

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

FAKULTA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

KATEDRA APLIKOVANÉ GEOINFORMATIKY A ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ



Studie zpřístupnění a oživení Smíchovské náplavky

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Vedoucí práce: Ing. Vojtěch Novotný, Ph.D.

Diplomant: Bc. Barbora Procházková

2018

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Fakulta životního prostředí

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Barbora Procházková

Prostorové plánování

Název práce

Studie zpřístupnění a oživení Smíchovské náplavky

Název anglicky

Conceptual study for rehabilitation of Smíchov riverside

Cíle práce

Cílem práce je identifikovat překážky spontánního oživení Smíchovské náplavky v prostoru mezi Dětským ostrovem a Císařskou loukou a navrhnout postupy jejich řešení. Součástí řešení bude rovněž koncepce zpřístupnění prostoru Smíchovské náplavky z území centrálního Smíchova.

Metodika

Studentka vypracuje literární rešerši zaměřenou zejména na kvalitu veřejných prostranství a strategické a územní plánování. Na základě literární rešerše provede zevrubné analýzy řešeného území včetně fotodokumentace, jejichž cílem je identifikace potenciálu území a požadavků na něj kladených v platných ÚPD hl. m. Prahy. Koncepce zpřístupnění prostoru Smíchovské náplavky bude mimo jiné obsahovat identifikaci klíčových ulic a akční plán pro jejich adaptaci.

Doporučený rozsah práce

do 70 stran textu doplněného adekvátní obrazovou přílohou (kartogramy, fotodokumentace)

Klíčová slova

nábřeží, veřejná prostranství, Praha 5, Vltava, koncepce

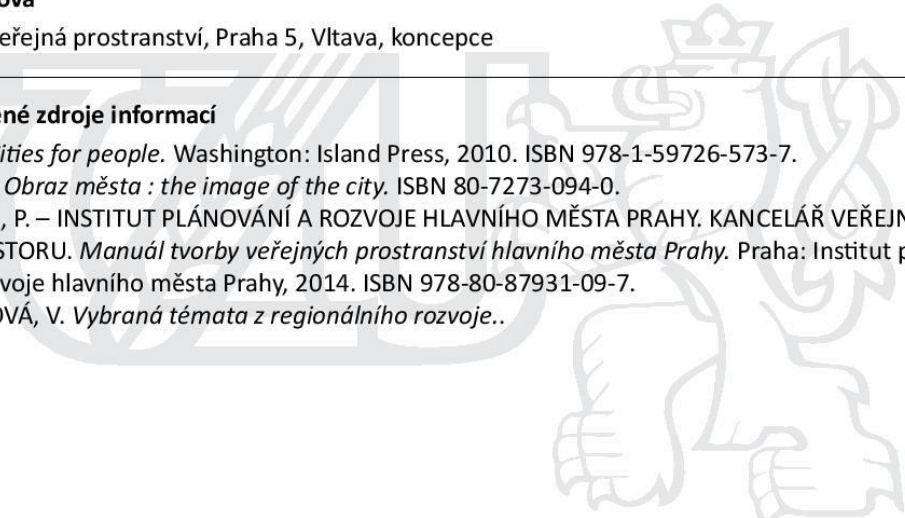
Doporučené zdroje informací

GEHL, J. *Cities for people*. Washington: Island Press, 2010. ISBN 978-1-59726-573-7.

LYNCH, K. *Obraz města : the image of the city*. ISBN 80-7273-094-0.

MELKOVÁ, P. – INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY. KANCELÁŘ VEŘEJNÉHO PROSTORU. *Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy*. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2014. ISBN 978-80-87931-09-7.

ŠILHÁNKOVÁ, V. *Vybraná témata z regionálního rozvoje..*



Předběžný termín obhajoby

2017/18 LS – FŽP

Vedoucí práce

Ing. Vojtěch Novotný, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra aplikované geoinformatiky a územního plánování

Elektronicky schváleno dne 17. 3. 2018

doc. Ing. Petra Šímová, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 18. 3. 2018

prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.

Děkan

V Praze dne 31. 03. 2018

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci vypracovala samostatně pod vedením Ing. Vojtěcha Novotného, Ph.D., s použitím literárních pramenů a publikací, které jsou uvedeny v seznamu zdrojů, ze kterých jsem čerpala.

V Praze 9. 4. 2018

Bc. Barbora Procházková

Poděkování

Ráda bych tímto poděkovala svému vedoucímu diplomové práce panu Ing. Vojtěchu Novotnému, Ph.D., za jeho rady, připomínky a za jeho kladný přístup při konzultacích.

Abstrakt

Diplomová práce se zaměřuje na, v současné době, aktuální téma pražských náplavek a utváření sítě kvalitních veřejných prostranství. Konkrétně se jedná o prostory smíchovského nábřeží a jeho okolí. Práci řešené území se nachází mezi Dětským ostrovem a Císařskou loukou, z východu je pak ohraničeno ulicí Štefánikova. Cílem práce je pomocí analýz identifikovat překážky spontánního oživení veřejných prostorů náplavky a navrhnout postupy jejich řešení. Analýzy byly prováděny formou vlastního, zúčastněného pozorování. Sebraná data z průzkumů byla zpracována do analýz, které pak napomohly k vytvoření výsledné koncepce. Koncepce by se dala popsat jako soubor doporučení úprav ve veřejných prostorech Smíchova k docílení komfortnějšího a atraktivnějšího využívání těchto prostorů pro pěší. Koncepce také obsahuje návrh prostupnosti územím a vytvoření tak kvalitní sítě veřejných prostorů pro lepší orientaci a pohyb. Práce má za úkol poukázat na nutnost, při zpracování studií na prostranství náplavky, řešit v těchto případech území v širším měřítku a řešit přístupy do tohoto území. Práce může v budoucnu sloužit jako podklad při zpracovávání podrobnější územně plánovací dokumentace.

Klíčová slova

Nábřeží, Smíchov, Praha 5, veřejná prostranství, koncepce

Abstract

The thesis focuses on the the currently much discussed topic of Prague waterfronts and on creation of a network of quality public spaces. It deals specifically with the areas of the Smíchov railway station and surroundings. The area is located between Dětský ostrov and Císařská louka and its eastern border is marked by the Štefánikova street. The goal of the thesis is to analyse barriers of spontaneous revival of public spaces of the waterfront and to propose solutions. The method used for the analyses was observant participation. Collected data was compiled into reports which helped shape the final concept. The concept may be described as a set of recommendations to alter the Smíchov public spaces with the aim to make use of these spaces more comfortable and attractive for pedestrians. The concept also includes a proposal for linking the spaces to create a quality public spaces network to improve orientation and movement. The thesis sets itself a goal of attracting attention to the necessity of dealing with these spaces on a broader scale and not omitting access points to these areas when studies for the waterfront revival are assigned. In future the thesis can be used as input when detailed zoning documentation is being compiled.

Keywords

Riverside, Smíchov, Prague 5, public spaces, concept

Obsah

1. Úvod	1
2. Cíl práce	2
3. Metodika	3
4. Literární rešerše	5
4.1 Veřejný prostor	5
4.1.1 Typologie veřejných prostranství.....	6
4.1.2 Systém veřejných prostranství.....	11
4.1.3 Kvalita veřejných prostranství.....	14
4.2 Principy tvorby veřejných prostorů	16
4.2.1 Obraz města	18
4.2.2 Prvky veřejných prostorů	19
4.3 Užívání veřejného prostoru	21
4.3.1 Aktivity v prostoru.....	21
4.3.2 Sociální zorné pole	23
4.3.3 Lidské měřítko	23
4.4 Územní plánování	25
4.4.1 Územně plánovací podklady (ÚPP)	25
4.4.2 Územně plánovací dokumentace (ÚPD)	26
4.4.3 Postup územního plánování při změnách a tvorbě VP	27
4.5 Strategické plánování	29
5. Průzkumy a rozbor	30
5.1 Širší vztahy	30
5.2 Rozbor územně plánovacích podkladů	34
5.2.1 Územně analytické podklady hl. m. Prahy	34
5.2.2 Koncepce pražských břehů	39
5.2.3 Studie A 8000	45
5.3 Požadavky plynoucí z územně plánovací dokumentace	49
5.3.1 Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy po aktualizaci č. 1	49
5.3.2 Územní plán hl. m. Prahy	53
5.4 Limity využití území	58
5.4.1 Záplavové území	58
5.4.2 Památková ochrana území.....	60

5.5	Přístupnost a prostupnost územím	61
5.6	Současný stav území	78
5.6.1	Využití území	78
5.6.2	Rozbor hodnot	86
5.6.3	Rozbor problémů v území	87
5.7	Problémy k řešení	88
6.	Výsledky	90
6.1	Koncepce	90
6.1.1	Okruh Smíchovem „Nábřežní magistrála, bulvár Štefánikova“	90
6.1.2	Revitalizace ulic	91
6.1.3	Cyklistika	100
6.1.4	Náplavka jako kulturně-rekreační společenský prostor.....	101
6.2	Postup řešení identifikovaných problémů	103
6.2.1	Akční plán.....	103
7.	Diskuse	109
8.	Závěr	111
9.	Zdroje	113
10.	Seznam příloh	116

1. Úvod

Řeka Vltava odjakživa dotváří obraz města Prahy. S tématem řeky ve městě úzce souvisí prostory na řeku navazující, těmito prostory jsou označovány náplavky a městská nábřeží. Uvedené plochy jsou často velmi významnými veřejnými prostory přirozeně určené k trávení volného času a relaxaci obyvatel a návštěvníků.

Velmi aktuálním tématem je řešení, zkvalitňování a ožívování tohoto území, jakožto území s celoměstsky významným charakterem. V současné době zpracovávané dokumenty poskytují informace o území samotné náplavky či nábřeží, neřeší však veřejné prostory v širším měřítku, nezabývají se řešením prostupnosti přilehlého území a přístupy do prostorů nábřeží. Území se v této době také potýká s problémy špatné orientace a přizpůsobování uličních profilů automobilům, s menšími ohledy na pěší pohyb. Tato fakta vedou k vyliďňování některých ulic, anebo naopak k jejich přetíženosti z hlediska pohybu chodců a kapacitám např. chodníkových ploch. Tato práce se tedy zaměřuje na rozbor jednotlivých ulic a jejich uličních profilů a snaží se tím vytvořit atraktivnější a bezpečnější prostory pro pohyb chodců. Ve větší míře se také zaměřuje na řešení parteru přilehlých budov. V práci je kladen menší důraz na řešení náplavky jako takové, jelikož existují studie, které tuto problematiku podrobně popisují (Studie A800, Koncepce pražských břehů). Diplomová práce se cíleně zaměřuje na řešení prostupnosti území a přístupů do prostorů nábřeží. Další z řešených otázek v práci je cyklodoprava na Smíchově. Aktuální stav cyklostezek nacházejících se v tomto území je nevyhovující a vyžaduje vytvoření celistvé struktury kvalitních ploch pro tuto stále populárnější formu dopravy.

2. Cíl práce

Cílem práce je identifikovat překážky spontánního oživení Smíchovské náplavky v prostoru mezi Dětským ostrovem a Císařskou loukou a navrhnout postupy jejich řešení. Součástí řešení bude rovněž koncepce zpřístupnění prostoru Smíchovské náplavky z území centrálního Smíchova.

3. Metodika

Diplomová práce se zabývá územím Pražské Smíchovské náplavky a jejím blízkým okolím. Území je vymezeno na severu Dětským ostrovem, na jihu ostrovem Císařská louka, na západě ulicemi Nádražní a Štefánikova a na východě pak řekou Vltava.

Práce se skládá ze dvou částí, teoretické a praktické. Teoretická část se věnuje pojmům týkajícím se zvoleného tématu pražské Smíchovské náplavky a jejího okolí, pochopení tohoto prostoru v celoměstském měřítku. Přiblížit tím problematiku, která se v území vyskytuje. Důraz je kladen na téma veřejných prostranství, určování kvality těchto prostorů a seznámení se s nimi jako faktorem, který udává obraz města jako takového. Cílem této části práce je především vhléd do zvoleného tématu a popis užití terminologie. Dále se teoretická část práce zabývá územním a strategickým plánováním hl. m. Prahy.

Analytická část je vypracována pomocí vyhodnocení sebraných dat v mapové a textové podobě. Data byla pořízena pomocí vlastního, zúčastněného pozorování a nastudováním platné územně plánovací dokumentace i územně plánovacích podkladů. Majetkoprávní vztahy byly zjišťovány pomocí dat z katastru nemovitostí. Dále byly v práci využity a kriticky rozebrány případové studie a koncepce, které se zpracovávaly a v současné době zpracovávají na dotčené území.

Na základě sebraných dat byly vytvořeny dílčí analýzy území, které slouží jako podklad ke zpracování výsledné koncepce území. Výstupy z analýz utvářejí pohled na zkoumanou část města a identifikují překážky spontánního oživení náplavky. Ve značné míře je v práci rozebrána prostupnost širším okolím a přístupy do prostorů náplavky. Jednotlivě byly zanalyzovány ulice řešeného území a identifikovány jejich problémy, podložené výstupy v podobě „karet ulic“, popisujících charakter a uliční profil konkrétních spojnic území. Diplomová práce se také zabývá procesem územního plánování při případných změnách v území. V závěru práce byly navrženy úpravy k docílení zlepšení prostupnosti a zkvalitnění veřejných prostorů, což by mohlo mít za důsledek zvýšení návštěvnosti smíchovského nábřeží.

Ve studii byly zohledněny současné územní regulativy a limity a jsou respektována pravidla, dle kterých se pražská Smíchovská náplavka může dále rozvíjet. Fotografie a kartogramy bez uvedeného zdroje, či autora byly vypracovány

autorkou práce. Kartogramy byly vypracovány v programech CorelDRAW a ArcGIS online.

Výsledkem práce je seznámení se s prostorem smíchovského nábřeží a jeho blízkým okolím. Identifikace problémů, se kterými se v současné době tento veřejný prostor potýká. Nastínění případných návrhů na zlepšení a zkvalitnění podmínek pro možnost užívání těchto prostorů a vytvoření akčního plánu. Práce má také za účel upozornit na soustavně neřešený aktuální stav Smíchovské náplavky a připomenout nutnost řešení stavu tohoto území v širším měřítku.

4. Literární rešerše

4.1 Veřejný prostor

Podle § 34 zákona č. 128/2000 Sb. (zákon o obcích), v platném znění jsou pod pojmem veřejný prostor označována všechna „náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru.“ (§ 34 zákona č. 128/2000 Sb.)

