

OVĚROVACÍ URBANISTICKÁ STUDIE DOLNÍ LIBNĚ / V/2012

*Handwritten signature and date:*  
Marek Wrona  
V/2012

# OVĚŘOVACÍ URBANISTICKÁ STUDIE DOLNÍ LIBNĚ / V/2012

Projekční stupeň: Urbanistická studie - Návrh

Místo : Praha 8 – území Dolní Libně (vymezené v Zadání)

Katastrální území: 730891 Libeň

Obec: 554782 Praha

Objednatel: Hlavní město Praha  
Útvar rozvoje hl.m.Prahy  
Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2  
E-mail: [podatelna@urm.mepnet.cz](mailto:podatelna@urm.mepnet.cz)

Garant ÚRM: Ing.arch. Jan Hladík  
E-mail: [hladik@urm.mepnet.cz](mailto:hladik@urm.mepnet.cz)

## ZPRACOVATELÉ URBANISTICKÉHO NÁVRHU:

Architekt: AP ATELIER, Ing. arch. Josef Pleskot  
Komunardů 5/1529  
170 00 Praha 7  
IČ: 14908352  
DIČ: CZ521203124  
Tel.: +420 220 876 201  
Fax: +420 220 808 507  
E-mail: [atelier@apatelier.cz](mailto:atelier@apatelier.cz)

Spolupráce: Ing. arch. Jan Albrecht  
Ing. arch. David Ambros  
Ing.arch. Jan Mudra

## ZPRACOVATELÉ DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ NÁVRHU:

Atelier PROMIKA s.r.o.  
Muchova 9  
160 00 Praha 6  
Tel.: +420 233 081 261  
Fax: +420 233 081 263  
E-mail: [promika@promika.cz](mailto:promika@promika.cz)  
Ing. Jaroslav Míka  
Ing. Petr Macek  
Ing. Petr Pešťál

- 1 URBANISMUS / ANALÝZY, NÁVRHY
- 2 DOPRAVA
- 3 PROSTOROVÉ ZOBRAZENÍ

# KAPITOLY

## **Důvody pro pořízení studie a cíle rozvoje území (citace ze zadání ÚRM)**

*Důvodem pro pořízení nové ověřovací studie je potřeba prověřit nové názory na odlišnou formu založení městské struktury zohledňující rovněž aktuální stav v transformačním území a jeho vývoj zčásti odlišný od předpokladů původního návrhu spočívajících v již provedených demolicích, v návrhu, přípravě a realizaci jednotlivých záměrů a v rozdílném pohledu vlastníků pozemků na navrhované využití území.*

*Cílem ověřovací studie je pro aktuální návrh využití území a odpovídající řešení dopravy stanovit prostorové limity a regulativy pro výstavbu, vymezit veřejná prostranství, plochy nezbytné pro zajištění dopravní obsluhy a stanovit podmínky pro výstavbu vázané na vývoj širšího území města, jeho systému dopravy, zeleně, technické infrastruktury i případné podmínky vzájemné koordinace stavebních záměrů v rámci řešeného území.*

### **Exaktně řečeno:**

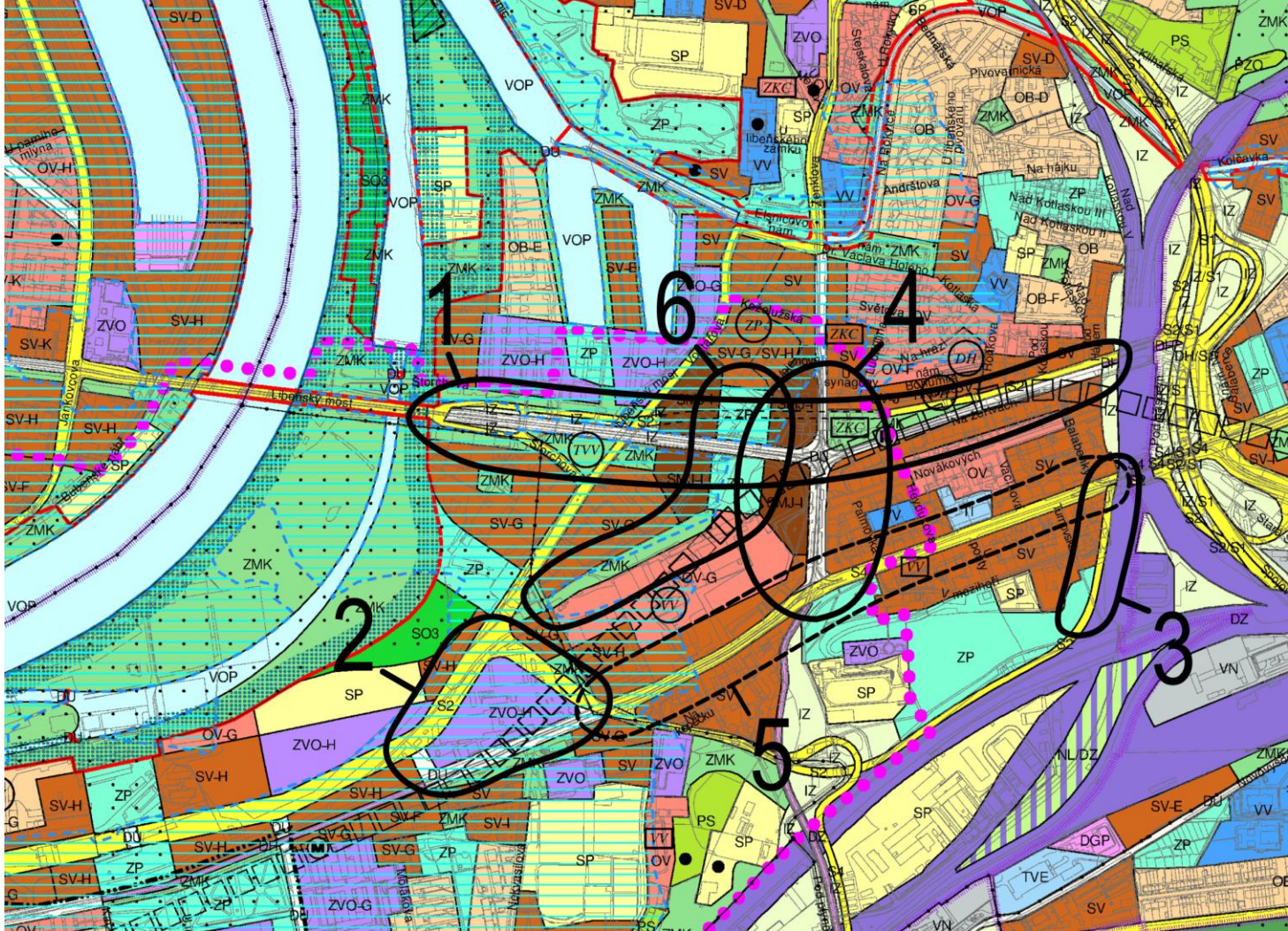
#### **Stávající veřejné prostory Dolní Libně jsou v zoufalém stavu.**

