

**NÁVRH**  
**PRACOVNÍ 9.5.2019**

**US MICHLE**  
**(05 / 2019)**

## IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Objednatel: **Městská část Praha 4**  
sídlo: Antala Staška 2059/80b, 140 46 Praha 4 - Krč  
IČ: 00063584  
DIČ: CZ00063584  
datová schránka: ergbrf7

Pořizovatel: **Magistrát hl. m. Prahy**  
Odbor územního rozvoje  
Oddělení pořizování dílčích dokumentací  
sídlo: Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1  
osoba splňující kvalifikační požadavky Ing. Anna Kuryviálová

Zpracovatel: **ARCHUM architekti s. r. o.**  
sídlo: Oldřichova 187/55, 128 00 Praha 2 - Nusle  
datová schránka: dx9x8vd  
IČ: 018 94 871  
DIČ: CZ 018 94 871  
oprávněná osoba ve věcech smluvních a technických Ing. arch. Šimon Vojtík, PhD.

## AUTORSKÝ TÝM

Autorský tým

Architektura a urbanismus: Ing. arch. Šimon Vojtík, PhD. ČKA AA 3827  
Ing. arch. Michal Petr ČKA AA 4516  
Ing. arch. Martin Wedell ČKA AU 4731  
Ing. arch. Jakub Pohůnek  
Ing. arch. Miroslav Krejčíř  
Ing. arch. Eliška Machátová

Dopravní infrastruktura: FanIT s.r.o.  
Ing. Tomáš Kapal ČKAIT 0010885  
Ing. Jan Kapitán

Technická infrastruktura: Atelier městského inženýrství s.r.o.  
Ing. Petr Hrdlička ČKAIT 0401000

Zelená a modrá infrastruktura: Pro.luka  
Ing. Markéta Pešičková ČKA 3948

## POUŽITÉ PODKLADY

- » Zadání územní studie Michle
- » Zásady územního rozvoje, Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy
- » Územní plán hl. M. Prahy
- » Návrh metropolitního plánu Praha
- » ÚAP (4. aktualizace), KM, mapy.cz
- » Strategický plán hl. m. Prahy, aktualizace 2016
- » Studie tramvajové tangenty Pankrác - Michle
- » Generel páteřních a hlavních cyklistických tras hl. m. Prahy
- » Zadávací karta cyklotrasy A 421
- » Antropologický výzkum - L. Hanus, 2017
- » Demografická studie - T. Soukup, 2017
- » Dopravní studie "Dolní Michle", 2018 (pracovní verze)
- » SSZ 4.475 U Plynárny - Michelská, 4.436 Vyskočilova - Michelská
- » Znamé záměry v území (ÚMČ)
- » Park V Zápolí - urbanisticko-krajinářská studie
- » Urbanistická studie arch. kanceláře Inpar, 2009
- » Studie parkování v ul. Ohradní, ATELIER L, 2008
- » Urbanistická studie - Botič, MČP 10, PROJEKTOR/ARCHUM, 2018
- » Zpracování analýzy dopravy v klidu v souvislosti se zavedením Zón placeného stání na části území městské části Praha 4, 2018
- » Vlastní analýzy zpracovatele

## ÚVOD – OBSAH

A	TEXTOVÁ ČÁST .....	4
A.1	CELKOVÁ KONCEPCE .....	5
A.2	STRUKTURA ÚZEMÍ .....	6
A.2.1	ULIČNÍ ČÁRA [§ 12 PSP] .....	6
A.2.2	ULIČNÍ PROSTRANSTVÍ [§ 2 PÍSM. Z) PSP]: .....	6
A.2.3	STAVEBNÍ A NESTAVEBNÍ BLOKY .....	7
A.3	ZELENÁ A MODRÁ INFRASTRUKTURA .....	10
A.4	DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA.....	13
A.4.1	PĚŠÍ DOPRAVA A CYKLISTICKÁ DOPRAVA .....	14
A.4.2	MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA .....	15
A.4.3	DOPRAVA V KLIDU .....	15
A.4.4	AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA .....	15
A.5	TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA .....	16
A.6	VEŘEJNÁ VYBAVENOST .....	16
B	GRAFICKÁ ČÁST .....	17

## A TEXTOVÁ ČÁST

## A.1 CELKOVÁ KONCEPCE

Urbanistická struktura řešeného území sestává z různorodých stavebních a funkčních celků - lokalit. Územní studie rozlišuje řešené území na následujících 5 lokalit.

### 1/ Dolní Michle

### 2/ U Michelského mlýna

### 3/ Zelený koridor

### 4/ Sídliště Ohradní

### 5/ Horní Michle

Některé lokality si zachovaly svébytný životaschopný urbanistický charakter, jiné svůj charakter ztrácí a jiné vyžadují transformaci. Zachování a rozvoj diverzity svébytných (jednotných) urbanistických charakterů je jedním z hlavních principů návrhu. Lokality jsou vzájemně oddělené dopravními, morfologickými či stavebními bariérami, které podtrhují vzájemné odlišnosti a vnitřní uzavřenost. Citlivá práce s bariérami - tedy jejich humanizace, zprůchodnění, ale zachování - je dalším principem návrhu. Stejně tak podpora a funkční zapojení přítomného přírodního rámce - především toku Botiče a zelených svahů navazujících vrchů do života čtvrti.

Koncepční východiska návrhu:

### 1/ Jednota v diverzitě, diverzita v jednotě.

Ochrana (stabilizace) stávajících hodnotných struktur (Ohradní, U Michelského mlýna) a fragmentů (při Michelské a U Plynárny). Jejich citlivé doplňování, udržení jednotného charakteru lokalit a měřítka stávající zástavby.

Zachování diverzity území - vzájemně nesjednocovat urbanistické celky - zachovat bariéry, rozdílná měřítka, charakter, typologie urbanistických struktur.

### 2/ Ochrana zeleně

Rozvoj přírodního rámce území. Zohlednit a nenarušovat nadměrným zahuštěním zástavby nebo podlažností objektů rekreační hodnoty a potenciály v území (údolnice Botiče, zelené svahy, plochy vegetace). Ve veřejném zájmu chránit stávající plochy veřejné zeleně. Respektovat u územním plánu vymezené plochy zeleně (ZMK, IZ) a pokud možno je rozšiřovat.

### 3/ Čitelnost veřejného prostoru

Stabilizovat (Ohradní, U Michelského mlýna) a doplnit (Dolní a Horní Michle) hierarchizovaný skelet veřejných prostranství, vázaný na stávající komunikační uzly s důrazem na prostupnost území a rekreační potenciál některých míst (Botič, pás podél trati).

### 4/ Kvalita obytného prostředí

Kvalita prostředí je odvislá od hygienické kvality prostředí (podmínky proslunění, teplota, hluk, prašnost, atd.), sociální kvality prostředí (dostatek občanské vybavenosti, možnosti sociálního kontaktu, bezpečí - před kriminalitou či provozem na komunikacích) i prostorové kvality prostředí (čitelnost prostoru, měřítko prostoru a okolních staveb ve vztahu k člověku, prostupnost). Kvalita obytného prostředí je tak úzce a zcela zásadně odvozená od parametrů veřejného prostranství. Je ovlivněna čitelností a měřítkem veřejných prostranství, přítomností zeleně, charakterem navazující zástavby, trasováním a intenzitou automobilové dopravy. Nepřímo, nicméně o to výrazněji se do kvality prostředí projevuje dostupnost MHD a prostupnost územím. Významný vliv na kvalitu prostředí má dostupnost služeb, občanské vybavenosti a rekreačních ploch.

