



# DIPLOMNÍ PROJEKT | SMÍCHOV

ATELIER ING. ARCH. IVAN PLICKA | JANA FOLTÝNOVÁ  
FA ČVUT, ZIMNÍ SEMESTR 2012/2013

1. ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE, PROHLÁŠENÍ DIPLOMANTA
2. PRŮVODNÍ ZPRÁVA
3. ANALYTICKÁ ČÁST
4. KONCEPT
5. NÁVRH

21-05-2012

*Smíchov*  
*Ústav*

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury  
**2/ ZADÁNÍ diplomové práce**

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: **Jana Foltýnová**

datum narození: **22.8.1986**

akademický rok / semestr: **2012 / 2013 zimní semestr**  
ústav: **15119 Ústav urbanismu**  
vedoucí diplomové práce: **Ing.arch. Ivan Plicka**

téma diplomové práce:

**SMÍCHOV**

zadání diplomové práce:

**LOKALITA:**

Praha, Smíchov, oblast předběžně vymezená na severu ulicemi Lídickou a Pížeňskou, na západě ulicemi Dobříšskou a Radlickou, na východě Telou Vltavou a na jihu Zlíchovem (upřesnění je jedním z témat / zadání práce).

**STAVEBNÍ PROGRAM:**

Základní strategie revitalizace území Smíchova.  
Určení a podrobná regulace klíčových míst z hlediska budoucího rozvoje Smíchova.

**PŘEDBĚŽNÝ OBSAH:**

- celková situace – strategie revitalizace ( 1 : 2 000, alt. 1 : 4 000)
- doplňující schemata ( 1 : 2 000, alt. 1 : 4 000)
- situace – regulace klíčových míst ( 1 : 500 / 1 : 200) – parter, typické řezy
- 3D model strategie
- průvodní zpráva
- portfolio projektu (A3 landscape)
- CD (pdf; jpeg)

**Datum a podpis studenta**

**Datum a podpis vedoucího DP**

**Datum a podpis děkana FA ČVUT**

*20.9.2012*  
*17/9/2012*  
*26.9.12*

*Jana Foltýnová*  
*Ivan Plicka*  
*Ivan Plicka*

<b>ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE</b>	
<b>FAKULTA ARCHITEKTURY</b>	
AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Jana Foltýnová AR 2012/2013, ZS	
NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: SMÍCHOV (ČJ)	
(AJ) SMÍCHOV	
JAZYK PRÁCE: ČESKÝ	
Vedoucí práce:	Ing. arch. Ivan Plicka, CSc. Ústav: 15119 Ústav urbanismu
Oponent práce:	MgA. Ing. arch. Michal Fišer
Klíčová slova (česká):	Urbanismus, revitalizace, zelená infrastruktura
Anotace (česká):	Cílem diplomové práce je revitalizace území Smíchova, spojení nově vzniklého území s městským centrem a odstranění nežádoucích prostor k obyvání lidí. Urbanistická studie vytváří nové centrum v území v podobě multifunkčního dopravního terminálu. Součástí nového řešení je navržená „zelená infrastruktura“ městského organismu a zpřístupnění břehu Vltavy.
Anotace (anglická):	The diploma thesis is focused on revitalize the area of Smichov, connecting with the newly created area with city center and remove uncomfortable space for habitable living people. Urban study creates a new center in the area as multifunctional transport terminal. The part of the new solution is designed „green infrastructure“ of urban organism and access to the river bank of Vltava

**Prohlášení autora**

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etiké přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“  
(Celý text metodického pokynu je na [www.FA.studium/ke-stazeni](http://www.FA.studium/ke-stazeni))

V Praze dne 4. ledna 2013

podpis autora-diplomanta

Tento dokument je nedílnou a povinnou součástí diplomové práce / portfolio a CD.

## 1. ZADÁNÍ

Předmětem diplomové práce je návrh revitalizace území Smíchova, jeho dostavby, konverze dnes nevyužívaných rozsáhlých ploch nádraží a chátrajících skladových areálů. Při návrhu bude přihlídnuto k funkčnímu využití území platného územního plánu a součástí řešení bude návrh jeho změny.

## 2. POLOHA ÚZEMÍ

Území je vymezeno v severní části ulic Lidická, na jihu Zličovským kostelíkem, na západě Dobříšskou a Radlickou ulicí a na východě řekou Vltavou a Císařskou loukou.

## 3. NAVRHOVANÉ ŘEŠENÍ

Diplomová práce vychází z analýz území, dopravního řešení, stávající struktury zástavby a funkčního využití území. Analyzovaná negativa v území dala hlavní impuls návrhu, jehož cílem je propojení jižní části Smíchova s živoucím městem. Jedním z bodů, který podporí uspořádání území je vytvoření nového multifunkčního dopravního terminálu pro dálkovou, regionální a městskou hromadnou dopravu. Jednotlivé druhy dopravy budou integrovány na Smíchovské nádraží, kam budou přesunuty i autobusové linky z nádraží Na Knížecí. Nový dopravní terminál bude zakomponován k nynější odbavovací budově z 60. let 20. století. Autobusové nádraží je navrženo nad železniční stanicí na platformě. Cestující se pohodlně přemístí po eskalátorech nebo bezbariérově výtahem z vlakového nástupiště k autobusovému a naopak. Celým ter- minálem vede obchodní galerie s pasáží, která propojuje vltavské nábrží s Radlicemi. Součástí multifunkčního komplexu je kapacitní parkoviště systému P+R, které je umístěno pod obchod- ními plochami u Dobříšské ulice. Přednádražní prostor tvoří zpevněná plocha s uliční zelení. Stávající tramvajová smyčka bude zachována a doplněna vyhrazenými místy pro taxi a úschovnu kol pro cyklisty. Multifunkčně dopravní terminál Smíchova je protívahou blízkého smíchovského centra Anděl.

Nová struktura zástavby směrem od Anděla navazuje na tradiční blokové uspořádání kamenné části lokality a k jihu je rozptýlenější zástavba navazující měřítkem na blokové vymezení budov naproti nádraží. Je vytvořen plynulý přechod mezi stávajícím územím a nově plánovanou oblastí. Navržené budovy nepřevyšují stávající pěti až šesti patrovou zástavbu. V severní části řešeného území nové blokové zástavby je dominantou radnice pro Prahu 5 s veřejným prostorem vhod- ným pro setkávání a trávení volného času.

Konverze smíchovského pivovaru předpokládá v návrhu přesunutí výroby a vzniklé uvolněné výrobní a skladové budovy budou částečně odstraněny. Na místě starého rozsáhlého pivovaru vznikne multifunkční centrum s minipivovarem, restaurací a pivním muzeem. Nedílnou součástí komplexu bude kulturní centrum (divadlo, koncerty, předhlídky, výstavy), sportovní centrum, kanceláře a obchody. Vícečetné vstupy do nově upraveného bloku umožní snadnou dostupnost lidem, kteří sem míří za kulturou, sportem či občerstvením.

## 4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

V návrhu je počítáno se zprovozněním vnitřního městského okruhu a předpokládá se postupné snížení dopravní intenzity Strakonické ulice. Zbylá tranzitní doprava bude převedena do ulice Dobříšské. Strakonická ulice bude plnit pouze obslužnou funkci k nově vzniklé bytové zástavbě.

Nový profil komunikace jsou dva jízdní pruhy pro obousměrný provoz a dva parkovací pruhy. Silniční doprava převedená do Dobříšské ulice bude zpět svedena na nábrží novou sběrnou komunikací v návaznosti na Radlickou ulici a tunel Mrázovka. Profil komunikace je navržen čtyřmi jízdními pruhy pro obousměrný provoz a s postranním parkovacím pruhem. Komunikace je směrově oddělena středovým zeleným pásem. Toto řešení snižá intenzitu provozu v ulici Ostrov- kého a Vltavské, kde se změnil provoz na obousměrný. Autobusová doprava je vedena přímo na nový dopravní terminál Dobříšskou ulicí. V návrhu je zapracován nový Dvorecký most dle územ- ního plánu, který bude navázat Prahu 4 a Prahu 5. Most je navržen pro tramvajovou, cyklistickou a pěší dopravu. Dopravní obslužnost území je tvořena udržitelnými formami dopravy, městská hromadná doprava je doplněna pěší a cyklistickou dopravou.

## 5. ŘEŠENÍ ZELENE

Jižní bránu do města tvoří park, který ponechanými historicky cennými budovami bývalého li- hovaru navazuje na původní industriální využití řešeného území. V budově varny je stálá expozice k Zličovskému areálu lihovaru.

Koncept zeleně vychází z podélného propojení území zeleným pásem. Ten umožní plynulě projít zelení od Zličovského kostela přes industriální park k nábrží u železničního mostu. Překonaní dopravní bariéry v podobě železniční trati je tvořeno přemostěním ke Zličovs- kému kostelíku a podchodem do "zelené infrastruktury" městského organismu. Přírodní park se nachází na nevyužívaných plochách nádraží a kolejišti. Hlavní myšlenkou konverze na park jsou: železniční pozůstatky a přirozená sukcese, jež společně s časem vytvářejí harmonickou osnovu parku. V parku se nacházejí zarostlé koleje, mlátové cesty ohraničené kolejeji, dřevěné lávky, náletová zelená a vzrostlé dřeviny. Prostory v ponechaných budovách bývalých nádražních skladů jsou věnované umělcům, jejichž díla jsou v parku umístována.

Nedílnou součástí nového řešení je zpřístupnění břehu Vltavy, kde je navržena nábržní promenáda s upraveným břehem Vltavy a náplavkou. Ideou je přebudování smíchovského přístavu na veřejně přístupný přístav s kotvištěmi pro lodě. V současnosti je prostor využíván jako sklady a slouží jako záchranný přístav v případě povodní.

Na Císařské louce jsou zachována střediska vodních sportů. Ty jsou dále rozšířena o soukromé plochy pro rekreaci široké veřejnosti (hřiště, horolezecká stěna, lanové centrum atd.). Ostrov je nově dostupný přes navržený most směrem od Smíchovského nádraží.

Plocha u předmostí železničního mostu naproti ostrovu je koncipována jako louka pro volnočasové aktivity (frisbee, grilování, opalování, atd.) se zázemím letního občerstvení. Druhá strana předmostí bude ponechána jako odkaz původního vzhledu vltavského břehu. Val pod železničním mostem bude odstraněn a nahrazen pilíři, aby došlo ke zprůchodnění obou stran.

