

**ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE
FAKULTA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
KATEDRA PLÁNOVÁNÍ KRAJINA A SÍDEL**



**Česká zemědělská
univerzita v Praze**

**Návrh úprav veřejných prostranství v okolí náměstí
Bohumila Hrabala v Praze – Libni**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Vedoucí práce: Ing. arch. Václav Fanta, Ph.D.

Bakalantka: Veronika Perunová

2024

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE
Fakulta životního prostředí

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Autorka práce:	Veronika Perunová
Studijní program:	Územní technická a správní služba v životním prostředí
Vedoucí práce:	Ing. arch. Václav Fanta, Ph.D.
Garantující pracoviště:	Katedra plánování krajiny a sídel
Jazyk práce:	Čeština
Název práce:	Návrh úprav veřejných prostranství v okolí náměstí Bohumila Hrabala v Praze – Libni
Název anglicky:	Design of public spaces in the surroundings of Bohumil Hrabal Sq. in Praha – Libeň
Cíle práce:	Cílem práce je vytvořit návrh úprav veřejných prostranství s ohledem na jejich využívání různými způsoby dopravy, zejména pěší a cyklistickou dopravou. Návrh bude i reflektovat ostatní způsoby využití veř. prostranství, např. městskou zeleň a provoz MHD. Studentka bude řešit území "Palmovka" v Praze – Libni, přibližně vymezené jako nám. Bohumila Hrabala, ul. Na Žertvách, křižovatka Zenklova/Libeňský most.
Metodika:	Studentka zpracuje následující analýzy: 1) Rozbor současného stavu řešeného území, včetně identifikací hodnot a problémů. Tento rozbor bude prezentován ve formě mapy/výkresu doprovázené podrobným popisem a fotodokumentací. Součástí tohoto rozboru bude i stručná analýza širších vztahů. 2) Rozbor historicko-urbanistického vývoje řešeného území a analýza dosavadních projektů, které řešily tuto oblast. 3) Rozbor příkladů řešení obdobných témat (např. ze zahraničí – Nizozemsko, Dánsko atd.) a rešerše literatury o uvedené problematice. Na základě těchto analýz bude zpracován návrh, který by měl, pokud možno, odstranit problémy při zachování a zdůraznění identifikovaných hodnot.

Návrh je možné (nikoliv nutné) zpracovat ve variantách.

V diskusi bude rozebráno, nakolik návrh řeší odstranění identifikovaných problémů.

Doporučený rozsah práce: dle příslušného nařízení děkana

Klíčová slova: urbanismus, Libeň, Palmovka, MHD, pěší a cyklistická doprava

Doporučené zdroje informací:

1. CÍLEK, Václav a kol. Obraz krajiny: pohled ze středních Čech. Praha: Dokořán, 2011. 310 s., [32] s. barev. obr. příl. ISBN 978-80-7363-205-2
2. HAUSEROVÁ, M. a POLÁKOVÁ, J. Pomůcka pro používání základních historických map. Praha: Ústav památkové péče FA ČVUT, 2015.
3. KUČA, Karel. Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. V. díl Par-Pra. Praha: Libri, 2011. ISBN 80-7277-039-x.
4. MAIER, Karel. Udržitelný rozvoj území. Grada Publishing, 2012.
5. MELKOVÁ, Pavla a kol. Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy [online]. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2014 [cit. 2022-10-19]. ISBN 978-80-87931-09-7. Dostupné z: <http://iprpraha.cz/assets/files/files/b956942f2d4563de94d21c8c97679009.pdf>
6. SEMOTANOVÁ, Eva. Historická geografie českých zemí. Praha: Historický ústav AV ČR, 2002. 279 s. ISBN 80-7286-042-9

Předběžný termín obhajoby: 2023/24 LS – FŽP

Elektronicky schváleno: 29. 12.
2022

prof. Ing. Petr Sklenička, CSc.
Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno: 24. 1.
2023

prof. RNDr. Vladimír Bejček,
CSc.
Děkan

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci na téma „Návrh úprav veřejných prostranství v okolí náměstí Bohumila Hrabala v Praze – Libní“ vypracovala samostatně pod vedením Ing. arch. Václava Fanty. Uvedla jsem všechny literární prameny, ze kterých jsem čerpala.

Jsem si vědoma, že na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, především ustanovení § 35 odst. 3 tohoto zákona, tj. o užití tohoto díla.

Jsem si vědoma, že odevzdáním bakalářské práce souhlasím s jejím zveřejněním podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a to i bez ohledu na výsledek její obhajoby.

Svým podpisem rovněž prohlašuji, že elektronická verze práce je totožná s verzí tištěnou a že s údaji uvedenými v práci bylo nakládáno v souvislosti s GDPR.

V Praze dne 21. 3. 2024

.....
Veronika Perunová

Poděkování

Ráda bych poděkovala panu Ing. arch Václavu Fantovi, Ph.D., vedoucímu této bakalářské práce, za cenné rady, připomínky a za laskavé vedení. Dále bych chtěla poděkovat své rodině za podporu a trpělivost během studia.

Abstrakt

Bakalářská práce na téma „Návrh úprav veřejných prostranství v okolí náměstí Bohumila Hrabala v Praze – Libni“ se zabývá úpravou území vymezeného přibližně křížením ulic Zenklova a Na Žertvách, ulicí na Žertvách a náměstím Bohumila Hrabala. Práce si klade za cíl navrhnout koncept úprav veřejných prostranství se zaměřením na zlepšení dopravního řešení a využívání řešeného území různými druhy dopravy. Podstatným aspektem je podpora a zajištění bezpečnosti zejména pěších a cyklistů. Dalšími důležitými hledisky jsou prostupnost území, komunitní funkce veřejného prostoru a modrozelená infrastruktura. Práce se zaměřuje na analýzu současného stavu řešeného území a identifikaci jeho hodnot a nedostatků, rozebírá historicko-urbanistický vývoj, projekty navržené pro toto území a příklady řešení obdobných témat. Výsledkem je návrh, který se snaží odstranit konkrétní nedostatky, zdůraznit hodnoty a vytvořit bezpečné, prostupné a příjemné prostředí. Tato práce se zaměřuje na propojení, sdílení a multifunkční užívání řešeného území s důrazem na pěší a cyklistickou dopravu a mohla by být využita jako rámcový podklad pro navazující studie.

Klíčová slova:

urbanismus, Palmovka, MHD, pěší a cyklistická doprava

Abstract:

The topic of this bachelor thesis is "Design of public spaces in the surroundings of Bohumil Hrabal Square in Praha - Libeň" deals with the improvement of the area approximately defined by the intersection of Zenklova and Na Žertvách streets, Na Žertvách Street and Bohumil Hrabal Square. The aim of the work is to propose a concept for the modification of public spaces with a focus on improving the transport solution and the use of the area by various modes of transport. An essential aspect is to promote and ensure the safety of pedestrians and cyclists. Other important aspects are the permeability of the territory, the community function of the public space and the blue-green infrastructure. The thesis focuses on the analysis of the current state of the area and the identification of its values and shortcomings, it analyzes the historical-urbanistic development, projects designed for this area and examples of solutions to similar topics. The result is a design that seeks to eliminate specific shortcomings, highlight values, and create a safe, accessible and pleasant environment. This thesis focuses on the connectivity, sharing and multifunctional use of the area with an emphasis on pedestrians and cyclists and could be used as a framework for subsequent studies.

Keywords:

urbanism, Palmovka, public transport, pedestrian and cyclists

Obsah

1	Úvod	9
2	Cíle práce	10
3	Literární rešerše	11
3.1	Historie	12
3.1.1	Vývoj území	12
3.1.2	Židovské stopy	14
3.1.3	Další památky, odkaz krajiny a genius loci	15
3.2	Veřejný prostor	17
3.2.1	Typy veřejných prostranství	18
3.2.2	Vztah jednotlivých druhů pohybu	20
3.2.3	Části veřejného prostoru	21
3.2.4	Prvky veřejného prostoru a náplň	21
4	Charakteristika studijního území	23
4.1	Mapa a popis současného stavu	23
5	Metodika	32
6	Výsledky	34
6.1	Analytická část	34
6.1.1	Projekty navržené pro toto území	34
6.1.2	Příklady obdobných témat	36
6.1.3	Analýzy vybraných faktorů	41
6.2	Definice cílů návrhu	55
6.3	Návrhová část	57
7	Diskuze	67
8	Závěr	71
9	Seznam zdrojů	72
10	Přílohy	75

1 Úvod

Veřejný prostor je podstatnou součástí kvality života jeho uživatelů. Okolí náměstí Bohumila Hrabla se stalo nevyužitou a zanedbanou lokalitou, která je do jisté míry stigmatizovaná a vyloučená hlavně kvůli pocitu, který z ní lidé mají (Krase 1977). Přitom by měl městský veřejný prostor sloužit potřebám jeho obyvatel, k setkávání lidí a výměně názorů (Gehl 2012), protože když se dané místo stane díky svým kvalitám pro komunitu důležité, vyvolá zájem a pocit sounáležitosti (Tuan 2002).

Dalším důležitým hlediskem veřejného prostoru je jeho návaznost na okolí a prostupnost. Snadný přístup a pohodlné užívání pomáhají zajistit příznivé podmínky pro příjemný a bezpečný pohyb pěších a cyklistů. A právě na pěší a cyklistickou dopravu se často zapomíná (Melková 2014). A přitom tyto nejméně zatěžující způsoby mobility nejvíce přispívají k příznivému oživení města a zvyšují jeho hodnotu (Římanová, Sedlák 2023). Neméně podstatné je i zapojení modrozelené infrastruktury jako adaptačního opatření a zkvalitnění užívaného prostoru.

Území řešené v této práci neplní prakticky žádnou z potřebných funkcí a stalo se jen nepříjemným přestupním místem cestujících MHD. Historický vývoj, neuskutečněné vize rozvoje a roztříštěné koncepce prozatím ponechávají okolí náměstí Bohumila Hrabala v neutěšeném stavu. Proto je cílem návrhu této práce najít řešení, která se vyrovnají s jeho problémy a vyzdvihnou jeho hodnoty tak, aby se toto náměstí mohlo stát kvalitním veřejným prostorem.

2 Cíle práce

Na městský veřejný prostor je kladena řada nároků. Cílem této práce je porozumět řešenému území a potřebám jeho uživatelů a skrze toto porozumění vytvořit návrh, který bude rozpoznané požadavky současné doby reflektovat.

Ráda bych využila poznatků z oblasti urbanismu, sociologie, ekologie a dalších oborů a skloubila je s nároky dané oblasti tak, aby byla zachována výjimečnost tohoto území, jeho historický odkaz a vlastní paměť městské krajiny.

Podstatným hlediskem je využívání veřejného prostoru různými druhy dopravy, se zvláštním důrazem na bezpečnost pro cyklisty a pěší a na to, aby byl celý prostor využit co nejefektivněji s ohledem na jeho estetické, ekologické a další funkce.

Cílem této práce je provést urbanistickou a dopravní analýzu, zmapovat historické návrhy a realizované projekty obdobných oblastí u nás i v zahraničí. Na základě těchto poznatků identifikovat problémy a hodnoty tohoto území a vytvořit návrh, který tyto problémy co nejlépe odstraní a hodnoty podpoří.

3 Literární rešerše

Řešená oblast okolí náměstí Bohumila Hrabala se nachází v městské čtvrti zvané Libeň, která je součástí Městské části Praha 8 a je obecně známá pod názvem Palmovka.

Jak již ve své analytické studii uvádí UNIT architekti: „Palmovka představuje důležité metropolitní subcentrum s významným potenciálem celoměstských vazeb a zároveň těžiště celé spodní části údolí Rokytky. Současně se jedná urbanisticky o jedno z nejkomplicovanějších míst v Praze, jehož stávající stav formují tři vzájemně provázaná témata: nedořešené celoměstské dopravní vazby (komunikační síť), nevyjasněná urbanistická struktura a nejasná artikulace charakteru a náplně jednotlivých veřejných prostranství“ (Unit architekti 2017).

Úvodní citace již naznačuje, že tato oblast trpí celou řadou nedostatků, ale je významným veřejným prostorem nejen pro své okolí, ale i pro celé město. Je to oblast s hlubokým historickým základem a specifickým charakterem, ovšem urbanistické vztahy, stav veřejných prostranství a dopravní řešení nemá potřebné kvality.

V průběhu posledních let proběhla řada studií, viz kapitola 6.1.1, snažících se toto území uchopit z mnoho různých úhlů pohledu. Ovšem kromě drobnějších změn, a to zejména v rámci nového městského mobiliáře, zde prozatím nedošlo k žádnému významnému posunu.

Vhodným záměrem se zdál být projekt nové radnice Prahy 8, který měl nejproblematictější části Palmovky pomoci významnou veřejnou investicí. Vybudování důležitého správního a administrativního centra by změnilo charakter oblasti, přivedlo na Palmovku jiný druh uživatelů a kultivovalo okolí. Tento projekt je však prozatím pozastaven. Hrubá stavby již několik let chátrá a stupňuje už tak neutěšený pocit z tohoto místa.

Okolí Palmovky lze vnímat jako transformační území, a to zejména oblast Rohanského a Libeňského ostrova, kde již nyní probíhá intenzivní výstavba jak administrativních center, tak obytných budov (IPR Praha 2022a). Vzhledem k velmi dobré poloze v oblasti tzv. Dolní Libně, má Palmovka významný potenciál stát se centrem tohoto území (IPR Praha 2023b).

3.1 Historie

3.1.1 Vývoj území

Palmovka zdělila své jméno po bývalé usedlosti čp. 59, kterou získali manželé Palmovi na konci 17. století. Počátek 19. století a průmyslová revoluce s sebou přinesly změny využití této oblasti a ze zemědělské usedlosti s vinicemi a sady se staly továrny a později byla celá oblast rozparcelovaná na síť stavebních pozemků (Lašťovková, Koťátko 2001).

V tomto období, tedy konkrétně v roce 1898, byla Libeň povýšena ze vsi na město a v roce 1901 připojena k Praze (Jungmann 2010).

Postupně se dolní část Libně měnila na dělnickou čtvrť s bloky činžovních domů. Ve 30. letech 20. století přináší významnou změnu stavba Libeňského mostu, která měla vnést novou a ucelenější kompoziční osu (Jungmann 2010). Přesto, že je zde ještě stále možné rozpoznat některé prvky této osy, k vytvoření pražského diametru, jako kolmého odrazu severojižní magistrály, který by propojil východní a západní část města, nedošlo. Rozvoj komunikační sítě přinesl mnoho změn, ale celková koncepce vychází do prázdna. Dodnes je zde výrazně patrná jistá izolovanost. Fragmentace a různá měřítka vytváří bariéry působící fyzickou a funkční neprostupnost dopadající zejména na nejzranitelnější účastníky silničního provozu, tedy na pěší a cyklisty.

Vývoj v 50. a 60. letech 20. století přinesl demolice původních renesančních a barokních domů, a tím ztratila tato oblast kolorit blízkého a v mnoha oblastech jinak podobného Karlína (Pařík 2011).

Současný vývoj okolí Palmovky je poměrně dynamický, ale zdá se, že mu chybí ucelený koncept, který by reflektoval všechny požadavky kladené na takto významné a perspektivní místo.

Historické mapy



Obrázek 1: Císařské otisky 1826–1843, výřez Libeň (ČÚZK 2024)



Obrázek 2: Mapy 3. vojenského mapování 1872–1953, výřez Libeň (ČÚZK 2024)



Obrázek 3: SMO 1:5000, 1. vydání 1951–1971 výřez Libeň (ČÚZK 2024)



Obrázek 4: Studie k regulačnímu a zastavovacímu plánu, Státní regulační komise, 1930. Severní diametr navržený jako průběžná ulice zakončená za Libeřským mostem větvením ulic do požadovaných směrů (Unit architekti 2017).

3.1.2 Židovské stopy

Jak zmiňuje (Jungmann 2010), počátek židovských stop je doložen v roce 1561. Libeřské ghetto bylo na konci 16. století druhým největším po pražském Židovském městě a je nejspíše důsledkem vypovězení židů z královských měst v Čechách.

Židovská historie je, jako na většině dalších míst, i tady velmi pohnutá. Nepřeje jí doba tereziánská, a když se začne na konci 19. a počátku 20. století uvažovat o zbourání starého ghetta, aby mohlo být nahrazeno moderními činžovními domy, přijde rok 1939 a s ním druhá světová válka a židovské obyvatelstvo je nedobrovolně vysídleno do koncentračních táborů a z velké části vyvražděno (Tomeš 2001).

Doba poválečná a téměř celý zbytek 20. století s sebou přinesly bourání v budovatelském duchu své doby, zasypání starého židovského hřbitova a rozsáhlé demolice, po kterých zbyla již jen Libeřská synagoga, která se stala osamělou dominantou rušné křižovatky (Ryska 2014).

V této historizující trojlodní stavbě se až do příchodu nacistů konaly bohoslužby. Poté se stala skladištěm zabaveného židovského majetku. Konec války změnil jen předměty skladování. Nakonec zde byly uloženy kulisy zdejšího divadla, kde byl kulisákem i Bohumil Hrabal, jehož život a dílo jsou s Libní a zejména s touto oblastí

Libně úzce spjaty (MČ Praha 8 2010). Ovšem poslední zbytky Hrabalovské Libně ustoupily stavbě autobusového nádraží a stanice metra Palmovka.

3.1.3 Další památky, odkaz krajiny a genius loci

Bezprostřední okolí Palmovky se pyšní celou řadou výjimečných architektonických staveb z různých období. Díky dlouhému historickému vývoji zde můžeme najít památky sahající až do 16. století (MČ Praha 8 2018). Posledních sto let ovšem zanechalo svou destrukční stopu, a tak už jsou nejen konkrétní stavby, ale i celé bloky této čtvrti k vidění jen na dobových fotografiích. I přes to se dochovalo množství kulturních i přírodních památek, které nesou odkaz své doby a jistým způsobem tuto oblast ukotvují (MČ Praha 8 2023).

O některé z těchto pamětihodností je pečováno se zvýšeným zájmem a jsou i dnes využívány k různým kulturním a společenským akcím. Například Libeňský zámek dostavený roku 1770 dle návrhu Jana Josefa Prachnera s gotickým a ranně barokním jádrem. Dříve sloužil jako letní sídlo primátorů, dnes je dějištěm koncertů, divadelních představení a svateb. Pozemky původních zahrad dnes slouží jako park a jsou místem příjemného odpočinku (MČ Praha 8 2008). Na areál zámku navazuje Zámecký pivovar a Löwitův vodní mlýn. Mezi těmito stavbami a řekou Rokytkou dnes ústí velmi vyhledávaná cyklostezka.

Nedaleko lze nalézt odkazy secesního slohu v podobě budov gymnázia, sokolovny a velmi zajímavého dřevěného kostela svatého Vojtěcha. Těmto budovám zůstal uchován jejich původní ráz a stále slouží svému zamýšlenému účelu (MČ Praha 8 2008).

Takové štěstí ovšem neměl Palác Svět ležící jen přes Elsnicovo náměstí naproti Libeňskému zámku. Na místě původního barokního statku nechal Ladislav Svět v roce 1930 dle návrhu Františka Havleny postavit funkcionalistickou trojkřídlou budovu se dvěma obytnými křídly, obchody, kavárnou a známým kinem v suterénu. Tento automat často navštěvoval Bohumil Hrabal s Egonem Bondym a Vladimírem Boudníkem a stal se dějištěm mnoha Hrabalových próz. Budova je nyní památkově chráněná, ale Národní památkový ústav její stav označuje za havarijní. Nepodařená privatizace v devadesátých letech, povodně v roce 2002 a necitlivé dílčí stavební úpravy měly devastující dopad (NPÚ 2022).

Na jádro staré Libně navazuje směrem k Vltavě oblast zahrádkářských kolonií, skrze kterou vede velmi využívaná stezka pro pěší a cyklisty. Nyní zde probíhá řada developerských projektů, které s sebou přinášejí nové obytné domy a administrativní objekty. Mezi těmito dvěma světy stojí ateliér sochaře Jana Loudy.

Skromná kubistická přízemní budova s rovnou střechou a prosklenou stěnou zaujme neotřelým půvabem a díky prostorné zahradě s množstvím plastik od sochaře Zdeňka Němečka zklidňuje atmosféru místa a zpomaluje kroky kolemjdoucích (NPÚ 2023).

Krajina, a to i ta městská, ovlivňuje duši člověka, ten ji tvoří k obrazu svému, ale ta jej zpětně ovlivňuje a dotváří (Cílek 2010). Libeň, jako původně samostatná vesnice, plnila funkci obytnou a zejména zemědělskou (Jungmann 2010). Ta byla nahrazena funkcí průmyslovou, která s sebou přinesla i nutnost zvýšené dopravní obslužnosti. V posledních desetiletích je kladena zvýšená pozornost na funkce obytně obslužní, kulturní a roste poptávka po tvorbě prostor, které umožní vytváření nových kvalifikovaných pracovních pozic.

Vzhledem k poměrně rychlým proměnám (v řádu dvou set let) a mnohdy nekoncepčním a necitlivým rozhodnutím ztratila tato městská krajina návaznost a není lehké se s ní identifikovat. Přesto je stále specifická a má potenciál k rozvoji (Digitální atlas zaniklých krajin 2022).

Možnosti rozvoje jsou rozhodující pro další fungování města a jeho částí. Jak uvádí (Temelová 2007) regenerace a gentrifikace, jsou důležitá témata sociální geografie a směřují k výsledné podobě městské krajiny. Využití potenciálu rozvoje skrze reurbanizaci, která bude brát ohled na současný trend zahušťování širších center klíčových měst, je možné pozorovat i při vytváření Metropolitního plánu Prahy (IPR Praha 2023b). Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy upřednostňuje transformaci nevyužitých ploch a brownfieldů před rozšiřováním zástavby do krajiny. Soukromé investice, které představují jednu část zdrojů revitalizace území, jsou cílené na výnosovou stránku. Zdroj veřejných financí oproti tomu musí zohlednit i další kritéria a tím jsou i požadované funkce krajiny, její odkaz a výsledné působení na uživatele.

Podstatným hlediskem se stává náhled na udržitelný rozvoj území. Zohlednit principy udržitelného rozvoje při plánování a rozhodování, jak již píše (Maier 2012), je úlohou veřejného sektoru. Zásadní je brát v potaz vyváženost funkcí nové výstavby s ohledem na poměr obytných a pracovních příležitostí. Dále neopomenout racionální propojení dopravou a umožnit pohodlnou a efektivní dostupnost méně zátěžovým druhům dopravy, tedy bezpečný prostor pro pěší a cyklisty. A v neposlední řadě podpořit vzájemné přiblížení různorodých činností ve veřejném prostoru a poskytnout rámec, ve kterém se mohou jednotlivci i skupiny potkávat a spolupracovat.