Studie má v území podporovat podmínky pro zachování obchodního parteru hlavních veřejných prostranství. Navrhovat doplnění staveb OV na hrany významných veřejných prostranství.

Podmiňovat hlavní rozvojové plochy (stavební bloky) umístěním deficitního (či potenciálně deficitního) OV.

Omezovat potenciály stavebních bloků na hustotu a podlažnost zástavby adekvátní charakteru území a navazujících veřejných prostranství s cílem nezvyšovat kapacity v území nad nezbytně nutnou míru.

Posilovat stávající a vytváří nové uzly a vazby v území.

Posilovat podmínky využití veřejných prostranství (i dopravně zatížených ulic) pro pobytové a rekreační funkce (doplňovat vzrostlou zezeň, vodní prvky, využitelný parter, mobiliář).

Využívat prvky modrozelené infrastruktury k zachytávání a vsakování dešťových vod.

Zachovávat a zvyšovat bezmotorovou průchodnost územím.

## 5/ Podpora MHD, omezení transitzní individuální dopravy

Stanovit limitní kapacity zástavby v jednotlivých lokalitách v souvislosti s dopravním zatížením v ulici Ohradní a na křižovatkách U Plynárny x Michelská, Michelská x U Michelského mlýna a Michelská x Vyskočilova. Návrh optimalizace těchto křižovatek.

Navrhnout rozmístění zastávek na tramvajové trati v souvislosti s návrhem jejího trasování. Navrhnout vedení pozemních komunikací v souběhu s tramvají s cílem zlepšit dopravní obsluhu území a vyloučit tranzitní dopravu.

Navrhnout vedení bezmotorové dopravy podél Botiče (vč. průchodu pod žel. tratí) a napojení na navazující celoměstské bezmotorové trasy.

## A.2 STRUKTURA ÚZEMÍ

Celé území chápeme jako zastavitelné, rozčleněné **uličními čarami** na **uliční prostranství** a **stavební a nestavební bloky** - tedy základní prvky struktury území.

### A.2.1 ULIČNÍ ČÁRA [§ 12 PSP]

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

**Uliční čára** vymezuje hranici mezi uličními prostranstvími a stavebními nebo nestavebními bloky. Toto rozdělení definuje základní strukturu sídla ve smyslu jeho základní funkční a prostorové organizace.

### A.2.2 ULIČNÍ PROSTRANSTVÍ [§ 2 PÍSM. Z) PSP]:

*"uličním prostranstvím (se rozumí) část veřejného prostranství tvořená všemi ulicemi, náměstími a těmi cestami a plochami, které vytvářejí základní síť obsluhy a prostupnosti území; uliční prostranství je obvykle omezeno uliční čarou a může být tvořeno jak zpevněnými, tak nezpevněnými plochami; uliční prostranství a veřejně přístupné části bloků společně tvoří veřejná prostranství"*

**Uliční prostranství** jsou dominantní formou veřejných prostranství tvořící základní obslužnou kostru území (jak ve smyslu obsluhy dopravní a technické, tak ve smyslu společenském). Obecně veřejná prostranství (jak jsou definována níže) zahrnují kromě uličních prostranství další veřejně přístupné plochy, zejména některé nestavební bloky či jejich části, veřejně přístupné části stavebních bloků (předprostory budov, vnitrobloky, apod.) a veřejné průchody napříč stavebními bloky.

**Veřejná prostranství** [§ 14b Zákona 131/2000 Sb. o hlavním městě Praze]:

*"Veřejným prostranstvím jsou všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru."*

Některá uliční prostranství jsou územní studií podrobněji rozpracována/ regulována formou textových popisů a grafických schémat. Tato prostranství jsou na výkresech identifikována grafickou značkou **označení uličního profilu** a podrobněji popsána v kapitole A.10.

Dle charakteru dopravního / bezmotorového provozu a charakteru povrchů jsou v územní studii části uličních prostranství rozlišeny barevností a základní kresbou na **komunikace pojižděné**, na **komunikace se společným dopravním prostorem a chodníky** a na **uliční zeleň**. Některé části uličních prostranství jsou omezeny grafickou značkou **významná plocha s parkovou úpravou**, stanovující požadavek na formálnější řešení pobytové plochy se zelení ve formě alejí, bosketů či solitér (převaha opadavých listnatých dřevin domácího původu), doplněných adekvátními formami plošné zeleně (především trvalkové záhony).

Při podrobnějším řešení uličních prostranství musí být přihlédnuto především k jejich obytné kvalitě, významu místa a potřebám bezmotorového pohybu. Šíře chodníku v uličním prostranství bude zvolena s ohledem na prostorové možnosti, charakter území a pohyb osob s omezenou schopností pohybu. Stavby a zařízení v uličním

prostranství se sdružují a umísťují tak, aby nepřiměřeně neomezovaly bezmotorový pohyb. Uliční zeleň bude zejména ve formě alejí, bosketů či solitér, méně ve formě nízké plošné zeleně (travnatých ploch a trvalkových záhonů).

Uliční prostranství i nestavební bloky jsou v územní studii doplněny grafickou značkou **koridor stromořadí**, která stanovuje povinnost vyčlenit prostor pro výsadbu liniové zeleně, především stromořadí. V rámci takto vymezeného koridoru odpovídajícího šířce daného veřejného prostranství je v konkrétních podmínkách nutno upřesnit polohu výsadbového pásu. Do výsadbového pásu je zakázáno umísťovat sítě technické infrastruktury, s výjimkou příčných křížení; umístění stožárů a osvětlení je přípustné v rozsahu, který neznemožňuje existenci stromořadí jako jednotného vegetačního prvku. Do výsadbové plochy je v jejím rozsahu odpovídajícím minimálním prostorovým parametrům zakázáno umísťovat jakékoliv zařízení technické infrastruktury. Umísťovat výsadbové pásy či výsadbové plochy ve veřejných prostranstvích je doporučeno obecně, tzn. nejen v případech, pro které je ve studii graficky vymezen koridor stromořadí.

Parkovací stání v uličním profilu jsou vyznačeny grafickou značkou **koridor pro parkovací stání** – jedná se především o krátkodobá a návštěvní stání, která jsou vymezena nad rámec požadavků PSP pro jednotlivé stavební bloky. V blízkosti stabilizovaných stavebních bloků slouží především k pokrytí stávajícího deficitu dopravy v klidu.

### A.2.3 STAVEBNÍ A NESTAVEBNÍ BLOKY

Stavební a nestavební blok je vždy ucelená část území, tvořená souborem pozemků, jedním pozemkem nebo jeho částí, zpravidla ohraničená uličním prostranstvím a vymezená uliční čarou. Stavební bloky jsou určeny převážně k zastavění budovami, nestavební k nestavebním účelům (např. jako součást náměstí, městské parky, říční nivy a další plochy městské zeleně).

