



unit

Analytická část

Územní studie Nové Dvory

08 — 2021

unit

UNIT architekti, s.r.o.
Thákurova 9, 166 34 Praha 6
IČ : 63987309 DIČ: CZ63987309
+420 224 356 470
info@unitarch.eu

www.unitarch.eu

Územní studie Nové Dvory

Analytická část

Pořizovatel:

Magistrát hlavního města Prahy,
odbor územního rozvoje
Mariánské náměstí 2/2, 110 01, Praha 1
Oprávněná osoba:
Ing. Martin Čemus
Kontaktní osoba:
Ing. Anna Kuryviálová

Zpracovatel:

UNIT architekti, s.r.o.
Thákurova 9, 160 00 Praha 6
info@unitarch.eu
+420 224 356 470

Zpracovatelský tým:

Urbanismus:

— Hlavní architekt:

Ing. arch. Filip Tittl
prof. Ing. arch. Michal Kohout
doc. Ing. arch. David Tichý, Ph.D.

— Vedoucí projektu:

Ing. arch. Jitka Molnářová, MSc.

— Projekční tým:

Ing. arch. Zdenka Kornoušková Říhová
Bc. Dominika Bláhová
Bc. Barbora Tučanová

Doprava:

Syrový – dopravní ateliér, s.r.o.
Ing. Květoslav Syrový
Ing. arch. David Pfann

Krajina:

Symbio studio s.r.o.
Ing. Pavla Drbalová
Ing. Kristýna Kohoutková

Technická infrastruktura:

Ing. Petr Hrdlička

Obsah:

str. 8	Úvod
11	A Širší vztahy
17	B Historické mapy a koncepce
31	C Krajina, přírodní podmínky a životní prostředí
43	D Vystavěné prostředí
53	E Využití území
59	F Modro-zelená infrastruktura
65	G Dopravní infrastruktura
119	H Technická infrastruktura
125	I Veřejná vybavenost
133	J Záměry a majetkoprávní vztahy
157	K Zapojení aktérů v území
163	L Vyhodnocení analýz
	L1/ Problémový výkres – záznam z terénního průzkumu
	L2/ Problémový výkres – přehled limitů a problémů



Nové Dvory

Řešené území představuje složitou urbanistickou skládanku. Zadáním studie je vytvořit prostor pro naplnění potenciálu vzniku významného centra v návaznosti na stanici metra a při tom koordinovat množství běžících projektů a existujících záměrů. To vše v území, kde se setkává řada měřítkově diametrálně odlišných urbanistických struktur a staveb. Výzvou tak bude potřeba najít srozumitelný jednotící klíč a zároveň citlivě ladit detaily jednotlivých míst. Neméně důležitá je zároveň otázka vztahu vznikajícího intenzivního centra s prostorem sousedící „Jalodvorské louky“ a charakter tohoto přírodně-rekreačního území.





Širší vztahy

A/ Širší vztahy

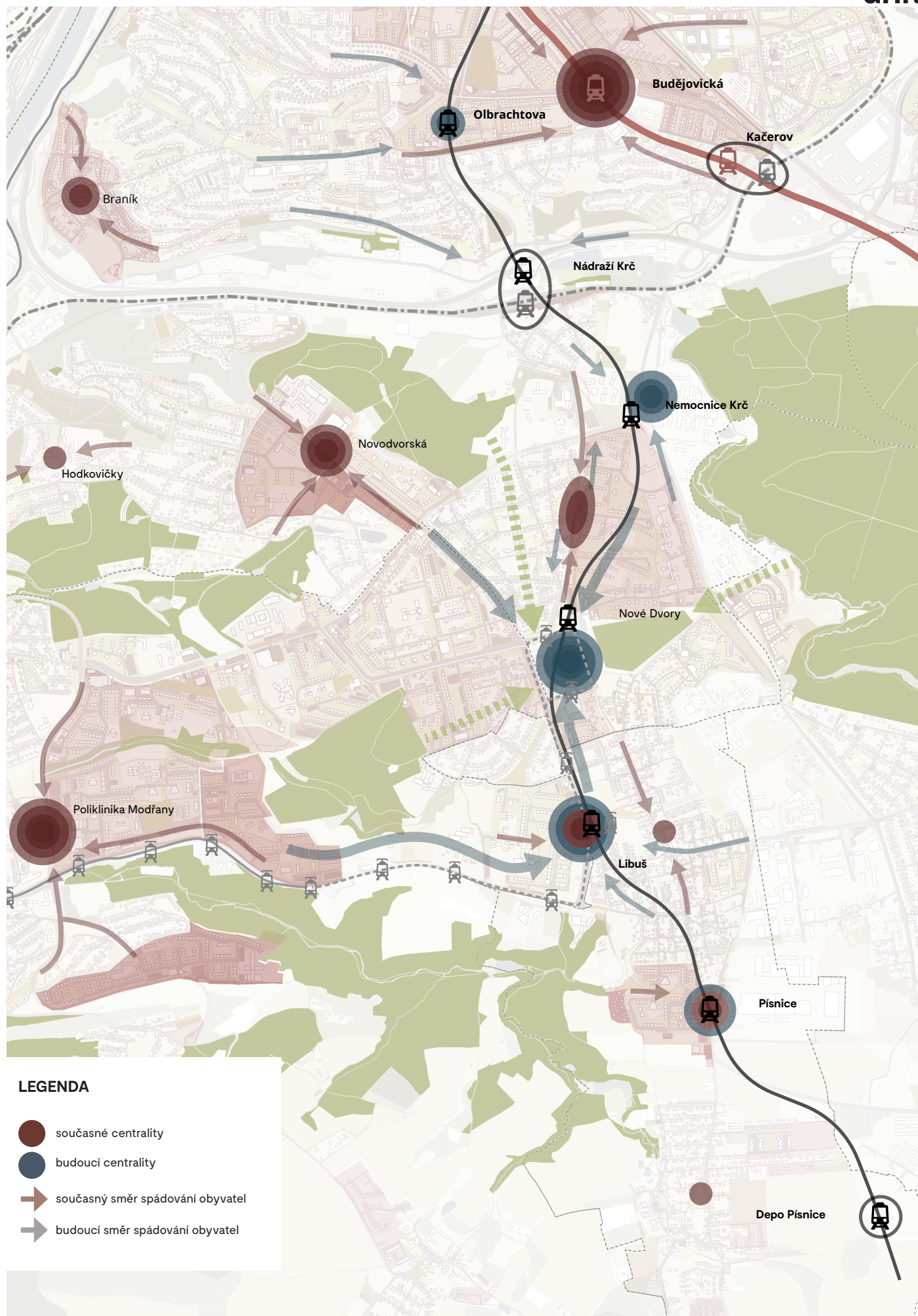
Význam místa a potenciální proměny území

Území za Jižní spojkou je vnímáno jako špatně dostupná okrajová část hlavního města převážně rezidenčního charakteru. Nová linka metra D přináší jižní části Prahy potenciál proměnit neurčitá místa v okolí budoucích stanic metra v soustavu čtvrtově významných centralit, které do této části vnitřní periferie Prahy vnesou nové služby, pracovní příležitosti a kvalitní veřejné prostory. Nové Dvory mají bezpochyby potenciál stát se významným polyfunkčním centrem, ke kterému budou krom obyvatel okolní zástavby rodinných domů spádovat desítky tisíc lidí z blízkých sídlišť Kamýk, Novodvorská, Krč, ze sídliště Libuš a díky protažení tramvajové trati částečně i z Modřan. Rozvoj na Nových Dvorech krom zlepšení dostupnosti do centra do území přinese i vybavenost, která na okolních sídlištích chybí a výrazně tak posílí jejich rezidenční atraktivitu. Návrh územní studie by proto měl vycházet z potřeb širšího území a přistupovat k Novým Dvorem jako k potenciálně nejdůležitější centralitě jižní části Prahy.

Urbanistickou výzvou je typologicky nesourodá zástavba v okolí řešeného území, která sestává ze zahradního a modernistického města a částečně i z vesnické zástavby staré Libuše. Návrh studie by měl identifikovat hlavní návaznosti na okolní zástavbu, ale zároveň do území přinést městotvornou strukturu odpovídající významu místa. Struktura s jasně vymezenými a hierarchicky uspořádanými veřejnými prostory a zástavba s vyšší hustotou s kombinací administrativního, komerčního a rezidenčního využití by vhodně doplnila nové centrality navrhované v územních studiích okolo stanic metra D Libuš a Písnice. Vhodným protipólem k městotvornému centru by se měla stát přírodní plocha Jalodvorské louky, kde lze částečně využít vzrostlé zeleně a dnes neutišené území proměnit v kvalitní přírodní park.

Koncept zelené infrastruktury by měl podpořit návaznost krajinných prvků v ose Les Kamýk, Park U Zahrádkářské kolonie, okolí ulice Chýnovská, "Jalodvorská louka" a Kunratický les. Návrh krajiny bude doplněn o opatření blízké přírodě pro přirozené zasakování dešťové vody v podobě poldrů, průlehů, dešťových zahrad, apod. s přihlédnutím k morfologii terénu.

Stanice metra by měla být pokud možno integrována do nové zástavby a přirozeně navazovat na hlavní veřejné prostory i ostatní druhy MHD. Velkokapacitní parkovací plochy by rovněž měly být integrovány do nové zástavby a nevytvářet v území bariéry. Celkový koncept dopravy bude vycházet ze současných požadavků na udržitelnou mobilitu ve městě s důrazem na bezpečnou a příjemnou pěší a cyklistickou dopravu.



A/ Širší vztahy

1_širší vztahy



**LEGENDA**

1: 25000

ZASTÁVKY A TRASY MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY

- železniční stanice ●
- stanice metra ●
- tramvajová zastávka ●
- autobusová zastávka ●
- železniční trať —
- trasa metra —
- tramvajová trať —
- autobusové linky 165, 197, 215 —

VYBAVENOST

- spádové základní školy ⬡
- nemocnice a polikliniky ⬡
- obchodní centra a obchodní domy ⬡

SPORT A REKREACE

- páteří cyklistické trasy (cyklogenerel) —
- hlavní cyklistické trasy (cyklogenerel - výhled) —
- rekreační a sportovní areály celoměstského významu ⬡

VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

- uliční prostranství ⬡
- silnice a dopravní plochy ⬡
- parky ⬡
- parkové plochy ⬡
- lesy ⬡
- louky ⬡
- pole ⬡
- sady, zahrady a zahrádkové osady ⬡
- ostatní zeleň ⬡
- řešené území - - - -
- hranice městských částí —



Historické mapy a koncepce

a1/ Historické mapy a koncepce

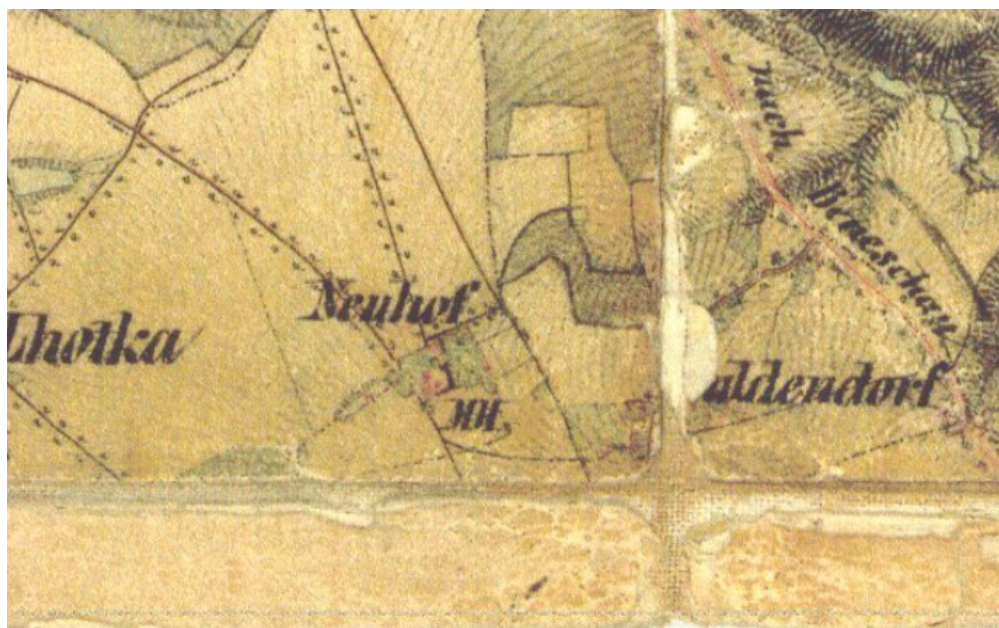
1_historické mapy a plány

1.1/ I. vojenské mapování - Josefské (1764 - 1768 a 1780 - 1783)



Zdroj: Oldmaps.geolab.cz - mapová aplikace I.vojenské mapování; Laboratoř geoinformatiky

1.2/ II. vojenské mapování - Františkovské (1836 - 1852)



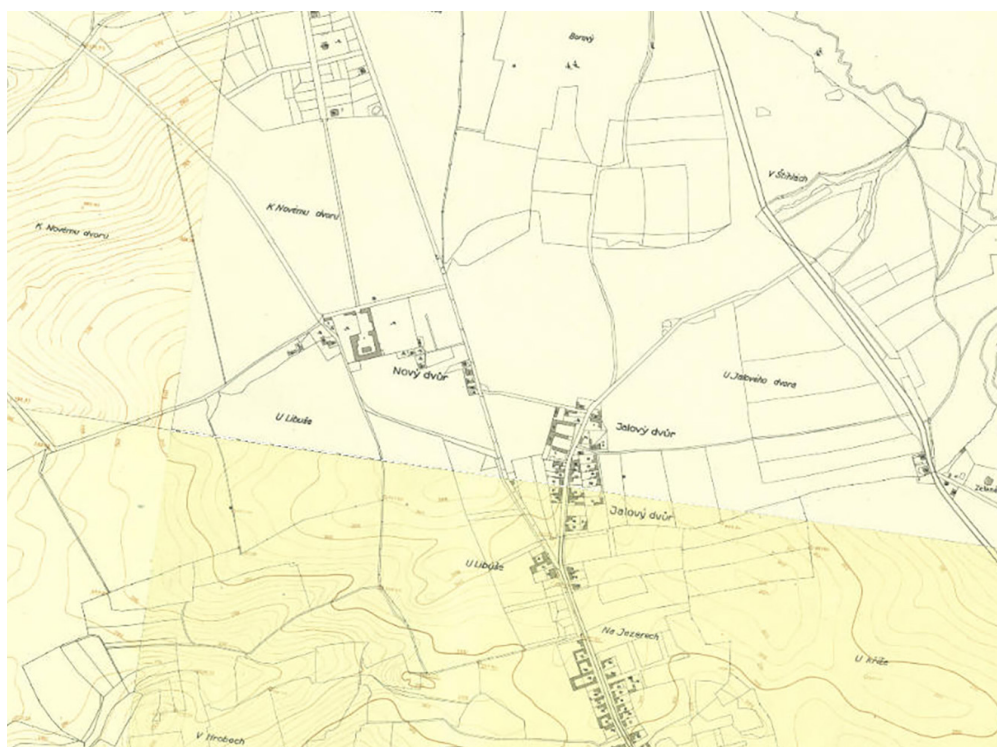
Zdroj: Oldmaps.geolab.cz - mapová aplikace II.vojenské mapování; Laboratoř geoinformatiky

1.3/ Stabilní katastr 1826-1830



Zdroj: Geoportal Praha.cz – mapová aplikace mapová aplikace císařské otisky stabilního katastru; © IPR Praha

1.4/ Výškopisný plán hl m Prahy 1920-24

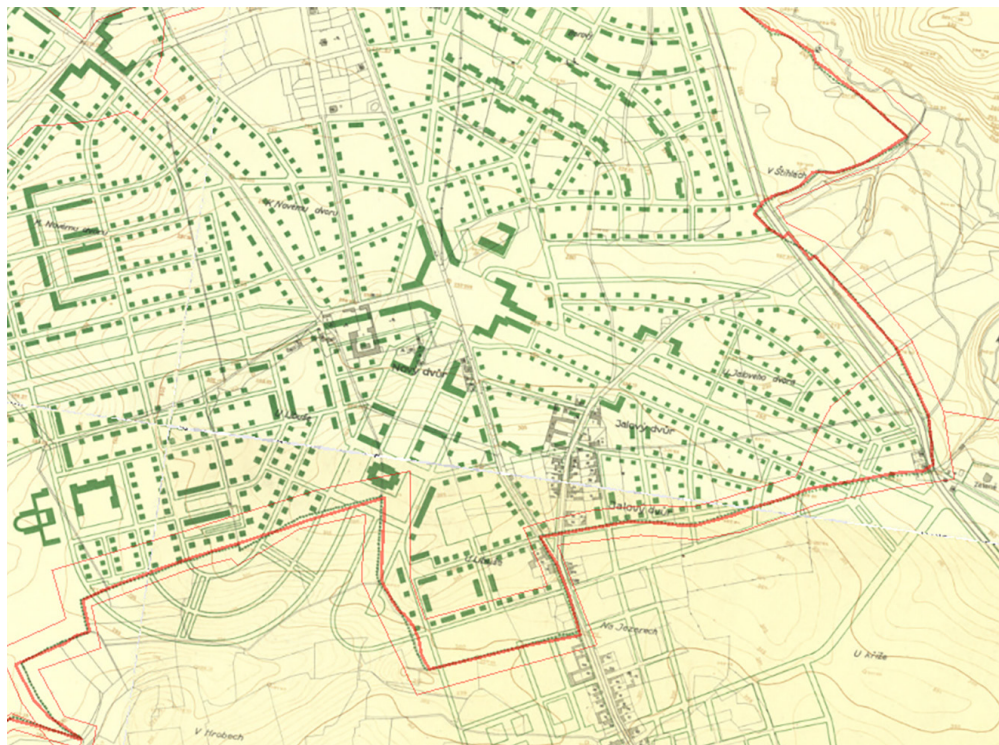


Zdroj: Oldmaps.geolab.cz - mapová aplikace II.vojenské mapování; Laboratoř geoinformatiky

a1/ Historické mapy a koncepce

1_historické mapy a plány

1.5/ Návrh celkového regulačního plánu Prahy - zelený tisk 1924



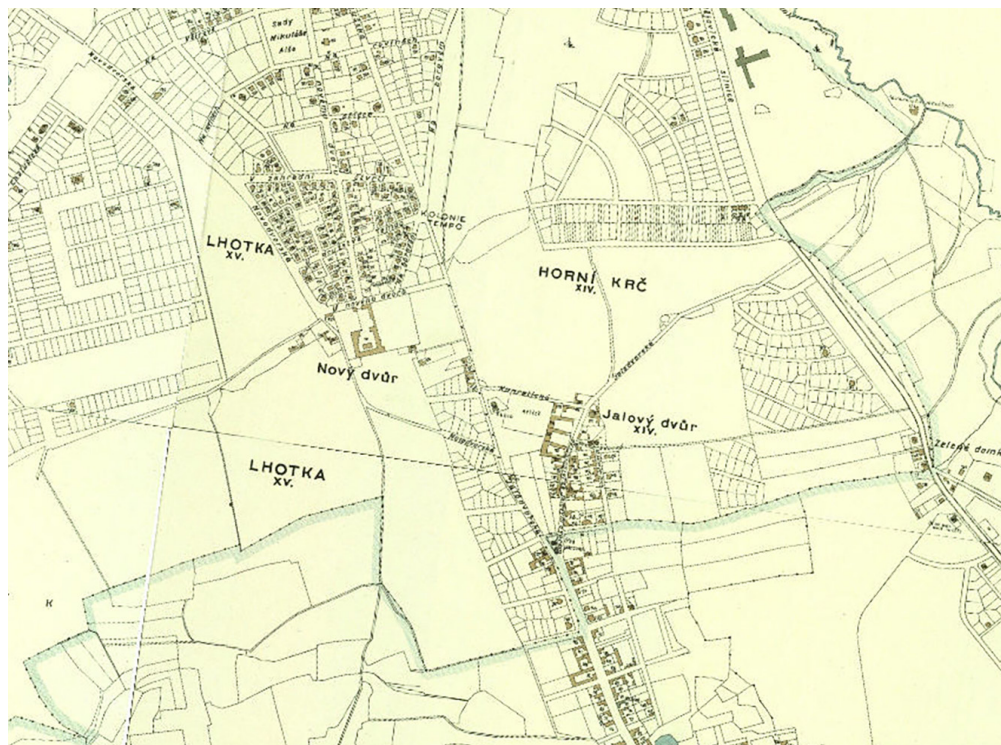
Zdroj: Geoportal Praha.cz - mapová aplikace Státní regulační komise pro Prahu a okolí (1920–1939); © IPR Praha

1.6/ Regulační plán Státní regulační komise 1920 - 1939



Zdroj: Geoportal Praha.cz - mapová aplikace Státní regulační komise pro Prahu a okolí (1920–1939); © IPR Praha

1.7/ Orientační plán hl. města Prahy 1938



Zdroj: Geoportal Praha.cz – mapová aplikace Státní regulační komise pro Prahu a okolí (1920–1939); © IPR Praha

1.8/ Letecké snímkování – 1938



Geoportal Praha.cz – mapová aplikace Archiv leteckých snímků (ortofotomap) hl. m. Prahy; © IPR Praha

a1/ Historické mapy a koncepce

1_historické mapy a plány

1.9/ Letecké snímkování - 1945



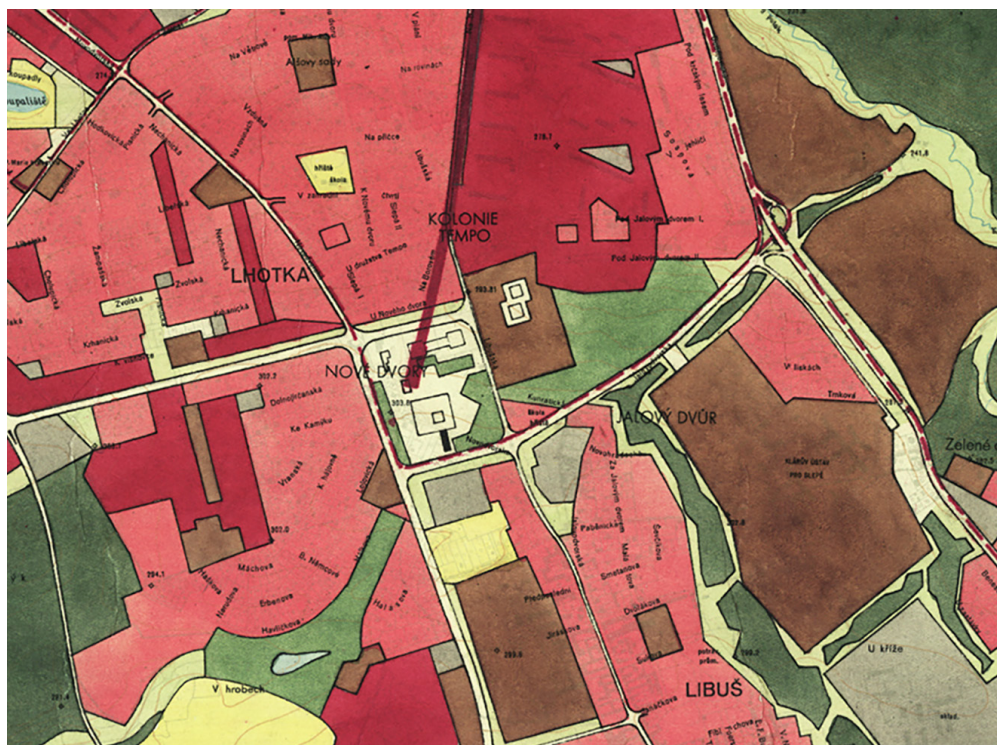
Geoportal Praha.cz - mapová aplikace Archiv leteckých snímků (ortofotomap) hl. m. Prahy; © IPR Praha

1.10/ Letecké snímkování - 1953



Geoportal Praha.cz - mapová aplikace Archiv leteckých snímků (ortofotomap) hl. m. Prahy; © IPR Praha

1.11/ Územní plán z roku 1971

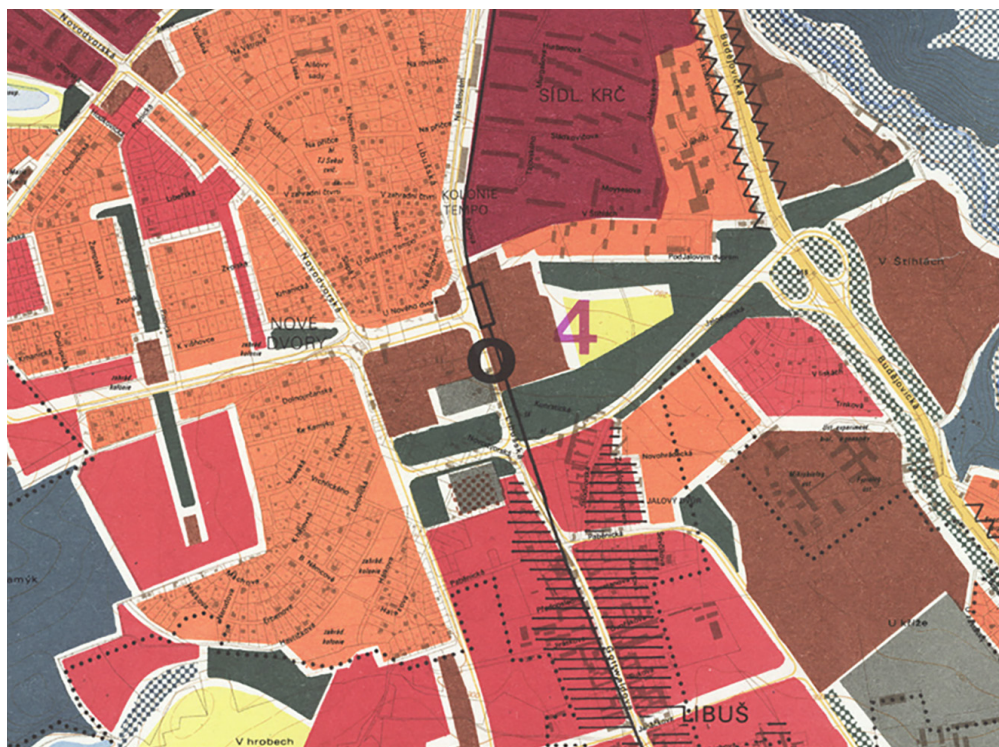


Geoportal Praha.cz – mapová aplikace Archiv map územních plánů hl. m. Prahy; © IPR Praha

a1/ Historické mapy a koncepce

1_historické mapy a plány

1.12/ Územní plán z roku 1975



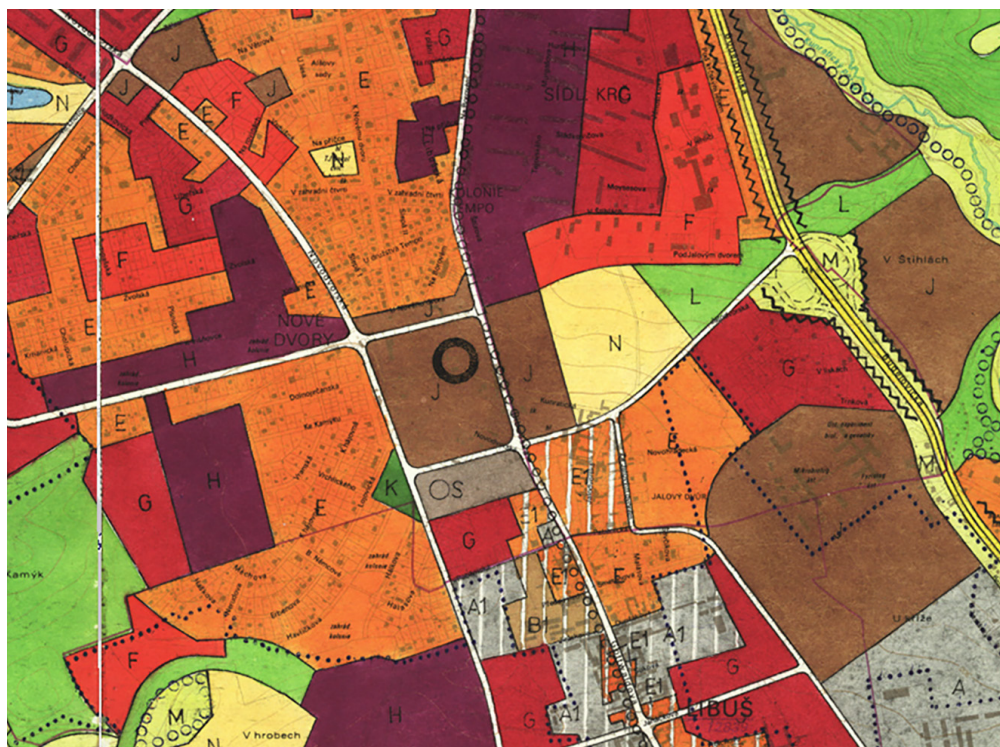
Geoportal Praha.cz – mapová aplikace Archiv map územních plánů hl. m. Prahy; © IPR Praha

1.13/ Letecké snímkování – 1975



Geoportal Praha.cz – mapová aplikace Archiv leteckých snímků (ortofotomap) hl. m. Prahy; © IPR Praha

1.14/ Územní plán z roku 1986



Geoportal Praha.cz – mapová aplikace Archiv map územních plánů hl. m. Prahy; © IPR Praha

1.15/ Letecké snímkování – 1988-89

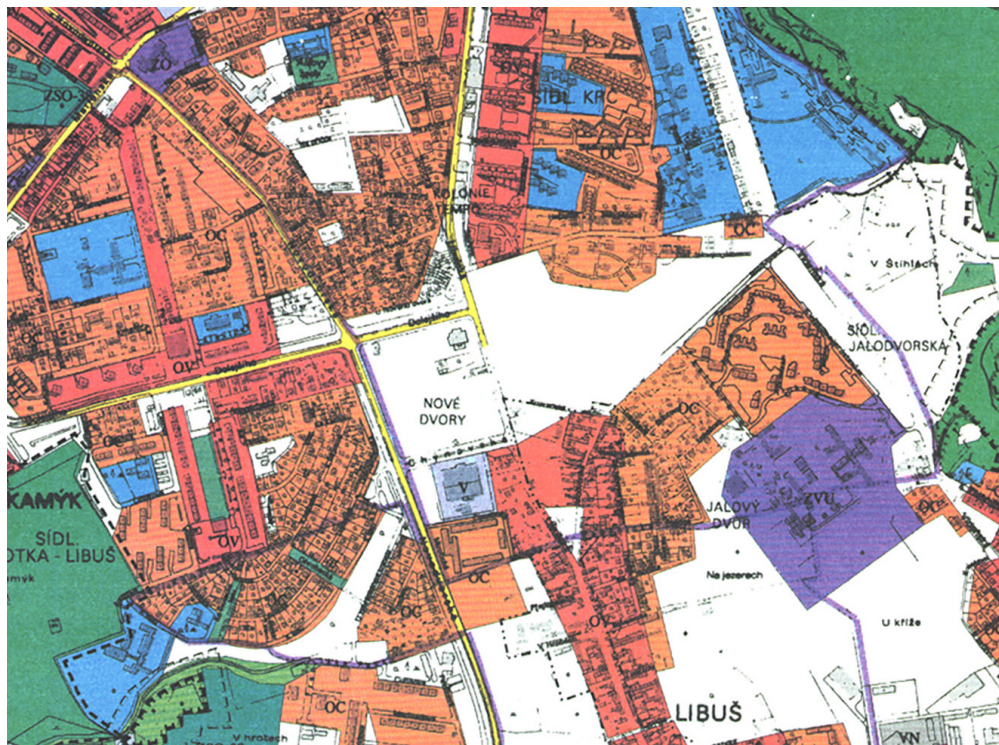


Geoportal Praha.cz – mapová aplikace Archiv leteckých snímků (ortofotomap) hl. m. Prahy; © IPR Praha

a1/ Historické mapy a koncepce

1_historické mapy a plány

1.16/ Územní plán z roku 1994



Geoportal Praha.cz – mapová aplikace Archiv map územních plánů hl. m. Prahy; © IPR Praha

1.17/ Letecké snímkování – 1996

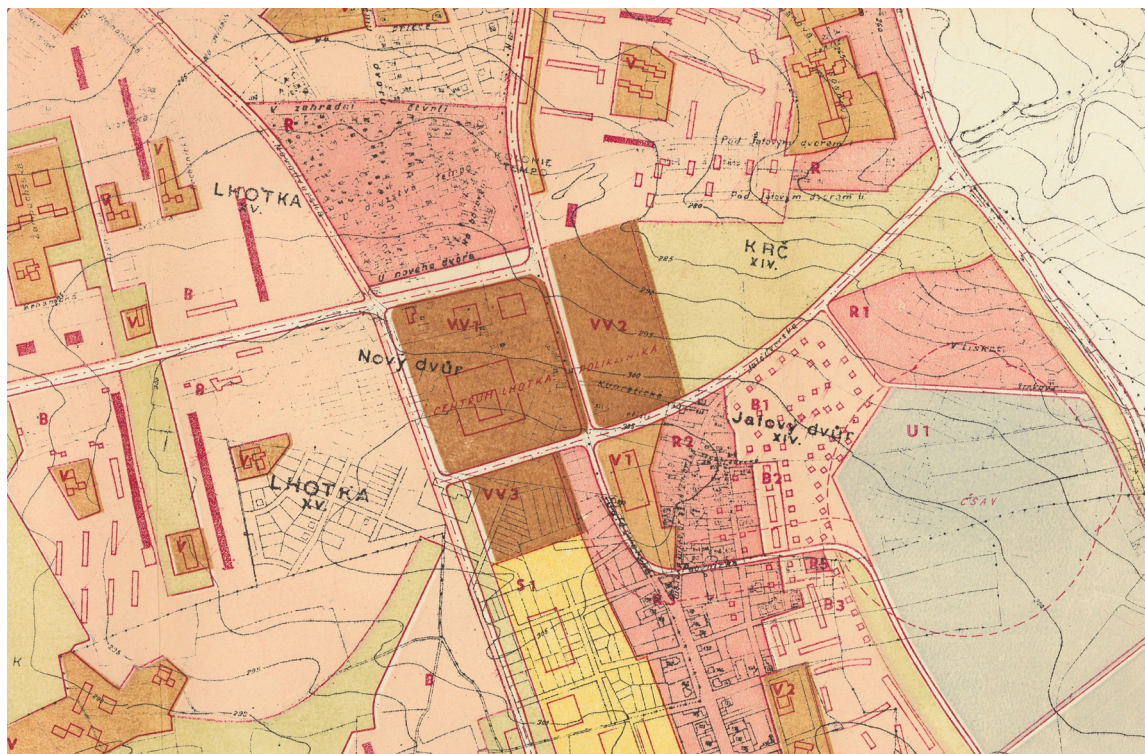


Geoportal Praha.cz – mapová aplikace Archiv leteckých snímků (ortofotomap) hl. m. Prahy; © IPR Praha

a1/ Historické mapy a koncepce

2_historické koncepce sídlišť

1.18/ Urbanistická studie obce Libuš - Ing.arch. Kalous, Ing.arch. Průša (1971)



Zdroj: Útvar hlavního architekta města Prahy. Archiv plánu R-60/71 © IPR Praha

1.19/ Urbanistická studie Nové Dvory Libuš
- Ing.Arch. M. Panuščík, Ing. J. Sadílek, Ing. O. Šach (1979)



Zdroj: Útvar hlavního architekta města Prahy. Archiv plánu R-60/71 © IPR Praha



Krajina, přírodní podmínky a životní prostředí

C/ Krajina a životní prostředí

1/Širší vztahy z hlediska geomorfologie

Úvalská plošina leží v jihovýchodní části Pražské plošiny. Je to plochá pahorkatina s výškovou členitostí reliéfu do 75 m. Její povrch vznikl denundačními procesy. Zájmové území je charakteristické zvlněným reliéfem. Východ území tvoří svahy Kunratického lesa. Zde se nachází i nejvyšší bod území o kótě 310 m n. m. Druhým nejvyšším bodem je vrchol centrální plošiny mezi Kamýkem a Kunratickým lesem. Mezi těmito body terén pozvolna klesá do údolí Kunratického potoka, k nejnižší poloze území o nadmořské výšce 232 m. Z centrální plošiny mezi Kamýkem a Kunratickým lesem terén klesá postupně na všechny strany a v údolí Borového potoka na jihozápadě území dosahuje výšky 266 m.n.m.

Z pohledu geomorfologického členění České republiky leží zájmové území v okrsku Úvalská plošina, náležející do následujících geomorfologických jednotek:

Provincie: Česká vysočina

Subprovincie: Poberounská soustava

Oblast: Brdská oblast

Celek: Pražská plošina

Podcelek: Říčanská plošina

Okrsek: Úvalská plošina

2/Přírodní poměry

— Pedologie

V území by se přirozeně měly vyskytovat kambizemě. Avšak vzhledem k urbánnímu charakteru lokality zde již budou dominantní antropogenní půdy. Kambizemě mohou být zachovány v přírodních plochách. V území se nachází půdy průměrné a podprůměrné kvality. Půdy I. třídy bonity se v území nenachází vůbec. Půdy II. třídy bonity tvoří nevýrazný ostrůvek na východě řešeného území. Málo kvalitní půdy pravděpodobně daly jméno lokalitě Jalový dvůr.

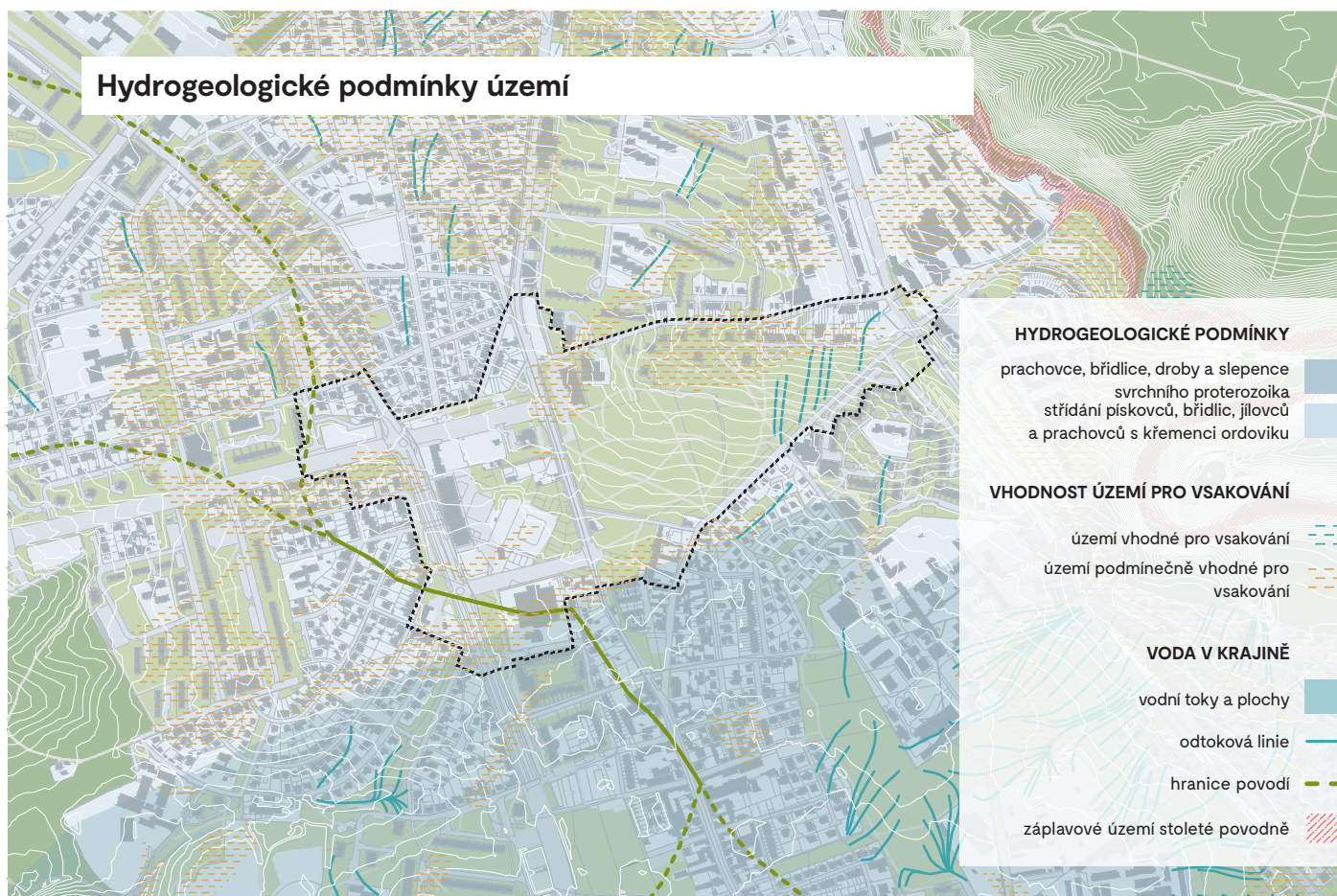
— Klima

Území leží na hranici dvou klimatických oblastí. Severní část leží v teplé oblasti T2, jižní část leží v mírně teplé oblasti MT10. Teplá oblast T2 je charakteristická dlouhým, mírně teplým až teplým a mírně vlhkým létem s počtem 50 – 60 letních dnů a průměrnou teplotou v červenci 18 – 19 °C. V zimě je zde 100 – 110 mrazových dnů a průměrná teplota v lednu je –2 až –3 °C. Sněhová pokrývka je zde pouze krátce. Celkový roční úhrn srážek zde činí průměrně 550 až 700 mm. Mírně teplá klimatická oblast MT10 se vyznačuje dlouhým, teplým a mírně suchým létem, poměrně teplým jarem, mírně teplým podzimem a krátkou, mírně teplou a velmi suchou zimou, s krátkým trváním sněhové pokrývky. Průměrná teplota v červenci dosahuje 17 – 18 °C a průměrná teplota v lednu –2 až –3 °C. Průměrný roční úhrn srážek činí 600 – 700 mm. Počet letních dnů je 40 – 50, mrazových dnů 110 – 130 a sněhová pokrývka se zde vyskytuje průměrně 50 – 60 dnů v roce. (zdroj: Klimatické regiony ČR (dle Quitt, 1971, Ovocnářská unie České republiky, 2021)

— Biogeografie

Řešené území leží na hranici dvou bioregionů. Tento fakt předurčuje území k výskytu zajímavých přírodních fenoménů. Řipský bioregion zasahuje do území ze severovýchodu. Většina řešeného území leží v Českobrodském bioregionu, který pokrývá centrální část řešeného území. Území je typické výskytem teplomilné bioty, potenciální vegetaci představují dubo-habrové háje. Řipský bioregion se od Českobrodského odlišuje zejména přirozeným výskytem dubu šípáku (*Quercus pubescens*). (Biogeografické členění České Republiky, Culek et al., 2013)

Vzhledem k příhodným přírodním podmínkám patří území k našim nejstarším sídelním oblastem, souvisle bylo území osídleno již od neolitu. Území bylo již v prehistorické době odlesněno, lesy jsou tedy poměrně vzácné. Místa se zachovanou přirozenou skladbou dřevin jsou proto výjimečná. Nejčastěji se vyskytují akátiny a borové lesy. Oba bioregiony jsou typické intenzivním zemědělským využíváním, travobylinné porosty se často vyskytují pouze na strmých svazích. Potenciální přirozenou vegetaci by tvořila mozaika



teplomilných doubrav, jako je svaz *Quercion petraeae*, vzácněji *Melampyro nemorosi*–*Carpinetum* nebo acidofilní doubravy (*Genisto germanicae*–*Quercion*). (Biogeografické členění České Republiky, Culek et al., 2013)

Nejvíce zastoupeným typem biochory je jednotka –3RM Plošiny na drobách v suché oblasti 3.V.s., která leží v centrální části území a její hranice se shodují s hranicemi bioregionů. Tato jednotka je typická pro střední Čechy a je vázaná na plošiny. Reliéf tvoří mírně zvlněné a mírně ukloněné plošiny. Potenciální přirozenou vegetaci tvoří lipové doubravy (*Tilio*–*Betuletum*), které ve vlhkých depresích doplňují bažinné olšiny svazu *Alnion glutinosae* a na suchých živnějších půdách černýšové dubohabřiny (*Melampyro nemorosi*–*Carpinetum*). Podél vodních toků se vyskytují olšové jasaniny (*Pruno*–*Fraxinetum*). Travní porosty jsou zde vzácné, tvoří je zejména fragmenty v nivách potoků a obecně ve vlhkých depresích. Obvykle mají ruderalizovanou povahu a nemají významnou botanickou hodnotu. Výjimkou je PP V Hrobech, kde je na skalní podklad vázaný xerofilní trávník s křivatcem českým a koniklecem lučním. (Biogeografické členění České republiky II. díl, Culek et al., 2005) podklad vázaný xerofilní trávník s křivatcem českým a koniklecem lučním.

(Biogeografické členění České republiky II. díl, Culek et al., 2005)

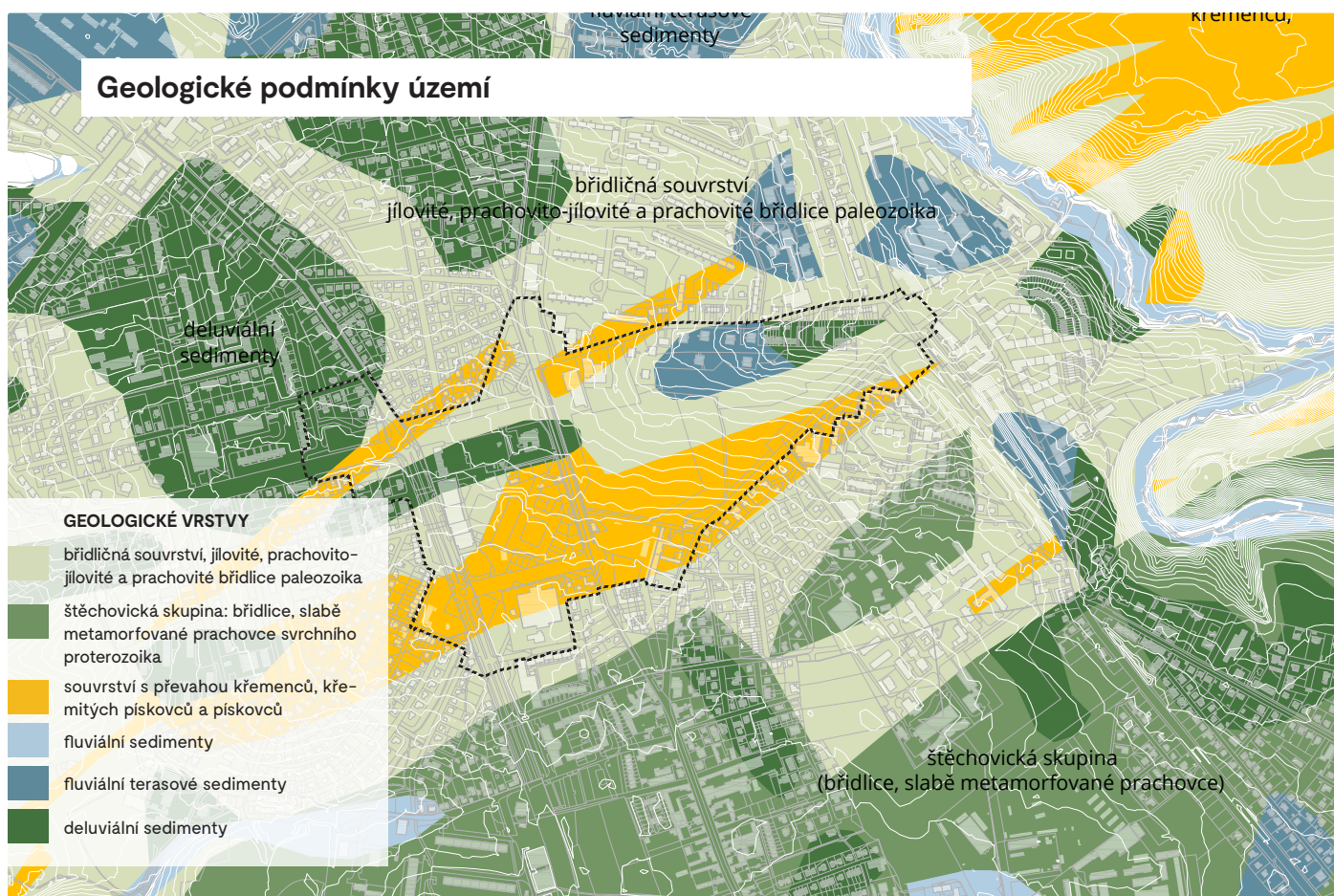
3/Ochrana přírody a krajiny

V řešeném území se nenachází chráněná území dle zákona č.114/1992 Sb. ve znění dalších předpisů.

