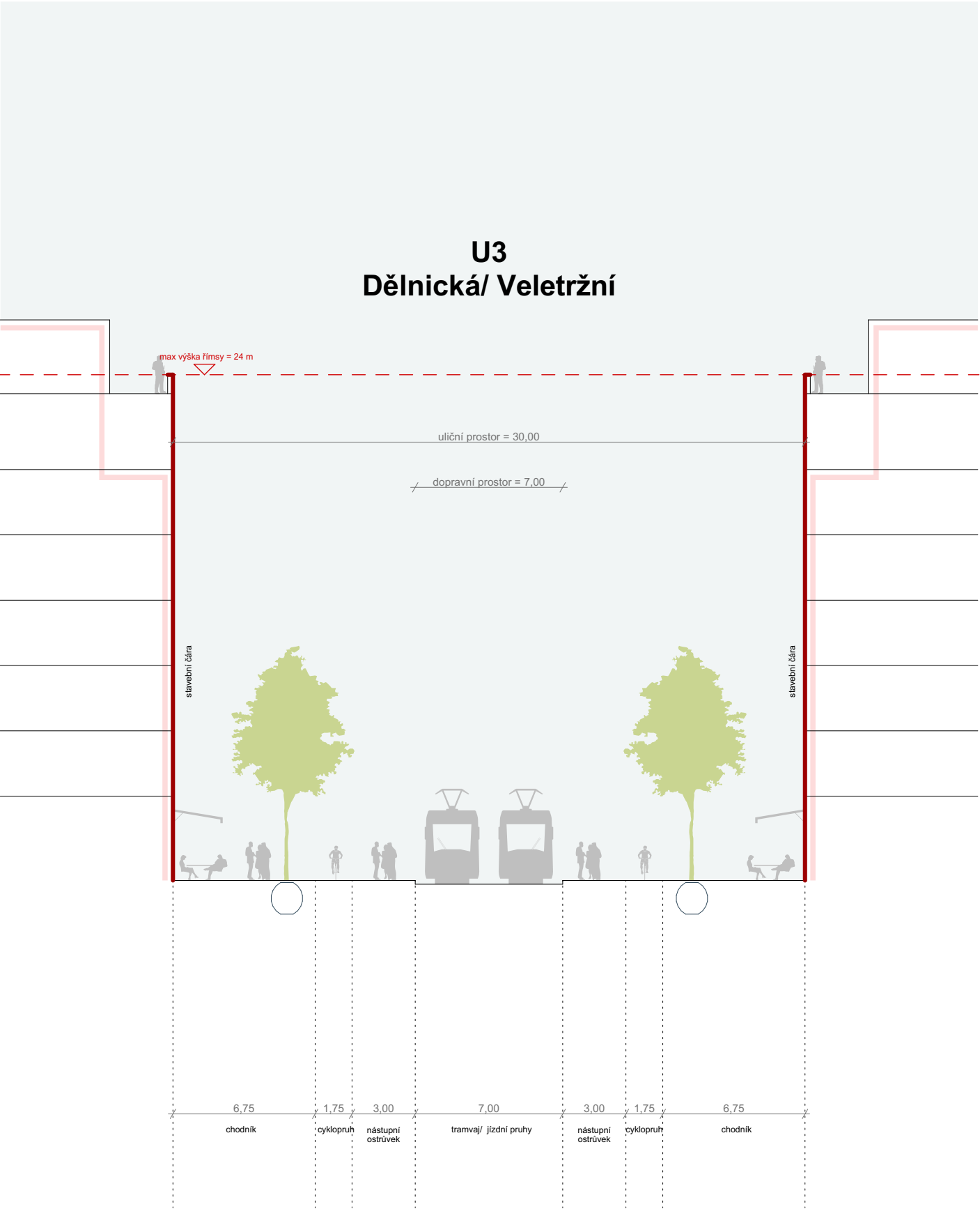
G.2.36 Uliční profil U2A - Argentinská - v místě křižovatek - s odbočovacím pruhem



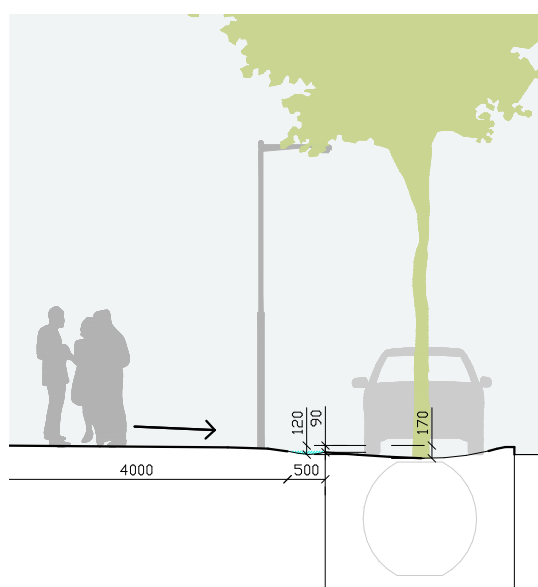
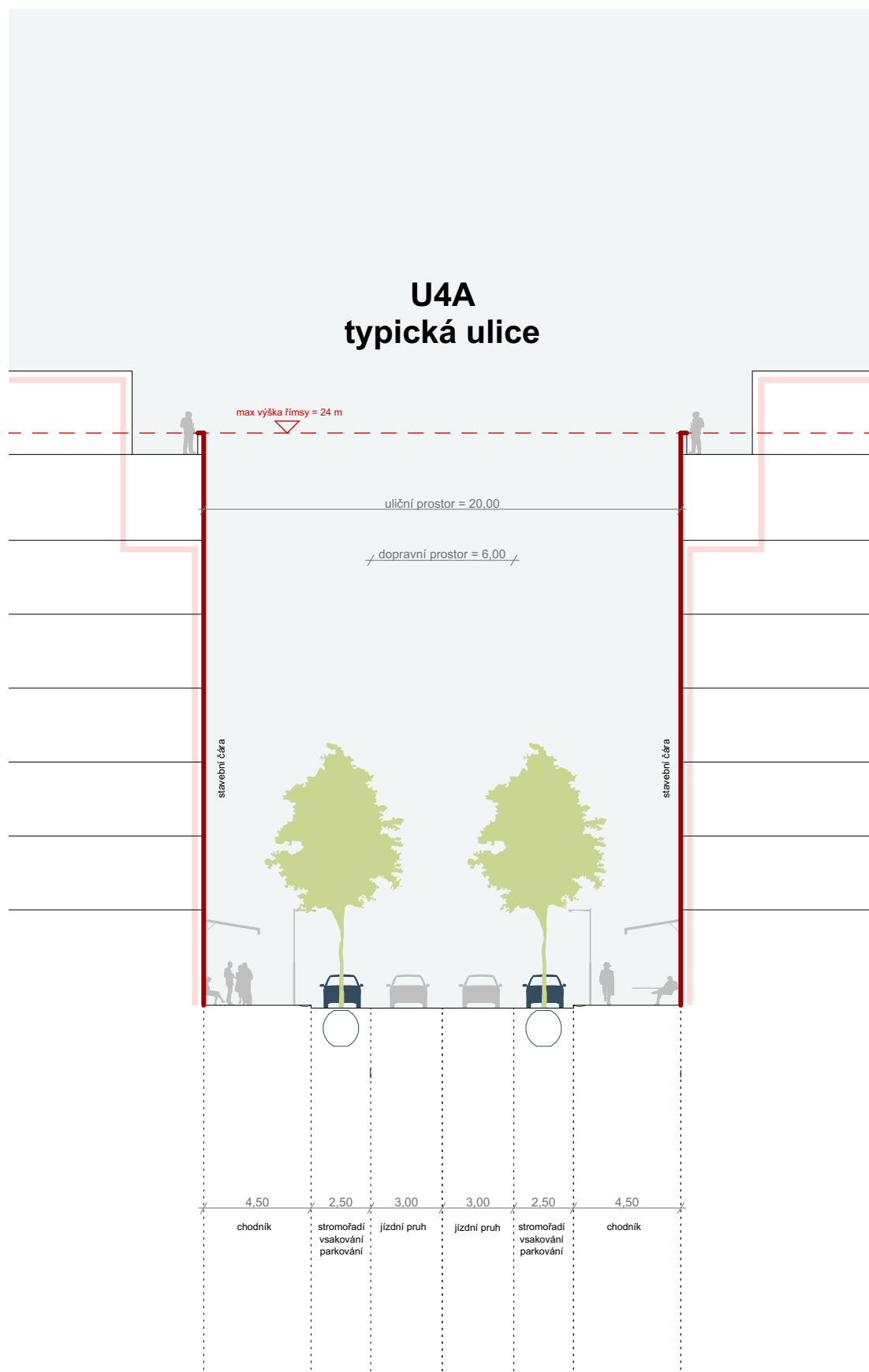
G.2.37 Uliční profil U2B - Argentinská



G.2.38 Uliční profil U2C - Argentinská

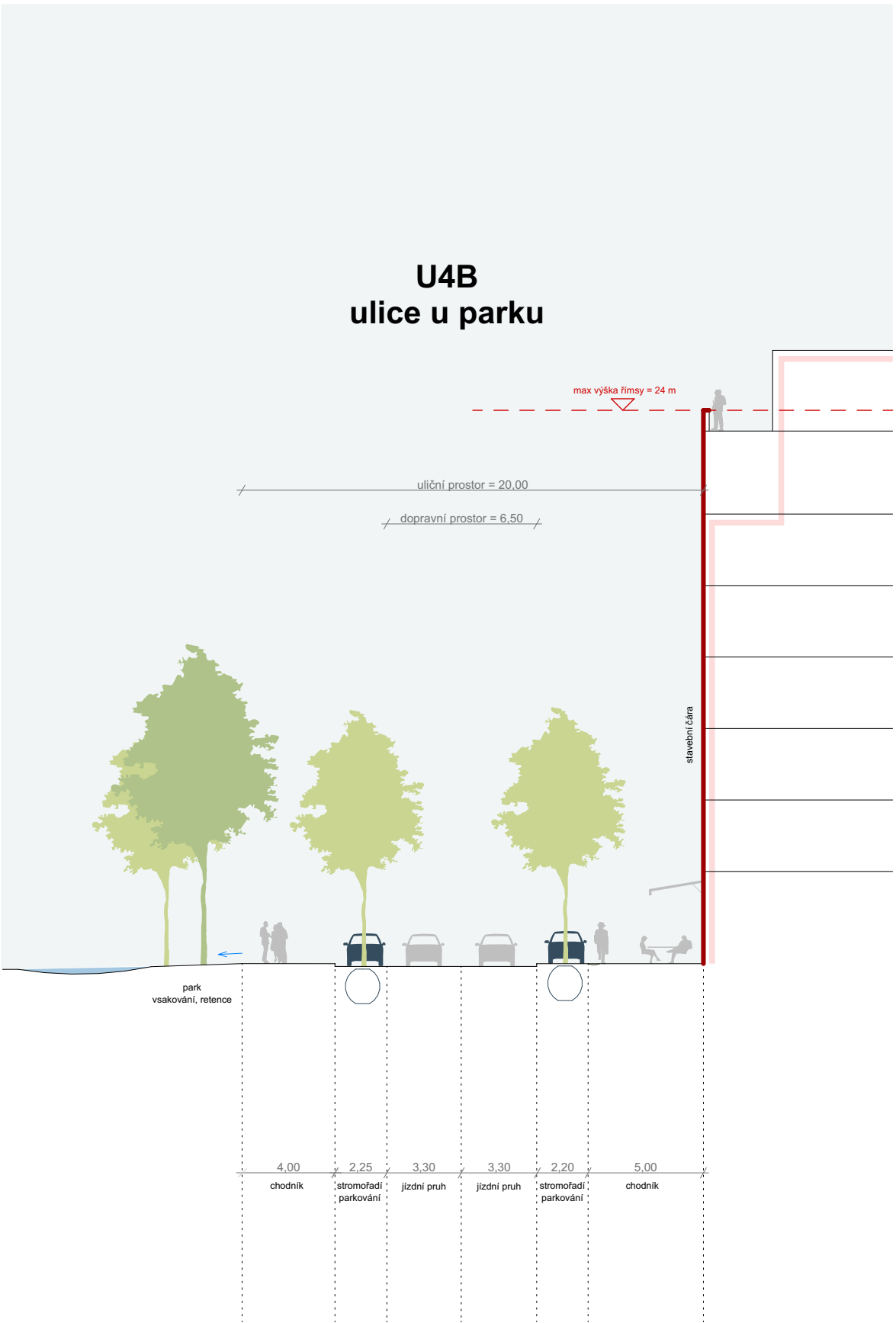


G.2.39 Uliční profil U3 - Dělnická

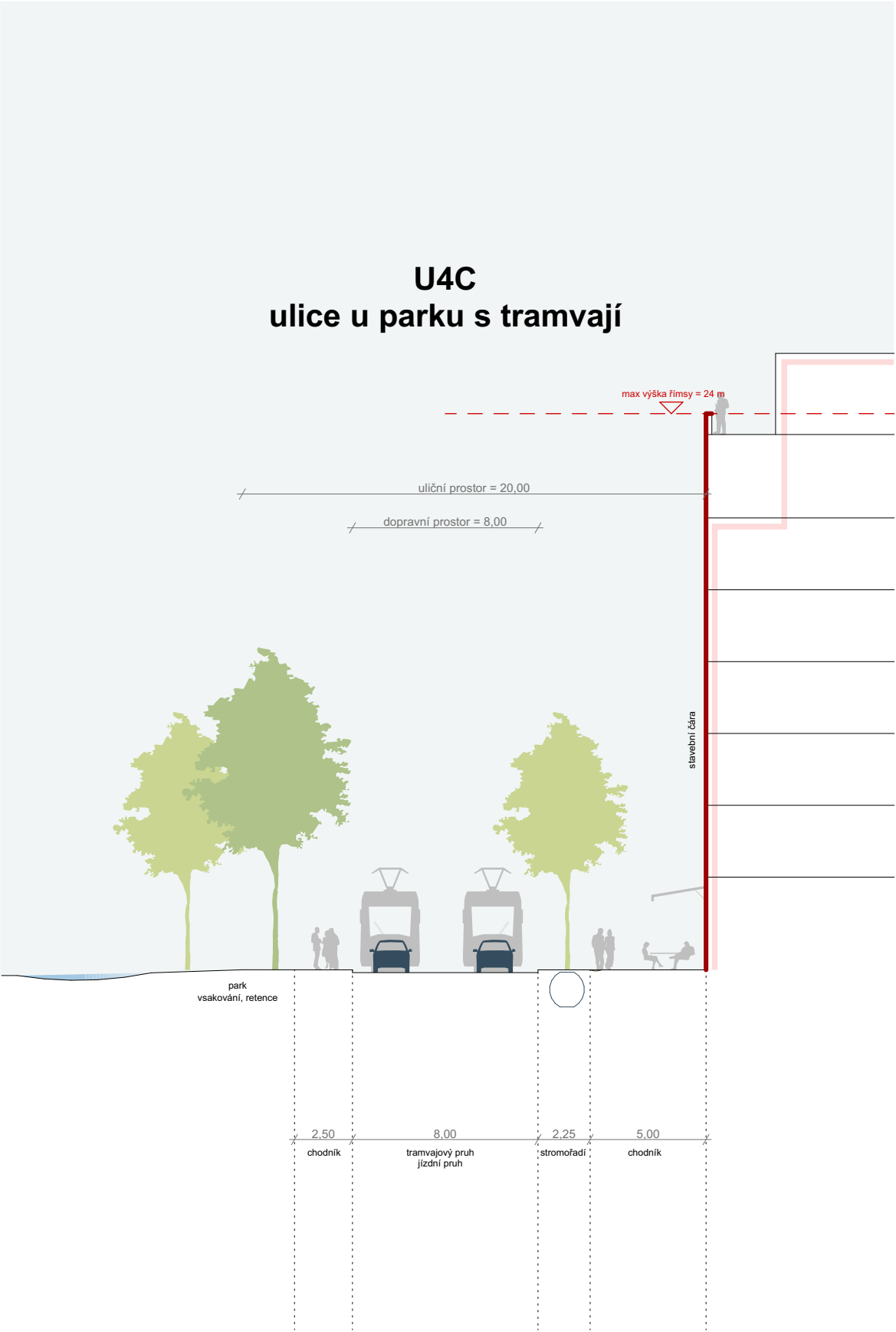


G.2.40 Uliční profil U4A - typická ulice

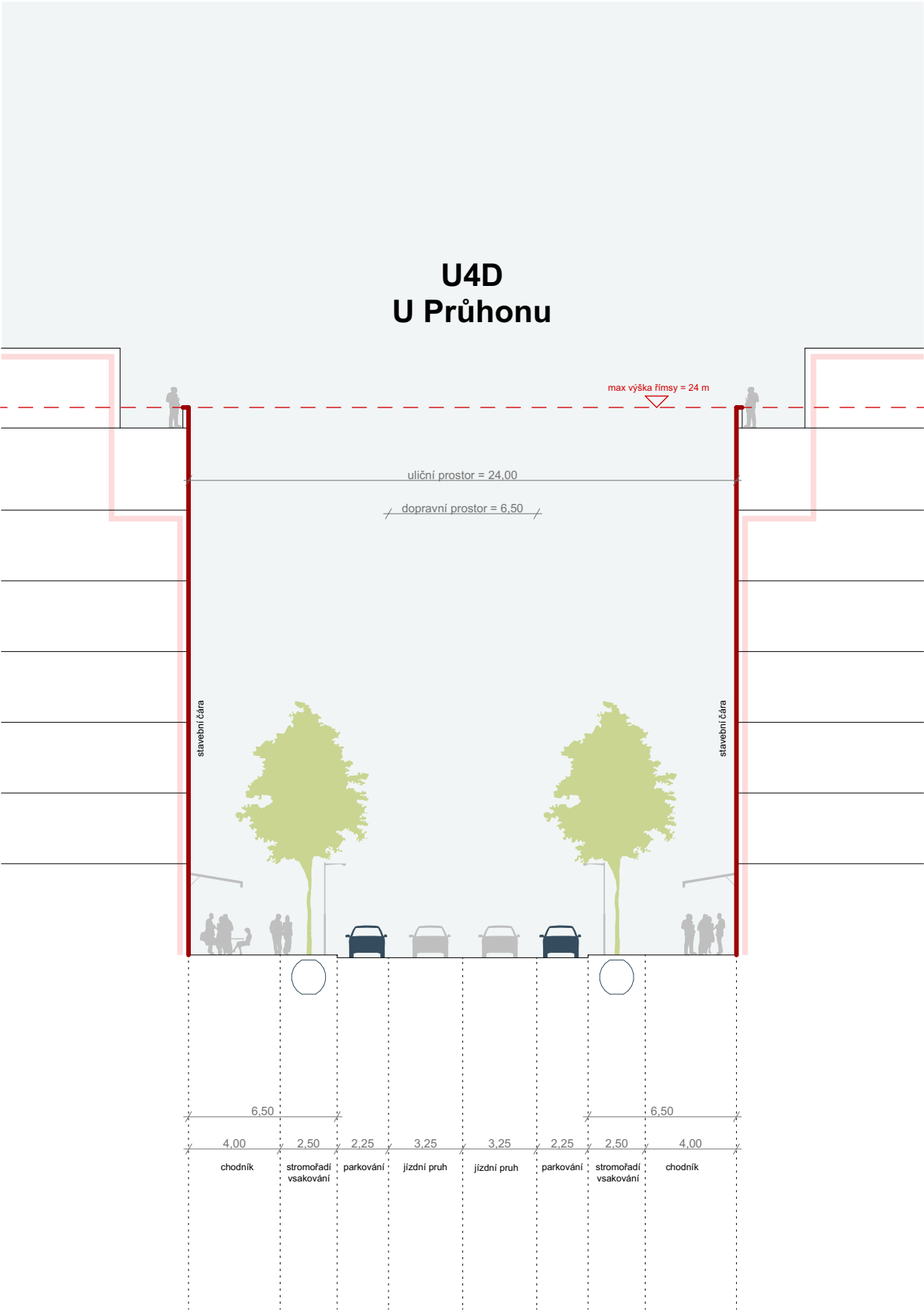




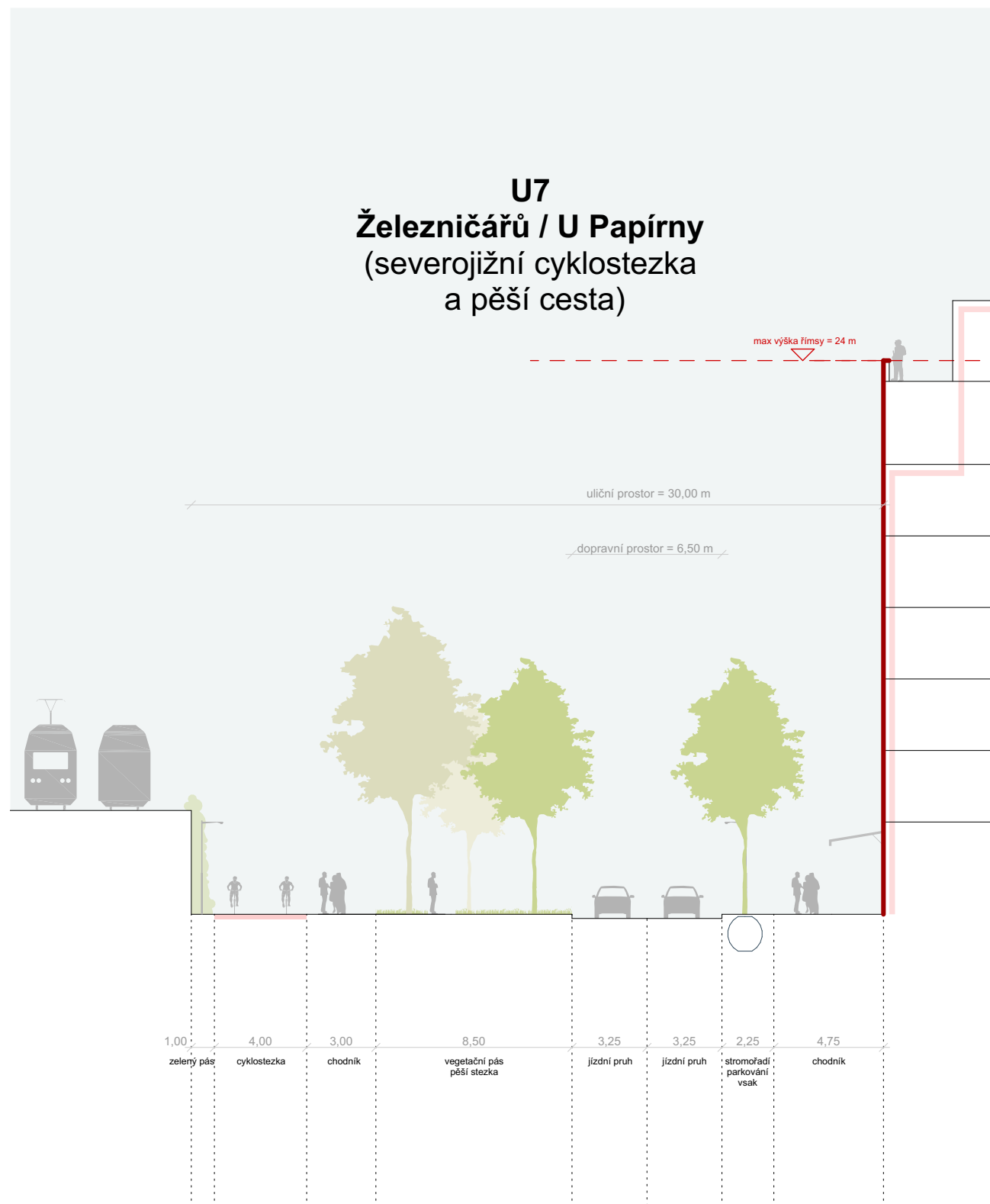
G.2.41 Uliční profil U4B - ulice u parku



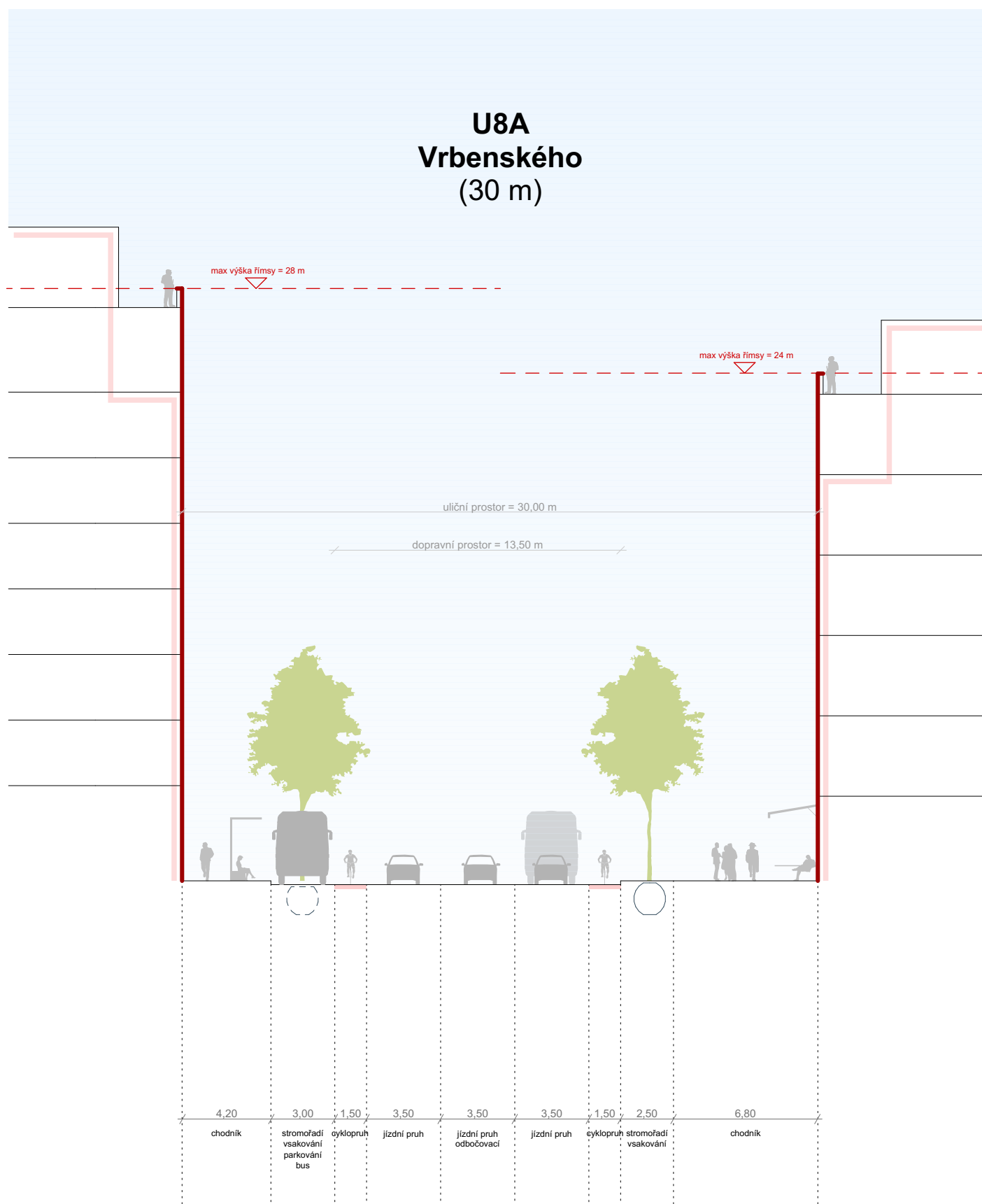
G.2.42 Uliční profil U4C - ulice u parku s tramvají



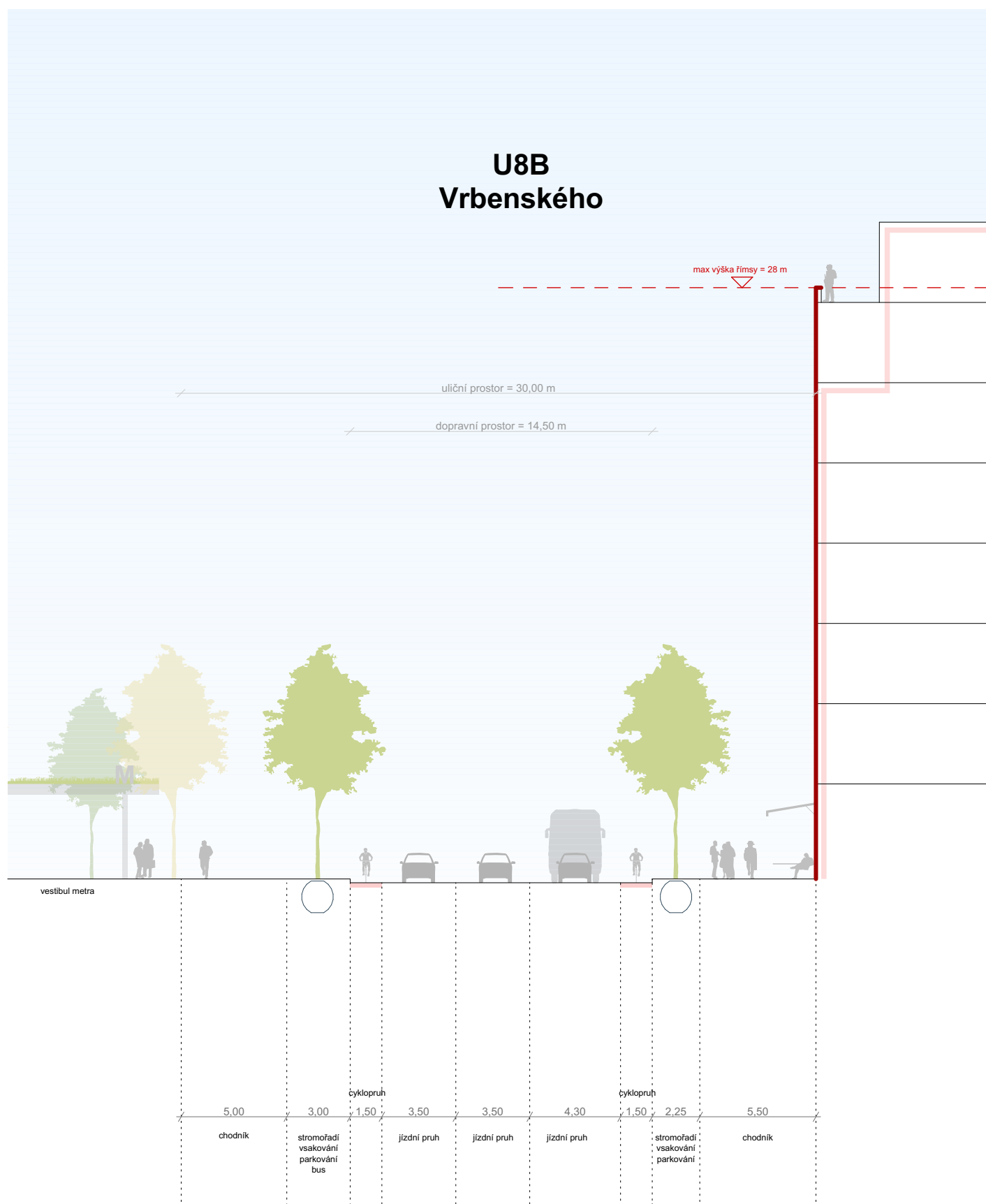
G.2.43 Uliční profil U4D - pokračování ulice U Průhonu



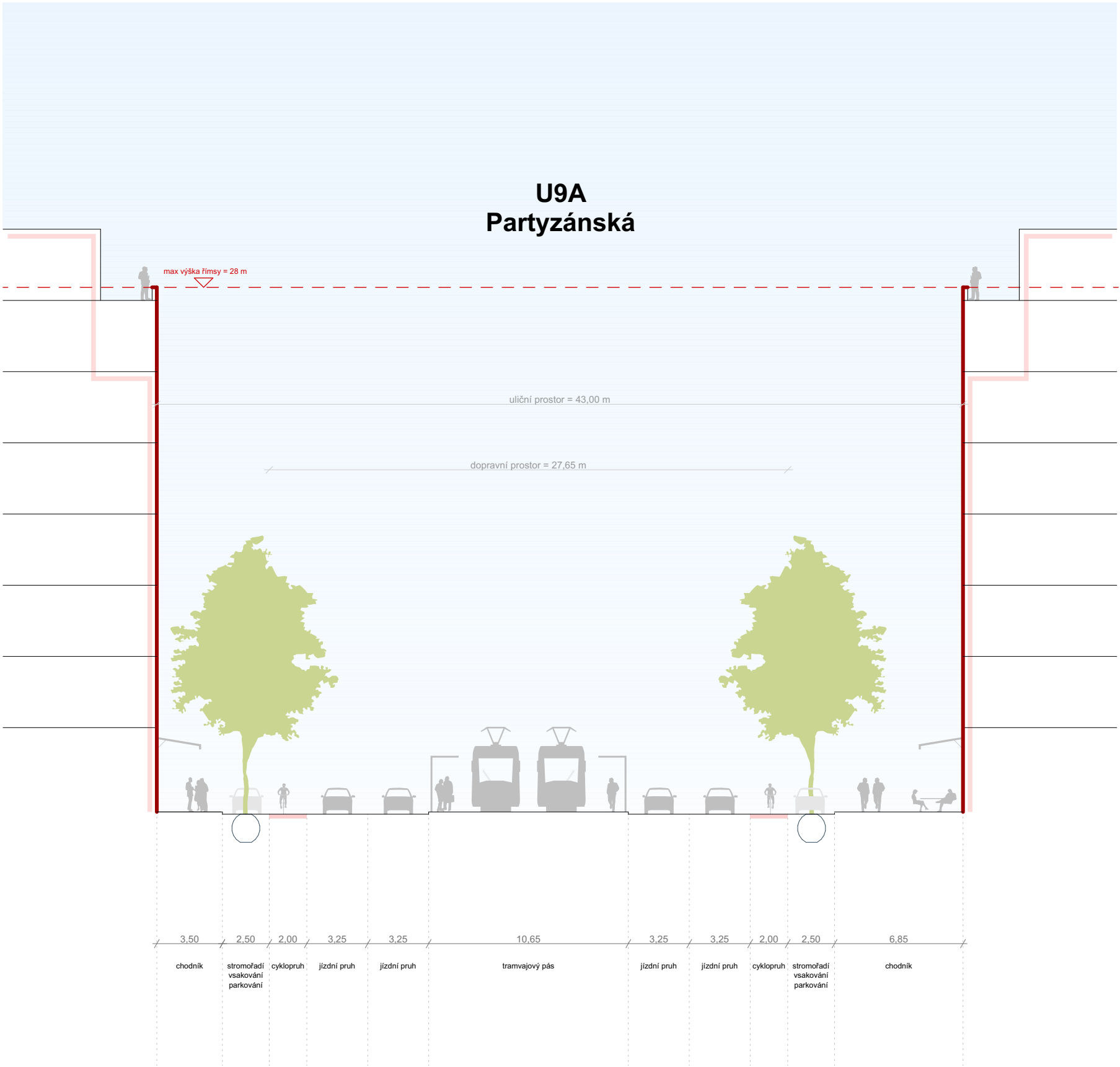
G.2.44 Uliční profil U7 - ulice u trati



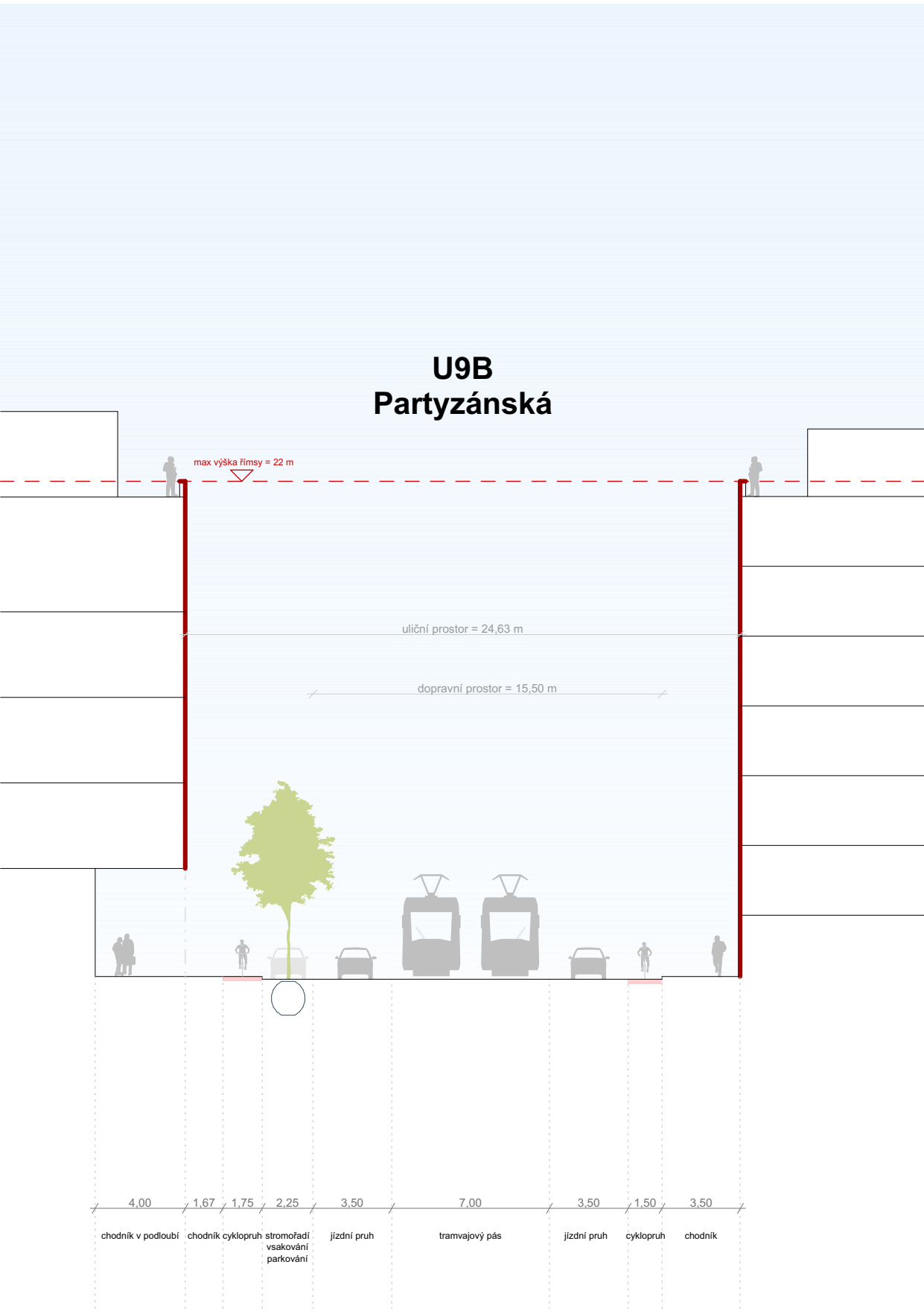
G.2.45 Uliční profil U8a - ulice Vrbenského



