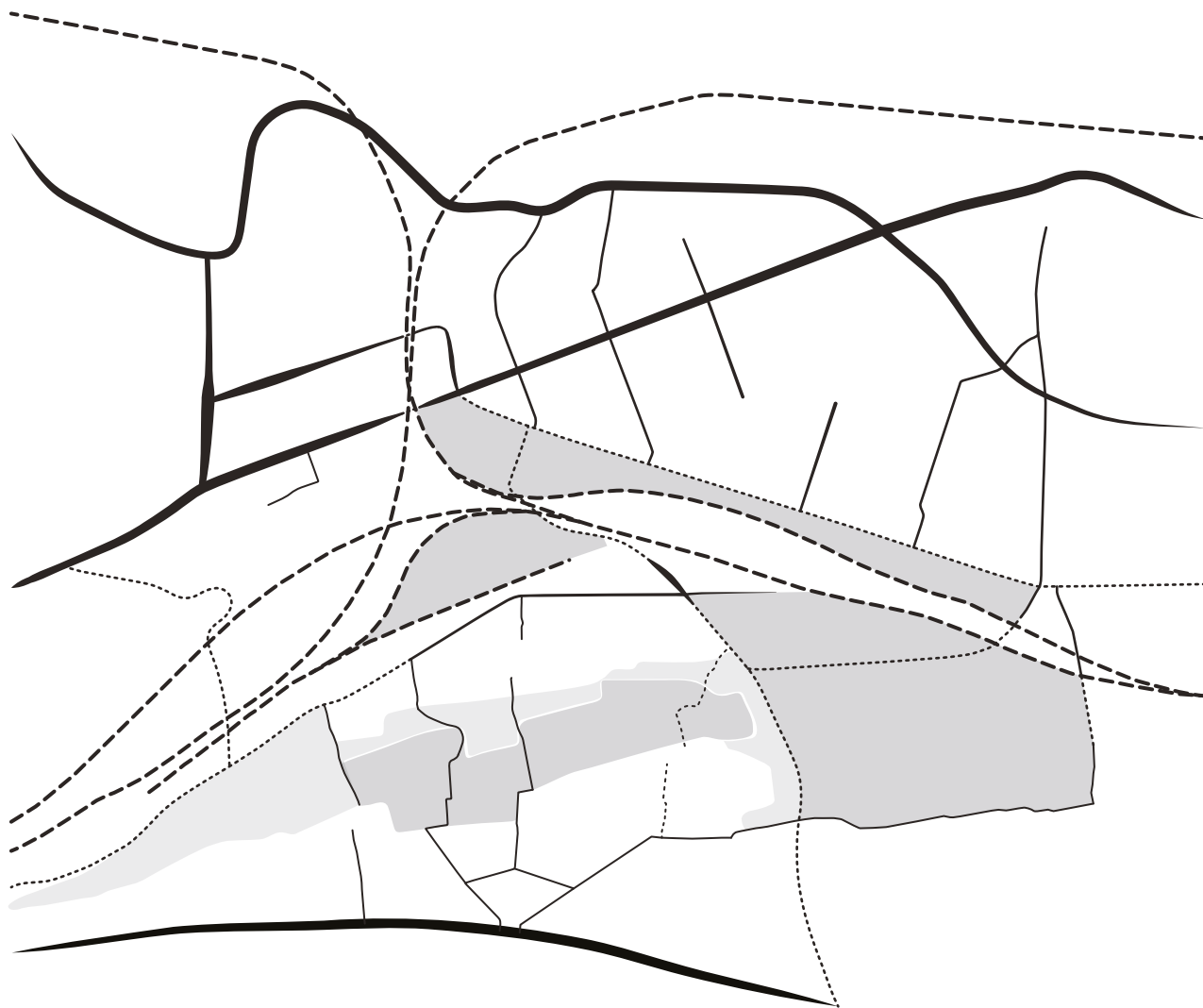


HELP ME PLŽ
A I I
L B Ž
M E K
O Ň O
V K V
A



DIPLOMOVÁ PRÁCE

ANALYTICKÁ ČÁST

VYPRACOVALA:

Bc. Daria Krasnolutska

VEDOUCÍ PRÁCE:

doc. Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D.

FA ČVUT | ZS 2024/2025

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE FAKULTA ARCHITEKTURY		
AUTOR, DIPLOMANT: Daria Krasnolutska AR 2024/2025, ZS		
NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: MEZI LIBNÍ, VYSOČANY A ŽIŽKOVEM: URBANISTICKÝ ROZVOJ OKOLO ŽELEZNIČNÍHO UZLU A STANICE PRAHA-LIBEŇ (ČJ) BETWEEN LIBNÍ, VYSOČANY AND ŽIŽKOVEM: URBAN DEVELOPMENT AROUND THE RAILWAY JUNCTION AND PRAGUE-LIBEŇ STATION (AJ)		
JAZYK PRÁCE: ČEŠTINA		
Vedoucí práce:	doc. Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D.	Ústav: prostorového plánování
Oponent práce:	Ing. arch. Jan Kasl	
Klíčová slova (česká):	Libeň, Palmovka, Žižkov, železnice, centrum, identita, propojování, naplnění, dotvoření, transformace	
Anotace (česká):	Urbanistická studie nahlíží na lokalitu Libně celistvě a řeší její problémy komplexně. Bariéry, nespojitost, izolovanost a chybějící charakter jsou řešeny souběžně s ohledem na současnou situaci a budoucí změny. Středobodem projektu je nové celoměstské centrum Libně spolu s navrženým nádražím, jejichž poloha byla vybrána pomocí matematické metody rozhodování tak, aby byla co nejracionálnější. Z nově vytvořeného centra se rozprostírají chapadla, která se snaží dosáhnout a zachytit důležitá veřejná prostranství v rámci širšího území, jimiž jsou říčka Rokytka a ulice Hartigova, a zajistit tak udržitelný rozvoj celého území mezi nimi.	
Anotace (anglická):	The urban study takes a holistic view of the Libeň locality and addresses its problems comprehensively. Barriers, discontinuity, isolation and lack of character are addressed concurrently with respect to the current situation and future changes. The central element of the project is the new Libeň city center, along with the planned railway station, the location of which was chosen using mathematical decision-making methods to select the most rational option possible. Tentacles extend from the newly created center, which try to reach and capture important public spaces within the wider area, such as the Rokytka River and Hartigova Street, and thus ensure the sustainable development of the entire area between them.	

Prohlášení autora
Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

V Praze dne06.01.2024

podpis autora-diplomanta



Zadání diplomové práce

Mgr. program navazující
Modul Prostorové plánování

jméno a příjmení: Daria Krasnolutska

datum narození: 12.08.2001

akademický rok / semestr: ZS 2024/2025
studijní program: Architektura a urbanismus
ústav: 15121 – Ústav prostorového plánování
vedoucí diplomové práce: doc. Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D.

téma diplomové práce: **Mezi Libní, Vysočany a Žižkovem: Urbanistický rozvoj okolo železničního uzlu a stanice Praha-Libeň**

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Existuje řada studií, projektů i realizací na téma železničního nádraží jako katalyzátoru rozvoje navazujícího území. Společným jmenovatelem je přitom snaha o funkci železničního nádraží anebo celého dopravního uzlu jako nástroje integrace mezi dopravními sítěmi a okolní zástavbou a zejména sítí veřejných prostorů. Železniční nádraží Praha-Libeň slouží jako důležitý dopravní přestupní bod integrující vlakovou, tramvajovou a autobusovou dopravu. Jinak je ale železniční nádraží obří bariérou ve struktuře města, která od sebe fyzicky i provozně odděluje jednotlivé části města. Tento bariérový efekt se přitom táhne od samotného nádraží jihozápadním směrem až k sídlišti Invalidovna a severním směrem až mezi Staré Vysočany a Palmovku. Zcela oddělený je pak Žižkov. Příčinou je složité křížení několika železničních tratí a kolejíště nádraží, které nemohou být veřejným prostorem. Celé toto území však má potenciál dnes zcela oddělené části města vzájemně propojit, podobně jako mosty přes řeku spojují její dva břehy.

Jaký charakter by tyto «mosty» měly mít, kde by měly být umístěny, co přesně by měly spojovat a zda k tomuto propojování může přispět zvýšení významu železniční stanice Praha-Libeň a jejího okolí? Na tyto otázky má tato diplomová práce odpovědět, a zároveň navrhnout celkovou kultivaci tohoto dnes spíše periferního území širšího centra Prahy.

2/ stavební program

Pro AU/ součástí zadání bude jasně a konkrétně specifikovaný stavební program

Pro D/ součástí zadání budou jasně a konkrétně specifikované jednotlivé fáze projektu, které jsou nezbytnou součástí řešení

Vzhledem k urbanistickému charakteru tématu diplomové práce není stavební program součástí zadání.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

a) Analytická část (text, schémata, výkresy, diagramy)

Historický vývoj řešeného území

Charakteristika současného stavu řešeného území:

- obyvatelstvo
- mobilita obyvatelstva
- pozice stanice Praha-Libeň v systému dopravní obslužnosti města.

Záměry na změny v řešeném a zájmovém území:

- ÚAP, Metropolitní plán
- dříve zpracované studie
- rozvojové záměry sledované Správou železnic, s.o.



Rešerše a mapování současného stavu řešeného území, zaměřené zejména na:

- širší vztahy
- funkční strukturu
- veřejná prostranství
- dopravní infrastrukturu
- strukturu krajiny
- občanské vybavení
- prostorovou strukturu
- pocitové vnímání řešeného území / mentální mapování.

Analýza současného stavu:

- SWOT analýza
- výkres pozitiv a negativ
- klíčová témata k řešení.

Rešerše konkrétních inspirativních příkladů a případových studií zabývajících se urbanistickým rozvojem v okolí železničních stanic.

b) Návrhová část (text, schémata, výkresy, diagramy, vizualizace)

Vize a cíle rozvoje řešeného území

Celková koncepce rozvoje řešeného území, a to v kontextu širších vztahů řešeného území

Podrobné urbanistické řešení rozvoje řešeného území

Hlavní urbanistický výkres (master plan)

Doprovodné výkresy či schémata navrženého řešení systému veřejných prostorů, dopravní obslužnosti, struktury zástavby a krajiny, využití území, zelené infrastruktury atp.

Etapizace, prioritizace a podmíněnosti navrženého rozvoje území

Urbanistický detail vybraného významného navrženého veřejného prostranství a jeho bezprostředního okolí

Řezopohledy vybranými veřejnými prostory

Nadhledové perspektivy celkového řešení

Perspektivy vybraných veřejných prostorů z horizontu chodce.

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Fyzický model vybrané části řešeného území

Portfolio A4 – rešerše a analýza současného stavu (dle vzoru FA ČVUT)

Portfolio A4 – návrh (dle vzoru FA ČVUT)

Poster (4xA1) / (2xA0) / (1x1188/1680) (dle vzoru FA ČVUT).

Datum a podpis studenta

9/9/2024 KDaria

Datum a podpis vedoucího DP

9/9/2024

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

11.9.2024

I. Hlaváček

ÚVOD

Přestože jsem v části Starých Vysočan bydlela pouze 2,5 roku jako cizinka, neustále jsem se setkávala se stejným problémem: nepříjemným pohybem ve směru k atraktivním částem města, konkrétně k historickému centru a k obvodu Žižkov, a to v případech, kdy je dotyčná lokalita v jejich dostatečné blízkosti. Je to dáno tím, že části města Staré Vysočany, Nové Vysočany a Palmovka žijí jako tři různé světy, které spolu buď vůbec nesouvisejí, nebo vazby mezi nimi nejsou vhodné pro pohodlný pěší pohyb. A zde vyvstává otázka: co přesně ovlivňuje tuto nepropojenost, existuje způsob, jak ji vyřešit, a hlavně, mají tyto části města potenciál stát se jediným celkem? Odpovědi se dozvíte na konci tohoto portfolia, ale zatím

Příští stanice...



OBSAH

HISTORICKÝ VÝVOJ	3
porovnání vývoje mezi lety 1842 a 1920	4 - 5
porovnání vývoje mezi lety 1944 a 1945	4 - 5
porovnání vývoje mezi lety 1975 a 1996	6 - 7
současnost - stáří zástavby	6 - 7
CHARAKTERISTIKA	8
obyvatelstvo	9
mobilita obyvatelstva	10 - 11
pozice stanice Praha-Libeň v systému dopravní obslužnosti města	12
fotodokumentace	13 - 16
ZÁMĚRY NA ZMĚNY	17
ÚAP - měřítko širšího území	18
ÚAP, Metropolitní plán - měřítko řešeného území	19
dříve zpracované studie	20 - 24
rozvojové záměry sledované Správou železnic, s.o.	25
podněty obyvatel podle pocitové mapy VRT Praha	26
REŠERŠE A MAPOVÁNÍ SOUČASNÉHO STAVU	27
širší vztahy	28-29
funkční struktura	30
veřejná prostranství	31-32
dopravní infrastruktura	33-35
struktura krajiny	36-38
občanské vybavení	39-44
prostorová struktura	45-46
pocitové vnímání / mentální mapování	47-51
ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU	52
SWOT analýza	53-54
výkres pozitiv a negativ	55
klíčová témata k řešení	56
PŘÍPADOVÉ STUDIE	57-61

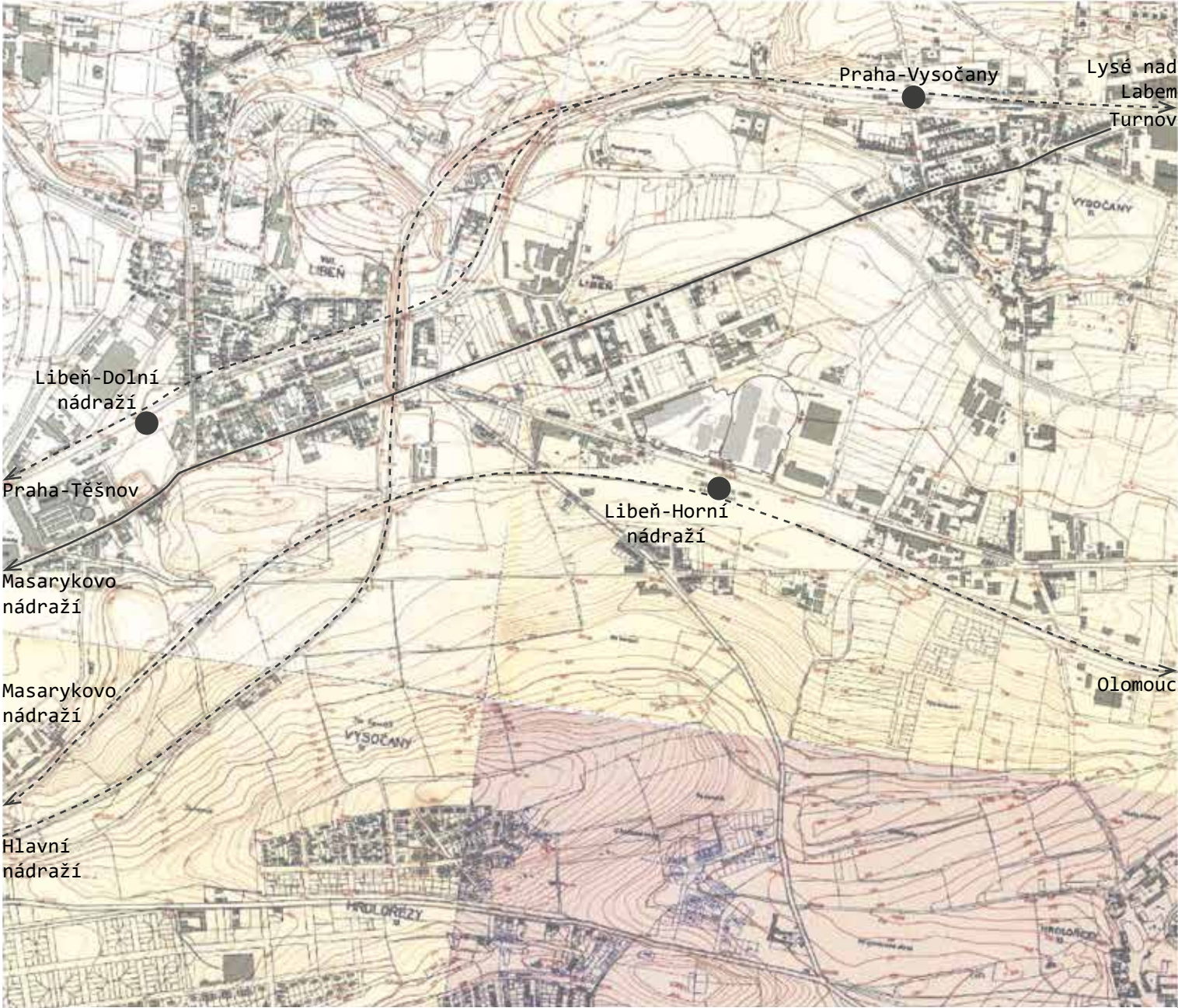
HISTORICKÝ VÝVOJ



1842
I. pol. 19 st. - přeměna z romantické venkovské krajiny na průmyslové předměstí Prahy.
1845 r. - byla postavena **trať z Olomouce do Prahy** (zřízení stanice - tehdy **Libeň-Horní nádraží**, dnes **Praha-Libeň**).
1872 r. - byl zahájen provoz na **spojce mezi Neratovicemi a pražským hlavním nádražím** přes stanici Praha-Vysočany.
1875 r. - byla postavena železniční **trať z Lysé nad Labem na nádraží Těšnov** (zřízení stanice - **Libeň-Dolní nádraží**).
1896 r. - Emil Kolben založil továrnu Kolben a spol., která se později stala jednou z částí ČKD.
Propojení elektrickou **tramvajovou drahou libeňskou Balabenu s dnešním Masarykovým nádražím** a následujícího roku byla tramvaj zavedena i do oblasti křižovatky U Kříže. Roku 1898 pak byla **trať prodloužena z Balabanky na Vysočany**.
Začátek 20. století - pokračoval rozvoj v duchu výstavby bloků činžovních domů v blízkosti továrních komplexů.
Studovaná oblast se stala součástí tzv. Velké Prahy (Libeň - Praha 8, Vysočany - Praha 9).



1944
25. března 1945 - na konci druhé světové války byla východní část Libně a Vysočany značně poničeny spoje-
neckým náletem na Prahu, který zasáhl většinu budov mezi Balabenkou a Harfou, část továren, vlakové spojení
na trati Praha-Český Brod, staniční budovu horního nádraží (zůstala po opravě přízemním torzem), původní jádro
Vysočan.



- 1920
- Legenda
- plocha dnešní O2 areny s nákupním centrem Harfa a kancelářskou budovou (tehdy továrna ČKD)
 - tramvajová trať
 - železniční trať
 - železniční stanice



- 1945
- Legenda
- plocha dnešní O2 areny s nákupním centrem Harfa a kancelářskou budovou
 - ▽ nálety na Prahu 1944-1945



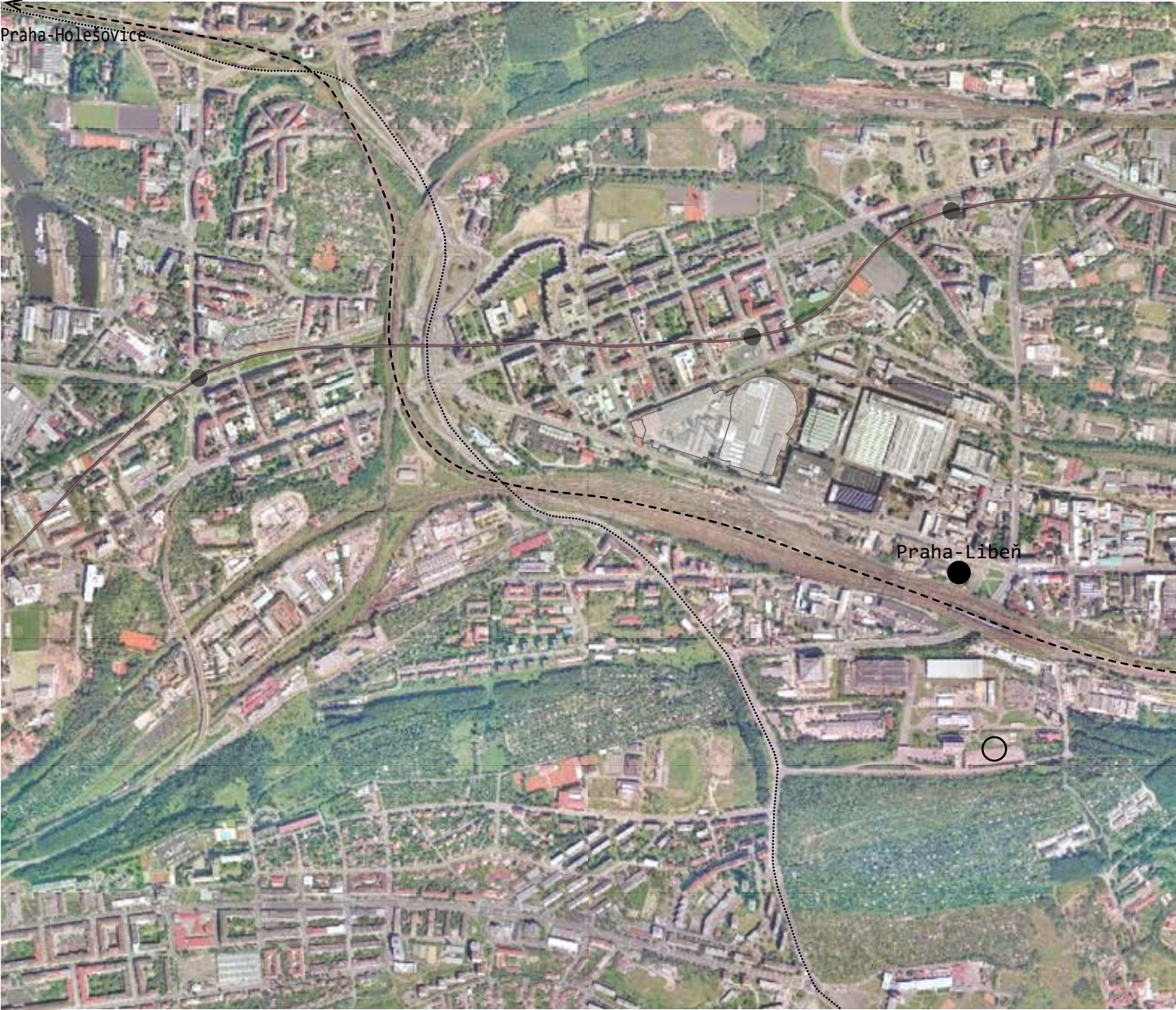
1975

Po válce průmyslová tradice nicméně pokračovala, kdy zde vznikl **sběrný dvůr Pražských služeb**.
 60. – 80. léta - výstavba nové železniční trati mezi Stromovkou a Hlavním nádražím (tzv. **Holešovická přeložka**), která znamenala nutnost demolice řady domů v této oblasti. **Zrušení trati z Vysočan přes Libeň-dolní nádraží do stanice Těšnov**.
Rozšíření Povltavské ulice, která překonává po mostě Zenklovu ulici, podjíždí estakádu železniční trati a ústí do Čuprový ulice směrem k Balabence. Tato stavba je zároveň zárodkem uvažovaného pokračování Městského kruhu (tzv. stavby 0081).
 Částečná asanovace a nahrazení novou výstavbou bývalých průmyslových ploch.
 90. léta - **napojení na pražské metro trasou B** procházející od Karlína dále směrem do Vysočan s pozdějším pokračováním na Černý most.



2024

2008 - vznik víceúčelové haly **areny Sazka** (dnes **O2 arena**) na místě bývalého průmyslového areálu ČKD.
 2010 r. - byla na místě zrušené železniční vlečky ČKD otevřena **cyklostezka Rokytky**.
 V posledních letech z okolí je vidět **zahušťování/přestavbu částí daného území**: probíhá rozsáhlá výstavba u křižovatky Palmovka, která navazuje na developerské projekty sousedních Holešovic a Manin; nebo nahrazení oblasti soukromých domů v městské části Hrdlořezy obytným komplexem Zelené město v roce 2008. Tato transformace se postupně dotýká i zkoumané oblasti, například přestavba části areálu továrny ČKD poblíž O2 Areny na kancelářské budovy a hotel Stages.
 Jinými slovy, studovaná oblast se postupně proměňuje a opouští oblasti kolem ustálených historických center (křižovatka kolem Palmovka, náměstí OSN, Vysočanské náměstí) a podél směrů (ulice Sokolovská, Zenklova, Freyova, Spojovací, Novovysočanská), které jsou na mapě patrné již od roku 1842 (přehled na stránkách 4,7).



1996

Legenda

- plocha dnešní O2 areny s nákupním centrem Harfa a kancelářskou budovou
- rozšíření Povltavské ulice (plánovaný městský okruh)
- linka metra B a její stanice
- železniční trať
- železniční stanice
- sběrný dvůr Pražských služeb



STÁŘÍ ZÁSTAVBY

Legenda

Podkladové jevy

- vrstevnice 5m
- vodní plochy a toky
- uliční síť
- železniční trať
- scwarczplan

Zvláštní jevy

- 1842
- 1875
- 1889
- 1914
- 1924
- 1938
- 1953
- 1975
- 1989
- 2001
- 2010
- 2020

0 150 300 600 Meters



CHARAKTERISTIKA



POČET OBYVATELSTVA

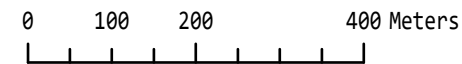
Legenda

Podkladové jevy

- vrstevnice 2m
- vodní plochy a toky
- uliční síť
- železniční trať
- scwarzczplan

Zvláštní jevy

- 4001 - 8000
- 2001 - 4000
- 10001 - 2000
- 501 - 1000
- 301 - 500
- 201 - 300
- 101 - 200
- 51 - 100
- 11 - 50
- 0 - 10



Pomocí mapy zobrazující počet obyvatel pro každou základní sídelní jednotku podle SLDB 2021 byly identifikovány části s relativně vysokými hodnotami: Stará Libeň, Na Palmovce, Na Balabence, U svobodárny, Nové Vysočany, Na Krejčárku, Chmelnice, Zelené město. Pro vybrané z nich pro každý správní obvod (Praha 8, Praha 9, Praha 3) byly sestaveny mapy v souladu s údaji mobility obyvatelstva podle ČSÚ s vyznačením směrů, kterými se obyvatelé těchto oblastí nejčastěji pohybují do zaměstnání nebo školy bez použití dopravního prostředku minimálně 5x týdně.