- Územní plán tuto skutečnost nikterak neřeší, neboť dopravní a tím i urbanistická koncepce v něm kodifikovaná prakticky nepodněcuje jejich aktivaci.
- Územní plán pouze za velké realizační náklady vylepšuje situaci tím, že umožňuje zdánlivě bezkolizní průjezd tranzitní dopravy územím. Ve skutečnosti způsobuje umrtvení celé Dolní Libně.
- Územní plán nasměrovává veřejné (i soukromé) finance zcela jiným směrem, než by bylo zapotřebí.
- Územní plán nezakládá potřebnou synergii v urbánních a společenských vztazích, a stejně tak neumožňuje vynakládání finančních prostředků se synergickým efektem.

#### **Území Dolní Libně si žádá nový pohled.**

Aby nový pohled byl možný, bylo nezbytné podrobit přísné kritice zejména dosud přetrvávající názor na dopravní řešení, a tím se do jisté míry odchýlit od zadání. Bez revidovaného názoru na dopravu by nebylo možné naplnit základní ideu zadání, která v podtextu nemůže mít jiné znění, než **vytvoření předpokladů pro dobře fungující živé město.**

1



## Výčet zásadních závad územního plánu

- 1 – „Severní tunel“ (tunelová větev Pobřežní IV) a rezignace na dopravní kapacitu předmostí Libeňského mostu a ulice Na Žertvách.
- 2 – Soustředění dopravy z ulice Rohanské nábřeží (Pobřežní III do ulice U Rustonky (Nových Švábek) a její zavedení do geometricky problematické křižovatky se Sokolovskou.
- 3 – Nešetrné zaústění „jižního obchvatu Libně“ do Sokolovské ulice.
- 4 – Nedostatečná definovanost centra
- (5 – Fatální zklidnění (umrtvení) Sokolovské ulice)
- 6 – Nedostatečná koncepce práce s městskou zelení
- 7 – Nelogické (nepotřebné, zastaralé) funkční členění. Rozproštění základních městských funkcí, jimiž jsou bydlení, kultura, administrativa, obchod, nepotřebuje stanovovat striktní hranice.

## ... analýzy, předpoklady, cíle ...

Dolní Libeň je územím, které má historicky četná předurčení k tomu, aby se stalo přirozeným centrem Prahy 8. Je možné vysledovat, že minimálně sto padesát let jsou ve vztahu k tomuto území dělána taková rozhodnutí, která to potvrzují. Je však paradoxní, že veškeré urbanistické počiny, které se v něm za těch posledních sto padesát let staly, byly natolik nekonzistentní a protichůdné, že vznik centra spíše zkomplikovaly, než by mu pomohly. Jmenujme alespoň některé: zasypání slepých vltavských ramen - zbavení se nábřeží, nekonceptní trasování Libeňského mostu s naprosto hluchým využitím v území středu Dolní Libně, zrušení železniční tratě a zanechání jejích pozemků bez využití, devastace židovské obce i jejího odkazu, naprosto neuchopitelně rozprostraněná stanice metra trasy B, ... dopravní koncepce z posledních desetiletí, která plodí nekvalitní zastavovací koncepce a bezradně předurčuje veřejné prostory i řešení zeleně (např. asanace území pro umístění provizoria autobusového nádraží).

Stávající dopravní koncepce má hlavní vadu v tom, že naprosto umrtvuje funkce živého centra. Vytváří kolem něho jakýsi obchvat, přičemž jeho realizace, pokud by vůbec mohla být ekonomicky myslitelná, nepřinese odpovídající užitek. Lze říci, že v územním plánu petrifikované dopravní řešení je dávno zastaralé a neprogresivní a pro Libeň škodlivé.

Studie, kterou předkládáme, zpochybňuje toto dosavadní řešení z následujících důvodů:

- 1) Existující kapacitní dopravní trasy zejména Libeňský most a ulice na Žertvách zůstávají nevyužity (dále leží ladem).
- 2) Záměr výstavby jednosměrného tunelu je technicky náročný a urbanisticky devastuje rozsáhlé cenné území v centru Libně.
- 3) Celé řešení je velmi drahé a tudíž v dohledné době naprosto nereálné, nehledě na to, že je neměstotvorné a že existujícímu veřejnému prostoru nepřináší žádné pozitivní výhledy.
- 4) Rezignace na rozumě rozloženou a chytře strukturovanou dopravu na povrchu je pro města devastující. Jiný systém dopravy, než je systém maximálně prostupných nově strukturovaných ulic, je zapotřebí odmítnout.

Celé stávající řešení podrobujeme kritice a stanovujeme aktuální pohledy a nová východiska:

- Ad 1) Vycházíme z toho, že území Dolní Libně dokáže veškerou dopravu převádět po povrchu s využitím existujících dopravních tras ku prospěchu příjemně bezkolizně pulzujícího života města.
- Ad 2) Dopravní řešení stavíme na existujících možnostech a koncipujeme jej tak, aby stimulovalo kvalitní možnosti stavění domů. Odmítáme systém slepých dopravních ramen, která dopravně připojují jednotlivé domy a ve svém důsledku nevytvářejí uliční síť. Také zpochybňujeme tendence vedoucí k separaci tranzitní dopravy za každou cenu.
- A 3) Snažíme se nacházet finančně úsporná řešení, která využívají z valné části již existujících a neefektivně využívaných cest a dopravních staveb, a tím také napomáhat jejich zhodnocení.

Ad 4) Snažíme se vytvořit jemně strukturovanou dopravní tkáň, která umožní veškeré pohyby lidí a jejich dopravních prostředků tak, aby byla zaručena pohodlná obslužnost území s přidanou hodnotou kvalitních sociálních kontaktů pohybujících se lidí. Snažíme se omezit nesmyslné zákazy a příkazy, neodůvodnitelné jednosměrné pohyby a vystříhat se zbytečné segregaci.