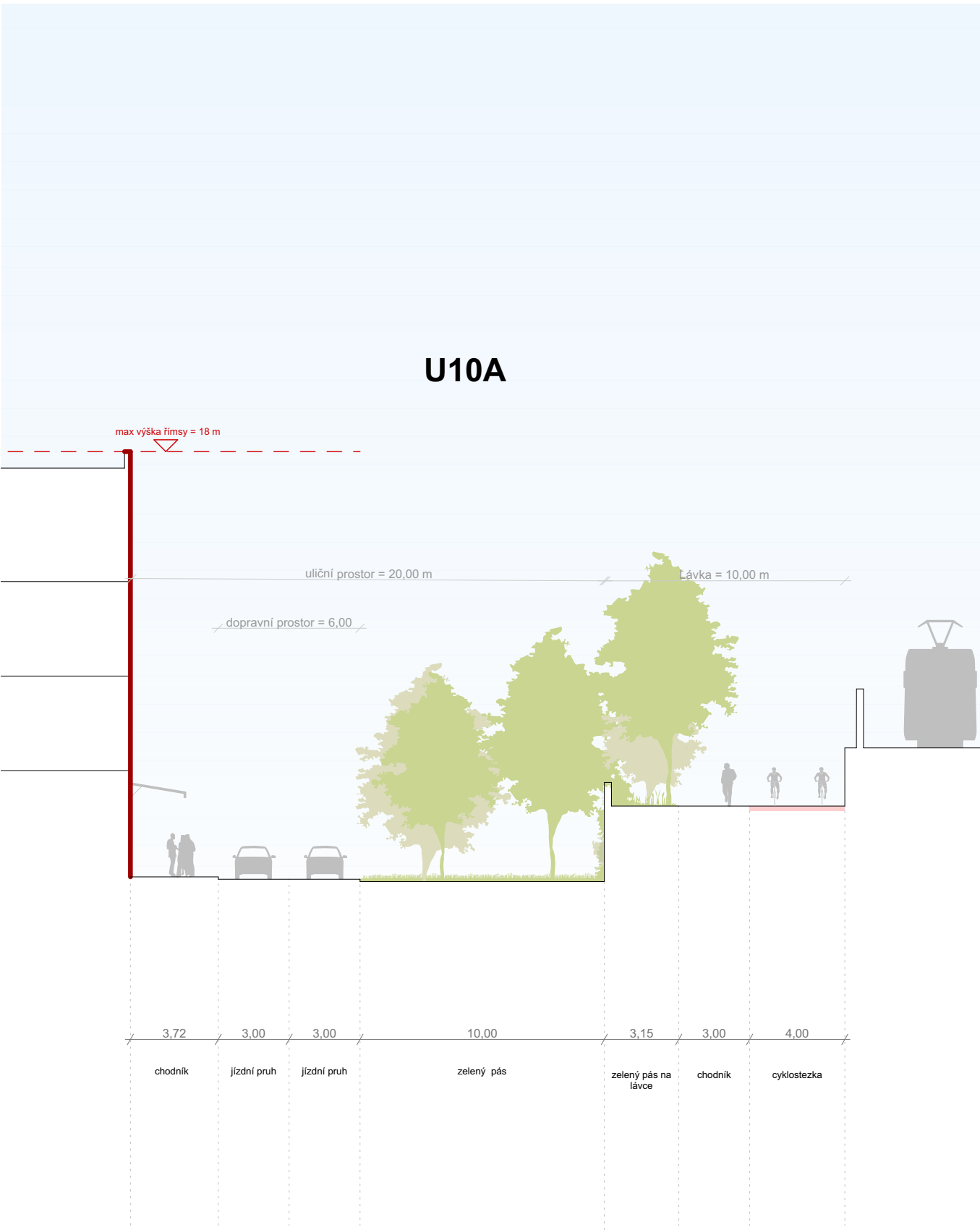
G.2.46 Uliční profil U8b - ulice Vrbenského a předprostor nádraží Holešovice



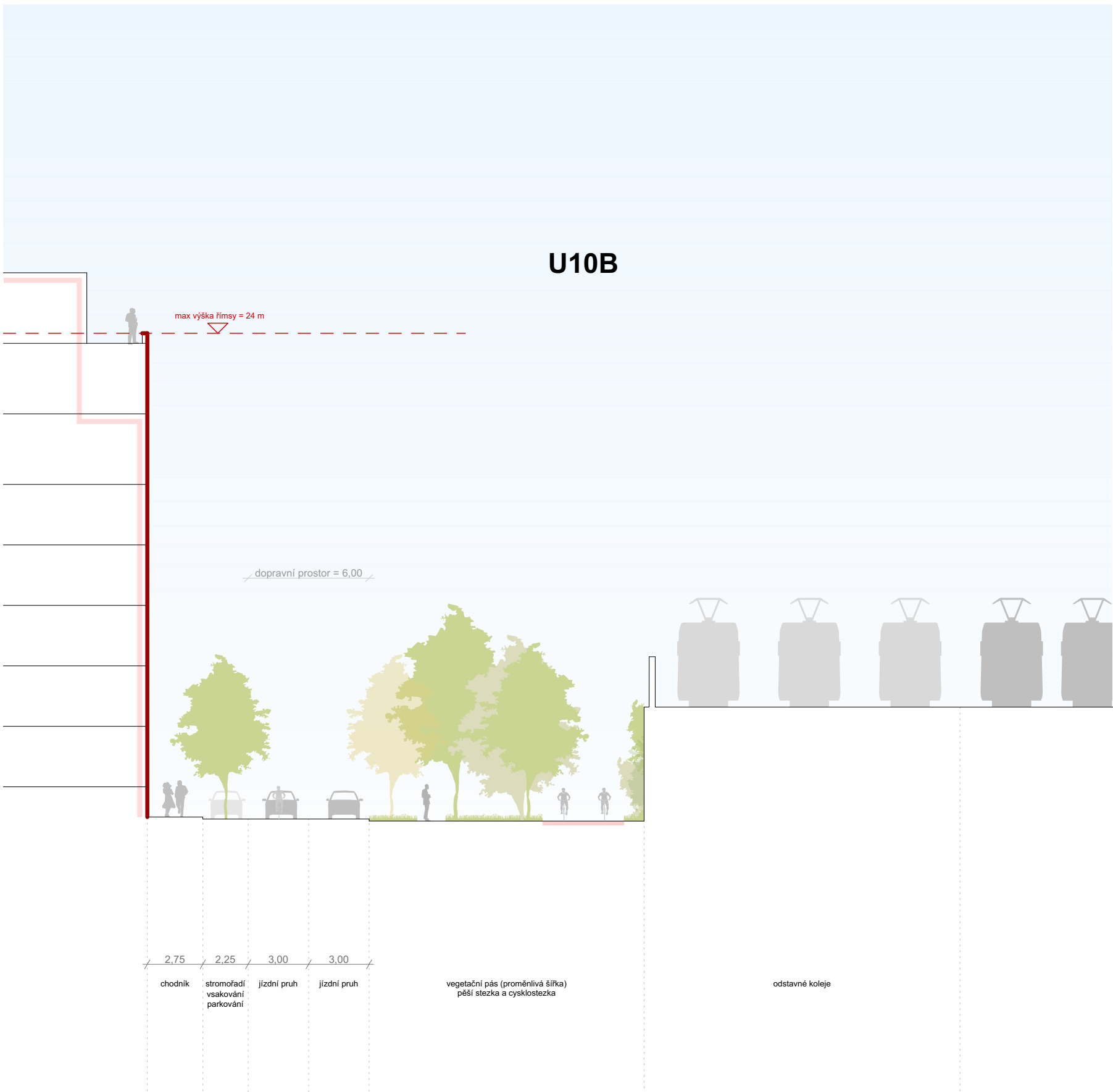
G.2.47 Uliční profil U8b - ulice Vrbenského a předprostor nádraží Holešovice



G.2.48 Uliční profil U8b - ulice Vrbenského a předprostor nádraží Holešovice



G.2.48 Uliční profil U10a



G.2.48 Uliční profil U10a

5. REGULATIVNÍ NÁSTROJE

5. 1.	Navržené závazné prvky dle PSP	78
5. 2.	Regulativní nástroje nad rámec PSP	79
5. 3.	Kapacitní a limitní parametry bloků	81

Návrh vychází z ustanovení nařízení č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy, kterým se stanovují obecné požadavky na využívání území a technické požadavky na stavby v hlavním městě Praze (Pražské stavební předpisy) ve znění nařízení č.14/2018 Sb. HMP.

Výkres v měřítku 1:2000 s regulačními prvky č. G.3.3. Hlavní výkres - regulace je obsažen v samostatné výkresové příloze.

5. 1. Navržené závazné prvky dle PSP

5.1.1. Stavební / nestavební bloky - § 2 b)

Řešené území je rozděleno na čtvrtě, urbanistické zóny a na stavební a nestavební bloky. Čtvrtě jsou označeny písmeny A-D. Písmeno A zastupuje čtvrť „Letná“, B zastupuje čtvrť (Dolní) Holešovice, C zastupuje čtvrť Zátory, D zastupuje čtvrť „Za dráhou“ tedy bloky navazující na říční nivu Vltavy.

Urbanistické zóny jsou označeny písmenem čtvrtě a římskou číslicí. Jednotlivé stavební a nestavební bloky jsou pak označeny písmenem čtvrtě, číslem zóny a arabskou číslicí pro blok.

§ 2 Pojmy

b) blokem ucelená část lokality, tvořená souborem pozemků, jedním pozemkem nebo jeho částí, zpravidla ohraničená uličním prostranstvím a zpravidla vymezená uliční čarou

5.1.2. Uliční čára - § 12 odst.1

§ 12 Vymezení uličního prostranství (uliční čára a bloky)

(1) Uliční čára vymezuje v zastavitelném území hranici uličních prostranství a bloků. Bloky se rozlišují na stavební, jež jsou určeny převážně k zastavění budovami, a nestavební, jež jsou určeny převážně k nestavebním účelům.

5.1.3. Stavební čára - § 21

(2) Stavební čára je hranice vymežující v rámci stavebního bloku nepřekročitelnou hranici trvalého zastavění budovami. Stavební čára dále určuje tyto parametry: a) ustoupení zástavby od hranice zastavění, která může nebo nesmí ustupovat, b) rozsah a míru zastavění hranice zastavitelné části bloku, které musí, nesmí, nebo může být souvislé a úplné.

a) Stavební čára uzavřená - § 21 odst. 3 a)

Vymezuje hranici zastavitelné a nezastavitelné části bloku,

1. jejíž zástavba nesmí nikde ustupovat a

2. která musí být v celé své délce souvisle a úplně zastavěná

b) Stavební čára otevřená - § 21 odst. 3 b)

Vymezuje hranici zastavitelné a nezastavitelné části bloku,

1. jejíž zástavba nesmí nikde ustupovat a

2. která nesmí být v celé své délce souvisle a úplně zastavěná

c) Stavební čára volná - § 21 odst. 3 c)

Vymezuje hranici zastavitelné a nezastavitelné části bloku,

1. jejíž zástavba může libovolně ustupovat a

2. která může být v celé své délce souvisle a úplně zastavěná

d) Stavební čára polouzavřená - nad rámec PSP, definována pro účely této ÚS

Vymezuje hranici zastavitelné a nezastavitelné části bloku,

1. jejíž zástavba nesmí nikde ustupovat a

2. která nemusí být v celé své délce souvisle a úplně zastavěná

e) Podružná stavební čára - nad rámec PSP, definována pro účely této ÚS

Speciální čára, která vymezuje prostor v nezastavitelné části bloku, ve kterém je za splnění daných podmínek možné vystavět krytý veřejný prostor (např. kolonádu, baldachýn). Tento prostor musí plynule navazovat na přilehlé veřejné prostranství, musí být neomezeně veřejně přístupný, otevřený. V prostoru se nesmí nacházet žádné další konstrukce, zejména vertikální komunikace apod.

5.1.4. Výsadbový pás pro stromořadí - § 16 odst. (5)

Požadavek na vymezení výsadbového pásu pro stromořadí (= převážně souvislá liniová výsadba stromů). Šířka výsadbového pásu je min. 1,5m, doporučená je 2,25m.

Výsadbový pás bude sloužit jako prostor pro retenci a vsakování dešťových, tomu bude uzpůsobeno technické řešení povrchů a hran.

V uličních prostranstvích bez uvedeného požadavku na výsadbový pás se výsadbový pás doporučuje.

§ 16 Standard veřejných prostranství

5) Městské třídy a významné ulice dle § 13 se zpravidla vybavují stromořadím. Nestanoví-li územní nebo regulační plán v souladu s § 83 odst. 2 jinak, stanovuje se osová vzdálenost mezi stromy v řadě nejvýše na 25 m. Při výsadbě stromů musí být dodrženy požadavky stanovené v bodě 1 přílohy č. 1 k tomuto nařízení.

5.1.5. Výšková regulace - § 25 odst. (2)

Řešené území je zařazeno do výškové hladiny VI 16 m – 26 m dle § 25 odst. (2) písmeno f)

Bloky v severní části území (kolem nádraží Holešovice) a podél ulice Argentinská, jakož i bloky se zvýšeným objektem na nároží (podél centrálního parku) jsou zařazeny do výškové hladiny VII 21 m –40 m dle § 25 odst. (2) písm. g)

Výškové dominanty (věže – viz 5.2.10) kolem náměstí u nádraží Holešovice a kolem náměstí v areálu Pražské teplárenské (RPC a.s.) s halou Garbe (bývalou elektrárnou) jsou zařazeny do výškové hladiny VIII nad 40 m dle § 25 odst. (2) písmeno g)

Výškové hladiny určují minimální a maximální regulovanou výšku budov a stanovují se takto:

a) hladina I 0 m – 6 m,

b) hladina II 0 m –9 m,

c) hladina III 0 m –12 m,

d) hladina IV 9 m –16 m,

e) hladina V 12 m –21 m,

f) hladina VI 16 m –26 m,

g) hladina VII 21 m –40 m,

h) hladina VIII nad 40 m;

rozsah výšek v území lze stanovit určením jedné nebo více hladin. Maximální regulovaná výška je pro jednotlivé hladiny stanovena v celé vymezené ploše, minimální regulovaná výška pouze podél stavební čáry orientované do uličního prostranství.

5.1.6. Maximální výška římasy / určení výšky - § 27 odst.(1) odst. (2)

Stavební bloky mají určenu maximální přípustnou výšku hlavní římasy v metrech. Určení regulované výšky budovy je v souladu s § 27 odst. (1)

Regulovanou výškou budovy se rozumí vzdálenost měřená svisle od nejnižšího bodu přilehlého terénu po úroveň hlavní římasy. Úroveň hlavní římasy se rozumí průnik vnějšího líce obvodové stěny a střechy nebo horní hrana atiky. V případě zástavby ve svahu lze stanovit výšku nezávisle pro části staveb.

Maximální přípustná výška budovy v metrech je nepřekročitelná a musí být splněna i v případě, že nebude dosažena maximální přípustná podlažnost budovy. Nad regulovanou výšku je možné vystavět ustupující podlaží dle § 27 odst. (2)

Od maximální regulované výšky je možné vystavět:

a) šikmou střechu s nejvýše dvěma štíty, případně s podkrovními podlažími, v maximálním úhlu 45° a o maximální výšce 7,5 m

b) ustupující podlaží do výšky 3,5 m, ustoupené od vnější obvodové stěny budovy orientované ke stavební čáře a jedné další obvodové stěny alespoň o 2 m

c) jiné prostorové řešení střechy, které nepřesáhne vymezení podle písmen a) nebo b)

Zpracovatelé územní studie však výrazně doporučují, aby pro navazující pořízení územní studie sloužící pro rozhodování v území byl požadavek na splnění PSP v tomto bodě přehodnocen. Považujeme za pro město lepší řešení, aby bylo možné nad regulovanou výšku budovy vystavět 2 ustupující podlaží (blíže viz odst. 5.2.8.)

5. 2. Regulativní nástroje nad rámec PSP

5.2.1. Veřejný průchod napříč stavebním blokem

Nutnost zajistit veřejný průchod či průjezd napříč stavebním blokem. Hmota stavebního bloku může být v tomto místě rozdělena veřejnou komunikací nebo pasáží. Poloha průchodu/průjezdu není pevně definována a může být posunuta v rámci bloku. Doporučuje se navázat osu průchodu/ průjezdu na osu stávajících uličních prostranství.

5.2.2. Aktivní parter

V místech, která jsou na výkrese G.3.3 označena jako „aktivní parter“, se požaduje umístit úroveň 1.NP na úroveň přilehlého uličního prostranství. Parter musí být z přilehlého uličního prostranství přístupný a musí být využit pro obchod, služby či veřejnou vybavenost. Konstrukční výška podlaží přístupného z veřejného prostranství se doporučuje min. 4,5m.

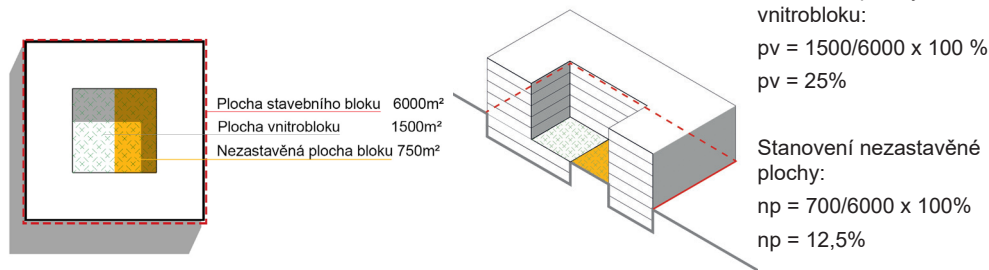
5.2.3. Podloubí

Prostor za hranicí uliční čáry, který slouží jako veřejné prostranství.

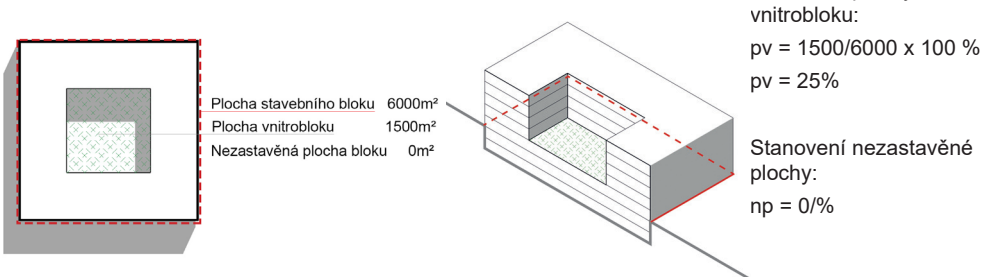
5.2.4. Propojení bloků ve vyšších podlažích

Možnost propojit stavební bloky ve vyšších podlažích za podmínky zachování veřejného prostranství na úrovni terénu v plném rozsahu s neomezenou přístupností pro veřejnost, zachování možnosti výsadby vzrostlých stromů a zajištění dostatečného přístupu denního světla na terén.

G.2.45. Příklad výpočtu „np“ a „pv“



G.2.46. Příklad výpočtu „np“ a „pv“



5.2.5. Zastavěnost stavebního bloku

Určuje procento nezastavěných ploch (np) stavebního bloku a procento ploch vnitrobloku (pv). Vnitroblok slouží především pro rekreaci obyvatel.

„np“ stanovuje minimální nezastavěnou plochu stavebního bloku. Je stanovena procentem z celkové plochy stavebního bloku. Nezastavěnou plochou se pro účely ÚS rozumí plocha, která není zastavěnou plochou stavby dle § 2 odst. 7 stavebního zákona.

Zastavěnou plochou stavby se rozumí plocha ohraničená pravoúhlými průměty vnějšího líce obvodových konstrukcí všech nadzemních i podzemních podlaží do vodorovné roviny. Plochy lodžii a arkýřů se započítávají.

„pv“ stanovuje minimální plochu vnitrobloku. Je stanovena procentem z celkové plochy stavebního bloku. Plochou vnitrobloku se pro účely ÚS rozumí plocha, která může být umístěna na podzemních podlažích staveb nebo na prvních dvou nadzemních podlažích staveb, jejichž konstrukce umožní využití plochy pro zeleň vnitrobloku.

pozn.: v některých případech je umožněno nulové procento nezastavěné plochy vnitrobloku (u malých bloků s komplikovaným tvarem nebo u bloků podél Argentinské, kde může probíhat parkování vozidel, aniž by nutně zajižděla dále do území). Povinnost splnění koeficientu zeleně pro řešené území záměru je však i v těchto případech platná.

5.2.6. Nestavební blok s požadavkem na hospodaření s dešťovými vodami

V nestavebních blocích se požaduje, aby umožňovaly vsaky a retenci dešťových vod z přilehlých komunikací.

Pokud to vsakovací poměry dovolí, doporučuje se využít nestavební bloky k hospodaření s dešťovými vodami i z okolních bloků stavebních a to v rámci společně řešeného celku či širšího území, dle § 38 odst. (3) PSP.

Vsakování nebo odvádění srážkových vod dle odstavců 1 a 2 musí být řešeno na stavebním pozemku, v rámci společně řešeného celku, případně v rámci širšího území, pro něž je vsakování nebo odvádění srážkových vod řešeno společně územním nebo regulačním plánem.

5.2.7. Počet objektů na stavební čáře

V rámci regulativů je stanoven požadavek na členění stavebních bloků tak, aby nevznikaly monobloky s jedním průčelím po celé délce stavební čáry. Počet objektů na stavební čáře je stanoven jako minimální. Regulovaný minimální počet objektů se vztahuje na stavební čáru podél celé jedné hrany bloku, bez ohledu na změnu typu stavební čáry či podlažnosti. Do počtu objektů se započítávají stávající objekty.

Blok podél stavební čáry je možné členit na jednotlivé domy, bytové sekce. V odůvodněných případech je výjimečně přípustné ponechat první dvě nadzemní podlaží nečleněna a blok rozdělit na objekty až od 3.NP výše. Tento regulativ se nemusí uplatnit v případě staveb veřejné vybavenosti (např. škola, radnice, apod), ale naopak se vyžaduje u administrativních budov, obchodních center apod.

Stanovení počtu objektů na volné stavební čáře – v tomto případě je možné za objekt považovat volný prostor mezi budovami širší než 12m.

5.2.8. Maximální počet nadzemních podlaží

a) Maximální počet nadzemních podlaží v souladu s PSP

V rámci regulace je stanoven v souladu s PSP maximální počet plných nadzemních podlaží a jedno ustupující podlaží. Přičemž se za plné nadzemní podlaží považuje podlaží dle PSP § 2 písmeno p) vyjma podlaží ustupujícího. Za ustupující podlaží se považuje podlaží ustoupené od vnější obvodové stěny budovy orientované ke stavební čáře a jedné další obvodové stěny alespoň o 2 m.

Konstrukční výška podlaží není omezena, ale celková výška objektu nesmí přesáhnout regulovanou maximální výšku římsy dle odst. 5.1.6, a to i v případě, že nebude limitní podlažnost naplněna. Stejně tak maximální počet podlaží je nepřekročitelný a musí být dodržen i v případě, že nebude dosažena maximální výška římsy.

b) Maximální počet nadzemních podlaží upřednostňovaných zpracovatelem

Zpracovatelé ÚS však výrazně doporučují regulaci podlažnosti, která sice není v souladu s PSP, ale pro hmotové řešení nově navrženého města je lepší, neboť snižuje výšku hlavní římsy (a to při zachování kapacit). Tato regulace je ve výkrese „G.3.3 Hlavní výkres – regulace“ uvedena v závorkách. Princip spočívá ve snížení počtu nadzemních podlaží o 1 podlaží a umožnění výstavby 2 ustupujících podlaží. (Tedy místo 7+1 by bylo 6+2).

Konstrukční výška podlaží není omezena, ale celková výška objektu nesmí přesáhnout regulovanou maximální výšku římsy dle odst. 5.1.6, a to i v případě, že nebude limitní podlažnost naplněna. Stejně tak maximální počet podlaží je nepřekročitelný a musí být dodržen i v případě, že nebude dosažena maximální výška římsy.

5.2.8A Maximální výška římsy určená nadmořskou výškou

V některých případech územní studie určuje maximální výšku hlavní římsy v metrech nad mořem (systém Bpv). Jedná se především o území A.II. Tímto principem bude zajištěna jednotná výška římsy bez ohledu na klesání terénu. V případech, kde je tak uvedeno, může být nad tuto výšku vystavěno jedno ustoupené podlaží dle PSP § 27 odst. (2).

5.2.9. Zvýšený objekt na nároží

Zvýšeným objektem na nároží se rozumí stavba, která je zařazena do výškové hladiny VII umístěná na konkrétních místech v nároží bloku. U zvýšeného objektu na nároží je stanovena maximální podlažnost a maximální výška v metrech. Stanovení maximální výšky římsy se řídí dle § 27 odst. (1) PSP. Maximální přípustná výška budovy v metrech je nepřekročitelná a musí být splněna i v případě, že nebude dosažena maximální přípustná podlažnost budovy. Stejně tak maximální počet podlaží je nepřekročitelný a musí být dodržen i v případě, že nebude dosažena maximální výška římsy.

5.2.10. Věž

Věží se rozumí stavba, která je zařazena do výškové hladiny VIII umístěná na konkrétních místech v nároží bloku. Je stanovena maximální podlažnost věže. Její půdorysná plocha nad úrovní základní výšky bloku nepřekročí 1200 m² hrubé podlažní plochy. Štíhlostní poměr věže musí být minimálně 1:1,5 (šířka ku výšce věže), optimálně 1:2. Při návrhu věží je třeba dbát na společnou kompozici skupiny věží.

5.2.11. Specifické nároží

V místech označených jako specifické nároží je možné odstoupit od stavební čáry směrem dovnitř bloku z důvodu vytvoření specifického tvaru nároží. Stavební čára nesmí být překročena.

5.2.12. Úsek železnice umístěný na mostním tělese

V rámci regulací jsou vymezeny úseky železnice, u nichž je požadováno umístění na mostním objektu s možností podstavby pro využití např. pro obchod a služby či veřejnou vybavenost. V úsecích železnice, kde není možnost podstavby uvedena, je požadováno umístění železniční trati na kolmém náspu (zdi).

5.2.13. Specifický projekt

Stavební blok s požadavkem prověření zástavby v rámci architektonické soutěže nebo architektonické studie. Upřesnění jednotlivých specifických projektů je uvedeno v kapitole 10.1.

5.2.14. Uliční prostranství

Závazné jsou šířky uličních prostranství (vzdálenost mezi uličními čarami). Navržené uliční profily jsou doporučené.

5.2.15. Pravidlo ulice ve spádu

Ve všech situacích, kdy je nutné vytvořit podjezd pod železnicí, se požaduje, aby nově zakládané ulice byly řešeny ve spádu. Paty domů budou přirozeně dosedat na terén. Je vyloučeno v uličním prostoru vytvářet terénní zářezy. Tento regulativ se neuplatní v situaci, kdy na uliční čáře již stojí stávající stavby.

5.2.16. Umístění veřejné vybavenosti

V každé zóně se umísťuje veřejná vybavenost (nad rámec požadované veřejné vybavenosti přímo definované ve výkrese G.3.3 Hlavní výkres - regulace) o minimální výměře 800 m² čisté podlažní plochy.

5.2.17. Zelené střechy

U všech navržených budov se požaduje, aby byla střecha řešena jako zelená (vegetační) střecha s retencí pro dešťové vody. Využití střechy pro střešní terasy se tím nevylučuje.

5. 3. Kapacitní a limitní parametry bloků
Schéma členění území na zóny a bloky



G.2.48 Členění území na zóny a bloky

Kapacitní a limitní parametry bloků

Kapacity využití území jsou stanoveny v návrhu změny Územního plánu. Maximální výměry hrubé podlažní plochy bloků stanovené v hlavním výkrese a v tabulce „Kapacitní a limitní parametry bloků“ nesmí být překročeny v každém jednotlivém bloku. Maximální výměry hrubé podlažní plochy jsou stanoveny pro nově navrhované stavby. Přestavby, nástavby a dostavby stávajících staveb, které jsou v hlavním výkrese zakresleny šedou šrafovou, se za podmínky dodržení ostatních regulačních prvků a dodržení stávající zastavěné plochy do maximální výměry HPP nezapočítávají. Stávající zastavěná plocha je u přestavby či dostavby dodržena v případě, že nárůst zastavěné plochy nepřesáhne 15 % oproti zastavěné ploše stávající hlavní budovy.

název čtvrtě	označení zóny	název zóny	číslo bloku	typ bloku	funkční využití dle platného ÚP	limitní podlažnost*	limitní výška římsy (m)	věž / zvýšený objekt na nároží	Maximální výměry HPP navrhovaných staveb (m ²)	HPP stávajících staveb - odhad (m ²)	plocha bloku (m ²)	poznámka	limity
Letná	A.I	Vltavská	A.I-1	specifický projekt	ZKC	-	-	-	36400	-	30475	filharmonie výstup z metra náměstí N01 vypsání architektonické soutěže viz 10.1	_zrušení mimoúrovňové křižovatky s tramvají v ulici Antonínská _vybudování podjezdu pro tramvajovou trať při jižním vestibulu železniční stanice Bubny _přebudování mimoúrovňové křižovatky v předpolí Hlávkova mostu _přeložky všech páteřních inženýrských sítí _přebudování jižního vestibulu metra Vltavská _mobilní hrazení PPO _ochranné pásmo stávajícího výdechu OSM (bude přeložen) _nezavalitelnost vstupu do OSM
			A.I-2	stavební	SV	7NP+1U (6NP+2U)	24	-	21900	3054	_přebudování mimoúrovňové křižovatky v předpolí Hlávkova mostu _dopravní obsluha bloku možná přes podzemní propojení se sousedními stavebními bloky		
	58300												
	A.II	Nové Bubny	A.II-1	stavební	SV	-	215,0 m n.m. +1U	-	34700	6605	budova veřejné vybavenosti výstup z metra základní škola	_přebudování jižního vestibulu metra Vltavská _zrušení mimoúrovňové křižovatky s tramvají v ulici Antonínská _přeložení výdechu z objektů OSM - v souvislosti s ním bude pravděpodobně nutné v místě navrženého podloubí objekt vykonzolovat nad tunel výdechů _nezavalitelnost vstupu do OSM	
			A.II-2	stavební	SV	-	215,0 m n.m. +1U	-	28000	4312	výstup z metra	_přebudování jižního vestibulu metra Vltavská _přeložení výdechu z objektů OSM _nezavalitelnost vstupu do OSM _stávající objekt Junáku / integrace nebo přestavba	
			A.II-3	stavební	SV	-	215,0 m n.m. +1U	-	27850	5411		_vybudování severního vestibulu metra _přeložení výdechu z objektů OSM - v souvislosti s ním bude pravděpodobně nutné v místě navrženého podloubí objekt vykonzolovat nad tunel výdechů _úprava nivelity terénu na severní straně bloku viz kapitola 4.1.8 _Terénní konfigurace, přizvednutí železničních tratí _koordinace s plánovanou trasou nové kmenové stoky B v prodloužení ulice Šternberkova	
			A.II-4	stavební	SV	-	218,0 m n.m. +1U na části	-	41500	14175	nádražní hala *do HPP není zahrnuta plocha nádražní haly	_vybudování nádražní haly nutno koordinovat s probíhajícím územním řízením _koordinace s plánovaným severním vestibulem metra a objekty OSM _koordinace s plánovanou trasou nové kmenové stoky B v prodloužení ulice Šternberkova a přednádražním prostorem na východní hraně bloku	
			A.II-5	stavební	SV	7NP+1U (6NP+2U)	24	-	34550	7100		_úprava nivelity terénu pro podjezd železnice v ose Veletržní/ Dělnická (pravidlo ulice ve spádu viz 5.2.16) _koordinace s plánovanou trasou nové kmenové stoky B v ulici Bubenská _ochranné pásmo železnice	
			A.II-6	stavební	SV	7NP+1U (6NP+2U)	24	-	20000	2836		_koordinace s plánovanou trasou nové kmenové stoky B v ulici Bubenská _ochranné pásmo železnice	
			A.II-7	specifický projekt	ZKC	-	-	-	4000	14510	Památník Ticha, náměstí N02 vypsání architektonické soutěže viz 10.1	_koordinace s plánovanou trasou nové kmenové stoky B v prodloužení ulice Šternberkova _koordinace s vybudováním severního vestibulu metra Vltavská _ochranné pásmo železnice _přeložení výdechu z objektů OSM do prostoru před památníkem	
			A.II-8	stavební	SV	-	215,0 m n.m. +1U	-	13900	1790		_vybudování severního vestibulu metra _přeložení výdechu z metra do budovy _úprava nivelity terénu na severní straně bloku viz kapitola 4.1.8 _Terénní konfigurace, přizvednutí železničních tratí _koordinace s plánovanou trasou nové kmenové stoky B v prodloužení ulice Šternberkova	
	190600												
	A.III	U Výstaviště	A.III-1	stavební	SV	5NP+1U 6NP+1U 7NP+1U	22-24	-	25500	22000	12587		_ochranné pásmo železnice
			A.III-2	stavební	SV	5NP+1U (5NP+2U)	22	-	9400	10000	4137		_úprava přilehlé křižovatky _integrace výstupu z kabelového tunelu do objektu _koordinace s plánovanou trasou nové kmenové stoky B v ulici
			A.III-3	stavební	SV	7NP+1U (6NP+2U)	24	-	30000		4797		_zrušení stávajícího automobilového nadjezdu nad železniční tratí _ochranné pásmo železnice
			A.III-4	stavební	SV	7NP+1U (6NP+2U)	24	-	35750		6762		_ochranné pásmo železnice
			A.III-5	nestavební	ZP	-	-	-	-	-	2796		_dopravní obsluha spínací stanice dráhy
			A.III-6	nestavební	DU	-	-	-	-	-	2143		_ochranné pásmo železnice
	100650												
	363450												