DENNÍ DOCHÁZKA BEZ POUŽITÍ DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU

Legenda

Podkladové jevy

- vrstevnice 2m
- vodní plochy a toky
- uliční síť
- železniční trať
- scwarczplan

Zvláštní jevy

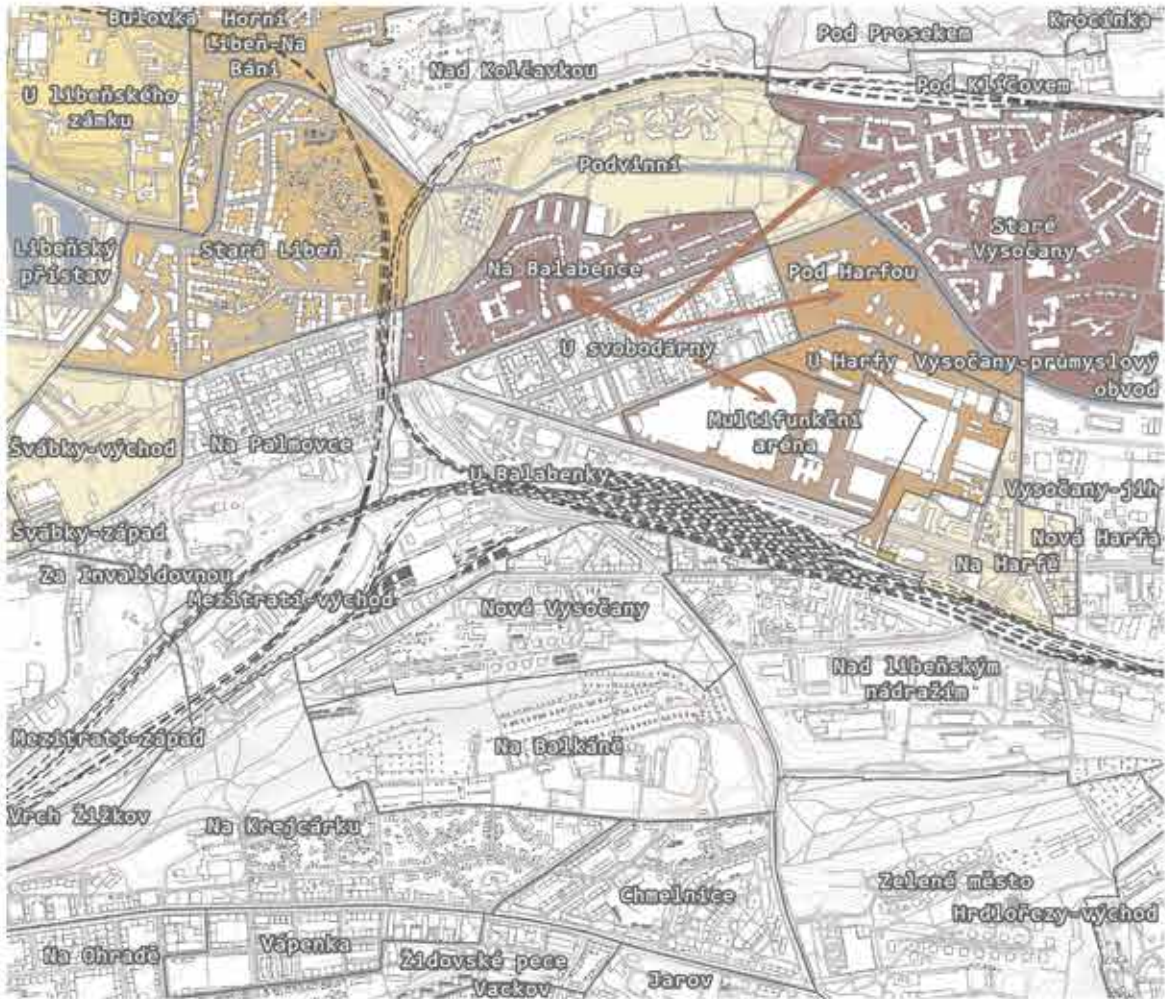
Podíl vyjíždějících [%]

- 5,1-10,0
- 3,1-5,0
- 2,1-3,0
- 1,1-2,0
- 0,3-1,0
- 0,2 a méně

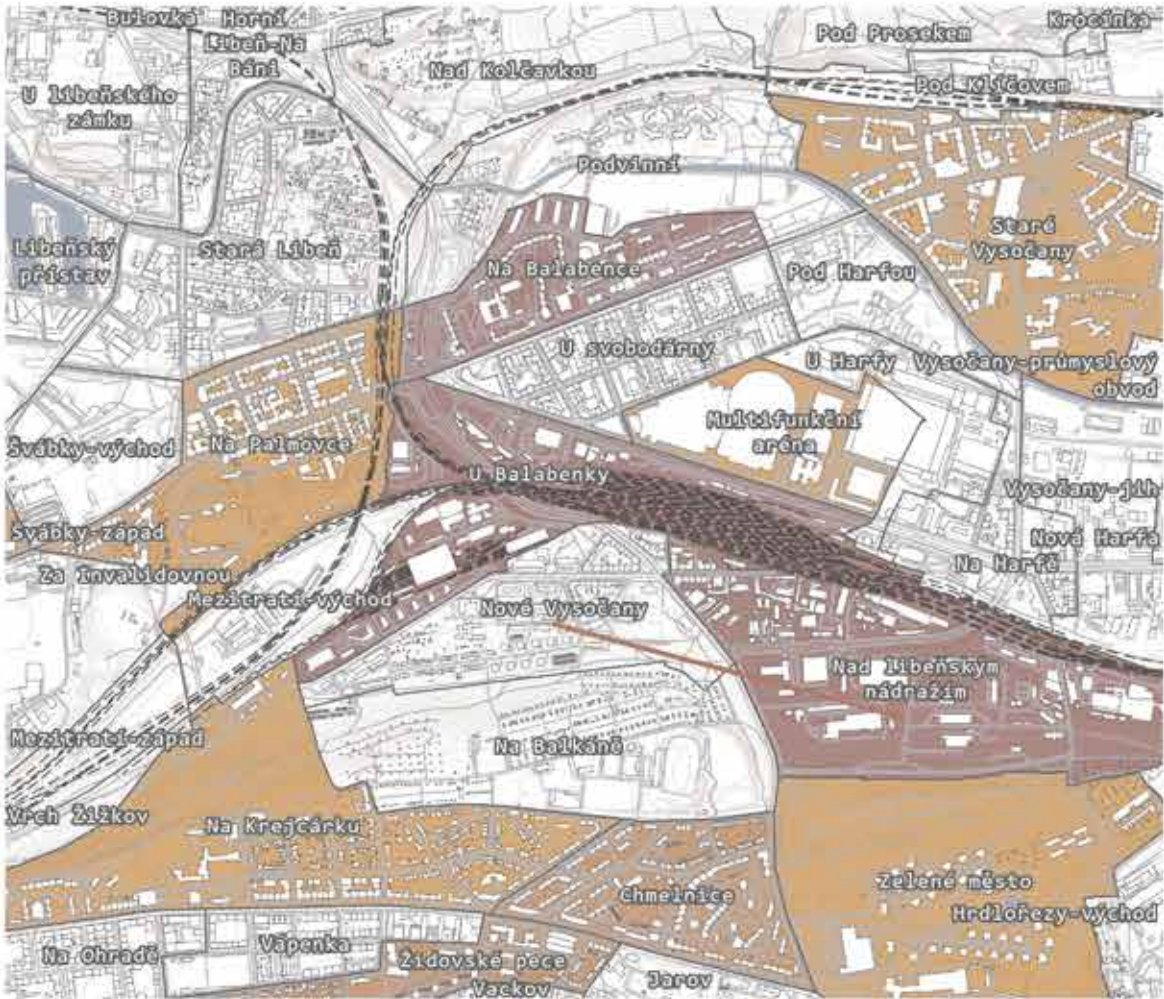
Dominantní proudy

- 5
- 10
- 25
- 50

Na Palmovce



U svobodárny



Nové Vysočany

DENNÍ DOCHÁZKA BEZ POUŽITÍ DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU

Legenda

Podkladové jevy

- vrstevnice 2m
- vodní plochy a toky
- uliční síť
- železniční trať
- scwarzczplan

Zvláštní jevy

Podíl vyjíždějících [%]

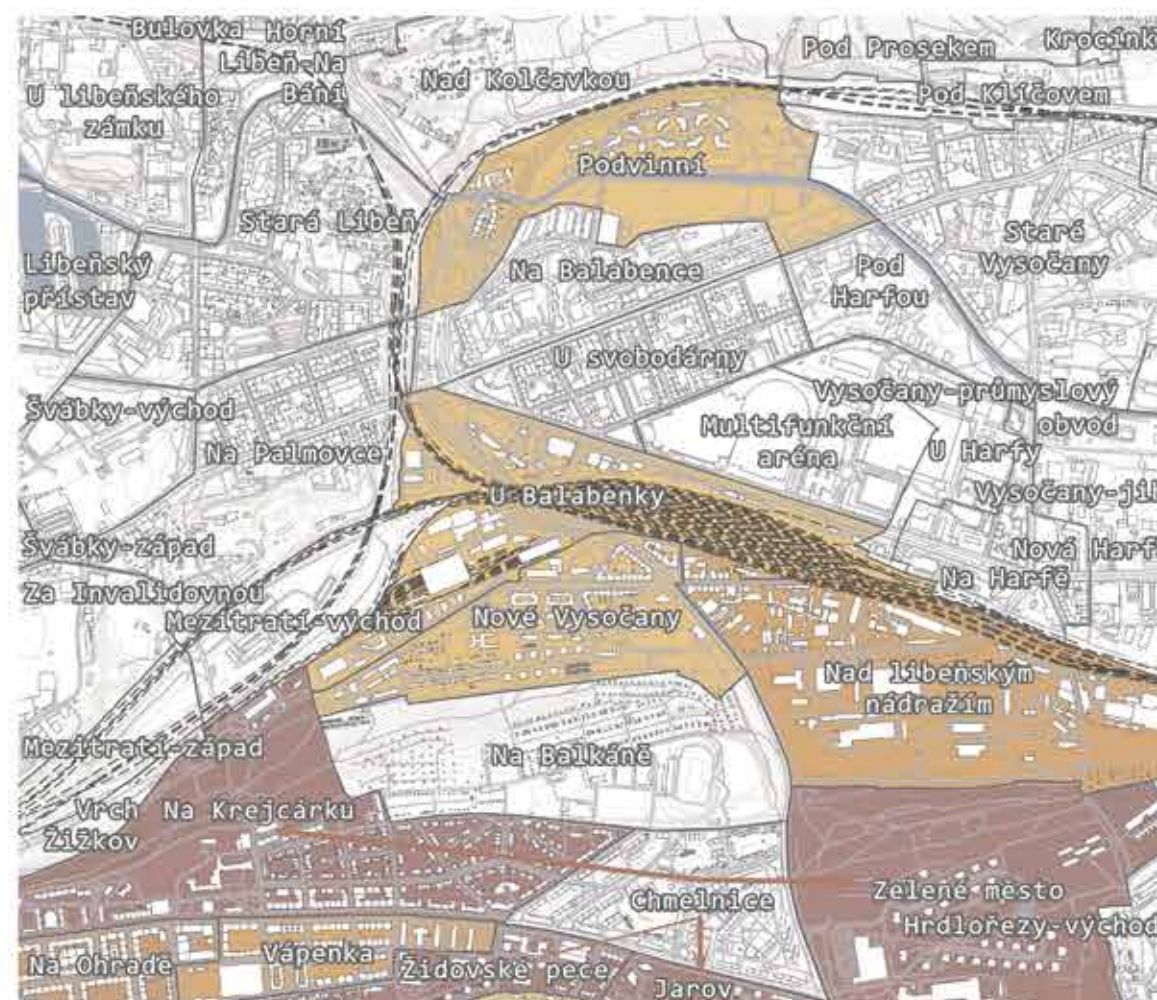
- 5,1-10,0
- 3,1-5,0
- 2,1-3,0
- 1,1-2,0
- 0,3-1,0
- 0,2 a méně

Dominantní proudy

- 5
- 10
- 25
- 50

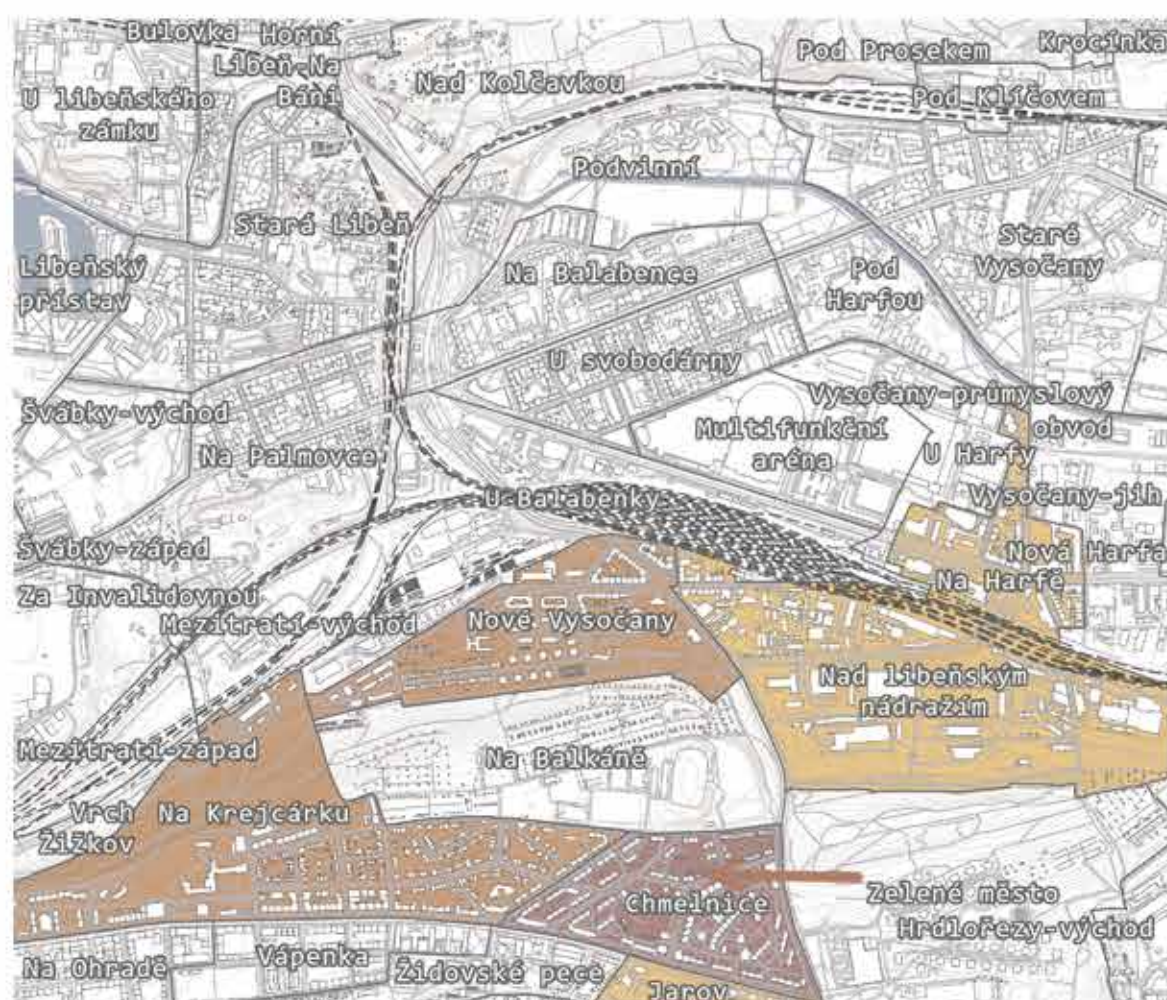


Na Krejčárku



Chmelnice

Mapy ukazují, že lidé z částí, ačkoli jsou si blízké, ale vzájemně se neinteragují buď vůbec, nebo ve velmi malé míře. V případě spojení mezi Palmovkou a Starými Vysočany je bariérou dopravní infrastruktura, konkrétně železniční a silniční mosty při ulicích Čurpova/Spojovací. Pokud se podívat na směry Palmovka- Nové Vysočany a Staré Vysočany-Nové Vysočany, je bariérou nejen železnice, ale také velký výškový rozdíl. Například je zajímavé, že obyvatelé Palmovky raději volí cestu na Prosek než na Žižkov přes Nové Vysočany, přestože tyto cíle mají stejně vyšší terén než výchozí bod. Lze také pozorovat, že Nové Vysočany, které jsou velmi blízko Žižkova, mají mezi sebou velmi slabé spojení, což lze vysvětlit přítomností slabě prostupné zahrádkové osady na Balkáně.



Zelené město

0 200 400 800 Meters





Železniční síť



Městská železnice

Ve stanici zastavují osobní vlaky linek systému Esko Praha:

- S49 Praha-Hostivař - Praha-Libeň - Roztoky u Prahy.

Spojení na východ republiky a dále na Slovensko tvoří rychlíky a některé spoje SuperCity, EuroCity a InterCity Českých drah, dále vlaky společností RegioJet a Leo Express. V provozu je také seřadovací nádraží, které denně obsluhují vlaky společnosti ČD Cargo.

Stanice leží na tratích:

- 001 Praha - Česká Třebová - Přerov - Bohumín
- 011 Praha - Kolín (a zpět)
- 091 Praha-Hostivař - Kralupy nad Vltavou
- 230 (Praha -) Kolín - Havlíčkův Brod (a zpět).

V nákladní přepravě Praha-Libeň patří mezi nejvýznamnější stanice v Česku.

POZICE STANICE PRAHA-LIBEŇ

Legenda

Podkladové jevy

— vrstevnice 2m

— vodní plochy a toky

— uliční síť

--- železniční trať

● železniční stanice

□ scwarczplan

Zvláštní jevy

Železniční síť

123 číslo trati

abc další směr

Městská železnice

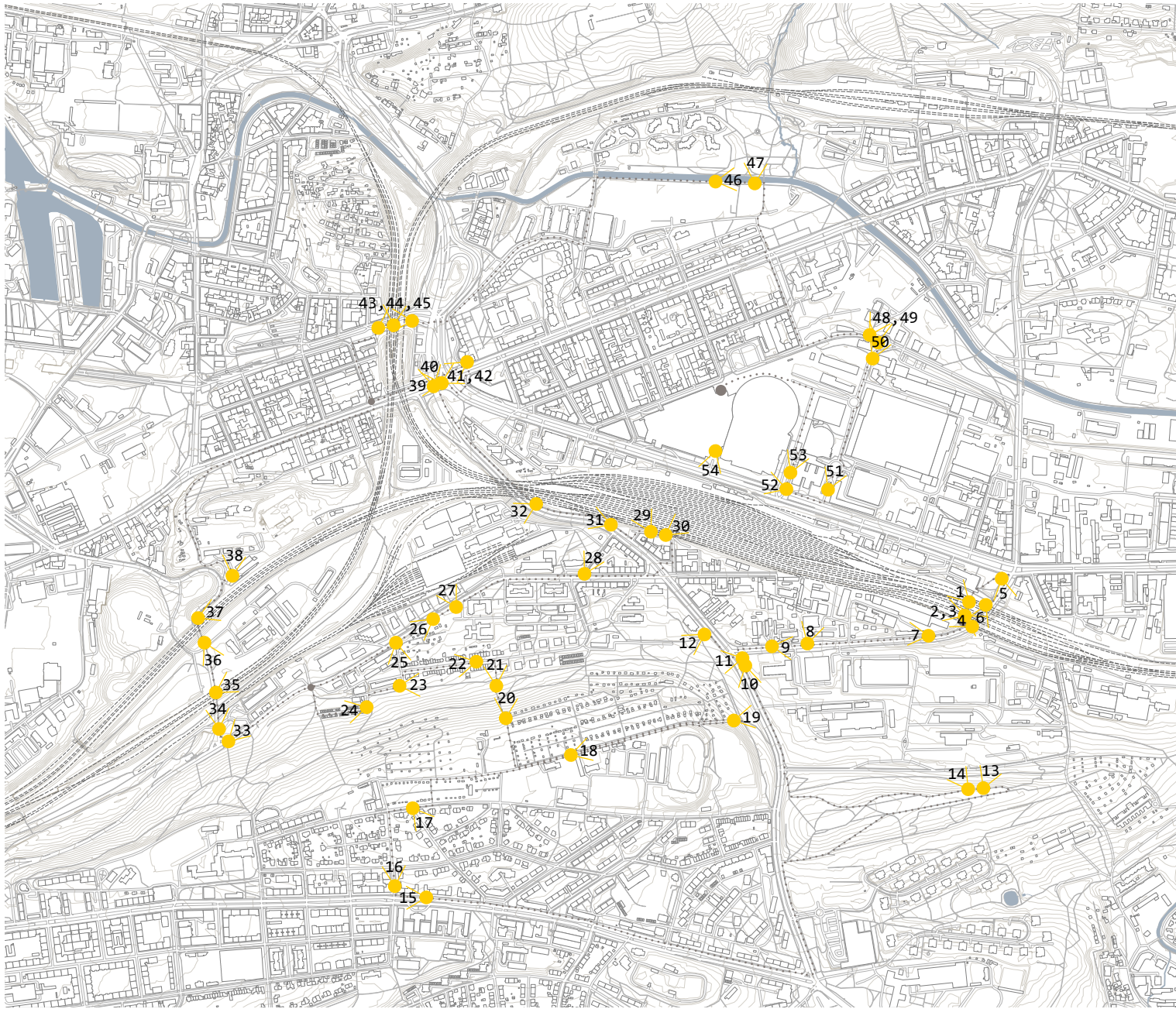
S49

S61

--- opce na rozšíření provozu

Osobní názory na význam stanice v současnosti:

1. Je využitelná pro obyvatele řešeného území v rámci jejich cestování z/do Prahy, pokud linky projíždí přes tuto stanici.
2. Také pro návštěvníci, O2 arény/je možné i UNYP arény, ve kterých procházejí různorodé události (pokud přijíždí ne z území města Prahy, jinak použijí spíše metro nebo tramvaj vzhledem k frekvenci dopravy).
3. Stanice je asociována pouze s jedním z druhů dopravních prostředků, nikoliv s jejím okolím. Cestující po příjezdu na nádraží jdou po opuštění stanice buď pěšky, pokud je jejich cíl dostatečně blízko, nebo ji využijí jako přestupní uzel na jiný druh dopravy.