## 6. FUNKCE

Území slouží pro bydlení městského typu v bytových domech a pro komerční využití. Bloky v severní části území jsou navrženy jako smíšené s významným podílem bydlení. U druhé ulice Dobříšské a Radlické je funkce převážně administrativní s komerčním parterem a veřejnými vni- trobloky, které tvoří vhodné podmínky pro setkávání a pobyt lidí. Smíchovský dopravní terminál obklopují administrativní budovy s obchody v parteru. Celým územím je veden zelený park, do kterého lze vstoupit z mnoha míst a projít podélně územím. V jižní části pak zástavba přechází na rozvolněnější strukturu s bydlením u Vltavy a se soukromým obytným prostorem mezi jednot- livými bytovými domy.



Skladisté nádraží Buštěhradské dráhy na Smíchově, 1885



Dvě smíchovská nádraží, 1900



Panoramatický pohled na Smíchov, 1872



Smíchovský pivovar, 1852

Oblast Smíchova je doložena již od středověku nejenom archeologickými nálezy, ale i písemnými prameny přibližně od první poloviny 13. století. Jeden z prvních písemných odkazů je možné nalézt ve Zbraslavské kronice, a to v souvislosti s korunovaci krále Václava II.. První zástavba, hospodářskou usedlost, zde vlastnil od roku 1341 král český a císař římský Jan Lucemburský. Při tomto svém dvorci založil kartuziánský klášter s kostelem Panny Marie, který se v dnešní době nachází v prostoru mezi ulicemi Kartouzská, Štefánkova až po křižovatkou u Anděla. Na převážně části katastrálního území Smíchova se postupně od středověku rozrůstaly vinice, chmelnice, dvory, pole a zahrady převážně náležející církví, při vodním toku Vltavy pak i mlýny. Tato zástavba byla v prvním období z územního hlediska zcela chaotická a nahodilá. Odpovídala jen potřebám obživy, případně směnným výdělkům tehdejšího obyvatelstva.

Počátek prvního plánovitého územního rozvoje prostroru Smíchova spadá do roku 1386. Tehdy kartuziáni rozparcelovali své pozemky v prostoru na tzv. Břehu Panny Marie, to je směrem k jihu přímo od klášterní zdi jejich opatství až k vyšehradskému přívozu. Pozemky byly určeny pro stavbu usedlostí nových obyvatel přistěhovaných z jiných částí země. Název Smíchov je pro tuto oblast poprvé použit roku 1406 a zápis o něm je uveden ve dvorských (zemských) deskách.

Na přelomu 16. a 17. století byl již na Smíchově kromě původních usedlostí i panský dvůr, celnice, krčmy, kovářny, famí kostel sv. Filipa a Jakuba s farou a hřbitovem, cihelna, vodárna. Byly zde i velké ovocné sady. Na okolních svazích si pražští měšťané už od 2. poloviny 16. století stavěli letohrádky a při usedlostech obytné domy. V tuto dobu je již Smíchov, ležící v těsném sousedství Malé Strany, přímo naproti Novému Městu a Vyšehradu, považován za přirozené předměstí a hospodářským zázámím pražských měst. Navíc mu terénní modelace dodávala nevědní půvab, a tím i zájem obyvatel Prahy. Stagnaci v rozvoji Smíchova přinesla až třicetiletá válka. Celá oblast byla silně devastována jak vojensky tak hospodářsky. Zdejší zbylé zadlužené statky a ostatní zástavba se dostáva-

jí roku 1684 do majetku knížecího rodu Schwarzenbergů.

Po určité době stagnace nastal v 18. století obrovský průmyslový rozmach Smíchova. Tento bouřlivý rozvoj předznamenává vznik několika manufaktur, které se později vyvinou v základy průmyslového potenciálu celé oblasti. Od počátku 19. století zde dochází k dalším výrazným proměnám. Zahrady a letohrádky postupně ustupují výstavbě továren na výrobu nejrůznějšího zboží. Smíchov se stává industrializačním centrem, tzv. „stokomínovým Manchestrem“. Vystavěly se tu chemické továrny, přádelny, továrna na mlýnské stroje, cukrovar, porcelánka a řada dalších podniků. Roku 1838 byl povýšen na předměstí Prahy - druhé nejstarší. Do poloviny 19. století pak Smíchov stále mírně rostl, jeho zástavba dosáhla dvou stovek bytových domů. Při řece začaly vyrůstat kartounky, pro Smíchov typické se staly i velké cihelny. Po urbanistické stránce předstával v této době Smíchov značně nesourodý celek. V severní části (severně od Plzeňské ulice) dominovaly velké zahrady, jejichž celistvost narušovaly cihelny a díly polí. Souvislá obytná zástavba existovala jen na jižním konci Smíchova, podél dnešní Nádražní ulice. Oboustranná zástavba byla jen v úseku mezi ulicemi Na Bělidle a Vltavská, dále k jihu pokračovaly klasicistní patrové a přízemní domy jen po východní straně sílnice.

V 50. a 60. letech 19. století zaznamenal Smíchov mimořádně bouřlivý rozvoj. Jestliže ještě roku 1851 zde žilo přibližně 2 600 obyvatel, v roce 1869 již 15 382. Roku 1843 byla v ploše klínu mezi Plzeňskou a Kartouzskou ulicí založena Ringhofferova továrna. Ta byla brzy rozšířena o strojírenský a železářský podnik. Ringhofferovy závody se později staly největším podnikem Rakouska-Uherska v odvětví strojní výroby. Roku 1871 vznikl Akcionářský pivovar na Smíchově. Rozvoj smíchovského průmyslu si vyžádal stavbu železnice a v souvislosti s touto stavbou se stal důležitým překladištěm zboží pro celou Prahu.

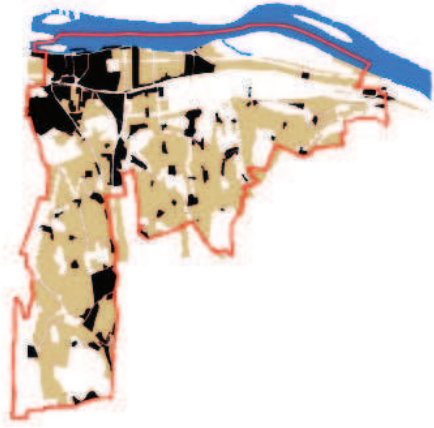
V neprůmyslové sféře se stala v letech 1881–85 významným počínem stavba „městského“ kostela sv. Václava, jehož dvojvěží se stalo novou

dominantou Smíchova. Lokalizace kostela znamenala přelom v dosavadním charakteru urbanistického vývoje. Byl situován v centrální oblasti Smíchova, severně od křižovatk u Anděla. To znamenalo nutnost narušení stávající souvislé domovní fronty, jejíž součástí tvořila i Portheimka. Bylo totiž zřejmé, že pro budoucí novou výstavbu, bude třeba využít celé území mezi řekou Vltavou a s ní rovnoběžnou hlavní ulicí. Oba navzájem rovnoběžné směry přitom předurčily i šachovnicový způsob nové velkoměstské výstavby. K jihu se jádrová část domovní výstavby Smíchova nemohla rozšiřovat, neboť rozsáhlou plochu jižně od dnešní ulice Na Knižecí blokovalo již zmíněné železniční nádraží Buštěhradské dráhy.

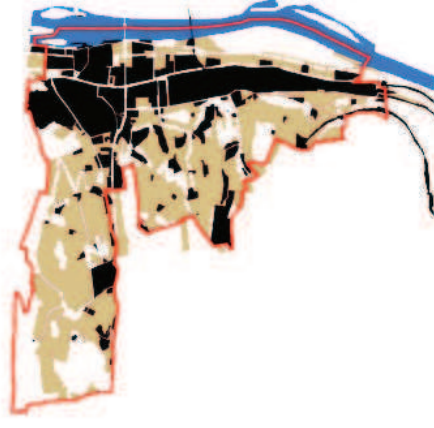
Smíchov měl na konci 19. století jednoznačně charakter města, které počtem domů a obyvatel patřilo k největším v Čechách. Sám se za město také považoval již od svého povýšení Patentem Ferdinandem V. na předměstí roku 1838. Organizačního statutu města se dočkal až císařským rozhodnutím roku 1903. Roku 1904 byl pak Smíchov udělen městský znak. Později byl Smíchov, na základě zákona o Velké Praze, roku 1922 připojen k Velké Praze.

V 2. polovině 20. století již na Smíchově nebylo pro novou výstavbu místcovitěm rezerv byla jak v rovinaté ploše, tak v okolním kopcovitěm terénu, z velké části vyčerpána. Výjimkou byly některé dílčí volné plochy ve vyšších partiích, kde v menší míře vznikla nová obytná výstavba. Starý Smíchov, zejména v jeho průmyslové části, byl silně zanedbáván, tím pádem vystaven chátrání a postupnému znehodnocení.

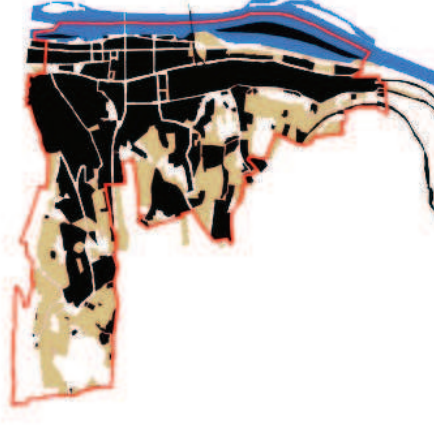
Na plochách bývalých továrních hal a na místech nevyhovující staré domovní zástavby vznikl koncem 20. století několik obchodně administrativních center. Tyto nové stavby změnilly charakter této části Prahy. Nový Smíchov se tak stal důležitým začátkem pokračování historické důležitosti části Prahy na levém břehu Vltavy. Dominantou křižovatk u Anděla se stal komplex budov Zlatý Anděl.



