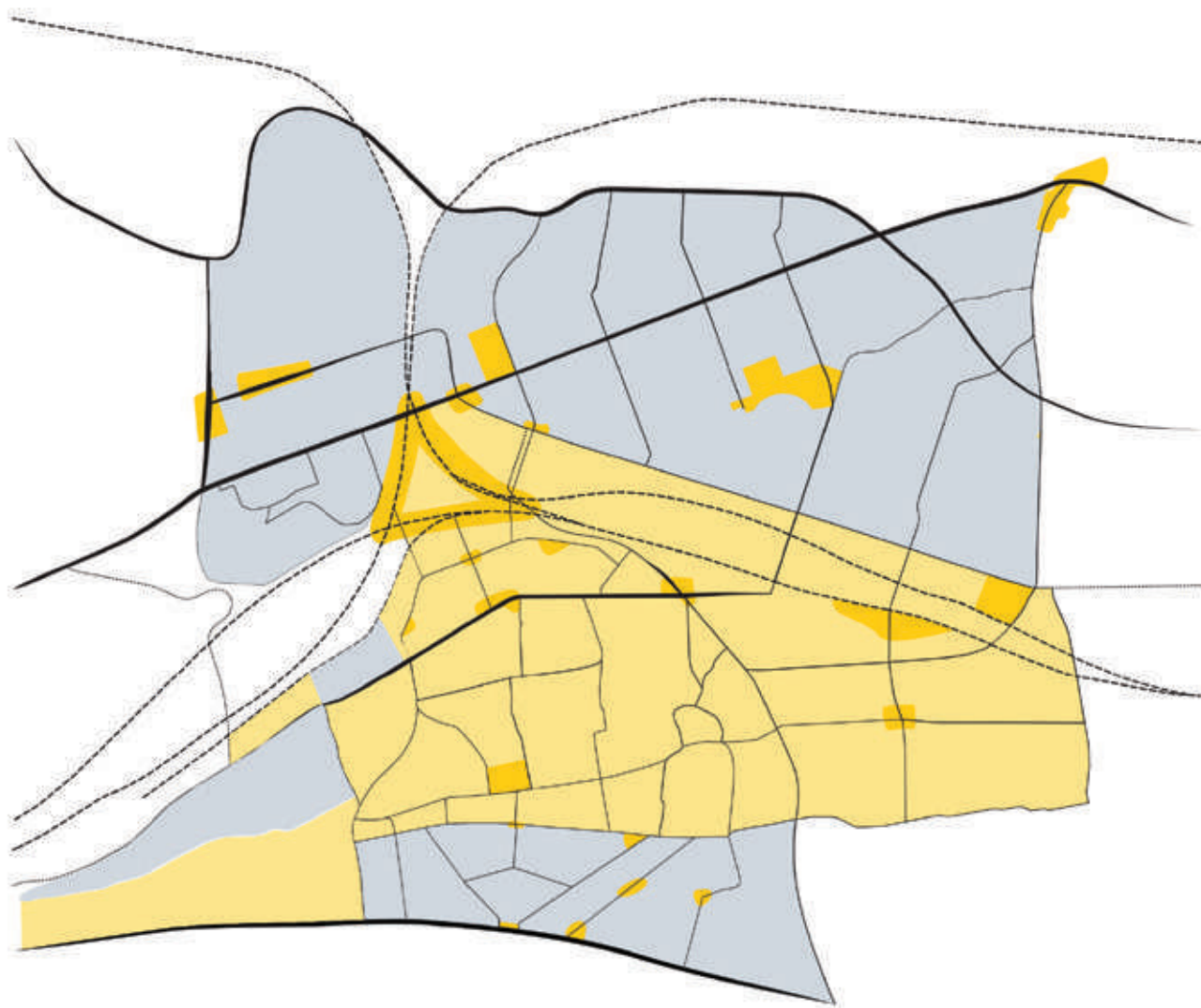


VŠECHNY CESTY VEDOU DO LIBNĚ



DIPLOMOVÁ PRÁCE

NÁVRHOVÁ ČÁST

VYPRACOVALA:

Bc. Daria Krasnolutska

VEDOUcí PRÁCE:

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

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 složitý 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 K.Darig

Datum a podpis vedoucího DP

9/9/2024

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

11.9.2024

I. Hlaváček

OBSAH

VIZE, CÍLE, KONCEPT	3
vize rozvoje řešeného území	4
cíle rozvoje řešeného území	5-7
koncept rozvoje řešeného území	8
ROZHODOVÁNÍ O IMPLEMENTACI KONCEPCE	9
srovnání variant implementace konceptu	10-13
závěr srovnání	14
HLAVNÍ URBANISTICKÝ VÝKRES	15
masterplan celkový M 1:7000	16
masterplan jednotlivých částí M 1:3500	17-20
DOPROVODNÉ VÝKRESY NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ	21
veřejná prostranství	22
zelená infrastruktura	23
dopravní infrastruktura	24
funkční využití	25
občanská vybavenost	26
struktura zástavby	27
ETAPIZACE, PRIORITIZACE A PODMÍNĚNOSTI NAVRŽENÉHO ROZVOJE ÚZEMÍ	28-30
URBANISTICKÝ DETAIL	31
výkres urbanistického detailu	32
řezy přes vchody/východy z navržené stanice	33-34
AXONOMETRIE CELKOVÁ	35
axonometrie zobrazující veřejná prostranství	36
axonometrie zobrazující důležité prvky zeleně	37
doplňková axonometrie	38
DALŠÍ POHLEDY	39
pohledy na celkové řešení území	40-42
pohledy z horizontu chodce	43-44
ZÁVĚR A PODĚKOVÁNÍ	45-46



VIZE
 CÍLE
 KONCEPT

VŠECHNY CESTY VEDOU DO LIBNĚ

Cílem projektu je komplexní přístup k řešení klíčových problémů studované oblasti a vytvořit tak ucelený a naplněný organismus, i když je značně různorodý.

Každý úsek Libně má svůj vlastní charakter, svůj vlastní tep, který se zrychluje nebo zpomaluje v závislosti na jeho obsahu.

Nejrychlejší tep má nově vzniklé centrum díky přítomnosti vládních institucí celostátní i evropské úrovně a veřejných služeb vyšší kategorie, konkrétně univerzitní fakulta a národní knihovny ve smyslu multifunkčního prostoru v budově bývalého depa a také kino, které doplňuje jediné velké kino v Praze na Floře. Kromě toho se doplňují spoje MHD, které usnadňují přestup z jednoho druhu dopravy na druhý, například mezystanice na lince B mezi Palmovkou a Českomoravskou a tramvajová trať v Novovysočanské ulici ve směru Hloubětín - Žižkov.

Nově vzniklé centrum vysílá svůj aktivní tep do centra Palmovky prostřednictvím silného spojení, které zajišťuje nejen samotná stanice, ale také společná funkce, a to je umístění evropských vládních institucí, což v případě Palmovky bude Evropská agentura pro kosmický program.

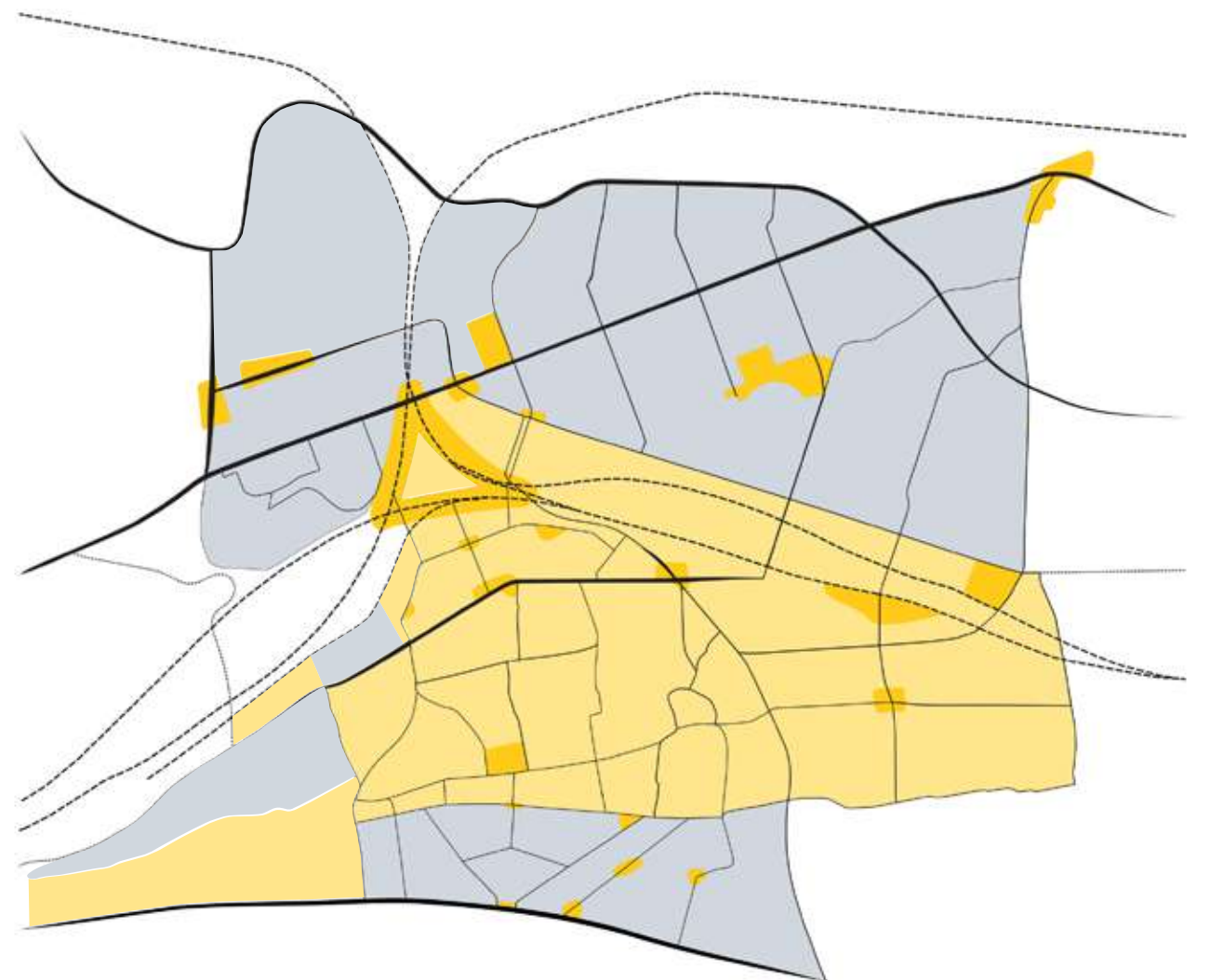
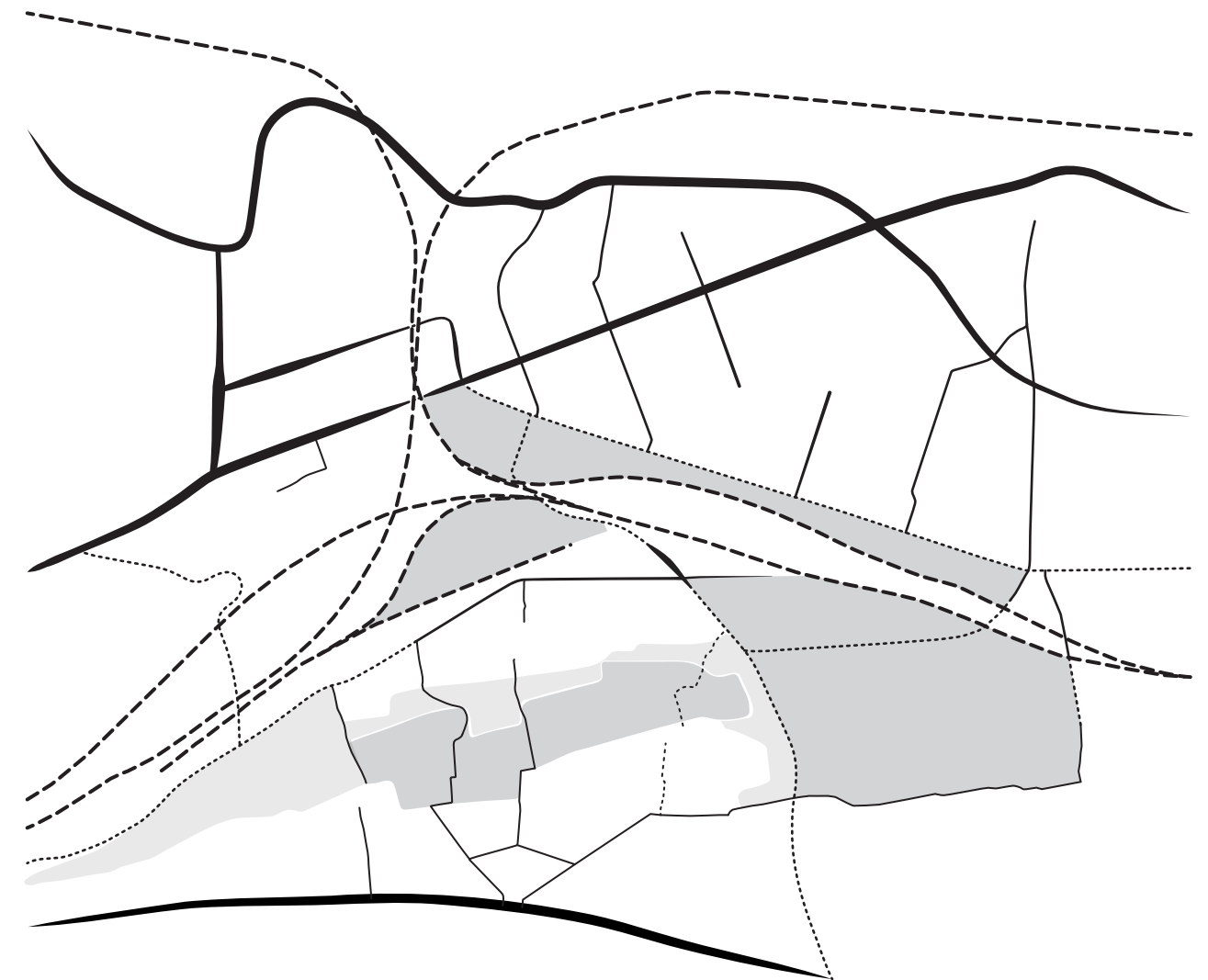
Podíváme-li se od nově vzniklého centra severovýchodním směrem k nově vznikající zástavbě podél Českomoravské se tep trochu zpomalí, ale zůstane na poměrně vysoké úrovni až k současnému nádraží Praha-Libeň, a to díky přítomnosti administrativních budov, poloze naproti multifunkční O2 aréně a příležitosti k významné Českomoravské ulici, která je v rámci projektu doplněna stromořadím a aktivním parterem.

Dále, od současného nádraží, je tep zachován pouze v blízkosti samotného nádraží, a to díky transformaci, konkrétně doplnění výstupu na druhé straně od vstupu do stanice a malému administrativnímu komplexu, který nejen doplňuje nádraží, ale také poskytuje pracovní příležitosti pro budoucí obyvatele přilehlých projektovaných lokalit. Dále směrem k sadu Třešňovka přes vytvořenou převážně obytnou zástavbu tep se plynule zpomaluje a dává tak oblasti klidnější charakter.

Vrátíme-li se zpět do nově vzniklého centra a budeme-li postupovat stejným směrem na jih, uvidíme podobnou situaci, kdy se intenzita tepu zklidňuje, jen rychlejším tempem směrem k lesoparku Na Krajčárku, dále otevřenými cestami přes zahrádkovou osadu do ulice Na Balkáně, kde se situace začíná měnit. Od nově vzniklého rekreačního centra ve spojení se osadou, sportovním areálem a lesoparkem se tep pomalu zvyšuje. Tento rytmus ještě zrychluje stávající obytná zástavba se svými lokálními centry, která jsou projektem podporována a posilována. To pokračuje až ke křižovatce s významnou ulicí Hartigova, kde se spojuje převážná většina tras z severu studovaného území na jih a vytváří tak souvislé propojení s částí Žižkov.

Toto propojení funguje i v opačném směru, až k řece Rokytce a ve směru severovýchodním do náměstí OSN, a to pomocí přidání dalších spojů nebo podpory stávajících.