název čtvrtě	označení zóny	název zóny	číslo bloku	typ bloku	funkční využití dle platného ÚP	limitní podlažnost*	limitní výška římsy (m)	věž / zvýšený objekt na nároží	Maximální výměry HPP navrhovaných staveb (m ²)	HPP stávajících staveb - odhad (m ²)	plocha bloku (m ²)	poznámka	limity
Holešovice	B.I	U Topíren	B.I-1	stavební	SV	6NP+1U	22	-	10000	25000	7131		_záplavové území
			B.I-2	stavební	SV	7NP+1U (6NP+2U)	25	-	36000	3500	8964		_záplavové území
										46000			
	B.II	Nové Holešovice jih	B.II-1	stavební	SV	7NP+1U (6NP+2U)	25	-	62650		9009		_snížení terénu na úroveň vestibulů železniční stanice Bubny _variantní vedení tramvaje ulicí Jateční _koordinace s plánovanou trasou nové kmenové stoky B v ulici Jateční _záplavové území
			B.II-2	stavební	SMJ	7NP+1U (6NP+2U)	25	2x 12NP/40m	92100		20031	obchodní dům - pronajimatelná obchodní plocha celkem max 40.000 m2	_úprava jízdních pruhů severojižní magistrály v úseku Argentická - Za viaduktem _koordinace s plánovanou trasou nové kmenové stoky B v ulici Jateční _přeložka kabelovodu Cetin _zásobování objektu nutno řešit v souladu s rozhodnutím o vedení tramvajové trati (upřednostňovaná varianta Dělnická, druhá varianta Jateční) _snížení terénu na úroveň vestibulů železniční stanice Bubny _nové stanovení záplavového území související s remodelací terénu
			B.II-3	stavební	SMJ	7NP+1U (6NP+2U)	25	-	35000		5390		_snížení terénu na úroveň vestibulů železniční stanice Bubny _úprava nivelity terénu pro podjezd železnice v ose Veletržní/ Dělnická (pravidlo ulice ve spádu viz 5.2.16.) _nové stanovení záplavového území související s remodelací terénu _koordinace s tramvajovou tratí varianta Dělnická
			B.II-4	stavební	SMJ	7NP+1U (6NP+2U)	25	-	29800		5572		_záplavové území _úprava nivelity terénu pro podjezd železnice v ose Veletržní/ Dělnická (pravidlo ulice ve spádu viz 5.2.16.) _koordinace s tramvajovou tratí varianta Dělnická
			B.II-5	nestavební specifický projekt	ZP	-	-	-	0		11372	park a náměstí N03 vypsání architektonické soutěže společně na celý park (bloky B.II-5, B.II-6 a B.III-11) viz 10.1	_podmínka hospodaření s dešťovou vodou z okolních ploch a objektů
			B.II-6	nestavební specifický projekt	ZP	-	-	-	0		1545	park vypsání architektonické soutěže společně na celý park (bloky B.II-5, B.II-6 a B.III-11) viz 10.1	_podmínka hospodaření s dešťovou vodou z okolních ploch a objektů
												219550	
	B.III	Nové Holešovice sever	B.III-1	stavební	SV	7NP+1U (6NP+2U)	24	12NP/40m	38700		7176		_úprava nivelity terénu pro podjezd železnice v ose Veletržní/ Dělnická (pravidlo ulice ve spádu viz 5.2.16.) _koordinace s tramvajovou tratí varianta Dělnická
			B.III-2	stavební	SV	7NP+1U (6NP+2U)	24/28	-	32300		5567		_úprava nivelity terénu pro podjezd železnice v ose Veletržní/ Dělnická (pravidlo ulice ve spádu viz 5.2.16.) _koordinace s tramvajovou tratí varianta Dělnická
			B.III-3	stavební	SV	7NP+1U (6NP+2U)	24	12NP/40m	25900		7592	základní škola	
			B.III-4	stavební	SV	7NP+1U (6NP+2U)	24/28	-	33200		5830		
			B.III-5	stavební	SV	7NP+1U (6NP+2U)	24	12NP/40m	41200		7948		
			B.III-6	stavební	SV	7NP+1U (6NP+2U)	24/28	-	35100		6294		
			B.III-7	stavební	SV	7NP+1U (6NP+2U)	24	12NP/40m	27700		4305		_zrušení stávajícího automobilového nadjezdu nad železnici _přeložka kabelovodu Cetin
			B.III-8	stavební	SV	7NP+1U (6NP+2U)	24	12NP/40m	25000		4801		
			B.III-9	stavební	SV	7NP+1U (6NP+2U)	24	12NP/40m	39600		7310		
			B.III-10	stavební	SV	7NP+1U (6NP+2U)	24/28	-	33600		5942		
			B.III-11	nestavební specifický projekt	ZP	-	-	-	0		26556	park vypsání architektonické soutěže společně na celý park (bloky B.II-5, B.II-6 a B.III-11) viz 10.1	_podmínka hospodaření s dešťovou vodou z okolních ploch a objektů
										332300			
	B.IV	Jankovcova	B.IV-1	stavební	SV	7NP+1U (6NP+2U)	24	-	47100	2500	22406		_památkově chráněný objekt
			B.IV-2	stavební	SV	7NP+1U (6NP+2U)	24	-	34500		6921		_ochranné pásmo železnice
			B.IV-3	stavební	SV	7NP+1U (6NP+2U)	24	-	11300		3572		_ochranné pásmo železnice
										92900			
										690750			

název čtvrtě	označení zóny	název zóny	číslo bloku	typ bloku	funkční využití dle platného ÚP	limitní podlažnost*	limitní výška římsy (m)	věž / zvýšený objekt na nároží	Maximální výměry HPP navrhovaných staveb (m²)	HPP stávajících staveb - odhad (m²)	plocha bloku (m²)	poznámka	limity	
Zátory	C.I	Zátory	C.I-1	stavební	SV	5NP+1U 6NP+1U	18/22	-	22600	10000	8404		_zrušení stávajícího automobilového nadjezdu nad železnici _koordinace nivelety terénu v sousvislotsi s úpravou parku a lávky přes Partyzánskou	
			C.I-2	stavební	SV	5NP+1U 6NP+1U	18/22	-	19000	4800	5948			
			C.I-3	stavební	SV	5NP+1U 6NP+1U	18/22	-	20200	6800	11706	školy	_vstup do kabelového tunelu	
			C.I-4	stavební	SV	6NP+1U	22	-	-	6400	6937	školy		
			C.I-5	stavební	SV	6NP+1U	22	-	21000	5120	6325		_úprava trasy ulice Železničářů	
			C.I-6	stavební	SV	6NP+1U 7NP+1U (6NP+2U)	24/28	-	14200	24000	8101			
										97000				
	C.II	Nové Zátory	C.II-1	stavební	SV	5NP+1U 6NP+1U 7NP+1U (6NP+2U)	22/24/28	18NP	54200	25000	17379	náměstí	_na části bloku kompletní přestavba území _záplavové území v části bloku _požadavek pěšího průchodu do ulice Za papírou část bloku se nachází nad stanicí metra	
			C.II-2	neobsazeno										
			C.II-3	stavební	SV	5NP+1U 6NP+1U	22/24	-	32000	6000	14841		_kompletní přestavba území - zbourání stávající nadzemní budovy Metra, vybudování nových výstupů z vestibulu metra _přeložka dešťové výpusti _ochranné pásmo rozvodny Holešovice 110kV	
			C.II-4	stavební	SV	7NP+1U (6NP+2U)	24	-	30000		5926	základní škola	_ochranné pásmo rozvodny Holešovice 110kV (stavební čára umístěna vně ochranného pásma) _úprava trasy komunikace Jankovcova	
			C.II-5	stavební	SV	6NP+1U 7NP+1U (6NP+2U)	24	-	18320	7500	5907		_ochranné pásmo rozvodny Holešovice 110kV (stavební čára umístěna vně ochranného pásma)	
										134520				
	C.III	Nádraží Holešovice	C.III-1	stavební	SMJ	8NP+1U (7NP+2U)	28	21NP	63400		8072		_přeložka kmenové stoky B do ulice Vrbenského _nároží bloku částečně vykonzolováno nad přeložku stoky záplavové území	
			C.III-2	stavební	SMJ	8NP+1U (7NP+2U)	28	-	19500		2620	vestibul vlakového nádraží veřejný průchod	_kompletní přestavba území - zbourání/ přestavba stávající nadzemní budovy Metra, vybudování nových výstupů z vestibulu metra _přeložka kmenové stoky B do ulice Vrbenského _přeložka dešťové výpusti _součástí objektu bude vestibul vlakového nádraží _veřejný průchod pro pěší a cyklisty pod kolejištěm k řece	
			C.III-3	stavební	SMJ	8NP+1U (7NP+2U)	28	15NP	79100		11500		_přeložka kmenové stoky B do ulice Vrbenského _v bloku budou umístěna parkovací stání pro blok C.III-2	
			C.III-4	stavební	SMJ	7NP+1U (6NP+2U)	24	-	35700	5800	13780	střední škola	_přeložka kmenové stoky B do ulice Vrbenského _zrušení ulice Bondyho, resp. nahrazení její dopravní funkce v ulici Nová Bondyho (u el. rozvodny) _vybudování sjezdu z ulice Argentinské do ulice Pod dráhou v zóně D.I (před železničním podjezdem)	
										197700				
	C.IV	Elektrárna	C.IV-1	stavební	SV	8NP+1U (7NP+2U) 3NP+1U 4NP+1U	14/17/28	12NP	33200	1400	6153	objekt tzv. kovárny	_záplavové území _přeložka dešťové výpusti _památkově chráněná budova kovárny _ochranné pásmo železnice _přízvednutí kralupské železniční trati	
			C.IV-2	stavební	SV	8NP+1U (7NP+2U)	28	-	21000		2922		_záplavové území _do objektu v suterénu nutno zakomponovat stávající šachtu teplovodu	
			C.IV-3	stavební	SV	8NP+1U (7NP+2U)	28	12NP/40m 18NP	71000		9012		_záplavové území _přeložka kmenové stoky B _ochranné pásmo železnice	
			C.IV-4	stavební	SV	8NP+1U (7NP+2U)	28	18NP	30300	1500	3875	špičkový horkovodní zdroj	_záplavové území _ochranné pásmo železnice _ochranné pásmo horkovodního zdroje	
			C.IV-5	stavební	SV	8NP+1U (7NP+2U)	28	-	49700		8140		_záplavové území _přeložka dešťové výpusti - průchod blokem _ochranné pásmo železnice	
			C.IV-6	stavební	SV	8NP+1U (7NP+2U)	28	-	33100		5073		_záplavové území _přeložka dešťové výpusti _stávající kmenová stoka B vede přes blok / prověřit ekonomii přeložení _ochranné pásmo železnice _přízvednutí kralupské železniční trati	
			C.IV-7	stavební	SV	7NP+1U (6NP+2U)	24	-	30400		6156		_záplavové území _ochranné pásmo železnice _koordinovat s umístěním odstavných kolejí železnice	
			C.IV-8	stavební	SV	6NP+1U	24	-	9500		1667		_záplavové území _koordinovat s umístěním odstavných kolejí železnice	
			C.IV-9	stavební	SV	-	-	-	11800		5679	hala Garbe (kvůli změně využití započítáno HPP do návrhu)	_záplavové území _památkově chráněná budova bývalé elektrárny _kmenová stoka B pod halou (zachován stávající stav)	
			C.IV-10	stavební	SV	-	-	-	-	500	761	vodárna Háječek	_záplavové území _památkově chráněná budova vodárny _ochranné pásmo železnice	
										290000				
										719220				

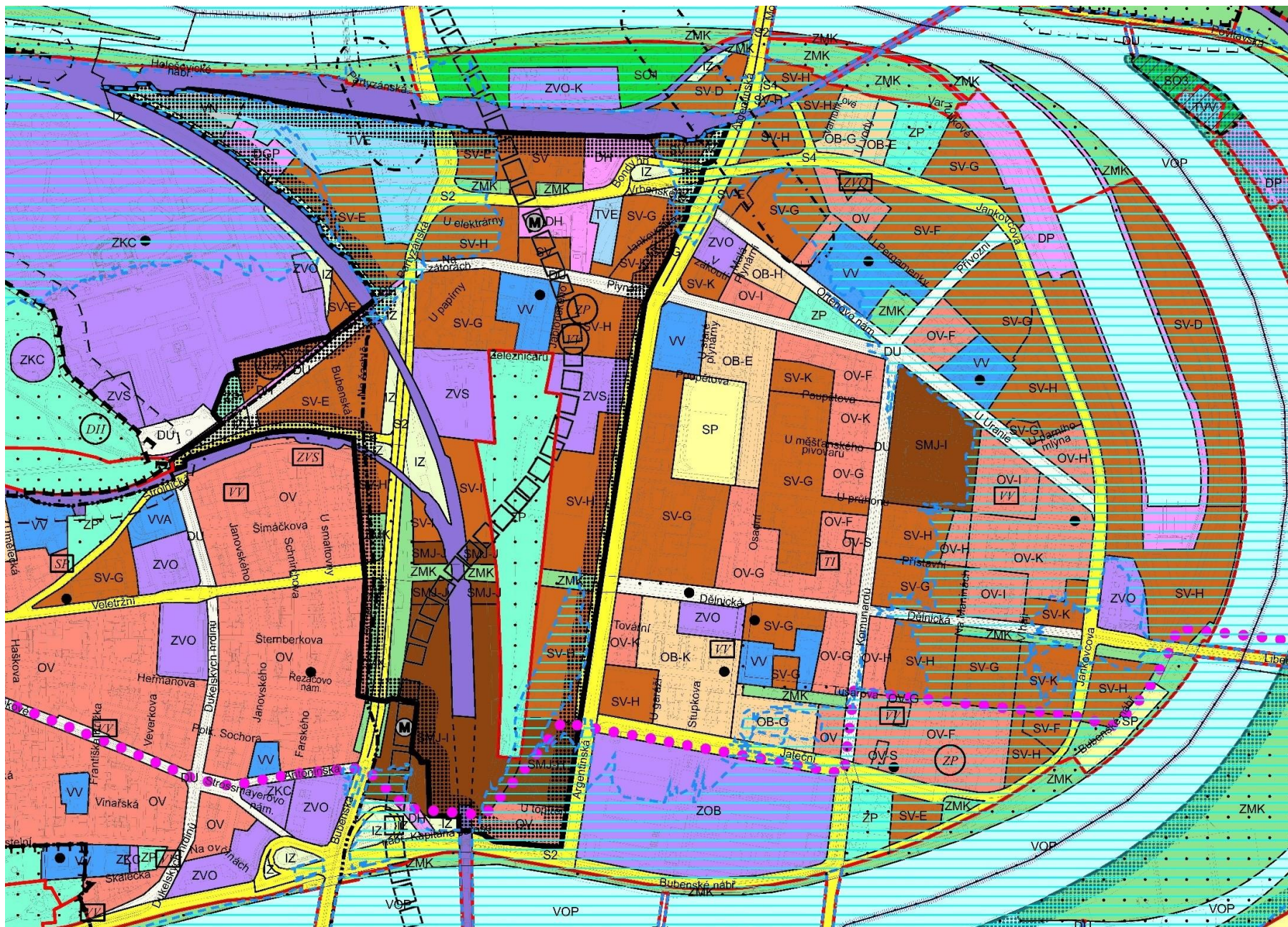
Za dráhou	D.I	Za dráhou	D.I-1	stavební	SV	6NP	-	-	46400		16845		záplavové území
			D.I-2	stavební	SV	5NP+1U	22	-	6100		6710		záplavové území mobilní hrazení PPO
			D.I-3	stavební	SV	6NP+1U	22	-	14300		5747		záplavové území mobilní hrazení PPO
			D.I-4	stavební	SV	5NP+1U	22	-	10800		6211		záplavové území
			D.I-5	nestavební	SO1	-	-	-	0		33355		záplavové území
			D.I-6	nestavební	ZMK	-	-	-	0		21793		záplavové území
			D.I-7	nestavební	ZMK	-	-	-	0		14100		záplavové území
			D.I-8	nestavební	ZMK	-	-	-	0		1023		záplavové území
								77600					

ŘEŠENÉ ÚZEMÍ CELKEM								1851020					
---------------------	--	--	--	--	--	--	--	---------	--	--	--	--	--

6. NÁVRH ZMĚN PLATNÉHO ÚP

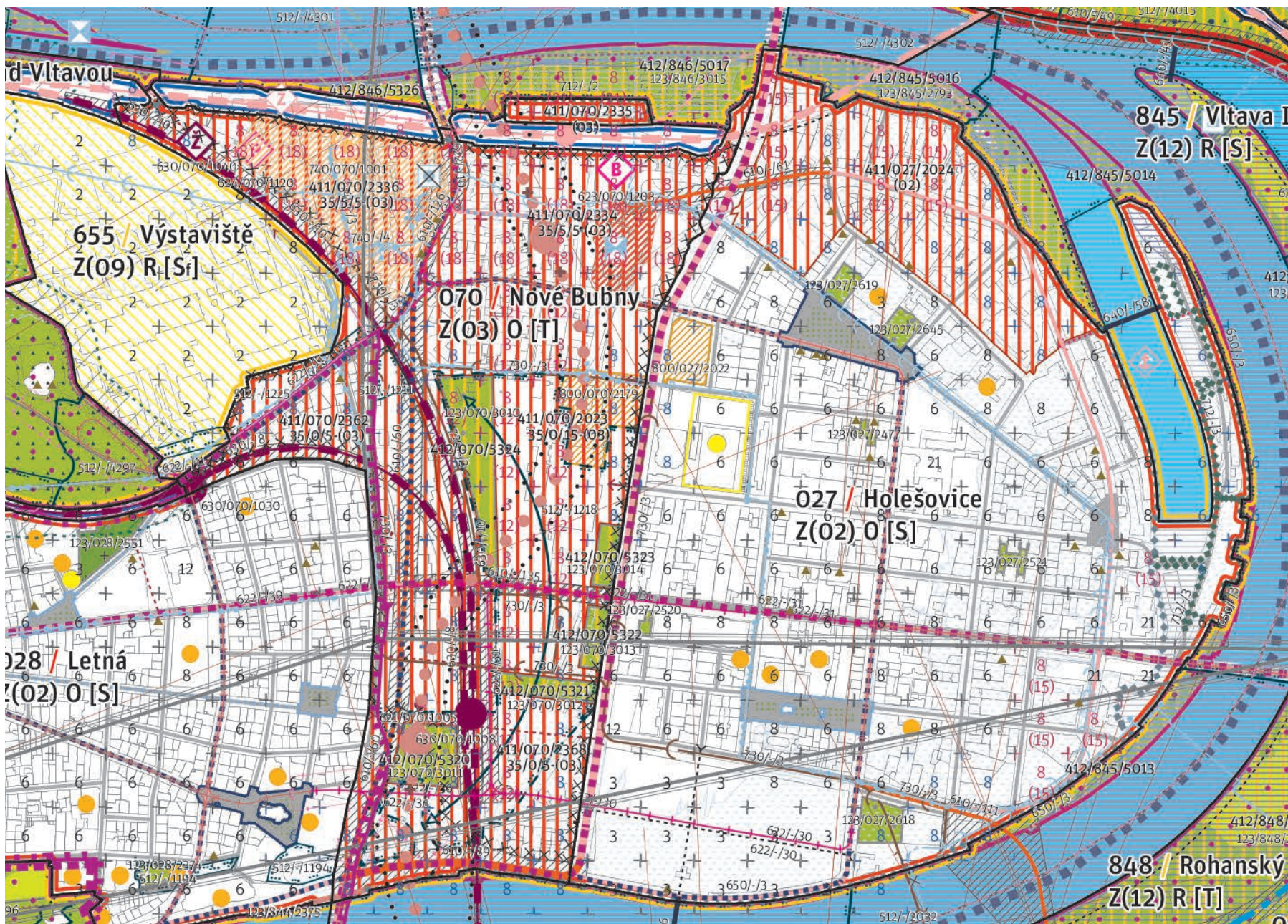
6. 1.	Výřez z platného ÚP - výkres č.4 - Plán využití ploch	86
6. 2.	Metropolitní plán	86
6. 3.	Výkres změn platného ÚP - výkres č. 4 s navrženými plochami změn funkčního využití v řešeném území	87
6. 4.	Stanovení koeficientu míry využití ploch	88
6. 5.	Bilance ploch zeleně	89
6. 6.	Podíl bydlení	90

6. 1. Výřez z platného ÚP - výkres č.4 - Plán využití ploch



G.2.49 Plán využití ploch - ÚP

6. 2. Metropolitní plán



G.2.50. *Metropolitní plán*

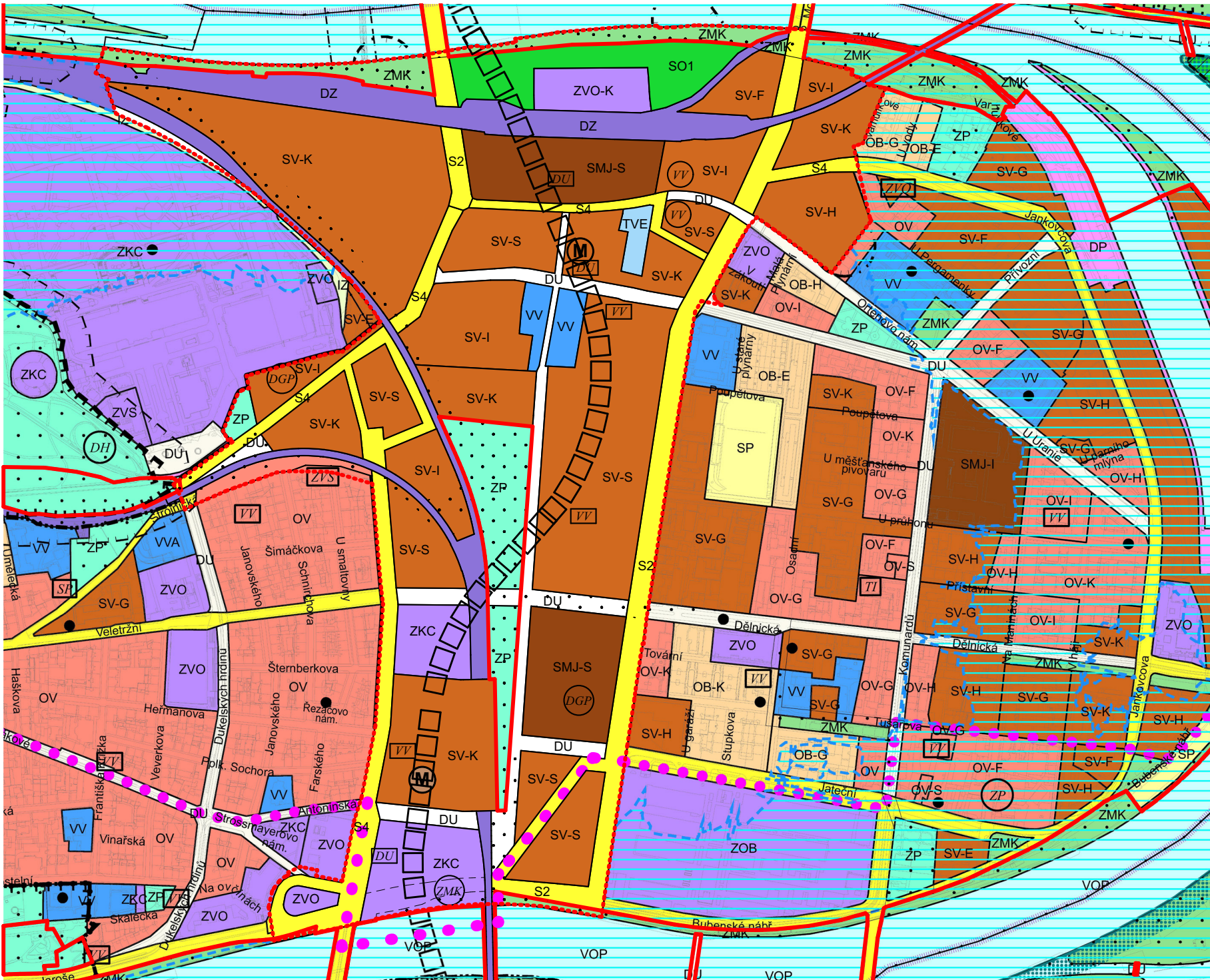
ÚZEMNÍ STUDIE HOLEŠOVICE–BUBNY–ZÁTORÝ
Sdružení Pelčák a partner architekti - Müller Reimann Architekten
ve spolupráci s IPR Praha

6. 3. Výkres změn platného ÚP - výkres č. 4 s navrženými plochami změn funkčního využití v řešeném území

Výkres v měřítku 1:10000 včetně legendy k výkresu je také umístěn ve výkresové příloze pod číslem G.3.18. VÝKRES ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU - výkres č. 4 s navrženými plochami změn funkčního využití v řešeném území

V řešeném území byly vymezeny plochy všeobecně smíšené, v místech přestupních uzlů (nádraží Holešovice a nádraží Bubny) byly vymezeny plochy smíšené městského jádra. U těchto dvou typů ploch byly stanoveny koeficienty KPP viz kapitola 6.4. Dále byly vymezeny plochy pro občanskou vybavenost ZKC (budoucí filharmonie a Památník ticha), byly zachovány plochy pro veřejnou vybavenost (školství) VV při ulici Rajská. Školské stavby pro ZŠ a SŠ na pozemcích HMP při ulici Vrbenského jsou dle pokynů pořizovatele zakresleny plovoucí značkou, ZŠ u Bubenské a v bloku východně od Centrálního parku jsou vyznačeny pevnou

značkou. Pro rozvoj školství je pevnou značkou také vyznačena kapacitní rezerva u Plynární, východně od ploch VV. Centrální park je vymezen plochou ZP a vymezen jako ÚSES, vegetační pásy podél železnice jsou zahrnutý do překryvné funkce celoměstského systému zeleně. Pevnými značkami jsou vymezena náměstí (u filharmonie, u nádraží Holešovice a u jižního vstupu do metra Holešovice). ÚS navrhuje úpravu vedení linie zákazu výškových staveb. Zákaz výškových staveb se posouvá právě jen pro účely umístění jedné konkrétní budovy – filharmonie.



G.2.51 Plán využití ploch - návrh změn využití ploch

OBYTNÉ	OB	ČISTÉ OBYTNÉ
	OV	VŠEOBECNÉ OBYTNÉ
	SV	VŠEOBECNÉ SMÍŠENÉ
SMÍŠENÉ	SMJ	SMÍŠENÉ MĚSTSKÉHO JÁDRA
VÝROBY A SLUŽEB	VN	NERUŠÍCÍ VÝROBY A SLUŽEB
	VS	VÝROBY, SKLADOVÁNÍ A DISTRIBUCE
SPORTU A REKREACE	SP	SPORTU
	SO1-SO7	ODDECHU
ZVLÁŠTNÍ KOMPLEXY OBČANSKÉHO VYBAVENÍ	ZOB	OBCHODNÍ
	ZVS	VYSOKOŠKOLSKÉ
	ZKC	KULTURA A CÍRKEV
	ZVO	OSTATNÍ
VEŘEJNÉ VYBAVENÍ	VV	VEŘEJNÉ VYBAVENÍ
	VVA	ARMÁDA A BEZPEČNOST
DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA	SD,S1,S2,S4	VYBRANÁ KOMUNIKAČNÍ SÍŤ
	DZ	TRATĚ A ZAŘÍZENÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY, VLEČKY A NAKLADOVÉ TERMINÁLY
	DL	DOPRAVNÍ, VOJENSKÁ A SPORTOVNÍ LETIŠTĚ
	DGP	GARÁŽE A PARKOVIŠTĚ
	DH	PLOCHY A ZAŘÍZENÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY
	DP	PŘÍSTAVBY A PŘÍSTAVIŠTĚ, PRAVEBNÍ KOMORY
	DU	URBANISTICKÝ VÝZNAMNÉ PLOCHY A DOPRAVNÍ SPOJENÍ, VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ
		TRASY VYSOKORYCHLOSTNÍCH TRATÍ (VRT)
		TRASY A STANICE METRA
		LANOVKY
TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA	TVV	VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ
	TVE	ENERGETIKA
	TI	ZAŘÍZENÍ PRO PŘENOS INFORMACÍ
	TVO	ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ
TĚŽBA SUROVIN	TEP	TĚŽBA SUROVIN
VODNÍ PLOCHY A SUCHÉ NÁDRŽE (POLDRY)	VOP	VODNÍ TOKY A PLOCHY, PRAVEBNÍ KANÁLY
	SUP	SUCHÉ NÁDRŽE (POLDRY)
PŘÍRODNÍ, KRAJINNÁ A MĚSTSKÁ ZELENĚ	LR	LESNÍ POROSTY
	ZP	PARKY, HISTORICKÉ ZAHŘADY A HRBITOVY
	ZMK	ZELENĚ MĚSTSKÁ A KRAJINNÁ
	IZ	IZOLAČNÍ ZELENĚ
	NL	LOUKY A PASTVINY
		ZELENĚ VYZÁDUJÍCÍ ZVLÁŠTNÍ OCHRANU

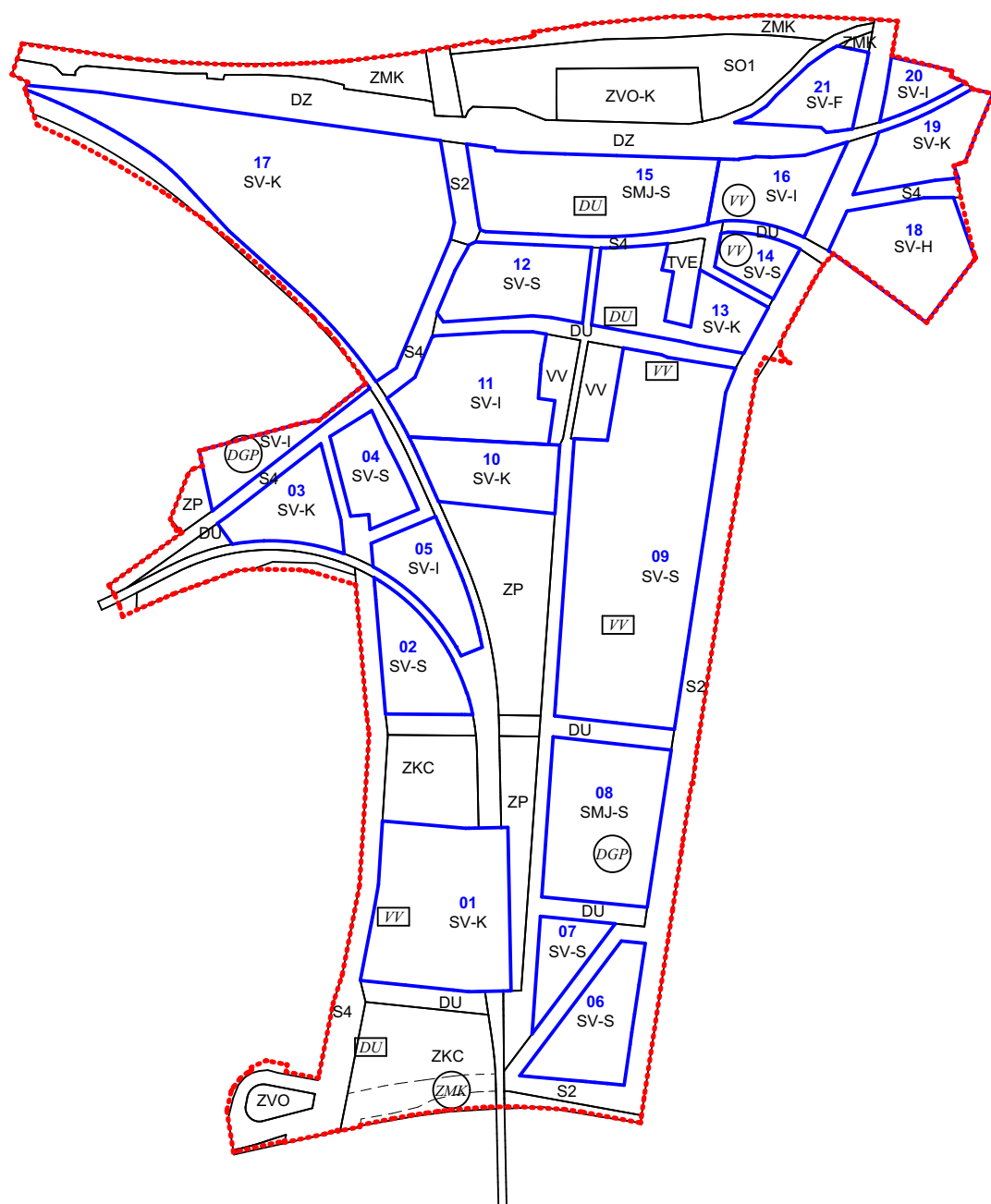
PĚSTEBNÍ PLOCHY	PS	SADY, ZAHŘADY A VINICE
	PZA	ZAHŘADNICTVÍ
	PZO	ZAHŘADKY A ZAHŘADKOVÉ OSADY
	OP	ORNÁ PŮDA, PLOCHY PRO PĚSTOVÁNÍ ZELENINY
PŘEKRYVNÁ ZNAČENÍ	TV	PLOCHA S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ O ROZLOZE MENŠÍ NEŽ 2500 m² V RAMCI JINÉ PLOCHY
	ZP	PLOCHA S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ BEZ SPECIFIKACE ROZLOHY A PŘESNÉHO UMÍSTĚNÍ V RAMCI JINÉ PLOCHY
		VYMEZENÍ ÚSES
		ZÁPLAVOVÁ ÚZEMÍ (VE SMYSLU ZÁKONA č. 254/2001 Sb.)
		VELKÁ ROZVOJOVÁ ÚZEMÍ
		VELKÁ ÚZEMÍ REKREACE
		NEROZVOJOVÁ ÚZEMÍ
		CELOMĚSTSKÝ SYSTÉM ZELENĚ
ÚZEMNÍ REZERVY	OP,SD	ZÁVAZNÝ NÁVRH / ÚZEMNÍ REZERVA
PROSTOROVÁ REGULACE	A-K,S	KÓD MÍRY VYUŽITÍ ÚZEMÍ
		HRANICE ÚZEMÍ SE ZÁKAZEM VÝŠKOVÝCH STAVEB
		HISTORICKÁ JÁDRA BÝVALÝCH SAMOSTATNÝCH OBČÍ

LIMITY	OCHRANNÁ PÁSMA A CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ	
		OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA HLAVNÍCH ENERGETICKÝCH LINIOVÝCH STAVEB (VE SMYSLU ZÁKONA č. 458/2000 Sb.)
		OCHRANNÁ PÁSMA TELEKOMUNIKAČNÍCH ZAŘÍZENÍ (VE SMYSLU ZÁKONA č. 127/2005 Sb.)
		HRANICE OCHRANNÉHO PÁSMA DÁLNIC, MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ A OSTATNÍCH SILNIC II. TŘÍDY (VE SMYSLU ZÁKONA č. 13/1997 Sb.)
		OCHRANNÁ PÁSMA VYSOKORYCHLOSTNÍCH TRATÍ
		OCHRANNÁ PÁSMA LETIŠŤ S VÝŠKOVÝM OMEZENÍM - DO VÝŠKY VNITŘNÍ VODOROVNÉ PLOCHY (VE SMYSLU ZÁKONA č. 49/1997 Sb.)
		OCHRANNÁ HLUKOVÁ PÁSMA LETIŠŤ - ZÓNA A
		OCHRANNÁ HLUKOVÁ PÁSMA LETIŠŤ - ZÓNA B
		HRANICE BILANCOVANÝCH VÝHRADNÍCH LOŽISEK VEDENÝCH V EVIDENCI ZÁSOB (VE SMYSLU ZÁKONA č. 44/1988 Sb.)
		HRANICE BILANCOVANÝCH NEVÝHRADNÍCH LOŽISEK VEDENÝCH V EVIDENCI ZÁSOB (VE SMYSLU ZÁKONA č. 44/1988 Sb.)
		HRANICE OSTATNÍCH NEBILANCOVANÝCH LOŽISEK (VE SMYSLU ZÁKONA č. 44/1988 Sb.)
		HRANICE CHRÁNĚNÝCH LOŽISKOVÝCH ÚZEMÍ (VE SMYSLU ZÁKONA č. 44/1988 Sb.)
		HRANICE DOBÝVACÍCH PROSTORŮ (VE SMYSLU ZÁKONA č. 44/1988 Sb.)
		HRANICE PAMÁTKOVÝCH REZERVACÍ (VE SMYSLU ZÁKONA č. 20/1987 Sb.)
		OCHRANNÁ PÁSMA PAMÁTKOVÝCH REZERVACÍ (VE SMYSLU ZÁKONA č. 20/1987 Sb.)
		PAMÁTKOVÉ ZÓNY (VE SMYSLU ZÁKONA č. 20/1987 Sb.) - VYHLÁŠENÉ
		ARCHEOLOGICKÉ LOKALITY (VE SMYSLU ZÁKONA č. 20/1987 Sb.)
		CHRÁNĚNÁ KRAJINNÁ OBLAST ČESKÝ KRAS (VE SMYSLU ZÁKONA č. 114/1992 Sb.)
		ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ (VE SMYSLU ZÁKONA č. 114/1992 Sb.)
		OCHRANNÁ PÁSMA ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ (VE SMYSLU ZÁKONA č. 114/1992 Sb.)
		PŘÍRODNÍ PARKY (VE SMYSLU ZÁKONA č. 114/1992 Sb.)
		REGISTROVANÝ VÝZNAMNÝ KRAJINNÝ PRVEK (VE SMYSLU ZÁKONA č. 114/1992 Sb.)

6. 4. Stanovení koeficientu míry využití ploch

Koeficienty míry využití ploch jsou stanoveny v souladu s platným ÚP. V některých případech je stanoven kód „S“ s individuální hodnotou, která není motivovaná pouze dosažením vyšší kapacity, ale také nemožností splnit požadovaný koeficient zeleně KZ např. nad stanicí metra.