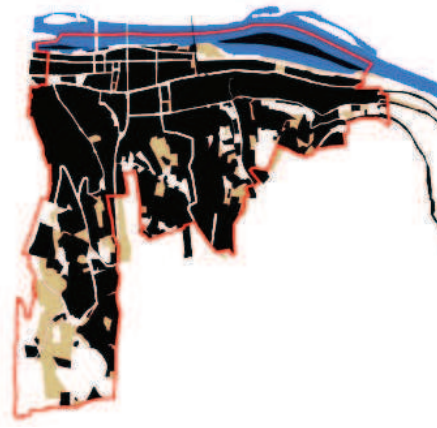
1840



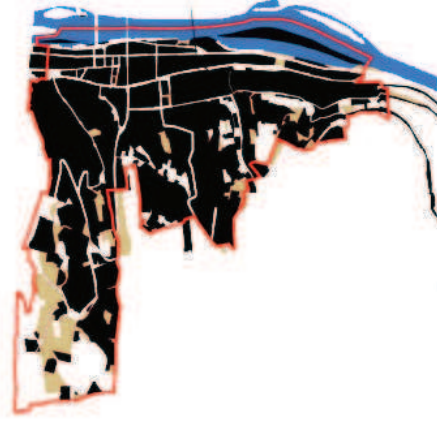
1880



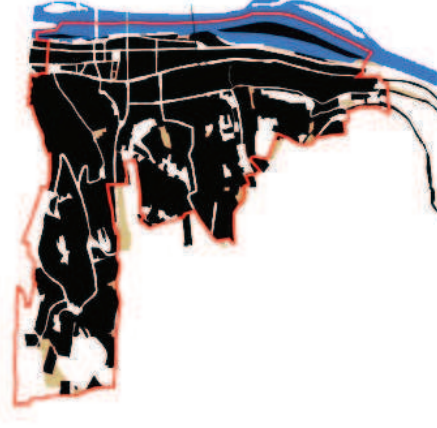
1920



1950



1970



1990



## ČESKÁ REPUBLIKA

Pražská městská část Smíchov je součástí katastrálního území Prahy 5. Její plošně umístění se nachází na levém břehu řeky Vltavy naproti městským částem Prahy 4 a Prahy 2, zejména pak Novému Městu, Vyšehradu a Podolí. Celkově je v těsném kontaktu s historickým jádrem Prahy. Svoji rozlohou a počtem obyvatel patří k největším městským částem hlavního města. Smíchov je ohraničen od severu k jihu Malou Stranou, Košířemi, Radlicemi a Hlubočepy. Tato lokalita má výjimečnou přírodní polohu, z jedné strany je ohraničena Vltavou a z druhé strany se zdvíhají zelenou vegetací porostlé kopce a svahy. Součástí katastru Smíchova je i přírodní rezervace Prokopského údolí, dále pak přírodní zvláštnosti jako je Petřín, Děvín a Paví vrch. Mezi pravobřežním Podolím a smíchovským Zličovem se nachází rozlehlý ostrov Císařská louka, který také patří do správního celku Smíchova a ještě v severní části území je druhý, menší ostrov s názvem Dětský ostrov.

Z historického a územně správního hlediska měl Smíchov od roku 1838 status předměstí Prahy, v období 1903 - 1922 byl městem a poté začleněn do Velké Prahy. Území Smíchova je stavebně velmi rozmanité, uliční blokovou bytovou i nebytovou zástavbou, vilovými čtvrtěmi, menšími sídlišti, novými obytnými komplexy, skladovými a výrobními plochami a několika chráněnými přírodními útvary.

## PRAHA

Jižní část Smíchova, tj. část Zličova je v současnosti jakousi bránou do města. Toto místo slouží jako přístupný bod v předměstské železniční dopravě v návaznosti na městskou hromadnou dopravu.

Stavební dominantou této územní části je zejména lihovar na Zličově a železniční Smíchovské nádraží. Některé z budov zástavby areálu lihovaru jsou historicky cenné, avšak jsou zde znát známky stáří, roky bez oprav, a tudíž vypadají nevzhledně. Je možné vyslovit i názor, že některé zmíněné budovy jsou až na hranici jejich statické bezpečnosti a hrozí zřícením. Souhrnně se dá konstatovat, že v prostoru "Lihovaru" není nic kromě zchátralého areálu, přilehlé plochy železnice, velké světelné křižovatky silnic, stanice autobusu a tramvaje.

Nejdominantnější částí řešeného území je Smíchovské nádraží, které svou plochou kolejišť a přílehlými budovami zabírá plošně největší část území. V současnosti Smíchovské nádraží slouží jako dopravní uzel, kde se kříží městská (metro, tramvaj, autobus), příměstská autobusová doprava s železniční dopravou. Severní část nádraží je brownfieldem. Na tomto nádraží začíná i železniční vyhlídková trať pražský Semmering (Smíchov - Řepy). Zbylé nepoužívané plochy nádraží slouží jako pomocné provizorní sklady, dílny a parkoviště.

Roztřesená zástavba do ulice Nádražní je nízkopodlažní některá v

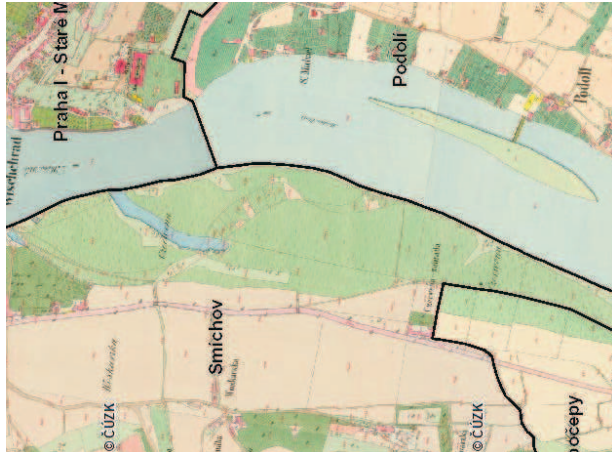
## PRAHA 5 - SMÍCHOV

parteru s drobnými obchody.

V severní části vlakového nádraží se nachází ještě druhé novější autobusové nádraží s názvem „Na Knížecí“, které zajišťuje městskou a meziměstskou dopravu (jižní a střední Čechy).

Další dominantou, která si zasluhuje pozornost je smíchovské nábreží. Plochy nábreží řeky Vltavy nejsou veřejnosti pro různé překážky snadno dostupné. Na nábreží je problematický přístup od Lihovaru nebo pak až od Smíchovského nádraží. Vlastní území vltavské náplavky je přičně neprostupné, bariérou jsou různé uzavřené areály. U Strakonické ulice je přístup na nábreží oplotený a následný lodní přístav není veřejně přístupný. Blíže k centru, tedy v severní části, v úrovni sportovního areálu Erpet je jediný volný přístup po kamenné cestě, která vede až k břehu řeky, odtud je možné spojení přes Smíchovskou pláž až k Palackému mostu.

Celkově je území neuspokojené a chybí mu vzájemné propojení. Obyvatelé Prahy a obecně veřejnost jižní část Smíchova, zejména okolí Smíchovského nádraží a Lihovaru, mimo tranzitního cestování, území nenavštěvují, protože v této oblasti pro ně není žádný atraktivní cíl a lokalita svým vzhledem a účelem není nikterak lákavá.



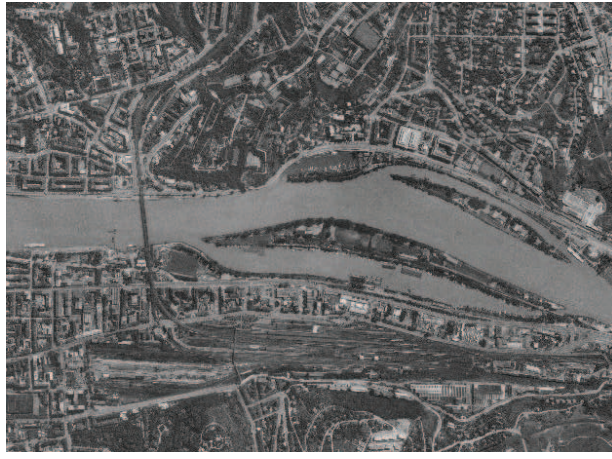
Císařské otisky stabilního katastru  
20.-40. léta 19. století