Každý blok má své identifikační číslo, dle kterého je podrobněji popisován v textové části (kapitola A.10) a kvantifikován v celkových bilancích (kapitola A.11). Stavební bloky mohou být dále členěny čarou "**rozhraní bloku s různou intenzitou využití**" na dílčí části s odlišným využitím, charakterem či prostorovým uspořádáním.

#### Identifikace stavebního bloku

Stavební bloky jsou vymezeny grafickou značkou "uliční čára vymežující stavební bloky" a označeny identifikačním číslem "označení stavebního bloku" ve formátu S.a.b, kde číslice na pozici "a" označuje lokalitu a číslice (případně v kombinaci s písmenem) na pozici "b" označuje samotný blok, případně jeho část.

#### Identifikace nestavebního bloku

Nestavební bloky jsou vymezeny grafickými značkami "uliční čára vymežující nestavební bloky", "uliční čára vymežující významný veřejný prostor - náměstí", "uliční čára vymežující významný veřejný prostor - městský park" a označeny identifikačním číslem "označení nestavebního bloku" ve formátu N.a.b, kde číslice na pozici "a" označuje lokalitu a číslice na pozici "b" označuje samotný blok.

#### A.2.3.1 STAVEBNÍ BLOKY

Územní studie vymezuje pro celé řešené území základní regulativy prostorového uspořádání zástavby stavebních bloků. Jedná se o **stavební čáry, výškovou regulaci, potenciál** (maximální výměru hrubých podlažních ploch bloku a maximální podíl zastavěnosti blok) a vybrané doplňující regulativy, které stanovují limity pro celkovou kapacitu zástavby.

##### Stavební čára [§ 21 PSP]

*"Způsob zástavby stavebních bloků a prostorový vztah zástavby k veřejným prostranstvím se zpravidla vymezuje stavební čarou."*

*"Stavební čára je hranice vymežující v rámci stavebního bloku nepřekročitelnou hranici trvalého zastavění budovami."*

Stavební čára je hranice vymežující podmínky zastavění v rámci stavebního bloku a určující pro každý blok nepřekročitelnou hranici trvalého zastavění budovami; v souladu se způsobem zastavění území bloku se rozlišuje stavební čára:

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



**otevřená závazná** [§ 21 odst. 3 písm. b PSP], která vymezuje hranici zastavitelné a nezastavitelné části bloku, jejíž zástavba nesmí nikde ustupovat a která nesmí být v celé své délce souvisle a úplně zastavěná;

**otevřená nezávazná** [odvozená od § 21 odst. 3 písm. b PSP], která vymezuje hranici zastavitelné a nezastavitelné části bloku, jejíž zástavba nesmí nikde ustupovat a která může být v celé své délce souvisle a úplně zastavěná;

**volná** [§ 21 odst. 3 písm. c PSP], která vymezuje hranici zastavitelné a nezastavitelné části bloku, jejíž zástavba může libovolně ustupovat a která může být v celé své délce souvisle a úplně zastavěná.

V každém stavebním bloku musí být stavební čáry zastavovány postupně od uzavřených (pokud jsou vymezeny), přes otevřené (pokud jsou vymezeny), k volným.

Pro všechny typy stavebních čar platí pravidla pro prostor mezi uliční a stavební čarou dle [§ 23 PSP] a pravidla pro prvky před stavební čarou dle [§ 24 PSP].

U stávajících staveb, které nesplňují regulativ stavební čáry (včetně prvků před stavební čarou), mohou být prováděny stavební úpravy nebo přístavby za předpokladu, že nedojde ke zvětšení zastavěné plochy o více než 10% a nástavby respektující výškovou regulaci. Přístavby ani nástavby nesmí zasahovat do vymezených uličních prostranství a nestavebních bloků.

### Výšková regulace

Výškové uspořádání se definuje v souladu s [§ 25 PSP ] stanovením maximálního počtu podlaží. U každé stavební čáry je uvedena **maximální podlažnost** ve formátu „**x NP**“, kde číslice na pozici "x" vyjadřuje maximální přípustný počet úplných nadzemních podlaží nad úrovní přilehlého veřejného prostranství (uličního prostranství či nestavebního bloku). Nad posledním úplným nadzemním podlažím (obvykle nad hlavní římsou) je možné vystavět [odvozeno od § 27, odst. 2 PSP ]:

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

b) ustupující podlaží do výšky 3,5 m, ustoupené od vnější obvodové stěny budovy orientované ke stavební čáře (u nárožních budov od všech obvodových stěn orientovaných ke stavebním čarám) a jedné další obvodové stěny alespoň o 2 m;

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

Budovy umístěné mimo stavební čáry přejímají výškovou regulaci přednostně od bližší stavební čáry. V případě změny výškové regulace je zakreslena přechodová značka **rozhraní hodnot maximální podlažnosti** a zapsána jiná hodnota výškové regulace.

Maximální podlažnost u nárožní stavby určuje hodnota regulativu stanovená na stavební čáře přiléhající k nejnižše položenému veřejnému prostranství.

Maximální podlažnost lze přesáhnout v plochách označených jako **dominanta / kompozičně významná budova**, a to maximálně do výšky stanovené v metrech ve formátu „**x NP**“, kde číslice na pozici "x" vyjadřuje maximální přípustný počet úplných nadzemních podlaží nad úrovní přilehlého veřejného prostranství (uličního prostranství či nestavebního bloku).

### Potenciál

Potenciál je stanoven pro všechny stavební bloky jako limit pro celkovou kapacitu zástavby. Je stanoven dvěma kódy u čísla stavebního bloku ve formátech "**x m<sup>2</sup>**", kde číslo na pozici "x" určuje maximální přípustnou výměru hrubých podlažních ploch bloku v metrech čtverečních a "**y %**", kde číslo na pozici "y" určuje maximální přípustný podíl zastavěnosti bloku vyjádřený v procentech z celkové plochy bloku.

V rámci stavebních bloků je zakreslen **ilustrativní návrh možné zástavby**, který představuje ilustrativní naplnění potenciálu odpovídající cílovému charakteru daného stavebního bloku.

### Charakter

Pro některé stavební bloky či jejich části je grafickou značkou **volná zástavba ve veřejné zeleni** stanoven cílový charakter na městskou solitérní zástavbu.

### Veřejná prostranství ve stavebním bloku

Pro některé stavební bloky či jejich části je grafickou značkou **veřejný průchod stavebním blokem** stanoven požadavek na zajištění průchodu pro smíšený bezmotorový pohyb o šířce min. 3,5 m přibližně v trase směrové značky. Polohu vstupních bodů průchodu stavebním blokem je možné přizpůsobit stavebním záměrům v rámci bloku.

Pro některé stavební bloky je grafickou značkou **požadavek na vymezení veřejného prostranství v rámci stavebního bloku (plovoucí značka)** stanoven požadavek na umístění souvislého veřejné prostranství s pobytovou funkcí, např. formou veřejně přístupného vnitrobloku. Přesné umístění ani velikost nejsou značkou definovány.

#### A.2.3.2 NESTAVEBNÍ BLOKY

Nestavební bloky jsou ve studii rozlišeny dle charakteru a významu. Nestavební bloky vymezené grafickou značkou **uliční čára vymežující nestavební bloky** představují převážně plochy a pásy méně významné **městské zeleně** s pobytovou, případně izolační funkcí.