– Cílem je, aby především vzniknul kvalitní živý veřejný prostor s maximem příležitostí kvalitních sociálních kontaktů, ve kterém budou veškeré často protichůdné zájmy harmonizovány, nikoliv potlačovány, aby v součtu byly přínosem pro všechny občany.

– **CÍLEM DOPRAVY NENÍ RYCHLOST POHYBU ALE JEHO PLYNULOST**

– Cílem je také vytvoření srozumitelného čitelného zapamatovatelného městského prostředí, které dokáže bezpečně spojit veškeré požadavky všech uživatelů a obyvatel, aniž by zájmy kohokoliv byly potlačeny. Vycházíme z toho, že život ve městě je zapotřebí pojímat komplexně a negativa proměňovat v pozitiva. Město je výsledkem (obrazem) kvality úmluvy mezi všemi jeho obyvateli a uživateli.

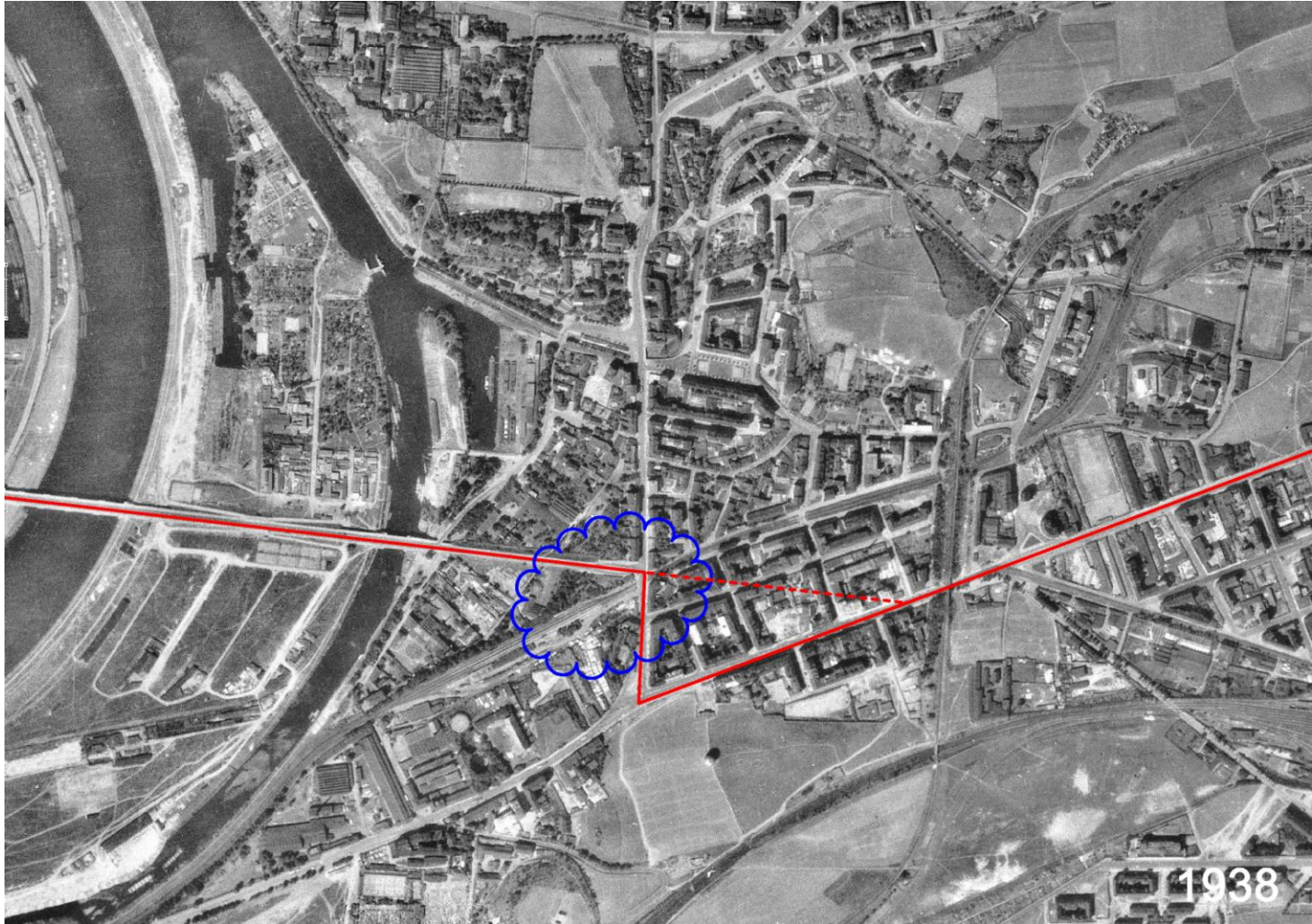
– Cílem je definovat co nejpřesněji rozhraní zastavitelných a nezastavitelných ploch, rozhraní mezi soukromým a veřejným prostorem, definovat centrum, ochránit specifika urbánních částí (kvadrantů), vytvořit možnosti pro hodnotné uplatnění veřejné zeleně a v takto vzniklém prostředí nechat přirozeně uplatnit potřeby pohybu lidí (dopravy).