3.2 Veřejný prostor

Historie veřejných prostranství sahá hluboko do minulosti. Tyto prostory byly vždy důležitou součástí naší civilizace. Jejich význam se ovšem měnil. Z místa veřejné diskuse přes prostor ke směřování věcí až k dnešní multifunkční úrovni využívání. Záleží ovšem na tom, jak je veřejné prostranství uchopeno, aby se z něho nestalo, jak říká (Sitte, Buriánek 1995), jen určité přerušení v jednotvárném moři domů.

(Gehl 2012) popisuje města jako prostor setkávání lidí různých názorů a potřeb a městský veřejný prostor jako jeviště i katalyzátor jejich aktivit a jako proměnnou hrající zásadní roli v životech obyvatel města.

Pro pojem veřejný prostor ve smyslu veřejné prostranství existuje řada definic. Každá tento koncept pojímá z trochu jiného úhlu pohledu. Ze zákona č. 128/2000 Sb., o obcích se pod tímto pojmem rozumí všechna veřejná prostranství (tj. sloužící obecnému užívání) bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru. Z toho tedy vyplývá, že je-li venkovní prostor volně dostupný, a tedy nejsou stanoveny nějaké podmínky pro vstup, jedná se o veřejné prostranství. Veřejná prostranství jsou takzvaným veřejným statkem, pro který je typické, že slouží všem a všichni ho mohou využívat k určeným účelům bezplatně.

Jedním z dalších úhlů pohledu může být i vlastní vnímání konkrétního místa. Jak již řekl (Tuan 2002), prostor se stává místem, když mu jedinci dají význam. S takovým místem se jedinec ztotožňuje, dává mu jméno a vnímá jej odděleně od okolí, které jej obklopuje. Veřejný prostor se tak stává důvěrným místem, kde se může odehrávat společenský život, a tím i budovat komunita, která má pro dané místo významnou hodnotu. Pocit sounáležitosti s takovým místem pak vyvolává zájem o dané prostředí a působí jako přirozený dohled, díky kterému zůstává prostor v dobrém stavu a bývá bezpečnější.

Kvalitu veřejného prostoru lze objektivněji hodnotit právě délkou pobytu lidí v něm oproti pobytu v interiérech či soukromých prostranstvích. Kvalita, která je dána nejen dobrým návrhem, kvalitním zpracováním a pečlivou údržbou, ale právě lidmi. Lidmi, kteří si takový prostor vezmou za svůj a ožíví ho. Potom může být takové místo příjemné a přitažlivé i pro přestupující a náhodné kolemjdoucí. I ti budou mít mnohem větší chuť se v takovém prostoru zdržet, než aby ho co nejdříve překonali, protože lidé přitahují lidi. Město, které má takové veřejné prostory, je pak výrazně turisticky atraktivnější (Římanová, Sedlák 2023).

Důležitým aspektem veřejného prostoru je jeho vlastní význam, navázání na užší i širší okolí a jeho dostupnost a prostupnost. Cílem by tedy mělo být určení jasných

charakteru prostoru, který by měl mít smysluplnou úlohu ve skladbě obce, či její části a měl by zůstat zachován snadný přístup na něj a pohodlný pohyb po něm. Město bez struktury ztrácí kontinuitu. Veřejné prostory by měly být právě takovou sítí, co spojí autonomní části v celek a vytvoří tak v městské krajině lidský rozměr. A právě to, jak jsou vnímána veřejná prostranství, úzce souvisí s tím, jak je vnímáno i celé město (Melková 2014).

Snadný přístup a komfortní pohyb po veřejných prostranstvích a jejich logické napojení umožňuje pohodlnější dostupnost jednotlivých částí města a pomáhá zajistit příznivé podmínky pro příjemný a bezpečný pohyb pěšky a na kole. K tomu je zapotřebí odstranit logistické bariéry, jako jsou neudržované, nepřístupné nebo nebezpečné oblasti a místa frekventované dopravy. Nemělo by být cílem zabránit automobilovému provozu, ale podpořit méně zatěžující způsoby mobility. Další přidanou hodnotou pak může být, že přítomnost pěších a cyklistů ve veřejném prostoru, na rozdíl od automobilů, přispívá k příznivému oživení města a zvyšuje jeho hodnotu v očích veřejnosti (Římanová, Sedlák 2023).

Za určitých okolností může být výhodnější podpora méně zatěžových druhů dopravy vytvořením čitelné a pohodlně prostupné infrastruktury se zohledněním logických cílů cest. Vzhledem k tomu, že tyto způsoby mobility zabírají obecně méně prostoru, mohou být technické úpravy z mnoha hledisek méně náročné. V některých případech je výhodnější netvořit novou infrastrukturu, ale na vybraných místech automobilovou dopravu jistým způsobem zklidňovat, případně ji i v určitých úsecích omezovat (Melková 2014).

Zmíněná odborná literatura tedy klade na veřejné prostory celou řadu požadavků. Měly by propojovat autonomní části v celek. Měly by být snadno dostupné, prostupné a umožňovat pohodlný pohyb díky logické a čitelné infrastruktuře. Dále by měly podporovat méně zatěžující druhy dopravy, tedy zejména pěší, cyklistickou a veřejnou hromadnou dopravu. V neposlední řadě by měly sloužit jako místo setkávání a tím podporovat budování místní komunity.

3.2.1 Typy veřejných prostranství

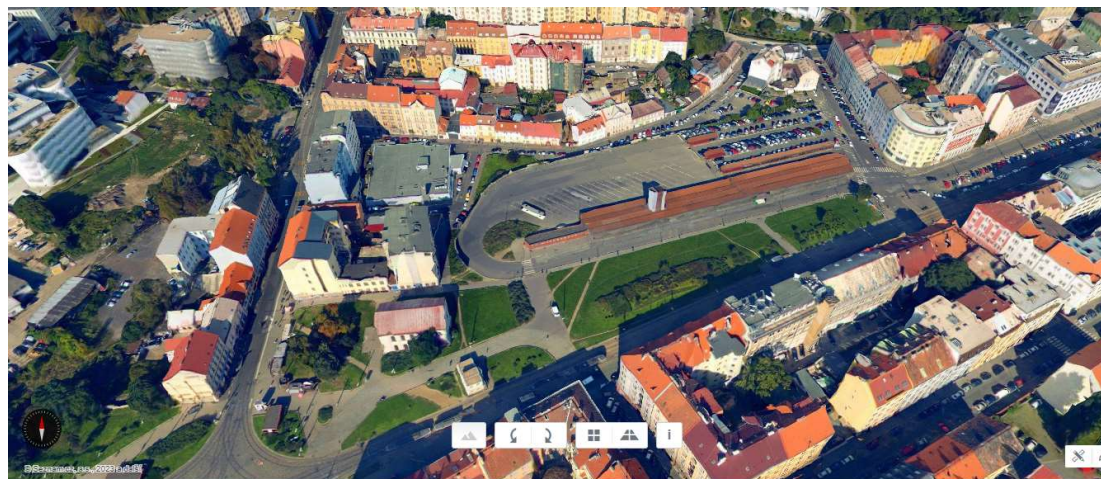
Mezi veřejná prostranství se typicky řadí prostory jako ulice, chodníky, křižovatky, náměstí, veřejná zeleň, parky apod. Dle charakteru prostoru se využívají různým způsobem. Lze je rozdělit na základě primárního využití na místa zeleně sloužící k pohybu a rekreaci a na místa sloužící k obsluze, tedy zejména ulice a náměstí. Z urbanistického hlediska by měly splňovat určitá kritéria. Prostory zeleně by měly obsahovat komponované scénérie doplněné logicky navazujícími cestami, vodními

prvky a místy odpočinku se zajímavými výhledy. Obslužné prostory by měly klást hlavní důraz na přístupnost a dostupnost, na plynulost a návaznost a na snadnou orientaci. Ale oba typy by měly mít možnost sdružovat lidi, působit bezpečně a obsahovat dostatek zeleně. Kvalita veřejného prostoru tím může zhodnotit jak celé území, tak i jeho jednotlivé plochy a objekty (MMR 2019).

Náměstí Bohumila Hrabala je velký otevřený prostor, který nyní plní funkci autobusového nádraží, parkoviště a jednoho ze vstupů do metra. Má nepřehledné dopravní řešení a nepohodlný a místy až nebezpečný prostup.



Obrázek 5: Okolí náměstí Bohumila Hrabala (Seznam.cz 2023)



Obrázek 6: Náměstí Bohumila Hrabala 3D pohled (Seznam.cz 2023)

Z hlediska typologie je to tedy náměstí, ale dle Manuálu tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy (Melková 2014) momentálně nesplňuje kompoziční charakteristiky ani odpovídající způsob využívání a neplní svoji předpokládanou úlohu ve struktuře a životě města. Stalo se nakonec opravdu jen dopravním uzlem, parkovištěm a jeho neutěšené prostředí nutí uživatele tento

prostor co nejrychleji opustit. Pro rezidenty je to nejen nevyužitý potenciál, ale i prostor, který snižuje kvalitu jejich života.

Jak již říká (Krase 1977), prostor v jakékoli části města může získat jakési stigma vyloučené lokality. Mnohdy je problematičtější to, co si lidé o daném prostoru a komunitě myslí než to, co je realita. Proto je třeba podpořit oblasti se spornou pověstí a pomoci zachovat jejich odkaz a využít jejich potenciál.

Ulice jsou zde buď velmi dopravně frekventované, nebo nepříjemně uzavřené a nevyvolávají pocit bezpečí při průchodu. Partery jsou mnohdy nahrazeny zdí a působí skličujícím dojmem. Městská zeleň se vyskytuje jen zřídka. Její kvalita je mnohdy nedostačující a velice často jen vyplňuje nevyužité plochy keřovým patrem.

V bezprostředním okolí se nachází Elsnicovo náměstí, které je dnes v podstatě kruhový objezd a náměstí Dr. Václava Holého, které má příjemnější charakter díky své parkové úpravě a je jedním z mála atraktivnějších míst v okolí.

Zajímavou součástí této oblasti je řeka Rokytka, která by mohla vnést do tohoto prostředí vítaný zklidňující element. Ovšem současný stav meliorovaného toku je prozatím nevyužitelný.

Další důležitou součástí veřejného prostoru jsou parky. Mohou mít mnoho podob, tvarů a velikostí, ale vždy jsou komplementární strukturou krajiny města k jeho zastavěným částem (Melková 2014). Dobře fungující park by měl vybízet k návštěvě, pohyb po něm by měl být volný a příjemný a měl by obsahovat i volnočasové prvky a možnosti posezení. Ale je třeba ho vnímat nejen jako místo odpočinku, ale také jako ekosystémovou službu a prostor, ve kterém je třeba uvažovat o decentralizovaném systému odvodnění, který by pomohl přirozenému koloběhu vody a místnímu mikroklimatu.

3.2.2 Vztah jednotlivých druhů pohybu

Aby spolu mohly jednotlivé druhy pohybu ve městě koexistovat, je podstatné zavést vhodné dopravní řešení a zvolit odpovídající nastavení uličního profilu. V rámci dopravních uzlů je třeba počítat s městskou hromadnou dopravou, individuální motorovou dopravou a nemělo by se zapomínat na pěší a cyklistickou dopravu. Z mnoha hledisek je efektivnější podporovat méně zatěžující způsoby pohybu a zajistit jim, jako slabším účastníkům silničního provozu, patřičnou ochranu. V rámci priorit hlavního města Prahy je doporučeno přizpůsobit dopravní podmínky tak, aby preferované způsoby pohybu byly v pořadí: pěší, městská hromadná doprava, cyklisté, individuální automobilová doprava (Melková 2014).

To ovšem neznamená, že není podstatné vytvořit podmínky pro rozumně pohodlný průjezd vozidel a dopravní obslužnost prostoru. Nicméně by se to nemělo dít na úkor ostatních funkcí a celkové kvality veřejného prostoru. Dobrým řešením se zdá být zklidňování dopravy, které umožňuje sdílení komunikací. Ukazuje se, že je významně snazší sblížovat jednotlivé druhy pohybu, když jsou nižší rozdíly jejich rychlostí a intenzity. Dále jejich vzájemné oddělování může mít kontraproduktivní efekt v pocitu uživatelů, že mají ve svém koridoru absolutní přednost a brání k ohleduplnému využívání prostoru (Melková 2014).

3.2.3 Části veřejného prostoru

Jak již bylo řešeno výše, veřejná prostranství jsou veřejným statkem, který mají právo využívat všichni obyvatelé. Ovšem každá skupina uživatelů má specifické a někdy také protichůdné potřeby. Bylo by jednoduché určit, že chodníky jsou pro pěší, vozovky pro automobily a cyklostezky pro cyklisty. Ale dojde-li v takovém případě ke křížení jednotlivých druhů pohybu, dostává se slabší skupina účastníků do nevýhodné pozice, což je nežádoucí.

Ale nejde jen o vlastní přepravu, ale také o trávení volného času rezidentů a návštěvníků. Dětská hřiště, fit parky a různé formy posezení by měly být součástí veřejného prostoru, aby byl funkční a přinášel užitek. Stejně je tomu tak i s mnohdy problematickými prostory pro parkování. Zaparkované vozy nelze z ulic zcela vykázat, ale také by neměly prostor plně opanovat (Melková 2014).

Jak již píše (Gehl 2012), město by mělo být kompaktní a propojeno různými způsoby dopravy, kde chůze a jízda na kole mají vedle městské hromadné dopravy nezastupitelnou funkci v environmentálně udržitelné podobě města. Proto je nutné zvýšit počet i kvalitu veřejných prostranství, která jsou člověku blízka svým měřítkem, trvale udržitelná, zdravá, bezpečná a živá.

Další a často opomíjenou složkou jsou úpravy zabezpečující ekologické funkce veřejného prostoru. Hospodaření s dešťovou vodou je v rámci globálních klimatických změn velkým tématem. Zajistit v urbanizovaném prostředí koloběh vody blízky přirozenému, může být výzva. Podpora vsakování a zpomalení odtoku mimo lokální koloběh vody, stejně jako retence a další využití dešťové vody, jsou činnosti potřebné k pozitivnímu ovlivnění lokálního ekosystému (MŽP 2015).

3.2.4 Prvky veřejného prostoru a náplň

Vliv okolního prostředí na člověka se odráží v jeho chování. Je to vzájemná interakce. Pokud se lidé cítí na veřejném prostranství příjemně, mají tendenci se

k němu i lépe chovat, chránit ho a trávit v něm více času. Pro podporu této skutečnosti je klíčové identifikovat příznivé rysy dané oblasti a posílit jejich pozitivní vliv na vnímání společnosti (Římanová, Sedlák 2023).

Aby působilo dané místo atraktivně a bezpečně, musí splňovat určitá kritéria a svým charakterem zaujmout. Nezbytná je přehlednost a čitelnost lokace daná vlastním uspořádáním, ale také jednotlivé prvky veřejného prostoru, které jsou cíleně, efektivně a logicky vybrány a sestaveny (Melková 2014).

Jedním ze základních prvků jsou použité materiály, které určují zejména typ povrchu komunikací. Jistá velkorysost při jejich výběru má zásadní dopad na kvalitu užívání prostoru a jeho vnímání. Přitom není nezbytné jen kopírovat historické předlohy. Soudobé ztvárnění s využitím lokálních zdrojů může mít mnohem působivější efekt a být uživatelsky příznivější (MČ Praha 7 2022).

Další neopominutelnou částí prostoru by měla být zeleň. Není novinkou, že přírodě blízké prostředí má pozitivní vliv na náladu a fyzické i psychické zdraví lidí. Každý vzrostlý strom i prostor zeleně pomáhá vytvořit příjemnější pocit, pozitivnější mikroklima a vyrovnávat poměr k zastavěné části prostředí. Typickým příkladem jsou uliční stromořadí (IPR Praha 2022b). Jejich nesporný přínos je ale konfrontován s požadavky na ochranu inženýrských sítí, nedostatkem půdy a úbytkem parkovacích míst. Realizace parkových úprav neefektivně využívaných ploch naráží na budoucí developerské záměry.

Podstatnou součástí veřejného prostoru je i mobiliář. Jeho vzhled, účelnost, variabilita a rozmístění v prostoru určuje, jakým způsobem bude využíván. Podstatná je i kvalita materiálů a jejich zpracování. Ovšem místa k posezení nemusí být poskytována jen vlastním mobiliářem. Vhodný architektonický návrh může využít například terénních nerovností a tím vytvořit zajímavá a funkční místa pro sociální interakci.

Opomíjena by neměla být ani estetická hodnota veřejného prostoru. Umělecká díla a instalace podporující zájem veřejnosti a poskytující prostor pro kreativitu jsou dalším žádoucím prvkem. Komunitní vliv mohou podpořit plochy pro sousedská posezení či lokální trhy. A důležitý je i pietní význam místa a připomínka historických událostí, které by neměly být zapomenuty.

4 Charakteristika studijního území

4.1 Mapa a popis současného stavu



Obrázek 7: Palmovka – výřez zájmového území (autorka s využitím dat IPR 2023a)

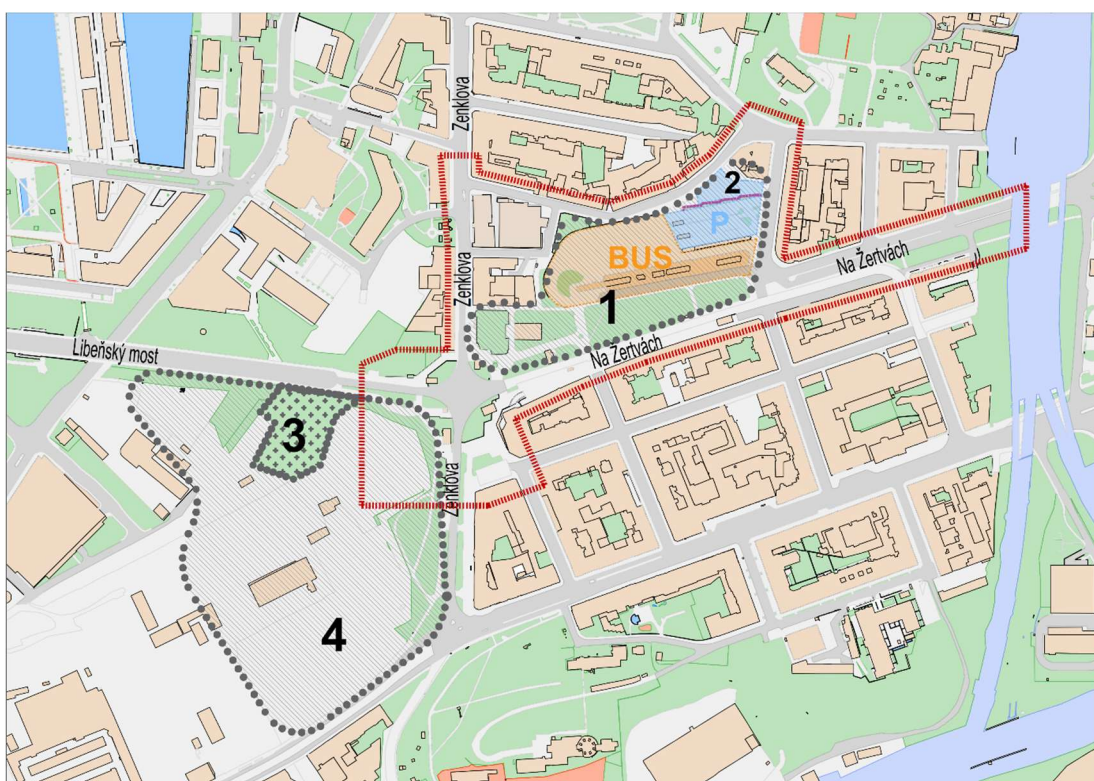
Náměstí Bohumila Hrabala dostalo svůj název po spisovateli, který sám jeho pojmenování s humorem predikoval, jak popisuje v jedné ze svých knih. „Vycházím na ulici a tam, kam na Hráz ústila ulice Bratrská, bývalo malouneké náměstíčko, o kterém jsem říkal Vladimírovi se smíchem, až budu slavný, tak tady bude náměstí Bohumila Hrabala“ (Hrabal 1986).

Jedná se o volné prostranství vzniklé zbouráním původní zástavby, která musela ustoupit výstavbě linky metra B a navazujícího autobusového napojení městské i meziměstské dopravy. Z obrázku je patrné (obr. 7), že významnou část náměstí vyplňuje právě autobusové nádraží.



Obrázek 8: Palmovka 3D model (IPR Praha 2023a)

Okolní výstavbu tvoří převážně bloky činžovních domů s parterem.



