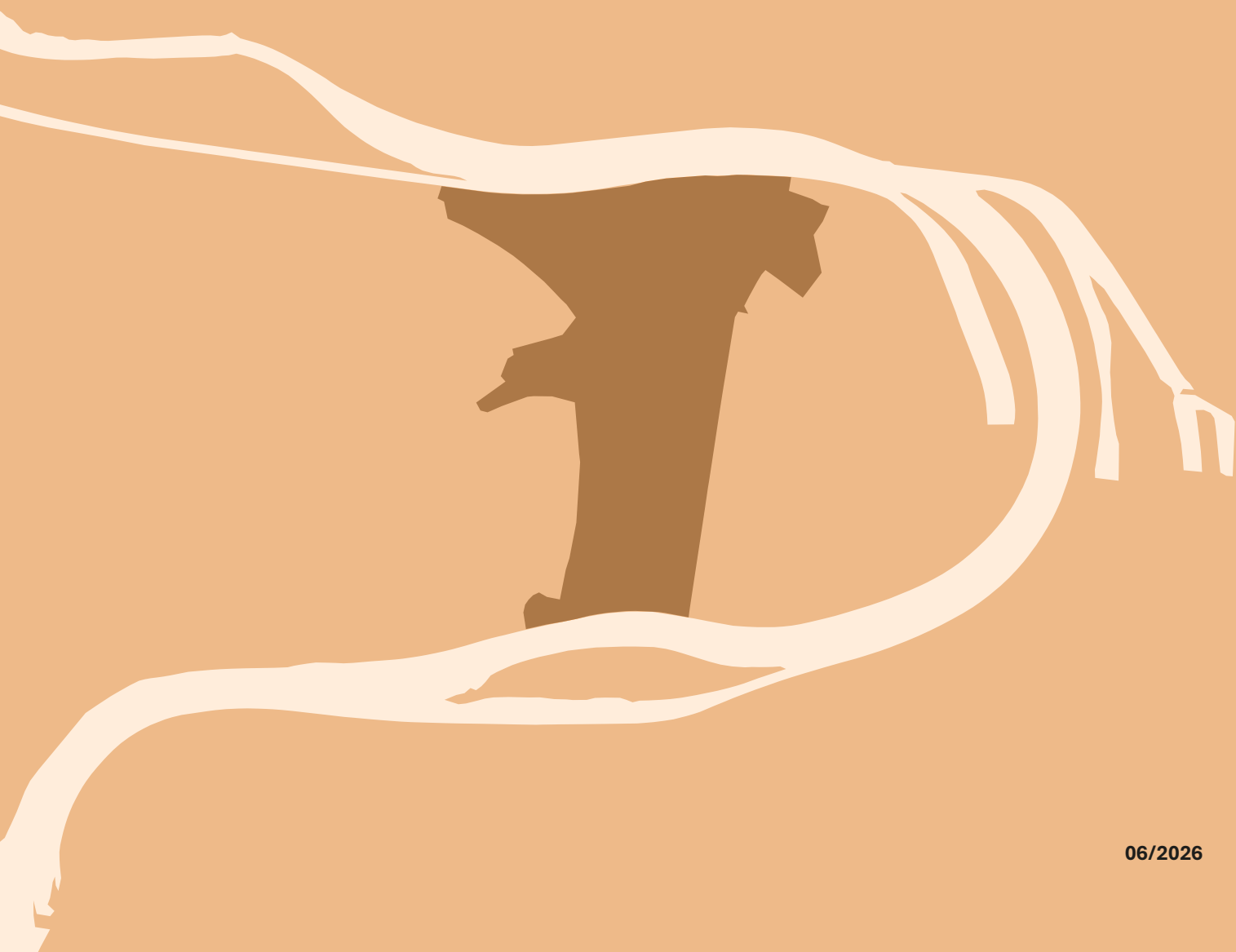


Územní studie

HOLEŠOVICE BUBNY – ZÁTORY II



Obsah

Textová část

T_00	ÚVODNÍ ÚDAJE	8
T_00.1	Identifikační údaje	8
T_00.2	Účel a cíl pořízení uzemní studie	9
T_01	ŠIRŠÍ VZTAHY, ŘEŠENÉ ÚZEMÍ	12
T_01.1	Širší vztahy	12
T_01.2	Vymezení a charakteristika řešeného území	12
T_01.3	Základní rozvržení území pro účely uzemní studie	14
T_02	VÝCHODISKA ÚZEMNÍ STUDIE	18
T_02.1	Vztah k ÚS HBZ z roku 2020	18
T_02.2	Přehled nových skutečností	19
T_02.3	Přehled hlavních změn	20
T_03	URBANISTICKÝ NÁVRH	24
T_03.1	Celková koncepce návrhu	24
T_03.2	Koncepce jednotlivých lokalit	26
T_03.3	Parametry návrhu	28
T_04	REGULAČNÍ NÁSTROJE	34
T_04.1	Navržené regulativy dle PSP	34
T_04.2	Regulativy nad rámec PSP	38
T_05	VYUŽITÍ ÚZEMÍ, KAPACITY	46
T_05.1	Polyfunkčnost území	46
T_05.2	Bydlení a administrativa	46
T_05.3	Veřejná vybavenost	48
T_05.4	Kapacity území a bloků	48
T_06	ZELENÁ INFRASTRUKTURA	52
T_06.1	Koncepce zelené infrastruktury	52
T_06.2	Systémy zelené infrastruktury	54
T_06.3	Typy vegetačních prvků	54
T_07	DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA	60
T_07.1	Veřejná doprava	60
T_07.2	Automobilová doprava	61
T_07.3	Cyklistická a pěší doprava	64
T_07.4	Podoba uličního prostoru	64
T_08	TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA	68
T_08.1	Trubní sítě	68
T_08.2	Elektřina a sdělovací sítě	76
T_08.3	Ostatní infrastruktura	81
T_09	PLOCHY PRO PODROBNĚJŠÍ PROVĚŘENÍ	84
T_09.1	Specifické projekty	84
T_09.2	Studie proveditelnosti a technické studie	88
T_10	VZTAH ÚZEMNÍ STUDIE K METROPOLITNÍMU PLÁNU	92
T_11	VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ	96
T_12	PODMÍNĚNOST A ETAPIZACE	100

Přílohy textové části

T_P-1	Přehledová tabulka bloků
T_P-2	Bilanční tabulka bloků
T_P-3	Výpočty dopravy v klidu
T_P-4	Zákresy do 3D modelu Prahy
T_P-5	Nadhledové perspektivy
T_P-6	Vizualizace vybraných míst z pohledu chodce *
T_P-7	Návrh majetkoprávního vypořádání v blocích C.I-3 a C.II-1
T_P-8	Námětové detaily uličního prostranství
T_P-9	Energetická bilance elektro

Výkresová část

V_01	Výkres širších vztahů
V_02	Hlavní výkres – regulace
V_03	Výkres prostorového řešení - urbanistická situace
V_04	Výkres zelené infrastruktury
V_05	Výkres dopravní infrastruktury
V_05-d	Dopravní infrastruktura: detailnější prověření vybraných křížení
V_06	Výkresy technické infrastruktury
V_06-v+k	Výkres technické infrastruktury - vodovod a kanalizace **
V_06-t+p	Výkres technické infrastruktury - teplo a plyn **
V_06-e+s	Výkres technické infrastruktury - elektřina a sdělovací sítě
V_07	Řezy územím
V_08	Kniha uličních profilů
V_09	Výkresy souladu s Metropolitním plánem Prahy
V_09-0a	Soutisk MPP se stavebními a nestavebními bloky ÚS
V_09-0b	Soutisk ÚS s transformačními plochami MPP
V_10	Výkresy majetkoprávních vztahů
V_10-k	Zákres regulace do katastrální mapy
V_10-m	Zákres struktury bloků do majetkové mapy LV
V_11	Předpokládané výškové uspořádání uliční sítě

Poznámky:

* Bude doplněno do doby veřejného jednání

** Bude doplněno v návaznosti na závěry Energetické studie Bubny-Zátory

T_00

Úvodní údaje

T_00 ÚVODNÍ ÚDAJE

00.1 Identifikační údaje

Název zakázky:	ÚZEMNÍ STUDIE HOLEŠOVICE BUBNY-ZÁTORY II
Lokalita:	Praha 7, k.ú. Holešovice a Bubeneč území vymezené z jihu a severu Vltavou, z východu ulicemi Argentinská, Ortenovo náměstí a U Pergamenky, ze západu ulicemi Bubenská, Strojnická, U Výstaviště a kralupskou tratí
Pořizovatel:	Magistrát hlavního města Prahy odbor územního rozvoje Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1 – Nové Město Ing. arch. Filip Foglar – ředitel Ing. arch. Jan Cach – pověřený pořizovatel
Číslo smlouvy:	000356/2025
Číslo zakázky:	204-11
Zpracovatel:	Sdružení Pelčák a partner architekti – Müller Reimann Architekten Pelčák a partner architekti, s.r.o. Dominikánské náměstí 656/2, Brno-město, 602 00 Brno IČ: 28270355 Zápis OR: Krajský soud v Brně, oddíl C, vložka 57671 e-mail: info@pelcak.cz Thomas Müller Ivan Reimann Gesellschaft von Architekten mbH Kurfürsterdamm 178/179, D-10707 Berlín, Německo IČ: 27/121/31801 Zápis OR: Amtsgericht Charlottenburg HRB-Nr. 87452 B e-mail: architekten@mueller-reimann.de Autorský tým: prof. Ing. arch. Petr Pelčák prof. Dipl.-arch. Ivan Reimann prof. Dipl.-arch. Thomas Müller Zodpovědný architekt: prof. Ing. arch. Petr Pelčák autorizovaný architekt ČKA č. 172 v oboru A.0 Vedoucí projektu: Ing. arch. Marek Jedlinský tel: +420 607 521 070 e-mail: jedlinsky@pelcak.cz Tvůrčí tým architektů: Ing. arch. Tomáš Rain Ing. arch. Anna Seimlová Bc. Maryna Karmazina

Specialisté:**Dopravní řešení:**

Ateliér DPK, s.r.o.
Šumavská 416/15, Ponava, 602 00 Brno
Ing. Petr Soldán, Ing. František Havíř

Krajinářské řešení:

Ateliér Evy Wagnerové
Tomešova 1, 602 00 Brno
Ing. Eva Wagnerová, MSc. Vojtěch Kettner

Městské inženýrství:

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

Zásobování elektrickou energií:

VOLTCOM, spol. s r. o.
Otevřená 1092/2, 169 00 Praha 6
Ing. Jan Hošek, Ing. Pavlína Veselá

Elektronické komunikace:

MINET ELEKTRO spol. s r.o.
Pražská 810/16, 102 21 Praha 10
Ing. Jiří Pavlovský

Vizualizace:

ATELIÉR BRUNECKÝ s.r.o.
Bellova 356/18, 623 00 Brno-Kohoutovice

00.2 Účel a cíl pořízení územní studie**00.2.1 Účel pořízení územní studie**

Územní studie prověřuje ve smyslu § 67 zákona č. 283/2021 Sb. (Stavební zákon) možnosti a podmínky změn v území. Účelem územní studie je v souladu s § 67 odst. 1 daného zákona navržení, prověření a posouzení možných řešení vybraných problémů v území, které by mohly významně ovlivňovat nebo podmiňovat jeho využití a uspořádání.

Územní studie bude sloužit jako podklad pro:

- Rozhodování v území
- Vyhodnocení a ev. pořízení změn nového územního plánu hl. m. Prahy (Metropolitní plán)
- Zadání podrobnějších dílčích územně plánovacích dokumentací
- Přípravu a realizaci investic do technické a občanské vybavenosti

00.2.2 Cíl pořízení územní studie

Územní studie navrhuje základní parametry uspořádání a regulace území. Navrhuje rozsah, kapacitu a uspořádání jednotlivých zastavitelných ploch převoditelné do metodiky Metropolitního 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. 12/2024 Sb. hl. m. Prahy o požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze (dále jen „PSP“), 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

T_01

**Širší vztahy,
řešené území**

T_01 ŠIRŠÍ VZTAHY, ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

01.1 Širší vztahy

Území Holešovice – Bubny – Zátory leží v centru vltavského holešovického meandru, v jedinečné geografické a sídelní 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 PelcTyrolky.

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 je v přípravě modernizace trati Praha – Kladno včetně nového úseku umožňujícího obsluhu Letiště Václava Havla Praha systémem železniční dopravy. V úseku Negrelliho viadukt–Praha-Výstaviště je tato modernizace dnes již zrealizována. Tato stavba se významně promítá do řešeného území především tím, že zrealizovala 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 Holešovic a Letné. Železniční trať je v rozsáhlých úsecích vedena na estakádě s možností podstavby pro komerční využití nebo veřejnou vybavenost. V obdobném duchu je připravována modernizace trati Praha – Kralupy nad Vltavou včetně realizace nových odstavných kolejí v úseku mezi Výstavištěm a areálem Pražské teplárenské.

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

Přízpadním okraji řešeného území se nachází památková zóna Dejvice, Bubeneč, horní Holešovice (z řešeného území do ní spadá ulice Bubenská, dále oblast ulic Strojnická, Šiktancova, U Výstaviště, Na Šachtě, stavební bloky A.III-1 a A.III-2 a nestavební blok A.III-6).

01.2 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.

Rozloha řešeného území je 110 ha.

Řešené území je dle dosud platného územního plánu (z roku 1999) velkým rozvojovým územím VRÚ Holešovice. K území, které je vymezeno územním plánem, bylo dále přičleněno území severně od nádraží Holešovice – Holešovické nábřeží, a území na jihu – nábřeží Bubenské a předpolí Hlávkova mostu s mimoúrovňovou křižovatkou na Vltavské.

Součástí řešeného území jsou tyto stavové lokality dle **Územně analytických podkladů hl. m. Prahy 2024:**

- 027 Holešovice
- 070_1 Vltavská
- 070_2 Nové Bubny
- 070_3 Zátory
- 070_4 Nádraží Holešovice
- 655 Výstaviště
- 707 Trať Kralupy nad Vltavou I.
- 846 Vltava IV.

Okrajově pak řešené území zasahuje ještě do stavových lokalit:

- 028_3 Horní Holešovice
- 826 Stromovka
- 845 Vltava III.

Výstavbové části řešeného území se nachází v následujících lokalitách dle **Metropolitního plánu Prahy**:

- **070/ Nové Bubny (transformační obytná)**

Lokalita Nové Bubny je vymezena na základě převažujícího společného charakteru plochy, kterým je zejména nízká míra stability a vysoká míra potenciálu. Současné prostorové uspořádání lokality je neustálené, plocha je v územně plánovacích podkladech dlouhodobě mapována jako transformační. Lokalita se nachází na mírně svažitém terénu na úpatí Letné a je součástí holešovického meandru. Lokalita vznikala postupně od 13. století jako zemědělská osada podél Vltavy na severu území, která v průběhu století spíše stagnovala. Až v polovině 19. století se tato osada začala proměňovat v předměstskou čtvrť. Na severu území postupně vznikla nízká zástavba uspořádaná do nepravidelných bloků a na zbývajícím území vyrostlo nádraží PrahaBubny, které bylo součástí spojky buštěhradské dráhy s Masarykovým nádražím v Praze. V lokalitě tak vznikl komplex nádražních budov a široké kolejiště, které vytvořily rozsáhlou bariéru, neprostopné území, mezi Horními a Dolními Holešovicemi. Tento problém se projevil hlavně koncem 20. století, kdy význam nádraží postupně upadal. Dalšími významnými zásahy do struktury v území byla výstavba holešovické elektrárny koncem 19. století, železničního a autobusového nádraží, severojižní magistrály a betonárky v 2. polovině 20. století. Lokalitu čeká komplexní transformace, jejíž součástí bude i výstavba nové budovy Vltavské filharmonie.

- **027/ Holešovice (stabilizovaná obytná)**

Lokalita Holešovice je vymezena na základě převažujícího společného charakteru plochy, zejména shodné doby založení a prostorového uspořádání struktury. Lokalita leží v meandru Vltavy. Holešovice vznikly na místě původní zemědělské osady, v 2. pol. 19. století byly spojeny v jednu obec s Bubny a připojeny k Praze. K velkému rozvoji lokality začalo docházet v polovině 19. století, kdy byla postavena severní železniční dráha, což ovlivnilo vývoj Holešovic jako významné průmyslové čtvrti. Byla vybudována ústřední jatka, tržiště a plynárna. Počátkem 20. století pak bylo prohloubeno říční koryto a vznikl přístav. Rozvoj Holešovic byl pozastaven především v době znárodnování po roce 1948. K obnovení čtvrti došlo částečně po roce 1989, velký stavební boom přišel po roce 2000. Lokalita je charakteristická blokovou strukturou. Struktura veřejných prostranství

tvoří pravidelnou pravoúhlou síť. Kostru veřejných prostranství představují na sebe kolmé ulice Dělnická a Komunardů. Severně od ulice U Uranie se struktura veřejných prostranství stává méně čitelnou. Zástavba lokality je výrazně ovlivněna průmyslovou historií, mísí se zde bytové domy s původně průmyslovými objekty. Novější solitery a jejich předprostory respektují pravidelné vymezení uliční sítě. V lokalitě se nachází areál Pražské tržnice (původní jatka a tržiště), který je důležitým obchodním i kulturním centrem lokality i širšího okolí a čeká jej revitalizace. Významným veřejným prostranstvím je Ortenovo náměstí. V lokalitě se nachází výrazné novostavby nebo původně industriální stavby konvertované ve 21. století. Plocha v severním výběžku lokality vykazuje nízkou míru stability a vysokou míru potenciálu a je určena pro transformaci.

- **706/ Výstaviště (stabilizovaná zastavitelná rekreační)**

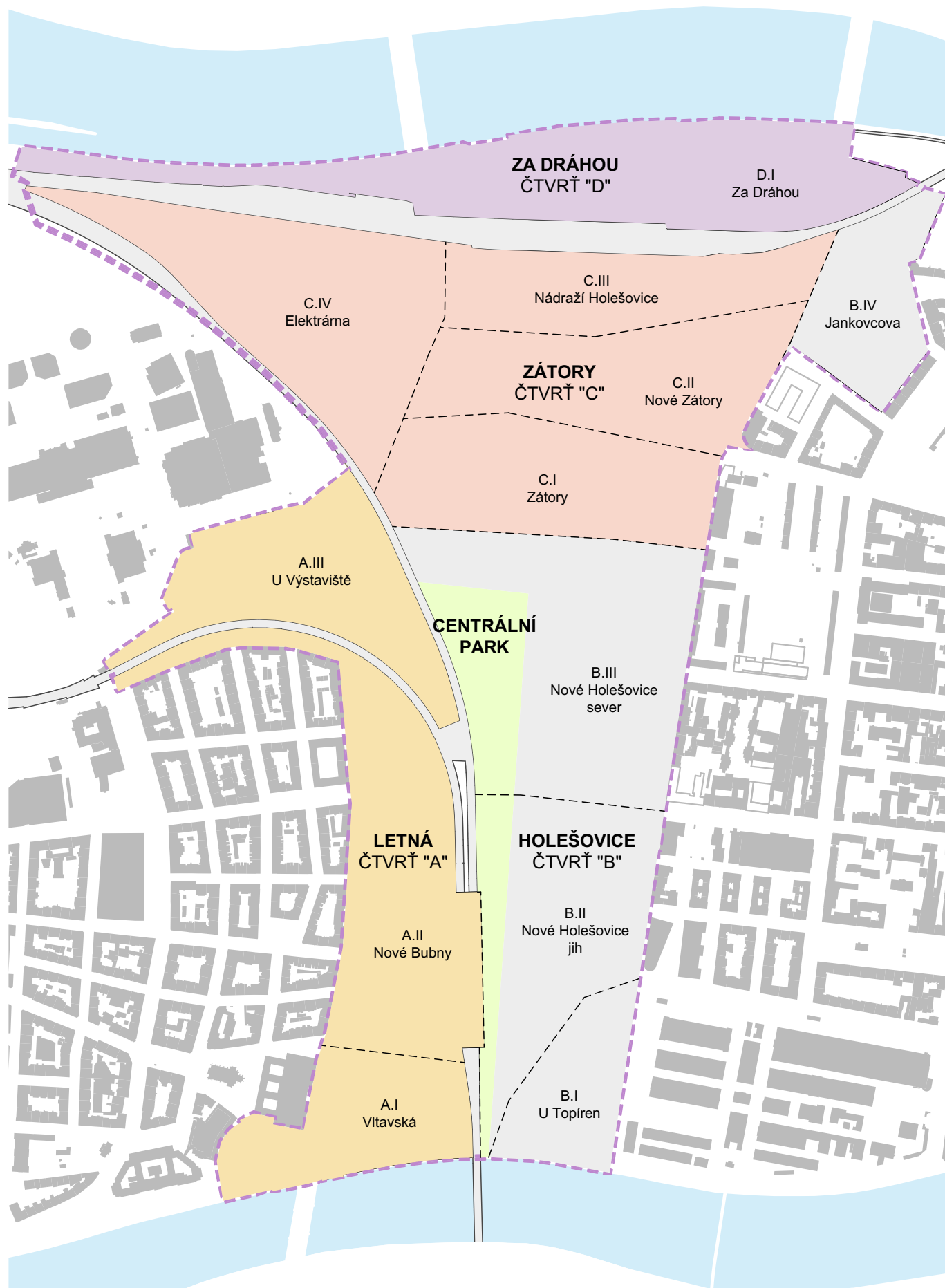
Lokalita Výstaviště je vymezena na základě převažujícího společného charakteru plochy, zejména shodného historického vývoje a využití. Vymezení lokality vychází z hranic areálu vybavenosti a veřejných prostranství k němu náležejících. Lokalita se nachází na rovinatém terénu na levém břehu Vltavy. Výstaviště vzniklo ve východní části Stromovky pro konání Jubilejní zemské výstavy v roce 1891. Byl postaven Průmyslový palác, Lapidárium a Křížíkova fontána. Areál se rozrostl o objekty technického zázemí a také o pavilon Maroldova panoramatu. Za komunistické éry byl areál přejmenován na Park kultury a oddechu Julia Fučíka a vznikly další objekty. Jde o oplocený areál s různorodými solitérními objekty, které jsou často dominantami lokality. Zástavbu tvoří historické objekty z 19. století, Křížíkův pavilon z 90. let, divadlo Spirála, Pyramida, plavecký bazén a Tipsport arena. Kompoziční osou je pokračování ulice Dukelských hrdinů a dvě postranní cesty, které vymezují původní část výstaviště z 19. století. Důležitá je historická příčná osa procházející Křížíkovými pavilony a spojující Stromovku a plynárnu.