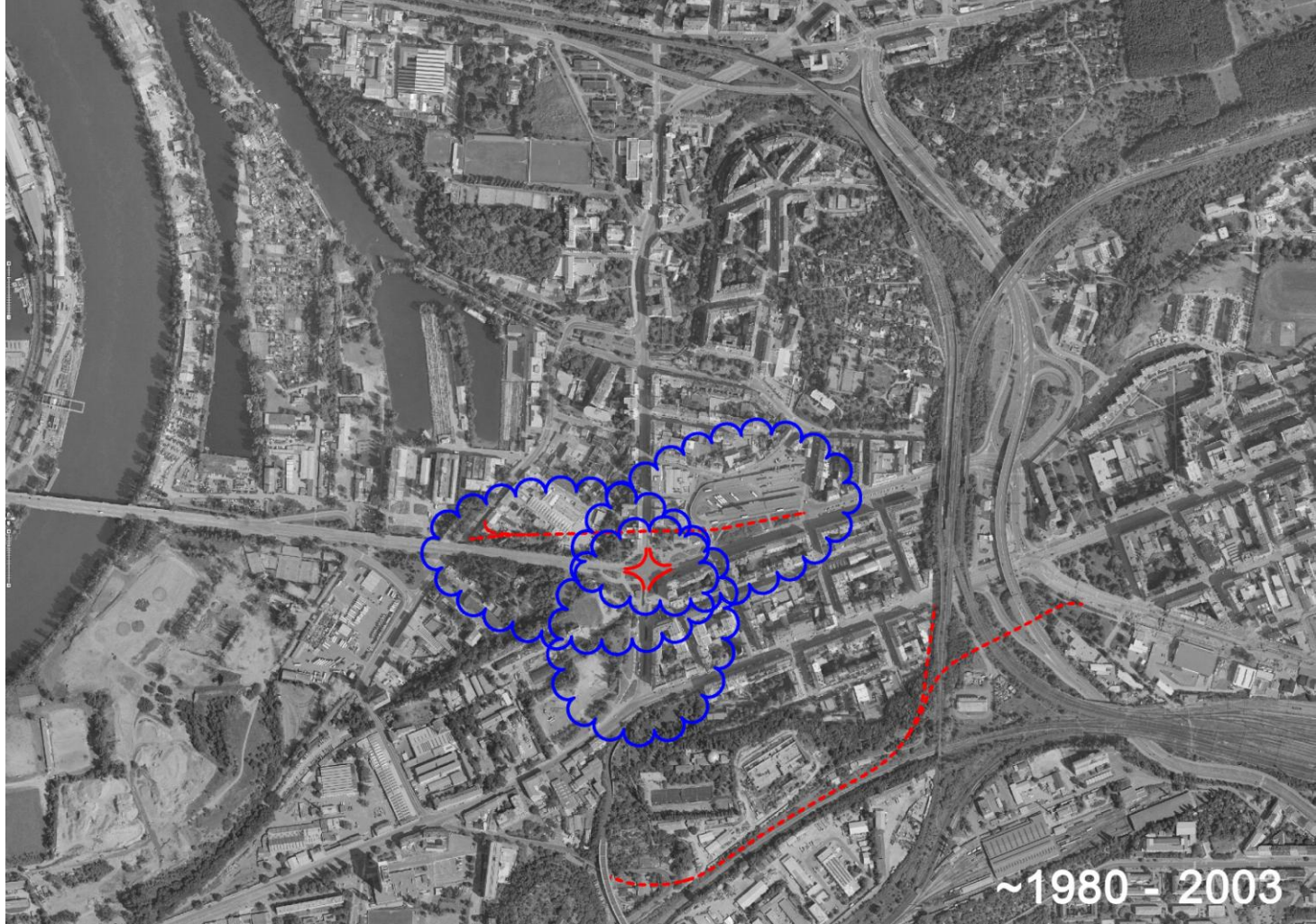
## Nekonzistentní zásahy v území za posledních cca sto padesát let / analýza

Je pozoruhodné až signifikantní, kolik jizev a vrás utrpělo území Dolní Libně za posledních zhruba sto padesát let. Žádný z těchto zásahů však nedokázal být využit natolik, aby přinesl Dolní Libni prokazatelný prospěch. Lze říci, že se jedná o území dlouhodobě devastované. Za nejhorší však lze paradoxně považovat zásah související s výstavbou metra a navazujících dopravních staveb se snahou vytvořit přehledné a bezpečné přestupní místo. Bezradnost tohoto zásahu přinesla „kvalitu“ dezurbanizace území samotného centra Prahy 8, kterou nelze odstranit jinak než systémovou změnou myšlení o roli dopravy – pohybu lidí ve veřejném prostoru.

S trochou nadsázky lze prohlásit, že za neuspořádaný osud území Dolní Libně může také nedostatečná, nebo málo zdařilá regulace z doby klasicismu, která v jiných částech Prahy (Holešovice, Vinohrady, Žižkov, Smíchov) nastavila parametry pro úspěšnou urbanizaci s trvalou hodnotou zástavby. V těchto silněji urbanisticky definovaných částech Prahy se dopravní teorie šedesátých a sedmdesátých let (u nás bohužel i osmdesátých a devadesátých) nedokázaly prosadit v takové zničující míře jako právě v Dolní Libni.



Situace z roku 1938 ukazuje, do jaké míry negativně ovlivnila železnice trasování Libeňského mostu a jeho propojení s přirozenou radiálou Sokolovské ulice pomocí části Zenklovy ulice. Spojení levého a pravého vltavského břehu stavba Libeňského mostu nevyřešila, protože železniční přejezd se závorami v Zenklově ulici byl přece jenom tíživou bariérou. Odstraněním železnice tato možnost spojení prakticky nebyla dále zkoumána.