Nestavební bloky tvořící významnější veřejná prostranství jsou rozlišeny dle charakteru, umístění a převažující funkce na **městské parky** (vymezené grafickou značkou uliční čára vymežující významný veřejný prostor – městský park) a **náměstí** (vymezené grafickou značkou uliční čára vymežující významný veřejný prostor – náměstí).

V některých nestavebních blocích je grafickou značkou **vodní prvek** stanoven požadavek umístění vodního prvku (fontána, kašna, pítka, strouha apod.) v návaznosti na pobytový prostor.

V některých nestavebních blocích je grafickou značkou **umělecké dílo** stanoven požadavek umístění uměleckého díla (architektura, plastika, objekt atd.) v návaznosti na pobytovou plochu.

Grafickou značkou **vodní plocha / vodní tok** je značen potok Botič a navržené navazující vodní plochy. Značka stanovuje povinnost renaturalizace toku (podrobněji viz kapitulu A.3) a umístění prvků zajišťujících pobyt u vody a přístup k ní (pobytové terasy a vyhlídkové plošiny, schody a pobytové schody, lavičky, mola, apod.).

Grafickou značkou **pěšina** je stanoven požadavek umístění bezmotorového propojení příroděblízkého charakteru přibližně v trase značky.

#### Nestavební bloky městské zeleně

Jsou tvořeny převážně zelení, nezpevněnými povrchy a bezmotorovými komunikacemi. Dle charakteru zeleně jsou rozlišeny na **zeleně uličního typu** (grafická značka **uliční zeleně**), tedy doplňkovou zeleně ve formě alejí, bosketů, solitér, případně plošné zeleně (travnatých ploch, trvalkových záhonů) a na **zeleně městskou parkovou** (grafická značka **městská parková zeleně**), tedy souvislejší rekreační a pobytové plochy zeleně, zahrnující útvary zeleně různého charakteru a velikosti určené především pro psychickou a fyzickou regeneraci.

#### Nestavební bloky náměstí

Představují formálněji řešené části veřejných prostranství (náměstí) na významných místech území, převážně s pobytovou funkcí s ohledem na jejich význam a prostorové možnosti. Nestavební bloky náměstí budou sloužit konkrétnímu využití, které bude reflektováno v jejich prostorovém a materiálovém řešení, primárně však nedopravním účelům (pobyt, odpočinek, shromažďování apod.), budou poskytovat dostatek míst k sezení a dostatek stínu. Některé nestavební bloky náměstí jsou vymezeny grafickou značkou **významná plocha s parkovou úpravou**, stanovující požadavek na umístění zeleně ve formě alejí, bosketů či solitér (převaha opadavých listnatých dřevin domácího původu), doplněných adekvátními formami plošné zeleně (především trvalkové záhony).

#### Nestavební bloky městských parků

Představují souvislé významné útvary zeleně různého charakteru a velikosti určené především pro psychickou a fyzickou regeneraci. Hlavním kritériem prostorového uspořádání a výběru sortimentu zeleně v nestavebních blocích městských parků je estetické hledisko, funkční infrastruktura a vybavenost, pěší prostupnost a návaznost na koncepci širšího území. Žádoucí cílový charakter zeleně je příroděblízký s respektem ke stávající hodnotné vegetaci, s převahou opadavých listnatých dřevin domácího původu, v opodstatněných případech s dřevinami nedomácími, exotickými, či kultivary domácích dřevin (specifické nároky, podmínky, prostorové parametry, estetické požadavky).

#### A.2.3.3 MIMO ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

Grafická značka **označení významného bezmotorového propojení přes hranice řešeného území** stanovuje požadavek zajištění veřejného bezmotorového průchodu přibližně v trase či místě značky. Grafické značky jsou doplněny identifikačním číslem ve tvaru P.a.b, kde číslice na pozici "a" označuje lokalitu a číslice (případně doplněná písmenem) na pozici "b" označuje samotné bezmotorové propojení.

P.1.1 – zajištění průchodu na cestní síť Tyršova vrchu

P.2.1 – zajištění průchodu do ulice Pod Stárkou a ulice Adamovské

- P.2.2a – zajištění průchodu do svahu Reitknechtka a ulice Družstevní ohoz
- P.2.2b – zajištění průchodu do svahu Reitknechtka a ulice Družstevní ohoz
- P.2.3 – zajištění průchodu do svahu Reitknechtka a ulice Družstevní ohoz
- P.2.4 – zajištění průchodu na cestní síť Tyršova vrchu
- P.2.5a – zajištění průchodu do svahu Reitknechtka, nestavebního bloku N.2.5 a ulice Pod Vršovickou vodárnou I
- P.2.5b – zajištění průchodu do svahu Reitknechtka, nestavebního bloku N.2.5 a ulice U Michelského mlýna
- P.3.1 – zajištění pokračování bezmotorové (pěší a cyklistické) trasy ulicí Nad Vinným potokem
- P.3.2 – zajištění pěšího průchodu do svahu vrchu Bohdalec po stávajícím schodišti
- P.3.3 – zajištění průchodu (podchodu nebo nadchodu) přes železniční tratě na komunikaci podél Botiče.
- P.3.4 – zajištění pokračování bezmotorové (pěší a cyklistické) trasy jihovýchodním směrem podél kolejového tělesa

### A.3 ZELENÁ A MODRÁ INFRASTRUKTURA

Stávající stav funkčních prvků modrozelené infrastruktury je velmi omezený. Je založen na existujících prvcích – vodoteči Botiče a porostech na svazích (Tyršův vrch, svahy se zahradami a náletovou zelení v západní části řešeného území, ve svazích pod ulicí Ohradní, ve svazích podél tělesa železnice). Ostatní plochy zeleně jsou spíše drobného a doplňkového charakteru a ve stávající podobě plní funkci zelené a modré infrastruktury nedostatečně, tj. mají pouze lokální, velmi omezený efekt vsaku a bioklimatického účinku. V uličním parteru, v místech největší potřeby, tyto prvky absentují téměř absolutně.

**Existující prvky MZI** jsou návrhem zachovány v maximálním možném rozsahu a jsou navrženy k posílení stávající funkce:

1, Tyršův vrch - zamezení odtoku povrchových vod komunikacemi vedoucími z vrchu (odvodnění komunikací s vsakem v bezprostředním okolí), zajištění vsaku z navazujících zpevněných ploch při zástavbě v patě Tyršova vrchu, zamezení odtoku na ulici Nuselská a U Plynárny – opatření prvky MZI).

2, Botič (N.1.3, N-1.5, N.1.6, N.2.3, N.3.1) - renaturalizace toku v nejširším možném rozsahu (tj. redukce obetonování koryta, vložení peřejek, kamenů pro okysličení a přirozené čištění vody, její vsak v místě (posílení podzemních vod), následné zvýšení biologického potenciálu vodoteče (zvýšení počtu živočichů). Úprava spádových poměrů v okolí vodoteče – svedení přiměřeného množství povrchové vody do vodoteče (eliminace odvodu do kanalizace). Posílení vegetačního doprovodu vodoteče (bioklimatický, socioekonomický efekt, ekologická funkce).