01.3 Základní rozvržení území pro účely územní studie

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).

Tyto čtvrti jsou označeny písmeny: A – Letná, B – Holešovice, C – Zátory, D – Za Dráhou. V rámci každé čtvrti jsou pak vytvořeny zóny (skupiny bloků) označené římskými číslicemi:

- A.I Vltavská
- A.II Nové Bubny
- A.III U Výstaviště
- B.I U Topíren
- B.II Nové Holešovice jih
- B.III Nové Holešovice sever
- B.IV Jankovcova
- C.I Zátory
- C.II Nové Zátory
- C.III Nádraží Holešovice
- C.IV Elektrárna
- D.I Za Dráhou



T_02

Východiska územní studie

T_02 VÝCHODISKA ÚZEMNÍ STUDIE

Tato územní studie vychází především z územně analytických podkladů, předchozí Územní studie Holešovice Bubny-Zátory z roku 2020, návrhu změny územního plánu pod číslem Z3822, připravovaného Metropolitního plánu Prahy a nových skutečností a informací z let 2020-2026 včetně jednání s klíčovými aktéry. Všechny tyto poklady byly při tvorbě vzaty v potaz, zkoumány a předkládaná územní studie na ně reaguje.

02.1 Vztah k ÚS HBZ z roku 2020

02.1.1 ÚS HBZ

Předchozí Územní studie Holešovice Bubny-Zátory (dále v celé studii jako „ÚS HBZ“) byla pořízena z podnětu Městské části Praha 7 na základě zadání ze září 2016, revidovaného po provedených doplňujících průzkumech v lednu 2018. Zpracovatel bylo Sdružení Pelčák a partner architekti – Müller Reimann Architekten ve spolupráci s IPR Praha. Tato studie byla veřejně projednána 4.10.2019 a po následném zapracování připomínek schválena 18.12.2020. Jejím primárním účelem bylo posloužit jako podklad pro změnu Územního plánu SÚ hl. m. Prahy, ve smyslu § 25 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). Hloubka zpracování a důkladnost prověření jednotlivých problémů však měla sloužit jako základ pro následnou přípravu materiálu obsahujícího podrobnou prostorovou regulaci území – územní studie určené jako podklad pro rozhodování v území.

Dle ÚS HBZ bylo zahájeno pořizování změny územního plánu pod číslem Z3822. Zároveň byl dle této studie tvořen upravený návrh Metropolitního plánu Prahy, který byl na podzim roku 2025 představen veřejnosti k opakovanému veřejnému projednání.

V průběhu let 2024 a 2025 byla v rámci vypořádávání některých komplexních problémů identifikovaných v ÚS HBZ zpracována „Prověřovací urbanistická studie problémových oblastí VRÚ Holešovice Bubny – Zátory“ (dále v celé studii jen „Prověřovací studie“) jejímž cílem bylo poskytnout variantní řešení některých oblastí pro následné zadání úprav pro celkovou aktualizaci územní studie, resp. zpracování územní studie pro rozhodování v území.

02.1.2 ÚS HBZ II

Tato územní studie je zpracovávána jako dopracování a prohloubení Územní studie Holešovice Bubny-Zátory z roku 2020, na kterou v maximální míře navazuje a zohledňuje nové skutečnosti v území a pořizovatelem vybrané varianty z Prověřovací studie.

Jejím primárním účelem je sloužit jako podklad pro rozhodování v území.

S ohledem na výše zmíněné skutečnosti a maximální možnou návaznost na ÚS HBZ nebyla v rámci této ÚS HBZ II již opětovně zpracovávána Analytická část, neboť kapitoly 2. (ANALÝZA ÚZEMÍ) a 3. (VYHODNOCENÍ A DEFINICE PROBLÉMŮ V ÚZEMÍ) ÚS HBZ jsou pro tento účel dostačující a stále platné.

Níže jsou vypsány přehledy nových skutečností a hlavních změn.

02.1 Přehled nových skutečností

Mezi schválením ÚS HBZ a zahájením prací na ÚS HBZ II došlo v rámci řešeného území k následujícím skutečnostem:

- **Realizace výstavby železniční stanice Praha-Bubny, včetně modernizace a přizvednutí kladenské trati a části kralupské trati po spínací stanici**

Železniční stanice (nádrazí) a kladenská trať byly realizovány v souladu s regulativy a předpoklady ÚS HBZ (místa jsou realizována dočasná řešení či opatření, avšak s připraveností na budoucí cílový stav). Stejně tak úsek kralupské trati od severní hrany nádraží Bubny po jižní hranu spojovací stanice. Na dalším úseku po most přes ulici Partyzánská byly provedeny dočasné úpravy pro výškové navázání nového úseku na původní trať. Rovněž byla realizována spojovací stanice Bubny, která však oproti předpokladu a regulaci ÚS HBZ zasahuje více na sever až 11 m do nestavebního bloku A.III-5 (až 22 m včetně manipulační plochy).

- **Zahájení projektové přípravy Vltavské filharmonie**

V letech 2021-2022 proběhla mezinárodní architektonická soutěž. Vybraný návrh byl následně v roce 2024 dopracován do podrobné architektonické studie a následně spuštěny práce na povolovací dokumentaci. V prosinci 2025 získal projekt souhlasné stanovisko EIA a v době vydání ÚS HBZ II je projekt Vltavské filharmonie již ve fázi projednávání povolovací dokumentace. Po dobu tvorby ÚS HBZ II probíhaly vzájemné koordinace. V rámci projektu Vltavské filharmonie jsou rovněž řešeny prvky OSM Vltavská včetně přesunů ventilačních šachet, čímž je umožněna zástavba podél Bubenské ulice v bloku A.II-7, která byla v ÚS i stanovena jako žádoucí, avšak značně limitovaná právě ventilačními šachtami OSM Vltavská.

Projekt Vltavské filharmonie vnáší do ÚS HBZ II jednu ze zásadních změn a sice časově variantní řešení úseku ulice Bubenské od Hlávkova mosty po ulici Heřmanova včetně regulace bloku A.II-1. Z důvodu aktuálně platné legislativy není v rámci projektu Vltavské filharmonie možné napřímení trasy ulice Bubenské v tomto úseku. Projekt Vltavské filharmonie je proto navržen v tzv. hybridní variantě, která ruší problematické mimoúrovňové prostory, a přitom zachovává stávající půdorysnou stopu ulice. Tím splní nutné legislativní parametry. Toto řešení však významně narušuje přirozené linie města, značně limituje možnost zástavby bloku A.II-1 a naopak oproti optimální stopě ulice značně rozšiřuje zbytkový dopravní prostor. Z tohoto důvodu není toto řešení vnímáno jako dlouhodobě adekvátní a územní studie toto území zobrazuje ve dvojím etapizačním výřezu (aby projekt Vltavské filharmonie nebyl v nesouladu s územní studií). Územní studie pracuje ve svém návrhu pracuje především s cílenou podobou tohoto území (je zobrazena jako primární v Hlavním výkresu – regulace, na většině dalších výkresů, všech schématech, bilancích a tabulkách). Dočasná podoba je z důvodu vzájemné koordinace zobrazena jako primární (či jediná) na výkresech dopravní a technické infrastruktury.

- **Realizace či povolení staveb v některých dalších blocích**

V mezičase byly v souladu s regulativy ÚS HBZ realizovány stavby (či zahájeny realizace staveb) např. v blocích A.III-1, B.IV-1, C.I-2, C.I-3, C.II-1, D.I-1. Stavba realizovaná v bloku B.IV-2 si vyžádala úpravu pozice východní hrany bloku, komunikace mezi bloky B.IV-2 a B.IV-3 byla zúžena z původních 20 m na 18 m.

Ve fázi zahájeného povolovacího procesu pak jsou další stavby např. v blocích B.I-1, C.I-2, C.II-5.

02.3 Přehled hlavních změn

02.3.1 Změny a témata k prověření definované zadáním pořizovatele

Pro zpracování ÚS HBZ II byly Pořizovatelem zadány k zpracování tyto změny:

- Zpracovat časově variantní řešení úseku ulice Bubenské od Hlávkova mostu po ulici Heřmanova včetně regulace bloku A.II-1.
- Prověřit a následně zpracovat zrušení mostu na ulici Vrbenského přes ulici Argentinskou, vytvořit novou úrovnívou křižovatku Vrbenského-Argentinská-Jankovcova, východní předpolí současného mostu navrhnout ke snesení a úrovnívému napojení na Argentinskou (dle informací MČ Praha 7 jsou objekty rezidenčního souboru Pergamenka i projekt Merkura na toto řešení připraveny). Adekvátně upravit přiléhající stavební bloky.
- Na základě dřívějších prověření zpracovat úpravu trasy ulice Partyzánská do tzv. „středové varianty“ se zachováním využití stávajícího podjezdu pod tratí směrem na Trojský most a adekvátně upravit přiléhající stavební bloky
- Prověřit a nalézt vhodné variabilní řešení vedení základní komunikační sítě mezi podjezdem Bubenské pod kladenskou estakádou a podjezdem Partyzánské pod kralupskou tratí
- V ulici Za Papírnu prověřit šířkové uspořádání s cílem nalézt kompromisní řešení nutných majetkoprávních úprav.
- Nalézt vhodnější řešení definice a regulace skupiny bloků B.II-2, B.II-3 a B.II-4 s cílem zachovat nutnost dělení, avšak umožnit větší flexibilitu tohoto dělení s ohledem na specifickou náplň (obchodní dům).
- Doplnit vymezení stavebního bloku při severní hraně ulice U Výstaviště.
- Zpracovat úpravy v oblasti Severních bloků (stavební bloky C.II-1 až C.II-3 a C.III-1 až C.III-3) dle varianty „D.3“ z Urbanistické studie.
- Doplnit vymezení zastavitelné části bloku A.II-7 podél ulice Bubenská (dotvoření prostoru u Centra paměti a dialogu Bubny).

02.3.2 Další provedené změny v průběhu zpracování ÚS HBZ II

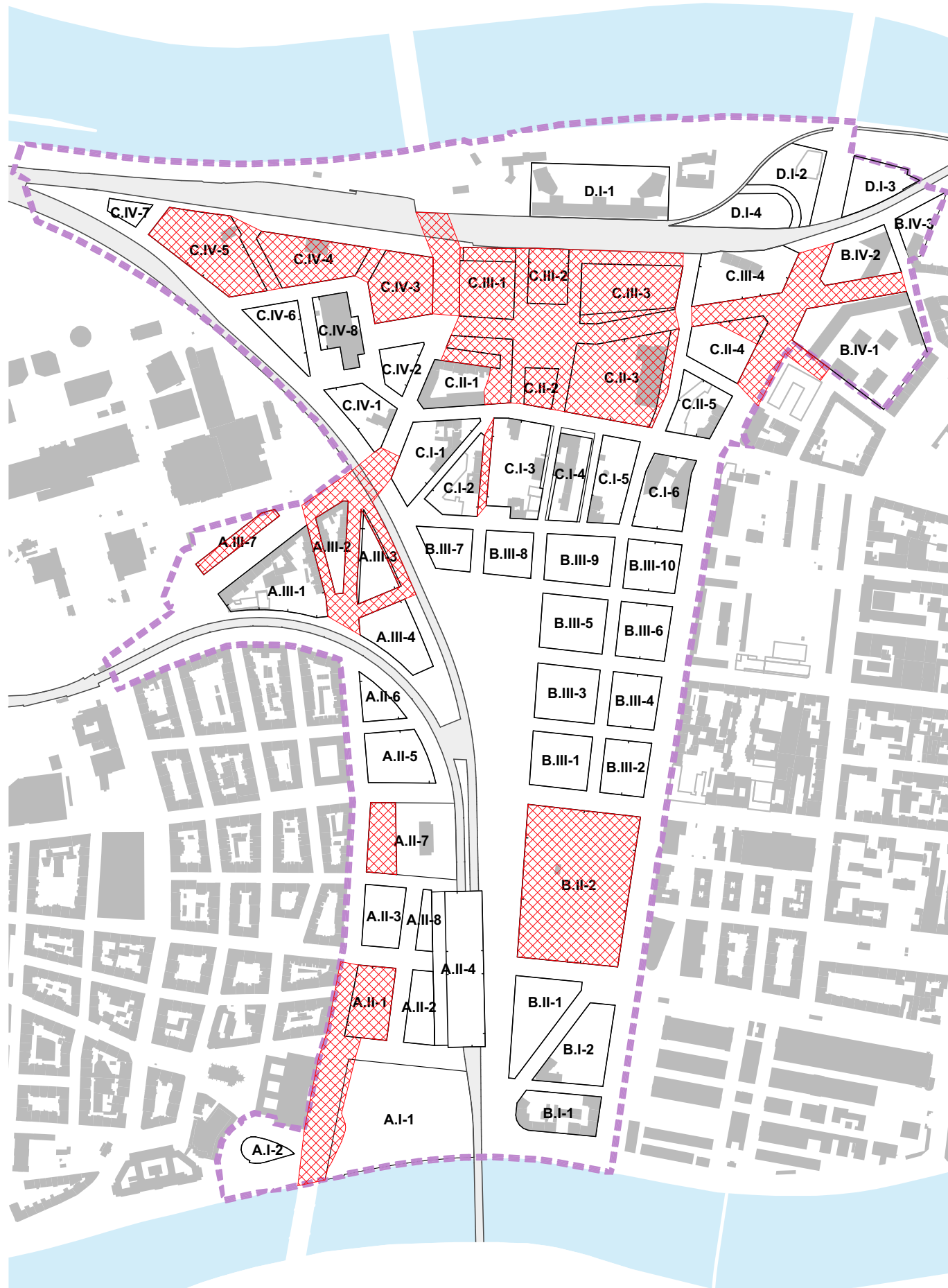
V průběhu zpracování ÚS HBZ II byly na základě jednání se zainteresovanými stranami provedeny tyto změny:

- **Úprava struktury bloků v oblasti Pražské teplárenské (zóna C.IV Elektrárna).**

Změny byly provedeny na základě výstupů z podrobnější urbanistické studie vlastníka pozemků.

- **Úprava koeficientů pv na základě změny základní hloubky uvažovaných budov.**

ÚS i počítala se základními hloubkami budov 17 m pro bytové domy (ubytování apod.) a 21 m pro administrativní budovy. S ohledem na vývoj a posun v tendenci při výstavbě budov byly pro ÚS II tyto hloubky upraveny na 18 m / 22 m. V tomto kontextu došlo k přepočtům koeficientů pv tak, aby byly při těchto hloubkách dosažitelné.



T_03

Urbanistický návrh

T_03 URBANISTICKÝ NÁVRH

03.1 Celková koncepce návrhu

Brownfield mezi Bubny a Holešovicemi tvoří uvnitř města jen stěží překonatelnou bariéru mezi městskými čtvrtěmi a městskými prostory. Tento rozdělující efekt velkého území někdejšího vlakového nádraží a drážních dílen 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 roztříštěnost městského prostoru.

Při srovnání současného a původního stavu důležitých ulic a městských prostorů je zřejmé, že vykazují 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. S tohoto pak musí být vyvozeny nové priority. Řešení problémů v oblasti dopravy a rozvoje jakožto i přiřazení nových využití se pak musí podřídit 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 koncept 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.



03.2 Koncepce jednotlivých lokalit

03.2.1 Letná – 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 Praha-Bubny s přilehlou novou zástavbou na konci Hlávkova mostu má v kontextu Prahy prominentní polohu na nábřeží 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 do tunelu pod náměstí a filharmonii a dále vedena Argentinskou ulicí. Tramvaj bude vedena v úrovni nivelety města, tedy v ulicích, a nikoliv zakopána do tunelů a ramp jako dnes. Nebude tedy překonávat výškový rozdíl mezi předmostím a nábřežím a vznikne horizontální plato na nábřeží Vltavy

Projekt Vltavské filharmonie vnáší do ÚS HBZ II jednu ze zásadních změn a sice časově variantní řešení úseku ulice Bubenské od Hlávkova mostu po ulici Heřmanova včetně regulace bloku A.II-1. Z důvodu časového harmonogramu přípravy projektu Vltavské filharmonie nyní nebude provedeno napřímení trasy ulice Bubenské v tomto úseku. Projekt Vltavské filharmonie je proto navržen v tzv. hybridní variantě, která ruší problematické mimoúrovňové prostory, a přitom zachovává stávající půdorysnou stopu ulice. Toto řešení však významně narušuje přirozené linie města, značně limituje možnost zástavby bloku A.II-1 a naopak oproti optimální stopě ulice značně rozšiřuje zbytkový dopravní prostor. Proto bylo s pořizovatelem ÚS dohodnuto zobrazení tohoto úseku Bubenské ulice v dočasné variantě s ponecháním současného trasování ulice a v podobě konečné, kde trasa ulice je vedena v jedné linii od ústí Hlávkova mostu. Územní studie proto toto území zobrazuje ve dvojím etapizačním výřezu (aby projekt Vltavské filharmonie nebyl v nesouladu s územní studií)

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 a projektované Vltavské filharmonie by se mohlo jednat v budoucím severním čele náměstí (po tzv. narovnání Bubenské) o novou budovu radnice Prahy 7. Část výstupů z metra bude integrována 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 nábřeží Vltavy.

Tramvaj bude vedena pod úroveň železnice a dále jak na jih na stávající trať po nábřeží, tak na sever a následně do Dělnické ulice. V dnes nezastavěné oblasti mezi dnešní Bubenskou a železnicí je možno realizovat potřebné topografické úpravy. Topografickými úpravami okolí Centra paměti a dialogu Bubny 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.

03.2.2 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 spojit.

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. Blokova 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.

03.2.3 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 Praha-Holešovice koncipováno jako charakteristický celek s náměstím, které působí jako prostorové těžiště pro blízké okolí.

Reorganizace nádraží a jeho okolí je spojena s přestavbou, resp. s částečnou 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. Výškové budovy zapadají z pohledu od města do krajinného reliéfu strmých skal Jablůňky na druhé straně řeky.

Zásadním předpokladem kvalitního řešení tohoto prostoru je nalezení ideálního výškového uspořádání a ztvárnění veřejného prostranství před nádražím Praha-Holešovice. Náměstí ohraničené bloky C.II-1, C.II-2, C.II-3, C.III-1, C.III-2 a C.III-3 je sice přeřazeno ulicí Vrbenského, má ale tvořit jeden celistvý a prostupný prostor. Dnes je v tomto prostoru značné množství výškových nivelet a bariér. Niveletu ulice Vrbenského není možné snížit kvůli přímé vazbě na strop tubusu metra, je však ev. možné uvažovat naopak o jejím zvýšení. Zároveň platí, že Vrbenského, obě poloviny náměstí a stejně tak bezprostředně navazující veřejné prostory musí tvořit jeden plynulý celek. Za tímto účelem je toto náměstí uvedeno jako specifický projekt s nutností vypsání architektonické soutěže. V době dokončování této ÚS probíhá soutěžní workshop na řešení tohoto prostoru.

03.3 Parametry návrhu

03.3.1 Majetkoprávní vztahy

Územní studie maximálně respektuje majetkoprávní vztahy v území. Zákres stavebních bloků do majetkové mapy dle listů vlastnictví je proveden na výkresu V_10-m. Zákres regulace do hranic pozemků katastru nemovitostí je zobrazen na výkresu V_10-k.

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. Dalším místem s výraznější odchylkou od stávajících majetkoprávních vztahů je východní část bloku C.II-1 a jeho okolí. Obě tyto oblasti byly v rámci tvorby územní studie podrobně zkoumány a byl proveden rámcový návrh možného vypořádání. Oba návrhy jsou přílohou T_P-7.

03.3.2 Památková ochrana

V řešeném území respektujeme a zachováváme všechny památkově chráněné objekty. Památkově chráněný ocelový most v areálu bývalé motorové elektrárny (dříve Pražská teplárenská, dnes ve vlastnictví RPC s.r.o.) bude ovlivněn přízvednutím 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. Konkrétní umístění je však nutné prověřit z hlediska památkové ochrany a technického řešení.