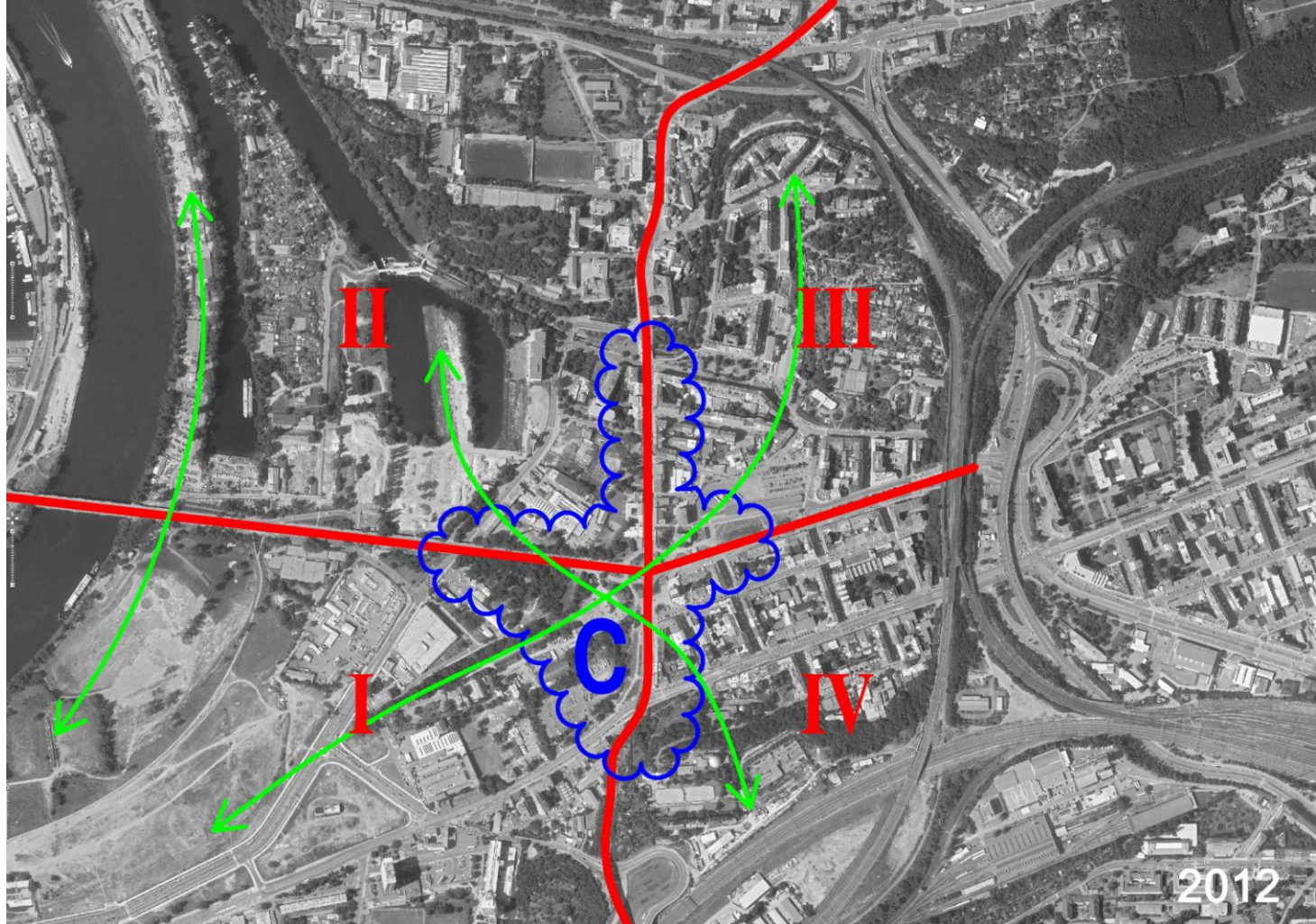
Po odstranění železnice vznikl prostor pro racionální úvahu, jak správně naložit s uvolněným prostorem. Pražský urbanismus byl tehdy diktován myšlenkami vzniku lokálních center, ve kterých měly být vytvořeny kvalitní přestupové možnosti křížících se systémů městské hromadné dopravy. Automobilová doprava obzvláště tranzitního charakteru, byla cíleně potlačována jako nanejvýš rušivý a nebezpečný element. Prostorově nešťastně realizovaná stanice metra na křižovatce Zenklovy ulice a ulice Na Žertvách vyvolala špatné rozložení zastávek tramvají a tím i jejich kolejových tras a poslední ránu pro území přineslo naprosto brutální umístění a celkové řešení autobusového nádraží. Tato neobhajitelná dopravní rozhodnutí přinesla zmrazení jakéhokoli pozitivního urbánního vývoje a dokonce plíživou devastaci ohromného území celého předmostí Libeňského mostu, celé oblasti při ulici Na Žertvách a úseku ulice Zenklovy od jejího ústí v ulici Sokolovské až po Elznicovo náměstí. Řešení tranzitní dopravy bylo zcela upozaděno a odsunuto do budoucnosti návrhem nesmyslného jednosměrného tunelu ústícího v ulici Na Žertvách a v ulici Voctářově a trasováním tzv. jižního rovněž jednosměrného obchvatu přes Mezihoří podél železnice ze Sokolovské do Sokolovské. Direktivní, vykonstruované a bezohledné řešení dopravy v Dolní Libni přineslo tomuto území mnoho škod, které nebyly dosud veřejně pojmenovány. Stal se zde omyl, který je nutné napravit.



Poslední velmi problematické až devastační vlivy pro území přineslo vybudování ulice U Rustonky (Nové Švábky) s velmi nepříjemným křížením se Sokolovskou, se špatnou křižovatkou s Pobřežní ulicí a s dopadem totálního umrtvení prostoru Sokolovské ulice od Invalidovny až po křižovatku s ulicí U Rustonky.

Je naprosto evidentní, že současné dopravní řešení, tak jak jej fixuje dosud platný územní plán, je pro urbanistický rozvoj Dolní Libně likvidační.

**Škodlivost tohoto názoru na řešení dopravy je však prokazatelná pouze za předpokladu, že jeho protagonisté a obhájci změni úhel pohledu na fungování města, o kterém chceme říkat, že je živé, přátelské a uživatelsky (občansky) komfortní.**



Nová struktura území spôsobená stopadesáťiletým vývojom.  
Základ budúceho rozvoje.

## URBANIZACE

Z poznání území a jeho historických daností vyplývá, že je možné poměrně přesně stanovit (vymezit) širší hranice centra Dolní Libně a k němu přiléhající kvadranty (I, II, III, IV), které lze charakteristicky popsat, neboť jsou nositeli popsatelného genia loci. Je také možné charakterizovat hlavní proudy krajinných vlivů, které území Dolní Libně svébytným způsobem definují.

### centrum C

Od jihu je síla centra pociťována z místa, kde ze Sokolovské ulice odbočuje ulice Zenklova. Zde se po dlouhá staletí nacházela usedlost Palmovka, jejíž jméno toto místo stále nese. Jde o název místa, který je celopražsky vžitý. Ve směru od severu je centrum vnímáno již od Paláce Svět, kde historicky stávala rovněž důležitá usedlost rodiny Světů

Od západu je centrum pociťováno od místa, kde Libeňský most přechází přes ulici Voctářovu. Jde o místo, kde se nacházel původní pravý vltavský břeh. Od východu lze dotek centra pociťovat již zhruba v jedné třetině hloubky ulice Na Žertvách.

Obrys nepravidelného kříže, který tímto vymezením vzniká, má ve svých ramenech prostor předmostí Libeňského mostu, živou část ulice Zenkovy, živou část ulice Na Žertvách a velkoryse koncipovaný předprostor (jakýsi park) před blokem Palmovka s komplexem budov tzv. Nové Palmovky s radnicí MČ Praha 8.

V samotném středu asymetrického kříže je definováno místo pro centrální stavbu zásadně veřejného významu. Centrem prochází městská třída Na Žertvách – Libeňský most a Zenklova ulice s tramvajovými trasami. V podzemí je stanice metra. Veškeré komunikační vazby jsou upraveny tak, aby byly přehledné, bezpečné, co nejméně namáhavé a zároveň posílené přítomností automobilové dopravy s počtem vozidel, jak náleží normálně pulzující městské třídě.