V řešeném území se nenachází významné krajinné prvky a památné stromy.

— Maloplošná zvláště chráněná území v okolí

V těsném okolí řešeného území leží dvě maloplošná zvláště chráněná území. Jedná se o PP Údolí Kunratického potoka a PP V Hrobech. PP Údolí Kunratického potoka leží na východě území a kromě údolí potoka ho tvoří i přilehlé západní svahy Kunratického lesa. Větší část území tvoří lesní porosty. PP V Hrobech leží na jihozápadě území a jedná se o teplomilnou pastvinu. Lokalita byla v minulosti vyhlášena jako PP pro výskyt chráněných druhů jako je lýkovec vonný (*Daphne cneorum*), který je kriticky ohroženým druhem.



Tato lokalita je i součástí ÚSES jako interakční prvek. Za hranicemi řešeného území se na jihu nachází PP Modřanská rokle, která je také součástí ÚSES jako regionální biocentrum. (zdroj: Atlas životního prostředí, 2021)

o lokalitu Modřany-Cholupice na jihozápadě a lokalitu Kunratického lesa na východě. (zdroj: Atlas životního prostředí, IPR Praha, 2021)

4/Hygienické podmínky v území

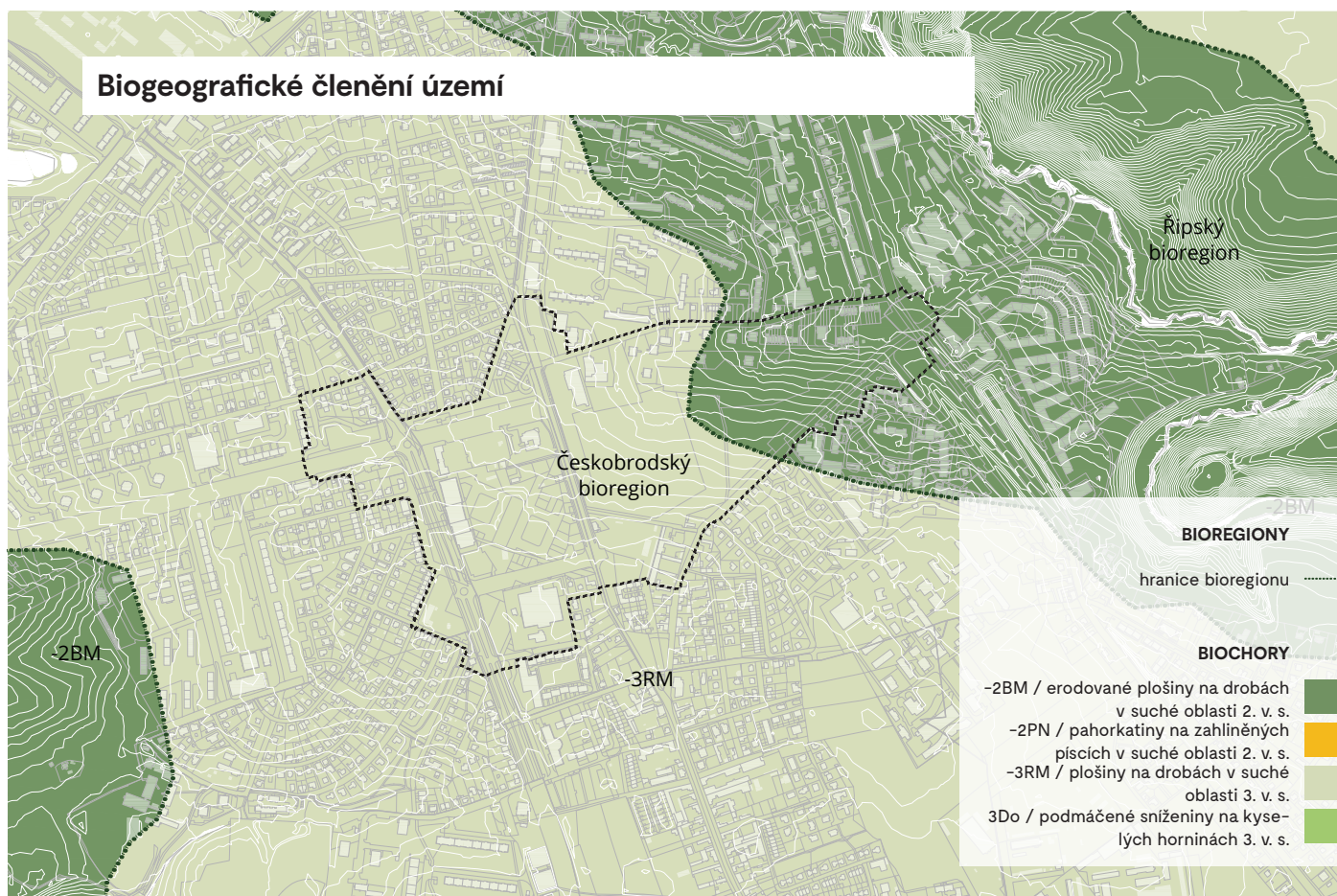
Kvalita klimatu je na většině plochy přijatelné kvality. Svahy Kunratického lesa a okrajová zóna Modřanské rokly na jihu mají dobrou bonitu klimatu. Nejlepší klima se nachází ve vrcholové zóně Kunratického lesa. V území se nachází několik bodových zdrojů emisí, které využívají zemní plyn. Hlavní silniční tahy představují liniové zdroje emisí z dopravy. Jedná se o ulice Novodvorská, Durychova, Libušská a Vídeňská. Tyto silniční tahy jsou také významným zdrojem hluku. V jejich okolí se nachází zóna, ve které dochází k překračování limitů hluku. Tuto situaci zmírňují protihlukové valy a stěny u ulice Vídeňská. Akční plán pro snižování hluku pro aglomeraci Praha definuje v zájmovém území dvě oblasti ticha. Jedná se

5/Popis stavu území

a/ Jalový Dvůr – centrální nezastavěná plocha

Porost dřevin protkaný velkým množstvím pěších stezek, které propojují sídliště Krč a zástavbu v lokalitě Jalový Dvůr. Stezky přirozeně navazují na přilehlé ulice a důležitá místa v okolí. Je zde vytvořena neformální Naučná stezka "Jalodvorská louka", cesty vedou v poměrně hustém nepřehledném porostu, mají nezpevněný povrch. V centrální části území je udržována louka, kde je hřiště pro psy.

Zapojený porost vykazuje různá stadia sekundární sukcese. V okrajových částech jsou zastoupeny keře rodu růže, hloh, ostružiník, bez, ptačí zob a zplanělé ovocné dřeviny rodu slivoň, třešeň. V centrální části plochy se již uplatňují rychle rostoucí dřeviny rodu javor, bříza, ořešák, topol, třešeň a keřové patro. Na několika místech jsou enklávy dubu letního s příměsí



javoru. V porostu převažují domácí druhy dřevin a zplanělé ovocné stromy. Plocha představuje významné útočiště pro celou řadu živočichů především pro ptáky, hmyz a drobné savce. Má kladný vliv na mikroklima lokality. Probíhá zde přirozený vsak dešťových vod, díky hustému porostu travin, keřů a stromů nejsou na ploše známkou vodní eroze. Jedná se o středně sklonitý svah s východní orientací.

b/ Parkové plochy ve volné zástavbě – ulice

V Štíhlách, Pod Jalovým dvorem

Parkově upravené plochy v okolí bytových domů přirozeně navazují na porosty dřevin v centrální části Jalového dvora. Stromy a keře dotváří drobnější prostorové měřítko místa.

Stabilní smíšený porost tvoří především stromy rodu javor, bříza, lípa, borovice, smrk. Keřové patro rod tis, pustoryl, tavolník, zlatice, komule a vajgérie. Domácí druhy dřevin doplňují červenolisté kultivary, exotické dřeviny a ovocné stromy. Na rozhraní louky a porostu dřevin je dětské hřiště. Hluk, koncentrace prachu a emisí je nižší než v ostatních částech řešeného území. Hospodaření s dešťovou vodou není systémově řešeno.

c/ Parkové plochy ve volné zástavbě, veřejná prostranství

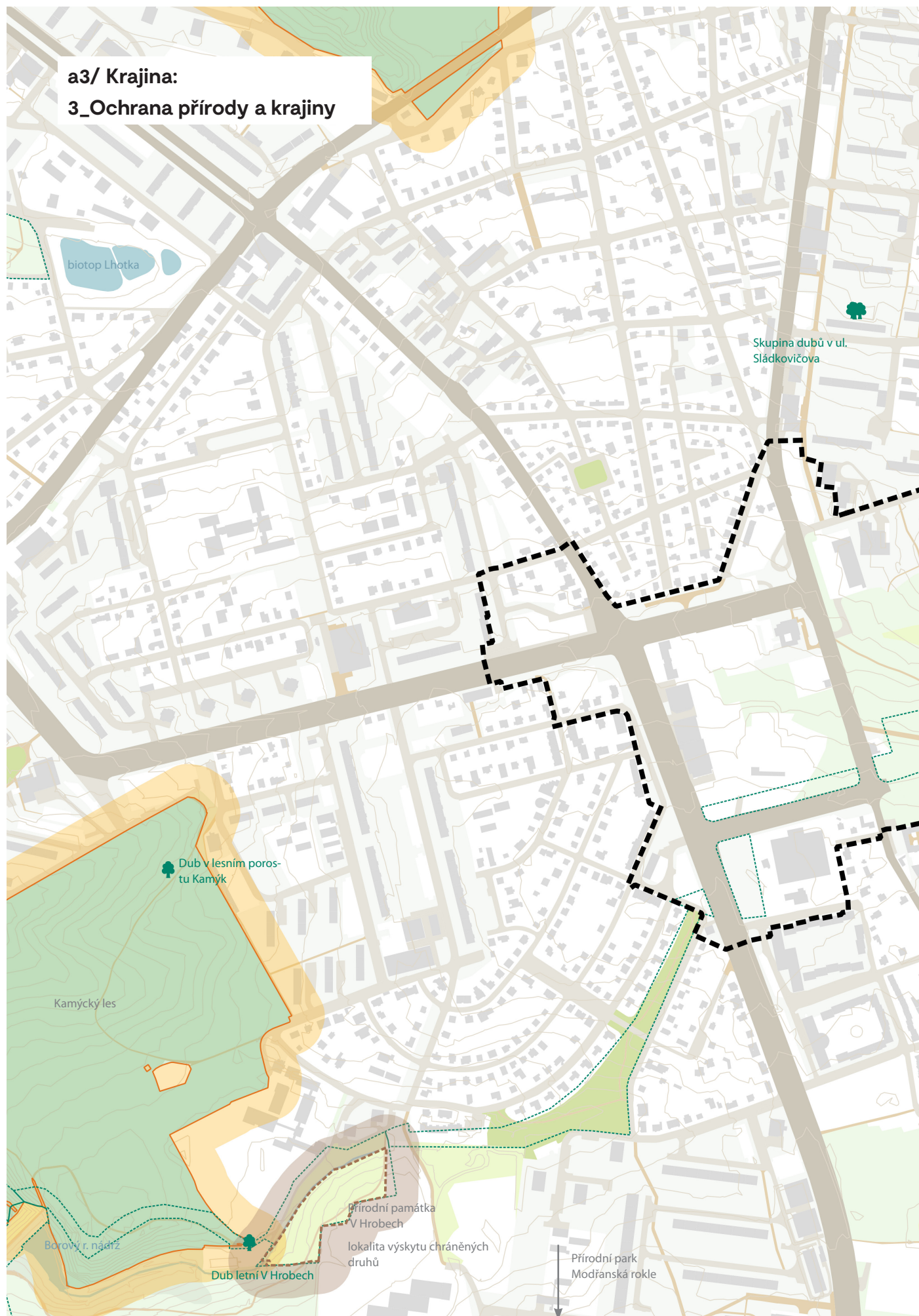
Převažuje velké prostorové měřítko, ztrácí se po- bytový charakter. Místa jsou zatížena nadměrným hlukem z dopravy. Plochy se vyznačují vysokým podílem zpevněných povrchů parkovišť a komunikací, které střídají trávníky na vysušných stanovištích s rozptýlenými skupinami stromů a keřů. Převažují stromy rodu borovice, bříza, javor, lípa. Keřové patro tvoří především keře rodu jalovec, tis, pámelník, růže, tavolník. Dřeviny většinou trpí přísuškem a jsou na nich patrné známky snížené vitality pravděpodobně z důvodů nevhodného půdního souvrství, velkých koncentrací prachu a emisí, nevhodné péče. Hos- podaření s dešťovou vodou není systémově řešeno.

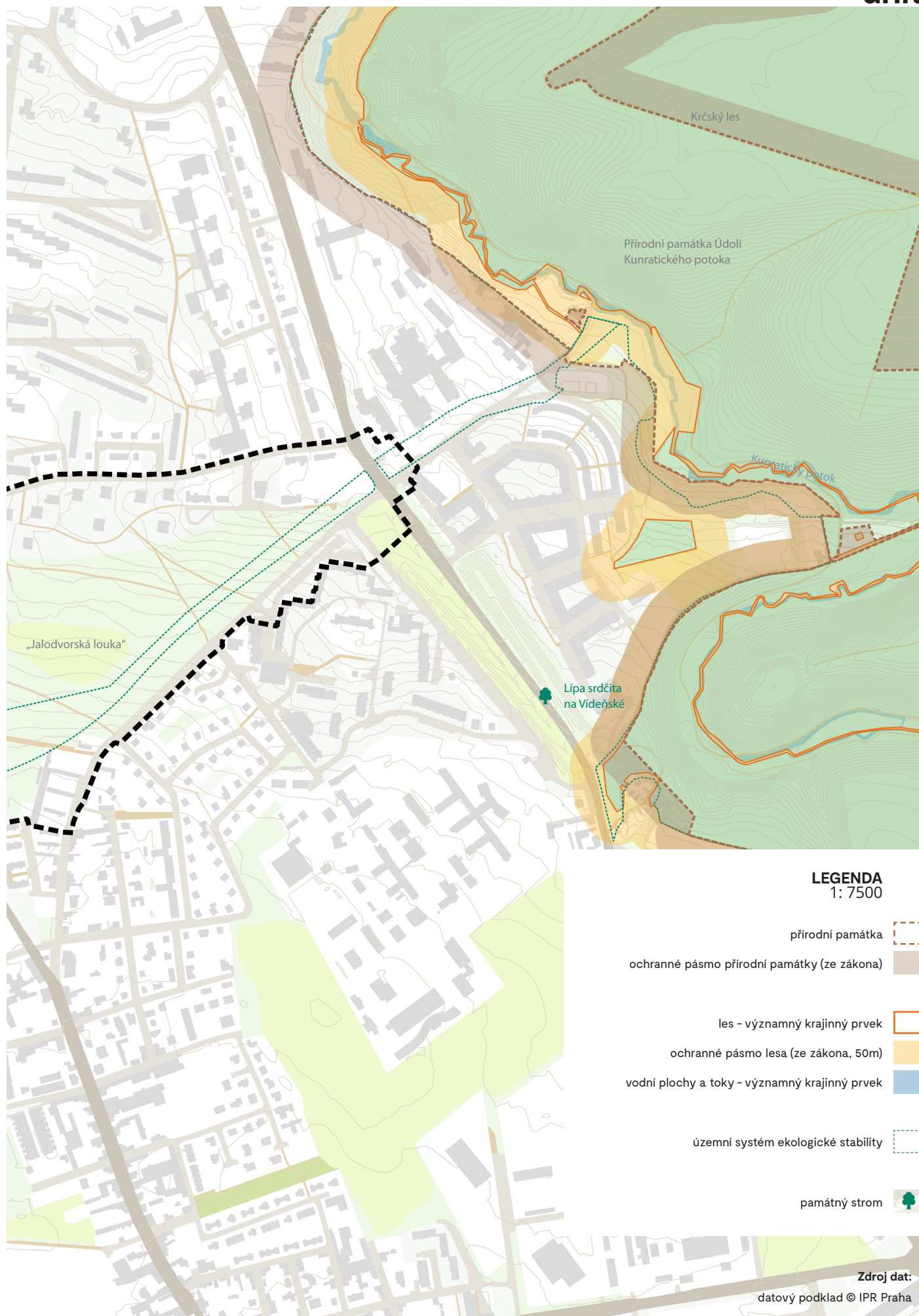
d/ Nový Dvůr - bývalý zemědělský statek a okolí

Zachovalá historická struktura v území. Dle císařských otisků z 18. století byla na dnešní nezastavěné části pozemku zahrada formálnějšího charakteru. V součas- nosti je plocha obehnaná drátěným plotem, zapojený porost tvoří náletová vegetace a zplanělé ovocné dřeviny. Na jižní hraně pozemku je několik hodnotných

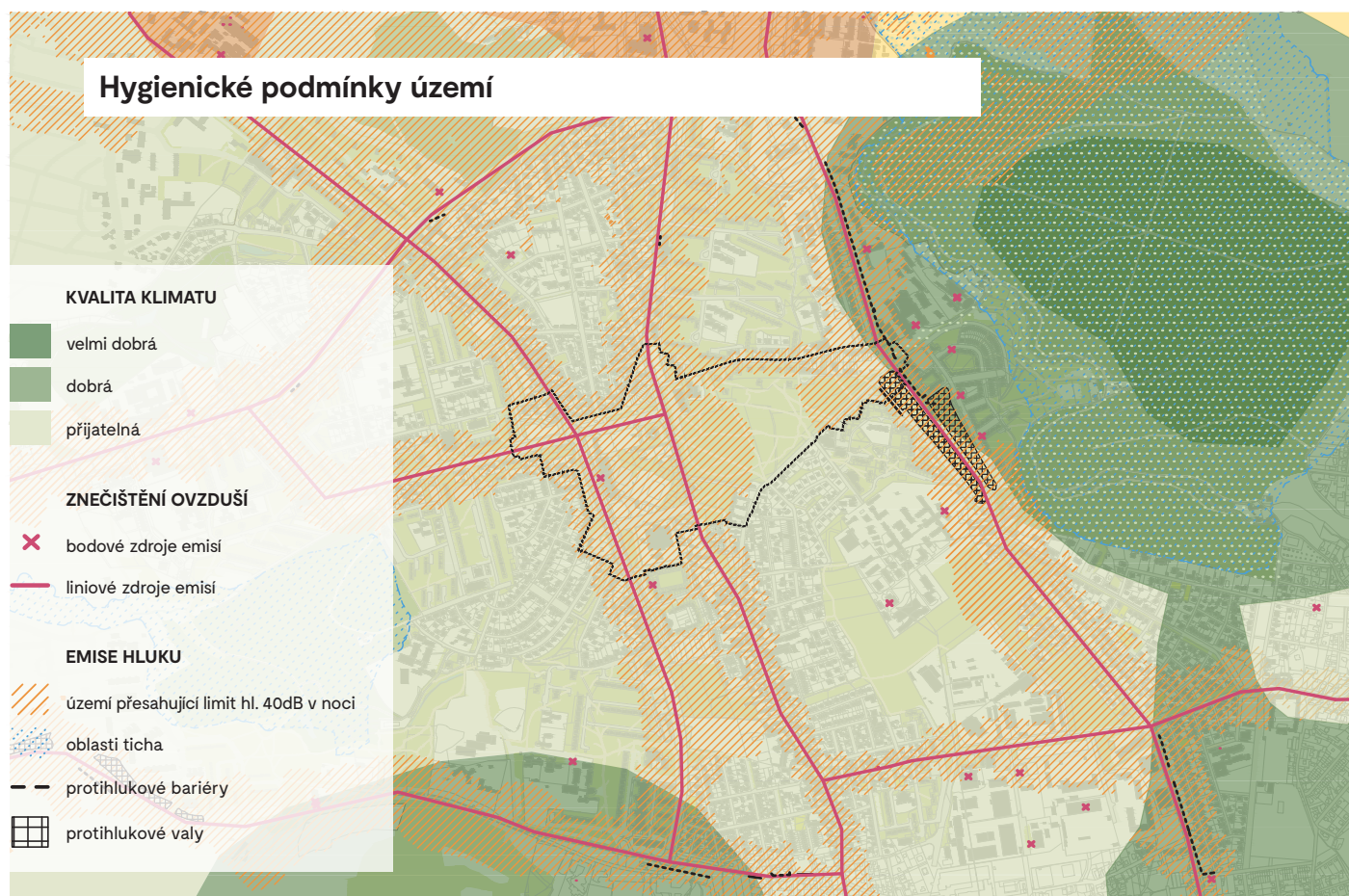
a3/ Krajina:

3_Ochrana přírody a krajiny





Hygienické podmínky území



vzrostlých jírovců.

e/ Uliční stromořadí

Převažují domácí dřeviny rodu lípa, dub, javor, borovice. Velmi důležitá součást veřejných prostranství. V území jsou jak vzrostlá stromořadí (ul. Novodvorská, Jalodvorská), tak mladé výsadby podél nejrušnějších ulic (ul. Durychova). Svádění dešťové vody ke stromům není systematicky řešeno, většina stromů trpí přísuškem.

6/Hlavní hodnoty a potenciál v území

— Krajinně-ekologický potenciál

Propojení významných krajinných celků v okolí pomocí interakčních prvků, ploch sídelní zeleně.

— Rekreační potenciál

Poloha mezi Kunratickým lesem na jedné straně a lesem Kamýk a Modřanskou rokličí na druhé straně. Pěší dostupnost obou lokalit. Transformace Jalového Dvora.

— Prostupnost území

Díky centrální nezastavěné ploše Jalového Dvora a absence větších uzavřených areálů je území dobře prostupné pro pěší.

— Transformační plocha / Jalový Dvůr

Domácí dřeviny v porostech. Přirozený vsak dešťových vod. Významné útočiště pro živočichy. Možnost jak rozvinout zelenou infrastrukturu v sídle, využít ekosystémové služby a zachovat biodiverzitu v území.

— Nový Dvůr / bývalý zemědělský statek

Zachovalá historická struktura v území.

— Uliční stromořadí

— Parkové plochy ve volné zástavbě, veřejná prostranství

Možnost revitalizace parkových ploch se zapojením hospodaření s dešťovou vodou. Zlepšení podmínek pro růst stromů. Optimalizace managementu.

7/Ohrožení, rizika a problémy v území

— Nekoordinovaný rozvoj sídla

— Území s přirozeně komplikovaným vsakem dešťových vod

— Území zatížené hlukem a vysokou koncentrací prachu a emisí z dopravy

— Rozsáhlé zpevněné plochy komunikací a parkovišť

— Parkové plochy

Nevhodná kompozice a skladba porostů, ztráta vitality dřevin, absence hospodaření s dešťovou vodou, nevhodný management.

— Náletové porosty dřevin

Porosty vytvářejí periferní charakter sídla. Jsou nepřehledné, špatně prostupné kromě udržovaných cest. Potenciální nebezpečí šíření invazních druhů.

a3/ Krajina:
6_popis stavu území

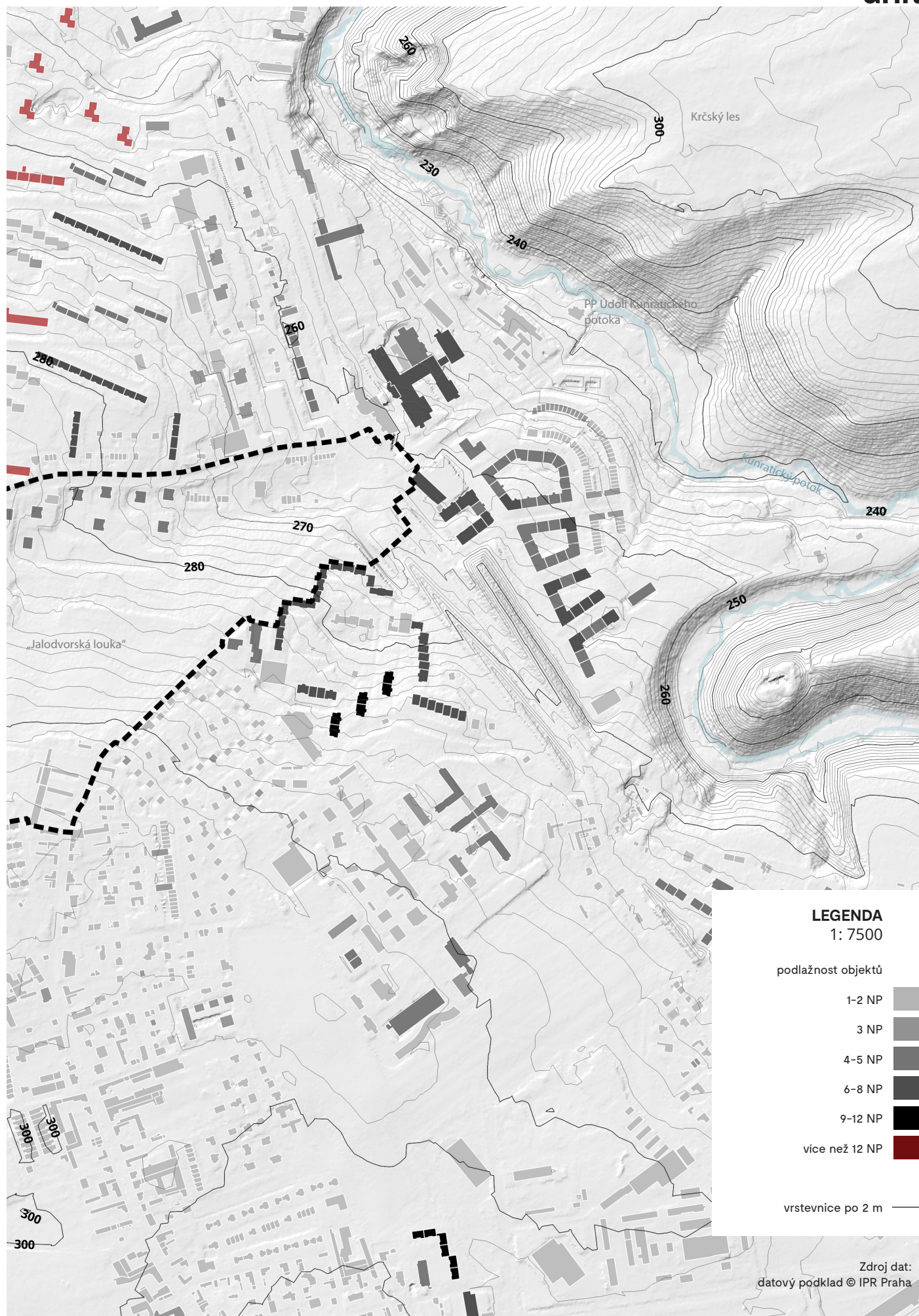






Vystavěné prostředí





D/ Vystavěné prostředí

2_charakter a náplň veřejných prostranství





Veřejná prostranství představují jednu z nejdůležitějších vrstev obytného prostředí. Jsou prostorem, ve kterém se odehrává veřejný život a jejich charakter a kvalita řešení má základní vliv na formování vztahu obyvatel k místu a vnímanou kvalitu prostředí města.

Mimo tento sociální význam je zásadní i jejich role strukturální – síť veřejných prostranství tvoří základní kostru urbánní struktury a jako taková by měla vytvářet v dlouhodobém horizontu pevný rámec území. Jasně vymezení uličních prostranství a bloků ve standardní zástavbě ovlivňuje zásadním způsobem čitelnost prostředí a tím i možnosti jeho užívání a budoucího rozvoje.




Analýza oblasti Nové Dvory tedy obsahuje i podrobné zmapování současného stavu veřejných prostranství jak s ohledem na charakter prostoru a jeho vymezení, tak s ohledem na náplň – aktivity a akce v jednotlivých prostranstvích.

LEGENDA
 1: 5000





HRANICE A BARIÉRY

- hrany zástavby 
- ploty a jiné typy ohrazení 
- ploty a jiné typy ohrazení 
- relikty oplocení 







AKTIVITY VE VEŘEJNÉM PROSTORU

- dětské hřiště 
- sportovní hřiště 
- ostatní 

VSTUPY A PROSTUPY

- vjezd do areálu 
- hlavní vstup do objektu 
- vedlejší vstup do objektu 
- aktivní parter 

CHARAKTER VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

- lesy 
- mokřady a nelesní porosty 
- louky 
- pole 
- park 
- parkové plochy sídlišť 
- zahrady a zahrádkové osady 
- doprovodná vegetace 
- uliční prostranství 
- cesty 
- dopravní plochy 
- silnice a pražský okruh 
- plochy bez jasného účelu 
- prostranství se zvláštním režimem přístupu
(barva dle převládajícího využití) 
- nevyužívané území 
- staveniště 

Zdroj dat:

terénní průzkum
 datový podklad © IPR Praha

D/ Vystavěné prostředí
2_ charakter a náplň veřejných prostranství

atletické hřiště

venkovní posilovna
hřiště na míčové hry

MŠ Oáza

MŠ Studánka

MŠ Kalamajka

Domino Sportovní akademie

vodojem, vodárna

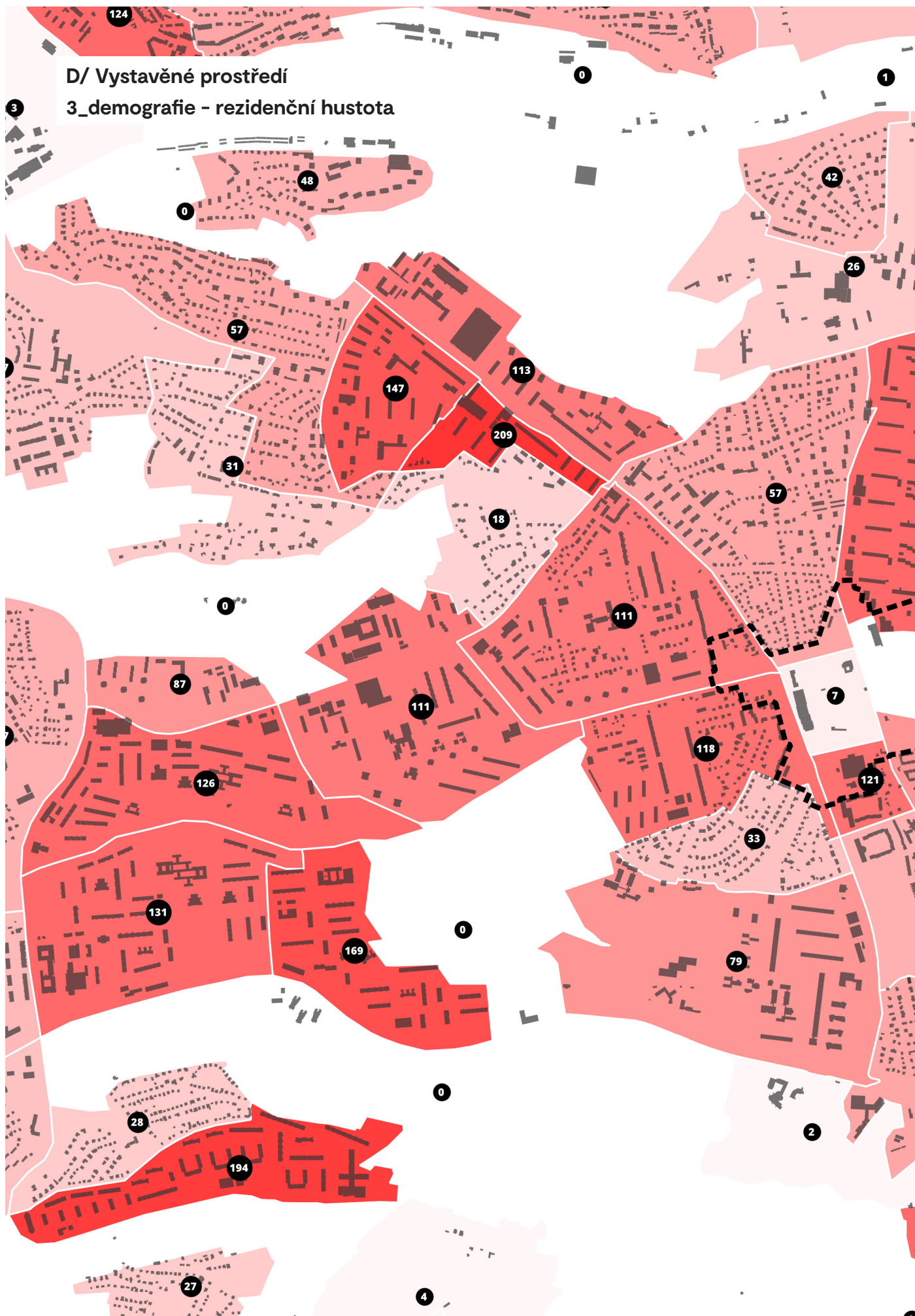
park U Zahrádkářské kolonie

Česko britská základní škola



D/ Vystavěné prostředí

3_demografie - rezidenční hustota



REZIDENČNÍ HUSTOTA

Mapa zobrazuje rezidenční hustoty v kontextu okolních území. Data pochází ze Sčítání lidu, domů a bytů v roce 2011. Řešené území je tvořeno především těmito dvěma základními sídelními jednotkami (ZSJ): Pod Jalovým dvorem (316041) s 0 obyvateli a Nové Dvory (306924) s cca 58 obyvateli. Řešené území obklopují a částečně do něj zasahují také ZSJ sídliště Krč, sídliště Kamýk-východ a sídliště Kamýk u Nových Dvorů se středně vysokou rezidenční hustotou kolem 120 obyvatel na hektar. Dále do území zasahují ZSJ Kolonie Tempo (57 ob/ha) a Jalový Dvůr (84 ob/ha) se strukturou individuálních rodinných domů v kombinaci s modernistickým sídlištěm.

LEGENDA

REZIDENČNÍ HUSTOTA

- vyšší
- střední
- nízká

Zdroj dat:

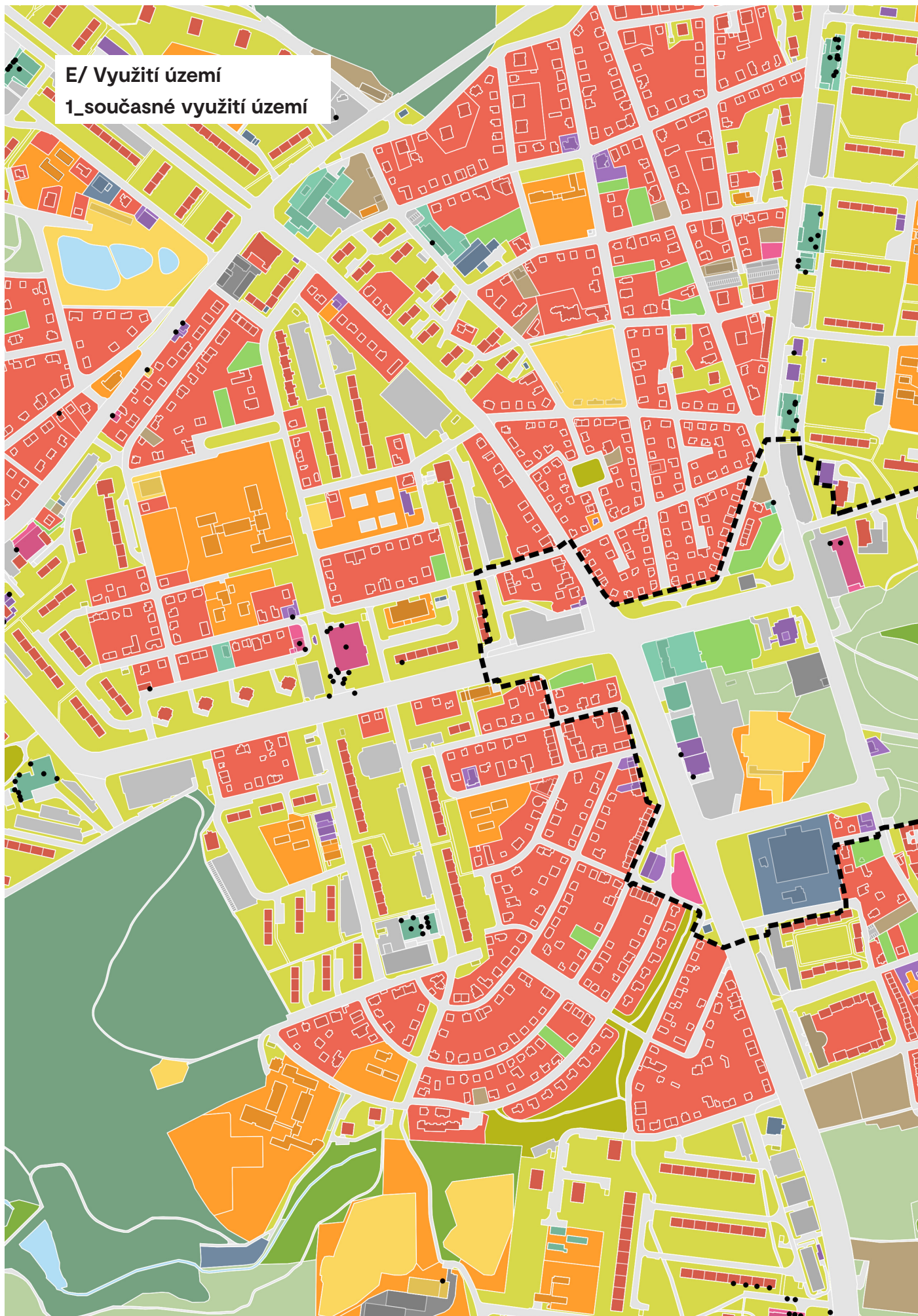
Český statistický úřad, Statistický lexikon obcí – 2013

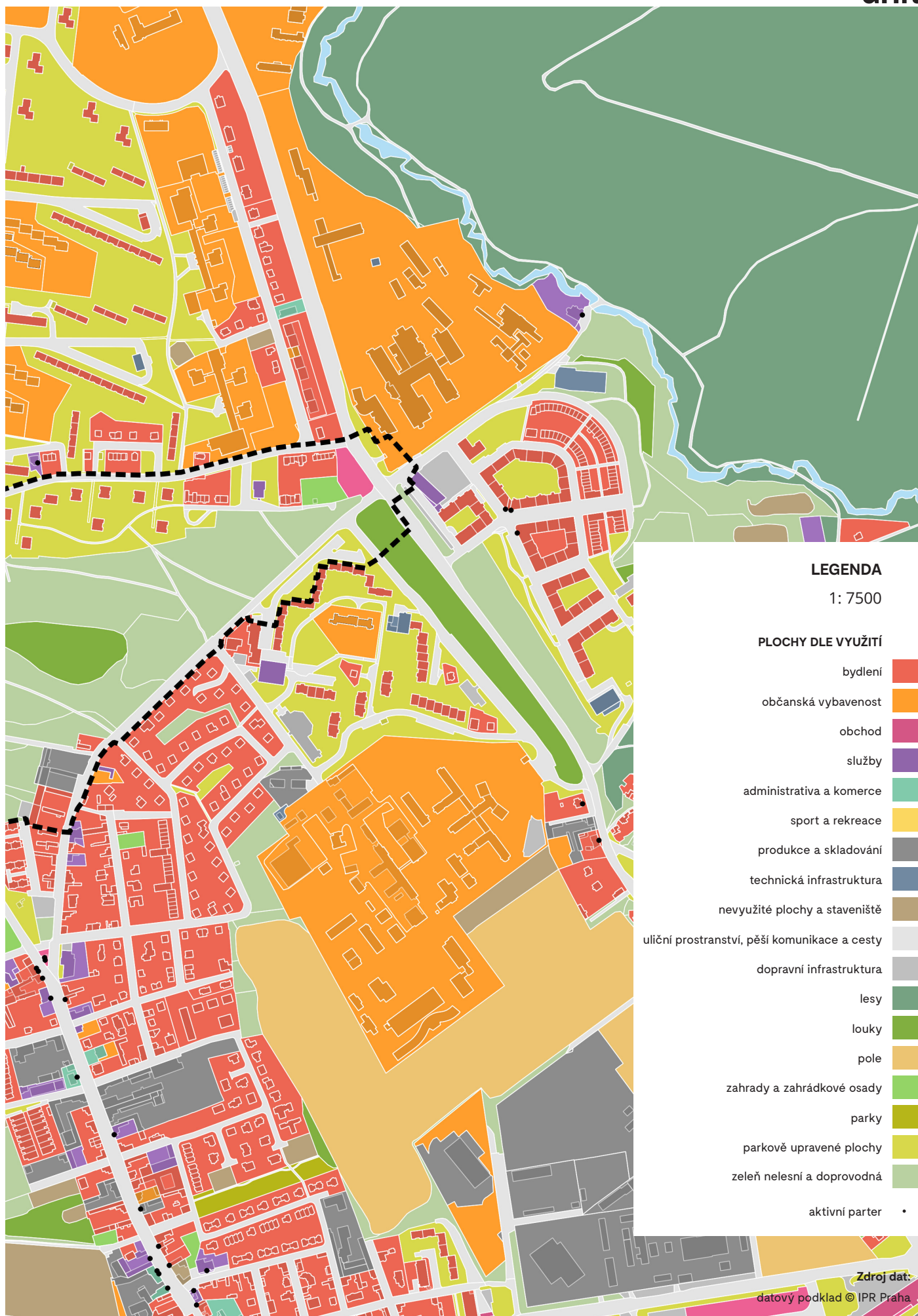


Využití území

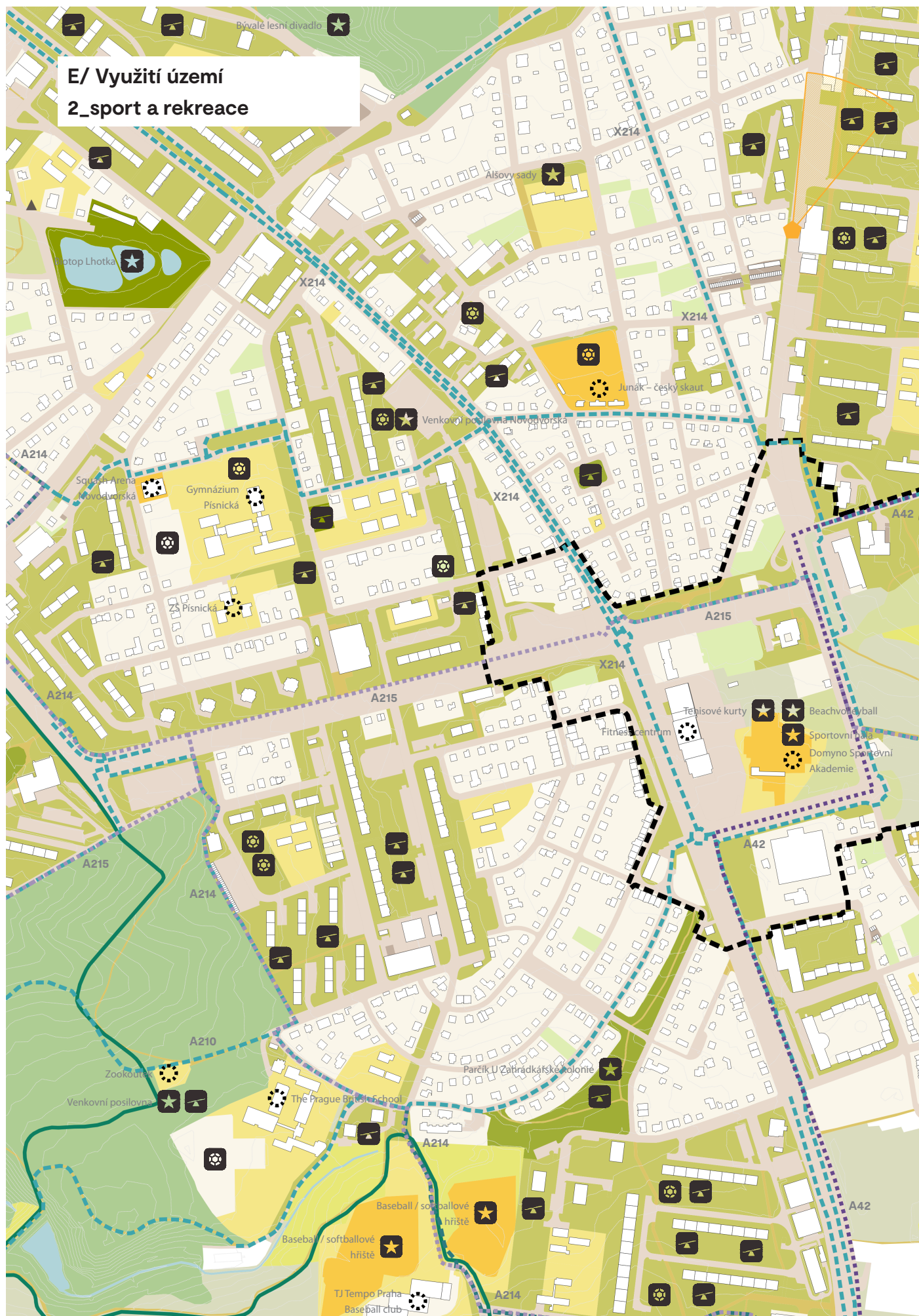
E/ Využití území

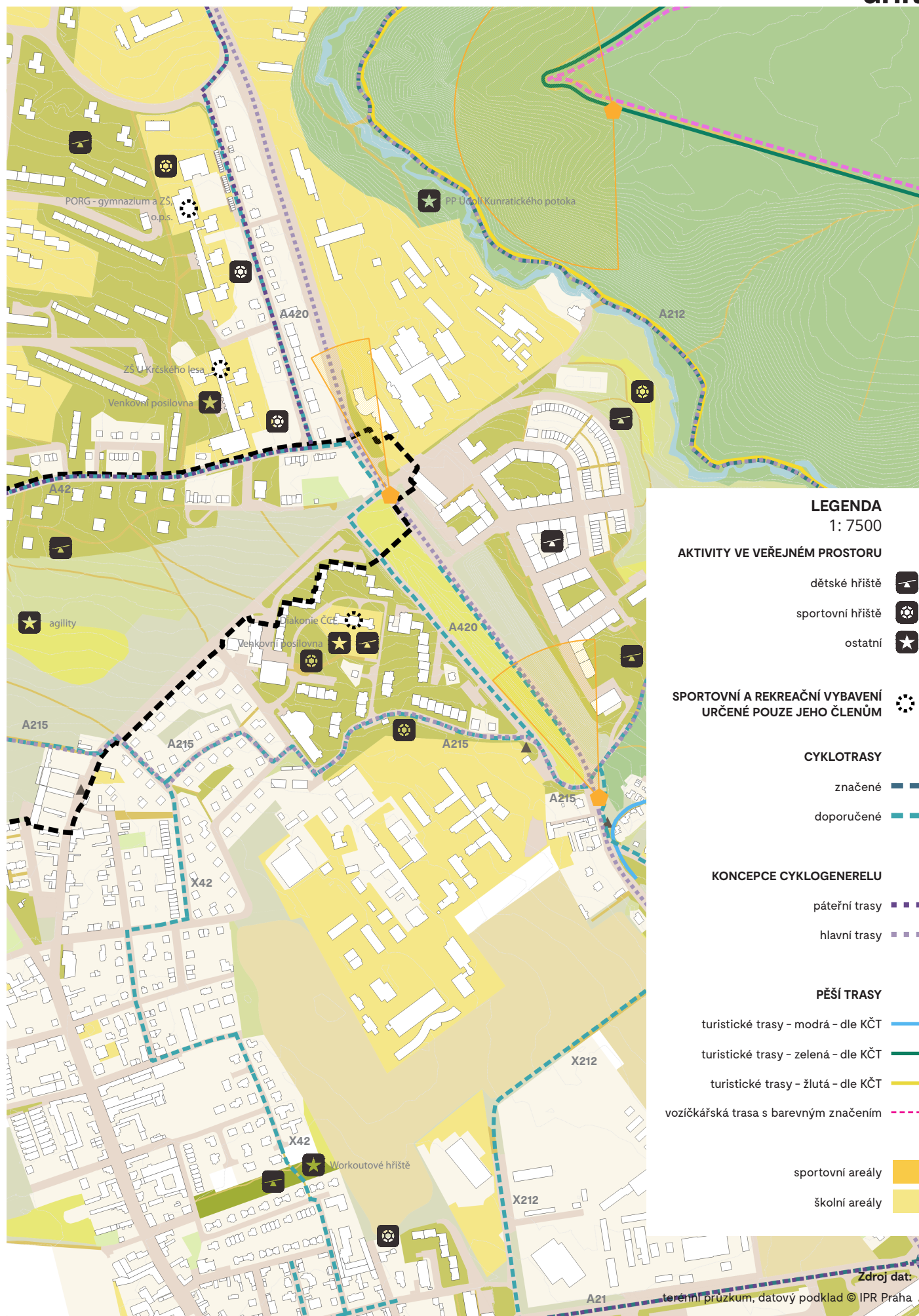
1_současné využití území





E/ Využití území 2_sport a rekreace







Modro-zelená infrastruktura

F/ Modro-zelená infrastruktura

1/ Územní systém ekologické stability (ÚSES)

V řešeném území byla vymezena soustava interakčních prvků Nové Dvory, které propojují regionální biocentrum Kunratický les na severovýchodě s regionálním biocentrem Modřanská rokle na jihozápadě. Obě biocentra leží mimo řešené území. Součástí biocentra Kunratický les je i přírodní památka (PP) Údolí Kunratického potoka. (zdroj: Atlas životního prostředí, IPR Praha, 2021)

Soustava interakčních prvků Nové Dvory je vedena jako nefunkční. Interakční prvky v území mají charakter:

a - Otevřené travnaté plochy na výsušných stanovištích s fragmenty dřevin doprovázející komunikace.

b - Porosty náletové vegetace, ve skladbě dřevin převažují domácí druhy dřevin a zplanělé ovocné stromy.