1. Pohled z nástupiště



2. Pohled z nástupiště



3. Pohled na schody zobrazené na fotografii níže



4. Schody z nástupiště do ulice K Žižkovu



5. Autobusová zastávka u východu ze stanice



6. Podchod pod ulicí K Žižkovu

FOTODOKUMENTACE

Legenda

Podkladové jevy

- vrstevnice 2m
- vodní plochy a toky
- uliční síť
- železniční trať
- scwarczplan

Zvláštní jevy

- procházková trasa
- začátek a konec trasy
- začátek a konec úseku alternativní trasy
- 👉 bod a směr pohledu

0 150 300 600 Meters





7. Ulice K Žižkovu - rychlý vzestup reliéfu



11. Vstup do lesoparku Na Krejcárku na ulici Spojovací



15. Ulice Hartigova



19. Není další přístup do ulice Spojovací



8. Zástavba podél ulice K Žižkovu



12. Pokračování tohoto vchodu - bezdomovci, odpad



16. Ulice Hraniční - zvedání terénu



20. Vyhlídka ze zahrádkové osady Na Balkáně



9. Ulice K Žižkovu - opuštěná kancelářská budova Sazka



13. Na vrchu sadu Třešňovka



17. Ulice Šikmá - pohled opačným směrem



21. Schody lesoparkem Na Krejcárku



10. Ulice Spojovací - postupné stoupání reliéfu



14. Na vrchu sadu Třešňovka



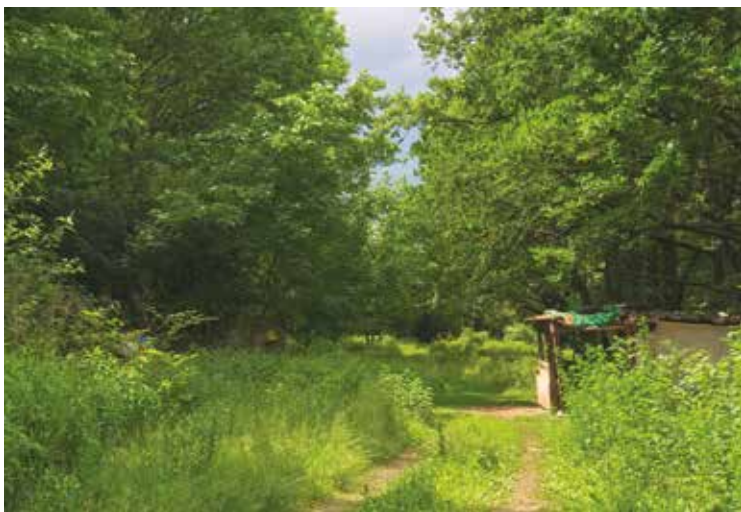
18. Sportovní areál v zahrádkové osadě Na Balkáně



22. Ulice Odlehlá



23. Lesopark Na Krejcárku



24. Bezdomovci v lesoparku Na Krejcárku



25. Pohled na lesopark Na Krejcárku z Novovysočanské



26. Ulice Novovysočanská



27. Pohled na depo přes bytový komplex Krejcárek



28. Křižení ulic Novovysočanská a Skloněná



29. Vyhlídka z ulice Nad Libeňským nádražím



30. Vyhlídka z ulice Nad Libeňským nádražím



31. Podchod pod železniční tratí podél Spojovací



32. Schody k hotelu Step z ulice Spojovací



33. Klinika Krejcárek, výstup z lesoparku Na Krejcárku



34. Pěší pruh podél ulice Pod Plynojemem



35. Vyhlídka z ulice Pod Plynojemem



36. Ulice Pod Plynojemem - pohled opačným směrem



37. Vyhlídka z ulice Pod Plynojemem



38. Sestup z ulice - směr k parku pod Plynojemem



39. Podchod pod mosty - Sokolovská



40. Podchod pod mosty - Sokolovská



41. Křižovatka Balabenka



42. Tramvajová zastávka Balabenka



43. Podchod pod mosty - Na Žertvách



44. Podchod pod mosty - Na Žertvách



45. Podchod pod mosty - Na Žertvách



46. Pěší stezky podél říčky Rokytky



47. Pěší stezky podél říčky Rokytky



48. Průchod do Rokytky přes bytovky



49. Pohled na výše uvedený průchod



50. Kruhák na křížení ulic Lisabonská a Ocelářská



51. Ulice Lisabonská



52. Ulice Českomoravská



53. Ulice mezi O2 arénou a kancelářskými budovami



54. Vyhlídka z OC Harfa

ZÁMĚRY NA ZMĚNY

ÚAP

Legenda

Podkladové jevy

- hranice řešeného území
- hranice hl. m. Prahy
- vrstevnice 5m
- vodní plochy a toky
- uliční síť
- železniční trať
- scwarczplan

Zvláštní jevy

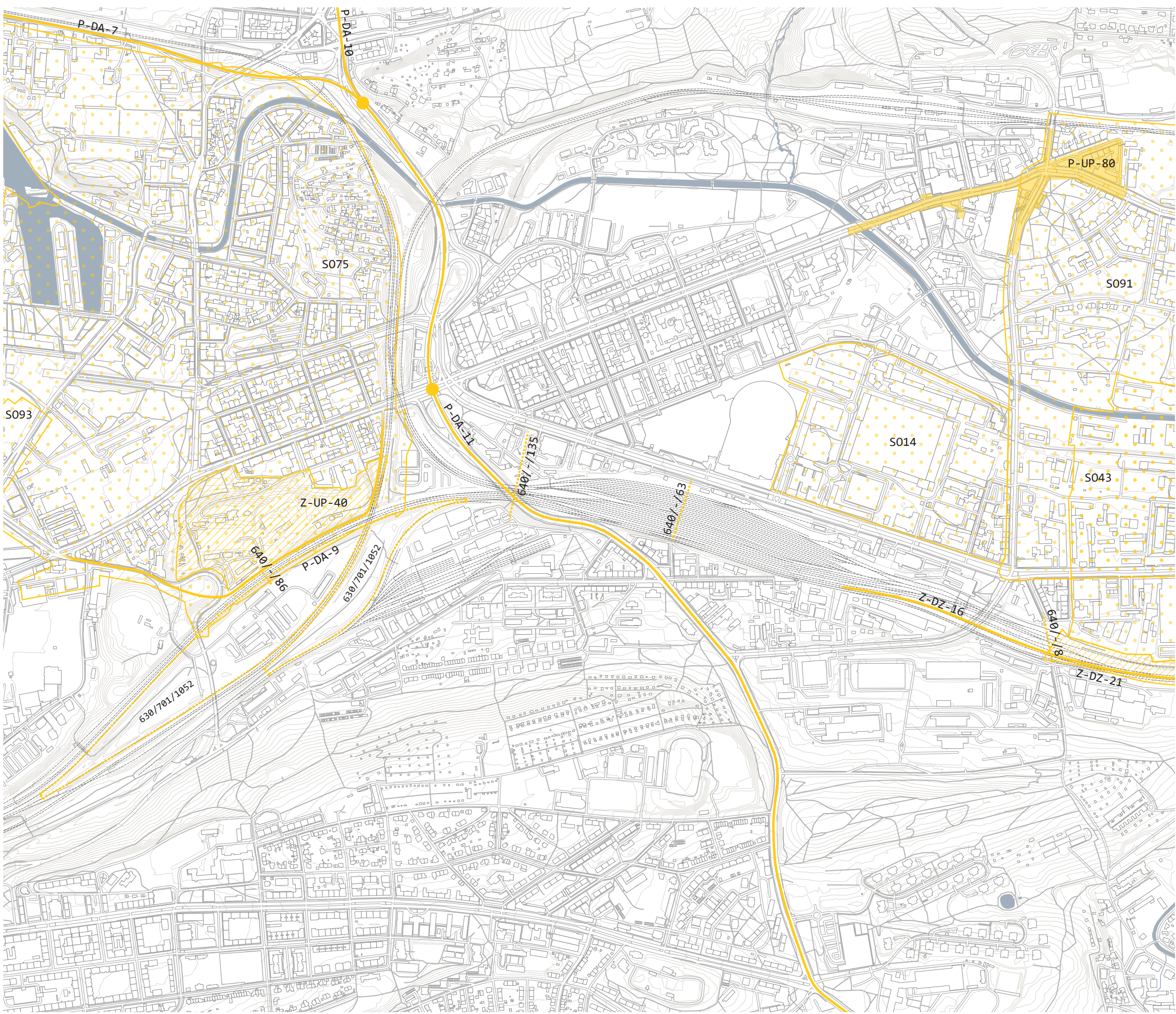
- úseky městského okruhu v provozu
- úseky radiál v provozu
- plánované úseky staveb, které jsou součástí městského okruhu
- vybrané záměry

ZÚR

- Z-DZ-8 vysokorychlostní trať RS 1 Praha-Brno
- Z-DZ-9 vysokorychlostní trať RS 4 Praha - Ústí nad Labem
- Z-DZ-16 dostavba 4. traťové koleje v úseku Praha-Libeň - Praha-Běchovice
- Z-DZ-21 Libeňský přesmyk a zkapacitnění tratě Praha-Malešice - Praha-Zahradní město
- P-DA-7 městský okruh Pelc Tyrolka - Balabenka
- P-DA-9 jižní obchvat Libně
- P-DA-10 Libeňská spojka
- P-DA-11 městský okruh Balabenka - Štěrboholská radiála
- Z-DA-17 tunel Holešovičky
- P-DA-13 Břevnovská radiála
- P-DA-14 Radlická radiála
- P-DA-30 Hostivařská spojka
- P-DA-32
- Z-DA-12
- Z-DA-22 Pražský okruh
- Z-DA-23

0 0.5 1 2 kilometrů





ÚAP | METROPOLITNÍ PLÁN

Legenda

Podkladové jevy

vrstevnice 2m

vodní plochy a toky

uliční síť

železniční trať

scwarczplan

Zvláštní jevy

Z

záměr

P

projekt

S

ÚPD/podklad

Z-DZ-16

dostavba 4. traťové koleje v úseku Praha-Libeň-Praha-Běchovice

Z-DZ-21

Libeňský přesmyk a zkapacitnění tratě Praha-Malešice-Praha-Zahradní město

P-DA-7

Libeňská spojka

P-DA-9

městský okruh Pelc Tyrolka-Balabenka

P-DA-10

jižní obchvat Libně

P-DA-11

městský okruh Balabenka-Štěrboholská radiála

Z-UP-40

palmovecký kopec

P-UP-80

náměstí OSN

S014

okolí 02 Arény

S043

Nová Harfa a část lokality U Rokytky

S075

Palmovka

S091

Vysočany

S093

Rohanský ostrov

Metropolitní plán

640/-/8

podchod na nádraží praha-Libeň

640/-/63

podchod po nádražím Libeň

640/-/86

lávka u železnice u Libeňského plynojemu

640/-/135

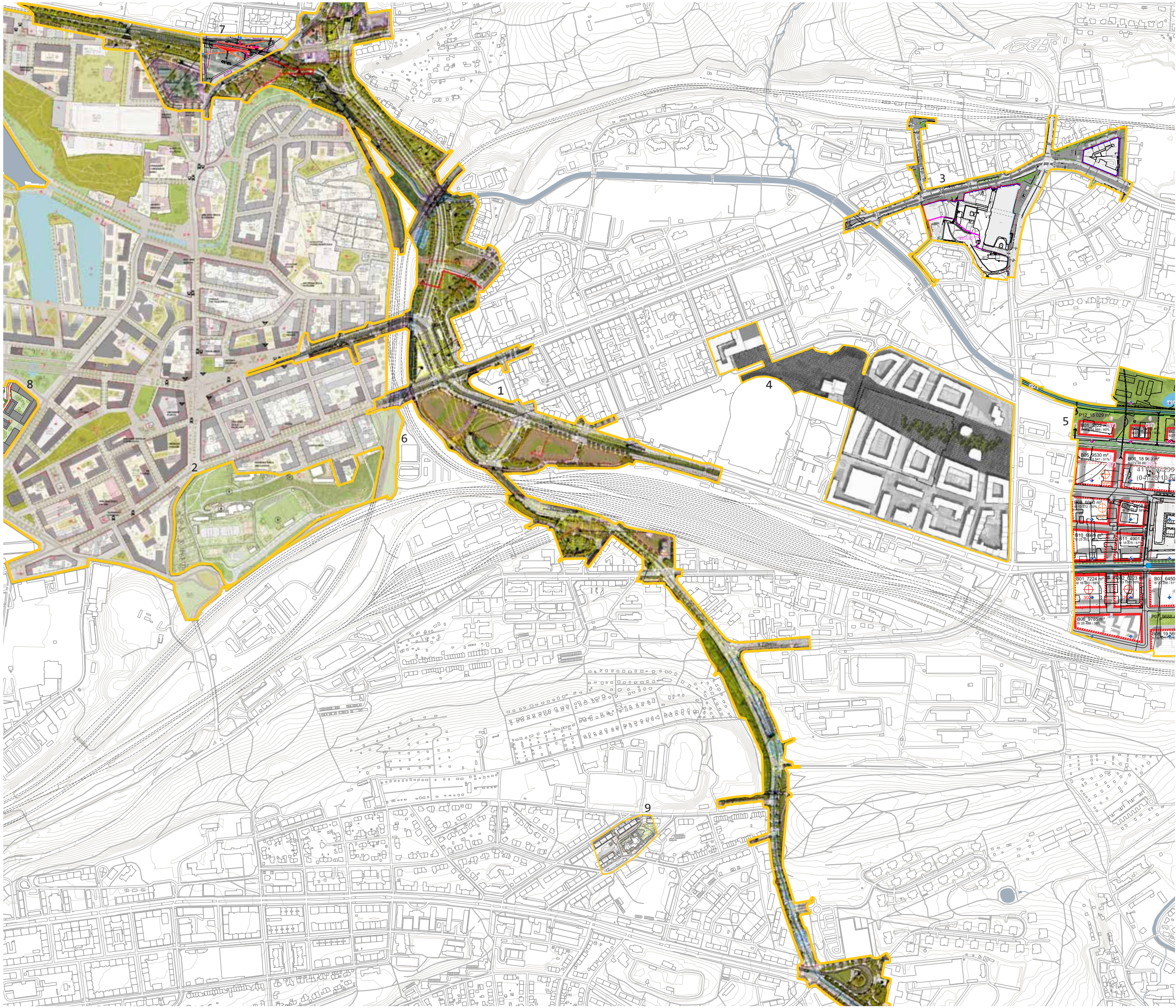
lávka přes železnici na Balabence

630/701/1042

odstavné koleje Malletova

630/701/1052

odstavné koleje Nové spojení



ÚPP

Legenda

- Podkladové jevy
- vrstevnice 2m
 - vodní plochy a toky
 - uliční síť
 - - - železniční trať
 - scwarzplan

Zvláštní jevy

- Hranice oblasti studie
- 1 městský okruh
urbanisticko-dopravní studie
 - 2 Palmovecký kopec
urbanistická vize
 - 3 náměstí OSN
územní studie
 - 4 okolí O2 Arény
územní studie
 - 5 Nová Harfa a část lokality U Rokytky
územní studie pro nový územní plán
hl. m. Prahy
 - 6 Palmovka
územní studie
 - 7 železniční zastávka U Kříže
územně technická studie
 - 8 Rohanský ostrov
územní studie
 - 9 dům sociálních služeb Jarov
architektonická studie

Městský okruh



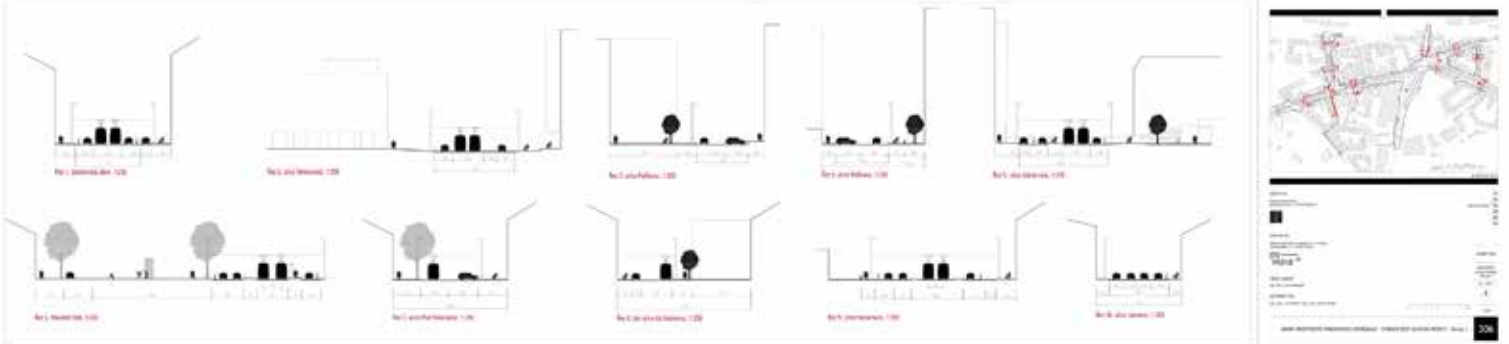
V úvahu budou vzaty části, které se nacházejí nejbližně studovanému území, dvou zbývajících nerealizovaných staveb z městského okruhu, a to: stavba č. 0081 Pelc Tyrolka – Balabenka a stavba č. 0094 Balabenka – Štěrboholská radiála. Přibližně na křižovatce ulic Povltavská a U Meteoru, za tunelem Bílá skála a částí čelně odtěženého tunelu, začíná tunel Kolčavka. Pokračuje přibližně ke křižovatce ulic Čurpova a Na Žertvách, kde přechází do Vysočanského hloubeného tunelu, který má v místě, kde Spojovací prochází pod železniční tratí, malou část raženého tunelu pipe roofing. Za prvé, v ulici Čurpova mezi křižovatkami s ulicemi Na Žertvách a Sokolovská vznikne terminál zastávek tramvajových a autobusových linek, lemovaný po obou stranách technologickým a bariérovým objektem, čímž se hlavní tramvajová doprava přesune z ulice U Balabenky do této části studovaného území. Zadruhé budou přes ulice Na Žertvách, Sokolovská a Spojovací v místě jejího vstupu pod železniční trať podél stávajícího železničního mostu zřízeny lávky pro pěší a cyklistickou dopravu, které doplní stávající síť zklidněných ulic určených pouze pro bezmotorovou dopravu, a to: jednak pohyb po lávce nad ulicí Spojovací pokračuje podél seřadovacího nádraží a napojuje se na ulici Českomoravskou; v opačném směru pohyb po lávce prochází dalšími dvěma přes ulice Sokolovská a Na Žertvách, za nimiž směr pokračuje podél ulice Čurpova a má několik kolmých napojení na stávající zástavbu a říčku Rokytka. Poté Vysočanský tunel přibližně na křižovatce ulic Spojovací a Skloněná přechází do posledního uvažovaného úseku městského okruhu, a to nejprve do čelně odtěženého a poté do hloubeného tunelu Jarovský. Na místě tohoto tunelu je důležité zmínit vznik další lávky přes ulici Spojovací, která propojí sad Třešňovka a protější stranu komunikace, kousek nad současnou ulicí Na Balkáně.

Palmovecký kopec



Cílem koncepce je začlenit Palmovecký kopec do okolní struktury spolu s dominantou lokality, koulí bývalého plynojemu. Stávající park Pod Plynojemem bude rozšířen a doplněn o sportovně-rekreační funkci. Hranici této otevřenosti kopce tvoří železniční trať, kde se v současné době nachází periferie a nedokončené Technologické centrum, o jehož dostavbě se stále uvažuje. Proto je pro jižní část návrší navrženo několik variant řešení s možností dalšího rozšíření a cyklistického i pěšího propojení se Žižkovem. Dominantou této lokality bude gastroprovoz na vrcholu kopce, který nabídne impozantní panorama města.

Náměstí OSN



Náměstí OSN je dnes fakticky tvořeno křižovatkou celoměstsky významných ulic Sokolovská-Kolbenova (radiála) a Freyova-Jandova-Vysočanská (tangenta) a díky centrální poloze v rámci hranic Prahy 9 a přítomnosti radnice a dalších úřadů patří k nejdůležitějším veřejným prostranstvím této části Prahy. Náměstí však vzhledem k významu a frekvenci využití vykazuje značné deficity v uspořádání a úpravě veřejných prostranství. Studie je věnována nejen samotnému náměstí, ale celému širšímu uzlu tras a druhů pohybu po městě, který jako celek tvoří ústřední veřejné prostranství Vysočan. Důležitým tématem se tak stalo zajištění kontinuity a uživatelské vstřícnosti přestupních tras mezi autobusy, tramvaji, vlaky i metrem, průchody a propojení do rekreačního zázemí údolí Rokytky a jižních svahů za železnici severně od náměstí. Ústředním motivem studie je zřízení nové multifunkční zpevněné plochy samotného náměstí, vybavené přípojkami sítí pro podporu pořádání různých společenských akcí, zařízené městským mobiliářem, doplněné vodním prvkem a polozastíněné novými stromy. Tento typ plochy dosud v těžišti Vysočan chyběl úplně. Možnost takovou plochu zřídit vyplynula z rozhodnutí přeložit současnou smyčku tramvaje z křižovatky zpět do předválečné polohy kolem bloku, který náměstí vymezuje z východu.



Městská část Praha 9 plánuje získat pozemky od společnosti Howden ČKD Compressors a vytvořit na jejich místě nový development. Brownfield v okolí 02 Areny se stane městem krátkých vzdáleností, plným ploch pro bydlení, práci, veřejné služby a zábavu. V návaznosti na stávající zástavbu v okolí stanice metra Českomoravská navíc vznikne náměstí Emila Kolbena doplněné školkou, školou a výškovými budovami, které se stanou dominantami lokality a doplní obytný mrakodrap Eliška. Vznikne tak přibližně 3 500 bytů, 56 tisíc metrů čtverečních hrubé podlažní plochy pro služby, z čehož zhruba 23 tisíc metrů čtverečních připadá na školské zařízení.



V případě dalších studií byl kladen větší důraz na pochopení toho, kde se nacházejí důležitá veřejná prostranství a co je obklopuje v místech blízko hranic mezi jednotlivými částmi města.

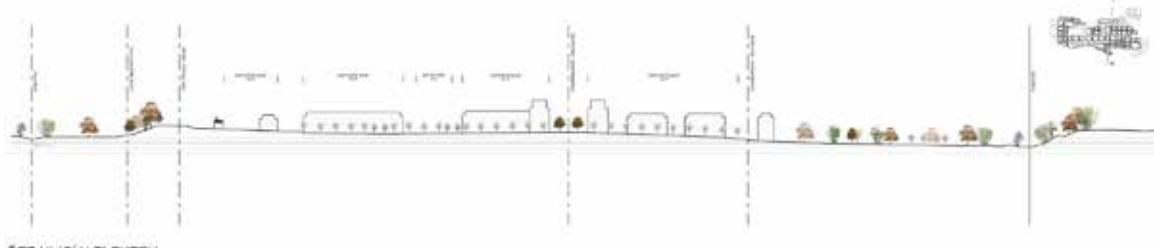
Nová Harfa a část lokality U Rokytky



ŘEZ ULICÍ ČERPADOVOU - ZÁPADNÍ PROSTUP ÚZEMÍM



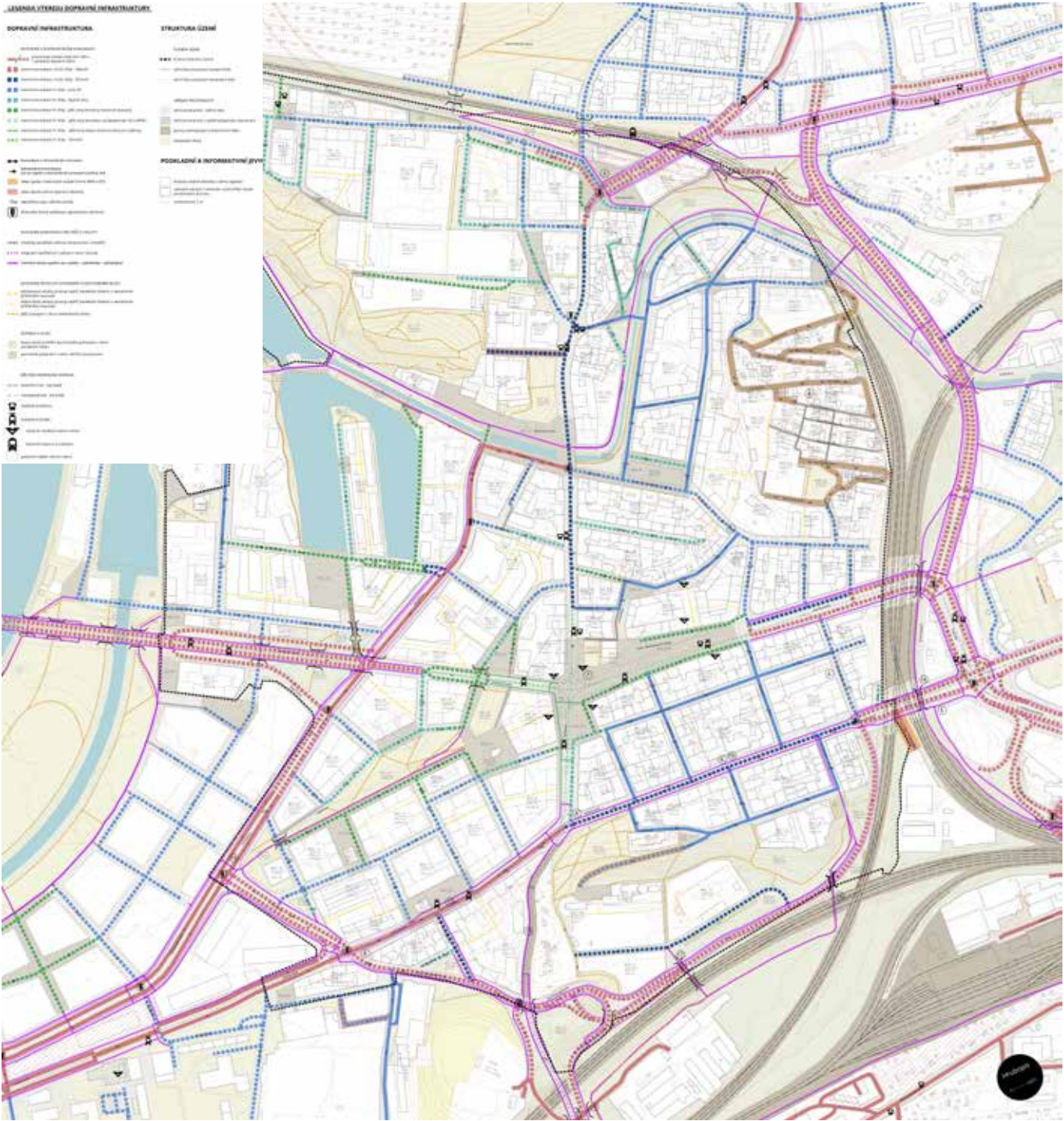
ŘEZ ULICÍ PODKOVÁŘSKOU - PROSTUP POD TRATI