Tak vzniká celistvý organismus, jehož každá část má svůj vlastní tep, ale zároveň vytváří harmonii prostřednictvím společného oběhového systému.



Cíl 1.1-1.2 - oblast dopravní infrastruktury

1.1 Umístit stanici Praha-Libeň tak, aby maximálně rozvinula potenciál výzkumné lokality a dala podnět k vytvoření celoměstského centra Libně.

Body k dosažení cíle:

- vytvořit tři železniční platformy, které umožní Libni využívat pro svůj rozvoj všechny přímé spoje procházející touto oblastí, a to:
 - 011 - Praha - Kolín - nyní;
 - 020 - Praha - Velký Osek - Hradec Králové - Choceň - nyní;
 - 091 - Praha-Hostivař - Roztoky u Prahy - nyní;
 - 230 - Praha - Kolín-Havlíčkův Brod - nyní;
 - 231 - Praha - Lysá nad Labem-Kolín - nyní;
 - 070 - Praha - Turnov - doplnění;
 - 071 - Nymburk - Mladá Boleslav - doplnění;
 - 232 - Lysá nad Labem - Milovice - doplnění;
- doplnit stávající trasy městské hromadné dopravy a vytvořit tak dopravní hub v návaznosti na železniční zastávku;
- vytvořit nová cyklistická spojení v oblasti nádraží a propojit je s existujícími;
- zajistit místa pro parkování automobilů a jízdních kol.

1.2 Zlepšit stav cyklistické sítě.

Body k dosažení cíle:

- zvýšení kvality stávající infrastruktury v následujících úsecích: ulice Českomoravská, K Žižkovu, Pod Šancemi, cyklotrasa A251 v oblasti lesoparku Na Krejcárku;
- doplnit stávající cyklistickou síť o cyklostezky/cyklopruhy, které propojí důležité cíle cest.



Cíl 2.1-2.3 - oblast veřejných prostranství

2.1 Vytvořit celoměstské centrum Libně v návaznosti na nově vzniklé železniční stanice a stávající městskou strukturu.

Body k dosažení cíle:

- otevřít prostor pro vytvoření centra (vyhodnocení dalších zvažovaných možností a jejich porovnání s vybranou - str. 10-14);
- naplnit centrum funkcemi, které budou určovat identitu dané oblasti, s přihlédnutím ke stávajícímu rozložení funkcí na lokální, čtvrtkové a celoměstské úrovni:
 - Evropské vládní instituce, například: jednak další prostory pro inovace a výzkum v souvislosti s Evropskou kosmickou agenturou (ESA - European Space Agency), která vznikne na území Palmovky na křižovatce ulic Sokolovská a Zenklova; jednak nové prostory související s příchodem nových členů do Evropské unie, což lze již nyní pozorovat v podobě zasedání Evropského politického společenství, z nichž první se uskutečnilo v roce 2022 v Praze;
 - Evropská univerzita, například: další prostory pro University of New York (UNYP), jejíž víceúčelová sportovní hala se nachází kousek od nově vytvořeného centra, zejména podél řeky Rokytky; další evropské univerzity, které mají programy nejen pro mládež, ale i pro dospělé, například rekvalifikační programy pro zvyšování profesních dovedností (což by mohlo sloužit také zaměstnancům sousedních úředních institucí);
 - národní knihovna ve smyslu prostoru, který slouží nejen jako knihovna, ale obsahuje také prostory pro výuku, kurzy, lekce, setkání, jazykové a čtenářské kavárny apod. (na rozdíl od Národní knihovny Klementinum v historickém centru Prahy);
 - poliklinika, která bude sloužit jak novým obyvatelům nově vzniklých bytových komplexů v rámci nového centra, tak stávajícím obyvatelům přilehlých oblastí, s ohledem na to, že okolní poliklinika Vysočany je v současné době již přeplněná;
 - hotely;
 - základní občanská vybavenost spolu s rekreačními oblastmi pro příjemný pobyt a život v rámci nového centra.

2.2 Vytvořením nových a podporou stávajících prvků veřejných prostranství propojit následující důležité elementy jednotlivých městských částí studovaného území, a to: oblast Palmovky - ulice Zenklova spolu s náměstím Bohumila Hrabala, ulice Na Žertvách; oblast Palmovky a Starých Vysočan - ulice Sokolovská jako napojení na historické centrum Prahy; oblast Starých Vysočan - ulice Českomoravská, náměstí Emila Kolbena (studie u O2 arény), ulice Frejova spolu s náměstím OSN; oblast Nových Vysočan - ulice Novovysočanská spolu s Vysočanským náměstím, ulice Hartigová jako napojení na Žižkov;

2.3 Zlepšit kvalitu stávajících důležitých veřejných prostranství, konkrétně: ulice Českomoravská, Novovysočanská, úsek ulice K Žižkovu, Vysočanské náměstí.



Cíl 3.1 - oblast modrozelené infrastruktury

3.1 Propojit stávající prvky modrozelené infrastruktury a vytvořit tak ucelený ekologický systém, který nejen zvýší estetickou hodnotu městského prostředí, ale bude mít také pozitivní dopad na řadu environmentálních aspektů.

Body k dosažení cíle:

- spojit následující stávající prvky: říčku Rokytku s přilehlými zelenými plochami, lesopark Na Krejcárku a sad Třešňovka + integrovat prvky, které vzniknou v rámci urbanistických studií, jako je rekreační a sportovní areál Palmoveckého kopce (studie pro území Palmovky) a zelený pás spojující Českomoravskou ulici a park Pod lávkou (studie u O2 arény);
- tím podpořit činnost ÚSES, který má v současné době nefunkční lokální biokoridory i bio-centra, a také chybějící vertikální prvky propojující části celého systému v rámci řešeného území, čímž by došlo ke zkrácení délky biokoridorů a tím ke zvýšení jejich funkčnosti;
- zlepšit prostorovou orientaci pro rychle nalezení krátkých cest k rekreačním lokalitám, což je problém, který se nejvíce projevil při zpracování pocitových map;
- revitalizovat lesopark Na Krejcárku a sad Třešňovka.



Cíl 4.1-4.2 - oblast městské struktury

4.1 Řešit stávající překážky ve studované lokalitě a vytvořit tak ucelený a čitelný prostor: Body k dosažení cíle:

- částečně zpřístupnit území zahrádkové osady na Balkáně pro vytvoření vazby na ulici Hartigova a plochy sportovních areálů, konkrétně komplex u zahrádkové osady na Balkáně a víceúčelovou halu UNYP;
- snížit dopad bariér v podobě odstavných železničních kolejí a i s přihlédnutím k nově vznikajícím vytvořením propojení mezi důležitými veřejnými prostranstvími na obou stranách železničních tratí;
- přetvořit lokalitu mezi ulicemi Spojovací, Novovysočanská, Pod Šancemi a železniční tratí a zároveň jí dát vlastní novou identitu, kterou bude utvářet okolní prostředí.



KONCEPCE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

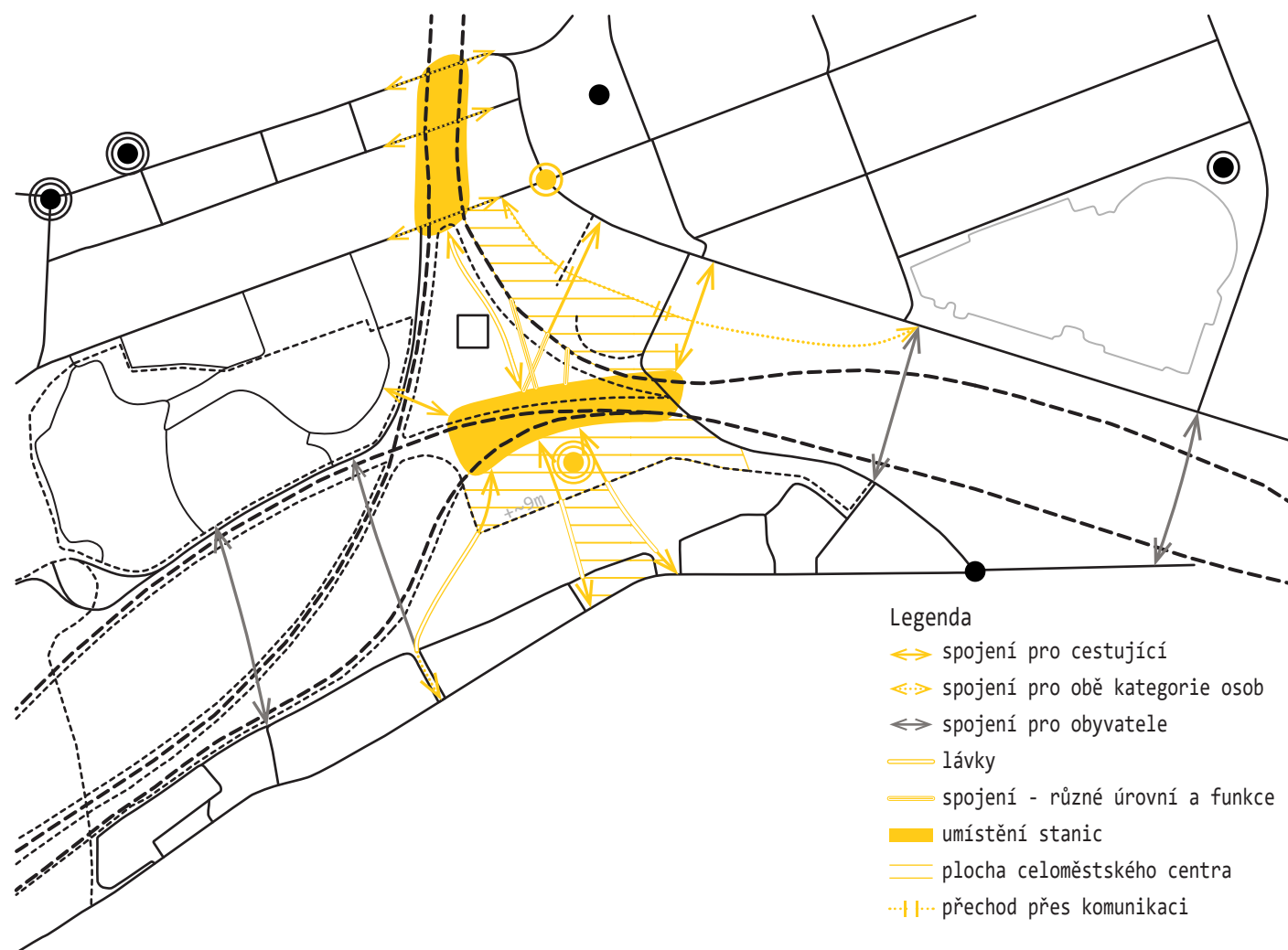
Legenda

- centrum lokálního významu
- ⊙ centrum čtvrtového významu
- ⊙ centrum celoměstského významu
- stávající centrum podporovaný
- ⊙ centrum navržený
- ⊙ centrum vytvořeny v rámci urbanistických studií
- významná veřejná prostranství
- - - podpora stávajících liniových veřejných prostranství
- - - otevření dosud uzavřených území
- ⌵ překonání bariéry
- >...< překonání bariéry zeleného charakteru
- zelené vazby
- vazby v rámci/z projektované stanice
- vazby dopravního charakteru
- významné plochy zeleně
- významné liniové prvky zeleně
- transformační plochy podle intenzity srdečního tepu



ROZHODOVÁNÍ

2



V2 dvojité stanice, spojení v úrovních

Výhody:

- jižní nádraží má z pohledu cestujících východy na všechny tři strany;
- bariéru v podobě železničních mostů mezi Palmovkou a Starými Vysočany řeší severní nádraží, které zase zpřístupní a zatraktivní prostor pod kolejemi;
- koncepce je plně v souladu s plánovanými záměry železniční infrastruktury, kterými jsou odstavné koleje Malletova v návaznosti na stávající depo a odstavné koleje i napojení na stanici Praha-Libeň v rámci projektu Nové spojení;

Nevýhody:

- obtížnost pro návštěvníka pochopit spojení na různých úrovních mezi jižním nádražím a plochou podél Českomoravské, takže tato spojení budou spíše využívána zaměstnanci těchto budov;
- ztížený pohyb pomocí lávek/ploch mezi jižním nádražím a Novovysočanskou ulicí;
- kompletní proměna lokality hotelu Step.

3



V3 dvojité stanice, nadstavba depa

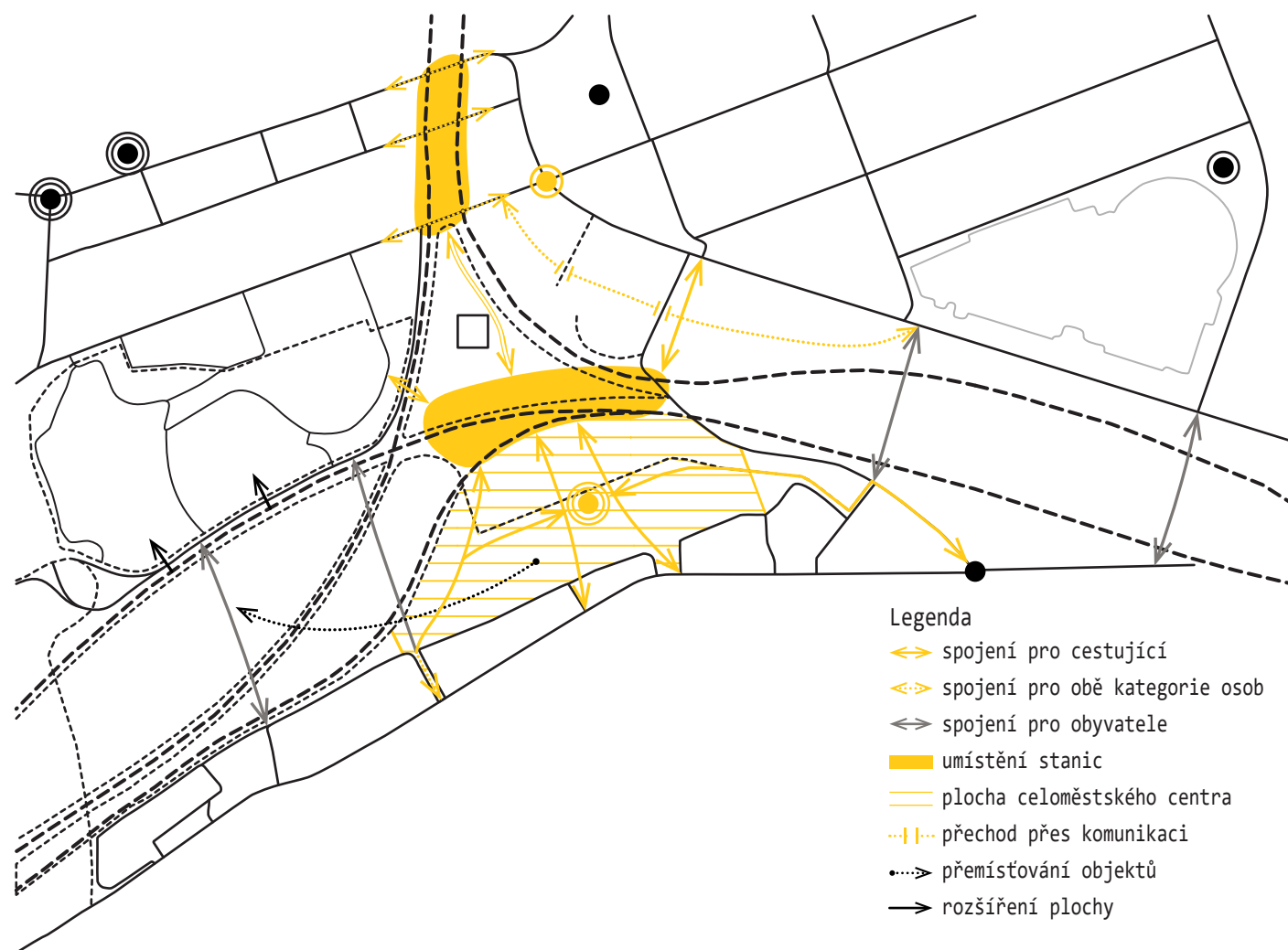
Výhody:

- je zde prostor nejen pro vytvoření celoměstského centra, ale také pro doplnění dalších funkcí, které v rámci výzkumné lokality chybí/vhodné;
- jižní nádraží má z pohledu cestujících východy na všechny tři strany;
- bariéru v podobě železničních mostů mezi Palmovkou a Starými Vysočany řeší severní nádraží, které zase zpřístupní a zatraktivní prostor pod kolejemi;
- využití všech přímých železničních tratí procházejících územím Libně k zastavení ve stanici Praha-Libeň;
- koncepce je plně v souladu s plánovanými záměry železniční infrastruktury, kterými jsou odstavné koleje Malletova v návaznosti na stávající depo a odstavné koleje i napojení na stanici Praha-Libeň v rámci projektu Nové spojení;

Nevýhody:

- komplikace provozu a údržby depa pod zemí;
- náklady nadstavby depa a další údržbu vybudovaných objektů;
- kompletní proměna lokality hotelu Step.