### jihozápadní kvadrant I

Jde o území, kterému propůjčuje svůj charakter typ klidného města na pobřeží. Doznívá v něm genius loci karlínského typu zástavby doprovázený originálním urbanismem průmyslových dvorů typu Rustonka. Tento kvadrant má svůj vrchol v centrální veřejné stavbě v samotném centru Dolní Libně. Trasa Libeňského mostu, která jej ze severu omezuje, jej i zároveň spojuje s kvadrantem II pomocí urbanistické megastruktury domu „dvojče“ či „spony“, která naprosto pevně definuje čtvercové náměstí na niveletě mostu a vytváří tak jeho jasné předmostí typově blízké Palackého, Jiráskovu, Palachovu náměstím. Nová zástavba v tomto kvadrantu by měla z části přejímat prostorové vzorce klasických karlínských bloků (příklad: nové cihelné bloky u Invalidovny), nebo bohatě strukturované velké bloky odkazující na prostorovou strukturu starých továren (Rustonka). Veřejná zeleň by měla mít spíše charakter lineárních doprovodných útvarů.

### severozápadní kvadrant II

Jde o velmi specifickou část města, která je ohraničena Vltavou, severní vltavskou terasou s Thomayerovými sady, Zenklovou ulicí a trasou Libeňského mostu. V tomto území přeplněném přemírou heterogenních urbanistických prvků od přístavních doků přes komplex Libeňského zámečku až po urbanistickou tříšť židovského ghetta lze najít líbeznou městskou bohatost, která je zřídka k nalezení.

Nová zástavba v tomto kvadrantu by měla mít charakter spíše zajímavých solitérů dobře (pevně) zapojených do velmi logických prostorových vazeb území. Zástavba by měla být prostoupena bohatou zelení krajinného typu tak, aby krajinný reliéf území zůstal zachován. V tomto pohledu bude plánovaná sedmipodlažní zástavba DOCK (jih a východ) podél ulice Voctářovy a Libeňského mostu bariérou přirozeného vztahu území ke krajinně pobřežní nivy.

### **severovýchodní kvadrant III**

Tento kvadrant rozprostírající se na východ od Zenklovy ulice a na sever od ulice Na Žertvách je charakteristický svojí urbánní sevřeností, uspořádaností a velmi přátelským měřítkem. Jeho atmosféru hodně ovlivňuje tok Rokytky, která mu poskytuje až holandskou atmosféru. K takovému území lze najít velmi osobní vztahy jeho obyvatel, nejde o anonymní městské prostředí.

Třetí kvadrant je městským koutem, kde je možné založit vztahy občanské až sousedské intimity Hrabalovského charakteru. Určitá malebnost prostředí je zde charakteristická. Pocit harmonického souznění je ale silně narušen provizoriem autobusového nádraží, které splývá s náměstím Bohumila Hrabala. Z toho důvodu musí být znovu zvážena otázka jak naložit s plochami autobusového nádraží.

Speciální pozornost je zapotřebí věnovat území se zahradními domky a rodinnými domy Na Kotlasce a Na Hájku, aby zde nepřevládla živelná neřízenost.

### **jihovýchodní kvadrant IV**

Na rozdíl od kvadrantu III je tento charakteristický spíše razantním měřítkem. Bloky domů, které jej utvářejí, mají větší rozměr a podobají se spíše blokům vysočanským. Jeho atmosféra není tak domácí – starousedlická, je spíše kosmopolitní – velkoměstská. Přírodní útvar Mezihoří s dominantou kulového plynojemu tvoří značku místa celé Libně.

Rozvoj tohoto kvadrantu lze očekávat v Mezihoří za plynojemem. Urbanizaci tohoto místa ovlivní citlivé trasování „jižního obchvatu“. Tato komunikace vedená v trase původní zaniklé krajinné cesty by mohla do tohoto území vnést kvalitu civilizovaného prostředí a vypudit duch periferie s neřízenými skládkami a neudržovanou zelení. Kultivací tohoto území by obyvatelé získali kvalitní veřejný prostor přírodního charakteru, který by navázal na zelené úpravy okolí plynojemu.