Členění řešeného území na plochy



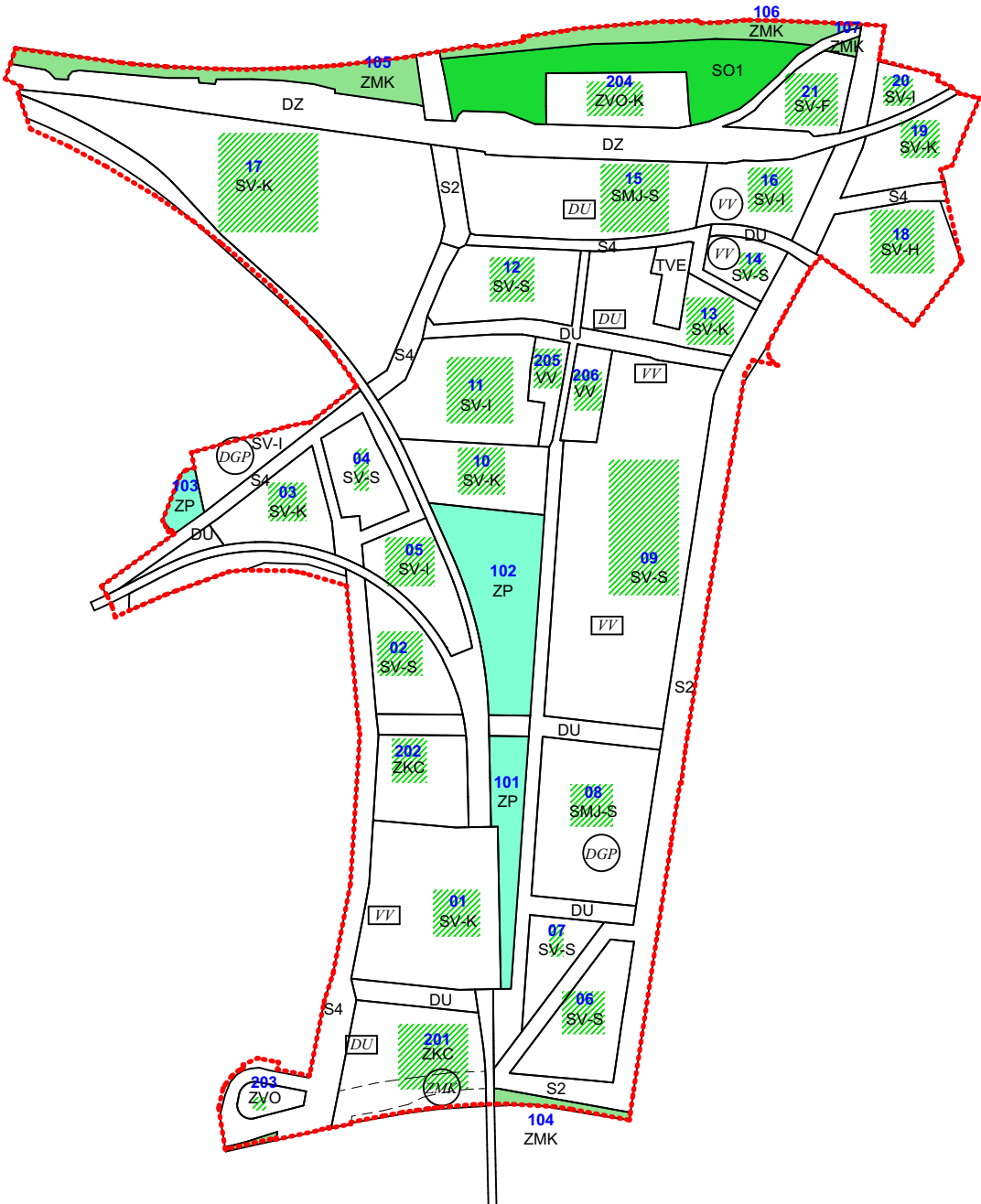
G.2.52 Členění řešeného území na plochy

MÍRY VYUŽITÍ PLOCH							
ozn. plochy	číslo bloku na ploše	funkční využití	HPP limitní (m²) návrh+stav	plocha (m²)	KPP	KZ	kód míry využití plochy
01	A.II-1	SV	34700	45463	3,2	0,20	K
	A.II-2		28000				
	A.II-3		27850				
	A.II-4		41500				
	A.II-8		13900				
	celkem		145950				
02	A.II-5	SV	34550	16460	3,3	0,20	S
	A.II-6		20000				
	celkem		54550				
03	A.III-1	SV	47500	15120	3,1	0,20	K
04	A.III-2	SV	19400	12015	4,1	0,10	S
	A.III-3		30000				
	celkem		49400				
05	A.III-4		35750	14359	2,5	0,35	I
06	B.I-1	SV	35000	18964	3,9	0,20	S
	B.I-2		39500				
	celkem		74500				
07	B.II-1	SV	62650	9128	6,9	0,10	S
08	B.II-2	SMJ	92100	36969	4,2	0,10	S
	B.II-3		35000				
	B.II-4		29800				
	celkem		156900				
09	B.III-1	SV	38700	96258	3,6	0,20	S
	B.III-2		32300				
	B.III-3		25900				
	B.III-4		33200				
	B.III-5		41200				
	B.III-6		35100				
	B.III-9		39600				
	B.III-10		33600				
	C.I-5		26120				
	C.I-6		38200				
	celkem		343920				
10	B.III-7	SV	27700	18028	2,9	0,25	K
	B.III-8		25000				
	celkem		52700				
11	C.I-1	SV	32600	30065	2,6	0,30	I
	C.I-2		23800				
	C.I-3		22200				
	celkem		78600				
12	C.II-1	SV	79244	20900	3,8	0,20	S
13	C.II-3	SV	32000	21963	2,7	0,20	K
	C.II-5		26320				
	celkem		58320				
14	C.II-4		30000	7380	4,1	0,15	S
15	C.III-1	SMJ	63400	38988	4,2	0,15	S
	C.III-2		19500				
	C.III-3		79100				
	celkem		162000				
16	C.III-4	SV	41500	16385	2,5	0,25	I
17	C.IV-1	SV	34600	102735	2,9	0,20	K
	C.IV-2		21000				
	C.IV-3		71000				
	C.IV-4		31800				
	C.IV-5		49700				
	C.IV-6		33100				
	C.IV-7		30900				
	C.IV-8		9500				
	C.IV-9		11800				
	celkem		293400				
18	B.IV-1	SV	49600	23502	2,1	0,35	H
19	B.IV-2	SV	34500	15410	3,0	0,20	K
	B.IV-3		11300				
	celkem		45800				
20	D.I-3	SV	14300	6027	2,4	0,30	I
21	D.I-2	SV	6100	12384	1,4	0,45	F
	D.I-4		10800				
	celkem		16900				

T.2. Stanovení koeficientu míry využití ploch

6. 5. Bilance ploch zeleně

Bilance zeleně návrh

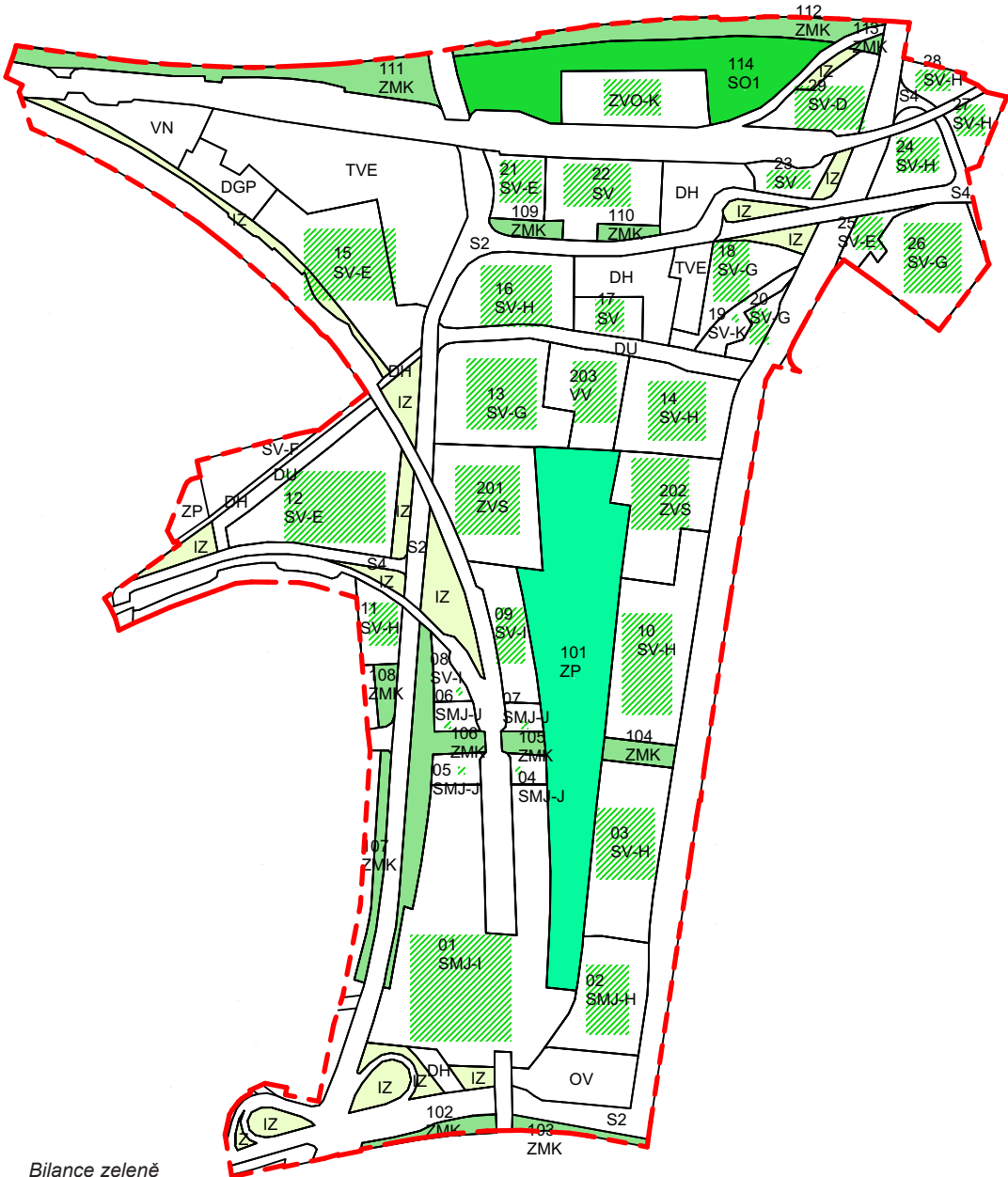


BILANCE PLOCH ZELENĚ NÁVRH

označení plochy	funkční využití	plocha (m²)	KZ	započitatelná plocha zeleně
01	SV	45463	0,20	9093
02	SV	16460	0,20	3292
03	SV	15120	0,20	3024
04	SV	12015	0,10	1202
05	SV	14359	0,35	5026
06	SV	18964	0,20	3793
07	SV	9128	0,10	913
08	SMJ	36969	0,10	3697
09	SV	96258	0,20	19252
10	SV	18028	0,25	4507
11	SV	30065	0,30	9020
12	SV	20900	0,20	4180
13	SV	21963	0,20	4393
14	SV	7380	0,15	1107
15	SMJ	38988	0,15	5848
16	SMJ	16385	0,25	4096
17	SV	102735	0,20	20547
18	SV	23502	0,35	8226
19	SV	15410	0,20	3082
20	SV	6027	0,30	1808
21	SV	12384	0,45	5573
celkem ve smíšených plochách				121676
101	ZP	12583		12583
102	ZP	29900		29900
103	ZP	3279		3279
104	ZMK	2898		2898
105	ZMK	16266		16266
106	ZMK	13961		13961
107	ZMK	745		745
108	SO1	35324		35324
109	SO1	35099		35099
celkem v plochách zeleně				150055
201	ZKC	31364	0,30	9409
202	ZKC	17121	0,20	3424
203	ZVO	3751	0,10	375
204	ZVO	15955	0,25	3989
205	VV	5693	0,40	2277
206	VV	6971	0,40	2788
celkem v ostatních plochách				22263
				293994

T.3.1. Bilance zeleně návrh

Bilance zeleně dle platného ÚP



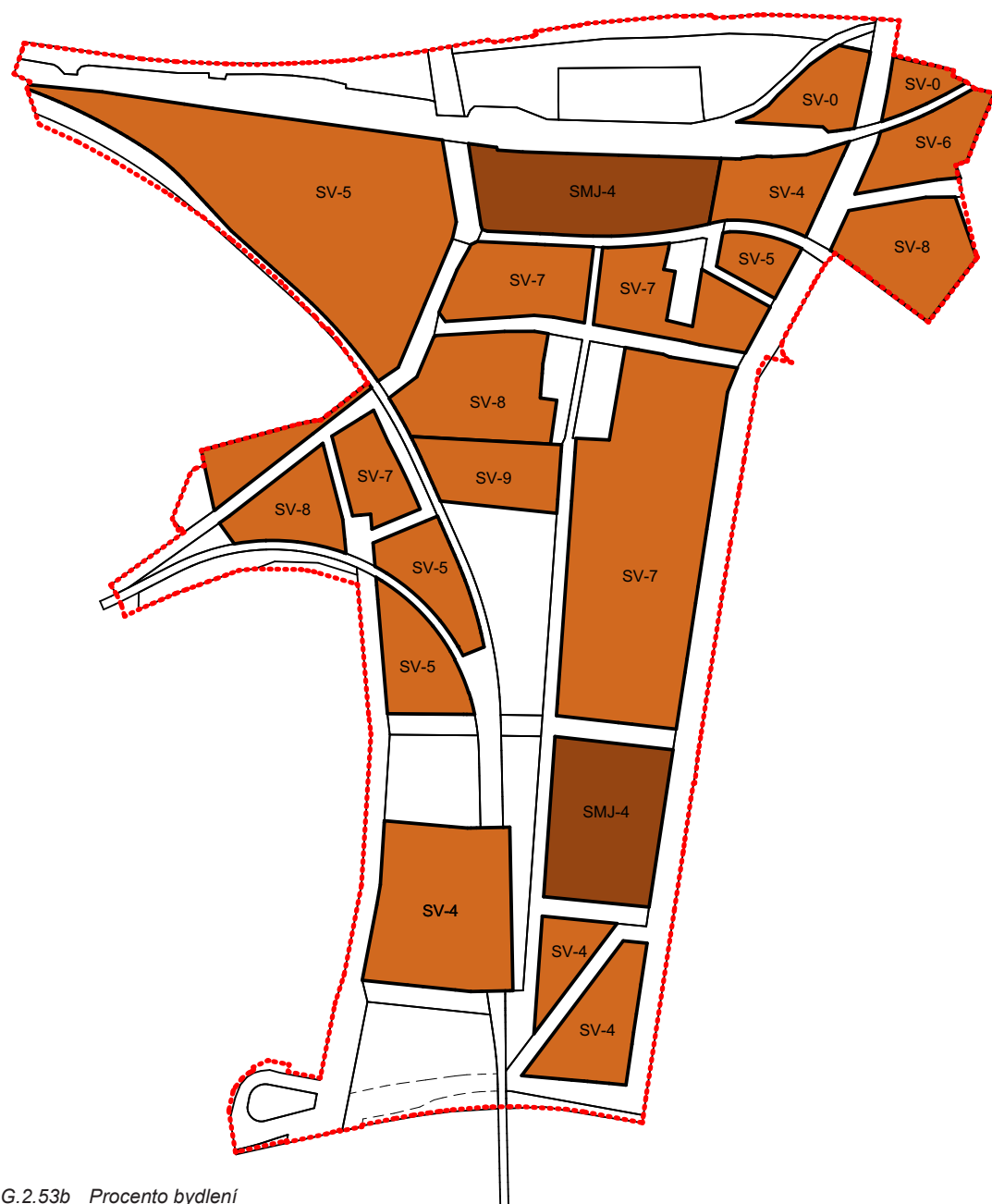
BILANCE PLOCH ZELENĚ DLE PLATNÉHO ÚP

označení plochy	funkční využití	plocha (m²)	KZ	započitatelná plocha zeleně
01	SMJ-I	71042	0,30	21313
02	SMJ-H	16802	0,35	5881
03	SV-H	23614	0,35	8265
04	SMJ-J	2140	0,30	642
05	SMJ-J	3033	0,30	910
06	SMJ-J	2450	0,30	735
07	SMJ-J	2074	0,30	622
08	SV-I	2957	0,30	887
09	SV-I	10438	0,30	3131
10	SV-H	27239	0,40	10896
11	SV-H	6043	0,40	2417
12	SV-E	28420	0,50	14210
13	SV-G	24707	0,40	9883
14	SV-H	18971	0,35	6640
15	SV-E	25907	0,50	12954
16	SV-H	24710	0,35	8649
17	SV	5269	0,35	1844
18	SV-G	10586	0,40	4234
19	SV-K	4369	0,20	874
20	SV-G	3326	0,40	1330
21	SV-E	6958	0,50	3479
22	SV	16054	0,35	5619
23	SV	4495	0,35	1573
24	SV-H	8565	0,35	2998
25	SV-E	3694	0,50	1847
26	SV-G	19689	0,40	7876
27	SV-H	5052	0,35	1768
28	SV-H	4170	0,35	1460
29	SV-D	10600	0,55	5830
celkem ve smíšených plochách				148765
101	ZP	67824		67824
102	ZMK	3289		3289
103	ZMK	2508		2508
104	ZMK	3204		3204
105	ZMK	1930		1930
106	ZMK	14242		14242
107	ZMK	4592		4592
108	ZMK	2412		2412
109	ZMK	2401		2401
110	ZMK	782		782
111	ZMK	16226		16226
112	ZMK	13959		13959
111	ZMK	747		747
112	SO1	35099		35099
celkem v plochách zeleně				169215
IZ		44806		44806
celkem v plochách izolační zeleně				44806
201	ZVS	21918	0,40	8767
202	ZVS	19778	0,40	7911
203	VV	13064	0,40	5226
204	ZVO-K	15955	0,25	3989
celkem v ostatních plochách				25893
				388679

T.3.2. Bilance zeleně dle platného ÚP

G.2.53 Bilance zeleně

Kód minimálního podílu bydlení vymezuje minimální podíl hrubých podlažních ploch sloužících pro bydlení a to vždy vztažený na celou funkční plochu a lze jej odvodit ze vzorce:

$$\text{Podíl bydlení} = \frac{\text{}}{\text{součet hrubých podlažních ploch [m}^2\text{]}}$$


G.2.53b *Procento bydlení*

Minimální podíl bydlení je stanoven pro rozvojové plochy smíšené indexem 0-9

Index min podíl bydlení	Min podíl bydlení
	0 %
0	10 %
1	20 %
2	30 %
3	40 %
4	50 %
5	60 %
6	70 %
7	80 %
8	90 %
9	

T.4. Tabulka minimálního podílu bydlení

7. DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

7. 1.	Veřejná doprava	92
7. 2.	Železnice	94
7. 3.	Automobilová doprava	94
7. 4.	Doprava v klidu	96
7. 5.	Vodní doprava	96
7. 6.	Cyklistická a pěší doprava	97

V řešeném území se v současném stavu, vyjma letecké, nacházejí všechny druhy dopravy. Severní částí prochází východozápadním směrem železniční trať č. 091, na níž se nachází nádraží Praha Holešovice a severojižním směrem je vedena železniční trať č. 120 s nádražím Praha-Bubny. Linka metra C prochází středem řešeného území v severojižním směru se stanicemi Vltavská na jihu a Nádraží Holešovice na severu řešeného území. V severojižním směru ve východní části prochází řešeným územím Severojižní magistrála, která je vedena ulicí Argentinskou (sil. I/8) a tvoří jednu z hlavních městských radiál pro automobilovou dopravu. Na ulici Argentinskou, silnici první třídy, navazuje na severu území další silnice první třídy I/6, která je vedena ulicemi Vrbenského, Partyzánská, U Výstaviště a pokračuje směrem na Letnou. V severní části na ulici Plynární a v jižní části na ulici Bubenské nábreží se nachází tramvajové trati. V současné době tvoří železniční trať č.120 zásadní bariéru v propojení městských částí Letná a Holešovice. Cílem návrhu je doplnit a zkvalitnit tuto dopravní infrastrukturu zejména o nové vedení tramvajových tratí, upravit vedení ulice Bubenské k Trojskému mostu, dopravně obsloužit nové nádraží Praha Bubny veřejnou a individuální automobilovou dopravou a dopravně napojit nově navrženou zástavbu v řešeném území. Podkladem pro návrh dopravního řešení byly zadane okrajové podmínky:

- Dopravní schéma křižovatky na Vltavské
- Vedení tramvaje Dělnickou, variantně Jateční
- Šířka uličního profilu na Argentinské 36m 2+2 jízdní pruhy
- Vedení magistrály v úseku u Bubenského nádraží odděleně (tedy 2 pruhy směrem z města v ulici Argentinská, 2 pruhy směrem do města ulicí Za Viaduktem)
- Šířka uličního profilu na Bubenské 27m 1+1 jízdní pruh
- Zachování nadjezdu v ulici Vrbenského
- Zachování vlečky do přístavu Holešovice
- Návrh neumožní průjezd nadmístních vztahů v ose Dělnická-Veletržní

7. 1. Veřejná doprava

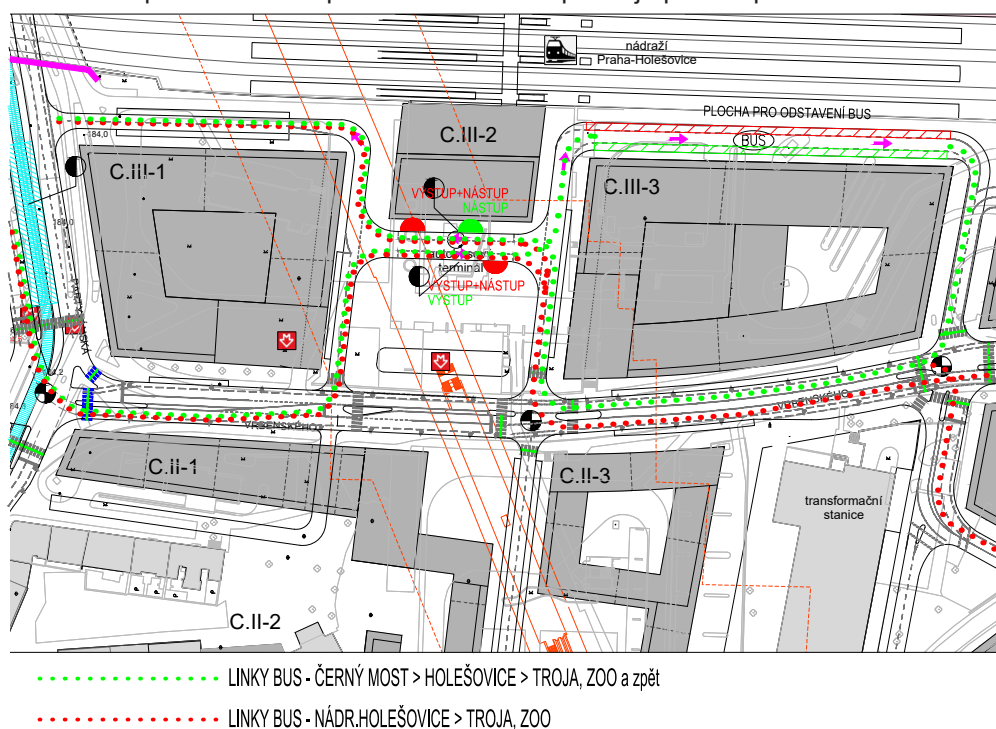
Veřejná doprava musí tvořit hlavní roli dopravní obsluhy v řešeném území. Metro a jeho trasa C je v území kapacitní radiálou. Obě stanice, které se v území nacházejí, budou návrhem nové zástavby částečně dotčeny. K zásadní změně dochází na stanici Vltavská, ke které se přimyká nové železniční nádraží Praha-Bubny, a které má sloužit především ke zkvalitnění dopravní dostupnosti letiště Václava Havla Praha po dostavbě železniční trati. Jižní vestibul nádražní haly bude přímo propojen s jižním výstupem ze stanice metra v těsné docházkové vzdálenosti k tramvajové zastávce Vltavská. Taktéž severní vestibul nádraží bude propojen se severním výstupem ze stanice metra Vltavská. Stanice metra Nádraží Holešovické potažmo výstupy z této stanice budou začleněny do navrhované zástavby s přímou vazbou na severu k autobusovým spojům a nádraží Praha Holešovice a na jihu k tramvajovým zastávkám na ulici Plynární.

Úpravy tramvajových tratí jsou navrženy v okolí zastávky Vltavská a na ulici Partyzánská. Urbanistický návrh ruší mimoúrovňové křížení tramvajové trati v ulici Antonínská s ulicí Bubenská a umísťuje trať do úrovně terénu. Trať z ulice Antonínská pokračuje v úrovni ulice k zastávce Vltavská, za níž podjíždí železniční trať u stanice Praha-Bubny a je vedena do prostoru Holešovic. Za podjezdem železniční trati se tramvajová trať rozděluje na jižní a severní větev. Jižní větev se napojuje na stávající trať v ulici Bubenské nábreží a pokračuje do ulice Komunardů. Severní větev je vedena v uličním prostoru přiléhajícím k nové zástavbě a východnímu předpolí nádraží Praha Bubny. Její následné vedení je řešeno alternativně. Hlavní trasa je

vedena až k prodloužení ulice Dělnické, kterou dále pokračuje směrem na východ. Jako alternativní trasa východního vedení trati je navrženo vedení po prodloužené ulici Jateční. V obou alternativách se předpokládá napojení trati na stávající trať v ulici Komunardů. V případě vedení trati ulicí Dělnickou by bylo možno pokračovat ve vedení trati východním směrem na Libeňský most (stávající trať). Tramvajové zastávky jsou navrženy vždy v těžišti území a na významných přestupních uzlech se stanicemi metra.

Při zpracování územní studie bylo prověřeno vedení tramvajové trati přes areál Pražské tržnice, vedení za zdí areálu a vedení přímo v ulici Jateční. Tramvaj na nábreží je nutno dle zadání ÚS zachovat. Návrh ale jednoznačně preferuje vedení tramvaje v ulici Dělnická, neboť je pro dopravní obsluhu celého území nejvhodnější. Tramvaj v ulici Jateční znamená horší obsluhu MHD navržené výstavby. Tramvajová trať přímo v areálu tržnice je nereálná s ohledem na památkovou péči, ale i na nelogické zdvojení tramvajové trati (zde a na nábreží). Vedení tramvaje za zdí s sebou přináší komplikované až nereálné řešení křižovatky Argentinská x Jateční x Za Viaduktem. Územní studie tedy nabízí městotvornější řešení organizace tramvajové dopravy ulicí Dělnickou a alternativně Jateční při respektování připravované rekonstrukce nábrežní trati.

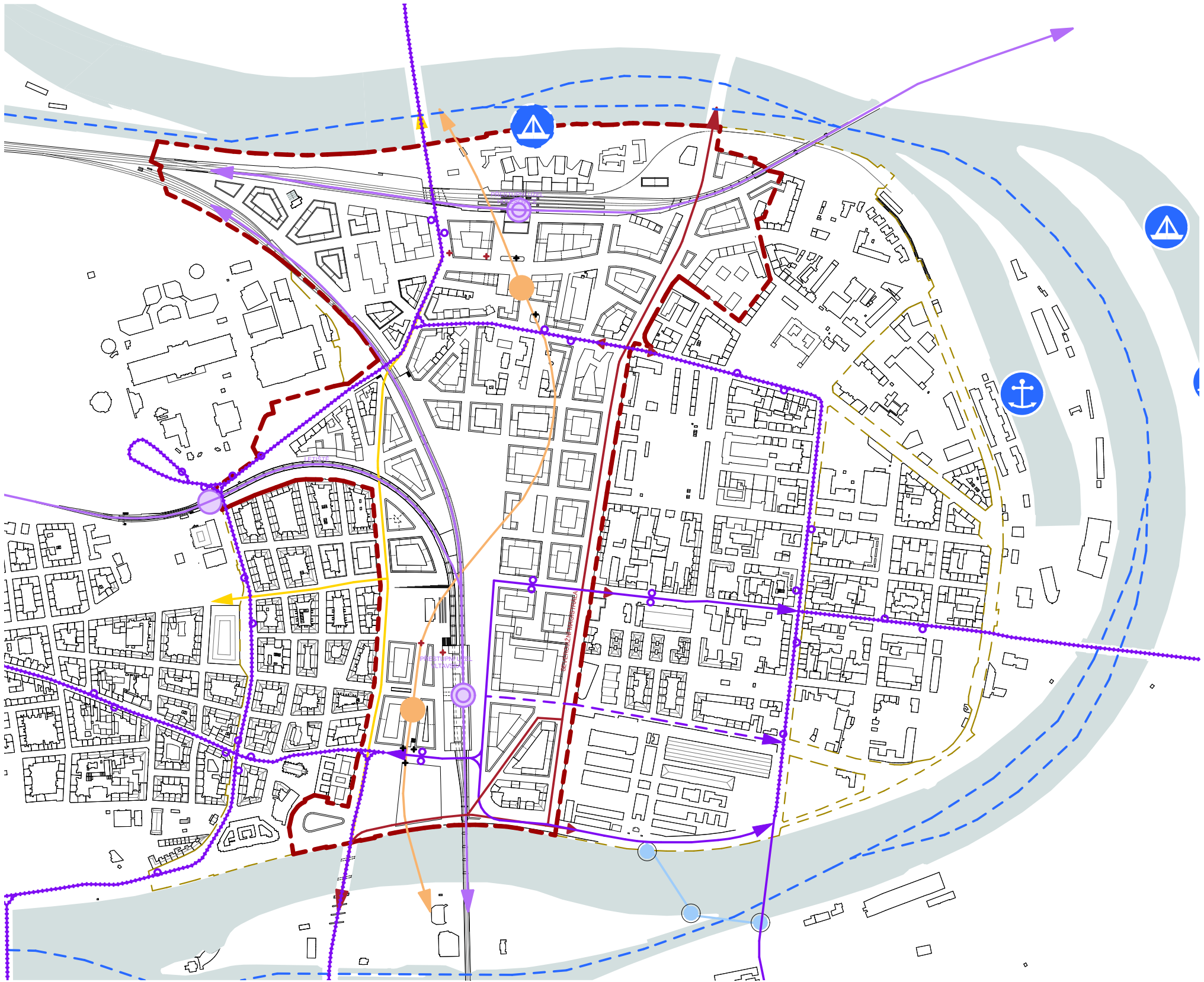
Hlavním dopravním uzlem pro autobusovou dopravu je prostor před nádražím Praha



G.2.55. Schéma organizace autobusové dopravy

Holešovice. Ve stávajícím stavu se zde nachází autobusové nádraží pro příměstskou dopravu, které je umístěno u severního výstupu ze stanice metra, a odstavná plocha s nástupními hranami pro městskou autobusovou dopravu u jižního výstupu ze stanice metra. V rámci urbanistického návrhu je tento systém změněn a nástupní a výstupní hrany pro autobusovou dopravu jsou situovány na nově navržené náměstí před železniční stanicí. Všechny nástupní a výstupní hrany jsou v krátké docházkové vzdálenosti pro přestup do stanice metra.

Pro linky směřující k Tróji i pro linky směr Černý most a Holešovice je navrženy nástupní a výstupní hrany na severní straně náměstí. Nástupní, výstupní hrany jsou navrženy v dostatečné délce pro dva kloubové autobusy. V přednádražním prostoru na východní straně je navržena plocha pro odstavování autobusů. V místech odstavování autobusů bude vyloučena individuální automobilová doprava.



G.2.56 Automobilová, kolejová, veřejná a vodní doprava

LEGENDA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

- řešené území
- širší území
- železniční dráhy
- železniční stanice
- železniční zastávka
- vestibul stanice metra - stav
- vestibul stanice metra - návrh
- navrhované tramvajové tratě
- územní rezerva pro TRAM
- variantní řešení TRAM v ulici Jateční
- tramvajové tratě
- tramvajové zastávky
- severojižní magistrála
- významná místní komunikace
- přístav osobní
- přístav nákladní
- přístaviště přívozů PID
- přívoz
- plavební dráha

7. 2. Železnice

V řešeném území se nacházejí dvě železniční trati. Trať č. 091 Praha – Kralupy nad Vltavou s železniční stanicí Praha-Holešovice a trať č. 120 Praha – Kladno s železniční stanicí Praha-Bubny. Trať č. 091 je do studie začleněna bez jakýchkoli úprav trasování, vstup do nádraží je nově navržen přes objekt ve stavebním bloku C.III-2, v jehož přízemí může být umístěna nádražní hala. U trati č.120 se očekává nárůst dopravní kapacity hlavně s ohledem na propojení této trati s letištěm Václava Havla Praha. V době zpracování studie byly zpracovateli předány podklady – projekt rekonstrukce trati byl do studie převzat bez jakýchkoli úprav vedení trati. V rámci převzatého podkladu je částečně rekonstruován i úsek trati směrem na Kralupy nad Vltavou, a to v úseku od nádraží Praha-Bubny po násypové těleso u ulice Šimáčkovy. Urbanistická studie předpokládá následnou úpravu pokračování této trati v úseku kolem výstaviště. Během zpracování územní studie bylo řešení této trati prověřeno studií Metroprojektu (Technická studie úpravy nivelety tratě Praha-Bubny – odb. Stromovka, 08/2020) a výsledky z této studie jsou do územní studie zapracovány. Úprava spočívá v navýšení nivelety trati, a to hlavně v místě mimoúrovňového křížení ulice U výstaviště včetně prodloužení mostního objektu tak, aby bylo možno rozšířit ulici U výstaviště do požadovaných parametrů. Navýšení nivelety trati umožní snížit podélný sklon ulice U výstaviště a zvětší průjezdnou světlou výšku na normové hodnoty. Studie počítá se zrušením železniční zastávky Praha-Holešovice na této trati, jelikož bude nahrazena nádražím Praha-Bubny.

Během zpracování územní studie byla prověřena možnost úpravy projektu pro Nádraží Praha-Bubny (arch. Cígler) a toto řešení bylo zapracováno. V západním přednádražním prostoru je navržen uliční profil s dostatečným šířkovým uspořádáním pro umístění dvoupruhové komunikace se samostatným pruhem pro podélné parkování a chodníky. Severní vestibul nádraží je napojen na severní východ ze stanice metra Vltavská. Jižní vestibul nádraží je napojen na jižní východ ze stanice metra Vltavská a zároveň jsou v krátké docházkové vzdálenosti umístěny zastávky tramvajové trati.

Vlečka do přístavu Holešovice vedoucí z nádraží Praha Holešovice je v souladu se zadáním zachována. V průběhu zpracování ÚS však došlo k jejímu snesení.

7. 3. Automobilová doprava

Řešeným územím procházejí dvě významné komunikace v severojižním směru, ulice Argentinská a ulice Bubenská. Obě tyto ulice mají značný dopravní význam v základním komunikačním systému.

Ulicí Argentinskou je vedena Severojižní magistrála se značným podílem tranzitní dopravy. Intenzity dopravy zde dosahují řádu 60 tisíc vozidel za 24 hodin. Po dostavbě severovýchodního segmentu Pražského okruhu se dá očekávat určitý pokles intenzit tranzitní dopravy, to však nesníží význam tohoto dopravního tahu i s ohledem na návaznost na tunelový komplex Blanka. Svým významem by měla ulice Argentinská být chápána jako funkční třída B. Dopravnímu významu ulice Argentinské odpovídá i návrh uličního profilu. V celé délce je navrženo čtyřpruhové uspořádání doplněné v místech křižovatek o řadící pruhy pro odbočení vlevo. S ohledem na návrh nové zástavby na západní straně ulice a s ním spojenou potřebou nového dopravního napojení a potřebou pěšího propojení nové a stávající čtvrti jsou na ulici Argentinské umístěny nové křižovatky se světelně signalizačním zařízením. Jedná se o křižovatky ulice Argentinské s ulicemi Poupětova a U Průhonu. Ve studii je navržena i úprava křižovatky s ulicí Jateční se změnou vedení ulice Za Viaduktem a vložením vedení tramvajové trati do ulice Jateční. I s předpokladem liniové koordinace SSZ se dá očekávat pokles kapacitních možností ulice Argentinské, a tím vznik kongescí na magistrále.

Ulice Bubenská navazuje na Hlávkův most a mimoúrovňově kříží nábreží K. Jaroše. Samotné mimoúrovňové křížení je navrženo se zrušením severovýchodní indirektní rampy a doplněním levých pohybů ve směru na nábreží po severozápadní rampě. Úpravou křižovatky bylo dosaženo minimalizování prostoru pro automobilovou dopravu, což však zapříčiní snížení kapacity této křižovatky. Z Hlávkova mostu je ulicí Bubenskou vedena tramvajová trať ke křižovatce s ulicí Antonínskou. Na této křižovatce je trať vedena na ulici Antonínskou a do předprostoru koncertního sálu a jižního vestibulu nádraží Praha-Bubny. Křižovatka je navržena úrovňová se světelně signalizačním zařízením s preferencí hromadné dopravy. Východní větev křižovatky je navržena pro pojíždění pouze hromadnou dopravou. Ulice Bubenská je dál v severním směru navržena v třípruhovém uspořádání s přídatným pruhem pro cyklisty a přídatným pruhem pro podélné parkování. Na křižovatkách s ulicí Heřmanovou a Veletržní je ponecháno světelně signalizační zařízení. S ohledem na velké množství dopravních napojení na ulici Bubenskou v místě za mimoúrovňovým křížením Kralupské trati je zde navržena průsečná křižovatka s vedením hlavního směru vpravo k podjezdu trati Praha-Kladno. Kvalitní napojení ulice Bubenské na ulici U Výstaviště není možné realizovat pouze stávající ulicí Bubenskou. Proto bylo toto napojení řešeno pomocí nově navržené ulice vedoucí západně podél železniční tratě Praha-Kladno a v místě podjezdu této tratě je nově navržená ulice napojena na ulici U výstaviště. Opačným směrem je vedena doprava po stávající ulici Bubenské křižovatkou s ulicí U Výstaviště. Ulice Na šachtě bude zaslepena a bude určena pouze pro dopravní obsluhu stávajícího bloku. Pokračování dopravního tahu ve směru na Trojský most ulicí Partyzánskou je řešeno s ohledem na dopravní napojení přestavbového území Pražské teplárenské (RPC a.s.). Kvalitním propojením ulice Bubenské a Trojského mostu lze očekávat navýšení intenzit dopravy, proto je v návrhu uvažováno s instalací světelně signalizačního zařízení na křižovátku ulic Plynární a Partyzánská z důvodu preference hromadné dopravy. Propojení východní a západní části řešeného území přes barieru vlakové trati pro automobilovou dopravu je navrženo v místě prodloužení ulice Veletržní. Aby bylo zabráněno nechtěné tranzitní dopravě z ulice Veletržní ve směru na ulici Dělnickou a dále na Libeňský most, je navrženo prodloužení ulice Dělnické v režimu pěší zóny a obdobným způsobem je řešeno prodloužení ulice Jateční. Další propojení východní a západní části řešeného území je realizováno po stávajících ulicích Plynární a Vrbenského. Ulice Vrbenského je navržena ve zúženém profilu oproti stávajícímu stavu.