03.3.3 Typologie krajiny ve městě

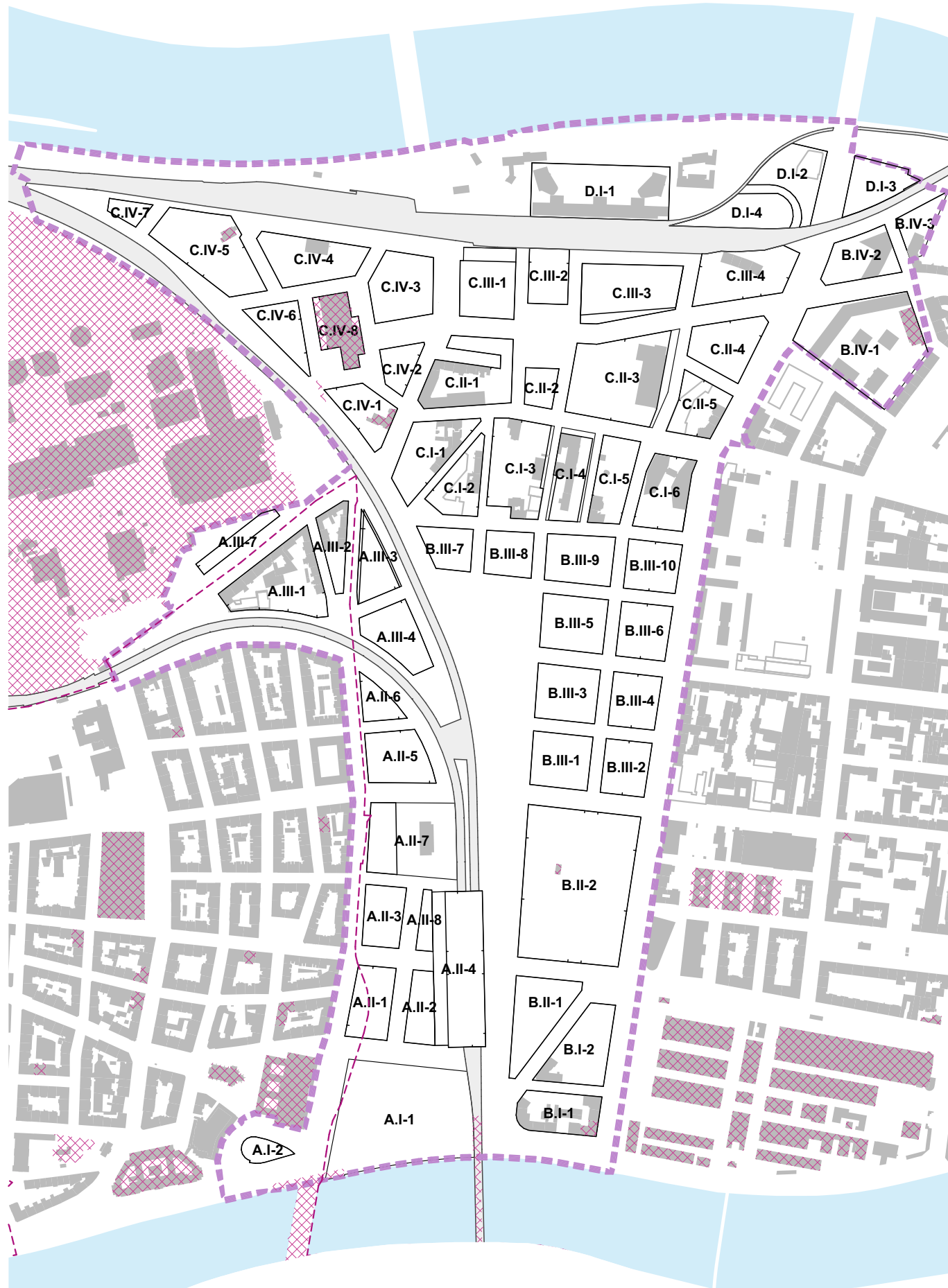
Navržené řešení podporuje kontinuální propojení nezastavěné krajiny ve městě podél řeky Vltavy a obě nábreží propojuje centrálním parkem. Zástavba přirozeně navazuje na okolní zastavěnou městskou krajinu charakterizovanou blokovou strukturou. Bloková struktura je navržena také v oblasti Zátor a nádraží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

03.3.4 Struktura zástavby

Navržená bloková struktura zástavby vychází z okolní struktury. Vychází z holešovické šířky bloku, která je cca 85 m. 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, bytových sekcí (vstupů), či fasádních sekcí. K tomu byl vyvinut regulativ „Počet objektů na stavební čáře“ – bližší viz 04.2.5.

03.3.5 Terénní konfigurace, přízvednutí železničních tratí

Terénní konfigurace rozvojového území je podstatně ovlivněna rekonstrukcí železničních tratí. Přízvednutí kladenské trati je dnes již zrealizováno. Zároveň navrhujeme přízvednutí také kralupské trati, která umožní propojení území Výstaviště a Stromovky s areálem Pražské teplárenské (RPC s.r.o.) a přes něj dále až k nádraží Holešovice. V rámci zpracování ÚS HBZ (z roku 2020) bylo přízvednutí koordinováno s tehdy probíhajícím technickým prověřením (Metroprojekt). V rámci zpracování této ÚS HBZ II bylo s Metroprojektem ověřeno, že předpoklady z roku 2020 jsou stále platné. Obě tratě tedy budou přízvednuty tak, aby maximálně umožnily propojení obou částí města (Letné 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 (dnes částečně Nicholase Wintona) bude stávající terén snižen 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 předpokládané výškové uspořádání uliční sítě je patrné z výkresu V_11. Je třeba počítat s vyššími náklady na terénní úpravy a přípravu území, které jsou však pro tvář města zásadní.



03.3.6 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, 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 (nárožních dominant) s maximální podlažností 12 nadzemních podlaží. V severní části území jsou navrženy výškové dominanty (věže) zdůrazňující veřejná prostranství s maximální podlažností 18, resp. 21. Zobrazené schéma je založeno na výkresu podlažnosti z ÚAP, kde je zobrazena základní podlažnost, tedy bez ustoupených podlaží.

Dále jsou ustanovena místa tzv. urbanisticky exponovaných nároží v návaznosti na článek 103, odst. (1), písm. c) Metropolitního plánu, a také § 18 odst. (4), písm. b) PSP. Na tato ustanovení navazuje zmíněný regulativ územní studie, kterým v rámci podrobnější koordinace území stanovuje značkou konkrétní místa, kde může (má) být těchto ustanovení využito.

03.3.7 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 20 m, na severu území je šířka ulice 22 m (v souvislosti s vyšší zástavbou). Šířka uličního profilu Argentinské je na základě dohod z období tvorby ÚS HBZ stanovena 36 m, šířka uličního profilu v Bubenské pak 27 m. Podrobněji jsou uliční profily zobrazeny v Knize uličních profilů – viz V_07.

03.3.7 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 Centra paměti a dialogu Bubny a u nádraží Praha-Holešovice. Veřejný prostor jedinečného charakteru, s památkově chráněnou budovou, je navržen v areálu Pražské teplárenské (zóna C.IV Elektrárna). 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, má však nově především městský charakter (2+2 jízdní pruhy, prostor pro cyklisty v podobě dánských pásů, stromořadí, široké chodníky). Jsou navrženy pěší zóny v ulici Jateční a Nicholase Wintona, které jako významné městské třídy propojují území východozápadně. Navržena je revitalizace obou nábřeží (severního i jižního).



T_04

Regulační nástroje

T_04 REGULAČNÍ NÁSTROJE

Návrh vychází z ustanovení Pražských stavebních předpisů (nařízení č. 12/2024 Sb. hl. m. Prahy, o požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze), dále též jen „PSP“.

04.1 Navržené regulativy dle PSP

04.1.1 Stavební / nestavební bloky - § 2, písm. a)

§ 2 Pojmy

- a) *blokem ucelená část území tvořená souborem pozemků, jedním pozemkem nebo jeho částí, zpravidla ohraničená uličním prostranstvím a vymezená uliční čarou; bloky se rozlišují na stavební, jež jsou určeny převážně k zastavění budovami, a nestavební, jež jsou určeny převážně k nestavebním účelům.*

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.

04.1.2 Uliční čára - § 4 odst. (1)

§ 4 Vymezení uličního prostranství (uliční čára a bloky)

- (1) *Uliční čára pro účely tohoto nařízení vymezuje v zastavitelném území hranici uličních prostranství a bloků.*

04.1.3 Stavební čára - § 14

(2) *Stavební čára určuje v rámci stavebního bloku nepřekročitelnou hranici trvalého zastavění budovami. Stavební čára dále určuje tyto parametry: a) ustoupení zástavby od hranice zastavění; b) rozsah a míru zastavění hranice zastavitelné části bloku.*

a) Stavební čára uzavřená - § 14 odst. (4), písm. a)

která vymezuje hranici zastavitelné a nezastavitelné části bloku,

1. *jejíž zástavba nesmí nikde ustupovat a*
2. *která musí být v celé své délce souvisle a úplně zastavěná*

b) Stavební čára polouzavřená - § 14 odst. (4), písm. b)

vymezuje hranici zastavitelné a nezastavitelné části bloku,

1. *jejíž zástavba nesmí nikde ustupovat a*
2. *která může být v celé své délce úplně a souvisle zastavěná*

c) Stavební čára otevřená - § 14 odst. (5), písm. a)

vymezuje hranici zastavitelné a nezastavitelné části bloku,

1. *jejíž zástavba nesmí nikde ustupovat a*
2. *která musí být přerušovaná stavebními mezerami*

d) Stavební čára volná - § 14 odst. (5), písm. b)

vymezuje hranici zastavitelné a nezastavitelné části bloku,

1. *jejíž zástavba může libovolně ustupovat a*
2. *která může být přerušovaná stavebními mezerami*

04.1.4 Výšková regulace

a) Základní rámec – výškové hladiny dle § 18 odst. (2)

§ 18 Výšková regulace

(2) 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 rozptýlu 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.

Řešené území je zařazeno převážně do výškové hladiny VI 16 m – 26 m dle § 18 odst. (2), písm. f).

Bloky v severní části území (kolem nádraží Holešovice a v oblasti areálu Pražské teplárenské, resp. bývalé elektrárny) a podél ulice Argentinská, jakož i bloky s nárožními dominantami (viz 4.2.11.) jsou zařazeny do výškové hladiny VII 21 m – 40 m dle § 18 odst. (2), písm. g).

Výškové dominanty – věže (viz 4.2.12) kolem náměstí u nádraží Holešovice a v areálu bývalé elektrárny jsou zařazeny do výškové hladiny VIII nad 40 m dle § 18 odst. (2), písm. g).

b) Podrobnější stanovení maximální regulované výšky budov

Územní studie stanovuje pro každý blok (či jeho část) podrobnější výškovou regulaci v rámci dané výškové hladiny dle 4.1.4.a., a to určením konkrétní maximální regulované výšky budovy v metrech. Nad touto maximální regulovanou výškou může být vystavěno jedno ustoupené podlaží dle PSP § 20 odst. (2).

Pro účely územní studie se maximální regulovaná výška zaokrouhluje podle principů matematického zaokrouhlování na celá čísla (tj. navrhovaná výška budovy 24,49 m je považována za splnění maximální regulované výšky určené na 24 m). Tento princip je určen především pro vyrovnávání výškových rozdílů terénu.

Základním urbanistickým konceptem územní studie Holešovice Bubny - Zátory je vytvoření tradičního blokového města, tedy jasně definovaných a ohraničených uličních prostorů prostřednictvím kompaktní blokové zástavby. S ohledem na tuto koncepci a cílené měřítko města, resp. cílený poměr šířky uličních prostranství vůči výšce zástavby, stanovuje územní studie maximální regulované výšky budov určením konkrétní hodnoty v metrech v rámci dané výškové hladiny dle 4.1.4.a.

c) Maximální regulovaná výška budov určená nadmořskou výškou

V některých případech územní studie určuje maximální výšku budov v metrech nad mořem (systém Bpv). 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 § 20 odst. (2).

04.1.5 Určení výšky - § 20 odst. (1), odst. (2)

Stavební bloky mají určenu maximální přípustnou výšku hlavní římsy v metrech, viz odst. 4.1.4.b, ev. odst. 4.1.4.c. Určení regulované výšky budovy je v souladu s § 20 odst. (1):

§ 20 Určení výšky

- (1) *Regulovanou výškou budovy se rozumí vzdálenost měřená svisle od nejnižšího bodu přilehlého terénu po úroveň hlavní římsy. Úroveň hlavní římsy se rozumí průnik vnějšího líce obvodové stěny a horní hrany střešní krytiny nebo horní hrana atiky. Výšku lze stanovit nezávisle pro části budovy.*

Maximální přípustná výška budovy v metrech je nepřekročitelná a nesmí být překročena ani v případě, že nebude dosažen maximální přípustný počet nadzemních podlaží (viz odst. 4.2.10.a). Nad regulovanou výšku je možné vystavět ustupující podlaží dle § 20 odst. (2):

§ 20 Určení výšky

- (2) *Pokud nestanoví územní plán nebo regulační plán požadavky na části staveb nad úrovní hlavní římsy, je od maximální regulované výšky možné vystavět:*
- a) šikmou střechu s nejvýše dvěma štíty, případně s podkrovními podlažími, v maximálním úhlu 45° a o maximální výšce 7,5 metru;*
 - b) ustupující podlaží do výšky 3,5 metru ustoupené od vnější obvodové stěny budovy orientované k uliční čáře a jedné další obvodové stěny alespoň o 2 metry;*
 - c) jiné prostorové řešení střechy, které nepřesáhne vymezení podle písmen a) nebo b).*

04.1.6 Urbanisticky exponované nároží - § 18 odst. (4), písm. b)

Ustanovení § 18 odst. (4), písm. b) PSP stanovuje možnost lokálně zvýšit budovu v „urbanisticky exponované poloze (například nároží, nebo osa náměstí)“ o maximálně dvě podlaží nad jednou třetinou plochy posledního plnohodnotného podlaží.

Pravidla pro lokální dominanty na nárožích pak stanovuje i článek 103, odst. (1), písm. c) Metropolitního plánu a sice „o 2 RNP nad maximálně 1/3 RPB pro budovy na nárožích na křížení metropolitních, čtvrtkových a lokálních tříd a náměstí, pokud to není v rozporu s charakterem území.“

V rámci podrobnější koordinace území stanovuje územní studie značkou konkrétní místa, kde může (má) být těchto ustanovení využito.

§ 18 Výšková regulace

- (4) *Pokud nestanoví územní plán nebo regulační plán pravidla pro překročení maximální výšky, mohou maximální výšku v odůvodněných případech přesáhnout:*
- b) budovy, které v urbanisticky exponované poloze (například nároží, nebo osa náměstí) lokálně zvýrazňují urbanistickou strukturu města (lokální dominanty), není-li to v rozporu s charakterem území; regulovanou výšku budovy lze v tomto případě zvýšit maximálně o 2 podlaží a nejvýše nad jednou třetinou plochy posledního plnohodnotného podlaží*

04.1.7 Výsadbové pásy a stromořadí v uličních prostranstvích - § 12

V liniích vyznačených v “Hlavním výkresu – regulace” se v návaznosti na ustanovení § 12, odst. (1) PSP předepisuje požadavek na vymezení výsadbového pásu pro stromořadí a realizace stromořadí při výstavbě dané ulice.

Šířka výsadbového pásu je min. 1,5 m, doporučená je 2,25 m. Výsadbový pás bude sloužit jako prostor pro retenci a vsakování dešťových, tomu bude uzpůsobeno technické řešení povrchů a hran.

V souladu s ustanovením § 48 PSP je možné z ustanovení § 12, odst. (1) povolit výjimku.

§ 2 Pojmy

m) stromořadím převážně souvislá liniová výsadba stromů ve vymezeném prostoru, zejména v uličních prostranstvích a podél cest

§ 12 Výsadbové pásy a stromořadí v uličních prostranstvích

- (1) *V nově zakládaných ulicích a při celkových přestavbách stávajících ulic od šířky 12 metrů se musí vymežit výsadbový pás pro stromořadí v minimální šířce 0,8 metru; v užších ulicích tam, kde je to v rámci prostorového uspořádání technicky možné. V ulicích od šířky 18 metrů je minimální šíře výsadbového pásu 1,5 metru.*

V podrobnosti a měřítku územní studie není možné detailně technicky prověřit realizovatelnost tohoto požadavku v každém uličním segmentu. Jedná se tedy o požadavek, ze kterého lze slevit v případě, že při detailním návrhu daného uličního segmentu a sítí technické infrastruktury bude jednoznačně prokázáno, že požadavek naplnit nelze. To ostatně umožňují i PSP tím, že z ustanovení § 12, odst. (1) lze povolit výjimku. Nicméně v ulicích, kde je předepsáno oboustranné stromořadí, musí dojít k realizaci alespoň jedné jeho strany. Smysl regulativu je ostatně i obrácený – má sloužit i stavebníkům jako podpora pro jednání se správci sítí o výjimkách či technických opatřeních na zmenšení ochranných pásem sítí.

Stromořadí nejsou předepisována v místech specifických projektů dle 4.2.8., kde se jejich návrh předpokládá v rámci podrobného řešení daného místa. V uličních prostranstvích bez uvedeného požadavku na výsadbový pás se prověření realizovatelnosti doporučuje.

04.2 Regulativy nad rámec PSP

04.2.1 Aktivní parter

V místech, která jsou v "Hlavním výkresu – regulace" 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 umožňovat využití pro obchod, služby či veřejnou vybavenost. Konstrukční výška podlaží přístupného z veřejného prostranství se doporučuje min. 3,8 m, optimálně 4,5 m.

04.2.2 Podloubí

Prostor za uliční čarou uvnitř stavebního bloku, který slouží jako veřejné prostranství plynule a plně navazující na uliční prostranství. Jedná se o místa s vysokou frekvencí pěšího pohybu. Cílem je zaručit bezpečnost chodců a plynulou prostupnost územím.

04.2.3 Veřejný průchod napříč stavebním blokem

Nutnost zajistit veřejný průchod či průjezd napříč stavebním blokem s neomezenou přístupností. Hmotu stavebního bloku musí být v tomto místě rozdělena veřejnou komunikací nebo pasáží. Poloha průchodu / průjezdu není pevně definována, může být posunuta v rámci bloku, ale musí logicky a provozně navazovat na okolní síť uličních prostranství a tras. V "Hlavním výkresu – regulace" je pro každý průchod určena jeho minimální šířka s ohledem na jeho umístění a význam.

04.2.4 Hranice zastřešení veřejného prostranství

Speciální čára, která vymezuje prostor vně stavebního bloku, ve kterém je možné vystavět konstrukci, která bude sloužit k zastřešení veřejného prostranství. Toto kryté prostranství musí plynule navazovat na přilehlé veřejné prostranství, musí být neomezeně veřejně přístupné, otevřené. V prostoru se nesmí nacházet žádné další konstrukce, zejména vertikální komunikace (neplatí pro vertikální komunikace metra).

04.2.5 Počet objektů na stavební čáře

Stanovuje 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 (vstupy), či ev. fasádní sekce. Tento regulativ se nemusí uplatnit v případě staveb občanské vybavenosti (např. škola, radnice, apod), ale naopak se vyžaduje u administrativních budov, obchodních center apod.

Nezastavěnou část (stavební mezeru) o šířce větší než 12 m na polouzavřené, otevřené či volné stavební čáře lze do stanoveného minimálního počtu započítat.

04.2.6 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.

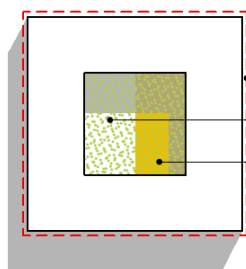
04.2.7 Zastavěnost stavebního bloku

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

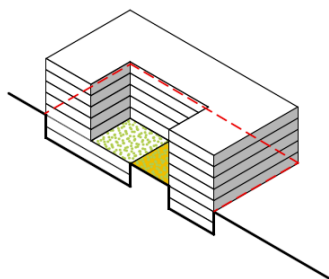
„pv“ stanovuje minimální plochu vnitrobloku. Je stanovena procentem z celkové plochy stavebního bloku. Plochou vnitrobloku se pro účely ÚS rozumí plocha, která může být umístěna na podzemních podlažích staveb nebo na prvních až dvou nadzemních podlažích staveb, jejichž konstrukce umožní využití plochy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

„np“ stanovuje minimální nezastavěnou plochu stavebního bloku využitelnou primárně pro zeleň na rostlém terénu. Je stanovena procentem z celkové plochy stavebního bloku. Nezastavěnou plochou se pro účely ÚS rozumí plocha, která není zastavěnou plochou stavby dle § 13 písm. o) stavebního zákona:

zastavěnou plochou stavby plocha ohraničená pravoúhlými průřeznými lícemi obvodových konstrukcí všech nadzemních i podzemních podlaží do vodorovné roviny; plochy lodžii a arkýřů se započítávají; ...