Obrázek 9: Popis území – řešená oblast v této bakalářské práci je vymezena červeně ohraničeným polygonem (autorka s využitím dat IPR 2023a)

Náměstí Bohumila Hrabala (č. 1 obr. 9) se rozprostírá v pravém horním kvadrantu mezi ulicemi Na Žertvách a Zenklova a navazuje na rušnou dopravní křižovátku těchto ulic. Od ulice Na Žertvách je vyplněno pásem zeleně navazujícím na autobusové nádraží a prostor parkoviště. Při výstavbě autobusového nádraží bylo třeba vyřešit sklon pozemku vybudováním opěrné zdi (č. 2 obr. 9). Tato zeď byla

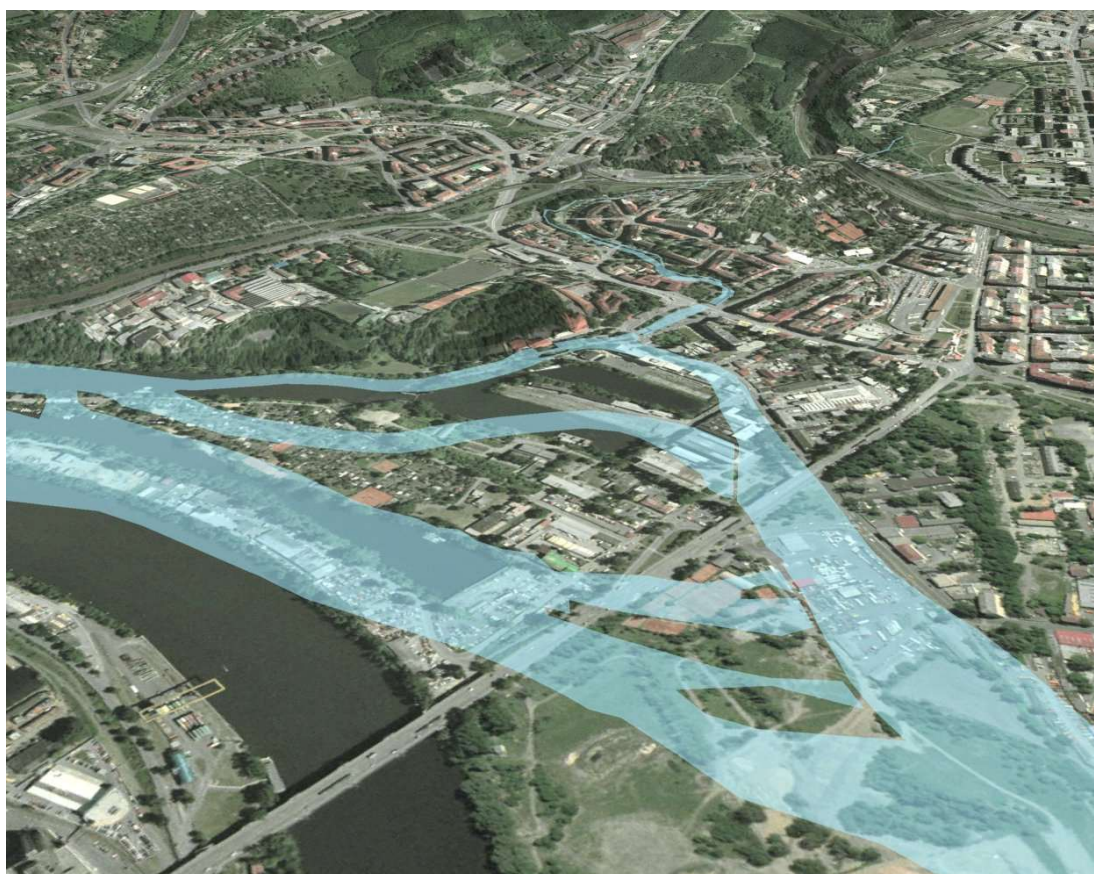
v roce 1999 vyzdobena barevnou koláží výtvarnice Tatiány Svatošové odkazující na život a dílo Bohumila Hrabala a nese jeho jméno (Prague.eu 2023).

Ze severu náměstí uzavírá blok s původními úzkými, převážně jednosměrnými uličkami.

Diagonálně přes křižovatku ulic Na Žertvách a Zenklova, v levém dolním kvadrantu křižovatky, sousedí náměstí Bohumila Hrabala s oblastí, která čeká na svoje budoucí využití (č. 4 obr. 9). Zahrnuje Starý židovský hřbitov (č. 3 obr. 9), zasypaný při výstavbě Libeňského mostu, neudržovanou zeleň a opuštěné staveniště s torzem budovy, která měla sloužit jako radnice pro Městskou část Praha 8.

Členitost terénu

Z geografického hlediska se Libeň nachází východně od historického centra Prahy v poměrně členitém terénu. Rozkládá se v údolí formovaném Vltavou a Rokytkou mezi mnoha okolními kopci jako jsou například Zámecký vrch, Labuťka, Sluncová a Vítkov (MHMP 2023).

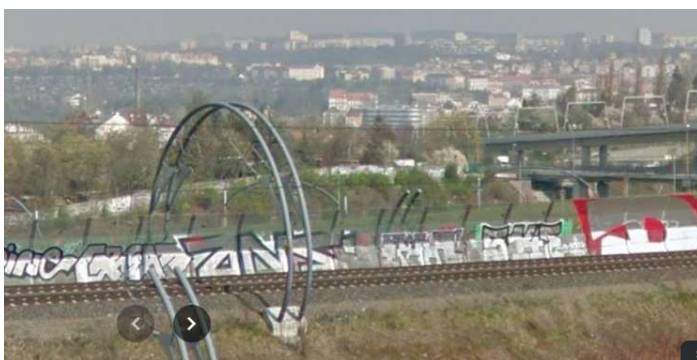


Obrázek 10: 3D vizualizace ortofoto mapy a porovnání původního stavu toku Vltavy (vektor ze stabilního katastru z roku 1841) se současným (2005) (Historický ústav AV ČR 2023)

Pohled na sídlo s odstupem let ukazuje výraznou proměnu.



Obrázek 11: Pohled na Libeň v roce 1845 ze železniční trati Olomouc – Praha (Förster et al. 1845)



Obrázek 12: Pohled na Libeň ze železniční trati Praha – Kladno (Mapy Google 2012)

Nejvýraznějším komunikačním bodem oblasti je křižovatka ulic Zenklova a Na Žertvách. Jedná se o křížení směrů Holešovice – Vysočany a Karlín – Kobylisy.



Obrázek 13: Křížení ulic Zenklova a Na Žertvách (Seznam mapy 2023)



Obrázek 14: Křižovatka ulic Zenklova a Na Žertvách – pohled od Libeňského mostu zleva (autorka 2023)

Původní hlavní osa oblasti byla ulice Zenklova, ale dnes je zřetelnější osa vedoucí ulicí Na Žertvách.



Obrázek 15: Ulice Na Žertvách (Seznam mapy 2023)

Fotografie níže zachycují současný stav řešeného území (2023).



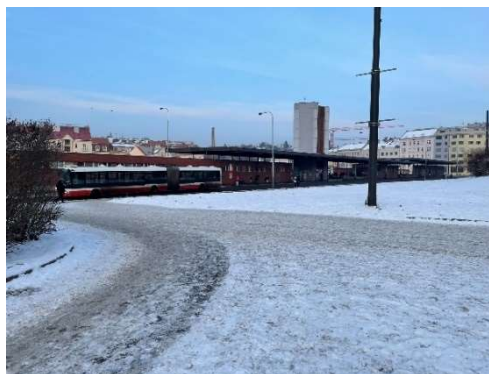
Obrázek 16: Ulice Na Žertvách – pohled od křižovatky ulice Zenklova a ulice Na Žertvách (autorka 2023)



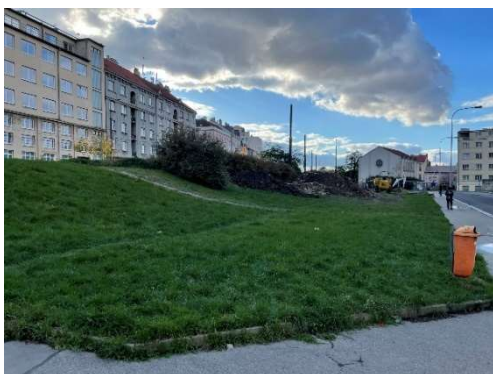
Obrázek 17: Ulice Na Žertvách a přilehlý pás zeleně – pohled směrem ke křižovatce ulice Zenklova a ulice Na Žertvách (autorka 2023)



Obrázek 18: Pás zeleně přilehlý k ulici Na Žertvách – pohled od autobusového nádraží směrem ke křižovatce ulice Zenklova a ulice Na Žertvách (autorka 2023)



Obrázek 20: Autobusové nádraží Palmovka – pohled na vyšlapané cesty v pásu zeleně (autorka 2023)



Obrázek 19: Detail pásu zeleně mezi ulicí Na Žertvách a autobusovým nádražím (autorka 2023)



Obrázek 21: Autobusové nádraží Palmovka – pohled od ulice Na Žertvách směrem ke křižovatce ulice Zenklova a ulice Na Žertvách (autorka 2023)



Obrázek 22: Autobusové nádraží Palmovka – pohled od parkoviště směrem ke křižovatce ulice Zenklova a ulice Na Žertvách (autorka 2023)



Obrázek 23: Parkoviště mezi autobusovým nádražím a Hrabalovou zdí (autorka 2023)



Obrázek 24: Parkoviště pod Hrabalovou zdí (autorka 2023)



Obrázek 26: Nová libeňská synagoga – pohled přes malý park směrem od ulice Zenklova (autorka 2023)



Obrázek 25: Hrabalova zeď – pohled z východu metra stanice Palmovka směrem k parkovišti (autorka 2023)



Obrázek 27: Malý park před Novou libeňskou synagogou – pohled směrem do ulice Zenklova (autorka 2023)



Obrázek: 28 - Mobiliář na ulici Na Žertvách (autorka 2023)



Obrázek 29: Mobiliář na ulici Na Žertvách doplnění o knižo budku (autorka 2023)



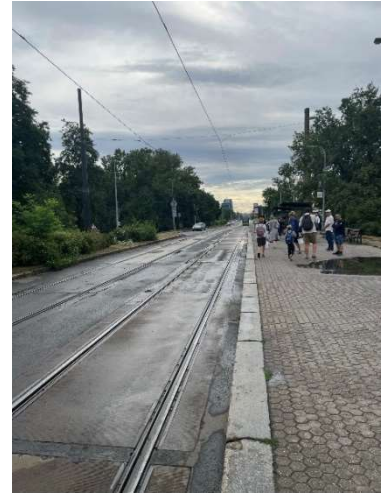
Obrázek 30: Torzo rozestavěné budovy původně zamýšlené jako radnice městské části Praha 8 (autorka 2023)



Obrázek 31: Zасыpaný židovský hřbitov (autorka 2023)



Obrázek 32: Zeleň rostoucí od zasypaného židovského hřbitova směrem k Vltavě (autorka 2023)



Obrázek 33: Pohled z křižovatky ulice Zenklova a ulice Na Žertvách směrem na Libeňský most (autorka 2023)



Obrázek 34: Palmovka Open Park, pohled z Libeňského mostu (autorka 2023)

5 Metodika

Analytická část

Prostudovat zveřejněné návrhy úprav řešeného území a zhodnotit jejich předpokládaný vliv na dopravní infrastrukturu a veřejný prostor.

Najít a zhodnotit několik příkladů tuzemského a zahraničního řešení obdobné problematiky a přínosné výsledky zohlednit v návrhu.

Provést analýzy vybraných faktorů a prezentovat je formou grafického znázornění s popisem.

- Zpracovat výkres současného stavu, který bude obsahovat jednotlivé druhy pohybu v řešeném území. Na základě tohoto výkresu provést průzkum a analýzu stávající dopravní situace.
- Provést analýzu majetkoprávních vztahů.
- Provést analýzu technického využití území.
- Provést analýzu chráněných oblastí, imisní vlivů a vsakování.
- Provést analýzu prostupnosti pro pěší a cyklisty.
- Zpracovat analýzu širších vztahů.
- Zpracovat analýzu hodnot řešeného území.
- Zpracovat analýzu problémů a nedostatků řešeného území.

Definice cílů návrhu

Definovat cíle návrhu úprav veřejných prostranství se zaměřením na zlepšení dopravního řešení. Zohlednit urbanistický charakter širšího území a jeho postavení v kontextu celého města.

- Podpořit méně zátěžové druhy dopravy.
- Podpořit bezpečnost chodců a cyklistů.
- Podpořit dostupnost a prostupnost území.

Podpořit další funkce veřejného prostoru.

- Podpořit komunitní funkci veřejného prostoru.
- Začlenit prvky modrozelené infrastruktury.
- Podpořit estetické, kulturní a pietní funkce místa.

Návrhová část

Vytvořit grafický návrh úprav veřejných prostranství s využitím vhodného software. Do tohoto návrhu zanést konkrétní změny dopravního řešení, které by měly vést ke zlepšení dopravní situace a podpořit méně zátěžové druhy dopravy.

Návrh bude zpracován v měřítku 1:1000.

Do návrhu zanést konkrétní změny ve využití řešeného území, které pomohou naplnit definované cíle.

Popsat navržená opatření a jejich očekávané dopady na zlepšení dopravní situace, bezpečnosti, pohodlí a atraktivity území pro uživatele.

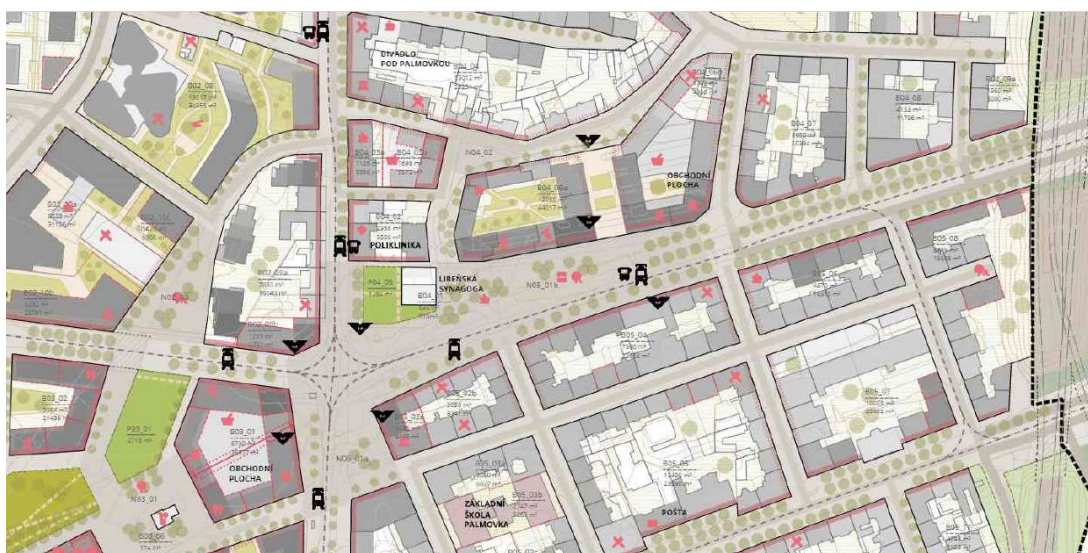
6 Výsledky

6.1 Analytická část

6.1.1 Projekty navržené pro toto území

Nové náměstí Bohumila Hrabala a Palmovka One

Studie nového náměstí Bohumila Hrabala (Unit architekti 2021) si klade za cíl vytvořit funkční veřejný prostor a vychází z analytické územní studie (Unit architekti 2017). Na tento záměr navazuje projekt Palmovka One (Obermayer Helika 2021), který zaplňuje převážnou část prostoru polyfunkčním objektem, který by měl sloužit zejména jako obchodní a administrativní centrum a jehož součástí by měla být i bytová výstavba. Bloky budov by měly být průchozí s otevřenými atrií. Ulice Na Žertvách by pak byla rozšířena a přímo navazovala na obnovený veřejný prostor, který by nahradil současný pás zeleně.



Obrázek 35: Návrh úprav okolí nám. Bohumila Hrabala, (Unit architekti 2021)



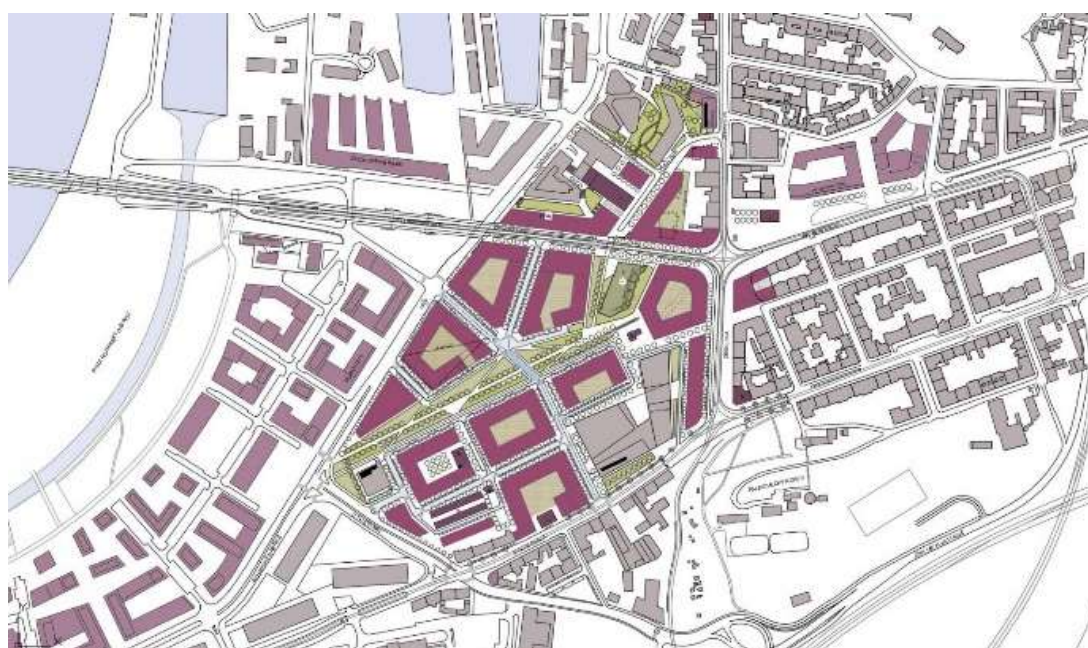
Obrázek 36: Vizualizace úprav veřejného prostoru kolem ulice Na Žertvách (Obermayer Helika 2021)

Nové dláždění by bylo doplněno shluky stromů, levitujícími ozeleněnými přístřešky a stromořadími, stejně jako městským mobiliářem. Pěší zóna by přímo navazovala na silnici s tramvajovou dopravou. Prostor nově upraveného náměstí by byl dobře prostupný a uživatelsky příjemný. Inspirativní je zajištění průchodnosti navrhovaného objektu a využití šířky ulice Na Žertvách k doplnění stromořadí. Díky této úpravě selepší komfort pěších i cyklistů.

Pentagon Palmovka

Studie z roku 2020, kterou vytvořili Aulík Fišer architekti (AFARCH 2020), se nesoustředí pouze na okolí náměstí Bohumila Hrabala, ale pojímá celou širší oblast tzv. Dolní Libně a pracuje s brownfieldy v této oblasti. Ambicí je vytvoření residenční a obchodní čtvrti propojené kvalitním veřejným prostorem. Studie přesouvá centrum oblasti diagonálně přes křižovatku ulice Zenklova a ulice Na Žertvách do nyní nevyužitého prostoru, kde by měla vzniknout hlavní promenáda skrz tzv. Pentagon.

Náměstí Bohumila Hrabala by mělo být zastavěno polyfunkčními bloky domů, doprava na ulici Na Žertvách utlumena a současný pás zeleně nahrazen stromořadími a veřejným prostorem navazujícím na hlavní promenádu, který zajišťuje pohodlnou prostupnost pro pěší i cyklisty. Inspirativní je změna prostoru před synagogou. Neudržovaná zeleň je nahrazena alejí vedoucí ke vchodu do synagogy. Dále je zmenšena a zpřehledněna plocha křížení ulic Zenklova a Na Žertvách, což má pozitivní vliv na bezpečnost pěších a cyklistů.

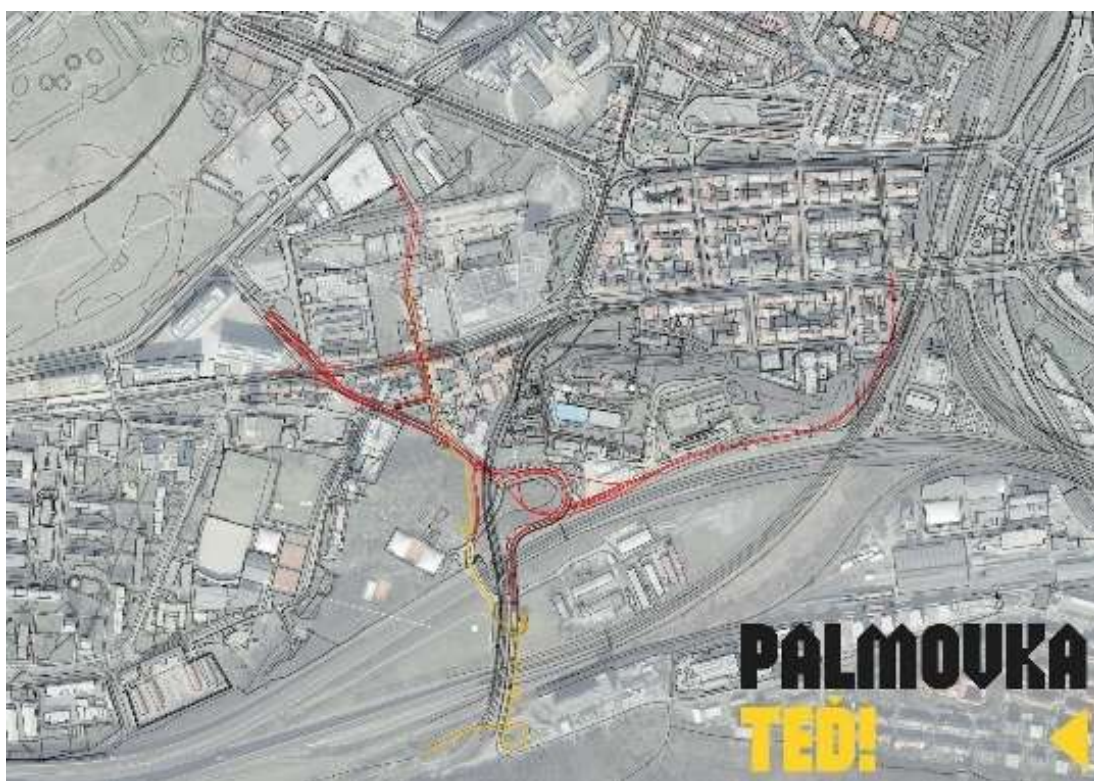


Obrázek 37: Pentagon Palmovka (AFARCH 2020)

Jižní obchvat Libně

Tato studie z roku 2020 se nezabývá přímo oblastí v okolí náměstí Bohumila Hrabala, ale má na ni přímý dopad. Jednalo by se o dopravní stavbu, která by z Palmovky odklonila tranzitní dopravu. Tedy o dopravní obchvat části ulice Sokolovská mezi Švábkami a Balabenkou tak, že automobilová doprava objede cestou z Rohanského nábřeží jižní stranou oblast U Libeňského plynojemu, kde není žádná obytná zástavba (MČ Praha 8 2020).

Realizace tohoto projektu by měla přinést výrazné zklidnění automobilové dopravy v oblasti tzv. Dolní Libně a značně ulevit frekventované ulici Sokolovská ve zmiňovaném úseku.