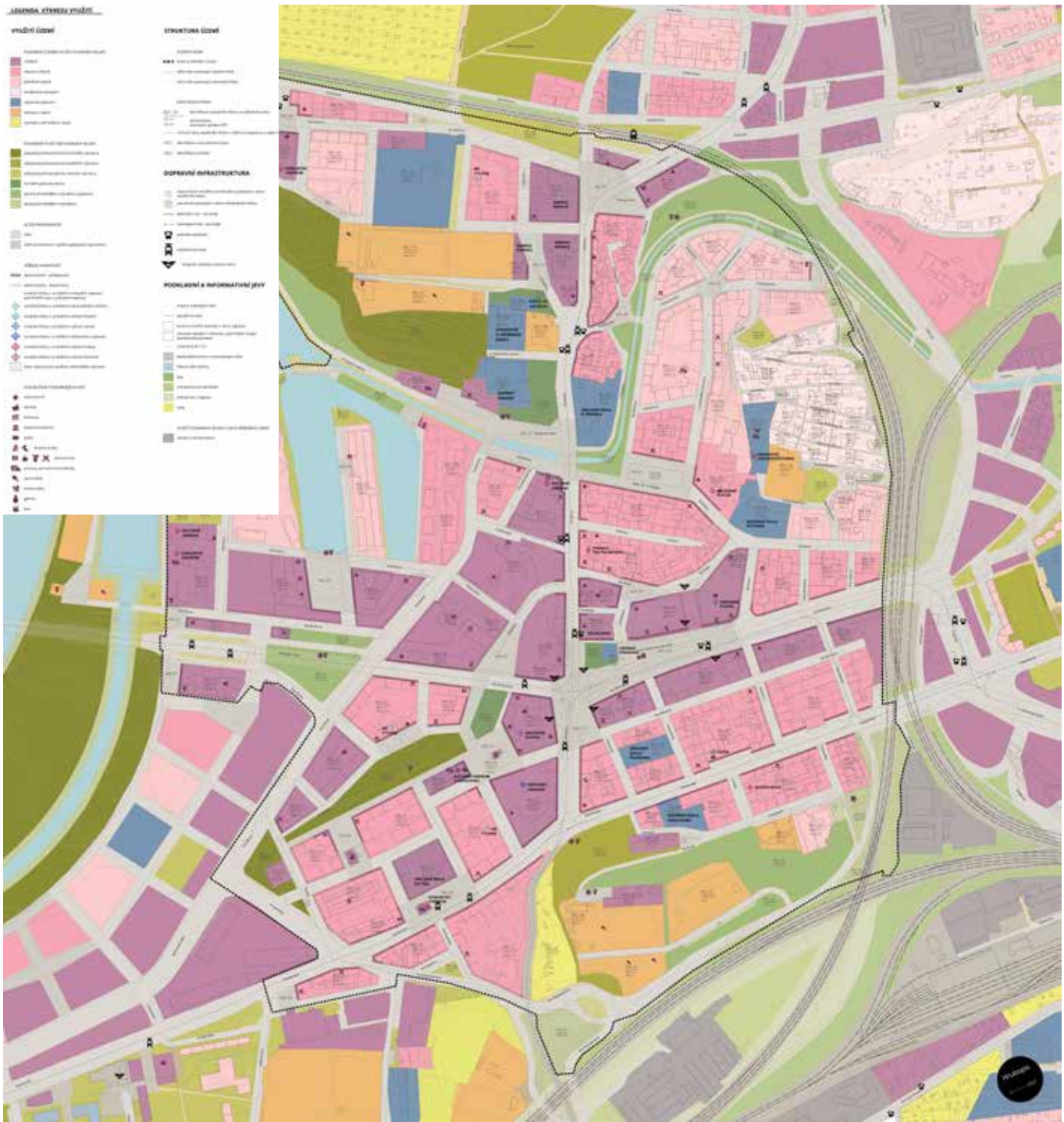
ŘEZ ULICÍ U ELEKTRY

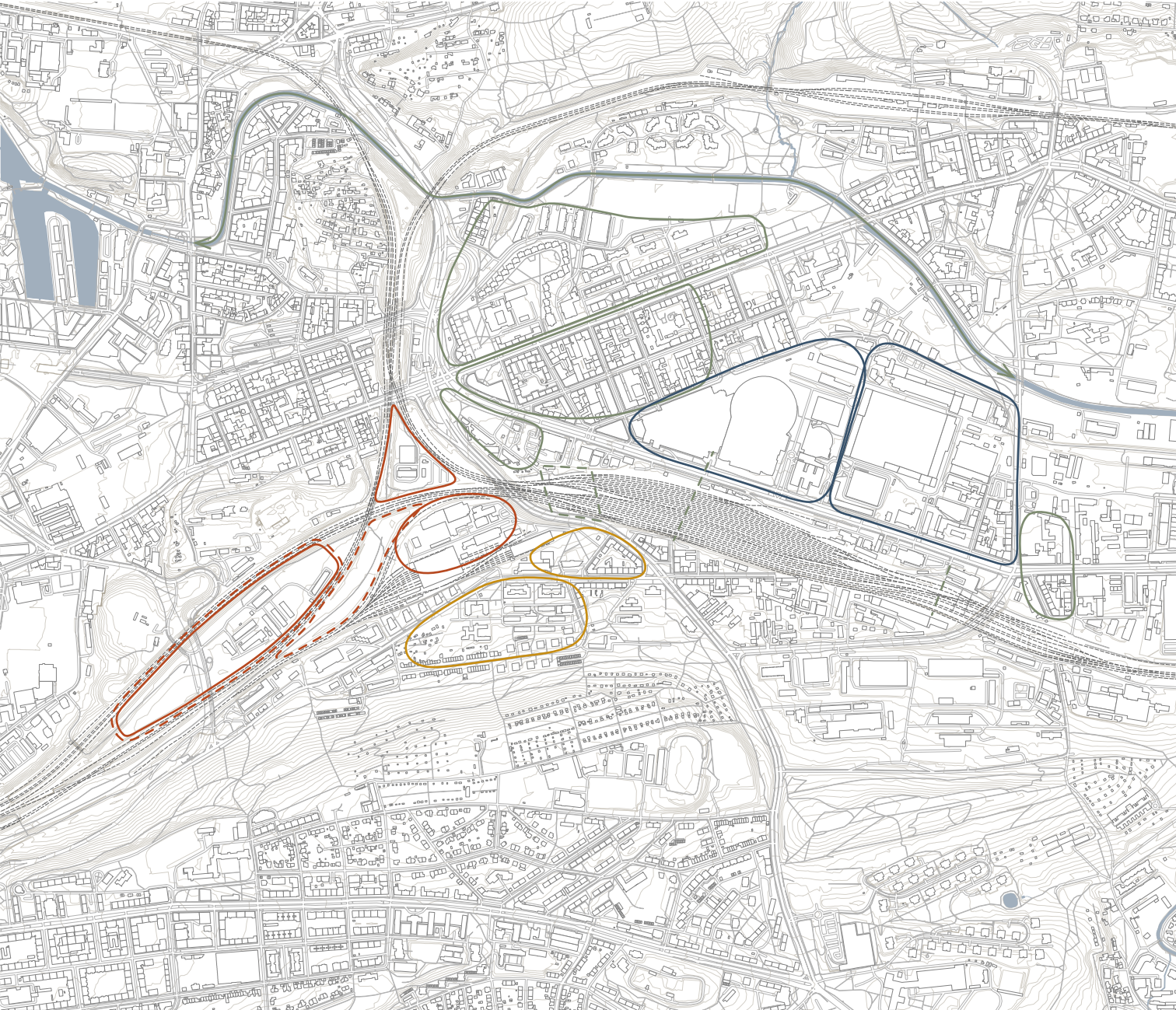
Na přípravě této studie se podílely tři ateliéry: m4 architekti, Gogolák+Grasse a Žaluda. Pro účely zkoumání této studie byl vybrán návrh prvního z těchto ateliérů, vzhledem k tomu, že podle výběrového řízení na zpracování studie oblasti Vysočany, jejíž je řešené území součástí, je zpracovatelem studie ateliér M4 architekti s.r.o. Tato studie navrhuje čtyři propojení, která zlepší dostupnost lokality v severojižním směru, čímž se zlepší i dostupnost k řece Rokytky, a to podél ulice Frejova, podél osy ulice Podkovářská, podél ulice U Elektry a podél zcela novou osou propojující oblast Hořejšího rybníku a údolí řeky Rokytka. Dvě z těchto spojníc, ulice Frejova a Podkovářská, se plánují prodloužit na jih a napojit na opačnou stranu železniční trati, konkrétně na stávající lesopark Na Vinici. Co se týče významných veřejných prostranství ve směru západ-východ, jsou to osa ulice Pod Harfou, ulice metropolitního významu Poděbradská a osa ulice Čerpadlová. Obecně v této lokalitě zůstávají zachovány stávající obytné soubory a jsou doplněny plochami smíšenými s převažujícími administrativními a komerčními službami podél ulice Poděbradské a s převládající obytnou funkcí v dalších oblastech, spolu s veřejnou vybaveností, jako jsou zdravotnictví a sociální služby, školství, správa, kultura a obchod.

Palmovka



V případě oblasti studie Palmovka se jedná o čtvrť Dolní Libeň, kde je hlavní třídou ulice Na Žertvách, na kterou navazuje nově vytvořená parkově upravená plocha jako důstojný předprostor pro synagogu, náměstí Bohumila Hrabala jako pobytový městský prostor umožňující různorodé veřejné využití a křižovatka Palmovka, důležitý dopravní uzel, který se stane uceleným prostopným prostorem s důrazem na komfort pěšího pohybu. Kromě výše popsaných změn podél ulice Na Žertvách se uvažuje o jejím novém uspořádání z důvodu změny profilu tramvajové trati a jejího prodloužení ke křižovatce Balabenka. Také zůstává důležitým liniovým prostranstvím ulice Sokolovská. Ta se naopak zklidní vybudováním Jižního obchvatu Libně a může se stát příjemným bulvárem. Toho bude dosaženo i sérií rozšíření ulice a podporou aktivního parteru. Celkově si lokalita Dolní Libeň zachovává svou historickou zástavbu, doplněnou o smíšenou zástavbu na místě autobusového terminálu a aktivním parterem podél ulic Na Žertvách a Sokolovská po celé jejich délce. Další oblast sousedící s městskou částí Nové Vysočany, Palmovecký kopec, byla popsána v samostatné studii.





ROZVOJOVÉ ZÁMĚRY SLEDOVANÉ SPRÁVOU ŽELEZNIC, S.O.

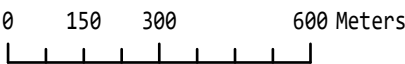
Legenda

Podkladové jevy

- vrstevnice 2m
- vodní plochy a toky
- uliční síť
- železniční trať
- scwarczplan

Zvláštní jevy

- negativní vnímání (bod č. 2.1)
- normální vnímání (bod č. 2.2)
- dobré vnímání (bod č. 2.3)
- neutrální vnímání (bod č. 2.4)
- - - záměry s negativním dopadem na prostupnost okolních oblastí (bod č. 1.5)
- - - možnosti řešení problému (bod č. 3.1-3.3)



Nejdůležitější body ze setkání s panem Ing. Jiří Krouský

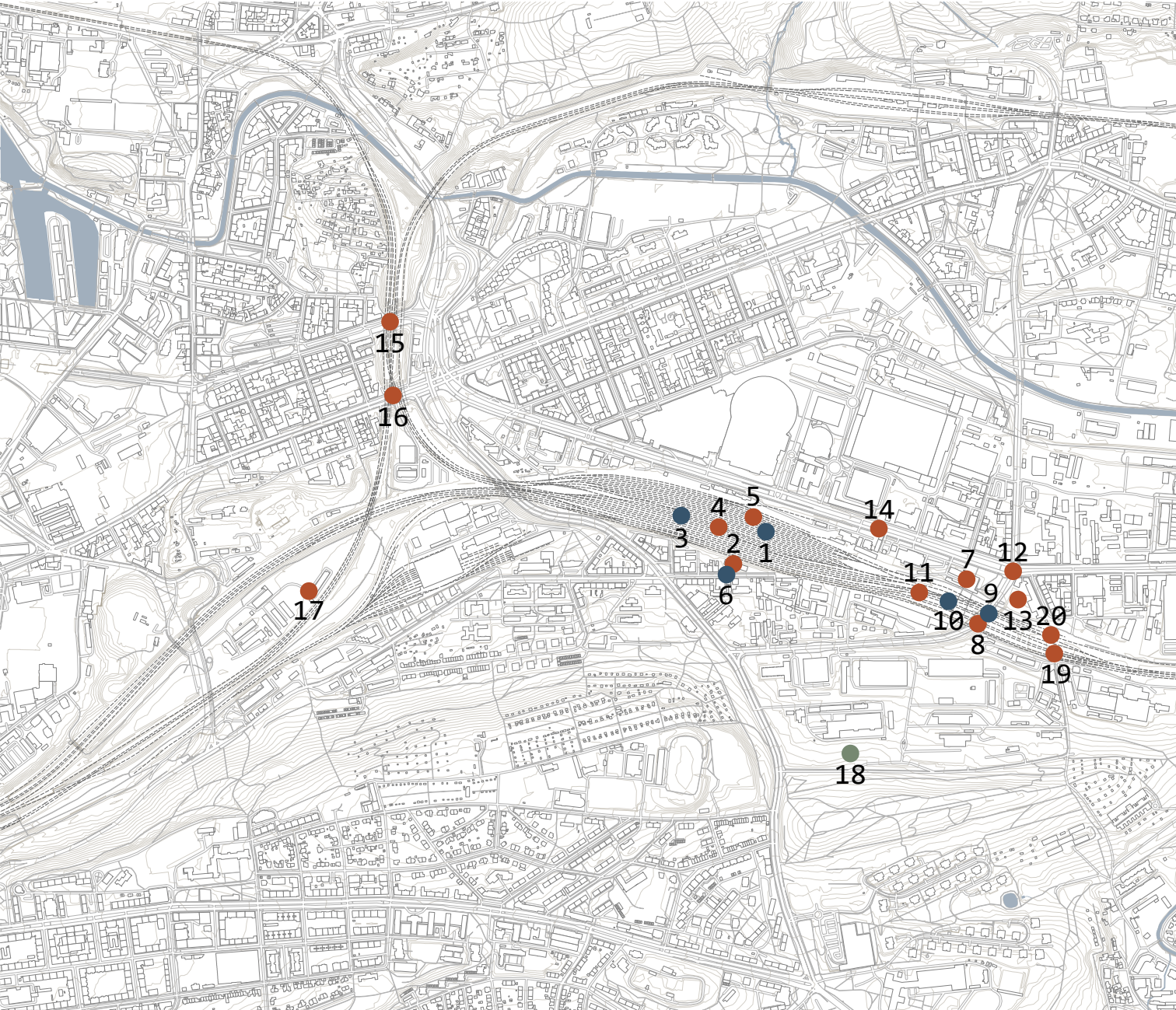
- 1.1 Odstavné koleje jsou využívány v rámci seřaďovacího nádraží Praha-Libeň. Přesun kolejí ani zmenšení jejich šířky se neplánuje. Přemístění je však možné, jen je velmi komplikované a finančně nákladné.
- 1.2 O přesunu stanice Praha-Libeň se neuvažuje. V současné době vyhovuje z důvodu podélného procházení autobusových linek ulicí Freyova ve směru na Žižkov a Prosek.
- 1.3 Již nyní probíhají průzkumy území podél železniční trati a ulice K Žižkovu, aby bylo možné dále připravit studii přestavby průmyslové zóny na kancelářskou/rezidenční zástavbu.
- 1.4 Co se týče teorie a samotné vzdálenosti budovy od železniční trati, může to být pouhých 5 metrů, bez ohledu na to, zda se jedná o obytnou budovu nebo má jiný účel (uvádí příklad plánované výstavby obytného domu podél železniční trati v blízkosti Smíchovského nádraží, kde je vzdálenost mezi budovou a kolejemi 7 metrů). Ale samozřejmě vždycky je nutné zajistit splnění podmínek limitu hluku a vibrací a získat závazné stanovisko Správy železnic jako dotčeného orgánu v oblasti železniční dopravy.
- 1.5 Bylo také zmíněno, že plánují výstavbu dalších odstavných kolejí mezi železničními tratěmi, které procházejí mezizónou kolem bývalého Libeňského plynového a Novovysočanskou ulicí.
- 1.6 Mluvil se i o záměru vytvoření cyklotrasy podél plánovaného jižního obchvatu Libně.

Názor pana inženýra na jednotlivé lokality v rámci řešeného území

- 2.1 Červená barva - negativní (z důvodu nepřístupnosti):
 - trojúhelník mezi železničními tratěmi, kde se nachází centrální dispečerské pracoviště Správy železnic
 - území ohraničené železniční tratí mezi oblastí kolem bývalého Libeňského plynového a ulicí Novovysočanská
 - území železničního depa a komplexu Step.
- 2.2 Oranžová barva - nějak fungující, ale ne zcela vhodná oblast:
 - část území v Nových Vysočanech podél ulic Spojovací a Novovysočanská.
- 2.3 Zelená barva - dobrá lokalita:
 - rekreační pás Rokytky
 - obytná kompaktní bloková zástavba od 02 areny severozápadním směrem k ulici Sokolovská
 - zelená zóna mezi železniční tratí a ulicemi Sokolovská a Českomoravská.
- 2.4 Modrá barva - neutrální území:
 - 02 aréna a okolní oblasti směrem na jihovýchod.

Možnosti řešení problému nepropojenosti mezi městskými částmi Staré a Nové Vysočany podle pohledu pana inženýra

- 3.1 Výstavba lávky přes železniční trať k obchodnímu centru Harfa
- 3.2 Dostavba lávky pro pěší u nádraží Praha-Libeň, která by nahradila propojení po ulici K Žižkovu, které je v současné době vhodné pouze pro motorovou dopravu
- 3.3 Může vzniknout a i zelená zóna nad železniční tratí, která propojí Nové Vysočany, oblast kolem komplexu Step a Staré Vysočany v prostoru podél Českomoravské ulice (podobné řešení lze již vidět v rámci projektu přestavby okolí Masarykova nádraží).



POCITOVÁ MAPA VRT PRAHA

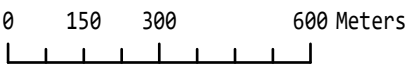
Legenda

Podkladové jevy

- vrstevnice 2m
- vodní plochy a toky
- uliční síť
- železniční trať
- scwarczplan

Zvláštní jevy

- chci upozornit na problém
- chci změnit využití místa
- chci podpořit hodnotné místo



1. Bezpečná pěší a cyklistická spojnice ulic Novovysočanská a Lisabonská přes kolejiště nebo pod ním.
2. Slepé území bez propojení s Českomoravskou - lávku před kolejiště.
3. Odstavné nádraží Libeň tvoří neproniknutelnou bariéru uprostřed zástavby - mělo by být přesunuto, nebo by alespoň měla být konečně dostavěna lávka mezi Vysočanským náměstím a OC Harfa.
4. Železnice jako velká bariéra - zajistit souběžné vedení chráněné bezmotorové trasy jižně podél kolejiště s napojením na příčné vazby v území.
5. Chybí bezpečné cyklistické propojení z Vysočan nahoru na Žižkov - bezbariérový podchod mezi ulicemi Novovysočanská a Lisabonská.
6. Přidání cyklostezky podél VRT navazující na cyklostezku starým Vítkovským tunelem (od ulice Novovysočanská).
7. Toto nádraží je dost otřesné a špatně propojené s okolní dopravou. Není vůbec dimenzováno na lidské měřítko - chodec, cyklista, přestup na MHD.
8. Podchod pod tratí lemovaný rušnou dopravou a neutěšeném stavu je pro chodce nepřiliš vhodný.
9. Chybí napojení na cyklostezky a bezpečný prostor pro parkování kol.
10. Nádraží Libeň je z pohledu cestujícího velmi nepřívětivá - humanizace by místu prospěla.
11. Nelíbí nádraží a není spojení podchodě.
12. Předimenzovaná, nehostinná křižovatka.
13. Proluka - zastavět byty a občanskou vybaveností.
14. Nebezpečná a z toho nemoc využívaná cyklostezka.
15. Estakáda zde vytváří mnoho nehostinných míst - zlepšení místa kolem nosných sloupů.
16. Architektonicky nijak neřešená změť mostů v různých úrovních pohledově v žalostném stavu, které působí, jakože se historicky přidávaly podle potřeby-bez základní myšlenky - strhnout a postavit znova nejen s ohledem na největší užitečnost pro dráhu, ale taky tak, aby se na to dalo dívat.
17. Mrtvé, nevyužívané území - najít využití, zpřístupnit pěší a cyklo vazby mezi Libní a Žižkovem.
18. Krásná velmi nedotčená příroda - nechci zdevastování parku Smetanka stavbou železničního přesmyku (tzn. modernizace Libeň Malešice) a tím i znehodnocení krajiny.
19. Neexistuje zde krátké cyklistické spojení Harfy a Hrdlořez bez nutnosti tahat kolo po schodech vedle trati - bezbariérový podchod mezi ulicemi U Harfy-Jeřábová nebo pozvolný sklon cesty od ulice K Žižkovu. Podchod zde by ovšem mohl být napojen i na nástupiště stanice Praha-Libeň z východu.
20. Chybí propojení pro pěší Vysočany-Hrdlořezy směrem k rekreační oblasti - podchod spojující ul. U Harfy a Pod Šancemi. Jedná se o přirozenou cestu z Vysočan do Hrdlořez a Malešic, která je přerušena železniční tratí.

REŠERŠE A MAPOVÁNÍ SOUČASNÉHO STAVU

VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

Legenda

Podkladové jevy

- hranice řešeného území
- hranice hl. m. Prahy
- vrstevnice 5m
- vodní plochy a toky
- uliční síť
- železniční trať
- scwarczplan

Zvláštní jevy

- hierarchie liniových uličních prostranství
- ztráta významu pro pohyb bez použití motorových dopravních prostředků
- hierarchie plošných uličních prostranství
- ZÚŠ, SŠ, VŠ
- nemocnice, polikliniky
- sociální služby pobytové
- divadla, kina

0 0.5 1 2 kilometry



KRAJINA

Legenda

Podkladové jevy

- hranice řešeného území
- hranice hl. m. Prahy
- vrstevnice 5m
- vodní plochy a toky
- uliční síť
- železniční trať
- scwarczplan

Zvláštní jevy

- evropsky významné lokality
- plochy lesu
- přírodní parky
- maloplošné zvláště chráněné území
- multifunkční arény a stadiony
- sportovní areály
- rekreační areály
- golfové hřiště
- jízďárny
- koupaliště
- kryté bazény

0 0.5 1 2 kilometrů





FUNKČNÍ STRUKTURA

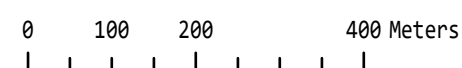
Legenda

Podkladové jevy

- vrstevnice 2m
- vodní plochy a toky
- železniční trať
- scwarczplan

Zvláštní jevy

- bydlení
- občanská vybavenost
- komerční vybavenost
- sport a rekreace
- krajina
- zahrady, hřiště a nepevněné plochy (v rezidenční výstavbě/areálech vybavenosti a produkce)
- produkce nerušící
- produkce rušící
- plochy a zařízení DI (mimo železniční dopravu)
- plochy a zařízení železniční dopravy
- plochy a zařízení TI
- plochy bez využití
- uliční síť





CHARAKTER A HIERARCHIE VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

Legenda

Podkladové jevy

- vrstevnice 2m
- vodní plochy a toky
- uliční síť
- železniční trať
- scwarczplan

Zvláštní jevy

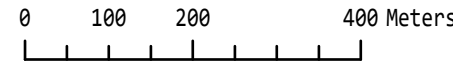
Charakter veřejných prostranství

- uliční prostranství
- propojení a napojení skrz bloky
- doplňková prostranství v blocích
- přírodní a rekreační prostranství
- doplňková prostranství otevřené krajiny

zastávky MHD

Hierarchie veřejných prostranství

- liniová veřejná prostranství
- ztráta významu pro pohyb bez použití motorových dopravních prostředků
- plošná veřejná prostranství





VEREJNÁ PŘÍSTUPNOST

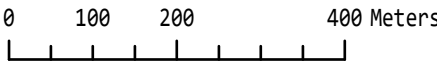
Legenda

Podkladové jevy

- vrstevnice 2m
- vodní plochy a toky
- železniční trať
- scwarczplan

Zvláštní jevy

- veřejně přístupný
- ▨ přístupnost v časovém režimu
- ▩ účelový přístup
- nepřístupný



TŘÍDY KOMUNIKACÍ

Legenda

Podkladové jevy

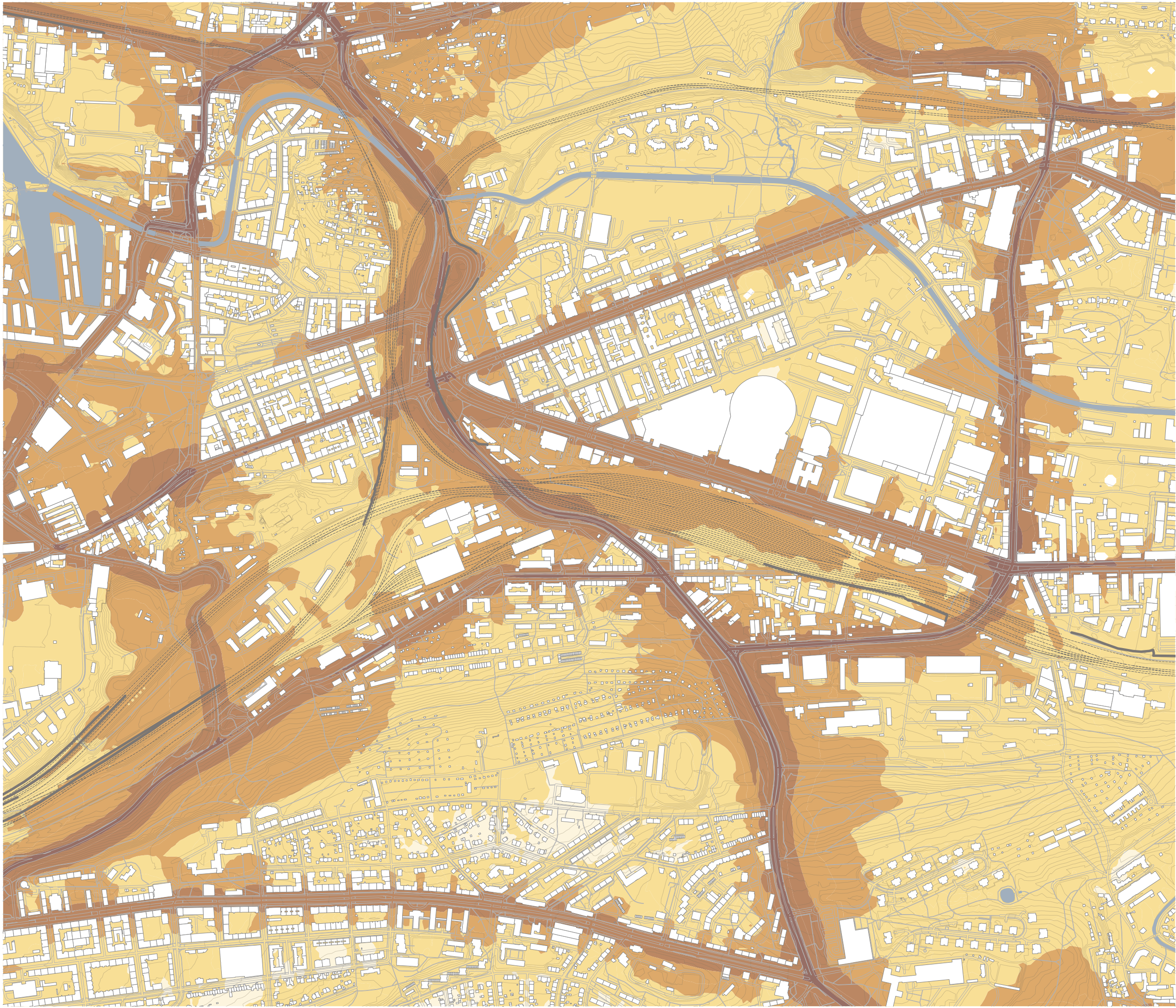
- vrstevnice 2m
- vodní plochy a toky
- železniční trať
- scwarczplan

Zvláštní jevy

- místní komunikace I. třídy
- místní komunikace II. třídy
- místní komunikace III. třídy
- vybrané místní komunikace IV. třídy
- vybrané účelové komunikace

0 100 200 400 Meters





HLUKOVÁ ZÁTĚŽ

Legenda

Podkladové jevy

- vrstevnice 2m
- vodní plochy a toky
- uliční síť
- železniční trať
- scwarczplan