4



V4 dvojitá stanice, přemístění depa

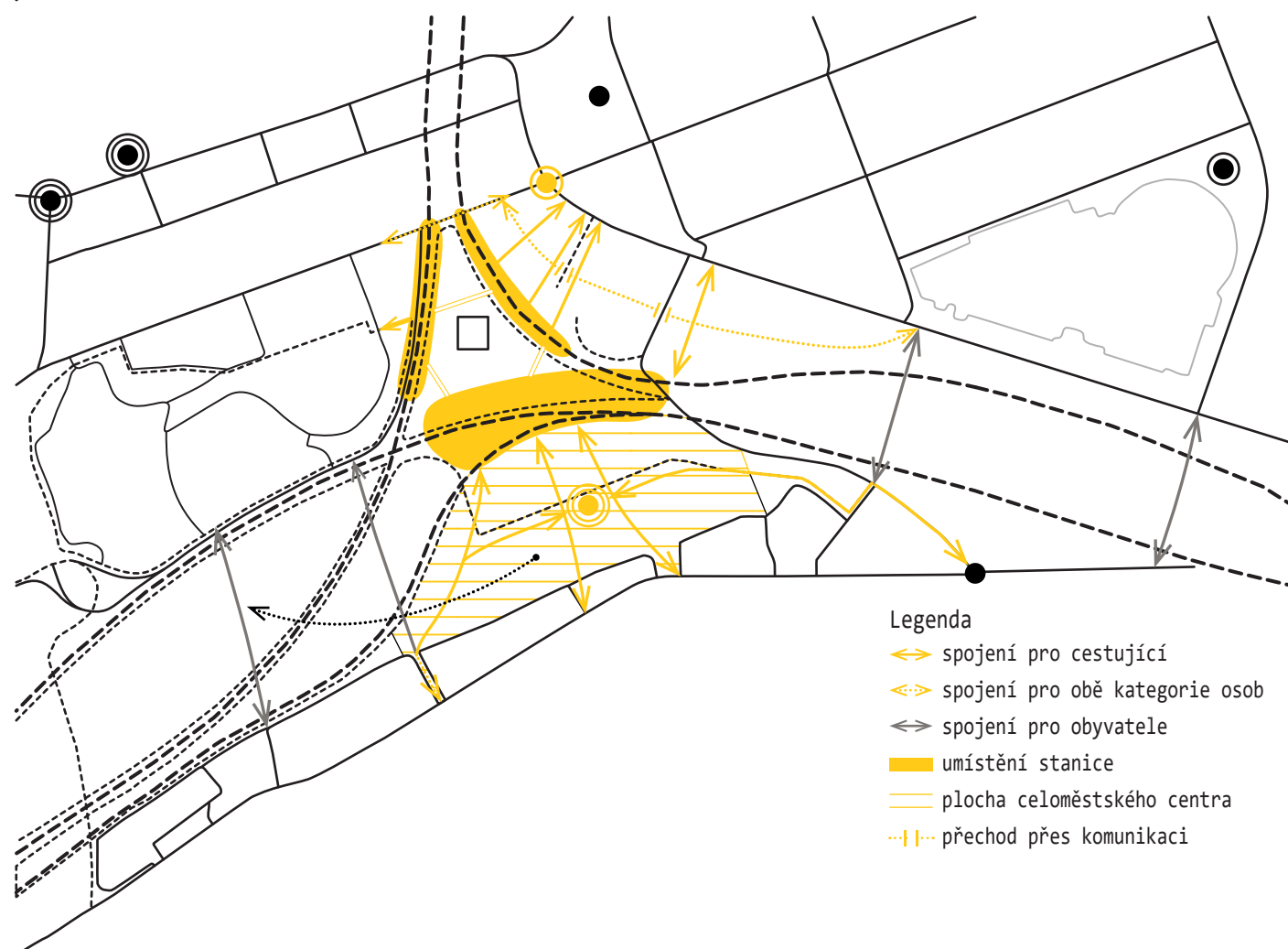
Výhody:

- je zde prostor nejen pro vytvoření celoměstského centra, ale také pro doplnění dalších funkcí, které v rámci výzkumné lokality chybí/vhodné;
- snížení šířky bariéry mezi oblastmi Palmovka a Nové Vysočany;
- kompaktizace odstavných kolejí;
- jižní nádraží má z pohledu cestujících východy na všechny tři strany;
- bariéru v podobě železničních mostů mezi Palmovkou a Starými Vysočany řeší severní nádraží, které zase zpřístupní a zatraktivní prostor pod kolejemi;
- využití všech přímých železničních tratí procházejících územím Libně k zastavení ve stanici Praha-Libeň;
- koncepce je úplně v souladu se záměrem napojení Nového spojení na stanici Praha-Libeň;

Nevýhody:

- koncepce je částečně v souladu s plánovaným záměrem železniční infrastruktury, a to odstavné koleje Malletova v návaznosti na stávající depo;
- přemístění depa;
- kompletní proměna lokality hotelu Step.

5



V5 trojitá stanice, přemístění depa

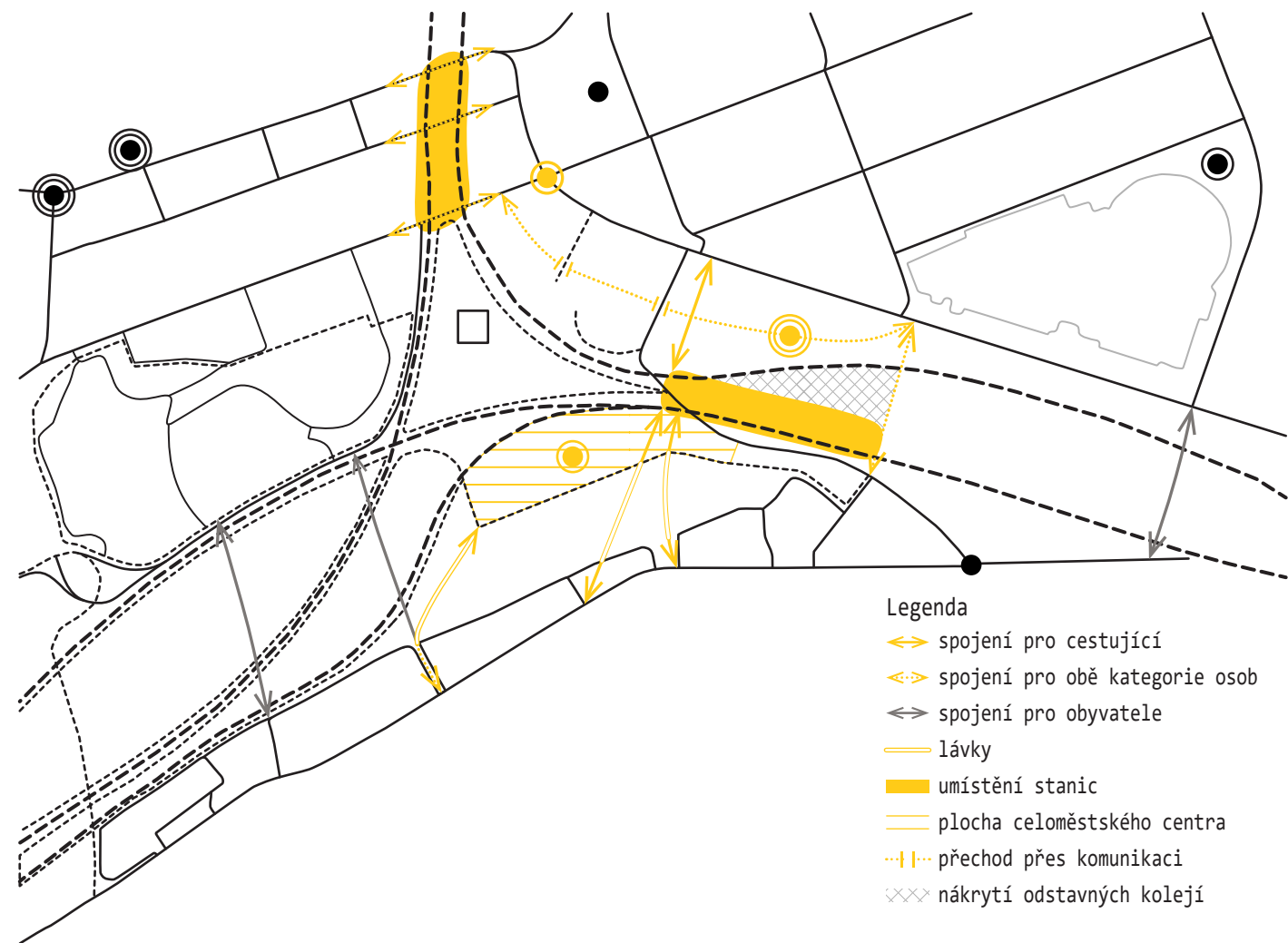
Výhody:

- je zde prostor nejen pro vytvoření celoměstského centra, ale také pro doplnění dalších funkcí, které v rámci výzkumné lokality chybí/vhodné;
- snížení šířky bariéry mezi oblastmi Palmovka a Nové Vysočany;
- kompaktizace odstavných kolejí;
- jižní nádraží má z pohledu cestujících východy na všechny tři strany;
- bariéru v podobě železničních mostů mezi Palmovkou a Starými Vysočany v úseku ulice Sokolovská řeší severní nádraží, které zase zpřístupní a zatraktivní prostor pod kolejemi;
- využití všech přímých železničních tratí procházejících územím Libně k zastavení ve stanici Praha-Libeň;
- koncepce je úplně v souladu se záměrem napojení Nového spojení na stanici Praha-Libeň;

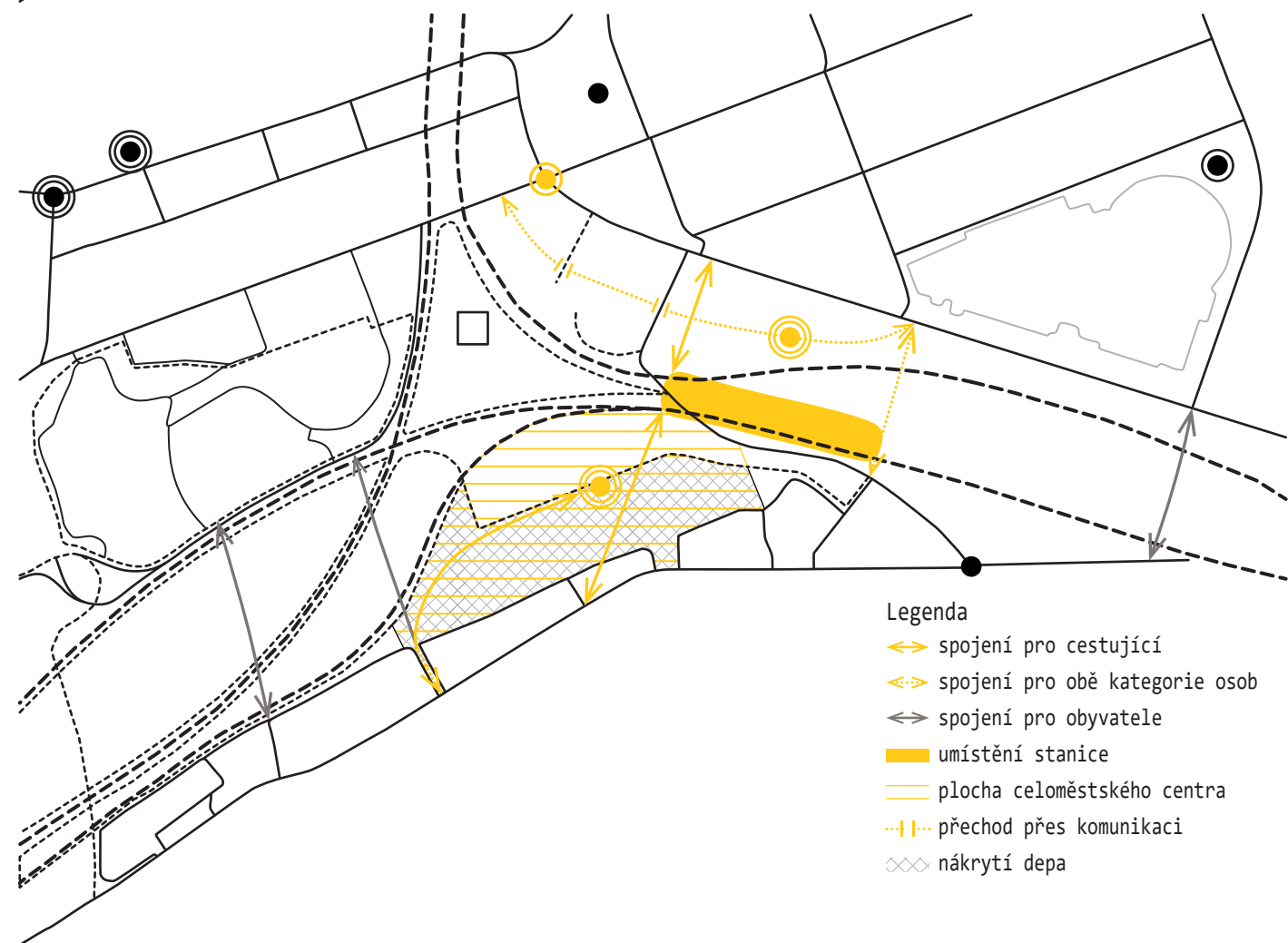
Nevýhody:

- koncepce je částečně v souladu s plánovaným záměrem železniční infrastruktury, a to odstavné koleje Malletova v návaznosti na stávající depo;
- přemístění depa;
- kompletní proměna lokality hotelu Step.

6



7



V6 dvojité stanice, triangl+Českomoravská

Výhody:

- bariéru v podobě železničních mostů mezi Palmovkou a Starými Vysočany řeší severní nádraží, které zase zpřístupní a zatraktivní prostor pod kolejemi;
- využití všech přímých železničních tratí procházejících územím Libně k zastavení ve stanici Praha-Libeň;
- koncepce je plně v souladu s plánovanými záměry železniční infrastruktury, kterými jsou odstavné koleje Malletova v návaznosti na stávající depo a odstavné koleje i napojení na stanici Praha-Libeň v rámci projektu Nové spojení;
- zmenšení šířky jižního nástupiště posunutím stanice na východ do místa, kde mezi kolejemi, které v současnosti vedou do Prahy-Libně, a kolejí, která bude vest v rámci projektu Nového spojení, byla minimální vzdálenost;

Nevýhody:

- stanice spojuje pouze dvě oblasti - Staré a Nové Vysočany;
- prostor hotelu vzhledem ke své poloze, a to sevřený mezi železnicí a depem, nebude mít možnost oživit a přilákat lidi ze všech třech oblastí, bude využíván pouze návštěvníky;
- ztížený pohyb pomocí lávek/ploch mezi jižním nádražím a Novovysočanskou ulicí;
- kompletní proměna lokality hotelu Step.

V7 jednotlivá stanice

Výhody:

- koncepce je plně v souladu s plánovanými záměry železniční infrastruktury, kterými jsou odstavné koleje Malletova v návaznosti na stávající depo a odstavné koleje i napojení na stanici Praha-Libeň v rámci projektu Nové spojení;
- zmenšení šířky jižního nástupiště posunutím stanice na východ do místa, kde mezi kolejemi, které v současnosti vedou do Prahy-Libně, a kolejí, která bude vest v rámci projektu Nového spojení, byla minimální vzdálenost;

Nevýhody:

- stanice spojuje pouze dvě oblasti - Staré a Nové Vysočany;
- komplikace provozu a údržby depa pod zemí;
- náklady nadstavby depa a další údržbu vybudovaných objektů.