Původ termínu „*veřejné prostranství*“ (dále VP) vychází z anglického „*public space*“. Nejjednodušeji lze tento termín chápat jako všechny prostor, který nepatří do soukromé sféry. Obecně tento prostor slouží k setkávání a komunikaci ve všech jejich rovinách od politicko-právní, přes sociální, až k fyzické podstatě. (Melková a kol. IPR 2014 b)

Pojem „veřejný prostor“ metaforicky vyjadřuje něco otevřeného a přístupného veřejnosti. Dále se v urbanistickém, či architektonickém pojetí užívá „*open space*“, přeloženo jako „*otevřený prostor*“. Tento pojem popisuje veřejný prostor jako volnou plochu mezi budovami. Konkrétní prostory se dají označit jako náměstí, ulice, parky, hřbitovy, hřiště a návsi. Česká legislativa pod pojmem veřejné prostranství rozumí prostory sloužící k veřejnému užívání bez omezení a ohledu na vlastnictví těchto prostorů. Majetkoprávně VP nemusí být vždy ve veřejném majetku nebo správě. Trendem se stává, že soukromí majitelé a investoři cítí potřebu a přínos z vytvořením veřejně přístupných prostorů ve svých projektech. Existují i případy veřejného vlastnictví s regulovanou nebo omezenou přístupností. (Melková a kol. IPR 2014 b)

Přechody mezi veřejným a soukromým vlastnictvím se dají rozdělit do dvou skupin, tvrdé a měkké.

- Tvrdé přechody nemají žádný aspekt s rozměňovací funkcí. Jsou to například dveře oddělující soukromí domu, vedoucí přímo do ulice.
- Měkké pak mají volnější přechod mezi soukromým a veřejným, například dveře od vlastního bytu vedou do polosoukromé, společné chodby, které ústí do dvora, či předzahrádky a teprve pak do veřejného uličního prostoru. (Melková a kol. IPR 2014 b)

Prostory poloveřejné

Tyto prostory se dají definovat jako například menší obytné ulice u rodinných domů, vnitrobloky domů, či dvory, které jsou přístupné veřejnosti, ale obyvatelé zde bydlící je vnímají jako „vlastní teritorium“. Obyvatelé často mají své poloveřejné prostory pod přirozenou sociální kontrolou, i když jim nepatří. Často se stává, že tito obyvatelé si své prostory zvelebují květináči s rostlinami, lavičkami nebo herními prvky pro děti. (Čablová a kol. Nadace partnerství 2011)

Prostory polosoukromé

Do této skupiny spadají plochy, které mají soukromého vlastníka, ale veřejnost je za určitých podmínek může využívat. Mezi polosoukromé prostory patří třeba restaurace, kavárny, rekreační centra. Nákupní centra a galerie s velkými átrii se dají označit jako soukromé prostranství s funkcí veřejného prostranství. (Čablová a kol. Nadace partnerství 2011)

Prostory soukromé

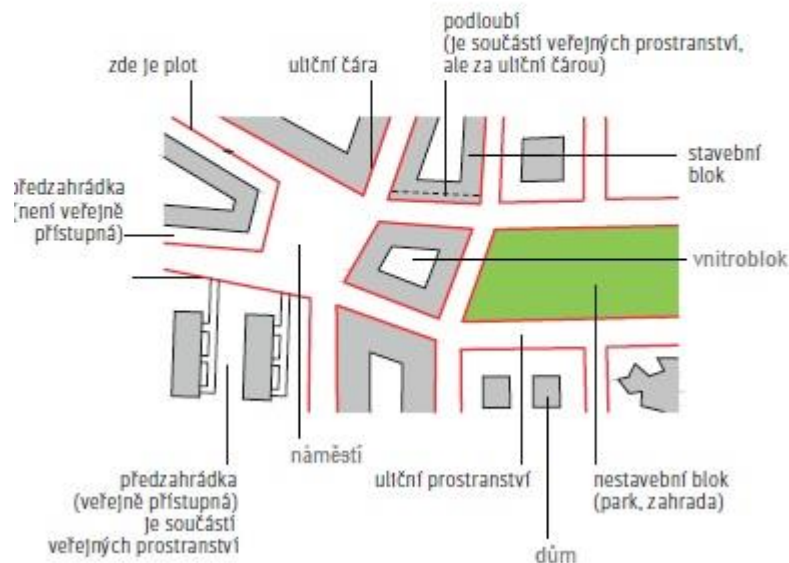
Prostory nepřístupné pro veřejnost. I tyto prostory mohou však mít vliv na přilehlá veřejná prostranství, například soukromé zelené předzahrádky domů mění vzhled celé ulice, ve které stojí. (Čablová a kol. Nadace partnerství 2011)

4.1.1 Typologie veřejných prostranství

Veřejné prostory města jsou tvořeny od základního skladebního prvku, kterým je samotný dům. Soustava domů pak utváří charakter bloku. Urbánní blok je základní stavební jednotkou města. Veřejné prostory jako jsou ulice a náměstí, doplněné parky, udávají tvary a rozměry bloků města. (Melková a kol. IPR 2014 b)

Veřejná prostranství v Pražských stavebních předpisech

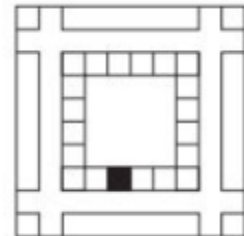
[Zdroj: Pražské stavební předpisy s aktualizovaným odůvodněním, IPR Praha, 2014]



Obr. č. 1: Veřejná prostranství v pražských stavebních předpisech, zdroj: IPR Praha, 2014

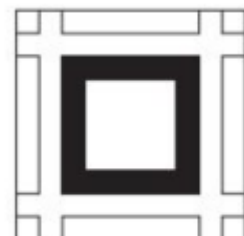
- **Dům**

Dům je základní skladební jednotka, která udává kvalitu, typologii a charakter bloku. Celou strukturu města utvářejí jednotlivé domy, doplněné výraznějšími dominantními prvky. Domy mohou tvořit buď urbánní bloky – umístěné plynule podél uliční čáry nebo roztroušenou zástavbu – příkladem jsou vilové čtvrti. Tyto dvě formy doplňují soliterně stojící stavby. Jedním ze znaků města je hustota jeho zástavby. (Melková a kol. IPR 2014 b)



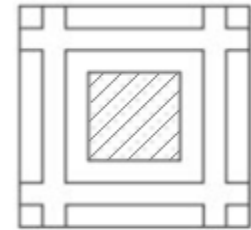
- **Blok**

Urbánní blok je tvořen na sebe navazujícími domy. Rozměr, výška a charakter bloků utváří vzhled a charakter městské části. V Praze je uváděn typický blok jako šestipodlažní domy v bloku o rozměrech 100 x 100 metrů. Veřejná prostranství tvoří volný prostor mezi jednotlivými bloky, jsou tak protikladem ke hmotě zástavby. (Melková a kol. IPR 2014 b)



- **Vnitroblok**

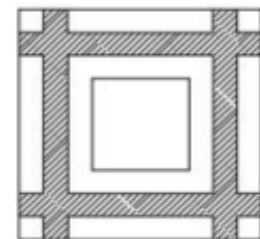
Čím dál méně častější dvorní trakty, vytvořené okolní blokovou zástavbou. Mohou mít formu vnitřních dvorů a nádvoří, až po zelené plochy a zahrádky. V současné době není dostatečně využít potenciál těchto cenných prostorů a dochází k jejich zanedbávání. Nejasně definované plochy jsou často využívány k parkování automobilů rezidentů



nebo existují jako zeleň bez úpravy. Dají se však využívat nejen k sociální soudržnosti obyvatel a dětským aktivitám, ale i ke zvýšení cen nemovitostí s návazností na zeleň. (Čablová a kol. Nadace partnerství 2011)

- **Ulice**

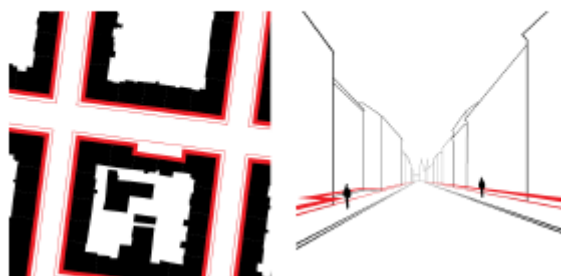
Zpevněné liniové veřejné prostranství, definuje rozměry bloků. Forma ulice je v dnešní době tak typická, že už není ani vnímána jako veřejné prostranství. V historii se města stavěla podél důležitých obchodních cest. Do současné doby tento trend zasahuje, například na venkově, kde si některé vsi ponechaly svou historickou formu tzv. ulicovek,



kde se domy staví přímo kolem ulic. Domy uspořádané podle ulice se stavěly výhradně do přibližně 30. let 20. století. V této době se projevil nový trend „volné zástavby v prostoru“. Domy povětšinou nesly jména ulic, či náměstí, byly však zpravidla volně umísťovány a nerespektovaly uliční čáry. Po čase se projeví nedostatky tohoto typu zástavby a pomalu se vše začalo vracet k původní, tradiční městské struktuře. (Čablová a kol. Nadace partnerství 2011)

Princip uspořádání města

[Zdroj: IPR, 2016]



Obr. č. 2: Uliční prostor v blokové zástavbě, zdroj: IPR Praha, 2014

Typy ulic:

Městská třída - dopravní a pěší funkce

- obchodní, společenská a dopravní funkce
- bohatě členěný parter
- výrazný podíl obchodů a služeb
- vysoký podíl dopravy, občas kolize s obchodní a společenskou funkcí

Obytná ulice - bez tranzitní dopravy, sloužící k obsluze přilehlých domů

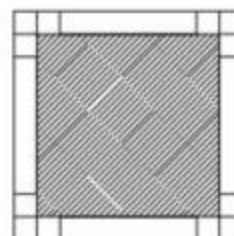
- svým charakterem umožňuje sociální kontakty
- pás chodníku, vozovka s parkováním, popř. trávník a stromy
- dnes se se tyto ulice co nejvíce zklidňují a vymezují se jako obytné zóny 20km/h nebo Zóna 30, 30km/h

Pěší zóna - ulice bez motorového provozu

- převažuje obchodní a společenská funkce
- ulice s historickým a turistickým potenciálem
- bohatý parter s velkým podílem drobných obchodů
- úzký uliční profil
- umožnění sociálních kontaktů, příležitost k různým aktivitám v ulici
- větší podíl návštěvníků obchůdků a restaurací

- **Náměstí**

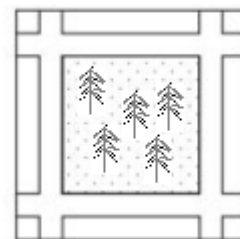
Již od starověku má náměstí funkci především shromažďovací, nejprve se zde scházeli občané, aby rozhodovali o důležitých politických otázkách, později se zde odehrávaly zemědělské a řemeslné trhy, dále třeba průvody panovníků, či církevní události. Náměstí mají v městské struktuře především plošný charakter. Dalšími významnými funkcemi náměstí v současné době jsou například pořádání kulturních, sportovních akcí, slavností, či přehlídek. Náměstí obvykle plní funkci obchodního tržiště města a dotváří tak jeho obraz města. To především živým parterem budov s obchody a službami. V současné době se živá náměstí potýkají s odlivem zákazníků do velkých shoppingových center. Tím více je třeba se věnovat



péči a údržbě náměstí a VP obecně a je třeba návštěvníkům nabízet co nejpříjemnější prostředí pro trávení času, zvyšovat atraktivitu místa např. zelení, vodními prvky, mobiliářem umožňujícím pobyt jak na slunci, tak ve stínu. V daném směru je potřebné omezovat náměstí jako parkovací plochy. (Čablová a kol. Nadace partnerství 2011)

- **Parky**

Na přelomu 19. a 20. století byly v našich zemích hojně zakládány parkové plochy. Parky se vyznačují vysokým podílem koeficientu zeleně na ploše VP, jedná se o travnaté plochy doplněné stromy, keři a rostlinami, propletené chodníkovými cestičkami. Plochy městské zeleně jsou součástí obrazu města jako takového. Mají mj. za důsledek zvýšení cen nemovitostí s návazností na ně.



Důležitý je také ucelený systém městské zeleně, který dotváří organismus celého města ve smyslu protiváhy s uličními a blokovými zástavbami. Časté je propojení celých parkových ploch se soliterně stojícími stromy a stromořadím. Je třeba myslet i na spojení městské zeleně s okolní krajinou. Tyto parkové městské plochy slouží k rekreaci obyvatel a tím k pocitu zdravějšího městského prostředí. (Čablová a kol. Nadace partnerství 2011)

- **Nábřeží**

Prostory lemující vodní toky. Jedná se o plochy s velkým potenciálem, často nedostatečně využitým. Dříve tyto prostory neměly charakter plnohodnotného veřejného prostranství, často byly neupravené a neudržované. Až od poloviny 19. století jsou zušlechťovány formou kamenného



Foto č. 1: Smíchovské nábřeží

nábřeží s náplavkami. Postupně se tak staly hodnotnými veřejnými prostory, které mají kontakt, jak vizuální, tak fyzický, s vodou. Jedná se o liniové prvky podél významných řek protékajících městem. Mohou být řešeny buď městskou, nebo parkovou úpravou, stromořadí zde může tvořit biokoridory. Jsou často využívány k rekreaci a procházkám s výhledy, je tedy vhodné navrhovat zde „měkkou“, pomalou dopravu tj. pásy pro chodce a cyklisty. Využití potenciálu nábřeží se může docílit hlavně komplexním řešením prostupnosti podél břehů, to však vyžaduje zásahy do

městské struktury a majetkoprávních vztahů. Jedná se o dlouhodobý proces změn vedoucích ke zlepšení prostupnosti. Je nutné také uvážit potenciální povodňové nebezpečí, hrozící v těchto prostorech. (Čablová a kol. Nadace partnerství 2011)

- **Náplavka**

Oproti nábřeží se jedná o plochu, která je téměř v úrovni vody, není oddělená od řeky nábřežní zdí. Umožňuje kotvit lodím u břehu. Poskytuje většinou kvalitní a významné celoměstské veřejné prostory. Jelikož se nachází v úrovni vody, je ještě více ohrožena povodněmi než nábřeží. (Čablová a kol. Nadace partnerství 2011)



Foto č. 2: Smíchovská náplavka

- **Specifické veřejné prostory**

Mezi tyto další prostory města patří např. přístupné střechy budov, vyhlídky nebo plochy zeleně. Dále zastřešené obchodní pasáže, které vznikaly z přeplněných ulic a tvoří reprezentativnější prostředí (Lucerna, Koruna v Praze...), ale také veřejné prostory před významnými budovami (divadla, kulturní domy...). Tento prostor dává často vyniknout oné budově ve VP. (Čablová a kol. Nadace partnerství 2011)

4.1.2 Systém veřejných prostranství

Každé město má svůj systém - síť veřejných prostranství. Jedná se o soustavu a propojení ulic, či náměstí mezi okolní zástavbou. Tento systém usnadňuje obyvatelům i návštěvníkům snadnější orientaci a pohyb po městě. Základními charakteristikami je spojitost, přehlednost a ucelenost. Systém zjednodušeně zajišťuje volný pohyb po městě, propojuje jednotlivé cíle bez nutnosti překonávání nepropustných bariér. Při navrhování této sítě je důležité, aby byly vytvořeny logické trasy, malá prostranství a tím také jasná hierarchie městského prostoru. (Melková a kol. IPR 2014 c)