Zvláštní jevy

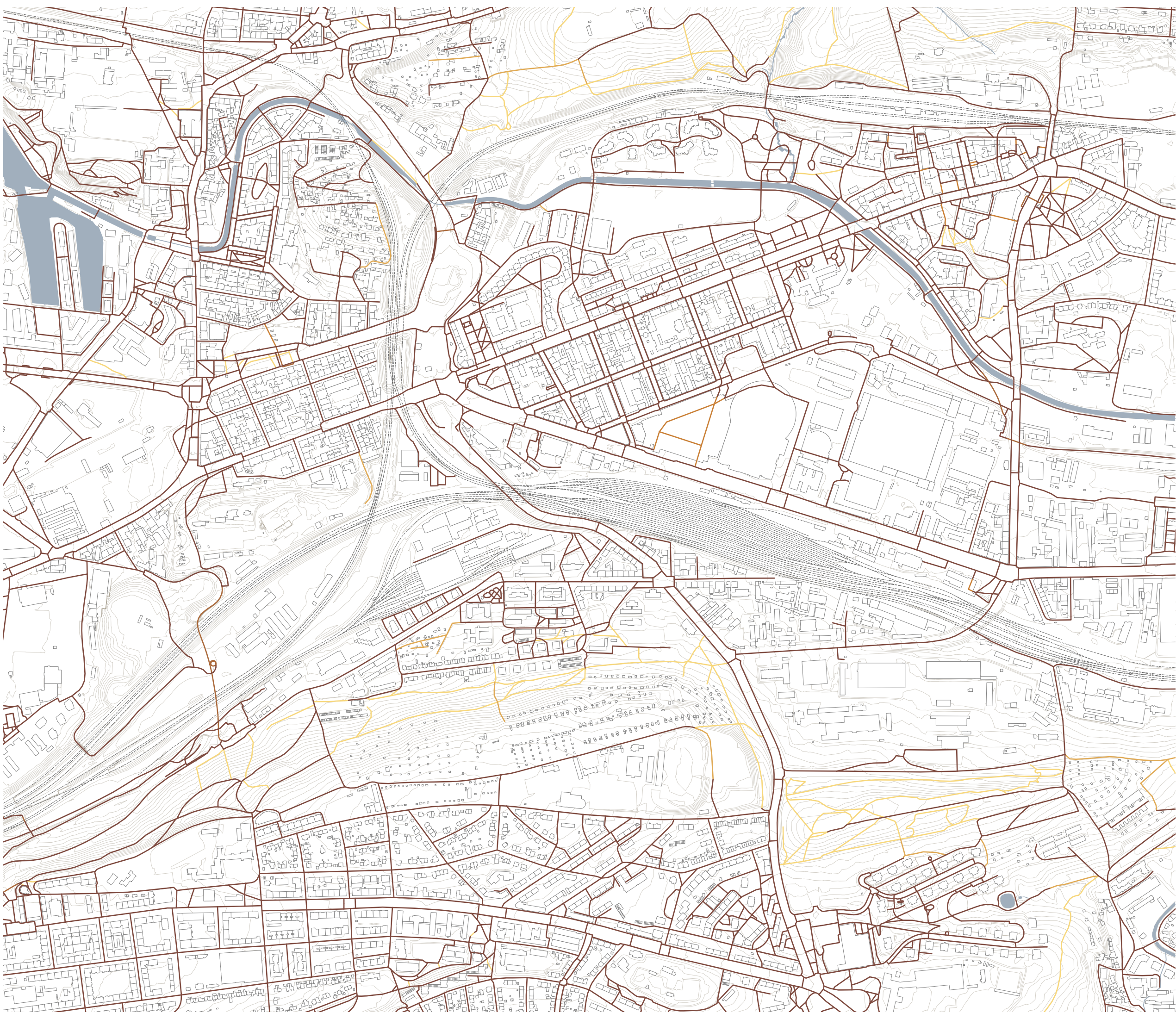
- protihlukové bariéry

Dolní mez intervalu hlukové zátěže [dB]

- 0
- 1 - 50
- 51-60
- 61 - 70
- 71 - 80

0 100 200 400 Meters





PĚŠÍ TRASY

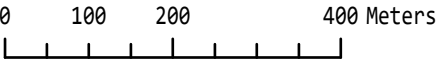
Legenda

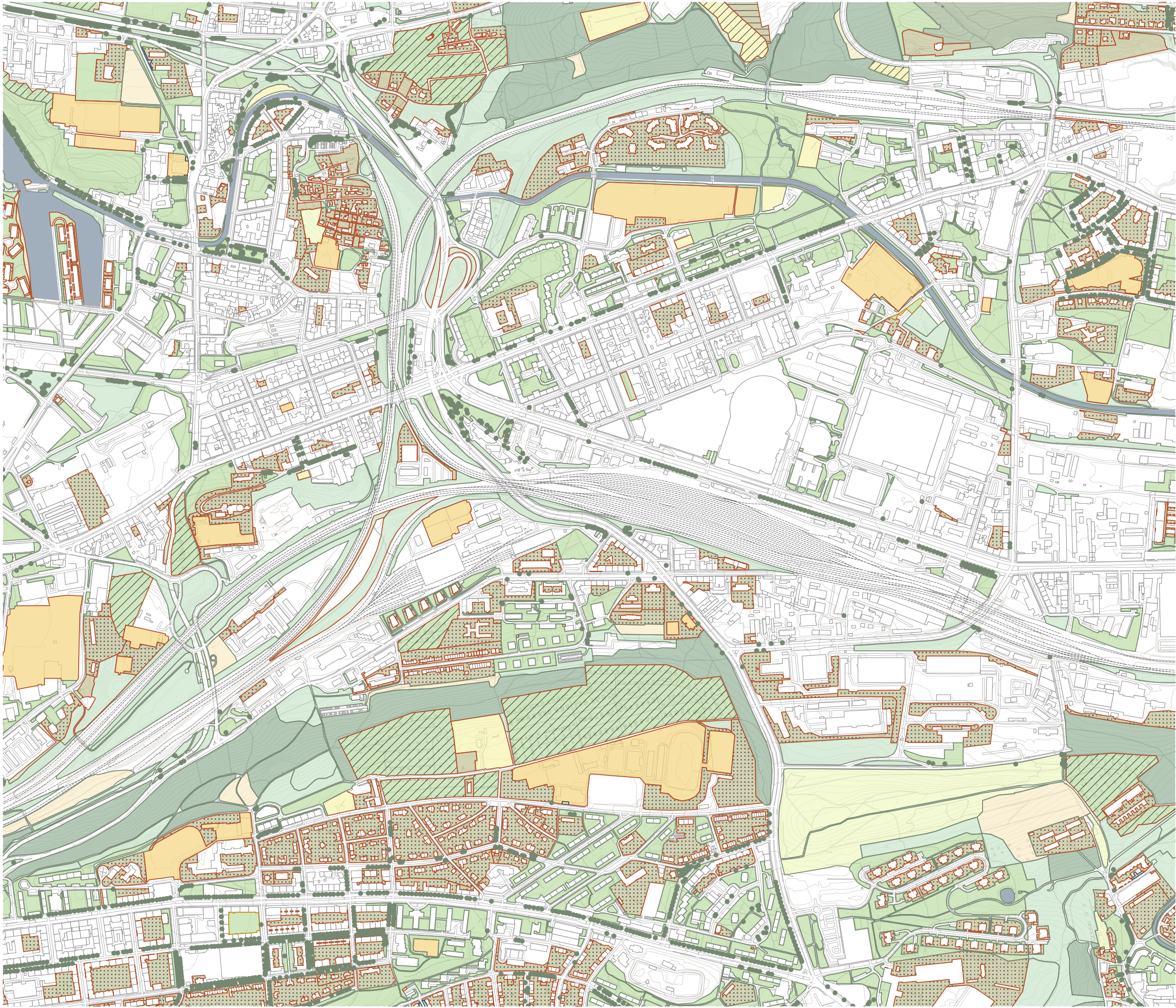
Podkladové jevy

- vrstevnice 2m
- vodní plochy a toky
- železniční trať
- scwarczplan

Zvláštní jevy

- chodníky
- mimoúrovně
- pasáže
- nezpevněné cesty
- vyšlapané nábližky





TYPY STRUKTUR KRAJINY A JEJICH
VEŘEJNÝ PŘÍSTUP

Legenda

Podkladové jevy

- vrstevnice 2m
- vodní plochy a toky
- uliční síť
- železniční trať
- scwarczplan

Zvláštní jevy

Typy struktur

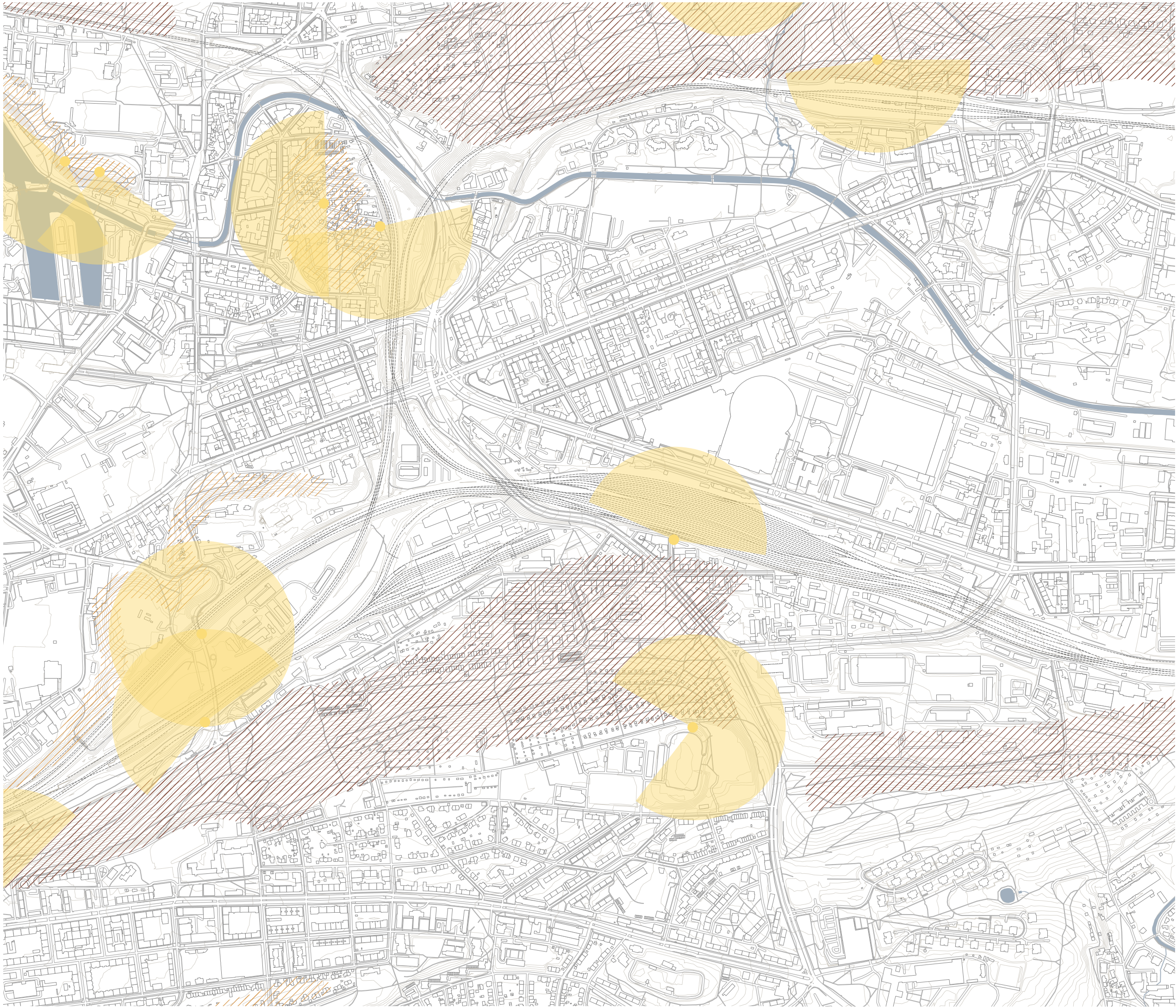
- lesy
- lesoparky
- parkové plochy
- rekreační a zahrádkové osady
- zahrady
- zahrady, hřiště a nezepevněné plochy
- vinice
- rekreační areály přírodní
- rekreační areály sportovní
- sportovní areály
- louky, pastviny, travnatá lada
- sady
- doplňující krajinné plochy
- vegetační krajinné prvky

Veřejný přístup

- veřejný
- veřejný v režimu
- neveřejný
- účelový

0 100 200 400 Meters





SVAHY A VYHLÍDKOVÉ BODY

Legenda

Podkladové jevy

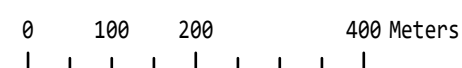
- vrstevnice 2m
- vodní plochy a toky
- uliční síť
- železniční trať
- scwarczplan

Zvláštní jevy

- vyhlídkové body

Svahy

- hlavní
- vedlejší



ÚSES

Legenda

Podkladové jevy

- vrstevnice 2m
- vodní plochy a toky
- uliční síť
- železniční trať
- scwarzczplan

Zvláštní jevy

- lokální biocentrum - funkční
- lokální biocentrum - nefunkční
- lokální biokoridor - funkční
- lokální biokoridor - nefunkční
- osa nadregionálního biokoridoru - nefunkční

0 100 200 400 Meters





DOSTUPNOST ZÁKLADNÍHO
OBČANSKÉHO VYBAVENÍ

Legenda

Podkladové jevy

- vrstevnice 2m
- vodní plochy a toky
- uliční síť
- železniční trať
- scwarczplan
- převážně obytná funkce
- zahrádkové osady

Zvláštní jevy

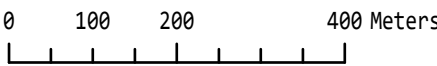
Druh základního OV pro vzdělávání a výchovu

- MŠ
- ZŠ - úplná (I. a II. stupeň)

Typ a standart dostupnosti

- MŠ - fyzická, 600m
- ZŠ - fyzická, 800m

Poznámka: jsou uvedeny pouze ty veřejné služby, které se nacházejí v mapované oblasti, která následně pokrývá studijní oblast.





DOSTUPNOST ZÁKLADNÍHO OBČANSKÉHO VYBAVENÍ

Legenda

Podkladové jevy

- vrstevnice 2m
- vodní plochy a toky
- uliční síť
- železniční trať
- scwarczplan
- převážně obytná funkce
- zahrádkové osady

Zvláštní jevy

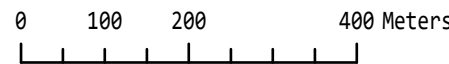
Druh základního OV pro zdravotnictví

- praktické lékařství
- zubní lékař
- gynekologie
- lékárna

Typ a standart dostupnosti

- praktické lékařství - fyzická, 600m
- zubní lékař - fyzická, 600m
- gynekologie - fyzická, 600m
- lékárna - fyzická, 600m

Poznámka: jsou uvedeny pouze ty veřejné služby, které se nacházejí v mapované oblasti, která následně pokrývá studijní oblast.





DOSTUPNOST ZÁKLADNÍHO OBČANSKÉHO VYBAVENÍ

Legenda

Podkladové jevy

- vrstevnice 2m
- vodní plochy a toky
- uliční síť
- železniční trať
- scwarczplan
- převážně obytná funkce
- zahrádkové osady

Zvláštní jevy

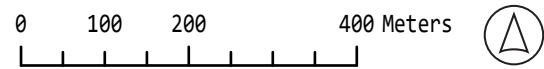
Druh základního OV pro sociální služby

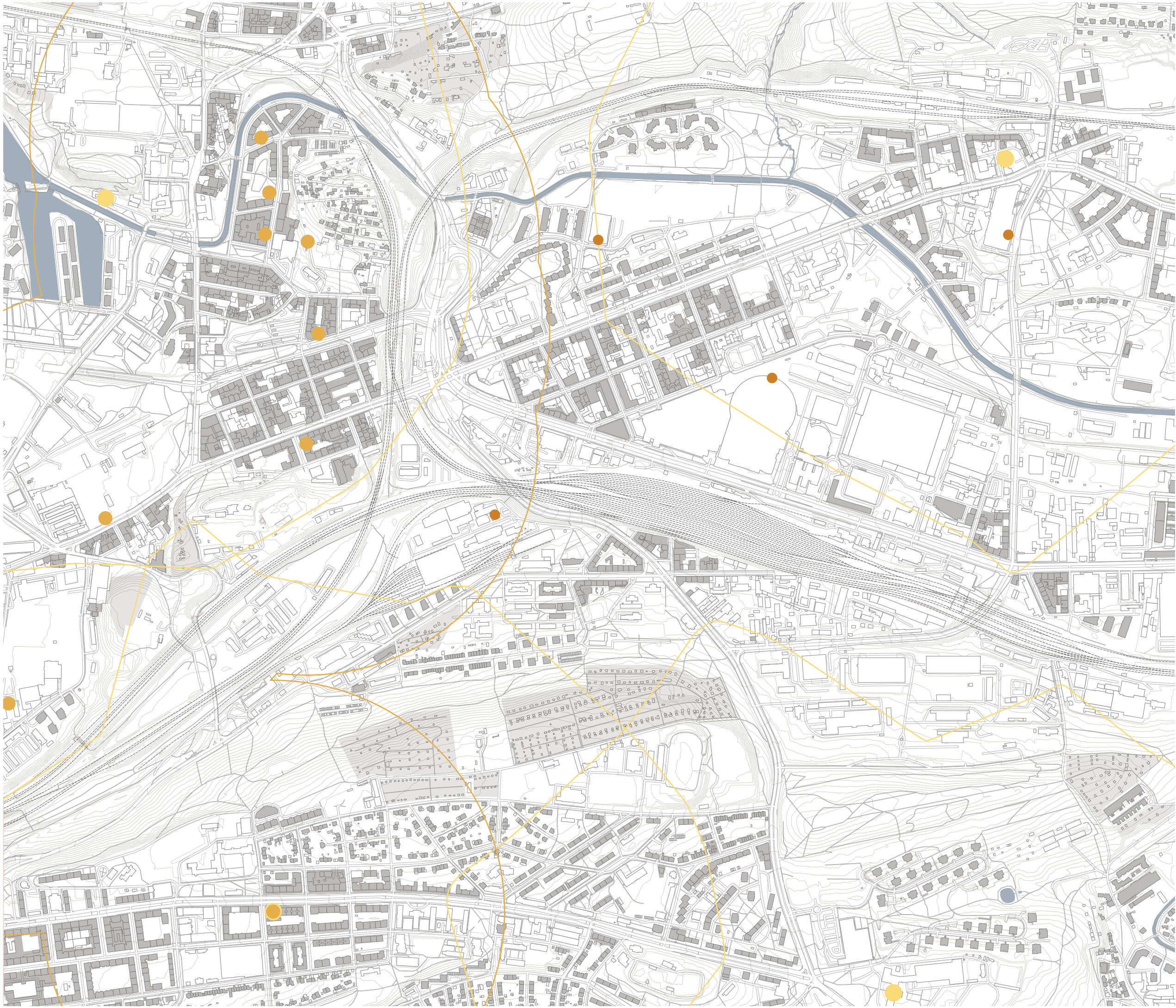
- centrum denních služeb a denní stacionář
- nízkoprahové denní centrum a intervenční centrum

Typ a standart dostupnosti

- centrum denních služeb a denní stacionář - fyzická, 600m
- nízkoprahové denní centrum a intervenční centrum - sídelně strukturální, přítomnost

Poznámka: jsou uvedeny pouze ty veřejné služby, které se nacházejí v mapované oblasti, která následně pokrývá studijní oblast.





DOSTUPNOST ZÁKLADNÍHO OBČANSKÉHO VYBAVENÍ

Legenda

Podkladové jevy

- vrstevnice 2m
- vodní plochy a toky
- uliční síť
- železniční trať
- scwarczplan
- převážně obytná funkce
- zahrádkové osady

Zvláštní jevy

Druh základního OV pro kulturu

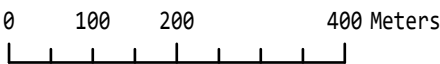
- knihovna
- komunitní centrum, klubovna, klubové zařízení
- víceúčelový sál

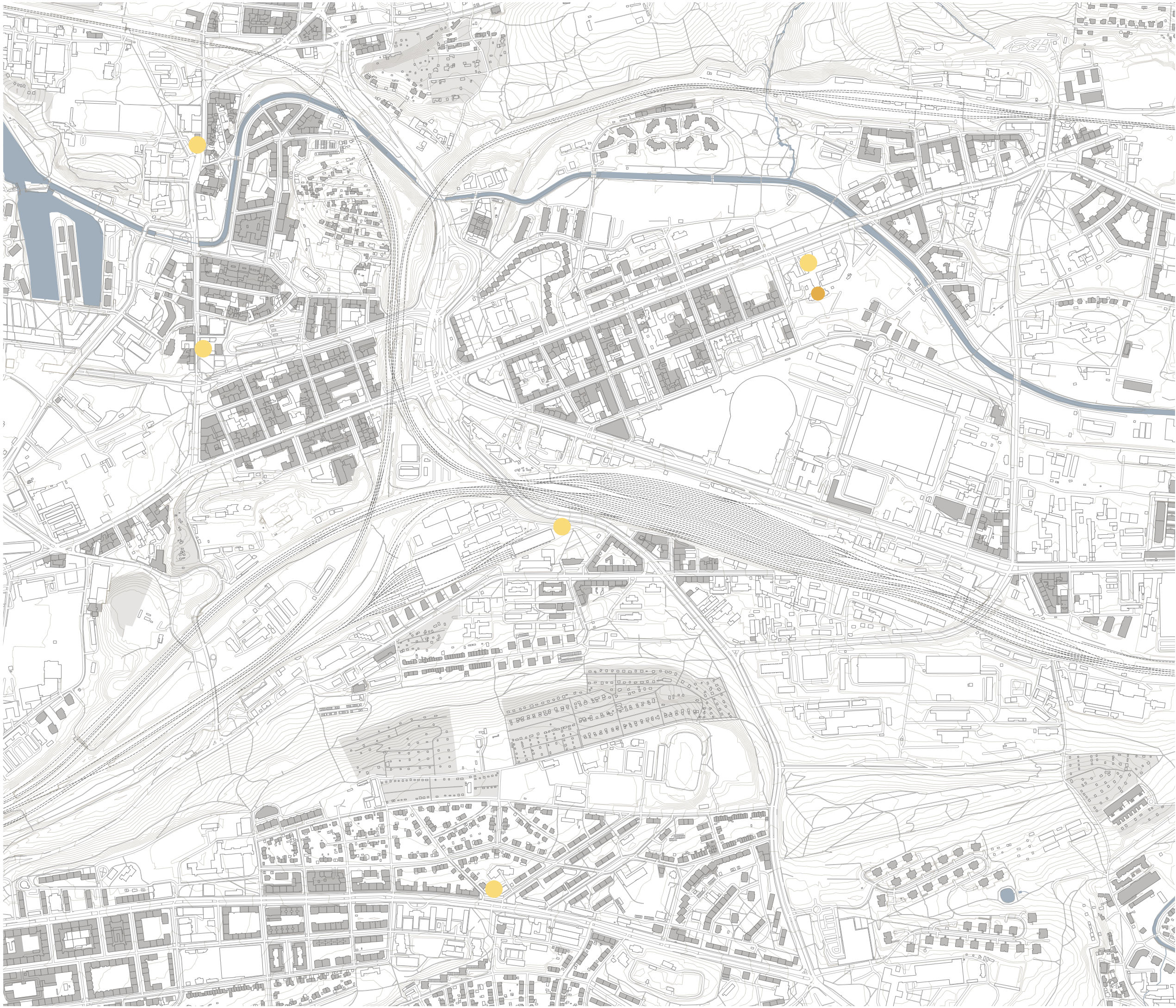
Typ a standart dostupnosti

- knihovna - časová(pěší docházka), 15 minut
- komunitní centrum - fyzická, 600m
- víceúčelový sál - sídelně strukturální, přítomnost

Poznámka: jsou uvedeny pouze ty veřejné služby, které se nacházejí v mapované oblasti, která následně pokrývá studijní oblast.

Časová dostupnost knihoven byla zobrazena formou izochron, které vymezují oblasti dostupné z míst umístění knihoven do 15 minut chůze.