Návrh prověří možnost vzniku stabilnějšího společenstva, který by dostatečně plnil funkci interakčního prvku a zároveň byl v souladu s nově definovaným využitím území.

2/ Hydrogeologie

Z geologického pohledu je území velmi pestré. Z hlediska hydrogeologických vlastností je možné území rozdělit na dvě zóny podél linie v jižní části území procházející ve směru JZ-SV. V severní části území dominují břidličná souvrství, která se střídají s pískovci, jílovci a prachovci s křemenci ordoviku. Tato plocha tvoří většinu řešeného území. Na jihu dominuje štěchovické souvrství tvořené břidlicemi a slabě metamorfovanými prachovci. (Rastrová hydrogeologická mapa 1:50 000, Česká geologická služba) Jílovce, břidlice a prachovce v severní části území jsou na povrchu kryty zvětralými jíly, které jsou nepropustné pro vodu. (zdroj: Podrobný geotechnický průzkum, SO 19 Stanice Nové Dvory, GeoTec GS, 2013) V těchto dvou základních plochách leží ostrůvky deluviálních sedimentů, křemence a křemičité

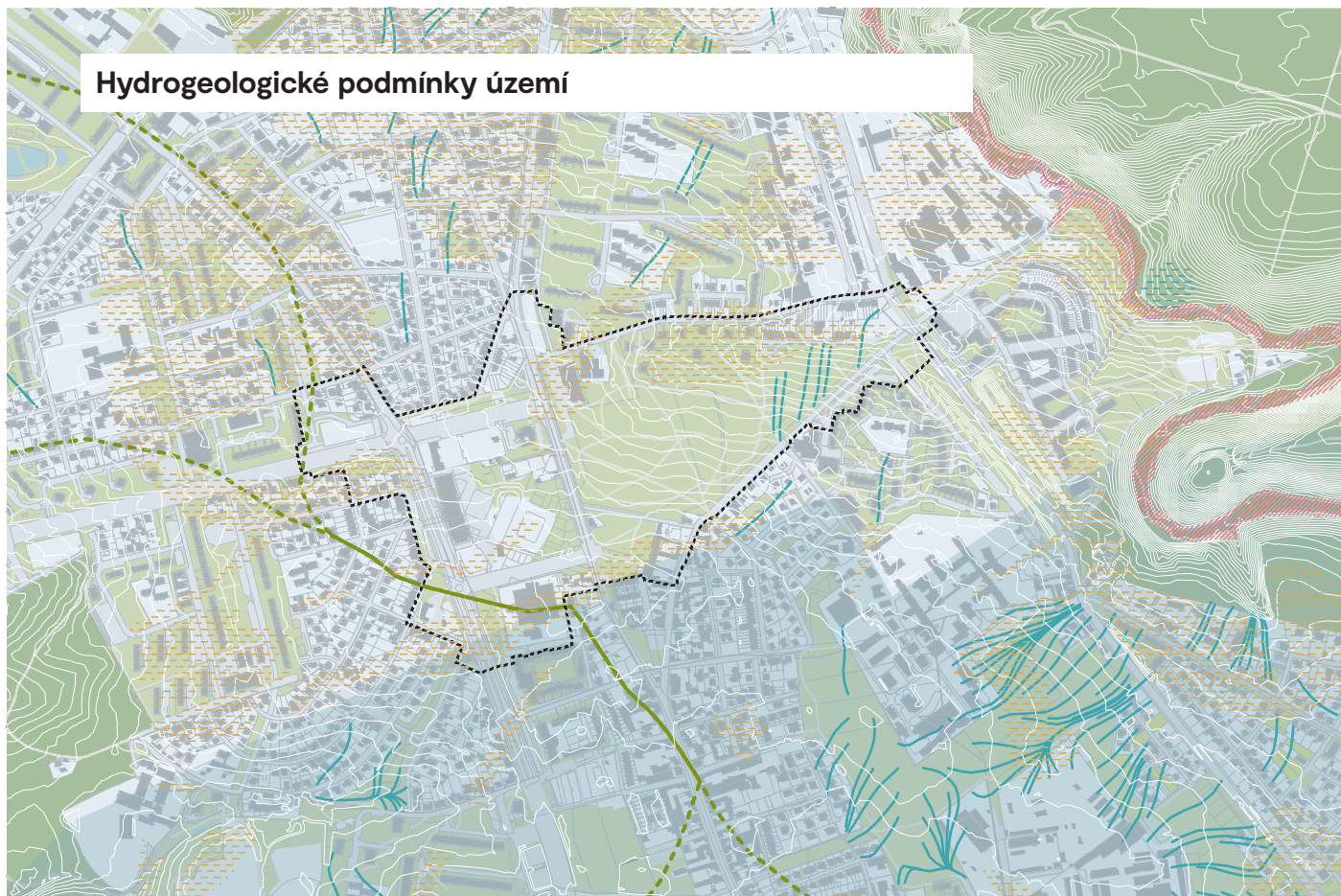
pískovce. Podél vodních toků a na vyvýšených říčních terasách leží hrubozrnné fluvialní sedimenty. Tyto plochy jsou z hlediska infiltrace vody vhodnější, mají ale proměnlivou schopnost vsakovat vodu v závislosti na množství obsaženého jemnozrnného materiálu. Na celém území převažuje omezená puklinová propustnost s malou vododajností. Sedimenty říčních teras jsou charakteristické puklinovou propustností, tvoří ale pouze malé ostrůvky. (zdroj: Podrobný geotechnický průzkum, SO 19 Stanice Nové Dvory, GeoTec GS, 2013)

Zájmové území náleží k hydrogeologickému rajonu č.6250 „Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy“. Oblast náleží k povodí Vltavy. Rajon 6250 je charakteristický puklinovou propustností, geologické podloží tvoří hlavně usazené horniny krystalinika, proterozoika a paleozoika – břidlice a droby, transmisivita podzemní vody je nízká o hodnotě menší než 0,0001 m²/s a hladina podzemní vody volná (zdroj: RNDr. Z. Keprtová a kol., Povodí Vltavy, s. p., 2017, Zpráva o hodnocení množství a jakosti podzemních vod v dílčím povodí dolní Vltavy za rok 2016).

Souvislá hladina podzemní vody se nachází v hloubce zhruba do 6 m pod povrchem terénu. V oblasti Kunratického lesa klesá hloubka podzemní vody až do 10 m pod povrchem. (zdroj: Hydrogeologická mapa, IPR Praha, 2021) Podzemní voda je vázána na rozrušené horniny, větší množství může být vázané v rozpukaných křemencích. (zdroj: Podrobný geotechnický průzkum, SO 19 Stanice Nové Dvory, GeoTec GS, 2013)

V blízkém okolí se nachází dva vodní toky, které se podílely na formování dnešní krajiny. Jedná se o Kunratický potok na východě a Borový potok na jihozápadě. Vzhledem k výskytu jílu je většina území nevhodná pro hloubkové zasakování dešťové vody.

Hydrogeologické podmínky území



HYDROGEOLOGICKÉ PODMÍNKY

prachovce, břidlice, droby a slepence
svrchního proterozoika
střídání pískovců, břidlic, jílovců
a prachovců s křemenci ordovíku



VHODNOST ÚZEMÍ PRO VSAKOVÁNÍ

území vhodné pro vsakování
území podmíněčně vhodné pro
vsakování



VODA V KRAJINĚ

vodní toky a plochy



odtoková linie



hranice povodí



záplavové území stoleté povodně



F/ Modro-zelená infrastruktura

1_Územní systém ekologické stability

IIS/327 Interakční prvek - Povňavská
- funkční

Lokální biocentrum - Nad Zátiším - nefunkční

biotop Lhotka

Lokální biokoridor - Zátíšský potok
- funkční

Interakční prvek - Nové Dvory
- nefunkční

Lokální biokoridor - Kamýk - Lhotka
- funkční

Lhotěcký potok

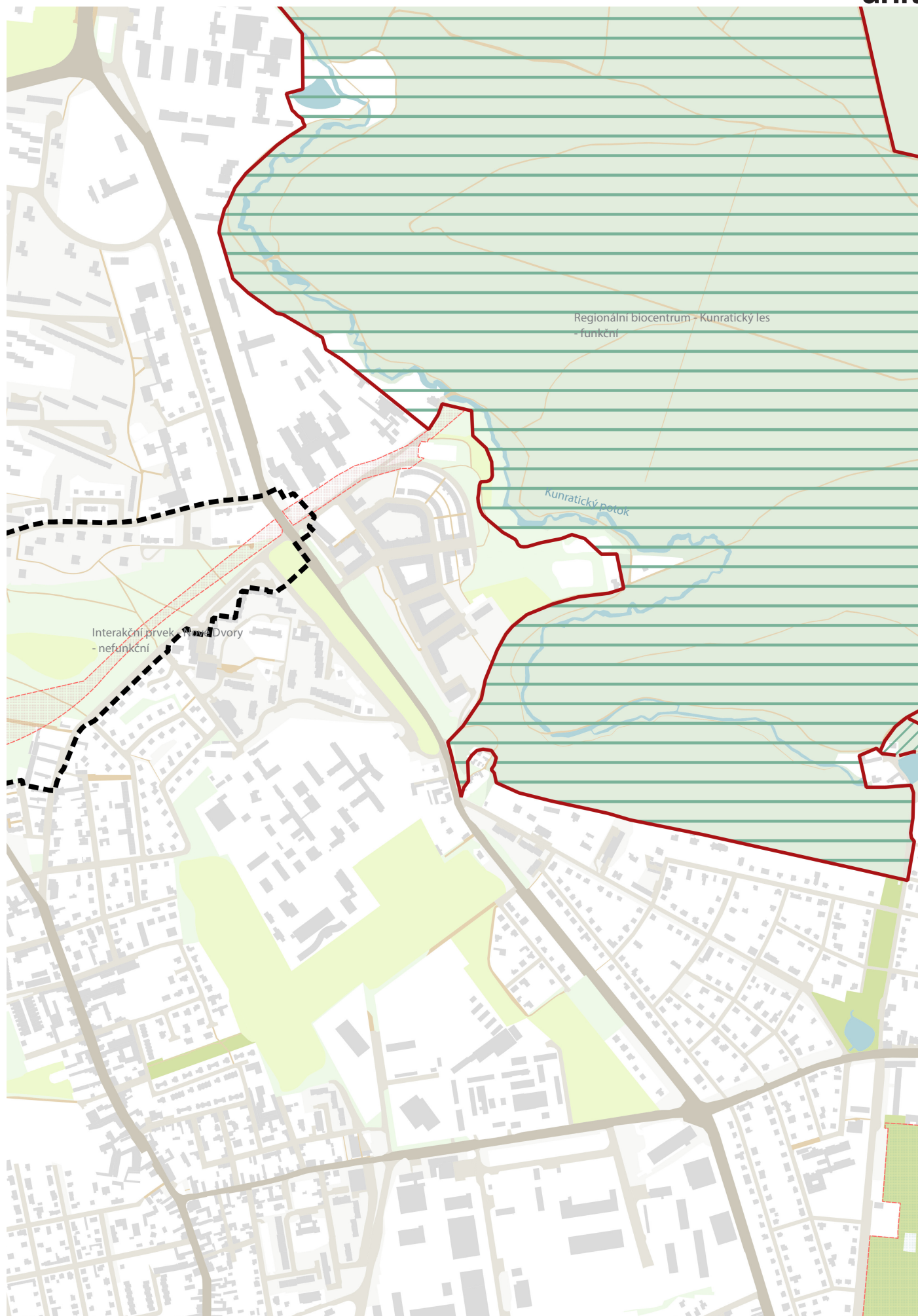
Interakční prvek - V hrobech
- funkční

Borový r. nádrž

Lokální biokoridor - Kamýk - Lhotka
- nefunkční

Zdroj mapových dat:
datový podklad © IPR Praha

Regionální biocentrum - Modřanská rokle
- funkční





Dopravní infrastruktura

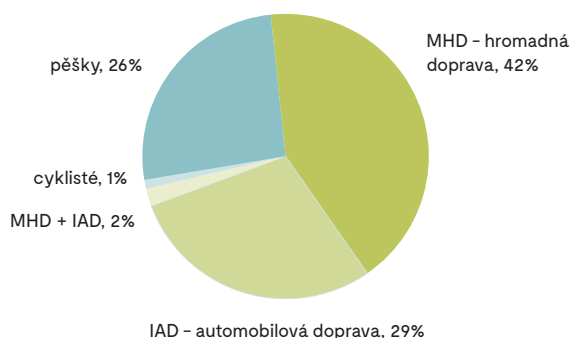
G/ Doprava

1/Mobilita obecně

Stupeň motorizace (vozidel na 1000 obyvatel): **861**
(celá Praha, dle ročenky TSK-ÚDI 2019)

Stupeň automobilizace (osobních automobilů na 1000 obyvatel): **689** (celá Praha, dle ročenky TSK-ÚDI 2019)

Dělbá přepravní práce dle TSK (Bilance všech cest v osobní dopravě na území města za pracovní den v roce 2016. Údaje vychází ze speciálních průzkumů z let 2014–2016. Celá Praha, dle ročenky TSK-ÚDI 2019)



2/Širší vztahy, dostupnost a konkurenceschopnost jednotlivých druhů dopravy

— Dostupnost významných cílových a zdrojových území

Podle časů udávaných běžně využívanými vyhledávací trasy zohledňujícími provoz jsou prakticky všechny vzdálenější obvyklé cíle každodenní dojížděky z lokality dostupné ve všedních dnech na kole, v MHD a autem téměř vždy pod jednu hodinu. Dostupnost MHD a na kole je u většiny cílů časově srovnatelná, **autem jsou prakticky všechny cíle teoreticky dostupné rychleji, ovšem v případě intenzivního provozu se čas v některých případech**

zásadně natahuje. Především u dojížděky na Prahu 1 pak může být (až o dvacet minut) rychlejší jet MHD a v případě některých cest na Prahu 1 může být rychlejší i cesta na kole. Pro pohyb do bližších místních center je pak nejvýhodnější jízda na kole nebo autem, o něco méně MHD, roste ale význam konkrétní polohy cíle, potřeby parkování, uskladnění kola atp.

V souvislosti s výstavbou nové tramvajové trati a metra D se dá předpokládat, že u všech typů dopravy dojde ke zrychlení dopravy mezi lokalitou a obvyklými cíli. U MHD je zjevné zlepšení vazeb, částečný předvídatelný přesun dojíždějících z automobilů do MHD pak může uvolnit kapacity komunikací, což povede především k urychlení ranního dojíždění. **Pokud však nedojde k realizaci odpovídajících návazných opatření, hrozí, že v dlouhodobém horizontu dojde opět k naplnění kapacity komunikací na dnešní úroveň díky dopravní indukci** vyvolané zlepšenými podmínkami pro využívání IAD v širším území.

Ze vzdálenějších hlavních cílů dojížděky je pěší docházka (např. výjimečný odpolední pěší návrat zpátky) představitelná snad pouze u lokality okolo Brumlovky na Praze 4, ostatní cíle v rámci města jsou již pro tento způsob dopravy zcela mimo realitu. Zcela zjevná je však častá pěší docházka z a do lokality z bližšího okolí – především z Krče, Libuše či Kamýku.

Specifickým způsobem cestování (který je ale obtížné podložit daty) je pak **dojížděka na metro Kačerov (či jiné) v roli spolujezdce ve vozidle, které následně dále pokračuje do jiného cíle**, která zřejmě bude dávat pro mnoho z obyvatel smysl. V případě realizace metra D a tramvajové trati se dá očekávat, že většina takto dojíždějících začne využívat přímo zastávku metra v docházkové vzdálenosti. Sekundárně tak může dojít také ke snížení atraktivity automobilové dopravy i pro druhou osobu řídící vozidlo, a tak ke snížení intenzit IAD v lokalitě i ke snížení atraktivity vlastnění vozidla. Na druhou stranu se ale dá očekávat vznik podobného mechanismu vysazování z projíždějících automobilů v místě budoucí zastávky metra D a tedy i k dílčímu navyšování intenzit IAD v lokalitě. Je však možné, že většina tohoto vysazování se bude odehrávat u jiných stanic metra D – především asi na stanici Nemocnice

lokality	cesta	pěšky	na kole	pěšky + MHD	pěšky + IAD
P12 – Sofijské náměstí	tam 8:30	51 min.	16 min.	23 – 27 min.	12 – 18 min.
	zpět 17:30	61 min.	21 min.	22 – 26 min.	12 – 18 min.
P4 – OC Novo Plaza	tam 8:30	29 min.	10 min.	15 – 21 min.	11 – 15 min.
	zpět 17:30	32 min.	11 min.	16 – 19 min.	11 – 15 min.
P4 – Brumlovka	tam 8:30	67 min.	22 min.	19 – 22 min.	16 – 28 min.
	zpět 17:30	72 min.	22 min.	19 – 24 min.	15 – 26 min.
P4 – Na Děkanec	tam 8:30	90 min.	23 min.	26 – 34 min.	15 – 27 min.
	zpět 17:30	85 min.	25 min.	23 – 29 min.	15 – 27 min.
P5 – FN Motol	tam 8:30	> 3 hod.	70 min.	65 – 69 min.	30 – 56 min.
	zpět 17:30	> 3 hod.	76 min.	50 – 52 min.	24 – 41 min.
P8 – Forum Karlín	tam 8:30	> 2 hod.	49 min.	39 – 41 min.	26 – 56 min.
	zpět 17:30	> 2 hod.	52 min.	36 – 39 min.	24 – 51 min.
P2 – Albertov	tam 8:30	113 min.	37 min.	37 – 40 min.	24 – 46 min.
	zpět 17:30	> 2 hod.	43 min.	35 – 41 min.	22 – 41 min.
P1 – Náměstí republiky	tam 8:30	> 2 hod.	45 min.	37 – 40 min.	28 – 56 min.
	zpět 17:30	> 2 hod.	51 min.	33 – 35 min.	24 – 46 min.
P1 – Národní třída	tam 8:30	> 2 hod.	41 min.	35 – 39 min.	24 – 51 min.
	zpět 17:30	> 2 hod.	47 min.	32 – 35 min.	22 – 46 min.
P1 – Senovážné náměstí	tam 8:30	> 2 hod.	47 min.	34 – 35 min.	30 – 56 min.
	zpět 17:30	> 2 hod.	49 min.	35 – 42 min.	20 – 41 min.

Krč nacházející se ve výhodnější pozici vůči hlavním tahům IAD.

3/ ÚAP, ZÚR, ÚP, MP z hlediska dopravy

— Územně analytické podklady

Územně analytické podklady z hlediska dopravy obecně, komunikační sítě a dopravy v klidu, veřejné dopravy, pěší dopravy a cyklistické dopravy mapují území a vychází z nich i další části této studie.

Z hlediska železniční dopravy se v území ani jeho

bližším okolí neodehrává nic – žádná železnice se zde nenachází ani neplánuje. Nepřímo je lokality ovlivněna železniční tratí v údolí řeky – území sídlíště Libuš spadáje především k železniční zastávce **Praha-Modřany zast. a také ke stanici Praha-Krč a zastávce Praha-Kačerov**. Po realizaci tramvajové trati zřejmě posílí spojení k zastávce Praha-Modřany, realizace metra zase posílí vazbu k nádraží Praha-Krč, oba záměry naopak zřejmě mírně oslabí význam zastávky Kačerov. Další posílení všech těchto vazeb by pak mohlo souviset s možným výhledovým zkapacitněním dnes z velké části jednokolejné a neelektrifikované trati.

Z hlediska **vodní dopravy** se v území ani jeho bližším okolí neodehrává nic – jediný vodní tok s dopravní funkcí v širokém okolí je řeka Vltava. Na

té je z hlediska širších vztahů zásadní pouze přívaz Lahovičky – Nádraží Modřany, který má zřejmě především rekreační význam.

Z hlediska **letecké dopravy** se jižní cíp řešeného území nachází v nejzazším výběžku vnějšího ochranného pásma s výškovým omezením staveb letiště Praha/Ruzyně. Stejně jako zhruba celé západní dvě třetiny Prahy pak území spadá do ochranného pásma se zákazem laserových zařízení Praha/Ruzyně. Relativně blízko řešenému území se nachází heliport v Thomayerově nemocnici, který však na své širší okolí nemá žádný vliv. Již mimo řešené území na jihu se nachází okraj vnějšího ochranného pásma letiště s výškovým omezením staveb letiště Točná.

Za **hodnoty území** související s dopravou jsou v řešeném území coby urbanistické hodnoty považovány „lokalitní ulice“ Novodvorská, Libušská, Vídeňská a Durychova (ne Chýnovská!).

Za **problém v území** související s dopravou je považováno chybějící kolejové propojení jižního sektoru Prahy s centrem města (=zatím neexistující metro D).

Limity využití území se vztahem k dopravě jsou v území především stavební uzávěry související s plánovanými stanicemi metra (v území a na jih od něj). Dalšími limity jsou komunikace Novodvorská, Durychova, Libušská, Vídeňská, K Výzkumným ústavům a úsek ulice Jalodvorská

— Zásady územního rozvoje

a – Lokalita podle ZÚR náleží mezi osy nadmístního významu hl. m. Prahy – konkrétně **Osa jih** – ve vazbě na trasu D metra (**O/1**).

b – V koridorech dopravní infrastruktury není naznačena v současnosti plánovaná tramvajová trať navazující na existující trať ukončenou smyčkou v zastávce Levského ani žádné další dopravní osy.

c – Mezi **veřejně prospěšné stavby nadmístního významu** je pod kódem **Z/500/DM** zařazeno pouze metro D, tramvajová trať ani žádné další dopravní

stavby v tomto seznamu nefigurují.

— Platný územní plán

Platný ÚP prošel v nedávné době změnou Z 2440/00, která v řešeném území ukotvila do ÚPD zásadní změny v uspořádání dopravních staveb.

ÚP navrhuje **koridor metra D včetně polohy stanice** a obou vestibulů v lokalitě. Oproti starší verzi ÚP došlo k posunu stanice i vestibulů dále na sever.

a – Ve vazbě na stanici metra je navrženo P+R o orientační kapacitě 150 vozidel. V rámci posunu celé stanice došlo ve změně Z 2440/00 také k odpovídajícímu posunu polohy P+R.

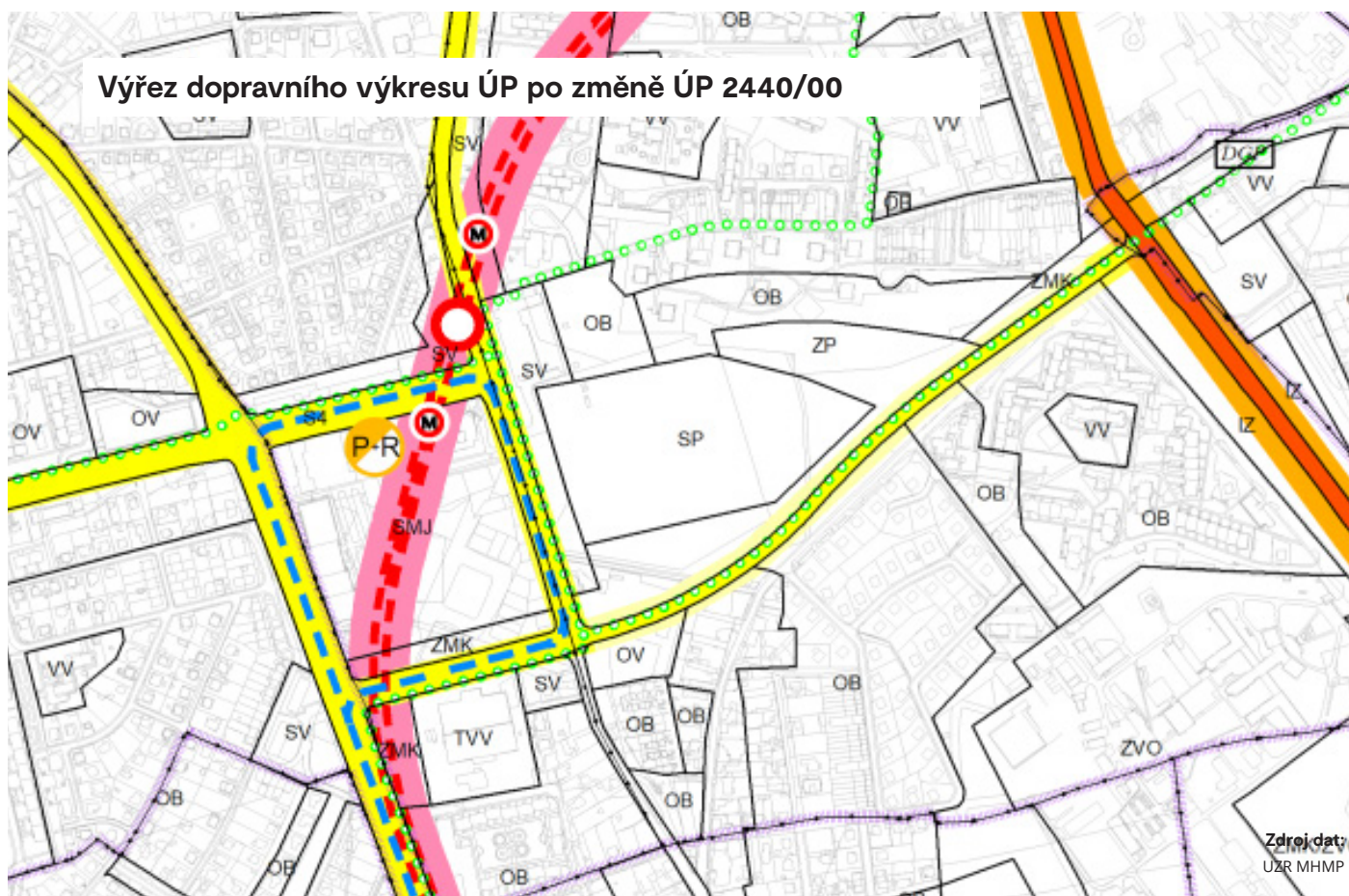
b – Před změnou ÚP navrhoval na sever od ulice Chýnovská prostor pro tramvajovou smyčku (DHM), v podobě platné po změně je tato smyčka nahrazena blokovou smyčkou v ulicích Novodvorská, Durychova, Chýnovská a Libušská.

c – TT navazující na tuto smyčku je v ÚP stabilizována v profilu ulice Novodvorská.

d – Ulice Vídeňská je klasifikována jako sběrná komunikace městského významu a zhruba od křížení s Jalodvorskou dále na jih je navrženo její prodloužení dále na jih.

e – Ulice Novodvorská, Durychova, Libušská, Chýnovská, Štúrova, severní konec Libušské a částečně přetrasovaná Jalodvorská jsou zařazeny mezi ostatní významné komunikace.

f – V řešeném území a jeho blízkém okolí v zásadě respektuje vedení páteřních a hlavních cyklotras, pouze v případě trasy A215 zůstává u jejího vedení po komunikaci Jalodvorská (zčásti v zatím neexistující stopě) místo trasy po existujících komunikacích preferované i v poslední aktualizaci Pražského cyklogenerelu.



— Aktuální verze připravovaného

Metropolitního plánu

Připravovaný Metropolitní plán (Návrh nového územního plánu v aktuální verzi jako návrh k projednání dle § 50 stavebního zákona) v hlavním výkresu (Z02) a ve výkresu infrastruktury (Z03) v řešeném území:

a - Navrhuje koridor metra D (621/-/2) včetně polohy zastávky Nové Dvory (621/067/1018), která ve shodě se stavem platného ÚP po změně Z 2440/00 posunuta dále na sever. Na sever se posunuje také polohu obou vestibulů stanice metra (621/538/1042 a 621/067/1041).

b - Přímou v řešeném území se nachází začátek ponechané územní rezervy pro další větev metra

vedoucí od stanice Nové Dvory na Sofijské náměstí (621/-/5). Celkem na této větvi navrhuje 4 nové stanice metra. Nejbližší z nich k řešenému území (621/533/1025) je navržena v úrovni ulice Cílkova.

c - U zastávky metra navrhuje zachytné parkoviště P+R (624/075/1122).

d - Na rozdíl od stávajícího ÚP v řešeném území nenavrhuje TT ani smyčku a počítá s ukončením TT jižně od řešeného území smyčkou u stanice metra Libuš.

e - Při jihovýchodním okraji řešeného území navrhuje v návaznosti na ul. Jalodvorská významnou místní komunikaci (610/-/17)

f - V blízkém okolí navrhuje dopravní koridor a v rámci něj sběrnou komunikaci městského významu (610/-/76)

procházející skrz stávající areály v Paběnicích, která má vytvořit přeložku úseku stávající ul. Vídeňská. Dále na jih navrhuje koridor a v něm významnou místní komunikaci mezi popisovanou paralelou Vídeňské ulice a ul. Libušská – vznikl by tak „obchvat Písnice“ (610/-/28).

g – Stávající ulice Novodvorská, Durychova, Libušská a Chýnovská zatřídí jako významné místní komunikace. Ulici Vídeňská zatřídí jako sběrnou komunikaci městského významu.

h – Řešení cyklotras je stejné jako u platného ÚP.

Ve schématu priorit pak návrh MPP zařazuje mezi metropolitní priority (v oblasti dopravy) v lokalitě pouze trasu metra D (s P+R u konečné stanice), nezařazuje mezi ně však tramvajovou trať, výstavbu nových komunikací ani žádné další prvky.

4/Území v Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí

Na konci března 2019 byl vydán tzv. P+ Návrh, což je hlavní výstup Plánu udržitelné mobility. Ten se řešeného území a jeho blízkého okolí dotýká v následujících oblastech:

a – V seznamu opatření kolejové infrastruktury uvádí jako **opatření s nejvyšším hodnocením „Metro D: úsek Pankrác – Depo Písnice“** (ID 73, předpoklad roku zahájení realizace 2020, délka realizace 72 měsíců, investiční náklady cca 40 mld Kč).

b – Dále v tomtéž seznamu uvádí jako **opatření s vysokým hodnocením také „Tramvajovou trať Sídliště Modřany – Libuš“** (ID 22, předpoklad roku zahájení realizace 2019, délka realizace 18 měsíců, investiční náklady 500 mil. Kč).

c – V seznamu opatření silniční infrastruktury uvádí jako **opatření s vysokým hodnocením „Obchvat Písnice“** (ID 278, předpoklad roku zahájení realizace 2021, délka realizace 24 měsíců, investiční náklady 343 mil. Kč).

d – V seznamu organizace a regulace dopravy, který

obsahuje především témata celoměstského dosahu, uvádí jako opatření s největším hodnocením „Pražský mytný systém, realizace“ (ID 197, předpoklad roku zahájení realizace 2023, délka realizace 12 měsíců, investiční náklady 4 mld Kč.). Přestože toto opatření by se z hlediska konkrétních zásahů dotýkalo zřejmě především centrální části, u okrajových oblastí mimo oblast zahrnutou v systému mytného, je třeba počítat se sekundárním navýšením zátěže parkováním dojíždějících do Prahy, odrazených od vjezdu do centra města díky existenci mýta, především v okolí významných uzlů MHD. To bez zajištění dostatečných protipatření potenciálně může působit problémy po realizaci metra D i v řešeném území.

Dopravní model zpracovávaný v rámci plánu zařazuje řešené území do **prstence 3 (MO a prstenec vně MO)**, a to spíše na jeho vnější okraj. Podle modelů pro rok 2030 v těchto prstencích předpokládá průměrnou dělbu přepravní práce mezi VHD a IAD v osobokilometrech pro prstenec 3 v poměru 43:57 (reálně odlišnost podle využitého modelu a zdroje a cíle cesty) a pro prstenec 4 v poměru 37:63 (dtto). Jedná se však o zprůměrovaná celopražská data, která mají pro řešené území pouze částečnou relevanci – dá se předpokládat, že v případě realizace metra a tramvajové trati bude mít bezprostřední blízkost kapacitní kolejové dopravy za následek hodnoty blíží se zřejmě minimálně hodnotám prstence 2 „uvnitř MO“ – tedy v průměru 50:50 (model BAU 2030) či 53:47 (model Návrh 2030), případně dokonce hodnotám prstence 1 „Centrum“ – v průměru 65:35 (model BAU 2030) či 68:32 (model Návrh 2030). Konkrétní vývoj však závisí na tolika faktorech, že snaha i o velmi hrubý odhad představuje nutně pouhou spekulaci.

5/Komunikační síť

— Třídy komunikací dle evidence TSK

V řešeném území se v současnosti nachází relativně málo komunikací. Základní skelet území je tvořen místní komunikací (MK) I. třídy ulic Novodvorská a MK I. třídy Vídeňská. Ty tvoří dvě základní osy v širším území a řešené území je jimi ohraničeno z východu a západu. V rámci řešeného území mezi těmito ulicemi přitom neexistuje kapacitnější propojení. Paralelně

s ulicí Novodvorská prochází ulice Libušská/Štúrova (MK II. třídy) a obě ty to komunikace spojuje navzájem MK II. třídy Durychova, která obě na západě mimo řešené území připojuje k MK I. třídy Lhotecká dále do Modřan. Jako MK II. třídy je zatříděn i úsek ulice Jalodvorská a ulice K Výzkumným ústavům, jejíž charakter však odpovídá spíše MK III. třídy. Naopak jako MK III. třídy je zatříděna ulice Chýnovská, jejíž parametry odpovídají spíše sběrné místní komunikaci II. či dokonce I. třídy.

Většina z nemnoha zbývajících komunikací jsou MK III. třídy, počátek pěší promenády v sídlišti Krč je zatříděn jako MK IV. třídy a v území se nachází také několik krátkých úseků komunikací vedených jako ostatní – jde o účelové komunikace u pošty, supermarketu Lidl, sběrného dvora a dalších objektů a o nevyužívané obratiště autobusů.

— Dopravní režim komunikací – stav

Téměř všechny komunikace nacházející se přímo v řešeném území jsou běžné městské místní komunikace s nejvyšší povolenou rychlostí 50 km/h a s odpovídajícími požadavky týkajícími se jejich technických parametrů a značení. To je zásadní především ve vztahu k požadovaným šířkovým parametrům, rozhledům, řešení značení parkování a značení přechodů (či míst pro přecházení).

Vedle toho se v území nachází několik krátkých úseků s různorodými jinými režimy. Jedná se především o části rezidenčních ulic či v blízkosti škol. Většina rezidenčních ulic nacházejících se především po obvodu řešeného území je nicméně i tak ponechána s výchozím režimem 50 km/h a tím pádem i s tomu odpovídajícími požadavky na parametry komunikací.

— Dopravní režim komunikací – výhled dle

ÚS Libuš

V rámci návrhu Územní studie sídliště a okolí budoucí stanice metra D Libuš („ÚS Libuš“) byla navržena síť nových komunikací mezi ulicemi Novodvorská a Libušská jižně od řešeného území. Spolu s komunikacemi na západ od Novodvorské a na východ od Libušské jsou všechny tyto ulice navrženy ve zklidněném režimu zóny 30 či jiném.

Přestože zde vzniká několik nových přímých propojek mezi Novodvorskou a Libušskou, díky systému jednosměrností a zklidněných ulic mezi ulicemi Meteorologická a Chýnovská není navrženo žádné nové kapacitní propojení.

— Směrovost

Většina komunikací v území je obousměrná, přičemž ulice Novodvorská, Durychova a Chýnovská jsou řešeny se směrově odděleným provozem se zeleným středním dělicím pásem či s pásem tvořeným dopravními stíny.

Jednosměrně jsou v řešeném území řešeny pouze ulice Čimelická a U Zahrádkářské kolonie.

6/Pěší doprava

— Hlavní pěší směry a propojení

Řešené území je z hlediska pěšího pohybu spíše územím cílovým než zdrojovým – v jeho západní části se nachází sportoviště, restaurace, pošta a další funkce fungující vedle vzdálenějších návštěvníků z velké části i pro místní pěší docházku. Obdobně zřejmě funguje také supermarket v těžišti území, k němuž spáduje především sídliště Krč od severu, ale v menší míře pravděpodobně i další okolní obytné celky. Rekreačním docházkovým cílem je pak rozsáhlá oblast nezastavěné „Jalodvorské louky“, která je přístupná v podstatě pouze pěšky a na kole. Skrz „Jalodvorskou louku“ pak dochází zčásti zřejmě i k pohybu směrem ke Kunratickému lesu dále na západ za hranici řešeného území.

— Bariéry pěšího pohybu

Hlavními bariérami v území jsou hlavní osy v území – Novodvorská, Durychova, Libušská, Štúrova, Chýnovská a Vídeňská. Značná část pěších vazeb přes ně vede po přechodech nevyhovující délky, chodci navíc často musí přecházet dva souběžné pruhy (v případě Libušské dokonce v obou směrech). Řada pěších vazeb není přitom vůbec pokrytá přechody či místy pro přecházení. V nedávné době došlo k rekonstrukci dvou okružních křižovatek na ulici Novodvorská, čímž bylo dosaženo částečného zlepšení jejich prostupnosti pro pěší. Překonání jižního ramene křižovatky ulic Novodvorská a Durychova zajišťuje kromě přechodu také podchod, který je však zčásti uzavřený a obecně prakticky nevyužívaný (obdobně nefunkční podchod existuje také na západ od řešeného území u zastávky Čílkova).

Bariérově působí také z většiny neprostupný areál bloku mezi ulicemi Novodvorská, Durychova, Libušská a Chýnovského, zčásti je bariérou i Jalodvorská louka, která má v současnosti charakter mladého hustého lesa, skrz který prostup zajišťují jen živelně vzniklé cesty bez osvětlení, zpevnění atp.

Bariéru představuje také terénní zlom mezi ulicemi Durychova a Dolnojiřčanská, které se nacházejí na značně různých úrovních.

Mimo samotné řešené území je pak na východě bariérou areál IKEM, který znemožňuje přístup do Kunratického lesa v tomto úseku jinde než u restaurace „Na tý louce zelený“.

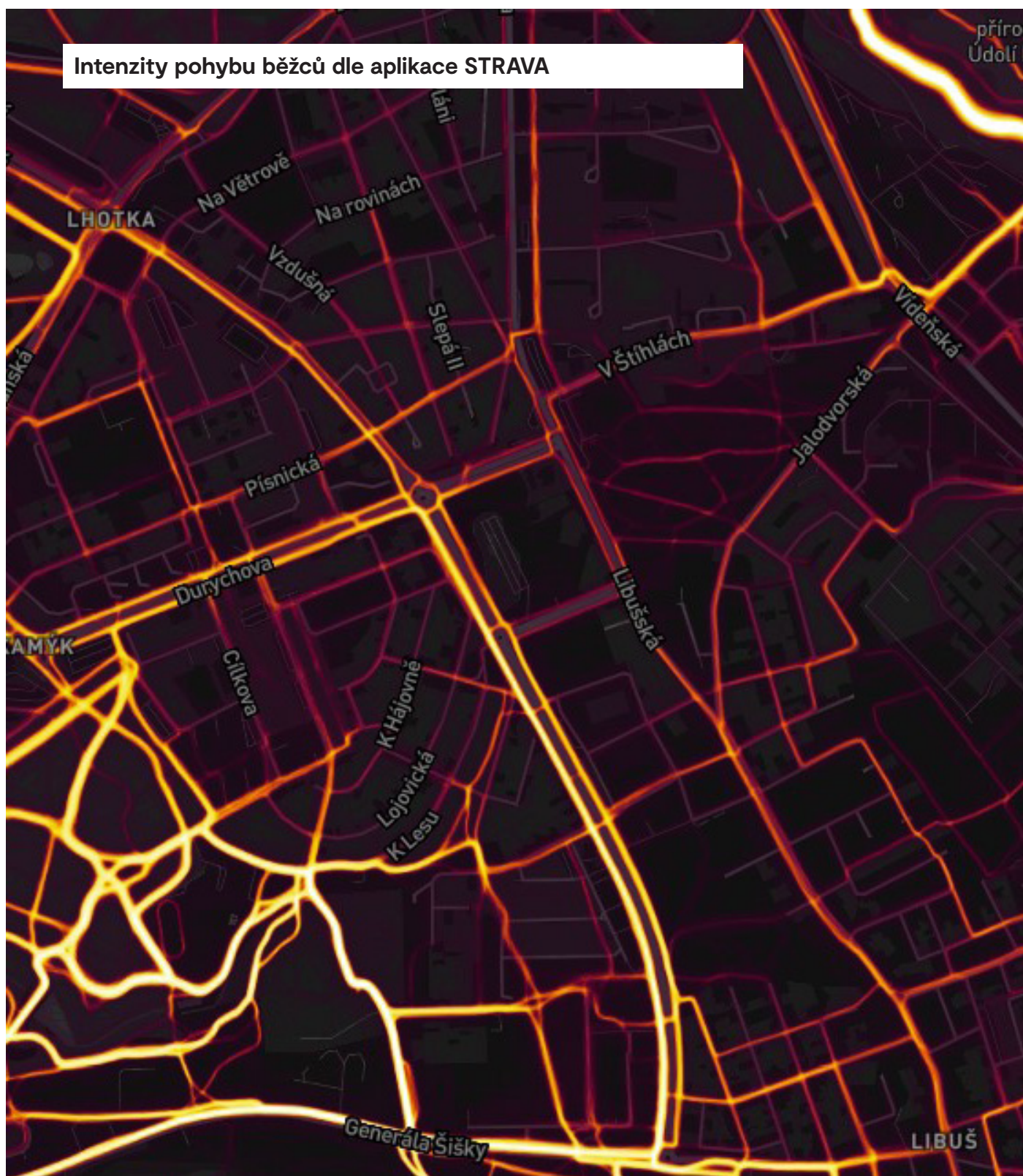
— Turistické trasy

V řešeném území ani v jeho bezprostředním okolí se nenachází žádné turistické trasy ani naučné stezky. Nejbližší turistické trasy jsou součástí systému tras v Kunratickém lese na východě a v Modřanské rokli na jihu. Nejbližší se řešenému území dostává zelená trasa spojující Modřanskou rokli a les Kamýk po okraji sídliště Libuš.