Dle svého významu Nadace partnerství rozděluje prostory na nadměstské, celoměstské, okrskové a místní. (Čablová a kol. Nadace partnerství 2011)

- **Nadměstské prostory**

Za tyto prostory označujeme ty, které svým významem přesahují rámec města. Označují se jako centra širšího území, povětšinou mají symbolický význam pro region nebo celou zemi. (v Praze např. Václavské náměstí nebo Vyšehrad). (Čablová a kol. Nadace partnerství 2011)

- **Celoměstské prostory**

Veřejná prostranství, která lidé považují za významná ve svém městě. Nacházejí se často v historickém jádru, či centru města. Většinou mají obchodní a kulturně-společenskou funkci. Ve velké míře se zde pořádají různé společenské akce s lákadly a atrakcemi. Potlačuje se zde individuální automobilová doprava. Celoměstské prostory nejvíce utváří obraz města a mají velký podíl na rozvoji cestovního ruchu. Vysoká kvalita prostorů má za důsledek velkou návštěvnost nejen obyvatel, ale i návštěvníků a dotváří jejich pohled na město samotné. (v Praze Stromovka, či Letná). (Čablová a kol. Nadace partnerství 2011)

- **Okrskové prostory**

Tato prostranství mají největší význam pro obyvatele jedné městské části nebo čtvrti. Dochází zde nejčastěji k setkávání obyvatel těchto částí. Obchodně obsluhují tuto část a slouží i k funkci krátkodobé rekreace. V těchto místech by měl být zaveden kompromis mezi všemi druhy dopravy. Tyto prostory jsou často ovšem užívány jako významné dopravní uzly měst. Okrskové prostory nejsou natolik turisticky zajímavé, jsou koncipovány především pro obyvatele. (v Praze např. Strossmayerovo náměstí, Budějovická, Anděl). (Čablová a kol. Nadace partnerství 2011)

- **Místní prostory**

Místa, díky kterým se místní obyvatele identifikují se svým bydlištěm. Zlepšují kvalitu každodenního života, dotvářejí sousedství v okolí, poskytují prostor ke každodenním volnočasovým aktivitám. Dochází zde často k sousedským sociálním kontaktem, v těchto místech vzniká sousedská komunita. Jsou jimi uličky, parčíky, náměstíčka, zákoutí, plácky, ale mohou to být i vnitroblokové prostory. I tyto nejmenší formy veřejného prostranství utváří obraz města a přispívají ke kvalitnímu životu a bydlení jeho obyvatel. (Čablová a kol. Nadace partnerství 2011)

Melbourne – město s kvalitní sítí VP

Městem s kvalitní a příkladnou sítí veřejných prostranství je Melbourne. Dříve bylo toto město známé pod přezdívkou „donut“, kde prázdné centrum města bylo obeháno množstvím kancelářských, výškových budov, se podrobilo urbanistické proměně. Bylo provedeno mnoho zlepšení pro zvýšení kvality života (nejen v centru města) jako je třeba vznik nových náměstí a promenád podél řeky, otevření malých pasáží. Především však byl podpořen pěší provoz a městský prostor doplněn kvalitním mobiliářem pro pobyt místních bydlících i návštěvníků. Nárůst byl změřen například až desetinásobným zvýšením obytných jednotek v centru města. (Gehl 2002)

Aarhus – město s živou náplavkou

Jedním z oživených prostorů je ulice přilehlá k řece Aarhus v Dánském stejnojmenném městě. Dříve byla tato ulice zakrytá a užívala se především jako hlavní dopravní tepna. Poté byla řeka odkryta, čímž se vytvořil jeden z nejoblíbenějších rekreačních bodů ve městě. Zvýšily se i ceny nemovitostí stojících podél této řeky. (Gehl 2002)



Foto č. 3: Ulice Aarhus, autor: Antony McAulay

Existuje mnoho případů, kdy se obnova veřejného prostoru, dokonce pouze změna mobiliáře a detailů, odrazila na chování obyvatel. Jednoduché změny jako třeba zvýšení počtu laviček v přístavní ulici Aker Brygge v Oslu, významně proměnily tento prostor, který nyní láká nejen obyvatele k návštěvě. (Gehl 2002)

Nadace partnerství v podstatě popisuje kvalitní síť VP ve své teorii „Město jako živý organismus“ v deseti bodech:

1. Jasná vize – postup dobré péče o město, kam chce směřovat, pravidla rozvoje města.
2. Obrácení města do sebe – kroky zabraňující rozrůstání města do krajiny.
3. Propojování – vytvoření spojnic ve městě.
4. Rozmanitost funkcí – promíchávání bydlení, služeb, administrativy, kultury a rekreace.
5. Zahušťování města – dostavba proluk, kompaktnost.

6. Kvalitní veřejný prostor – úměrná velikost, přehledný a jasně vymezený, udržovaný VP.
7. Město pro pěší – jedna úroveň pro chodce bez překážek, krátké vzdálenosti.
8. Eliminace bariér a černých děr – odstraňování překážek ve VP, zabránit černým díram vysávat energii z okolí.
9. Městský dům – živý 24 hodin denně, smíšená funkce obchodních ploch, služeb, kanceláří a bydlení, skládány do bloků.
10. Konverze namísto demolice – přeměna a oživení stávajících budov. (Čablová a kol. Nadace partnerství 2011)

Můžeme tedy potvrdit, že pokud město poskytne lepší městské prostory, tak jejich využití roste a město se tím stává živějším. Územní plánování v tomto případě může velmi ovlivňovat míru využití jednotlivých částí města. (Melková a kol. IPR 2014 c)

4.1.3 Kvalita veřejných prostranství

Nedílnou součástí utvářející míru spokojenosti obyvatel ve městě je kvalita veřejných prostorů. Na této kvalitě závisí i délka času, který zde lidé budou trávit. Aby se veřejná prostranství opět zalidnila, je vhodné vytvářet prostranství dle současných požadavků kladených na řešený veřejný prostor. (Šilhánková 2003)

Ukazatele kvality:

- **Obyvatelnost**

Ukazatel obyvatelnosti prostoru se dá definovat jako místo, kde se dají provádět sociální aktivity. Obyvatelný prostor musí splňovat podmínky dobrého fungování a uspokojovat požadavky návštěvníků. Měl by poskytovat služby, měl by mít možnost pořádání kulturních, či zábavních akcí nebo sloužit k odpočinku. Veřejné prostranství dle obyvatelnosti můžeme dělit na VP pobytový a VP sloužící především pro pohyb. (Šilhánková 2003)

- **Dostupnost**

Každý kvalitní veřejný prostor by měl být dobře dostupný pro pěší, cyklisty a příp. handicapované. Posuzuje se, zda přístupy do prostoru a prostory samotné nejsou zatíženy nejrůznějšími překážkami, jako jsou např. schodiště, podchody, či nadchody,

kteře jako vedlejší negativní projev vytvářív prostory příznivé pro kriminalitu, drogy. V ideálním případě by VP měly být řešeny v jedné úrovni. (Šilhánková 2003)

- **Přehlednost**

Přehledný veřejný prostor se vyznačuje především snadnou orientací v něm. O kvalitní přehlednosti rozhodují také vizuální překážky bránící výhledům. Přehlednost a orientace v jednotlivých veřejných prostorech dotvářív celkovou přehlednost a orientaci ve městě. (Šilhánková 2003)

- **Vybavení pro aktivity**

Dostatečné vybavení pro aktivity se odvíjí od toho, k jaké aktivitě je toto VP navrženo. Veřejné prostranství musí nabízet potřebný mobiliář, podporující činnosti zde se odehrávající. Týká se to od dostatečně širokého chodníku pro chůzi, až po lavičky k sezení, či odpadkové koše. Důležité je tento mobiliář i správně rozmístit. Pokud se jedná o veřejná prostranství s dětským hřištěm, je nutné, aby toto hřiště splňovalo potřebné normy a bylo dostatečně doplněné lavičkami a např. i toaletou. (Šilhánková 2003)

- **Příznivé klima**

Při navrhování nových VP, či úpravách původních je třeba myslet i na klima. Příznivé klima se vytvářív výsadbou přírodních prvků a omezováním negativních vlivů, jako jsou hluk, prach, či proudící vítr. Měly by zde být navrženy plochy umožňující pobyt jak ve stínu, tak na slunci. (Šilhánková 2003)

- **Bezpečnost**

Zajistit bezpečnost ve VP plánovacími postupy je složité, jde však především o to nevytvářet temná zákoutí, či zbytečně členitý půdorys, který svádí problémové typy obyvatelstva ke scházení se zde (kriminalita, drogy). Bezpečnost lze poté zajišťovat častějšími pochůzkami policie nebo městských hlídek. (Šilhánková, 2003)

- **Parter**

Posledním bodem pro posuzování kvality VP je míra využívání parteru budov. Může se využívat třeba ke komerci nebo službám. Pokud se v přízemí budov nacházejí obchody, označuje se parter za živý. Pokud se přízemí využívá např. k bydlení nebo kancelářím, je parter neživý tzn., že budova není otevřená do ulice. (Šilhánková, 2003)

4.2 Principy tvorby veřejných prostorů

Jane Jacobsová (1993) se tématu tvorby veřejných prostranství věnovala ve své knize „*The Death and Life of Great American Cities*“. Souhrn všech problémů v plánování měst označila jako „existenci neživých měst bez lidí“. V současnosti zaznamenalo plánování mírný pokrok jak ve svých principech, ale i v dopravních projektech a je brán na chodce větší ohled, jsou tím více přizpůsobovány podmínky pro život ve městech. Příkladem mohou být zavedené principy zklidňující dopravu, či různé bezpečnostní prvky ve prospěch chodců. Smyslem je dosáhnout čtyř základních cílů, které by se daly popsat jako docílení živých, zdravých, bezpečných a udržitelných měst krátkých vzdáleností. (Gehl, 2012)

- **Živé a zdravé**

Abychom docílili právě těchto cílů, je třeba provést opatření, která by motivovala obyvatele města k chůzi a cyklistice nejen v době trávení volného času, ale i jako každodenní dopravu. Tím se zvýší potenciál města jako živého organismu a bude to lidi motivovat k pobytu a pohybu po veřejných prostorech města. Jde o to, aby se postupně dařilo potlačovat individuální automobilovou dopravu a vytvářet dostatek možností ke sportu a rekreaci. (Gehl, 2012)

- **Bezpečné**

Cíl bezpečného města pak popisuje Jane Jacobsová (1993) ve své knize jako princip „*očí na ulici*“. Čím více lidí se v prostoru pohybuje, tím více se prostor zdá být bezpečnější. Nejde jen o fyzickou přítomnost obyvatel ve veřejném prostranství, jde i o sledování prostoru z okolních budov tzv. „*hlídači ulice*“. (Jacobsová, 1961) Dá se to charakterizovat tím, že život v budovách znamená bezpečnější ulice. Jde o to vyhnout se navrhování monotónních celků s jednou funkcí např. kancelářské projekty, kde se všichni zaměstnanci po pracovní době vytratí, a prostor zůstane pustý. Tím se vytváří psychický pocit nebezpečného místa. Lidé se pak raději takovým místům vyhýbají. Je tedy důležité plánovat celky s pestrou městskou funkcí, krátkými pěšími vzdálenostmi a přitažlivými veřejnými prostranstvími, které lákají nejen k návštěvě, ale i k sledování z okolních objektů. Nejde ale jen o bezpečí, které vnímáme psychicky, jde o vytváření fyzicky bezpečných prostranství, bez temných zákoutí. Musíme též řádně oddělovat měkkou, pomalou dopravu, jako pěší a cyklisty, od tvrdé rychlé dopravy, kterou rozumíme motorová vozidla. K oddělování forem dopravy v problémových úsecích

využívat bezpečnostních prvků a opatření pro zklidňování dopravy. Nesmíme zapomínat ani na nutnost bezbariérového užívání městském prostorů. (Gehl, 2012)

- **Udržitelné**

Vyváženost třech pilířů udržitelnosti, kterými jsou „ekonomická prosperita“, „sociální soudržnost“ a „ekologická stabilita“, je jedním z nejdůležitějších předpokladů navrhování soudobých měst. Trvalá udržitelnost se dá zvýšit především omezováním automobilové dopravy, a tvořením tzv. „zelených měst“ kde je podporována hlavně pěší, cyklistická a městská hromadná doprava. Aby se docílilo zvýšení užívání autobusů, tramvají a metra, je nutné vytvořit kvalitní síť hromadné přepravy a stále mimo jiné umožnit bezpečný a pohodlný přístup, či příjezd na kole k zastávkám této dopravy. Kvalita dobře navrženého veřejného prostoru jde tedy ruku v ruce s omezováním individuální automobilové dopravy a propojením sítí veřejné dopravy. Při zajišťování ekonomické prosperity je třeba vhodně investovat do jednotlivých záměrů a infrastruktury města. Co se týká sociální soudržnosti, vytvářet podmínky pro setkávání obyvatel a nijak neomezovat a neupřednostňovat různé sociální skupiny lidí. (Gehl 2012)

- **Krátké vzdálenosti**

Pokud chceme navrhovat město určené především pro pěší a cyklistiku, je nutné vytvářet podmínky pro tyto formy dopravy. Nejedná se přitom pouze o dopravu do zaměstnání, jde i o zkracování vzdáleností k jednotlivým funkcím městského života. Umisťovat každodenní rekreaci v bezprostřední blízkosti bydliště, stejně jako základní služby. Víkendová a další podoby rekreace a vyšší formy služeb, by pak také měly být ve vzdálenosti, stále vhodné pro cestu pěšky, či na kole. „Funkční zrnitost“ města by měla být vhodně a rovnoměrně rozmístěna po celém území, a tím vytvářet polyfunkční městské celky. Těmito postupy by lidé mohli postupně přecházet z automobilové dopravy na ekologičtější a zdravější cestování pěšky a na kole, tím ulehčit zatíženosti města individuální automobilovou dopravou. Tak by se vytvořilo i kvalitnější prostředí pro život ve městě. (Gehl 2012)

Zdravý životní styl se v posledních letech dostává do popředí v lidském smýšlení. Lidem začíná více záležet na tom, čím se živí, co dělají pro sebe ve svém volném čase a v jakém prostředí bydlí. Kládou větší nároky na občanskou vybavenost ve svém okolí a kvalitu veřejných prostorů, ve kterých by chtěli trávit své volno. Větší nároky tak činí i na hlukovou zátěž a znečištění ovzduší emisemi. S tímto trendem

roste i zájem přepravovat se po městě „ekologicky“ tedy pěší chůzí, či na kole. Je proto důležité brát ohledy na bezpečný pohyb po městě touto „měkkou“ přepravou a dávat jí přednost při navrhování veřejných prostorů. (Jacobs 1993)