Plocha stavebního bloku	6000 m ²
Plocha vnitrobloku	1500 m ²
Nezastavěná plocha bloku	750 m ²



Stanovení plochy vnitrobloku:

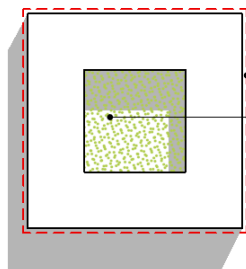
$$pv = 1500 / 6000 \times 100$$

$$pv = 25\%$$

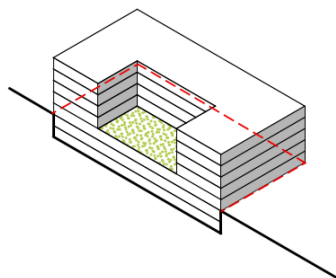
Stanovení nezastavěné plochy:

$$np = 750 / 6000 \times 100$$

$$np = 12,5\%$$



Plocha stavebního bloku	6000 m ²
Plocha vnitrobloku	1500 m ²
Nezastavěná plocha bloku	0 m ²



Stanovení plochy vnitrobloku:

$$pv = 1500 / 6000 \times 100$$

$$pv = 25\%$$

Stanovení nezastavěné plochy:

$$np = 0 / 6000 \times 100$$

$$np = 0\%$$

Regulativ je předepsán na blok jako celek, nikoli na každý samostatný stavební záměr v bloku. Obzvláště u malých či nárožních parcel v již částečně prostavěných blocích by vztahování tohoto regulativu na každý záměr zvláště výrazně omezilo a ztížilo zástavbu. Posouzení, zda záměr svým rozsahem neznemožní splnění určené zastavěnosti bloku jako celku je v pravomoci stavebního úřadu.

04.2.8 Specifický projekt

Stavební blok s požadavkem prověření zástavby v rámci architektonické soutěže nebo architektonické studie. Případně úsek veřejného prostranství mezi skupinou bloků s požadavkem na prověření v rámci urbanisticko-architektonické soutěže či podrobnější studie včetně návazností na výškové usazení navazujících bloků (jejich parterů). Upřesnění jednotlivých specifických projektů je uvedeno v kapitole T_09.1.

04.2.9 Veřejné prostranství uvnitř stavebního bloku

Stanovuje požadavek na realizaci veřejného prostranství uvnitř stavebního bloku ve vazbě na stávající památkově chráněné objekty. Přesný tvar ani velikost veřejného prostranství nejsou stanoveny, je však jednoznačně stanoven požadavek na neomezený veřejný přístup z uličního prostranství (přímou vazbou na něj nebo veřejným průchodem či průjezdem).

04.2.10 Maximální počet nadzemních podlaží

Konstrukční výška podlaží není omezena, ale regulovaná výška budovy nesmí přesáhnout stanovenou maximální výšku římsy dle odst. 4.1.4., 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.

a) Maximální počet nadzemních podlaží dle metodiky PSP

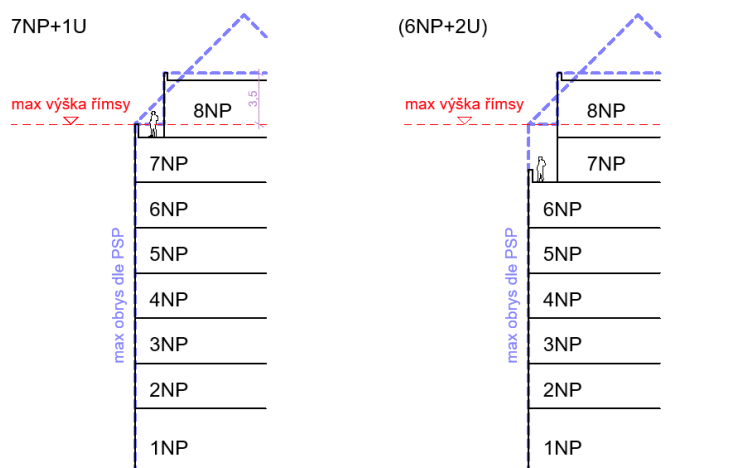
V rámci regulace je stanoven v souladu s PSP maximální počet plných nadzemních podlaží a jedno ustupující podlaží, přičemž za ustupující podlaží se považuje podlaží dle § 20, odst. 2, písm. b) PSP:

ustupující podlaží do výšky 3,5 metru ustoupené od vnější obvodové stěny budovy orientované k uliční čáře a jedné další obvodové stěny alespoň o 2 metry

b) Maximální počet nadzemních podlaží upřednostňovaných zpracovatelem ÚS

Zpracovatelé územní studie výrazně doporučují při návrhu budov uvažovat o hmotovém řešení se dvěma ustoupenými podlažími. Takovéto hmotové řešení je pro navržené město vhodnější, neboť snižuje výšku hlavní římsy, při minimálním snížení kapacit. Tato regulace je v "Hlavním výkrese – regulace" uvedena v závorkách. Princip spočívá ve snížení počtu nadzemních podlaží o 1 podlaží a umožnění výstavby 2 ustupujících podlaží, tedy místo 7NP+1U je uvedeno 6NP+2U.

Tento princip však není možné přímo předepsat, neboť PSP ve svém znění pracují pouze s jedním ustoupeným podlažím. Dvě ustoupená podlaží přímo nezakazují, nad regulovanou výšku budovy však lze vystavět pouze jedno ustoupené podlaží. Dvě ustoupená podlaží tak lze realizovat pouze za předpokladu, že nebude plně využita maximální regulovaná výška budovy, tedy hlavní římsy.

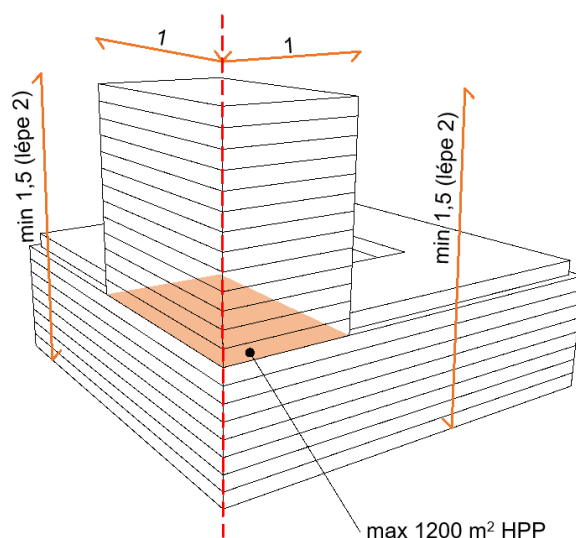


04.2.11 Nárožní dominanta

Nárožní dominantou se rozumí stavba nebo část stavby, která je zařazena do výškové hladiny VII umístěná na konkrétních místech v nároží bloků. U nárožní dominanty je stanovena maximální podlažnost a maximální výška v metrech. Stanovení maximální výšky římsy se řídí dle § 20 odst. (1) PSP. Maximální přípustná výška budovy v metrech je nepřekročitelná a nesmí být překročena ani v případě, že nebude dosažena maximální přípustná podlažnost budovy. Stejně tak maximální počet podlaží je nepřekročitelný a nesmí být překročen ani v případě, že nebude dosažena maximální výška římsy. Půdorysná plocha nárožní dominanty nad úrovní základní výšky bloku musí mít maximální rozměry 20 x 40 m, orientace těchto rozměrů předepsána není, v případě nárožních dominant okolo centrálního parku (nestavebních bloků B.II-5 a B.III-11) by se ale mělo přihlížet ke kompozici celé skupiny.

04.2.12 Věž

Věž se rozumí stavba nebo část stavby, která je zařazena do výškové hladiny VIII umístěná na konkrétních místech, primárně 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 (šířka ku výšce věže) musí být minimálně 1:1,5, lépe 1:2 a větší, přičemž tento vztah platí pro obě uliční strany věže. Při návrhu věží je třeba dbát na společnou kompozici skupiny věží.



04.2.13 Ulice ve spádu s navazující zástavbou

V místech, kde dochází k výraznějšímu klesání uličního prostranství (např. kvůli podjezdu pod tratí či vlivem výškových poměrů nad tělesem metra) jsou stanoveny požadavky jak na uliční prostranství, tak na navazující zástavbu tak, aby byl zachován městský charakter daného uličního úseku.

a) Požadavky na uliční prostranství

Celý příčný profil dané ulice musí udržovat stejnou míru klesání, tedy vozovka i chodníky na obou stranách klesají souběžně, je vyloučeno vytvářet v uličním prostranství zářezy, opěrné stěny apod. Tento regulativ se neuplatní v situaci, kdy by jeho aplikace znemožnila přístup k již stojícím navazujícím stavbám.

b) Požadavky na navazující zástavbu

Parter domů musí přirozeně dosedat na terén a postupně navazovat na spád uličního prostranství, bez dlouhých úseků slepých fasád.

04.2.14 Nestavební blok s požadavkem na hospodaření se srážkovými vodami

V označených nestavebních blocích se požaduje, aby umožňovaly vsaky a retenci srážkových vod z přilehlého území. V nestavebních blocích bez uvedeného požadavku se prověření realizovatelnosti doporučuje.

Pokud to vsakovací poměry dovolí, doporučuje se využít označené nestavební bloky k hospodaření se srážkovými vodami i z okolních bloků stavebních v rámci společně řešeného celku v návaznosti na ustanovení § 30, odst. (4) PSP:

§ 30 Hospodaření se srážkovými vodami

(4) Hospodaření se srážkovými vodami musí být řešeno na stavebním pozemku, v rámci daného záměru, případně na jiném vhodném pozemku. Pokud je v přilehlém uličním prostranství vymezen výsadbový pás, lze řešit hospodaření se srážkovými vodami jejich odváděním k takto umístěným vegetačním prvkům, pokud je takové řešení technicky možné.

04.2.15 Zelené střechy

U navržených budov se požaduje, aby byla střecha řešena jako zelená (vegetační) s retencí pro srážkové vody. Využití střechy pro střešní terasy se tím nevylučuje. Střechy nad podzemními podlažími, případně 12NP v návaznosti na odst. 4.2.7., by měly být řešeny primárně jako zelené intenzivní střechy. Střechy nad posledními podlažími se předpokládají v řešení s extenzivní zelení. Pro střechy věží (4.2.12.) a nárožních dominant (4.2.11.) se požadavek na extenzivní zelené střechy nepředepisuje.

04.2.16 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 občanskou vybavenost. V úsecích železnice, kde není možnost podstavby uvedena, je požadováno umístění železničního tělesa na opěrné zdi (nikoli valu).

04.2.17 Uliční prostranství a profily

Regulované jsou šířky uličních prostranství (vzdálenost mezi uličními čarami). Navržené uliční profily v Knize uličních profilů jsou doporučené.

04.2.18 Umístění veřejné vybavenosti

V každé zóně se umísťuje další veřejná vybavenost nad rámec požadované veřejné vybavenosti přímo definované v „Hlavním výkresu – regulace“ o minimální výměře 800 m² čisté podlažní plochy.

04.2.19 Kapacitní parametry bloků

Maximální kapacity využití území stanovuje Metropolitní plán. Hrubé podlažní plochy uváděné u bloků v „Hlavním výkresu – regulace“ a přehledových tabulkách jsou pouze orientační – stanovené na základě hmotové interpretace regulativů daného bloku (především podlažnosti a hodnot pv a np).

Tyto HPP jsou stanoveny v duchu článku 96 MPP s tím, že zahrnují i HPP občanské a veřejné vybavenosti dle odstavců (3) a (4) článku 96 MPP.

Podrobněji viz kapitola T_05 a příloha T_P-2.

T_05

Využití území, kapacity

T_05 VYUŽITÍ ÚZEMÍ, KAPACITY

05.1 Polyfunkčnost území

Využití celého území je uvažováno jako polyfunkční, v duchu Metropolitního plánu pracuje územní studie s jednou základní obytnou funkcí, umožňující širší škálu využití. Uvažován je mix hromadného městského bydlení, administrativy, obchodů, služeb a veřejné vybavenosti. Stavební bloky řešeného území jsou navrženy převážně pro polyfunkční využití s převahou bydlení. Polyfunkčnost je v přiměřené míře uvažována i na úrovni jednotlivých budov, a to především předepisováním aktivního parteru.

V řešeném území počítá územní studie s celkovým objemem zástavby cca 2.112.000 m² HPP (nová zástavba + stávající zástavba včetně možných nástaveb do výškové regulace), z čehož je předpokládáno 45 % bydlení, 29 % administrativa, 11 % obchod a služby a 15 % školství, zdravotnictví, institucionální péče, kultura a ubytování.

05.2 Bydlení a administrativa

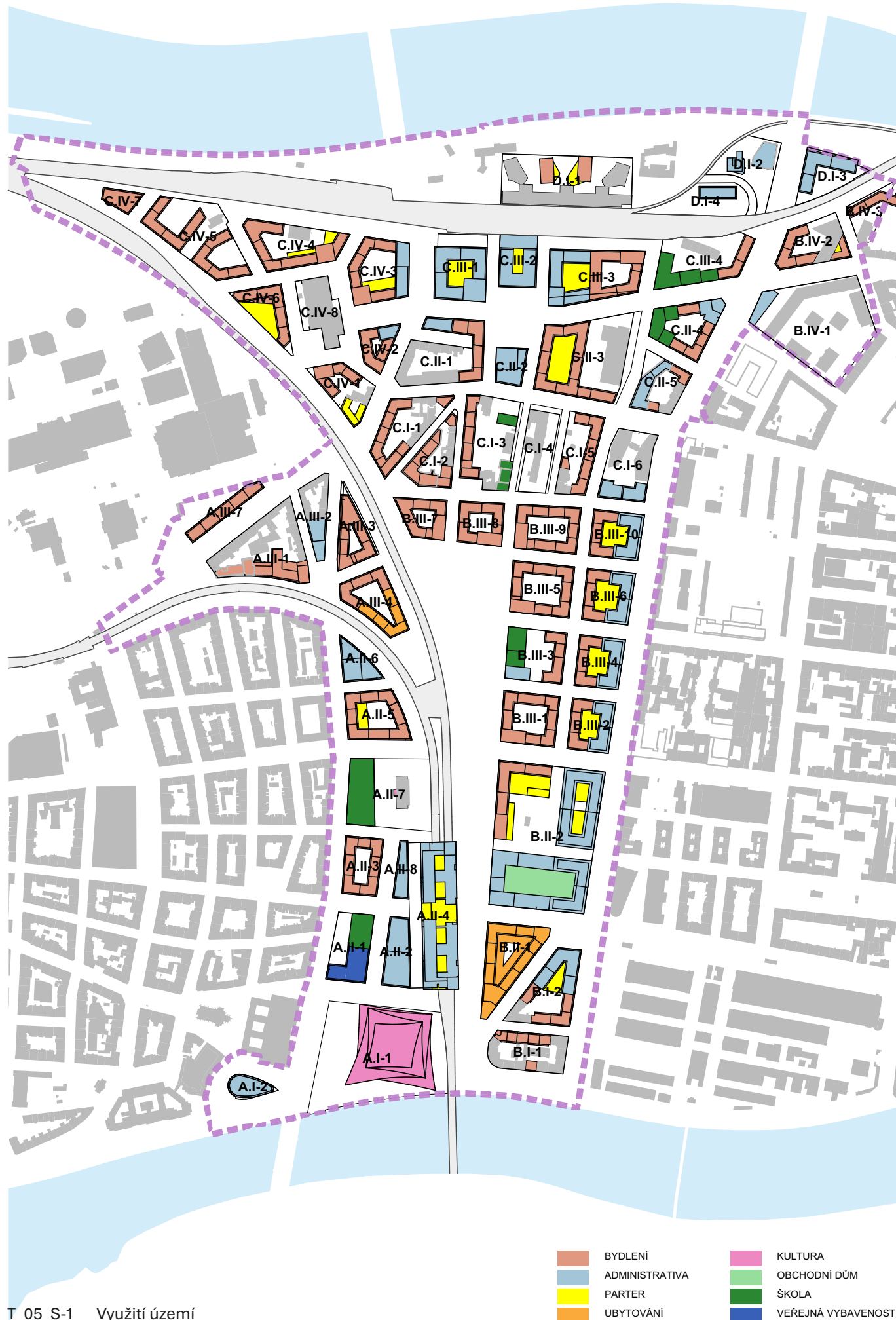
05.2.1 Bydlení

Územní studie navrhuje polyfunkční území s převahou bydlení. Bydlení je rovnoměrně rozvrženo v celém řešeném území. Bydlení je uvažováno v celkovém objemu cca 953.000 m² HPP. 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 bydlící. Návrh umožňuje v rámci bloků umístit širokou škálu nabídek bydlení (od malometrážních bytů po byty nadstandardní).

05.2.2 Administrativa

Administrativa je navržena částečně v polyfunkčních blocích (především při ulici Argentinské) částečně v blocích s administrativou jako téměř výhradní funkcí (především v okolí Vltavské filharmonie a nádraží Bubny a dále v oblasti nádraží Holešovice). Administrativa je uvažována v celkovém objemu cca 605.000 m² HPP.



05.3 Veřejná vybavenost

05.3.1 Komerční vybavenost: Obchod a služby

Obchod a služby se odehrávají především v aktivním městském parteru, jsou definovány stavební čáry, podél nichž je povinnost umístit aktivní parter. 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 (administrativa, bydlení, ubytování apod.).

05.3.2 Občanská vybavenost

V rámci řešeného území vymezuje Územní studie značkou bloky s umístěním občanské vybavenosti:

- Zařízení školství – základní škola
- Zařízení školství – střední školy
- Zařízení správy
- Zařízení kultury

Ostatní typy občanské vybavenosti (např. mateřské školy, zdravotnické služby) územní studie v určitých blocích předpokládá, ale neurčuje je značkou, neboť se jedná o typy vybavenosti, které lze plnohodnotně včlenit do bloků a jejich konkrétní umístění závisí na etapizaci a dohodách mezi investory a městskou částí. Předpoklad územní studie o umístění těchto ostatních typů je zobrazen na schématu a uveden v příloze T_P-2: BILANČNÍ TABULKA BLOKŮ.

• Zařízení školství – mateřská škola

- Celkem se předpokládá 10 mateřských škol s celkovou kapacitou 1.440 dětí
- Rozmístění v blocích není přímo předepsáno, v rámci bilancí jsou MŠ počítány v blocích, kde je dle předběžných dohod a analýz předpokládá městská část

• Zařízení školství – základní škola

- V bloku A.II-1 (potenciál až 10.000 m² HPP)
- V bloku B.III-3 (potenciál až 11.700 m² HPP)
- Blok C.I-3 (potenciál až 6.600 m² HPP)
- Blok C.II-4 (potenciál až 10.500 m² HPP)
- Celkové kapacity činí cca 3.100 žáků

• Zařízení školství – střední školy

- V bloku A.II-7 před Centrem paměti a dialogu Bubny (potenciál až 22.000 m² HPP)
- V bloku C.III-4 (potenciál až 15.000 m² HPP)
- Stávající v bloku C.I-4
- Připravovaná SŠ v bloku B.IV-1

• Zařízení veřejné správy

- V bloku A.II-1 v čele náměstí před Vltavskou filharmonií (potenciál až 14.500 m² HPP při narovnání Bubenské ul.)

• Zařízení kultury

- Budova Vltavské filharmonie v bloku A.I-1
- Centrum paměti a dialogu v bývalé budově nádraží Bubny v bloku A.II-7
- Kulturní funkce se také předpokládá (bez značky) jako náplň adaptované budovy elektrárny Garbe (blok C.IV-8)

05.3.3 Rekreační vybavenost

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

05.4 Kapacity území a bloků

Maximální kapacity využití území stanovuje Metropolitní plán. Hrubé podlažní plochy uváděné u bloků v “Hlavním výkresu – regulace” a přehledových tabulkách jsou pouze orientační – stanovené na základě hmotové interpretace regulativů daného bloku (především podlažnosti a hodnot pv a np).

Tyto HPP jsou stanoveny v duchu článku 96 MPP s tím, že zahrnují i HPP občanské a veřejné vybavenosti dle odstavců (3) a (4) článku 96 MPP.

Celkový přehled parametrů a limitů bloků ke veden v příloze T_P-1: PŘEHLEDOVÁ TABULKA BLOKŮ.

Podrobné přehledy bilancí jednotlivých bloků jsou uvedeny v příloze T_P-2: BILANČNÍ TABULKA BLOKŮ.



T_05_S-2 Využití území - veřejná vybavenost

- | | |
|-------------------------|----------------------|
| ● MŠ | ● ÚŘAD |
| ● ZŠ | ● HOTEL |
| ● SŠ | ● UBYTOVACÍ ZARIŽENÍ |
| ● FILHARMONIE | ● STUDENTSKÉ BYDLENÍ |
| ● KULTURNÍ PROSTOR | ● OBCHODNÍ CENTRUM |
| ● INSTITUCIONÁRNÍ PÉČE | ● ČERPAČÍ STANICE |
| ● ZDRAVOTNICKÉ ZARIŽENÍ | ● VESTIBUL NÁDRAŽÍ |

T_06

Zelená infrastruktura

T_06 ZELENÁ INFRASTRUKTURA

06.1 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 nábřeží plně zapojena do městského prostoru, bariéru na jihu řešeného území tvoří severojižní magistrála s vysokou hustotou dopravy, na severu pak bariéra železniční tratě s nádražím Praha-Holešovice. Zásadním prvkem návrhu pro celý holešovický meandr je scelení říční nivy do kontinuálního krajinného prostředí, což by přispělo ke zvýšení rekreačního potenciálu. Cílem je propojení obou nábřeží 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.