3, zelený svah pod ulicí Ohradní (N.4.4) - posílit vsak z okolních zpevněných ploch do porostu (spádování zpevněných ploch), doplnění vegetace v navazujícím okolí – vybudování navazující parkové plochy s maximem propustných povrchů, posílením keřového a bylinného patra, trávnatá společenstva se sníženou potřebou seče).

4, psí loučka (N.3.2) - zachování a podpora stávajících funkčních porostů na svahu, vlastní plochu veřejné zeleně posílit doplněním vegetace, použitím propustných povrchů.

Pouze vegetace podél tělesa železnice částečně ustupuje metropolitnímu záměru vybudování tramvajové trati.

**Nově navržené prvky MZI** jsou situovány do všech uličních prostranství (ulice Nuselská, Michelská, Pekárenská, Ohradní, Tigrídova, křižovatky U plynárny x Michelská x Nuselská, Ohradní x Michelská, podél tělesa železnice a tramvaje) v řešeném území. Budou mít podobu nových vegetačních prvků (alejové stromy, trvalkové záhony, dešťové záhony, průlehy) ve vazbě na kapacitní upravené profily prokořenitelných či retenčních prostorů pod zpevněnými povrchy, s použitím propustných povrchů a systémové infrastruktury. Každý jednotlivý prostor bude v projekční fázi zohledňovat principy požadavků na řešení MZI s kapacitou retence optimálně 30-ti letého deště. Konkrétní prvky MZI budou řešeny v detailní projekční přípravě dané lokality.

V nově budovaných lokalitách (developerské záměry v území) je požadováno zohlednit principy požadavků na řešení MZI s kapacitou retence optimálně 30-ti letého deště. Konkrétní prvky MZI budou řešeny v detailní projekční přípravě dané lokality.

Ve stávajících stabilních lokalitách budou principy a požadavky na řešení MZI zohledněny vždy s investičními vstupy do území (při regeneraci sídlišť, rekonstrukcích uličního parteru apod.), budou řešena systémovým přístupem (pokud dojde k dílčí rekonstrukci v území, návrh řešení bude vypracován pro celou spádovou lokalitu a realizován v etapách, logických vazbách). Kapacita navrženého řešení bude odpovídat min 10-ti letému dešti (ideálně 30-ti letému).

## POPIS NAVRŽENÉ MZI V ULIČNÍCH PROSTRANSTVÍ A NESTAVEBNÍCH BLOCÍCH

Obecný přístup:

- maximum vzrostlé zeleně, alejové stromy, boskety - přenášejí stín, zlepšují klima, ochlazují území, systémovou infrastrukturou, prokošenitelnými prostory a retencí pomáhají vsaku srážkových vod. Zároveň tento princip nevytváří bariéry využití prostoru (oproti plošným výsadbám či trávníku, který je náročný na údržbu - seč, zálivka x spálený v létě), naopak tvoří zastíněný příjemný veřejný prostor pod korunami
- zakládání nových parkových ploch v území,
- kultivace a formování stávajících veřejných prostranství
- kultivace uličního prostoru, zatížených křižovatek
- urbanistické řešení amorfních území (křižovatka Michelská x Ohradní, veřejný prostor v křižovatce Nuselská x Ohradní x U Plynárny)
- zvýšení kvality života v území, zvýšení socioekonomického efektu

### ULIČNÍ PROSTRANSTVÍ

#### NUSELSKÁ

- vložení uličního stromořadí mezi parkovací stání
- ve výsadbových rabatech vytvoření trvalkového záhonu (dešťového záhonu se vsakem do systémové infrastruktury (MZI)
- alej vytvoří stín, ochladí ulici, prostorotvorný efekt, bioklimatický efekt (kvalita vzduchu, vzdušná vlhkost), spolu s trvalkovým záhonem zkultivují parter ulice, oddělí dopravu, zvýší bezpečnost, pocit soukromí, lepší kvalitu života (socioekonomický efekt) - zobytní ulici

#### MICHELSKÁ

- vložení uličního stromořadí
- vytvoření obytné ulice v blízkosti původního michelského dvora vytvořením širší zpevněné plochy při stávající uliční čáře, zúžením pruhu plošné vegetace a náhradou trávníku za trvalkové porosty (dešťové záhony se vsakem), oddělení trvalkovým porostem od rušné dopravy dojde k vytvoření intimního prostoru zobytněného mobiliářem
- stávající stromořadí bude doplněno / nahrazeno stromořadím v hustším sponu, se širší korunou přinášející stín a ochlazení ulice

#### PEKÁRENSKÁ

- vložení uličního stromořadí po obou stranách tramvajové trati
- tramvajová trať v zeleném pásu - extenzivní travobylinné společenstvo / rozchodníkový koberec, tramvajová zastávka
- vytvoření obytné ulice směrem od tramvaje k obytné zastávce pekáren vytvořením širší zpevněné plochy s boskety a oddělením od tramvajové trati trvalkovými porosty (dešťové záhony se vsakem), vedoucí k vytvoření pobytového prostoru zobytněného mobiliářem

#### OHRADNÍ

část západní

- úprava profilu komunikace – odstranění travnatého pásu, náhrada trávniku užším záhonem, chodník oddělen od parkování a dopravy stromořadím s dešťovým záhonem (bezpečnější a příjemnější řešení), zpevněné plochy spádovány do navazujících prvků MZI – vsak  
část východní
- úprava profilu komunikace – doplnění stromořadí v rámci pásu podélných parkovacích stání vč. umístění trvalkových záhonů do rabat – zpevněné plochy spádovány do navazujících prvků MZI – vsak

#### TIGRIDOVA

- oboustranné stromořadí, dešťové záhony, trvalková rabata, mobiliář – obytná klidová ulice

## NÁMĚSTÍ

### NÁMĚSTÍ U KŘÍŽOVATKY U PLYNÁRNY X MICHELSKÁ x NUSELSKÁ (N.1.2)

- veřejný prostor v křižovatce, remodelce terénu (vsak – MZI)
- vložené stromořadí od Botiče až do křižovatky (kultivace uličního prostoru)
- parčík – na stromořadí navazuje nově vložený bosket stromů as trvalkovými / dešťovými záhony pro vsak a oddělení dopravy od pobytové plochy, oživení prostoru kvetením
- formální charakter, stín, vodní prvek omezující hluk blízké křižovatky, mobilář, trhy

### NÁMĚSTÍ U KŘÍŽOVATKY OHRADNÍ X MICHELSKÁ (N.1.7, N.1.10, N.4.1)

- urbanistické řešení amorfního území
- dostavba chybějící městské struktury v jihozápadní části křižovatky
- formování stávajících veřejných prostranství:

**1. Náměstí v severovýchodní části křižovatky – N.1.7:** Formální řešení prostoru pomocí osové souměrnosti reagující na architektonické dominanty území. V křížení vodní prvek (uměl.dílo), tekoucí voda eliminuje ruch ulice – zklidnění místa), akcentováno čtveřicí dominantních soliter. Parter před objekty řešen formálním kvetoucím záhonem (vsak).

V navazujícím území podél Michelské ulice navržen dvouřadý bosket stromů přinášející stín a poskytující vnitřní prostor pro další programovou náplň (trhy, posezení, pétanque, apod., vazba na blízké školy s minimem veřejného prostoru).