Čtyři cíle tvoří jednu politiku města. Všechny tyto cíle mají společné kořeny, plánování při zohlednění těchto priorit by se dalo charakterizovat jako zvyšování kvality užívání městských prostorů. Dle Gehla (2012) je nutné zvyšovat investice do tohoto sektoru oproti např. automobilové infrastruktuře. Zajímavý je příklad San Franciska, kdy dálnice Embarcadero, která se po zemětřesení v roce 1989 uzavřela a lidé se museli rychle přizpůsobit využitím alternativní dopravy, zbytek pak zvolit jinou trasu. Dnes je Embarcadero bulvárem se stromy a tramvajemi a vybízí k návštěvě, či projíždce na kole. Dalším možným klíčem k omezení individuální automobilové dopravy je zpoplatnění vjezdu do centra města, či zpoplatnění/zdražení parkovného. (Gehl 2012)

4.2.1 Obraz města

Lynch ve své knize „*The Image of the city*“ (2004) staví tvorbu veřejných prostranství na fyzických prvcích města, kterými jsou cesty, okraje, oblasti, uzly a významné prvky v území. Na těchto prvcích pak dle autora záleží obraz města, jak ho vidí jeho obyvatelé. Je třeba přistupovat ke konkrétním VP v různých měřítkách přizpůsobených prostoru. (Lynch 2004)

Cesty (Paths)

Trasy, podle kterých se uživatel veřejných prostorů pravidelně nebo náhodně pohybuje. Větší množství uživatelů jedné trasy pak vytváří proud lidí. Cesty mohou mít podobu ulic, chodníků, průchody skrze náměstí, vodní cesty či železniční koridory. Podél zmiňovaných cest se shromažďují ostatní prvky a funkce města. (Lynch 2004)

Okraje (Edges)

Lineární prvky tvořící hranice mezi dvěma částmi či funkcemi městského prostoru. Jsou to např. násypy tratí, nábrežní zdi, hrany zástavby apod. Často tvoří překážky v pohybu, mohou utvářet prostupné, či neprostupné bariéry v území. Nicméně slouží mnohdy i jako okraje s důležitými identifikačními znaky města nebo jeho částí. (Lynch 2004)

Oblasti (Districts)

Oblastmi se označují celky s jednotnou funkcí v prostoru nesoucí charakteristické znaky. Jednotlivé oblasti často utvářejí obraz městské části. Jedná se např. o oddělení oblasti s rekreační funkcí, jako je náplavka od obchodní funkce, kterou tvoří obchodní centrum Nový Smíchov, či dopravní funkcí na Andělu nebo Na Knížecí. (Lynch 2004)

Uzly (Nodes)

Uzly jsou mnohdy označovány za strategické body ve městě. Často se v těchto bodech setkává více funkcí v prostoru např. dopravní funkce (zastávky MHD) s obchodní funkcí, pěší trasy atd. Jde především tedy o křižovatky, přestupní stanice, křížení pěších tras, ale např. i úzká hrdla v průchozích prostorech. Uzly mohou tvořit i místa s výraznou charakteristikou jako jsou značně využívané veřejné prostory u významných budov, celkově prostory se soustředěnou lidskou aktivitou, či obchody a služby. Uzly často nemají fyzickou podobu, jsou však významným prvkem při orientaci v prostoru. (Lynch 2004)

Významné prvky (Landmarks)

Body zájmu s výraznou prostorovou hodnotou. Jedná se o významné budovy a stavby, přírodní dominanty, či např. vysoké komíny nebo vodní toky. Zároveň je mohou tvořit i lokální prvky viditelné pouze z průhledů konkrétního místa. Tyto prvky výrazně napomáhají lepší orientaci v pohybu po městě a slouží jako tzv. záchytné body. (Lynch 2004)

4.2.2 Prvky veřejných prostorů

Při navrhování městských veřejných prostorů je důležité dodržování urbanistických zásad vyjmenovaných v předchozích kapitolách. K vytvoření kvalitních veřejných prostranství je však nutné dbát i na dodržování předpisů pro správné umístění prvků spojených s kvalitou VP ve městě. (Melková a kol. IPR, 2014 b)

Materiál a povrchy

Volba materiálů a povrchů by měla vycházet z charakteru a celkové kompozice VP, s vhodným poměrem mezi estetickým vzhledem, odolností, životností a snadnou údržbou.

Stromy a vegetace

Při navrhování výsadby stromů je důležité především správné ukotvení stromů a zvolení vhodného typu pro stromořadí. Koruna stromu nad chodníkem by měla být ve výšce min 2,5 m a nad vozovkou min. 4,5 m. Trávníkové plochy navrhovat, tak, aby si přes ně obyvatelé nezkracovali cestu.

Dopravní prvky

Tramvajové vedení a značky ukotvit do okolních fasád nebo na sloupy veřejného osvětlení, sdružovat tyto funkce. Dopravní prvky umisťovat v jedné ose, aby nebránily pohybu po chodníku. Světelné signalizační zařízení navrhovat pouze na silně zatížených křižovatkách a především nevytvářet dlouhé přechodové plochy.

Venkovní osvětlení

Zajistit dostatečné množství světelných prvků pro řádné osvětlení VP, avšak předejít navrhování osvětlování narušujícího klid okolí. Přizpůsobit městské osvětlení funkci VP, na kterém se nacházejí.

Mobiliář

Sjednotit vzhled veškerého městského mobiliáře a umisťovat prvky tak, aby byly součástí celkové kompozice VP. Design a materiál sedacích prvků navrhnu tak, aby vybízel k použití a umisťovat je na osluněné i zastíněné plochy. Doplnit stojany na kola, zajištění dostatečného množství nádob na odpad a veřejných toalet. Rovnoměrně rozmisťovat zastávky MHD a viditelně je označovat.

Orientační a informační prvky

Rozcestníky a informační tabule umisťovat na místa určená pro pěší, především na turistických trasách nebo v nepřehledném území.

Zábrany a bariéry

Zvýšení bezpečnosti přednostně řešit způsobem nezabraňujícím průchodnosti např. snížení rychlosti na komunikacích, popř. umožnit prostupy srze dlouhé úseky zábran.

Schodiště a rampy

Bariérové spojení např. schodištěm je vhodné doplnit bezbariérovým řešením např. rampou s odpovídajícím sklonem nebo výtahem. (Melková a kol. IPR, 2014 b)

4.3 Užívání veřejného prostoru

4.3.1 Aktivity v prostoru

Mnohotvárný městský život ve veřejném prostranství se dá specifikovat aktivitami zde se odehrávajícími. Nejběžnější a většinou i původní aktivitou je cílevědomá chůze z bodu A do bodu B, ta může být rozvíjena pak dalšími aktivitami jako je zastavení se, rozhlížení se po okolí, stání a konverzace, setkávání, odpočinek a relaxace, rekreace a sportování, či pouhé „zevlování“. Tyto činnosti se mohou mnohdy překrývat. Zmíněné aktivity se dají rozdělit do tří skupin na nezbytné aktivity, volitelné aktivity a společenské aktivity. (Gehl 2012)

- **Nezbytné aktivity**

Cesta, kterou musíme vykonat za nějakým cílem. Pověštinou se jedná o cestu do práce, či do školy. Tyto aktivity probíhají za všech okolností. (Gehl 2012)

- **Volitelné aktivity**

Volitelné neboli rekreační aktivity skýtají velkou škálu možných alternativ a většinou jsou propojeny s užíváním městského prostoru. Tyto venkovní činnosti jsou do značné míry ovlivňovány klimatickými podmínkami, za ošklivého počasí bude volný čas venku trávit logicky méně lidí. Městské volitelné aktivity jsou poměrně dost ovlivňovány i kvalitou městského prostoru. Volitelné aktivity ve VP rostou, pokud jsou dobré podmínky pro pobyt venku. Chodci jsou v pokušení zastavit se a kochať, obyvatelé posedávají venku. (Gehl 2012)

- **Společenské aktivity**

Společenskými aktivitami se rozumí ty, které jsou spjaty s lidskou komunikací a setkáváním se ve VP. Jestliže ve městě existuje aktivní život, vznikají zde dobré sociální interakce. Pokud je však městský prostor pustý, vzniká pocit prázdnoty až nebezpečí. Společenské aktivity jsou ty, ke kterým jsou městská veřejná prostranství, především náměstí, nejvíce přizpůsobena. (Gehl, 2012)

„Procházka veřejným městským prostorem může být sama o sobě cílem, ale také začátkem.“ (Gehl, 2012)

Cyklistika

Vzorovým městem podporujícím cyklistickou dopravu je bezesporu město Kodaň, které měnilo svou strukturu několik desetiletí. Omezovalo a v průběhu času i odstraňovalo jízdní pruhy pro automobily a místa na parkování. Tyto postupy měly vytvořit lepší podmínky pro cyklo dopravu a chodce ve městě. Celá Kodaň je v současné době propojená sítí kvalitních cyklostezek oddělených od komunikací a chodníků obrubníky. Cyklo dopravě jsou přizpůsobeny i křižovatky se semaforem pro cyklisty. Bezpečnější jízda na kole po městě se projevila ve vzorci dopravního chování obyvatel. V knize "Města pro lidi" Gehl uvádí, že se v Kodani 37% osobní dopravy do školy nebo do práce uskutečňuje na kole. Tento dopravní prostředek zde užívají všechny věkové kategorie obyvatel. (Gehl 2012)



Foto č. 4: Cyklistika v Kodani, autor: Matthew Blacket

Chodci

Příkladným městem pro pěší provoz jsou italské Benátky. Hustá městská struktura spolu s krátkými pěšími vzdálenostmi, členěním prostoru, aktivním parterem budov, skvělou architekturou a především bez přístupem automobilů, které by se úzkými mosty přes kanály nepřepravily, dělá Benátky po staletí městem



Foto č. 5: Chodci v Benátkách, autor: Yulia Grogoryeva

přizpůsobeným lidskému měřítku a motivuje k procházení se po ulicích a náměstích. Nicméně Benátky jsou poněkud specifickým městem pro své tradiční kanálové uspořádání ulic. Uvedeme si tedy ještě jeden příklad, a to město, které bylo jedním z prvních evropských měst, které se chopilo problému autodopravy a znovu vytvářelo lepší podmínky pro pěší. Je to opět Kodaň. Přeměna Kodaně počala proměnou hlavní třídy Stroget, ze které se stala pěší promenáda, po ní následovaly i další méně významné ulice a postupem času skoro celé město. Počet chodců vzrostl v prvním roce o 35%. Mnohá parkoviště byla přebudována na náměstí, kde se usídlil veřejný život. Od této doby se dle dánské akademie výtvarných umění (*School of Architecture*,

Royal Danish Academy of Fine Arts) více lidí zdržuje ve městě a chodí pěšky. (Gehl, 2012)

4.3.2 Sociální zorné pole

Limitem tohoto zorného pole je hranice 100 metrů, na tuto vzdálenost rozeznáváme lidi v pohybu. Je to i hranice pozorování dění z okna. Další práh je 25 metrů, kdy rozpoznáváme výrazy obličeje okolo stojících lidí. Některá „pozorovací“ VP jsou přizpůsobována především těmto dvěma vzdálenostem, 100 metrová hranice na náměstí by měla umožňovat postavit se do rohu a mít základní přehled, co se v prostoru děje. Ze středu náměstí byste pak měli rozpoznávat jednotlivé lidi. (Gehl, 2012)

„Zajistěte, aby nebylo dost místa“

Velmi zajímavá je rada od profesora krajinné architektury Svena- Ingvar Anderssona, která tkví v myšlence, že pokud se prostor zaplní lidmi, stane se pro další příchozí atraktivnějším. Popsal to na příkladu sta studentů přihlášených na přednášku, kdy zarezervoval místnost s kapacitou padesát míst. Prostor se rychleji zaplní, když v těch, kteří neplánovali na přednášku jít, převládne pocit, že bude důležitá. Studenti budou považovat za štěstí, že našli místo alespoň na stání, jsou v očekávání, jak přednáška bude probíhat a co je na ní zajímavého. Těsnější vzdálenost mezi posluchači a přednášejícím bude mít za důsledek intenzivnější prožitek. Je důležité vzít si příklad z tohoto postupu i při navrhování veřejných prostranství a nevytvářet zbytečně velké prostory, ve kterých se sociální kontakt rozptýlí. Vystane otázka, proč ostatní nepřišli a propuknou spekulace, zda se jinde neodehrává něco důležitějšího. Pocity z města s prostory a budovami s menším měřítkem jsou tedy intenzivnější a „srdečnější“, lidé více inklinují k detailu. Je žádoucí vyhnout se plánování prostoru jako „příliš velkého, moc vysokého nebo neúměrně rychlého“. (Gehl, 2012)

4.3.3 Lidské měřítko

Jako jeden z nejdůležitějších aspektů veřejného prostoru Gehl (2012) ve své knize *“Města pro lidi”* popisuje lidské měřítko. Klíčovým problémem při navrhování těchto prostorů je zanedbání a přehlížení tématu, že městská veřejná prostranství mají sloužit především lidem k setkávání. Tento fakt je nicméně v současnosti nerespektován a při návrzích rozvoje řady městských aglomerací se staví do popředí

automobilová doprava. V posledních letech se tento trend nepatrně začíná převracet nazpět, je snaha opět více podporovat chodce před dopravou a navrátit tak městům „život do ulic“. Gehl (2012) popisuje problém současné doby jako „*přesun ohniska zájmu od vzájemných vztahů a veřejných městských prostorů k jednotlivým budovám, které se staly čím dál izolovanější, zcela introvertní a přezíravé.*“ Ve shrnutí se dá vše popsat tím, že na občany užívající městský veřejný prostor, se neberou velké ohledy. Problémy se kterými se lidé často setkávají, jsou zejména fyzické překážky v pohybu, omezený prostor, hluk, znečištění, v neposlední řadě bezpečnostní rizika. (Gehl, 2012)

4.4 Územní plánování

4.4.1 Územně plánovací podklady (ÚPP)

Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (§ 25 – § 30 zákona č. 183/2006 Sb.)

„Územně plánovací podklady tvoří územně analytické podklady, které zjišťují a vyhodnocují stav a vývoj území a územní studie, které ověřují možnosti a podmínky změn v území; slouží jako podklad k pořizování politiky územního rozvoje, územně plánovací dokumentace, jejich změně a pro rozhodování v území.“ (§ 25 zákona č. 183/2006 Sb.)

- **Územně analytické podklady (ÚAP)**

Slouží jako zdroj při plánování rozvoje území, včetně přípravy územního plánu města a dalších dokumentací. Je to aktuální popis města, na kterém lze sledovat jeho postupný vývoj. Podklady charakterizují významné hodnoty města, limity i možnosti jeho dalšího rozvoje. Kromě prostorových vztahů ÚAP zohledňují také ekonomické, sociálně demografické a kulturní aspekty nebo úroveň životního prostředí. To vše totiž se změnami ve městě úzce souvisí. (§ 26 - § 29 zákona č. 183/2006 Sb.)