ZÁVĚR

- K rozhodování byla použita matematická metoda rozhodování, což znamená následující kroky:
- Určení rozhodovacích kritérií a přiřazení jim váhy. V tomto případě to bylo následující:
 - plocha prostoru, který je k dispozici pro vytvoření nového centra Libně, které bude navazovat na nové nádraží, odpovídá míře naplněnosti centra - 10;
 - počet přímých železničních spojů, které budou projíždět projektovanou železniční stanicí - 8;
 - počet oblastí (Palmovka, Staré Vysočany, Nové Vysočany), které budou mít přímé napojení na nádraží - 6;
 - přibližný výpočet nákladů, které budou vynaloženy na realizaci nádraží spolu s centrem (mld. Kč) - 6;
 - počet stávajících objektů / plánovaných záměrů, které budou negativně ovlivněny vytvořením nádraží a centra - 6;
 - blízkost lokality k nádraží a centru budoucího objektu ESA a 02 arény v metrech (důležité z hlediska naplněnosti centra) - 4/2.
 - Pro každou variantu provest výpočet samostatné hodnoty pro každé kritérium.
 - Získané hodnoty normalizovat v rozmezí 0-1.
* Důležité: hodnoty, které mají negativní dopad, takže čím větší je hodnota, tím více se normalizovaná hodnota snižuje.
 - Sumarizovat násobení hodnot a vah příslušného kritéria.
 - Nejracionálnější možnost bude mít nejvyšší hodnotu než ostatní.
- Ze všech možností byly vybrány dvě, které měly přibližně stejné skóre, a to přemístění depa a vytvoření centra, které bude spojeno se stanicí se dvěma/třemi platformami.
- Ke konečnému rozhodnutí bylo přidáno dalších 4 kritérií a jejich váhy:
- délka přechodu mezi stanicemi, co odpovídá kompaktnosti celkového nádraží - 6;
 - délka přechodu z jižní stanice na ulici Sokolovskou - 6;
 - zda bude mít projekt vliv na zlepšení stavu ulic Sokolovská a Na Žertvách v oblasti jejich pokrytí železničními kolejemi - 2;
 - blízkost budoucí zastávky Balabenka podle dopravního záměru Městského okruhu - 2.
- Největší váhu měla varianta vytvoření třech platforem, které by byly vzájemně propojeny, čímž by vzniklo kompletní nádraží, které je již propojeno s projektovaným centrem, jehož prostor se uvolní přemístěním depa.

Kritéria	Váha kritéria
1 výměra plochy pro vytvoření centra	10
2 počet přímých železničních spojení	8
3 počet oblastí s přímým vstupem do stanice	6
4 přibližná výše finančních nákladů	6
5 počet ovlivněných objektů/návrhu	6
6 blízkost ESA	4
7 blízkost 02 areny	2

Varianty	Kritéria						
	1	2	3	4	5	6	7
V1 dvojitá stanice, spojení pomoci lávek/ploch	25000	3	3	300	0	600	700
V2 dvojitá stanice, spojení v úrovních	45000	3	3	300	0	600	700
V3 dvojitá stanice, nadstavba depa	95000	3	3	30000	0	600	700
V4 dvojitá stanice, přemístění depa	95000	3	3	300	1	600	700
V5 trojitá stanice, přemístění depa	95000	3	3	300	1	600	700
V6 dvojitá stanice, triangl+Českomoravská	25000	3	3	300	0	600	400
V7 jednotlivá stanice	95000	1	2	30000	0	1000	400

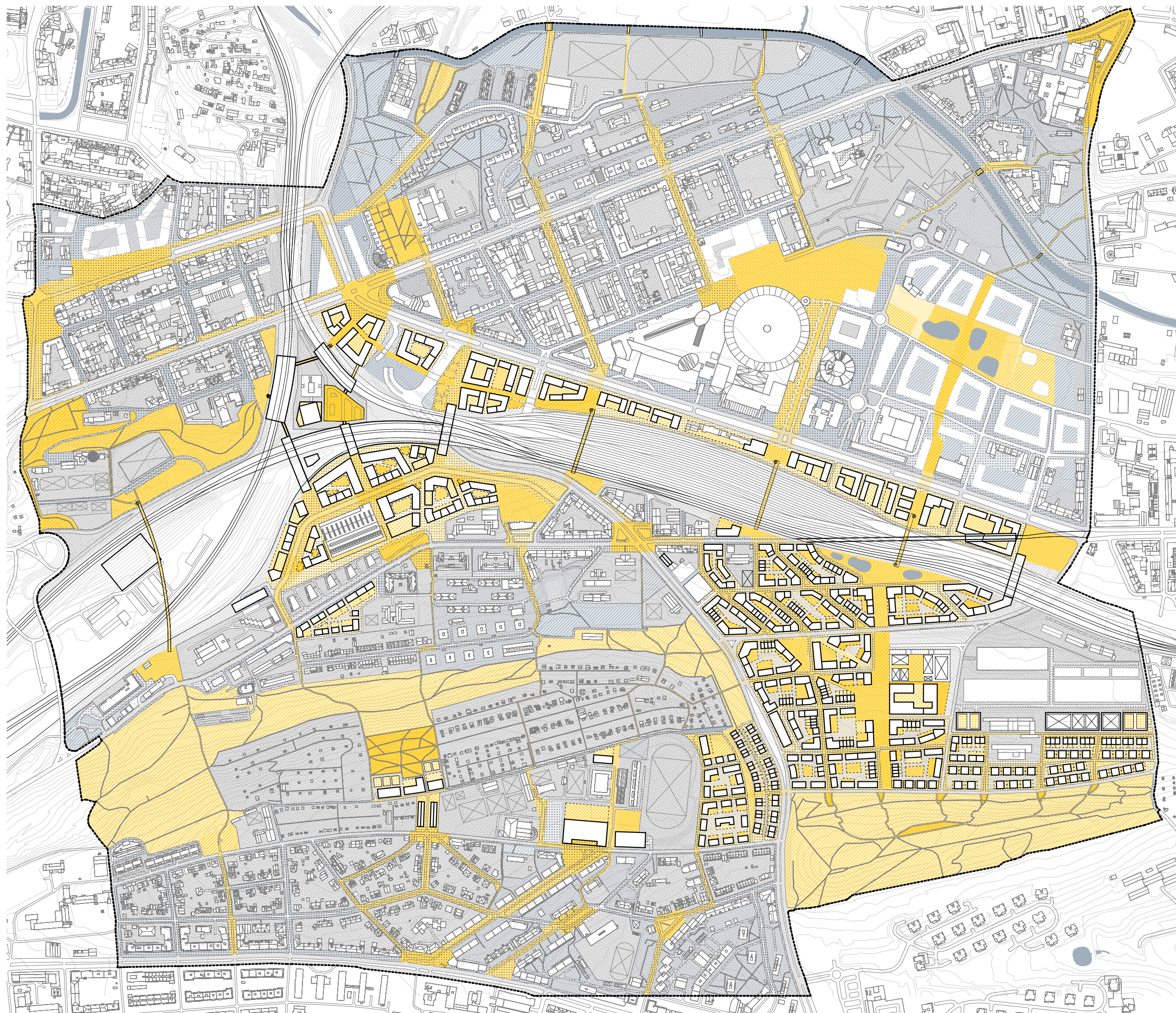
Varianty	Normalizované hodnoty							Summary
V1	0.26	1	1	1	1	1	0.57	30.84
V2	0.47	1	1	1	1	1	0.57	39.88
V3	1	1	1	0.01	1	1	0.57	39.2
V4	1	1	1	1	0	1	0.57	42.14
V5	1	1	1	1	0	1	0.57	42.14
V6	0.26	1	1	1	1	1	1	39.75
V7	1	0.33	0.67	0.01	1	0.6	1	36.4

Kritéria	Váha kritéria
1 délka přechodu mezi stanicemi	6
2 délka přechodu na ulici Sokolovskou	6
3 vliv na ulice Sokolovská a Na Žertvách	2
4 blízkost budoucí zastávky Balabenka	2

Varianty	Kritéria			
	1	2	3	4
V4 dvojitá stanice, přemístění depa	250	225	2	60
V5 trojitá stanice, přemístění depa	50	290	1	150

Varianty	Normalizované hodnoty				Summary
V4	0.2	1	1	1	15.2
V5	1	0.78	0.5	0.4	18.08

MASTERPLAN



MASTERPLAN CELKOVÝ

Legenda

Podkladové jevy

- hranice řešeného území
- vrstevnice 2m
- vodní plochy
- železniční trať - osobní vlaky
- železniční trať - nákladní vlaky
- zástavba stávající
- zástavba v rámci urbanistických studií
- hranice soukromého pozemku
- pěší cesty
- ⊠ hřiště
- ▨ významné komunikace z dopravního hlediska/hlediska veřejných prostranství
- veřejně přístupné plochy
- veřejně nepřístupné plochy
- ▨ pobytový prostor
- ▨ vnitřní prostor «bloku»

Návrh

- zástavba
- lávky
- tramvajová trať
- hranice volnočasového prostoru stavby/«bloku»
- ▨ centrum lokálního významu
- ▨ centrum čtvrtového významu
- ▨ centrum celoměstského významu
- síť významných veřejných prostranství
- veřejné plochy
- poloveřejné plochy
- polosoukromé plochy
- soukromé plochy
- ▨ izolační zeleň
- ▨ plochy zeleně přírodního charakteru
- ▨ plochy zeleně pobytového charakteru
- ▨ plochy zeleně pobytového charakteru významné
- ▨ komunitní zahrady

0 75 150 300 Meters



MASTERPLAN SEVEROZÁPADNÍ ČÁST

Legenda

Podkladové jevy

- hranice řešeného území
- vrstevnice 2m
- vodní plochy
- železniční trať - osobní vlaky
- železniční trať - nákladní vlaky
- zástavba stávající
- zástavba v rámci urbanistických studií
- hranice soukromého pozemku
- pěší cesty
- ⊠ hřiště
- ▨ významné komunikace z dopravního hlediska/hlediska veřejných prostranství
- veřejně přístupné plochy
- veřejně nepřístupné plochy
- ▨ pobytový prostor
- ▨ vnitřní prostor «bloku»

Návrh

- zástavba
- lávky
- tramvajová trať
- hranice volnočasového prostoru stavby/«bloku»
- ▨ centrum lokálního významu
- ▨ centrum čtvrtového významu
- ▨ centrum celoměstského významu
- síť významných veřejných prostranství
- veřejné plochy
- ▨ poloveřejné plochy
- ▨ polosoukromé plochy
- ▨ soukromé plochy
- ▨ izolační zeleň
- ▨ plochy zeleně přírodního charakteru
- ▨ plochy zeleně pobytového charakteru
- ▨ plochy zeleně pobytového charakteru významné
- ▨ komunitní zahrady

0 25 50 100 Meters



MASTERPLAN SEVEROVÝCHODNÍ ČÁST

Legenda

Podkladové jevy

- hranice řešeného území
- vrstevnice 2m
- vodní plochy
- železniční trať - osobní vlaky
- železniční trať - nákladní vlaky
- zástavba stávající
- zástavba v rámci urbanistických studií
- hranice soukromého pozemku
- pěší cesty
- ⊠ hřiště
- ▨ významné komunikace z dopravního hlediska/hlediska veřejných prostranství
- veřejně přístupné plochy
- veřejně nepřístupné plochy
- ▨ pobytový prostor
- ▨ vnitřní prostor «bloku»

Návrh

- zástavba
- lávky
- tramvajová trať
- hranice volnočasového prostoru stavby/«bloku»
- ▨ centrum lokálního významu
- ▨ centrum čtvrtového významu
- ▨ centrum celoměstského významu
- síť významných veřejných prostranství
- veřejné plochy
- ▨ poloveřejné plochy
- ▨ polosoukromé plochy
- ▨ soukromé plochy
- ▨ izolační zeleň
- ▨ plochy zeleně přírodního charakteru
- ▨ plochy zeleně pobytového charakteru
- ▨ plochy zeleně pobytového charakteru významné
- ▨ komunitní zahrady

0 25 50 100 Meters



MASTERPLAN JIHOZÁPADNÍ ČÁST

Legenda

Podkladové jevy

- hranice řešeného území
- vrstevnice 2m
- vodní plochy
- železniční trať - osobní vlaky
- železniční trať - nákladní vlaky
- zástavba stávající
- zástavba v rámci urbanistických studií
- hranice soukromého pozemku
- pěší cesty
- ▧ hřiště
- ▨ významné komunikace z dopravního hlediska/hlediska veřejných prostranství
- veřejně přístupné plochy
- veřejně nepřístupné plochy
- ▨ pobytový prostor
- ▨ vnitřní prostor «bloku»

Návrh

- zástavba
- lávky
- tramvajová trať
- hranice volnočasového prostoru stavby/«bloku»
- ▨ centrum lokálního významu
- ▨ centrum čtvrtového významu
- ▨ centrum celoměstského významu
- síť významných veřejných prostranství
- veřejné plochy
- ▨ poloveřejné plochy
- ▨ polosoukromé plochy
- ▨ soukromé plochy
- ▨ izolační zeleň
- ▨ plochy zeleně přírodního charakteru
- ▨ plochy zeleně pobytového charakteru
- ▨ plochy zeleně pobytového charakteru významné
- ▨ komunitní zahrady

0 25 50 100 Meters



MASTERPLAN JIHOVÝCHODNÍ ČÁST

Legenda

Podkladové jevy

- hranice řešeného území
- vrstevnice 2m
- vodní plochy
- železniční trať - osobní vlaky
- železniční trať - nákladní vlaky
- zástavba stávající
- zástavba v rámci urbanistických studií
- hranice soukromého pozemku
- pěší cesty
- ⊠ hřiště
- ▨ významné komunikace z dopravního hlediska/hlediska veřejných prostranství
- veřejně přístupné plochy
- veřejně nepřístupné plochy
- ▨ pobytový prostor
- ▨ vnitřní prostor «bloku»

Návrh

- zástavba
- lávky
- tramvajová trať
- hranice volnočasového prostoru stavby/«bloku»
- ▨ centrum lokálního významu
- ▨ centrum čtvrtového významu
- ▨ centrum celoměstského významu
- síť významných veřejných prostranství
- veřejné plochy
- ▨ poloveřejné plochy
- ▨ polosoukromé plochy
- ▨ soukromé plochy
- ▨ izolační zeleň
- ▨ plochy zeleně přírodního charakteru
- ▨ plochy zeleně pobytového charakteru
- ▨ plochy zeleně pobytového charakteru významné
- ▨ komunitní zahrady

0 25 50 100 Meters



SCHÉMATA NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

VEŘEJNÁ PROSTORANSTVÍ

Legenda

- centrum lokálního významu
- centrum čtvrtového významu
- centrum celoměstského významu
- významné ulice - hlavní
- významné ulice - místní zklidněné ulice
- rekreační liniová prostranství
- pěší cesty s vysokou frekvencí používání
- výstupní cesty z navržené stanice
- ulice převážně pro motorovou dopravu

0 75 150 300 Meters



ZELENÁ INFRASTRUKTURA

Legenda

- vodní plochy
- lesopark Na Krejčárku
- sad Třešňovka
- rekreačně sportovní areál
Palmovického kopce
- plošná veřejná prostranství s zelení
- zelené pásy
- parkově upravené plochy - aktivní
- parkově upravené plochy
- komunitní zahrady
- významné ulice lemované stromoradiím
- celoměstského významu
- čtvrtkové významu
- lokální významu

0 75 150 300 Meters



DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Legenda

- linka metra B
- linky tramvaje
- - - linky autobusu
- linky tramvaje+trolejbusu+cyklopruhu
- linky tramvaje+autobusu+cyklopruhu
- linky tramvaje+cyklopruhu
- linky autobusu+cyklopruhu
- cyklopruhy
- cyklostezka
- železniční stanice - stáv
- železniční stanice - návrh
- stanice metra - stáv
- stanice metra - návrh
- zastávka tramvaje+trolejbusu+autobusu
- zastávka tramvaje+autobusu
- zastávka tramvaje
- zastávka tramvaje - návrh
- autobusová zastávka
- autobusová zastávka - přesun
- parkování

0 75 150 300 Meters



FUNKČNÍ VYUŽITÍ

Legenda

- bydlení
- smíšená obytná
- občanská vybavenost veřejná
- občanská vybavenost komerční
- sport a rekreace
- parkově upravené plochy
- dopravně-komerční

*Poznámka: část obytné zástavby v blízkosti Pražských služeb a vedle zahrádkové osady bude vyhrazena pro cenově dostupné bydlení, o které by mohli žádat zejména mladí lidé, senioři a také lidé pracující v potřebných profesích, jako jsou například policisté, učitelé, lékaři nebo hasiči.