V zadání územní studie bylo požadováno, aby bylo převzato řešení ulice Jankovcova dle studie realizovatelnosti (07/2016, Sudop Praha). Toto řešení bylo převzato, ale jsme přesvědčeni, že by úsek mezi ulicí U pergamenky a Argentinská měl být napřímen, aby respektoval navržené uliční prostranství a byl v jeho ose. Níže přikládáme výřez situace s navrženým řešením.



G.2.56.a Doporučení na změnu projektu ulice Jankovcova

V nově zastavovaném území jsou navrženy ulice dvoupruhové s přídatným parkovacím pruhem pro podélné parkování. Ulice mohou být realizovány v režimu zóny 30. Dopravní napojení bloků bude realizováno z obslužných komunikací a nemělo by být situováno na ulici Argentinskou a ulici Bubenskou, které nejsou určeny pro přímou dopravní obsluhu objektů.

V bloku B.II-2 je navrženo obchodní centrum. Dopravní obsluha tohoto bloku bude realizována v závislosti na vedení tramvajové trati v oblasti tak, aby byla zachována jedna z alternativ pěší zóny, již bude tramvajová trať procházet. Dopravní napojení pro individuální dopravu bude realizováno sjízdnými rampami umístěnými v ulici Argentinská.

Z hodnot HPP nově navržených objektů byla spočítána potřeba parkovacích a odstavných stání a na základě této potřeby byla stanovena intenzita generované dopravy. Ta byla stanovena na základě následujících hodnot obrátkovosti na jednotlivých stáních:

	Obrátkovost na jedno park. stání
Bydlení – vázané	0,8
Bydlení – návštěvnické	2,0
Obchod jednotl. parter – vázané	1,5
Obchod jednotl. parter – návštěvnické	4,0
Obchod a služby velkoplošné – vázané	1,5
Obchod a služby velkoplošné – návštěvnické	5,0
Administrativa s malou návštěvností – vázané	1,5
Administrativa s malou návštěvností – návštěvnické	3,0
Administrativa s velkou návštěvností – vázané	1,5
Administrativa s velkou návštěvností – návštěvnické	5,0

Ubytování pro studenty – vázané	0,5
Ubytování pro studenty – návštěvnické	2,0
Hotel, penzion – vázané	1,5
Hotel, penzion – návštěvnické	1,0
Institucionální a sociální péče – vázané	1,0
Institucionální a sociální péče – návštěvnické	2,0
Škola (zákl., stř., učiliště) – vázané	1,0
Škola (zákl., stř., učiliště) – návštěvnické	2,0
Jesle, mateřská škola – vázané	1,0
Jesle, mateřská škola – návštěvnické	2,0
Vzdělání/kongres – vázané	1,0
Vzdělání/kongres – návštěvnické	2,0
Kino, divadlo, koncertní sál... – vázané	1,5
Kino, divadlo, koncertní sál... – návštěvnické	1,5
Galerie, muzeum, knihovna – vázané	1,0
Galerie, muzeum, knihovna – návštěvnické	3,0
Zdravotní zařízení ambulantní – vázané	1,0
Zdravotní zařízení ambulantní – návštěvnické	3,0

Definované zástavbové zóny (viz obr. G.2.48. Členění území na zóny a bloky) generují následující intenzity dopravy za 24 hodin na vjezdu a výjezdu:

Zóna	Předpokládaná max. intenzita generované dopravy za 24 hodin
A.I – Vltavská:	827
A.II – Nové Bubny:	2323
A.III – U výstaviště:	647
B.I – U topíren:	430
B.II – Nové Holešovice jih:	3907
B.III – Nové Holešovice sever:	2684
B.IV – Jankovcova:	706
C.I – Zátory:	624
C.II – Nové Zátory:	1051
C.III – Nádraží Holešovice:	2791
C.IV – Elektrárna:	2650
D.I – Za drahou:	597
CELKEM:	19237

Celková hodnota intenzity generované dopravy dosahuje hodnoty cca 19200 vozidel za 24 hodin. Tato intenzita přetíží stávající silniční skelet především ve špičkových hodinách. Navržené kapacity proto byly prověřeny na dopravním modelu se započítáním generované dopravy. Prověření provedl IPR.

7. 4. Doprava v klidu

Potřeby dopravy v klidu budou u nově navrhovaných budov zajištěny na vlastním pozemku investora, přednostně v podzemních garážích, pokud to podmínky dovolí. Parkování vozidel může být řešeno také v parkovacích domech umístěných v rámci bloků. Na podkladu vypočítaných hrubých podlažních ploch vykazují nově navržené objekty celkovou potřebu parkovacích stání v max objemu cca 12.900 ks.

Zóna	min. park. stání	max. park. stání
A.I – Vltavská:	110	383
A.II – Nové Bubny:	804	1433
A.III – U výstaviště:	581	672
B.I – U topíren:	209	339
B.II – Nové Holešovice jih:	966	1600
B.III – Nové Holešovice sever:	1947	2383
B.IV – Jankovcova:	613	703
C.I – Zátory:	600	649
C.II – Nové Zátory:	818	927
C.III – Nádraží Holešovice:	826	1392
C.IV – Elektrárna:	1359	1979
D.I – Za drahou:	305	428
CELKEM:	9138	12889

V uličním prostoru nově navržených ulic jsou umístěny samostatné pruhy (zálivy) pro podélné parkování. Parkování v uličním prostoru by mělo být nad rámec bilancí potřebných pro nové objekty. Podélné parkovací pruhy (zálivy) budou děleny výsadbou stromů a jsou navrženy na všech ulicích včetně ulice Argentinské. V místech s očekávanou větší obrátkovostí na parkovacích místech budou zřízena parkovací stání šikmá. Jedná se hlavně o prostory v blízkosti vlakových nádraží, případně v blízkosti škol.

Stávající záporná bilance odstavných parkovacích míst je pokryta v místě výstavby koncertního sálu, blok A.I-1. Parkovací potřeby tohoto objektu budou navýšeny o patřičný počet odstavných stání. Doporučujeme tento požadavek zohlednit v podmínkách architektonické soutěže na koncertní sál. Zvolené místo je kvalitně obslouženo hromadnou dopravou směřující jak do oblasti Holešovic, tak i do oblasti Letné. Dalším významným objemem dostupných parkovacích stání je objekt obchodu a služeb v bloku B.II-2, zde navržená parkovací stání by bylo možné přes noc využít pro odstavování vozidel obyvatel přilehlých bloků jsoucí zástavby. S ohledem na kvalitní obsluhu veřejnou dopravou bloku A.I-1 navrhujeme zde navýšení kapacit parkovacích stání nejen pro rezidentní parkování, ale i pro parkování typu P+R.

7. 5. Vodní doprava

V širším okolí řešeného území se nachází přístav Holešovice a Stará plavba v Libni. V těsné blízkosti Trojského mostu navrhujeme umístit přístaviště Holešovice-nádraží. Toto přístaviště je umístěno v krátké docházkové vzdálenosti na veřejnou dopravu a bude jej možno využít pro plavbu ve směru k rekreačním plochám na Císařském ostrově a v oblasti Tróje.

Výpočet potřebného počtu odstavných a parkovacích stání a generované dopravy															
Druh stavby	Počet stání MAX - oblast													Obrátkovost	Generovaná doprava
	A.I	A.II	A.III	B.I	B.II	B.III	B.IV	C.I	C.II	C.III	C.IV	D.I	CELKEM		voz./24hod
Bydlení - vázané	0,0	551,1	544,9	157,1	711,5	1772,5	576,6	581,1	688,6	599,6	1110,3	224,6	7517,9	0,8	6014
Bydlení - návštěvnické	0,0	30,6	34,6	8,7	39,5	98,5	32,0	32,3	38,3	33,3	61,7	12,5	422,0	2,0	844
Obchod jednotl. Parter - vázané	0,0	11,8	0,8	0,0	2,0	10,6	1,2	1,7	4,4	10,2	12,3	4,0	59,0	1,5	88
Obchod jednotl. Parter - návštěv.	0,0	106,6	6,8	0,0	17,6	95,6	10,8	15,3	39,6	91,8	110,7	36,0	530,7	4,0	2123
Obchod a služby velkoplošné - vázané	0,0	0,0	0,0	0,0	61,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	61,3	1,5	92
Obchod a služby velkoplošné - návštěv.	0,0	0,0	0,0	0,0	551,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	551,3	5,0	2756
Administr. s malou návštěvností - váz.	0,0	479,4	49,8	156,2	103,3	346,5	72,5	0,0	129,2	0,0	400,1	92,6	1829,5	1,5	2744
Administr. s malou návštěvností - náv.	0,0	53,3	5,5	17,4	11,5	38,5	8,1	0,0	14,4	0,0	44,5	10,3	203,3	3,0	610
Administr. s velkou návštěvností - váz.	102,2	46,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	357,9	38,7	0,0	545,5	1,5	818
Administr. s velkou návštěvností - náv.	68,1	31,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	238,6	25,8	0,0	363,7	5,0	1818
Ubytování pro studenty - vázané	0,0	0,0	22,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	22,7	0,5	11
Ubytování pro studenty - návštěv.	0,0	0,0	2,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,5	2,0	5
Hotel, penzion - vázané	0,0	0,0	0,0	0,0	92,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	93,2	39,7	225,1	1,5	338
Hotel, penzion - návštěv.	0,0	0,0	0,0	0,0	10,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10,4	4,4	25,0	1,0	25
Institucionální a sociální péče - vázané	0,0	0,0	0,7	0,0	0,0	2,5	0,0	2,1	0,0	0,0	0,0	0,0	5,3	1,0	5
Institucionální a sociální péče - návštěv.	0,0	0,0	1,3	0,0	0,0	4,6	0,0	3,9	0,0	0,0	0,0	0,0	9,8	2,0	20
Škola (zákl., stř., učiliště) - vázané	0,0	3,7	0,0	0,0	0,0	4,2	0,5	3,4	3,9	5,3	0,0	0,0	20,8	1,0	21
Škola (zákl., stř., učiliště) - návštěv.	0,0	8,6	0,0	0,0	0,0	9,7	1,2	7,8	9,0	12,3	0,0	0,0	48,6	2,0	97
Jesle, mateřská škola - vázané	0,0	1,1	1,8	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1	0,0	1,1	2,2	0,0	7,4	1,0	7
Jesle, mateřská škola - návštěv.	0,0	0,3	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,3	0,6	0,0	1,8	2,0	4
Vzdělání/kongres - vázané	3,7	3,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6,8	1,0	7
Vzdělání/kongres - návštěv	33,6	27,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	60,9	2,0	122
Kino, divadlo, koncertní sál... - vázané	35,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13,8	0,0	48,8	1,5	73
Kino, divadlo, koncertní sál... - návštěv.	140,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	55,1	0,0	195,1	1,5	293
Galerie, muzeum, knihovna - vázané	0,0	3,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7	3,7	1,0	4
Galerie, muzeum, knihovna - návštěv.	0,0	12,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,8	14,8	3,0	45
Zdravotní zařízení ambulantní - vázané	0,0	19,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12,6	0,0	0,0	31,6	1,0	32
Zdravotní zařízení ambulantní - návštěv.	0,0	44,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	29,4	0,0	0,0	73,8	3,0	222
CELKOVÝ POČET PARKOVACÍCH STÁNÍ	383	1433	672	339	1600	2383	703	649	927	1392	1979	428	12889		
GENEROVANÁ DOPRAVA CELKEM	827	2323	647	430	3907	2684	706	624	1051	2791	2650	597			19237

T.5. Výpočet potřebného počtu odstavných a parkovacích stání a generované dopravy

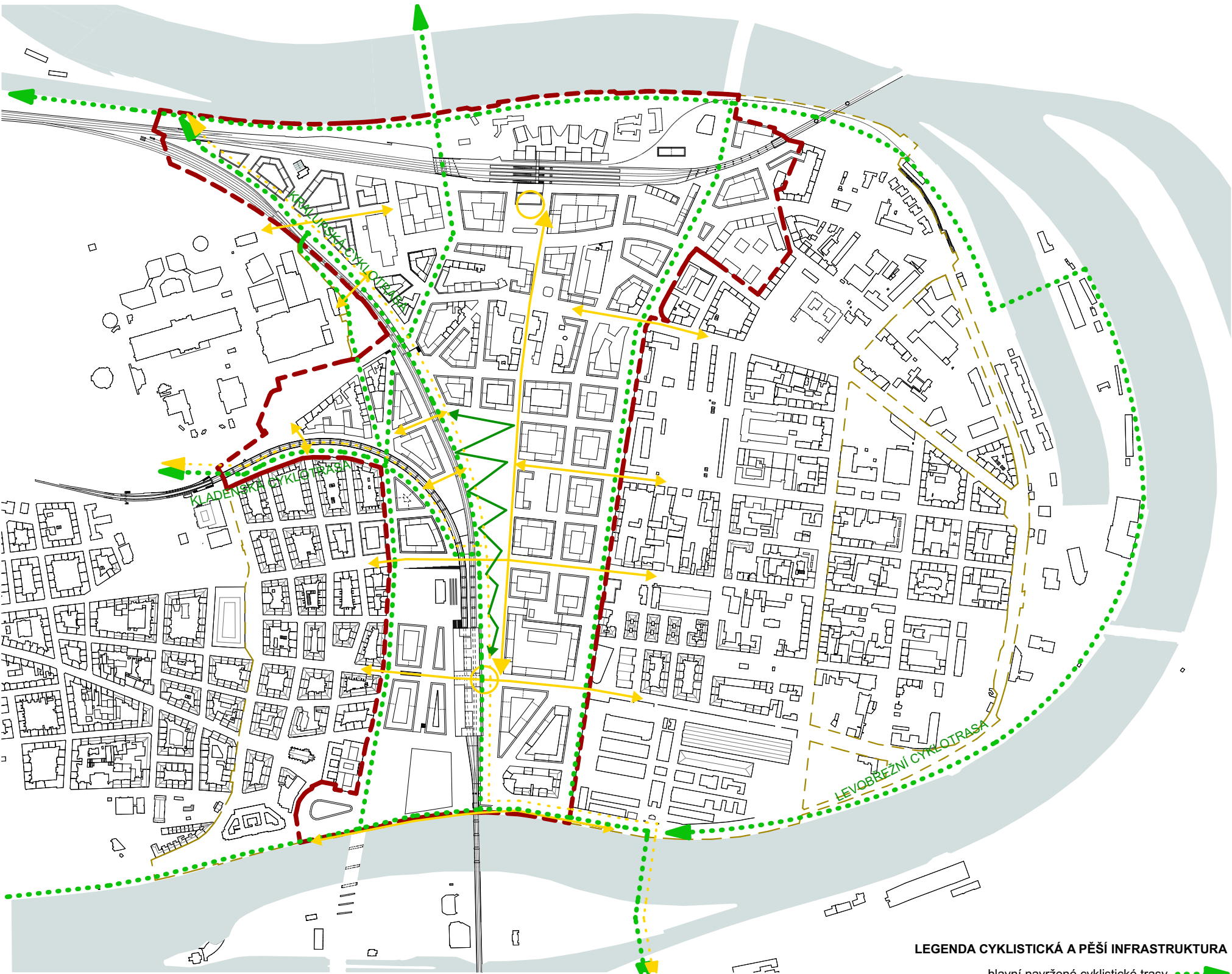
7. 6. Cyklistická a pěší doprava

Trend narůstající popularity užití kol pro přepravu ve městě je nutné podpořit tvorbou bezpečných cest jak pro každodenní tak i pro rekreační přepravu. Na významných automobilových tazích s vysokou intenzitou dopravy navrhujeme zřídit samostatné jízdní pruhy pro cyklisty a to zejména na ulicích Argentinská a Bubenská. Tyto trasy navazují na již zrealizované nebo připravované trasy na nábreží k. Jaroše, Bubenském nábreží, na Trojském mostě a zajišťují průjezdnost území v severojižním směru. Průjezdnost územím ve východozápadním směru je zajištěna návrhem přídatných pruhů pro cyklisty v ulicích Vrbenského, Plynární, prodloužení ulice Veletřní a Dělnické, a v ulici Jateční. V ostatních ulicích v řešeném území předpokládáme pohyb cyklistů ve společném jízdním pruhu s automobily s ohledem na nízkou intenzitu automobilové dopravy.

Rekreační cyklistická trasa je navržena v severojižním směru podél železniční trati na Kralupy. Trasa je vedena z prostoru Stromovky v místech ulice Za Elektrárnou podél severní strany železniční trati. Mimoúrovňově překonává ulici Partyzánskou a u železniční zastávky Praha-Holešovice se napojuje na cyklostezku jdoucí nově navrženým parkem k východnímu předprostoru nového nádraží Praha-Bubny, kde navazuje na trasu jdoucí směrem k Bubenskému nábreží.

Pěší doprava je řešena návrhem dostatečně širokých chodníků v nových uličních profilech. Stávající bariera, kterou tvoří železniční trať protínající severojižně řešené území je ve východozápadním směru překonána třemi trasami a to v prodloužení ulic Antonínské, Heřmanovy a Veletřní. Ulice Argentinská tvoří v současné době bariéru pro pohyb pěších ve východozápadním směru. Pro umožnění překonání této bariéry jsou na ulici Argentinské navrženy nové křižovatky se světelně signalizačním zařízením. Jedná se o křižovatky na křížení ulice Argentinské s ulicemi U Průhonu a Poupětova. V místech s předpokládanou vyšší intenzitou automobilové dopravy a chodců jsou navrženy v křižovatkách přechody pro chodce a v místech, kde se již předpokládá nižší intenzita automobilové dopravy, jsou navržena místa pro přecházení. V místech s předpokládanou vyšší koncentrací chodců, tedy v přednádražních prostorech v místech přestupních vazeb veřejné dopravy jsou navrženy dostatečně široké chodníky a veřejné prostory. Prostory určené pouze pro pěší a veřejnou dopravu jsou navrženy v okolí prostoru objektu koncertního sálu a jižního vestibulu nádraží Praha-Bubny, v prostoru prodloužení ulice Jateční a prostoru prodloužení ulice Dělnické.

Schéma pěších a cyklistických vazeb



G.2.57 Pěší a cyklistická doprava

8. ZELENÁ INFRASTRUKTURA

8. 1.	Koncepce zelené infrastruktury	99
8. 2.	Typy vegetačních prvků	100
8. 3.	Technické prvky a opatření pro založení a ochranu vegetace	101
8. 4.	Následná péče	101
8. 5.	Výkres zelené infrastruktury	102

8. 1. Koncepce zelené infrastruktury

Holešovický meandr, který je tvořen širokou nivou řeky Vltavy, je významným prvkem, který dává charakter celému území Holešovic. Tvář nivy je významně ovlivněna průmyslovými areály, které zde vznikaly od dob průmyslové revoluce. V současnosti nejsou nábreží plně zapojena do městského prostoru, bariéru na jihu řešeného území tvoří severojižní magistrála s vysokou hustotou dopravy, na severu pak bariéra železniční tratě s holešovickým nádražím a zanedbaný areál bývalých paneláren. Zásadním prvkem návrhu pro celý holešovický meandr je scelení říční nivy do kontinuálního krajinného prostředí, což by přispělo k zvýšení rekreačního potenciálu. Cílem je propojení obou nábreží řeky Vltavy přes řešené území. V území byly vytvořeny podmínky pro založení a trvalou podporu masivní dosadby kvalitní vegetace v mnoha formách. Cenná je zejména možnost průchodů územím v „zelených“ koridorech a nově navržený centrální park. Samozřejmostí a pravidlem jsou navržené oboustranné aleje v ulicích.

Centrální park

Holešovický poloostrov v současnosti trpí nedostatkem volných ploch s kvalitní vegetací uvnitř urbánní struktury, které by odpovídaly její celkové velikosti, proporcím a počtu obyvatel. Zejména pak chybí parkové plochy. Navržený centrální park se stane srdcem území, novou tváří Holešovic. Park má nejen městský a rekreační a edukační význam, ale i výrazný pozitivní mikroklimatický vliv na okolí. Parková plocha s modelovanou travnatou plochou je důležitou součástí systému hospodaření se srážkovými vodami, stane se oázou v tepelném ostrově holešovického meandru. Část vody zasákne ke kořenům alejových stromů v ulicích v zásakových pásích,

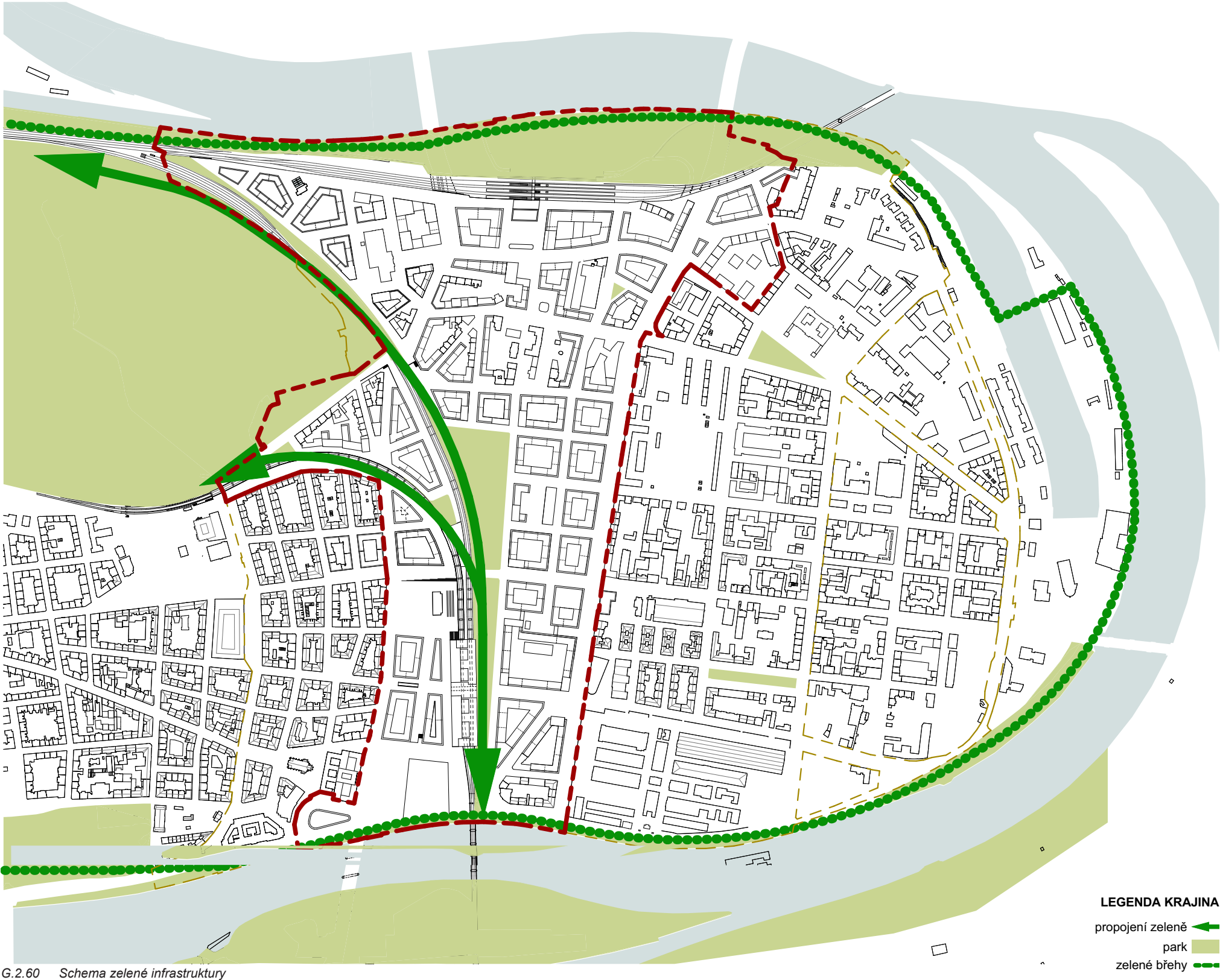
ale většina dešťových vod z uličních prostorů a části střech objektů bude svedena systémem uličních svodných, polopropustných linií do parkového prostoru. Zde bude zadržena v periodickém „mokřadu“. Mělká modelace umožní rozvoj přirozených rostlinných i živočišných společenstev, vázaných na vlhčiny. Pro snížení a zpomalení odparu budou depresní polohy doplněny přírodě blízkou vegetací již od počátku realizace.

Skrze park a navazující liniové vegetační koridory jsou propojeny ostrovy Štvanice a Císařský ostrov, resp. Stromovka.

Konkrétní návrh parku by měl být řešen koncepčně jako celek na základě vypsání architektonické krajinářské soutěže.

Holešovické nábreží (severní část řešeného území)

Tato lokalita je z převážné části v soukromém vlastnictví a je zde již vydáno stavební povolení na zástavbu území. Lokalita leží v prostoru cenného úseku levého říčního břehu a představuje potenciálně významné rozlivové území, jehož zachování má vliv na dopad povodní v Trojské kotlině. Spolu s potenciálními rozlivovými plochami příbřežních luk v Troji a na Císařském ostrově se jedná již o významný objem případného zadržení povodňových vod. Každé další rozšíření systému zadržení vody a modelace luk znásobuje také společný rekreační potenciál břehů. Bohužel již není možné v souvislosti s vydaným povolením zasahovat do ztvárnění pobřežního parku nebo oddálit nevhodně umístěnou cyklostezku dále od pobřežní linie. Doporučujeme však všude tam ,kde to bude možné realizovat modelace terénu podél břehů řeky v Holešovicích i dále po proudu toku.



G.2.60 Schema zelené infrastruktury

Pro tvarosloví břehů, modelace terénu a typ vegetace platí zásadní pravidlo – dynamika dolního toku řeky, náplavy, bohatý přísun živin vodou. Přirozená je určitá časová proměnnost terénu a na něj navázané vegetace vlivem povodní. Úpravy by měly být postaveny na přirozenosti, jednoduchosti a těsné vazbě vegetace a živočichů na vodu.

Pro zdejší krajinu jsou dlouhodobě charakteristické zejména duby (*Quercus robur*) a černé topoly (*Populus nigra*). Spolu s obnovou pestrých luk přirozené skladby by tak mohl vzniknout v budoucnu jednoduchý a funkční přírodní prostor, udržitelný s minimální finanční náročností.

Zároveň považujeme za vhodnou aktivaci prostředí také vytvořením zastávky „vodní tramvaje“ a za nezbytnou realizaci železničního podchodu propojujícího nádraží Holešovice s úvazištěm.

Bubenské nábřeží (jižní část řešeného území)

Charakter nábřeží je zde ovlivněn automobilovou dopravou, je zde velmi úzký prostor mezi hladinou řeky a severojižní magistrálou. Charakter nábřeží je tedy městský s omezenou vegetací. Doporučujeme vytvoření náplavky nad úrovní hladiny řeky, tím bude výškově oddělen prostor řeky od automobilové dopravy. K aktivaci nábřeží také přispěje propojení nábřeží s jižním vestibulem metra Vltavská. Ztvárnění nábřeží by mělo vyjít z výsledků architektonické soutěže na filharmonii.

Celoměstský systém zeleně (CSZ)

Centrální park je navázán na celoměstský systém zeleně, který prochází podél Vltavy a na Stromovku. V jižní části území překonává bariéru magistrály jak pomocí navržené lávky, tak organizací dopravy, kdy je zde vytvořen přechod pro chodce. Propojení se Stromovkou a severním Holešovickým nábřežím umožňují liniové vegetační koridory podél železničních tratí.

V koridorech se počítá s doprovodem stromové vegetace v atypickém systému výsadby podél pěší linie. Stromy několika taxonů zde spoluvytváří „zelenou klenbu“, mozaiku barev, textur i vůní.

Územní systém ekologické stability (ÚSES)

Řešeným územím prochází nadregionální biokoridor NRBK K 59 (Údolí Vltavy-Štěchovice). Je reprezentován třemi osami – podél Vltavy je to osa vodní a nivní, přes řešené území pak osa teplomilná doubravní. Větev teplomilné bioty mezi NRBC 22 Karlštejn-Koda a NRBC 2 Šebín je významně narušena antropogenními migračními bariérami (tedy městskou zástavbou) a v řešeném území je tato bariéra nepropustná. V souladu s územním plánem navrhujeme v mezích, které umožňuje charakter území zachování nadregionálního biokoridoru. Bude však procházet prostorem městského centrálního parku a liniovými vegetačními koridory s rekreačním a sportovním využitím. S ohledem na městský charakter Bubenského nábřeží je navrženo vedení nivní osy biokoridoru především podél pravého břehu Vltavy.

8. 2. Typy vegetačních prvků

Základní tezí konceptu budoucí vegetace je její provázanost, diferenciací, variabilita a diverzita vegetačních prvků. Sortiment výsadby využívá přednostně druhy domácí flóry, nenáročné na následnou péči, které odpovídají svými nároky podmínkám stanoviště.

V území bude vegetace:

- **vysazovaná** /většina/
- **stávající ponechaná**, případně upravená
- **podporovaná** - přirozená (lehce řízená) samovolná sukcese, následně moderovaná mírnými zásahy

Navrhované typy vegetačních prvků jsou:

- **Uliční stromořadí** - Pokud možno oboustranné linie.

Vymezené pásy rostlého, nebo upraveného terénu v uličních prostorech, pro

prorůstání kořenů, cíleně uspořádané bez podélných tras inženýrských sítí a jejich ochranných pásem, minimálně šíře 250 - 300 cm . Ke stromům bude přivedena část vody chodníkových ploch spádováním povrchu a vložním štěrkových vsakovacích pásů ke kořenům.

Dřeviny : výběr dřevin dle specifických podmínek uliční linie, půdních podmínek, směru a intenzity větru. Dřeviny s potenciálem delší perspektivy, schopné vytvořit průběžný kmen a korunu , nasazenou v podchodné výšce min. 220 cm, s tím, že při poježděné komunikaci bude koruna průběžně přizvedávána na podjezdnou výšku min 300 cm. Dřeviny bez známých zdravotních problémů, netrpící výrazně škůdci , dřeviny, které netvoří dužnaté plody a které nepatří mezi výrazné alergen.

Výběr dřevin by měl většinově zapadat do stanovištních podmínek lokality, do původní skladby vegetace.

*Většinou jde o návrh oboustranně jednodruhových alejí. Ve specifických případech je možné zvažovat komponované promísení dvou druhů, pro zvýšení estetického, nebo kompozičního účinku (např. *Acer campestre* + *Carpinus betulus*).*

- **Liniové koridory pro pěší**, doprovázené vegetací

Velmi cenné liniové vegetační koridory pro pěší, s přistíněním trasy, doplněné o vsak vody, drobný mobiliář a bylinnou složku, víceméně přirozeného charakteru .

Jde o víceméně nový prvek městského parteru, který může být velmi cenný zejména v době letních horkých dní nebo v době zvýšené intenzity větru s polétavým prachem v ovzduší.

Navrženy jsou vícedruhové kompaktní dvojité linie stromů s krátkým sponem výsadby. Dřeviny netvoří po výsadbě přísné linie, ale spíše lehce zvlněné křivky dle dispozice a parametrů daného využitelného prostoru. Vlivem střídání několika druhů stromů dochází k efektu postupného nástupu do vegetace, proměně barevnosti na jaře i při vybarvování listů na podzim.

Mezi hustými nepravidelnými liniemi stromů vzniká vnitřní prostor, přehledný a zároveň intimní vzhledem k nasazení korun minimálně 130 cm nad terénem, který může nabízet možnost pěší chůze a krátkodobého pobytu v místě se snížením teploty až o několik stupňů oproti nechráněným zpevněným plochám ve městě. U chodníků a cyklostezek bude koruna vyvětvěna až na podchozí výšku 220 cm

*Vegetace : skladba koridoru dřevin oboustranně podél pěší trasy vychází z lokálních podmínek, jde o více druhovou výsadbu dřevin obdobných velikostních parametrů a nároků (např. *Carpinus betulus*, *Acer campestre*, *Prunus padus*, *Acer tataricum*), které jsou schopné prorůst do funkční propojené mozaikové struktury s variabilní barevností jarního i podzimního období bez snížení délky dožití a estetické hodnoty. Zároveň tento typ výsadby toleruje podrostové přirozené patro, dotované dosevem vybraných taxonů bylin.*

- **Malé atypické placky**

Specifická místa na kontaktu ulic, v nikách objektů, atd...drobné pobytové prostory, s několika stromy, mobiliářem, výtvarnými objekty a vsakovacími plochami, které přispívají k lokální originalitě a individualitě městského prostoru. Mohou fungovat jako snadno zapamatovatelná kontaktní místa, místa setkávání, důležité orientační body parteru pro místní obyvatele i návštěvníky.

Dřeviny : kritéria obdobná, jako pro aleje, výběr dřevin dle specifických podmínek, půdních podmínek, směru a intenzity větru. Dřeviny s potenciálem delší perspektivy. Možné a žádoucí jsou i vícekmenné skupiny stromů v blízkém sponu s vnitřním prostorem mezi kmeny.. Dřeviny bez známých zdravotních problémů, netrpící výrazně škůdci , dřeviny, které netvoří dužnaté plody a které nepatří mezi výrazné alergen.

Výběr dřevin by měl většinově zapadat do stanovištních podmínek lokality, do původní skladby vegetace. Součástí úpravy je plocha vsaku – sníženina v terénu, štěrková plocha, dlažba s širší spárou atd...

Důležitá je vazba dřevin a mobiliáře, které tvoří originální, individuální koncepci, v reakci na prostorové parametry místa.

- **Pobytové parkové plochy**

Pobytové prostory s převahou kvalitní vegetace, využitelné i pro kulturní a společenské akce. Součástí konceptu těchto ploch jsou výsadby pobytových volných skupin stromů, převážně vícekmenných typů s atypickým vnitřním mobiliářem, umožňující pobyt uvnitř porostních skupin, dřeviny jsou sestavovány v logických systémových celcích, které mají kromě pobytové i edukativní funkci.

Terén parkové plochy je vytvářen se záměrem zadržení a vsaku srážkové vody, umožňuje vznik vlhčin, sníženin s širokou mozaikou rostlinných společenstev, cílených na stabilizaci vegetace, mnohotvárnost a dlouhodobou hostitelskou funkci pro drobné živočichy.

Součástí parkových ploch jsou i pobytové palouky, využitelné k drobným společenským akcím a sportovnímu neorganizovanému využívání.

Dřeviny: pestrá škála domácích dřevin, v přirozených vazbách druhů na přírodní podmínky (vlhké i suché polohy, štěrkové plochy, mokřadní společenstva).

- **Náměstí**

Společenské a komunikační městské prostory, s převahou zpevněných ploch, doplněné vegetací, s možností alespoň částečného vsaku vody. Kvalitní stromy s podhlednými korunami, dosazené do kapacitních prostorů pro prokořenění.

Dřeviny: výběr dřevin dle specifických podmínek náměstí, půdních podmínek, velikosti plochy, výšky okolní zástavby atd. Dřeviny s potenciálem delší perspektivy, schopné vytvořit průběžný kmen a korunu, nasazenou v podjezdne a podchodné výšce min. 220 cm. Dřeviny bez známých zdravotních problémů, netrpící výrazně škůdci, dřeviny, které netvoří dužnaté plody a které nepatří mezi výrazné alergy.

Dřeviny pokud možno osvědčené v daném místě, které budou spoluvytvářet charakter náměstí, přispějí k jeho obytnosti. Je možné zvažovat výsadbu do štěrkových ploch s možností vsaku, do dlažby s širší spárou pro zvýšení zásaku vody, spádování povrchu zpevněných ploch ke stromům atd... V oprávněných případech (nedostupnost spodní vody) doplnění trvalé závlahy v prostoru kořenů pro stromy ve zpevněných plochách.

- **Snížená louka při levém břehu Vltavy**

Fenomén říčního pobřeží s břehovou loukou, modelací terénu, solitéry stromů, možnost delšího pobytu, sportu, dálkové výhledy, kontakt s řekou, vodními živočichy, ptáky apod. Snížený terén břehové louky, protáhlý vrstevnicově modelovaný terén a tvar louky podél vlastní břehové linie s možností krátkodobé stagnace a pozvolného zásaku srážkové vody nebo vody z přelivu břehové hrany při zvýšených průtocích. Odtěžením části materiálu břehové louky lze snížit terén až na podkladní štěrkové vrstvy, což může nastartovat vznik samovolné sukcesní vegetace.

Vegetace : Dosadba solitérních dubů (Quercus robur) a topolů černých (Populus nigra), nejlépe dopěstováním sazenic z blízkých genetických zdrojů.