- **Územní studie (ÚS)**

Prověřuje podmínky změn v území. Je zpravidla pořizována pro ověření možností využití konkrétního dotčeného území, zastavitelných nebo přestavbových ploch nebo vybrané části nezastavěného území z hlediska komplexního řešení krajiny. Stavební zákon uvádí, že územní studie navrhuje, prověřuje a posuzuje možná řešení vybraných problémů, případně úprav nebo rozvoj některých funkčních systémů v území, například veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability, které by mohly významně ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich vybraných částí. (§ 30 zákona č. 183/2006 Sb.)

4.4.2 Územně plánovací dokumentace (ÚPD)

Územně plánovací dokumentaci řeší zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů. (§ 36 – § 75 zákona č. 183/2006 Sb.)

Jedná se o základní typ dokumentů, dle kterých se navrhuje změny v území. Slouží jako podklad pro změny v území. Má závazný charakter, danou strukturu a postup projednávání. Vydávají se formou vyhlášky. Vymezuje se v nich mimo jiné veřejně prospěšné stavby a opatření. (Čablová a kol. Nadace Partnerství 2011)

- **Zásady územního rozvoje (ZÚR)**

Stanovují obecná pravidla pro rozvoj daného území a rovněž stanovují rozvojové záměry nadmístního významu (např.: kudy povedou důležité dopravní stavby apod.). Jednou z hlavních úloh ZÚR je, aby na sebe jednotlivé územní plány obcí navazovaly a vzájemně si neodporovaly. Proto jsou ZÚR nadřazeny územním plánům obcí. Stavebním zákonem (zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu) je předepisována pravidelná aktualizace této dokumentace, nejméně každé 4 roky. (§ 36 - § 42c zákona č. 183/2006 Sb.)

- **Územní plán (ÚP)**

Plní roli dokumentu stanovujícího koncepci rozvoje města. Závazná část územního plánu je podkladem pro rozhodování stavebních úřadů. Projektanti jej musí respektovat při tvorbě svých návrhů. Majitelé nemovitostí v něm naleznou důležité informace o využitelnosti pozemku a předpokládaném rozvoji dané lokality či jejího okolí. Územní plán mimo jiné vymezuje veřejně prospěšné stavby, řeší dopravní či technickou infrastrukturu a především pak definuje, jak lze které území využívat. (§ 33 - § 60 zákona č. 183/2006 Sb.)

V současné době Institut plánování a rozvoje zpracovává nový územní plán pro Prahu nazývaný „Metropolitní plán“.

- **Regulační plán (RP)**

Regulační plán stanovuje podrobné podmínky pro vymezení a využití pozemků, pro umístění a přístupy ke stavbám a jejich napojení na technické vybavení a určuje regulační prvky plošného a prostorového uspořádání (např. uliční a stavební čáry, výšku a objemy zástavby, ukazatele využití území). Typické měřítko regulačního

plánu je 1 : 1000 nebo 1 : 500. Regulační plán musí být v souladu s nadřazenými závaznými územně plánovacími dokumentacemi, tedy s územním plánem a zásadami územního rozvoje. Podobně jako tyto dokumenty slouží projektantům při tvorbě návrhů a úředníkům stavebních úřadů při jejich posuzování. Majitelé nemovitostí v něm naleznou podrobné informace o využitelnosti pozemku či možné podobě staveb na něm. (§ 61 - § 75 zákona č. 183/2006 Sb.)

4.4.3 Postup územního plánování při změnách a tvorbě VP

Při navrhovaných změnách v území je nutný souhlas nebo povolení místního stavebního úřadu. Toto povolení musí být v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb. Stavební zákon zavádí dvoustupňové, územní a stavební řízení, na základě kterého vydá nebo nevydá souhlas. (Čablová a kol. Nadace Partnerství 2011)

- **Územní řízení**

V územním řízení se posuzuje a vyhodnocuje soulad s územním plánem. Jeho výsledkem je **rozhodnutí o umístění stavby**. Toto rozhodnutí obsahuje umístění budoucí stavby a stanovuje její druh a účel. Dále podmínky pro zpracování projektové dokumentace, vydání stavebního povolení, podmínky pro ohlášení stavby na stavebním úřadě a způsob napojení na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, k tomu je nutné také přiložit stanoviska jejich vlastníků. Při předkládání žádosti je nutné na úřad předložit majetkoprávní vztahy v pozemkům a rozhodnutí a stanoviska dotčených orgánů. (§ 84 - § 96 b, zákona č. 183/2006 Sb.)

Existují výjimky, kdy může stavební úřad rozhodnout v tzv. zjednodušeném územním řízení. Týká se to především jednoduchých záměrů navrhovaných v územním plánu v zastavěných nebo zastavitelných plochách. Žádost musí být doložena kladnými stanovisky dotčených orgánů a účastníků územního řízení. Pokud záměr podstatně nemění poměry v území (stavby, které nevyžadují stavební povolení), vydává stavební úřad **územní souhlas** na základě oznámení záměru. (§ 95 zákona č. 183/2006 Sb.)

- **Stavební řízení**

Dle stavebního řádu (zákon č. 183/2006 Sb.) lze rozdělit stavební řízení, dle charakteru navrhované stavby na několik druhů posuzování a následného povolování stavby. (§ 108 - § 113 zákona č. 183/2006 Sb.)

Výčet staveb nevyžadujících ohlášení a vyžadujících pouze ohlášení se nachází v § 103 - § 104 zákona č. 183/2006 Sb.

- **Stavební povolení**

Všechny ostatní, typické případy, které nespádají do předchozích dvou kategorií (stavby nevyžadující ohlášení, stavby vyžadující pouze ohlášení), podléhají stavebnímu řízení, jehož výsledkem po projednání je stavební povolení. Úřad stanovuje podmínky pro provedení a budoucí užívání stavby. Jejich plnění je posouzeno u závěrečné kolaudace stavby. (§ 115 zákona č. 183/2006 Sb.)

Postup při změnách ve veřejném prostranství

Obecně při změnách ve veřejném prostranství je vždy dobré patřičně konzultovat postupy s příslušným stavebním úřadem, pod který řešené území spadá. Nejenom proto, že většinou jsou VP ve vlastnictví města nebo městské části, ale také protože se jejich změna dotkne více osob, které tyto prostory užívají. (Čablová a kol. Nadace Partnerství 2011)

Jak pro realizaci nového veřejného prostranství nebo úpravu existujícího jsou klíčové tyto kroky:

- Ověření majetkoprávních vztahů k pozemkům dotčených záměrem
- Zajištění souhlasu majitelů pozemků
- Zajištění souladu s nadřazenou územně plánovací dokumentací (PÚR, ZÚR, ÚP, RP)
- Průběžná konzultace postupu prací na stavebním úřadě
- Dodržení procesu povolování – územní řízení => stavební ohlášení => územní souhlas / stavební řízení => stavební povolení
- Případná participace s občany
- Zajištění případných podrobnějších projektů na řešené území (územní studie, koncepce)
- Zjištění zda v území neprobíhá jiný záměr. (Čablová a kol. Nadace Partnerství 2011)

4.5 Strategické plánování

- **Strategický plán**

Strategický plán města je plánovací dokument, určující budoucí vývoj města, v dlouhodobější perspektivě. Jedná se o koncepční dokument zpracováváný zpravidla jedním, či více územními celky. Vychází v poznatků současného stavu především veřejných, ale i soukromých aktivit probíhajících v tomto celku. Aktivity mají demografický, sociální, ekonomický, kulturní a ekologický charakter. Cílem dokumentu je organizace rozvoje územního celku tak, aby v budoucí době prosperovalo a odpovídalo všem uvedeným účelům. Strategický plán poskytuje vhled nejen podnikatelským subjektům, ale i občanům o budoucím vývoji města, obce, či regionu ve jmenovaných oblastech. (IPR [online] 2018)

Strategický plán hl. m. Prahy se skládá ze tří základních celků:

Analytická část

Tato část obsahuje témata, jako jsou sociální soudržnost, kultura a kreativita, ekonomický rozvoj, technická a dopravní infrastruktura, prostředí města a správa města.

Návrhová část

Na základě předešlých analýz byly definovány 3 rozvojové směry, kterými by se mělo město ubírat. Soudržná a zdravá metropole, prosperující a kreativní metropole a dobře spravovaná metropole.

Implementační část

Tato část určuje časové rozpracování jednotlivých strategických směrů. Realizační program pro tyto směry určuje nastavení kompetencí a činnosti úřadů, institucí města a jeho městských částí. Tato část se rozpracovává v horizontu 4 let. Dále pak budou zhotoveny roční prováděcí plány, obsahující detailnější postup přípravy jednotlivých projektů. Účelem této části je rozdělení procesů v území do jednotlivých částí města. (IPR Praha [online], (cit. 10. 3. 2018), dostupné z: <http://www.iprpraha.cz/>)

5. Průzkumy a rozbor

5.1 Širší vztahy

Řešené území se nachází v městské části Praha 5 – Smíchov, která se rozléhá na levém břehu řeky Vltavy. Ze severu přiléhá městská čtvrť Malá Strana, na východní straně jsou to městské části Motol, Košíře a Jinonice a na jižní straně pak Radlice a Hlubočepy. Přes řeku sousedí pražské Podolí, Vyšehrad a Nové Město.

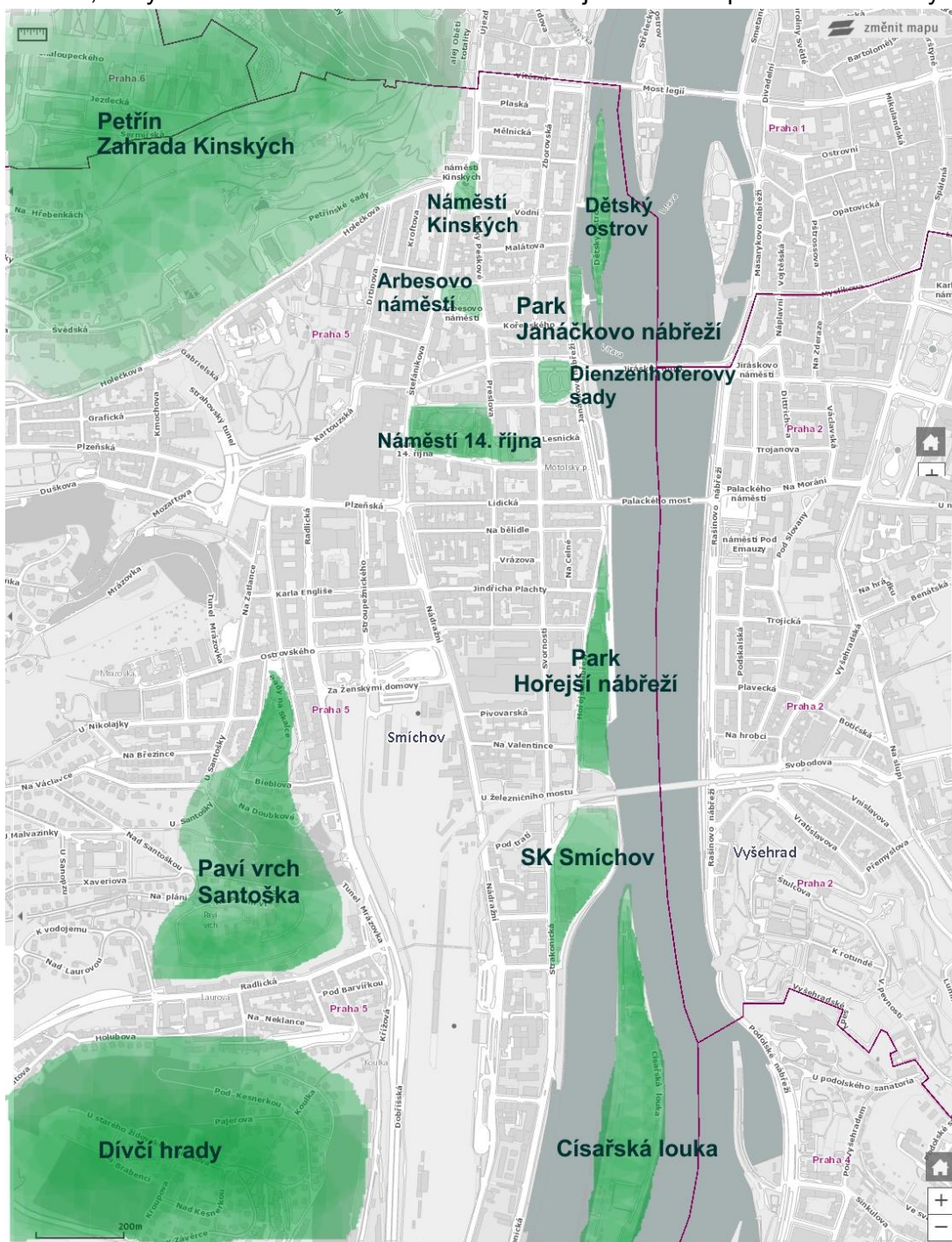
Hlavními dopravními tepnami Smíchova jsou severo-j jižně směřující ulice Radlická, Štefánikova přecházející v Nádražní, Zborovská přecházející v ulici Svornosti, Strakonická, Hořejší nábřeží. Východo-západními osami jsou Jiráskův most, ulice V Botanice, Kartouzská a Plzeňská, na jihu území na ulici Ostrovského s navazující ulicí Vltavskou. Hlavní tramvajová linka je vedena ulicemi Lidická přes Palackého most, další tramvajová linka vede ulicemi Štefánikova a Nádražní. Povrchové dopravě na území Smíchova ulehčuje situaci tunel Mrázovka, pokračující Strahovským tunelem. Dalšími důležitými liniovými stavbami Smíchova jsou výjezd z tunelů, dopravní tepna Dobříšska a vlakové nádraží Praha – Smíchov.

Pod tuto městskou část spadají dva ostrovy na Vltavě, Císařský ostrov a Dětský ostrov. Od roku 1838 byl Smíchov označován jako předměstí Prahy. V roce 1850 byl povýšen na město a v roce 1922 se město Smíchov stalo částí velké Prahy. V 70. a 80. letech byl Smíchov považován za tzv. dělnickou čtvrť. Sídlily zde průmyslové podniky jako Staropramen a ČKD Tatra, která se později přesunula a na opuštěných pozemcích bylo v roce 2001 postaveno obchodní a kulturní centrum Anděl a Galerie Nový Smíchov. Postupně se dříve tovární a průmyslový charakter začal měnit v obchodní a administrativní centrum, kterým je Anděl dodnes.