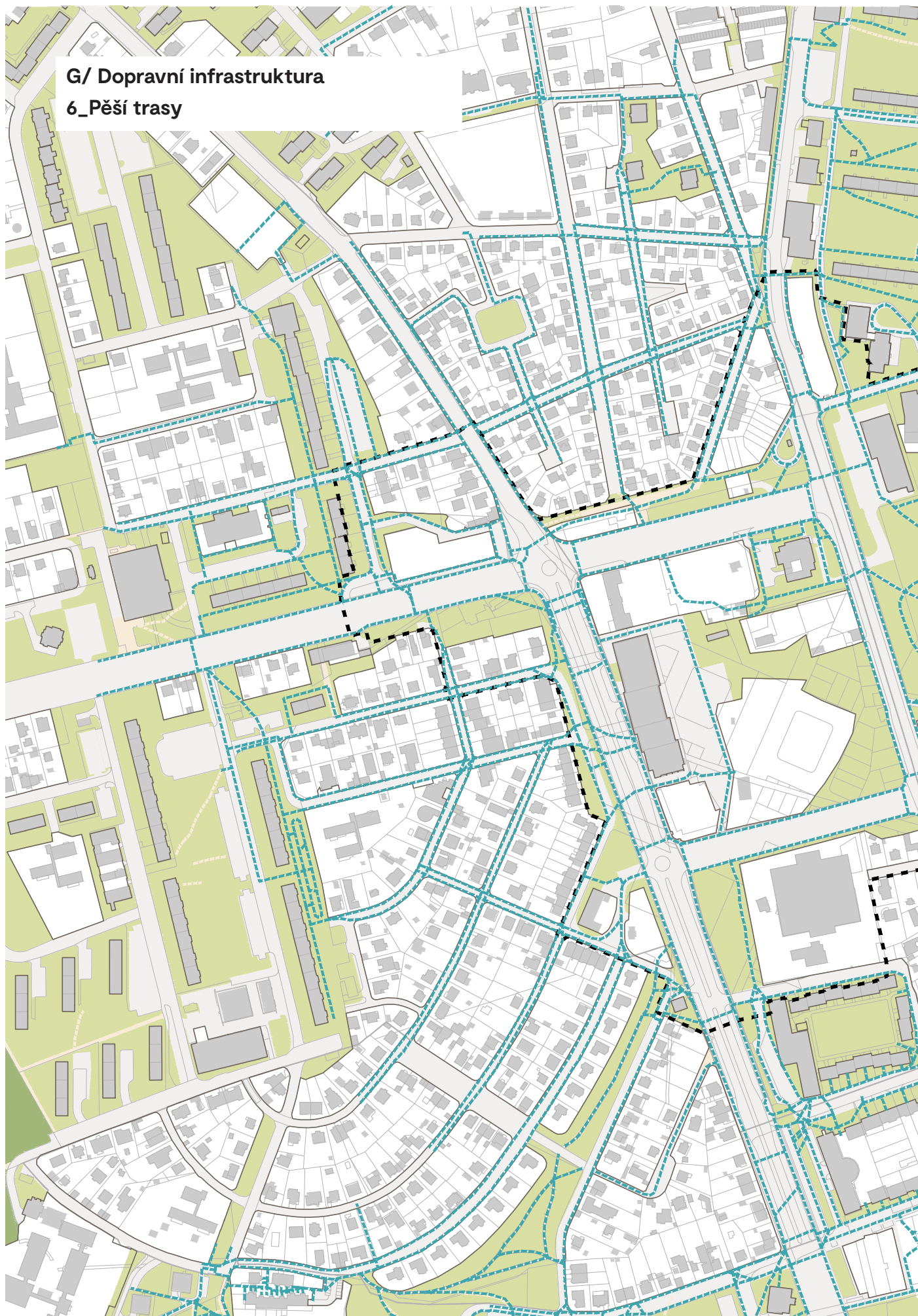
— Běžci

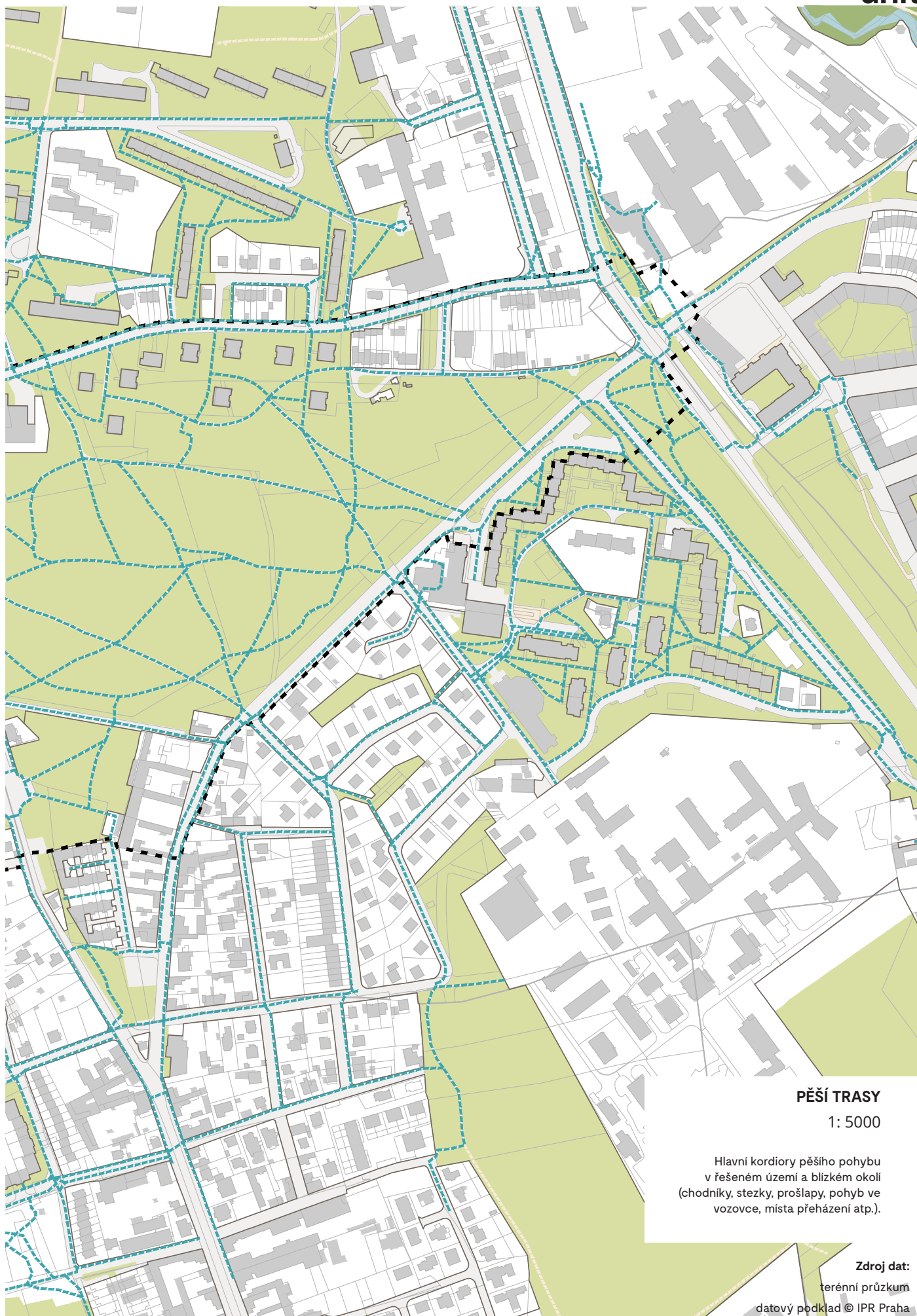
Při rozboru dat z běžecké verze aplikace Strava z hlediska využití pro rekreační běh mají v řešeném území větší význam pouze ulice Novodvorská a západní část ulice Durychova. Na západ od nich jsou pak extrémně populární oblasti lesu Kamýk a lesů na Lhotce, na jihu je pak cílem běžců Modřanská rokli, na západě Kunratický les. Relativně velké území Jalodvorské louky v řešeném území je oproti tomu využívané běžci jen zcela zanedbatelně a zdá se, že spolu s ulicí Libušská a Vídeňská vytváří i pro sportovní využití území spíše bariéru.

Intenzity pohybu běžců dle aplikace STRAVA



G/ Dopravní infrastruktura
6_Pěší trasy





7/ Cyklistická doprava

— Reálný pohyb cyklistů v území

Dostupná data o cyklistech z pražské aplikace Na kole Prahou a z aplikace Strava ukazují, že území je v celopražském kontextu v současnosti relativně málo využíváno cyklistickou dopravou. Jako zásadní se ukazují paralelní severo-j jižní směry průjezdu – skrz Kamýk, ulice Novodvorská, ulice Vídeňská a cesta podél Kunratického potoka. Tyto směry pak na severu primárně navazují na východo-západní silně zatíženou trasu A22 podél Kunratického potoka navazující dále na povltavskou stezku A2 u řeky. Alternativně navazují i na další trasy přímo směrem do centra dále od řeky. Z hlediska využití v pracovní dny a ve svátky není možné říci, že by území bylo zásadně více využíváno spíše „dopravní“ či „rekreační“ cyklistikou.

— Infrastruktura pro cyklodopravu

Ulice Novodvorská je po nedávné souvislé údržbě již v celé své délce **vybavena integračními opatřeními pro cyklisty**, které jsou nicméně nespojitě v průjezdu skrz okružní křižovatky. Z ulice V Štíhlách vybíhá cca 150 m dlouhý úsek stezky pro chodce a cyklisty, na který navazují vyšlapané a vyježděné cesty skrz prostor Jalodvorské louky. Kromě cyklostanu u supermarketu Lidl v řešeném území další fyzická opatření pro cyklisty neexistují.

Přestože v území nejsou podél hlavních komunikací vyznačeny chráněné koridory, dá se očekávat, že cyklisty budou využívány i chodníky především podél hlavních os v území. Řada z nich je přehledná, s malými intenzitami chodců, a především podél ulice Novodvorská jejich šířka odpovídá vysoce nadstandardní stezce pro chodce a cyklisty. Pozorování i dostupná data skutečně ukazují, že především chodníky podél Novodvorské jsou cyklisty využívány (přestože většina cyklistů stále využívá spíše integrační opatření ve vozovce).

— Cyklotrasy existující a navržené

v „Pražském cyklogenerelu“

Aktuální verze Generelu páteřních a hlavních cyklistických tras hl. m. Prahy („Pražský cyklogenerel“) navrhuje v řešeném území páteřní trasu A42 a hlavní trasy A215 a A420. V samotném území nicméně dnes není značena žádná funkční cyklotrasa.

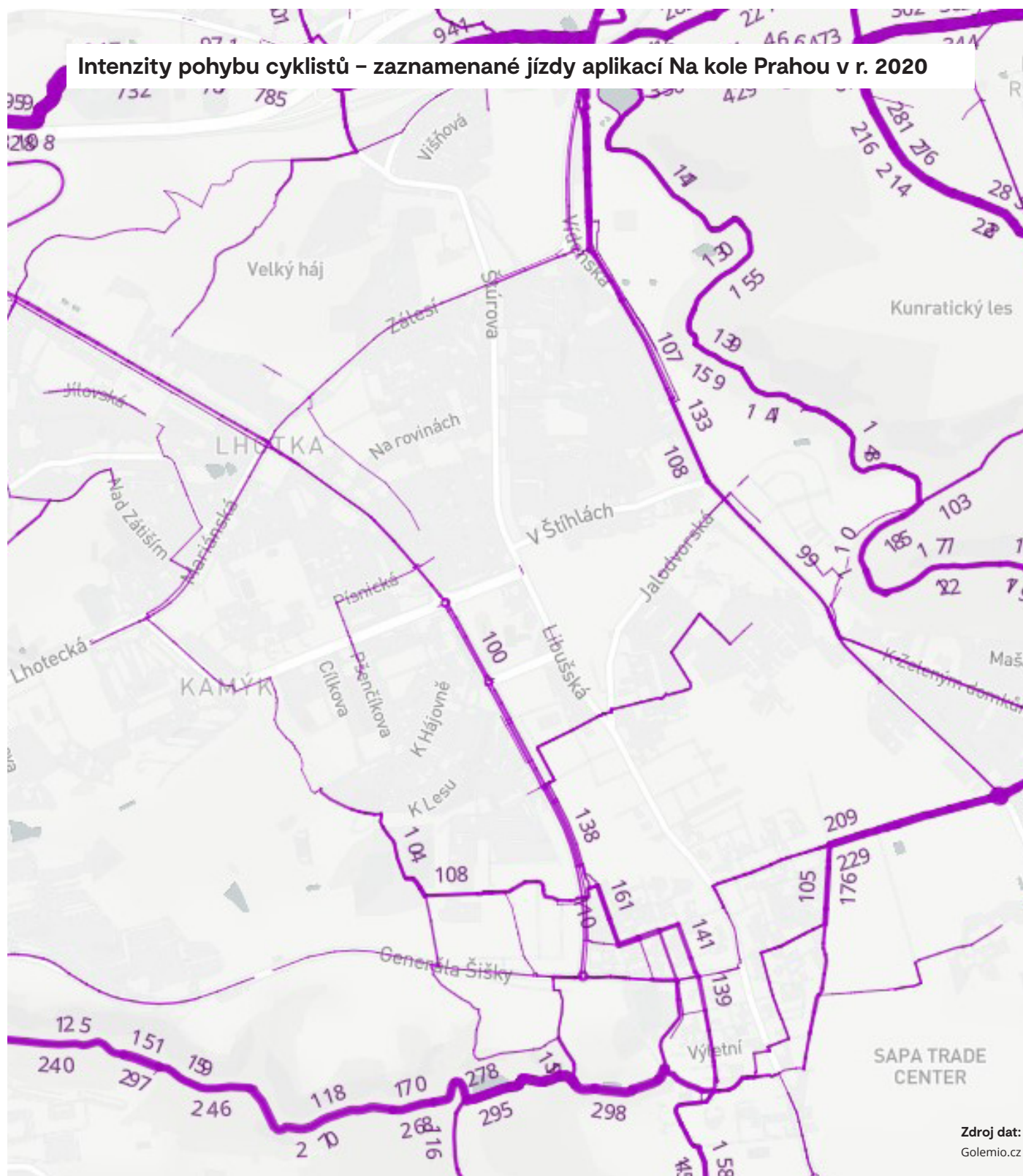
Trasa A42 je vyznačena od jihu až k zastávce Pavlíkova jižně od řešeného území a dále nenavazuje. Trasa A215 je vyznačena také pouze mimo řešené území na východě. V Pražském cyklogenerelu došlo také při jeho aktualizaci ke změně, kdy se místo původně předpokládaného vedení po zatím neexistující přeložce ulice Jalodvorské plánuje realističtější vedení po stávajících komunikacích. Trasa A420 není zatím vyznačena vůbec.

V okolí řešeného území se dále nachází především významné vyznačené trasy A22 (souběh s Greenway Praha-Vídeň) běžící údolím Kunratického potoka na severu a A21 procházející Modřanskou roklí. Na východě pak Kunratickým lesem prochází již vyznačená trasa A212, na jihu a na východě trasa A214 (s chybějícím úsekem zásadním právě pro řešené území).

— „Cyklogenerel Prahy 12“

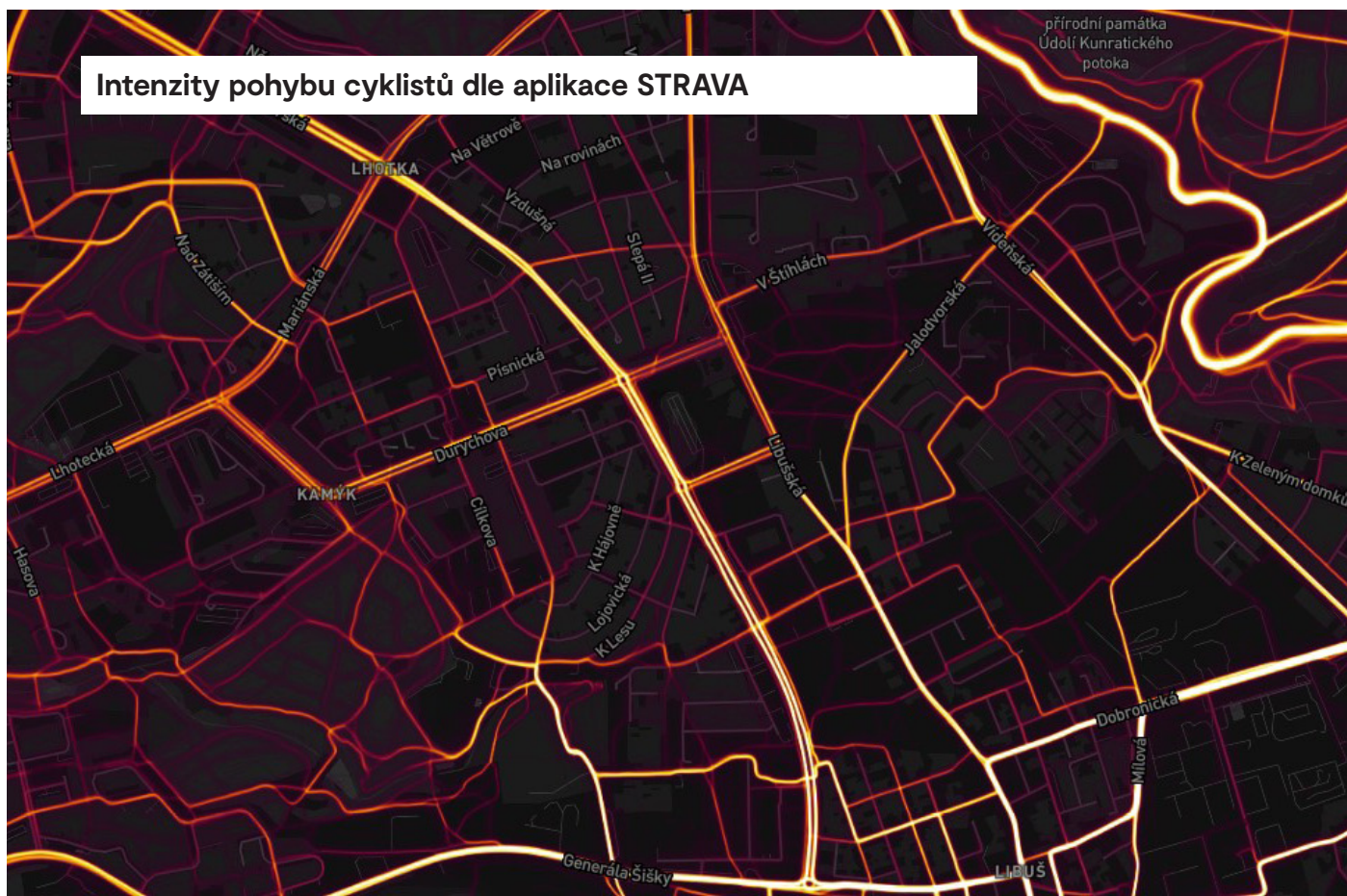
Studie řešení cyklistické dopravy na území Prahy 12 („Cyklogenerel Prahy 12“) z roku 2008 se se stavem i s návrhy aktuálního Pražského cyklogenerelu překrývá v základních směrových principech vedení tras a u některých i v jejich konkrétním trasování. Zásadní je však především doplnění dalších tras s místním významem, které doplňují další vrstvu propojení, které jsou pod rozlišovací úrovní Pražského cyklogenerelu. Vzhledem k tomu, že navazují na mírně odlišnou základní síť páteřních a hlavních tras, je nutné jejich přesný průběh korigovat s ohledem na tyto rozdíly.

Intenzity pohybu cyklistů – zaznamenané jízdy aplikací Na kole Prahou v r. 2020



Zdroj dat:
Golemio.cz

Intenzity pohybu cyklistů dle aplikace STRAVA



Cyklogenerel Prahy 12 a stejně tak (i pro území méně zásadní) Cyklogenerel MČ Praha-Libuš navíc navrhuje konkrétní opatření ve vymezených trasách. Ta je opět v některých místech možné považovat za trvale smysluplná a budou inspirací pro odpovídající řešení v návrhové části.

— Cyklotrasy – výhled dle ÚS Libuš

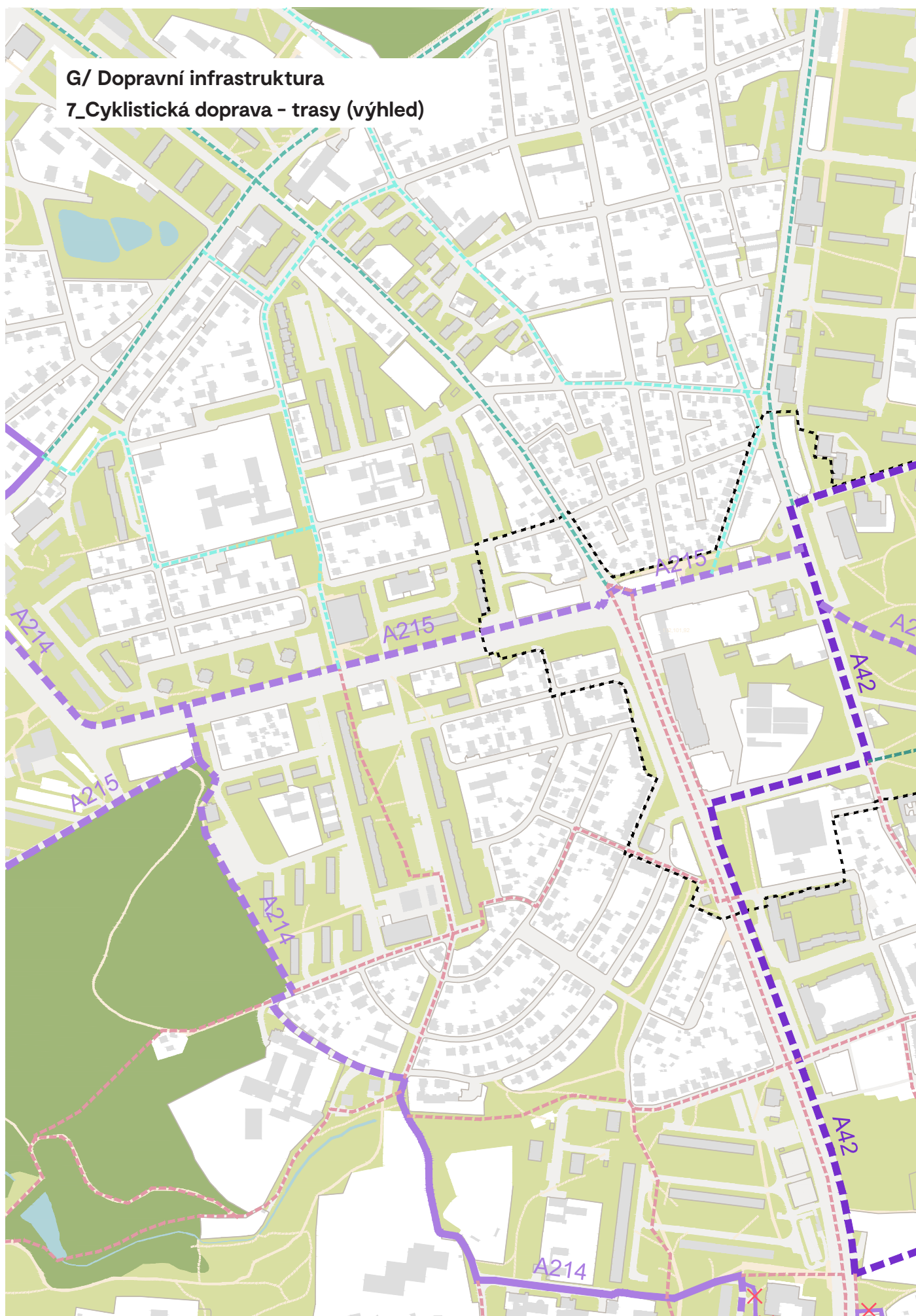
V rámci návrhu Územní studie sídliště a okolí budoucí stanice metra D Libuš („ÚS Libuš“) byly v řešeném území převzaty trasy navržené Pražským cyklogenerelem s drobnými úpravami vedení tras A42 a A214. K nim byly doplněny neznačené trasy zahušťující celopražský systém, které vycházejí z návrhů v „Cyklogenerelu Prahy 12“, v řešeném území a především dále na sever od něj však již nebyly tyto doplňující cyklotrasy prověřovány.

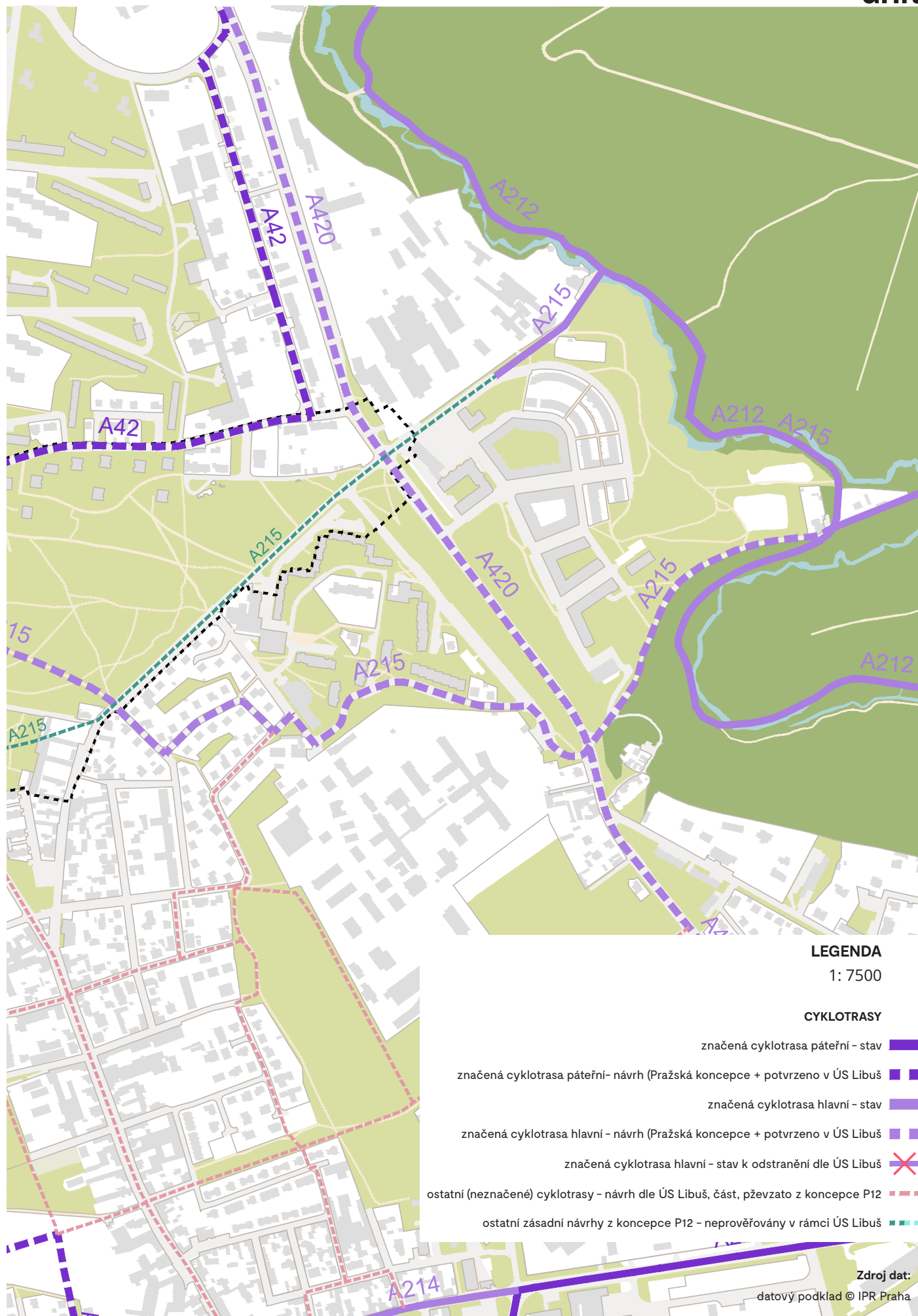
— Bikesharing

Řešené území se nachází relativně daleko mimo území, v nichž umožňují parkovat sdílená kola, elektrokola i koloběžky velcí poskytovatelé sdílených jízdních kol, kteří v současnosti v Praze působí. Postupně nicméně dochází k expanzi těchto systémů, jejíž pokračování se dá v dalších letech očekávat (zejména v okolí metra či tramvajových tratí, resp. i jako doplněk MHD). V nedávné době došlo k rozšíření jedné ze služeb až na Sofijské náměstí a k OC Novo Plaza. Pravděpodobně tak postupně dojde k zajištění obsluhy těmito službami i v řešeném území. Velkým impulsem pro jejich expanzi až do řešeného území může být mimo jiné i vznik stanice metra a zastávky tramvaje.

G/ Dopravní infrastruktura

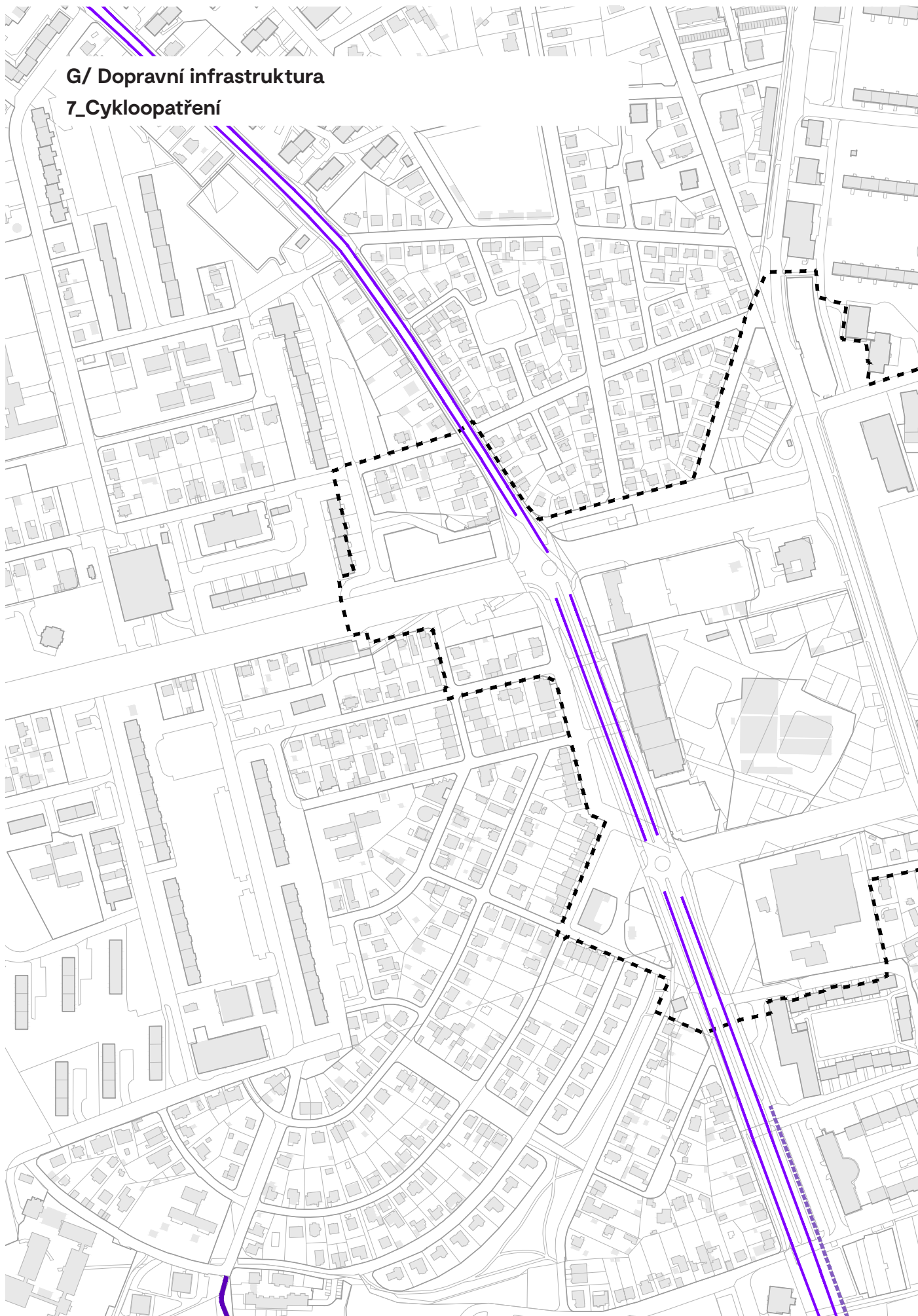
7_Cyklistická doprava - trasy (výhled)

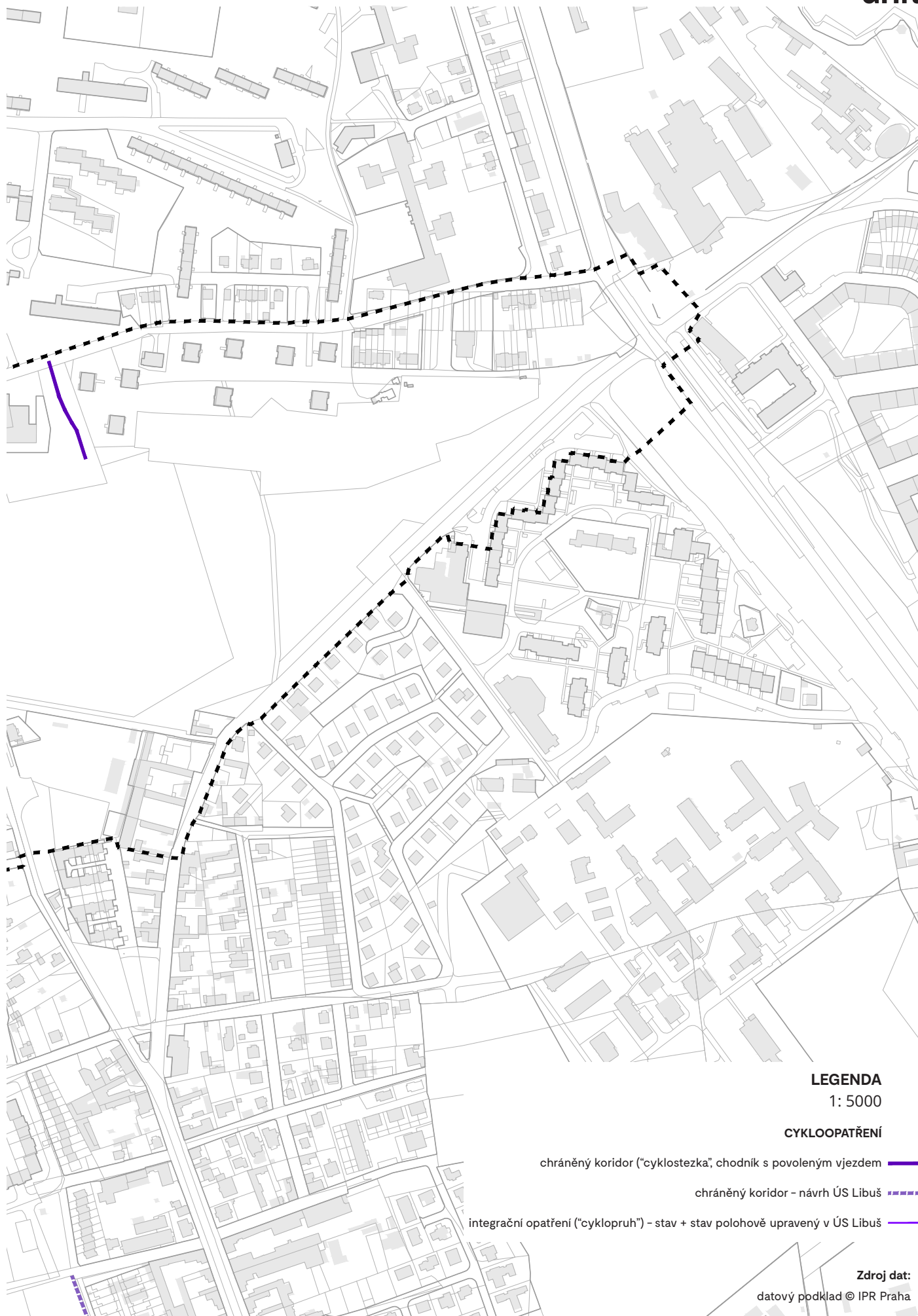




G/ Dopravní infrastruktura

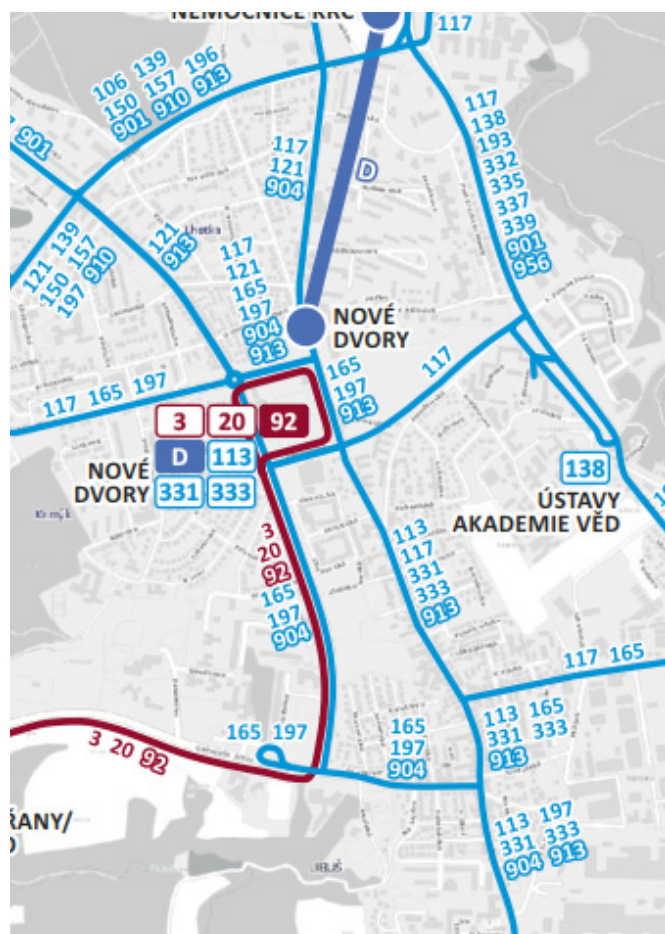
7_Cykloopatření





— Výhled s Dvoreckým mostem / Jižní tramvajovou tangentou a další záměry

Existující záměr na vybudování Dvoreckého mostu a navazující Jižní tramvajové tangenty je v současné podobě izolován od připravovaných prodloužení TT



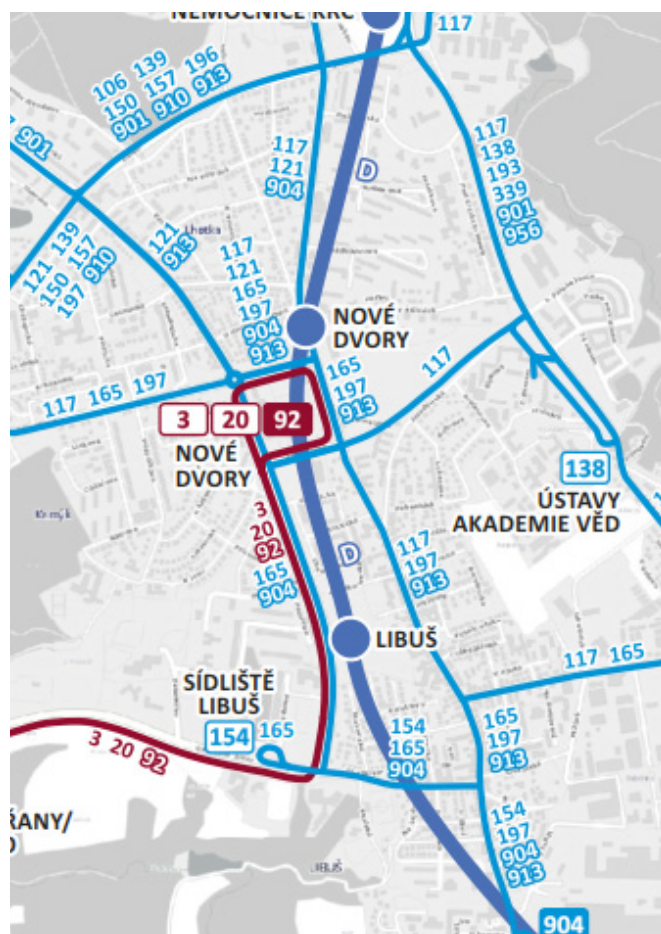
Výhledový stav linek PID, první etapa (v provozu cca 2027); ROPID

v řešeném území a jeho okolí a je otázkou technická realizovatelnost jejich propojení.

Sám Dvorecký most by nicméně umožnil přímé tramvajové spojení mezi Smíchovem a řešeným územím, které by se vyhýbalo průjezdu vnitřním centrem Prahy. Konkrétní podoba linkového uspořádání s tímto spojením a jeho případné prostorové nároky v řešeném území ale nejsou v této fázi přípravy k dispozici.

Zatím zcela teoretickou je možnost dalšího prodloužení TT buď po ulici Novodvorská nebo po ulici Durychova, která by zajišťovala připojení přilehlých oblastí k metru D. Žádné technické prověření této možnosti není v této fázi k dispozici.

— Záměr metra D se stanicí Nové Dvory



Výhledový stav linek PID, druhá etapa (v provozu cca 2030); ROPID

v řešeném území

V rámci projektu k první provozní etapě metra D v úseku Pankrác – Nové Dvory, který je v současnosti již ve fázi získávání stavebního povolení, je stabilizována poloha tunelů metra a řešení všech podzemních částí stanice včetně dvou eskalátorových tunelů, výtahové šachty a části nadzemních výdechů VZT atp. Tyto prvky je nutné respektovat v rámci

Povrchová situace severního vestibulu dle aktuální verze dokumentace



návrhů případných úprav povrchového řešení, naopak povrchové řešení samo o sobě je v principu koncipováno tak, aby umožňovalo integrování vestibulů, parkovacích kapacit atp. do případných nově vznikajících objektů (s přihlédnutím k omezení daným obrysem stanice, tunelů, šachet atp.).

— Severní vestibul

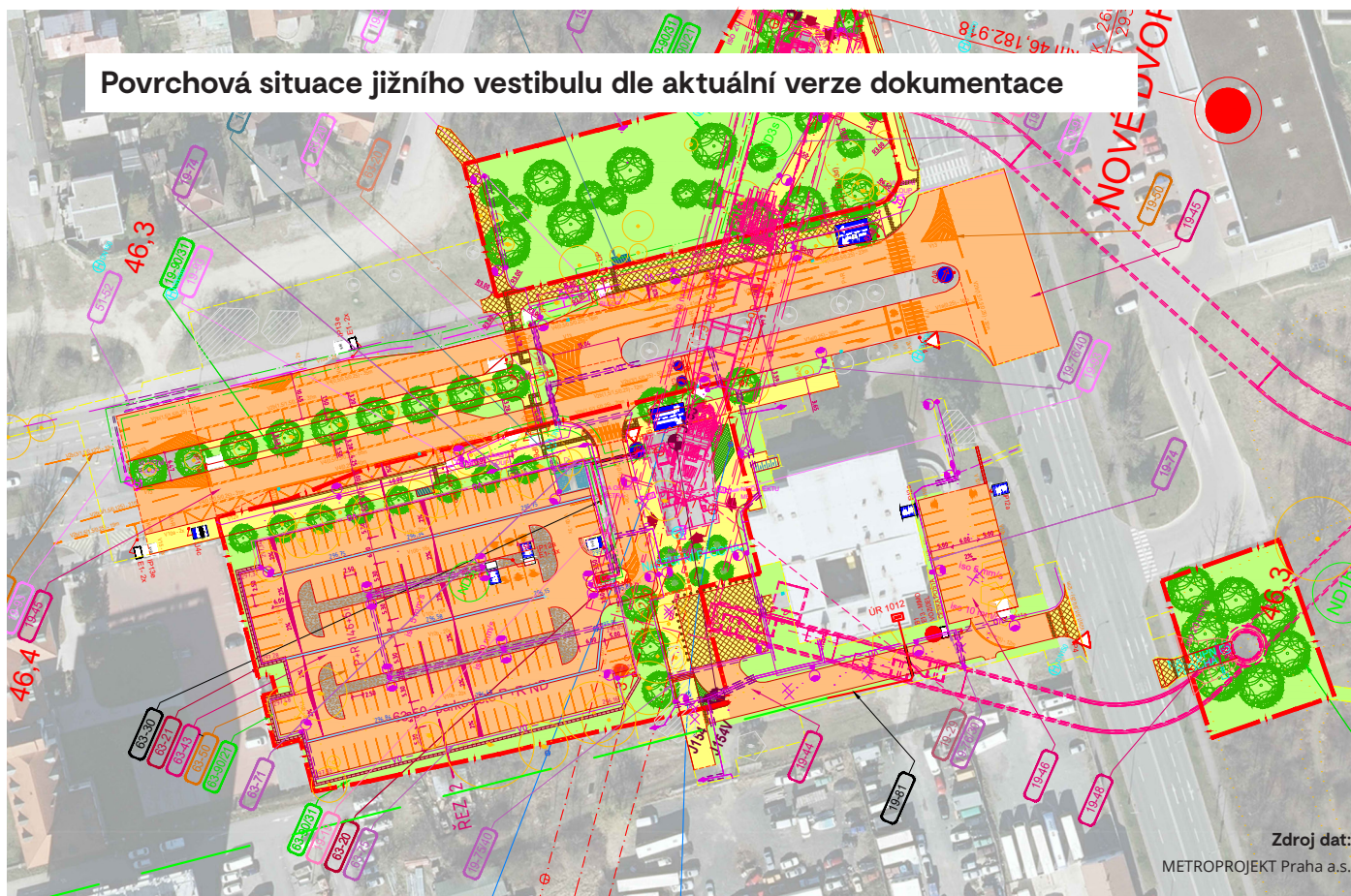
Vyústění severního eskalátorového tunelu vycházejícího ze severního konce nástupiště se nachází při východní straně stávajícího parkoviště u autobusové zastávky Tempo cca v úrovni této zastávky. Je vybaveno třemi eskalátory, v lehké nadzemní konstrukci se nachází prostor pro malé provozovny a také veřejná WC. Vstup je navázán na zastávku autobusu a na proměnu procházející podél ulice Štúrova.

Umístěním do plochy parkoviště dojde k jeho rozdělení na dvě zhruba stejně velké části a současně k úbytku cca třetiny počtu parkovacích stání. V rámci návrhu se počítá s celkovou rekonstrukcí plochy parkoviště, navazujícího úseku promenády, nároží ulic Štúrova a V Štíhlách a části zelených ploch před objektem 1418/4 (prodejna Pepco). Tento vestibul se tak může dostávat částečně do konfliktu s ideovým záměrem na vybudování parkovacího domu v místě stávajícího parkoviště, teoreticky je však možné uvažovat i variantu integrování vestibulu do objektu obsahujícího také funkci veřejného parkovacího domu.

— Jižní vestibul

Vyústění eskalátorového tunelu vycházejícího z jižního konce nástupiště se nachází na západ od stávající budovy pošty na nároží ulic Libušská a Durychova v severní části stávajícího parkoviště u pošty. Celé

Povrchová situace jižního vestibulu dle aktuální verze dokumentace



parkoviště je odstraněno a nahrazeno předprostorem vestibulu, jeho stávající připojení do ul. Durychova je nově využito pro nové parkoviště P+R navržené dále na západ až po stávající oplocení areálu Nových Dvorů. Zrušené parkoviště u pošty je naopak nahrazeno novou plochou umístěnou východně od objektu pošty v ploše zeleně a využívá stávající připojení areálu jižně od pošty do ulice Libušská.

Vestibul obsahuje tři eskalátory. Navržený lehký objekt vestibulu je jednodušší než u severního vestibulu a neobsahuje tolik dodatečných prostorů. Obdobně jako u severního vestibulu se počítá s jeho možným integrováním do případné nové výstavby nad stanicí metra.

Navržené P+R je také i v rámci existující změny ÚP 2440/00 koncipováno jako dočasné řešení, které je možné nahradit například integrováním odpovídající kapacity do nového objektu v této ploše.

V profilu ulice Durychova jsou navrženy v obou směrech zastávky autobusu v zálivech připojené přechody k jižnímu vestibulu metra. Přístup od zastávky při jižní straně ulice je problematicky přes připojení nového P+R – zde se nabízí v rámci případné nové výstavby řešit připojení jiným způsobem.

Naddimenzovaný čtyřpruhový profil ulice Durychova je ve střední části úseku mezi ulicemi Štúrova/ Libušská a Novodvorská zúžen na jeden pruh a zbývající kapacita je využita především k vytvoření parkovacích stání. Část profilu je využita také k vytvoření velkorysých odbočovacích pruhů. V křižovatce Durychova x Štúrova/Libušská je zachováno SSZ.