0 75 150 300 Meters



OBČANSKÁ VYBAVENOST

Legenda

Podkladové jevy

Minimální prahová hodnota počtu obyvatel pro umístění podle Standardů dostupnosti veřejné infrastruktury MMR:

- MŠ - 420 obyvatel;
- ZŠ úplná - 4000 obyvatel;
- ordinací pro celotýdenní provoz:
 - praktický lékař pro dospělé - 1800 obyvatel;
 - ... pro děti a dorost - 4500 obyvatel;
 - zubní lékař - 2100 obyvatel.
- ordinací pro hodiny 2 dny v týdnu:
 - praktického lékaře gynekologa - 5600 obyvatel.

Průměrné ukazatele podle ČSÚ Sčítání lidu, domů a bytů - Hlavní město Praha - 2021:

- 2,01 osob na byt;
- 71,4 m² plocha bytu.

— označení lokality s obytnou zástavbou
123 přibližný počet obyvatel v ní

Občanské vybavení - veřejné

- úřední instituce - evropské/celostátní
- národní knihovna jako multifunkční prostor
- kino
- městská knihovna
- fakulta univerzity/evropské univerzity
- základní škola
- mateřská škola
- mateřská škola v parteru
- ambulantní zdravotní péče
- domov pro seniory
- komunitní centrum
- centrum denních služeb
- víceúčelová hala
- venkovní volnočasové aktivity
- stav
- úprava stavu/urbanistické studie/návrh

Občanské vybavení - komerční

- administrativa
- hotel
- hospoda
- obchod - potraviny
- prostor pro masterkurzy ze zahradní osady Na Balkáně
- bez určení

*Poznámka: obyvatelé zástavby podél ulice Česko-moravská budou využívat základní veřejné služby z okolních lokalit.

0 75 150 300 Meters



STRUKTURA ZÁSTAVBY

Legenda

- kompaktní bloková částečně otevřená spolu s dominantami
- kompaktní bloková otevřená
- kompaktní bloková více otevřená
- liniová
- otevřená
- areal občanské vybavenosti
- součást areálů produkce
- satelit
- vliv okolí
- dominanty

1. Struktura úřední-kulturní čtvrti je co nejkompaktnější vzhledem k malému prostoru obklopenému stávajícími budovami a železniční/dopravní infrastrukturou a vzhledem k tomu, že nové centrum musí mít vysokou míru naplněnosti. Tato oblast má dominanty u všech tří vstupů/výstupů z jižní platformy a i v rámci samotné platformy.

2. Navrhovaná převážně obytná zástavba má podobu kompaktních «bloků», které jsou menší než stávající zástavba Libně, což je ovlivněno velikostí stávajícího nárožního bloku na Vysočanském náměstí a měřítkem zástavby na druhé straně ulice Spojovací. Směr zástavby se snaží sledovat vrstevnice a mírně narovnávat úhel vůči stávajícím komunikacím směrem k sadu Třešňovka.

3. Stávající budovy na druhé straně Novovysočanské ulice spolu s měřítkem okolní zástavby dodávají nové převážně obytné struktuře otevřený a lehký charakter.

4. Pod vlivem rozsáhlé železniční infrastruktury a malého prostoru, který k ní přiléhá, se zástavba podél ulice Českomoravské stává lineární, což zdůrazňuje a oživuje jihozápadní stranu ulice. Úhly budov, které se nacházejí na osách důležitých veřejných prostranství, jsou vyšší než jejich okolí.

5. Pevně obytná zástavba probíhá souběžně s vrstevnicemi od lesoparku Na Krejčárku ke stávající zástavbě. Zároveň díky své otevřenosti zpřístupňuje další dočasné průchody k přilehlému sportovnímu areálu.

6. Zástavba podél sadu Třešňovka je otevřená a v části dvojdomů jsou domy uspořádány šachovnicovým vzorem tak, aby zajistily výhled na sad pro co největší počet domů.

0 75 150 300 Meters



ETAPIZACE NAVRŽENÉHO ROZVOJE ÚZEMÍ

Předpoklad pro naplňování prvního bodu:

0.1 Dokončení části urbanistické studie Palmovka v oblasti Palmoveckého kopce.

1. Vytvoření severozápadní železniční platformy spolu s realizací výstupu na Palmovecký kopec.

Předpoklad pro naplňování druhého bodu:

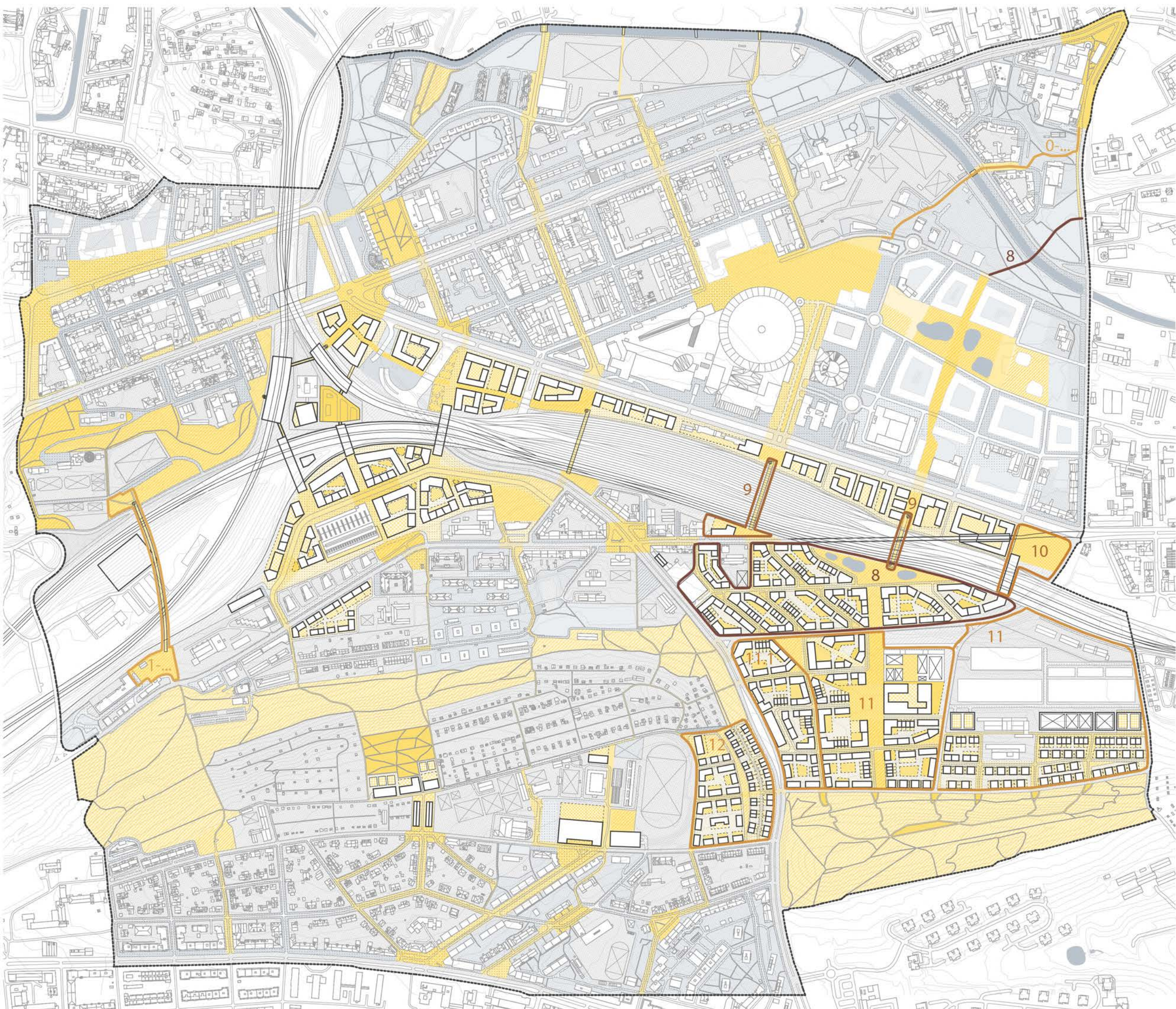
0.2 Dokončit oblast městského okruhu mezi křižovatkou Rokytka a hranicí Prahy 8, Prahy 9 až po Vysočanské náměstí včetně, tedy části tunelu Kolčavka a Vysočanského tunelu spolu s transformací příslušných nadzemních částí.

2. Realizace komerčně-obytné části podél severovýchodní železniční platformy spolu s doplněním přechodů pro chodce u vjezdů do tunelů městského okruhu.
3. Vytvoření severovýchodní železniční platformy s výstupy na ulici Českomoravská, do kancelářské budovy a přechodu na severozápadní platformu.
4. Vytvoření propojení mezi ulicemi Novovysočanská a Hartigova, konkrétně: zdůraznění významu Novovysočanské ulice a Vysočanského náměstí, proměna plochy zahradkové osady podél Novovysočanské ulice, zlepšení stavu stávajících/otevření nových vytípaných uliček mezi ulicemi Novovysočanská a Na Balkáně, revitalizace lesoparku Na Krejčárku, podpora rozvoje náměstíček a příslušných ulic k nim vedoucích v převážně obytné oblasti severně od ulice Hartigova.
5. Výstavba tramvajového mostu na prodloužení Novovysočanské ulice se třemi zastávkami v rámci studované oblasti.
- 3-5. Dostavba plochy podél Českomoravské ulice ke křižovatce s ulicí Kurta Konráda.

Předpoklad pro naplňování šestého bodu:

0.6 Úprava parkovací plochy v rámci plochy Správy železnic.

6. Realizace centra městského významu s jižní železniční platformou, přechody na další platformy a výstupem na Českomoravskou ulici.
7. Dokončení plochy zástavby podél ulice Českomoravská.
- 7.1 Po dokončení části až k O2 areně včetně vytvořit lávku mezi Spojovací a Českomoravskou ulicí spolu s úpravou jihozápadního výstupu.



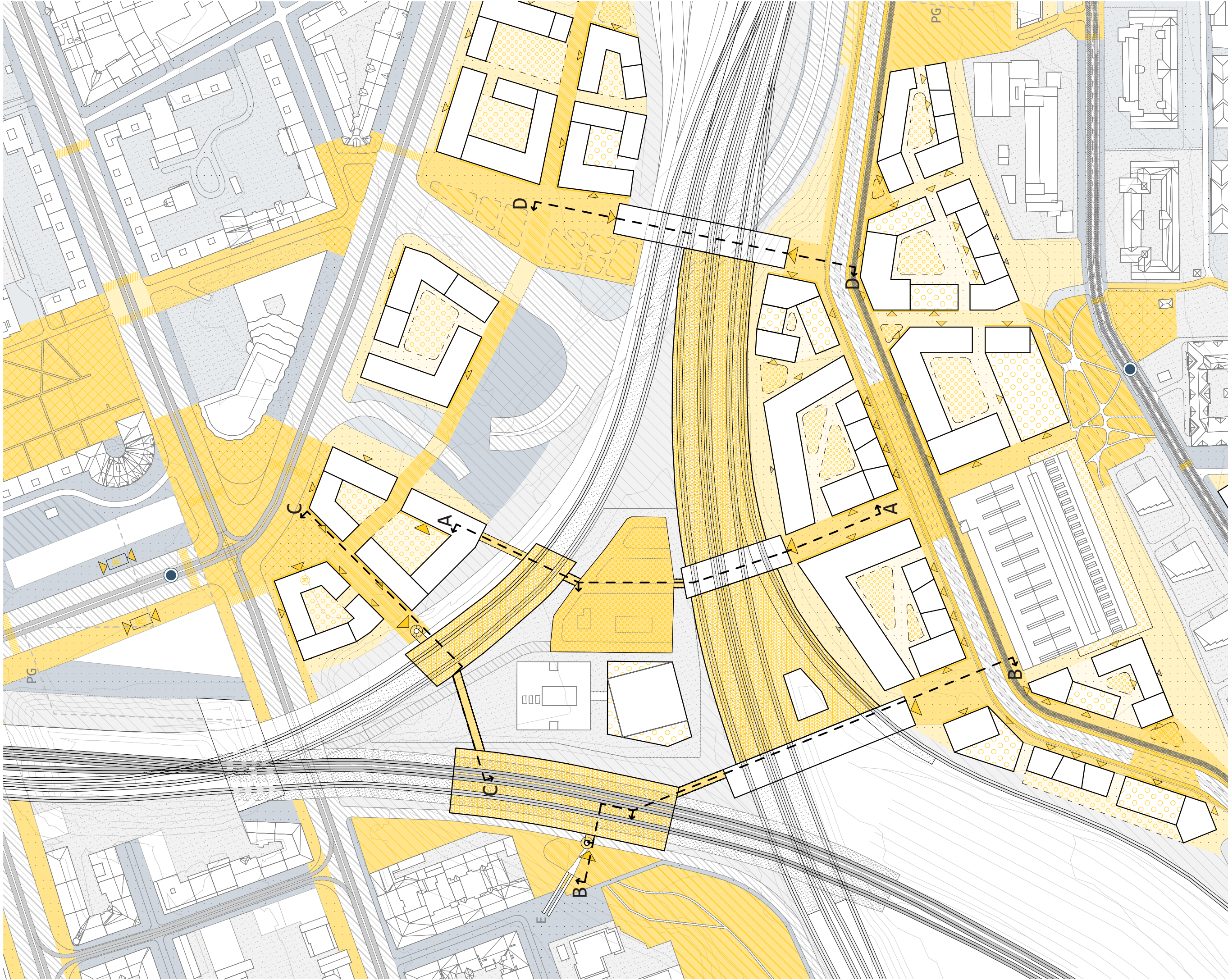
- Předpoklad pro naplňování osmého bodu:**
- 0.8 Dokončení transformace areálu ČKD podle urbanistické studie v blízkosti O2 arény.
 - 8. Vytvoření převážně obytné zástavby v rámci ulic Spojovací, Novovysočanské, K Žižkovu a železničních tratí. Současně zdůraznit propojení zeleného pásu v rámci urbanistické studie vedle O2 arény s ulicí Freyova.
 - 9. Vybudování lávek mezi touto oblastí a Českomoravskou ulicí spolu s úpravou oblasti kolem výstupu na Novovysočanskou ulici.
 - 10. Transformace stávajícího nádraží Praha-Libeň s vytvořením jihozápadního východu.

- Předpoklad pro naplňování jedenáctého bodu:**
- 0.11 Revitalizace sadu Třešňovka spolu s doplněním výstupů na vrchol.
 - 11. Zástavba podél zeleného propojení se sadem Třešňovka mezi ulicemi K Žižkovu a Pod Šancemi, spolu se vznikem centra čtvrtového významu a základní školy.
 - 11.1 Dostavba zbývajících částí mezi ulicemi Spojovací, K Žižkovu a Pod Šancemi, spolu s rekonfigurací Pražských služeb.
 - 12. Proměna lokality mezi sportovním areálem u zahradkové osady a ulicí Spojovací.

Body, jejichž dokončení nemá vliv na zahájení jiných bodů:

- 0-... Zdůraznění propojení ulic Ocelářská a Frejova - všechny předpoklady pro realizaci již existují.
- 1-... Zřízení lávky mezi rekreačně-sportovním areálem Palmovického kopce a lesoparkem Na Krejčárku - začátek může být společně s prvním bodem, konec není stanoven.