Obrázek 38: Návrh jižního obchvatu Libně (MČ Praha 8 2020)

6.1.2 Příklady obdobných témat

Lipsko

Lipsko je největší město německé spolkové republiky Sasko. Jedná se o pulzující metropoli znovuvybudovanou po druhé světové válce a zmodernizovanou po pádu Berlínské zdi. Vzhledem k plochému terénu je zde cyklistická doprava velmi oblíbená a infrastruktura se této situaci přizpůsobuje. Lipsko vybuvovalo ucelenou síť cyklostezek a cyklistických pruhů, ve kterých důsledně vede cyklisty křižovatkami. Cyklistika je podpořena nejen bezpečným pocitem uživatelů, a to i na

rušných silnicích, ale také vybudování velkého množství stojanů pro kola (Atelis 2023).



Obrázek 39: Začátek jízdního pruhu pro cyklisty z přidruženého prostoru. Trajektorie cyklisty a motorových vozidel jsou bezkolizní, nulové výškové rozdíly (Atelis 2023)



Obrázek 40: Upřednostnění jízdního pruhu pro cyklisty převedením automobilové dopravy na tramvajový pás (Atelis 2023)



Obrázek 41: Usměření parkování do zálivů mezi stromořadí, ostatečným prostor pro bezpečné otevírání dveří (autorka 2023)



Obrázek 42: Cyklostezka navazující na chodník v místech, kde je dostatečný prostor (autorka 2023)



Obrázek 43: Cyklostezka oddělená od silnice i chodníku vlastním stromořadím (autorka 2023)



Obrázek 44: Řadící pruh pro odbočení vlevo na křižovatce bez světelné signalizace (Atelis 2023)



Obrázek 45: Řešení průjezdu křižovatkou nepřímým levým odbočením. Cyklista mírně odbočí vpravo, zařadí se do předsazeného vyčkávacího prostoru a poté překoná křižovatku přímo (Atelis 2023)

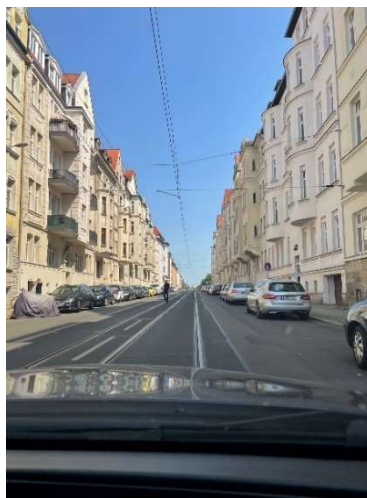
Pro řešené území lze využít řadu z výše uvedených řešení. Zejména oddělení cyklostezky od silnice či chodníku vlastním stromořadím (obr. 43), řešení průjezdu křižovatkou nepřímým levým odbočením (obr. 45) či usměrnění parkování do zálivů mezi stromořadím (obr. 41).

Halle nad Sálou

Dalším významným městem Saska je Halle ležící nedaleko Lipska. Terén je zde také cyklisticky příznivý. Se svým čtvrt milionem obyvatel je oproti Lipsku méně než poloviční, má mnohem méně uspěchanou atmosféru a je to město plné zeleně, parků a míst pro trávení volného času. Možná i díky tomu zde mají chodci a cyklisté automatickou přednost. Automobily je předjíždějí pouze v bezpečných úsecích a jednotliví účastníci dopravního provozu jsou všímaví a tolerantní. V rámci městské infrastruktury jsou cyklisté i pěší důležitým účastníkem dopravního provozu.



Obrázek 46: Chodci i cyklisté sdílejí chodník (autorka 2023)



Obrázek 47: Mnohdy není třeba důsledné značení cyklostezky a automobilová doprava je automaticky převedena na tramvajový pás (autorka 2023)



Obrázek 48: *Prostor rozdělený typem povrchu*
(autorka 2023)



Obrázek 49: *Promenáda pro cyklisty a pěší
kolem řeky* (autorka 2023)

V návrhu řešeného území se lze inspirovat celkovým pojetím sdílení prostoru, případně dělením části chodníku pro pěší od části pro cyklisty pomocí změny typu povrchu.

Kodaň

Kodaň je tradičním městem cyklistiky. Na konci minulého století mělo město velké finanční potíže, a tak se rozhodlo neinvestovat do drahé infrastruktury pro motorová vozidla, ale právě do budování cyklostezek. Vzhledem ke své poloze a terénu má dobré předpoklady, aby byla právě cyklo doprava mezi obyvateli velmi oblíbená. Tlak uživatelů kol a pěších je natolik silný, že dokáže vytlačit automobilovou dopravu z atraktivních oblastí (Městem na kole 2012).

Zajímavým prvkem, který by mohl být využit v rámci řešeného území je tzv. dánský pás. Cyklo pruh je vyvýšen nad povrch vozovky, a tak oddělen od automobilové dopravy (obr. 51).



Obrázek 50: *Odsun automobilové dopravy z
oblíbených oblastí jako je břeh řeky*
(Profimédia)



Obrázek 51: *Rozdělení prostoru pomocí
různých povrchů nebo výšek tzv. dánský pás*
(autorka 2023)



Obrázek 52: Oddělení automobilové dopravy pásem zeleně (autorka 2023)



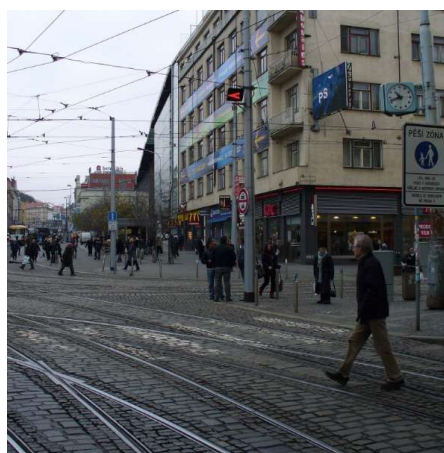
Obrázek 53: Vyhrazení části ulice cyklo dopravě mimo automobilovou dopravu (autorka 2023)

Křižovatka Anděl – Smíchov

Křižovatka Anděl na pražském Smíchově je zajímavá hned z několika důvodů. Tento veřejný prostor byl navržen renomovanými architekty, je přístupný všem druhům dopravy a je to důležitý přestupní bod v místě, kde je umístěna důležitá občanská vybavenost. Díky kvalitnímu návrhu a jisté míře svobody pohybu je tento prostor uživatelsky přívětivý. Pomáhá tomu zejména jednotné dláždění, nízké obrubníky a potřeba, aby účastníci dopravního provozu dávali pozor jak na sebe, tak na ostatní. Tento koncept by mohl být inspirací řešení křížení ulic Zenklova a Na Žertvách.



Obrázek 54: Křižovatka Anděl – prostor nabízí jistou volnost pohybu díky jednotnému dláždění a nevyvýšeným obrubníkům (Praha.eu 2023)



Obrázek 55: Křižovatka Anděl – sdílení prostoru (Praha.eu 2023)

6.1.3 Analýzy vybraných faktorů

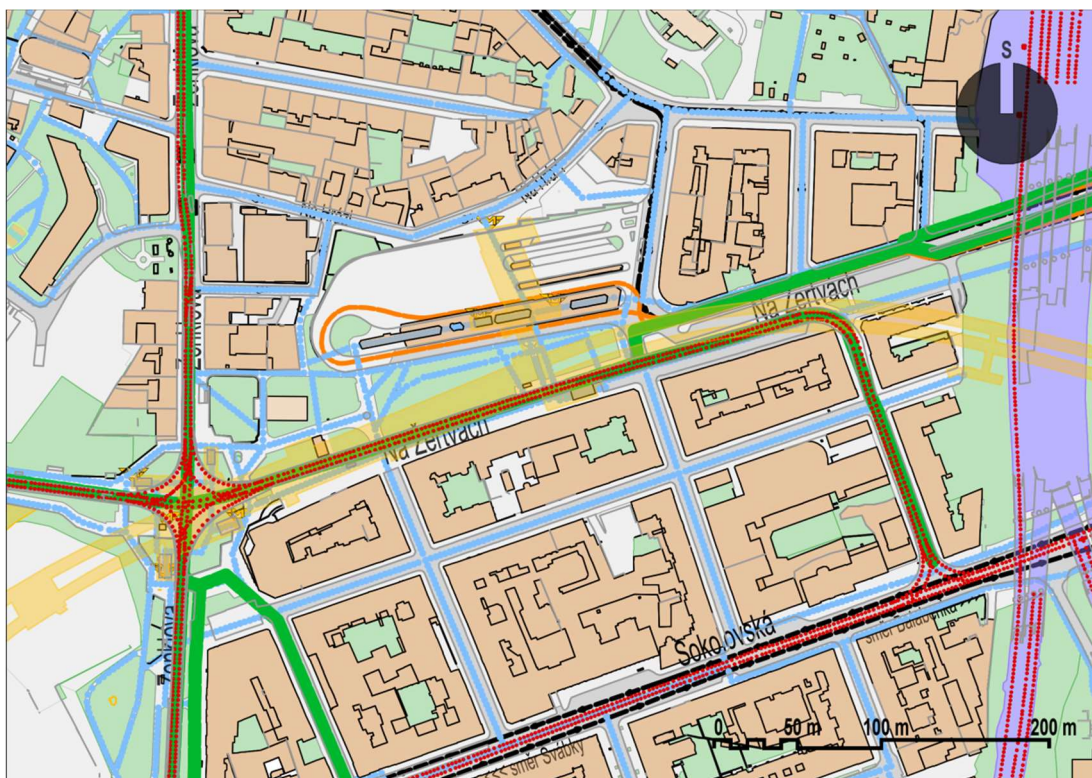
Dopravní analýza

Analýza dopravního chování (IPR Praha 2018a) obsahuje dva parametry určující rozhodování obyvatel ve výběru dopravního prostředku. Prvním z nich je lokalita, ve které se pohybují. Ukazuje se, že čím blíže středu města se nacházejí, tím více preferují ostatní druhy dopravy před automobilovou. V centru města volí MHD 55 % a chůzi 24 % oproti využití automobilu v 15 %. Ovšem v rámci heterogenního města, kam Palmovka dle studie patří, klesá ochota využít chůzi na 10 % a stoupá užívání automobilů na 21 %. Využívání MHD je tvořeno 62 %. Zajímavé je, že cyklistická doprava nejeví žádné větší rozdíly a pohybuje se pod 1 % v rámci celého města.

Druhým parametrem je doba dojížděky. Do 14 minut jde 42 % lidí pěšky, což ovšem rapidně klesá s délkou docházky a nad 30 minut jsou ochotní jít pěšky jen z 0,5 %. Opačná situace je ve využití veřejné dopravy, kdy do 14 minut využije MHD pouze 24 % lidí nad 30 minut téměř 80 %. U automobilů není skok tak rapidní. Do 14 minut zvolí vůz téměř 15 % lidí a nad 30 minut 30 %. Využití jízdních kol klesá z 0,8 % do 14 minut na 0,4 % nad 30 minut.

Z další analýzy dopravního chování (IPR Praha 2021) vyplývá, že počet cest jednoho obyvatele denně je 3,57 cesty a celkem je vykonáno 4,3 miliónu cest denně, z toho 94 % cest vnitroměstských. Rozložení druhů dopravy je pak 46 % MHD, 29% pěší, 23 % individuální automobilová doprava a 1 % na kole. Zbylé 1 % je pak kombinace různých druhů.

Vzhledem k tomu, že je Palmovka významným přestupním místem MHD, musí odbavit velké množství cestujících. V případě, že by lidé měli důvod v prostoru řešeného území setrvat, mohli by být zajímavým ekonomickým potenciálem.



Obrázek 56: Dopravní situace – současný stav (autorka s využitím dat IPR 2023a)

LEGENDA DOPRAVNÍ SITUACE

- trasy tramvajové dopravy
- trasy autobusové dopravy
- - - - tranzitní trasy automobilové dopravy
- ➔ směry provozu v ulicích
- MF vstup do metra
- trasy pěší
- trasy cyklistické

Palmovka je intenzivně využívaným dopravním uzlem městské hromadné dopravy.

Tramvajová doprava

Palmovka je, dle tramvajového průzkumu z roku 2016 (ROPID 2017), čtvrtým nejvytíženějším tramvajovým dopravním uzlem a odbaví denně téměř 55 tisíc cestujících. Přitom nejvytíženější je linka 10, která vede z Řep do Ďáblic a Palmovkou projíždí po Zenklově ulici a linka 6 vedoucí z Palmovky na Kubánské náměstí po ulici Na Žertvách směrem na Libeňský most.

Právě ulice Na Žertvách prošla významnou proměnou. Na konci 19. století zde byla vybudována železniční trať, které vděčí za svou neobvyklou šířku. V 80. letech

minulého století byla tato trať rozebrána a nahrazena tramvajovou tratí (Jungmann 2010).

Díky křížení ulic Zenklova a Na Žertvách poskytuje Palmovka přímé tramvajové propojení Holešovic, Kobylis, Vysočan, Hloubětína a Žižkova.

Metro

Stanice metra linky B Palmovka byla dokončena v roce 1990. Vedou z ní dva vestibuly. První je pod křížením ulic Zenklova a Na Žertvách a umožňuje rychlý přestup na stanice tramvaje a druhý pak směřuje k autobusovému nádraží na náměstí Bohumila Hrabala. Počet odbavených cestujících kolísá v jednotlivých dnech i v jednotlivých měsících, ale v průměru trasou metra B projede téměř půl milionu lidí denně (ROPID 2019).

Autobusová doprava

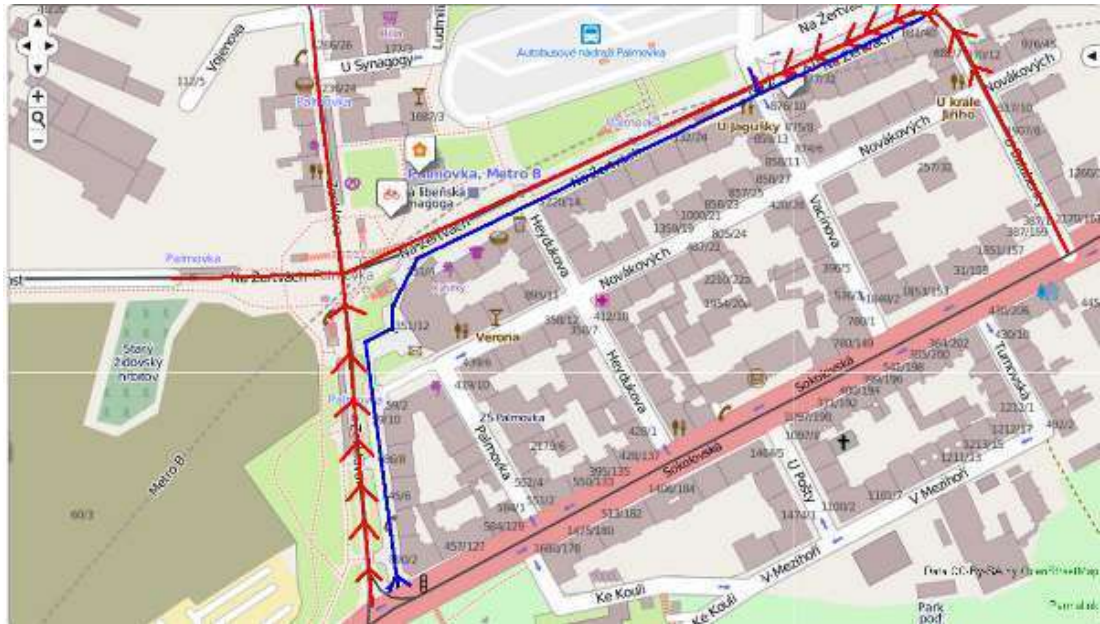
Autobusové nádraží Palmovka tvoří významnou část prostoru náměstí Bohumila Hrabala. Bylo vybudováno jako důležité napojení na metro a tramvajovou dopravu. Po prodloužení linky metra B až na Černý Most a přesunu meziměstské autobusové dopavy tamtéž, ztratila tato infrastruktura svůj původní účel. Momentálně je autobusové nádraží využíváno pro dvě místní linky jezdící na Prosek a jeho kapacita je nevyužita. Autobusy na autobusové nádraží sjíždějí z křižovatky Balabenka, projedou smyčkou a vrací se zpět.

Automobilová doprava

V současné době je křížení ulic Zenklova a Na Žertvách individuální automobilové dopravě nepřístupné. Tranzit vede po ulici Sokolovská z křižovatky Na Švábkách na křižovatku Balabenka. Ostatní doprava je řešena zejména systémem jednosměrných ulic a vede buď ke zmiňované křižovatce Balabenka nebo směrem Ke Kříži a dále na Prosek či Letňany. Přístup pro rezidenty je často řešen neprůjezdnými ulicemi či pěšími zónami.

Cyklistická doprava

Širším okolím řešeného území vede řada cyklostezek. Dlouho byl však průjezd křížením ulic Zenklova a Na Žertvách pro cyklisty zakázán. Změna nastala povolením průjezdů červeně vyznačenou cestou (obr. 57) po tramvajových kolejkách a modře po pěší zóně (MČ Praha 8 2011).



Obrázek 57: Změna povolených průjezdů na kole červeně cesta po tramvajových kolejích, modře po pěší zóně (MČ Praha 8 2011).

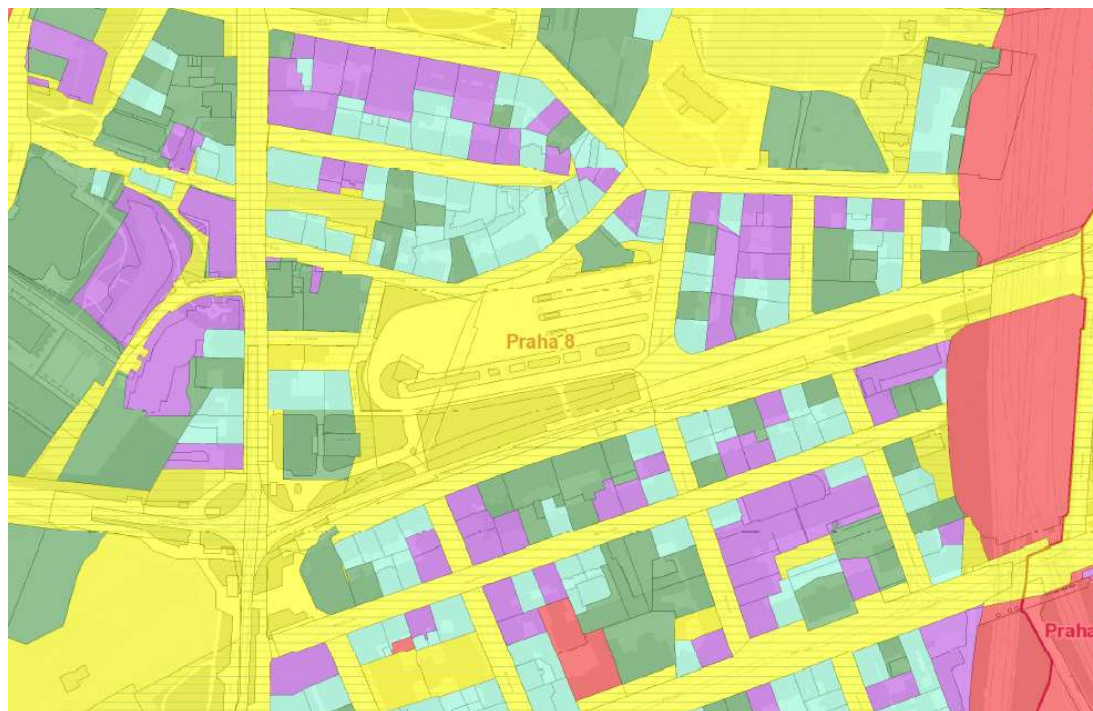
Reálně ovšem není oblast pro cyklistickou dopravu pohodlně přístupná. Problém způsobují těžko překonatelné úpravy povrchů jako je dlažba z žulových kostek a tramvajové pásy, ale i absence nájezdů přes obrubníky a celkově obtížně čitelný prostor. Dalším úskalím je bezpečnost při překonávání křížení ulic Zenklova a Na Žertvách.

Pěší

Prostor Palmovky je chodci vnímaný jako přestupní místo mezi spoji MHD. Neutěšené prostředí vede uživatele k co nejkratší době pobytu. Většina území je pro pěší dobře přístupná, a to včetně křižovatky ulic Zenklova a Na Žertvách, kterou lze překonat nejen přes přechody pro chodce, ale i podchodem přes vestibul metra. Přesto je doba pobytu krácena na minimum. Důvodem je nejen zmiňované nepříjemné prostředí, ale i odtrženost oblasti od okolí. Z Holešovic je možný přístup pouze přes Libeňský most, přes který není přechod pro pěší příliš atraktivní vzhledem k husté dopravě. Vyrazit po Zenklově ulici směrem k Sokolovské ulici a pokračovat například do Karlína není nijak lákavé vzhledem k dopravě a nehostinnému prostředí. Průchod na Žižkov je komplikovaný a působí nebezpečně. Směrem na Hloubětín a Vysočany je celý prosto odříznut těžko přístupnou křižovatkou Balaběnka. Jediný snadněji přístupný směr je na Kobylisy, ale i tam se ulice Zenklova na úrovni Libeňského zámku změní na komunikaci pro automobilovou a tramvajovou dopravu s výrazným vyloučením pěších. Chodec se v této oblasti necítí ani příjemně ani bezpečně a nemá důvod v ní setrvat.

Lze využít cyklostezku podél Rokytky a Vltavy, která vede do Troje, Holešovic, či Karlína a je z velké části uživatelsky velmi přívětivá nebo na druhou stranu směrem do Vysočan, kde stezka končí v příjemném prostředí parku Podvinný mlýn.