- **Vnitrobloky polosoukromé nebo zcela soukromé**

Víceméně uzavřené zakládané prostory privátní nebo s časově omezeným užíváním veřejností, vybavené náročnějšími typy vegetace (záhony, ovocné stromy, bylinkové partie, pěstěný zavlažovaný trávník, pohodlný mobiliář a individuální herní prvky).

Zde je důležité v regulaci počítat s určitým podílem zásaku srážkové vody, případně hospodařením s tzv. šedou vodou.

- **Střešní vegetace**

Zakládaná vegetace na střešních konstrukcích objektů nových i rekonstruovaných, intenzivního i extenzivního typu, pohledová i pobytová.

Tato vegetace, pokud je založena v území na významné ploše, má šanci pozitivně ovlivnit prašnost, vzdušnou vlhkost a mikroklima obecně. Je to další potenciální „živá plocha“, využitelná i například pro drobnou produkci (byliny, zelenina), včelařství atd.

Vegetace: Extenzivní typ – Sedum album, Sedum acre, Sedum spec., atp.

Intenzivní typ – široký sortiment travin a trvalek + dřeviny dle výšky a charakteru substrátu

- **Pnucí vegetace na vertikální konstrukci**

Různé typy pnoucích rostlin, na speciálních konstrukcích, prostorových paravanech, průchozích konstrukcích i na fasádách objektů.

Nenáročná vegetace na následnou péči s velkým efektem na vzhled a obytnost parteru. Možnost vytváření průchozích prostorových útvarů, porostlých rostlinami, opět možnost úkrytu před nadměrným přehříváním pobytových míst.

Vegetace: Sortiment běžných pnoucích rostlin, s preferencí Parthenocissus tricuspidata, Parthenocissus quinquefolia, Clematis vitalba, Clematis Montana, Humulus lupulus.

- **Speciální typy vegetace na konstrukcích**

Rostliny vysazené i rostliny sukcesního původu na připravených hostitelských konstrukcích (účelově zdrsňených betonových površích), například drobné kapradiny, dvouděložné rostliny i mechorosty. Velká příležitost pracovat s netradičními vegetačními prvky v drobném i velkém měřítku. Využívání trvale zastíněných ploch a stavebních konstrukcí k pokrytí stínomilných rostlin bez větších nároků na vrstvu substrátu. Tyto konstrukce mohou fungovat jako přirozená forma vertikálních „zahrad“.

Vegetace: Asplenium ruta – muraria, Tortula muralis aj.

- **Mokřadní společenstva**

Zakládané nebo podporované depresní mokřady, součást větších vegetačních celků, součást veřejného prostoru, cenné i svojí edukativní funkcí.

Dotace vody těchto mokřadů je možná ze sousedních zpevněných ploch a střech bez vegetačního krytu. Možné je i využití otevřených tras pro transport srážkové vody v trasách chodníků.

Vegetace: Např. Juncus effusus, Iris kaempferi, Caltha palustris, Myosotis palustre, atd..

8. 3. Technické prvky a opatření pro založení a ochranu vegetace

- **Rošty, pochůzná mříže** - minimalizace sešlapu plochy výsadby stromů.

- **Štěrkové plochy** - spolu s modelací terénu zvýšení zásaku vody, přechodové prvky. Umožnění „prosakování“, vzlínání přirozené vegetace původního genofondu lokality v kombinaci s dosevy nenáročných druhů.

- **Zásahy do dlažby, větrací díly** – spolu s úpravou náklonu povrchu dlažby opatření pro zajištění dostatečného provzdušnění a závlahy u kořenů stromů.

- **Asymetrie výsadby, diferenciací druhů** - technologie výsadby, podpora přirozenosti charakteru výsadby.

- **Ochrana proti mechanickému poškození, psům** - technické prvky výtvarně a funkčně kvalitní, chránící výsadbu před poškozením (kotvicí prvky, opěrná konstrukce, ochrana proti poškození psy...) vše je možné chápat jako kvalitní prvky ve veřejném prostoru

8. 4. Následná péče

Následná péče po realizaci je rozhodující pro zdárný vývoj a působení vegetace v území. Je nutné na ni vyčlenit dostatek prostředků do budoucna trvale.

Možné typy následné péče:

- Městské firmy, městem zřízené a provozované

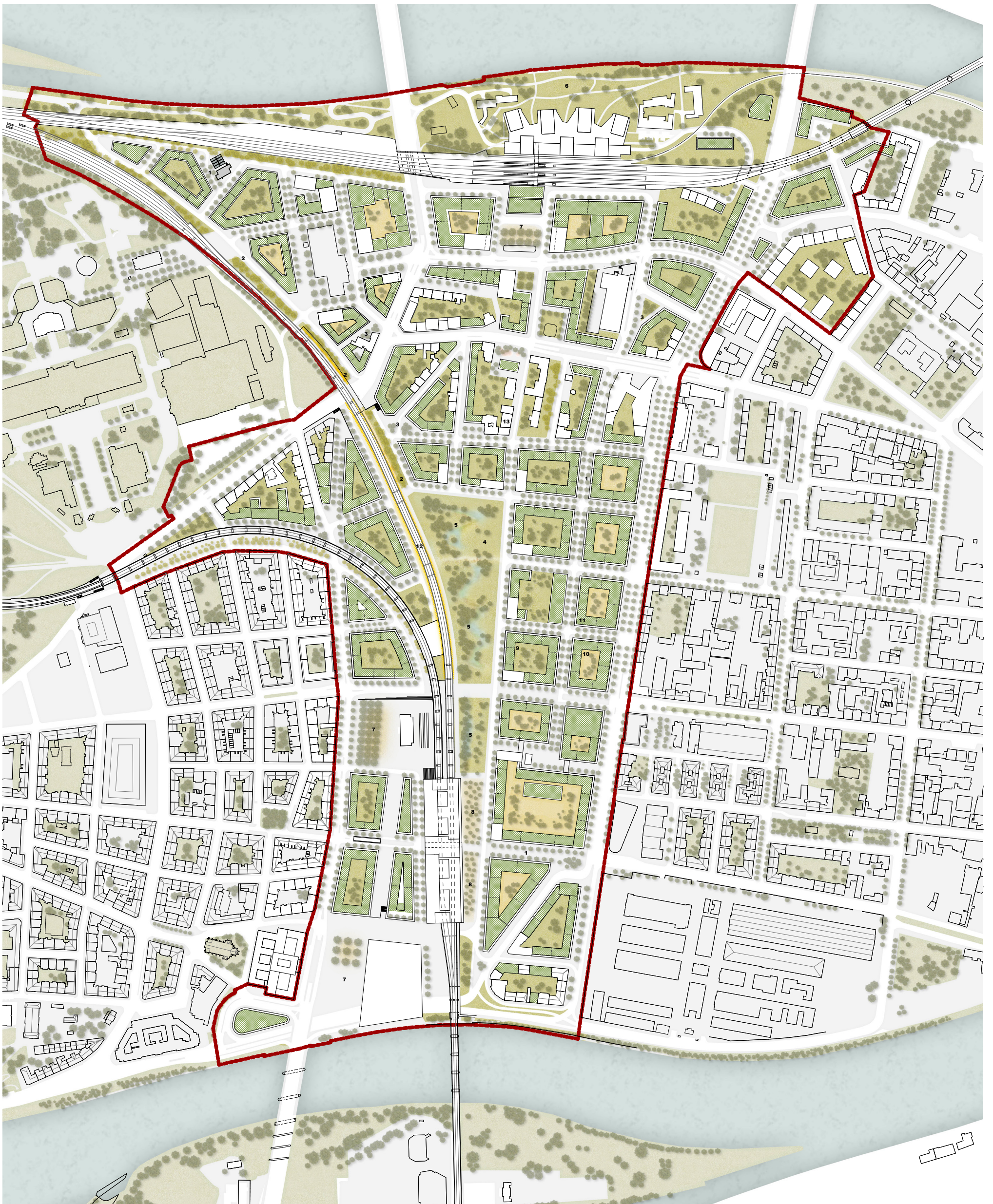
- Firemní péče, společná péče o areály, vnitrobloky, financovaná firmou nebo společenstvím vlastníků nemovitostí

- Spolupráce s dobrovolníky formou dočasných pronájmů (vnitrobloky, malé plácky, komunitní zahrady atd.)

- Adopce - formou dohody smluvního charakteru vymezený rozsah sponzoringu, nebo péče o specifikovanou část vegetace (stromy včetně výsadbového místa, atd)

8. 5. Výkres zelené infrastruktury

Jedná se o zmenšený výkres. Výkres v měřítku 1:2000 dle zadání a včetně legendy je ve výkresové příloze pod číslem G.3.13 Zelená infrastruktura



G.2.61 Zelená infrastruktura

9. TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

9. 1.	Zásobování vodou	104
9. 2.	Odvodnění	106
9. 3.	Zásobování teplem	109
9. 4.	Zásobování plynem	110
9. 5.	Zásobování elektrickou energií	110
9. 6.	Elektronické komunikace	112
9. 7.	Civilní ochrana	113
9. 8.	Soulad s Adaptační strategií	113

Koncepce technické infrastruktury v této studii je postavena na řešení sítí ve společných trasách vzájemně zkoordinovaných. Prostor pro kabely je vymezen v chodnících a potrubní sítě ve veřejných komunikacích. Sítě jsou mezi sebou zkoordinovány, všude je dodržena ČSN 736005. V jednotlivých komunikacích zpracovatelé navrhovali sítě tak, aby byly dodrženy požadované vzdálenosti od navrhovaných stromů a zejména stromořadí v ulicích. Není možno uvažovat s alejemi stromů zejména ve staré zástavbě např. v ul. Plynární, v ul. Bubenské v místech, kde je navržena nová stoka B. Naopak v úseku mezi Antonínskou a Šternberkovou ul. aleje mohou být oboustranně. Realnost možnosti umístění stromů je i v tomto stupni prověřena.

Pro toto řešené území se neuvažuje s kolektORIZací. Využití kolektorů pro zásobní sítě by přicházelo do úvahy prakticky především v území nové zástavby mezi ul. Argentinskou a železnicí. Ve stávající zástavbě by kolektORIZACE znamenala kompletní přestavbu všech sítí, a to za provozu, aby území mohlo v době výstavby žít, což je ekonomicky i provozně značně problematické.

Nevýhody kolektorového systému v tomto území:

- Výstavba kolektorů v území musí proběhnout jako celek, musí ji pro dané území zajistit jeden stavebník, což zde není
- Po provedení kolektorové sítě není možno měnit zastavovací plán, je pevně fixován odbočnými šachtami pro jednotlivé přípojky do nadzemních objektů. V tak rozsáhlém území nesplnitelné
- V kolektorech budou umístěny všechny kabely a trubní sítě vyjma gravitační kanalizace.
- Kolektory výrazně zahlubí kanalizaci, která musí být pod kolektory nebo po obou stranách ulic. A zde je navržena oddílná kanalizační soustava, tedy stoky jsou ve dvou výškových horizontech. Území je velmi ploché, problémy s výškovým umístěním stok jsou i při daném řešení. Vyústění do Vltavy je přesně dáno.

Výhody kolektorů

- Snadné provádění oprav
- Možno provádět trvalou kontrolu stavu sítí
- Sledování provozu sítí
- Možnost doplňování dalších sítí, časté zejména u kabelů
- Jakékoli doplňování, změny vše možno provádět bezvýkopově

Po zvážení všech výhod a nevýhod byly navrženy koordinované trasy sítí uložených v zemi. Zpracovatelé navrhuji u všech sítí kvalitní materiály, které jsou v současné době dostupné a zaručují dlouholetou spolehlivost jednotlivých zařízení.

9. 1. Zásobování vodou

Stávající stav

Zásobování vodou řešeného území je zajišťováno ze dvou zásobních pásem. Východně od trati ČD z pásma vodojemu Pod Mazankou (objem 12 000 m³, hladiny 259,60/254,60 m n.m.), vodárenské pásmo čís. 411 GR Mazanka pro Holešovice. Jedná se o značně rozsáhlé zásobní pásmo, na tento přívod jsou dále napojena zásobní pásma n119 GR Mazanka pro Libeň a Karlín a n140 GR Mazanka pro Nové Město a Karlín, tedy území, kde probíhá a připravuje se výrazná investiční výstavba. Na tuto oblast bude přepojena také vodovodní síť mezi ulicemi Plynární, Železničářů a Partyzánská, která je v současné době zásobována dosud z vodojemu Bruska. Pásmo je zásobováno hlavním zásobním řadem DN 1000 až za shýbku pod Vltavou a dále přes Dělnickou ul. do Tusarovy řady DN 800 a DN600. Přívodní řad byl postaven v 80.tých letech minulého století z oceli bez ochrany. Pouze malá část je z tvárné

litiny. Ocelové potrubí v tomto provedení iniciuje zhoršení kvality vody a nebezpečí poruchovosti při vzrůstajícím stáří. V současné době je tento přívodní řad postupně rekonstruován a výměna prováděna za tvárnou litinu.

Západně od trati ČD je území zásobováno z pásma vodojemu Bruska (objem 21 780 m³, hladiny 239,60/234,60 m.n.m.), vodárenské pásmo čís. n410 - pásmo vodojemu Bruska pro Holešovice. Hlavní zásobní řady z vodojemu Bruska jsou DN500 a DN 400(starý DN 350). Oba řady byly zrekonstruovány od vodojemu až po ul. U Sparty na Letné v tvárné litině a to DN 500 i DN 400 v rámci stavby MO 0080 a 0079(tunel Blanka). Zbývající úseky jsou z r. 1926 a 30.tých let, postupně se rekonstruují. Toto pásmo je nižší a u vyšších objektů bude nutno místně zvyšovat tlak.

Ve stávající zástavbě v řešené oblasti je vodárenská síť z konce 20.tých a začátku 30.tých let minulého století. Jedná se o vodovod z litinového potrubí, zásobní řady v ulicích jsou DN 80 - 100.Tyto řady byly doplněny novými řady ze 70tých a 80tých let. Rovněž na severu řešeného území jsou provedeny řady DN300 a DN 150 v 80.tých letech v ul. Plynární a v 70.tých letech v ul. Partyzánské. Několik řadů bylo rekonstruováno v rámci výstavby trasy C metra v 70.tých letech minulého století. Na východní straně v přilehlých ulicích byla provedena rekonstrukce stávající zásobní sítě v rámci obnovy povrchových úprav po povodni ze srpna 2002. Stávající síť funguje, i když je v některých ulicích za hranicí životnosti. Síť je většinou litinová a řady jsou mezi sebou zaokružovány, což znamená výraznou bezpečnost a spolehlivost systému.

Návrh řešení

Vodárenské pásmo vodojemu Pod Mazankou

V území vodárenského pásma vodojemu Pod Mazankou dojde k nejmasovější zástavbě v území mezi železnicí a Argentinskou a dále v severní oblasti ohraničené ul. Železničářů, ul. Za Elektrárnou a Argentinskou.

Voda do území je přiváděna ocelovým řadem DN 800 v ul. Tusarově, který v posledním úseku přechází do DN 600, podchází ul. Argentinskou na druhou stranu. Na tento řad navrhujeme napojit nový řad DN 400, který povede do navrhované zástavby, a to až k centrální komunikaci, v níž povedou směrem k severu řad DN 300.Další řad DN 300 povede v paralelní ulici rovněž od jihu k severu přes celé území. Řady budou propojeny s řadem DN 300 v ul. Železničářů Na tuto kostru naváže systém zásobních řadů DN 100-DN 150, které budou mezi sebou zaokružovány, vyjma těch, které vedou do ul. Argentinské, kde neuvažujeme každý řad propojovat se stávajícím řadem s ohledem na zásah do této dopravně výrazné ulice. V ul. Argentinské vede hlavní kostra současného zásobování vodou DN 300. Jeho současná trasa vyhovuje i plánované výsadbě stromů. Pouze mezi ul. Jateční a Bubenským nábřežím je trasa stávajícího vodovodu DN 300 v kolizi s budoucími stromy. Řad je z r. 2011, nenavrhujeme tedy v současné době jeho přeložku. Pokud dojde k úpravám profilu ulice v dohledné době, bude přeložen. Pokud později, bude navržena nová trasa v případě dožití řadu. V místech, kde řady nelze zaokružovat, budou ukončeny podzemním hydrantem. Jižní území bude zásobováno vodovodním řadem DN 300, vedeným v ul. Za viaduktem, napojeným na řad DN 400. Tento řad bude napojen na řad DN 600 v ul. Bubenské nábřeží přes pásmové šoupě. Zásobní řady budou většinou DN 150.

Severní oblast od ul Železničářů již v současné době prožívá bouřlivou přestavbu, na kterou navazuje i řešená studie. Jedná se o území ohraničené na západě tratí ČD, na severu Vltavou, na východě Argentinskou a na jihu ul. Železničářů. Zde je vodovodní systém napojen na východě na DN 300 v ul. Argentinské a na jihu je DN 300 v ul Železničářů. Tyto řady se propojují s řady v ul Plynární a nově vytvořeným řadem DN 300 v ul Vrbenského. Takto vzniká základní kostra, která zásobí celé rekonstruované území. V ul Plynární je od křižovatky s Partyzánskou veden řad DN 200 z r.1931. Předpokládáme, že bude rekonstruován a bylo by vhodné, aby byl rekonstruován na DN300. Pokračující DN 150 se rekonstruuje v rámci této studie na DN 300. Takže v Partyzánské ul by byl řad DN 300.propojený na DN 300 v Argentinské a DN 300 v

ul Jabloňského. Nově vybudovaný řad DN 300 ve Vrbenského bude v celé délce od Argentinské až do Partyzánské, kterou podejde a naváže DN 200 do areálu Pražské teplárenské. Pokud by bylo třeba budovat objekt C.IV-3 před výstavbou tohoto řadu, napojí se dočasně na DN 150 v ul Partyzánské. Tím je možno zrušit stávající řady v území, které brání nové výstavbě. Na tuto základní kostru naváže zásobní systém v maximální míře zaokruhovaných řadů DN 200, DN150, případně u krátkých řadů i DN 100.

Všechny řady jsou vedeny ve veřejných komunikacích.

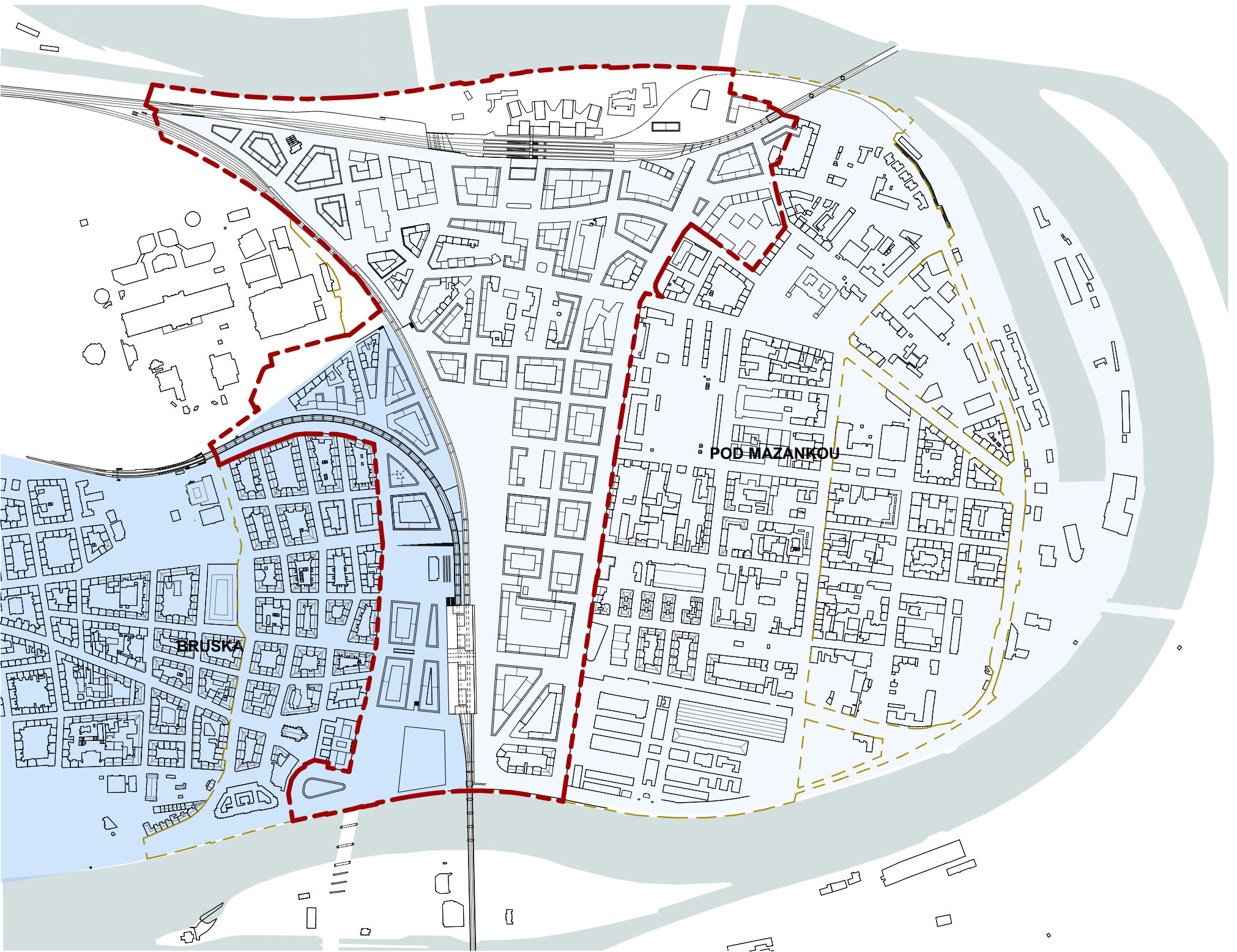
Vodárenské pásmo vodojemu Bruska

Zde budou nové objekty napojeny na stávající vodárenský řad DN 200 v ul. Bubenské a bude vytvořen systém zásobních řadů DN 100-150. Řady budou mezi

sebou zaokruhovány. Tento řad je z r. 1926, je tedy za hranicí životnosti a je třeba jej zrekonstruovat stejně jako nezrekonstruované části přírodních řadů z vodojemu Bruska a zásobní řady v tomto území. Řad DN 200 v ul. Bubenské je uložen v chodníku v poloze tak, že v tomto chodníku nemohou být stromy. V prostoru, kde bude nová stoka B, není místo na jeho přeložku a rekonstrukce bude muset být v původní trase.

Nový koncertní sál si vynucuje přeložku řadu DN 600 v ul. Bubenské nábřeží, pokud bude budova provedena v rozsahu návrhu, kdy zasahuje i do jízdního pruhu. Předpokládá se, že kde bude budova zde vykonzolována, její přesný rozsah, zejména podzemí není možno stanovit v tomto stupni, proto je v tomto úseku navržena přeložka, aby bylo zajištěno i ochranné pásmo řadu u této budovy.

Schéma rozvodí

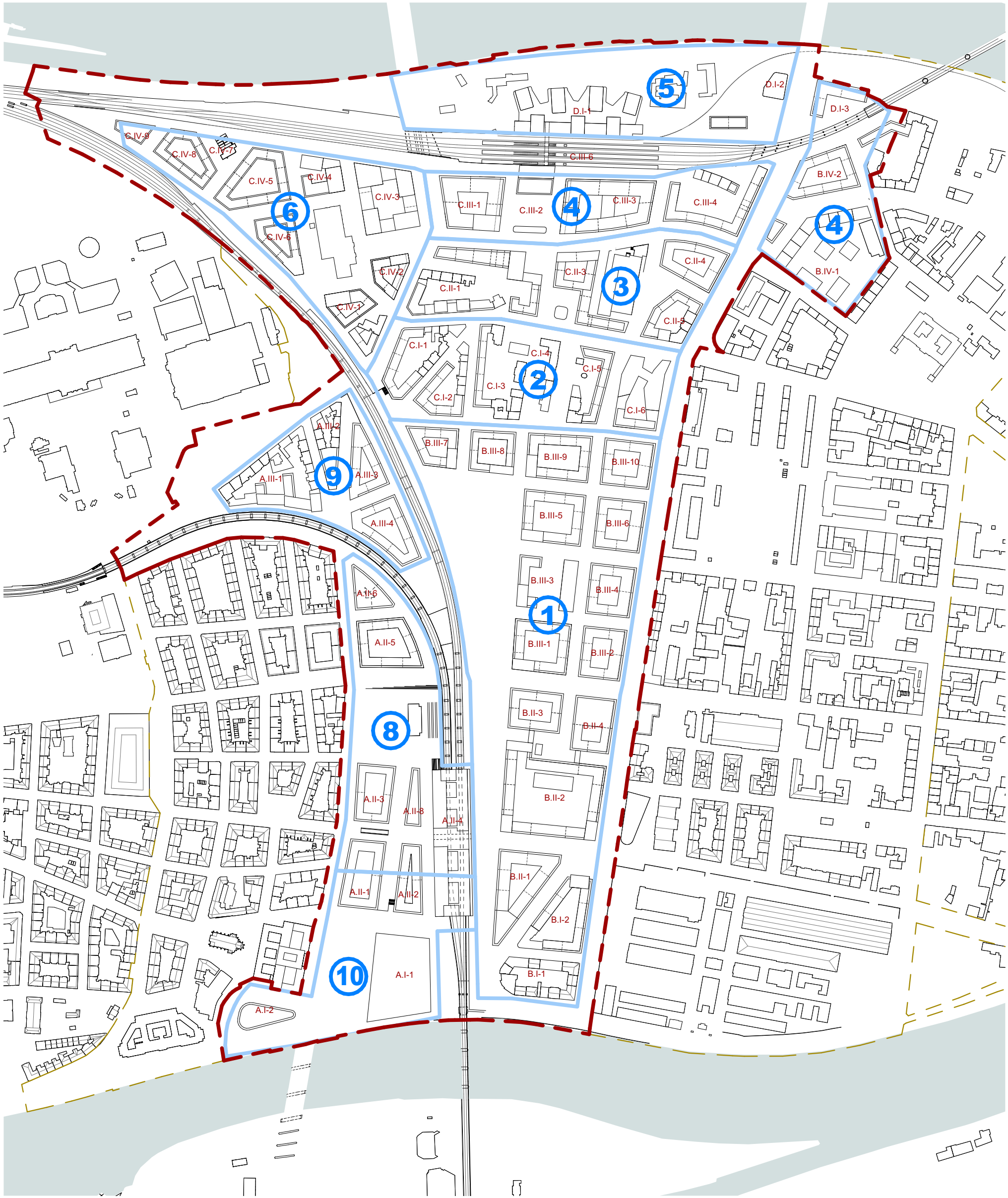


G.2.62 Schéma rozvodí

LEGENDA ROZVOD

- Pod Mazankou
- Bruska

Rozdělení zájmového území na jednotlivá povodí



G.2.63. Rozdělení na povodí

- LEGENDA POVODÍ**
- řešené území ———
 - širší území - - - - -
 - hranice povodí ———
 - označení povodí (2)
 - označení bloku C.I-3

bude nad stokou až do 3. podlaží vykonzolován, případně nutno provést jiné úpravy objektu po dohodě stavebníka s PVS. Stoka pokračuje pod objektem bývalé Křížkovy elektrárny. Objekt je prohlášen za památkově chráněný, bude provedena jeho úprava do původní podoby bez jakéhokoli zásahu do konstrukce stavby a zejména do podzemí. V této části by následnou výstavbou nedošlo k žádnému zásahu do stoky, která je tu v hloubce cca 8,0m. Na obou stranách podchodu pod budovou budou revizní šachty, které umožní revizi a čištění stoky. K přeložce dochází teprve za objektem bývalé elektrárny. Výhodou tohoto řešení je přímá trasa, což v dané situaci minimálních sklonů stoky je nezanedbatelná přednost.

Od stávajícího podchodu pod bývalou elektrárnou začíná přeložka stoky B. Stoka respektuje navrhovanou výstavbu, prochází územím ve vlastnictví RPC a.s. a pokračuje podchodem pod ul. Partyzánskou. Zde je třeba napojit z jihu stávající stoku 800/1430, je navržena část rekonstrukce stoky, aby objekt spojně komory byl na území ve vlastnictví RPC a.s. a nezasáhl do rušné komunikace a hlavně pod tramvajovou trať. Nová spojná komora je navržena v místě současného parkoviště Pražské Teplárenské a i v budoucnu neohrozí novou výstavbu. Dále je třeba respektovat napojení potrubí DN 1200, které odvodňuje kolejiště ČD. Zde do stávajícího potrubí je vloženo potrubí DN 300, případně DN400-500 a lze ho napojit přímo do šachty na stoce B v Partyzánské ul. Stoka DN 1200 je původní trasa stoky B před výstavbou metra a nádraží Holešovice a její zachování by si vynutilo další spojnou komoru, což pro rozsah odvodňovaného území i v budoucnu je zbytečné. Do této šachty se napojuje ještě DN 300 z Vrbenského ul. Přeložka pokračuje až k šachtě u podchodu stanice metra. V celém tomto překládaném úseku je navrženo 1400/2200 v celkové délce 261,56 m. Podchod pod stanicí Metro “Nádraží Holešovice” musí zůstat zachován. Dle podkladů skutečného provedení dodaného Metrostavem je zde uložena vyžděná stoka DN 2000 z kyselinovzdorných cihel a zajištěna betonovými prstenci a obetonována. Výrub pro stoku byl proveden strojně profilem DN 3100. Proto mezi oběma novými šachtami před i za stanicí zůstává DN 2000, které na stávající podchod plynule naváže. Délka tohoto úseku je 133,65 m. Přeložka pokračuje do ul. Vrbenského, na trase jsou napojeny stávající nebo překládané stoky včetně splaškové stoky z překládaného oddělovače OK4B Jablonského. Dále bude třeba vybudovat novou spojnou komoru na připojení stoky DN 1200, odvodňující severní část území. Přeložka stoky B je ukončena před pilířem silničního mostu před Argentinskou ul. Je navržena stoka 1200/2000 v délce 220,16 m. Dále stoka zůstává v původní trase. Vejčité stoky je možné nahradit kruhovými příslušné kapacity, avšak je třeba je opatřit kynetou pro minimální průtoky. To je nezbytné v celé délce stoky B, neboť její sklon je minimální, v některých úsecích je rovina případně i protispád.

Celková délka přeložky je 615,37m. Vzhledem k hloubkám dna 6,0-8,0m je v celé délce uvažována v tunelu.

Nová přestavba v tomto území si vynucuje dále přeložku výpustě OK4B Jablonského. Ta je celá přeložena do nové komunikace, situované na východ od transformovny Holešovice. Průchod je zde možný, dále pokračuje podél Vrbenského, přechází metro za stanicí “Nádraží Holešovice” a na stávající výpust se napojuje před tratí ČD. Jedná se o výpust DN 1000.

Územím ve vlastnictví RPC a.s. vede dešťová výpust od oddělovače OK2B, který je v ul. U Výstaviště. Ten je připraven k rekonstrukci jako investice PVS včetně přeložky části výpusti 1500/1800. Výpust vede územím ve vlastnictví RPC a.s. a respektuje navržený zastavovací plán. Na stávající výpust naváže mezi objekty C.IV-5 a C.IV-6. Trasa této výpusti vede pod objektem C.IV-6. Zde se využije úprava objektu, provedená pro průchod stoky B. Novou investicí PVS je vybudování nové výpustě od oddělovače OK1B. Zde je třeba upravit část trasy podél objektu C.IV-8. Trasa zde sleduje stávající cestu, je třeba ji napřímit.

Splaškové vody z tohoto území jsou odváděny do jednotlivých stávajících nebo nově navrhovaných stok, případně do nově přeložené stoky B. V případě napojování přípojek z nových objektů do přeložené stoky B bude značně komplikované vzhledem

k její hloubce, avšak zejména v ul. Plynární není možno zajistit další mělčí stoku na napojení těchto přípojek. Stoky budou vedeny výhradně ve veřejných komunikacích.

Odvodnění v území nové výstavby v prostoru mezi Argentinskou a stávající tratí ČD bude oddílnou kanalizační soustavou. Do tohoto území zasahuje trasa nové stoky B v tomto území DN 2400. Proti návrhu trasy, jejíž DÚR se v současné době projednává dochází z důvodů urbanistické změny k úpravě trasy. Stoka přichází do území podchodem pod Argentinskou ul. na křižovatce s ul. Jateční, pokračuje územím od východu k západu, u objektu B.II-2 se stáčí k severu, kdy vede nově založeným parkem, severně obchází objekt nádraží Praha-Bubny, podchází trať ČD a na rohu Bubenské a Šternberkovy již sleduje dále navrženou trasu stoky B. Jedná se zde o stoku DN 2600. Navržené řešení sítí v tomto prostoru stoku respektuje situačně i výškově. Trasa stoky B vede ul. Bubenskou, podchází ul. U výstaviště, vede ul. Za elektrárnou. Podchází trať ČD a napojuje se do stávající stoky B před OK1B. Tímto řešením se uvolňuje území ve vlastnictví RPC a.s., jímž stoka původně byla navržena a kudy prochází vegetační pás spojující nový park se Stromovkou.

Splaškové vody z území nové výstavby budou odváděny z území přiléhajícímu k Argentinské nově navrženými stokami do stoky DN 400 v ul. Argentinské. To je možné od severu až po bloky BIII-4 a BIII-2. Z bloku B.III-2 je možno odvádět do Argentinské ul. pouze severní část, přiléhající k této komunikaci. V Argentinské ul. vede dále pouze stoka DN 250. Pokud bude v době výstavby v tomto území v provozu nová stoka B, budou splaškové vody z celého přilehlého povodí odváděny přes spadiště do této nové stoky. V případě, že nebude v době výstavby v provozu nová stoka B, bude v místě spadiště čerpací stanice splaškových vod, její umístění bude opět dáno časovým postupem výstavby a přesným výškovým řešením navrhované zástavby a tomu přiléhajících komunikací, případně okraje parku. Splaškové vody by byly přečerpávány do splaškové stoky jižně od objektu B.II-2. Dále bude pokračovat gravitační kanalizace DN 300 v ul. Za viaduktem a stokou podél objektu B.II-1. Ta se spojí se stokou v ul. Za viaduktem. Ta je zaústěna do spojně komory v Bubenské ul. a pokračuje jako jednotná kanalizace 600/1050. Přesné umístění čerpací stanice splaškových vod případně nutnost dalších čerpacích stanic bude možno blíže specifikovat po výškovém osazení objektů a řešení komunikací. Rovinaté území způsobí určité problémy při řešení splaškových i dešťových vod v tomto území.

Dešťové vody z tohoto území budou odváděny do Vltavy o to po retenci. Bude zde dodržena hodnota povoleného odtoku dešťových vod dle Pražských předpisů, a to hodnotou max 10 l/sec/ha. Dešťové vody ze střech objektů a vnitrobloků budou retenovány nebo vsakovány samostatně s výsledným odtokem rovněž max 10 l/sec/ha, tato povinnost bude zakotvena ve stavebním povolení jednotlivých bloků. Dešťové vody z komunikací budou odváděny potrubím do Vltavy rovněž po retenci. Dle předloženého zastavovacího plánu vychází cca 28 % komunikací a zpevněných ploch z celého tohoto území. Vsak se předpokládá do sedimentačních vrstev Vltavy nikoli do navážek, které jsou pro však nevhodné. Tento možný rozsah vsakování určí hydrogeologický průzkum a vsakovací pokusy v dalších etapách práce. Území se svažuje mírně k Argentinské ul. a tedy vsakování do zeleně parku v západní části je možné pouze z přilehlých komunikací a případně i ze střech přilehlých domů. Budou sem tedy odváděny všechny dešťové vody z přilehlého povodí. V těchto místech bude komunikace přilehlá k parku odvodněna jedním příčným sklonem směrem k parku tak, aby ji bylo možno využít k vytvoření vodních prvků včetně povrchových drobných jezírek. Tuto skutečnost bude vhodné v detailním řešení povrchových terénních úprav zohlednit drobnými tůňkami a dalšími mírnými proláklami. Dobré vsakovací podmínky bude třeba důsledně v území využívat k zadržení dešťových vod i na menších zelených plochách tvorbou poldrů, případně u okrajových komunikací jejich povrchovým odvodněním vsakovacími průlehy. V tomto území, kde se ukazují vhodnější hydrogeologické podmínky by bylo vhodné tyto podmínky maximálně využít. Tato možnost se nabízí v místech zelených pruhů s alejemi stromů. Zeleň je zde možno miskovitě prohloubit a přes zapuštěné obrubníky deště z vedlejších

komunikací do tohoto prostoru odvádět. Případně pod stromořadím provést umělé vsakovací galerie. Bude třeba do zeleně odvádět max. možné množství dešťových vod, a to i za cenu výškových úprav stávajícího terénu.

Ze zbývajících částí území budou dešťové vody po retenci v místě vzniku srážkového odtoku odváděny potrubím do Vltavy přes stávající výpust DN 800, pokud kapacitně vyhoví. Vzhledem k povolenému odtoku v hodnotě cca 210 l/ sec by stávající výpust DN 800 měla vyhovovat i při jejím využití vod z okolního území. Pokud nebude možno výpust využít, bude nutno v sousedství vybudovat novou výpust včetně objektu protipovodňových opatření, což je v daném prostoru možné.