URBANISTICKÝ DETAIL

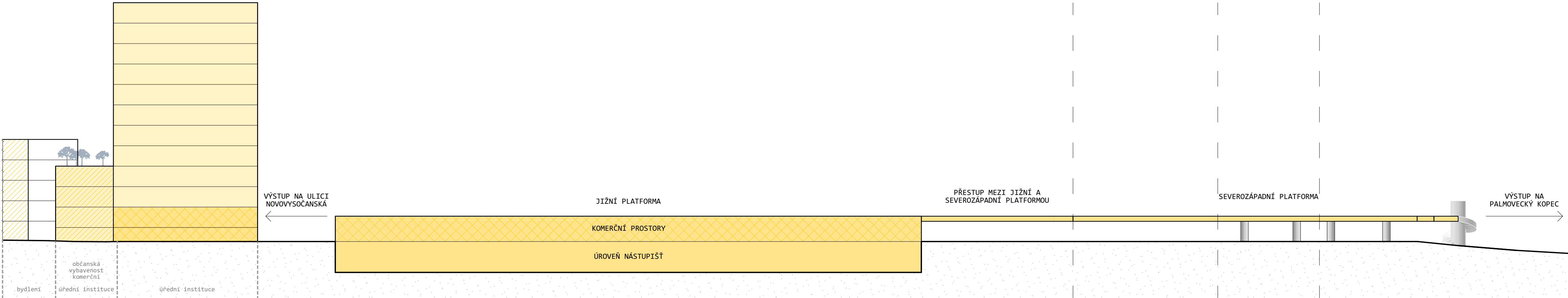
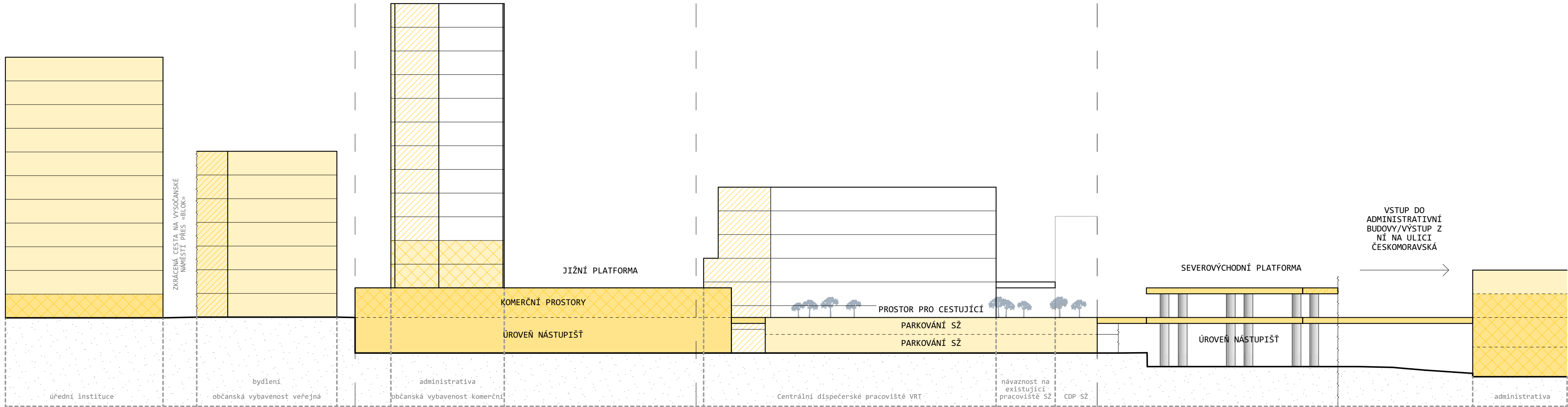


Legenda

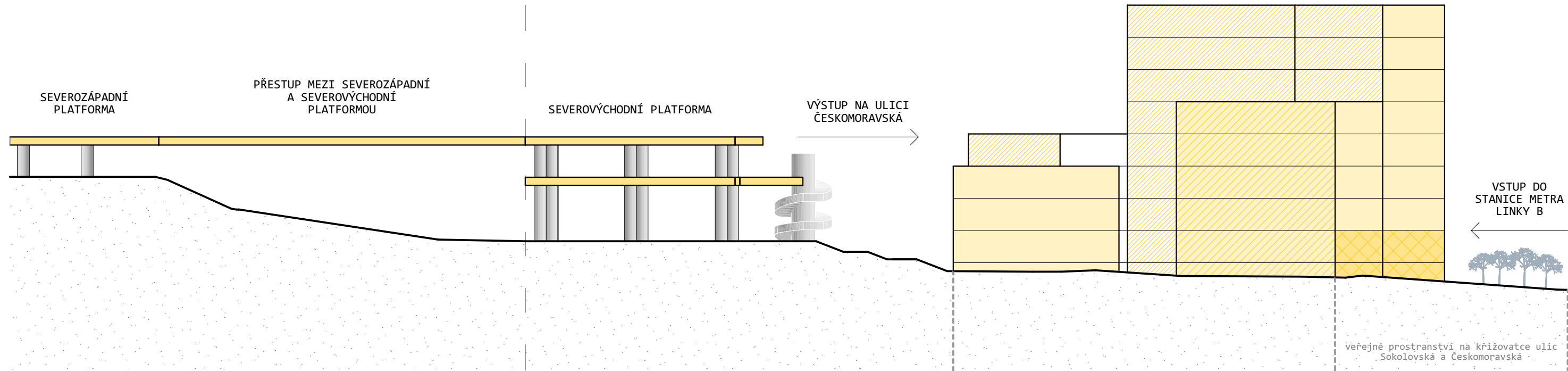
- | | | |
|---|--|---------------------|
| jednotlivá nástupiště | aktivní parter | A - A označení řezu |
| zastřešení platform | vstup do nádraží | |
| odbočovací pruh | vstup do metra | |
| cyklopruh podél navržené komunikace | vstupy do budov - hlavní | |
| cyklopruh v rámci navržené tramvajové trati a vozovky | vstupy do budov - doplňkové | |
| přechod pro chodce | zastávka tramvaje a autobusu | |
| pásy zeleně podél navržené komunikace | eskalátor na Palmovecký kopec | |
| | PG návaznost stanice na podzemní garáže M0 | |



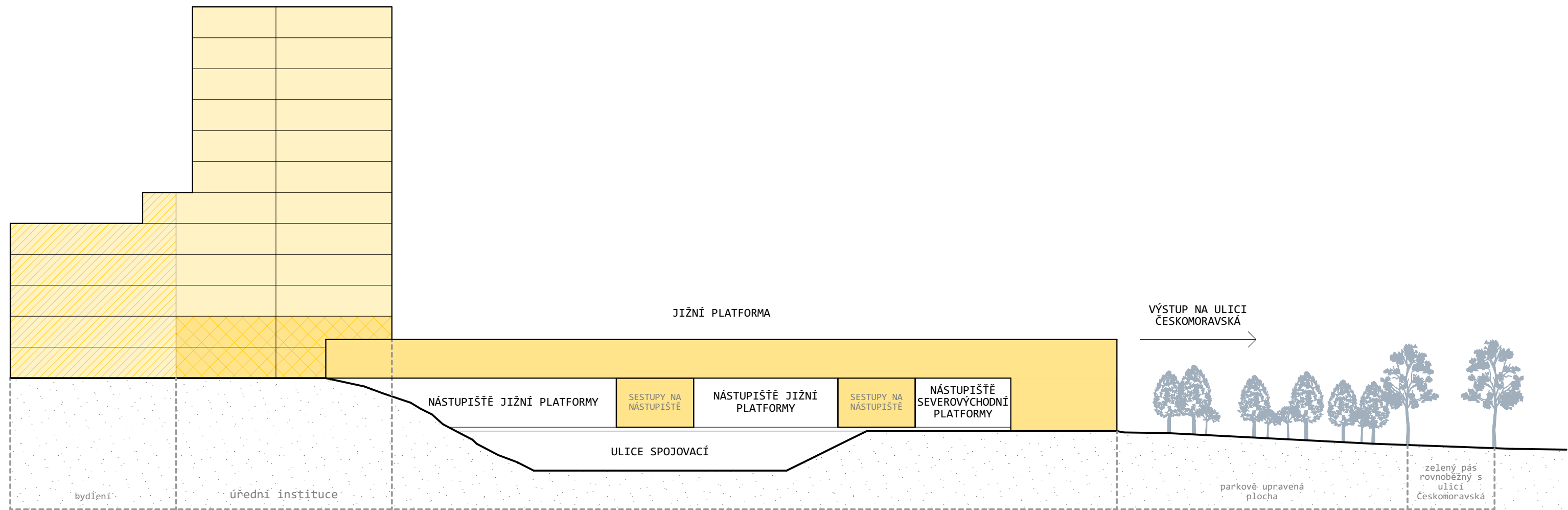
0 20 40 80 Metres



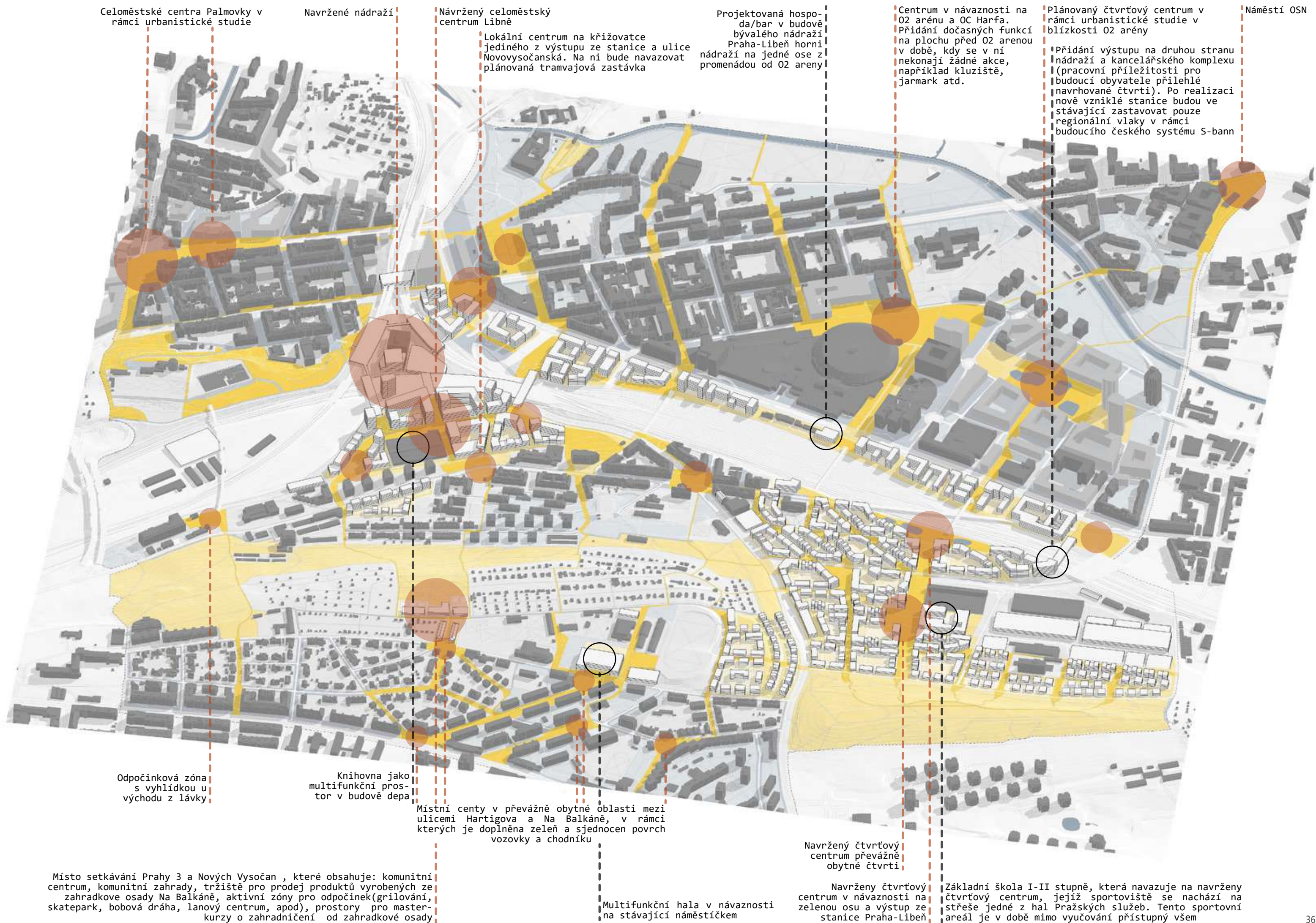
ŘEZ C-C



ŘEZ D-D



AXONOMETRIE CELKOVÉHO ŘEŠENÍ



Rekreačně-sportovní zóna
Palmovického kopce v
rámci urbanistické
studie Palmovka

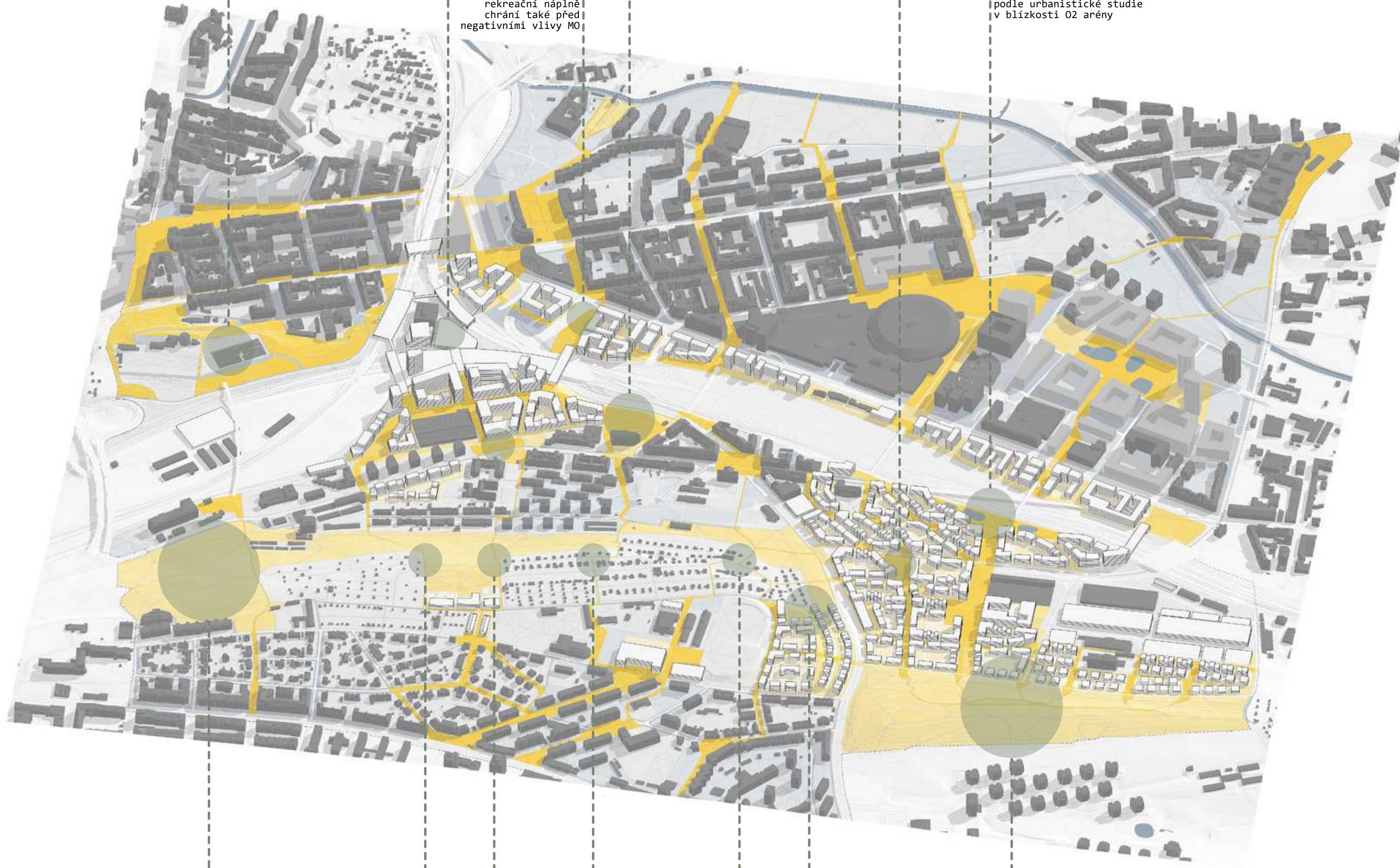
Parkově upravená
plocha na střeše
parkování SZ jako
prostor pro cestující

Zelený koridor od
jihovýchodního výcho-
du z jižního nástu-
piště, který kromě
rekreační náplně
chrání také před
negativními vlivy MO