06.1.1 Centrální park / A /

Holešovický poloostrov v současnosti trpí nedostatkem volných ploch s kvalitní vegetací uvnitř urbánní struktury, které by odpovídaly jeho celkové velikosti, proporcím a počtu obyvatel. Zejména pak chybí parkové plochy. Navržený centrální park se stane srdcem území, novou tvář Holešovic. Park má nejen městský, rekreační a edukační význam, ale i výrazný pozitivní mikroklimatický dopad na okolí. Parková plocha s modelovanou travnatou plochou je důležitou součástí systému hospodaření se srážkovými vodami v lokalitě, stane se oázou v tepelném ostrově zástavby holešovického meandru.

Část srážkové vody zasáhne ke kořenům alejových stromů v ulicích v zásakových pásech, 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 vlhké lokality. Pro snížení a zpomalení odparu budou depresní polohy doplněny přírodě blízkou vegetací již od počátku realizace. Pro zadržení a zpomalení zásaku bude do terénu sníženo zapraveno přírodní aditivum – zeolit.

06.1.2 Průchozí vegetační koridor / B /

Na centrální park navazuje liniový vegetační koridor, propojení na Císařský ostrov, resp. Stromovku.

Navržen je jako hustá kulisa stromů se středovým průchodem. Stromy, vytvářející vnitřní podchodnou klenbu, vnější partie korun jsou zavětveny níže, pro lepší

odclonění od dopravy. Uvnitř koridoru budou zřízeny pobytové, stinné niky.

06.1.3 Holešovické nábřeží / C /

Tato lokalita je z převážné části v soukromém vlastnictví a je zde již postupně realizována revitalizace. I přesto, územní studie předkládá námětově alternativní ztvárnění pobřežních částí.

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.

V územní studii se počítá se spolupůsobením těchto modelací podél břehů řeky v Holešovicích i dále po proudu toku.

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. Stavíme na přirozenosti, jednoduchosti a těsné vazbě vegetace a živočichů na vodu.

V daném území pokládáme velkorysé, lehce modelované louky se solitérami stromových dřevin, které jsou bezpečné, využitelné lidmi i lehce prostupné pro případné povodňové vody, za velice příhodné a cenné.

Pro zdejší krajinu byly dlouhodobě charakteristické zejména duby (*Quercus robur*) a černé topoly (*Populus nigra*). Zejména dosadba topolů černých by byla velice žádoucí, vzhledem k jejich rychlému mizení z říční krajiny.

Spolu s obnovou pestrých luk přirozené skladby vznikne v budoucnu jednoduchý a funkční přírodní prostor, udržitelný s minimální finanční náročností a s potenciálem rozšíření rekreační plochy města.

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

06.1.4 Bubenské nábřeží / D /

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. Ztvárnění nábřeží je dle vítězného návrhu z architektonické soutěže na Vltavskou filharmonii.



06.2 Systémy zelené infrastruktury

06.2.1 Celoměstský systém zeleně (CSZ)

Centrální park je navázán na celoměstský systém zeleně, který prochází podél Vltavy a do Stromovky. V jižní části území překonává bariéru magistrály jak pomocí navržené Štvanické 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 a cyklostezky. Stromy několika taxonů zde spoluvytváří „zelenou klenbu“, mozaiku barev, textur i vůní. Postupný proces rašení, nakvétání a vybarvování listů jednotlivých druhů zvýší atraktivitu území a vloží do něj cenný fenomén dlouhé přistíněné pěší trasy pro chodce.

06.2.2 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.

V území bude vegetace:

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

Agresivní invazivní druhy bylin a dřevin budou odstraněny a v území bude jejich případný výskyt trvale monitorován.

06.3 Typy vegetačních prvků

06.3.1 Uliční stromořadí

Vymezené pásy rostlého nebo upraveného terénu v uličních prostorech (pokud možno oboustranné linie), 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 umístěním strukturálních substrátů (štěrkových vsakovacích pásů) ke kořenům.

Stromy musí být chráněny před mechanickým poškozením, alespoň v prvních 10 letech.

V návaznosti na vodohospodářské řešení lokality lze tak vhodně navázat výsadbovými jámami na řešení retenčních rýh. V zájmu hospodárnosti lze uvažovat 2 typy substrátů: živnější typ A v blízkosti výsadeb a meziprostorech chudší typ B.

- Hloubka profilu se substrátem typu A: 1400 mm (skladba: standardní skladba povrchu + strukturální substrát + akumulací objem)
- Hloubka profilu se substrátem typu B: 1200 mm (skladba: standardní skladba povrchu + strukturální substrát)

Výsadbová jáma pro stromy minimálně 1,2 × 1,2 × 0,7 m. Objem minimálně cca 1 m³.

Rozsah pásů se strukturálním substrátem: šířka dle možností výsadbového prostoru, délka dle vodohospodářského řešení a rozsahu daného stromořadí. Pro strom je nutné vytvořit prokořenitelný prostor cca 26 m².

V pásech podél významných dopravních komunikací (ulice Argentinská) je doporučeno uvažovat filtrační pás pro zadržení vod silně znečištěných odpadem z motorového provozu (motorové oleje, částice z pneu pryže). Tento pás by navazoval na výsadbový prostor.

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 podjezdě a podchodné výšce min. 220 cm. Dřeviny bez známých zdravotních problémů, netrpící výrazně škůdci, dřeviny, které netvoří dužnaté plody a které nepatří mezi výrazné alergen. Výběr dřevin by měl většinou zapadat do stanovištních podmínek lokality, do původní skladby vegetace.

Většinou jde o návrh oboustranně jednodruhových alejí.

Acer campestre, Carpinus betulus (základní i v kultivarech), Celtis occidentalis, Acer cappadocicum,

Fraxinus angustifolia 'Raywood', *Pyrus calleryana* 'Chanticleer', *Prunus* v neplodících kultivarech.

Ve specifických případech je možné zvažovat komponované promísení dvou druhů, pro zvýšení estetického, nebo kompozičního účinku. (např. Acer campestre + Carpinus betulus).

06.3.2 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, spíše neformálního charakteru.

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

Navrženy jsou vícedruhové kompaktní dvojité linie stromů s krátkým sponem výsadby. Dřeviny tvoří 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, vzhledem k asymetrickému nasazení korun minimálně 130 cm nad terénem ve směru od dopravní zátěže, který může nabízet možnost pěší chůze a krátkodobého pobytu v místě se snížením teploty až o několik stupňů oproti nechráněným zpevněným plochám ve městě.

Vegetace: skladba koridoru dřevin oboustranně podél pěší trasy vychází z lokálních podmínek, jde o vícedruhovou výsadbu dřevin obdobných velikostních parametrů a nároků (např. Carpinus betulus, Acer campestre, Prunus avium 'Plena', Prunus padus, Acer tataricum, v akcentu Sorbus torminalis), 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 podrostově přirozené patro, dotované dosevem vybraných taxonů bylin.

06.3.3 Malé atypické plácky

Specifická místa na kontaktu ulic, v nikách objektů atp. Jedná se o drobné pobytové prostory s několika stromy, mobiliářem, výtvarnými objekty a vsakovacími plochami, která 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 tvoří dužnaté plody a které nepatří mezi výrazné alergen.

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

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

Možné využití např.: Platanus hispanica, Celtis occidentalis, Prunus avium 'Plena', Malus toringo 'Brouwers beauty', aj.

06.3.4 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, často 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 zadržet a vsaku srážkové vody, umožňuje vznik vlhkých, 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, šterkové plochy, mokřadní společenstva).

06.3.5 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 umožňujících 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 podjezdě a podchodě výšce min. 220 cm. Dřeviny bez známých zdravotních problémů, netrpící výrazně škůdci, dřeviny, které netvoří dužnaté plody a které nepatří mezi výrazné alergen.

Dřeviny pokud možno osvědčené v daném místě, které budou spoluvytvářet charakter náměstí, přispějí k jeho obytnosti. Je doporučena výsadba do strukturálních substrátů 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.

Možný sortiment: Platanus acerifolia, Celtis occidentalis, Carpinus betulus, Acer campestre, Acer cappadocicum, Ulmus species. Prunus maackii 'Amber Beauty' aj.

06.3.6 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. V případě omezených prostorových možností popínavé rostliny na konstrukci.

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

06.3.7 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, teplotu okolí a mikroklima obecně. Je to další potenciální „živá plocha“, využitelná i například pro drobnou produkci (byliny, zelenina), včelařství atd.

Volbu extenzivní a intenzivní střechy nutno koordinovat s vodohospodářským řešením z hlediska odtokových poměrů a odvodnění území.

Vegetace:

- *Extenzivní typ – Sedum album, Sedum acre, Sedum spec., střešní mechy atp.*
- *Intenzivní typ – široký sortiment travin a trvalek + dřeviny dle výšky a charakteru substrátu*

06.3.8 Pnucí vegetace na 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.

Užití např. na fasádách objektů, v pásích pozemních komunikací bez dostatečného prostoru pro výsadbu dřevin (Argentinská, Partyzánská), anebo ve vnitroblocích s omezeným výsadbovým prostorem anebo osluněním.

Vegetace: sortiment běžných pnoucích rostlin, s preferencí Parthenocissus tricuspidata, Parthenocissus quinquefolia, Clematis vitalba, Clematis montana, Humulus lupulus, Wisteria sinensis

06.3.9 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.

06.3.10 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 palustris, aj.

06.3.11 Travnaté plochy a bylinné porosty

Doporučeny jsou tyto kategorie bylinných porostů:

- *Nízký pěstěný trávník / pobytové plochy parku, vnitrobloky, intenzivní střešní vegetace*
- *Suchu odolný nízký bylinný trávník / většina travnatých ploch s omezenou možností péče*
- *Luční porosty, nižší luční trávníky s dvojí sečí za rok, druhově pestré, skladba dle charakteru stanoviště.*
- *Podrosty – stínomilné náhrady trávníků, přírodě blízké porosty / Vinca minor, Geranium sp, Gallium odoratum aj.*
- *Štěrkové trávníky – pro neformální pěší trasy / výsev travin s dvouděložnými rostlinami, tolerujícími sešlap / rod Achillea, Plantago aj.*

06.3.12 Technická opatření a následná péče

a) Technické prvky a opatření pro založení a ochranu vegetace

- Rošty, pochůzná mříže – minimalizace sešlapu plochy výsadby stromů atp.
- Štěrkové plochy spolu s modelací terénu – zvýšení zásaku vody, přechodové prvky: umožnění „prosakování“, vztlínání přirozené vegetace původního genofondu lokality v kombinaci s doševy 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 atypickými prvky mobiliáře je možné účinně chránit před poškozením dřeviny (poškození mechanická, opatření pro zvýšení horizontu substrátu pro dřeviny atd.)
- Ochrana proti mechanickému poškození, psům: technické prvky výtvarně a funkčně kvalitní, chránící výsadbu před poškozením (kotvící prvky, opěrná konstrukce, ochrana proti poškození psy,...) vše je možné chápat jako kvalitní prvky ve veřejném prostoru, součást celkového designu místa.

b) 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 (strom/y včetně výsadbového místa atd.)

c) Speciální údržba stromů

Vzhledem ke změně klimatu, projevující se mimo jiné v letním období vysokými teplotami, je doporučeno po vzoru zemí jižní Evropy periodicky na jaře silně prolévat výsadbový prostor dřevin (v několika dávkách, celkem cca 150 l/strom) šedou vodou, ideálně dešťovkou. V případě přetrvávající vysoké prašnosti v letních měsících doporučeno plošné sprchování stromů ve velmi brzkých ranních hodinách, kropení nejen chodníků, ale i ploch bylinných porostů podél komunikací.

T_07

Dopravní infrastruktura

T_07 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

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 a Partyzánská. V severní části na ulici Plynární a v jižní části na ulici Bubenské nábřeží 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 36 m 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 27 m 1+1 jízdní pruh
- Prověření zrušení nadjezdu v ulici Vrbenského
- Návrh neumožní průjezd nadmístních vztahů v ose Dělnická-Veletržní

07.1 Veřejná doprava

07.1.1 Železnice

Řešené území má vazbu na významné dopravní trasy železniční regionální a vnitrostátní dopravy – tzv. kladenskou trať č. 120 (Praha – Kladno) a kralupskou trať č. 091 (Praha – Kralupy nad Vltavou – Děčín). V současné době je v přípravě modernizace trati Praha–Kladno včetně nového úseku umožňujícího obsluhu Letiště Václava Havla Praha systémem železniční dopravy. V úseku Negrelliho viadukt–Praha–Výstaviště je tato modernizace dnes již zrealizována. Tato stavba se významně promítá do řešeného území především tím, že zrealizovala

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 o několik metrů tak, aby byl umožněn podjezd železniční trati a propojení obou městských čtvrtí Holešovic a Letné. Železniční trať je v rozsáhlých úsecích vedena na estakádě s možností podstavby pro komerční využití nebo veřejnou vybavenost. V obdobném duchu je připravována modernizace trati Praha – Kralupy nad Vltavou včetně realizace nových odstavných kolejí v úseku mezi Výstavištěm a areálem Pražské teplárenské.

U trati č. 091 se předpokládá útlum dálkových spojů a celkové snížení intenzit a posílení příměstských spojů. Tato trať je do studie začleněna bez jakýchkoli úprav trasování a bez nároků na úpravu prostoru železničního nádraží. U trati č. 120 se však očekává nárůst dopravní kapacity hlavně s ohledem na propojení této trati s letištěm Václava Havla Praha.

Územní studie označuje novou kralupskou trať za tzv. specifický projekt (viz kap. T_09): 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 ev. umístění podstavců s občanskou vybaveností či jiným funkčním využitím.

Součástí musí být také prověření vhodnosti a realizovatelnosti železniční stanice při bloku C.IV-1. Případný návrh stanice musí být úzce koordinován s návrhem bloku C.IV-1 a komunikací mezi tímto blokem a dráhou. Součástí prověření může být i návrh na umístění lokálních vazeb stanice – blok C.IV-1 na výškové úrovni nástupiště a vytvoření druhé úrovně parteru bloku C.IV-1 (např. formou lávky).

07.1.2 Metro

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 v těsné docházkové vzdálenosti k jižnímu

vestibulu metra a rovněž tramvajové zastávky. Nový severní vestibul stanice metra bude přímo propojen se severním vestibulem nádraží. Stanice metra Nádraží Holešovické potažmo výstupy z této stanice budou začleněny do navrhované zástavby s přímou vazbou na jihu k tramvajovým zastávkám v ulici Plynární a také autobusovým spojům, na severu pak k železničnímu nádraží Praha-Holešovice.

07.1.3 Tramvaje

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 umisťuje 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 nábřeží 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 reflektuje trasování dle Metropolitního plánu – primární trasa je vedena až k prodloužení ulice Dělnické (Nicholase Wintona), kterou dále pokračuje směrem na východ. Jako alternativní trasa východního vedení trati je držena územní rezerva pro 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.

Územní studie prokázala vedení tramvajové tratě Pražskou tržnicí jako nereálné a nabízí městotvornější řešení organizace tramvajové dopravy ulicí Dělnickou a alternativně Jateční při respektování připravované rekonstrukce nábřežní trati.

07.1.4 Autobusová doprava

Hlavním dopravním uzlem pro autobusovou dopravu je prostor u jižního vestibulu stanice metra Nádraží Holešovice. Ve stávajícím stavu se poblíž 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. Návrh počítá se zastávkami linek 112, 156, 187, 201, 206 a 234 situovanými u jižního vestibulu metra v prodloužené ulici Rajské v přímé vazbě na i na tramvaje. Odstavy jsou řešeny formou vnitřní průjezdné ulice skrz blok C.II-3.

07.1.5 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.

07.2 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 východní 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 Vrbenského a Jankovcova, kde dochází ke zrušení stávajícího nadjezdu ulice Vrbenského a jeho nahrazení úrovnovou křižovatkou, dále křižovatky s ul. Plynární, U Průhonu a Dělnická. V křižovatce Argentinská x Dělnická je řešeno doplnění tramvajové trati. Oproti tomu v následující křižovatce Argentinská x Jateční je zařazení tramvajové dopravy pouze výhledově. Tvar křižovatky byl oproti stávajícímu řešení změněn a všechny původní umožněné pohyby byly zachovány. 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 nábřeží Kpt. Jaroše. Samotné mimoúrovňové křížení je navrženo se zrušením severovýchodní indirektní rampy a doplněním levých pohybů ve směru na nábřeží po severozápadní rampě. Úpravou křižovatky bylo dosaženo minimalizování prostoru pro automobilovou dopravu, což však zapříčiní snížení kapacity této křižovatky. Z Hlávkovy mostu je ulicí

Bubenskou vedena tramvajová trať ke křižovatce s ulicí Antonínskou. Tato křižovatka je do územní studie přebírána z projektu Vltavské filharmonie včetně časově variantního řešení úseku ulice Bubenské od Hlávkova mostu po ulici Heřmanova – viz přechází kapitoly. 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. Kvalitní napojení ulice Bubenské na ulici U Výstaviště není možné realizovat pouze stávající ulicí Bubenskou. Studie měla, s ohledem na rozdílné názory na řešení tohoto napojení, prověřit a nalézt vhodné variabilní řešení vedení základní komunikační sítě mezi podjezdem Bubenské pod kladenskou estakádou a podjezdem Partyzánské pod kralupskou tratí. Územní studie uvažuje dvě varianty (na které reaguje dvojí regulace bloku A.III3): základní komunikační síť vede okolo jižní a východní hrany bloku A.III-3 (preferováno zpracovatelem) / základní komunikační síť vede diagonálně dvojúrovňovou ulicí Na Šachtě (preferováno MČ Praha 7). V kapitole T_09 doporučuje územní studie zpracovat detailní variantní dopravní studii tohoto napojení včetně návrhu podoby všech dotčených křižovek. Pokračování dopravního tahu ve směru na Trojský most ulicí Partyzánskou je řešeno s ohledem na dopravní napojení přestavbového území Pražské teplárenské. Propojení východní a západní části řešeného území přes barieru vlakové trati pro automobilovou dopravu je navrženo v místě prodloužení ulice Veletržní (dnes Nicholase Wintona). Aby bylo zabráněno nechtěné tranzitní dopravě z ulice Veletržní ve směru na ulici Dělnickou a dále na Libeňský most, je navrženo propojení 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 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.

Z hodnot HPP nově navržených objektů byla spočítána potřeba parkovacích a odstavných stání a na základě této potřeby sestavil IPR Praha dopravní model lokality.

07.2.1 Doprava v klidu

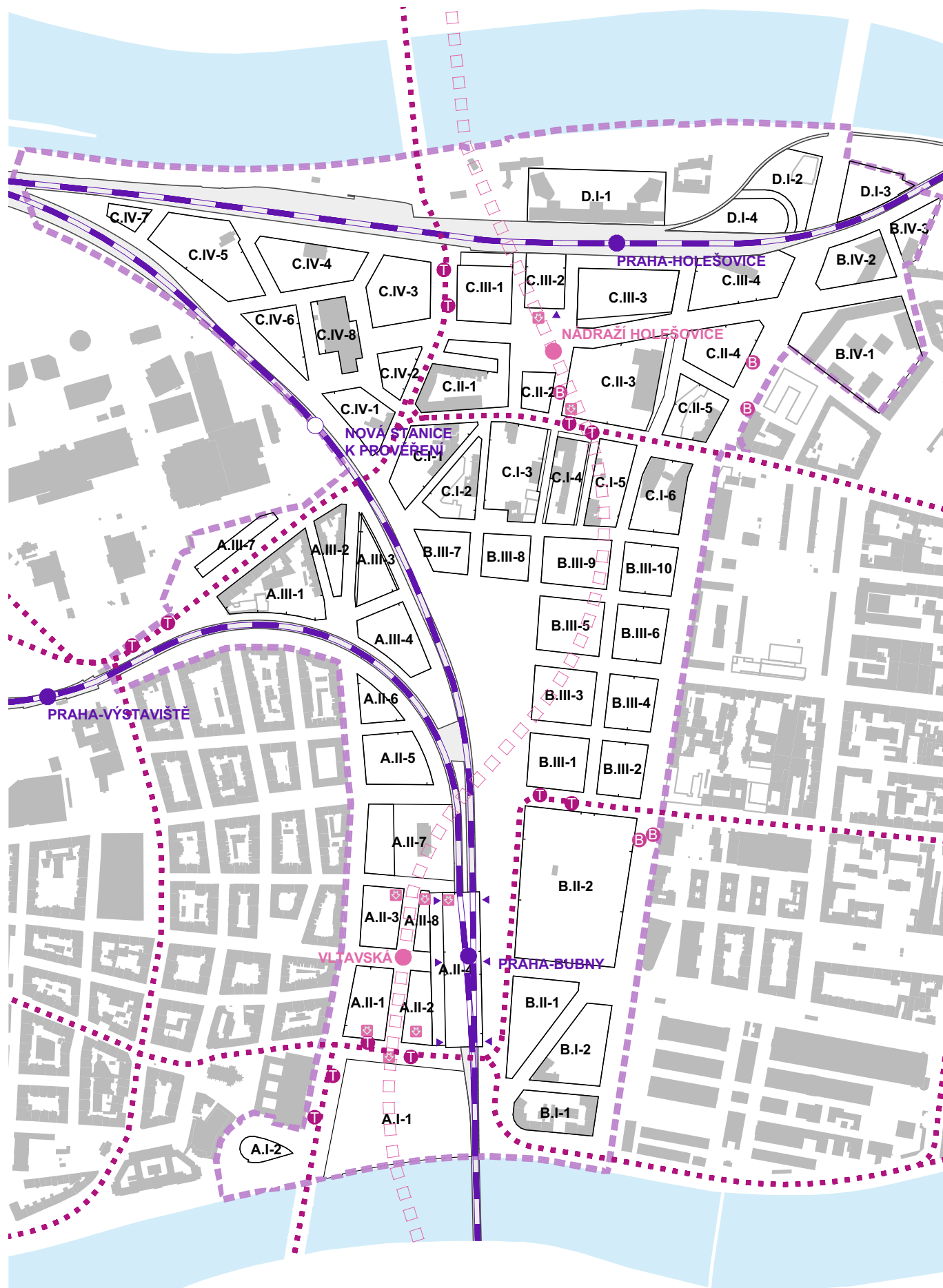
Každý nový objekt bude mít vyvolané potřeby pro parkování a odstavování osobních vozidel zajištěn na stavebním pozemku v podzemních garážích. Na podkladu spočteného HPP nově navržené objekty vykazují celkovou minimální potřebu parkovacích stání v max objemu cca 8200 stání.

zóna		min. počet stání	
ozn.	název	vázaná stání	návšt. stání
A.I	Vltavská	45	53
A.II	Nové Bubny	602	68
A.III	U Výstaviště	606	24
B.I	U Topíren	327	32
B.II	Nové Holešovice jih	408	138
B.III	Nové Holešovice sever	1975	73
B.IV	Jankovcova	538	16
C.I	Zátory	734	34
C.II	Nové Zátory	776	50
C.III	Nádraží Holešovice	594	64
C.IV	Elektrárna	1405	81
D.I	Za Dráhou	124	27
CELKEM:		8134	660

Podrobné výpočty pro jednotlivé bloky jsou uvedeny v příloze T_P-3: VÝPOČTY DOPRAVY V KLIDU.