II. vojenské mapování - Františkov  
1836-1852



Ortofotomapa - 1938



Ortofotomapa - 1975



Ortofotomapa - 1996



Ortofotomapa - 2001



Ortofotomapa - 2007



Ortofotomapa - 2011





ŽST Praha - Smíchov severní nástupiště



Budova Smíchovského nádraží



Smíchovské nádraží - konečná autobusů MHD



Smíchovské nádraží - přednádražní prostor



Autobusové nádraží Na Knížecí



Křižovatka ulic Svornosti a Hořejší nábřeží



Strakonická ulice



Nádražní ulice



Dobříšská ulice - výjezd ze Zličovského tunelu



Vítavská ulice



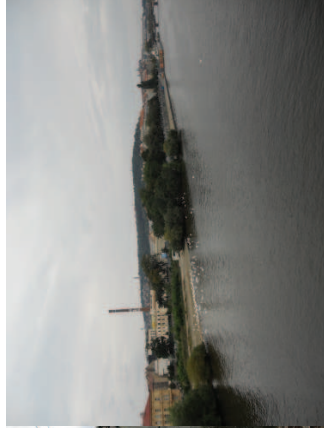
Budova Smíchovského lhovaru



Stanice MHD Lihovar



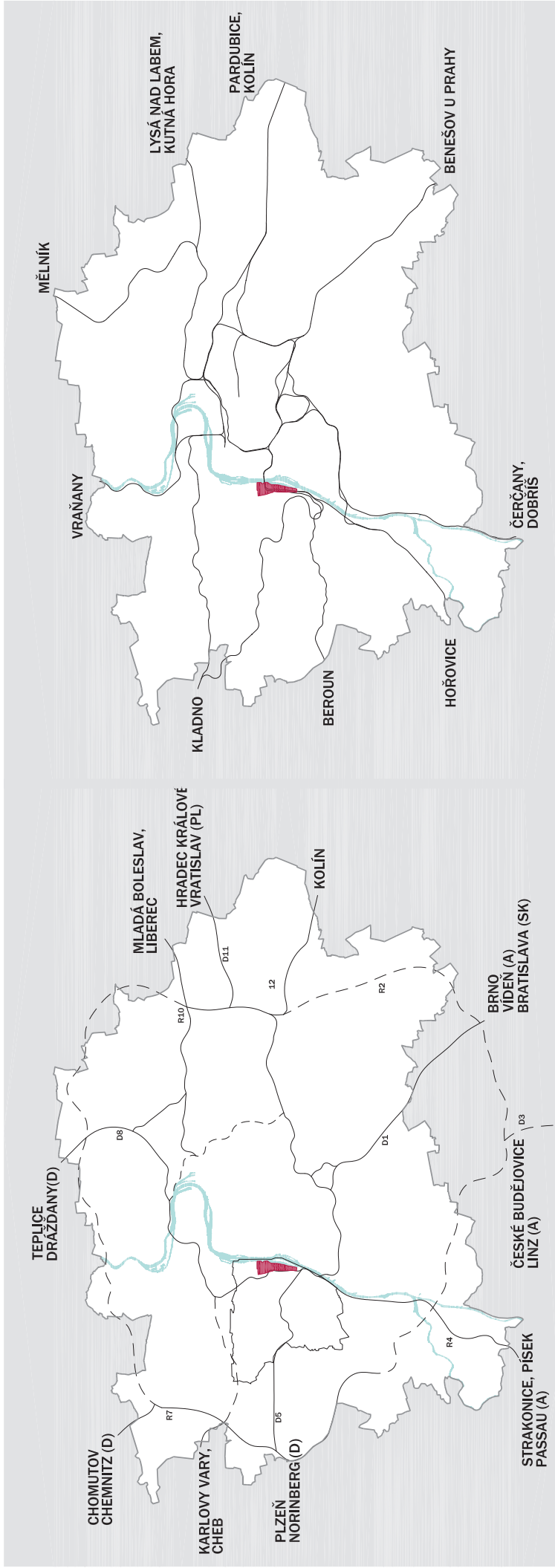
Meet Factory



Pohled z Železničního mostu na Smíchovské nábřeží

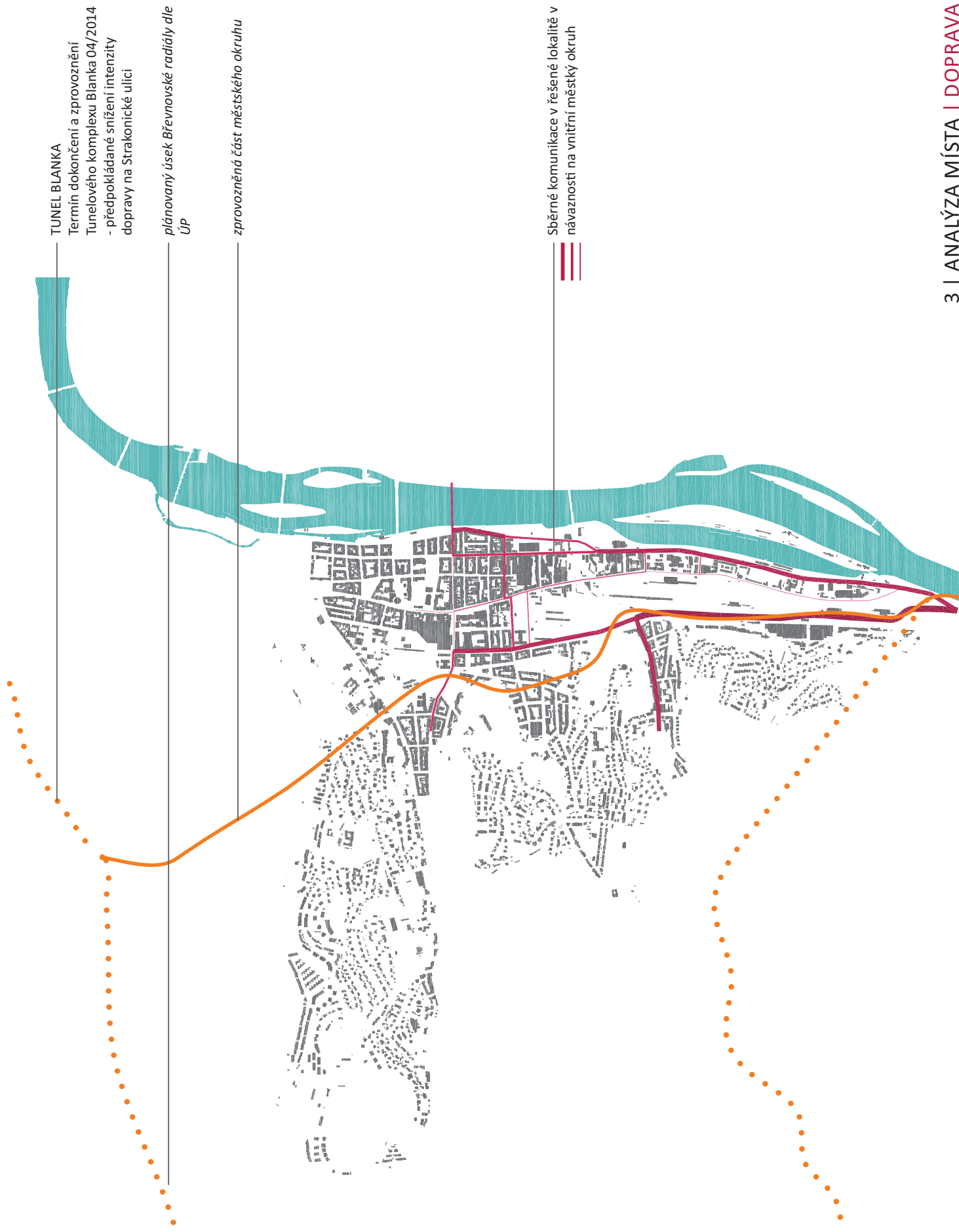


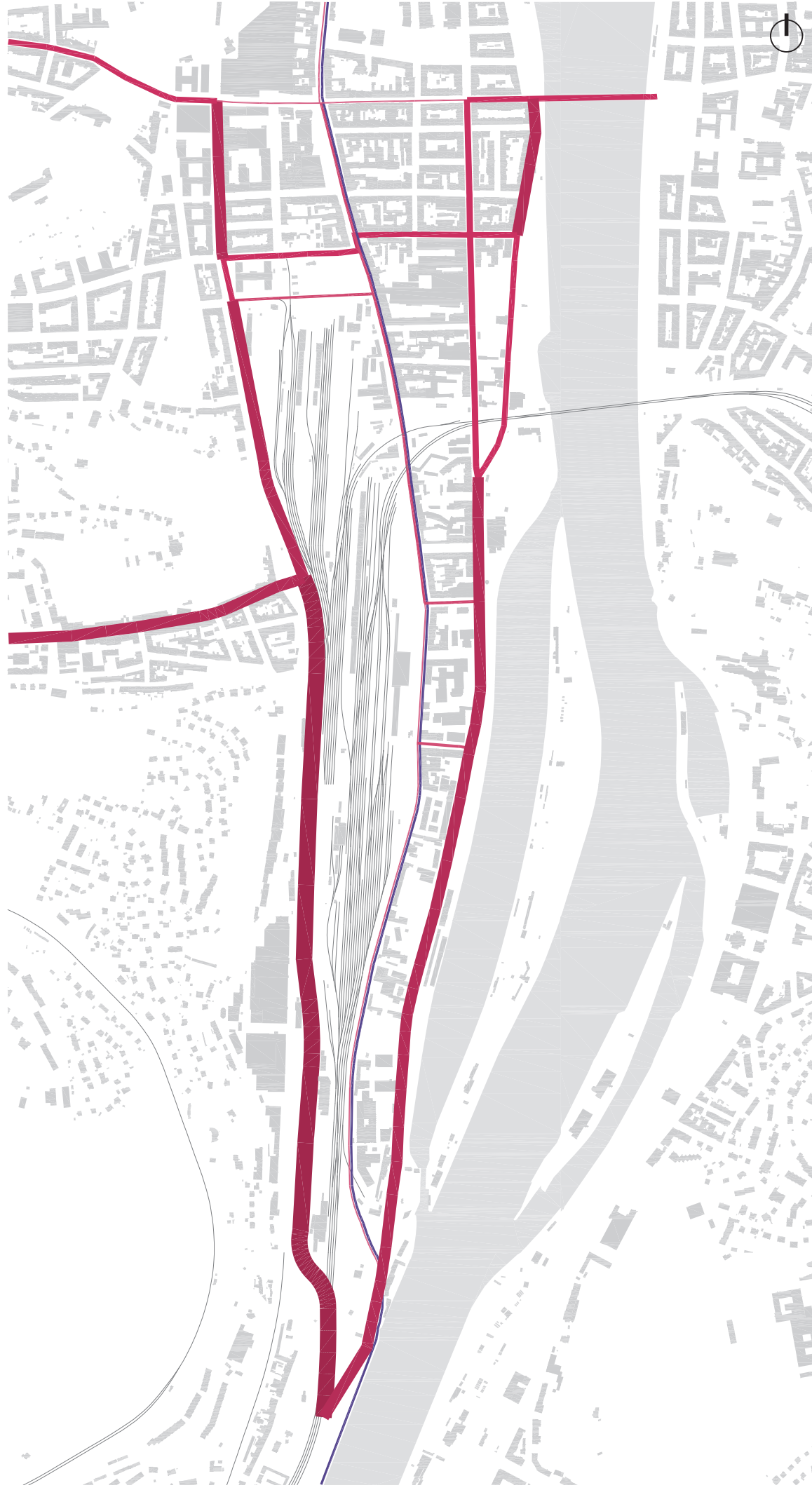
Smíchovské nábřeží