UMÍSTĚNÍ VYŠŠÍHO OBČANSKÉHO
VYBAVENÍ

Legenda

Podkladové jevy

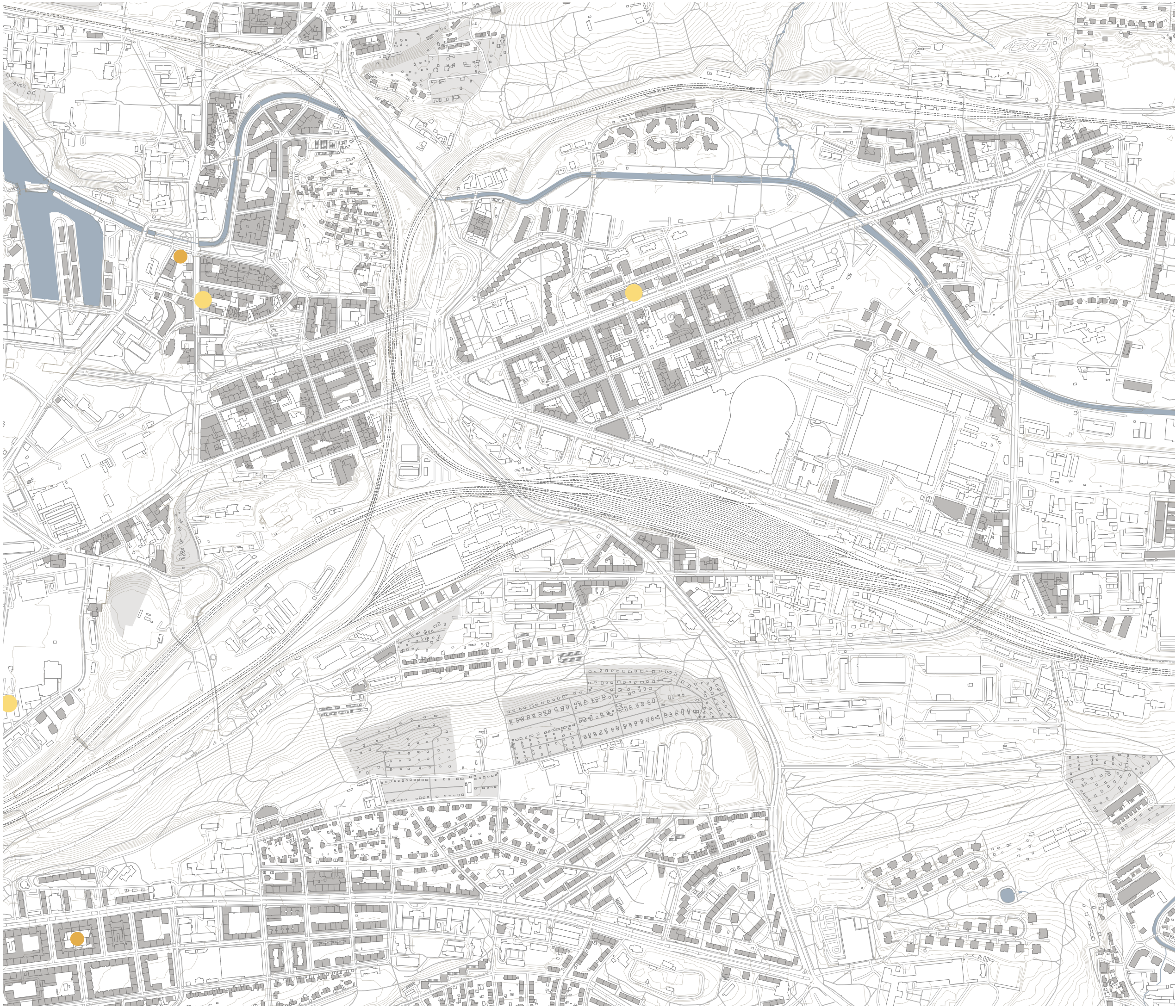
- vrstevnice 2m
- vodní plochy a toky
- uliční síť
- železniční trať
- scwarczplan
- převážně obytná funkce
- zahrádkové osady

Zvláštní jevy

Druh základního OV pro vzdělávání a výchovu

- poliklinika
- městská nemocnice následné péče





UMÍSTĚNÍ VYŠŠÍHO OBČANSKÉHO VYBAVENÍ

Legenda

Podkladové jevy

- vrstevnice 2m
- vodní plochy a toky
- uliční síť
- železniční trať
- scwarczplan
- převážně obytná funkce
- zahrádkové osady

Zvláštní jevy

Druh základního OV pro kulturu

- divadlo
- kino



TYPY STRUKTUR VYSTAVĚNÉHO PROSTŘEDÍ

Legenda

- Podkladové jevy**
- vrstevnice 2m
 - vodní plochy a toky
 - uliční síť
 - železniční trať
 - scwarzplan

- Zvláštní jevy**
- bloková
 - heterogenní
 - modernistická
 - zahradní město
 - vesnická
 - areál produkce
 - areál vybavenosti
 - parkový areál
 - parkové prostranství
 - parkový les
 - lineární



PODLAŽNOST ZÁSTAVBY

Legenda

Podkladové jevy

- vrstevnice 2m
- vodní plochy a toky
- uliční síť
- železniční trať
- scwarzplan

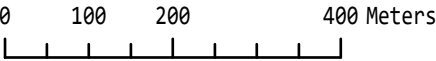
Zvláštní jevy

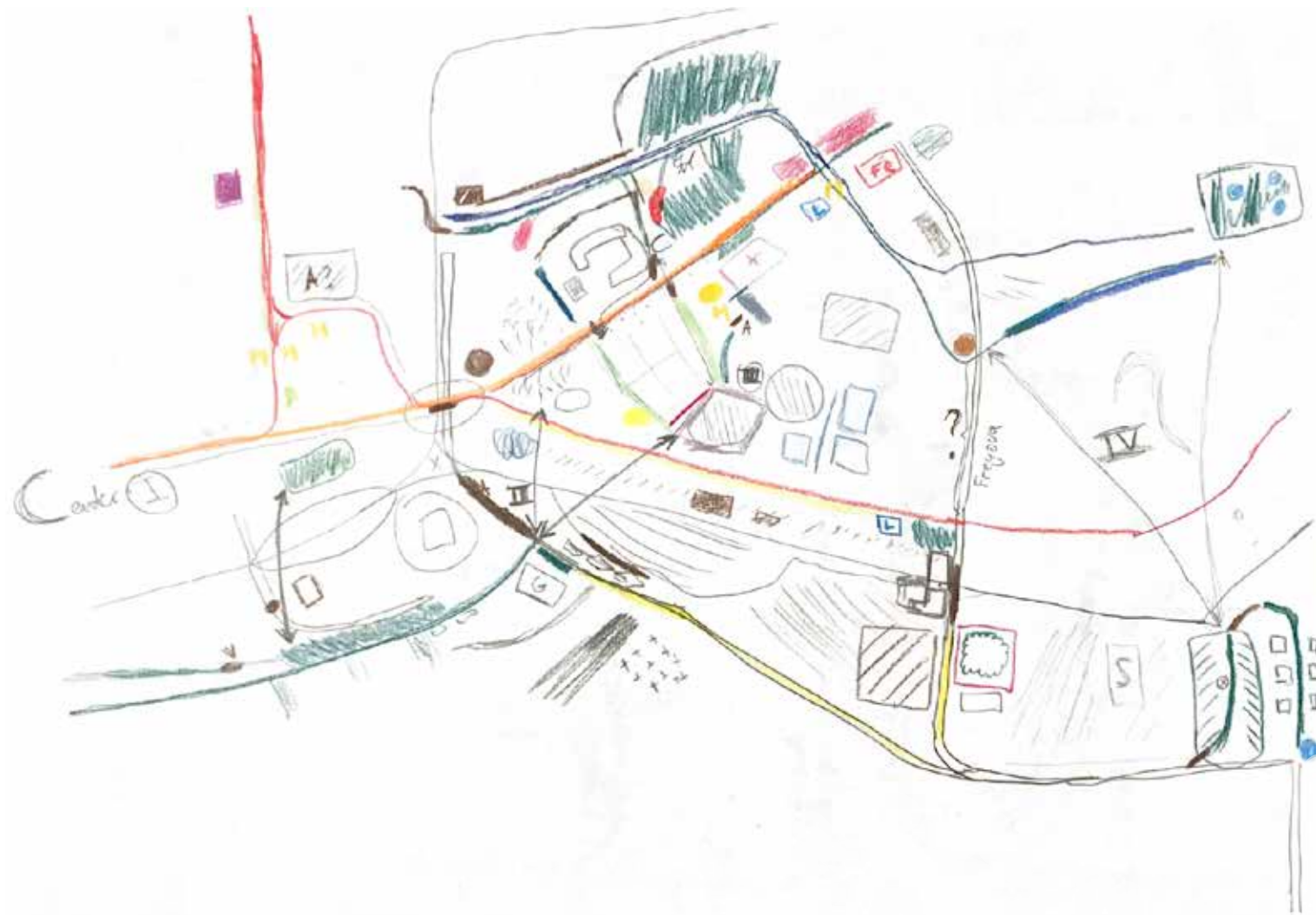
Celkový počet podlaží

- 1 - 2
- 3 - 5
- 6 - 10
- 11 - 15
- 16 - 20
- 21 - 25

Dominanty

- hmotová
- výšková
- technická





Respondent: Yevhenii Kizim, cizinec, zajímá se o urbanismus a architekturu.

Již dva roky žije v Praze 9, v domě v Kovanecké ulici. Nejčastěji v rámci řešené oblasti chodí podél Rokytky, na nákup do OC Harfa a na tramvajovou zastávku Balabenka. Procházel i dalšími částmi zkoumané oblasti, ale méně často.

Rozhodující faktor pro zahájení mapování: vytvoření podkladové mapy na základě předchozích samostatných procházek/projízdek MHD touto oblastí, do které by mohly být přidány další objekty/území.

Označené objekty a plochy + popis respondenta:

Rokytka – spolu s přilehlými volnočasovými zelenými plochami(park Podviní, bistro, psí louka) celkem fungující rekreační pás.

Cesta podél Rokytky – velmi příjemná procházka směrem na Vysočany, Hloubětín, Hrdlořezy podél parků a rybníků.

Lesopark Na Krejčárku – i když divoký, ale vlídný.

Severovýchodní vchod do lesopark Na Krejčárku – mrtvý a nebezpečný, stříkačky ležící na zemi.

Lesopark Vítkov – docela pěkný.

Ulice Sokolovská – celkem příjemná.

Ulice Na Žertvách, úsek ulice Sokolovská – velmi nepříjemná místa pro chůzi pod železnými mosty, rád by došel pěšky do centra města, ale kvůli těmto nevýhodným místům jede tramvají, která navíc zahýbá z ulice Sokolovská do ulice Na Žertvách a vrací se do Sokolovské.

Zástavba od 02 areny severozápadním směrem k Sokolovské ulici – docela se to líbí. Rastr budov je nakreslen růžovou barvou, což odpovídá barvě fasády jedné z budov v této zástavbě, která je s tímto územím asociována.

Ulice Českomoravská, Spojovací, K Žižkovu – hlučné, prázdné, horké.

Zelená plocha v blízkosti křižovatky ulic Českomoravská a Spojovací- neudržovaná.

Oblast podél jihozápadní strany ulice Českomoravská – nejasná, vyloučená zóna.

Nádraží Praha-Libeň – upravená zelená plocha naproti vchodu do stanice, je bezbariérový vstup. Poblíž se nachází obchod Lidl.

Ulice Kurta Konráda – velmi příjemná, cesta z domova do supermarketu(OC Harfa) a zpět.

Harfa Office Center, OC Harfa – část severozápadní fasády a jihozápadní strana jsou prázdné, což působí zvláště, není jasné, podél čeho jdete.

Pohyb podél ulic Spojovací a K Žižkovu – procházel tam jen párkrát, ale ani se mu tam nechce. Nepamatuje si, co tam je.

Ulice K Žižkovu – průchod pod železniční tratí u nádraží Praha-Libeň je děsivý, je zde velký hluk a vibrace, auta a kamiony projíždějí velkou rychlostí. Stejná situace je i pod železničními mosty podél ulice Spojovací.

Plochy po obou stranách ulice K Žižkovu, ulice Freyova – nejasná zóna.

Vysočanské náměstí – prvkem, kvůli kterému se na náměstí vzpomíná, je gymnázium.

Zástavba podél ulice Odlehlá – moc hezká, vytváří přátelské a klidné prostředí.

Obvod Nové Vysočany – “vidím OC Harfu, ale nemohou jít”.

Autobusový terminal Palmovka – nejasná oblast, působí jako jedna skvrna.

Výstavba rezidence Mocca vedle polikliniky Vysočany – stavba nepokračuje, na jejím místě je obrovské příšerné parkoviště.

Další označené objekty a plochy: Libeňský zámek, autobusový terminal Českomoravská, ZŠ Na Balabence s navazujícím plošným veřejným prostranstvím s parkem, kancelářské budovy kolem 02 arény, pozůstatek bývalého areálu ČKD, náměstí OSN s vedlejšími OC Fenix, Lidl a metro Vysočany, metro Palmovka, torzo přízemí původní staniční budovy Praha-Horní Libeň, Centrální dispečerské pracoviště Správy Železnic, rezidence Eliška, červeně jsou vyznačeny tramvajové tratě.

Prioritizace problémů:

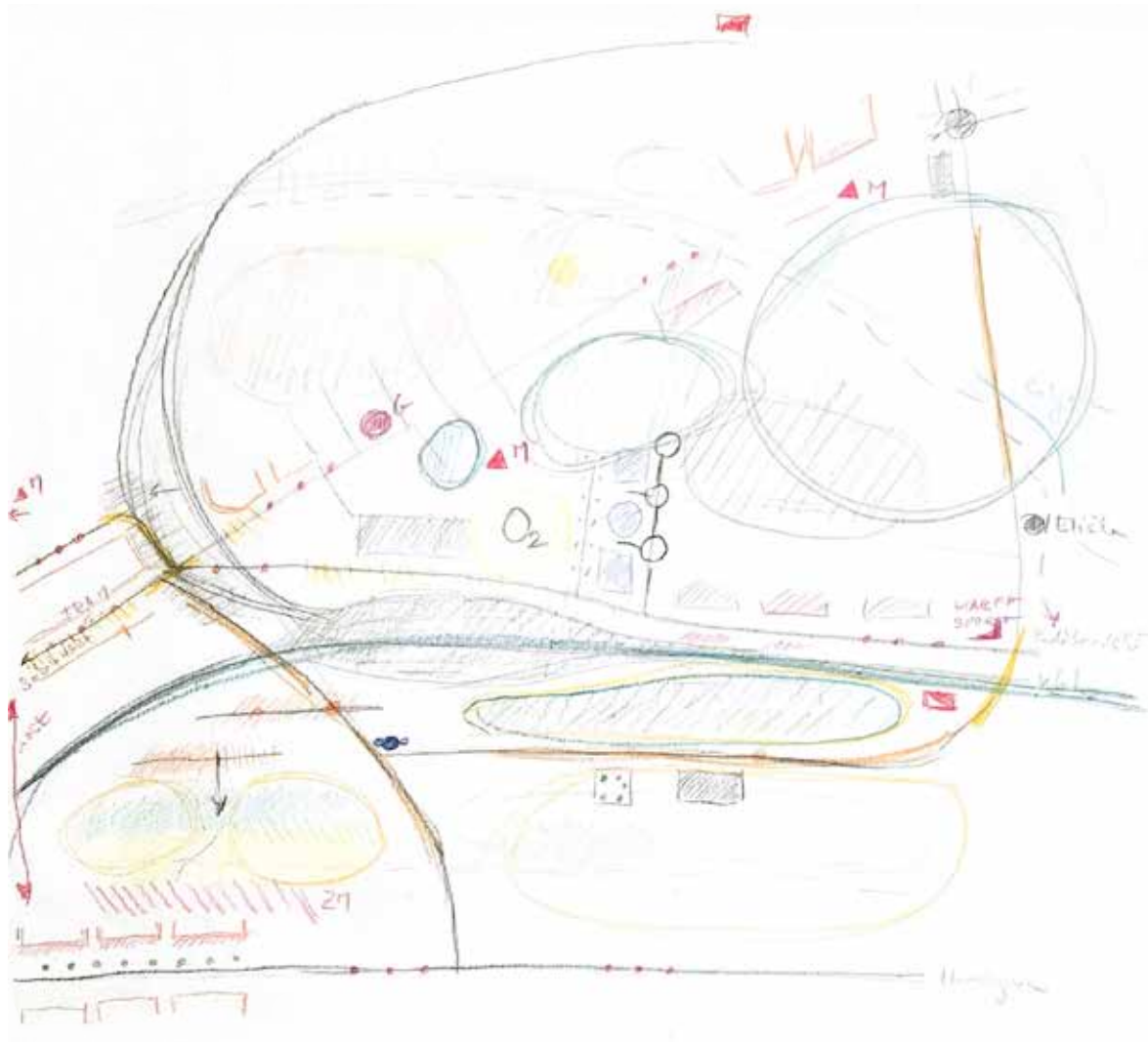
1. Nepříjemný pro pěší pohyb úsek ulice Sokolovská od tramvajové zastávky Balabenka po křižovatku s ulicí Pod Plynojemem jako část procházky do centra města.

2. Chybějící jasné napojení Starých a Nových Vysočan na Žižkov, v rámci kterého by bylo možné procházet lesoparkem Vítkov(vzhledem k blízké vzdálenosti do obvodu Žižkov by rád chodil pěšky, pokud by existovalo vhodné spojení pro pěší).

3. Chybějící napojení 02 arény na rekreační osu Rokytky.

4. Nedostatek pohodlného rychlého spojení mezi rekreační osou Rokytky a sadem Třešňovka.

+ Chybějící spojení lesoparku Na Krejčárku a parku Pod Plynojemem(bez priority).



Respondent: Lada Doubravová, Pražanka, studuje a pracuje v oboru urbanismu a architektury. Přes řešenou oblast častěji jezdila autem směrem na Mladou Boleslav. Navštěvovala pěšky Pražskou správu sociálního zabezpečení ve Vysočanech vedle náměstí OSN podél ulice Sokolovská, Sokolovská 855/225.

Občas také jezdila na kole podél říčky Rokytky.

Rozhodující faktor pro zahájení mapování: vytvoření podkladové mapy na základě procházky studijní oblastí před mapováním a předchozích samostatných procházek/projízdek MHD a autem touto oblastí, do které by mohly být přidány další objekty/území.

Označené objekty a plochy + popis respondenta:

Rokytky - nejen samotný potok, ale i taky cyklostezka podél ní, přilehlé rekreační oblasti na úseku od ulice Čurpova do ulice Freyova.

Lesopark Na Krejčárku - podporuje mikroklima v území, ochlazovací plocha, lze k němu projít z ulice Odlehlá po dřevěném schodišti, ale stále není zcela přístupný.

Svahy - hřeben svahu se nachází severně od seřadovacího nádraží, od něhož se terén stoupá směrem na Žižkov a Prosek.

Ulice Spojovací, K Žižkovu, Freyova - nejistota, kudy vedou, nejasná orientace v ulicích kvůli svahu.

Ulice Spojovací - “bariéra”, v úseku od zastávky Balabenka k zastávce Invalidovna je lepší jet tramvají než jít pěšky.

Ulice Spojovací, K Žižkovu - nedostatek rozumných pěších tras, neměstský charakter ulic.

Ulice K Žižkovu - na jedné straně “brownfield” a na druhé straně nejasná, neuspořádaná oblast.

Ulice Freyova - nudná, pustá, neuspořádaná, nezpevněná zástavbou.

Křižovatka na náměstí OSN - je obtížně průchozí, s velkým počtem pruhů pro různé druhy dopravních prostředků, velká asfaltová plocha, přestože je náměstí ze všech stran obklopeno baráky(např. OC Fenix).

Ulice Sokolovská, Českomoravská, Poděbradská - chybějící podélná zeleň.

Ulice Sokolovská - podél je hustá strukturovaná uspořádaná zástavba.

Ulice Na Žertvách, úsek ulice Sokolovská - tvoří mezi sebou pocitově jeden velký blok. Jako napojením ze Starých a Nových Vysočan na centrum území Palmovky je ulice Na Žertvách, protože obsahuje využitelné obchody(např. Libeřské Lahůdky), zatímco Sokolovská v této oblasti je špinavá, hnusná, bez zeleně, není pěkně upravená.

Místa pod silničními a železničními mosty na úseku ulic Sokolovská, Na Žertvách - temné, špinavé.

Železniční trať spolu se seřadovacím nádražím - vytváří velkou bariéru v úseku od Sídliště Invalidovna do obvodu Hloubětín.

Ulice Českomoravská - nudná, dlouhá, nedostatečně oživená, na jedné straně nic. Není jasné, kde jsou tramvajové zastávky, i když jste Pražan.

Komerční plochy - podél ulice Českomoravská(obchod Harfa Sport), částečně podél Sokolovské.

Ulice mezi O2 arénou a hotelem Stages s kancelářskými budovami - výrazná, relativně normální, trochu jako alej.

Ulice Lisabonská - na rozdíl od předchozí je nepříjemná pro pohyb, komplikují kruháky. Pozůstatky ČKD severovýchodně od O2 arény - “brownfield”.

Stanice metra Českomoravská - není jasné, kde je zastávka umístěna, není u významných komunikací, jako ulice Sokolovská, Českomoravská.

Autobusový terminál Českomoravská a okolí - nedodělená, nevyužitelná, nedorěšená oblast; hodně zbytkových ploch; nic, čeho by se dalo chytit.

Ulice Novovysočanská, Odlehlá - hezké ulice.

Zástavba podél ulice Novovysočanská - “docela oblíbené území”.

Potenciální náměstíčka podél ulice Novovysočanská - jedním z nich je Vysočanské náměstí(ted je to prostě křižovatka), druhé se nachází na křižovatce s ulicí Skloněná.

Ulice Hartigova - lemována strukturovanými a pravidelnými bloky a na jedné straně jsou stro-mořadí a předzahrádky.

Plocha mezi železniční tratí, ulicí Spojovací a Hartigova -různorodý charakter území, od městského(podél Novovysočanské) k rodinnějšímu(podél Odlehlé), pak k venkovskému(zahrádková osada na Balkáně), poté ke struktuře zahradního města(podél ulice Na Balkáně) a zpět k městskému(podél Hartigové).

Zahrádková osada Na Balkáně - převážně neprostupné území, vedle ní se nachází rozsáhlý spor-tovní areál, který je ale také skoro celkem nepřístupný.

Rezidence Eliška - orientační bod.

Další označené objekty a plochy: sad Třešňovka, stanice metra Vysočany, železniční stanice Libeň a Vysočany, OC Harfa, divadlo Gong(G), hospoda na křižovatce ulic Spojovací a K Žižkovu(modrá).

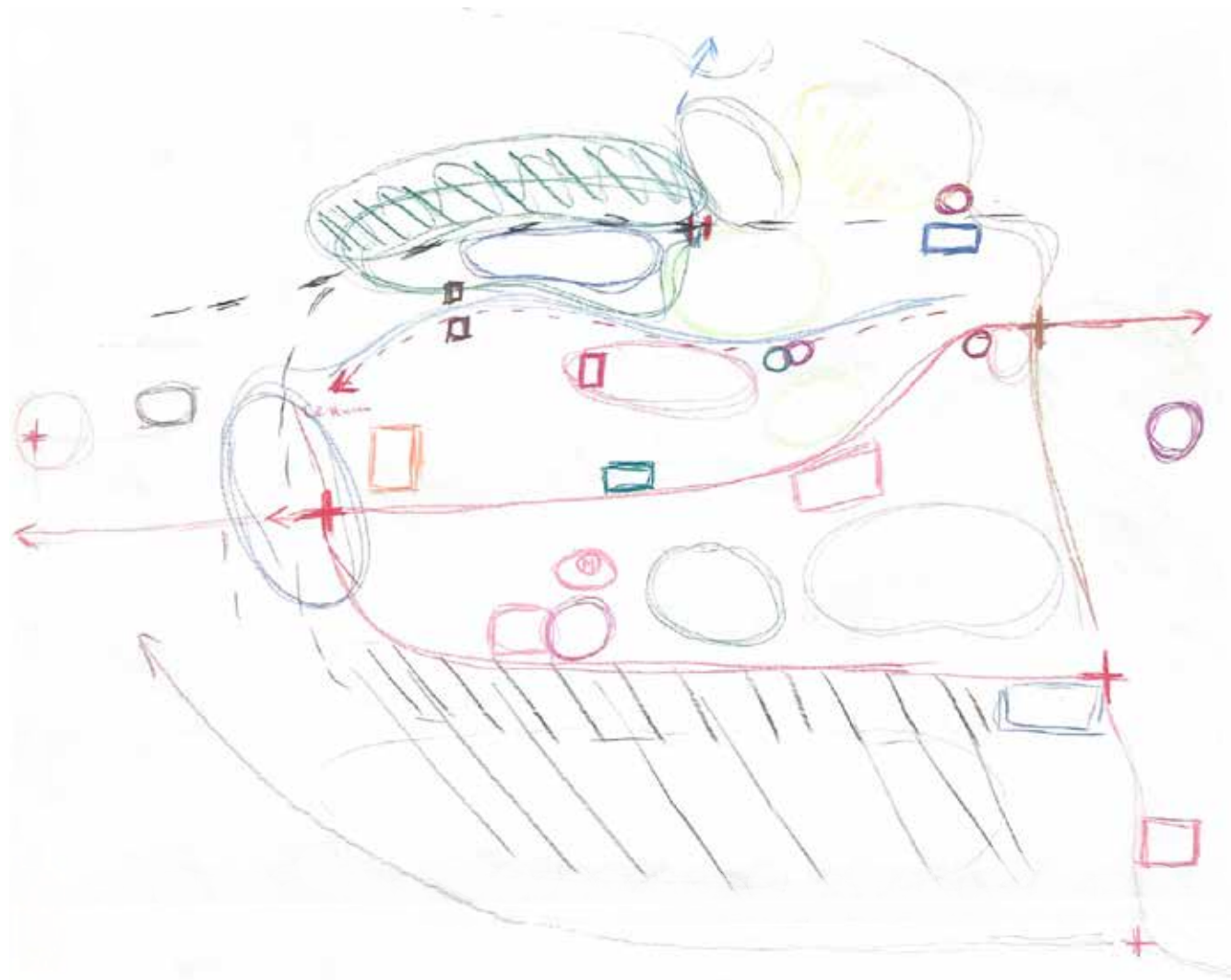
Prioritizace problémů:

1. Bariéra železničních tratí.

2. Rozsáhlé neprostupné oblasti - “brownfields” pozůstatků ČKD severovýchodně od O2 arény a severně od ulice K Žižkovu.

3. Vzhled významných komunikací - ulice Sokolovská, Českomoravská, Poděbradská; místa pod silničními a železničními mosty na úseku ulic Sokolovská, Na Žertvách.

4. Podivná amorfní neprůhledná struktura kolem O2 arény - “něco někdo udělá bez celkového plánu”.



Respondent: Václav Hofman, Pražák, pracuje v oboru urbanismu a architektury.

V domě podél Kovanecké ulice žil od svého narození 19 let, takže oblast Starých Vysočan a Palmovky zná velmi dobře. V současné době bydlí v Kobylisích, odkud často prochází přes Prosek po rekreační cestě směrem na Rokytku.

Rozhodující faktor pro zahájení mapování: vytvoření podkladové mapy na základě předchozích samostatných procházek/projížděk MHD touto oblastí, do které by mohly být přidány další objekty/území.

Označené objekty a plochy + popis respondenta:

Rokytko – spolu s podélnou cyklostezkou a přilehlými rekreačními oblastmi (park Podviní, bistro, psí louka, sportovní hala UNYP) je nejvýznamnějším prvkem studijní oblasti.

Park Podviní – “starý, ale pořád jeden z nejlepších parků v Praze”.

Bistro, psí louka – “není nic nejlepšího” jako odpočinkových zón podél cyklostezky, kde se dá zastavit a příjemně strávit čas.

Parkově upravená plocha naproti poliklinice Vysočany – menší než park Podviní, “netrávil by tam čas, i když je podél významné komunikace, ulice Sokolovská”.

Park Prosek, bobová dráha, vinice Máchalka, Prosecké skály – prvky fungující rekreační osy směrem na sever, kterými se dá dostat na okraj Prahy.

Zástavba mezi Rokytkou a Prosekem – ačkoli se jedná o starý development, je pěkný.

Těleso bývalého nádraží – odtud je možné se dostat na Prosek.