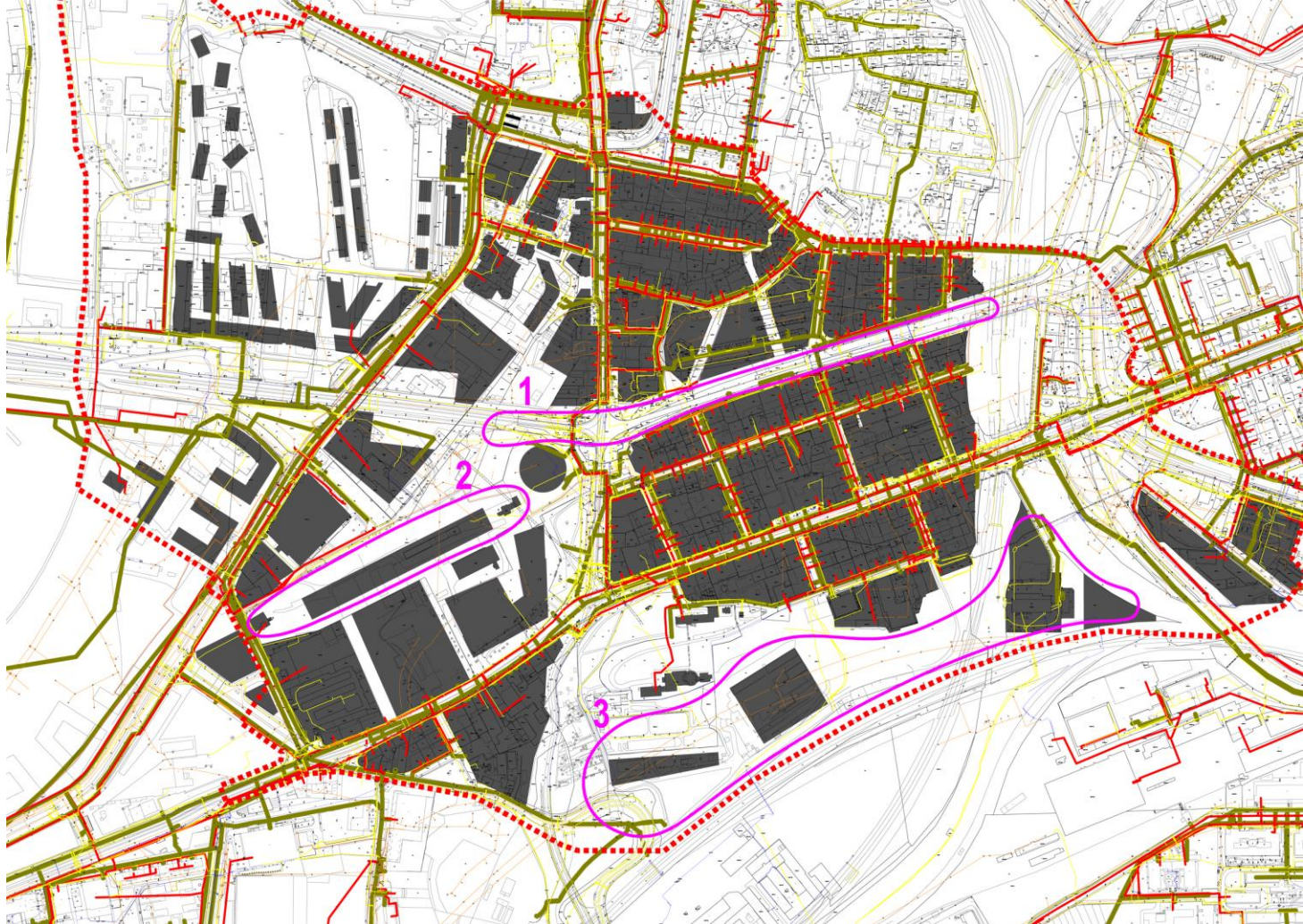
### **krajinný fenomén**

Kvadranty, ze kterých je Dolní Libeň složena, zvláštním silným způsobem prostupuje krajina. Ve směru jihovýchod – severozápad je to silná krajinná energie vycházející od plynojemu z Mezihoří přes centrum k řece (do přístavu) a do Thomayerových sadů. Zástavba nacházející se ve vlivu tohoto krajinného pásu, by měla být pojímána ve formě „stavby v krajině“, nebo „krajina ve městě“.

Ve směru jihozápad-severovýchod proudí přes centrum krajinná nálada pobřežní nivy od Vltavy až k břehům Rokytky. Tato krajinná nálada není tak zjevná jako krajinné prostoupení jihovýchodně-severozápadní, ale přesto by neměla být v urbanizaci, zejména bývalého železničního prostoru, potlačena.

Silným krajinným fenoménem v území je také krajinný proud procházející paralelně s tokem Vltavy.

Od krajinného fenoménu zeleně by měla být odvozena tzv. městská doprovodná zeleň umístěná hlavně v ulicích a na drobnějších městských prostranstvích. Nejvýrazněji by bylo možné s městskou doprovodnou zelení, pomíneme-li prostor před novostavbou „Nová Palmovka“, který patří spíše do vlivu silného krajinného proudu, pracovat ve zcela nově strukturované ulici Na Žertvách s přesahem do všech jejích kolmých ulic s důrazem na prostor okolo židovské synagogy. Stejně důležitá bude koncepce doprovodné zeleně v celém rozsahu nově koncipovaného celého dlouhého předmostí Libeňského mostu. Detailní řešení struktury zeleně přesahuje rámec této studie, která zůstává v úrovni ideové.



## Urbanismus a technická infrastruktura

Inženýrské sítě v území Dolní Libně jsou v poměrně dobrém stavu, jsou dostatečně rozloženy a lze předpokládat, že kapacitně obhospodají veškerou zástavbu, která by mohla přicházet do úvahy. Charakter nové zástavby je spíše doplňující, veškerým potřebám by tedy měla vyhovět stávající technická infrastruktura.

Výjimku tvoří tři oblasti (označené 1, 2, 3), které v souvislosti s budoucí urbanizací budou muset být s největší pravděpodobností technickou infrastrukturou posíleny.

Oblast 1 by měla být nově uspořádána a posílena v rámci přestavby celé ulice Na Žertvách.

Oblast 2 by měla být posílena v závislosti na uskutečnění nové výstavby na bývalé drážní ploše.

Oblast 3 by měla dostat novou městskou technickou infrastrukturu se stavbou tzv. jižního obchvatu.

Studii jsme ověřili nové názory na odlišnou formu založení městské struktury podle aktuálního stavu transformace území a možného odlišného vývoje od původních předpokladů již dříve zpracovaných urbanistických studií a z nich odvozené změny ÚPn . Předkládáme studii ideovou, ve které jsou současně konkretizovány urbanistické možnosti pro řešení území v jediné výsledné variantě a detailu komplexní územní studie s důrazem nastavit přirozené urbánní vztahy. Průzkumy a rozbory byly provedeny a zpracovány aktuálně a v souladu se zadáním v míře odpovídající potřebám studie - návrhu. Součástí Návrhu je fáze Urbanistického Konceptu, jehož zásady byly specifikovány ÚRM v samotném Zadání urbanistické studie.

Ve studii byly zohledněny veškeré danosti související s aktuálním legislativním procesem stavebního rozvoje území. Ty, které znemožňují nový pohled na rozvoj území a petrifikují zastaralý názor, byly odmítnuty.

### **Zdůvodnění odchylek od Zadání**

V intencích zadání ÚRM ze září 2011 je důvodem pro pořízení ověřovací studie potřeba prověření nových názorů na odlišnou formu založení městské struktury zohledňující aktuální stav v transformačním území a jeho vývoj zčásti odlišný od předpokladů původních návrhů. U všech dosavadních urbanistických řešení naposledy CASUA z r. 2008, který se stal podkladem pro změnu ÚPn Z 720/00, bylo v souladu s dopravním řešením PUDIS 11/2006 převzato vytvoření severní - tunelové a jižní větve Pobřežní IV za účelem vedení nadřazené, transnitní dopravy obchvaty s utlumením dopravní zátěže ve stávající uliční síti, zejména na ulici Sokolovské. Fixovaný systém dopravy v ÚPn neumožňuje požadované, plné zapojení Libeňského mostu do městské struktury. Konzervuje dlouhodobou nefunkčnost východní části mostu a tím problém obslužnosti, neprostupnosti a nelogičnosti pohybů v dotčeném území. S takovým dopravním řešením lze po prověření všech souvisejících podmínek a prozkoumání možností jiného řešení dopravy v území jen nesouhlasit. Zásadním způsobem totiž limituje správný a tolik potřebný rozvoj území Dolní Libně mj. související s nápravou: 1. v minulosti chybně nastavených vztahů způsobených dílčími, parciálními a nekoncepčními zásahy do území, 2. v současnosti s přípravou a realizací jednotlivých záměrů a jejich koordinací.