Majetkoprávní vztahy



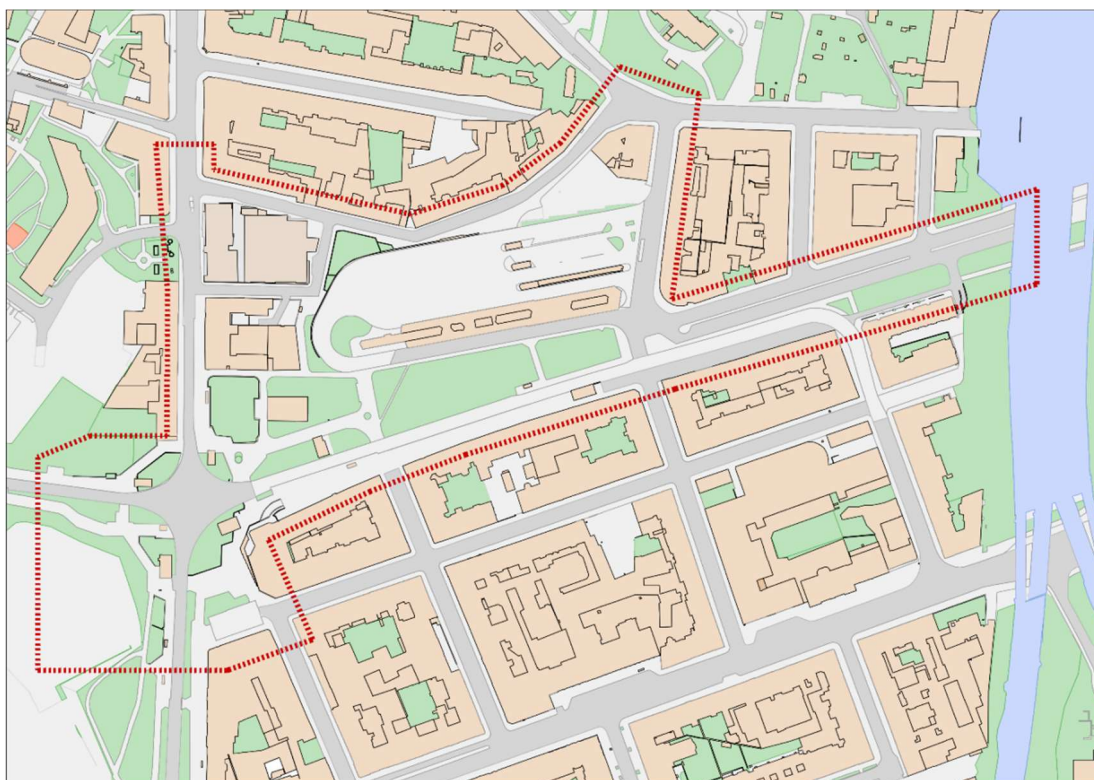
Obrázek 58: Majetkoprávní vztahy (IPR Praha 2023a)

Vlastnictví pozemků

- ČR včetně státem ovládaných subjektů
- Hl.m. Praha včetně jím ovládaných subjektů bez MČ
- Městské části hl.m. Prahy včetně jimi ovládaných subjektů
- Kraje ČR mimo hl.m. Prahu včetně jimi ovládaných subjektů
- Obce ČR mimo hl.m. Prahu včetně jimi ovládaných subjektů
- Zbývající tuzemské právnické osoby
- Fyzické osoby
- Zjištěné a zařazené zahraniční subjekty
- Subjekty nezařazené do jiných skupin
- Podílnictví dvou a více subjektů různých skupin
- Subjekt z KN nezjištěn
- Graficky neidentifikované podíly skupin








Není překvapivé, že převážná část řešeného území je ve vlastnictví Hlavního města Prahy a jím ovládaných subjektů. Výjimkou je oblast kolem Nové libeňské synagogy, kterou vlastní Židovská obec v Praze. Dále několik pozemků severně od synagogy a v severním cípu parkoviště pod autobusovým nádražím. Ty jsou vlastněny právnickými a fyzickými osobami.

Technické využití území



Obrázek 59: Technické využití území (autorka s využitím dat IPR 2023a)

LEGENDA TECHNICKÉHO VYUŽITÍ ÚZEMÍ

	parky, zahrady, nezastavěná plocha
	vodní plochy
	budovy
	komunikace pro pěší
	komunikace vozidlové
	sportoviště
	zastavěná plocha, nádvoří

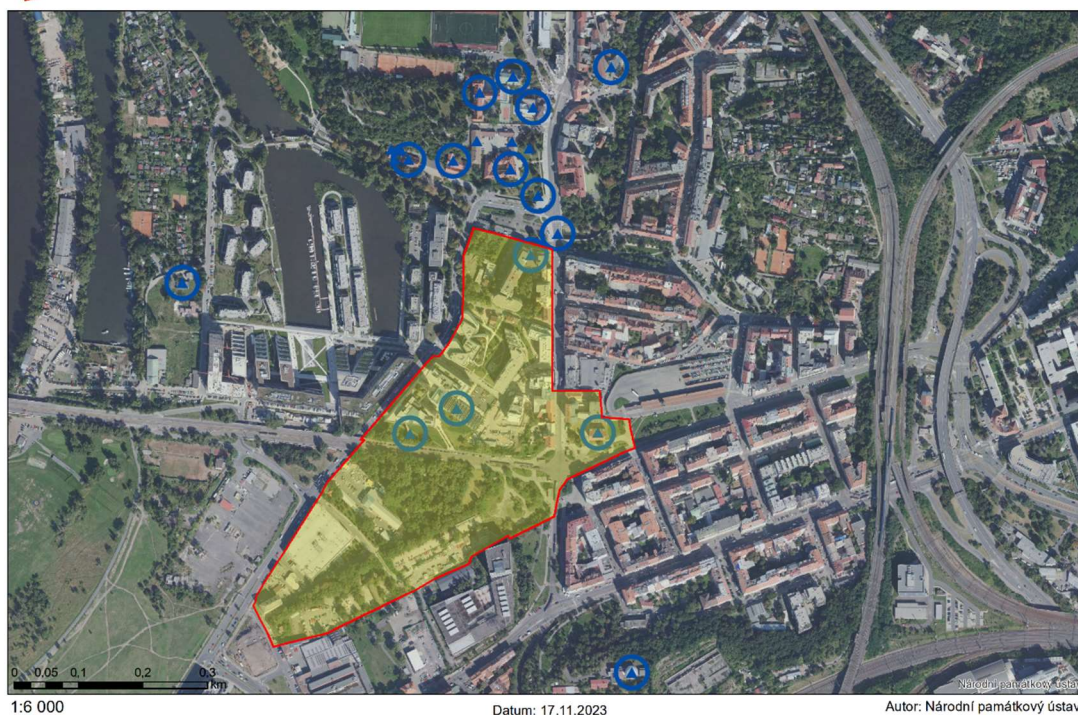
Území je děleno do kategorií v souladu s územním plánem (IPR Praha 2018b).

Od Zenklovy ulice směrem k severu je pás nezastavěné plochy, zbytek tvoří zejména zastavěné plochy a nádvoří, komunikace a budovy. Z budov dominuje kryté nástupiště autobusového nádraží, které obsahuje i východy z metra.

Pás nezastavěné plochy je travnatý, místy doplněný o keřové patro bez vzrostlých stromů. Tento prostor má momentálně nevyužitý potenciál a působí zanedbaně, nevlídně a hromadí se zde odpadky.

Chráněná území

NÁRODNÍ PAMÁTKOVÝ ÚSTAV Palmovka a okolí - mapa památkové ochrany



Obrázek 60: Chráněná území (NPÚ 2024)

Památkový katalog: Národní kulturní památky

NKP - hlavní definiční bod



NKP - definiční bod



NKP - nepřímo lokalizovaná



Památkový katalog: Kulturní památky

KP - hlavní definiční bod



KP - definiční bod



KP - nepřímo lokalizovaná



Ortofoto

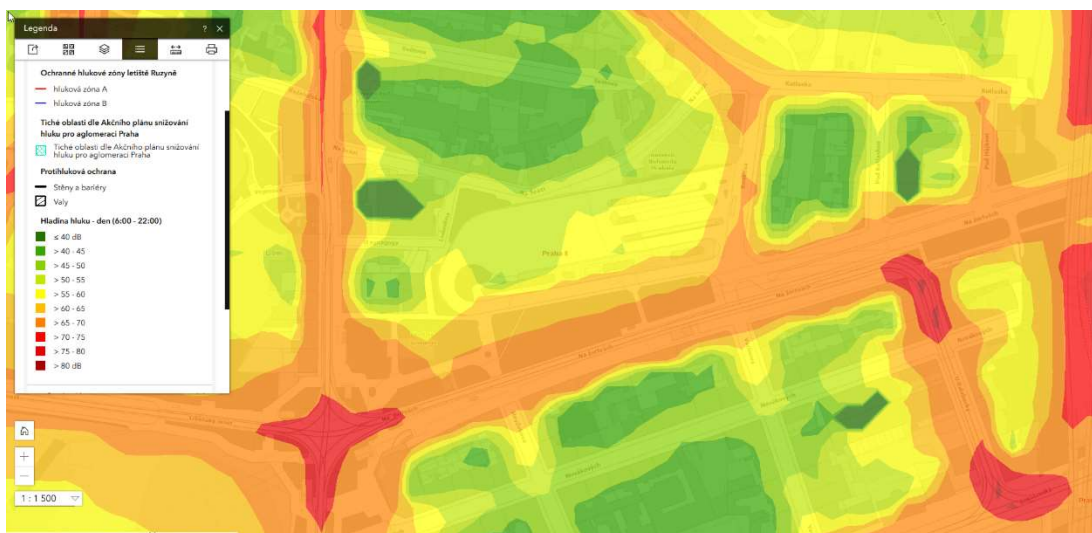


Prostorová identifikace
Židovská Libeň
urbanizované území

Do řešené oblasti této bakalářské práce zasahuje pouze ochranné pásmo památkové rezervace v hl. m. Praze. Jedná se o staré židovské město chráněné památkovou péčí (NPU 2024).

Dle AOPK nejsou v zájmovém území žádná lokální ÚSES ani kritická místa, interakční prvky a přírodní parky, památky či rezervace ani památné stromy či registrované významné krajinné prvky. Do řešeného území zasahuje pouze nadregionální biokoridor kolem řeky Vltavy (AOPK 2024).

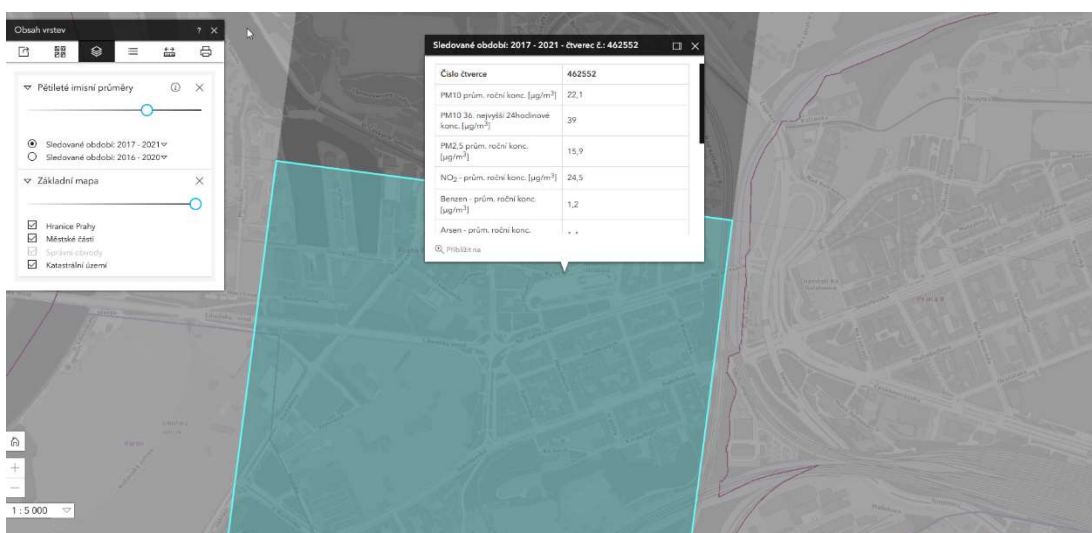
Hluková zátěž



Obrázek 61: Hluková mapa (IPR Praha 2023a)

Největší hluková zátěž je identifikována na křížení ulic Zenklova a Na Žertvách a dále podél hlavních komunikací.

Rozsah imisní zátěže



Obrázek 62: Rozsah imisní zátěže (IPR Praha 2023a)

Podle zákona o ochraně ovzduší 201/2012 Sb., v aktuálním znění, nepřekročily imisní limity vyhlášené pro ochranu zdraví lidí na hodnoceném území horní mez.

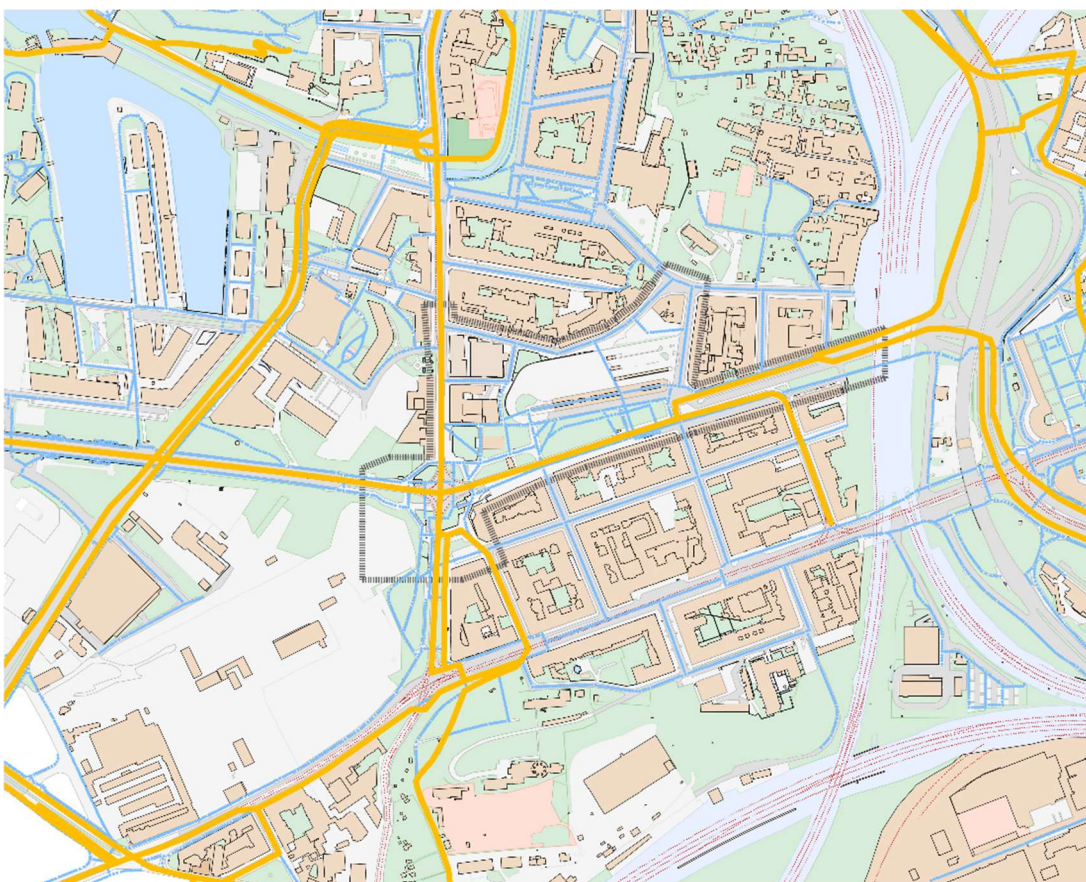
Vsakovací mapa



Obrázek 63: Vsakovací mapa (IPR Praha 2023a)





Převážná většina řešeného území je vhodná pro vsakování kromě nevelkých oblastí, a to zejména v místě vybudované opěrné zdi autobusového nádraží.

Analýza prostupnosti pro pěší a cyklisty



Obrázek 64: Prostupnost území pro cyklisty a pěší (autorka s využitím dat IPR 2023a)

LEGENDA

-  trasy cyklistické
-  trasy pěší
-  trasy tramvajové a vlakové dopravy
-  řešené území

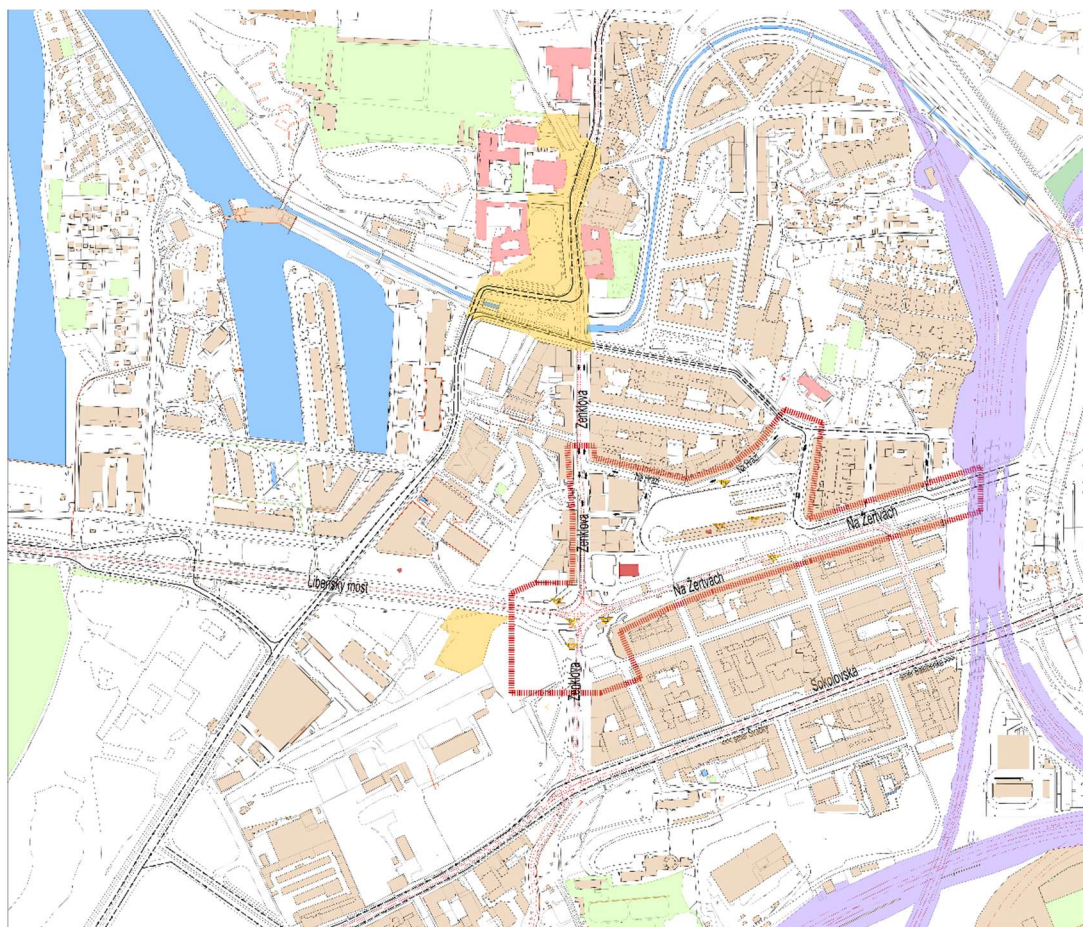
Řešené území je pro pěší a cyklisty prakticky prostupné jen obtížně. Nejednotné a hrubé povrchy, výškové rozdíly nájezdů a sjezdů a upřednostňování motorových druhů dopravy vytváří bariéry. Z části zde zůstává zachovalá bloková zástavba činžovních domů s aktivním parterem a menšími komerčními plochami, ale zbylý prostor je převážně vyplněn plochami dočasných parkovišť, budoucích stavenišť a veřejných prostranství čekajících na revitalizaci. Tyto prostory jsou často nepřístupné a vytváří plošné bariéry.

Územím prochází několik cyklotras, z nichž však většina pouze kopíruje automobilové pruhy. Poměrně nově zpřístupněná trasa pro cyklisty vedoucí přes Libeňský most ulicí Na Žertvách až do Vysočan není příliš využívána. Nerovný povrch, přejíždění tramvajových pásů, nepřehledná dopravní situace a pocit ohrožení prakticky znemožňují její rozumné užívání.

Jiná je situace na cyklostezkách vedoucích mimo silnice. Ty jsou plné pěších a cyklistů v průběhu celého roku. Umožňují přístup do příjemného prostředí břehu Vltavy a vedou z Libně do Tróje z jedné strany a do Karlína ze strany druhé. Pohodlně lze dojít či dojet na kole po nábřeží až k budově Rudolfiny. Směrem na východ pokračuje cyklostezka podél Rokytky až do Vysočan.

Směrem na sever, tedy směrem na Kobylisy a Letňany a směrem na jih, tedy směrem na Žižkov, stoupají poměrně prudké kopce, a to je jeden z důvodů, proč nejsou tyto směry tak cyklisticky využívány.

Analýza širších vztahů



Obrázek 65: Analýza širších vztahů (autorka s využitím dat IPR 2023a)

LEGENDA - ANALÝZA ŠIRŠÍCH VZTAHŮ

-  řešené území
-  významné veřejné prostory mimo řešené území
-  významné budovy a instituce
-  dominanty
-  parky, zahrady a sady
-  vodní plochy
-  sportoviště
-  budovy ostatní
-  plochy dráhy
-  trasy tramvajové dopravy
-  tranzitní trasy automobilové dopravy
-  stanice metra - vstupy

Náměstí Bohumila Hrabala leží na území neformálně pojmenovaném Dolní Libeň. Nachází se severovýchodně od centra Prahy v tzv. širším centru. Dostupnost centra je městskou hromadnou dopravou do deseti minut. Významná část důležitých objektů je situovaná severně od území Palmovky směrem ke Kobylisům. Jedná se

zejména o budovy Úřadu městské části Praha 8, o historické jádro a budovy s historickou a kulturní hodnotou, jako je například Libeňský zámek, a také o budovy škol a dalších výchovných zařízení.