Přírodní park Smetanka (fialová) – dobře využitelná rekreační oblast, která však není výrazně propojena se studovanou oblastí, ačkoli může poskytovat přístup k jiným krajinným oblastem.

Lesopark Na Krejčárku – “nevěděl jsem, že tam je”, jedná se o východní část lesoparku kolem zahrádkové osady Na Balkáně a po ulici Spojovací.

Železniční trať spolu se seřaďovacím nádražím – vytváří velkou bariéru v úseku od Sídliště Invalidovna do obvodu Hloubětín.

Nádraží Vysočany – krásně zrekonstruované s některými historickými částmi tunelů zachovanými ve skle. Na severní straně nádraží se nachází využívaný skatepark.

Dopravní uzel železničních tratí a ulic Spojovací, Čurpova spolu s křižovatkou u tramvajové zastávky Balabenka – strach z chůze pod mosty, také přispívá k chybějící propojenosti mezi Palmovkou a Starými Vysočany.

Hotel Step – není jasně přístupný.

Ulice Sokolovská – historická ulice lemovaná blokovou zástavbou s aktivním parterem, je živá

Ulice Českomoravská – k ní navazovala bývalá továrna ČKD, na rozdíl od ulice Sokolovská je nová, ale chybí jí aktivní partery.

Ulice Lisabonská – je pouze pro auta, komplikují kruháky.

Plocha mezi 02 arénou a ulicí Lisabonská – business čtvrt (kancelářské budovy, hotel).

Zástavba od 02 areny severozápadním směrem k Sokolovské ulici – hustá, vhodně doplněná novou zástavbou v historických čtvrtích.

Autobusový terminal Českomoravská – zbytečně velká plocha, která je nepoužitelná.

Část bývalého areálu ČKD podél ulice Ocelářská – obrovský sklad dožívá. Ve většině případů se tyto bývalé průmyslové areály mění na obytné komplexy, což vyvolává obavy, zda je dopravní infrastruktura připravena na větší počet obyvatel. To se týká nejen automobilové dopravy, ale také veřejné infrastruktury. Proto je někdy možné změnit budovy uvnitř a přidat k nim další funkce. Například, v rámci tohoto skladu došlo k přestavbě bývalé průmyslové dílny s využitím její vysoké podlahy k vytvoření lezecké stěny BigWall.

Plocha mezi ulicemi Českomoravská a Freyova – rozbombardované nepřístupné území.

OC Fenix, OC Harfa – dvě velká nákupní centra, obě v provozu, byla postavena téměř současně kousek od sebe.

Náměstí OSN – centrum vybavenosti, v okolí jsou radnice, OC Fenix, gymnásium a ZŠ.

Parkově upravená plocha v návaznosti na náměstí OSN – není rekultivován narozdíl od parku Podviní.

Městské části Staré a Nové Vysočany – žijí vlastním životem, který je ovlivněn terénními rozdíly oproti jiným oblastem, jako je Prosek a Žižkov.

Městská část Nové Vysočany – územím projížděl pouze autobusem, ale i tak má pocit naprosto podivného “ostrovu”.

Divadlo Gong – dobré kulturní zařízení podél významné komunikace, ulice Sokolovská.

Další označené objekty a plochy: sportovní areál a sokolovna vedle zahrádkové osady Na Balkáně, přestupní uzel Palmovka, ZŠ Na Balabence, opuštěná kancelářská budova Sazka, rezidence Eliška.

Prioritizace problémů:

1. Nevhodné místo pro pěší pohyb v rámci dopravního uzlu železničních tratí a ulic Spojovací, Čurpova.
2. Chybějící propojení Starých a Nových Vysočan. Nepřístupnost hotelu Step.
3. Dostat lidi do rozsáhlé plochy lesoparku Na Krejčárku, jeho revitalizace.
4. Zlepšit průchodnost a viditelnost lesoparku Na Krejčárku ze všech stran.
5. Nedostatek propojení mezi rekreační osou Rokytky, sadem Třešňovka, lesoparkem Na Krejčárku a Vítkov.
6. Neuspořádanost lokality na území bývalého areálu ČKD mezi ulicemi Lisabonská a Freyova.
7. Chybějící prostup z 02 arény do rekreační osy Rokytky.
8. Neprostupnost lokality popsané v bodě č. 6 od 02 arény k ulici Freyova a její křižovatce s ulicí Českomoravská, dál do sadu Třešňovka.



Náměstí OSN – neznalost skutečnosti, že nedaleko prochází rekreační pás Rokytky, se kterým nemá žádné viditelné spojení.

Vysočanské náměstí – velké množství občanského vybavení v okolí.

Území Palmovky, Vysočan(náměstí OSN), Nových Vysočan(Vysočanské náměstí) – nacházejí se v docházkové vzdálenosti(pěší měřitko).

Obvod Žižkov – na rozdíl od předchozích se nachází ve větší vzdálenosti od studované oblasti.

Další označené objekty a plochy: sad Třešňovka, nádraží Praha-Libeň, torzo přízemí původní staniční budovy Praha-Horní Libeň, depo, metro Českomoravská, Pražské služby, poliklinika Vysočany, poliklinika Na Krejčárku, sportovní areál vedle zahrádkové osady Na Balkáně.

Prioritizace problémů:

1. Chybějící napojení O2 arény na rekreační osu Rokytky a Vysočanské náměstí.
2. Charakter ulice Spojovací.
3. Křižovatka ulic Sokolovská, Českomoravská a Spojovací.

Respondent: Adéla Novanská, Pražanka, studuje a pracuje v oboru urbanism a architektury.

Přes danou oblast jezdila autem do práce ve Vysočanech. Také navštěvovala O2 arénu.

Před vypracováním mentální mapy byla projita nejdůležitější místa ve studované oblasti a části neznámé respondentovi.

Rozhodující faktor pro zahájení mapování: vytvoření podkladové mapy na základě procházky studijní oblastí před mapováním a předchozích samostatných procházek/projízdek MHD a autem touto oblastí, do které by mohly být přidány další objekty/území.

Označené objekty a plochy + popis respondenta:

Rokytky – spolu s přilehlými volnočasovými zelenými plochami celkem fungující rekreační pás. Lesopark Na Krejčárku – není přístupný nejrychlejší možnou současnou cestou, z bezpečnostních důvodů je nutné jej obejít a vjet do něj z ulice Na Balkáně. Má napojení na Hartigovu ulici, ale toto napojení není v opačném směru viditelné.

Ulice Českomoravská – široká, zatížená auty, prostupná z jedné strany, “bariéra” v území.

O2 aréna, OC Harfa, kancelářské budovy, hotel Stages – extrémně komerční oblast.

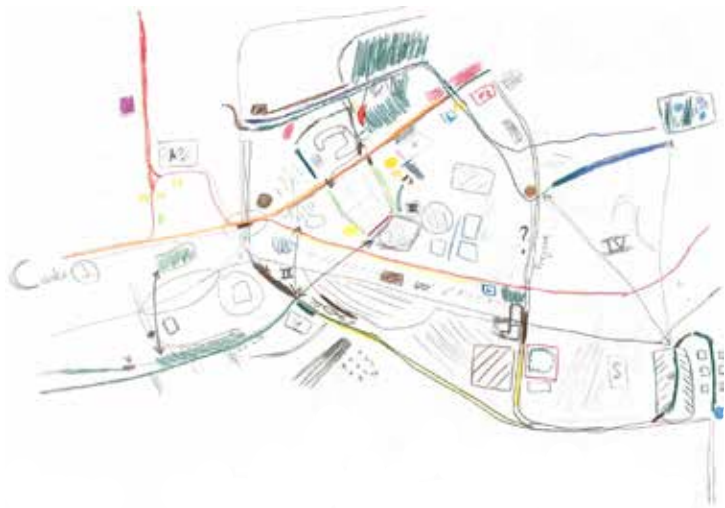
Zástavba od O2 areny severozápadním směrem k Sokolovské ulici – divná zóna, “meziprostor něčeho”. Tento efekt je ovlivněn skutečností, že vzhledem k velké hmotě komplexu O2 areny a dalších budov podél ulice

Českomoravská se tyto obytné oblasti zdají být v druhé řadě.

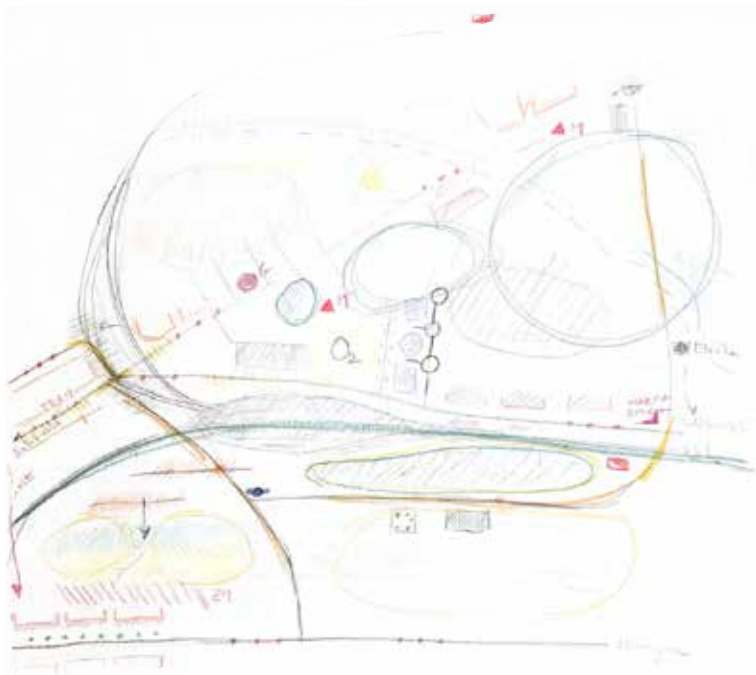
Ulice K Žižkovu, Freyova – nic není.

Ulice Freyova – podél ní stojí krásná budova hotelu Pivovar a dominantní budova rezidence Eliška, která vzhledem k okolní zástavbě působí nepatříčně.

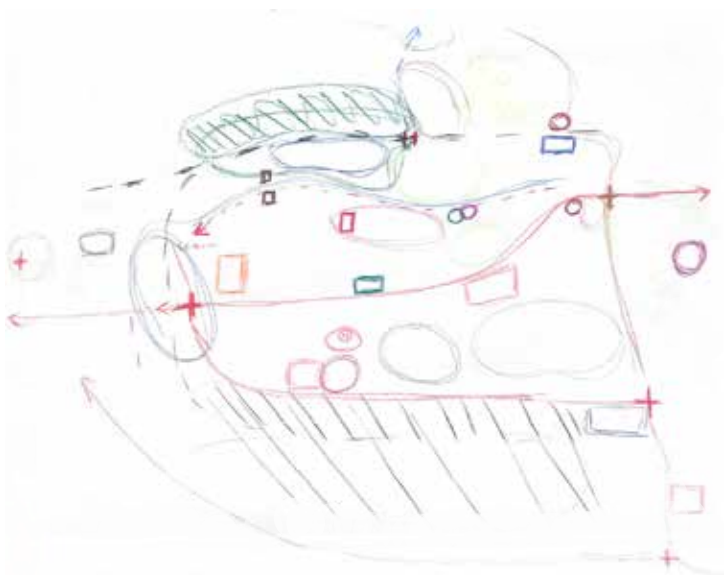
Ulice Spojovací – “katastrofa”, nejhorší místo je pod železniční tratí, kde je vysoká hluchost a vibrace.



Yevhenii Kizim



Lada Doubravová



Václav Hofman



Adéla Novanská

ZÁVĚR

1. Téměř všichni začali kreslit označením polohy železnice, čímž rozdělili svou mapu na několik částí a ke každé z nich pak přidávali specifické údaje. To vysvětluje skutečnost, kterou všichni uvedli, že železnice vytváří v této oblasti města bariéru, a proto nejsou části města Palmovka, Staré Vysočany a Nové Vysočany vzájemně propojeny.
2. Kromě tohoto chybějícího spojení však bylo v rámci studovaného území zmíněno i širší okolí, konkrétně Prosek a Žižkov, které sice mají společný reliéf, a to vyšší nadmořskou výšku vzhledem ke studované oblasti, ale zároveň jsou s ní zcela odlišně propojení. Prosek má pocho-pitelné příjemné spojení přírodního charakteru prostřednictvím lesoparku Vinice Máchalka, který se napojuje na říčku Rokičku. Naproti tomu Žižkov nemá se studovaným územím vůbec žádné spojení, i když je dostatečně blízko na dlouhou procházku městem, kterou by většina respon-dentů využila.
3. Kromě této společné bariéry v podobě železnice respondenti uváděli také bariéry v podobě terénních rozdílů, mostních objektů při ulici Čurpova/Spojovací a veřejně nepřístupných ploch, například zahrádkovu osadu na Balkáně.
4. Všichni také zdůraznili, že téměř všechna důležitá liniová veřejná prostranství mají charakter, který nevyhovuje příjemnému pěšímu pohybu, a to ulice: Českomoravská, Spojovací, K Žižkovu, Pod Plynojemem, Frejova.
5. Tento charakter ulic navíc ještě zhoršuje nepřístupnost přilehlých oblastí, jako je lesopark Na Krejcárku, sad Třešňovka, území ohraničené železniční tratí a ulicemi Spojovací, Novovysočanská, Pod Šanchemi; pozemky bývalé továrny ČKD severovýchodně od O2 arény; území mezi železniční tratí, železničním depem a ulicí Spojovací.
6. Když je řeč o pozitivních aspektech, tak na začátku kreslení, nebo dokonce z tohoto prvku se malování začínalo, všichni označovali průchod Rokytky jako docela příjemný přírodní pás se zelenými přilehlými plochami a podélnou cyklostezkou. Jako další pozitivní liniový prvek v území byla identifikována historická ulice Sokolovská, která má sice nepříjemný úsek pod železničním a silničním mosty při ulici Čurpova/Spojovací, ale je prvkem spojujícím studované území s historickým centrem města, prochází středem městské části Palmovka a končí v centru čtvrtového významu na náměstí OSN. S touto ulicí jsou také spojeny další hodnotné prvky, a to bloková převážně obytná zástavba, která přechází v obchodní a administrativní plochy s O2 arénou, nákupním centrem Harfa a kancelářskými budovami. Pokud se přesunout po mapě směrem na jih, tak poslední částí s kladným ohlasem většiny byla část zástavby mezi ulicemi Novovysočanská a Odlehlá a ještě níže mezi ulicemi Na Balkáně a Hartigova, podél které již začíná jasná cesta směrem k obvodu Žižkova. Přestože tyto liniové prvky existují, chybí jim jasná vertikální propojení, která by byla přednostně vhodná pro pěší dopravu.

ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

S

S.1 V řešeném území se nachází významné centrum atrakcí celého města - multifunkční aréna O2, na kterou navazuje nákupní centrum Harfa s kancelářská budova(+ komerční plocha podél ulice Lisabonská s kancelářskými budovami a hotelem).

S.2.1 V řešeném území se nachází stanice metra žluté linky Českomoravská, která jednak podporuje rozvoj území, jednak zlepšuje bezmotorovou dostupnost řešeného území do dalších částí města.

S.2.2 Studované území navíc zahrnuje železniční stanici Praha-Libeň, kde zastavují nejen městské, ale i regionální, resp. mezistátní vlaky.

S.3.1 Zájmové území protínají významné rekreační prvky, jako je říčka Rokytka(+ podelná cyklostezka a přilehlé rekreační oblasti), která na jedné straně navazuje na Vltavu a na druhé straně na přírodní park Smetanka, a lesopark Na Krejčárku, ze kterého je přístup do lesoparku Vítkov a obvodu Žižkov. V rámci širšího území je Rokytka také součástí významných cyklostezek - EuroVelo4, Labské stezky, významných pěších tras a naučných stezek - Praha 9-Jihovýchodní/Severozápadní stezka.

S.3.2 Zájmovým územím procházejí i další významné rekreační prvky, a to sad Třešňovka s vyhlídkou směrem na sever a lesopark Na Krejčárku, který přechází do lesoparku Vítkov.

S.4.1 Ze zájmového území je dobrá dostupnost na Palmovku, Invalidovnu, Karlín a dále do historického centra města přes historickou ulici městského významu Sokolovská. 1 hodina pěšky z křižovatky Balabenka na Náměstí Republiky, 15 minut tramvají ze zastávky Balabenka na zastávku Náměstí Republiky, 8 minut metrem ze stanice Českomoravská na stanici Náměstí Republiky, 7 minut vlakem ze stanice Praha-Libeň na stanici Hlavní Nádraží.

S.4.2 Kromě rychlé dostupnosti do centra města se studijní oblast nachází v těsné blízkosti atraktivního obvodu Žižkov.

S.5 Téměř všechny části studované oblasti jsou dobře dostupné veřejnou dopravou.

S.6 Téměř všechny obytné plochy v rámci řešeného území jsou dobře dostupné pro základní občanské vybavení (MŠ, ZŠ I. a II. stupně, centrum denních služeb a denní stacionář, knihovny, hřiště).

W

W.1.1 Železniční úseky spolu se stavbami dopravní infrastruktury pro motorová vozidla vytvářejí bariéry mezi částmi města Palmovka, Staré Vysočany, Nové Vysočany. To má negativní dopad na nepropojenost veřejných prostranství, rekreačních a krajinných prvků mezi těmito částmi města, zhoršuje dostupnost veřejného vybavení a orientaci v území.

W.1.2 Je třeba zvláště zdůraznit, že tyto stavby, které jsou přímo podél ulice Čurpova, zhoršují podmínky pro bezmotorovou dopravu směrem do centra města (podchody pod ulicemi Sokolovská a Na Zertvách).

W.1.3 S těmito železničními úseky souvisí i vznik zbytkových ploch, které buď nejsou veřejně přístupné, nebo jsou sice veřejně přístupné (např. území železničního depa a rekreačního komplexu hotelu Step), ale téměř nevyužívané.

W.1.4 Je důležité poznamenat, že odstavné koleje, které nejvíce ovlivňují oddělení Starých a Nových Vysočan, jsou využívány v rámci seřaďovacího nádraží.

W.1.5 Odloučenost Starých a Nových Vysočin je narušena též veřejně nepřístupnými prostranstvími po obou stranách železniční trati.

W.1.6 Předchozí bod je také ovlivněn velkým terénním rozdílem mezi těmito částmi města. Přestože mezi Starými a Novými Vysočany existuje spojení, jejich charakter není vhodný pro pohyb bez použití dopravních prostředků.

W.2.1 Nepříjemný pohyb chodců (hluk, znečištění ovzduší, vibrace) podél důležitých liniových veřejných prostranství a celkový neodpovídající charakter těchto ulic městskému prostředí: ulice Českomoravská, ačkoli podél ní se nachází vlakové nádraží Praha-Libeň a celoměstský centrum atrakcí, multifunkční aréna O2 spolu s přilehlou komerční plochou; ulice Spojovací a K Žižkovu, jako jediné spojnice mezi městskými částmi Staré a Nové Vysočany; ulice Freyova, jako spojnice s historickým centrem Starých Vysočan, náměstím OSN.

W.2.2 Zároveň to přímo ovlivňuje nespojitost mezi Starými, Novými Vysočany a obvodem Žižkov, přestože se nacházejí v relativní blízkosti pro pěší.

W.2.3 Charakter ulic Spojovací a K Žižkovu je také ovlivněn podélními plochami (většinou určené pro výrobu/skládování/dílny), které jsou veřejně nepřístupné, neuspořádané, nepřehledné a vypadají jako “brownfield”, i když tomu tak není.

W.3 Řešené území dosud nemá fungujícího veřejného prostranství.

W.4 Rozsáhlá, neuspořádaná, veřejnosti ne zcela přístupná plocha na místě bývalé továrny ČKD mezi ulicemi Českomoravská, Lisabonská, Ocelářská a Freyova, jakož i část na druhé straně ulice Lisabonské, která negativně ovlivňuje charakter přilehlých liniových veřejných prostranství a orientaci v území.

W.5.1 Nepropojenost velkých krajinných prvků rychlou a pohodlnou pěší cestou v rámci zájmového území, konkrétně: Rokytka s přilehlými rekreačními oblastmi, lesopark Na Krejčárku a sad Třešňovka.

W.5.2 Lesopark Na Krejčárku nebo není zcela přístupný, jak to je z východní strany (část podél zahradkové osady na Balkaně), nebo tento přístup není viditelný, a to ze severní a jižní části. Také vzhledem k jeho umístění na kopci ve vztahu k okolním plochám a nedostatku řady prvků pro aktivní odpočinek se celková využitelnost lesoparku zhoršuje, což má rovněž přímý vliv na jeho současný neutěšený stav.

W.6 Multifunkční O2 arena nemá jasnou návaznost a ani pro obyvatele, natož návštěvníky, na významný rekreační prvek, říčku Rokytku.

W.7 Nevyužitelnost rozsáhlé plochy autobusového terminálu Českomoravská, která jednak zvětšuje již tak obrovskou asfaltovou plochu předprostoru O2 arény a obchodního centra Harfa, jednak negativně ovlivňuje orientaci v prostoru, zejména hledání vstupu do metra.

W.8 Celá studovaná oblast je pokryta cyklostrasami, po kterých je jízda na kole většinou nebezpečná kvůli rychle jedoucím autům, hluku, znečištění ovzduší, velkým sklonům, kumulace sociálně izolovaných skupin lidí.

W.8.1 Obytné plochy v jižní části zkoumané oblasti nemají dobrou dostupnost základních občanských zdravotních služeb (všeobecné praktické lékařství, zubní lékař, gynekologie a porodnictví, lékárna).

W.8.2 Školská zařízení (MŠ, ZŠ I. a II. stupně) nejsou dostupné nejsou dostupná v některých obytných oblastech podél ulice Českomoravská.

W.9 V některých oblastech nejsou dostupné zastávky veřejné dopravy, což vede k vyššímu podílu cestování autem. Nejhorší oblast: izolovaná zahradková osada na Balkaně.

O

0.1.1 S ohledem na zájem obyvatel podle map mobility ČSÚ, pocitové mapy z webových stránek Správy Železnic a provedeného mentálního mapování existuje velký potenciál pro zajištění pohodlného spojení, zejména pro cestování bez použití dopravních prostředků, mezi městskými částmi Staré a Nové Vysočany, Palmovka a Žižkov.

0.1.2 Tomu by mohla napomoci i transformace nádraží Praha-Libeň a jeho okolí ze současného do cílového stavu odpovídajícího jeho významu. Konkrétně by prostor nádraží mohl propojit části Staré a Nové Vysočany.

0.1.3 K propojení popsanému v předchozím bodě by mohla přispět přeměna okolí bývalého Libeňského plynojemu, konkrétně vytvoření rekreační zóny v návaznosti na stávající park podél ulice Sokolovská a dále až po železniční trať.

0.2.1 Studijní území má velký potenciál pro propojení s již fungujícími liniovými prvky (říčka Rokytka, historická ulice Sokolovská, ulice Hartigova jako spojnice se obvodem Žižkov), které se nacházejí v rámci zájmového území a zajišťují tak jeho udržitelný rozvoj.

0.2.2 S tím souvisí i otevření ploch, které jsou překážkou na cestě mezi těmito dříve popsanými prvky, například zahrádkářská osada na Balkáně.

0.3 Českomoravská ulice se může stát významným liniovým veřejným prostorem, nejen pro auta, v návaznosti na multifunkční arénu O2 spolu s OC Harfa, kancelářskými budovami, hotelem a železniční stanicí Praha-Libeň.

0.4 Rovněž je potenciál transformace oblasti na místě bývalé továrny ČKD (vzhledem k těsné blízkosti multifunkční arény O2, spolu s přilehlými komerčními plochami, významným rekreačním prvkem Rokytkou a důležitými liniovými veřejnými prostranstvími - ulice Českomoravská a Freyova) a stávajících průmyslových/skladových/dílenských ploch podél ulic K Žižkovu, Spojovací (jako oblast na cestě spojující Staré a Nové Vysočany a v návaznosti na vlakové nádraží Praha-Libeň) na otevřené atraktivní plochy, které zajistí přehledný a příjemný pohyb ve studovaném území.

0.5 V důsledku dokončení městského okruhu a Libeňské spojky zrychluje se doprava z/do města, a tím zklidňuje doprava ve městě samotném, ale bod č. T.3.

T

T.1 Výstavba odstavných kolejí Nové spojení a Malletova (kody záměrů podle Metropolitního plánu - 630/701/1042, 630/701/1052) na úseku mezi železničními tratěmi v jihozápadní části studovaného území dále posílí již tak velmi dlouhou bariéru (od sídliště Invalidovna po obvod Hloubětín) mezi městskými částmi Staré, Nové Vysočany a Palmovka.

T.2 Vzhledem k nespojitosti městských částí (bod č. W.1.1), částečně nepřístupných ploch (body č. W.1.5, W.4, W.5.2) a z toho vyplývajícimu snížení koncentrace lidí, dojde ke ještě většímu zhoršení stavu veřejných prostranství a ztrátě charakteru této oblasti. O tom svědčí již přítomnost bezdomovců v lesoparku Krejcárku a jeho stav v některých částech, množství odpadků v sadu Třesňovka, přítomnost bezdomovců a množství zaparkovaných, opuštěných aut pod železničními/silničními mosty na ulicích Sokolovská a Na Žertvách atd.

T.3 ...zvýší hluk, znečištění ovzduší, vibrace, dopravní zátěž a zhorší se propojení mezi částmi města Palmovka, Staré a Nové Vysočany.

T.4 Při přestavbě území na místě bývalého závodu ČKD a ploch výroby/skladování/dílen podél ulic K Žižkovu, Spojovací na převážně obytné plochy bude nutné vzít v úvahu zaprvé problém mnohem většího počtu vozidel pro osobní dopravu a s tím souvisejícího zatížení silnic (již nyní jsou na ulicích Sokolovská, Českomoravská, Spojovací, Čurpová a Freyova dopravní zácpy v době dopravní špičky), zadruhé, zda MHD bude schopna obsloužit takový počet obyvatel, a zatřetí, zajistit další kapacitu zařízení občanského vybavení.