V uličním prostoru nově navržených ulic jsou umístěny samostatné pruhy (zálivy) pro podélné parkování. Parkování v uličním prostoru je uvažováno nad rámec bilancí potřebných pro nové objekty a mělo by být smysluplně redukováno. Podélné parkovací pruhy (zálivy) budou děleny výsadbou stromů a jsou navrženy na všech ulicích včetně ulice Argentinské. Výjimku tvoří místní komunikace IV. třídy, kde jsou navržena pouze jednotlivá parkovací stání pro potřeby zásobování a obsluhu území.

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 stávající zástavby.



07.3 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, případně dánské pásy, a to zejména na ulicích Argentinská a Bubenská. Tyto trasy navazují na již zrealizované nebo připravované trasy na nábřeží kpt. Jaroše, Bubenském nábřeží, na Trojském mostě a zajišťují průjezdnost území v severojižním směru. Průjezdnost územím ve východozápadním směru je zajištěna návrhem dánských pásů v ulici Vrbenského jako pokračování hlavní severojižní cyklotrasy A4. Dále pak cyklopruhy (dánské pásy) v ulici Plynární, prodloužení ulice Veletržní a Dělnické (Nicholase Wintona), 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.

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 Veletržní. 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 Kouteckého. 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 Vltavské filharmonie a jižního vestibulu nádraží Praha-Bubny, v prostoru prodloužení ulice Jateční a prostoru prodloužení ulice Dělnické (Nicholase Wintona).

07.4 Podoba uličního prostranství

07.4.1 Uliční prostranství a profily

Regulované jsou šířky uličních prostranství (vzdálenost mezi uličními čarami). Navržené uliční profily v Knize uličních profilů (výkresová část V_08) jsou doporučené.

07.4.2 Námětové detaily uličního prostranství

S ohledem na velikost řešeného území a rozsah nově zakládaných uličních prostranství se souběžně s tvorbou územní studie zabýval Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy (Kancelář veřejného prostoru a Kancelář dopravní infrastruktury) ideovým řešením vybraných uličních profilů, včetně doporučeného materiálového složení jednotlivých prvků. Tyto jsou shrnuty v příloze T_P-8: NÁMĚTOVÉ DETAILY ULIČNÍHO PROSTRANSTVÍ.



- NADŘÁZENÁ CYKLOTRASA:
OBOUSMĚRNÁ STEZKA
- NADŘÁZENÁ CYKLOTRASA:
JEDNOSMĚRNÁ STEZKA / DÁNSKÝ PÁS
- PÁTEŘNÍ CYKLOTRASA:
DÁNSKÝ PÁS / VYHR. PRUH

- PĚŠÍ ZÓNY
- ➡ HLAVNÍ PĚŠÍ VAZBY
- VEŘEJNÝ PRŮCHOD NAPŘÍČ
STAVEBNÍM BLOKEM

T_08

Technická infrastruktura

T_08 TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

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, je dodržována ČSN 73 6005. Bohužel se nepodařilo splnit podmínky pro všechna plánovaná stromořadí tak, aby byly dodrženy požadované vzdálenosti od stromů dané Pražskými stavebními předpisy. 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.

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. Je však v úvaze hlubinný tranzitní kolektor pro uvažovaný systém zásobování teplem z ÚČOV.

08.1 Trubní sítě

08.1.1 Zásobování vodou

a) Stávající stav

Zásobování pitnou vodou je zajištěno ze dvou zásobních pásem. Východně od železniční trati z pásma vodojemu Mazanka (jehož objem je aktuálně, od roku 2023, 17.250 m³, hladiny 254,60/259,60 m.n.m.), tedy zásobní pásmo č. 411 GR Mazanka pro Holešovice. V tomto případě se jedná o poměrně rozsáhlé zásobní pásmo, kde jsou na hlavní řad zásobující toto pásmo napojena další zásobní pásma a to č. 119 GR Mazanka pro Libeň a Karlín a č. 140 GR Mazanka pro Nové Město a Karlín.

Toto pásmo je zásobováno hlavním řadem profilu DN 1000 až za shybku pod Vltavou a dále přes ulici Dělnická do ulice Tusarova potrubím profily DN 800 a DN 600. Přívodní řad byl postaven v 80. a 90. letech minulého století z oceli bez ochrany a pouze jeho malá část je z tvárné litiny. Potrubí z oceli v tomto provedení bohužel iniciuje zhoršení kvality vody a zvyšuje nebezpečí poruch v průběhu narůstajícího stáří.

Západně od železniční trati je území zásobováno z vodojemu Bruska (objem 25.800 m³, hladiny

235,60/240,90 m.n.m.), zásobní pásmo č. 410 GR Bruska pro Holešovice. Zde jsou hlavní přívodní řady z tohoto vodojemu profilu DN 500 a DN 400 (staré části DN 350). Úseky, které neprošly obnovou v rámci jiných investičních akcí, pochází i z roku 1926 a je třeba je rekonstruovat. Toto pásmo má nižší tlakové poměry a u vyšších objektů bude nutno přistoupit místně ke zvýšení tlaku pomocí domovních automatických tlakových stanic.

Ve stávající zástavbě je v řešeném území v některých oblastech vodárenská síť ještě z konce 20. a začátku 30. let minulého století. Jedná se rozvody z litinového potrubí, kde zásobní řady jsou profilu DN 80 až DN 100 a tyto řady byly v 70.-80. letech doplněny řady novými. V některých částech byly řady rekonstruovány například v rámci stavby MO 0080 a 0079 (tunel Blanka) anebo v rámci obnov po povodních v roce 2002. Stávající vodovodní síť je funkční, i přesto, že v některých ulicích je potrubí již za hranicí životnosti. Potrubí je většinou z litiny a řady jsou mezi sebou řádně zokruhovány, což přidává vodovodní síti na bezpečnosti a spolehlivosti.

b) Návrh řešení

Vodárenské pásmo VDJ Mazanka

V území tohoto pásma dojde k nejrozsáhlejší výstavbě, a to konkrétně mezi železnicí a ulicí Argentinskou, a dále pak v severní části oblasti ohraničené ulicí Železničářů, ulicí Za Elektrárnou a ulicí Argentinskou.

Voda je do území přivedena stávajícím řadem profilu DN 800 z oceli v Tusarově ulici, který se v posledním úseku snižuje na profil DN 600 z litinového potrubí a následně vstupuje do ulice Argentinská, kterou podchází, a po protější straně pokračuje jižním směrem až k nábřeží. Zde pokračuje západním směrem v profilu DN 400. Na tento řad navrhujeme napojit nový řad profilu DN 400, který bude hlavním zásobním řadem pro území nové výstavby jižně od ulice Železničářů oddělené železniční tratí vzápadní části území, z něhož budou napojeny řady profilu DN 300, které budou propojeny s řadem profilu DN 300 v ulici Železničářů. Na tuto základní kostru bude navázán systém zásobních řadů v profilech DN 100 a DN 150, které budou v maximální možné míře zokruhovány, vyjma propojení do ul. Argentinské, kde by propojení s každou větví způsobilo značné dopravní komplikace, vzhledem k vytiženosti této komunikace. V ulici Argentinská vede aktuálně základní kostra zásobování vodou v oblasti, a to profilem DN 300. Vzhledem ke stáří stávajícího řadu profilu DN 300 (r. 2011), nenavrhujeme v současné době jeho přeložku ani rekonstrukci, a naopak se přikláníme k řešení zeleně, které bude tento řad respektovat. Pokud dojde k úpravě uličního profilu v budoucnosti, například v době dožití řadu, je samozřejmě na místě

návrh nové trasy vodovodu. V místech, kde nebude docházet k zokružování řadů, budou tyto řady ukončeny podzemními hydranty. Jižní území bude zásobováno vodovodním řadem profilu DN 300, jehož trasa je uvažována v ulici Za Viaduktem v souběhu se stávající stokou dešťové kanalizace, navrhovanou stokou splaškové kanalizace a navrhovaným horkovodem Pražské Teplárenské a.s., s propojením na navrhovaný řad profilu DN 400, který bude napojen na stávající řad profilu DN 600 na Bubenském nábřeží. Dílčí zásobní řady budou většinou profilu DN 150.

V severní části území je plánována značně rozsáhlá přestavba, kde dojde i ke značnému zásahu do stávající urbanistické struktury oblasti. V tomto případě je území napojeno na stávající řad profilu DN 300 v ulici Argentinská a v ulici Plynární a tento systém bude doplněn o zásobní řady profilů DN 100 – DN 200, dle potřeb výstavby. Stávající řady, které nebudou vyhovovat svojí polohou nové výstavbě, budou přeloženy do nových komunikací, veškeré řady budou tak ve veřejných komunikacích. V ulicích, kde nedojde k zásahu do stávající vodovodní sítě, ale stávající rozvody jsou datovány do první poloviny minulého století, navrhujeme jejich rekonstrukci, a to zejména s ohledem k úpravám nových povrchů.

Vzhledem k rozsahu urbanizace tohoto území, bude potřeba prakticky celková rekonstrukce stávající vodovodní sítě.

Vodárenské pásmo VDI Bruska

V této oblasti budou nové objekty napojeny na stávající litinový vodovodní řad profilu DN 200 v ulici Bubenská a bude z něj distribuován nový systém zásobních řadů profilů DN 100 a DN 150 a tyto řady budou mezi sebou zokružovány. Tento stávající vodovodní řad je z roku 1926, a je tedy značně za hranicí životnosti a bude potřeba jej zrekonstruovat. Stejně tak i části přívodních vodovodních řadů z vodojemu Bruska a zásobní vodovodní řady z první poloviny 20. století, které ještě neprošly rekonstrukcí. V ulici Bubenská je plánována nová stoka B a není tedy prostor pro přeložku stávající vodovodního řadu profilu DN 200, který se nachází v chodníku a je nutné respektovat jeho stávající trasu.

V území je v současnosti projektována budova Vltavská filharmonie, která značně zasáhne do stávajícího průběhu inženýrských sítí. Nové uspořádání sítí je součástí projektu Vltavské filharmonie, který je ve fázi projektování a projednávání.

Návrh této studie uvažuje tedy především s aktuálním stávajícím stavem inženýrských sítí v této oblasti.

c) Výpočet potřeby vody

Výpočet potřeby vody je proveden dle Městských standardů vodovodů a kanalizací na území hl. m. Prahy. Je proveden na základě podkladů, předaných urbanistů 6.5.2026.

Je uvažováno s potřebou: 160 l /obyv./den,

49,3 l/zam./den,

13,7+21,9 = 35,6 l/žák/den (škola se školní jídelnou).

V oblasti bude 22 621 obyvatel, 38 642 zaměstnanců, 6 750 žáků.

Denní prům. potřeba:

$$Q_d = (22\,621 \times 160) + (38\,642 \times 49,3) + (6\,750 \times 35,6) = 5\,764\,471 \text{ l/den} = \mathbf{5\,765 \text{ m}^3/\text{den}}$$

Maximální denní potřeba:

$$Q_{\max} = k_d \times Q_d = 1,29 \times 5\,765 = \mathbf{7\,436 \text{ m}^3/\text{den}}$$

Maximální hodinová potřeba:

$$Q_h = k_h \times Q_{\max} = 2,3 \times 7\,436 : 86\,400 = \mathbf{198 \text{ l/s}}$$

kde: koeficient denní nerovnoměrnosti $k_d = 1,29$

koeficient hodinové nerovnoměrnosti $k_h = 2,3$

d) Celoměstské investice – na vodovodu

Tato výstavba vyvolá i celoměstské investice. V zásobním pásmu vodojemu Mazanka sice již došlo v nedávné době k navýšení kapacit, které pokryjí aktuální zástavbu a již povolenou výstavbu, ale dle výhledových kapacit nových investic bude potřeba zahájit přípravu výstavby dalších komor. Rozšíření vodojemu by mělo být jednoznačně městskou prioritou a měla by být tedy navrhována jako veřejně prospěšná stavba. V novém Metropolitním plánu je již zakreslena územní rezerva pro výstavbu další komory vodojemu Mazanka. Profily přívodů jsou dostatečné, avšak většinou jsou z oceli bez vnitřní ochrany a je tedy potřeba tyto řady vnitřně ochránit. Avšak vzhledem k tomu, že tyto řady jsou z 80. let minulého století, tak v době výstavby další komory budou prakticky dožité a bude potřeba je vyměnit na řady z tvárné litiny.

V pásmu vodojemu Bruska jsou stále ještě některé stávající přívody za hranicí životnosti a ty bude třeba vyměnit. Tento vodojem má dostatečnou zásobní kapacitu.

Dle získaných informací, se v budoucnu počítá s přepojením části území Holešovic a to mezi ul. Plynární a Železničářů z pásma GR VDJ Bruska na pásmo GR VDJ Mazanka.

08.1.2 Odvodnění

a) Stávající stav

Řešené území se rozkládá v enklávě řeky Vltavy, v Holešovickém meandru, při čemž přirozená povodí směřují na obě strany k řece, tedy severním i jižním směrem. V současnosti toto území náleží do povodí stoky B, která je jednou z nejstarších stok pražského stokového systému. Tato stoka zasahuje to řešeného území velmi významně a značně jej ovlivňuje, zejména pak v severní části území kolem stanice metra Nádraží Holešovice a v oblasti území bývalé Pražské teplárenské. Stoka B byla vybudována na přelomu 19. a 20. století a stoky na ni navazující v tomto území byly vybudovány převážně ve 20. a 30. letech minulého století a postupně, dle potřeb výstavby, byla kanalizační síť doplňována. Stávající kanalizační soustava je značně přetížena, avšak plně funkční a technická kvalita stok většinou dobrá. Rekonstrukce stok byla provedena v důsledků povodní v roce 2002 a všechny stoky tak byly prohlédnuty, a v případě zjištěných závad, případně opraveny.

b) Návrh řešení

Dešťové vody

Tato studie v celém zájmovém území uvažuje s přestavbou systému odvodnění, a to s maximálním využitím dešťových vod v území a odváděním pouze přebytečných dešťových vod do Vltavy, ať už v severní nebo jižní části území. Vody, které nebude možné uplatnit přímo v rámci přirozeného vsaku do zeleně, budou akumulovány a dle možností dále využívány například k zalévání, splachování WC, mytí zpevněných ploch aj., což bude rozpracováno v rámci jednotlivých projektů. Dalším způsobem hospodaření s dešťovými vodami je jejich retence s regulovaným odpuštěním do kanalizace. Regulovaný odtok je na hodnotu 3 l/sec/ha.

V případě odvádění a odtoku dešťových vod z oblasti, lze celé území rozdělit na dvě hlavní části. Na tzv. přestavbové území v severní části, kde je dnes stávající stokový systém tvořen jednotnou kanalizační soustavou, který je třeba přebudovat na oddílnou a dále prostor mezi železniční dráhou a ulicí Argentinskou, kde je navržena rozsáhlá nová výstavba.

V oblasti kolem ulice Plynární, tedy v tzv. přestavbové části území, je případně možnost řešit odvádění dešťových vod do nově navrhovaných stromořadí a zelených ploch. Přebytečné dešťové vody v tomto území je možné odvádět prostřednictvím dílčích stok pouze do dešťové výpusti Jablonského od oddělovače OK 4B. Tento oddělovač je však nutno z důvodů nové

plánované výstavby přeložit, kde celková délka přeložky, vč. jednotné části kanalizace a oddělovače je 533,0 m. Výpust prochází celým severním územím až k hradidlové komoře nádraží Holešovice, která je umístěna těsně před železničním tělesem. Do výpusti jsou napojeny všechny nově navrhované srážkové stoky z přilehlého okolí, včetně komunikací, a to jak obslužných, tak hlavních, z ulice Vrbenského a Plynární. Pouze ze západní části těchto dvou ulic není možné dešťové vody z výškových důvodů do této výpusti odvodnit. Nabízí se zde možnost vytvořit novou srážkovou stoku s vyústěním přímo do Vltavy, ale toto řešení by bylo jak prostorově (zaplněnost Partyzánské ulice), tak finančně náročné. Je zde tedy navržena přeložka jednotné kanalizace, která bude využita i k případnému odvádění dešťových vod, a je napojena to nové přeložky stoky B v ulici Vrbenského. Dešťové vody z ulice Železničářů jsou odváděny z části do nově navrhované stoky srážkové kanalizace v ulici Za Papírnu, která je zaústěna do stávající srážkové stoky v ulici Na Zátorách. Východní část ulice je zaústěna do stoky vedoucí do přeložené výpusti Jablonského. V této oblasti bude snaha o maximální využití odvedení dešťových vod do přilehlých zelených ploch a stromořadí.

Dešťové vody z území bývalé Pražské teplárenské jsou odváděny prostřednictvím výpusti Garbe od oddělovače u Výstaviště OK 2B. Část této výpusti musí být rovněž přeložena z důvodu nové plánované výstavby a s ohledem na stávající trasu rozvodu CZT a památkově chráněných objektů v území. Délka této přeložky je 285 m a lze ji teoreticky částečně rozfázovat podle postupu výstavby. V případě nutnosti, lze v okrajových neodvodnitelných částech, vzhledem k plochosti terénu, dešťové vody retenovat a následně regulovaně vypouštět do jednotné kanalizace. V území je vedena trasa metra. Stanice metra Nádraží Holešovice umístěná těsně pod povrchem, tvoří překážku limitující vedení stok.

V území jižně od ulice Železničářů je plánována rozsáhlá nová výstavba. Území je na západě ohraničeno železniční tratí a na východě ulicí Argentinskou. V rámci studie je snaha připravit řešení, které umožní využití dešťových vod pomocí vytvoření vhodných přírodních podmínek a technických opatření. Z hydrologické rešerše, zpracované z archivních materiálů je zřejmé, že v tomto území jsou vhodné podmínky pro vsakování. Předběžně lze odhadnout hodnotu koeficientu vsaku pro hydrotechnické výpočty jako $k_v = 1 \cdot 10^{-5}$ m/s. Vzhledem k odhadovaným hodnotám vsaku, je důležité, před zahájením prací na dalším stupni projektové dokumentace, provést podrobný hydrogeologický průzkum včetně vsakovacích zkoušek.

Urbanistický návrh uvažuje v této části území s centrálním parkem procházejícím v podstatě celým územím nové výstavby od severu k jihu. Pro přímé využití dešťových vod je poněkud nevýhodná jeho poloha v okrajové západní části zástavby. V rámci odvodnění se však i tak uvažuje přímý odtok dešťových vod z přilehlých komunikací a objektů do nově vzniklého parku. Je uvažováno, že přilehlá komunikace bude navržena se sklonem směrem parku a bude opatřena sníženými obrubníky. Dešťové vody ze střech objektů budou odváděny žlábkem, vedeným pod chodníkem a komunikací, které budou vyústěny do mělkých příkopů tvořících vodoteče místy rozšířenými v tůňky. V křižovatkách bude zajištěn odtok nevsáknutých vod do kanalizace.