**2. Náměstí v severozápadní části křižovatky – N.4.1:** Plocha dnes sloužící částečně pro nepřilíš efektivní parkování, zčásti plocha veřejné zeleně bez jasné koncepce, ve středu trafostanice. Parkování redukováno, plocha s trafostanicí řešena jako formální parčík s bosketem (stín a obytný prostor pod korunami), k trafostanici přičleněn objekt kavárny/občerstvení, terénní rozdíl směrem do křižovatky řešen několika zaoblenými terasami propojenými schodišti zpřístupňující jednotlivé terasy a prostor u kavárny s parterem Michelské ulice.

**3. Náměstí v jihovýchodní části křižovatky – N.1.10:** Eliminace pěšího pohybu v křižovatce vymístěním jednoho z chodníků, nahrazením vegetačním pásem (alej, náhrada trávniku v průlehu/dešťový záhon, vsak) a rozšířením plochy parkoviště, doplněného rastrem stromů (stín, vsak). Chodník podél fasád městského bloku je rozšířen, doplněn stromořadím s rabátky s dešťovými záhony (oddělení od parkování).

**4. dostavba objektů v jihozápadní části křižovatky – S.4.6:** Stabilizace beztvareého městského prostoru. Objekty bytových domů s obchodním parterem a podzemním parkováním. Mezi objekty či pasáží průchod do parku za objekty – park pod svahem ulice Ohradní (N.4.4).

### NÁMĚSTÍ TIGRIDOVA (N.1.8)

- pobytové náměstí s navazujícím obchodním parterem
- bosket, stromořadí, pásy vegetace – dešťové záhony, trvalky, vsak, akcent v podobě uměleckého či vodního prvku
- v bosketu mobiliář, technologické hračky pro mládež (edukace, rébusy)

- prostor setkávání a her
- chodník od vozovky oddělen pásem vegetace

## MĚSTSKÉ PARKY

### MĚSTSKÝ PARK U BOTIČE A PODÉL TĚLESA ŽELEZNICE A TRAMVAJE (N.1.6, N.3.1)

- nové řešení ve vazbě na metropolitní záměr vložení tramvajové trati a cyklostezky.

#### U Botiče (N.1.6):

Renaturalizace toku potoka (peřejky, kameny, rozvolnění břehů), vytvoření vedlejšího ramene s meandrem a štěrkovým náplavem - zpřístupnění pomocí balvanů. Příroděblízké řešení - domácí taxony, přirozené formy, bylinné doprovodné břehové porosty (hmyz, ptactvo, drobní živočichové), celkově zvýšení vsaku, bioklimatický efekt. Možnost vložit (decentní) robinsonádní hřiště. Rekreační zázemí nových bytových domů a sídliště.

#### Podél tělesa železnice a tramvaje (N.3.1):

Protáhlé území, vložení dvojice hlavních pěších (běžeckých, cyklistických) tahů doplněných alejemi, ve středovém pásu akcenty v podobě soliter s mobiliářem a vzájemným propojením hlavních tahů. V blízkosti toku Botiče rekreační plocha doplněná stromy (stín), trvalkovými záhony (dešťové záhony), atypickým mobiliářem (lehátka, piknik, gril...). Rekreační zázemí nových bytových domů, sídliště, na trase dálkových pěších cest a cyklotras.

### MĚSTSKÝ PARK PSÍ LOUČKA (N.3.2)

Stávající porosty ve svazích posílené novými dosadbami v okrajových partiích. Rovinatá plocha řešena jako přírodně krajinářská kompozice ve vazbě na sousedící developerský záměr bytových domů s krajinářskou úpravou. Travnaté plochy rozčleněny skupinami stromů (vícekmenů/ soliter), vybaveny jednoduchým mobiliářem, v západní části situována psí loučka s agility vybavením.

### MĚSTSKÝ PARK OHRADNÍ (N.4.4)

- Svah s vegetací pod ulicí Ohradní s protierozní a ekologickou funkcí je navržen k částečné transformaci do parkové plochy - zpřístupnění terasy mezi oběma stávajícími schodišti, vložení programu a mobiliáře, vybudování vyhlídky, rozšíření parkové plochy pod patou svahu za nově navrženou dostavbou městských bloků podél křižovatky v Michelské ulici (s podzemním parkováním), potenciální plocha pro dětské hřiště.
- Posílení stávající vegetace, keřového a bylinného patra, trávobylinné porosty s redukováním počtem sečí.

### MĚSTSKÝ PARK V ZÁPOLÍ (N.5.3)

Stávající podoba jediné ucelené parkové plochy v řešeném území je dožilá, nevyhovující. Chybí zde koncepce, program, mobiliář, vegetace je zanedbaná, s omezenou funkčností / benefity. Zpracovaná studie revitalizace této lokality (Terra Florida, In site) přináší řešení, navrhuje optimální kompoziční a programové schéma, novou cestní síť a mobiliář, pracuje s principy MZI. Ve výhledu této studie však část řešeného území pohltní trasa nově budované tramvajové trati. V souvislosti s tímto zásahem a celkovým konceptem řešeného území bude nezbytné provést revizi zpracovaného záměru. Návrh revitalizace parku by měl zohlednit etapizaci - etapa 1 před provedením trati, etapa 2 po provedení trati.

## A.4 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Studie zpřesňuje úsek vedení navrhované tramvajové tratě Vyskočilova - U Plynárny, který je součástí, tzv. Jižní tramvajové tangenty. Koridor trati je vymezen v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy (dále ZÚR) jako koridor územní rezervy. Připravují se změny platného ÚP hl. m. Prahy (změny ÚP č. Z 3071 a Z 3123), jejichž podstatou je zanesení tzv. Jižní tramvajové tangenty do platného ÚP hl. m. Prahy. Tramvajová trať v úseku Budějovická -

Vyskočilova – U Plynárny byla rámcově prověřena v r. 2013 ve studii Východní tramvajové tangenty (zpracovatel Metroprojekt Praha a. s.).

Tramvajová trasa je v návrhu vedena po stávajících veřejných prostranstvích v území a do řešeného území vnáší dvě zastávky v ulici Pekárenská poblíž křížení s ulicí Vnější a poblíž ulice U Plynárny v blízkosti budoucí železniční stanice.

Tramvajová trať je vedena od ulice Vyskočilovy ve sdíleném uličním prostoru spolu s automobilovou dopravou, pokračuje jednostranně ulicí Pekárenskou a v prostoru mezi ulicemi Pekárenskou a U Plynárny na samostatném podélně klesajícím tělese v souběhu s železnicí až na výškovou úroveň ulice U Plynárny.

Doplnění dopravního skeletu se realizuje především na úrovni bezmotorové dopravy. Úpravy na silniční síti představuje úprava křižovatky a ulic V Zápolí x Vyskočilova x Michelská (zejména za účelem nové organizace dopravy v návaznosti na vloženou tramvajovou trať a také s cílem zvětšit dopravní kapacitu křižovatky). Druhou významnou úpravou směrového vedení je změna propojení ulic Pekárenské a Ohradní. Ulice Pekárenská v návrhu od křížení s ulicí Hadovitou pokračuje severním směrem a souběžným obloukem s tramvajovou tratí klesá přímo do ulice Ohradní.