Parkově upravená
plocha v rámci záměru
Městského okruhu

Parčík v návaznosti
na propojení
Novovysočanské ulice
se zahradou Třešňovka

Rekreační zóna s doplněním
vodních ploch jako
pokračování zeleného pasu
od plánovaného centra
podle urbanistické studie
v blízkosti O2 arény



Lesopark Na Krejčárku -
potřebuje revitalizaci

Otevření vymezených cest mezi významnými veřejnými
prostranstvími v zahradkové osadě Na Balkáně

Park před domovem důcho-
dců a navazující zelený
koridor mezi lesoparkem
a ulicí Na Balkáně

Sad Třešňovka - potřebuje revitalizaci
Kopec sadu je doplněn cestami z
plánované zástavby, z nichž některé se
táhnou až k Novovysočanské ulici a
jiné k řece Rokytce

Přemístění depa, čímž se železniční infrastruktura v Libni stane kompaktnější

Otevření a zdůraznění propojení s Rokytkou

Lávka pro pěší jako spojení Vysočanského náměstí a ulice Českomoravská se zaměřením na OC Harfa

Vytvoření dalšího průchodu a odpovídající lavičky ke stávajícímu obytnému komplexu, který bude otevřen kdy se nekonají žádné soutěže

Pokračování ulice Novovysočanská v podobě tramvajového mostu jako doplnění dopravních prostředků, které se dá použít při přestupu z nádraží na veřejnou dopravu

Zelená lávka pro pěší a cyklisty v návaznosti na zelený pás od sadu Třešňovka do centra plánované čtvrti u O2 areny

Otevření stezky mezi domem s pečovatelskou službou a domem důchodců jako přímého spojení mezi projektovanou stanicí a Prahou 3

Zelená lávka pro pěší a cyklisty mezi rekreačně-sportovním areálem Palmovického kopce a lesoparkem Na Krejčárku

Otevření stezky mezi dětským hřištěm Na Balkáně a lesoparkem Na Krejčárku jako dalšího napojení na ulice Novovysočanská a Hartigová

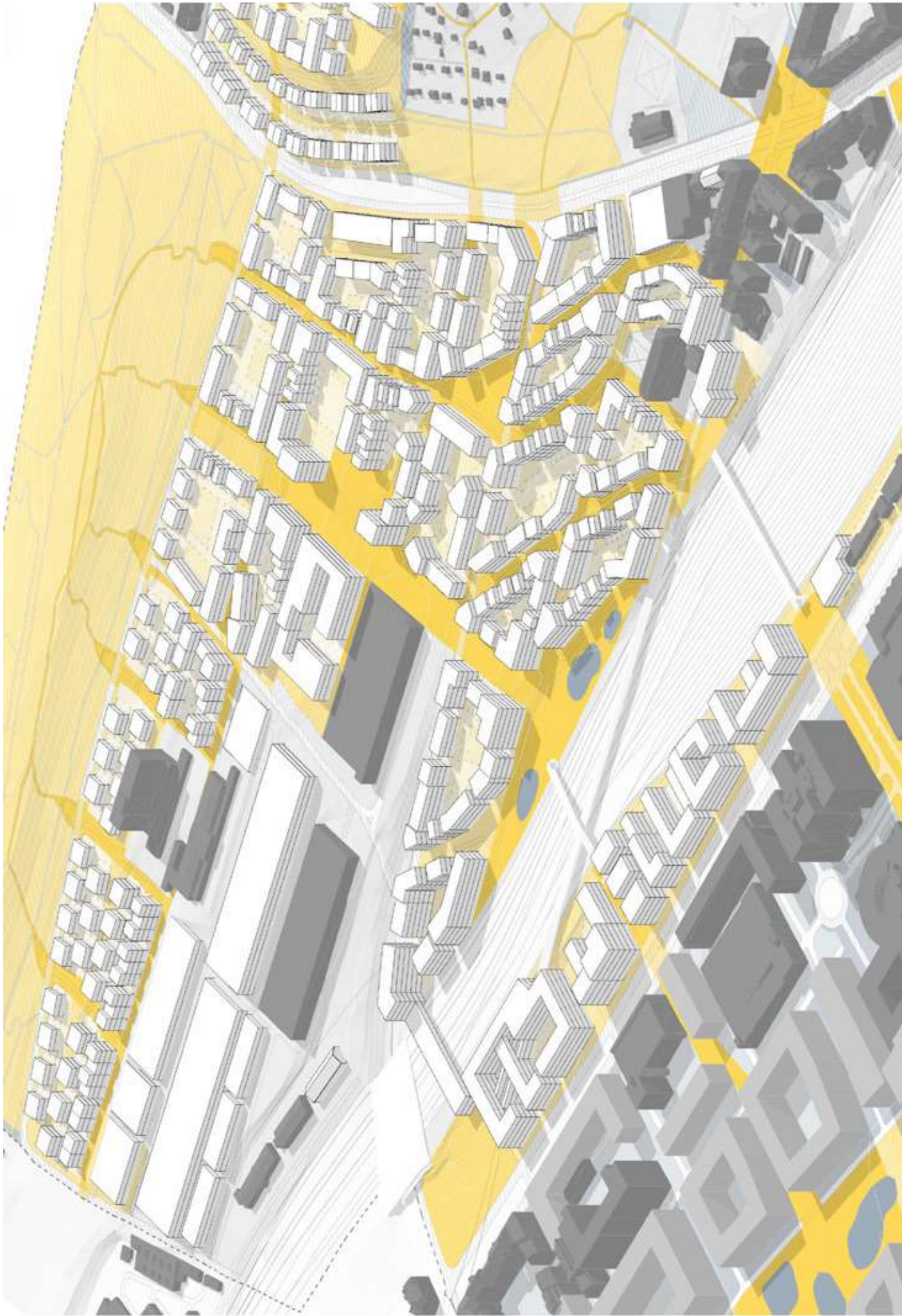
Částečné otevření sportovního areálu

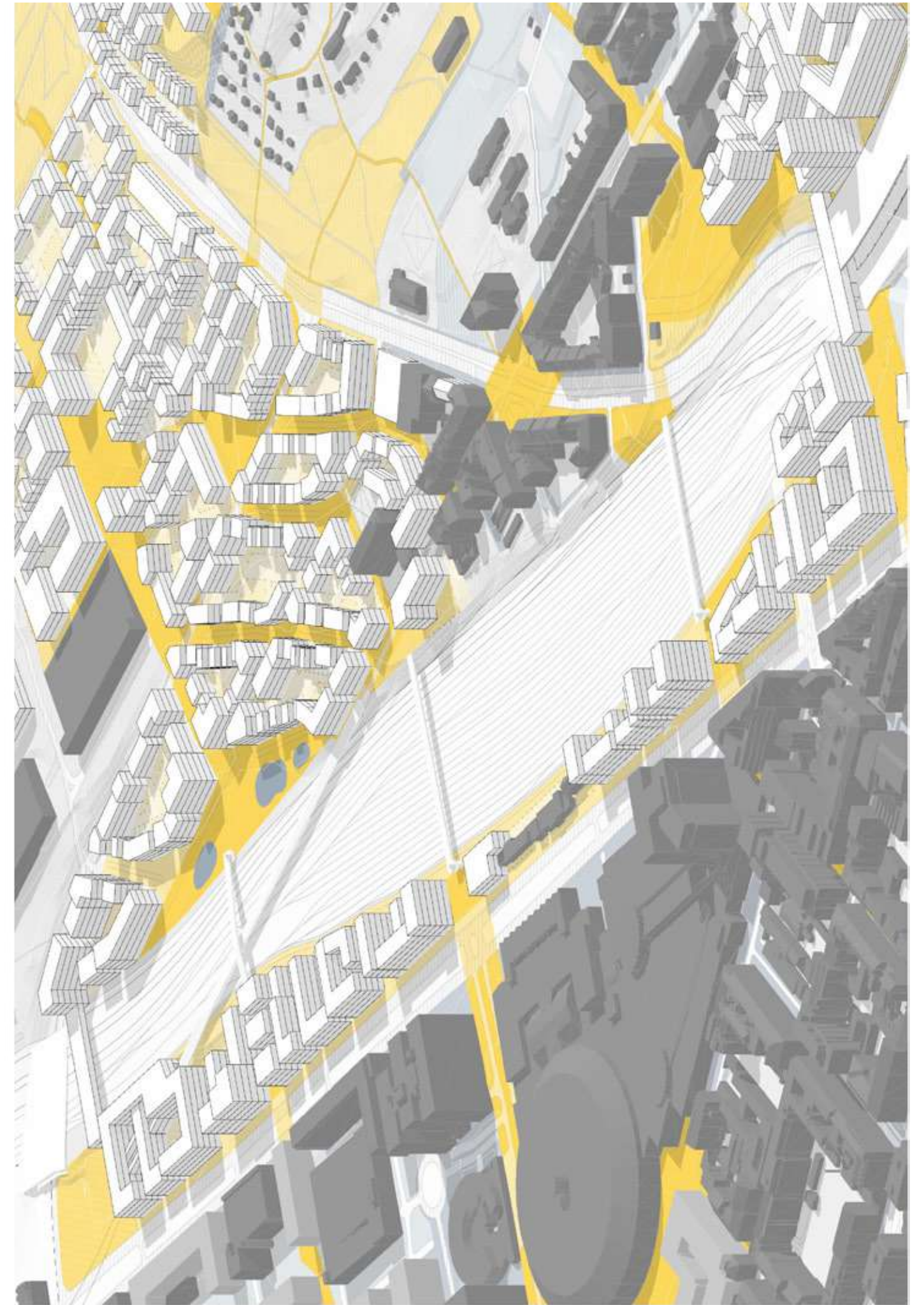
Prodloužení stezky z Vysočanského náměstí do lesoparku Na Krejčárku, dále přes zahradkovou osadu ke sportovnímu areálu a následně do ulice Hartigova

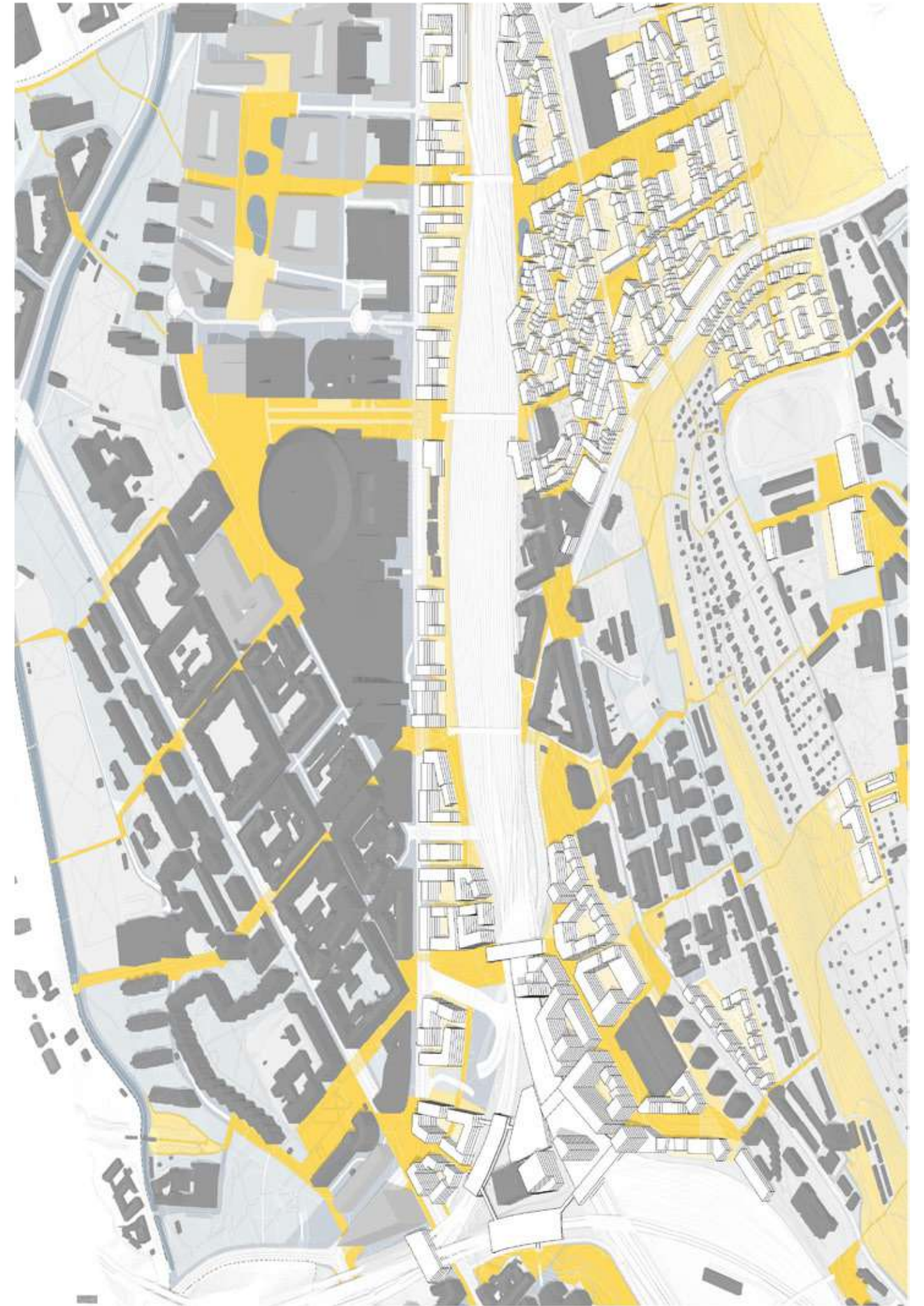
Lávka pro pěší a cyklisty mezi ulicemi Novovysočanská a Českomoravská

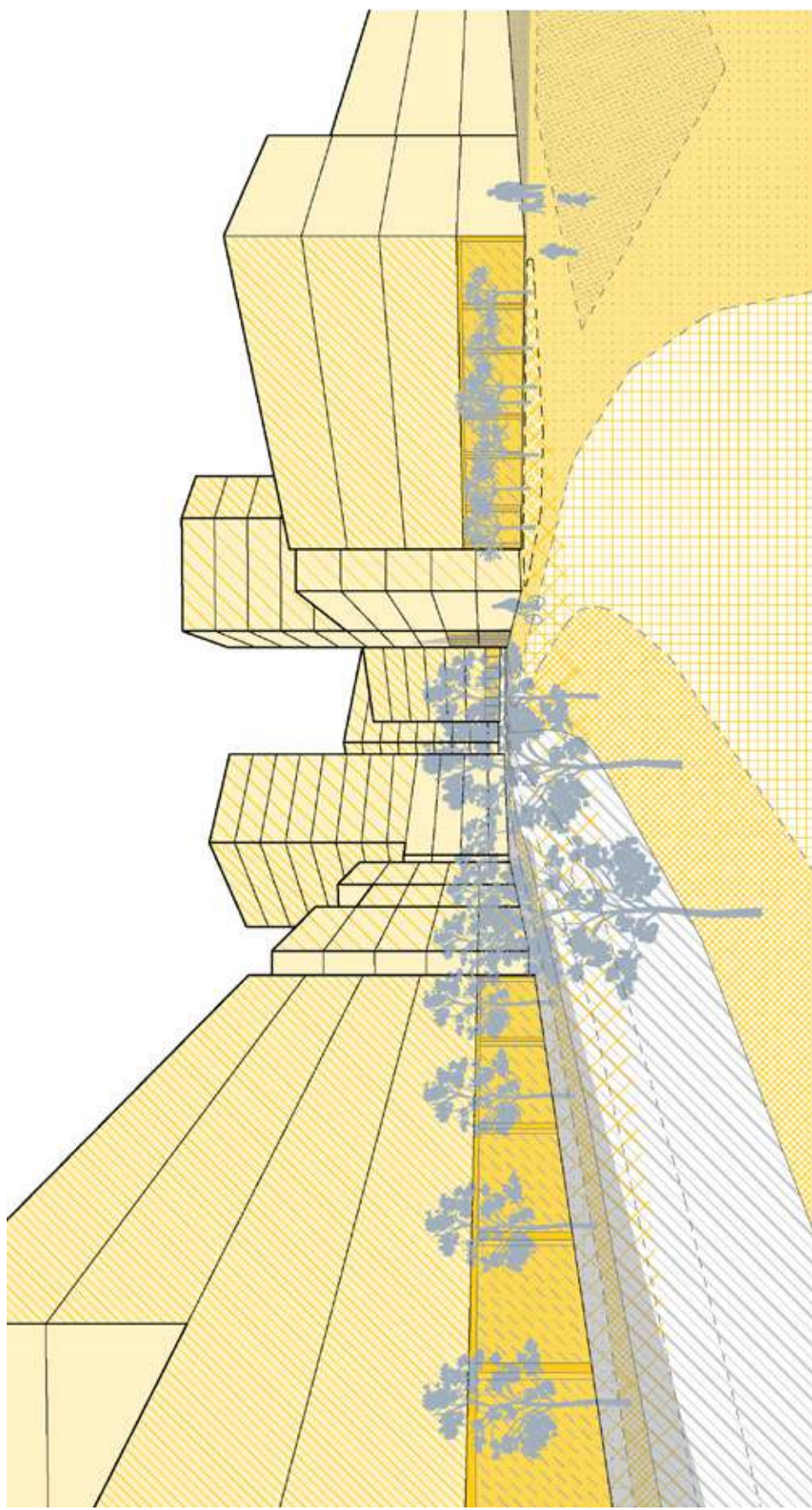
Haly Pražských služeb s využitím ve dvou úrovních: první - skladování/nakládání s odpady; druhá - volnočasové aktivity pro obyvatele navržené přilehlé lokality