Smíchov je zajímavý svou rozmanitostí zástavby, můžeme zde najít nejen uliční zástavbu cihlových domů, ale i vilové čtvrti s letohrádky a zahradami, menší sídliště stavěná v poválečném období, nové, moderní obytné komplexy, továrny a skladovací prostory, ale i některá přírodně chráněná území. Svým umístěním spadá Smíchov do oblasti nazvané „celoměstské centrum a kompaktní město“.

Zelené plochy, nacházející se v širším okolí a v řešeném území, jsou Zahrada Kinských, náměstí Kinských, Arbesovo náměstí, náměstí 14. října a park Porthheimka,

Dienzenhoferovy sady, zelené plochy na nábřeží u pivovaru se skate parkem a hřištěm, sady Na Skalce a zahrada Santoška a na jihu rozlehlá plocha Dívčí hrady.



Obr č. 3.: Zelené plochy v řešeném území a širších vztazích

Jednou z hlavních dominant Smíchova, jakož i ostatně celého města je řeka Vltava. Tvoří jak pozitivní dominantu města, tak i významnou bariéru. Řeka poskytuje přilehlým nábřežím možnost výhledů na další charakteristické dominanty města a tím zhodnocuje toto území. Prostory nábřeží jsou v lokalitě Smíchova řešeny jako veřejná

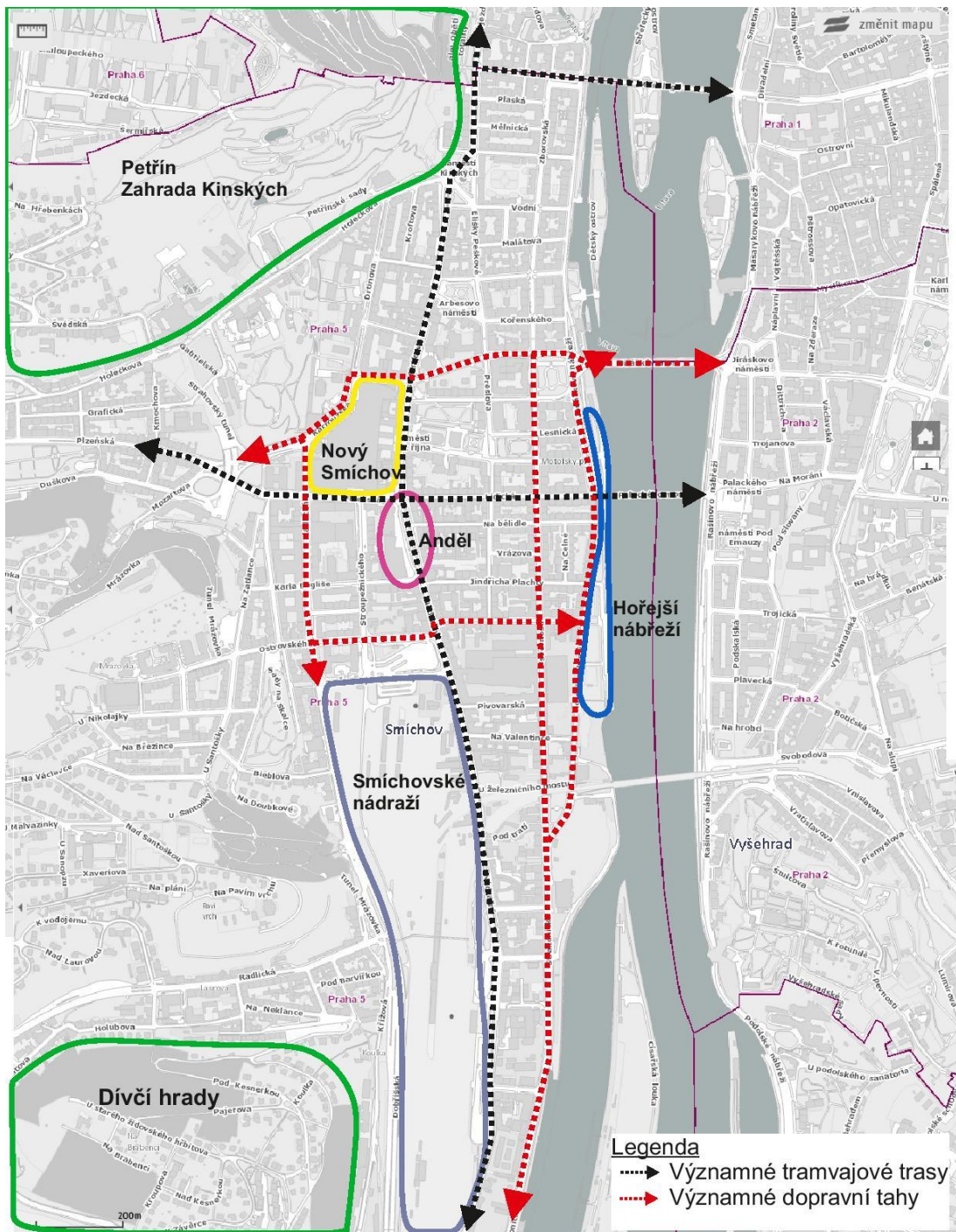
prostranství nazývaná díky návaznosti k řece náplavkami a nábřežími. Tato veřejná prostranství mají celoměstský význam nejen pro obyvatele, ale i pro turisty a návštěvníky. Nicméně jsou často podhodnocována z hlediska péče o ně a údržby, ale i z hlediska technického stavu a způsobu jejich využívání. Míra využívání lidmi pak klesá a to způsobuje degradaci místa a úpadek jeho potenciálu. Je třeba si uvědomit, že prostory náplavek jsou hodnotným prvkem města a částečně dotváří jeho obraz. Je tedy nutné se dostatečně věnovat jejich postupnému ožívání a udržování atraktivního charakteru.

V centru města je Vltava lemována blokovou zástavbou především obytných domů, což dotváří obraz řeky. Nábřeží a náplavky také doplňují celoměstskou síť veřejných prostranství, městských tříd, významných ulic a náměstí.

Tyto prostory poskytují výhled na trojúhelník nejvýznamnějších, výškových pražských dominant, jimiž jsou Pražský hrad, bazilika sv. Petra a Pavla na Vyšehradě a vrch s památníkem na Vítkově. Je důležitý vizuální kontakt nejen s těmito památkami, který dotváří významnost náplavek, ale i s protějším břehem, poskytujícím výhled na městský ruch. Z tohoto hlediska by měl být při rozhodování o jejich využití ponechán veřejný charakter. Při návrhu úprav je nutné tyto výhledy zachovat.

Jelikož jsou tato prostranství označována za celoměstsky významná, je zapotřebí počítat s dobrou přístupností do prostoru ze všech stran. Lidé z celého města je mohou využívat především k odpočinku a relaxaci, či zábavě. Není žádoucí navrhovat zde velké architektonické projekty, které by měly za důsledek potlačení významu těchto míst, pocit kontaktu s řekou a celkového „Genia loci“ místa. Je možné zde realizovat kulturní nebo společenské akce.

V současné době se o provoz a údržbu náplavek stará společnost Trade Centre Praha, a. s.



Obr. č. 4.: kontext území

5.2 Rozbor územně plánovacích podkladů

5.2.1 Územně analytické podklady hl. m. Prahy

Území smíchovského nábřeží spadá v ÚAP do oblasti „Městská zóna – město“, urbánní struktura v této oblasti by měla být posuzována individuálně a její řešení, či zásah by měl být předmětem především podrobnější dokumentace a rozboru. Jelikož nábřeží spadá do tzv. historického jádra města, jeho struktura a forma má kulturně-společenskou hodnotu, kterou je třeba zachovat. (ÚAP - IPR Praha, 2016)

Do oblasti „Vnitřní město“ pak spadá území Smíchova. Nachází se zde uzavřená bloková struktura, která tvoří typické obytné čtvrti s povětšinou živými parterry domů v hlavních uličních frontách. Jasná uliční síť s jasnou kompozicí prostorových os, zdůrazněných dominantami, náměstími a parky. Některé výrobní areály, nacházející se v tomto území, ztratily svůj původní účel a jsou nahrazovány novými projekty. Je příhodné ponechat část těchto staveb, jako průmyslové dědictví. (ÚAP - IPR Praha, 2016)



Obr. č.. 5: Ilustrační obrázek blokové struktury, zdroj IPR Praha, 2016

Hlavní negativní dopady na historické centrum i navazující čtvrti (tedy i části Smíchova):

- Zvýšená míra využití území má za důsledek neúměrné přestavby bloků, což může vést až ke znehodnocení zachované urbanistické struktury.
- Neuvážené demolice nejen historických objektů, narušování fasádní struktury.
- Vysoká koncentrace turistů v historickém jádru města, bylo by příhodné nabízet turistům více možností k turismu po Praze, aby bylo ulehčeno např. Královské cestě.
- Nadměrná zátěž individuální automobilovou dopravou. (ÚAP - IPR Praha, 2016)

Břehy řeky a nábřeží

V kapitole Břehy řeky a nábřeží jsou tyto prostory označovány za novodobý urbanistický fenomén, který se v Praze objevil v polovině 19. stol. Popisuje území jako

na sebe navazující nábřeží, které tvoří cestu, jakousi spojnicí napříč městem. Správně je pak prostor nábřeží označován díky své otevřenosti, kontaktu s řekou a všudypřítomnými výhledy za hodnotný. Dále je řešeno kontinuální lineární propojení nábřeží jako prostorů silně zatížených automobilovou dopravou. S nábřežím souvisí i problematika náplavek, které poskytují městu rekreační potenciál, není však dořešena jejich kontinuální průchodnost, ta je mnohdy narušována nedořešenými majetkoprávními vztahy nebo frekventovanými komunikacemi, což jejich využitelnost značně omezuje. Dále se ÚAP odkazují na komplexní analýzu a koncepci tohoto území v „Koncepci pražských břehů“, která je rozebrána dále v textu. (ÚAP - IPR Praha, 2016)

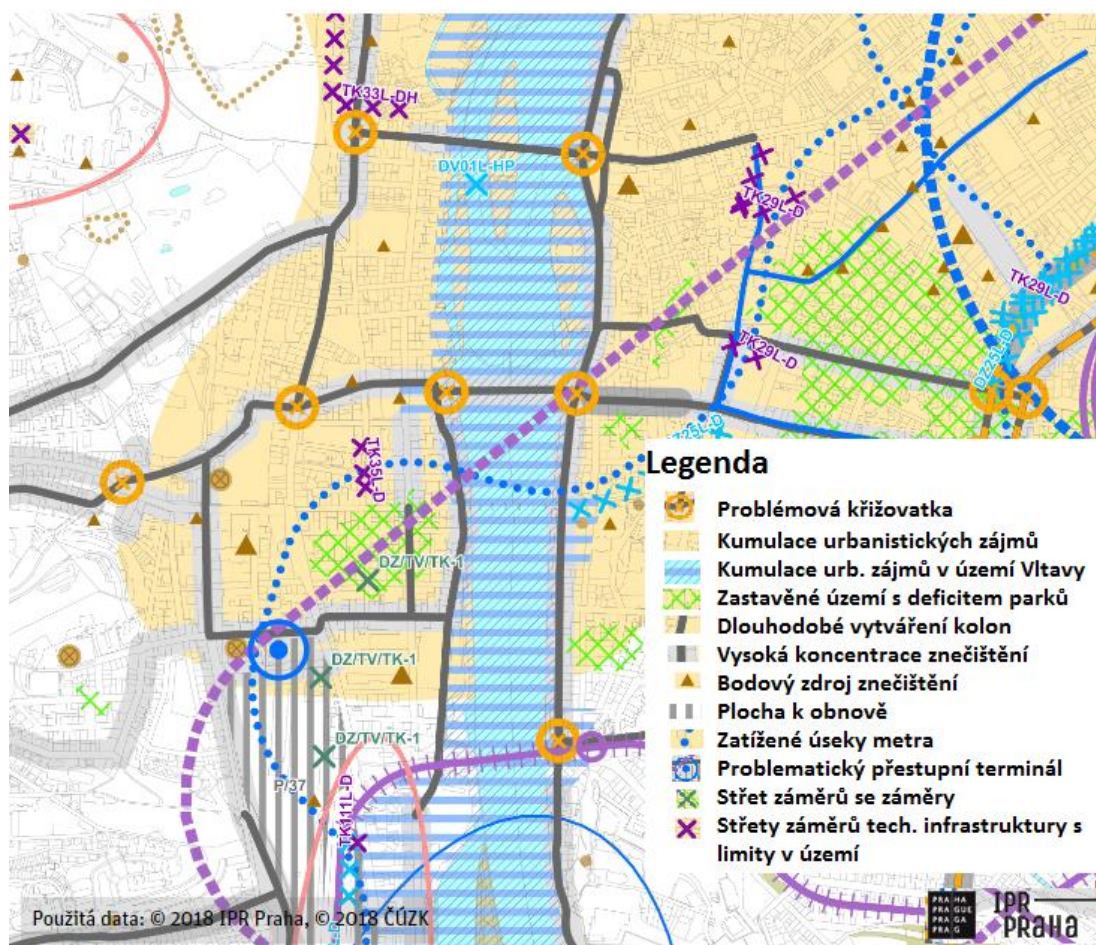
Veřejná prostranství

Do dotčeného území v této práci spadají čtyři náměstí čtvrtě, tj. Náměstí Kinských, Arbesovo náměstí, Dienzenhoferovy sady a Náměstí 14. října, dále pak dvě náměstí sublokální tj. tzv. polonáměstí ve Vítězné ulici, Palác Anděl a původní náves v místě současného parkoviště v ulici Kováků. (ÚAP – IPR Praha, 2016)

Partery

Partery budov jsou jeden z důležitých ukazatelů živosti města, jeho ekonomické aktivity a atraktivity. Využívání uličních parterů můžeme ve velké míře zaznamenat především v historickém jádru města. Vyznačují se značnou prosperitou a vysokou návštěvností. Atraktivní parter ulic navozuje pocit stabilizovaného městského prostředí. Zpravidla se živější partery nacházejí na náměstích, či ve významnějších ulicích, kudy prochází hodně pěších. Na Smíchově se pak setkáváme jak s živými parterem, tak i s neživými. Je nutné zde dotvořit pravidla k využívání parterů a k usměrňování a úpravám těch živých. (ÚAP - IPR Praha, 2016)

Problémy vyplývající z ÚAP



Obr. č. 6: Problémy vyplývající z ÚAP, zdroj: ÚAP hl. m. Prahy, IPR Praha, 2016

Problémy celoměstské:

Jelikož se ÚAP hl. m. Prahy zpracovávají v širším měřítku, je příhodné provést pomocí podrobnějších územních rozborů orientovaných na konkrétní území, detailnější průzkumy zaměřené na lokální disparity. Z tematických SWOT analýz lze vydedukovat, jaké problémy je v území třeba řešit. Na základě těchto analýz bylo vytipováno 12 problémů celoměstského významu, z toho jeden se týká řešeného tématu, a to:

Nedostatečná podpora posilování struktury veřejných prostranství, parků a městské zeleně

„Malý důraz je kladen na posilování kvalitní struktury veřejných prostranství a systémových vazeb přírodních ploch a městské zeleně, které jsou zárukou dobře fungujících vnitřních vazeb, prostupnosti území a dobře se vyvíjející městské

struktury, uchováající vyvážený podíl zastavěného a nezastavěného území.“ (ÚAP - IPR Praha, 2016)

Veřejná prostranství jsou často degradována nekoncepčními zásahy a absencí koordinace jednotlivých správců. Je třeba předejít též zakládáním nových prostranství pouze na základě plnění norem bez širších vazeb na okolí, ale respektovat existující a předpokládaný vývoj vazeb a vztahů v území. Těmito postupy zachovávat např. přírodní osy ve městě. Nedokončená je celková koncepce sítě veřejných prostranství ve městě. Tato koncepce by napomohla lepšímu směřování investic do územního rozvoje. (ÚAP - IPR Praha, 2016)

Urbanistické problémy:

Území pražského Smíchova spadá do kategorie „křehká území“ (K), tj. území s nenaplněným potenciálem z důvodů dosud neuzavřené koncepce a do „ploch určených k obnově“ (P) – území smíchovského nádraží, jako transformační území nad 10 ha. (ÚAP - IPR Praha, 2016)

Kumulace zájmů v území s vazbou k Vltavě a Berounce

„Prostor řeky tvoří významný veřejný prostor se zájmy ochrany přírody a krajiny, s dopravním významem řeky, s omezením vyplývajícím ze zaplavovaného území, se zájmy rekreace, památkové ochrany a všech souvisejících aktivit. Území kolem těchto vodních toků je předmětem zájmů na vybudování komerčního zázemí pro rekreační a sportovní funkce a využití pro atraktivní výstavbu, území je citlivé na vytváření bariér prostupnosti komunikační i vizuální.“ (ÚAP - IPR Praha, 2016) Tato transformace by měla být předmětem detailnější územně plánovací dokumentace a na základě větší znalosti území a dohody mezi aktéry v území se nacházejícími. Návrhy musí reagovat na situaci v místě, požadavky obyvatel, ale i na širší urbánní a krajinný kontext. Dále se dokument odkazuje na detailnější řešení nivy Vltavy v Koncepci pražských břehů. (ÚAP - IPR Praha, 2016)

Příležitosti a hrozby vyplývající ze SWOT analýz ÚAP, které by mohly ovlivnit podobu řešeného území v této práci:

Příležitosti

- Nové principy kvalitní tvorby, správy a údržby veřejných prostranství, zahrnutý do celoměstských koncepčních materiálů (např. Manuál tvorby veřejných prostranství hl. města Prahy, Koncepce pražských břehů aj.)

- Zvyšující se zájem nejen investorů o užívání a rozvoj veřejných prostranství a doplňování center.
- Zájem investorů doplňovat bytovou výstavbu v transformačním území (vyplývající ze ZÚR) a přizpůsobení stávajících kapacit v centru města pro trvalé bydlení.
- Zájem investorů využití devastovaných a zanedbaných ploch především v centrální části města
- Využívání dotačních programů EU a tuzemských fondů pro revitalizaci prostorů v návaznosti na vodní toky
- Možnost zapojování veřejnosti do plánovacích procesů
- Celoevropsky trend preferování „čisté“ městské dopravy (především veřejná, pěší a cyklistická doprava) (ÚAP - IPR Praha, 2016)

Hrozby

- Nekoordinovaný a nekoncepční rozvoj veřejných prostranství ve městě
- Prohloubení roztříštěnosti městské správy a v návaznosti na to nedostatečná údržba a investice do VP
- Nízké zastoupení cyklistické dopravy v poměru k počtu nově realizovaných stezek
- Nevyjasněné podmínky a nedokončené koncepce pro výstavbu na transformačních plochách, zamezení tím rychlé přeměny území
- Obtížné vymáhání majetkové dostupnosti pro realizaci infrastruktury a výsadby zeleně
- Zahušťování obytné výstavby na úkor zeleně a záborů nezastavitelných ploch
- Zvyšující zatížení hlukem z dopravy
- Pomalá a nedostatečná revitalizace veřejných prostranství včetně zeleně
- Absence systému koncepční přípravy a koordinace investic do veřejných prostranství
- Přetížení provozu a využití řeky pro komerční účely (ÚAP - IPR Praha, 2016)

Souhrn UÁP hl. m. Prahy

Územně analytické podklady popisují aktuální stav města, lze v nich i pozorovat současný vývoj města v širším měřítku. Tento dokument obsahuje především limity a možnosti rozvoje Prahy a SWOT analýzy. Dává do souvislosti prostorové vztahy, ekonomické, sociálně demografické a kulturní možnosti města a zahrnuje i úroveň životního prostředí. Tyto podklady jsou zdrojem informací pro urbanisty, stavební úřady, i pro obyvatele, kteří se zajímají o dění ve svém městě.

5.2.2 Koncepce pražských břehů

Jelikož městu doposud chyběl koncepční dokument, který by měl za účel plánovat rozvoj prostorů řeky, zpracoval Institut plánování a rozvoje (dále IPR) v roce 2014 Koncepci pražských břehů. Jedná se o strategický dokument s cílem vytvoření vize budoucího kvalitního rozvoje břehů řeky, jako celoměstsky významných prostorů. Kancelář veřejného prostoru se uchýlila k vypracování tohoto dokumentu z důvodů nestability aktivit a podnikání v území, nedostatečného nebo nesprávného investování finančních prostředků do prostorů řeky. Docházelo také ke ztrátám strategicky významných území pro město v důsledku privatizací a v neposlední řadě nedostatečného využití potenciálu řeky Vltava a přilehlých nábřeží. Koncepce je tedy strategickým, iniciačním a koncepčním dokumentem hl. m. Prahy, jež plní předpoklady pro naplňování cílů kvalitního městského rozvoje břehů. Pomocí architektonických návrhů a formulováním principů, utváří obraz ideálního cílového stavu tohoto území. Koncepce může být podkladem pro definování zadání následných projekčních dokumentů a také koordinačním materiálem pro urbanistické záměry a architektonické plánování investic, údržby, správy a využití prostoru řeky. Součástí koncepce je formulování dalších kroků města, či městských částí, které by měly navázat na tento dokument.

Koncepce pražských břehů se věnuje těmto tématům:

- Krajinný rámeček

Identifikuje krajinné prvky nacházející se v prostorech řeky. Jde o svahy a údolní nivu. Dále popisuje pojem niva řeky.

- Analýza základních prvků území

Skupiny základních prvků, které významně spoluutvářejí prostor řeky a ovlivňují jeho vnímání, jsou např. historické stopy v území, krajinné jevy, technické prvky, aktivity v území a potenciál transformace. Ke každému z témat je zpracovaná mapová příloha s jednotlivými identifikovanými prvky.

- Přehled stávajících záměrů

Obsahuje výčet investičních záměrů, které se v roce 2014 navrhovaly v prostorech řeky. V případě řešeného území touto prací se jedná o záměr Hotelu smíchovské nábřeží – River Terrace a záměru Smíchov City.

Celoměstská témata

V této části se vymezují prostory nivy řeky ve městě. Dále obsahuje rozčlenění říční krajiny a městského rozhraní – řeší především celistvost a fragmentaci nivy. Tato kapitola dělí území dle charakteru na krajinný charakter, příměstský (smíšený) charakter a městský charakter, do které spadá námi řešené území. Řeší přístupnost a prostupnost břehů a mobilitu podél řeky, kde se zaměřuje např. na četnost vstupů do prostoru řeky, zastávky veřejné dopravy u řeky, obsluhu břehů řeky individuální automobilovou dopravou a příčné propojení mezi břehy přes mosty. Řeší kontinuitu prostupů podél řeky a v souvislosti s tím i tzv. umělé bariéry (křehká místa), která popisuje jako území s dosud neuzavřenou koncepcí a s nejasným charakterem. V řešeném území se jedná o např. smíchovský přístav. (Melková a kol. IPR, 2014 a)

Dalšími podkapitolami jsou rekreační a bezmotorový pohyb podél řeky a sportovní aktivity vázané na řeku, koncepce vodní dopravy, kde řeší např. přístavy, jezy a plavební komory, přívozy a vodní dopravu, a také protipovodňová opatření. V další kapitole rozebírá témata parku jako nástroje péče o krajinu, kde specifikuje jednotlivé aktéry systému péče o krajinu ve městě. Následně řeší organizaci a správu obecně, kde především identifikuje městského správce nábřeží, jako orgán pro koordinaci ve věcech rozvoje, správy a využití nábřeží v centru města. V poslední podkapitole se pak věnuje tématu participace veřejnosti. (Melková a kol. IPR, 2014 a)

Scénář užívání nábřeží

Návrh scénáře užívání dělí druhy nábřeží svým charakterem na promenádní nábřeží, městské nábřeží – do kterého spadá Hořejší nábřeží, přístavní nábřeží – Smíchovská náplavka, sportovní nábřeží - Hořejší nábřeží jih a Dětský ostrov a nábřeží v pohybu. Každý název specifikuje funkci jednotlivých částí území. (Melková a kol. IPR, 2014 a)

Mobilita v centru města

Mobilita v centru města se věnuje významu náplavek v dopravním systému města, jak v historii, tak v současnosti, cyklotrasám, bezmotorové mobilitě, tu na území Janáčkova nábřeží prosazuje propojením náplavky pod mostem Legií, realizací přechodu přes tento most a pročištěním náletové zeleně. Hořejší nábřeží chce realizovat formou promenádního propojení s Janáčkovým nábřežím, zrušením parkování a rozšířením chodníků. Tak by se mohl vytvořit sdílený prostor pro pěší,

cyklisty i pobytové aktivity v území náplavky i nábřeží s důsledkem vhodných příčných vazeb s vnitřním městem. (Melková a kol. IPR, 2014 a)

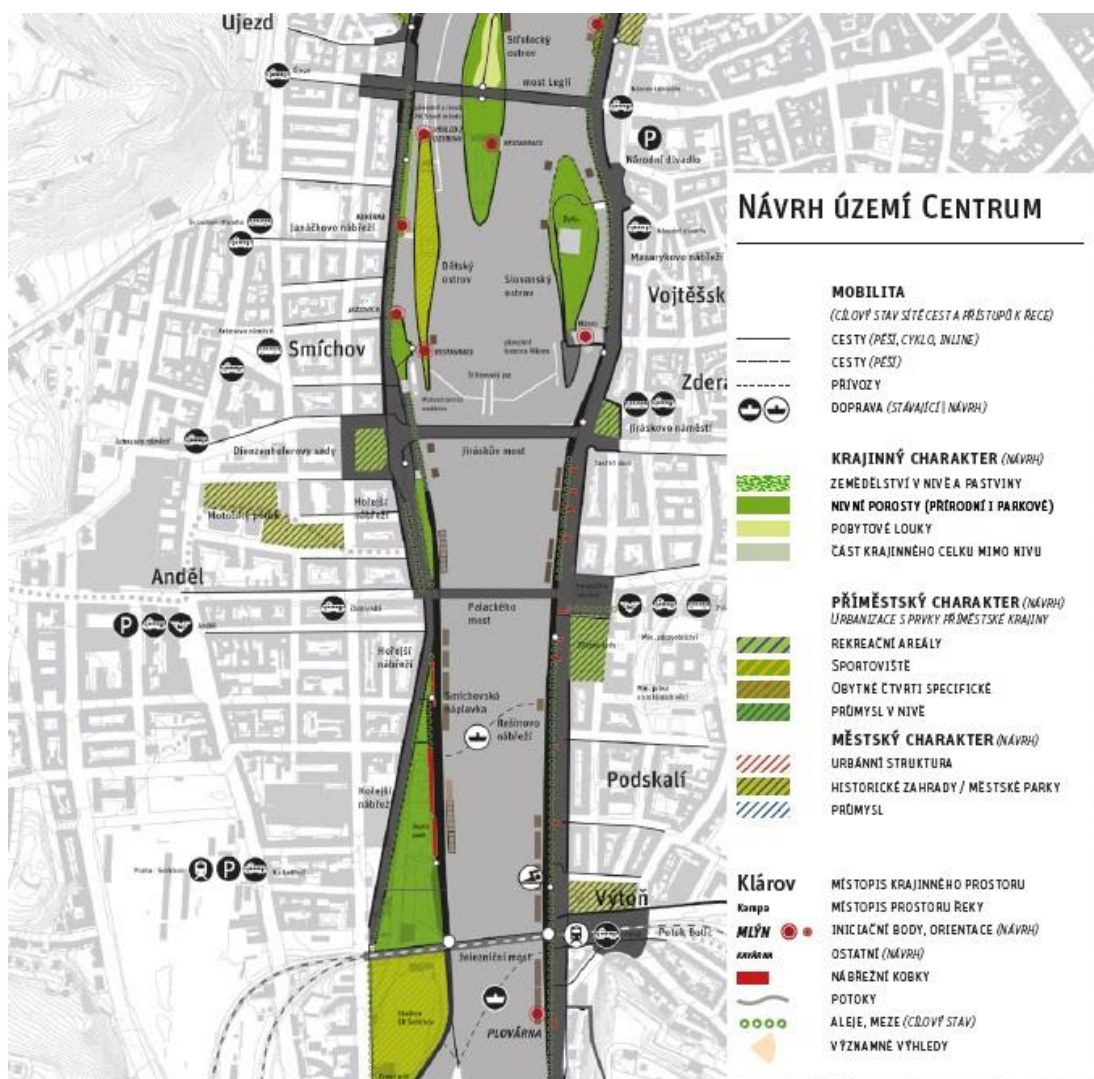
Vodní doprava

Pokud se týká vodní dopravy, ta v námi řešeném území znamená plavební komoru na Janáčkově nábřeží. Je nutno upozornit na místo, kde čekají lodě před vyplutím do komory, aby se z tohoto území v budoucnu nestalo nástupní místo pro vyhlídkové plavby. Dále se řeší navrhovaný přívoz v oblasti Smíchovské náplavky jih spojující protější břeh kotvící na Výtoni. Tento přívoz je v současné době již v provozu a využíváný. Navrhuje se také k realizaci přístaviště kulturních, společenských a restauračních lodí, velmi vhodné by bylo přemístění botelu Admirál a nahrazení výše uvedenými plavidly. (Melková a kol. IPR, 2014 a)

Veřejná prostranství

Míra úpravy veřejného prostranství se v území řeší, v jižní části nábřeží (v prostorech nyní vymezených pro hotel River Terrace), jako prostor vhodný pro celkovou transformaci, ulice Hořejší nábřeží se navrhuje jako vhodné pro dílčí úpravy veřejných prostranství. Prostory náplavky a Dětského ostrova by bylo pak možno upravit minimálně vhodným mobiliářem. V Dienzenhoferových sadech a na Janáčkově nábřeží by došlo k dílčím úpravám a revitalizaci VP. (Melková a kol. IPR, 2014 a)