SILNIČNÍ DOPRAVA

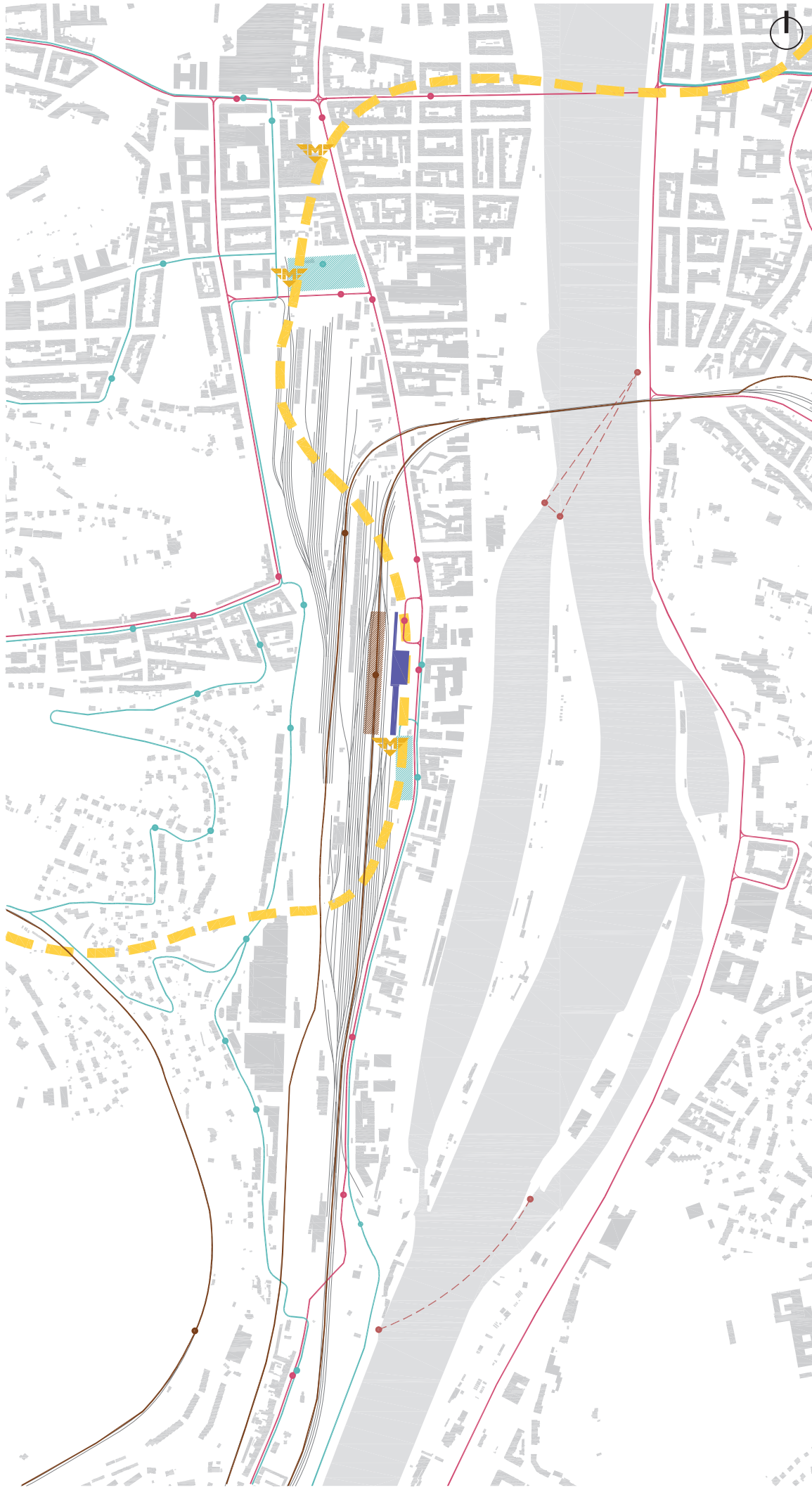
ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA





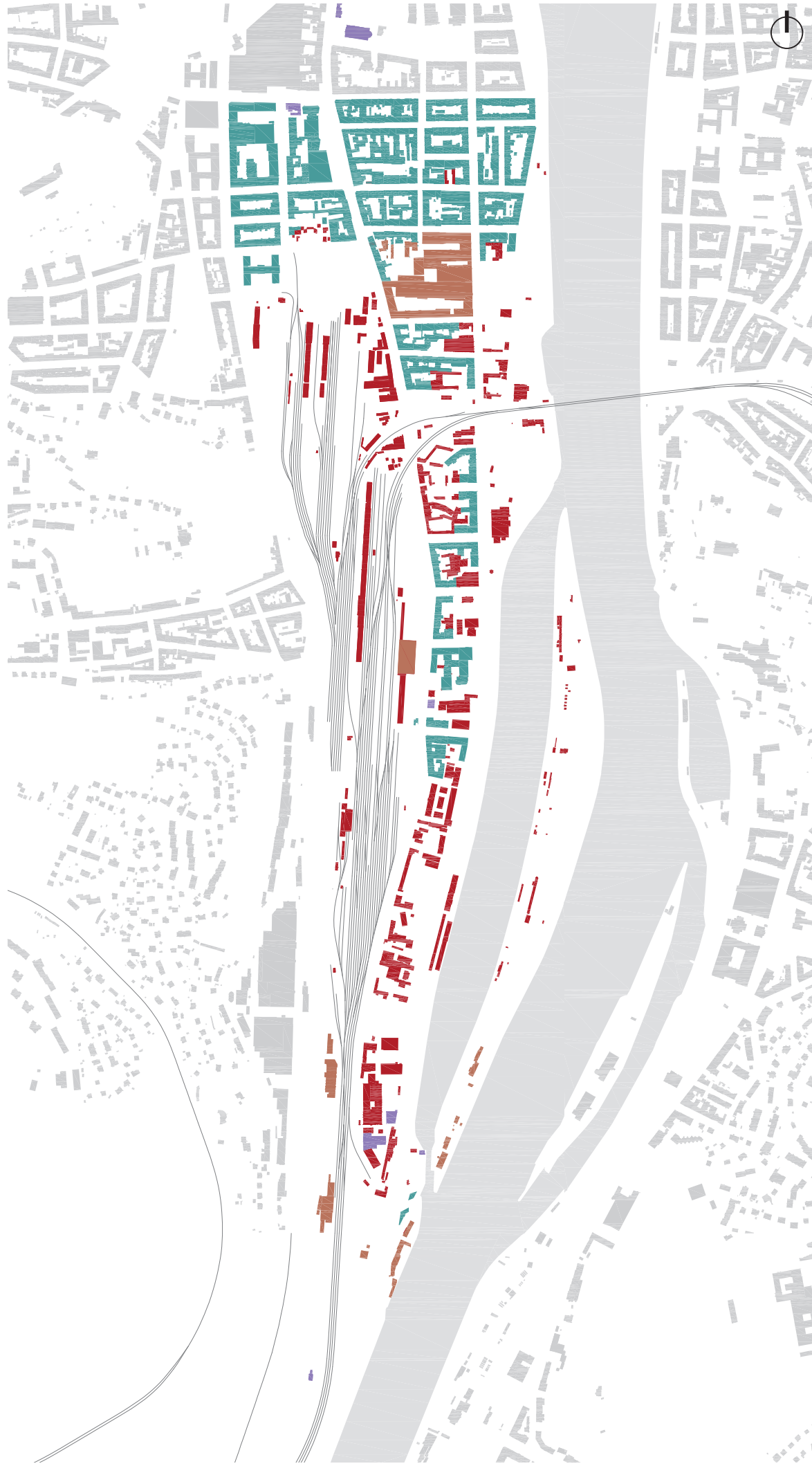
INTENZITA DOPRAVY:

- 0 - 5 000 osobních vozidel / 24h    ~ 200 osobních vozidel / 1h
- 5 000 - 10 000 osobních vozidel / 24h    ~ 400 osobních vozidel / 1h
- 10 000 - 25 000 osobních vozidel / 24h    ~ 1 000 osobních vozidel / 1h
- 25 000 - 40 000 osobních vozidel / 24h    ~ 1 700 osobních vozidel / 1h
- 40 000 - a více osobních vozidel / 24h    ~ nad 1 700 osobních vozidel / 1h
- cyklotrasa

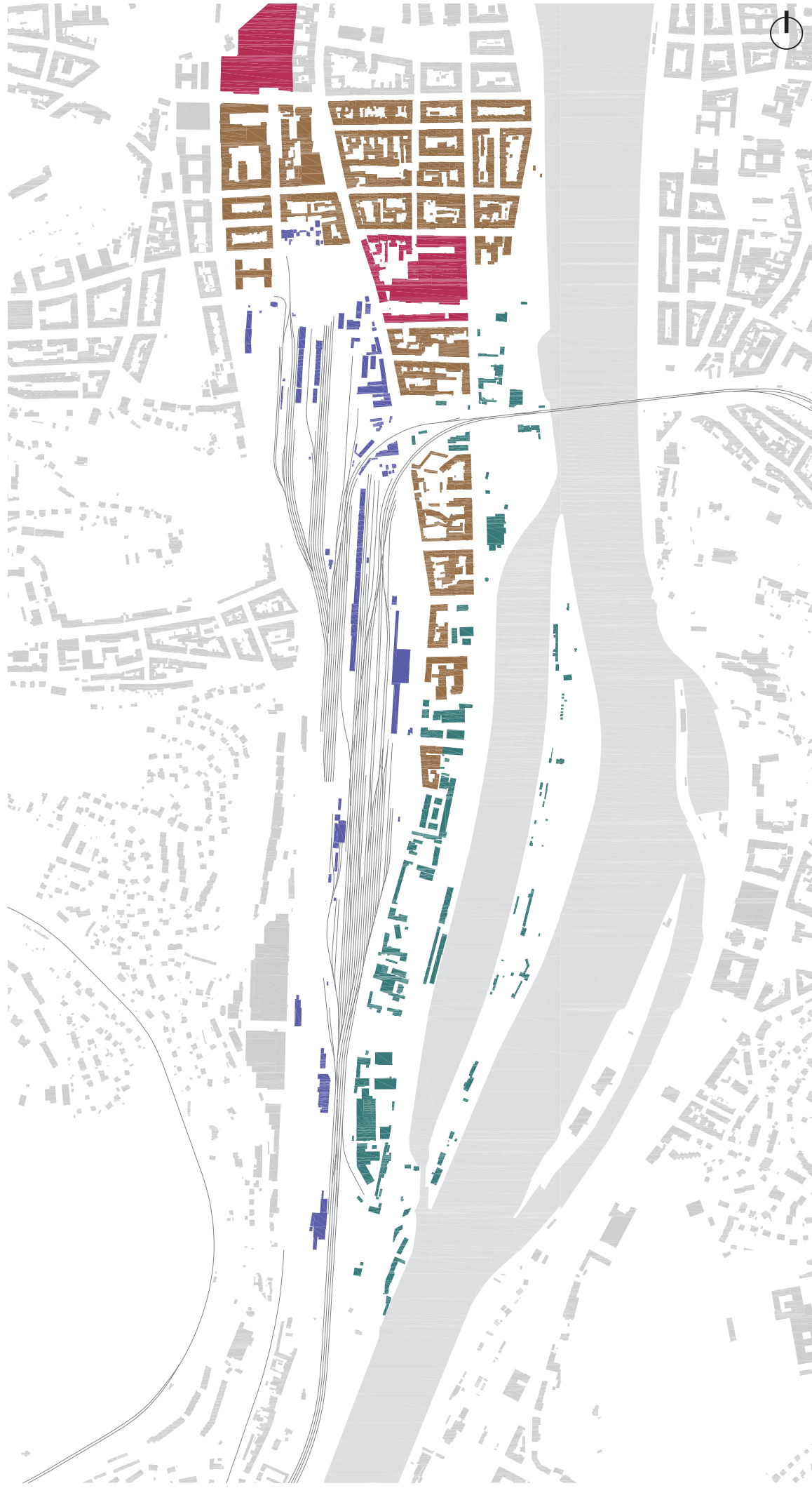


- AUTOBUS
  - TRAMVAJ
  - - - METRO
  - PŘÍMĚSTSKÁ ŽELEZNICE
  - AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ
  - VLAKOVÉ NÁDRAŽÍ
  - - - PŘÍVOZ
- AUTOBUSOVÁ ZASTÁVKA
  - TRAMVAJOVÁ ZASTÁVKA
  - VLAKOVÁ ZASTÁVKA
  - ▲ STANICE METRA
  - ZASTÁVKA PŘÍVOZU