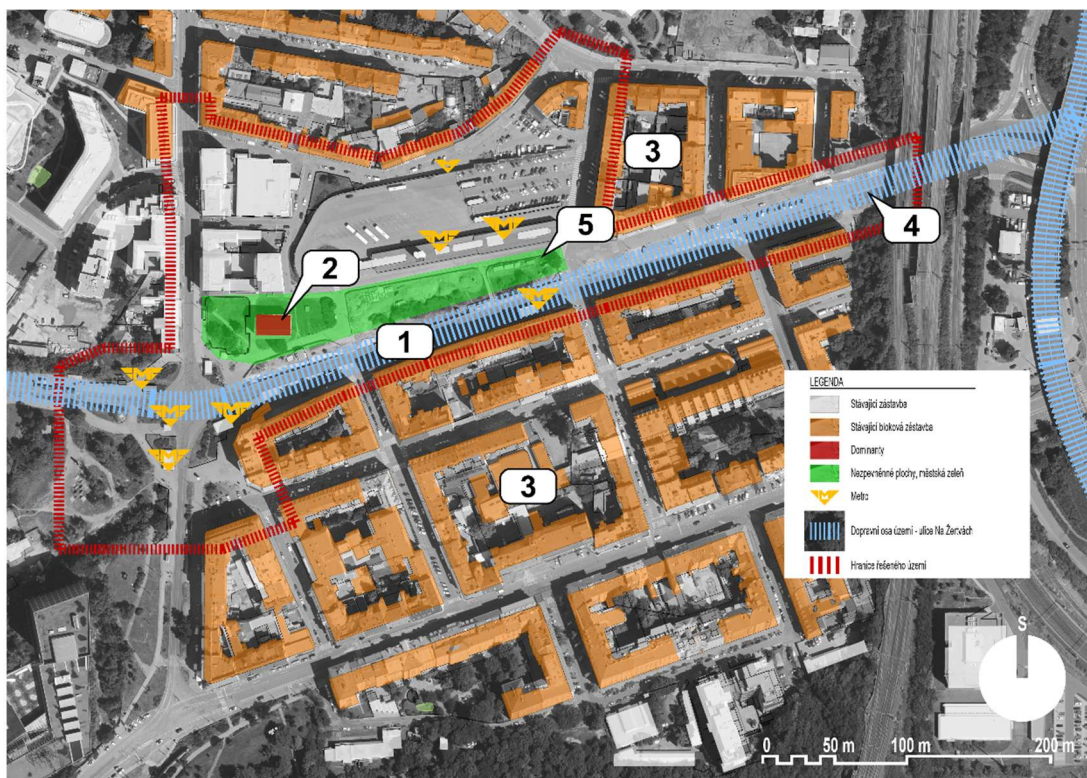
Územím protéká řeka Rokytka, která má potenciál rekreačního využití stejně jako meandr Vltavy, který prostor od západu ohraničuje. Libeňský most propojuje území s Holešovicemi. Okolí mostu na pravém břehu Vltavy prochází významnou přeměnou. Ze severní strany mostu probíhá výstavba kancelářských budov, které jsou průchozí a nabízí zajímavé veřejné prostory. Z jižní strany je neutěšené okolí torza budovy zamýšlené radnice Městské části Praha 8, zasypaného židovského hřbitova a okolní neudržované zeleně.

Historický vývoj toho prostoru byl poměrně turbulentní a z urbanistického hlediska nekoncepční, viz část 3.1.1. Obsahuje řadu potenciálně zajímavých veřejných prostranství, které jsou v současné době v neutěšeném stavu. Bezprostřední okolí náměstí Bohumila Hrabala je v této chvíli jen přestupním místem a nenabízí žádný prostor pro aktivní veřejný život.

Dopravní obslužnost území a občanská vybavenost je poměrně dobrá. Snadný je přístup ke všem druhům městské hromadné dopravy. V širším okolí řešeného území jsou nejrůznější druhy obchodů a služeb, mateřská a základní škola, také gymnázium, Úřad městské části Praha 8, zdravotnická a kulturní zařízení, což nabízí místním obyvatelům mnoho možností.

Území však nedisponuje žádným významným prvkem, který by celou lokalitu pozvedl. Není zde žádné centrum kulturního či sportovního vyžití s celopražským významem. To by mohlo najít svoje útočiště v paláci Svět, viz část 3.1.3. Není zde žádná významná plocha pro rekreaci v zeleni, kterou by mohlo být revitalizované okolí Rokytky a ani kvalitní městský veřejný prostor, který by mohl najít své místo v řešeném území. Tzv. Dolní Libeň tak zůstává cílem jen pro rezidenty nebo lidi dojíždějící za prací, ale pro ostatní je jen přestupní stanicí.

Analýza hodnot řešeného území

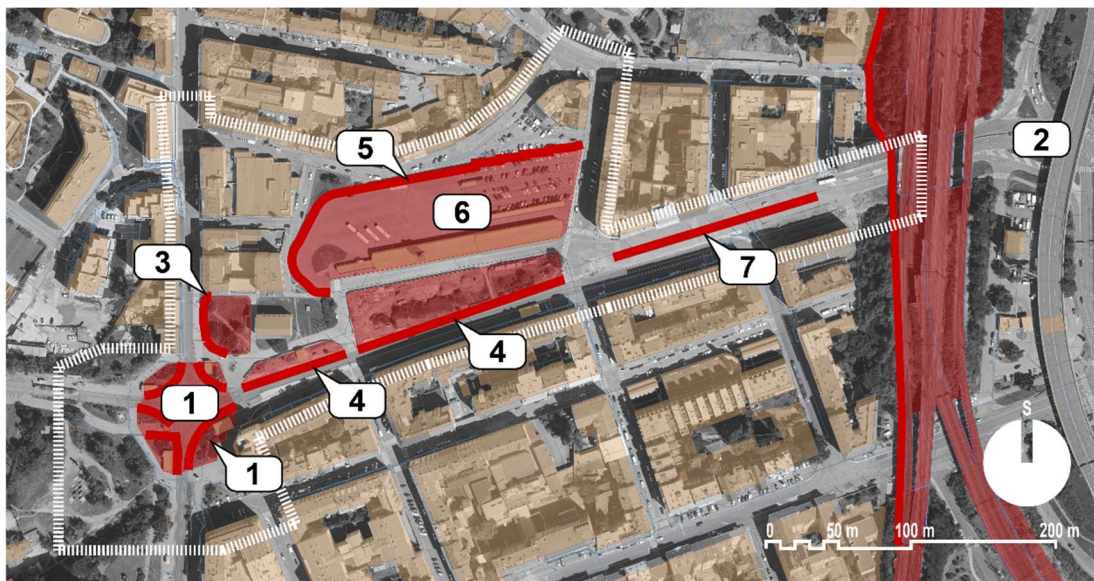


Obrázek 66: Hodnoty území (autorka, podkladová data IPR 2023a)

Řešené území má řadu kvalit. Leží v atraktivní lokalitě velmi dobře dostupné díky stanici metra (č. 1 obr. 66) a má značný ekonomický i sociální potenciál. Pohnutou historií a židovský odkaz dokresluje v místě zbudovaná osamocená synagoga (č. 2 obr. 66) i vlastní název území, tedy náměstí Bohumila Hrabala.

Z urbanistického hlediska se jedná o historické jádro oblasti a těžiště obce. Původní zástavba byla koncipována jako uzavřené bloky činžovních domů s aktivním parterem (č. 3 obr. 66), které vytváří charakter a ráz území. Hlavní osou byla zamýšlena ulice Na Žertvách (č. 4 obr. 66), která měla být částí nikdy nedokončeného pražského diametru. Hlavní dominantou je zmiňovaná synagoga, podporující genius loci místa. Další hodnotou je velká plocha nezastavěného prostoru zeleně (č. 5 obr. 66).

Analýza problémů a nedostatků řešeného území



Obrázek 67: Bariéry území, fyzické bariéry vyznačeny červenou linií, funkční bariéry vyznačeny červenou plochou (autorka, podkladová data IPR 2023a)

Legenda k obrázku 67

- 1 Libeňský most a křižovatka
- 2 Balabenka
- 3 Předprostor synagogy
- 4 Nепrostupná zeleň Na Žertvách
- 5 Hrabalova zeď
- 6 Autobusové nádraží a parkoviště
- 7 Parkoviště Na Žertvách

Velkým problémem tohoto místa je jeho obraz v očích veřejnosti. Absence kvalitního veřejného prostranství, fragmentace a množství nesourodých detailů, nepřehlednost a řada dočasných a nahodilých řešení vytváří prostor zahlcený bariérami. Ze západu je neprůjezdný pro osobní automobily a nepohodlně přístupný pro pěší a cyklisty. Nedostatkem je dopravní řešení napojení Libeňského mostu na ulici Na Žertvách a křížení ulice Zenklova a ulice Na Žertvách (č. 1 obr. 67). Z východu je pro nemotorovou dopravu prakticky odříznuta od navazujících území mimoúrovňovou křižovatkou v oblasti Balabenka (č. 2 obr. 67).

Fyzickou bariérou je zejména velikost, uspořádání a nepřehlednost křižovatky ulic Zenklova a Na Žertvách (č. 1 obr. 67), která je doplněna o neprostupné ostrůvky zeleně a chodníky umístěnými až v druhém plánu za hradbou keřů. Zeleň vytváří nebezpečný prostor bez sociální kontroly. Dále nepřístupný prostor před synagou z ulice Zenklova (č. 3 obr. 67) a další neprostupné plochy zeleně podél ulice Na

Žertvách (č. 4 obr. 67), opěrná zeď kolem prostoru autobusového nádraží (č. 5 obr. 67) a plocha autobusového nádraží a parkovišť (č. 6 obr. 67). Jak parkoviště v severovýchodní části náměstí (č. 6 obr. 67), tak parkoviště ve východní části ulice Na Žertvách (č. 7 obr. 67).

Funkčními bariérami jsou plochy bez jasného využití. Jedná se o nekoncepční plochy zeleně kolem křižovatky (č. 1 obr. 67), prostor před synagogu (č. 3 obr. 67), plochy zeleně podél ulice na Žertvách (č. 4 obr. 67), celý prostor autobusového nádraží (č. 6 obr. 67). Oblast je nepřehledná, plná nefunkčních ploch a vybavená nevhodnými povrchy. Chybí celková koncepce, přehlednost logicky uspořádaného prostoru s volnočasovými cíli a modrozelená infrastruktura. Tato roztříštěnost je způsobena zejména ztrátou významu a důležitosti autobusového nádraží a následnými úpravami souvisejícími s řešením tramvajové a automobilové dopravy, ovšem bez ohledu na další využitelnost náměstí.

6.2 Definice cílů návrhu

Urbanistické cíle

Pokusit se, v rámci rozvržení řešeného území, vyvážit poměr zastavěných a nezastavěných ploch, propojit soukromý a veřejný prostor a zajistit prostupnost.

Navázat na urbanistický charakter s původní blokovou zástavbou, stále patrný jižně od řešeného území mezi ulicemi na Žertvách a Sokolovská nebo východně mezi ulicemi Ronkova a Pod Kotlaskou. Navrhnout využití prostoru současného autobusového nádraží pro bytovou zástavbu charakteristickou pro oblast tzv. Dolní Libně (uzavřené bloky činžovních domů s aktivním parterem respektující uliční čáru, se zajištěním prostupnosti mezi nimi).

Posílit komunitní funkci veřejného prostoru pro znovuvytvoření vztahu mezi prostorem a jeho uživateli. Navrhnout veřejný prostor na místě současné zeleně, který se stane těžištěm daného území, bude uživatelsky přívětivý, umožní prostupnost a stane se cílem trávení volného času.

Podpořit estetickou, kulturní a pietní náplň řešeného území, které by mělo být funkčním a zároveň přívětivým prostorem odkazujícím na svou historii. Využít prostor před synagogou jako reprezentativní vstup do veřejného prostoru a tím podpořit hodnotu této dominanty. Navrhnout řešení prostoru současné zeleně podél ulice Na Žertvách a zprůchodnit ho cestami pro pěší a cyklisty. Stručně popsat podstatné prvky ve veřejném prostoru.

Dopravní cíle

Navrhnout dopravní řešení, které bude brát zvýšený ohled na cyklistickou a pěší dopravu, posílí její bezpečnost v rámci silničního provozu a zpříjemní dostupnost a prostupnost tohoto území. Upravit prostor křížení ulic Zenklova a Na Žertvách, zmenšit prostor poježděný motorovými vozidly, využít jeho bezprostřední okolí pro pohyb pěších a cyklistů. Využít současného plochy zeleně jako alternativu pohybu pro pěší a cyklisty.

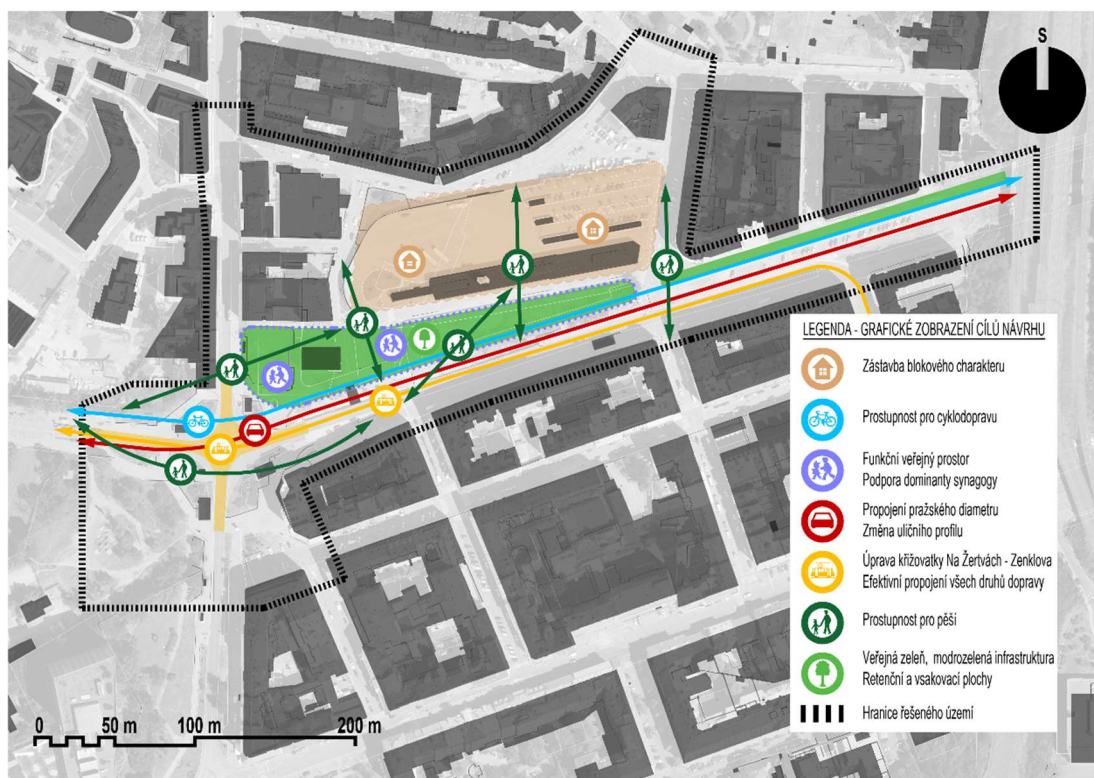
V návrhu zohlednit postavení tohoto území v rámci celého města a jeho napojení. Inspirovat se původně zamýšleným záměrem využití velkoryse široké ulice Na Žertvách jako části pražského diametru s tím, že by se nemělo jednat o kolmici k magistrále, ale o propojení městských částí pro obyvatele Prahy.

Prizpůsobit návrh lidskému měřítku, které by do něho mělo vnést možnost ohleduplnějšího zacházení se společným prostorem a jeho užíváním. Pomocí změny uličního profilu a prostředků zklidnění dopravy umožnit prostupnost území a bezpečný provoz.

Environmentální cíle

V návrhu vytvořit prostor pro adaptační opatření na klimatickou změnu zejména vytvořením modrozelené infrastruktury. Využít současné plochy zeleně jako retenčního prostoru pro dešťovou vodu navrhnutím míst pro výsadbu stromů, vytvoření dešťových záhonů a propustných povrchů. Prostor doplnit vodním prvkem. Navrhnout stromořadí a plochy zeleně v ulici Na Žertvách a přilehlých ulicích.

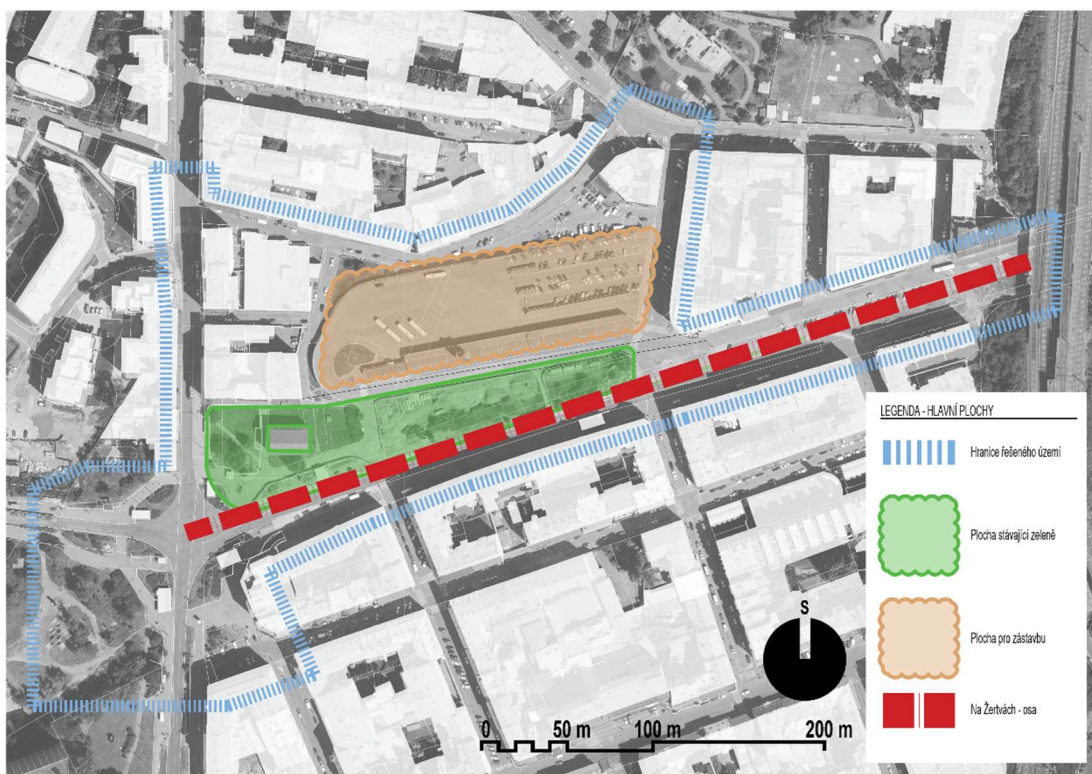
Grafické znázornění cílů



Obrázek 68: Grafické znázornění cílů (návrh autorka, podkladová data IPR 2023a)

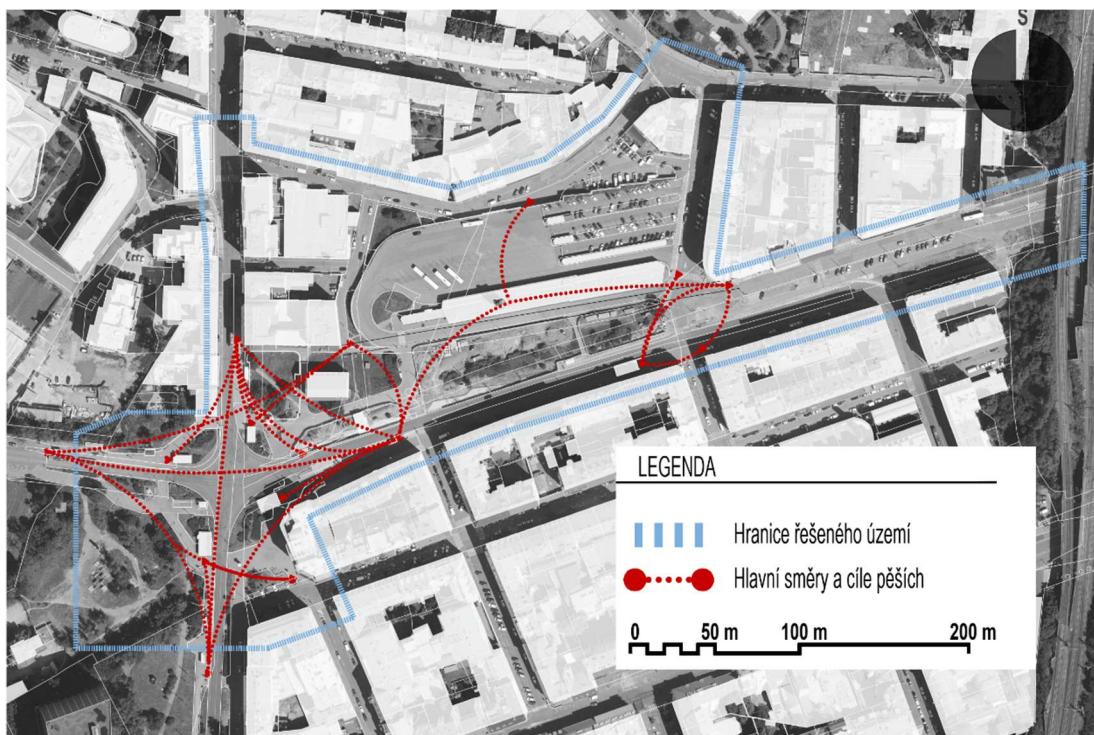
6.3 Návrhová část

V rámci řešeného území bylo nejprve rozvrženo umístění hlavních zamýšlených ploch. Hlavní ulice Na Žertvách jako osa území, prostor současné nevyužité zeleně jako budoucí víceúčelový veřejný prostor a území současného autobusového nádraží jako prostor pro zástavbu rezidenčního charakteru.



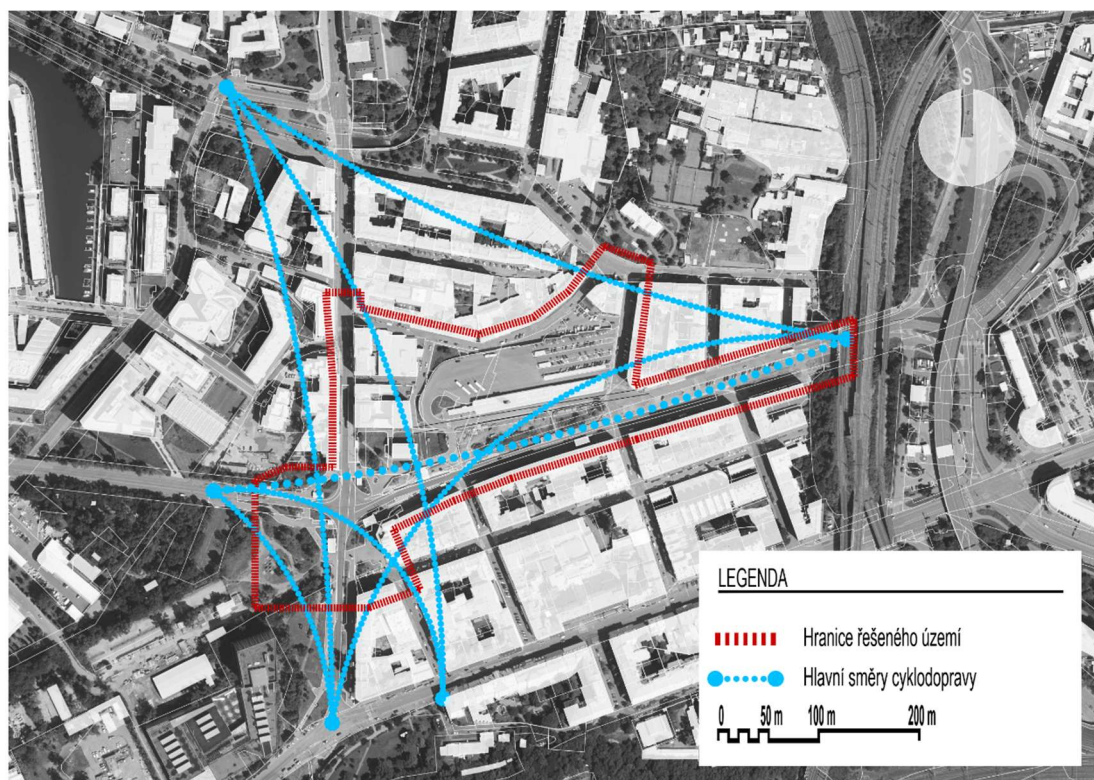
Obrázek 69: Schéma hlavních zamýšlených ploch (návrh autorka, podkladová data IPR 2023a)

Dalším krokem bylo vytvoření grafického znázornění předpokládaných směrů pohybu pěších. Zohledněny jsou zejména směry přestupů mezi směry a druhy MHD, logické cíle v docházkové vzdálenosti pro pěší a ústí ulic, které jsou vstupními a výstupními body do řešeného území. Tento grafický výstup slouží jako podklad pro návrh změn, jehož cílem je lepší prostupnost územím a snížení tendence využívání zelených ploch ke zkracování cest.