V rámci plochy parkoviště je řešen také přístřešek pro jízdní kola, který je možné chápat jako malé parkoviště pro kola v modelu B+R.



TT a bloková smyčka v podobě zanesené ve změně ÚP Z 2440/00; UZR MHMP

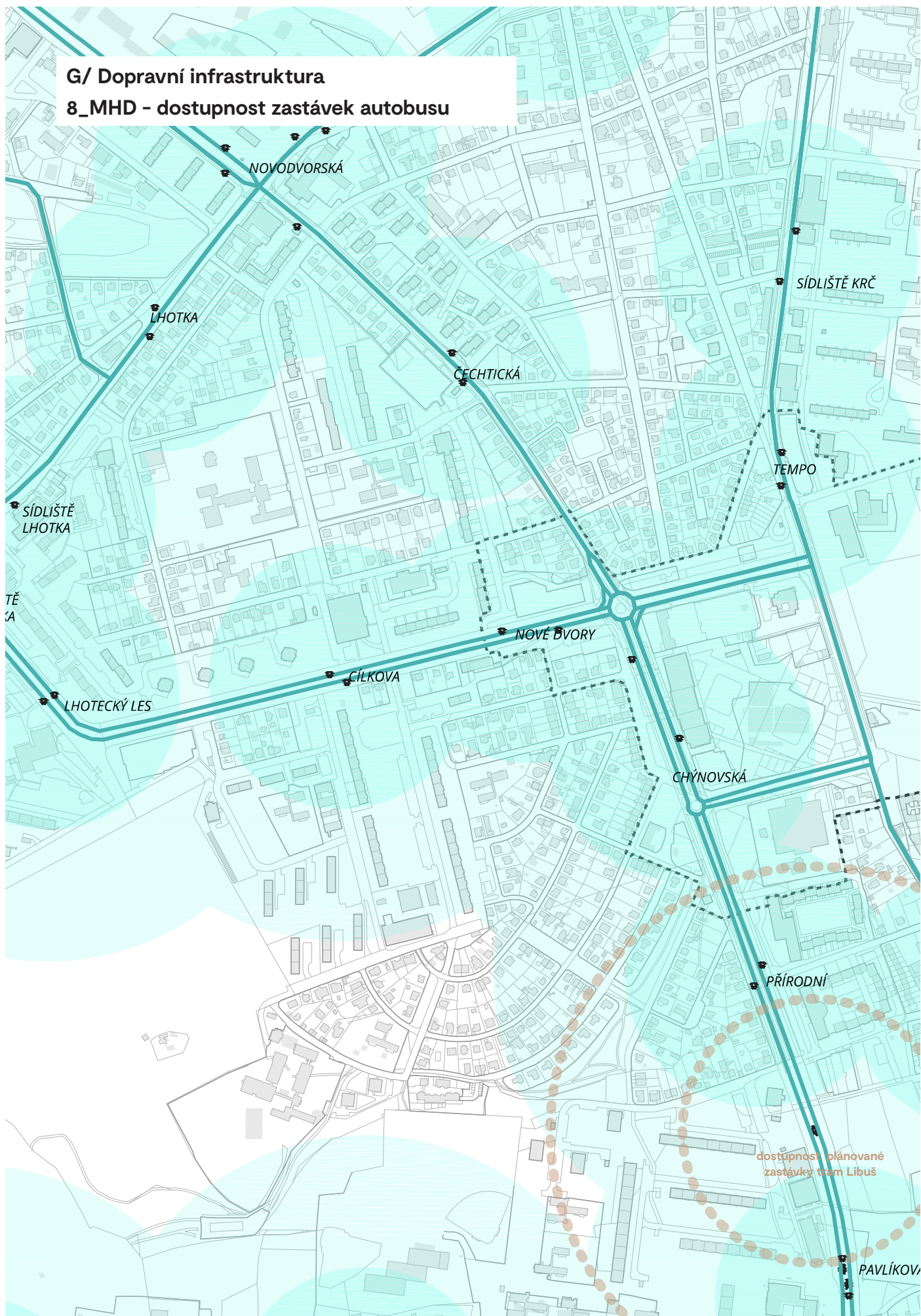
b - variantní etapa doplňující dočasnou tramvajovou smyčku v zastávce Pavlíkova

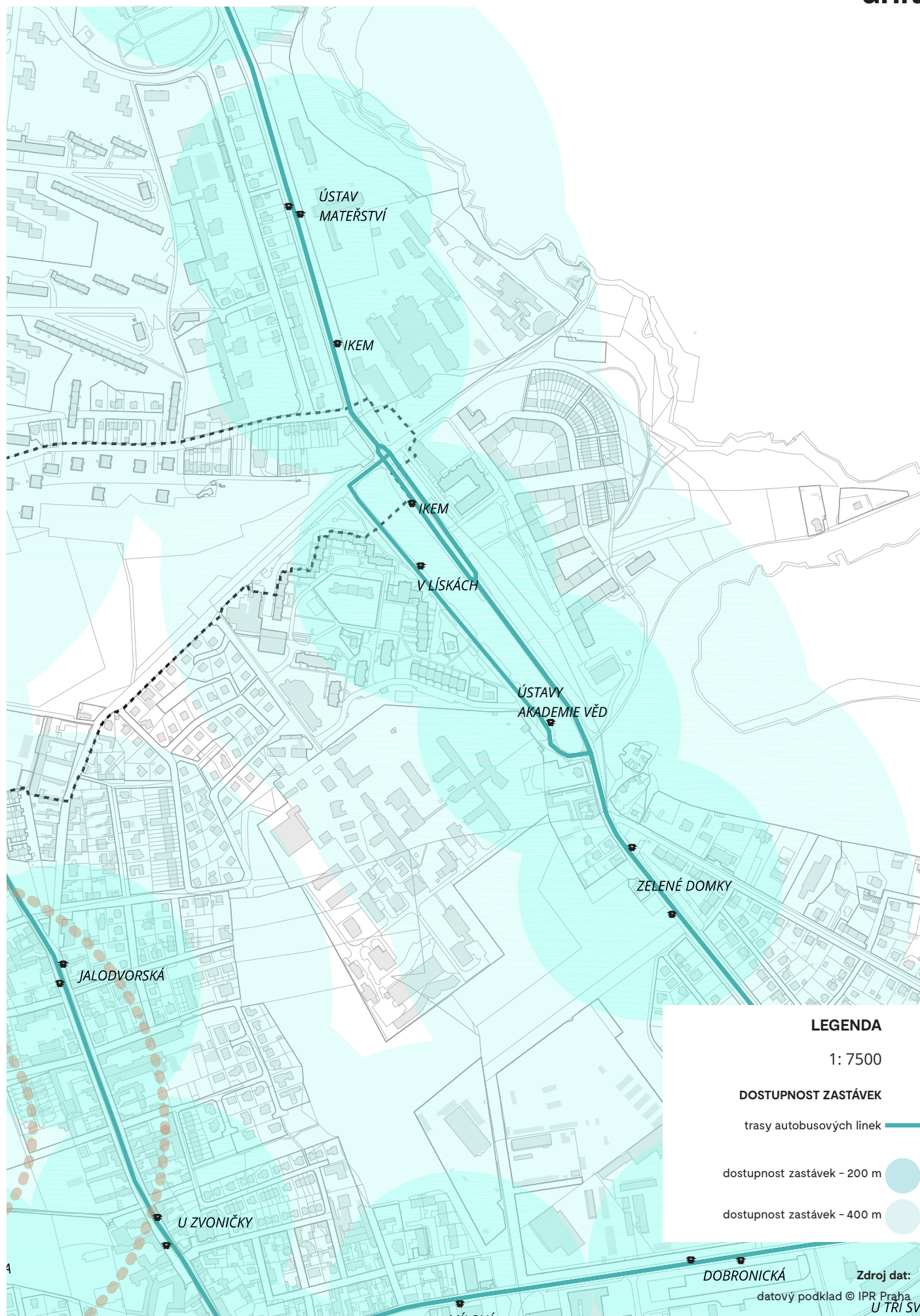
c - úsek Pavlíkova – Nové Dvory se blokovou smyčkou v ulicích Novodvorská, Durychova, Libušská a Chýnovská (projekt v procesu zanesení do ÚP změnou 2440/00, zadána technická studie DPP vznikající v koordinaci s touto ÚS, předpoklad realizace 2027)

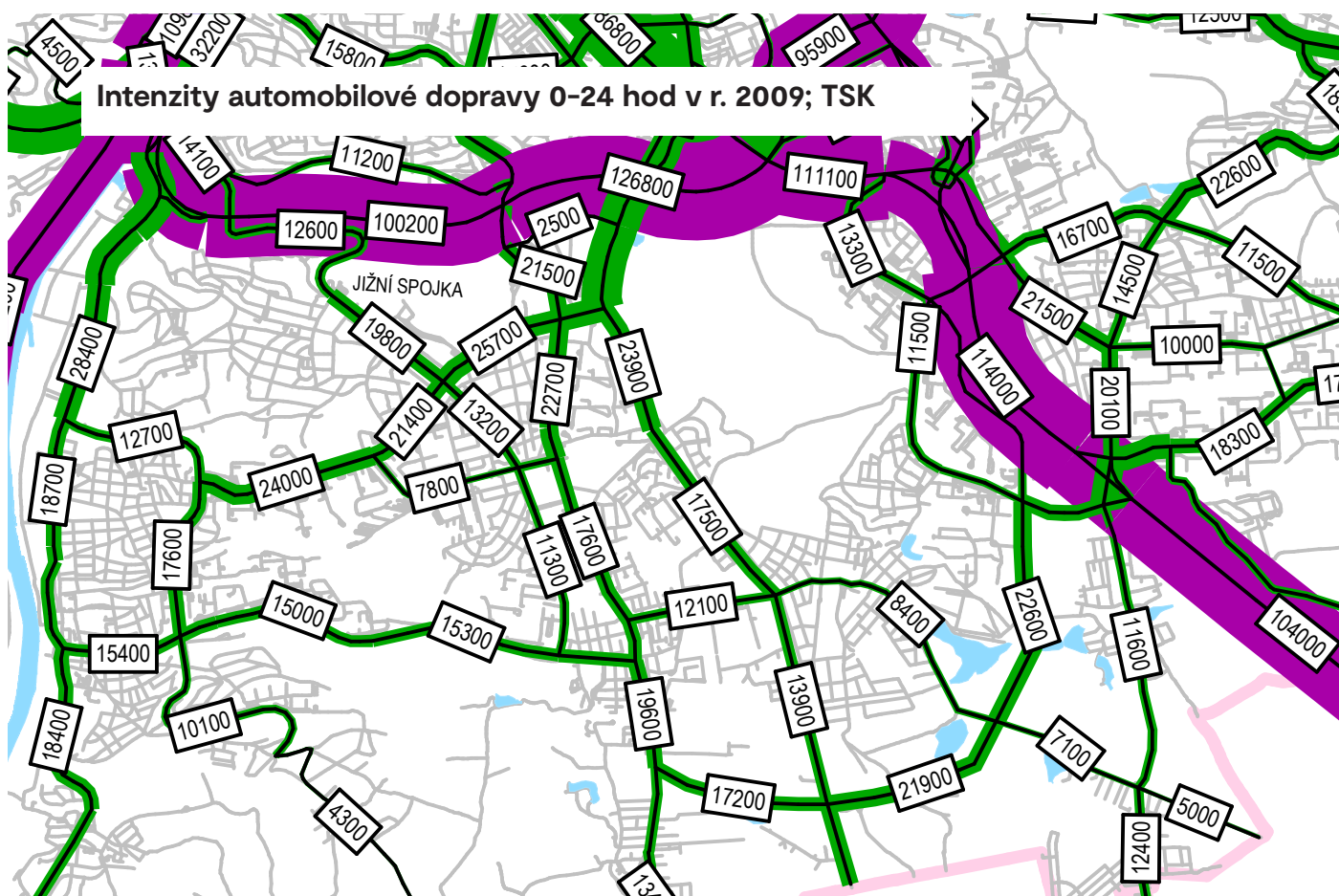
Realizace etapy 1) bude pro řešené území znamenat bezprostřední dostupnost kolejové dopravy do centra města, byť s relativně dlouhou zajižďkou. Teoretická instalace dočasné smyčky u zastávky Pavlíkova v etapě 2) (řešící nedostatek obousměrných tramvajových vozidel) nemá na obsluhu řešeného území vliv. Realizace úseku TT a smyčky v etapě 3) pak pro území bude znamenat zásadní kvalitativní posun především v připojení na oblast Sofijského náměstí, oblast podél Vltavy, ale i na sousední oblast nad budoucí stanicí metra Libuš na jihu.

G/ Dopravní infrastruktura

8_MHD - dostupnost zastávek autobusu







Vzhledem k nejasnostem ohledně výhledového navázání TT v některém dalším směru se jeví jako rozumné v rámci návrhu ponechat otevřen prostor pro co nejvíce variant dalšího vedení TT.

— Intenzity dopravy a kapacita křižovatek

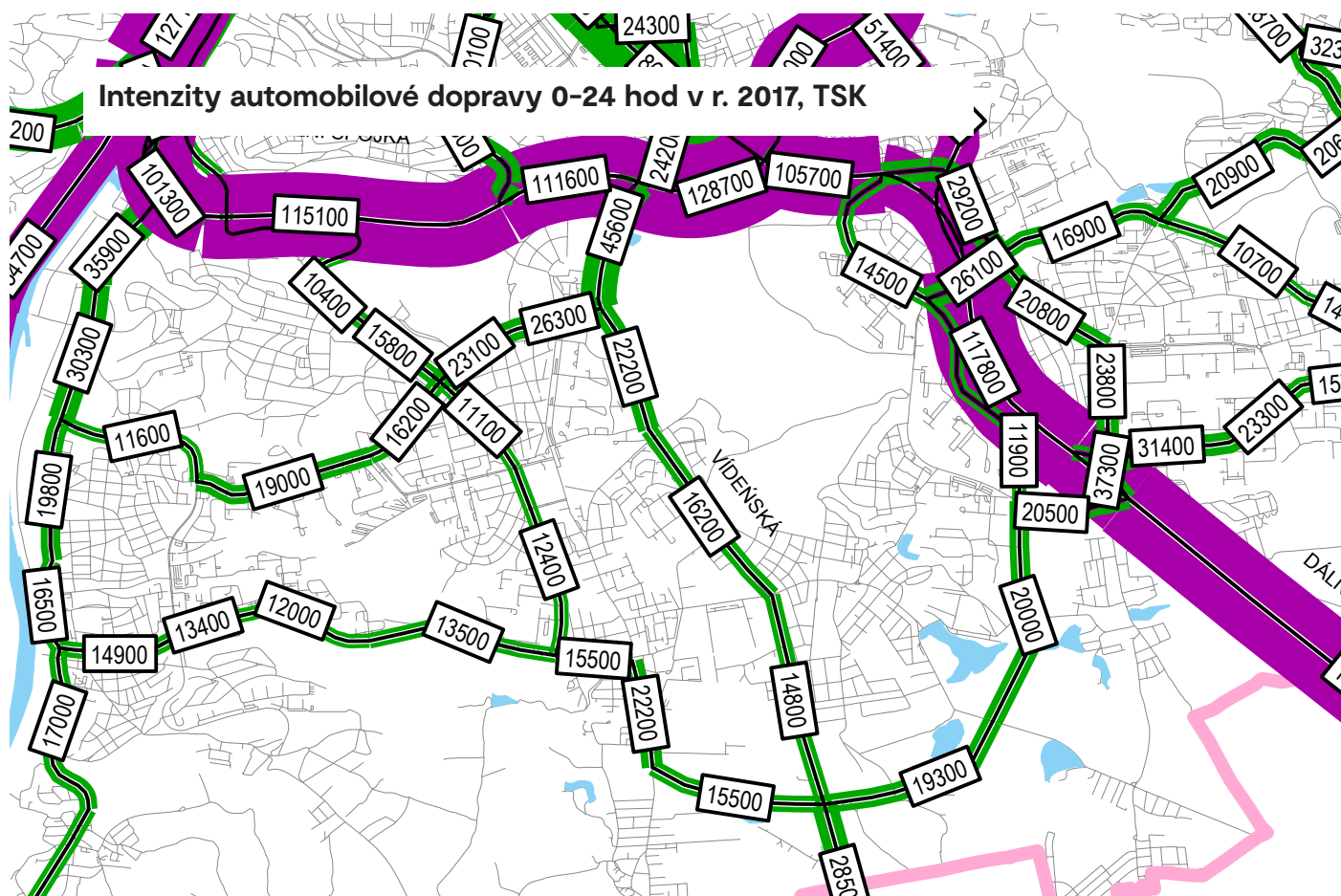
Srovnáním údajů o intenzitách IAD z let 2009 a 2017 vidíme, že intenzity IAD na hlavních tazích v řešeném území víceméně stagnovaly. Tento vývoj potvrzují i aktualizovaná data o intenzitách z let 2019 doplněná o sčítání komunikací mimo sledovanou síť v roce 2021.

Nejvytíženější komunikací procházející územím byla a je ulice Vídeňská s celkem zhruba 20000 vozidly (oba směry dohromady za 24 hodin) v úseku procházejícím skrz řešené území. Za ní následuje ulice Štúrova s obdobným počtem vozidel. Na tu navazuje

ulice Libušská se zhruba 16000 vozidly. Novodvorská pak má kolem 12000, zatímco Durychova v obou úsecích jen asi 8000. Ulice Chýnovská pak slouží cca 7000 vozidel.

Zásadní křižovatky v území jsou **okružní křižovatka Novodvorská x Durychova** zatížená zhruba 21400 vozidly (vyhovuje maximální možné kapacitě malé okružní křižovatky, která je dle ČSN 73 6102 odhadována na 25 000 – 30 000 voz/den), **okružní křižovatka Novodvorská x Chýnovská x K Lesu** zatížená zhruba 17700 vozidly (vyhovuje s velkou rezervou), **styková křižovatka Libušská x Štúrova x Durychova řízená SSZ** zatížená zhruba 22700 vozidly a **styková křižovatka Libušská x Chýnovská bez SSZ** zatížená zhruba 18500 vozidly.

Ve východní části území je klíčová křižovatka Vídeňská



x Jalodvorská x K Zelené louce řízená SSZ, v níž se na Videňskou připojují obytné okrsky na východ i na západ od této komunikace.

Stagnaci intenzit v území jde zřejmě částečně přičíst zprovoznění jižního úseku Pražského okruhu, k němuž došlo v roce 2010. Řešeným územím však podle všeho dál vedou některé specifické trasy mimo systém nadřazených komunikací – například průjezdy na trase Jesenice centrum města kolem Branického pivovaru.

Specifická je role ulice Chýnovská, jejíž založení odkazuje na záměr propojení s ulicí Jalodvorská a vytvoření „obchvatu Libuše“ ve směru jihozápad – severovýchod (stále zanesený v ÚP i v připravovaném MP jako VPS 30|DK|4 a VPS 30|DK|32 „komunikační propojení Chýnovská – Videňská“). Navzdory svým velkorysým parametrům v současnosti ulice slouží

zřejmě často jen jako zkratka umožňující vyhnout se v některých kombinacích SSZ na křižovatce Libuňská/Štúrova x Durychova. Zčásti se pak může jednat také o komunikaci nárazově odlehčující ulici Durychova ve špičkách. Tím lze zřejmě vysvětlit překvapivě vysoké intenzity IAD i na této komunikaci.

K přetížení stávajících komunikací dochází ve větší míře především při ranní špičce, a to především na ulici Videňská a Štúrova. Mírně problematická bývá situace i na Novodvorské a mírně překvapivě i na Jalodvorské, v malé míře pak i na Libuňské.

Příklad stupňů provozu v 8:00 v pracovní den (ranní špička), r. 2021; ŘSD



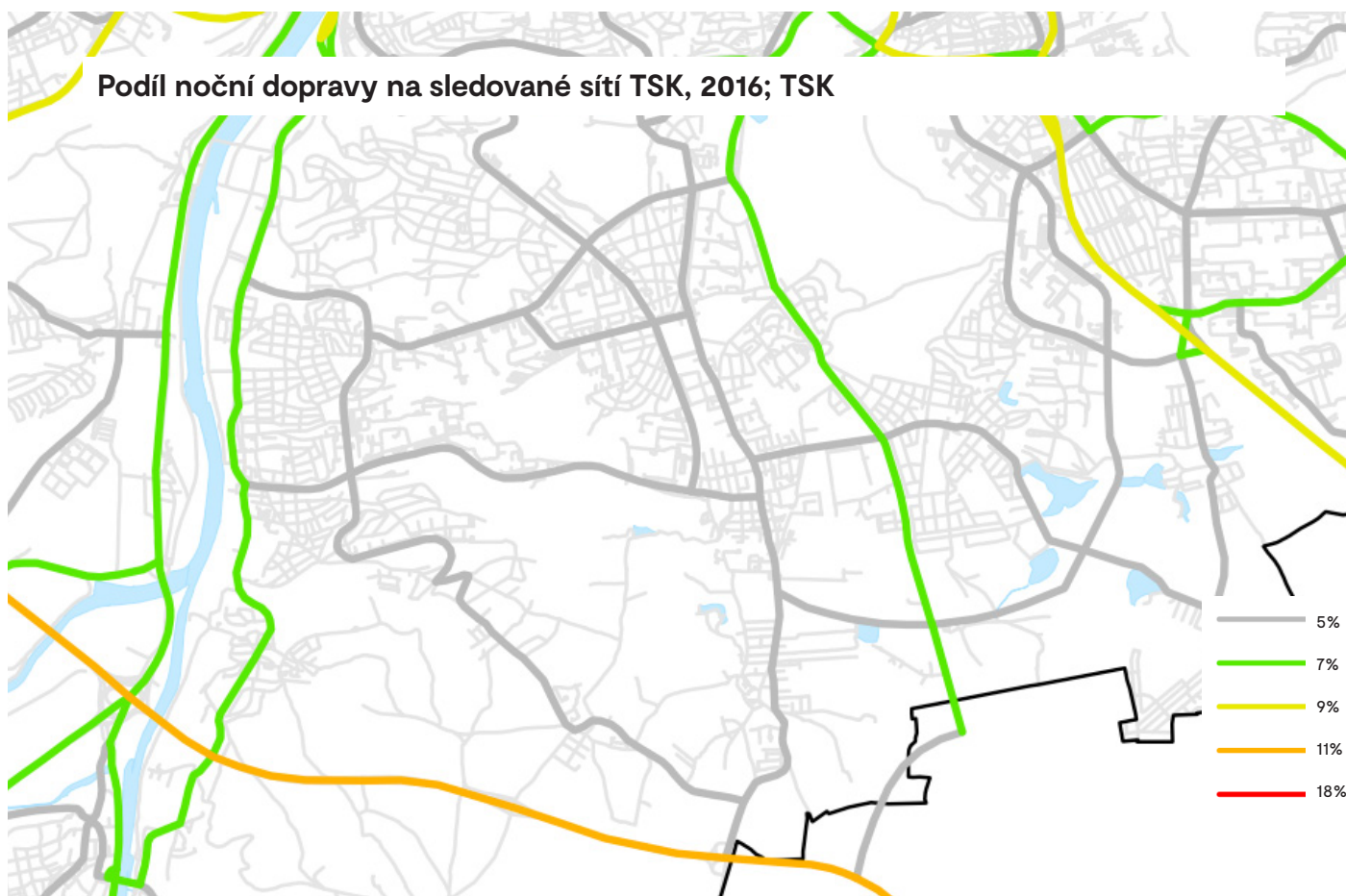
Příklad stupňů provozu v 13:00 v pracovní den (polední dopravní sedlo), r. 2021; ŘSD



Příklad stupňů provozu v 17:00 v pracovní den (odpolední špička), r. 2021; ŘSD



Podíl noční dopravy na sledované síti TSK, 2016; TSK



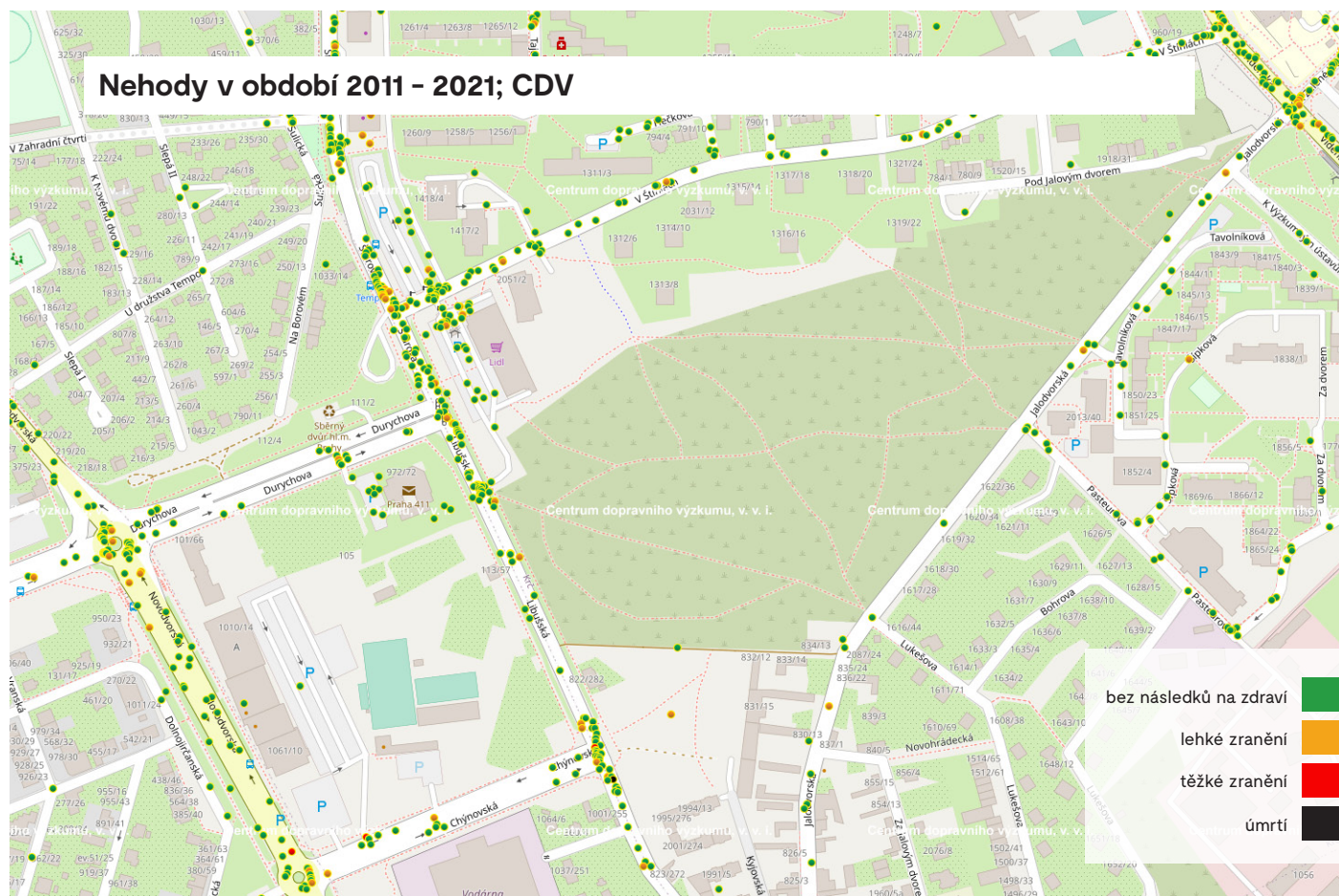
Orientační průměrné jízdní rychlosti na sledované síti TSK v běžný prac. den, 2016; TSK



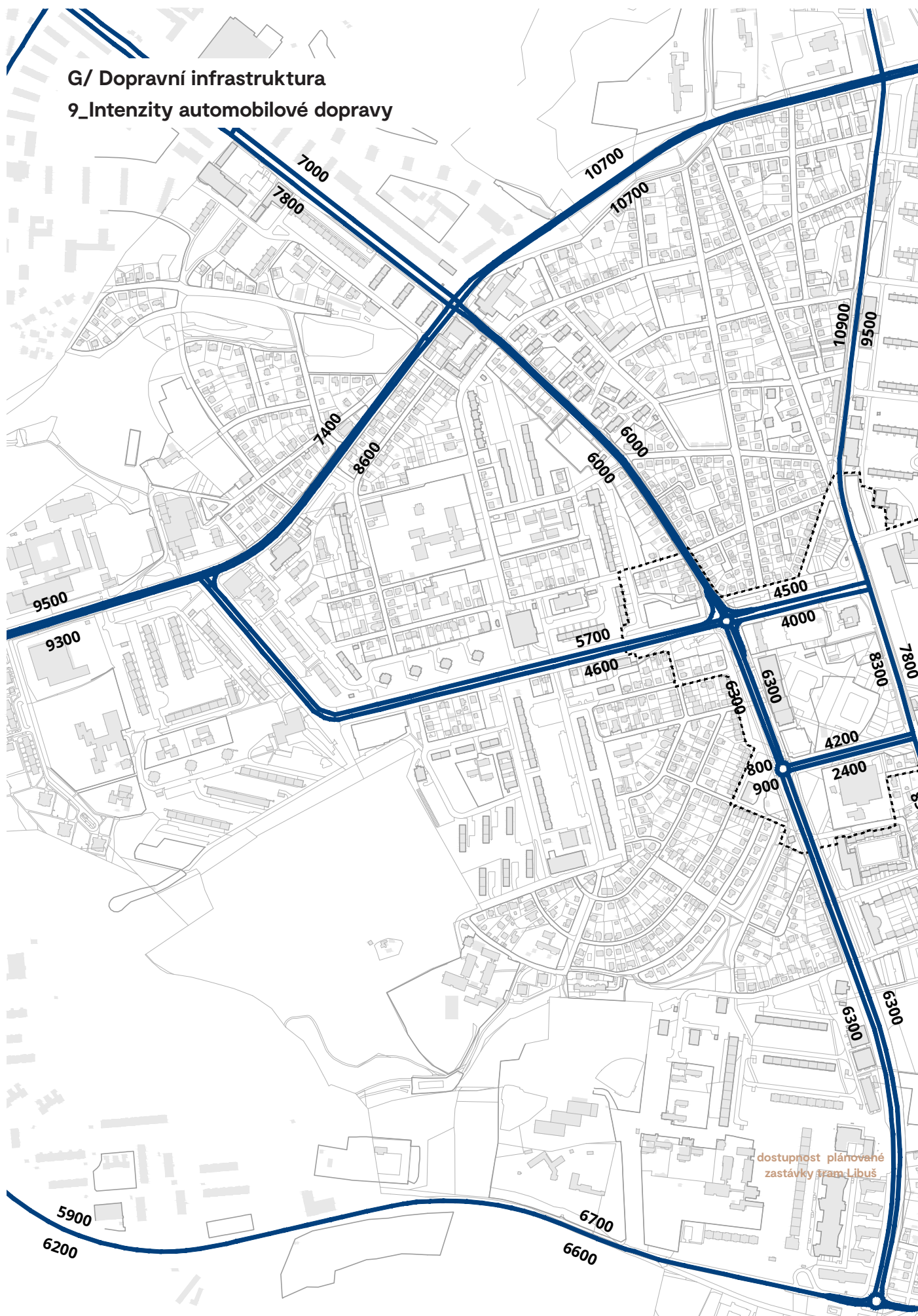
— Nehodovost

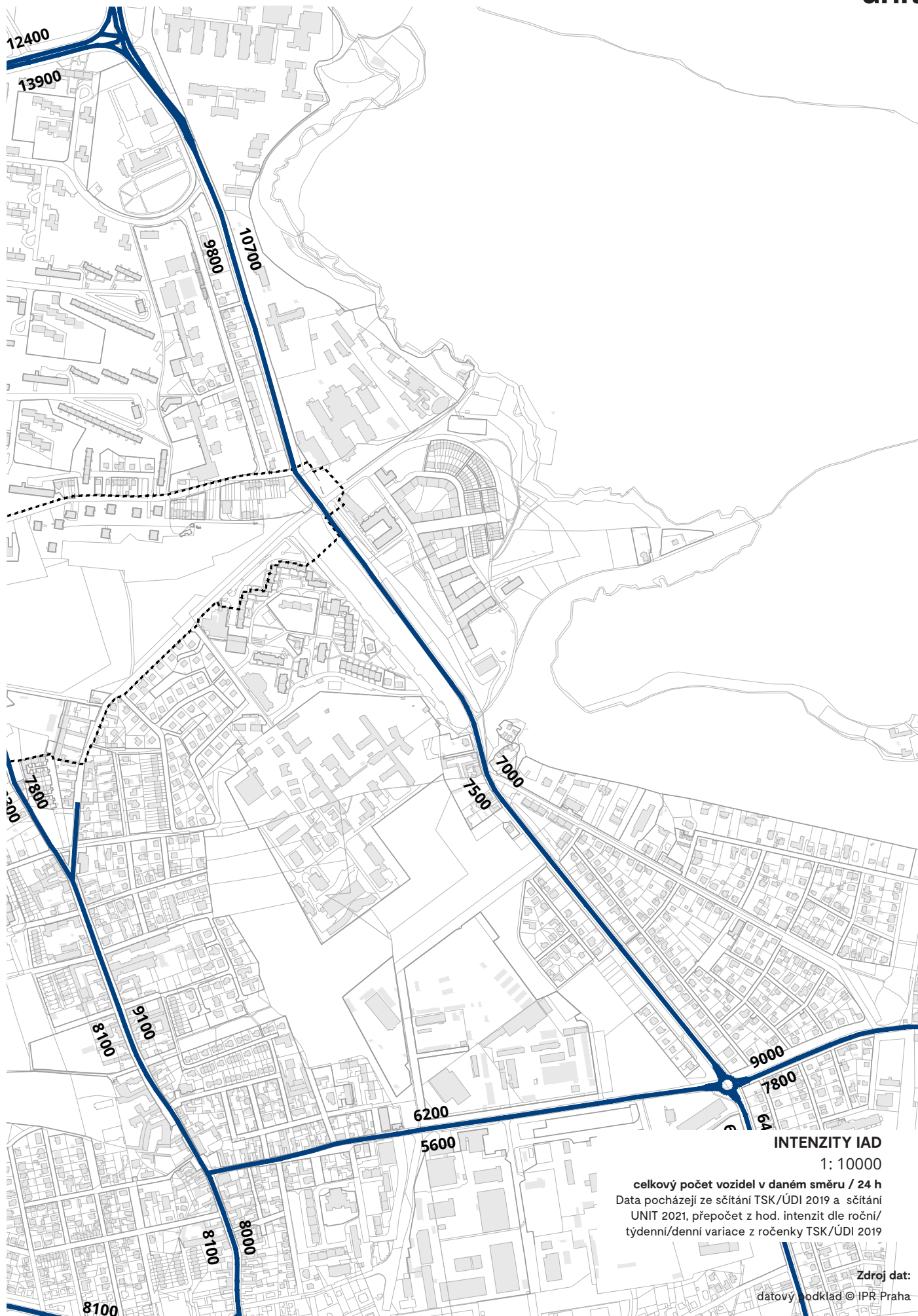
Jako nejrizikovější se v řešeném území ukazuje úsek ulice Vídeňská (se dvěma křižovatkami) a dvě stykové křižovatky na ulici Libušská/Štúrova. Problematické jsou zjevně i výjezdy parkovišť v ulici V Štíhlách, kde se schází dva výjezdy, jeden vjezd, blízká křižovatka a intenzivní pěší vazby. Na obou OK v ulici Novodvorská sice k nehodám dochází, ale v souladu s očekáváním méně než na jiných typech křižovatek. Pokud se nicméně zaměříme na srážky s chodci, ulice Vídeňská přestává být nejproblematictější. Největší koncentrace nehod je opět u parkovišť v ulici V Štíhlách (zjevně dáno pohybem lidí směrem k supermarketu), problematická je i Novodvorská v místě zastávky u severnější OK. U jižnější OK pak také došlo k několika nehodám s chodci, byť na různých místech, dvě ale byly s těžkým zraněním. V ulici Libušská pak dokonce v roce 2011 došlo i ke smrtelnému zranění chodce na přechodu. Koncentrace nehod s chodci nicméně často souvisí jak s ne/bezpečností konkrétních míst, tak i s intenzitami pohybu chodců, které jsou v některých místech v řešeném území velmi malé, jinde relativně velké (zastávky, supermarket).

Nehody v období 2011 - 2021; CDV



G/ Dopravní infrastruktura
9_Intenzity automobilové dopravy

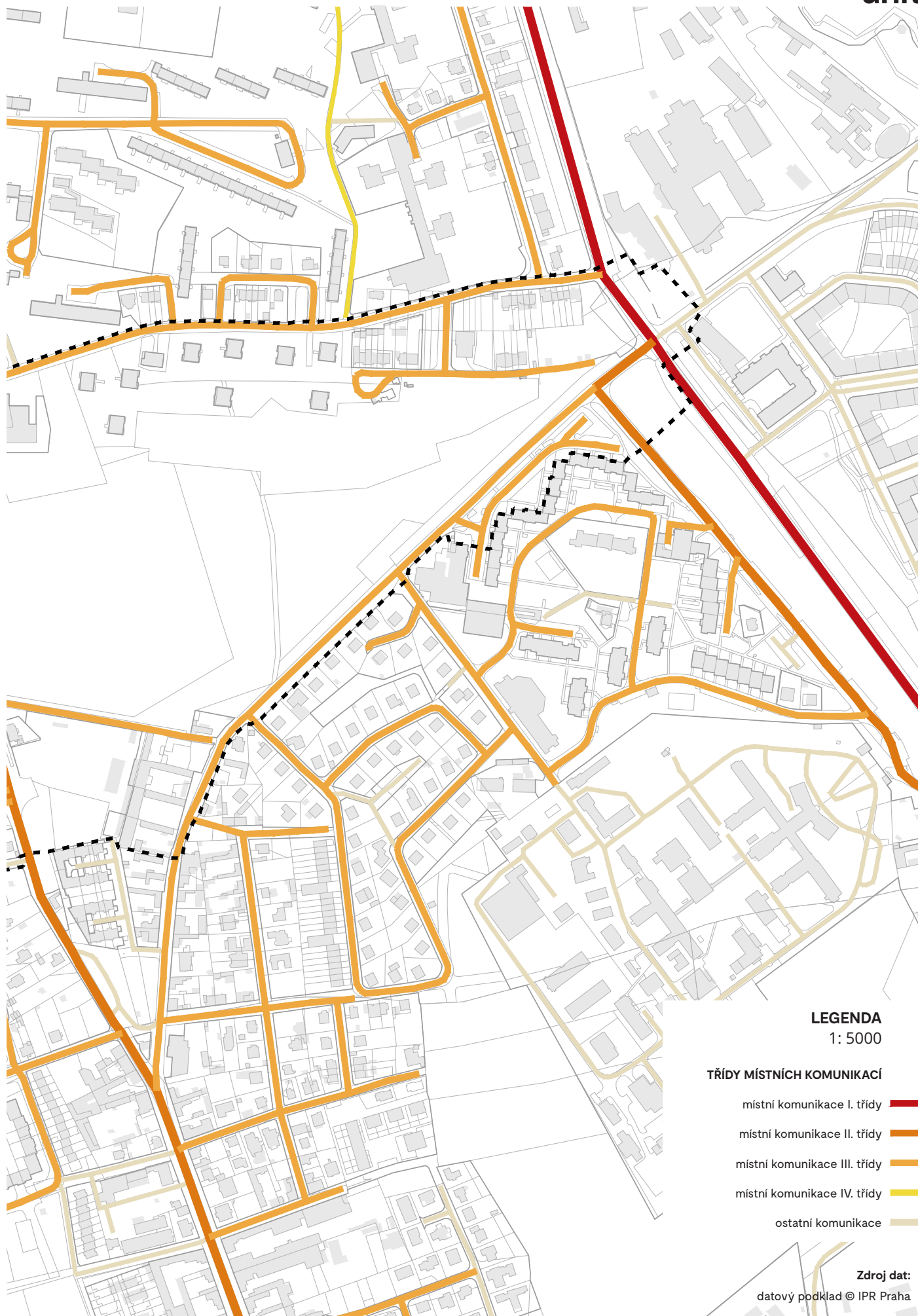




G/ Dopravní infrastruktura

9_Třídý komunikací dle evidence TSK





G/ Dopravní infrastruktura

9_Dopravní režimy komunikací





G/ Dopravní infrastruktura

9_Dopravní režimy komunikací a výhled z ÚS Libuš





10/ Doprava v klidu (parkování)

Podrobnější rozbor kapacit a deficitů parkování v řešeném území a okolí bude doplněn v rámci návrhové části ÚS v návaznosti na výstupy aktuálně zpracovávané aktualizace dokumentu „Zpracování analýzy dopravy v klidu v souvislosti se zavedením Zón placeného stání na části území městské části Praha 4; Část díla: Analýza dopravy v klidu – Oblast B“ (zadavatel MČ Praha 4, Odbor životního prostředí a dopravy; zpracovatel M.O.Z. Consult s.r.o.).

— Zařazení do zón pro výpočet parkování dle

PSP

a – většina území: 05 (přepočet návštěvnická stání bydlení/ vázaná a návštěvnická stání ostatních účelů užívání: min. 65 %, max. nestanovení; přepočet vázaná stání bydlení: min. 100 %)

b – západní okraj území: 06 (přepočet návštěvnická stání bydlení / vázaná a návštěvnická stání ostatních účelů užívání: min. 80 %, max. 110 %; přepočet vázaná stání bydlení: min. 100 %)

— Kapacity v řešeném území

V současnosti je značná část řešeného území bez zástavby a tím i bez deficitů či přebytků parkovacích stání.

Výjimkou je především značně specifické území mezi ulicemi Novodvorská, Libušská/Štúrova, Chýnovská a Durychova obsahující areály Nový Dvůr, Eltodo, DC Residence, sportoviště, poštu a několik dalších. Samotný areál patřící k objektu Nového Dvora disponuje vlastním veřejně nepřístupným povrchovým parkovištěm o kapacitě cca 50 stání. Vlastní stání má i pošta, část sportoviště a ostatních uzavřených areálů. Hlavní plocha parkování s kapacitou 350 stání se sice nachází převážně na pozemcích Hl. m. Prahy, ale je využívána komplexem Eltodo zčásti pro vlastní potřeby, zčásti zřejmě jako veřejné placené parkoviště. Parkoviště v jižní části tohoto bloku má dnes kapacitu 75 stání a je provozováno objektem DOMINO Centrum zčásti pro vlastní potřebu, zčásti jako veřejné placené parkoviště.

V řešeném území se pak nachází ještě dvě veřejná placená hlídaná parkoviště sloužící ale především oblastem mimo samotné řešené území – parkoviště V Štíhlách je jedním z parkovišť sloužících pro sídliště Krč a parkoviště Durychova sloužící sídlišti Kamýk.

Specifickou plochou je parkoviště u Lidlu v ulici Libušská o kapacitě 133 stání. I to je chráněno závorou, zjevně aby se zabránilo využívání jako živelné P+R v blízkosti zastávky autobusu.

Těsně za hranicí řešeného území na jihu se nachází soukromý parkovací dům „Garáže Lhotka“ sloužící sídlišti Libuš jižně od řešeného území.

Na jihovýchodě od řešeného území se pak nachází sídliště Jalodvorská, které sice disponuje menším parkovacím domem v rukou ministerstva vnitra, ale jehož obyvatelé současně značně vytěžují parkovací plochy na okraji sídliště zahrnuté již do řešeného území.

Mimo samotné řešené území na východě funguje další větší parkovací dům, který však slouží výhradně pro areál IKEM a pro potřeby připojeného multifunkčního objektu.

Na okrajích řešeného území a dále především mimo něj je pak převažující formou parkování odstavování vozidel v uličním profilu. K dispozici jsou základní údaje k jednotlivým oblastem členěným podle městské části, k níž patří.

— Dostupné analýzy – Koncepce řešení

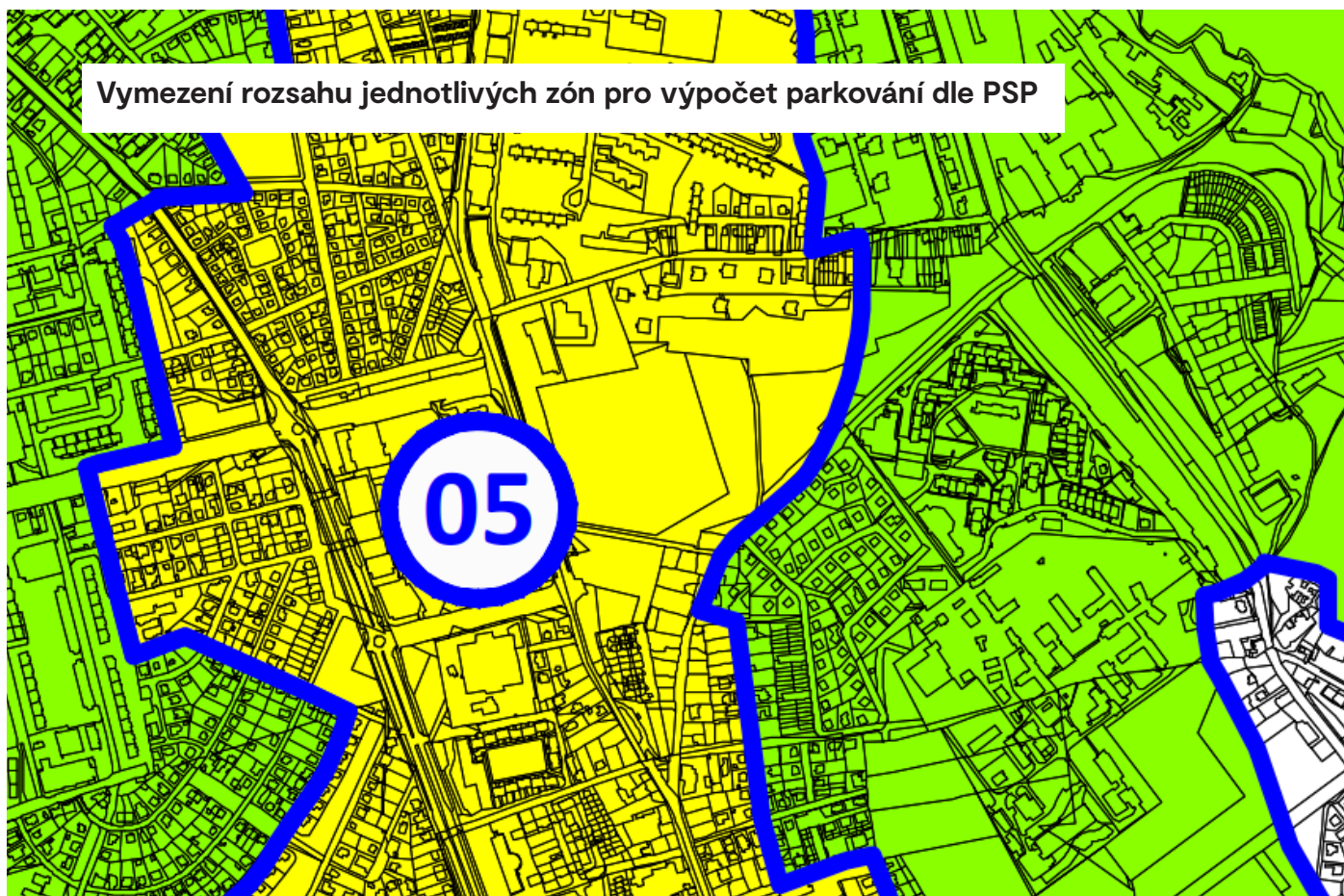
dopravy v klidu na území MČ Praha 12

Koncepce z roku 2017 analyzuje jednotlivé oblasti, pro které řeší míru jejich vytiženosti ve dne a v noci.