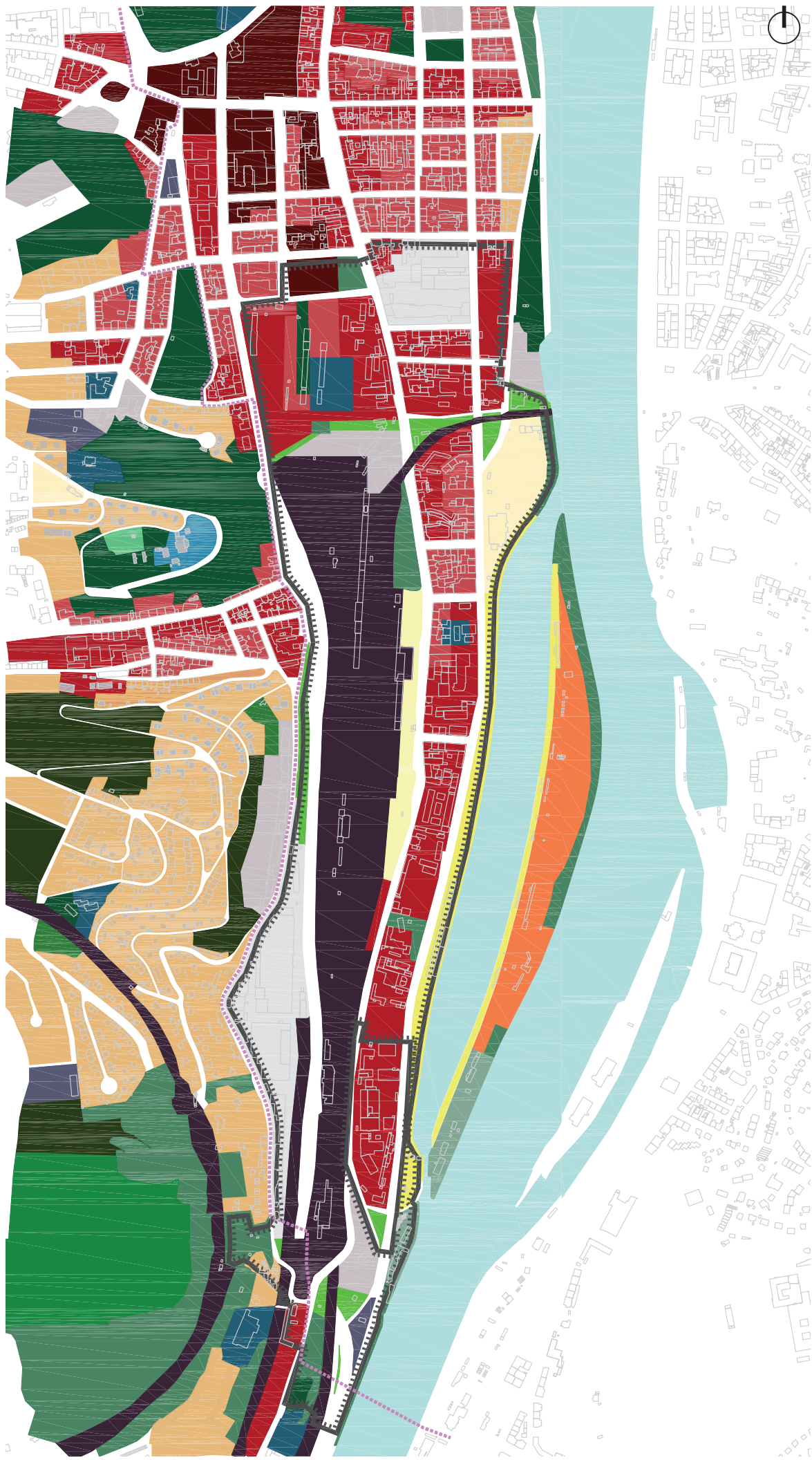
M 1:8000



- BUDOVY NEVYŽADUJÍCÍ ÚPRAVU
- BUDOVY VYŽADUJÍCÍ ÚPRAVU
- BUDOVY URČENÉ K DEMOLICI
- BUDOVY PAMÁTKOVĚ CHRÁNĚNÉ



- KOMPAKTNÍ BLOKOVÁ ZÁSTAVBA
- STRUKTURA S ODLUŠNÝM MĚŘÍTKEM
- ROZVOLNĚNÁ STRUKTURA
- BROWNFIELDS



**POLYFUNKČNÍ ÚZEMÍ**

- OBYTNÁ**
- ČISTĚ OBYTNÉ
- VŠEOBECNĚ OBYTNÉ
- SMÍŠENÁ**
- VŠEOBECNĚ SMÍŠENÉ
- SMÍŠENÉ MĚSTSKÉHO JÁDRA
- VÝROBY A SLUŽEB**
- NERUŠÍCÍ VÝROBY A SLUŽEB

**SPORTU A REKREACE**

- SPORTU
- ODDECHU
- SPORTU A REKREACE
- OSTATNÍ

**MONOFUNKČNÍ PLOCHY**

- VĚŘEJNÉ VYBAVENÍ**
- VEREJNÉ VYBAVENÍ
- ARMÁDA A BEZPEČNOST
- PŘÍRODA, KRAJINA A ZELENĚ**
- PARKY, HIST.ZAHRADY, HRBITOVY
- ZELENĚ MĚSTSKÁ A KRAJINNÁ
- LESNÍ POROSTY
- IZOLAČNÍ ZELENĚ
- LOUKY A PASTVINY

**PĚŠTEBNÍ PLOCHY**

- SADY, ZAHRADY A VINICE
- ZAHRADKY A ZAHRÁDKOVÉ OSADY
- TECHNICKÉ VYBAVENÍ**
- ENERGETIKA
- VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ

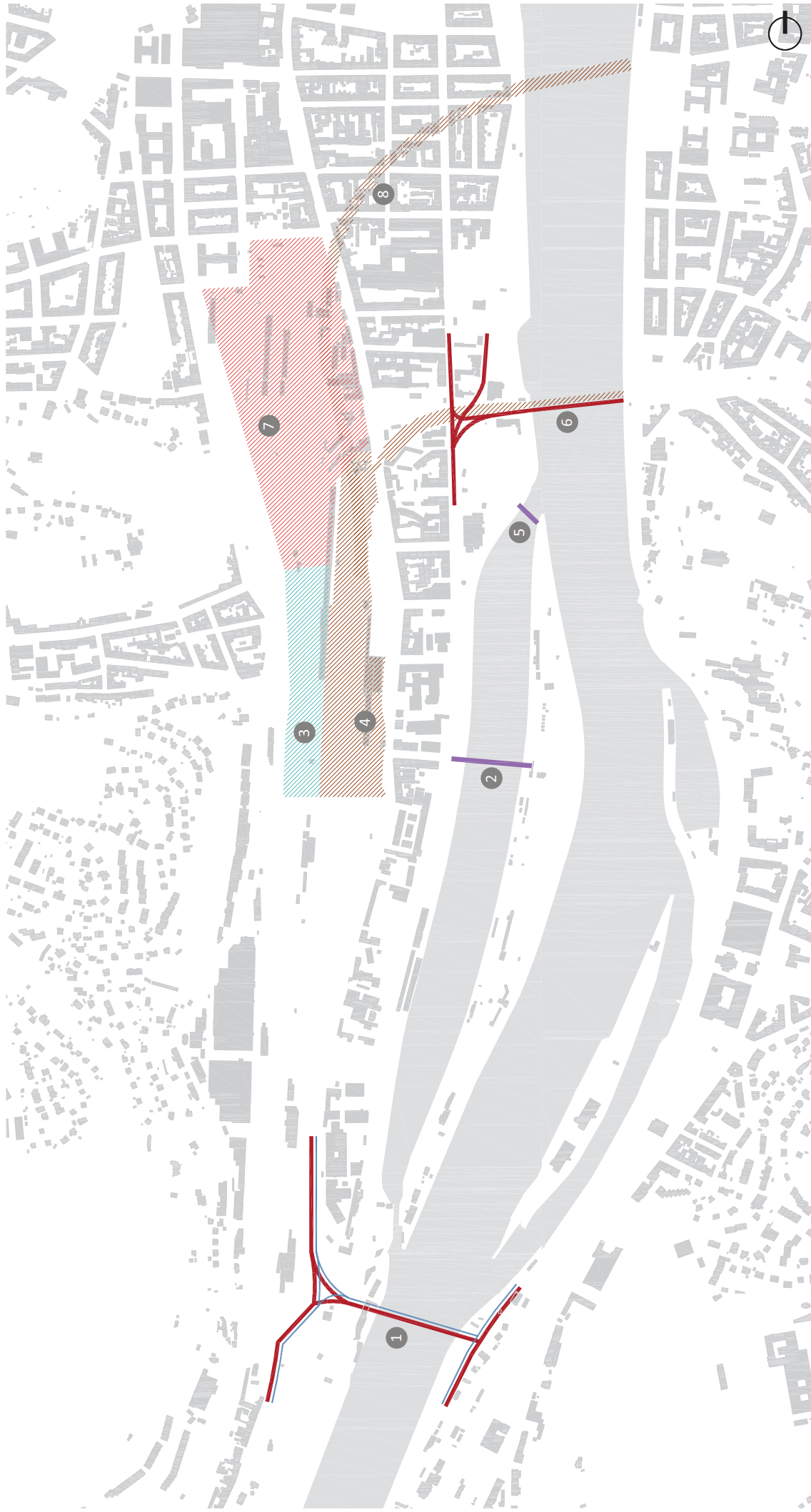
**DOPRAVA**

- TRATĚ A ZAŘÍZENÍ ŽEL. DOPRAVY
- PŘÍSTAVIŠTĚ A PŘÍSTAVY
- PLOCHY A ZAŘÍZENÍ HROMADNÉ DOPRAVY A OSOB P-R
- VODNÍ PLOCHY**
- VODNÍ TOKY A PLOCHY