Obrázek 70: Předpokládané směry pohybu pěších – schéma (návrh autorka, podkladová data IPR 2023a)

Dále bylo vytvořeno obdobné znázornění hlavních směrů pohybu cyklistů vstupujících do řešeného území a vystupujících z řešeného území.



Obrázek 71: Předpokládané směry pohybu cyklistů – schéma (návrh autorka, podkladová data IPR 2023a)

V rámci zjištění hlavních směrů pohybu cyklistů je, vzhledem k charakteru cyklistické dopravy, třeba brát v potaz širší než řešené území. Respektive je kladen důraz na cyklistickou dopravu nad rámec významu lokálního pohybu cyklistů a na vzdálenější transportní trasy. Grafickým propojením stávajících vstupních bodů cyklostezek do území lze vyhodnotit, kudy je třeba vést hlavní cyklistické trasy.

Uliční profily

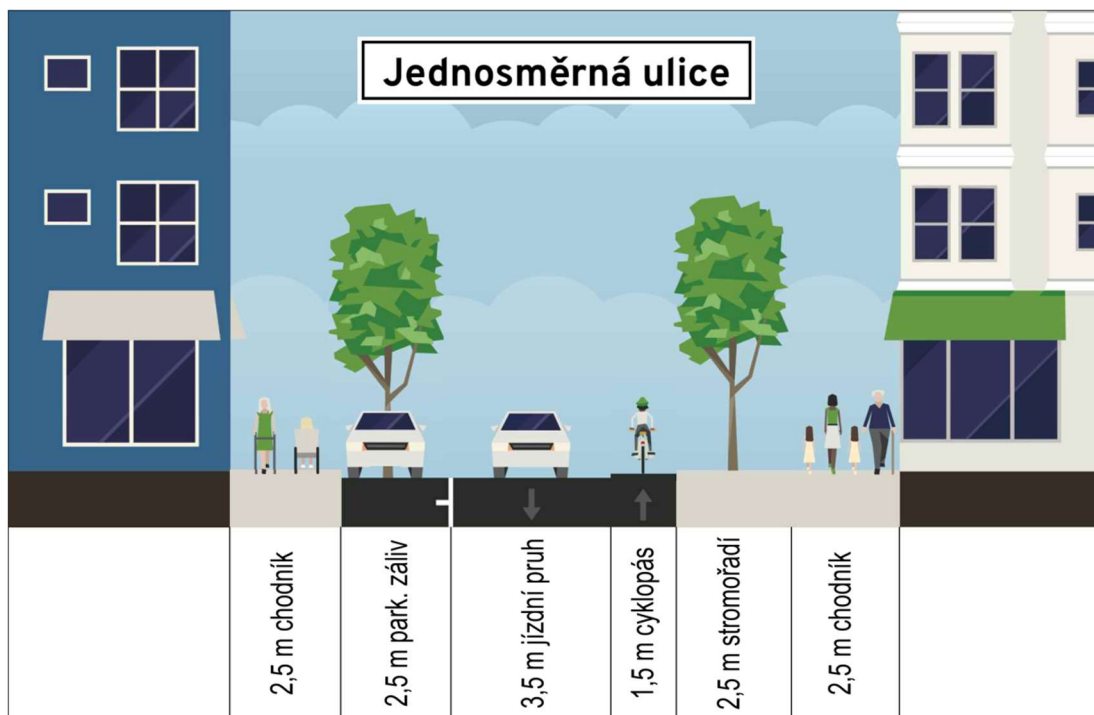
Dále byl navržen uliční profil hlavní ulice Na Žertvách. V návrhu je kladen důraz na prostor pro pěší a cyklisty a jejich bezpečnost. Cílem bylo využít celé šíře ulice a umožnit propojení tohoto území se sousedními částmi Prahy.



Obrázek 72: Navrhovaný uliční profil ulice Na Žertvách (návrh autorka, vytvořeno v programu Streetmix 2024)

Z jižní strany ulice Na Žertvách (na obrázku zleva) je navržen velkoryse široký chodník, stromořadí, prostor pro technická vybavení ulice, tramvajové pásy, oddělovací pás s veřejným osvětlením, automobilové pásy, nezpevněná plocha se stromořadím, které odděluje obousměrnou cyklostezku a stromořadí navazující na plochu veřejného prostoru.

Jako další je navržen uliční profil rámcového uspořádání vedlejších jednosměrných ulic. Jedná se zejména o ulice severně od ulice Na Žertvách, například o ulice Ronkova, Pod Kotlaskou, Pod Hájkem, Kotlaska a Na Hrázi.

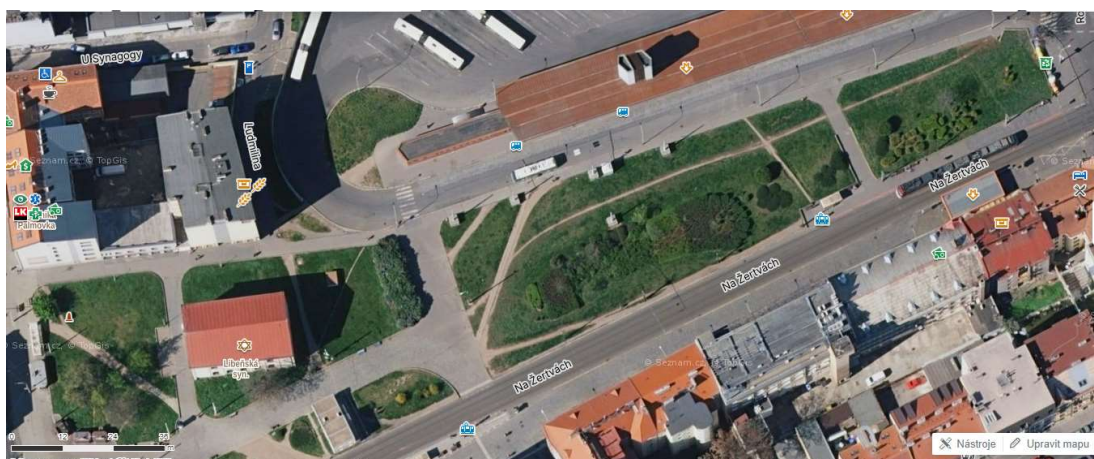


Obrázek 73: Navrhovaný uliční profil okolních jednosměrných ulic (návrh autorka, vytvořeno v programu Streetmix 2024)

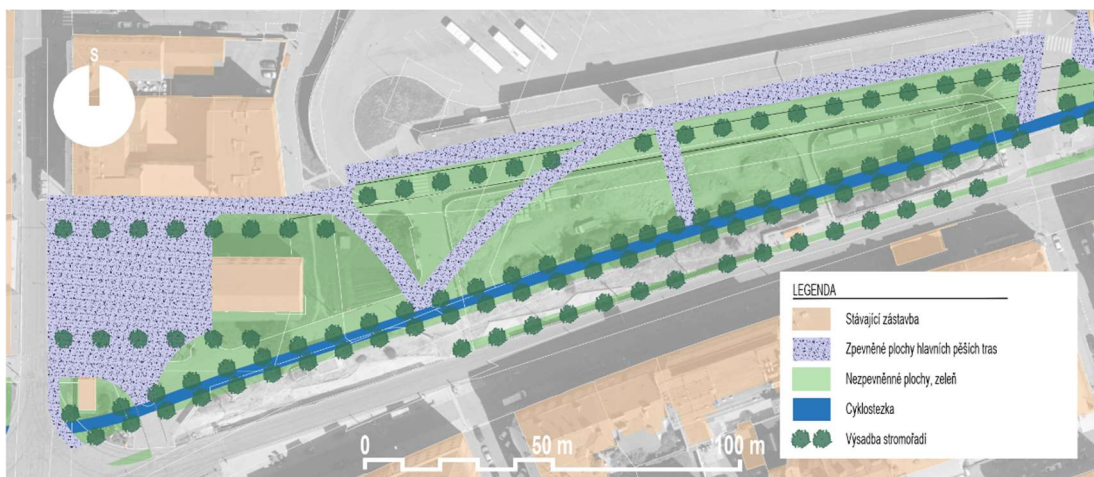
Ulice jsou navrženy jako jednosměrné s protisměrným, případně souběžným cyklistickým pruhem a s jednostrannými parkovacími zálivy ve stromořadí. Cyklistický pruh je vyvýšen. Součástí je oboustranný standardní 2,5 metru široký chodník. Převážná část těchto ulic je směřována severojižně.

Nové veřejné prostranství

Na základě předchozích rozborů je navrženo rozložení cest a zelených ploch nového veřejného prostoru. Vodítkem je i ortofoto mapa stávajícího stavu, kde jsou zřetelně viditelné vyšlapané pěšiny v nezpevněných plochách zeleně.



Obrázek 74: Pás zeleně na místě navrhovaného veřejného prostoru s vyšlapanými cestami pěších (mapy.cz 2024)



Obrázek 75: Prostupnost navrhovaným veřejným prostorem (návrh autorka, podkladová data IPR 2023a)

Zleva na obrázku, od ulice Zenklova, je navržen souvislý dlážděný prostor před průčelím synagogy doplněný oboustranným stromořadím, který bude důstojným vstupem k místní dominantě a vyzdvihne její důležitost. Také umožní pohodlný vstup pěším ve všech směrech. Dále navazuje veřejné prostranství parkového typu s vyznačenými cestami pro pěší a cyklisty, doplněné o stromové a keřové patro, trvalkové záhony a mobiliář, které může být místem odpočinku, setkávání a podpory místní komunity.

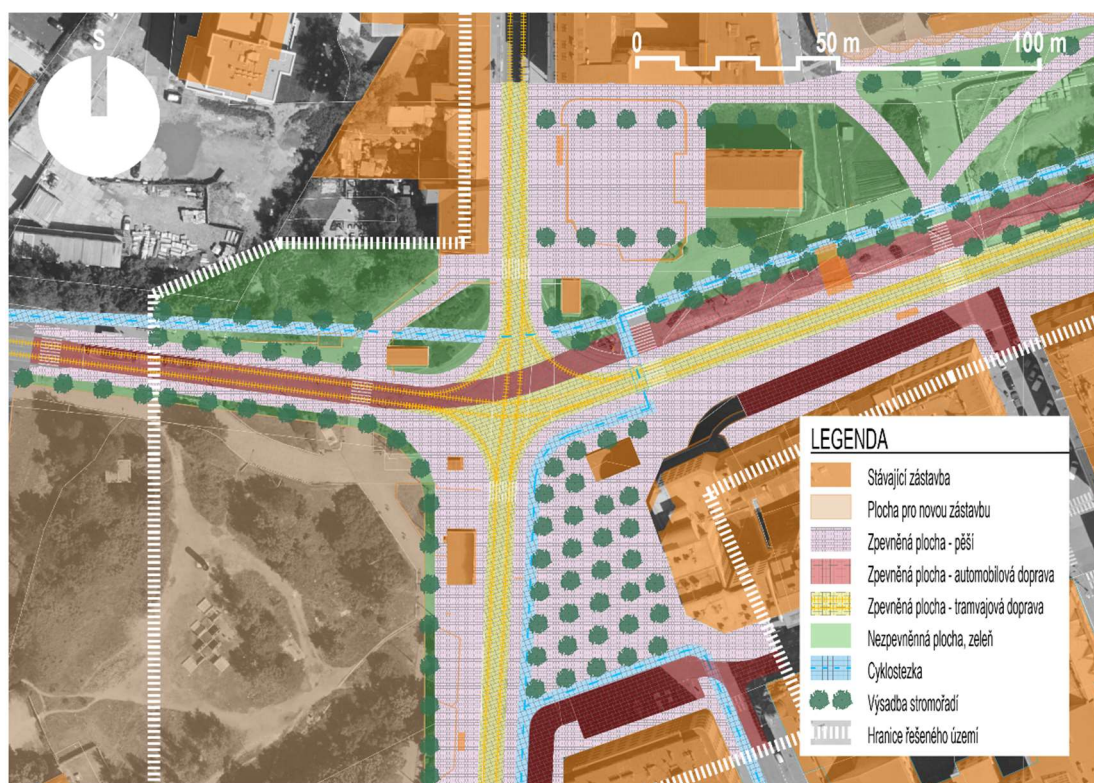
Součástí toho nového veřejného prostranství by měl být vodní prvek, který by plnil funkci pietního místa a připomínky holokaustu a zároveň doplňoval modrozelenou infrastrukturu.

Křížení ulic Zenklova a Na Žertvách

Důležitou částí tohoto prostoru je křížení hlavních ulic Zenklova a Na Žertvách. Současný stav je problematicky průchozí pro pěší zejména kvůli nepřehlednosti. Bezpečnost chodců je v současnosti řešena znemožněním jejich přiblížení k vozovce, což má za následek nebezpečné přebíhání přes nepřehledný prostor tramvajového křížení, protože chodci nejsou ochotni absolvovat zdlouhavé obcházení křižovatky.



Obrázek 76: Ortofoto mapa křižovatky ulic Zenklova a Na Žertvách (mapy.cz 2024)



Obrázek 77: Detail návrhu – úprava křižovatky ulic Zenklova a Na Žertvách (návrh autorka, podkladová data IPR 2023a)

Prostor vlastní křižovatky je zmenšen a zpřehledněn. Ulici Na Žertvách kopíruje směrem od Libeňského mostu obousměrná cyklostezka, která se napojuje na stávající jednosměrné cyklotrasy a před tramvajovou zastávkou je spojuje.

Odbočení vlevo (ve směru od Libeňského mostu) do ulice Zenklova je bez překážek, odbočení vpravo do ulice Zenklova je umožněno přes pravou část křižovatky a napojuje se na stávající cyklotrasu. Tím jsou obsloužené hlavní směry pohybu cyklistů. V rámci přejezdů by měly být nulové výškové rozdíly nájezdů a sjezdů.

Cesty pěších jsou navrženy dle logických cílů a preferovaných směrů.

Automobilová doprava je před křižovatkou ulice Zenklova a Na Žertvách svedena do dvouproude obousměrné komunikace, vedle sebe jdoucí pruhy jsou odděleny od trasy tramvají. Tramvajový pás je v ulici Zenklova i Na Žertvách zachován ve stávající poloze.

Dopravní řešení automobilové dopravy v ulici Zenklova zůstává zachováno dle stávajícího stavu. Z jihu je z ulice Sokolovská umožněn průjezd dopravní obsluhy do ulice Novákových. Ze severní strany je motorová doprava v ulici Zenklova vyloučena od křižovatky s ulicí Ludmilina. Průjezd ulicí Zenklova není přes křížení ulic Zenklova a Na Žertvách umožněn.

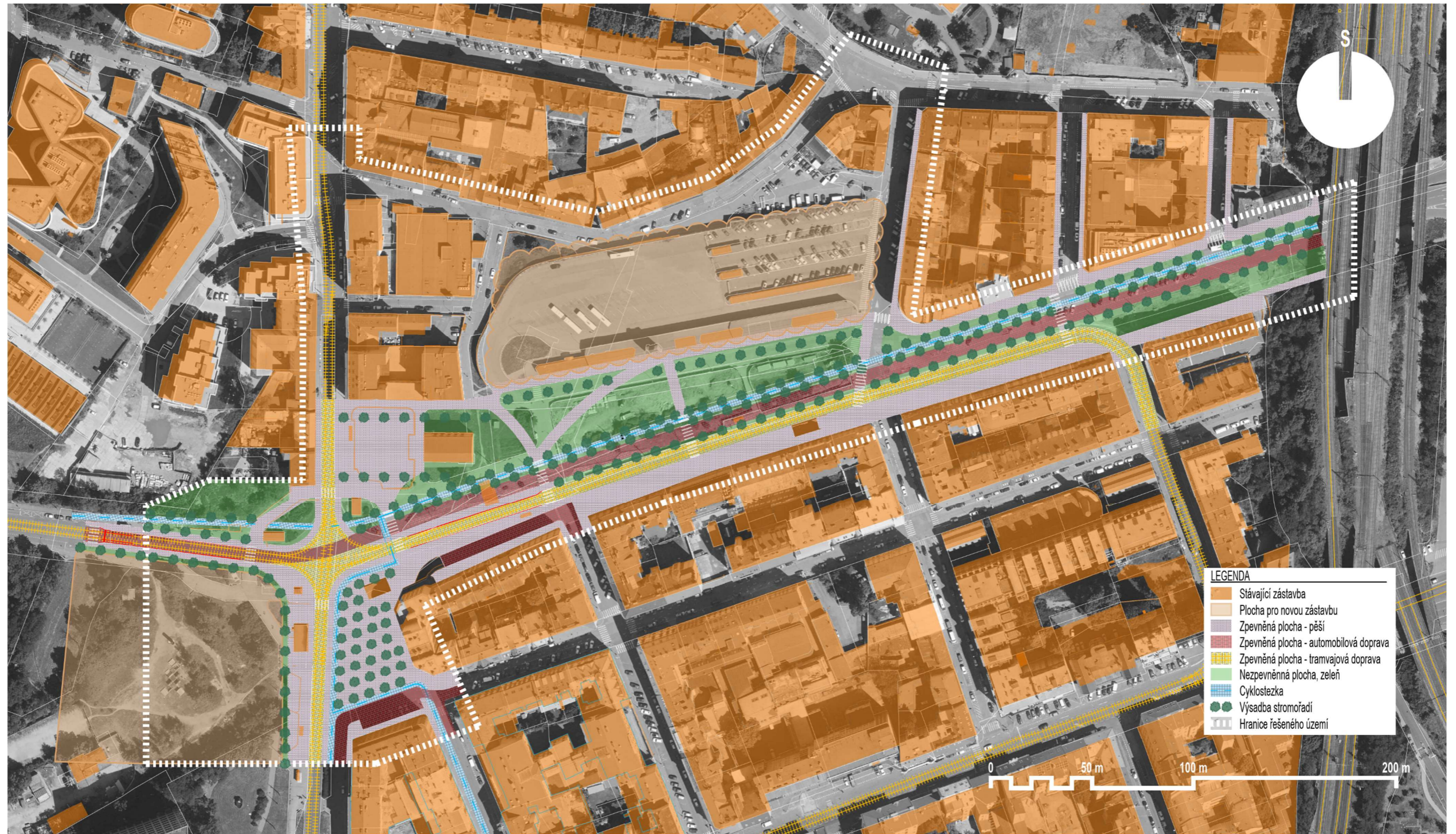
Návrh je doplněn o stromořadí a plochu souvislé výsadby stromů v pravém dolním kvadrantu. Stromy jsou součástí modrozelené infrastruktury a měly by být osazeny dle doporučení metodiky (IPR Praha 2022b) a dále doplněny o další vhodné prvky, jakými jsou například trvalkové dešťové záhony či zatravněné průlehy, případně vodní prvky.

V levém dolním kvadrantu je navržen pouze chodník lemovaný stromořadím, protože navazující prostor nemá dosud jasné budoucí využití, ale je zde předpokládána další výstavba.

Návrh úprav veřejných prostranství v okolí náměstí Bohumila Hrabala

Následující obrázek 80 je návrh v měřítku 1:2000, návrh v měřítku 1:1000 je samostatnou Přílohou č. 1 této práce.

Návrhu úprav veřejných prostranství v okolí náměstí Bohumila Hrabala



Obrázek 78: Návrhu úprav veřejných prostranství v okolí náměstí Bohumila Hrabala 1:2000 (návrh autorka, podkladová data IPR 2023a)

Návrh obsahuje prostor pro zamýšlenou bytovou výstavbu formou blokových domů s aktivním parterem na místě současného autobusového nádraží, veřejné prostranství parkové úpravy na současném pásu zeleně, úpravu profilu ulice Na Žertvách doplněnou stromořadími a upravený prostor křížení ulic Zenklova a Na Žertvách.

Veřejné prostory by měly splňovat požadavky na modrozelenou infrastrukturu a hospodaření s dešťovou vodou. Propustné formy dláždění by měly opticky odlišovat prostor pro jednotlivé druhy dopravy.

Návrh propojuje Libeňský most s Balabenkou zprůjezdněním ulice Na Žertvách. Automobilová doprava by zde byla významně zklidněna a umožněna jen osobním vozům, vozům dopravní obsluhy a MHD. Cílem je zpřístupnit průjezd územím automobilové dopravě ve směru východ-západ, avšak kapacitně nevytvořit atraktivní trasu pro tranzitní dopravu. Prvky zklidnění dopravy by tento průjezd měly umožnit rezidentům a cílové dopravě a ostatní tranzit odradit. Zklidnění dopravy by mělo optimálně využívat pasivní prvky omezení před aktivními. Mezi preferované pasivní prvky omezující automobilovou dopravu jsou změny povrchu z hladkého živičného povrchu na hrubou dlažbu, výškové změny úrovně jízdnic pruhů, nebo zpomalovací příčné prahy, užší jízdnic prahy a blízkost stromořadí nebo veřejného osvětlení jízdnic pruhů. Pro větší bezpečnost přecházejících chodců by mohlo být navrženo lokální zúžení vozovky u přechodů s cílem pohodlnějšího a přehlednějšího vstupu do vozovky, což by bylo dalším prvkem zpomalování automobilové dopravy.