Při přívalových srážkách může přechodně na krátkou dobu dojít k přelití žlábků pod komunikací, což by ale nezpůsobilo žádné problémy, protože by přebytečná voda přetekla do uličních vpustí. Při dlouhotrvajících deštích by toto řešení vydrželo a v případě nutnosti by bylo jistěno v nejnižších místech přepady do kanalizace. V jižní části se park značně zužuje a bude potřeba případně provést drenáž podél vedení železniční trati, aby se zabránilo podmáčení železničního tělesa. Tato skutečnost by byla vyhodnocena na základě podrobného hydrogeologického průzkumu. V přilehlé komunikaci je navržena rovněž i srážková kanalizace, pro případ, že by řešení v rámci parku z jakýkoliv důvodů nevyhovovalo.

V ostatních ulicích budou uloženy srážkové stoky. Svody ze střech budou upraveny tak, aby bylo možné využití těchto dešťových vod pro nová stromořadí v ulicích a zelené plochy ve veřejném prostoru.

Toto je pouze teoretická kostra návrhu, která bude potřeba upřesnit v rámci studie modrozelené infrastruktury a řešení hospodaření s dešťovými vodami.

V jednotlivých ulicích jsou navrženy nové srážkové stoky, které budou odvádět nevyužité dešťové vody do Vltavy, a to jak v severní, tak jižní části území.

Povodí, západně od železniční trati podél ulice Bubenská, bude v oblasti od ulice Šternberkova odvodněno do stávající srážkové stoky profilu DN 500, která je vyústěna na Bubenském nábřeží do Vltavy. Vzhledem k aktuálně probíhajícímu přípravným projektovým pracím na Vltavské filharmonii, bude možné, že místo napojení bude přizpůsobeno, s ohledem ke stavebním úpravám a přeložkám v rámci budoucí výstavby Vltavské filharmonie.

Předběžné hydrotechnické výpočty

Odtok dešťových vod

Na základě Městských standardů vodovodů a kanalizací na území hl. m. Prahy a Pražských stavebních předpisů je povolený odtok 3,0 l/s/ha.

Plocha povodí řešeného území, kde dochází k úpravě zástavby je 78, 205 ha, tzn. nejsou zde započítány plochy se stávající zástavbou severně od nádraží Holešovice a severovýchodně od Argentinské ulice. Z plochy řešeného území zasaženého novou zástavbou, je odečteno území parku a přilehlé železniční trati, kde se srážkové vody při návrhovém dešti vsakují, tzn. odvodňovaná plocha, kde jsou vody akumulovány a retenovány je 70, 703 ha. Naopak se uvažuje s odvodněním celého zbývajících území bez ohledu na využití dešťových vod vsakem do zeleně a stromořadí. To bude využito v dalším stupni po upřesnění vsakovacích zkoušek. V současných výpočtech je tedy rezerva.

Povolený odtok z území:

$$O = 70,703 \times 3 = 212,11 \text{ l/s}$$

kde odtokový součinitel ψ byl stanoven odborným odhadem.

Návrhový déšť

- **q = 160 l/s/ha je brán pro dešťovou kanalizaci,**
- **q = 205 l/s/ha je brán pro jednotnou kanalizaci**

Tabulkový výpočet:

Číslo povodí	Plocha povodí F_r	Odtokový součinitel ψ	Redukovaná plocha	Návrhový déšť q	Průtok skutečný Q_s	Retenční objem V_r	Způsob likvidace
(-)	(ha)	(-)	(ha)	(l/s.ha)	(l/s)	(m ³)	(-)
1	13,693	0,55	7,531	160	1204,98	1829	stoka
2	7,502	0,00	0,000	160	0,00	0	vsak
3	8,612	0,50	4,306	160	688,96	1031	stoka
4	17,575	0,55	9,666	160	1546,60	2347	stoka
5	10,012	0,55	5,507	160	881,06	1337	stoka
6	8,139	0,55	4,476	160	716,23	1087	stoka
7	12,672	0,55	6,970	205	1428,77	1693	stoka
celkem					6466,60	9 324	

Splaškové odpadní vody

Splaškové vody z celého řešeného území jsou odváděny do stoky B, která prochází celým územím od západu k východu v severní části a je částečně přeložena.

Vzhledem k relativní rovinatosti terénu jsou splaškové vody z území mezi železniční dráhou a ulicí Argentinská odváděny částečně na sever, kde jsou vody zaústěny do stoky jednotné kanalizace v ulici Železničářů, a druhá část na jih do stávající zděné stoky jednotné kanalizace profilu VP 600/1100 na Bubenském nábreží. Vzhledem k probíhající projekční práci na Vltavské filharmonii a dokončované stavbě Bubenského nádraží, je možné, že dojde ke změnám v napojení na stávající síť v době výstavby. Ve střední části není bohužel možné využít stávající stoku v Argentinské ulici, jelikož tato stoka je uložena pro tyto účely příliš mělce.

Odkanalizování tohoto území (mezi železniční tratí a ulicí Argentinská) bude třeba řešit detailněji až v dalším stupni projektování, jelikož studie neposkytuje dostatečnou podrobnost výškového řešení upravených terénů.

Stoka B

Současná trasa stoky B je v několika místech v kolizi s novou výstavbou navrhovanou v rámci urbanistické studie. Je tedy třeba tuto stoku částečně přeložit. V rámci návrhu přeložky byl proveden průzkum, při kterém bylo zjištěno hned několik problémů a to konkrétně minimální sklony stoky v jednotlivých částech mezi napojovacími body stávající stoky, které je nutno dodržet a dále pak podchod pod stanicí metra Nádraží Holešovice, který se

rovněž nutné zachovat. Tímto je stoka v podstatě výškově zafixována a není možné provádět korekce sklonu stoky.

Trasu lze rozdělit na 2 základní části.

První je zásah do území bývalé Pražské teplárenské, kde jeho přestavbu připravuje soukromý investor a na jehož území je i již zmiňovaná přeložka Garbe. Druhá část je od ulice Partyzánská až po ulici Argentinskou, kde se plánuje mimo jiné výstavba na základě objednávky IPR, tedy HL. m. Prahy. Jedná se tedy o dvě území zcela odlišná, co se týče v přístupu k plánování a výstavbě.

Studie přeložky trasy stoky B byla již zpracována v roce 2020 a znovu popsána v rámci Podrobné studie zásobování sítěmi technické infrastruktury pro rozvojové území Bubny-Zátory v roce 2022, kde zadavatelem byl v obou případech IPR Praha a zpracovatelem PPU spol. s r.o. Doporučujeme tuto trasu zachovat a přizpůsobit okolní novou zástavbu jejímu průběhu. Jak již bylo popsáno výše, stoka je výškově fixována a směrově je trasována dle minimálních požadavků na stavbu stok dle Městských standardů vodovodů a kanalizací na území HL. m. Prahy.

Odtok splaškových vod

Odtok splaškových vod odpovídá potřebě vody.

c) Celoměstské investice na kanalizaci

Území protíná návrh trasy nové stoky B, která je ve fázi projektování pod záštitou PVS a.s. Stoka vstupuje do území z ulice Jateční, obchází se severu budovu nového bubenského nádraží a pokračuje do ulice Bubenská až k ulici u Výstaviště a pokračuje ulicí Za Elektrárnou, kde se spojí se stávající stokou B. Tako stoka bude budována hornickým způsobem a neměla by tak nikterak ovlivnit výškový průběh námi navrhovaných inženýrských sítí.

Jako celoměstská investice by měla být rovněž definována přeložka stoky B a přeložka výpusti Jablonského vč. oddělovací komory OK 4B a jednotné stoky do ní zaústěné.

ZÁVĚR

Řešené území je značně rozsáhlé, ale i poměrně komplikované z hlediska inženýrských sítí. V území probíhá v současnosti souběžně práce na několika studiích i velkých projektech nové zástavby, na pozemcích vlastněných veřejnou institucí i soukromými stavebníky. Například se jedná o Energetickou strategii pro HL. m. Prahu, Energetickou studii, práce na projektu Vltavské filharmonie a další. Vedení vodohospodářských sítí včetně hospodaření s dešťovými vodami, ale i ostatní inženýrské sítě jako je horkovod/teplovod nebo kolektor od Hlávkova mostu, budou do značné míry ovlivněny novou zástavbou a budou ji sami ovlivňovat. Budou tedy vznikat nejen problémy ekonomického charakteru, ale i technického, jelikož sítě musí fungovat jako celek. Tyto problémy budou pravděpodobně vyvstávat i postupně spolu s postupem výstavby a zastavováním území.

08.1.3 Zásobování teplem

Souběžně s tvorbou územní studie probíhají práce na Energetické strategii pro HL. m. Prahu a Energetické studii Bubny-Zátory. Energetická studie Bubny-Zátory je s územní studií průběžně koordinována. Její závěry, výsledky a výstupy budou promítnuty do čístopisu územní studie.

08.1.4 Zásobování plynem

a) Stávající stav

Hlavní přívod do území je vysoce kapacitním STL plynovodem DN 500 ve směru od Letné, do území vstupuje z nábřeží Kpt. 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 zaokružený 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, Rajska, 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 Kpt. 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.

b) Návrh řešení

Celé řešené území je uvažováno k zásobování teplem a TUV z CZT / ÚČOV. V území je dostatek plynu ve vedení STL plynovodu DN 500 v ul. Argentinské.

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 ojediněle k vytápění a přípravě TUV.

V návrhu a koordinaci sítí je rozvod plynu ve většině území uvažován spolu s teplovodem jako doklad, že ho lze v území umístit dle potřeby i spolu s teplovodem. 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.

08.2 Elektřina a sdělovací sítě

08.2.1 Zásobování elektrickou energií

Studie vnějších sítí elektro mapuje stávající stav elektrických rozvodů PREdistribuce a.s. V řešené oblasti. Jedná se o transformační stanice, rozpínací stanice a rozvodnu 110 kV. 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.

Výchozí podklady:

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

a) Energetická dostupnost a bilance

Energetická bilance je zpracována v přehledné tabulce, která je samostatnou přílohou. Bilance je zpracována v souladu s podnikovou normou energetiky 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 52,7 MW, ve skutečnosti lze očekávat hodnoty nižší z důvodů nesoudobosti odběrů z jednotlivých transformačních stanic v celém území.

Požadovaný příkon 52,7 MW pro dotčené území bude zajištěn zařazením nových transformačních stanic do stávající distribuční sítě mezi rozvodny Holešovice a Karlín.

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

b) 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.

č.	číslo TS	druh	par.č.	vlastnictví	typ	aktuální stav	Změna - nový stav v rámci studie
1	769	TS	1489	PRE	Vestavěná	Vyřazena	
2	1103	TS	578/3	PRE	Vestavěná	V provozu	Nutná přeložka TS
3	1502	TS	1/3	PRE	Vestavěná	Vyřazena	
4	1805	TS	304	PRE	Plechová	Vyřazena	
5	3525	TS	2480	PRE	Vestavěná	V provozu	Stanice se nově nachází ve vozovce a je nutná přeložka.
6	3804	TS	2269	PRE	Vestavěná	Vyřazena	
7	4024	TS	283	PRE	Vestavěná	Vyřazena	
8	4060	TS	1/3	PRE	Vestavěná	Vyřazena	
9	4179	TS	1484	PRE	Vestavěná	V provozu	Stanice zůstane zachována v novém objektu
10	5166	TS	2410/25	PRE	Bloková	V provozu	Nutná přeložka
11	5440	TS	1/3	společná	Vestavěná	V provozu	Stanice se nově nachází ve vozovce a je nutná přeložka.
12	5496	TS	307/2	PRE	Bloková	V provozu	Zůstane stávající- kiosek v zahradě
13	5498	TS	209	PRE	Vestavěná	V provozu	Stanice zůstane zachována v novém objektu
14	5526	TS	1192/2	společná	Bloková	V provozu	Stanice zůstane zachována v novém objektu
15	6716	TS	2415/17	cizí	Plechová	Vyřazena	
16	6776	TS	46/1	cizí	Plechová	Vyřazena	
17	6777	TS	1123/4	společná	Bloková	Zrušená	
18	6829	TS	2410/18	cizí	Plechová	Vyřazena	
19	6850	RS	2288/1	společná	Kiosek	V provozu	Stanice se nově nachází ve vozovce a je nutná přeložka.
20	6853	TS	2415/32	cizí	Plechová	Vyřazena	
21	6862	TS	2410/94	cizí	Bloková	V provozu	Zůstane stávající
22	6879	TS	2410/86	cizí	Plechová	V provozu	Zůstane stávající
23	7722	RS	133/20	cizí	Vestavěná	V provozu	Nutná přeložka RS
24	7757	RS	68/1	cizí	Vestavěná	Vyřazena	
25	7782	TS	1489	cizí	Vestavěná	V provozu	Stanice zůstane zachována v novém objektu
26	7797	TS	2415/29	cizí	Kiosek	V provozu	Nutná přeložka TS
27	7799	TS	486	cizí-VN společné	Vestavěná	V provozu	Nutná přeložka TS
28	8384	TS	57	cizí-VN společné	Vestavěná	V provozu	Stanice zůstane zachována v novém objektu
29	8557	TS	77/5	cizí-VN společné	Vestavěná	V provozu	Stanice zůstane zachována v novém objektu
30	8603	TS	77/6	cizí-VN společné	Vestavěná	V provozu	Stanice zůstane zachována v novém objektu
31	8709	TS	2416/29	cizí-VN společné	Kiosek	V provozu	Stanice zůstane zachována
32	8861	TS	1208	cizí-VN společné	Vestavěná	V provozu	Stanice zůstane zachována v novém objektu

č.	číslo TS	druh	par.č.	vlastnictví	typ	aktuální stav	Změna - nový stav v rámci studie
33	8984	TS	205/2	cizí-VN společné	Vestavěná	V provozu	Stanice zůstane zachována v novém objektu
34	9310	RS	2415/32	cizí-VN společné	Vestavěná	V provozu	Stanice zůstane zachována v novém objektu
35	9902	R	33/33	PRE	Kiosek	Zrušená	
36	9978	R	398/1	PRE	vnitřní	V provozu	Rozvodna zůstane nedotčena s ochranným pásmem 30m
37	9985	R	33/28	PRE	Kiosek	Zrušená	
38	9986	R	33/28	PRE	Kiosek	Zrušená	
39	6233	TS	282/1	PRE	Plechová	V provozu	Stanice se nově nachází ve vozovce a je nutná přeložka.
40	7945	TS	2415/13	cizí-VN společné	Vestavěná	V provozu	Stanice zůstane zachována v novém objektu
41	6841	TS	2410/79	cizí	Plechová	Zrušená	
42	6726	TS	2416/6	cizí	Plechová	Vyřazena	

c) Napájení území, transformační stanice

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

V každé oblasti (bloku) bude postaven potřebný počet distribučních (případně velkoodběratelských) trafostanic 22/0,4 kV s transformátory o výkonu 630 kVA. Transformační stanice mohou být jednostrujové nebo dvoustrojové dle standardů PREDi. 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 22 kV, které procházejí oblastí a které jsou připojeny do linie mezi rozvodnami Holešovice a Karlín.

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

d) 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.

e) Kabely 110 kV

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

f) Distribuční síť 1 kV

Distribuční síť NN 1 kV 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 1 kV 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.

g) Kabelová vedení

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 v chodníku s krytím 1,0 m, ve vozovce 1,2 m. Kabely NN budou uloženy ve vozovce a ve vjezdech s krytím 1,2m, v chodnících s krytím 0,6 m a v zeleni 0,8 m.

Pro kabelové rozvody 22 kV budou použity celoplastové kombinované kabely typu 22-AXEKVCEY-OT 1x240RM/25+OT16/12, pro kabelové rozvody 1 kV 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.

h) 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 110 kV 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 a výstup J16 je mimo dotčené území na parc. č. 770/2.

i) 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:

- 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,
- u vestavěných elektrických stanic 1 m od obestavění,
- 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 110 kV vzhledem ke staré stávající technologii.

j) 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.

Na nové trafostanice, přípojkové skříně, rozpojovací skříně a kabelové rozvody musí být zřízeno věcné břemeno ve prospěch PREdistribuce, a.s. Ke všem zařízením energetické distribuční sítě musí být umožněn nepřetržitý přístup.

08.2.2 Elektronické komunikace

a) 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.

V daném území se dále (mimo jiné lokální sítě) nachází optická síť společnosti Vodafone (exUPC), 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. V území se nachází síť dalších významných provozovatelů: T-Mobile, Dial Telecom, ČD Telematika a další.

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.

Vzájemné 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.

b) 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 Vodafone.

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

c) 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 kabelovodu 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 / opto 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 těchto navržených tras tak, aby byly tyto kabely vedeny daným koridorem a nebyly ukládány do chodníků či zelených pásů a tím nenavrhovaly 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 Vodafone.

d) 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. 40 mm.

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

08.3 Ostatní infrastruktura

08.3.1 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.

Do objektů OSM je dále nutno zachovat nezavazitelný vstup, který je situován mezi bloky A.II-1 a A.II-2. Regulace obou bloků na toto reaguje značkou „specifické nároží“, kterým je umožněno odstoupení nároží od uzavřené stavební čáry.

V rámci připravovaných projektů úprav stanice metra Vltavská územní studie silně doporučuje jejich vzájemnou koordinaci včetně řešení podoby povrchu – viz kap. T_09.

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.

08.3.2 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 prostoru přinášejí stín a ochlazují, při konkrétním návrhu uličního prostoru 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.

T_09

Plochy pro podrobnější prověření

T_09 PLOCHY PRO PODROBNĚJŠÍ PROVĚŘENÍ

Územní studie doporučuje ve zvláště komplikovaných situacích vypracovat podrobnější prověření, u tzv. „specifických projektů“ doporučujeme vypsání architektonické soutěže, dále pak provedení technických studií.

09.1 Specifické projekty

09.1.1 Stavební blok A.I-1 – VLTAVSKÁ FILHARMONIE

V letech 2021-2022 proběhla mezinárodní architektonická soutěž. Vybraný návrh byl následně v roce 2024 dopracován do podrobné architektonické studie a následně byly spuštěny práce na povolovací dokumentaci. V prosinci 2025 získal projekt souhlasné stanovisko EIA a v době vydání této územní studie je projekt Vltavské filharmonie již ve fázi projednávání povolovací dokumentace. Po dobu tvorby ÚS HBZ II probíhaly vzájemné koordinace. Projekt Vltavské filharmonie vnáší do ÚS HBZ II jednu ze zásadních změn a sice časově variantní řešení úseku ulice Bubenské od Hlávkova mostu po ulici Heřmanovu včetně regulace bloku A.II-1. Podrobněji popsáno v předchozích kapitolách. V rámci projektu Vltavské filharmonie jsou rovněž řešeny prvky OSM Vltavská včetně přesunů ventilačních šachet, čímž je umožněna zástavba podél Bubenské ulice v bloku A.II-7, která byla v ÚS HBZ stanovena jako žádoucí, avšak značně limitovaná právě ventilačními šachtami OSM Vltavská.

S ohledem na výše zmíněné je níže zopakován popis specifického projektu z ÚS HBZ s tím, že aktuální projekt Vltavské filharmonie všechny předepsané body adresuje:

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 nábreží ze stanice metra, prověří přemostění magistrály u nábreží.

• 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 nábreží, 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 zelené 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

09.1.2 Stavební blok A.II-7 – SŠ a CENTRUM PAMĚTI a DIALOGU BUBNY

Vymezení území pro vypsání architektonické soutěže na budovu střední školy při ulici Bubenská a ztvárnění veřejného prostranství mezi budovou školy, aktuálně vznikajícím Centrem paměti a dialogu Bubny (dále též jen „CpdB“) v rekonstruované drážní budově původního nádraží Praha-Bubny a celého zbytku prostranství až k estakádám dráhy.

Možnost umístění budovy střední školy při Bubenské ulici u bylo v ÚS HBZ zadáno v rámci specifického projektu s ohledem na tehdy uvažované pozice ventilačních šachet OSM – ty však projekt Vltavské filharmonie přesouvá naopak na jih v rámci svého řešeného území, čímž se pro budovu školy odblokovala celá část bloku podél Bubenské. V ÚS HBZ II tak jsou již pro tuto budovu definovány stavební čáry, výšková regulace a předpoklad HPP. Tyto regulativy nabízí značný kapacitní potenciál a bylo by tudíž žádoucí nechat před vypsáním vlastní architektonické soutěže v rámci tvorby jejího zadání zpracovat variantní studii proveditelnosti ověřující nejvhodnější stavební program pro maximální využití potenciálu.

Centrum paměti a dialogu Bubny bude umístěno na stávajícím terénu probíhajícím až k již zbudovaným estakádám kladenské a kralupské trati. Návrh prověří ukončení tohoto prostoru, resp. jeho výškové navázání na prostor pod estakádami, prověří možnosti výškového napojení stávající nivelety okolo CpdB jak na jižní ulici (prodloužená ulice Šternberkova) tak především na severní ulici Nicholase Wintona, která razantně klesá pod drážní estakády.

• Projekt musí řešit:

- návrh budovy střední školy na základě výsledků studie proveditelnosti a výběru nejvhodnějšího stavebního programu
- kvalitní veřejné prostranství – náměstí / parková plocha s umístěním výtvarných děl, které jsou pro tuto plochu u CpdB určeny (Brána do nenávratně – A. Veselý, Čas ticha – J. Róna)
- zohlednění klesání ulice Nicholase Wintona do podjezdu pod estakádami dráhy (pravidlo ulice ve spádu viz kap. T_04) a návrh vhodného způsobu výškového přechodu mezi touto klesající ulicí a niveletou prostoru okolo CpdB
- ukončení veřejného prostranství okolo CpdB u estakád, resp. jeho výškové navázání na prostor pod estakádami
- hospodaření s dešťovou vodou v rámci zelené infrastruktury
- pěší propojení do centrálního parku

• Limity:

- nová kmenová stoka B v ulici Šternberkova a Bubenská
- ochranné pásmo železnice

09.1.3 Stavební blok C.II-4

Vymezení území pro vypsání architektonické soutěže na budovu základní školy, celkové řešení zástavby bloku v návaznosti na limitní technické a časové vazby nutných změn v území.