Výstupem analýzy je návrh zavedení ZPS v části MČ podél Vltavy, sledování vývoje v okolí komunikací Lhotecká a Generála Šišky a po zprovoznění metra a TT také sledování oblasti samotných Nových Dvůrů.

Koncepce přichází se třemi náměty na navyšování parkovacích kapacit stavbou parkovacích domů na území Prahy 12, z nichž žádný se ale nenachází v řešeném území ani v jeho blízkosti. Současně

Vymezení rozsahu jednotlivých zón pro výpočet parkování dle PSP



navrhuje prověřovat u stávajících ploch parkovišť možnost jejich navyšování lehkými nástavbami do výše 1NP.

Z hlediska řešeného území jsou zásadní oblasti „Kamýk-východ“ a „Kamýk – u Nových Dvorů“. Naprostá většina jejich plochy, kapacity parkování i zástavby se nachází mimo řešené území, ale současně do obou okrajově zasahuje.

ZÓNA	PŘEPOČET návštěvníká stání bydlení; vázaná a návštěvníká stání ostatních účelů užívání		PŘEPOČET vázaná stání bydlení
	min.	max.	min.
00	0 %	15 %	50 %
01	10 %	35 %	70 %
02	15 %	55 %	80 %
03	30 %	75 %	90 %
04	50 %	90 %	90 %
05	65 %		100 %
06	80 %	110 %	100 %
07	90 %		120 %
08	100 %		140 %

MAPA ZÓN MĚSTA 1:50 000
pro účely stanovení počtu parkovacích stání (k ustanovení § 32 odst. 2)

— Dostupné analýzy – Zpracování analýzy dopravy v klidu v souvislosti se zavedením Zón placeného stání na části území městské části Praha 4. (M.O.Z. Consult s.r.o., 2021)

Při rozčlenění řešeného území a zásadních bezprostředně sousedících oblastí na ZSJ (tedy stále relativně rozsáhlé části území), ukazují dostupné analýzy reálné zátěže území parkováním v noci problémy v oblastech Sídliště Krč a sídliště Jalový dvůr na východě. Situace na Sídlišti Krč i na Jalovém dvoře je oproti roku 2012 lepší – potvrzeno analýzou 2018 i 2021. Ve srovnání s negativním trendem vývoje většiny ostatních území je pak zlepšení ještě výraznější. Oblasti na západě mají místy naopak zjevně problém s přebytkem parkovacích kapacit. V samotném řešeném území je zřejmý především prakticky neexistující zájem o parkování přímo v okolí samotných “Nových dvorů” – oblast se nachází již příliš daleko od nejbližších okrsů s problematickým parkováním.

Pro oblast Prahy 4 jsou k dispozici i podrobnější analýzy na úrovni jednotlivých úseků komunikací a parkovacích ploch. Velmi častým jevem v území při podrobnějším průzkumu podrobnějších dat je existence oblastí s velmi malou zátěží parkováním, které bezprostředně sousedí s oblastmi velmi přetíženými. Nejviditelnější je tento princip u oblasti Kolonie Tempo, kde dochází k nelegálnímu parkování v přetížených ulicích s hustší zástavbou bytových domů, zatímco doslova za rohem se nachází téměř prázdné ulice v zástavbě rodinných domů. V menší míře je podobný princip pozorovatelný i u problematických oblastí Sídliště Krč a Jalový Dvůr, kde jsou zcela přetíženy komunikace ve vysokopodlažní zástavbě a přitom nejsou plně využity kapacity komunikací v blízkém okolí.

Velmi viditelný je problém absence fungujícího nastavení například na vztahu hlídaného parkoviště v křižovatce ulic Štúrova a Hurbanova a ulice Hurbanova. Z celkové kapacity parkoviště a přilehlých stání v ulici Štúrova 153 PS jich bylo během sčítání v noci obsazeno pouze 101. V přilehlých úsecích ulice Hurbanova přitom při celkové kapacitě 272 PS

parkovalo 329 automobilů. Zatímco ulice Hurbanova byla přetížena o 57 vozidel, dostupné kapacity na vjezd do této oblasti byly plně pouze ze 2/3 a zůstávalo zde místo pro dalších 52 automobilů. Obdobná situace je na menším parkovišti v křižovatce ulic Štúrova a V Štíhlách. Zatímco na parkovišti byla průměrná noční obsazenost pouze 33 ze 100 míst, v přilehlé oblasti byly ulice přetíženy 220 vozidly parkujícími na 144 PS.

Přestože data jsou dostupná pouze pro Prahu 4, terénní pozorování naznačují, že zcela stejné mechanismy fungují i v územích náležících k Praze 12 – zvláště na rozhraních mezi hustěji osídlenými územími vysokopodlažní zástavby a oblastí s rodinnými domy.

Tato situace je v souladu s obecným principem fungování parkování v podobných lokalitách v případě slabé regulace parkování. Jako zásadní problém se zde opět ukazuje špatně nastavený systém regulace parkování, absence vymáhání existujících pravidel a zřejmě i vliv uspořádání uliční sítě (nefunguje zde strategie kroužení při hledání místa). Jasným závěrem je, že jakékoli navyšování kapacit parkování dává smysl pouze v docházkové vzdálenosti nebo k jeho využití musí existovat motivace funkční regulací (ZPS + represe?). Současně je vidět, že pro zajištění lepší distribuce parkujících aut v prostoru je sice možné pracovat i s pozitivní motivací prostřednictvím vyššího standardu (hlídání, garance místa, nabíječky...), ale ani placené stání vyššího standardu nemůže konkurovat bezplatnému parkování na ulici.

Závěrem Analýzy dopravy v klidu, z níž jsou čerpána data, je jednoznačné **doporučení zavedení ZPS i na zbytku území Prahy 4**. Cílem má být vedle regulace zbytného dlouhodobého parkování nerezidentů i ochrana před hrozícím rozvojem živelných P+R oblastí v okolí stanic MHD. V menší míře se řešeného území zřejmě týká i ochrana před “přetoky” parkování z oblastí s již fungujícím systémem ZPS. Z hlediska nočního parkování Analýza předpokládá vlivem zavedení ZPS **redukci cca 15% zátěže** parkováním v noci. To by samo o sobě ve všech územích postačovalo k eliminaci existujících problémů, kdy poptávka po parkování převyšuje nabídku volných PS.

Při zahrnutí parkovacích stání s omezeným přístupem a srovnání celkového počtu stání v oblasti s požadavkem

Základní sídelní jednotka	Oblast	OA NOC 2021	Kapacita 2021	Obsazenost NOC	OA NOC 2018	OA NOC 2012
Braník-jih	Hodkovičky	26	43	59,3%	119	150
Braník-pobřeží	Hodkovičky	13	59	22,0%	45	14
Dolní Krč-Zálesí	Krč	142	130	109,2%	128	111
Hodkovičky-východ	Hodkovičky	759	763	99,5%	138	119
Hodkovičky-západ	Hodkovičky	17	59	28,8%	12	5
Jalový Dvůr	Krč	718	651	110,2%	677	807
Jiráskova čtvrť	Hodkovičky	587	627	93,6%	549	465
Jiráskova čtvrť-západ	Hodkovičky	179	201	89,1%	203	189
Kačerov - U depa	Spořilov	9	23	37,0%	6	2
Kolonie Tempo	Lhotka	907	1 328	68,3%	824	739
Krč-Na jezerech	Krč	0	20	0,0%	0	0
Krčská nemocnice	Krč	51	397	12,7%	65	57
Krčský zámek	Krč	12	58	20,7%	35	14
Lhotka-jih	Lhotka	128	126	101,6%	84	95
Lhotka-střed	Lhotka	228	256	89,1%	193	175
Michelský les	Krč	12	9	127,8%	11	11
Nové Dvory	Lhotka	3	29	8,6%	5	7
Novodvorská I	Lhotka	408	436	93,5%	612	609
Novodvorská II-východ	Lhotka	368	320	114,8%	337	460
Novodvorská II-západ	Lhotka	624	567	110,1%	742	758
Pod Jalovým dvorem	Krč	1	0	ZÁKAZ	12	61
Pod Jiráskovou čtvrtí	Hodkovičky	175	176	99,1%	187	266
Sídlíště Krč	Krč	1 748	1 524	114,7%	1 742	1 845
Sídlíště Spořilov I	Spořilov	491	491	100,0%	429	436
Sídlíště Spořilov I - východ	Spořilov	60	47	127,7%	50	49
Spořilov	Spořilov	1 077	1 416	76,1%	996	860
Spořilov II	Spořilov	2 379	2 248	105,8%	2 417	2 300
U krčského nádraží	Krč	128	155	82,6%	121	95
Velký háj	Lhotka	104	106	97,6%	0	0
Za velkým hájem	Lhotka	0	0	NO	0	0
Celkový součet		11 349	12 265	92,5%	10 739	10 699

Zdroj dat:

Zpracování analýzy dopravy v klidu v souvislosti se zavedením Zón placeného stání na části území městské části Praha 4. (M.O.Z. Consult s.r.o., 2021)

na ekvivalentní novostavby dle PSP se ve většině oblastí ukazuje

relativně vysoký počet parkovacích stání v poměru k využití oblasti zástavbou. Výjimkou je Sídliště Krč disponující jen minimem neveřejných stání. Požadavek PSP by zde pro novostavby činil 3148 PS, reálně jich je v lokalitě 1697, rozdíl reality vůči výpočtu PSP tak činí 1451 PS. Realizovaná poptávka zde však dosahuje pouze mnohem nižších hodnot. Menším množstvím PS než kolik udává PSP disponuje také oblast Kamýk – u Nových dvorů, kde ovšem rozdíl není tak zásadní.

— Parkování v MČ Praha-Kunratice

Na území MČ Praha – Kunratice je registrován výrazný deficit v oblasti bytového komplexu Zelené údolí, kde dochází k parkování návštěvníků IKEMu a částečně Kunratického lesa. Toto území se nicméně nachází mimo řešené území územní studie. Opatření proto pro tuto oblast navrhovány nebudou.

— Parkování v MČ Praha-Libuš

MČ Praha Libuš přímo sousedí s řešeným územím, nicméně její většina je od něj již relativně oddělena. V nejtěsnějším kontaktu s řešeným územím je výběžek zástavby rodinných domů západně od ulice Novodvorská, který nicméně díky charakteru zástavby zjevně netrpí problémy s parkováním ve smyslu nedostatku stání. Kapacity v území jsou zjevně dostačující a v zásadní míře nedochází ani k jejich vytěžování při dojíždění. V rámci této studie se tedy parkováním v tomto území podrobněji nezabýváme. Situace se výhledově může změnit s přivedením metra D do lokality a s možným využíváním ulic jako živelného P+R, z tohoto úhlu pohledu je třeba při případné související regulaci parkování zohlednit i toto území.

— Záměry na budování parkovacích kapacit

a/ P+R u metra

Viz. oddíl 8.5.2.

P+R o kapacitě 150 míst u jižního vestibulu stanice metra, výhledově možnost integrace parkovacích kapacit do objektu – v ÚP není určeno plochou, teoreticky tedy existuje i možnost nahrazení kapacity v jiné ploše v blízkosti jižního vestibulu.

Zásadní je **relativně malá kapacita P+R a jeho specifická spádovost**. Větší kapacity budou u metra umístěny ve výhodnějších pozicích u jiných stanic, toto parkoviště bude tedy sloužit spíše při jejich nedostatečnosti, případně pro dojížděku z menší vzdálenosti z okolních obytných okrsků.

b/ Parkovací dům u objektu DC Residence

Projekt „Garáže DC residence“ v ploše stávajícího povrchového parkoviště jižně od objektu DC Residence má k únoru 2021 vydané ÚR. Kapacita 310 stání, 1PP a 7NP, nová poloha vjezdu do parkovací kapacity blíže OK Novodvorská x Chýnovská.

c/ Parkovací dům V Štíhlách

Ideový záměr MČ Praha 4 spočívající v nahrazení stávajícího povrchového veřejného hlídaného parkoviště parkovacím domem o výšce 4NP.

Plocha záměru je nicméně zčásti současně plochou využitou severním vestibulem budoucí stanice metra, další částí plochy se nachází nad eskalátorovým tunelem stanice a přímo nad tunely trasy metra D.

Otázkou je také vhodnost řešení parkovacího domu v této poloze kvůli jeho připojení – jeho stávající vjezd a výjezd jsou podle statistik nehodovosti součástí značně problematického úseku.

d/ Přesun parkoviště pošty

V rámci výstavby jižního vestibulu stanice metra dojde k odstranění povrchového parkoviště pošty a k jeho posunu východně od budovy pošty.

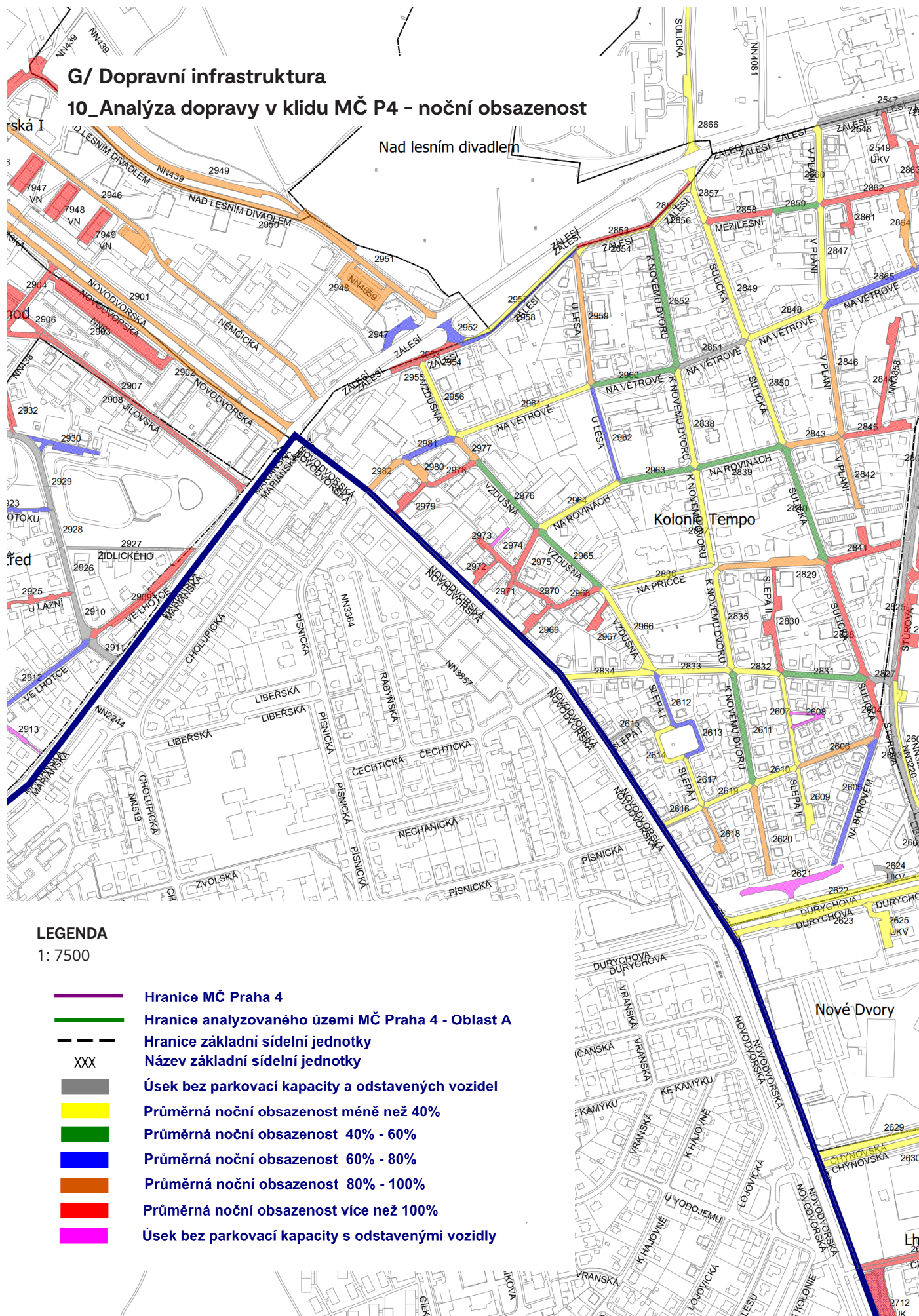
11/ Zásobování a dopravní služby

Z hlediska obsluhy běžnými dovážkovými službami nákupů řešené území spadá do výborně obsloužené zóny Prahy pokryté všemi hlavními poskytovateli těchto služeb. Stejně tak je území zahrnuto i do oblastí dovážek hotových jídel. Jednoduše dostupná jsou zde také služby taxi dominantních poskytovatelů.

G/ Dopravní infrastruktura

10_Analýza dopravy v klidu MČ P4 - noční obsazenost

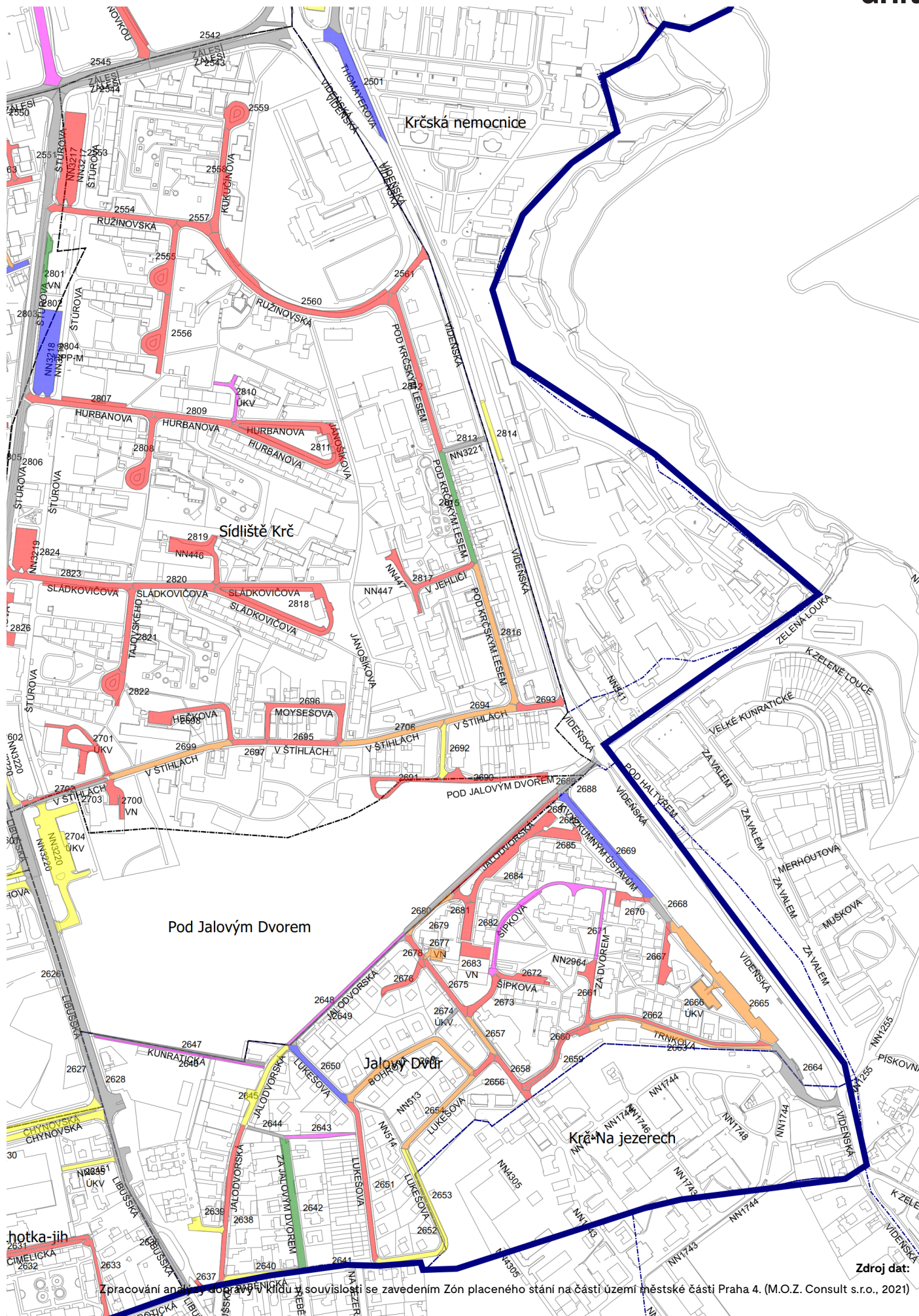
Nad lesním divadlem



LEGENDA

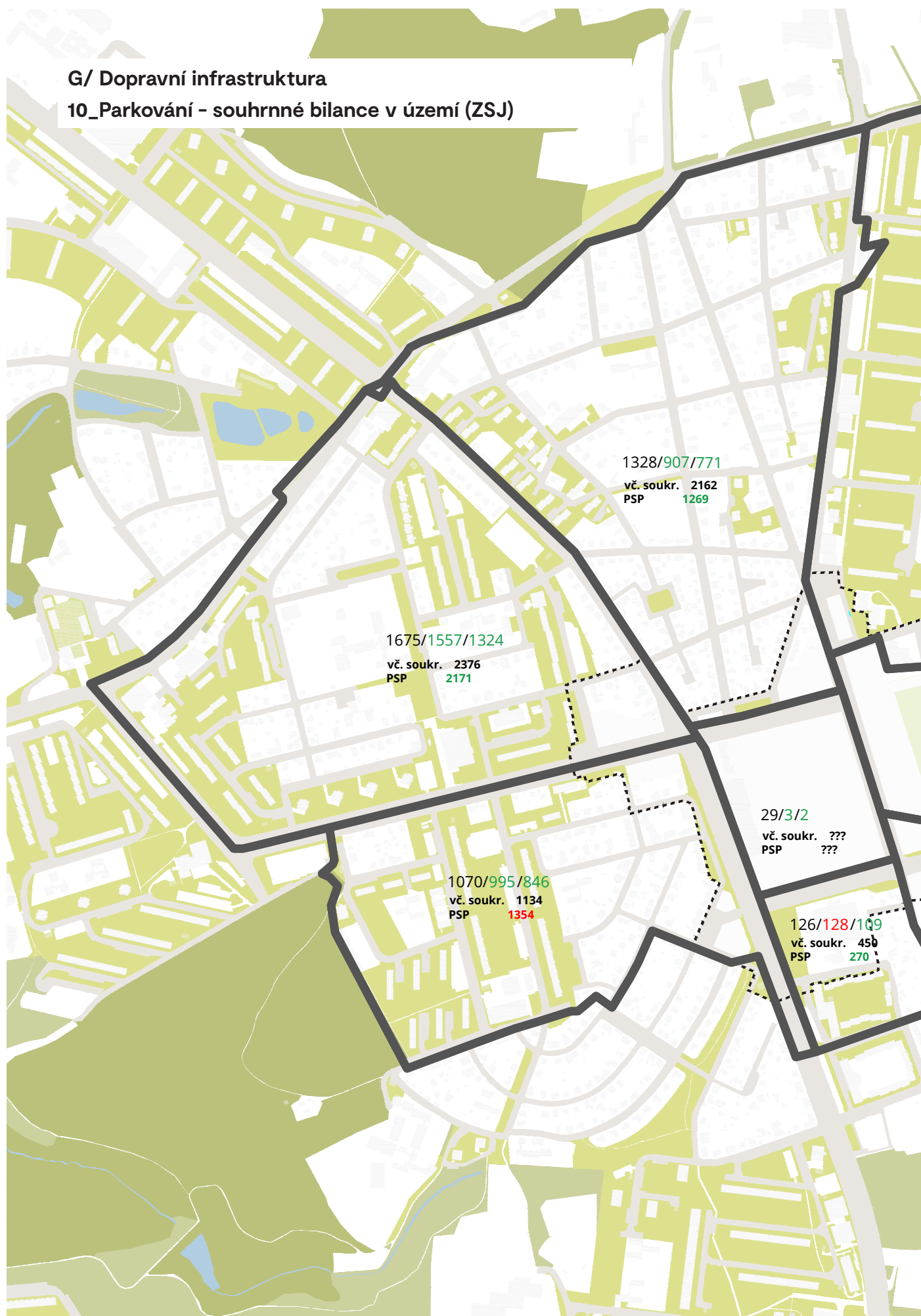
1: 7500

- Hranice MČ Praha 4
- Hranice analyzovaného území MČ Praha 4 - Oblast A
- Hranice základní sídelní jednotky
- XXX Název základní sídelní jednotky
- Úsek bez parkovací kapacity a odstavených vozidel
- Průměrná noční obsazenost méně než 40%
- Průměrná noční obsazenost 40% - 60%
- Průměrná noční obsazenost 60% - 80%
- Průměrná noční obsazenost 80% - 100%
- Průměrná noční obsazenost více než 100%
- Úsek bez parkovací kapacity s odstavenými vozidly



G/ Dopravní infrastruktura

10_Parkování - souhrnné bilance v území (ZSJ)





LEGENDA

1524/1748/1486 [kapacity parkování na veřejně přístupných komunikacích]/[maximální noční počet parkujících]/[odhadovaný počet parkujících po zavedení ZPS]

vč. soukr. 250 [PS na veřejně přístupných komunikacích + ve veřejně nepřístupných kapacitách]
PSP 3260 [požadavek na PS pro ekvivalentní novostavby v lokalitě dle PSP]

Zdroj dat:

Zpracování analýzy dopravy v klidu v souvislosti se zavedením Zón placeného stání na části území městské části Praha 4. M.O.Z. (Consult s.r.o., 2021), vlastní sčítání

G/ Dopravní infrastruktura

10_Prověření parkovacích rezerv

rezerva pro PD v místě stávajícího parkoviště
stav: 144 PS
varianta 3 NP: 230 PS
=balance: +86 PS

rezerva pro PD v místě stávajícího parkoviště
stav: 144 PS
varianta 3 NP: 230 PS
=balance: +86 PS

rezerva pro PD v místě stávajícího parkoviště
stav: 71 PS
varianta 3 NP: 130 PS
=balance: +59 PS

Stávající málo využívané povrchové parkoviště využitelné při vhodném řešení regulace parkování pro vyvážení deficitů.

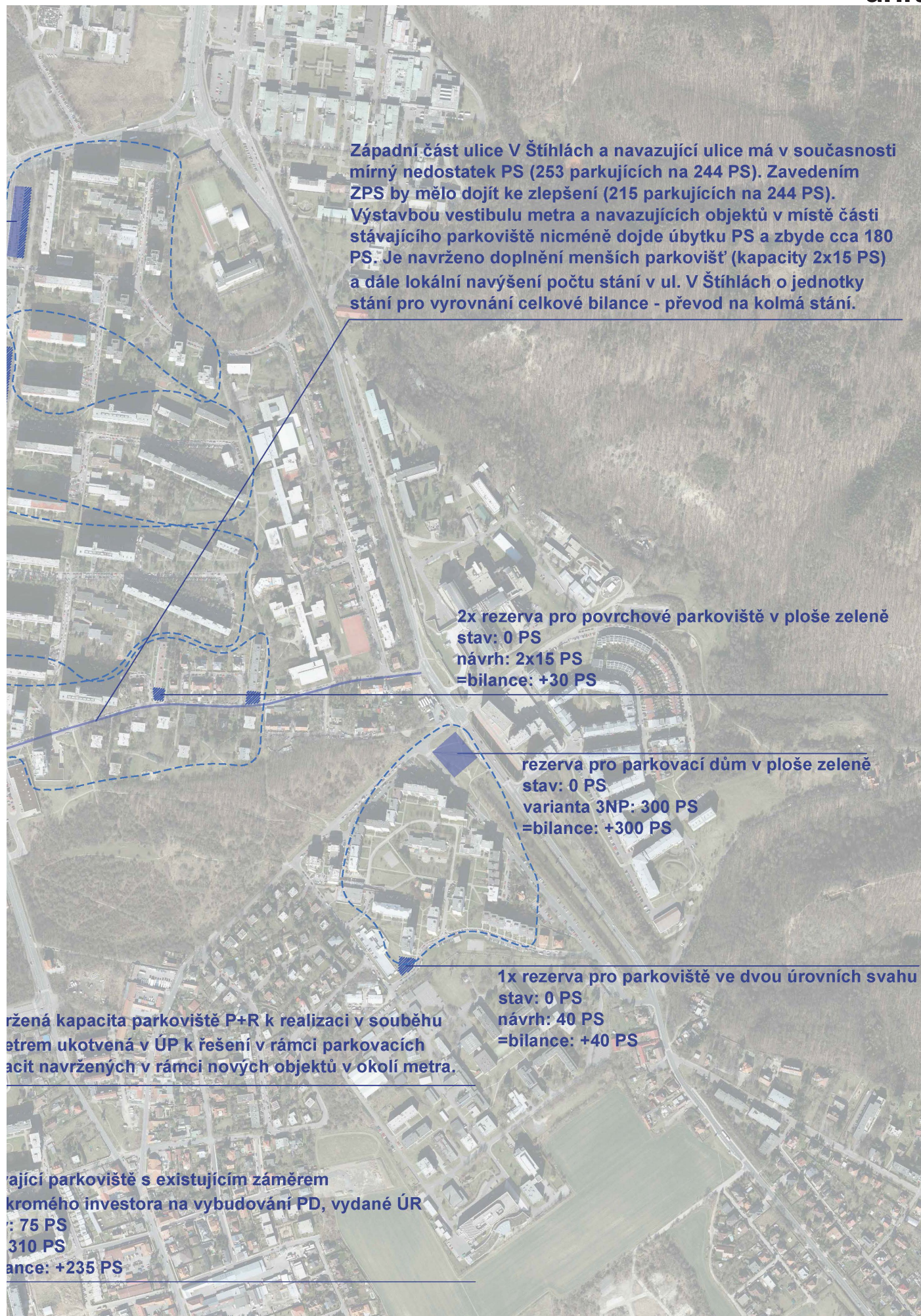
stávající parkoviště s existujícím záměrem MČ na vybudování PD
- kolize záměru s budoucím vestibulem metra, nabízí se naopak odstranění větší části parkoviště a nahrazení kapacity jinde
stav: 134 PS
s vestibulem metra dle akt. verze projektu: 70 PS
s vestibulem metra při zapracování PD 3PP+1NP: 250 PS
=balance: +116 PS

Stávající plocha parkoviště navržena k nahrazení novou zástavbou - kompenzaci kapacity parkoviště řešit v rámci parkovacích kapacit navržených v rámci nových objektů.

Oblast s jasně definovanými rezervami pro výstavbu nízkopodlažních PD v ploše části stávajících stávajících povrchových parkovišť.

Nav
s m
kap

stá
sou
sta
PD:
=bi





Technická infrastruktura

H/ Technická infrastruktura

Vodní režim v území

Ve vymezeném území řešeném územní studií se nenacházejí žádné vodní toky ani vodní plochy. Území spadá do povodí Kunratického potoka. Převážná část řešeného území je nezastavěná a nezpevněná, v zastavěném území byla realizována oddílná kanalizační síť. V rámci návrhu bude vhodné doplnit koncepci opatření pro hospodaření s dešťovou vodou s cílem zvýšení zasakování srážkových vod v místě jejich spadu a případně zvýšení akumulace a využití srážkových vod a zpomalení jejich odtoku.

Protipovodňová ochrana

Do území řešeného územní studií nezasahují žádná stanovená záplavová území.

Zásobování vodou

Zásobování řešeného území pitnou vodou je zajišťováno prostřednictvím pražského vodárenského systému.

V jihozápadní části území se nachází významný vodárenský objekt – vodojem a čerpací stanice Lhotka (dvoukomorový vodojem s objemem $2 \times 12\,000\text{ m}^3$). Vodojem slouží k zásobování pitnou vodou pro zásobní pásma 201 (3. TP Modřany), 215 (sídlíště Lhotka, Libuš, Písnice) a 216 (Novodvorská, Hodkovičky, Braník). Vzhledem k umístění vodojemu procházejí přes řešené území četné trasy vodovodních řadů všech úrovní významnosti. Přiváděcí řady a hlavní vodovodní řady velkých profilů jsou vedeny zejména v západní části území podél ulice Novodvorské a v ulici K Novému dvoru. Vodovodní síť pro plochy současné zástavby je stabilizována a není třeba ji koncepčně měnit. V územní studii bude navržen způsob zásobování nově vymezených zastavitelných bloků pitnou vodou, případně budou navrženy přeložky v místech kolize stávající technické infrastruktury s navrhovanou zástavbou.

Trasy stávajících vodovodních řadů jsou zakresleny v grafické příloze.

Odkanalizování území

Řešené území je odkanalizováno oddílnou kanalizační sítí. Splaškové stoky jsou součástí městské kanalizační sítě hl. m. Prahy a jsou mimo řešené území napojeny do stávající sítě jednotné kanalizace odvádějící odpadní vody do ÚČOV na Císařském ostrově.

V rámci územní studie nebudou navrhovány koncepční změny splaškové kanalizační sítě, pouze bude navrženo doplnění stávající sítě pro odkanalizování nově vymezených zastavitelných ploch, případně budou navrženy přeložky v místech kolize stávající technické infrastruktury s navrhovanou zástavbou.

Trasy stávajících stok splaškové kanalizace jsou zakresleny v grafické příloze.

Odvádění srážkových vod

Důležitá je v území problematika odvádění srážkových vod. Srážkové vody z převážné části zastavěného území jsou odváděny stávající oddílnou dešťovou kanalizací. Převážná část území je odvodněna dešťovou kanalizací zaústěnou do dešťové usazovací nádrže (DUN) IKEM, která je umístěna před zaústěním dešťové kanalizace do Kunratického potoka.

Řešené území se nachází v plochách, které jsou dle geologických map a dalších dostupných hydrogeologických podkladů se střední schopností vsakování půdy. Proto je vhodné v území v rámci nezpevněných a částečně zpevněných ploch realizovat opatření k vsakování srážkových vod (průlehy, vsakovací jímky apod.), tak aby maximální množství srážkových vod bylo vsakováno v místě jejich spadu a pouze přebytky z přívalových srážek byly odváděny stávající a případně navrhovanou dešťovou kanalizací. Odtok srážkových vod z veřejných prostranství bude řešen prostřednictvím stávajících a navrhovaných stok dešťové kanalizace s maximálním využitím prvků pro zpomalení odtoku a vsakování srážkové vody v místě jejího spadu.

Trasy stávajících stok dešťové kanalizace jsou zakresleny v grafické příloze.

Zásobování teplem

Do řešeného území zasahují rozvody CZT, které jsou součástí Pražské teplárenské soustavy. Stávající tepelné sítě procházejí podél ulice Novodvorské, s větví vedoucí ulicemi Durychova a V Štíhlách s odbočkou přes nezastavěné plochy parku do ulic Jalodvorská a K Výzkumným ústavům. Je počítáno se zachováním stávajícího systému CZT a s napojením nových bytových objektů na stávající rozvody CZT.

Stávající rozvody CZT jsou zakresleny v grafické příloze.

Zásobování plynem

V řešeném území se nenacházejí stávající VTL plynovody. Do území zasahují pouze stávající rozvody STL a NTL plynovodů zásobujících stávající zástavbu zemním plynem. Stávající STL plynovodní řad prochází přes nezastavěné území parku.

V návrhové části bude řešeno zásobování vymezených rozvojových ploch plynem, nové návrhy budou řešeny převážně napojením ze stávající středotlaké plynovodní sítě.

Trasy stávajících plynovodních řadů jsou zakresleny v grafické příloze.

Zásobování elektrickou energií

Do řešeného území nezasahují stávající nadzemní ani kabelové trasy VVN.

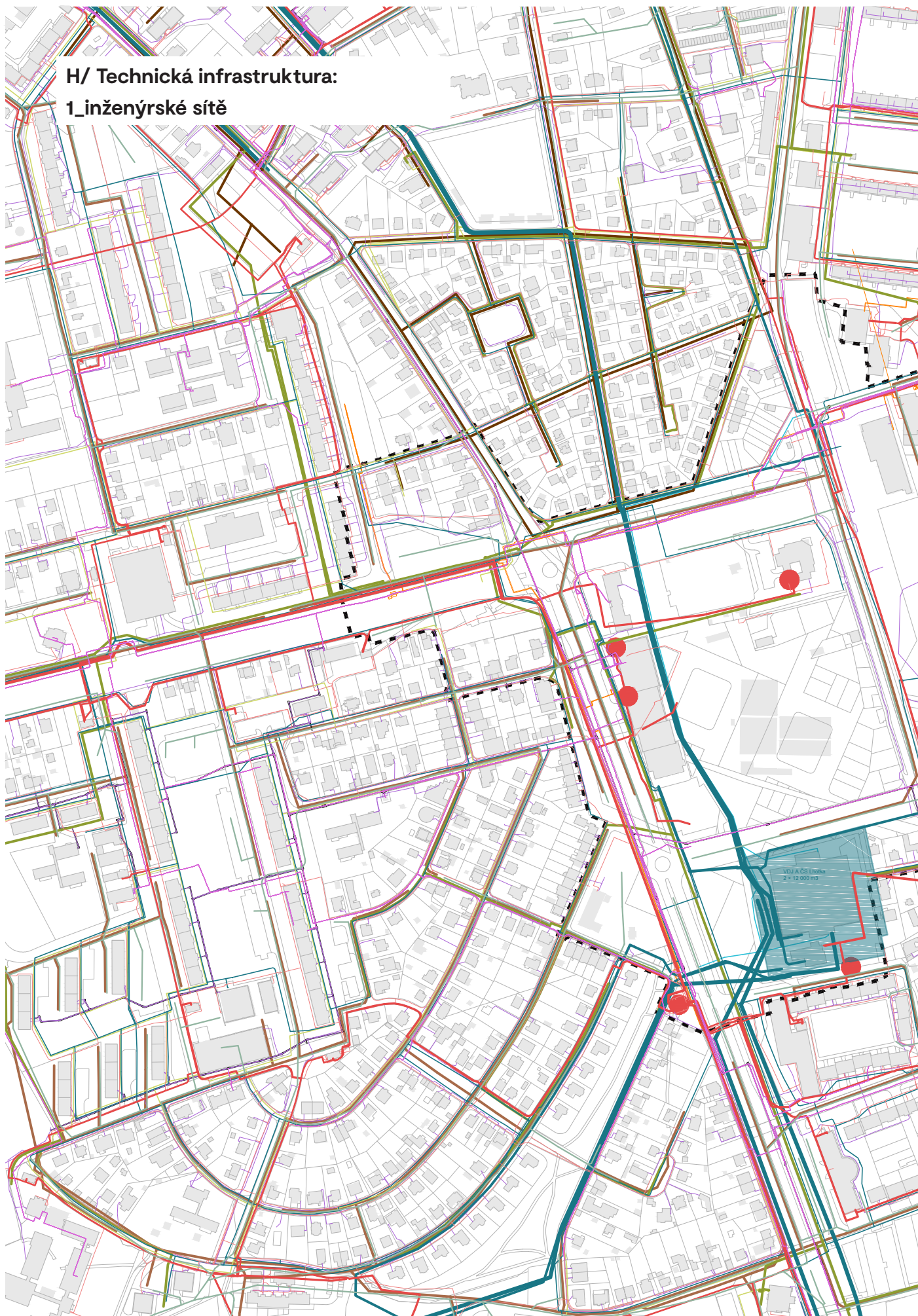
Zásobování území elektrickou energií je řešeno prostřednictvím kabelové sítě VN 22 kV a z ní napojených trafostanic 22/0,4 kV. Z trafostanic je rozvedena kabelová síť NN napojující přípojkové skříně jednotlivých odběratelů. Elektrorozvodná síť je pro zásobování řešeného území dostatečná, s jejími koncepčními změnami se v rámci územní studie nepočítá. Posouzeny budou energetické nároky nově vymezených zastavitelných ploch.

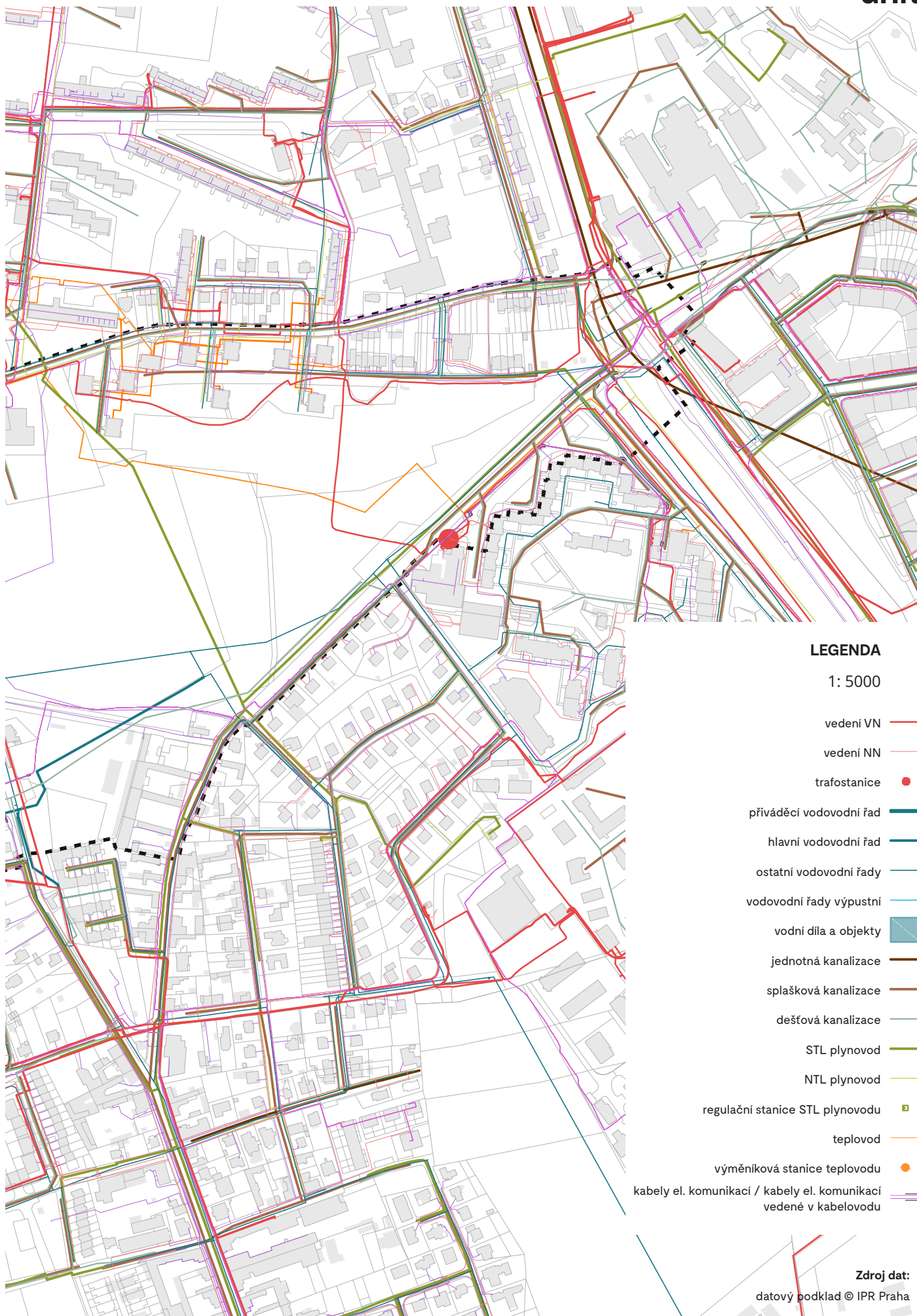
Stávající síť rozvodů elektrické energie je zakreslena v grafické příloze.

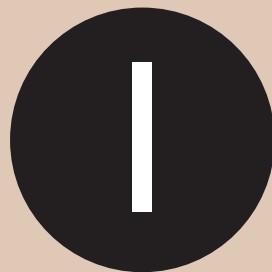
Elektronické komunikace

Sítě elektronických komunikací jsou v území řešeny kabelovými rozvody (podél Novodvorské ulice uložených v kabelovodech) ve formě metalických i optických kabelů a budou i nadále ukládány v uličních prostranstvích dle příslušných technických norem a napojeny na stávající síť na základě potřeb v území a podmínek správců infrastruktury.

H/ Technická infrastruktura:
1_inženýrské sítě







Veřejná vybavenost

I/ Občanská vybavenost

Řešené území se z větší části nachází na území dvou městských částí (MČ Praha 4 a MČ Praha 12), menší část pak zasahuje do území MČ Praha-Kunratice a MČ Praha-Libuš. Potřeby občanské vybavenosti jsou proto analyzovány především pro MČ Praha 4, jejíž území tvoří největší část řešeného území, s přihlédnutím k potřebám MČ Praha 12. Zhodnocení potřeb vychází z dokumentu *Analýza infrastrukturních potřeb hl. m. Prahy*¹.

— a/ Školství — MŠ

Analýza infrastrukturních potřeb hl. m. Prahy v bilančním územním celku Lhotka – Krč (BUC 04_08) na území MČ Praha 4 eviduje v současnosti deficit 41 míst v MŠ pro děti předškolního věku. Tento deficit odpovídá potřebě 2 tříd, které mohou být umístěny v nově vzniklé MŠ nebo navýšením kapacity ve stávajících MŠ. Nejbližší MŠ na území MČ P4 je čtyřtřídní MŠ Alšovy sady s kapacitou 109 dětí, která je nicméně na hranici docházkové vzdálenosti 600 m. S rozvojem území na území MČ Praha 4 vzroste počet obyvatel a potřeba více tříd v MŠ se tak navýší. Územní studie proto musí v návrhu počítat s umístěním

1 IPR (2019). Analýza infrastrukturních potřeb hl.m. Prahy (zaměřená na infrastrukturu vybrané občanské vybavenosti).

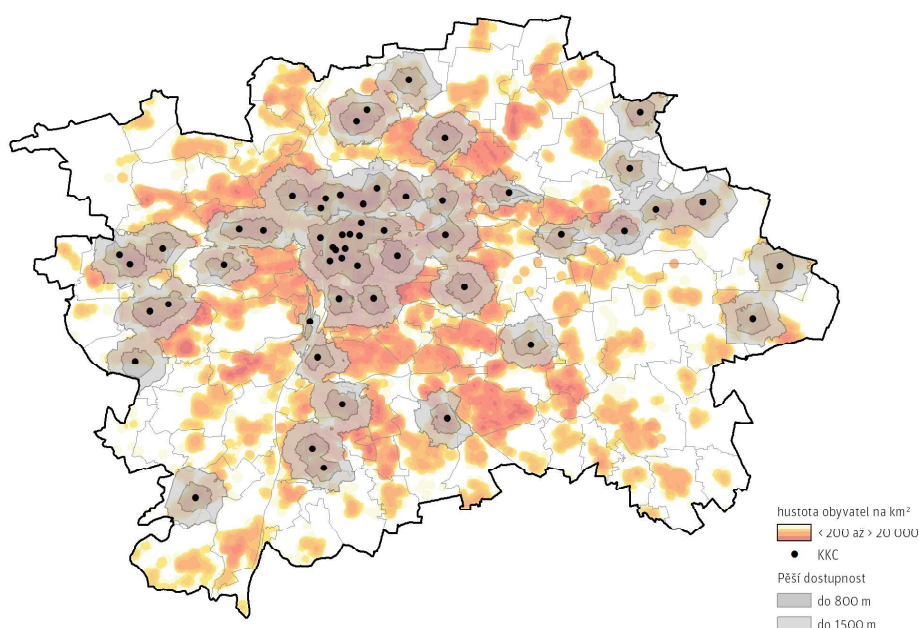
nové MŠ, která by měla pojmout **stávající deficit dvou tříd a nově vzniklou potřebu** v důsledku rozvoje území. Konkrétní kapacita nové MŠ bude prověřena v návrhu. Přibyde-li v území cca 5 000 ob., bude nutné zajistit kapacitu **dalších cca 8 tříd MŠ**.