VÝKRES POZITIV A NEGATIV

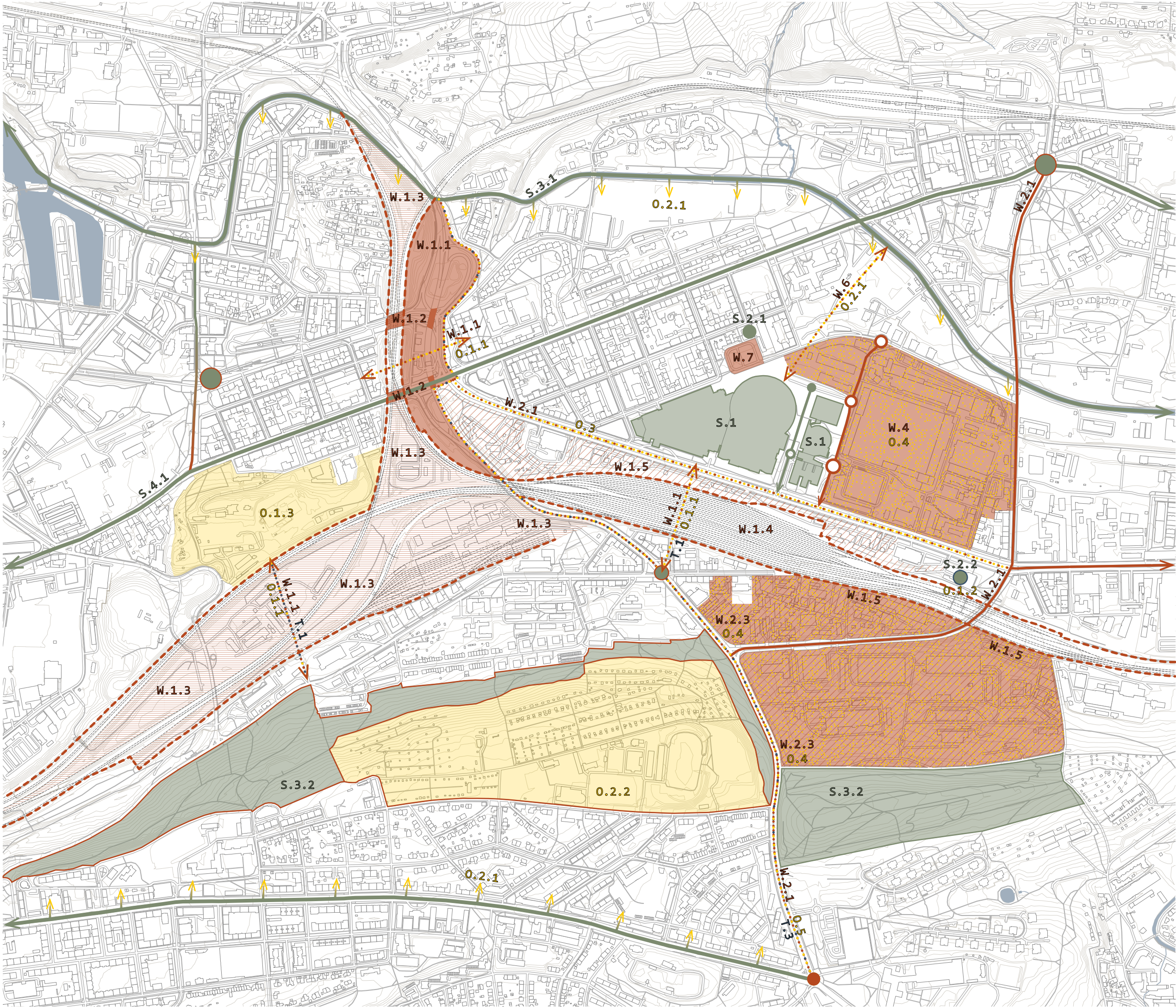
Legenda

Podkladové jevy

- vrstevnice 2m
- vodní plochy a toky
- uliční síť
- železniční trať
- scwarczplan

Zvláštní jevy

- pozitiva
- negativa
- hrozby
- příležitosti



0 100 200 400 Meters



HLAVNÍ TÉMATA K ŘEŠENÍ

1. Najít identity pro transformační prvky návrhu (souvislost s body 2 a 3.2)

1.1 Pochopení možného budoucího postavení železniční stanice Praha-Libeň a jejího okolí (v souvislosti s bodem 2).

V současné době, jak již bylo uvedeno, slouží nádraží pouze jako přestupní uzel z jednoho druhu dopravy na druhý. S ohledem na hodnoty studované lokality s největším potenciálem pro rozvoj lokality by nádraží mohlo hrát roli mezinárodního železničního uzlu, který by plnil nejen dopravní funkci, ale i různé aktivity, které by přitahovaly lidi nejen při jejich vlastních cestách. Za nejdůležitější jsou považovány následující hodnoty:

 - procházení úseku všech železničních tratí vedoucích do/z Prahy - hlavního nádraží a Prahy - Masarykova nádraží;
 - blízkost historického centra Prahy a další zajímavé historické čtvrti Žižkov;
 - O2 Arena jako mezinárodní multifunkční hala;
 - velké množství přírodních prvků.

1.2 Plochy uvedené v bodě 3.2 jsou v současné době využívány převážně pro nerušící výrobu, sklady, dílny, což není vhodné vzhledem k jejich poloze (těsná blízkost železniční stanice Praha-Libeň a rekreačních lokalit, jako je lesopark Na Krejčárku a zahrada Třešňovka, relativní blízkost centra města). Je třeba si uvědomit, jaký charakter by tyto lokality mohly mít, na čem bude záviset jejich náplň a jaké oblasti by mohly propojovat a zpřístupňovat (vazba na bod 4).

2. Vytvoření doplňujícího centra Libně (možná souvislost s bodem 1)

V současné době má každá z městských částí Libně své vlastní centrum, které nejsou vzájemně propojeny kvůli velkému množství bariér, což má následně vliv na vnímání vzdálenosti mezi nimi, respektive na její zvyšování. Na cestě jejich spojení je příležitost vytvořit doplňkové centrum Libně, které by zmenšilo bariéry mezi stávajícími centry a vyvolalo chuť obyvatel přecházet z jedné oblasti do druhé s vědomím, že cestou najdou zajímavá a různorodá místa, kde se mohou zastavit, odpočinout si, pobavit se a jít dál za svým cílem. To znamená, že centrum by mělo být naplněno funkcemi, které budou vycházet ze současného stavu výzkumné lokality, jejích hodnot a budoucích hodnot, a to konkrétně:

 - vytvoření ESA na místě opuštěné budovy Nová Palmovka;
 - vytvoření rekreačně sportovního areálu na Palmovckém kopci;
 - přeměna bývalého průmyslového areálu ČKD na novou obytnou zónu.

3. Odstranění bariér

Tento bod pojednává nejprve o nalezení řešení problematiky překážek v podobě různorodé terénní a železniční infrastruktury, která vzhledem k poloměrům otáčení vlaků, dep a vleček zabírá v rámci studovaného území velké plochy. Řešení mohou být následující: práce se současným stavem, částečná změna současného stavu nebo úplná změna.

Za druhé, odstranění bariéry znamená nejen řešení stávajících primárních bariér, ale také těch, které zhoršují/rozšiřují negativní dopad těch předchozích. To znamená následující:

3.1 zpřístupnit:
 - území podél Českomoravské ulice;
 - území mezi železnicí a depem;

- plochu zahrádkové osady Na Balkáně s přilehlým sportovním areálem.
- 3.2 Transformovat území jižně od nádraží Praha-Libeň:
 - část mezi ulicemi Spojovací, Novovysočanská a K Žižkovu
 - část mezi ulicemi Spojovací, K Žižkovu a Pod Šancami.
4. Integrace

Cílem tohoto bodu je integrovat to, co je dosud nespojité, a to oblasti, které procházejí studovaným územím a jsou v jeho zájmovém území, tj: Palmovka, Staré a Nové Vysočany, historické centrum města a čtvrtě Žižkov. To znamená, že je nutné:

1. Podpořit rozvoj stávajících tras/vytvořit nové trasy, které propojí jejich významná liniová/plošná centra;

2. doplnit další trasy, které jsou zajímavé nebo potřebné z hlediska účelu cest;

3. doplnit k tomu pochopení charakteru těchto cest, které bude ovlivněno objekty, které spojují, a objekty na cestě.



PŘÍPADOVÉ STUDIE

Lokalita: **Berlin Hauptbahnhof**, Německo.



Architekti: Jürgen Hillmer, Meinhard Von Gerkan, Marg & Partners Hamburgo Gerkan.

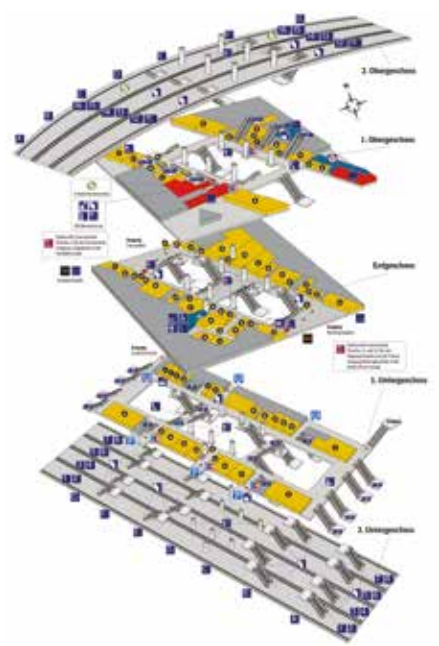
Rok návrhu a realizace: 1993 - 2006.

Klíčové aspekty projektu:

1. Obchodní a podnikatelské centrum čtvrti v okolí nádraží - mohutná nádražní budova spolu se dvěma křižujícími se kancelářskými budovami vytváří 50000 m² kancelářských ploch a 15 000 m² maloobchodních ploch.

2. Kombinace všech druhů dopravy: na nejnižší úrovni se pochybuje metro U-Bahn, regionální spoje (RE, RB) a expres na letiště (FEX), nad kterými již jezdí vlaky Regional-Express (RE), Regionalbahn (RB) a systém městské a příměstské železnice S-Bahn. Také po obou stranách nádraží jsou autobusové zastávky a na severní straně jsou i zastávky tramvají.

3. Z nádraží přímo do města - kromě toho, že je budova obrácena směrem k řece Spree a Říšskému sněmu, což návštěvníkům usnadňuje rychlou orientaci, lze se na tato místa rychle dostat pěšky, a to procházkou přes náměstí před jižní stranou nádražní budovy a následným přechodem přes most Gustav-Heinemann-Brücke.



Lokalita: obvod **Europaallee** v blízkosti **Zurich Hauptbahnhof**, Švýcarsko.



Architektonická kancelář: KCAP ve spoluautorství s Ernst Basler & Partner (koordinátor), Rotzler Krebs (krajinařská architektura), Max Dudler, David Chipperfield Architects, Gigon-Guyer Architects, Caruso St. John Architects, Graber Pulver Architects, E2a Eckert Architects (architektura).

Program: územní plan pro 350 000 m² bytů, kanceláří, veřejných prostranství, obchodů a volného času.

Rok návrhu a realizace: 2004-2022.

Klíčové aspekty projektu:

1. Přirozené začlenění nové zástavby do okolí - pokračování stávajících veřejných prostranství vytváří blokovou strukturu, v níž hlavní centrum oblasti vzniká na křižovatce diagonálního propojení ze starého nádražního náměstí s ulicí Gustav-Gull-Platz.

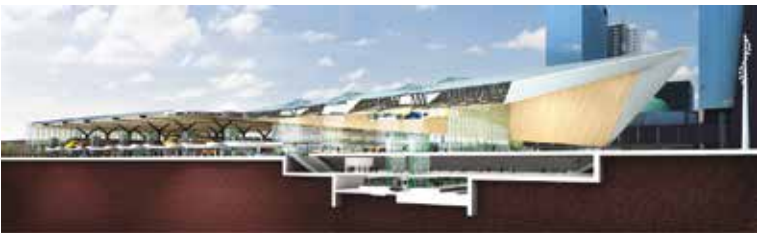
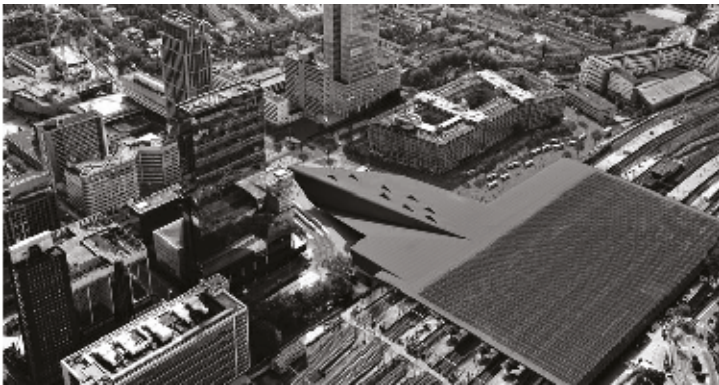
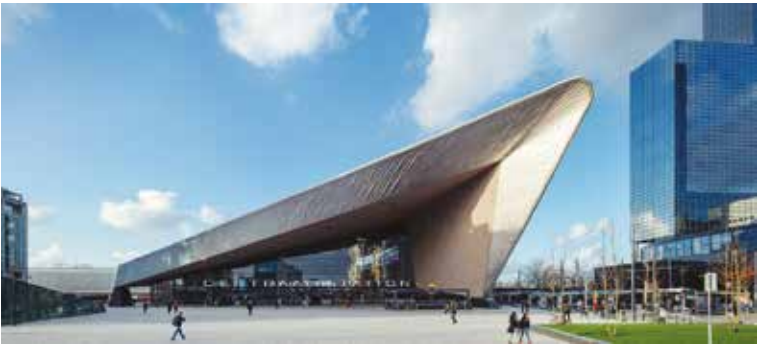
2. Flexibilita blokové zástavby - různých architektonických stylů charakteristických pro čtvrť bylo dosaženo tím, že byla umožněna volba při navrhování jednotlivých částí bloku s podmínkou dodržení pouze základních pravidel: maximální výška a velikost, tvar, poloha budovy ve vzájemné závislosti na dalších parametrech, jako je prostupnost denního světla, odstupy, tenkost, pohledové linie atd.

3. Propojení obou břehů - železniční tratě působí jako řeka, jejíž břehy mají mezi sebou silné vazby, jejichž důležitou roli v tomto případě hraje most Negrellisteg spojující čtvrť Europaallee a Industriequartier.

V souvislosti se zavedením vysokorychlostní železnice a s tím spojeným nedostatkem možné kapacity přepravy cestujících na nádražích byla zahájena iniciativa na obnovu klíčových nádraží v Nizozemsku.

O některých z těchto stanic a projektech souvisejících s obnovou okolních oblastí bude pojednáno níže.

Lokalita: **Rotterdam Centraal Station**, Nizozemsko.



Architektonická kancelář: Benthem Crouwel Architects, MVSA Architects, West 8.

Program: terminál veřejné dopravy: vnitřní zastřešení stanice (30 000 m²), odbavovací hala a průchod, vybavení nástupišť, komerční prostory, kanceláře, restaurace, kavárny a zázemí pro cestující.

Rok návrhu a realizace: 2003 - 2014.

Klíčové aspekty projektu:

1. Různorodé vstupy - severní strana stanice, obrácená k obytné zóně, vypadá jako skromný, průhledný koridor, který byl v souladu s charakterem okresu Proveniers z konce 19. století. A právě jižní výstup, který je orientován do centra města, je proveden ve zcela jiném měřítku v souladu s okolním prostředím.

2. Souvislý veřejný prostor - před hlavním vchodem do stanice je náměstí bez jakéhokoli provozu. Toho bylo dosaženo jednak přeložením tramvajových a autobusových tras na východ a západ od příjezdové haly a jednak odkloněním motorové dopravy na silnici Weena krátkým podchodem. Kromě toho náměstí slouží také jako druhé parkoviště, pod nímž je umístěno parkoviště pro 750 automobilů a 5 200 jízdních kol.

3. Ukazuje také interakci nádraží s městem, konkrétně jižní východ ze stanice znázorňuje cestu k řece Nieuwe Maas pro cestující po ulici Westersingel v podobě aleje.

Lokalita: **Amsterdam Centraal**, Nizozemsko.



Architektonická kancelář: Benthem Crouwel Architects.

Rok návrhu a realizace: 1996 - 2018.

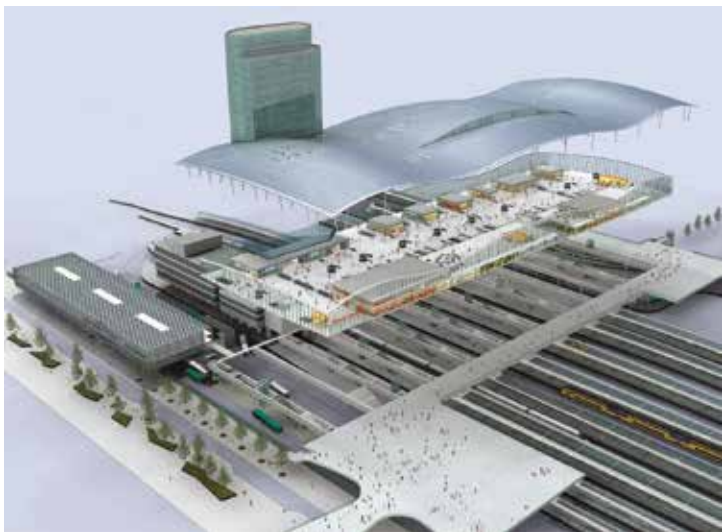
Klíčové aspekty projektu:

1. Integrovaný dopravní uzel - tunel metra spolu se zastávkou byl přesunut pod centrální tunel nádraží. Autobusové zastávky byly také přesunuty z chaotického, přeplněného nádražního náměstí do zadní části nádraží na úroveň vlaků.

2. Výhody pro pěší a cyklisty - díky výše popsané nové organizaci veřejné dopravy se první patro uvolnilo a stalo se pěším spojením mezi městem, řekou a Amsterdam Noordem. Pod tímto tunelem se také nachází tunel pro automobilovou dopravu.



1.1



1.2



1.3



1.4



2.1



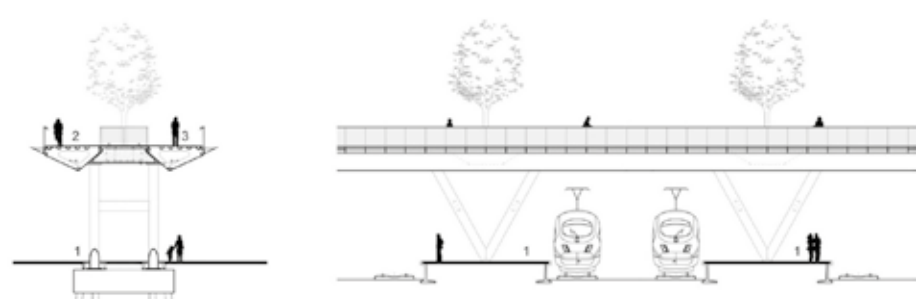
2.2



2.3



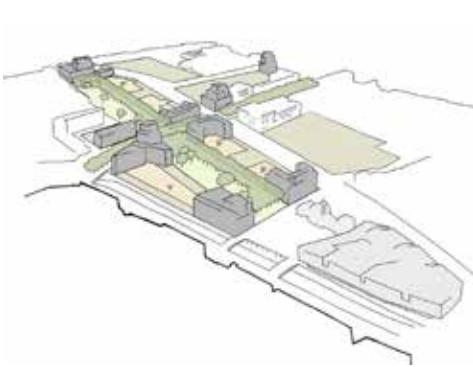
2.4



2.5

1. Plynulý přechod železničního komplexu do města - dva vstupy do nádražní budovy, která byla navržena a realizována v letech 2003-2016 architektonickou kanceláří Benthem Crouwel Architects, lemují otevřené pěší prostory a spojují tak na jedné straně s historickou částí města a na druhé straně - s výstavištěm Jaarbeurs. Stav: dokončeno. (obr. č. 1.1-1.4)

2. Koleje nejsou bariérou - most Moreelse v podobě aleje navržený cepezed architects v roce 2016 vyřešil problém nespojitosti dvou částí města na vzdálenosti 1,6 km od hlavního nádraží k ulici Bleekstraat, který nyní nejen spojuje historické centrum města a jeho západní část s kanceláři a obytnými oblastmi, ale také doplňuje alternativní trasu jedné z nejvyužívanějších cyklostezek v Nizozemsku přes Westplein a Vredenburg. Stav: dokončeno. (obr. č. 2.1-2.5)



3

Oblast Spoorzone kolem hlavního nádraží

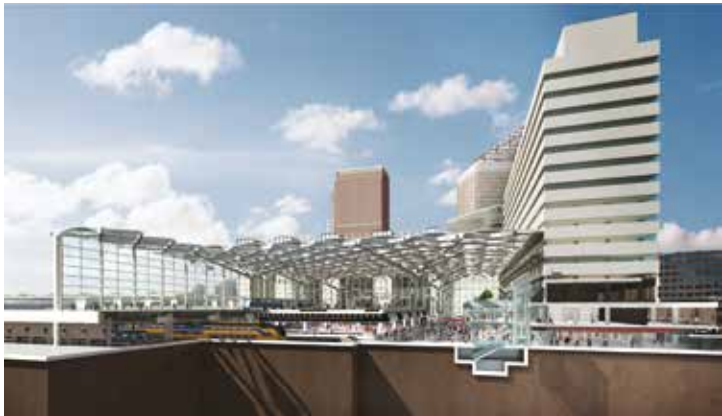
Cílem projektu ateliéru Palmbout Urban Landscape z roku 2012 bylo zaplnit dlouhé prázdné místo ve městě v podobě železničního tunelu novou zástavbou, která s pomocí podlouhlého parku na střeše tunelu a kanálu Nieuwe Delft vytvoří nové spojení mezi centrem města, hlavním nádražím, Westerkwartier a Delft-Zuid. Síť liniových veřejných prostranství rozděluje tuto novou část na několik sektorů, které jsou v souladu s charakterem okolní stávající zástavby vyplněny novými obytnými budovami, kanceláři, veřejnými službami a objekty dočasného využití, jako je cirkus, výstaviště, letní kino, park, hřiště atd. Stav: v procesu realizace.

Legenda (obr. č. 3)

1. Binnenstad - městská část
2. Westerkwartier - městská část
3. Delft Zuid - městská část
4. Stationsplein - nádražní náměstí
5. Nádraží/městský úřad
6. Stationspark - nádražní park
7. Nieuwe Delft - kanál
8. van Leeuwenhoekkwartier - městská čtvrť
9. Coendersbuurt - městská čtvrť
10. Abwoudtse Hof - - městská čtvrť



4.1



4.2



5.1



5.2

1. Kromě toho, že se tramvajové koleje doslova zařezávají do nádražní budovy ve vyšší úrovni než železniční tratě (obr. č. 3.1-3.2), je toto popření toho, že dopravní infrastruktura je bariérou rozvoje města, patrné i v okolí nádraží. Například nad ulicí Utrechtsebaan, která je součástí magistrály A12, se tyčí několik budov (Grotius, Bridge, Haagse Poort), které jsou většinou určeny jako kancelářské prostory. Městské části po obou stranách autostrády, která dosud vytvářela drsnou jizvu napříč městem, se tak více propojily. To umožnilo také efektivnější využití pozemků staveb dopravní infrastruktury, což navíc přinese více peněz do městského rozpočtu. Stav: dokončeno. (obr. č. 4.1-4.2)

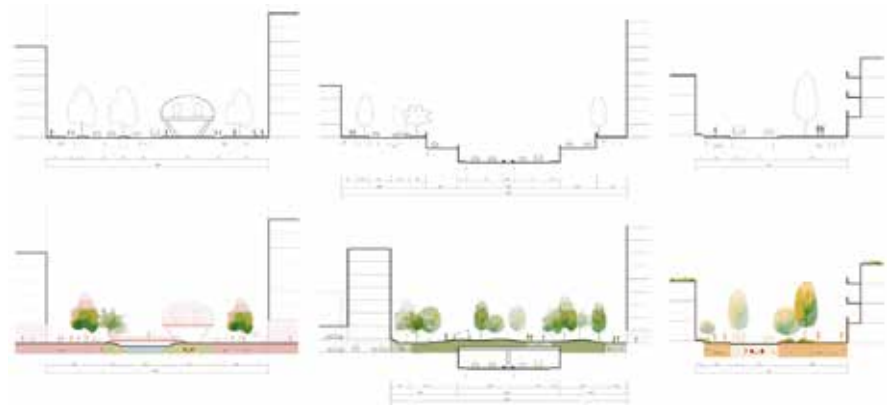
Dalším zajímavým počinem souvisejícím s touto dálnicí je nový projekt v letech 2020-2021 společnosti LOLA Landscape Architects, v jehož rámci je dopravní uzel přeměněn na liniový park, čímž vzniká prostor pro příjemný pohyb chodců. Automobilovou dopravu uzavírá násep parku, který propojuje části města podél dálnice a oživuje kancelářskou čtvrť Beatrixkwartier. Stav: vize. (obr. č. 5.1-5.3.2)

2. Central Innovation District (CID) navržený v roce 2019 společností De Zwarte Hond má za cíl propojit oblasti kolem stanic Den Haag Centraal, Holland Spoor a Laan van NOI. Projekt zahrnuje výrazné zahuštění, včetně výstavby 20 000 nových domů a 25 000 pracovních míst. Návrh upřednostňuje dostupnost pro pěší a cyklisty a snižuje dominanci automobilů, aby vytvořil městskou atmosféru. Součástí vize je vytvoření živé směsice obytných, pracovních a rekreačních prostor s lepším propojením mezi stanicemi a historickým centrem města. Stav: vize. (obr. č. 6.1-6.3.2)

3. Zelený průchod - koncepce navržená architektonickou kanceláří Mecanoo v letech 2019 - 2020 řeší problém konfliktů mezi různými kategoriemi lidí podle toho, jaké dopravní prostředky používají, a nedostatek veřejných prostranství v oblasti hlavního nádraží. Toho je dosaženo zvýšením úrovně terénu a jeho následným rozdělením na další podúrovně, které jsou pak vzájemně propojeny a vytvářejí hustou a živou strukturu pro chodce a cyklisty, čímž dochází k opětovnému využití stávající infrastruktury. Stav: vize. (obr. č. 7.1-7.4.2)



6.1



6.2



6.3.1



6.3.2



7.2.1



7.1



7.2.2



7.3.1



7.3.2



8.1



8.3.1



8.4.1



8.2



8.3.2



8.4.2