- **Projekt musí řešit:**

- návrh základní školy
- koordinace s komplexními úpravami okolní základní komunikační sítě (viz kap T-09.2 Dopravní studie Vrbenského – Argentinská – Jankovcova)
- kompletní zástavba bloku možná až po zrušení mostu Vrbenského
- průchod stávající kmenové stoky B blokem – najít vhodné řešení jejího překročení a zástavby SV cípu bloku a vhodného výškového akcentu jako ukončení pohledové osy U Uranie – Vrbenského (urbanisticky exponované nároží)

- **Limity:**

- ochranné pásmo rozvodny Holešovice 110 kV
- průchod stávající kmenové stoky B blokem
- pravděpodobná časová etapizace zástavby bloku
- dopředné zpracování dopravní studie a studie proveditelnosti (viz dále)

09.1.4 Nestavební bloky B.II-3 / B.II-4 / 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 s požadavkem na vhodnou (neoplocenou) integraci části sportovních ploch pro ZŠ v bloku B.III-3
- přednádražní prostor
- pěší a cyklistické propojení na Bubenské nábřeží
- vhodné začlenění nadřazené severojižní cyklotrasy A4/A6 a průplet cyklotras A4 – A6 – A16 – A310 na křížení centrálního parku s ulicí Nicholase Wintona
- důraz na podpoření hlavní urbanistické osy nádraží Praha-Bubny – nádraží Praha-Holešovice
- požadavek na hospodaření se srážkovými vodami z okolních bloků (viz T_04.2.14)
- vhodné terénní remodelace
- koordinace s projektem přizvednutí kralupské trati

- **Limity:**

- nová kmenová stoka B v přednádražním prostoru
- stávající terénní konfigurace – velký objem terénních úprav

09.1.5 Specifický projekt KT – KRALUPSKÁ TRATĚ

Vypsání architektonické soutěže na ztvárnění kralupské trati.

Jedná se o natolik 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 ev. umístění podstavců s občanskou vybaveností či jiným funkčním využitím.

Součástí musí být také prověření vhodnosti a realizovatelnosti železniční stanice při bloku C.IV-1. Případný návrh stanice musí být úzce koordinován s návrhem bloku C.IV-1 a komunikací mezi tímto blokem a dráhou. Součástí prověření může být i návrh na umístění lokálních vazeb stanice – blok C.IV-1 na výškové úrovni nástupiště a vytvoření druhé rovny parteru bloku C.IV-1 (např. formou lávky).

• Projekt musí řešit:

- architektonické ztvárnění estakády a kolmých valů
- prověření možnosti podstavců
- příčná propustnost pod tratí
- kultivované řešení opatření proti hluku
- koordinace s projektem centrálního parku
- nutná koordinace s výškovým uspořádáním navazujících komunikací a bloků
- prověření vhodnosti a realizovatelnosti železniční stanice při bloku C.IV-1 včetně všech souvisejících vazeb

• Limity:

- výškové poměry v území, především nutnost realizace plnohodnotného tramvajového podjezdu U Výstaviště – Partyzánská

09.1.6 Specifický projekt NNH – NÁMĚSTÍ U NÁDRAŽÍ HOLEŠOVICE

Vymezení území pro vypsání architektonické soutěže na výškové uspořádání a ztvárnění veřejného prostranství před nádražím Praha-Holešovice. Náměstí ohraničené bloky C.II-1, C.II-2, C.II-3, C.III-1, C.III-2 a C.III-3 je sice přefato ulicí Vrbenského, má ale tvořit jeden celistvý a prostupný prostor. Dnes je v tomto prostoru značné množství výškových nivelet a bariér. Niveletu ulice Vrbenského není možné snížit kvůli přímé vazbě na strop tubusu metra, je však ev. možné uvažovat naopak o jejím zvýšení. Zároveň platí, že Vrbenského, obě poloviny náměstí a stejně tak bezprostředně navazující veřejné prostory musí tvořit jeden plynulý celek. Okrajovými limity výškového řešení území jsou návaznosti na ulice Partyzánská, Na Zátorách, Plynární a z východní strany niveleta křižovatky Vrbenského – Bondyho.

• Projekt musí řešit:

- prověření výškového uspořádání ulice Vrbenského – možné přizvednutí pro vytvoření podzemní vazby metro-dráha
- kvalitní veřejné prostranství – náměstí, městská zeleň, vymezení místa pro výtvarné dílo
- kvalitní přestupy metro – vlak – bus potažmo tramvaj
- kompozičně zohlednit ukončení urbanistické osy procházející od centrálního parku ulicí Rajská k tomuto náměstí
- pěší propojení na nábreží Vltavy
- hospodaření s dešťovou vodou v rámci zelené infrastruktury

• Limity:

- fixní nivelety bodů: Partyzánská, Plynární, Vrbenského před rozvodnou Holešovice, průchod pod železnici
- fixní umístění a směr severního výstupu z metra (schody však lze např. prodloužit či směrově změnit nad stropní deskou metra)
- stavba nad stanicí metra (nízko uložená) a ochranné pásmo metra
- stávající kmenová stoka B (její průchod přes stanicí metra zůstane zachován, mimo stanicí bude přeložena do ulice Vrbenského)
- ochranné pásmo dráhy

09.2 Studie proveditelnosti a technické studie

Dopravní studie Bubenská – Partyzánská

Doporučujeme zpracovat detailní variantní dopravní studii vedení základní komunikační sítě mezi podjezdem Bubenské pod kladenskou estakádou a podjezdem Partyzánské pod kralupskou tratí (tzn. propojení Bubenská – Partyzánská). Vyhodnocení dvou nyní uvažovaných variant (na které reaguje dvojí regulace bloku A.III-3): základní komunikační síť vede okolo jižní a východní hrany bloku A.III-3 (preferováno zpracovatelem) / základní komunikační síť vede diagonálně dvojúrovňovou ulicí Na Šachtě (preferováno MČ Praha 7) včetně podoby všech dotečených křižovatek.

Dopravní studie Vrbenského – Argentinská – Jankovcova

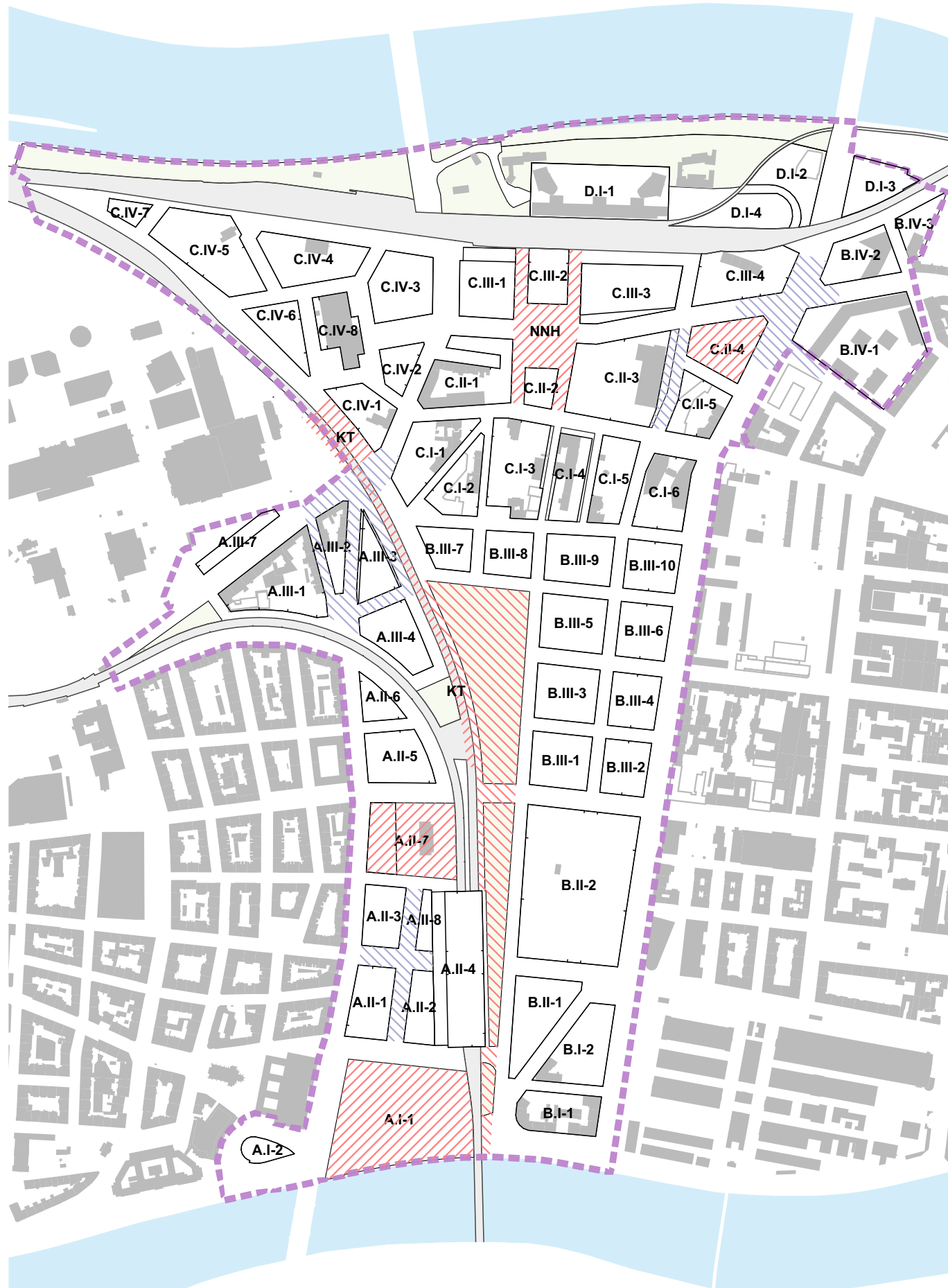
Doporučujeme zpracovat detailní dopravní studii na novou úrovnívou křižovatku Vrbenského-Argentinská-Jankovcova, která bude zásadním a velmi vytíženým dopravním uzlem. Tato studie musí být zpracována na základě aktualizovaných dat dopravního modelu (zhodnocení nutného počtu řadících pruhů apod.) a musí detailně řešit vhodné pěší a cyklo vazby v území. Součástí této studie musí být i studie proveditelnosti souvisejícího zrušení mostu Vrbenského (most X-025) a následné snesení východního předpolí současného mostu a vytvoření úrovnívého napojení na Argentinskou (dle informací MČ Praha 7 jsou objekty rezidenčního souboru Pergamenka i projekt Merkuria na toto řešení připraveny). Tato studie musí být zpracována před zadáním architektonické soutěže řešící podobu stavebního bloku C.II-4 a musí být jedním ze základních podkladů této soutěže.

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.

Přestavba stanice metra Vltavská

Doporučujeme celkově koordinovat připravované projekty v rámci stanice Vltavská: úpravy jižního vestibulu a vstupu do KDV OSM (v rámci projektu Vltavské filharmonie), celková rekonstrukce stanice včetně stropní desky, nový severní vestibul. Tyto akce musí být vzájemně propojeny a koordinovány, a to i ze strany řešení povrchu (např. prostřednictvím IPR Praha) především s ohledem na naprosto zásadní vliv na podobu a výškové uspořádání veřejného prostranství od tzv. severní komunikace Vltavské filharmonie (prodloužená Antonínská) přes bloky A.II-1, A.II-2, A.II-3, A.II-8 až po návaznost na již zrealizované nádraží Praha-Bubny vč. budoucí nástavby a dále na blok A.II-7 na severu. Součástí řešených vazeb musí být i úpravy vjezdu do garáží v rámci stanice (resp. do OSM).



T_10

Vztah územní studie k Metropolitnímu plánu

T_10 VZTAH ÚZEMNÍ STUDIE K METROPOLITNÍMU PLÁNU

Na podkladě ÚS HBZ bylo zahájeno pořizování změny územního plánu pod číslem Z3822. Zároveň byl dle této studie tvořen upravený návrh Metropolitního plánu Prahy (dále jen „MPP“), který byl na podzim roku 2025 představen veřejnosti k opakovanému veřejnému projednání.

ÚS HBZ II je tedy, v souladu se Zadáním, porovnána právě s tímto návrhem Metropolitního plánu Prahy. Většina výstavbové části řešeného území se nachází v transformační obytné lokalitě 070/ Nové Bubny, menší části řešeného území pak v lokalitách 027/ Holešovice a 706/ Výstaviště. Popis těchto lokalit převzatý z MPP je uveden již v kapitole T_01.

Soutisky Hlavního výkresu ÚS a MPP jsou provedeny na výkresech V_09-0a a V_09-0b.

T_11

Veřejně prospěšné stavby a opatření

T_11 VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

Územní studie prověřuje návrh umístění a vymezení ploch a koridorů pro veřejně prospěšné stavby pro dopravní a technickou infrastrukturu a pro stavby občanského vybavení.

V rámci návrhu Územní studie bylo prověřeno umístění a vymezení ploch a koridorů pro veřejně prospěšné stavby dle upraveného návrhu Metropolitního plánu Prahy, který byl na podzim roku 2025 představen veřejnosti k opakovanému veřejnému projednání.

Vyhodnocení je provedeno v následujících tabulkách a rovněž na výkresech V_09-6+7 a V_09-8. Zobrazení potřebných změn je pak provedeno na výkresu V_09-n.

600 – dopravní infrastruktura		
MPP: kód	MPP: požadavek / popis	vyhodnocení souladu ÚS s MPP
910-610/-/60	nová ulice Bubenská – návrh	ÚS reflektuje požadavek MPP, na severním konci (u ústí do ulice Partyzánská) vytváří ÚS dle požadavku MČ Praha 7 variantní řešení vedení propojení Bubenská-Partyzánská
910-610/-/89	úprava Bubenského nábřeží u Vltavské – návrh	ÚS je koordinována se samostatným projektem Vltavské filharmonie
910-610/-/126	úprava ulice Partyzánské – návrh	MPP definuje trasy Partyzánské dle ÚS HBZ 2020, zadáním pro ÚS HBZ II však bylo respektování současného podjezdu Partyzánské pod tratí směr Trojský most, v tomto úseku se tedy ÚS odklání od MPP
910-621/070/1005	vestibul stanice metra Vltavská – návrh	ÚS vytváří podmínky pro umístění severního vestibulu, výstupy z něj situuje primárně do bloků A.II-4 a A.II-8
910-622/-/10	úprava tramvajové tratě v Partyzánské – návrh	MPP definuje TT v Partyzánské dle ÚS HBZ 2020, zadáním pro ÚS HBZ II však bylo respektování současného podjezdu Partyzánské pod tratí směr Trojský most, v tomto úseku se tedy ÚS odklání od MPP
910-622/-/11	úprava tramvajové tratě U Výstaviště – Na Zátorách – návrh	ÚS reflektuje požadavek MPP
910-622/-/31	tramvajová trať Vltavská – Dělnická – Komunardů – návrh	ÚS reflektuje požadavek MPP a vytváří podmínky pro umístění této TT
910-622/-/36	tramvajová trať Vltavská – Bubenské nábřeží – návrh	ÚS je koordinována se samostatným projektem Vltavské filharmonie
910-630/-/10	železniční trať Praha – Kralupy nad Vltavou – návrh	ÚS vytváří prostorové podmínky pro umístění trati, pro určité její úseky stanovuje požadavek na řešení na mostním tělese s možností podstavců
910-630/070/1040	odstavné koleje Stromovka – návrh	ÚS vytváří prostorové podmínky pro umístění odstavných kolejí, zobrazený obrys prostoru kolejíště již odstavné koleje reflektuje
910-650/-/3	cyklotrasa Holešovické nábřeží – návrh	ÚS je koordinována se samostatným projektem Vltavské filharmonie
700 – technická infrastruktura		
MPP: kód	MPP: požadavek / popis	vyhodnocení souladu ÚS s MPP
910-730/-/3	kmenová stoka B, kanalizace jednotná gravitační, přeložka – návrh	ÚS trasu respektuje a vytváří prostorové podmínky pro její umístění
910-730/-/24	kmenová stoka B – Vrbenského, kanalizace jednotná gravitační, přeložka – návrh	ÚS trasu respektuje a vytváří prostorové podmínky pro její umístění
910-740/-/10	tepelný napáječ Energocentrum – Holešovice – návrh	řešeno samostatnou technickou studií v koordinaci s ÚS
910-770/-/23	kolektor Holešovice – Bubny – návrh	řešeno samostatnou technickou studií v koordinaci s ÚS
800 – veřejná vybavenost		
MPP: kód	MPP: požadavek / popis	vyhodnocení souladu ÚS s MPP
916-800/070/2264	plocha velikosti 286 698 m ² rezervovaná pro veřejnou vybavenost	v bloku A.I-1 je navržena budova Vltavské filharmonie

T_12

Podmíněnost a etapizace

T_12 PODMÍNĚNOST A ETAPIZACE

Řešené území přímo navazuje na fungující městské struktury, není nezbytné stanovovat určitou konkrétní etapizaci. 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. Čísla etap / fází udávají možné, ale nikoli nutné pořadí realizace staveb. Konkrétní pořadí jednotlivých etap zohledňuje v tuto chvíli primárně celoměstské investice do technické infrastruktury – zásobování vodou a odkanalizování, se kterými je nezbytné výstavbu koordinovat.

Zohlednění podmíněnosti zásobování teplem bude doplněno na základě výstupů z Energetické studie Bubny-Zátory. Do etapizace a možnosti výstavby konkrétních bloků musí dále vstupovat úvahy o rozvoji dopravní infrastruktury a úpravy výškového uspořádání uliční sítě.

12.1 Etapizace dle rozvoje vodovodní a kanalizační sítě

Nová kmenová stoka B bude projekčně a realizačně koordinována s rekonstrukcí shybky kmenové stoky B pod Vltavou, se kterou tvoří funkční celek a jejíž realizace se předpokládá v letech 2029-2030.

Kapacita stávající stoky B ovlivněna napojováním výstavby na pravém břehu Vltavy (Rohanský ostrov, Žižkov, Palmovka...).

12.1.0 Fáze 0

- **Napojení**
 - Kanalizace: stávající stoka B
 - Vodovod: VDJ Bruska
- **Podmíněnost**
 - Na vodovod a kanalizaci lze napojit bez podmíněnosti

12.1.1 Fáze 1

- **Napojení**
 - Kanalizace: v ulici Bubenská
 - Vodovod: VDJ Bruska
- **Podmíněnost**
 - Omezeno kapacitou stávající kanalizace v ulici Bubenská, po naplnění kapacity podmíněno výstavbou nové stoky B
- **Plánovaná výstavba TI**
 - výstavba stoky B cca 2029 – 2031

12.1.2 Fáze 2

- **Napojení**
 - Kanalizace: v ulici Bubenské nábřeží
 - Vodovod: VDJ Mazanka
- **Podmíněnost**
 - Omezeno kapacitou stávající stoky B, po naplnění kapacity podmíněno výstavbou nové stoky B
 - Podmíněno rozšířením VDJ Mazanka
- **Plánovaná výstavba TI**
 - výstavba stoky B cca 2029-2031
 - výstavba VDJ Mazanka cca 2029-2033

12.1.3 Fáze 3

- **Napojení**
 - Kanalizace: v ulici Argentinská / Vrbenského – přeložka stoky B
 - Vodovod: VDJ Mazanka
- **Podmíněnost**
 - Podmíněno výstavbou přeložky stoky B
 - Podmíněno rozšířením vodojemu Mazanka
- **Plánovaná výstavba TI**
 - výstavba přeložka stoky B cca 2029-2032
 - výstavba VDJ Mazanka cca 2029-2033

12.1.4 Fáze 4

- **Napojení**
 - Kanalizace: v ulici Bubenské nábřeží / Argentinská
 - Vodovod: VDJ Mazanka
- **Podmíněnost**
 - V případě napojení do ulice Bubenské nábřeží podmíněno výstavbou nové stoky B, v případě napojení do ulice Argentinská podmíněno výstavbou přeložky stoky B
 - Podmíněno rozšířením vodojemu Mazanka.
- **Plánovaná výstavba TI**
 - výstavba stoky B cca 2029 – 2031 nebo
 - výstavba přeložky B stoky cca 2029-2032 (dle napojení)
 - výstavba VDJ Mazanka cca 2029-2033

12.1.5 Fáze 5

- **Napojení**
 - Kanalizace: v ulici Plynární / Vrbenského
 - Vodovod: VDJ Bruska (výhledově VDJ Mazanka)
- **Podmíněnost**
 - Omezeno kapacitou stávající stoky B, po naplnění kapacity podmíněno výstavbou přeložky stoky B
 - Předpoklad budoucího napojení na zásobní pásmo vodojemu Mazanka
- **Plánovaná výstavba TI**
 - výstavba stoky B cca 2029-2031
 - výstavba VDJ Mazanka cca 2029-2033