MČ Praha 12 vykazuje dostatek kapacit ve stávajících MŠ, v absolutním vyjádření dokonce přebytek cca 100 míst v celé MČ. V docházkové vzdálenosti do 600 m se nachází Církevní MŠ Studánka o kapacitě 4 tříd (cca 100 dětí) a MŠ Oáza s kapacitou rovněž 4 tříd (cca 100 dětí). V současné době je jejich kapacita naplněna. Pokud z návrhu ÚS vzejde výrazné navýšení obyvatel na území MČ P12, bude prověřena možnost rozšíření stávajících MŠ.

— b/ Školství — ZŠ

Na území MČ P4 je v místních ZŠ v současné době přebytek v řádu 1 000 míst. Pro řešené území je spádovou ZŠ pro děti z MČ P4 ZŠ U Krčského lesa, na hraně docházkové vzdálenosti do 800 m. Dále se na hraně docházkové vzdálenosti nachází ZŠ Písnická na území MČ P12. BUC Lhotka – Krč (BUC 04_08) je proto z důvodu horší dostupnosti ZŠ zařazena do kategorie

DOSTUPNOST KULTURNĚ KOMUNITNÍCH CENTER V PÁSMU 800 A 1 500 METRŮ (2018)



Zdroj: IPR Praha

„neuspokojivá vybavenost“². ZŠ u Krčského lesa má kapacitu cca 860 žáků, nicméně v současné době je její maximální kapacita nevyužita. ZŠ navštěvuje cca 500 žáků³. V současné době je zpracována projektová dokumentace na rozšíření ZŠ až na téměř dvojnásobnou kapacitu (cca 1400 žáků)⁴. Dojde-li k navýšení obyvatel v řešeném území o cca 5 000 ob., bude potřeba zajistit kapacitu pro 750 nových žáků, čemuž odpovídá zřízení třech paralelek (21 tříd). Možností je tedy buď navýšení stávající ZŠ U Krčského lesa nebo vybudování nové ZŠ, která bude v blízkosti docházkové vzdálenosti nově vzniklému centru, kde bude rovněž koncentrována nová bytová výstavba.

Z jednání s MŠ Praha – Kunratice rovněž vznikl požadavek na využití nově vzniklé ZŠ pro žáky z bytového souboru Zelené údolí, kde dnes žije cca 2 500 ob, kterým odpovídá cca 375 žáků. Důvodem je, že kunratická ZŠ se v současné době nachází mimo docházkovou vzdálenost pro žáky ze Zeleného údolí.

Z analýz tedy vyplývá, že s největší pravděpodobností bude muset v budoucnu dojít k **rozšíření ZŠ U**

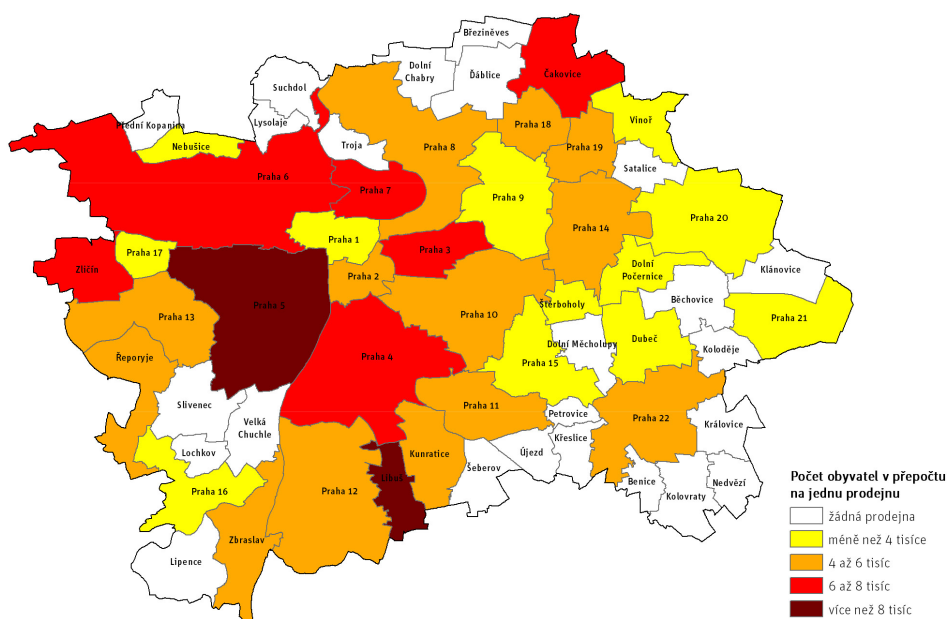
Krčského lesa i k vybudování nové ZŠ tak, aby byla celková budoucí poptávka pokryta.

— c/ Kultura

V docházkové vzdálenosti (1 500 m) řešeného území se v současné době nenachází zařízení pro kulturu. Obecně je pokrytí kulturními centry v oblasti velmi nízké. Nejbližším kulturním centrem je KC Novodvorská, které se nicméně nachází mimo doporučenou docházkovou vzdálenost. Vzhledem k vyšší hustotě obyvatel na okolních sídlištích i vzhledem k rozvoji nového centra na Nových Dvorech, by si území zasloužilo zřízení nového **kulturního centra s kapacitou cca 2 500 m² HPP**. Vhodným místem by se mohla stát budova Nového Dvoru, ke které, jakožto jediné budově s historickým odkazem, mají místní obyvatelé vztah. V minulosti byla vedena jednání mezi soukromým vlastníkem budovy Nového Dvoru a zástupci MČ P4 o možnosti směny budovy za jiné pozemky tak, aby Nový Dvůr připadl do vlastnictví MČ. Tato jednání by v rámci zpracování ÚS mohla být znovu obnovena.

2 ibid
3 uvedl Ing. Kolářík na jednání 24.8.2021
4 ibid

POČET OBYVATEL MĚSTSKÉ ČÁSTI PŘÍPADAJÍCÍ NA JEDNU PLNOSORTIMENTNÍ POTRAVINÁŘSKOU PRODEJNU
OBCHODNÍHO ŘETĚZCE (2018)



Zdroj: IPR Praha

— d/ Komerční vybavenost

V současné době v území působí jeden supermarket řetězce Lidl. Společnost Lidl během jednání v červnu 2021 projevila zájem v území působit i nadále a po vypršení platnosti smlouvy v roce 2023 smlouvu prodloužit. S plánovaným rozvojem by vzhledem k budoucímu navýšení počtu obyvatel měla v území vzniknout další plnosortimentní prodejna potravin. Její umístění bude ÚS směřovat k jednomu z výstupů stanice metra D.

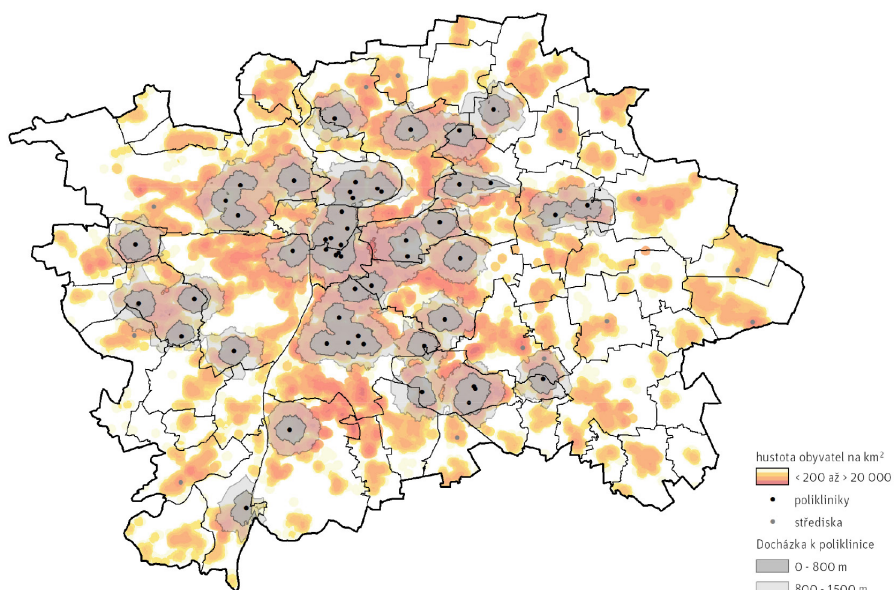
Dále bude návrh počítat s umístěním **aktivního parteru** v nově navržených polyfunkčních domech okolo frekventovaných veřejných prostranství, které poskytnou dostatek prostor pro vznik drobných obchodů a služeb, které v území dnes zcela chybí. Dle analýz společnosti Cushman & Wakefield by se celková plocha maloobchodních prodejen měla pohybovat mezi 10 000 – 15 000 m² a obchody by měly být rozloženy do dvou až tří pater s podzemním parkováním a ideálně s přímým napojením na stanici metra. K obdobnému závěru dospěla společnost Incomind, která doporučuje obchodní plochy v rozmezí 9 000 – 12 000 m² v závislosti na velikosti supermarketu s potravinami.

— e/ Sport a rekreace

V území se v současnosti nachází **sportovní areál Domyno**, který nabízí sportovní infrastrukturu v podobě Domyno Wellness s plochou 1700 m² a Domyno Sportovní Akademie s plochou 16 500 m², která nabízí 4 tenisové a 4 beachvolejbalové kurty (v zimě kryté nafukovací halou), outdoorovou halu ProGym a tělocvičnu H.E.A.T.. Zázemí areálu tvoří šatny, recepce, restaurace se zahrádkou a parkoviště. V současnosti areál využívá 20 000 klientů ze spádové oblasti MČ Praha 4, Praha 12, Praha Libuš, Praha Kunratice, Praha 11, Praha 10, Praha 2 a Praha 5. Jedná se o největší sportovní areál v jižní části Prahy, který by měl být v území zachován. Územní studie proto prověří jeho možné **přemístění na plochy SP** v platném ÚP ve východní části řešeného území. Ideálním místem se jeví plochy plánovaného záboru staveniště pro realizaci stanice metra D.

Krom venkovních sportovišť, v území existuje požadavek na prověření umístění **multifunkční sportovní haly a plaveckého bazénu**. Současně bude provedena rozvaha o možných fázích realizace návrhu této vybavenosti tak, aby byla zajištěna jeho funkčnost a koncepce do doby realizace záměrů.

DOSTUPNOST POLIKLINIK V PÁSMECH DOCHÁZKY (2018)



Zdroj: IPR Praha

— f/ Lékařská vybavenost

MČ P12 provozuje v současné době jen jednu polikliniku v Modřanech pro 66 tis. obyvatel v okolních správních obvodech, tedy třikrát více obyvatel, než je pražský průměr. Umístění polikliniky v Modřanech zároveň nesplňuje docházkovou vzdálenost pro 50% obyvatel MČ P12, z nichž velká část žije v okolí řešeného území.

V MČ P4 sice existuje sedm poliklinik, nicméně pro 30% obyvatel žijících rovněž převážně v okolí řešeného území ÚS Nové Dvory, umístění poliklinik nesplňuje docházkovou vzdálenost. ÚS proto navrhuje prověřit možnost umístění lékařského vybavení v podobě **polikliniky v rámci řešeného území** a zajistit tak lékařskou péči v blízkosti domovů obyvatel okolí Nových Dvorů.

— g/ Sociální služby

Zařízení pro seniory

Obyvatele na území MČ P4 patří vzhledem k celopražskému průměru ke starší populaci. Obyvatelé nad 65 let tvoří cca 30% populace MČ. Obyvatel nad 80 let je v MČ P4 kolem 9 000. Trend stárnutí populace bude i v budoucnosti dále

pokračovat. Městská infrastruktura proto musí počítat i se zřizováním zařízení pro seniory ať už jako domov pro seniory nebo jako domovy se zvláštním režimem. Nejbližším zařízením pro seniory je Domov pro seniory Krč na území MČ P4 s kapacitou 152 lůžek. Na P4 fungují čtyři lůžková zařízení pro seniory nabízející celkem kapacitu cca 400 lůžek.

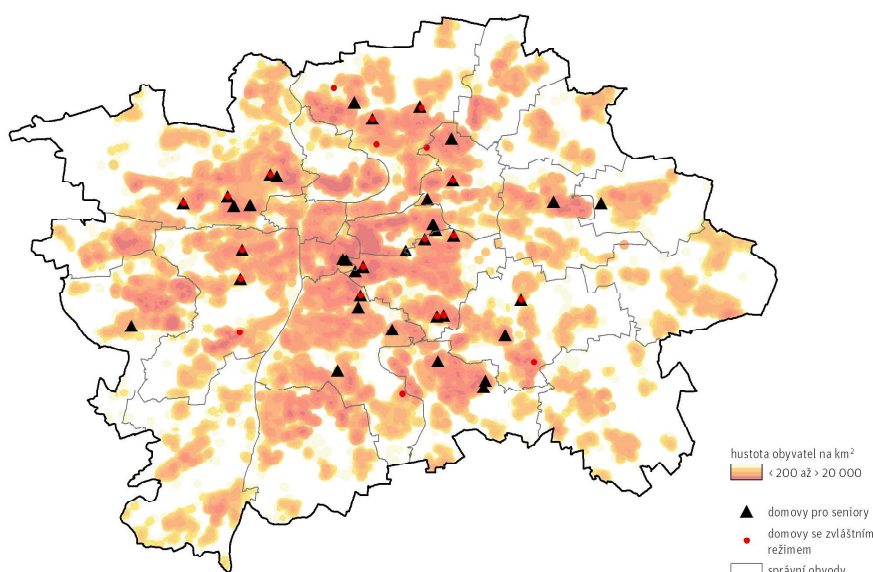
Na území MČ P12 v současné době neexistuje žádný domov pro seniory zřizovaný městem. Populace na P12 nicméně rovněž stárne, cca 22% obyvatel je ve věku nad 65 let. Do roku 2030 by populace starší 80 let na P12 měla stoupnout z 3% na 7,4%, tedy o 240%. V porovnání s P4, kde se populace starší 80let do roku 2030 zvýší pouze z 6,5% na 8,4% je situace na P12 hodnocena jako kritičtější. Územní studie proto prověří možnost umístění **seniorského zařízení na území P12**.

— h/ Další občanská vybavenost

Pošta, která je aktuálně umístěna v ulici Durychova, v území zůstane s tím, že její konkrétní umístění může být změněno s ohledem na vhodnou dostupnost v návaznosti na stanice MHD. Celková kapacita nové pošty by měla být navýšena na cca 1 150 m² HPP.

V území by rovněž měla vzniknout nová **služebna policie** a možnost umístění prostor pro **správu města**.

LOKALIZACE DOMOVŮ PRO SENIORY A DOMOVŮ SE ZVLÁŠTNÍM REŽIMEM NA ÚZEMÍ SPRÁVNÍCH OBVODŮ PRAHY (02/2018)

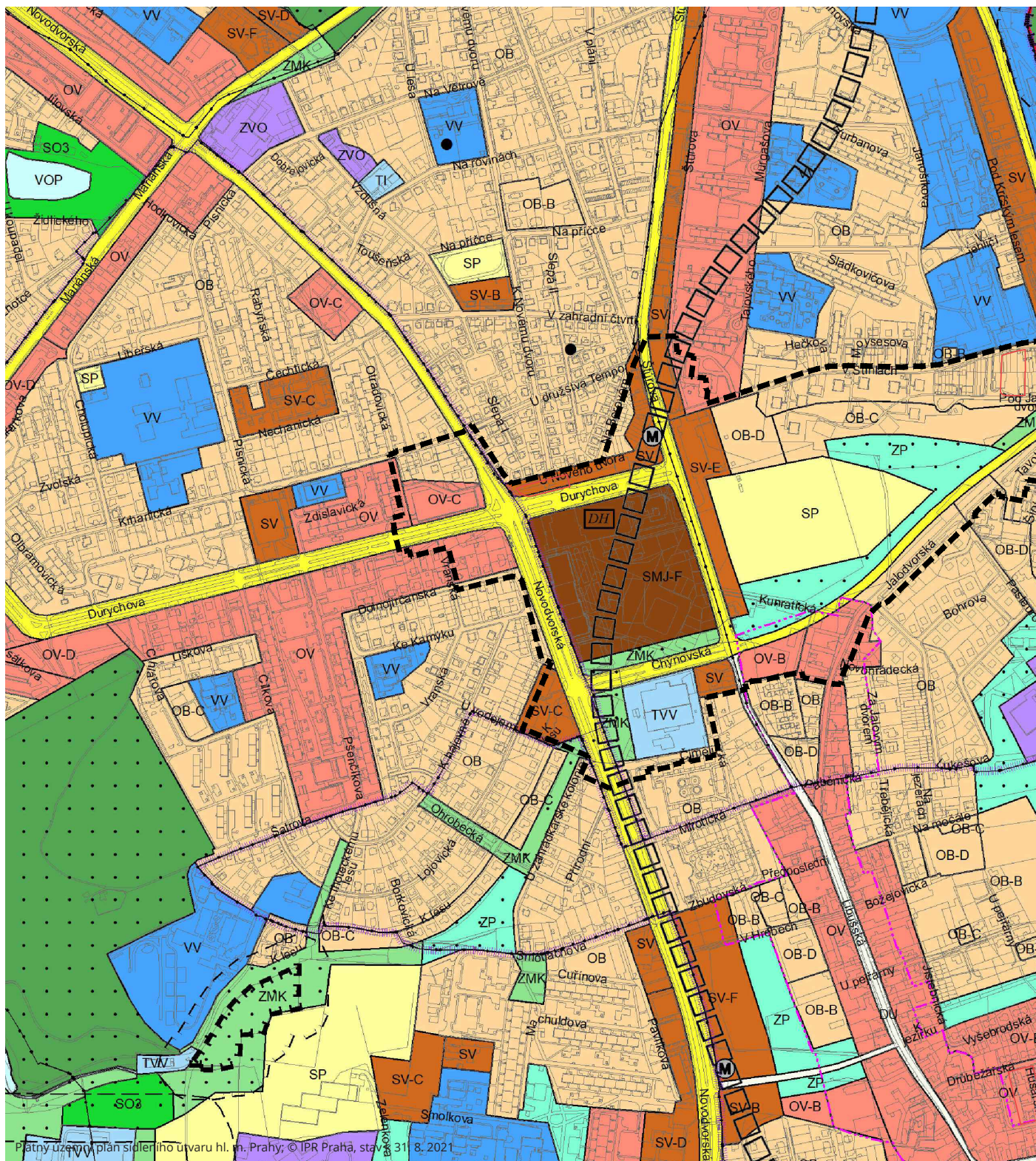


Zdroj: IPR Praha



Záměry a majetkoprávní vztahy

Platný územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy



J_Záměry a majetkoprávní vztahy

Platný územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy

ÚS Nové Dvory byla zadána za účelem vytvoření podkladu pro rozhodování v území v souladu s platným Územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy (po změně ÚP č. Z 2440) a v koordinaci se změnou č. Z 3810 a zároveň jako podklad pro novou územně plánovací dokumentaci hl. m. Prahy (územní plán nebo územní plán vymezené části území hl. m. Prahy).

Jádro řešeného území je v platném ÚP vymezeno jako plochy smíšené městského jádra (SMJ) a umožňuje tedy rozmanitou škálu funkčního využití od bydlení, administrativy, komerce, lékařské vybavenosti, přes kulturu i sport. Návrh pestrost využití podpoří a zajistí tak vznik plnohodnotného čtvrtkového centra s novou vybaveností i pracovními příležitostmi. Návrh rovněž přihlédne ke kapacitám upraveným probíhající změnou č. Z 3810.

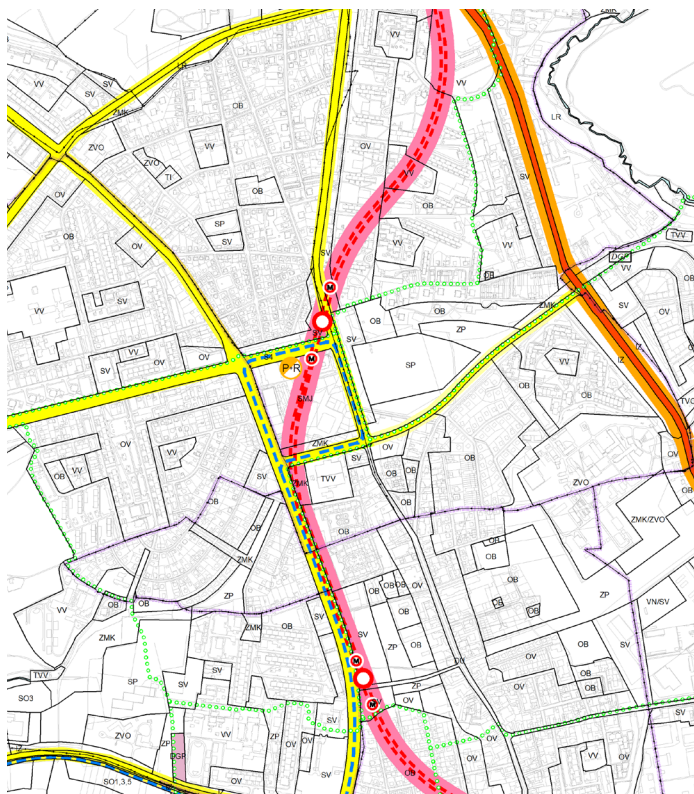
Při ulicích Štúrova, Libušská a Durychova jsou vymezeny plochy se smíšeným využitím (SV, SV-E). Tyto plochy budou využity pro vytvoření ulic městského charakteru s aktivním parterem zejména v blízkosti křižovatky Durychova x Libušská v návaznosti na budoucí vstupy do stanice metra D.

Významnou část na východě řešeného území na Jalodvorské louce tvoří plochy pro sport (SP), které se jeví jako naddimenzované. ÚS prověří jejich velikost s ohledem na maximální zachování přírodních i sociálních hodnot, které dnes místním obyvatelům přináší Jalodvorská louka.

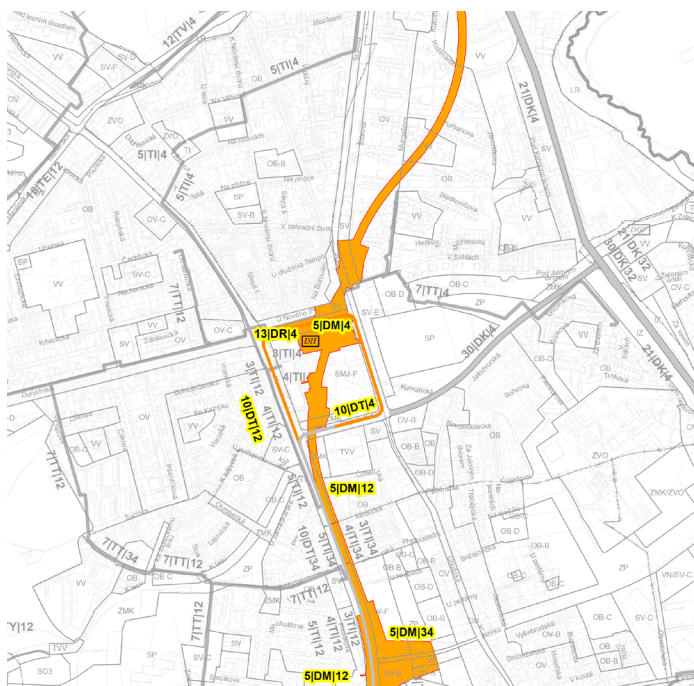
Z hlediska zelené prostupnosti územím je významná soustava ploch městské zeleně (ZMK), po kterých je vedena trasa ÚSES. Pro vytvoření městského bulváru z ulice Novodvorská v návaznosti na návrh v ÚS Libuš se jako problematické se jeví vedení ÚSES v blízkosti křižovatky Novodvorská x Chýnovská. Překonání ulice Novodvorská i Libušská bude prověřeno v návrhu.

Obytné a smíšené plochy (OV, SV-C, SV a OV-B) při ulicích Novodvorská a Chýnovská budou využity pro vytvoření městských ulic s aktivním parterem.

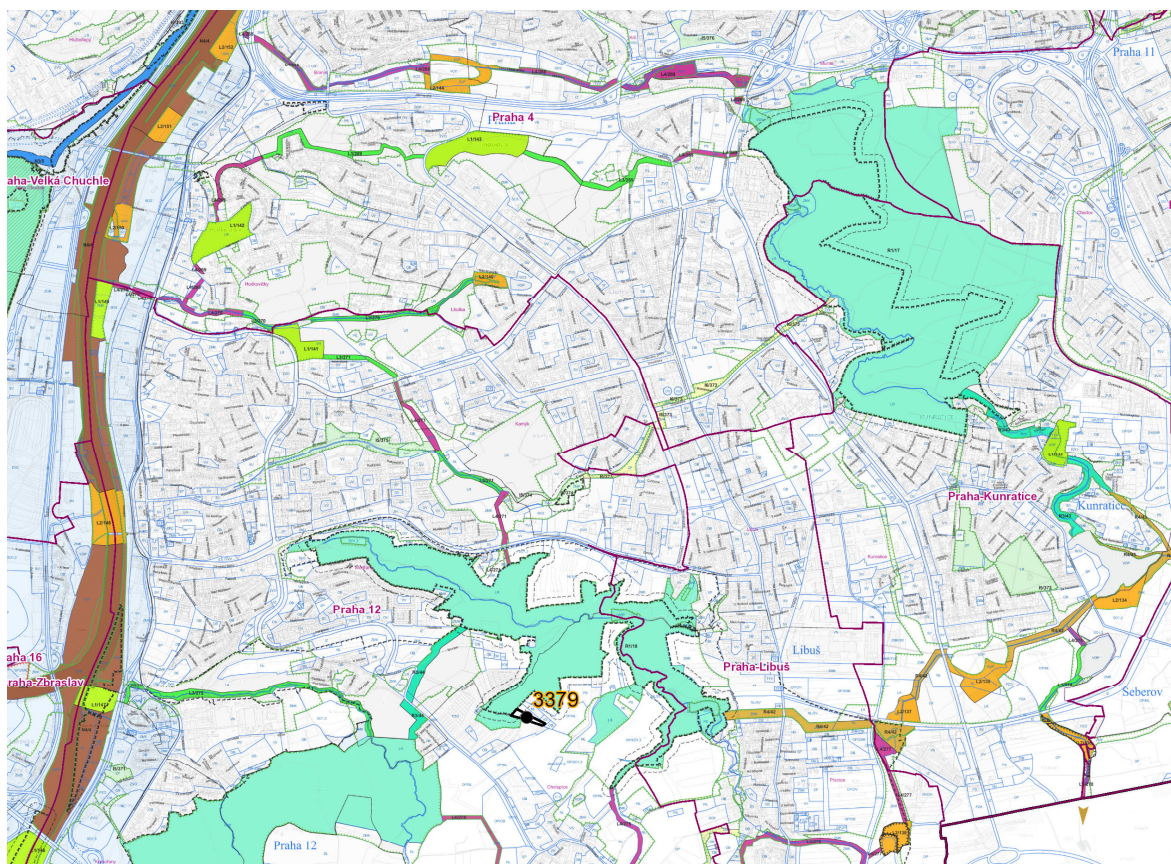
Vedení trasy metra a umístění zařízení veřejné dopravy (DH) jsou koordinovány s DPP, ROPID a Metroprojektem. Platný ÚP rovněž navrhuje propojení ulice Jalodvorská a Chýnovská přes Jalový Dvůr. Proveditelnost tohoto propojení bude prověřeno v návrhu ÚS.



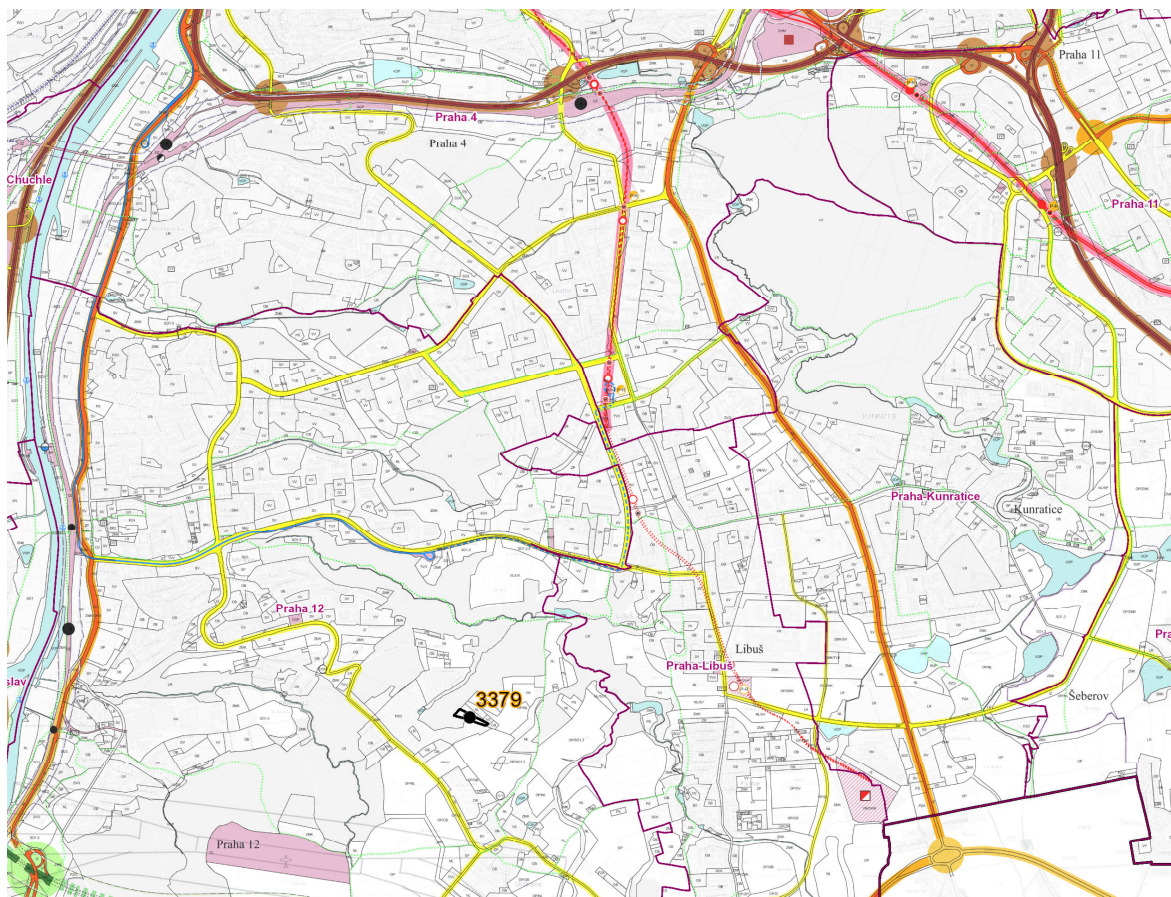
Platný územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy, výřez výkresu č. 5
- Doprava ukazující pozici tramvajové smyčky v platném ÚP; © IPR Praha



Platný územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy, výřez č. 25
- Veřejně prospěšné stavby; © IPR Praha



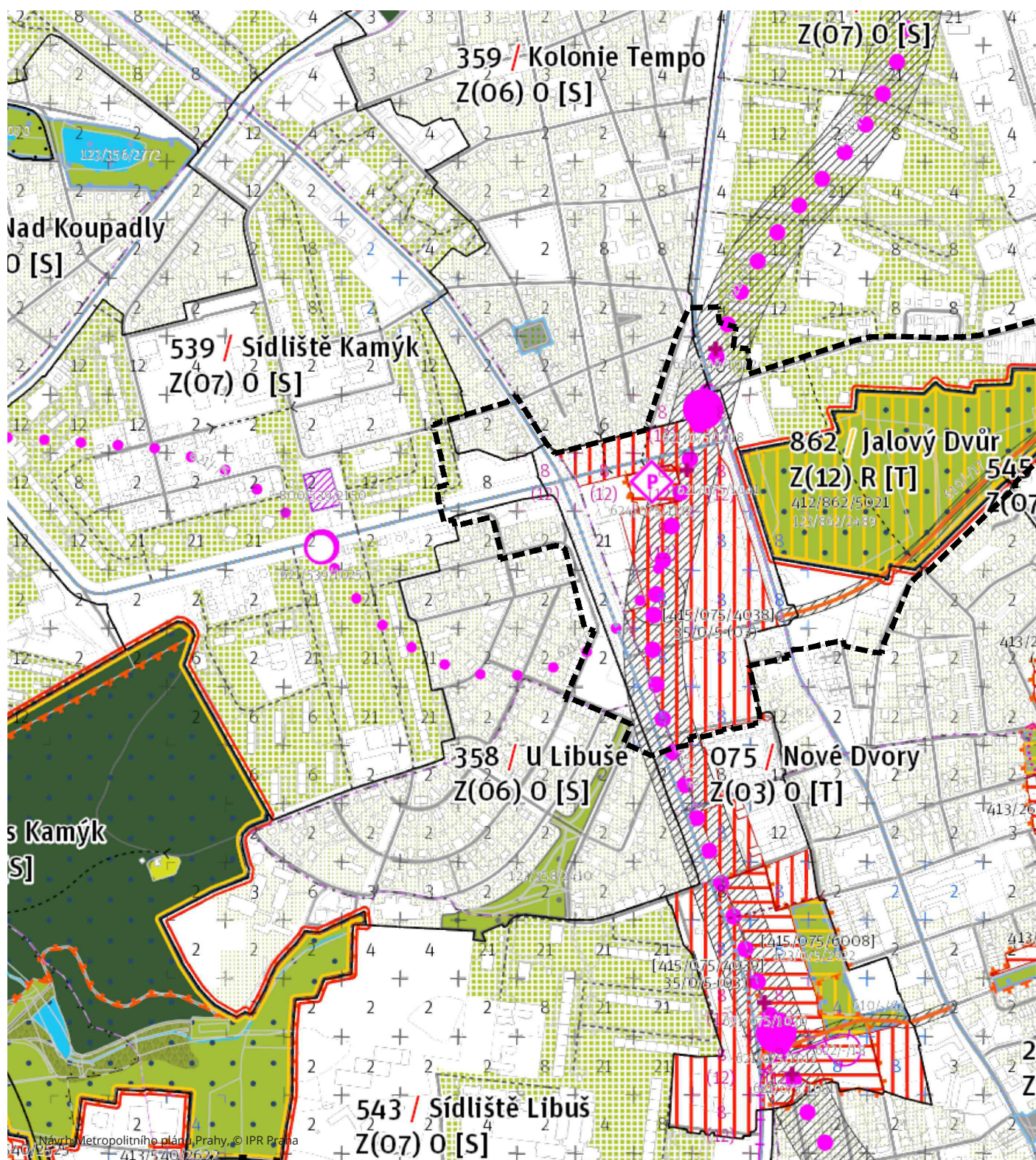
Platný územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy, výkres č. 19 - Územní systém ekologické stability; © IPR Praha



Platný územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy, výkres č. 5 - Doprava; © IPR Praha

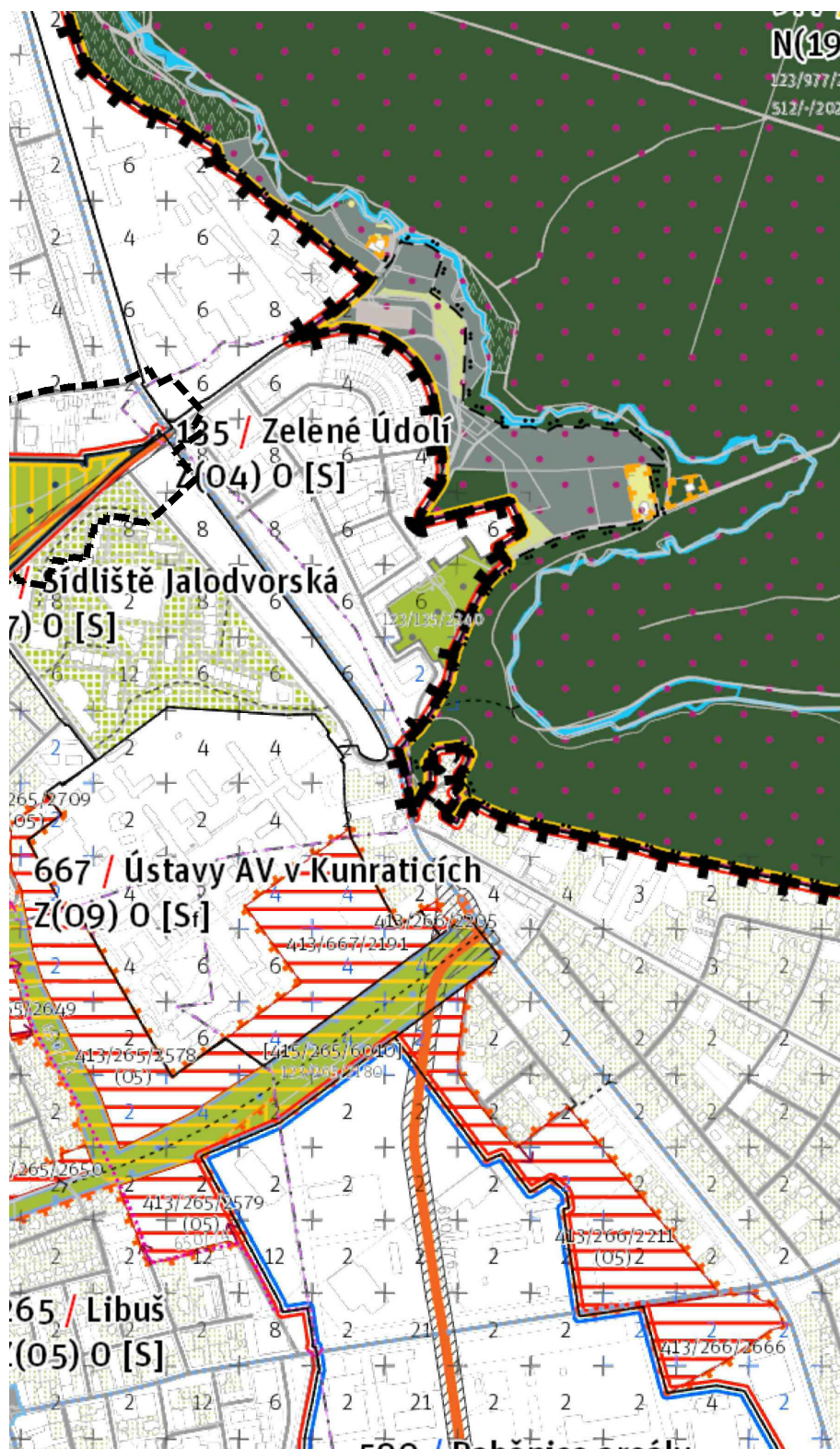
J_Záměry a majetkoprávní vztahy

Návrh Metropolitního plánu hl. m. Prahy



LEGENDA

(výběr relevantních prvků)



ČLENĚNÍ ÚZEMÍ

Hranice území

- Hranice zastavitelného území
- Hranice zastavěného území
- Hranice zastavěných stavebních pozemků
- Krajinné rozhraní
- Hranice lokality

Využití lokality

- Zastavitelná produkční lokalita
- Zastavitelná obytná lokalita
- Zastavitelná rekreační lokalita
- Nezastavitelná rekreační lokalita
- Nezastavitelná přírodní lokalita
- Nezastavitelná produkční lokalita

U sousedících lokalit se shodným využitím se zobrazuje pouze společný obrys vyjadřující využití.

Transformační plochy

- Zastavitelná produkční transformační plocha
- Zastavitelná obytná transformační plocha
- Zastavitelná rekreační transformační plocha
- Nezastavitelná rekreační transformační plocha
- Nezastavitelná přírodní transformační plocha
- Nezastavitelná produkční transformační plocha

Rozvojové plochy

- Zastavitelná produkční rozvojová plocha
- Zastavitelná obytná rozvojová plocha
- Zastavitelná rekreační rozvojová plocha
- Nezastavitelná přírodní rozvojová plocha

STRUKTURA

Uliční prostranství

Uliční prostranství podle hierarchie

- Náměstí železnice úrovně vymezené plochou
- Náměstí lokální úrovně vymezené plochou
- Náměstí místní úrovně vymezené plochou

Návrhová uliční prostranství

- Uliční propojení pevnou trasou
- Uliční propojení dvou míst
- Uliční napojení

Pěší propojení

- Pěší propojení pevnou trasou
- Pěší propojení dvou míst
- Pěší napojení

Vymezení náměstí bodem a vzdáleností

- Vymezení náměstí bodem a okolím bodu

Stavební bloky

- Stavební blok, stavba v parku, samota
- Soukromá zahrada
- Vybrané komunikace mimo veřejná prostranství

Regulace výšek

- Plocha výškové regulace: podlažnost vycházející ze stávajícího stavu
- Plocha výškové regulace: podlažnost nově navržena

Podrobnější členění ploch nestavebních bloků a otevřené krajiny

- Městská parková plocha zahradní
- Les na lesních pozemcích
- Zahradková osada
- Vodní plocha a vodní tok
- Pole
- Louka a pastvina
- Les na nelesních pozemcích
- Jiná plocha s vegetací
- Jiná plocha přírodně biotická

INFRASTRUKTURA

Plochy a koridory dopravní nebo technické infrastruktury

- Plocha, koridor dopravní nebo technické infrastruktury (návrh)
- Plocha, koridor dopravní nebo technické infrastruktury (územní rezerva)

610 / Komunikační síť

- Mimodrobová křižovatka (návrh)

Městská uliční síť

- Sběrná komunikace městského významu (návrh)
- Sběrná komunikace městského významu v tunelu (návrh)
- Významná místní komunikace (návrh)
- Významná místní komunikace v tunelu (návrh)
- Významná místní komunikace (územní rezerva)

620 / Veřejná doprava

- Tramvajová trať (územní rezerva)

630 / Železniční doprava

- Železniční stanice, zastávka (návrh)

640, 650 / Pěší a cyklistická doprava

- Stavba pro bezmotorovou dopravu (návrh)

670 / Vodní doprava

- Vodní cesta (návrh)

730 / Odkanalizování území

- Dešťová usazovací nádrž, retenční nádrž (návrh)

800 / Veřejná vybavenost

- Plocha rezervovaná pro občanskou vybavenost (návrh)

J_Záměry a majetkoprávní vztahy

Návrh Metropolitního plánu hl. m. Prahy

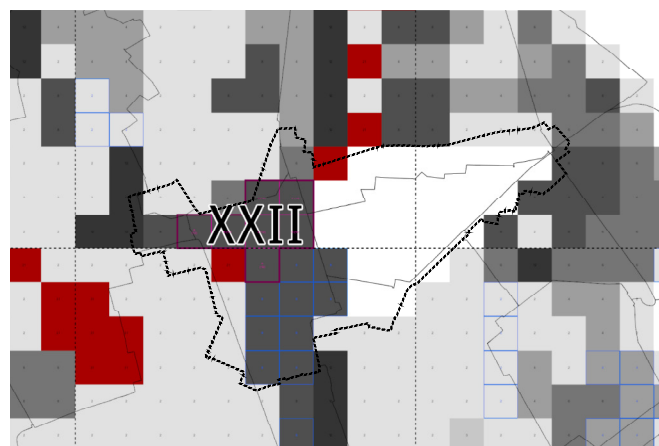
Okolí budoucí stanice metra D je v MPP vyznačeno jako transformační plocha s obytným využitím s výškovou hladinou 8 NP při ulici Libušská a 8 NP, případně 12 NP s hladinou věží při ulici Durychova. Součástí jádra řešeného území je návrh záchytného parkoviště P+R při jižní vstupu do stanice metra D. Vzhledem k významu místa i hodnotě pozemků u stanice metra studie prověří možnost vybudování podzemního P+R.

Pro část řeš. úz. západně od ulice Novodvorská je navržena výšková hladina 2 NP, která se, vzhledem ke stávajícím 21 NP na protější straně ulice i k významu ulice Novodvorská, jeví jako nedostatečná.

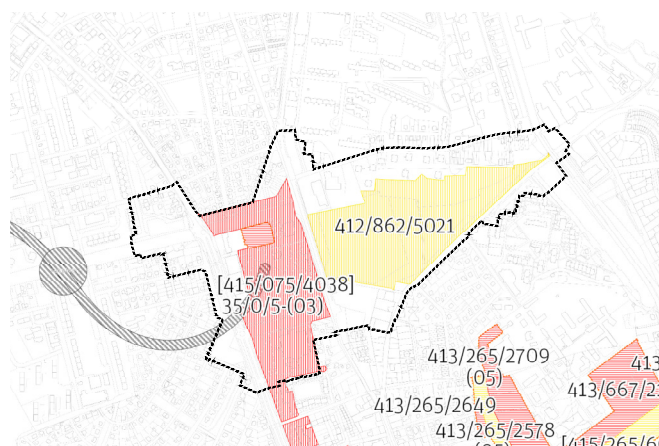
Území Jalodvorské louky je vymezeno jako nezastavitelná transformací plocha s rekreačním využitím a zároveň jako čtvrtkový park. Zde se MPP výrazně liší od platného ÚP, který plochy Jalodvorské louky vyčleňuje pro sportovní využití. Míra využití louky pro sportovní účely bude prověřena návrhem ÚS.

Stejně jako platný ÚP, MPP rovněž navrhuje propojení ulice Jalodvorská a Chýnovská přes Jalový Dvůr.

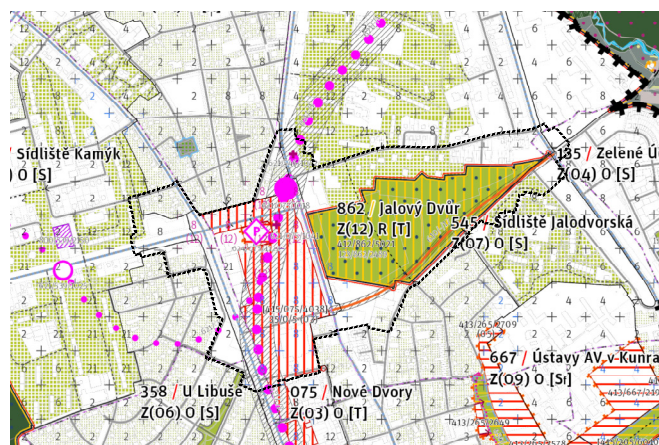
Území Krčského sídliště je vymezeno jako park ve volné zástavbě navazující na čtvrtkový park Jalový Dvůr.