Studie navrhuje úpravy dopravního řešení v ulici Michelské doplněním odbočovacích pruhů pro levé odbočení. Prostor ulice bude stabilizován potvrzením stávajících prostranství. V prostoru ulice Michelské je potvrzena stávající liniová zeleň. V prostoru ulice Nuselské je navrženo nové stromořadí, doplněné do parkovacího pruhu.

Koncepce dopravního řešení nekládá do území významné nové dopravní stavby, které by přinášely bariérový efekt. Nová tramvajová trasa prochází územím v souběhu se stávající komunikací a tělesem železnice. Na trase jsou navržena opatření pro zachování stávající prostupnosti a doplněna je i možnost nových propojení (přes tramvajovou a železniční trať v místě trasy horkovodu).

Návrh umožňuje vedení tras bezmotorové dopravy nejen paralelně k hlavním dopravním tahům v území, ale i v samostatných koridorech, které navazují na koridory stávající. Dopravní propojení bezmotorových tras je nově umožněno pod mostem ulice Michelské.

Studie navrhuje úpravu prostupnosti území, především v přestavbových blocích řešeného území. Páteřní trasu samostatného vedení bezmotorové dopravy představuje koridor kolem Botiče a prostor zeleně (městského parku) kolem tělesa železniční trati.

#### **Změna organizace dopravy:**

Součástí návrhu je vedle dílčích úprav křižovatek také zjednosměrnění některých komunikací. Zjednosměrnění se týká severní části ulice U Michelského mlýna a ulice Hadovitě. Úpravy směrovosti jsou navrženy také spolu s novým řešením křižovatky Vyskočilova x Michelská x V Zápolí a napojení do ulice Pekárenské. Řešení křižovatky eliminuje provoz z ulice Pekárenské a plánované nové výstavby do stabilizovaného obytného území lokality Horní Michle kolem ulic V Zápolí, Na Líše.

V ulici Michelské je ve směru od Ohradní doplněn levý odbočovací pruh pro odbočení do ulice U Michelského Mlýna.

V křižovatce Michelská x U Plynárny se na vjezd z ulice U Plynárny doplňuje rozšíření vozovky pro rozdělení řazení aut před křižovatkou ve směru rovně do ulice Nuselská a vlevo do ulice Michelské.

Úprava dopravního řešení je navržena v prostoru náměstíčka, křižovatky ulic U Plynárny x Michelská, kde je dnes připojen vjezd a parkoviště.

### **A.4.1 PĚŠÍ DOPRAVA A CYKLISTICKÁ DOPRAVA**

Územní studie vymezuje nové koridory bezmotorové dopravy v území. Jedná se o trasu paralelně s vodním tokem, nebo v souběhu s tělesem železnice ve východní části území. Pro zajištění prostupnosti územím jsou navrženy průchody stavebními bloky v přestavbových územích. Stávající prostupy a propojení v území jsou návrhem potvrzeny včetně podmínky jejich zachování.

Studie zachovává stávající cyklotrasy a navrhuje jejich doplnění nebo úpravu. Cyklotrasa A 23 je doplněna o možnost pokračovat územím východně od ulice Michelské podél Botiče s novým napojením na trasu A 421, která prochází územím severojižně podél železniční trati. Cyklotrasa A 223 a její vedení v ulici Michelské zůstává zachováno.

Studie navrhuje nové bezmotorové propojení ve východní části území paralelně s tělesem železnice a novou tramvajovou trasou. Vedení trasy umožňuje převzetí cyklo dopravy v navržené trase cyklotrasy A 421 v navrženém propojení o šířkovém profilu 8 m, včetně nového přemostění Botiče.

Páteřní trasu bezmotorové dopravy v území představuje koridor kolem Botiče. Omezení prostupnosti podél toku v místě mostu ulice Michelské je řešeno propojením nově navržené stezky po pravém břehu toku pod mostem a využitím stávající lávky pro přechod na levou stranu, kde je navrženo pokračování bezmotorové trasy po stávajícím tělese TI. Pro rekreaci a bezmotorový pohyb je nově uvolněno území levého i pravého břehu Botiče východně od ulice Michelské. K prověření je umístění bezmotorového propojení do horní části koryta potoka (např. formou vykonzolidované pěší lávky) v úseku mezi Michelskou ulicí a mostem Sue Ryder (znázorněno na výkresu dopravy).

Návrh nových napojení lokality je závislý na podmínkách navazujícího území. Propojení území východním směrem kolem Botiče mimo řešené území navrhujeme variantně: 1/ využití prostoru trasy průchodu stávajícího horkovodu pod železniční tratí přeložením stávajícího vedení pod zem. 2/ lávkou přes odstavné trati přibližně v trase horkovodu a následně pod tratí č. 210 po stávající komunikaci. Návrh dále využívá stávající koridor trasy ulice Ohradní východním směrem do prostoru seřadiště odstavného nádraží Praha - jih.

Návrh prostupnosti území vyplývá z členění stavebních bloků přestavbového území. Rozhodující přestavbové území Dolní Michle mezi ulicemi Ohradní a nivou Botiče je perforováno systémem propojení (místních komunikací) v rastru cca po 60 ti metrech. Členění navrhované zástavby je doplněno propojením ve východo - západním směru vedeným středem navrhované zástavby.

Studie zohledňuje Generel páteřních a hlavních cyklistických tras hl. m. Prahy 2018.

## A.4.2 MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Studie navrhuje vedení tramvajové trati v nové trase řešeným územím včetně dvou zastávek. Trasy a zastávky autobusových linek MHD nejsou studií ovlivněny ani měněny.

Úsek tramvajové trati Vyskočilova - U Plynárny je součástí tzv. jižní tangenty, která se na stávající tramvajovou síť napojuje na Dvorcích z prostoru Podolského nábřeží, prochází ulicemi Jeremenkovou a Olbrachtovou, kde tvoří uzel hromadné dopravy spolu se stanicí metra C Budějovickou a pokračuje ulicemi Vyskočilovou pod 5. května, územím Brumlovky, ulicemi V Zápolí, Pekárenskou a podél železniční trati do ulice u Plynárny. Výhledově se v území počítá s umístěním železniční zastávky poblíž ulice U Plynárny jako součástí městské hromadné dopravy. Poloha zastávky a další vazby na tento dopravní systém nejsou součástí návrhu. Podmínkou realizace úseku tramvajové trati v řešeném území je zajištění realizovatelnosti trasy v celé její délce. Tramvajová trať se tak bude významně podílet na dopravní obsluze stabilizovaných i přestavbových ploch.

## A.4.3 DOPRAVA V KLIDU

Pro řešení potřeby dopravy v klidu je závazná podmínka pro stavebníky realizovat parkovací vázaná i návštěvnická místa na vlastním pozemku (v rámci stavebních bloků). Přílohou řešení je předkládaná bilance potřeby parkovacích míst na podkladě navrhovaných maximálních kapacit HPP. Návrh řešení uplatňuje požadavek umísťovat také návštěvnická parkovací místa mimo uliční prostor.