DALŠÍ POHLEDY

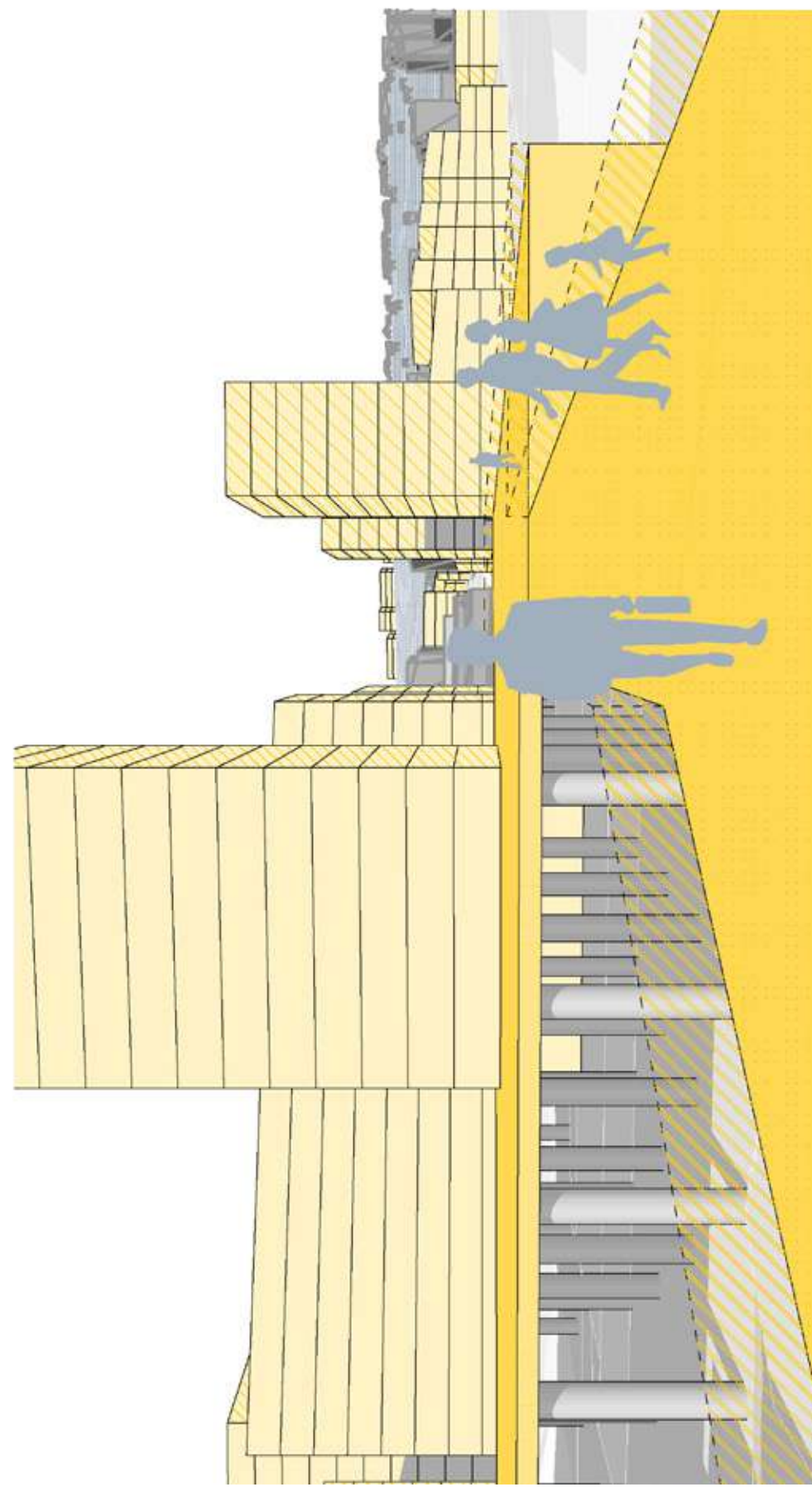




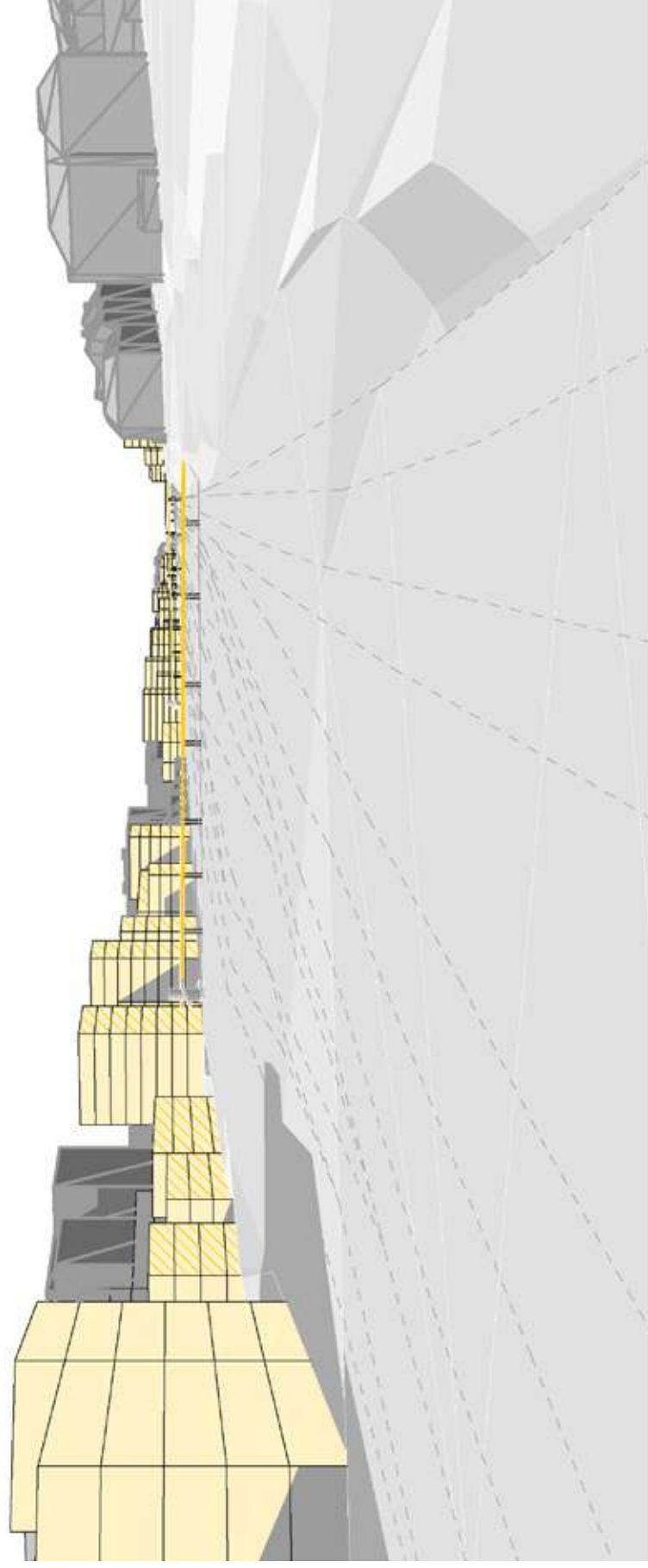




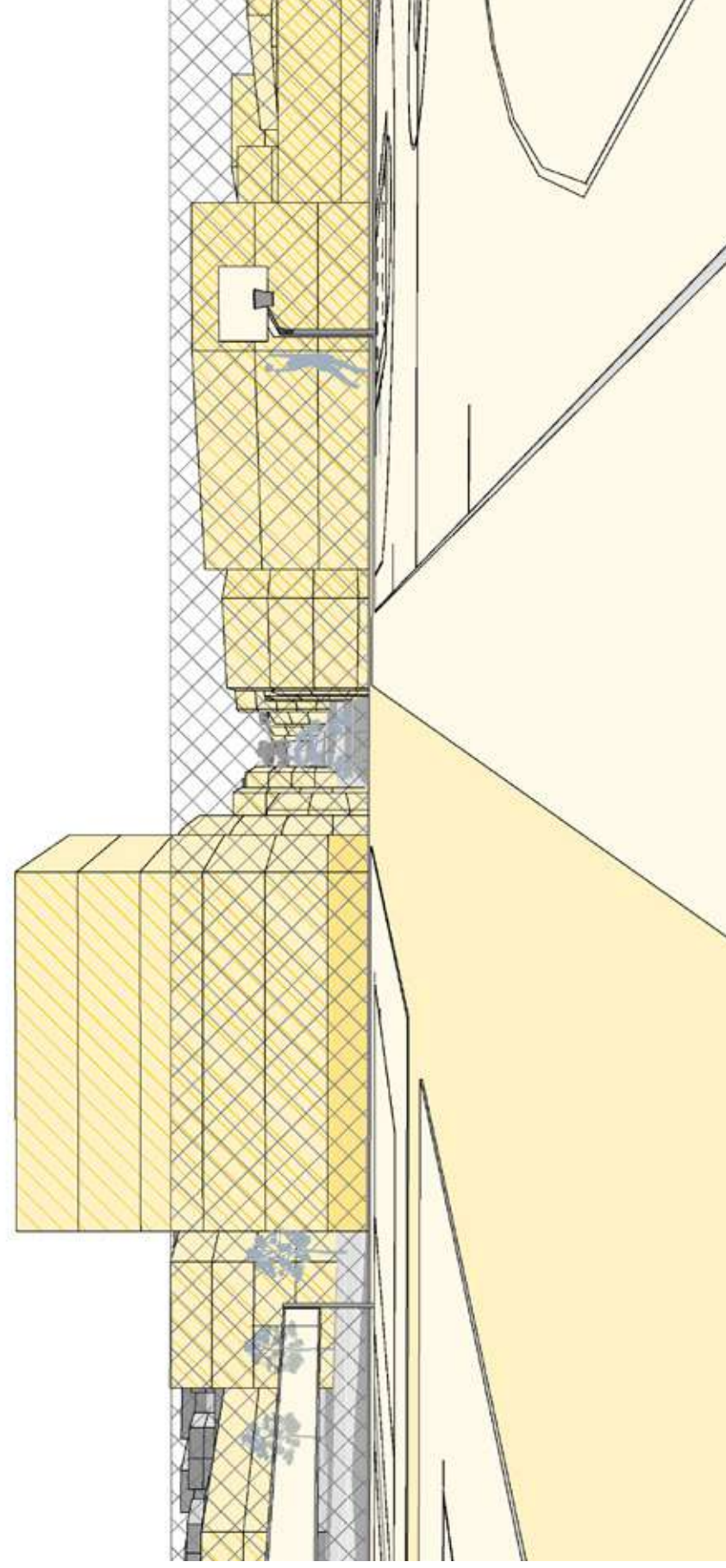
Pohled z nově plánované ulice v novém centru Libně směrem k jihozápadnímu vchodu do jižní platformy



Pohled ze střechy jihozápadní budovy jižní platformy nádraží směrem k plánovanému celoměstskému centru



Pohled z budovy jižní platformy, která vede mezi ním a Českomoravskou ulicí



Pohled ze sportoviště navržené základní školy na střechu haly Pražských služeb

ZÁVĚR A PODĚKOVÁNÍ

ZÁVĚR

Urbanistický návrh studijní lokality Libně vychází z problémů identifikovaných v analytické části, přičemž mezi hlavní patří: nedostatek veřejných prostranství mezi všemi stávajícími jako doplňkové/prostřední těžiště celé lokality; přítomnost velkých bariér v podobě dopravní infrastruktury, s čímž souvisí další problém, a to nekompatibilita jednotlivých lokalit; nepřístupnost jednotlivých míst.

Řešení těchto problémů se lišilo pro každou část lokality, kterou lze rozdělit do 4 skupin:

1. Křížení třech částí: Palmovka, Staré a Nové Vysočany

V nejproblematičtějším místě Libně, kde kromě bariéry v podobě infrastruktury je nepohodlný pohyb kvůli svažitému terénu, vzniká centrum s novou železniční stanicí. Železniční infrastruktura již není bariérou, ale příležitostí pro budoucí rozvoj, kdy se prostory nad železnicí využívají pro lidi, kombinují se na různých úrovních a propojují se dosud nepropojené části Palmovky, Starých a Nových Vysočan. Samotné centrum se s ohledem na veškerý okolní potenciál, a to jak současný (železniční infrastruktura, metro, blízkost O2 Areny a centra Prahy), tak budoucí (změny na Palmovce a doplnění o evropskou intuici), stává celoměstským plným vládních institucí a kulturních aktivit.

2. Oblast podél Českomoravské ulice

Stává se plně přístupnou, což umožňuje vytvoření propojení v podobě lávek ze Starých Vysočan do Nových. V reakci na zástavbu na druhé straně ulice má převážně obytnou funkci s doplněním administrativních budov v blízkosti důležitých veřejných prostranství.

3. Průmyslová lokalita mezi ulicemi Spojovací, K Žižkovu, Pod Šancemi a železniční tratí.

Území se stává uspořádaným a otevřeným. Nově vytvořená uliční síť reaguje na trasy ze všech ostatních přilehlých částí a navazuje na ně. Má převážně obytnou náplň s ohledem na okolní klidné rekreační lokality. Zároveň zůstává zachována průmyslová funkce v části území podél železnice, a to areál Pražských služeb a zachranná stanice pro exotická zvířata. Jediné, co je pro tyto objekty důležité, je podmínka rekonfigurace, která zahrnuje kompaktnost, uspořádanost a vizuální blízkost k lidem, nikoliv odcizení. Tato pravidla jsou jasně patrná při zavedení dodatečného využití střechy pražských služeb pro volnočasové aktivity.

4. Klidová zóna mezi nově vytvořeným centrem a Hartigovou ulicí.

V této oblasti hrálo důležitou roli odhalení chybějících vazeb, a to jak v rámci zástavby podél Novovysočanské, tak v zahrádkové osadě. S ohledem na přidaná propojení a stávající na křižovatce třech ulic, které vedou z Prahy 3 a zdánlivě směřují obyvatele k této cestě, vzniklo centrum naplněné rekreačními funkcemi.

Ačkoli se tyto 4 části zdají být navzájem oddělené, vyplňují/doplňují mezery ve struktuře Libně. Spolu s přidanými vazbami/podporami mezi všemi důležitými existujícími a vytvořenými centry ve studovaném území projekt ukazuje, jak lze Libni prokrvit a oživit.

PODĚKOVÁNÍ

Ráda bych poděkovala své vedoucí diplomové práce doc. Ing. arch. Veronice Šindlerové, Ph.D. za odborné vedení a cenné konzultace, které mi poskytovala během celého procesu.

Dále bych chtěla vyjádřit svou vděčnost všem učitelům z Ústavu prostorového plánování za každou konzultaci a lekci, kterou jsem měla možnost absolvovat. Každá z nich mi přinesla obrovské množství dosud neznámých informací.

Zejména bych chtěla zmínit Vaše výuky, které mě upozornily na důležitost urbanismu a hluboce ovlivnily mé chápání tohoto oboru.