7 Diskuze

Návrh úprav veřejných prostranství v okolí náměstí Bohumila Hrabala si kladl za cíl vytvořit multifunkční prostor s ohledem na celou řadu faktorů. Zásadní bylo vyřešit dopravní situaci, vytvořit přehledný a přívětivý prostor pro uživatele, zachovat hodnoty řešeného území a jeho provázanost s okolím.

Návrh využívá celé šíře ulice Na Žertvách a změnou uličního profilu umožňuje průjezd cyklistické dopravě po obousměrné cyklostezce. Dále zmenšuje a zpřehledňuje křížení ulic Zenklova a Na Žertvách a počítá s revitalizací stávajících zelených ploch a jejich přeměnou na pohodlně průchozí veřejné prostranství. V neposlední řadě je doplněn mnoha stromořadími a dalšími prvky modrozelené infrastruktury.

Odstranění identifikovaných problémů

Snahou navrhovaného řešení je odstranit identifikované problémy území. Změna funkčního využití prostoru nevyužívaného autobusového nádraží a přilehlého parkoviště za residenční objekt s aktivním parterem, který bude mít městotvornou funkci a zajistí potřeby obyvatel, transformuje nevlídný a pocitově nebezpečný prostor na místo plnící potřeby občanů. Dále výstavba potenciálně odstraňuje bariéru v podobě Hrabalovy zdi a měla by umožnit pohodlný průchod. Prostor zeleně tvořící fyzickou i pocitovou bariéru a neposkytující žádnou smyslupnou funkci je nahrazen veřejným prostranstvím parkového typu s jasně čitelným rozvržením a zprůchodňuje oblast pěším a cyklistům přehlednými a bezpečnými cestami.

Dále se návrh zabývá uspořádáním hlavního křížení ulic Zenklova a Na Žertvách. Tento prostor je upraven, zpřehledněn a doplněn prvky modrozelené infrastruktury. Díky tomu by měl být pro uživatele bezpečnější a příjemnější. Přístup od Libeňského mostu je pro cyklistickou dopravu zajištěn svedením pruhů do obousměrné cyklotrasy.

Prostor před synagogou je v návrhu upraven, tvoří reprezentativnější přístup k místní dominantě a umožňuje volný průchod všemi směry. Parkoviště ve východní části ulice Na Žertvách je nahrazeno stromořadím a zakomponováno do nového uspořádání ulice.

Návrh nepracuje s napojením navrhované cyklostezky na další cyklotrasy směrem ke křižovatce Balabenka, protože ta není součástí řešeného území.

Podpora identifikovaných hodnot

Návrh respektuje původní koncept blokové zástavby vytvářející charakter území. Díky přítomnosti metra a jeho návaznosti na tramvajovou dopravu zhodnocuje ekonomický i sociální potenciál. Dále podporuje hodnotu historického jádra oblasti a těžiště obce a zhodnocuje nevyužitou plochu zeleně umístěním atraktivního a funkčního veřejného prostoru, který podporuje význam místní dominanty a zároveň odkazuje na historický vývoj území. V neposlední řadě návrh navazuje na původní zamýšlené dopravní řešení a využití ulice Na Žertvách jako dopravní osy a využívá současných možností zklidňování dopravy k multifunkčnímu využití dopravní infrastruktury.

Zhodnocení dosažení cílů

Urbanistické cíle

Návrh se pokouší vyvážit plochu řešeného území, na jehož části počítá s výstavbou residenčního objektu s charakterem původní blokové zástavby. Aktivní parter tohoto objektu přímo navazuje na prostupný veřejný parkový prostor. Toto řešení spolu s výsadbou a dalšími prvky má podpořit komunitní, estetickou i pietní funkci veřejného prostoru a být místem pro trávení volného času. Návrh neuvažuje o konkrétním místě, které by plnilo kulturní funkci.

Dopravní cíle

Hlavním dopravním cílem této práce je podpořit pěší a cyklistickou dopravu. Prostupnost území je zlepšena vytvořením sítě cest v nově navrhovaném veřejném prostoru, změnou uspořádání a povrchu prostoru před synagogou a zpřehledněním křížení ulic Zenklova a Na Žertvách. Dále je navržena změna uličního profilu ulice Na Žertvách, která využívá velkorysé šíře ulice Na Žertvách a umožňuje vytvoření vlastního koridoru cyklistické dopravy, odděleného od automobilové a pěší dopravy stromořadími pro bezpečný a komfortní průjezd řešeným územím. Prvky zklidňování dopravy a bezpečného vedení pěších a cyklistů přes silnici umožňují využití celé plochy ulice Na Žertvách jako multidopravní zóny, kde tramvajová, automobilová, cyklistická i pěší doprava může probíhat ve vzájemné shodě. Propojení Libeňského mostu s křižovatkou Balabenka i pro automobilovou dopravulepší dostupnost území a prvky zklidňování automobilové dopravy by měly zajistit snížení atraktivity průjezdu pro tranzit a navázat na původní myšlenku využití ulice Na Žertvách jako části pražského diametru, který propojuje k němu přilehlé městské části.

Environmentální cíle

Návrh si také kladl za cíl protkat řešené území modrozelenou infrastrukturou. Navržená stromořadí a plochy výsadby jsou hlavní kostrou, která by měla být doplněna dalšími prvky, kterými se návrh zabývá jen okrajově.

Srovnání s analyzovanými projekty

Z hlediska celkové koncepce souhlasím s Analytickou územní studií (Unit Architekti 2017), na kterou navazuje studie veřejného prostranství náměstí Bohumila Hrabala (Unit architekti 2021). Tyto studie jsou propojené s projektem Palmovka One (Obermayer Helika 2021). Využití plochy dosluhujícího autobusového nádraží pro rezidenční stavbu a občanskou vybavenost vychází z potřeb daného území a zapadá do urbanistické koncepce oblasti. Stejně tak i přímá návaznost na revitalizovaný veřejný prostor před zamýšlenými objekty směrem k ulici Na Žertvách. Narozdíl od výše zmíněných studií se domnívám, že by měl být lépe využit potenciál ulice Na Žertvách, měla být více podpořena cyklistická doprava a vyzdvihnuta dominanta synagogy, a že by měl mít veřejný prostor velkorysejší rozsah a více náplní.

V porovnání se studií Pentagon Palmovka (AFARCH 2020) si nemyslím, že by mělo být hlavní centrum oblasti přesunuto z náměstí Bohumila Hrabala. Toto místo je těžištěm území a díky budově synagogy má historické ukotvení. Souhlasím, že by celý prostor tzv. Dolní Libně měl být vnímán komplexně a revitalizován koordinovaně.

Studie Jižního obchvatu (MČ Praha 8 2020), která řeší dopravní situaci v širším území, si klade za cíl odklonit významnou část tranzitní dopravy z území Libně. Osobně si myslím, že budování dalších odosobněných koridorů automobilové dopravy vytváří potenciální problém dalšímu rozvoji zasaženého území. Vhodnějším řešením by mohlo být efektivnější využití stávající infrastruktury, rozšíření možných tras a zklidňování automobilové dopravy.

Srovnání s příklady obdobných témat

Lipsko má vybudovanou ucelenou síť cyklostezek a cyklistických pruhů a z hlediska cyklistické dopravy je velmi důsledné. Ve svém návrhu jsem se inspirovala zejména oddělením cyklostezky stromořadím, protože to umožňuje dostatečnou šířku ulice Na Žertvách, usměrňováním parkování do zálivů mezi stromořadí s dostatečným prostorem pro bezpečné otevírání dveří ve vedlejších ulicích řešeného území a nulovými výškovými rozdíly nájezdů a sjezdů pro cyklisty. Další zajímavé prvky jsou cyklostezky navazující na chodník tam, kde je na to dostatečný prostor,

upřednostnění jízdního pruhu pro cyklisty převedením automobilové dopravy na tramvajový pás a nepřímé odbočení vlevo, ale těchto prvků nebylo v návrhu využito.

Návštěva Halle nad Sálou je, z hlediska vnímání cyklistů i pěších jako důležitých účastníků silničního provozu, velmi zajímavým zážitkem. Možná i právě proto, že zde slabší druhy dopravy mají přednost. Všímovost a tolerance sice není přenositelná, ale je možné vytvářet dopravní infrastrukturu tak, aby byla jak bezpečná, tak otevřená všem účastníkům silničního provozu a do jisté míry je nutná dávat na sebe vzájemně pozor. Proto návrh uvažuje o ulici Na Žertvách jako o multidopravním koridoru a nechává možnost pohybu pěší, cyklistické, tramvajové, ale i automobilové dopravě.

Kodaň je zajímavým příkladem města, kde je cyklistická doprava přirozenou součástí silničního provozu a postupem let dokázala mít na automobilovou dopravu silný vliv. Inspirativním prvkem jsou tzv. dánské pásy, tedy fyzické oddělení pruhu pro cyklisty pomocí různých povrchů nebo vyvýšením nad úroveň vozovky. Tento prvek je navrhován pro vedlejší ulice řešeného území.

Díky přehlednosti a jisté míře svobody pohybu je inspirativní křižovatka Anděl na Smíchově. Musí se vypořádat s různými druhy dopravy, což dělá odstraněním bariér a čitelností prostoru. Vzhledem k velké ploše této křižovatky, která je zejména v letních měsících velmi horká, by bylo vhodné doplnit prostor o prvky modrozelené infrastruktury pro zlepšení pobytové kvality, které navrhuji v bezprostředním okolí křížení ulic Zenklova a Na Žertvách.

8 Závěr

Území širšího centra metropolitních měst jsou cenná a měla by být navržena pro potřeby jejich uživatelů se zaměřením na rezidenční charakter, funkčnost veřejných prostranství a občanskou vybavenost v souladu s dopravní infrastrukturou.

Řešené území okolí náměstí Bohumila Hrabala je významné přestupní místo, ale také velmi zanedbaný prostor se zastaralým řešením, který vyžaduje intenzivní revitalizaci. Pohnutá historie a neustálé změny užívání tohoto území z něj udělaly nehostinné místo. Dnes již nevyužívané autobusové nádraží brání prostupnosti území, stejně jako řada dalších fyzických i pocitových bariér. Návrh se zabývá rozvržením řešeného území, vyčleněním plochy pro rezidenční výstavbu, vytvořením funkčního veřejného prostoru a úpravou dopravního řešení. Zaměřuje se na pohodlný a bezpečný prostup řešeným územím a na pobytovou kvalitu.

V rámci zpracování návrhu bylo nahlíženo na veřejný prostor jako na multifunkční a byl kladen důraz na prostupnost území a pobytovou pohodu stejně jako na podporu komunitní funkce s ohledem na historický a pietní odkaz místa. Dopravní infrastruktura je zamýšlena jako sdílená, která upřednostňuje potřeby pěších a cyklistů a jejich bezpečnost.

Důležitým hlediskem bylo začlenění modrozelené infrastruktury jako podstatné součásti městského prostoru a jeho adaptace. Další snahou byla práce s principy města krátkých vzdáleností, která má potenciál přivést nové obyvatele a nabídnout celou škálu služeb.

Uvědomuji si, že tento návrh není zpracován pro vlastní provedení uvedených úprav. Snahou bylo popsat hlavní záměry se zaměřením na propojování, sdílení a multifunkční využívání veřejného prostoru.

Návrh a závěry této práce by mohly být využitelné jako rámcový podklad, například jako zadání pro navazující územní studie, návrhy úprav územního plánu a další podrobnější analýzy. Než bude přistoupeno k podrobnému návrhu úprav náměstí Bohumila Hrabala a jeho okolí, vyžaduje řešené území detailnější rozbor nad rámec podobnosti této práce. V rámci dalších stupňů návrhu je nutné podrobně řešit dopravní nároky na území z hlediska širšího kontextu Hlavního města Prahy, detailně analyzovat možnosti a limity řešeného území z hlediska dalších záměrů stávající technické a dopravní infrastruktury, zejména stavby metra a jeho ochranného systému.

9 Seznam zdrojů

AFARCH, ©2020: Aulík Fišer architekti: Palmovka Pentagon (online) [cit. 2024.03.19], dostupné z <<https://www.afarch.cz/projekt/aulik-fisher-architekti-palmovka-pentagon/>>.

AOPK ČR, ©2024: Územní ochrana (online) [cit.2024.03.19], dostupné z <<https://aopkcr.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=399328f6b35646c2910ddbc0995b2bf6>>.

ATELIS, ©2023: ATELIS Olomouc - ateliér liniových staveb: Inspirace z Lipska (online) [cit. 2023.10.14], dostupné z <<https://www.atelis.eu/lipsko>>.

Cílek V., 2010: Krajiny vnitřní a vnější: texty o paměti krajiny, smysluplném bobrovi, areálu jablkového štrúdlu a také o tom, proč lezeme na rozhlednu. 2., dopl. vyd. Dokořán, Praha, 272 s.

ČÚZK, ©2024: Český úřad zeměměřický a katastrální: Archiválie Ústředního archivu zeměměřictví a katastru (online) [cit. 2024.03.22], dostupné z <<https://ags.cuzk.cz/archiv/>>.

Digitální atlas zaniklých krajin, ©2022: Přeměněná městská krajina: Charakteristika území (online) [cit. 2023.06.28], dostupné z <<http://www.zaniklekrajiny.cz/atlas/193-modelova-uzemi/praha/charakteristika-uzemi/991-soc-charakter-uzemi>>.

Förster L., Demarteau A., Benko A., 1845: Beschreibende und malerische Darstellung der K. K. österreichischen Staatseisenbahn von Olmütz bis Prag. Verlag von L. Försters artist. Anstalt, Wien.

Gehl J., 2012: Města pro lidi. Partnerství, Brno, 262 s.

Historický ústav AV ČR, ©2023: Historický atlas měst / Historical Towns Atlas (online) [cit.2023.12.03], dostupné z <http://towns.hiu.cas.cz/l_mt.php>.

Hrabal B., 1986: Život bez smokingu. Československý spisovatel, Praha, 245 s.

IPR Praha, ©2018 a): Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy: Dopravní chování (online) [cit. 2023.09.15], dostupné z <<https://iprpraha.cz/stranka/4211/doprava-2>>.

IPR Praha, ©2018 b): Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy: Plochy s rozdílným způsobem využití (online) [cit. 2023.09.16], dostupné z <<https://iprpraha.cz/stranka/55/plochy-s-rozdilnym-zpusobem-vyuziti>>.

IPR Praha, 2021: Územně analytické podklady hl. m. Prahy pro obec, 600 Dopravní infrastruktura, Toky lidí a zboží. Odbor územního rozvoje Magistrátu hl. m. Prahy, Praha, 170 s.

IPR Praha, ©2022 a): Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy: Palmovka jako druhý Anděl. Iniciativa redevelopmentu brownfieldu na Palmovce přebírá město (online) [cit. 2023.06.28], dostupné z <<https://iprpraha.cz/stranka/4100/palmovka-jako-druhy-andel-iniciativa-redevelopmentu-brownfieldu-na-palmovce-prebira-mesto>>.

IPR Praha, 2022 b): Městský standard plánování, výsadby a péče o uliční stromořadí jako významného prvku modrozelené infrastruktury pro adaptaci na změnu klimatu. Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, Praha, 208 s.

PR Praha, ©2023 a): Geografická data a mapy hlavního města Prahy (online) [cit. 2023.05.13], dostupné z <<https://geoportalpraha.cz/>>.

IPR Praha, ©2023 b): Metropolitní Plán Prahy (online) [cit. 2023.06.28], dostupné z <<https://plan.praha.eu/>>.

Jungmann J., 2010: Libeň - zmizelý svět. Muzeum Hlavního Města Prahy, Praha, 191 s.

Krase J., 1977. Reactions to the Stigmata of Inner City Living. The Journal of Sociology & Social Welfare 4 (7). 997-1010.

Lašťovková B., Kořátko J., 2001: Pražské usedlosti. Libri, Praha, 359 s.

Maier K., 2012: Udržitelný rozvoj území. Grada, Praha, 253 s.

MČ Praha 7, 2022: Zadání pro interiér ulic (online) [cit. 2024.03.22], dostupné z <https://www.praha7.cz/wp-content/uploads/2022/07/Zadani-pro-interier-ulic_zmen%C5%A1en%C3%AD.pdf>.

MČ Praha 8, ©2008: Kulturní památky - Libeňský zámek (online) [cit. 2023.06.28], dostupné z <<https://m.praha8.cz/Libensky-zamek.html>>.

MČ Praha 8, ©2010: Kulturní památky - Nová synagoga v Libni (online) [cit. 2023.06.28], dostupné z <<https://m.praha8.cz/nova-synagoga-v-libni.html>>.

MČ Praha 8, ©2011: MČ Praha 8: Aktuality z městské části - Palmovka se otevřela i pro cyklisty (online) [cit. 2023.09.16], dostupné z <<https://www.praha8.cz/Palmovka-se-otevrela-i-pro-cyklisty.html>>.

MČ Praha 8, ©2018: MČ Praha 8: Základní informace o Praze 8 - Základní informace o Praze 8 (online) [cit. 2023.06.28], dostupné z <<https://www.praha8.cz/Zakladni-informace-o-Praze-8.html>>.

MČ Praha 8, ©2020: MČ Praha 8: Aktuality z městské části - Jižní obchvat Libně: záchrana Palmovky od tranzitní dopravy (online) [cit. 2023.10.08], dostupné z <<https://www.praha8.cz/jizni-obchvat-libne-zachrana-palmovky-od-tranzitni-dopravy-1.html>>.

MČ Praha 8, ©2023: MČ Praha 8: Památky a významná místa (online) [cit. 2023.10.08], dostupné z <<https://www.praha8.cz/Pamatky-a-vyznamna-mista>>.

Melková P., 2014: Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy. Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, Praha, 288 s.

Městem na kole, ©2012: Městem na kole: Jak funguje cyklodoprava v Kodani I - uliční stezky (online) [cit. 2024.03.19], dostupné z <<https://mestemnakole.cz/2012/10/kodan-4/>>.

MHMP, ©2023: Libeň (Odbor památkové péče) (online) [cit. 2023.12.03], dostupné z <https://pamatky.praha.eu/jnp/cz/pamatkovy_fond/usedlosti_na_uzemi_hlavniho_mesta_prahy/liben/index.html>.

MMR ČR, 2019: Principy a zásady urbanistické kompozice v příkladech: verze 2019. Ministerstvo pro místní rozvoj, Praha, 109s.

MŽP, ©2015: Hospodaření s dešťovou vodou v ČR: idea vs. realita / Počítáme s vodou (online) [cit. 2023.06.28], dostupné z <<https://www.pocitamesvodou.cz/hospodareni-s-destovou-vodou-v-cr-idea-vs-realita/>>.

NPÚ, ©2022: Památkový katalog: Činžovní dům s kavárnou a kinem Svět (online) [cit. 2023.06.28], dostupné z <<https://pamatkovykatalog.cz/cinzovni-dum-s-kavarnou-a-kinem-svet-15035364>>.

NPÚ, ©2023: Památkový katalog: ateliér J. Laudy (online) [cit. 2023.06.28], dostupné z <<https://www.pamatkovykatalog.cz/atelier-j-laudy-15030436>>.

NPU, ©2024: Památkový katalog - mapa (online) [cit. 2024.03.19], dostupné z <https://geoportal.npu.cz/webappbuilder/apps/93/?se=Prostorov%C4%9B%20identifika%C4%8Dn%C3%AD%20prvky%20IISPP&la=3&fk0=KOD_CZ&fv0=22572&zo=1>.

Obermayer Helika, 2021: Palmovka One (online) [cit. 2024.03.22], dostupné z <https://www.obermayer.cz/helika_reference/palmovka-one/>.

Pařík A., 2011: Zmizelý svět Libně / Holocaust (online) [cit. 2023.06.28], dostupné z <<https://www.holocaust.cz/zdroje/clanky-z-ros-chodese/ros-chodes-2011/leden/zmizely-svet-libne/>>.

Prague.eu, ©2023: Hrabalova zeď (online) [cit. 2023.09.17], dostupné z <<https://www.prague.eu/cs/objekt/mista/2954/hrabalova-zed>>.

Praha.eu, ©2023: Přes Anděl konečně legálně (online) [cit. 2023.10.22], dostupné z <https://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/cyklisticka/cyklisticka_old_zaloha/aktuality/res_andel_konecne_legalne.html>.

ROPID, ©2017: Pražská integrovaná doprava: Vyhodnocení tramvajového průzkumu z listopadu 2016 (online) [cit. 2023.09.17], dostupné z <<https://pid.cz/vyhodnoceni-tramvajoveho-pruzkumu-2016/>>.

ROPID, ©2019: Pražská integrovaná doprava: Kolik lidí jezdí hromadnou dopravou v jednotlivých dnech či měsících roku? (online) [cit. 2023.09.15], dostupné z <<https://pid.cz/kolik-lidi-jezdi-hromadnou-dopravou-jednotlivych-dnech-ci-mesicich-roku/>>.

Ryska P., 2014: Libeňské židovské město (online) [cit. 2023.06.28], dostupné z <<https://www.prahaneznamy.cz/praha-8/liben/libenske-zidovske-mesto/>>.

Římanová M., Sedlák R., 2023: Ministerstvo vnitra České republiky: Kam se poděl život ve veřejném prostoru? (online) [cit. 2023.06.28], dostupné z <<https://www.mvcr.cz/clanek/kam-se-podel-zivot-ve-verejnem-prostoru.aspx>>.

Sitte C., Buriánek V., 1995: Stavba měst podle uměleckých zásad. ÚÚR: ABF, Brno, 111 s.

Temelova J., 2007: Flagship developments and the physical upgrading of the post-socialist inner city: the golden angel project in prague. *Geografiska Annaler* 89 (2). 169–181.

Tomeš J., 2001: Libeňskou minulostí. Maroli, Praha, 130 s.

Tuan Y., 2002: Space and place: the perspective of experience. University of Minnesota press, Minneapolis, 248 s.

UNIT Architekti, 2017: Analytická studie oblasti Palmovka: rozbor lokality jako příprava projektu Víze Palmovka 2030. Městská část Praha 8, Praha, 167 s.

UNIT Architekti, 2021: Studie veřejného prostranství náměstí Bohumila Hrabala. Městská část Praha 8, Praha, 67 s.

Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), v platném znění.

Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění.

10 Přílohy

Příloha 1 – Návrh úprav veřejných prostranství v okolí náměstí Bohumila Hrabala