Stávající koncepce podélných parkovacích míst se v území nemění. Některá prostranství ve vazbě na ulici Michelskou využívaná dnes jako parkoviště jsou navržena pro prostranství s parkovou úpravou s redukcí parkovacích stání. Parkovací místa v uličních profilech hlavních ulic budou zachována, případně doplněna. Studie nevymezuje samostatný nový objekt typu parkovací dům pro odstavování vozidel návštěvníků nebo rezidentů.

## A.4.4 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

Základní kostru dopravně významných ulic v řešeném území budou nadále tvořit ulice Michelská a U Plynárny. Prostorové řešení hlavních komunikací a jejich dopravní zatřídění se studií významně nemění. Jsou navrženy pouze úpravy uličních profilů, zejména doplnění stromořadí či šířek jednotlivých dopravních pruhů.

V širších vztazích budou ve spádové oblasti i do budoucna dopravně nejvýznamnější komunikace: Jižní spojka, 5. května, Vyskočilova, Michelská, Nuselská, U Plynárny, Nad Vinným potokem, na východě ul. Chodovská a Spořilovská.



Úpravy dopravního řešení vyvolává zařazení tramvajové trati do uličního profilu v ulici V Zápolí. Druhou výraznější úpravu představuje nové propojení ulic Pekárenská a Ohradní novou stopou.

## A.5 TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Změny na síti technické infrastruktury vyvolané návrhem v území nezasahují zásadně do stávající koncepce řešení s výjimkou realizace tramvajového tělesa a související nutné změny v profilu komunikace Pekárenská, kde bude nutné přeložit trasu horkovodu v délce cca 450 m, plus dílčí přeložky vedení kříženého v kolmém směru. Vedení nové linie územím představuje současně příležitost využít tento nový koridor pro ostatní síť technické infrastruktury související například s realizací přestavby v areálu pekáren.

Druhým potenciálním zásahem do technické infrastruktury představuje variantní řešení prostupnosti tělesem železničního náspu pro alternativní vedení bezmotorové dopravy údolnicí Botiče východním směrem do prostoru mezi areál Pražských plynáren a prostor odstavného nádraží Praha – Jih. Zde by se v případě realizace jednalo o zásah do infrastruktury v délce cca 90 m a její přeložení o úroveň níž tak, aby v prostupu tělesem vznikl dostatečný prostor pro pohyb cyklistů a chodců (min. světlá výška 2,5m, nicméně vzhledem k délce průchodu co nejvíce).

Ostatní záměry v území nepředstavují výrazné střety s prvky technické infrastruktury. Jedná se v zásadě o dílčí úpravy na stávající síti včetně zajištění nutných přeložek a nových přípojek dle potřeby jednotlivých záměrů.

Inženýrské sítě budou v řešeném území ukládány v rámci uličních prostranství v souladu s příslušnými technickými normami tak, aby byl minimalizován zásah do veřejného prostranství provozováním vedení a zejména jeho případnou rekonstrukcí. Trasy technické infrastruktury budou vedeny v uličních prostranstvích, pokud možno rovnoběžně s hranou komunikace nebo s uliční čarou, křížení jednotlivých vedení navzájem a tras inženýrských sítí s komunikacemi budou v maximální možné míře navrhována jako kolmá. U širších uličních prostranství budou minimalizovány diagonální trasy vedení technické infrastruktury. Trasy technické infrastruktury budou respektovat vymezené koridory pro výsadbu stromořadí.

Umožní-li to prostorové řešení stávajících komunikací, budou ve vozovkách ukládány pouze trasy kanalizace, ostatní vedení budou ukládána v rámci navazujících pásů uličního prostranství.

Na výkresu Technická infrastruktura jsou zakresleny navrhované trasy vedení technické infrastruktury. Navrhované trasy inženýrských sítí jsou zakresleny grafickou značkou pro znázornění koridoru daného vedení, který bude umístěn v rámci vymezeného uličního prostranství. Ostatní síť technické infrastruktury mohou být v uličním prostranství umísťovány v souladu s příslušnými technickými normami.

Objekty technické infrastruktury budou v rámci stavebních bloků navrženy tak, aby jejich obsluha byla umožněna z veřejného prostranství.

Srážkové vody z ploch jednotlivých stavebních bloků budou vsakovány (popř. akumulovány a dále využívány) v rámci jednotlivých bloků. U bloku s velkým podílem zpevněných ploch nebo v případě prokázané nemožnosti vsakování bude odpadní dešťová voda v rámci bloku akumulována a postupně vypouštěna do jednotné kanalizace tak, aby množství vody vypouštěné do kanalizační sítě dosahovalo max. hodnoty 10 l/s na 1 ha celkové plochy bloku.

Srážkové vody z uličních prostranství a nestavebních bloků budou v převážné míře odváděny systémem povrchového odtoku, vpustí a propustků do vsakovacích průlehů, dešťových záhonů a prokořitelných prostorů vzrostlé zeleně v nezpevněných plochách a rabatech. Pouze v místech, kde toto řešení nebude možné, budou srážkové vody prostřednictvím uličních vpustí napojovány do jednotné kanalizace. Navržené principy modrozelené infrastruktury včetně hospodaření s dešťovými vodami jsou uvedeny v samostatné kapitole A.3 a zobrazeny na samostatné grafické příloze B.II.e.

## A.6 VEŘEJNÁ VYBAVENOST

Uzemní studie zachovává stávající významnější stavby občanské vybavenosti v území. Vyznačeny jsou grafickými značkami **označení bloku s umístěním zařízení zdravotních a sociálních služeb, označení bloku s umístěním zařízení školství, označení bloku s umístěním zařízení správy, označení bloku s umístěním zařízení kultury a označení bloku s umístěním zařízení obchodu**. Grafické značky jsou umístěny přímo na dotčené stavbě v rámci stavebního bloku.

Územní studie umísťuje v návaznosti na některá významnější veřejná prostranství funkce občanského vybavení ve formě živého obchodního parteru. Požadavek je vymezen grafickou značkou **hrana zástavby s veřejnou vybaveností v parteru** a stanovuje povinnost pro přízemní podlaží navazujících staveb výškově navázat na přilehlé veřejné prostranství a vytvořit tak podmínky pro realizaci živého (obchodního) parteru. Vnitřní dispozice dotčených staveb musí umožnit využití části stavby přiléhající k veřejnému prostranství pro komerční účely.

Požadavek na umístění občanského vybavení areálového typu je stanoven v některých částech stavebních bloků grafickými značkami **zařízení školství (umístěno na pozemek)** a **zařízení rekreace a sportu (umístěno na pozemek)**.

Požadavek na umístění stavby nebo funkce (v rámci jiných staveb) mateřské školy (ev. jiné formy zařízení předškolní péče v kapacitě minimálně 1 třídy) a komunitního centra (tedy víceúčelového prostoru umožňujícího společenské, kulturní, zájmové a jiné aktivity obyvatelům území) kdekoliv v rámci stavebního bloku je vymezen grafickými značkami **požadavek na umístění mateřské školy v rámci stavebního bloku (plovoucí značka)** a **požadavek na umístění komunitního centra v rámci stavebního bloku (plovoucí značka)**.

## B GRAFICKÁ ČÁST

### B.II. Návrhová část

Hlavní výkres 1 : 2 000

Výkres zelené a modré infrastruktury 1 : 2 000

Výkres dopravní infrastruktury

Nadhledová perspektiva hmotového řešení