Proto je cílem studie v souladu se zadáním stanovit nový, aktuální návrh na založení a revitalizaci městské struktury s charakterem zástavby centra městské čtvrti v jádrovém území Libně a nastavit tomu odpovídající prostorové limity, reálný systém pro řešení dopravy a podmínky vzájemné koordinace stavebních záměrů vč. stanovení podmínek pro výstavbu na rozvoj širšího území města vázaných řešení zeleně a technické infrastruktury. Priority zadání ÚRM jsou pro studii osnovou konceptu celkového řešení širšího území Dolní Libně. Požadavky a zásady řešení formulované v Zadání bodu 3. Požadavky a zásady řešení, na syntézu a aplikaci veškeré dosud realizované nové zástavby a schválených záměrů výstavby jsou studii v maximální možné míře respektovány. Ve studii je zpracováno a zohledněno celkem 12 staveb ve stádiu již vydaných územních rozhodnutí a stavebních povolení v daném území. Výjimkou v tomto přístupu jsou dvě dopravní stavby: Dostavba autobusového nádraží a Projekt na Rekonstrukci Libeňského mostu, které souvisejí s původním řešením systému dopravy dle ÚPn. V této souvislosti je

nutné konstatovat, že některé dílčí požadavky na studii citované v jejím Zadání pro výběr zhotovitele, ÚRM září 2011 jsou v rozporu s požadovaným cílovým řešením. Nelze na jedné straně přinést očekávaný, nový, aktuální pohled na rozvoj území a na druhé straně syntetizovat a integrovat veškerá již platná územní rozhodnutí a stavební povolení, která jednoznačně principy správného územního rozvoje nespĺňují. V tomto ohledu se právě požadavek na logickou integraci veškerých připravených záměrů do nové urbanistické struktury se správným rozvojem území stává při reálném nahlížení takových dopadů požadavkem nelogickým.

Dostavba autobusového nádraží SP č. 0938/2007 dopravní stavba a SP č. 2734/2006 na přeložky inž.sítí v rámci dostavby autobusového nádraží. Podle vize předkládané urbanistické studie pro rozvoj území je dostavba autobusového nádraží kolizní stavbou, úzce spjatou s dopravním systémem tunelové trasy Pobřežní IV, která je pro rozvoj a urbanizaci daného území z hlediska městského prostoru degradujícím řešením. Nelze akceptovat návrh, v jehož důsledku by byl městský prostor evidentně znehodnocen bariérou sestupné rampy tunelu v délce náměstí Bohumila Hrabala, větráním tunelu v obytné zástavbě, jednosměrností dopravy, znehodnocením stavebních parcel před západním portálem apod.) Řešení této dopravní stavby je dle odborného vyjádření ÚRM shledáno velmi problematickým. Současné autobusové nádraží vzniklo jako provizorní stavba spojená s osobní přepravou do severního sektoru města před vybudováním metra. V současnosti je s utlumením funkce autobusové nádraží využíváno jen částečně v jeho menší ploše. Otázkou je tedy nutnost jeho zachování ve stávajícím prostoru. Svázanost této dopravní stavby s podmiňující tunelovou větví Pobřežní IV oddaluje její termín dokončení. Projekt dopravní stavby navíc postrádá souvislost s nadzemním řešením polyfunkčního domu, který je uvažován nad autobusovým nádražím.

Předkládaná urbanistická studie navrhuje zrušit autobusové nádraží na náměstí Bohumila Hrabala a potřebné autobusové zastávky pro autobusové spoje realizovat pomocí sdružených patřičně dimenzovaných zastávek s tramvajovou dopravou. Pro potřebné odstavy autobusů je navrhována smyčka přiléhající k Libeňskému mostu na ploše jinak nevyužitého trojúhelníku mezi ul. Voctářovou, Štorchovou a Libeňským mostem. Přidanou hodnotou takového řešení je rozšířená obslužnost území s novou již započatou zástavbou tzv. DOCK, severně od Libeňského mostu. Jedná se o zcela vyhovující, nejen rovnocenné ale i rozvojové dopravní řešení. Z hlediska urbanismu takové řešení vede k možné nápravě městského prostoru Náměstí Bohumila Hrabala i k jeho lepšímu využití.

Rekonstrukce Libeňského mostu ÚR č. OV/2004/3257/Bau a několik pravomocných SP na tuto stavbu spočívá v celkové rekonstrukci Libeňského mostu. V projektu je ale zachováno status quo stávajícího problematického dopravního připojení jen části Libeňského mostu do systému dopravy, v podstatě jeho umrtvení nelogickou neprůjezdností východním směrem. Do popsaného dopravního systému severní větve Pobřežní IV má být na tunelový výjezd do křižovatky s Voctářovou ulicí Libeňský most připojen prodloužením na stávající nájezdovou rampu.

Předkládaný návrh ověřovací studie v souladu se Zadáním zahrnuje nový pohled na zapojení Libeňského mostu do městské struktury jeho průjezdností směrem východním a jeho novým připojením k ulici Voctářova, nově řešenou křižovatkou připojenou k Libeňskému mostu s pravým odbočením. Obousměrné rampy budou hmotově odlehčené,

řešeny na podporách jako estakáda, v daném místě umožní stávající průjezd cyklotrasy pod Libeňským mostem. V návrhu nového urbanismu je řešen i nový pohled na propojení původního území židovského ghetta nacházejícího se severně a jižně od Libeňského mostu. Zde sehrává významnou roli návrh na propojení původní Vojenovy ulice, která je přerušena valem Libeňského mostu. Pro dané území je takové řešení zásadním a stejně jako nová křižovatka představuje změnu projektu Rekonstrukce Libeňského mostu.

#### Míra využití území podle ÚPn SÚ hl.m. Prahy

Funkční využití území je předkládáno v souladu se základními požadavky a zásadami urbanistického řešení. Urbanistická koncepce je založena na aktuálním, očekávaném, jiném pohledu na možný způsob urbanizace území, než který byl doposud navrhován. Při sledování vlastního naplnění cílů urbanistické koncepce vychází Návrh studie ve svém řešení z jiného členění ploch, než které byly do změny ÚPn Z 720/00 promítnuty na základě urbanistické studie CASUA z r. 2008. Míra využití území v souladu s vymezením funkčních ploch v ÚPn SÚ hl.m.Prahy není z uvedených důvodů stanovována.

Návrh doporučuje požadované objemy, výškové limity, strukturu a charakter zástavby.

Rozdíly mezi navrženým řešením a Územním plánem jsou vyjádřeny v grafické příloze.

2

3