Území západně od trati ČD bude retenované dešťové vody a vody splaškové odvádět do jednotné kanalizace samozřejmě dešťové vody po retenci. V místě navrhovaného objektu koncertního sálu se spojují dvě stoky jednotné kanalizace DN 800 a je tedy třeba je přeložit. Přeložka zasáhne i úsek v ul. Bubenské nábřeží. V této části zasahuje objekt i nad severní jízdní pruh. Pro možnou obsluhu kanalizace bude zde objekt vykonzolován na volnou výšku 6,0m v místě stoky. V ochranném pásmu stoky nebudou ani podpěrné sloupy objektu. Přeložka bude zaústěna přes spojnou komoru do stoky 600/2050.

Celoměstské investice

V rámci odvodnění území dochází k několika investicím celoměstského významu.

Jedná se především o novou stoku B, jejíž trasa se v rámci tohoto zastavovacího plánu upravuje. Dále bude muset být jako celoměstská stoka přeložka stávající stoky B a výpustí z OK 2B a OK4B. Rovněž jako celoměstská investice bude rekonstrukce OK2B a nový oddělovač OK4B v Plynární ul.

Závěr

Navrhované stoky i přeložky jsou situačně a pokud stávající podklady umožňují i výškově realizovatelné v koordinaci s ostatními sítěmi viz situační řešení. Byly zohledněny v rámci možných podkladů i výškové poměry stok.

9. 3. Zásobování teplem

Zásobování teplem řešeného území je v této studii uvažováno na bázi CZT, návrh však nevylučuje možnost využití tepla a chladu z ÚČOV pro celé území. Tuto možnost je třeba ověřit samostatnou studií.

Pro řešení zásobování teplem z CZT je vybudován v současné době hlavní přívod až do areálu a je kapacitně dostačující. Koncepce zásobování Prahou teplem v tomto území uvažuje s pokrytím celého území z CZT jako ekologicky vhodné řešení.

Stávající stav

V řešeném území zde donedávna byl jako zdroj pára, zásobující původně rozsáhlé území Prahy z areálu Pražské teplárenské a.s., která zde má stále sídlo. Tento zdroj je již mimo provoz. V současné době je zásobování teplem z horkovodního přívodu z Elektrárny Mělník (EMĚ), který provozuje. Do území je horkovod přiváděn novou větví 2 x DN 500 z křížové šachty v Pobřežní ulici, pokračuje podchodem pod Vltavou, územím Holešovic v ul. Jateční, v Osadní ul. podchází Argentinskou, vede ul. Železničářů, zde se mění na 2 x DN 400 a ul. Partyzánskou vstupuje do areálu, kde je nově vybudován objekt špičkového horkovodního zdroje. Na tomto vedení je na rohu ul. Osadní a Jateční připravena odbočka 2 X DN150 jako další propoj horkovodu do řešeného území. Maximální teplotní parametry provozované sítě jsou 130/60oC, jsou centrálně regulovány ve zdroji dle klimatických podmínek. Konstrukční tlak v síti je PN 25.

Návrh řešení

V řešeném území se uvažuje převážně se zásobováním z centrálního zdroje tepla, což je v dané situaci přívod EMĚ do areálu v Holešovicích. Po konzultaci se zástupci a.s. bylo potvrzeno, že lze z tohoto zdroje plně pokrýt požadované kapacity tepla.

Nevylučuje se zejména v okrajových částech řešeného území zajistit u jednotlivých objektů dodávku tepla na bázi zemního plynu. Pražská plynárenská a.s. nabízí dostatečné kapacity pro možnost zásobování plynem v tomto území. V zastavovacím plánu je doložena možnost zásobování oběma způsoby, zásobování teplem na bázi plynu se uvažuje pouze doplňkově.

Stávající přívod tepla do areálu zasahuje do objektu C.IV-2. Jedná se o technicky velice komplikovaný uzel, navrhuje se ho upravit tak, aby mohl zůstat v objektu. U tohoto objektu je třeba upravit suterén a umožnit, aby toto zařízení zde mohlo zůstat. Současně bude třeba v objektu zajistit bezpečný samostatný vstup obsluze tohoto zařízení.

Nově navrhované objekty mezi tratí ČD a Argentinskou ul. budou zásobovány z větve 2 x DN 500 z ul. Železničářů a v jižní části bude provedena větev 2 x DN 150, pro níž je připravena odbočka z větve 2 x DN 500 na rohu ul. Jateční a Osadní. Větvě budou navzájem propojeny. Současně dojde k propojení i s horkovodem v oblasti západně od železnice v ul. Bubenské. Zde bude zásobování teplem nové výstavby zajištěno z větve v ul. Šimáčkově a systém bude podpořen propojením větví z východu podchodem pod železnici.

Pro jednotlivé nově navrhované objekty bude proveden rozvod dle potřeb umístění předávacích stanic. Jejich poloha v současnosti není známa, po upřesnění bude případně možno některé trasy vynechat.

Navržené řešení dokládá možnost realizace tepla v potřebném maximálním rozsahu. Sít' horkovodů je zkoordinována s ostatními sítěmi, je zohledněna i poloha stromů.

Napojení odběratelů tepla je tlakově nezávislé pomocí kompaktních předávacích stanic. U objektů se specifickými požadavky na dodávku tepla budou výměňkové stanice řešeny individuálně. Vedení horkovodu v celém řešeném území je zkoordinováno s ostatními sítěmi, všude je dodržena ČSN 736005 a jsou respektovány požadavky na vybavení horkovodní sítě.

Předběžný výpočet tepla

Výpočet tepla je proveden na základě urbanisty předaných podkladů. Hodnoty jsou udávány pro hrubé podlažní plochy (HPP). Pro potřebu vytápěných ploch byl použit přepočtový koeficient 0,72. Pro tento předběžný výpočet uvažujeme 49 W/m2 vytápěné plochy bytových objektů, na administrativu i obchody, vybavenost i školství 33 W/m2 vytápěné plochy.

Bydlení:	HPP 1 100 300 m2 x 0,72 = 792 216 x 49 = 38 818,58 kW
Ostatní :	HPP 743 600 m2 x 0,72 = 535 392 x 33= 12 720,91 kW
Celkem	51539 kW = 51,5 MW

Orientační potřeba tepla za předpokladu zásobování všech objektů v řešeném území je dle uvedených výpočtů 51,5 MW.

Celoměstské investice

V daném území je systém zásobování teplem plně zrekonstruován a převeden na zásobování na bázi horkovodu, který je do území přiveden v dostatečné kapacitě. Není tedy pro tento způsob vytápění třeba žádné nové investice celoměstského charakteru budovat.

Závěr

Horkovodní potrubí bude realizováno bezkanálovou technologií s použitím továrně předizolovaného potrubí, tvarovek a uzavíracích armatur.

Pro výstavbu tepelných rozvodů a předávacích stanic tepla platí podmínky dodavatele tepla Pražské teplárenské a.s., s níž musí být konzultována další projektová příprava. Koncepce zásobování teplem byla potvrzena na jednání se zástupci a.s. 29.7.2020 za účasti Ing. Roberta Dvořáka, Ing. Miloše Cibura, Ing. Vladimíra Kouby a Ing. Vaška.

9. 4. Zásobování plynem

Stávající stav

Hlavní přívod do území je vysoce kapacitním STL plynovodem DN 500 ve směru od Letné, do území vstupuje z nábřeží K Jaroše - Bubenské nábřeží, prochází územím celou ulicí Argentinskou dále na sever a přes Vltavu (most Barikádníků) vede na území Prahy 8. V ul. Bubenská a u Výstaviště se nachází zaokruhováný STL plynovod PE dn 160 (na něj propojená STL plynovodní síť je již plošně i v celé navazující oblasti zástavby Letné západně od ul. Bubenská). Další trasa STL plynovodu (DN 100/150 - PE dn 225/160 - DN 150) prochází prakticky podél Vltavy (Holešovické nábřeží - předmostí Trojského mostu - přes ul. Argentinská směrem východně k ul. Varhulíkově). STL systém rozvodu plynu je zásobován z VTL regulačních stanic nadmístního charakteru: VTL RS č. 348 Letenské sady (Praha 7) o výkonu 70.000 m³/hod, s propojením na VTL RS č. 327 Hellichova (Praha 1) o výkonu 20.000 m³/hod, VTL RS č. 311 Kobylisy (Praha 8) o výkonu 20.000 m³/hod a další vzdálenější zdrojové VTL RS. Vedle těchto významnějších středotlakých rozvodů je v území ještě doplňkový nízkotlaký rozvod (je využíván především ke konzumním účelům a k menšímu lokálnímu vytápění), který společnost PPD v současnosti již připravuje k postupné modernizaci (stavebním úpravám) s převodem rovněž na STL tlakovou hladinu v dostatečných kapacitách, s vazbou na výše uvedená plynárenská zařízení. Konkrétně v ulici Plynární, Jablonského, Rajská, Železničářů, Za papírnu, u Papírny, Na Zátorách - Partyzánská. Totéž se do budoucna týká dílčího pozůstatku NTL v okruhu ulic Za viaduktem - u Topíren. Hlavní propojovací a zásobní NTL trasa plynovodu DN 500/300(200) - PE dn 315 v ose nábřeží K. Jaroše - Bubenské nábřeží - Argentinská přes Vltavu (most Barikádníků) směr Praha 8 je zásobovaná návazností NTL plynovodní sítě z místních středotlakých (STL/NTL) regulačních stanic v ul. Skalecká, U Průhonu a na Ortenově náměstí. Zcela samostatně je zásobován areál Teplárny Holešovice (slouží již jen jako špičkový horkovodní zdroj „THOL IV“ se dvěma plynovými kotli á 23.550 kW, tj. s přepočtenou max. hodinovou spotřebou celkem cca 5.451 m³/hod) a to VTL řadem DN 500 (ve snížené úrovni provozního tlaku průměrně cca 330 kPa) vedeným ze severu od k tomuto účelu provozované VTL RS Dolní Chabry I (výkon 20.000 m³/hod) s přechodem Vltavy do průmyslové VTL/STL, která je v majetku Pražské teplárenské, a.s. (uvedený distribuční přívodní plynovod DN 500 PPD je ukončen krátkou přípojkou s HUP krátce za přechodem Vltavy na parc. č. 2410/1 k.ú. Holešovice ještě před komunikací Holešovické nábřeží, odtud dále přes železniční trať č. 091 a do vlastního areálu Teplárny Holešovice je přívodní plynové potrubí již charakteru odběrného plynového zařízení (OPZ) - průmyslového plynovodu rovněž v majetku Pražské teplárenské, a.s.). Zásobní STL síť je ve stávajícím území pro možnosti komplexního zásobování řešené oblasti zemním plynem kapacitně dostatečná a po modernizaci zbývajících částí NTL na STL bude kompletně vybavena.

Návrh řešení

Celé řešené území je uvažováno na zásobování teplem a TUV z CZT, pro což jsou v současné době vytvářeny všechny podmínky. Jako další možnost je zajištění přívodu odpadního tepla z ÚČOV. V území je dostatek plynu ve vedení STL plynovodu DN 500 v ul. Argentinské a dle předběžného vyjádření p. Havlíčka je PPD a.s. schopna pokrýt potřebu tepla v tomto území.

Dle plánů zásobování teplem daného území se ve studii uvažuje s využitím plynu především ke konzumačním účelům a k zásobování teplem pouze doplňkově a pro jednotlivé objekty zejména v severní části. Plyn bude využíván v území pro restaurační účely, v případě přání investorů ojedinele k vytápění a přípravě TUV.

V návrhu a koordinaci sítě je rozvod plynu ve většině území uvažován spolu s horkovodem jako doklad, že ho lze v území umístit dle potřeby i spolu s horkovodem. V území, kde je navržena nová výstavba v místě stávající, což je zejména na severu řešeného území je plynovod navrhován k přeložení tak, aby všude byl funkční a byl situován do veřejných komunikací.

Celoměstské investice

Za dané situace pro plynovod není třeba pro toto území žádné budovat.

Závěr

Jak je zřejmé, v území je dostatek plynu a lze ho plně využívat, ale studie uvažuje jeho využití pouze okrajově.

9. 5. Zásobování elektrickou energií

Základní údaje

Výchozí podklady

- Situace řešeného území a podklady pro bilanci od GP.
- České technické normy a podnikové normy PREdistribuce a.s.
- Mapové podklady a konzultace s oblastními techniky PREdistribuce a.s.

Obsah studie

Studie vnějších sítí elektro mapuje stávající stav elektrických rozvodů PREdistribuce a.s. v řešené oblasti. Jedná se o transformační stanice, rozpínací stanice a rozvodnu 110kV. Studie řeší přeložky kabelů a transformačních stanic, které je potřeba provést před výstavbou v jednotlivých oblastech a stavebních blocích. Na základě zpracované energetické bilance po jednotlivých oblastech a stavebních blocích byly navrženy předpokládané pozice pro nové trafostanice a hlavní trasy kabelů VN.

Energetická dostupnost a bilance

Energetická bilance je zpracována v přehledné tabulce, která je samostatnou přílohou. Bilance je zpracována v souladu s podnikovou normou energeticky PN KA 101 s rozdělením na bytové a nebytové odběry. Celkové výkonové zatížení v jednom bloku je počítáno na základě měrných výkonů s nesoudobostí odběru vztaženou na blok (transformační stanici). Celkový maximální předpokládaný výkon pro celé řešené území je 44,3MW, ve skutečnosti lze očekávat hodnoty nižší z důvodů nesoudobosti odběrů z jednotlivých transformačních stanic v celém území.

Požadovaný příkon cca 44,3MW pro dotčené území bude zajištěn zařazením nových transformačních stanic do stávající distribuční sítě mezi rozvodny Holešovice a Karlín. Bližší propojení jednotlivých větví bude závislé na rozložení sítě v daný okamžik výstavby.

Energetická dostupnost v dotčeném území bude zajištěna především z rozvodny Holešovice 110kV, u které došlo k odlehčení zatížení vzhledem k výstavbě a spuštění nové rozvodny Karlín 110kV koncem roku 2018.

Stávající stav - stanice v dotčeném území

V řešeném území se nachází stanice a distribuční kabely PREdistribuce a.s., které lze nebo nelze podle svého charakteru přeložit. Následující popis je vztažen k nové situaci v dotčeném území.

- TS 5166 umístěná na parc. č. 2410/52 v provozu. Stanice se nově nachází ve vozovce a je nutná přeložka.
- Rozvodna 9902 umístěná na parc. č. 33/33 je zrušená.
- Rozvodna 9986 umístěná na parc. č. 33/28 je zrušená.
- Rozvodna 9985 umístěná na parc. č. 33/28 je zrušená.
- TS 4060 umístěná na parc. č. 1/3 je vyřazena.
- TS 5440 umístěná na parc. č. 1/3, je společná a v provozu. Stanice se nově nachází ve vozovce a je nutná přeložka.
- TS 1502 umístěná na parc. č. 1/3 je vyřazena.
- TS 5498 umístěná na parc. č. 209 je v provozu. Stanice je vestavěná.
- TS 6776 umístěná na parc. č. 46/1 je vyřazena.
- TS 6829 umístěná na parc. č. 2410/18 je vyřazena.
- TS 6841 umístěná na parc. č. 2410/18 je zrušena.
- TS 6862 umístěná na parc. č. 2410/94 je v provozu.

- RS 7757 umístěná na parc. č. 68/1 je v provozu. Stanice je odběratele.
- RS 7722 umístěná na parc. č. 133/20 je v provozu. Stanice je odběratele
- TS 7799 umístěná na parc. č. 486 je v provozu. Stanice je společná. Nově se nachází v zástavbě, a je nutná její přeložka nebo zrušení.
- TS 3525 umístěná na parc. č. 2480 je v provozu. Stanice se nově nachází ve vozovce a je nutná přeložka.
- Rozvodna 9978 umístěná na parc. č. 398/1 je v provozu. Rozvodna zůstane nedotčena s ochranným pásmem 30m.
- TS 6853 umístěná na parc. č. 2415/32 je vyřazena.
- RS 9310 umístěná na parc. č. 2415/32 je v provozu. Stanice zůstane zachována v novém objektu.
- TS 5496 umístěná na parc. č. 307/2 je v provozu.
- TS 1805 umístěná na parc. č. 304 je mimo provoz.
- TS 4024 umístěná na parc. č. 283 je v provozu. Stanice se nově nachází v zástavbě, a je nutná její přeložka nebo zrušení
- TS 4179 umístěná na parc. č. 1484 je v provozu.
- TS 769 umístěná na parc. č. 1489 je vyřazena.
- TS 7782 umístěná na parc. č. 1489 je v provozu. Stanice je odběratele.
- TS 7797 umístěná na parc. č. 2415/29 je v provozu. Stanice je odběratele.
- TS 6716 umístěná na parc. č. 2415/17 je v provozu. Stanice se nově nachází v navržené tramvajové trati, a je nutná přeložka.
- TS 6726 umístěná na parc. č. 2416/6 je vyřazena.
- TS 8709 umístěná na parc. č. 2416/29 je v provozu. Stanice je společná.
- TS 3804 umístěná na parc. č. 2269 je vyřazena.
- TS 5526 umístěná na parc. č. 1192/2 je v provozu Stanice je společná. Nově se nachází v zástavbě, a je nutná její přeložka nebo zrušení.
- TS 8861 umístěná na parc. č. 1208 je v provozu. Stanice je společná.

Stávající a překládané energetické zařízení

Napájení území, transformační stanice

Celé řešené území bude realizováno postupně po jednotlivých oblastech a blocích.

V každé oblasti (bloku) bude postaven potřebný počet distribučních (případně velkoodběratelských) trafostanic 22/0,4kV s transformátory o výkonu 630 kVA. Součástí každé distribuční transformační stanice je VN a NN rozvaděč, transformátor, vnitřní elektroinstalace a uzemnění. Transformační stanice mohou být v provedení kompaktní betonová (kiosková) stanice nebo vestavěná stanice v přízemí (výjimečně

v 1.PP) objektu. Přesný počet trafostanic bude upravován na základě upřesněných požadavků na spotřebu elektrické energie v jednotlivých blocích při postupném vývoji projektové dokumentace. Všechny transformační stanice budou napájeny kabely VN ze stávající distribuční sítě 22kV.

Rozsah dotčených a překládaných kabelových rozvodů a transformačních stanic je zřejmý ze situačního výkresu sítě VN.

Transformační stanice

Stanice budou v průběhu výstavby postupně rušeny, a místo nich budou budovány nové distribuční a velkoodběratelské trafostanice s ohledem na etapizaci výstavby. Zrušení odběratelské stanice musí být dohodnuto s vlastníkem stanice, a musí být ukončen odběr v daném místě. Ostatní distribuční stanice PREdi mohou být po dohodě přeloženy na základě stanovení technických podmínek PREdi.

Stanice se standardně v nových budovách umísťují v 1.NP nebo výjimečně v 1.PP při krajní hraně suterénů. Ke stanicím, které budou umístěny do nových objektů musí být nepřetržitý přístup pracovníků energetiky. Je nutné zajistit příjezd pro těžkou techniku (zavážení technologie a uvedení do provozu). V případě vestavěných trafostanic musí být při jejich návrhu postupováno v souladu s podnikovými normami. Na prostor trafostanice se zřizují věcná břemena.

Všechny kabely PREdi, které v nové situaci vedou ke stávajícím stanicím a zasahují do nových budov, nebo do nově navržených silnic se musí přeložit do chodníků.

Kabely 110kV

V dotčeném území se nachází kabely v napěťové hladině 110kV. Kabely vystupují z kabelového tunelu (J31) na křižovatce Bubenské nábřeží a Argentinská. Dále pokračují severně v chodníku ulicí Argentinská a zahýbají do ulice Poupětova ke vstupu do kab. tunelu(J16).

Distribuční síť 1kV

Distribuční síť NN 1kV v řešeném území bude navržena tak, aby v případě vyřazení kteréhokoli prvku přenosového řetězce bylo možno obnovit dodávku elektrické energie provozními manipulacemi v energetické síti. Distribuční síť NN je napájena z rozvaděče nízkého napětí v transformační stanici a je tvořena kabelovými rozvody 1kV přípojkovými a rozpínacími skříněmi. Rozpínací skříně budou osazovány v místech elektrického dělení sítě. Jednotlivé nové objekty a místa odběrů budou připojeny pomocí přípojkových skříní osazených na fasádě objektu, případně v oplocení. Přípojkové skříně tvoří rozhraní mezi distribučními rozvody energetiky a vnitřními elektrickými rozvody majitele objektu.

Kabelová vedení

Kód zóny	Zóna	Výkonové zatížení byty	Výkonové zatížení administrativa	Výkonové zatížení obchod a služby	Výkonové zatížení Veřejná vybavenost	Výkonové zatížení MŠ	Výkonové zatížení ZŠ	Výkonové zatížení SŠ	CELKEM	Počet dTS, VOTS
		0,9kW b.j.	0,036kW/m2	0,08kW/m2	0,03kW/m2	15+0,3d	20+3t	10kW/t	kW	Pracovní návrh
A.I	Vltavská	0	788,4	0	1092	0	0	0	1880	2
A.II	Nové Bubny	709	2740	1895	611	44	183,4	0	6181	6
A.III	U Výstaviště	839	284	120	60	44	0	0	1347	2
B.I	U Topíren	202	893	0	0	0	0	0	1095	2
B.II	Nové Holešovice Jih	1194	590	5912	0	0	0	0	7696	5
B.III	Nové Holešovice Sever	2279	1980	1700	210	73	133	0	6375	8
B.IV	Jankovcova	741	414	192	0	44	0	0	1391	2
C.I	Zátory	747	0	272	180	44	73	0	1316	3
C.II	Nové Zátory	885	738	704	0	73	133	0	2533	4
C.III	Nádraží Holešovice	771	2761	1632	180	73	0	360	5777	4
C.IV	Elektrárna	1710	2585	1968	354	73	0	0	6689	7
D.I	Za dráhou	409	918	640	36	0	0	0	2003	3
		10485	14692	15035	2723	466	522,4	360	44283	48

T.6. Energetická bilance

Kabely budou uloženy v kabelových trasách v chodníku, a v případě přechodu přes vozovku musí kabely vést kolmo na vozovku nejkratší možnou cestou. Všechny trasy kabelů musí být koordinovány (křížení a souběh inženýrských sítí), musí být provedeny dle ČSN 73 6005 a podnikových norem PREdistribuce. Stávající kabely budou ve vozovkách ochráněny dělenými chráničkami. Nové kabely budou v přejezdech, a ve vozovkách uloženy do chrániček s obetonováním. V místech křížení s ostatními sítěmi budou uloženy do žlabů.

Kabely VN budou uloženy vždy s krytím 1,0m. Kabely NN budou uloženy ve vozovce a ve vjezdech s krytím 1,0m, v chodnících s krytím 0,6m a v zeleni 0,7 m.

Pro kabelové rozvody 22kV budou použity celoplastové kombinované kabely typu 22–AXEKVCEY-OT 1x240RM/25+OT16/12, pro kabelové rozvody 1kV bude použit celoplastový kabel typu 1-AYKY-J-OT 3x240+120PEN.

Pro kabely PREdi bude v chodnících zřízen koridor minimálně 600 mm od navrhovaných suterénů. Koridor bude široký minimálně 1000 mm.

Vstupy a výstupy kabelů PREdi do kabelového tunelu

V dotčeném území se nachází kabelové tunely (KT), ve kterých vedou kabely PREdi a zároveň z nich kabely vystupují na povrch. KT mají vstup v Rozvodně 110kV Holešovice a jsou situovány následovně:

KT vstup J17 směřuje na sever, jehož výstup J21 je na parc. č. 87/4, a dále vede přes řeku Vltavu mimo dotčené území.

KT vstup J17 směr severozápad, jehož výstupy jsou J19 na parc. č. 34/1, J20 na parc. č. 1819/4.

KT vstup J12 směr jihozápadně, jehož výstupy jsou J13 na parc. č. 300/2, J14 na parc. č. 2270, J15 na parc. č. 1850/1.

KT vstup J12 směr jihovýchodně, výstup J16 je mimo dotčené území na parc. č. 770/2.

Ochranná pásma energetických zařízení

Ochranné pásmo elektrizační soustavy určuje § 46 zákona č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích (energetický zákon).

Ochranné pásmo elektrické stanice je vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti:

a) u kompaktních a zděných elektrických stanic s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 2 m od vnějšího pláště stanice ve všech směrech,

b) u vestavěných elektrických stanic 1 m od obestavění.

c) u venkovních elektrických stanic a dále stanic s napětím větším než 52 kV v budovách 20 m vně od oplocení nebo v případě, že stanice není oplocena, 20 m nebo od vnějšího líce obvodového zdiva.

Ochranné pásmo podzemních vedení elektrizační soustavy do 110 kV včetně a vedení řídicí, měřicí a zabezpečovací činí 1 metr po obou stranách od krajního kabelu kabelové trasy.

Poznámka k výše uvedenému: Distributor požaduje zachovat ochranné pásmo 30 metrů od rozvodny 110kV vzhledem ke staré stávající technologii. Navrhovaná komunikace při východní straně transformovny zasahuje do pozemků ve vlastnictví PREdistribuce, a.s., které slouží jako manipulační a parkovací plocha. V následných stupních projektové přípravy je nutné prověřit možnosti úprav řešení a obsluhy transformovny, a prověřit tak realizovatelnost umístění trasy komunikace.

Poznámky projektanta

Podkladová studie je zpracována na základě podkladů a informací známých ke dni zpracování studie. Projektová dokumentace pro územní řízení a další stupně se projednává a schvaluje ji PREdistribuce a.s. Veškeré použité prvky, stroje, přístroje

a zařízení musí být shodné se zařízeními schválenými pro použití v ČR a musí být voleny podle katalogu prvků PREdistribuce a.s.

9. 6. Elektronické komunikace

Stávající stav

Řešené území je napojeno na infrastrukturu společnosti CETIN. Jedná se jak o vlastní metalické telefonní kabely (zájmové území je napojeno na telefonní ústředny Letná a Holešovice pomocí traťových rozvaděčů – Ortenovo náměstí, Antonínská ulice), tak i optické trasy datové kabeláže. Kabelové trasy jsou vedeny jak přímo úložně v zemi, tak v kabelovodu společnosti CETIN. Viz mapové podklady stávající sítě CETIN.

V daném území se dále (mimo jiné lokální sítě) nachází optická síť společnosti UPC Česká Republika, která zajišťuje zasíťování zejména v pravé části Holešovic (vpravo od ulice Argentinská) a v levé části Holešovic (vlevo od ulice Bubenská). V jižní straně Holešovic u Vltavy jsou obě části propojeny. Viz mapové podklady stávající sítě UPC. V území se nachází síť dalších významných provozovatelů: T-Mobile, Dial Telecom, ČD Telematika.

Toto stávající okolní zasíťování umožňuje plánované výstavbě se napojit na stávající infrastrukturu (datové, telefonní služby, kabelová televize) v několika místech postupně dle potřeb jednotlivých uživatelů a zároveň umožňuje stávajícím poskytovatelům připojení rozšíření svých služeb.

V zájmové oblasti se nachází a prochází několik desítek RR spojů v různých výškových úrovních. V rámci plánované výstavby je zapotřebí vzít v úvahu pozici a výšku trasy RR spoje včetně jejich ochranných pásem.

Kolize s navrhovanou zástavbou

V rámci navrhované výstavby dojde ke kolizím se stávající technickou infrastrukturou a to zejména v části výstavby u ulice Železničářů, na úrovni Jateční ulice a u jižního nábreží Holešovic (stávající kabelovody). Současně dojde k několika lokálním kolizím nové výstavby a stávajících SLP sítí mimo kabelovod (zejména v severní části mezi nádražím Holešovice a ulicí Železničářů. Obdobně pak u sítí UPC.

V rámci nové výstavby je nutné počítat s nutnými podmíněnými investicemi ve formě přeložek SLP sítí a kabelovodu.

Navrhovaný stav:

Varianta I

V rámci této varianty je uvažováno s novým propojením jednotlivých částí stávajícího kabelovodu CETIN v hlavních páteřních trasách vedoucích přes plánované území. V ostatních „podružných“ trasách v uličním profilu pak pomocí samostatných HDPE trubek mimo kabelovod. Tímto propojením docílíme plného provázání stávající infrastruktury a nově navrhované výstavby. V rámci této varianty musí dojít k dohodě mezi městskou částí a správcem infrastruktury. Navrhované nové trasy propojení stávajícího kabelovou CETIN jsou znázorněny na příslušném výkresu situace.

Varianta II

V rámci druhé varianty je uvažováno s instalací vlastních plastových kabelovodů (multikanály), které budou, stejně jako u standardního kabelovodu, doplněny o plastové kabelové komory v trasách kabelovou a jeho odbočení. Tento kabelovod je navržen opět jako páteřní trasa v rámci některých ulic. Ostatní ulice jsou navrženy ve standardním řešení - vedení HDPE trubek. Tyto HDPE trubky navazují na páteřní kabelovody a vzájemně pak tvoří komplexní síť v rámci řešeného území. Plastový kabelovod je dotažen vždy do několika přípojných míst, kde se dá využít stávající infrastruktury tvořené primárně stávajícím kabelovodem CETIN či jednotlivými kabely/oo trubky uloženými v zemi mimo kabelovod. V této variantě se uvažuje, že dojde k dohodě mezi investorem/městskou částí a ostatními poskytovateli budoucích připojení jednotlivých plánovaných objektů. Budoucí kabely budou ukládány do

9. 7. Civilní ochrana

V řešeném území se nachází ochranný úsek metra C. Nad stanicí metra Vltavská se nachází objekty CO s velmi malým krytím stropní konstrukce. Tomu bylo přizpůsobeno výškové uspořádání navržené zástavby, resp. její osazení na terén. V ose ulice Heřmanova je vjezd do těchto objektů, který je v návrhu zachován, pouze upraven. Z objektů nad stanicí metra vystupují dvě odvětrávací šachty. Jižní šachta má ochranné pásmo 150 m. V tomto ochranném pásmu by neměla stát žádná budova, což by vedlo k nemožnosti jakkoliv tuto lokalitu rozvíjet. Během zpracování čistopisu Územní studie paralelně probíhala technická studie prověřující rozdělení problematického výdechu ochranného systému metra na výdechy dva, které mají menší ochranné pásmo 50 m, a která prověřovala jejich umístění ideálně na sever od nádraží Praha-Bubny do parku a do prostoru před památníkem ticha. Tato poloha byla se zpracovateli technického prověření konzultována, ale do termínu odevzdání ÚS nebyl znám výsledek studie. Především v prostoru u památníku ticha je nezbytné věnovat velkou pozornost umístění a architektonickému ztvárnění výdechu. Do objektů OSM je dále nutno zachovat nezavazitelný vstup, který je situován mezi bloky A.II-1 a A.II-2. Tomu je přizpůsobena stavební čára bloku A.II-2, tak aby zástavba mohla v nezbytném případě od stavební čáry odstoupit a umožnit vybudování vstupu, např. z boční strany schodiště vyrovnávajícího v této ulici terénní rozdíly. Tuto možnost je však třeba prověřit v podrobnější studii s vědomím toho, že ideální řešení je takové, které umožní výstavbu na stavební čáře.

Další stálé úkryty by měly být zřízeny v rámci navrhované zástavby dle Plánu obrany na území Prahy 7.

Celé správní území obce je situováno ve vymezeném území leteckých zabezpečovacích zařízení Ministerstva obrany.

9. 8. Soulad s Adaptační strategií

Návrh je v souladu se Strategií adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu (Adaptační strategie). Snaží se maximálně potlačit negativní projevy zástavby na mikroklimatické podmínky v území, potažmo celé Praze. A to jak návrhem parku a dvouřadých uličních stromořadí, tak požadavkem realizace zelených extenzivních i intenzivních střech na všech novostavbách v řešeném území. Veškeré zelené prvky (park, stromořadí, zelené střechy) je třeba chápat víceúčelově. Nejsou tedy jen vegetačním krytem, ale zároveň nabízí plochy pro vsakování a retenci dešťových vod, pro rekreaci obyvatel. Stromy v uličním prostranství přinášejí stín a ochlazují, při konkrétním návrhu uličního prostranství však musí být zohledněno také provětrávání a velikost a rozestupy stromů by tomuto měly být uzpůsobeny. Např. při silné dopravě na ul. Argentinská jsou vhodnější menší stromy v kratších rozestupech podél chodníků.

Navržené zelené plochy jsou zapojeny do celoměstského systému zeleně a propojují dosud nespojité úseky (např. obě nábřeží Vltavy, Stromovku s Dolními Holešovicemi apod.)

V řešeném území je navrženo hospodaření s dešťovými vodami, zelené plochy parku jsou určeny pro zasakování dešťových vod z přilehlých ploch i objektů.

Celá nová čtvrť je navržena jako multifunkční město, které obsahuje veškeré městské funkce (bydlení, veřejná vybavenost, pracovní příležitosti, rekreace, sport apod.), tím je zajištěna udržitelná mobilita, přirozeně je snížena potřeba individuální automobilové dopravy a je podporována komfortní dopravní obsluha území MHD.

těchto navržených tras tak, aby byly tyto kabely vedeny daným koridorem a nebyly ukládány do chodníků či zelených pásů a tím nenavýšovali požadavky na velké šířky těchto prostor, které mohou být využity pro zeleň.

Současně v obou variantách je možné využít napojení plánovaných objektů na stávající síť UPC.

Uložení kabeláže

SLP kabely i kabelovody budou uloženy v rámci uličního profilu v prostoru pod chodníkem, případně v zeleném pásu. Pod komunikací budou vedeny jen kolmo v rámci přechodu přes ulici. V hlavních trasách budou uloženy v kabelovodech, v podružných trasách či přípojkách pak v 2xHDPE trubkách pr. 40mm.

Umísťované kabely a kabelovody, jejich hloubky uložení, vzájemné odstupy při souběhu a křížení s ostatními inženýrskými sítěmi budou uloženy dle požadavků normy ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení v aktuální edici. Minimální hloubka uložení SLP sítí (chodník/vozovka/volný terén):

Sdělovací kabely – místní	0,4/0,9/0,6m
Sdělovací kabely – dálkové	0,5/0,9/0,9m
Optické kabely – místní	0,4/0,9/0,6m
Optické kabely – dálkové	0,5/1,2/1,0m

10. VYMEZENÍ PLOCH PRO ZPRACOVÁNÍ PODROBNĚJŠÍ DOKUMENTACE

10. 1. Specifické projekty	115
10. 2. Studie proveditelnosti a technické studie	116
10. 3. Schéma - vymezené plochy pro zpracování podrobnější dokumentace	117

Územní studie doporučuje ve zvláště komplikovaných situacích vypracovat podrobnější dokumentaci, u tzv. „specifických projektů“ doporučujeme vypsání architektonické soutěže, dále pak provedení technických studií. Vymezení ploch pro zpracování podrobnější územně plánovací dokumentace (dle zadání) územní studie po dohodě se zadavatelem nestanovuje.

10. 1.Specifické projekty

Specifický projekt A.I-1 - FILHARMONIE

Vymezení území pro vypsání architektonické soutěže na projekt filharmonie. Součástí soutěže bude návrh předpolí Hlávkova mostu s veřejným prostranstvím – náměstím, návrh přilehlého uličního prostranství se zastávkou tramvaje, soutěž prověří zpřístupnění nábřeží ze stanice metra, prověří přemostění magistrály u nábřeží.

Projekt musí řešit:

- zrušení mimoúrovňové křižovatky s tramvají v ulici Antonínská
- vybudování podjezdu pro tramvajovou trať při jižním vestibulu železniční stanice Bubny a přebudování tramvajových zastávek
- přebudování mimoúrovňové křižovatky v předpolí Hlávkova mostu
- pěší a cyklistické propojení od Strossmayerova náměstí směrem k Bubenskému nábřeží, ideálně mimo koridor tramvajových zastávek Vltavská
- přebudování jižního vestibulu metra Vltavská
- přeložky všech páteřních inženýrských sítí
- požadavek na zakomponování fontány Faun a Vltava, která bude muset být přemístěna s ohledem na přebudování vestibulu metra Vltavská
- umístění veřejného prostranství
- umístění městské zeleně
- kvalitní ztvárnění předpolí Hlávkova mostu
- hospodaření s dešťovou vodou v rámci modrozelené infrastruktury

Limity:

- mobilní hrazení PPO
- ochranné pásmo výdechu z objektů ochranného systému metra (resp. koordinace s jeho přemístěním)
- nezavalitelnost vstupu do ochranného systému metra v místě u zastávek tramvaje
- ochranné pásmo železnice
- ochranné pásmo metra

Specifický projekt A.II-7 - PAMÁTNÍK TICHÁ

Vymezení území pro vypsání architektonické soutěže na ztvárnění veřejného Prostranství kolem Památníku ticha. Památník bude umístěn na stávajícím terénu probíhajícím až ke kolejišti železnice. Návrh prověří ukončení tohoto prostoru u železnice, prověří možnost stavby jiných budov na vymezeném území (při ulici Bubenská). Součástí soutěže může být také zohlednění umístění školy na sousedním stavebním bloku a vytvoření předprostoru pro školu.