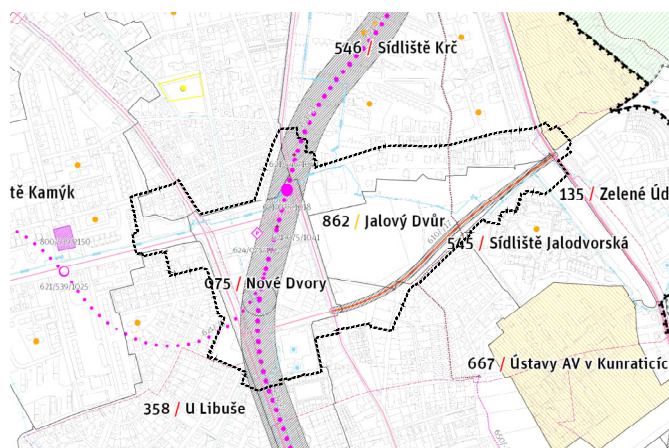
Návrh Metropolitního plánu Prahy, výkres S03 Výšková regulace, © IPR Praha



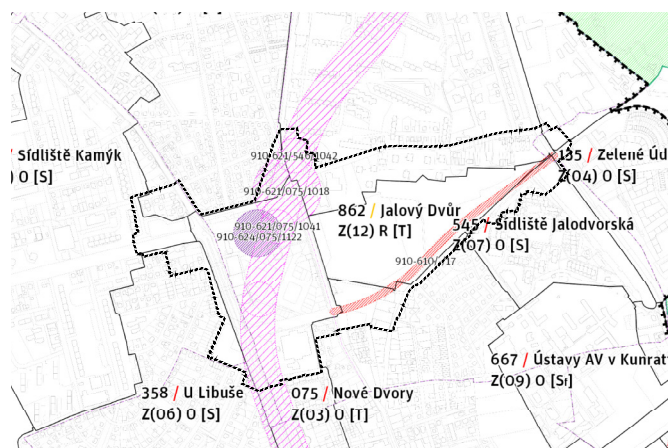
Návrh Metropolitního plánu Prahy, výkres Z01 Výkres základního členění území, © IPR Praha



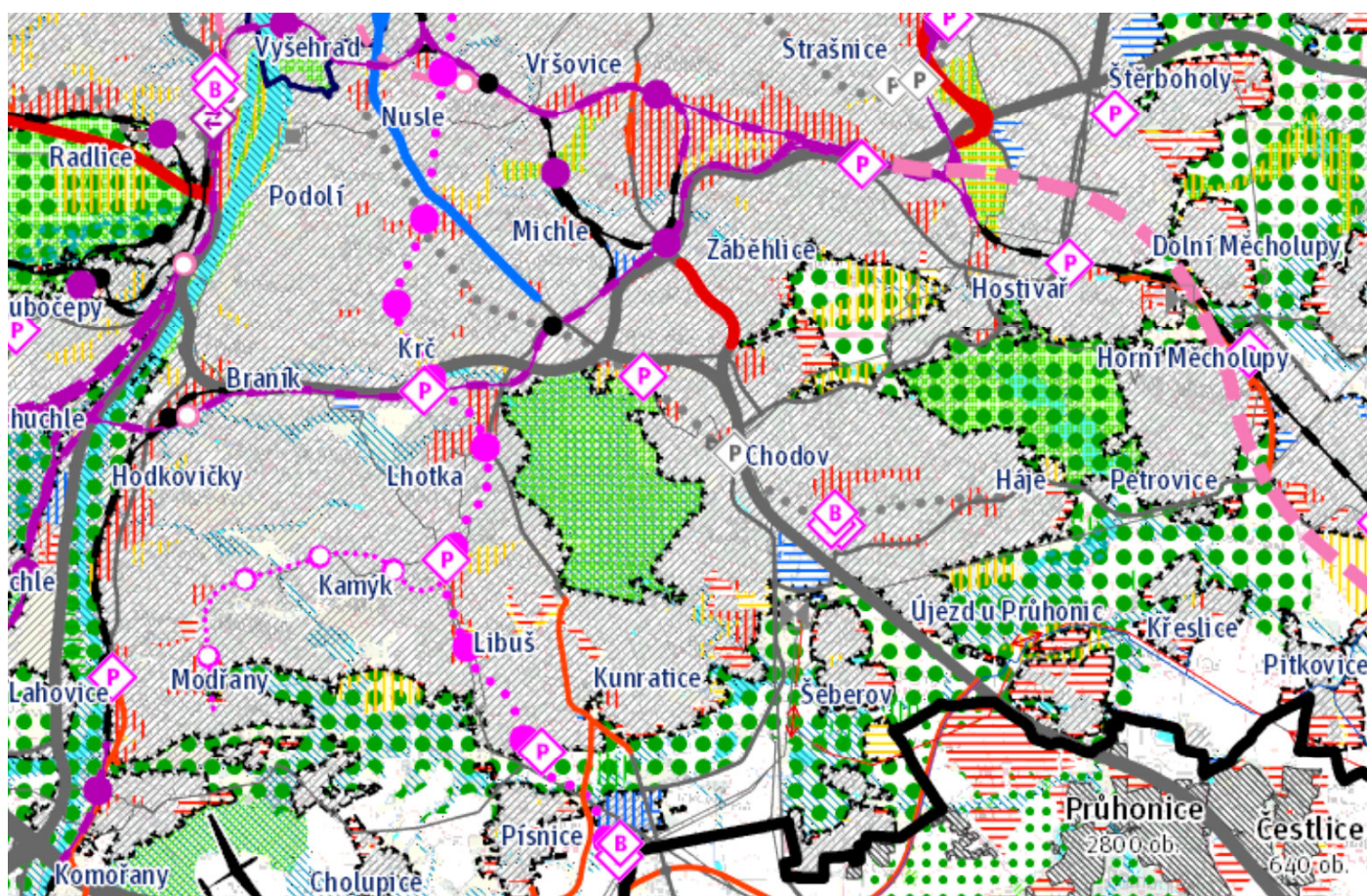
Návrh Metropolitního plánu Prahy, výkres Z02 Hlavní výkres, © IPR Praha



Návrh Metropolitního plánu Prahy, výkres Z03 Výkres infrastruktury, © IPR Praha



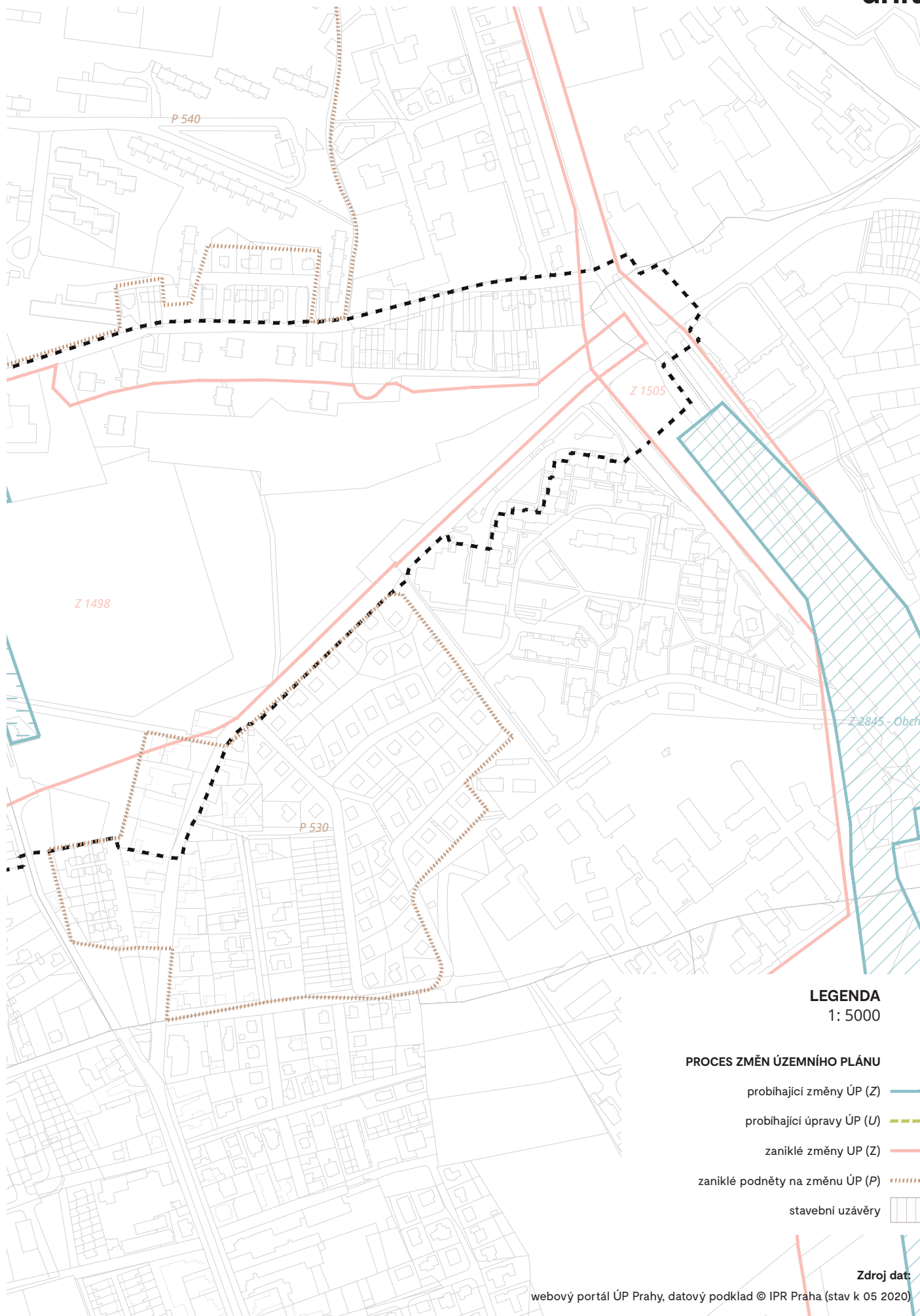
Návrh Metropolitního plánu Prahy, výkres Z04 Výkres VPS, VPO a asanací, © IPR Praha



Návrh Metropolitního plánu Prahy, výkres O02 Výkres širších vztahů, © IPR Praha

J_Záměry a majetkoprávní vztahy změny územního plánu





J_Záměry a majetkoprávní vztahy změny v území

Označení (Z-změna, P-podnět, U- úprava)	Předmět	původní využití	navrhované využití	parcely (orientační)/ MČ	vzešlo z podnětu	
Z 2845	Obchvat Kunratic - VPS	dle výkresu č. 4.	funkční využití vhodné pro dané komunikace příp. nové funkční využití VPS	Kunratice Libuš Praha 4	P33 ZMPLA	
Z 3810	Využití městských pozemků u plánované stanice metra Nové Dvory	smíšené městského jádra s kódem míry využití území F /SMJ-F/, všeobecně smíšené s kódem míry využití území C /SV-C/, všeobecně smíšené s kódem míry využití území E /SV-E/, všeobecně obytné s kódem míry využití území C /OV-C/, plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R - plovoucí zn. /DH/	smíšené městského jádra s kódem míry využití území K /SMJ-K/, všeobecně smíšené s kódem míry využití území K /SV- K/, všeobecně smíšené s kódem míry využití území G /SV-G/, všeobecně obytné s kódem míry využití území I /OV-I/, plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R - plovoucí zn. /DH/	Praha 12 Praha 4	P572/2019 ZMPLA	
Z 2758	Rozšíření stávající ulice Vídeňská	dle výkresu č. 4.	nové uspořádání funkčních ploch veřejně prospěšné stavby	Kunratice Praha 12 Praha 4	—	
Z 1498	Nové využití území podle projednané urbanistické studie	dle výkresu č. 4.	bude upřesněno na základě US	Kunratice Praha 12 Praha 4	—	
U 1366	Doplnění výstavby lokálního centra	SMJ-F	SMJ-H	Lhotka: 1445/4	P28/2017 UPPLA	
P 523	Stanovení limitů ve výstavbě, které stanovují charakter zástavby, zastavěnost pozemku, výšku staveb	dle výkresu č. 4.	stanovení limitů ve výstavbě	Praha 4	—	24.10.2014
P 530	Stanovení limitů ve výstavbě, které stanovují charakter zástavby, zastavěnost pozemku, výšku staveb	dle výkresu č. 4.	stanovení limitů ve výstavbě	Praha 4	—	24.10.2014
P 540	Stanovení limitů ve výstavbě, které stanovují charakter zástavby, zastavěnost pozemku, výšku staveb	dle výkresu č. 4.	stanovení limitů ve výstavbě	Praha 4	—	24.10.2014

historie	stav
14.06.2018 schváleno zadání (usnesení ZHMP 38/12) (neznámé datum) neukončené projednávání návrhu	06 2018 schváleno zadání - dosud neukončené projednávání návrhu
(neznámé datum) neukončené projednávání návrhu	
19.09.2013 neschváleno zadání (usnesení ZHMP 31/15)	09 2013 neschváleno zadání
23.02.2006 schváleno zadání (usnesení ZHMP 35/6) 30.10.2008 schválen koncept (usnesení ZHMP 20/71) 20.06.2013 neschválen návrh (usnesení ZHMP 30/20)	06 2013 neschválen návrh
—	Požizovaná úprava
24.10.2014 nedoporučuje (rozhodnutí KUP) 12.2.2015 nedoporučuje (rozhodnutí VURM) 22.11.2016 RHMP nesouhlasí (usnesení 2906) 15.12.2016 ZHMP neschvaluje (usnesení 21/32)	2016 - neschválený podnět (ZHMP neschvaluje)
24.10.2014 nedoporučuje (rozhodnutí KUP) 12.2.2015 nedoporučuje (rozhodnutí VURM) 22.11.2016 RHMP nesouhlasí (usnesení 2906) 15.12.2016 ZHMP neschvaluje (usnesení 21/32)	2016 - neschválený podnět (ZHMP neschvaluje)
24.10.2014 nedoporučuje (rozhodnutí KUP) 12.2.2015 nedoporučuje (rozhodnutí VURM) 22.11.2016 RHMP nesouhlasí (usnesení 2906) 15.12.2016 ZHMP neschvaluje (usnesení 21/32)	2016 - neschválený podnět (ZHMP neschvaluje)

Zdroj dat:

webový portál ÚP Prahy, datový podklad © IPR Praha (stav k 05 2020)

J_Záměry a majetkoprávní vztahy záměry v území





J_Záměry a majetkoprávní vztahy záměry v území

		název	majitel – investor - developer - správce
A/ projekty ve výstavbě			
	A1	bytový dům Durychova	Euro Renting DURYCHOVA s.r.o.
	A2	bytový dům Pod Jalovým dvorem	Hostivařská IS s.r.o.
B/ projekty s vydaným ÚR			
	B1	garáže DC Rezidence	DOMINO Centrum, s.r.o.
	B2	víceúčelový dům Na Borovém	Comperio s.r.o.
	B3	řadové rodinné domy V Štíhlách	MEZI DOMKY s.r.o.
C/ další záměry			
	C1	doplnění výstavby lokálního centra Nového Dvora	Fisolta
	C2	parkovací dům	MČ
	C3	soubor bytových domů Jalový Dvůr	PDS
	C4	řadové domy Pod Jalovým dvorem	KPCM s.r.o., obsideri et constructione s.r.o.
D/ další záměry – doprava			
	D1	metro D	DPP
	D2	tramvajová trať Libuš - Nové Dvory	DPP

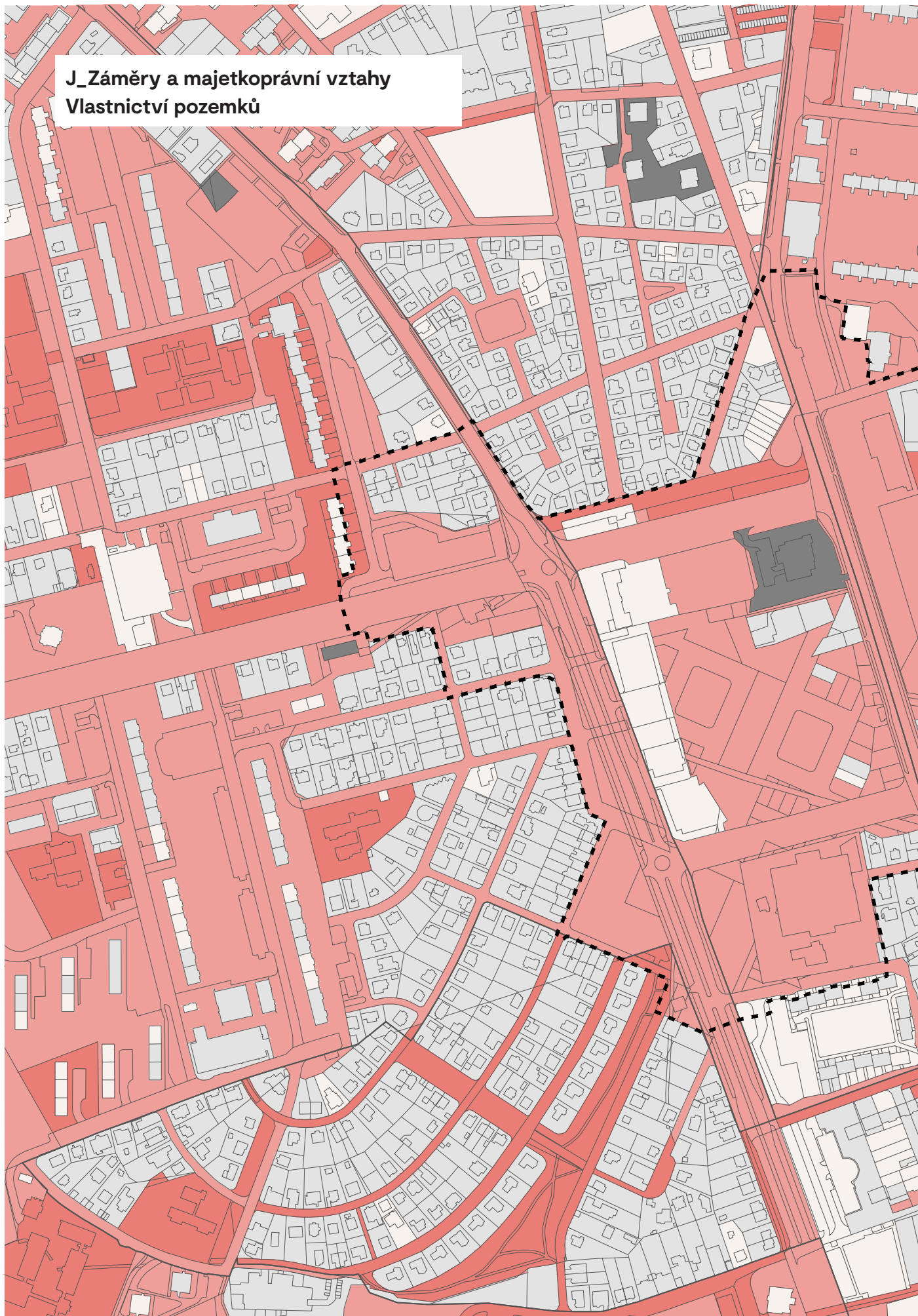
Záměry v řešeném území / Záměry mimo řešené území, ale mající vliv na řešené území, nejsou součástí výpočtů
Údaje o počtech bytových jednotek, HPP a bilance obyvatel/pracujících jsou orientační

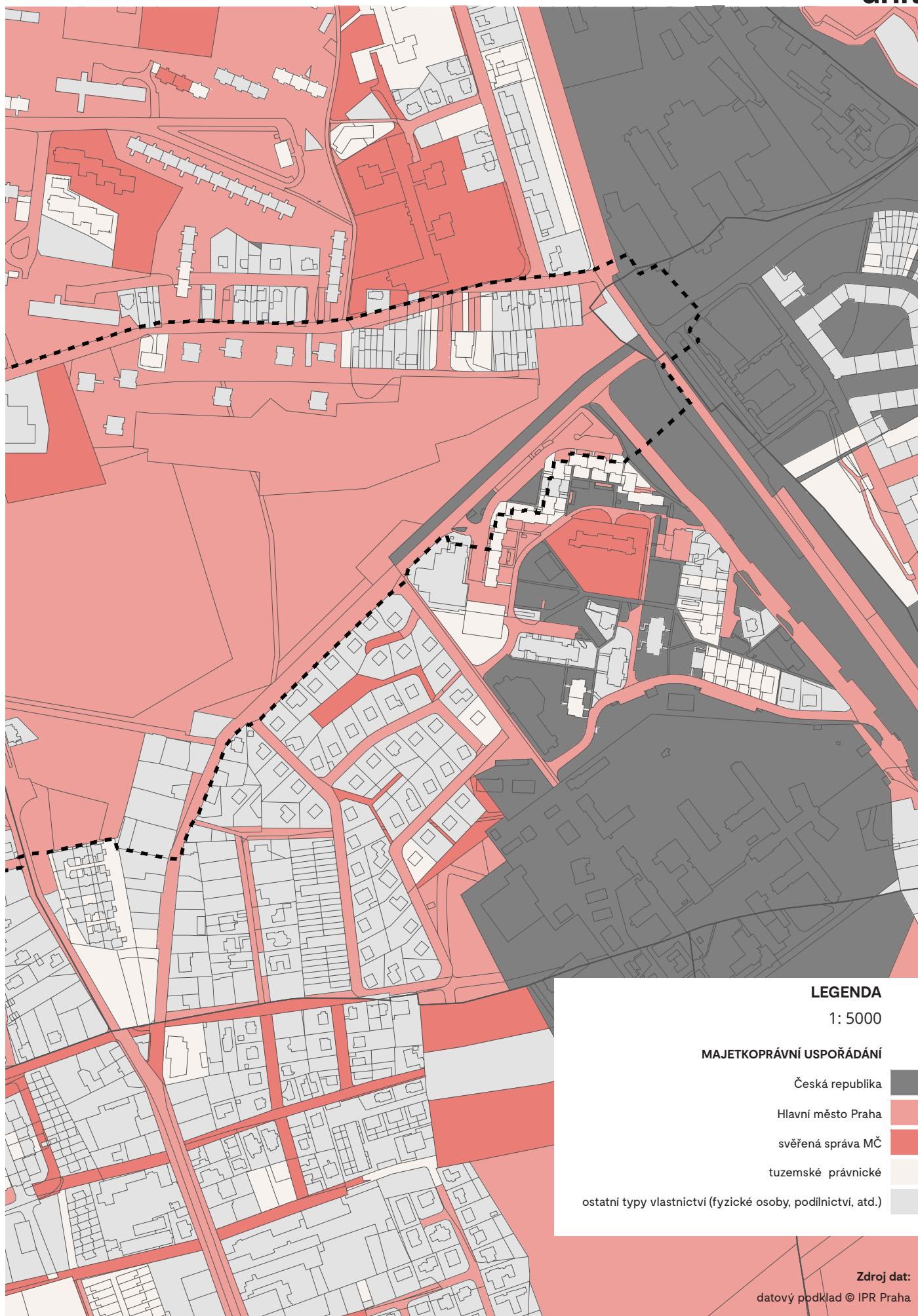
stav - dokončení	bytové jednotky (ks)	HPP bydlení (m ²)	HPP kanceláře (m ²)	HPP služby a obchod (m ²)	parkovací kapacity (m ²)	rozloha pozemku (m ²)	Pozn.
11-12/2021	34	1725				1520	3NP
ÚR a SP z roku 09/2020	16	2028				1653	1PP-3NP
ÚR z roku 02/2021					9225	3480	1PP-7NP, 310 park. Stání
ÚR z roku 08/2020	4	340	340	340	438	838	1PP-3NP, 13 park. stání
ÚR z roku 06/2020	3	695				842	2NP
přerušeno pořízování změny/úpravy ÚP 02/2021		8 705				5 365	12+1NP
idea						4 026	4NP
příprava soutěže o návrh						14 140	nízkopodlažní zástavba
dokumentace pro ÚR 04/2019						986	2NP
stavební řízení 07/2020							
rozpracovaná technická studie 02/2021							

Zdroj dat:

MČ Praha 8, datový podklad (stav k 05 2020)

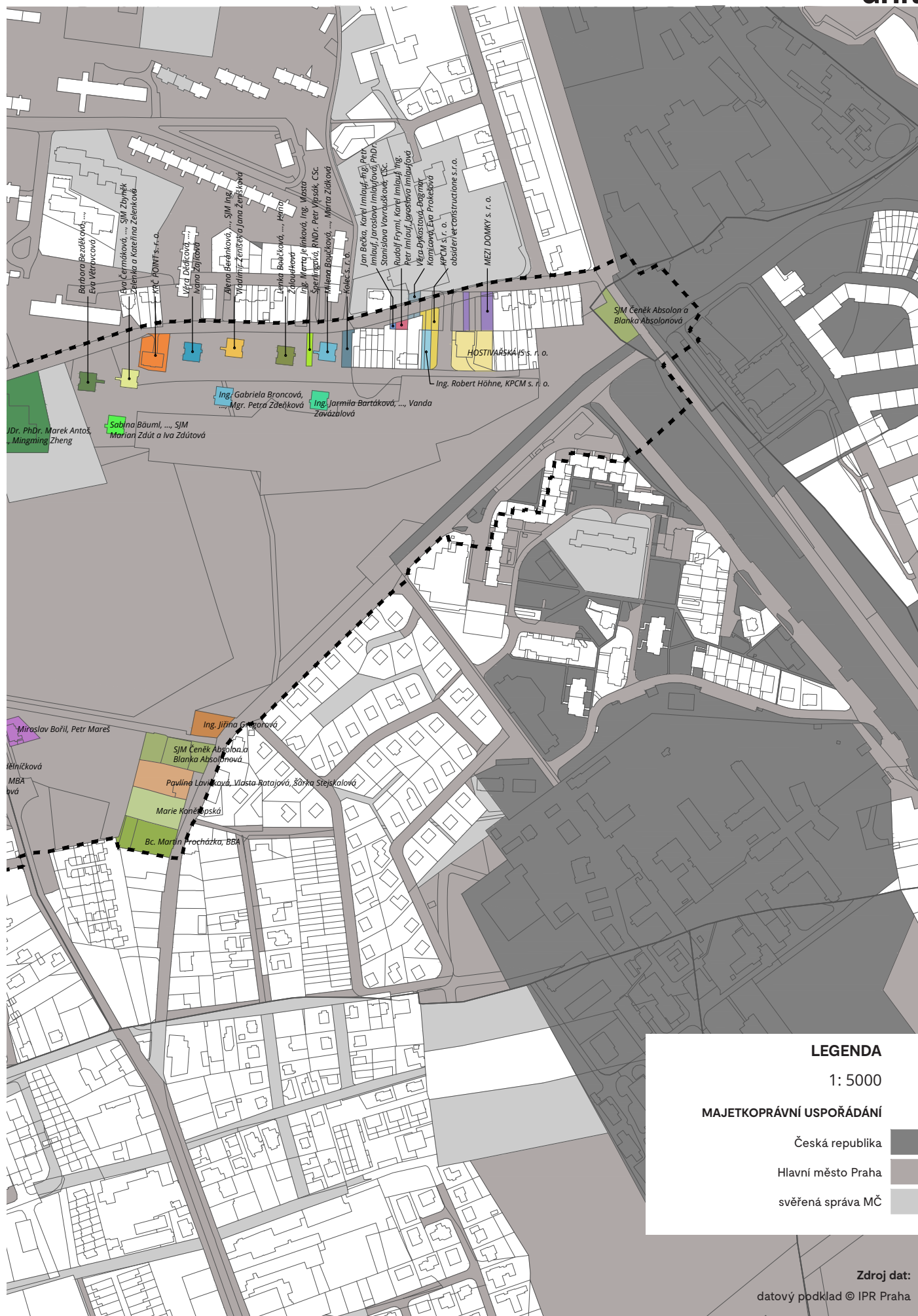
J_Záměry a majetkoprávní vztahy
Vlastnictví pozemků





J_Záměry a majetkoprávní vztahy Zájemníci v území





[illegible]





Zapojení aktérů v území

K/ Zapojení aktérů v území

Participace

Zapojení obyvatel do územně plánovacích procesů umožňují doplnit analytické informace z datových zdrojů a z terénních průzkumů o lokální znalost místních obyvatel. Informace získané v diskusi s místními představují dlouhodobou zkušenost s konkrétním územím, jeho významem a užíváním, ale i vzhled do tématu celkového charakteru a fungování lokalit.

Zapojení veřejnosti do procesu tvorby ÚS Nové Dvory proběhlo skrze dvě komentované procházky po řešeném území, zakreslováním komentářů do mapy v participačním kontejneru a prostřednictvím online ankety. Cílem bylo získat od obyvatel místní znalost o území, tedy především o jeho fungování a vnímání hodnot i hrozeb ze strany místních obyvatel.

Komentované procházky proběhly dne 3. a 6. června 2021. Během nich byla postupně navštívena klíčová místa zájmového území (výstup budoucí stanice metra D, Nový Dvůr, Jalodvorská louka, Liušská ulice apod). Během jednotlivých zastavení byli zúčastnění obyvatelé seznámeni s plánovanými záměry v území. Zároveň se během zapojování obyvatel diskutovalo o přínosech budoucího rozvoje i obavách, které v obyvatelích příliv nových investic vyvolává.

Sběr podnětů v participačním kontejneru i prostřednictvím online ankety proběhl rovněž v červnu roku 2021.

Sociologické šetření

Veřejnost byla rovněž zapojena do sociologického šetření, které provedla společnost ppm factum research s.r.o. v červenci 2021. Šetření zaměřené na spokojenost s bydlením v lokalitě, zjišťování názorů ohledně plánované výstavby stanice metra D Nové Dvory a dalších úprav okolí bylo provedeno na vzorku 554 osob v širším okolí řešeného území. Z průzkumu vyplynula následující hlavní zjištění:

Pozitiva

- Parky a zeleň
- Klidná lokalita
- Občanská vybavenost

Negativa

- Nedostatečná občanská vybavenost
- Špatné spojení MHD a dostupnost
- Nepořádek, neudržované plochy

Hodnocení dostupnosti služeb

- Nejlépe je hodnocena dostupnost škol a školek, parků, prostředí pro děti a kvalita ovzduší.
- Naopak relativně nejhůře je hodnocena dostupnost kultury, parkování, dostupnost do centra a možnosti nákupů.

Postoje k výstavbě metra

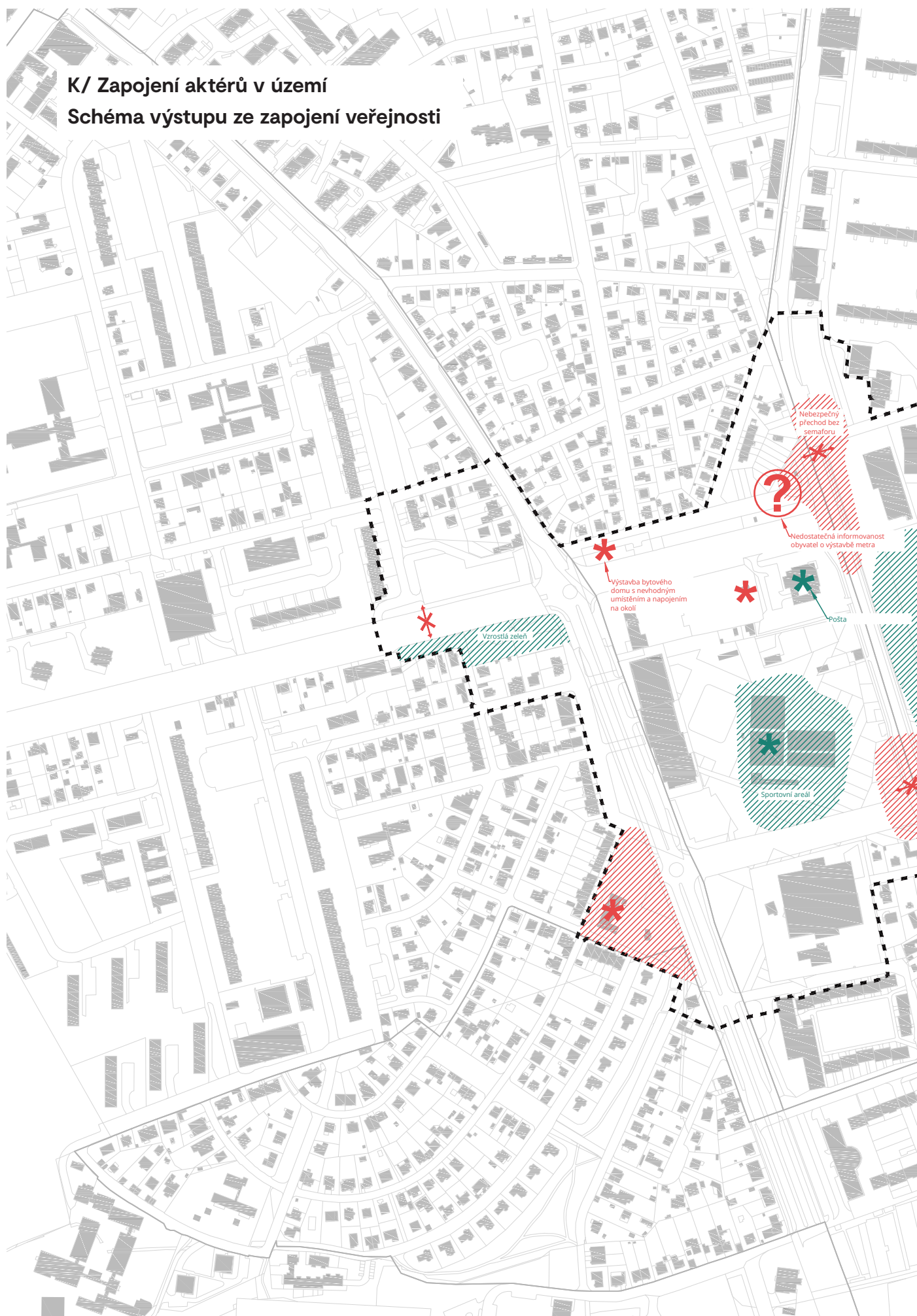
- Lidé nejvíce očekávají v okolí nové stanice metra D možnost nákupů, místa, kde se sejit s přáteli a kam zajít na jídlo nebo za kulturou.
- Toto očekávání se do jisté míry překrývá s pozitivy výstavby. Dalším vítaným pozitivem je pohodlnější a hlavně rychlejší spojení s centrem Prahy.
- Na druhou stranu se lidé obávají hluku, znečištění a komplikací dopravy při výstavbě stanice a následného vyššího výskytu lidí s rizikovým chováním v okolí metra.

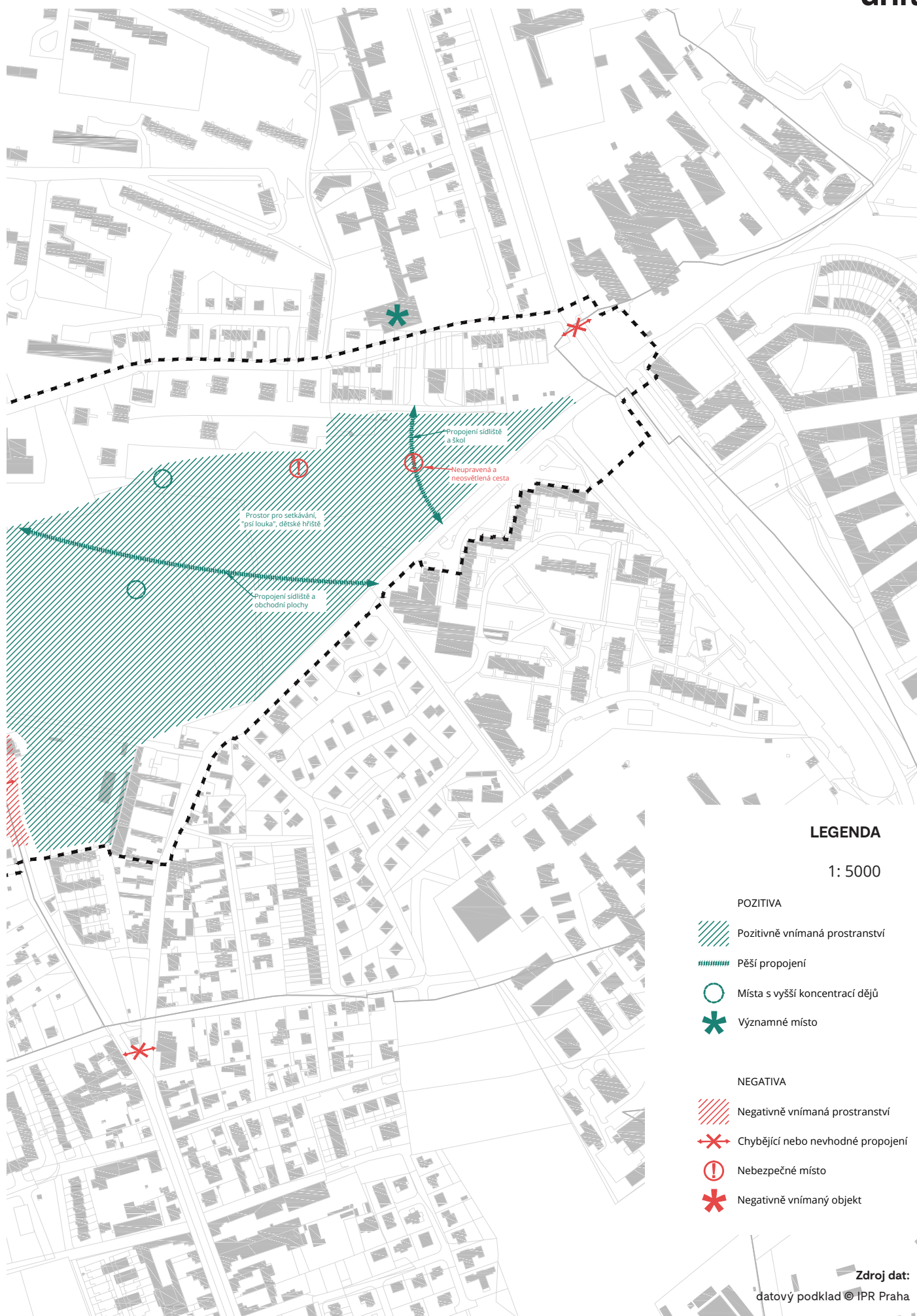


Zdroj: IPR Praha

K/ Zapojení aktérů v území

Schéma výstupu ze zapojení veřejnosti







Vyhodnocení analýz

L1/ Vyhodnocení analýz:








Problémový výkres – záznam z terénního průzkumu

Mapa ukazuje podrobné záznamy z terénních průzkumů probíhajících v červnu 2021. Jedná se o zhodnocení negativ a pozitiv, potenciálů a hrozeb spolu s jejich rozložením v území. Terénní průzkum postihuje spíše drobnější měřítko, které je pro pochopení území důležité. Zhodnocení souvislostí a charakteristik území na vyšším měřítku je dále zaznamenáno na **problémovém výkrese L2**.








LEGENDA

1: 2000





HODNOTY A POTENCIÁLY

Významná veřejná prostranství	
Prostranství s potenciálem rozvoje	
Kvalitní vymezení veřejných prostranství	
Pěší propojení	
Významné propojení	
Významná stavba	
Místo s potenciálem lokálního / místního prostranství	













KRAJINA

ÚSES	
Parkové plochy s problematickým charakterem	
Městská divočina / plochy s náletovými dřevinami	
Parkové plochy sídliště	
Stromořadí	
Místo s rekreačním potenciálem	
Významné krajinné území	

MORFOLOGIE

Výrazné svahy	
Podchody, podjezdy, pasáže	
Oblast s nejasným vymezením nebo stavem veřejných prostranství	
Keře a jiná vegetace snižující přehlednost ve veřejných prostranstvích	

PROBLÉMY A HROZBY

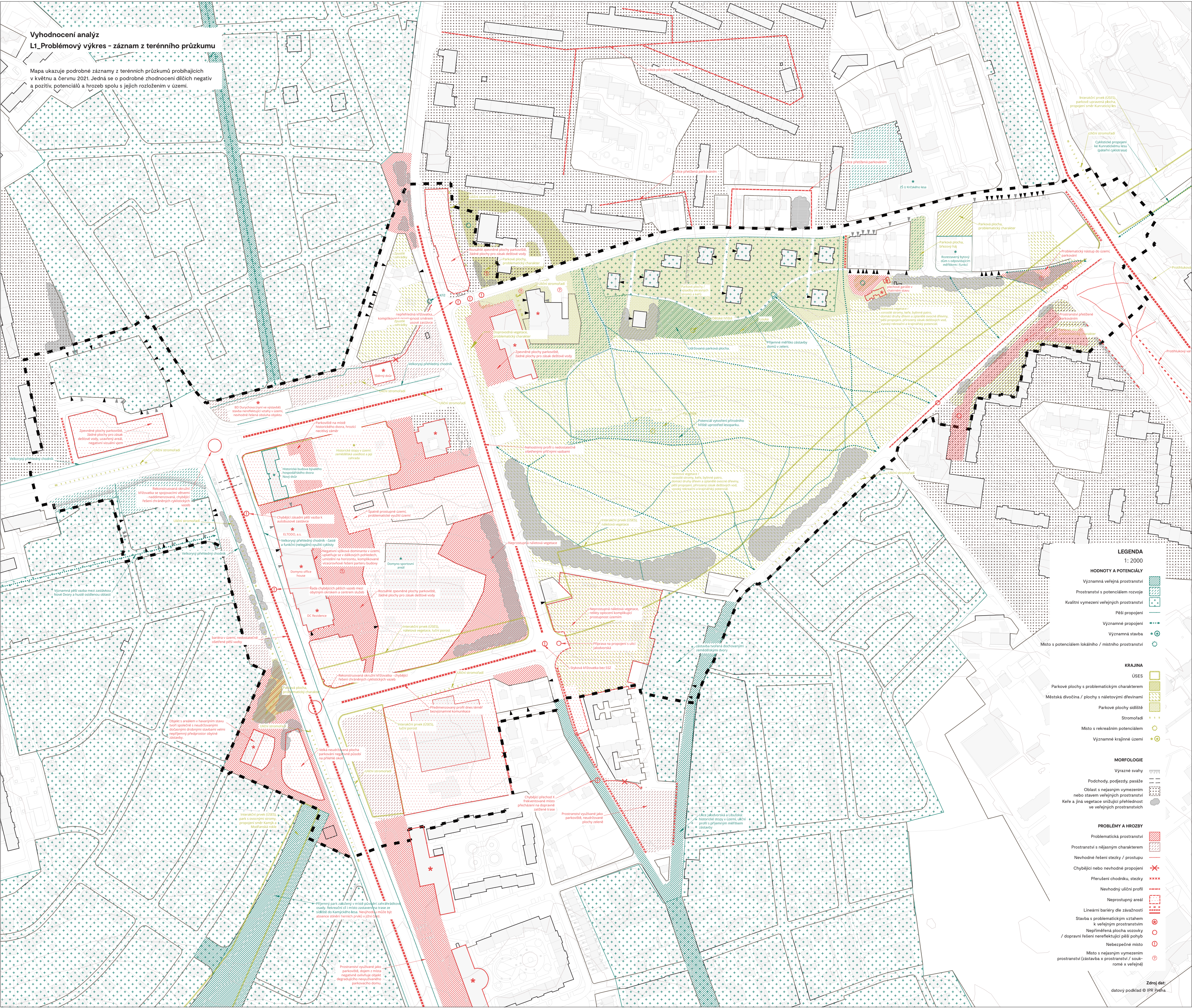
Problematická prostranství	
Prostranství s nejasným charakterem	
Nevhodné řešení stezky / prostupu	
Chybějící nebo nevhodné propojení	
Přerušení chodníku, stezky	
Nevhodný uliční profil	
Neprostupný areál	
Lineární bariéry dle závažnosti	
Stavba s problematickým vztahem k veřejným prostranstvím	
Nepřiměřená plocha vozovky / dopravní řešení nereflektující pěší pohyb	
Nebezpečné místo	
Místo s nejasným vymezením prostranství (zástavba x prostranství / soukromé x veřejné)	

Zdroj dat:

terénní průzkum
datový podklad © IPR Praha

Vyhodnocení analýz
L1_Problémový výkres - záznam z terénního průzkumu

Mapa ukazuje podrobné záznamy z terénních průzkumů probíhajících v květnu a červnu 2021. Jedná se o podrobné zhodnocení dílčích negativ a pozitiv, potenciálů a hrozeb spolu s jejich rozložením v území.











L2/ Vyhodnocení analýz:

Problémový výkres – přehled limitů a problémů

Problémový výkres shrnuje analytické poznatky o území. Soustředí se na pozitivní hodnoty, které většinou představují krajinné prvky, kvalitní struktura zástavby a historické stopy v území. Dále mapuje potenciály a hrozby, často v kontroverzních situacích, kde až konkrétní řešení rozhodne o pozitivním nebo negativním výsledném efektu vstupu do území.

V mapě jsou zároveň vymezeny důležité infrastrukturační limity, které budou možnosti rozvoje území bezpochyby ovlivňovat. Problémový výkres obsahuje i poznámky o důležitých změnách ve využití a významných rozvojových projektech tak, aby postihnul celkový potenciální obraz místa.

LEGENDA 1: 4000

krajinné a přírodní hodnoty	
krajinné a přírodní potenciály	
hodnoty	
potenciály	
problémy	
infrastrukturální limity	
potenciál transformace území	
stavební uzávěra	

Zdroj dat:

terénní průzkum
datový podklad © IPR Praha

L2_Problémový výkres - přehled limitů a problémů

Problémový výkres shrnuje analytické poznatky o území. Soustředí se na pozitivní hodnoty, které většinou představují krajinné prvky, kvalitní struktura zástavby a historické stopy v území. Dále mapuje potenciály a hrozby, často v kontroverzních situacích, kde až konkrétní řešení rozhodne o pozitivním nebo negativním výsledném efektu vstupu do území.

V mapě jsou zároveň vymezeny důležité infrastrukturalní limity, které budou možnosti rozvoje území bezpochyby ovlivňovat. Problémový výkres obsahuje i poznámky o důležitých změnách ve využití a významných rozvoje projektů tak, aby postihl celkový potenciální obraz místa.

Transformační území

v okolí budoucí stanice metra D
Potenciál zprostředkání území, rozvoje vybavenosti, pracovních příležitostí, vytvoření živého centra a významného přestupního uzlu.

neudržované
prostory, silný vjem
nedokončenosti
rozvoje území

ulice vymezující území
Nových Dvůrů svým
charakterem a uličními
profily vytváří prostorovou
odříznutost území

Vznik náměstí a doplnění

Hlavní pesi vozba mezi sídlištěm a Libuší

území při plánované ZŠ MČ

Libuš doplnění zastavby a
potvrzení významného
rekreačního propojení mezi
Kamýčkým a Krčským
lesem prostřednictvím
lineárního parku

LEGENDA

1: 4000

krajinné a přírodní hodnoty

krajinné a prírodné potenciály


idnoty ☐

potenciály ☐

blémy ☐

infrastrukturální limity ☐

území

závěra 

Zdroj

terénni průzk

unit

Jzemní studie Nové Dvory—Analytická část

unit

UNIT architekti, s.r.o.
Thákurova 9, 166 34 Praha 6
IČ : 63987309 DIČ: CZ63987309
+420 224 356 470
info@unitarch.eu

www.unitarch.eu



UNIT architekti, s.r.o.

Thákurova 9, 166 34 Praha 6

IČ : 63987309 DIČ: CZ63987309

+420 224 356 470

info@unitarch.eu

www.unitarch.eu