**PŘEKRYVNÁ ZNAČENÍ**

- HRANICE ÚZEMÍ SE ZÁKAZEM VÝŠKOVÝCH BUDOV
- ROZVOJOVÁ ÚZEMÍ



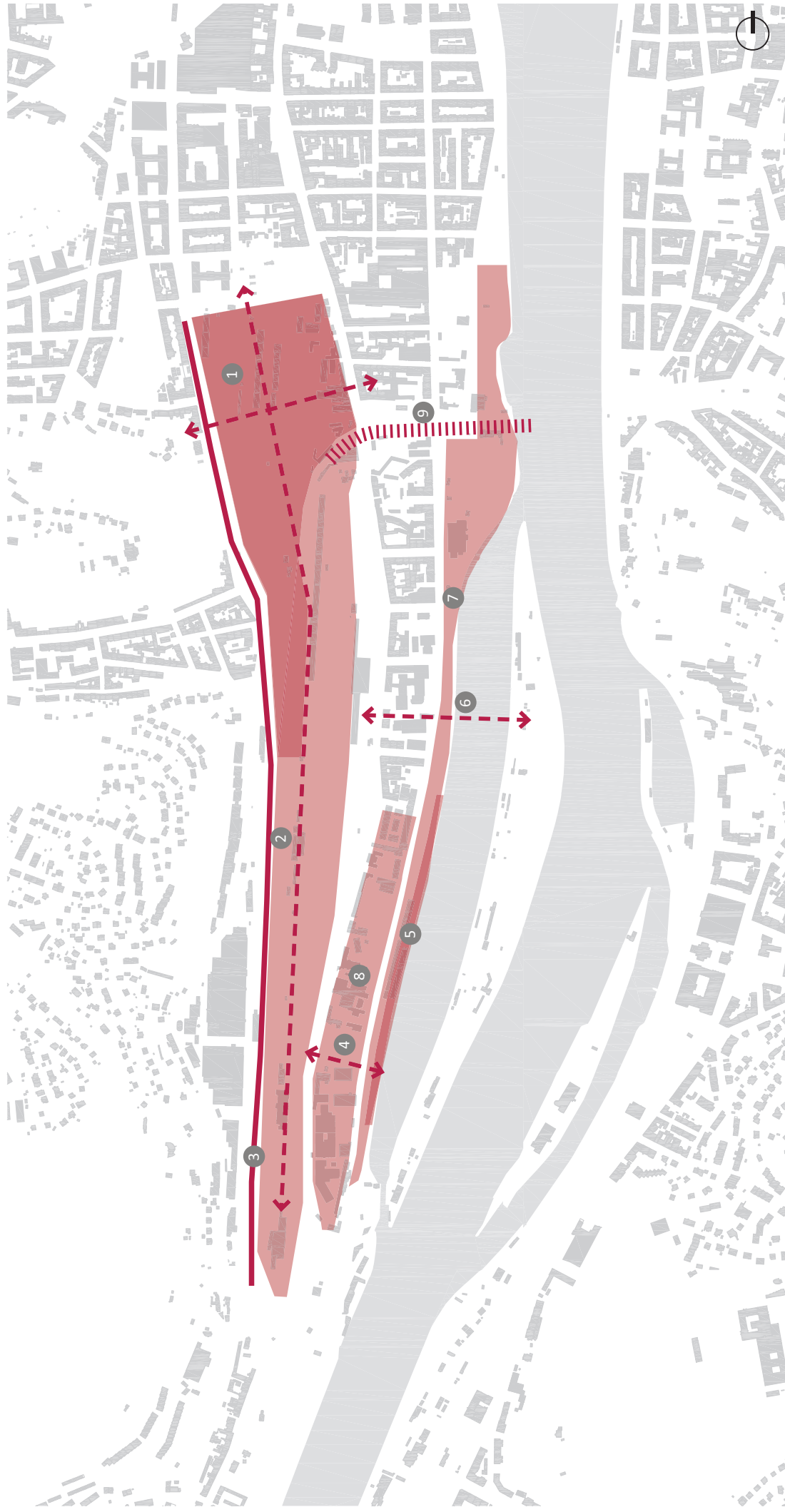


- 1 DVORECKÝ MOST** - SPOJENÍ PRAHY 5 A PRAHY 4, PĚŠÍ, TRAMVAJOVÁ DOPRAVA
- 2 PĚŠÍ MOST NA CÍSAŘSKOU LOUKU** - SPOJENÍ PŘEDNÁDRAŽNÍHO PROSTORU A REKREAČNÍHO ÚZEMÍ
- 3 AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ DOBRUŠKA** - AUTOBUSOVÝ TERMINÁL, PARKOVIŠTĚ P+R, OBCHODNĚ ADMINISTRATIVNÍ CENTRUM

- 4 AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ SMÍCHOV** - PŘESTAVBA V RÁMCI NÁVRHU AN DOBRUŠKAPŘESTAVBA
- 5 PĚŠÍ LÁVKA NA CÍSAŘSKOU LOUKU** - ZRUŠENÍ PŘÍVOZU NÁHRADOU ZA LÁVKU, NOVÉ SPOJENÍ NA CÍSAŘSKOU LOUKU
- 6 VÝTOŇSKÝ MOST** - ROZŠÍŘENÍ STÁVAJÍCÍHO ŽELEZNIČNÍHO MOSTU O OBOUSMĚRNÉ AUTOMOBILOVÉ PRUHY

- 7 NOVÁ ZÁSTAVBA** - PŘESTAVBA ÚZEMÍ NÁDRAŽÍ A VZNIK NOVÉ ZÁSTAVBY - BYDLENÍ, ADMINISTRATIVNÍ A A POLYFUNKČNÍ OBJEKTY, OBČANSKÉ VYBAVENÍ

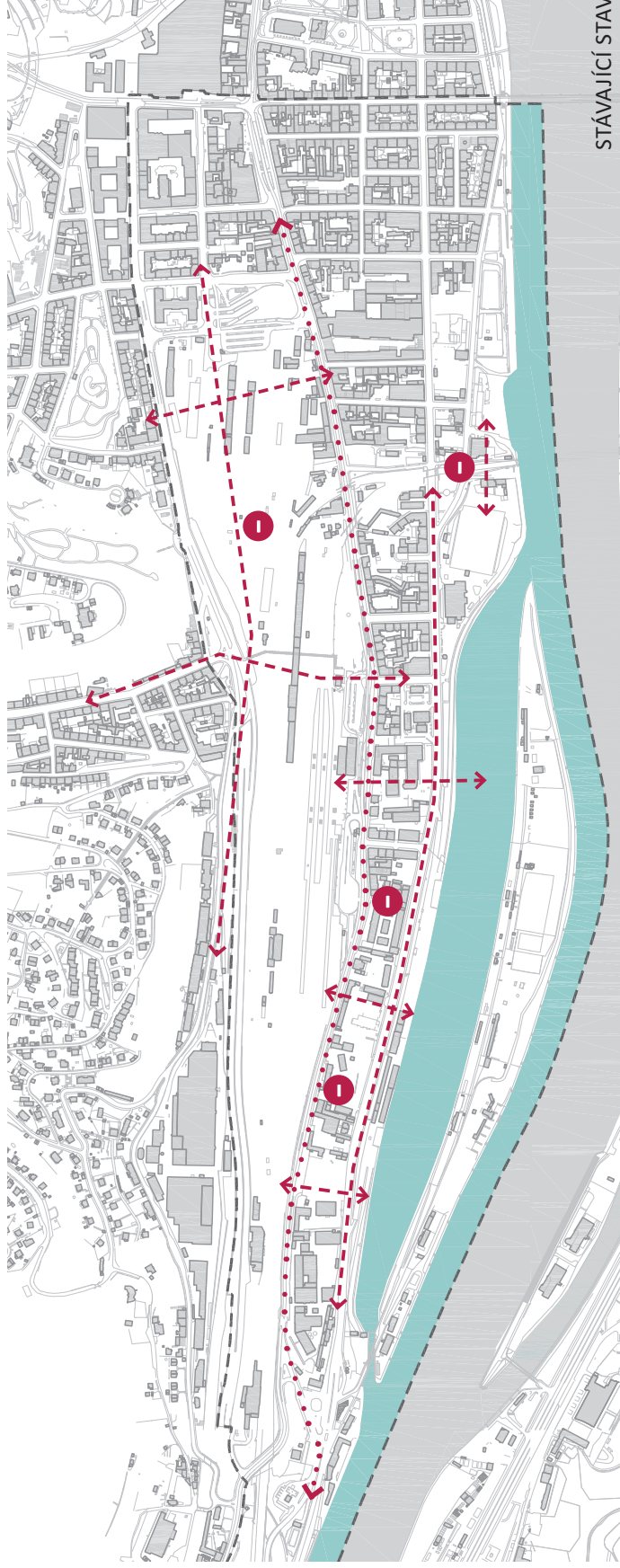
- 8 ŽELEZNIČNÍ TUNEL** - SPOJENÍ ÚZEMÍ KARLÍN-ŽIŽKOV-VINOHRADY-HL. NÁDRAŽÍ-SMÍCHOV-VRŠOCIE, VÝHLEDOVĚ V HORIZONTU DESÍTEK LET.