Projekt musí řešit:

- kvalitní veřejné prostranství – náměstí / parková plocha
- zohlednění podjezdu pod železnicí v ose Veletržní – Dělnická (pravidlo ulice ve spádu viz kap. 5)

- prověření způsobu odvodnění nejnižšího místa v tomto podjezdu
- hospodaření s dešťovou vodou v rámci modrozelené infrastruktury
- zakomponování výdechu z ochranného systému metra (dle výsledku aktuálně zpracovávané technické studie)
- pěší propojení do centrálního parku

Limity:

- nová kmenová stoka B v ulici Šternberkova a Bubenská
- ochranné pásmo železnice
- výdech ochranného systému metra s ochranným pásmem 50 m (nutno dopřesnit dle výsledku aktuálně zpracovávané technické studie)

Specifický projekt B.II-5/B.II-6/B.III-11 – CENTRÁLNÍ PARK

Vymezení území pro vypsání architektonické a krajinářské soutěže na podobu centrálního parku a veřejného prostranství před nádražím Praha-Bubny. Specifický projekt zahrnuje 3 nestavební bloky a musí být řešen jednotnou koncepcí.

Projekt musí řešit:

- kvalitní parkové neomezeně přístupné veřejné plochy
- přednádražní prostor
- pěší a cyklistické propojení na Bubenské nábřeží (např. lávka)
- rekreační cyklotrasa Císařský ostrov – Bubenské nábřeží
- důraz na podpoření hlavní urbanistické osy nádraží Praha-Bubny – nádraží Holešovice
- požadavek na hospodaření s dešťovou vodou (viz 5.2.6)
- koordinace s projektem přizvednutí kralupské trati

Limity:

- nová kmenová stoka B v přednádražním prostoru
- výdech ochranného systému metra s ochranným pásmem 50m (nutno dopřesnit dle výsledku aktuálně zpracovávané technické studie)
- přizvednutí kralupské trati – terénní konfigurace

Specifický projekt ZT - PŘIZVEDNUTÍ KRALUPSKÉ TRATI

Vypsání architektonické soutěže na ztvárnění kralupské trati.

Jedná se o tak významný prvek v městském prostoru, že jeho materiálové a prostorové řešení musí být architektonicky ztvárněno. Územní studie navrhuje v prostoru podél centrálního parku umístit železnici na kolmém valu / zdi, která je navržena jako součást zeleného lineárního koridoru (umožňuje osídlení vegetací a drobnými živočichy). Zároveň však musí být umožněn pěší i cyklistický průchod pod tratí. V architektonické soutěži je třeba prověřit navržené řešení a zabývat se architektonickým a krajinářským ztvárněním celé trati v tomto úseku včetně umístění podstaveb s občanskou vybaveností či jiným funkčním využitím.

Projekt musí řešit:

- architektonické ztvárnění estakády a kolmých valů
- prověření možnosti podstaveb
- příčná propustnost pod tratí
- kultivované řešení opatření proti hluku
- koordinace s projektem centrálního parku

Limity:

- nová kmenová stoka B – nezbytnost koordinace výstavby

Specifický projekt N05 – NÁMĚSTÍ U NÁDRAŽÍ HOLEŠOVICE

Vymezení území pro vypsání architektonické soutěže na ztvárnění veřejného prostranství před nádražím Holešovice. Návrh prověří nový výstup z metra, umístění terminálu IAD a jejich pěší propojení s nádražím Holešovice. Náměstí bude propojeno podchodem pod železnici s nábřežím Vltavy.

Projekt musí řešit:

- kvalitní veřejné prostranství – náměstí, městská zeleň
- terminál IAD
- kvalitní přestupy metro/ vlak/ bus potažmo tramvaj
- kompozičně zohlednit ukončení urbanistické osy procházející od centrálního parku ulicí Rajská k tomuto náměstí
- Pěší propojení na nábřeží Vltavy
- -Hospodaření s dešťovou vodou v rámci modrozelené infrastruktury

Limity:

- Stanice metra (nízko uložená) a ochranné pásmo metra
- Stávající kmenová stoka B (její průchod přes stanici metra zůstane zachován, mimo stanici bude přeložena do ulice Vrbenského)

10. 2.Studie proveditelnosti a technické studie

Kmenová stoka B

Územní studie navrhuje vedení kmenové stoky B v jiné stopě, než je aktuálně projektováno. Varianta vedení, kterou územní studie navrhuje, byla také dříve uvažována. Je třeba prověřit navrhované vedení stoky technickou studií nebo studií proveditelnosti.

Dopravní studie křižovatka Bubenská / Partyzánská / Plynární

Doporučujeme zpracovat dopravní posouzení navrhovaného dopravního řešení komplikovaného dopravního křížení.

Přestavba území kolem nádraží Holešovice

spojená s přeložením stávající stoky B a dešťových výpustí

Doporučujeme vypracovat studii proveditelnosti rozsáhlé přestavby území kolem stanice metra Holešovice. Návrh přeložek kanalizace doporučujeme prověřit především na základě podrobného hydrogeologického posouzení dané oblasti, podrobného hydraulického posouzení navrhované kanalizační sítě v oblasti a technické náročnosti vlastní výstavby plánovaných přeložek kanalizace. Studie by měla prověřit možnosti zakládání budov nad stanicí metra, dále by měla provést ekonomickou rozvahu nad vyvolanou investicí a její návratností v podobě zhodnocených pozemků.

Komunikace v ochranném pásmu rozvodny Holešovice

Navrhovaná komunikace při východní straně transformovny zasahuje do pozemků ve vlastnictví PREdistribuce, a.s., které slouží jako manipulační a parkovací plocha. Územní studie prověřila dopravní obsluhu a příjezd k rampě jakož i zachování požadovaného počtu parkovacích stání. V následných stupních projektové přípravy je nutné navržené řešení detailněji prověřit.

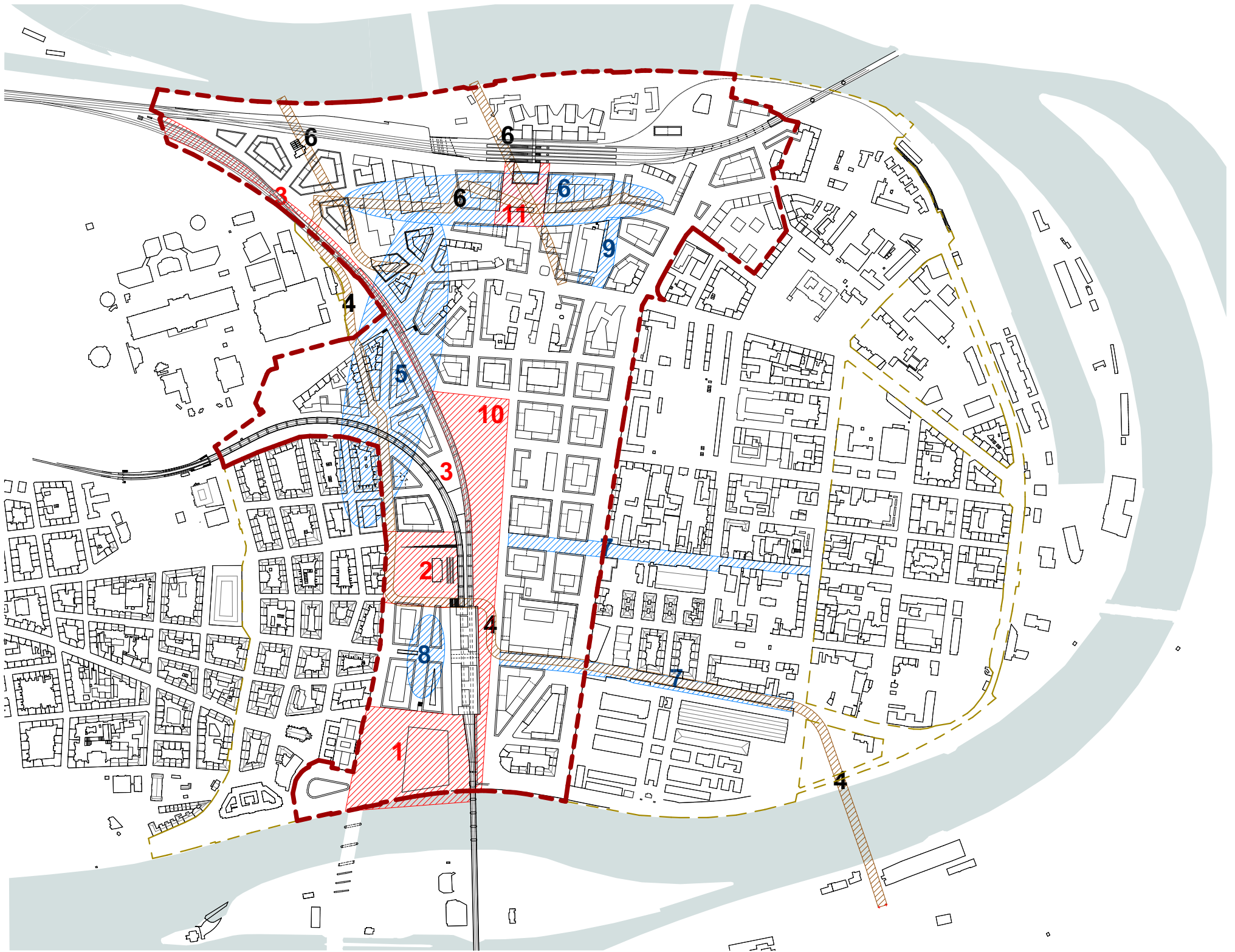
Vedení tramvajové trati

Pro další rozvoj území by bylo vhodné vypracovat studii proveditelnosti vedení tramvajové tratě v ulici Dělnická a její variantní vedení v ulici Jateční.

Přestavba stanice metra Vltavská

Doporučujeme zpracovat prověřovací studii na přestavbu stanice metra Vltavská, úpravu jižního vestibulu metra, vybudování severního vestibulu metra a návrh umístění výstupů z metra do nově navržených objektů. Studie by měla prověřit možnosti zakládání budov v blízkosti podzemních objektů a navrhnout řešení přístupů do ochranného systému metra a jeho výdechů.

10. 3.Schéma - vymezené plochy pro zpracování podrobnější dokumentace



G.2.72 Vymezené plochy pro zpracování podrobnější dokumentace

LEGENDA VYMEZENÍ PLOCH PRO ZPRACOVÁNÍ
PODROBNĚJŠÍ DOKUMENTACE

- Specifické projekty
- Studie proveditelnosti a technické studie
- Studie proveditelnosti - přeložení stoky B
- 1 - specifický projekt A.I-1 (viz kap. 10.1)
- 2 - specifický projekt A.II-7 (viz kap. 10.1)
- 3 - specifický projekt ZT (viz kap.10.1)
- 4 - technická studie - prověření trasy kmenové stoky B
- 5 - dopravní studie - křižovatka Bubenská / Partyzánská / Plynární
- 6 - prověřovací studie - přestavba stanice metra nádraží Holešovice spojená s přeložením stávající stoky B a dešťových výpustí
- 7 - prověřovací studie - vedení tramvaje v ulici Dělnická nebo Jateční
- 8 - prověřovací studie - přestavba stanice metra Vltavská
- 9 - prověřovací studie - komunikace v ochranném pásmu rozvodny Holešovice
- 10 - specifický projekt - B.II-5, B.II-6, B.III-11
- 11 - specifický projekt - N05

11. VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

11. 1. Výřez platného ÚP – výkres č.25 - Veřejně prospěšné stavby	119
11. 2. Výkres změn platného ÚP – výkres č.25 - Veřejně prospěšné stavby	120

11. 2. Výkres změn platného ÚP – výkres č.25 - Veřejně prospěšné stavby

Stávající VPS

- 8|DM|7 – Praha 7 – druhý vestibul stanice metra Vltavská
- 11|DT|7 – Praha 7 – úpravy tramvajových tras v rozvojovém území Holešovic
- 9|DZ|7 – Praha 7 – nová železniční zastávka – Bubny
- 24|DZ|7 – Praha 7 – nová železniční zastávka Praha – Výstaviště
- 2|SR|7 – Praha 7 – zařízení pro rekreaci a sport - mezi břehem Vltavy a mostem Barikádníků

Upravované VPS

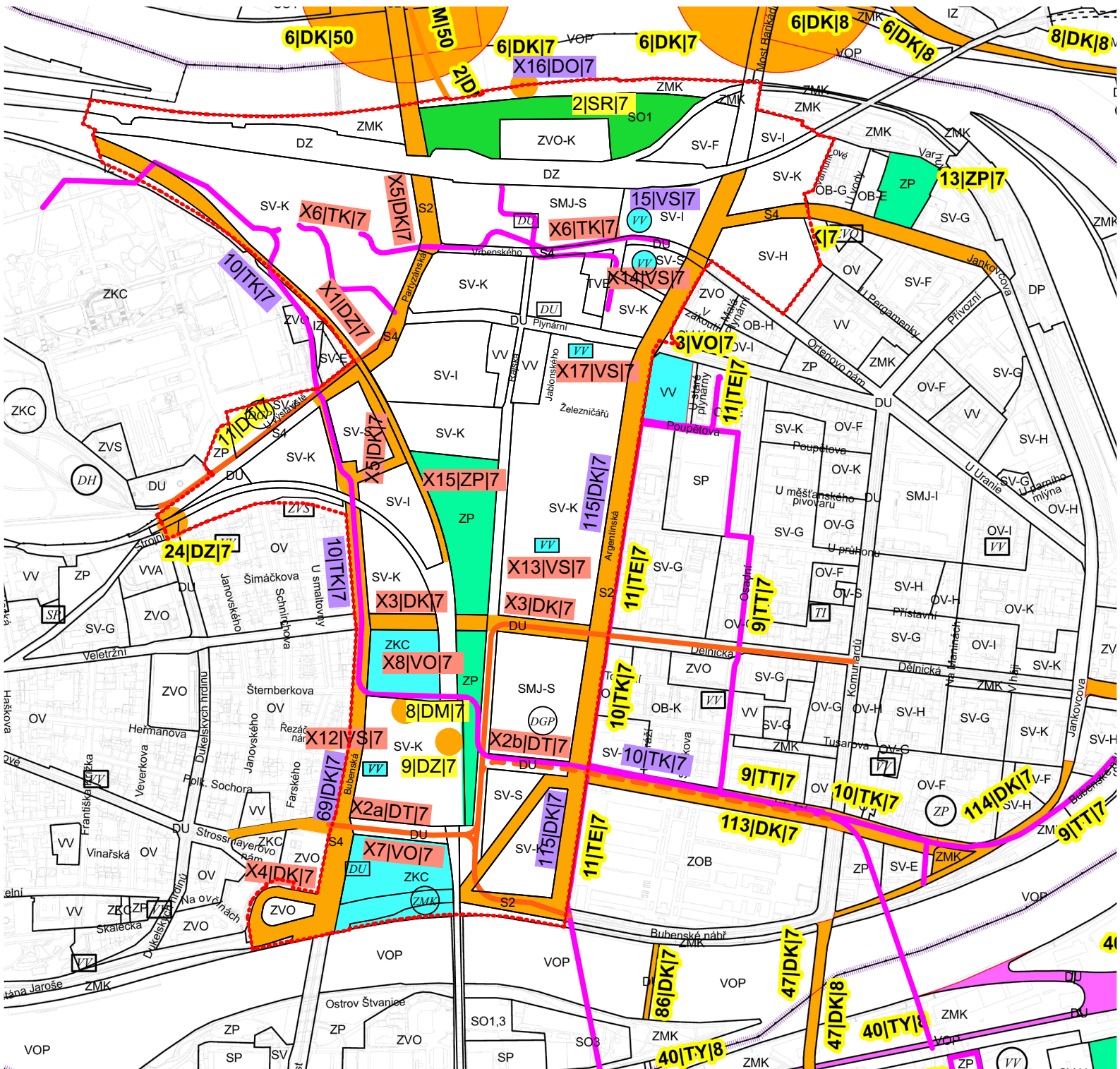
- 69|DK|7 – Praha 7 – ul. Bubenská (ÚS mění trasu)
- 115|DK|7 – Praha 7 – rozšíření Argentinské ulice (ÚS mění šířku uličního profilu, úprava jízdních pruhů, cyklostezka, stromořadí). ÚS doporučuje změnu názvu VPS na „transformace ulice Argentinská na pobytovou městskou třídu“
- 10|TK|7 – Praha 7 – Rekonstrukce kmenové stoky B (ÚS mění trasu)
- 15|VS|7 – Praha 7 – Holešovice – střední škola, při ul. Jablonského (ÚS SŠ zachovává, ale mění umístění, 500-900 žáků)

Rušené VPS

- 9|DR|7 – Praha 7 – P+R – Holešovice – u jižního vestibulu st. metra
- 39|DR|7 – Praha 7 – P+R – Holešovice – na části plochy autobus. nádraží
- 2|ZV|7 – Praha 7 – rozvojové plochy pro VŠ Bubny (ÚS ruší v souladu se zadáním)
- 3|ZV|7 – Praha 7 – rozvojové plochy pro VŠ Bubny (ÚS ruší v souladu se zadáním)

Nově navržené VPS

- X1|DZ|7 – Praha 7 – přivednutí kralupské trati
- X2a|DT|7 – Praha 7 – tramvajová trať ulice Antonínská - Dělnická (preferovaná varianta)
- X2b|DT|7 – Praha 7 – tramvajová trať ulice Jateční – variantní řešení k Dělnické
- X3|DK|7 – Praha 7 – komunikace Dělnická-Veletržní vč. podjezdu
- X4|DK|7 – Praha 7 – úprava křižovatky Vltavská
- X5|DK|7 – Praha 7 – úprava dopravního řešení ulic Bubenská/ Partyzánská včetně křižovatek a rozšíření podjezdu pod železniční tratí u trojského mostu
- X6|TK|7– Praha 7 – přeložka kmenové stoky B včetně dešťových výpustí
- X7|VO|7– Praha 7 – budova filharmonie s přilehlým náměstím vč. výstavby podzemního parkingu pro deficity přilehlých oblastí Letné a Holešovic
- X8|VO|7– Praha 7 – Památník ticha s přilehlým náměstím
- X12|VS|7– Praha 7 – základní škola 36 tříd (1000 žáků)
- X13|VS|7– Praha 7 – základní škola 36 tříd (1000 žáků)
- X14|VS|7– Praha 7 – základní škola 36 tříd (1000 žáků)
- X17|VS|7– Praha 7 – rezerva pro školské stavby
- X15|ZP|7– Praha 7 – park
- X16|DO|7 – Praha 7 – vodní tramvaj
- XX|TK|8 – Praha 8 – nová komora vodojemu Pod Mazankou (mimo řešené území)



G.2.74 Veřejně prospěšné stavby - návrh

12. ETAPIZACE

ETAPIZACE

Řešené území přímo navazuje na fungující městské struktury a kvůli kontinuitě výstavby není nezbytné konkrétní jasně stanovenou etapizaci stanovovat. Výstavba bude realizována logicky nejprve v návaznosti na existující infrastrukturu. Následující etapy pak budou vázány na vybudování nové dopravní a technické infrastruktury. Navržená možná etapizace výše uvedené zohledňuje. Číslo etap udávají možné, ale nikoli nutné pořadí realizace staveb. Konkrétní pořadí jednotlivých etap zohledňuje celoměstské investice do dopravní a technické infrastruktury, se kterými je nezbytné výstavbu koordinovat, ale jejíž posloupnost realizace není v současnosti zřejmá. Přehled navržených etap výstavby:

Etapu E1

Výstavba, která nevyžaduje významné investice do technické a dopravní infrastruktury (nad rámec běžné obsluhy území).

Etapu E2

Výstavba vyžaduje úpravu stávajícího dopravního řešení a musí s ním být koordinována.

E2a - blok při ulici Jateční

V souvislosti s výstavbou bude upraveno trasování severojižní magistrály (ve směru ze severu na jih) včetně přeložek stávajících sítí a upravena křižovatka Argentinská/ Jateční. Ulice v prodloužení Jateční je zatížena územní rezervou pro variantní řešení tramvaje. Nutná koordinace výstavby s nově navrženou trasou kmenové stoky B.

E2b - území nad stanicí metra Vltavská

V souvislosti s výstavbou bude navržena ulice Bubenská do původní nivelety - k patám stávajících domů. Blok A.II-3 u Památníku ticha bude realizován po zrušení dočasného severního vjezdu k nádraží Bubny (terén bude navrácen na stávající úroveň) a nově bude obsluha nádraží vedena ze západu (přes park). Území je zatíženo ochranným pásmem výdechu ochranného systému metra, výstavba může být tedy realizována společně s úpravou stávajícího řešení odvětrání. Výstavbu nutno koordinovat s úpravami jižního vestibulu metra a výstavbou nového severního vestibulu metra Vltavská.

E2c - území u stávajícího nadjezdu nad železnicí

Výstavba může být realizována až po zrušení automobilového nadjezdu nad železniční tratí v souvislosti s jejím plánovaným přizvednutím, úpravou křižovatek Bubenská / Partyzánská / Plynární.

E2d - území kolem severního sjezdu na Argentinskou

V souvislosti s výstavbou bude upraveno dopravního řešení - napojení na ulici Argentinská nově vybudovanou ulicí mezi bloky C.II-4 a C.II-5, která nahradí ulici Bondyho, bude vybudováno nové napojení na ulici Pod Dráhou. Dále je výstavbu nutné realizovat po úpravě trasování (resp. zrušení) ulice Jankovcova a jejím nahrazení novou ulicí mezi ulicemi Vrbenského a Plynární východně od rozvodny a také po úpravě ulice Železničářů mezi bloky C.I-5 a C.I-6.

Etapu E3

Výstavba vyžaduje úpravu stávajícího dopravního řešení a také změnu ve vedení tramvajových tratí

E3a - území na ose Dělnická - Veletržní

Výstavba musí být koordinována s vybudováním nového tramvajového podjezdu pod železnicí při jižní straně nově navrhované železniční stanice Bubny, s úpravou terénní konfigurace kolem železniční stanice Bubny a vybudováním podjezdu pod železnicí v ose Dělnická/ Veletržní. (Etapu není přímo závislá na realizaci rekonstrukce železniční tratě, ale je nutné při přípravě území realizovat terénní úpravy, které souvisí s podjezdem pod tratí)

E3b - předpolí Hlávkova mostu

Výstavba musí být koordinována s úpravou stávající trasy tramvaje a přemístěním stávajících tramvajových zastávek, zrušením mimoúrovňového křížení tramvaje v ulici Antonínská a přeložením přidružených inženýrských sítí, dále vybudováním nového tramvajového podjezdu pod železnicí při jižní straně nově navrhované železniční stanice Bubny, rekonstrukcí Hlávkova mostu, zbourání silničního mostu a navrácení úrovně prostoru před bývalými elektrickými podniky na původní niveletu. Dále je nutné přebudování mimoúrovňové silniční křižovatky Vltavská - zrušení západního oka křižovatky na nábreží k. Jaroše a úpravou (zvýšením) sklonu rampy pro pravé odbočení z Hlávkova mostu. Území je zatíženo ochranným pásmem výdechu objektu CO, výstavba může být tedy realizována společně s úpravou stávajícího řešení odvětrání objektů CO. Dále je nutná úprava jižního vestibulu metra, je možné uvažovat s jeho propojením s nábrežím.

Etapu E4

V souvislosti s výstavbou dojde k zásadnímu přebudování celého území. Zejména jde o zbourání stávajících budov Nádraží Holešovice, vytvoření nových vstupních vestibulů metra v nově navržené blokové struktuře, přeložení stávající kmenové stoky B do profilu ulice Vrbenského, přeložení dvou dešťových výpustí do nově navržených ulic.

13. KAPACITNÍ BILANCE ÚZEMÍ

BILANCE HRUBÝCH PODLAŽNÍCH PLOCH

Kód zóny	Zóna	Poznámka	HPP celkem	bydlení		administrativa		obchod a služby		veřejná vybavenost		školství	
				poměr	HPP	poměr	HPP	poměr	HPP	poměr	HPP	poměr	HPP
A.I	Vltavská	filharmonie	58 300 m²	0%		38%	21 900 m²	0%		62%	36 400 m²	0%	
A.II	Nové Bubny	ZŠ, MŠ, ZUŠ, radnice	204 500 m²	36%	74 350 m²	37%	76 100 m²	12%	23 690 m²	10%	20 360 m²	5%	10 000 m²
A.III	U Výstaviště	MŠ	100 650 m²	87%	88 050 m²	8%	7 900 m²	1%	1 500 m²	2%	2 000 m²	1%	1 200 m²
B.I	U Topíren		46 000 m²	46%	21 200 m²	54%	24 800 m²	0%		0%		0%	
B.II	Nové Holešovice Jih	nákupní centrum*	219 550 m²	57%	125 250 m²	11%	24 300 m²	27%	60 000 m²	5%	10 000 m²	0%	
B.III	Nové Holešovice Sever	ZŠ, 2xMŠ	332 300 m²	72%	239 150 m²	17%	55 000 m²	6%	21 250 m²	2%	7 000 m²	3%	9 900 m²
B.IV	Jankovcova	MŠ	92 900 m²	84%	77 800 m²	12%	11 500 m²	3%	2 400 m²	0%		1%	1 200 m²
C.I	Zátory	ZŠ, MŠ	97 000 m²	81%	78 400 m²	0%		4%	3 400 m²	6%	6 000 m²	9%	9 200 m²
C.II	Nové Zátory	ZŠ, MŠ	134 520 m²	71%	94 900 m²	16%	21 620 m²	7%	8 800 m²	0%		7%	9 200 m²
C.III	Nádraží Holešovice	SŠ, MŠ	197 700 m²	41%	80 900 m²	39%	76 700 m²	10%	20 400 m²	3%	6 000 m²	7%	13 700 m²
C.IV	Elektrárna	2x MŠ	290 000 m²	62%	179 400 m²	25%	71 800 m²	8%	24 600 m²	4%	11 800 m²	1%	2 400 m²
D.I	Za dráhou		77 600 m²	55%	42 900 m²	33%	25 500 m²	10%	8 000 m²	2%	1 200 m²		
CELKEM			1 851 020 m²	60%	1 102 300 m²	23%	417 120 m²	9%	174 040 m²	5%	100 760 m²	3%	56 800 m²

T.7. Bilance HPP

POČTY OBYVATEL A BYTŮ

Kód zóny	Zóna	Poznámka	počet bytů	počet obyvatel	počet návštěvníků	počet zaměstnanců					počet žáků
						admini-strativa	obchod a služby	veřejná vybav.	školství	celkem	
A.I	Vltavská	filharmonie	0	0	2000	1095	0	728		1823	
A.II	Nové Bubny	ZŠ, MŠ, ZUŠ, radnice	787	1763		3805	592	407	126	4930	1416
A.III	U Výstaviště	MŠ	932	2088		395	38	40	12	485	96
B.I	U Topíren		224	503		1240	0	0		1240	
B.II	Nové Holešovice Jih	nákupní centrum	1326	2971		1215	1500	200		2915	
B.III	Nové Holešovice Sever	ZŠ, 2xMŠ	2532	5672		2750	531	140	102	3523	1092
B.IV	Jankovcova	MŠ	824	1845		575	60	0	12	647	96
C.I	Zátory	MŠ	830	1859		0	85	120	47	252	496
C.II	Nové Zátory	ZŠ, SŠ, MŠ	1005	2251		1081	220	0	90	1391	996
C.III	Nádraží Holešovice	vládní čtvrť, MŠ	857	1919		3835	510	120	90	4555	996
C.IV	Elektrárna	2x MŠ	1900	4255		3590	615	236	24	4465	192
D.I	Za dráhou		454	1017		1275	200	24			
CELKEM			11846	26534		20856	4351	2015	503	26226	5380

T.8 Počty obyvatel a bytů

VÝCHOZÍ PARAMETRY VÝPOČTU

BYDLENÍ

- obloženost bytu2,24
- průměrná plocha bytu68 m²
- plocha bytu72% z HPP

ADMINISTRATIVA

- HPP na jedno pracovní místo20 m²

ŠKOLSTVÍ

- základní škola101 žáků na 1000 obyv.
- mateřská škola36 žáků na 1000 obyv.
- střední škola66 žáků na 1000 obyv.
- HPP na žáka MŠ12 m²
- HPP na žáka ZŠ8,3 m²
- HPP na žáka SŠ15 m²
- počet žáků na učitele14,50
- ostatní školský personál25% z celkového počtu zaměstnanců

VEŘEJNÁ VYBAVENOST

- HPP na jednoho zaměstnance50 m²

OBCHOD A SLUŽBY

- HPP na jednoho zaměstnance40 m²

* nákupní centrum max 40.000 m² pronajímatelné plochy

14. SEZNAM VYOBRAZENÍ A TABULEK

G.1.1.	Struktura území - dle ÚAP	7
G.1.1.a.	Základní rozvržení území pro účely ÚS	8
G.1.2.	Schwarzplan - stávající stav	10
G.1.3.	Majetkoprávní vztahy - stávající stav	11
G.1.4.	Památková ochrana - stávající stav	12
G.1.5.	Terénní konfigurace - stávající stav	13
G.1.6.	Záplavová území - stávající stav	14
G.1.7.	Vsakovací mapa	15
G.1.8.	Struktura zástavby	15
G.1.9.	Typologie krajiny ve městě - stávající stav	16
G.1.10.	Podlažnost - stávající stav	17
G.1.11.	Šířky uličních profilů - stávající stav	18
G.1.12.	Veřejná prostranství - stávající stav	19
G.1.13.	Veřejná vybavenost - stávající stav	20
G.1.14.	Doprava a zátěže - stávající stav	21
G.1.15.	Zásobování vodou - dle ÚAP	22
G.1.16.	Odvodnění - dle ÚAP	22
G.1.17.	Zásobování teplem - dle ÚAP	23
G.1.18.	Zásobování elektrickou energií - dle ÚAP	24
G.1.19.	Elektronické komunikace - dle ÚAP	24
G.1.20.	Schéma záměrů v území	25
G.1.21.	Řez železniční tratí v místě Památníku ticha - zdroj Metrostav	27
G.1.22.	Problémová mapa	29
G.2.1.	Schwarzplan - návrh	33
G.2.2.	Situace širších vztahů - návrh	34
G.2.3.	Základní plošné rozvržení - návrh	35
G.2.4.	Urbanistická situace - návrh	36
G.2.5.	Zákres návrhu do situace majetkoprávních vztahů	37
G.2.6.	Památková ochrana - návrh	38
G.2.7.	Typologie krajiny ve městě - návrh	39
G.2.8.	Terénní konfigurace - návrh	40
G.2.9.	Podlažnost - návrh	41
G.2.10.	Šířky uličních profilů - návrh	42
G.2.11.	Veřejná prostranství - návrh	43
G.2.12.	Možné rozvržení navržených funkcí v 1.NP	44
G.2.13.	Možné rozvržení navržených funkcí v 3.NP	45
G.2.14.	Veřejná vybavenost - návrh	46
G.2.15.	Nadhledová perspektiva 1	47
G.2.16.	Nadhledová perspektiva 2	47
G.2.17.	Nadhledová perspektiva 3	48
G.2.18.	Nadhledová perspektiva 4	48
G.2.18.b	Nadhledová perspektiva 5	49
G.2.18.c	Nadhledová perspektiva 6	49
G.2.18.d	Nadhledová perspektiva - území Pražské teplárenské - dnes ve vlastnictví RPC a.s.	50
G.2.18.e	Nadhledová perspektiva - předprostor nádraží Holešovice	50
G.2.18.f	Nadhledová perspektiva - Ulice na Šachtě	51
G.2.18.g	Nadhledová perspektiva - Pěší a cyklistická lávka	51
G.2.19.	Zákres do panoramatu města - Pelc Tyrolka	52
G.2.20.	Zákres do panoramatu města - Petřín	52
G.2.21.	Zákres do panoramatu města - Pod Havrankou	53
G.2.22.	Zákres do panoramatu města - Rohanský ostrov	53
G.2.23.	Zákres do panoramatu města - Vítkov	54
G.2.24.	Zákres do panoramatu města - vyhlídka Černá skála	54
G.2.25.	Zákres do panoramatu města - vyhlídka U svatě Kláry	55
G.2.26.	Zákres do panoramatu města - vyhlídka Květinářská	55
G.2.27.	Zákres do panoramatu města - Hlávkův most	56
G.2.28.	Zákres do panoramatu města - Libeňský most	56
G.2.29.	Zákres do panoramatu města - Trojská kotlina	57
G.2.30.	Zákres do panoramatu města - Trojský zámek	57
G.2.31.	Perspektiva - Pohled do Centrálního parku z předprostoru nádraží Bubny	58
G.2.32.	Perspektiva - průhled pod viaduktem na nábřeží Vltavy před budovou filharmonie	58
G.2.33.	Řezy územím	59
G.2.34.	Uliční profil U1A - Bubenská	60
G.2.35.	Uliční profil U1B - Na Šachtě	61
G.2.36.	Uliční profil U2A - Argentinská - v místě křižovatek - s odbočovacím pruhem	62
G.2.37.	Uliční profil U2B - Argentinská	63
G.2.38.	Uliční profil U2C - Argentinská	64
G.2.39.	Uliční profil U3 - Dělnická	65
G.2.40.	Uliční profil U4A - typická ulice	66
G.2.41.	Uliční profil U4B - ulice u parku	67
G.2.42.	Uliční profil U4C - ulice u parku s tramvají	68
G.2.43.	Uliční profil U4D - pokračování ulice U Průhonu	69
G.2.44.	Uliční profil U7 - ulice u tratí	70
G.2.45.	Uliční profil U8a - ulice Vrbenského	71
G.2.46.	Uliční profil U8b - ulice Vrbenského a předprostor nádraží Holešovice	72
G.2.47.	Uliční profil U8b - ulice Vrbenského a předprostor nádraží Holešovice	73
G.2.48.	Uliční profil U8b - ulice Vrbenského a předprostor nádraží Holešovice	74
G.2.48.	Uliční profil U10a	75
G.2.48.	Uliční profil U10a	76
G.2.45.	Příklad výpočtu „np“ a „pv“	79
G.2.46.	Příklad výpočtu „np“ a „pv“	79
G.2.48.	Členění území na zóny a bloky	81
G.2.49.	Plán využití ploch - ÚP	86
G.2.50.	Metropolitní plán	86
G.2.51.	Plán využití ploch - návrh změn využití ploch	87
G.2.52.	Členění řešeného území na plochy	88
G.2.53.	Bilance zeleně	89
G.2.53b	Procento bydlení	90
G.2.55.	Schéma organizace autobusové dopravy	92
G.2.56.	Automobilová, kolejová, veřejná a vodní doprava	93
G.2.56.a	Doporučení na změnu projektu ulice Jankovcova	95
G.2.57.	Pěší a cyklistická doprava	97
G.2.60.	Schema zelené infrastruktury	99
G.2.61.	Zelená infrastruktura	102
G.2.62.	Schéma rozvodů	105
G.2.63.	Rozdělení na povodí	107
G.2.72.	Vymezené plochy pro zpracování podrobnější dokumentace	117
G.2.73.	Veřejně prospěšné stavby dle platného ÚP	119
G.2.74.	Veřejně prospěšné stavby - návrh	120

Seznam tabulek

T.1.1.	Kapacitní a limitní parametry bloků - Letná	82
T.1.2.	Kapacitní a limitní parametry bloků - Holešovice	83
T.1.3.	Kapacitní a limitní parametry bloků - Zátory	84
T.2.	Stanovení koeficientu míry využití ploch	88
T.3.1.	Bilance zeleně návrh	89
T.3.2.	Bilance zeleně dle platného ÚP	89
T.4.	Tabulka minimálního podílu bydlení	90
T.5.	Výpočet potřebného počtu odstavných a parkovacích stání a generované dopravy	96
T.6.	Energetická bilance	111
T.7.	Bilance HPP	124
T.8.	Počty obyvatel a bytů	124

15. SEZNAM PŘÍLOH

G.3.1.	PROBLÉMOVÁ MAPA	1:5000
G.3.2.	URBANISTICKÁ SITUACE	1:2000
G.3.3.	HLAVNÍ VÝKRES REGULACE	1:2000
G.3.4.a	DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA	1:2000
G.3.4.b	DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA - ZATŘÍDĚNÍ KOMUNIKACÍ	1:5000
G.3.5.	TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA - KOORDINAČNÍ SITUACE	1:2000
G.3.6.	TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA - VODOVOD A KANALIZACE	1:2000
G.3.7.	TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA - ENERGIE	1:2000
G.3.8.	TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA - ZÁSOBOVÁNÍ EL. ENERGÍ - STAV	1:2000
G.3.9.	TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA - ZÁSOBOVÁNÍ EL. ENERGÍ - NÁVRH	1:2000
G.3.10.	TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA - ELEKTRONICKÉ KOMUNIKACE - STAV	1:2000
G.3.11.	TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA - ELEKTRONICKÉ KOMUNIKACE - VARIANTA 1	1:2000
G.3.12.	TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA - ELEKTRONICKÉ KOMUNIKACE - VARIANTA 2	1:2000
G.3.13.	ZELENÁ INFRASTRUKTURA	1:2000
G.3.14.	VÝKRES ETAPIZACE A PODMÍNĚNOSTI STAVEB	1:5000
G.3.15.	ZÁKRES NÁVRHU DO AKTUÁLNÍ SITUACE MAJETKOPRÁVNÍCH VZTAHŮ	1:2000
G.3.16.	ŘEZY ÚZEMÍM - SEVEROJÍŽNÍ	1:2000
G.3.17.	ŘEZY ÚZEMÍM - VÝCHODOZÁPADNÍ	1:2000
G.3.18.	VÝKRES ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU	1:10000