- 1 BÝVALÉ NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ PRAHA - SMÍCHOV
- 2 NEVYUŽITÁ KAPACITA ŽELEZNIČNÍ STANICE
- 3 BARIÉROVÝ EFEKT VZNIKLÝ DOPRAVNÍM KORIDOREM DOBRÝŠKÁ ULICE
- 4 CHYBÍ PROSTUPNOST ÚZEMÍ
- 5 VEŘEJNĚ NEPŘÍSTUPNÝ PŘÍSTAV
- 6 SPOJENÍ NÁBŘEŽÍ A CÍSAŘSKÉ LOUKY
- 7 NEVYUŽITÝ POTENCIÁL NÁBŘEŽÍ
- 8 ROZTROUŠENÉ PRŮMYSLOVÉ SKLADY
- 9 BARIÉROVÝ EFEKT VZNIKLÝ ŽELEZNIČNÍM KORIDOREM

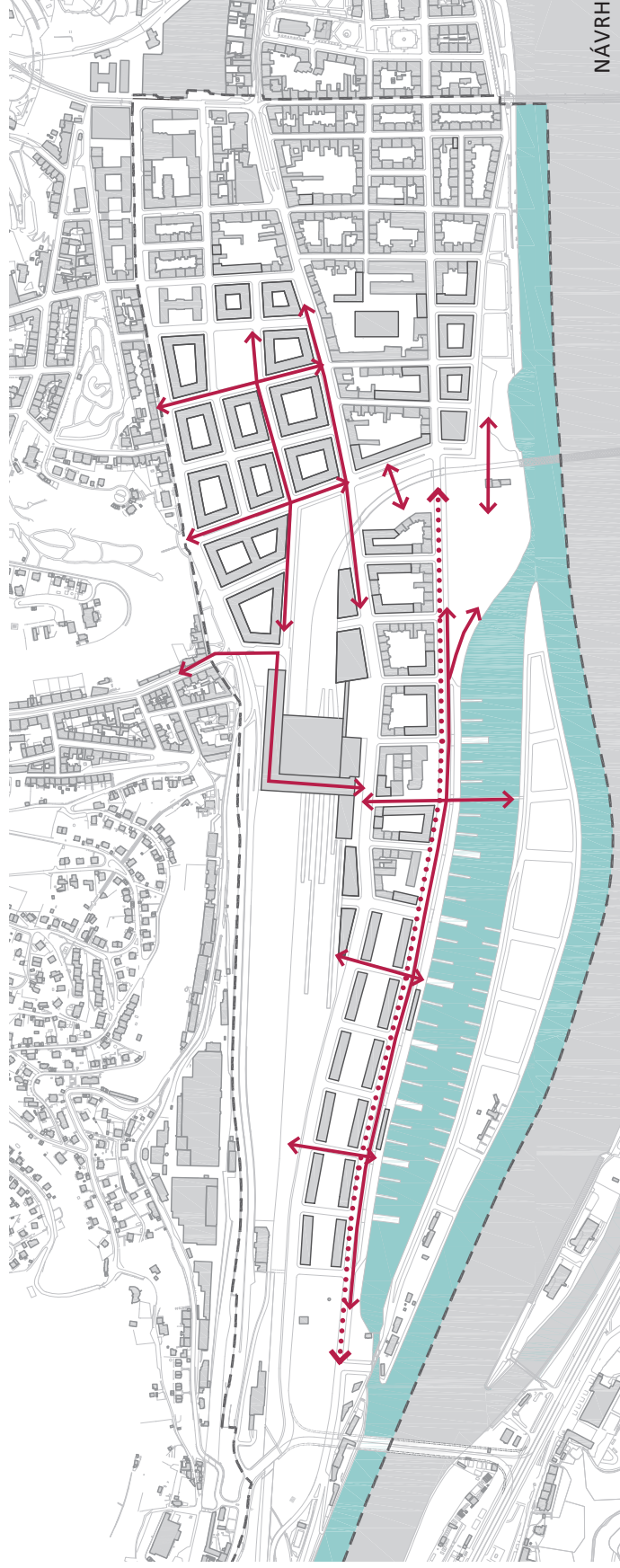
- CHYBÍ PŘÍČNÉ PROPOJENÍ ŘEŠENÉ LOKALITY
- NAVÁZÁNÍ NAPOJENÍ NA MĚSTSKÉ CENTRUM
- BARIÉRA NÁSEPU ŽELEZNIČNÍHO MOSTU
- PĚŠÍ PRŮCHODNOST NÁBŘEŽÍ

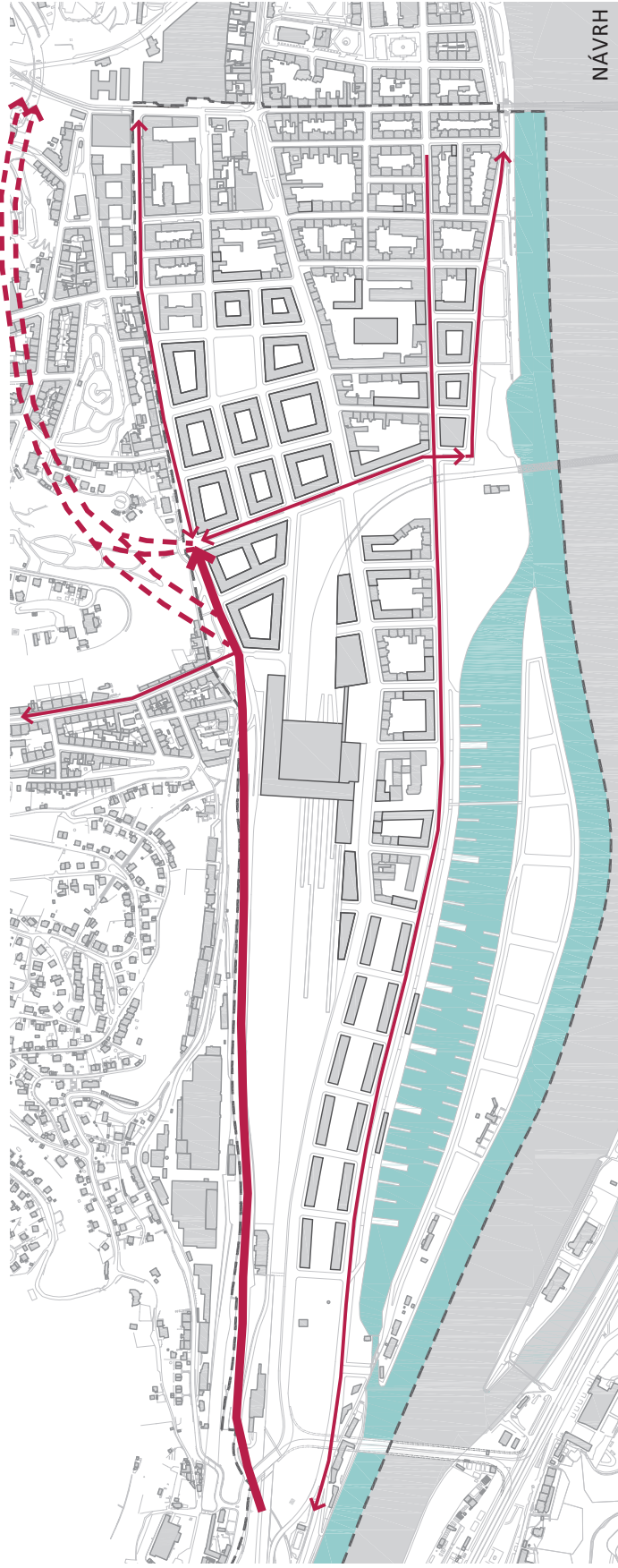
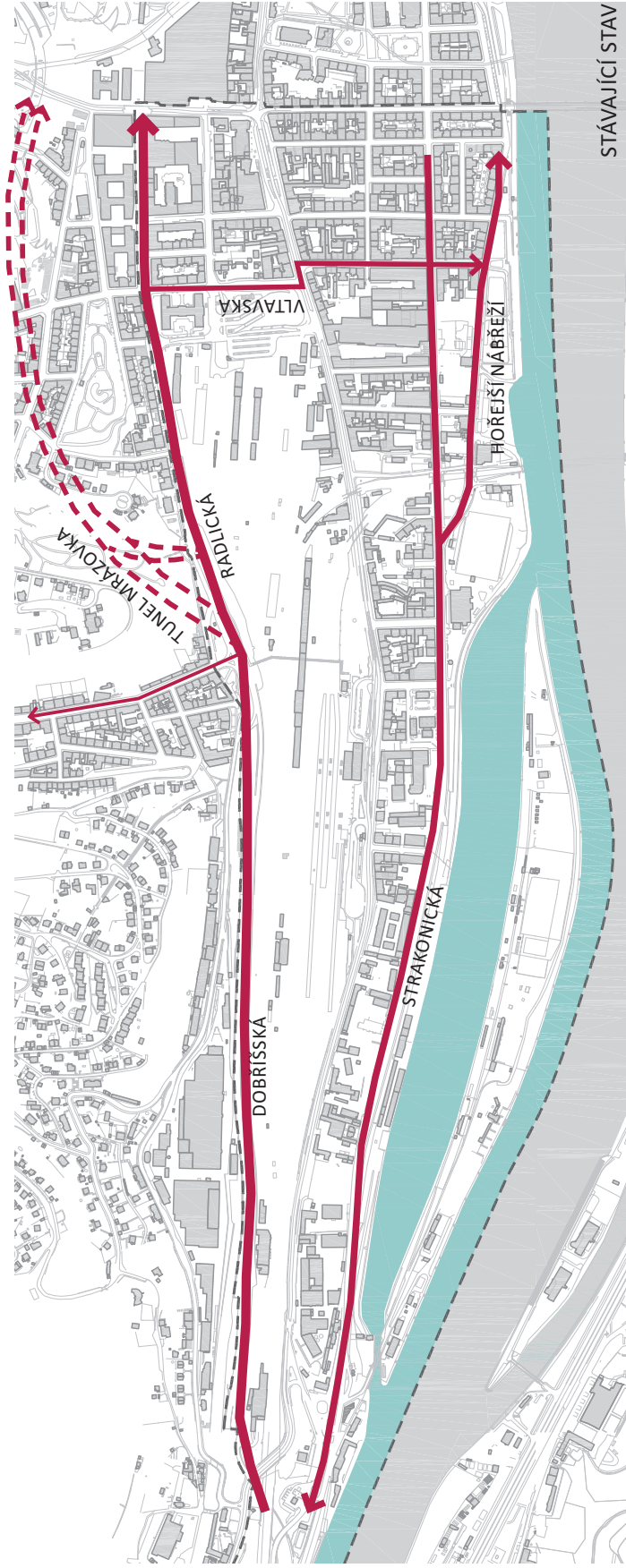
••• CYKLOTRASA



- CELKOVÉ PROPOJENÍ PŘÍČNÉ A PODÉLNÉ NOVĚ VZNIKLEHO ÚZEMÍ
- MOST NA CÍSAŘSKOU LOUKU, LEPŠÍ DOSTUPNOST ÚZEMÍ
- PĚŠÍ ZPŘÍSTUPNĚNÍ NÁBŘEŽÍ
- PŘESUNUTÍ CYKLOTRASY NA NÁBŘEŽÍ

••• CYKLOTRA





• VLIVEM OTEVŘENÍ KOMPLEXU BLANKA SNIŽENÍ DOPRAVY NA STRAKONICKÉ A RADLICKÉ ULICI (PŘEVEDENÍ DO ULICE DOBRÍŠSKÁ A DÁLE PŘES MĚSTSKÝ OKRUH NEBO NOVOU SBĚRNOU KOMUNIKACÍ Z RADLICKÉ NA NÁBŘEŽÍ)

• NOVÁ SBĚRNÁ KOMUNIKACE VEDOUcí Z TUNELU MRAZOVKA NA NÁBŘEŽÍ (SNIŽENÍ PROVOZU VE VITAVSKÉ A RADLICKÉ ULICI)