Návrh koncepce pražských břehů:



Obr. č. 7: Návrh řešení území v Koncepci pražských břehů, zdroj: IPR Praha, 2014

Řešení jednotlivých úseků v zóně centrum a centrum jih:

Janáčково nábreží

Základním nedostatkem tohoto úseku s promenádním charakterem je předpolí mostu Legií a Jiráskova mostu. Především pak ztráta bezbariérového propojení cest a neatraktivní a nebezpečný podchod pod Jiráskovým mostem. Do tohoto úseku spadá i smíchovská plavební komora a Dětský ostrov, zde však nejsou identifikovány větší problémy k řešení. (Melková a kol. IPR, 2014 a)

- Koncepce

Nábřeží by si mělo zachovat v budoucích změnách promenádní charakter s výhledem na řeku, plavební komoru a protější břeh s jeho dominantami. Bylo by velmi žádoucí využít potenciál této promenádní cesty a bezbariérově, kontinuálně propojit území Kampy a smíchovského nábřeží. Vhodný je návrh území spojit např. klesající rampou, dále omezovat parkování, rozšiřovat chodníky a doplnit cyklopruh. Doplnkem by mohla být kultivace vzrostlé zeleně a např. realizace kavárny u plavební komory. Na Dětském ostrově se doporučuje jistá revitalizace parkových ploch a vytvoření vyhlídkových míst na špičkách ostrova. (Melková a kol. IPR, 2014 a)

Smíchovské předpolí Jiráskova mostu

Uzel mezi Janáčkovým nábřežím a smíchovským nábřežím. Jedná se o nebezpečný, zanedbaný průchod pod Jiráskovým mostem, v horním patře se pak nachází frekventovaná křižovatka u Dienzenhoferových sadů. Místu chybí návaznost na promenádní charakter Janáčkového nábřeží, z druhé strany navazují oplocené plochy soukromého pozemku. (Melková a kol. IPR, 2014 a)

- Koncepce

Přeměna uzlu na kultivované, bezpečné a dostatečně osvětlené prostředí, které bude lákat k pokračování cesty dále podél břehu. Tohoto lze docílit uvolněním pronajímaných prostorů pod mostem a umožnit rozšíření průchodu po celé délce dostatečně ho osvětlit a zkultivovat jeho prostor, popřípadě zde zřídit provozovnu, např. galerii, kavárnu, či restauraci s návazností na řeku, která by měla za účel prostory exponovat a tím zbezpečnit. Na úkor zrušení parkování by bylo třeba rozšířit chodníkové plochy a doplnit cyklopruh. (Melková a kol. IPR, 2014 a)

Smíchovské nábřeží

Smíchovské nábřeží by se dalo charakterizovat jako spojovací článek mezi promenádními nábřežími severní části a krajinným charakterem jižní části. Přilehlé významné komunikace (např. Strakonická, Zborovská, Nádražní, návazně na druhém břehu pak Ječná a Žitná), tvoří nepřekročitelné bariéry v území. Bloky domů jsou díky těmto komunikacím odřezávány od jádra po vrstvách a tím není vnitřní město dostatečně propojené s nábřežím a chybí tím i prostup energie řeky do města. Nábřeží se tak stává koncovým a nenavazuje na jeho atraktivnější část v centru města. Samotné nábřeží odděluje striktně prostory kamenné náplavky a horního

zeleného nábřeží, které má tendenci rozměšňovat tvrdost průmyslových areálů, nacházejících se na Smíchově a frekventovanou dopravu, od relaxačního prostředí nábřeží. Samostatnými tématy jsou mosty a jejich předpolí, kde se v každém tomto bodě nachází problémový uzel. Specifickým problémem je i hotel Admirál a jeho dopady na náplavku. (Melková a kol. IPR, 2014 a)

- **Koncepce**

Snahou je vytvoření lokálních prostorů pro obyvatele s celoměstským, přístavním, kulturním, či sportovním využitím. To znamená provázat přiléhající městskou strukturu s oddechovou plochou na nábřeží, která v současné době mezi bloky chybí. Vytvořit sdílené prostory pro pěší, cyklisty, pobytové a další veřejně přístupné aktivity. Podporovat stání kulturních a restauračních lodí podél náplavky, což nahradí s současné době neaktivní parter přilehlých budov. V spodní části, na náplavce se navrhuje především klidové prostředí pro pobyt v přístavu u řeky se zázemím na lodích a v kobkách. Podporovat zde organizaci společenských akcí. Horní patro nábřeží si zaslouží vytvořit kvalitní sportovně-rekreační prostředí parku, a to v kontaktu jak s řekou, tak se zástavbou. Dále podpořit kontinuální průchod podél řeky, nové městské přístaviště, řešit dostatečné osvětlení náplavky, zlepšit vazbu na město, nejen přidáváním chybějících přechodů. Důležité budou kroky týkající se hotelu Admirál. Především zakázání parkování automobilů u tohoto hotelu, odstranění doplňkových staveb a můstku k lodi a také odstranění velkoplošné reklamy. Do budoucna se počítá s dožitím Admirálu a jeho odstraněním. (Melková a kol. IPR, 2014 a)

Souhrn koncepce pražských břehů

Koncepce pražských břehů je nezbytným dokumentem pro ujasnění budoucího směru, kterým se budou pražská nábřeží ubírat. Dopomáhá k vytvoření jednotných podmínek pro užívání a budoucí rozvoj těchto prostorů. Má snahu vytvořit kontinuální průchod městem podél řeky a zabývá se problémy, které tomu brání. Nastiňuje nutnost potřebných investic do kultivace a ožívání těchto prostorů, na druhou stranu nastavuje i podmínky pro nadměru využitá území a upozorňuje na problémy, které se zde již vyskytují nebo hrozí do budoucna. V jisté míře upozorňuje i na nutnost řešení propojení prostorů pražských nábřeží s vnitřním městem. Obsahuje analýzy prostorů nábřeží a přilehlého okolí. Dále pak dopodrobna rozebírá

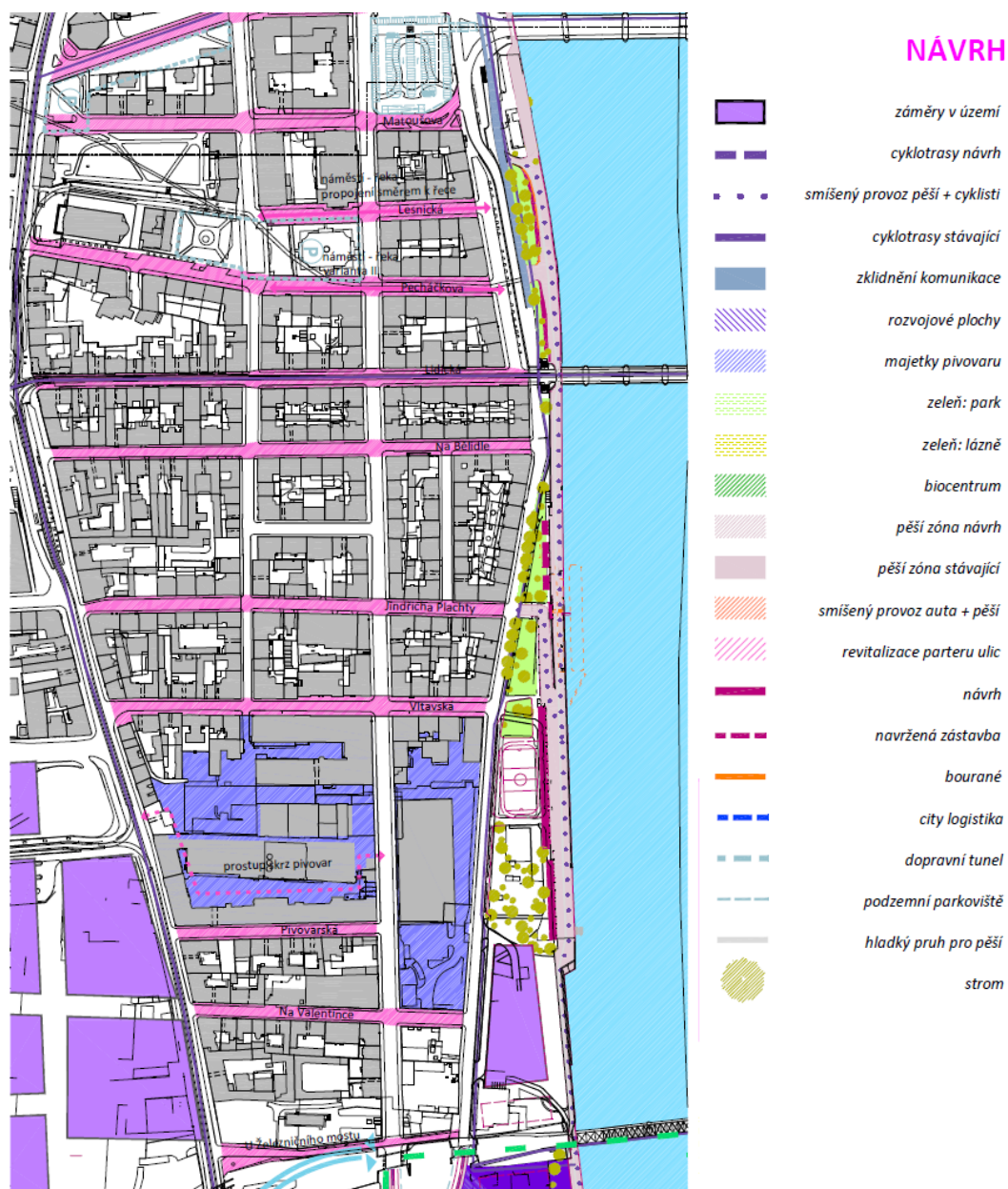
části nábřeží a náplavky, kde se věnuje identifikaci problémů, se kterými se tyto prostory potýkají a nastiňuje jejich možné řešení a podobu, kterou by se měly tyto úseky ubírat v budoucím rozvoji. Dokument je zajiště užitečným podkladem pro podrobnější projekty řešené v tomto území. Z analýz, návrhů a závěrů práce pak vyplývají vhodná témata k řešení budoucího rozvoje nábřeží. Diplomová práce jedno z těchto témat přejímá a doplňuje tím fakta o území.

5.2.3 Studie A 8000

Ateliér A 8000 se zaměřuje především na větší architektonické projekty v hodnotách desítek až stovek miliónů korun. Zajišťuje především architektonickou, stavebně-inženýrskou a provozní složku projekční práce.

V řešeném území se tento ateliér angažoval nejen svou urbanistickou studií zvanou VS – VLTAVSKÝ BŘEH PRAHA 5, ale také např. studií SMÍCHOV CITY nebo studií RIVERSIDE COURT. Již od počátku 90. let spolupracuje ATELIER A 8000 s městskou částí Praha 5. Spolupráce těchto subjektů tkví v záměru transformace a revitalizace původního průmyslového charakteru městské čtvrti na živoucí městské centrum. Mnohé návrhy atelieru byly již úspěšně realizovány. Klíčovým se dá označit záměr „ZLATÝ ANDĚL“. Jedná se o vnitroměstský multifunkční objekt v samém srdci smíchovského Anděla. Jde o onu charakteristickou prosklenou budovu ve tvaru hyperbolického paraboloidu s nápisy od různých autorů.

Studie VS – VLTAVSKÝ BŘEH PRAHA 5 se zaměřuje především na řešení území Hořejšího a Janáčkova nábřeží, až po Barrandovský most a dále ven z města. Obsahuje jak architektonické návrhy území, tak možnosti praktického využití prostorů.



Obr. č. 8: Návrh území Smíchovské náplavky Studie VS – VLTAVSKÝ BŘEH PRAHA 5, zdroj: Atelier A8000

Věnuje se především těmto postupům:

- **Revitalizace ulic**

Při revitalizaci ulic se studie snaží o jejich kultivaci a reprezentativnost. V mnohých případech navrhuje sjednocení a integraci prvků městského mobiliáře. Dále se věnuje úpravě povrchů a doplňování prvků zeleně, integraci prvků mobiliáře do okolních budov. Do jisté míry se studie věnuje při revitalizaci ulic i cyklodopravě. Navrhuje také umísťování výkladců do parterů budov. Dalším prvkem je důraz na bezbariérovost území a v návaznosti na to i na zklidňování automobilové dopravy. (A 8000, 2017)

- **Průzkum dna Vltavy**

Řešení tohoto aspektu je nezbytné pro navrhované kotvení lodí u břehu Vltavy. Jedná se o území Smíchovské náplavky a prostorů řeky v území Císařské louky. (A 8000, 2017)

- **Předpolí Dětského ostrova**

Studie zde umisťuje dominantní sochařské skulptury. Tyto skulptury mají v návrhu podobizny lidských postav a nacházejí se ať už na nábřeží, tak i na hrotu Dětského ostrova. Dále se počítá s rekonstrukcí Dětského ostrova, jeho bezbariérovým přístupem a doplněním mobiliáře. (A 8000, 2017)

- **Majetkoprávní vztahy**

Ve studii jsou uváděny majetkové vztahy aktérů zasahujících do podoby území.

- **Dienzenhoferovy sady**

Jednou z nejužitečnějších změn v prostoru je architektonický návrh vyzvednutí plochy parku v Dienzenhoferových sadech do horní úrovně tohoto prostranství a vytvoření jednoho, či dvou podlaží podzemního parkování. Jedná se celkem o 168 parkovacích míst v každém patře. Tento záměr by v budoucnu mohl nabídnout parkovací stání rezidentům z okolí, kde se navrhuje omezování parkování nebo též sloužit pro parkování návštěvníků náplavky a nábřeží. Vjezd je navrhován přes kobku nacházející se pod Jiráskovým mostem. Tento přístup nabízí též možnost realizace hygienického, či dalšího zázemí pro území náplavky. (A 8000, 2017)

- **Cyklistika**

Navrhuje se nové vedení cyklotrasy v jednotlivých úsecích. V prostoru Smíchovské náplavky studie prosazuje vedení stezky ve smíšeném provozu s chodci, realizací hladkého pruhu. Dále návrh počítá se zprovozněním nábřežních kobek a se zvýšením exponovanosti území tím, že bude cyklostezka přesunuta do horního patra nábřeží. Navrhuje se též prodloužení trasy na jih po Barrandovský most a dále. (A 8000, 2017)

- **Náplavka**

Hlavním projektem návrhu budoucí podoby Smíchovské náplavky je realizace tzv. kulturního „HUB-u“. Jedná se o plovoucí zařízení se „záměrem propojit

návštěvníky Prahy s místními obyvateli a umožnit jejich komunikaci, kontakty a spolupráci.“ Budou se zde nacházet jednací a konferenční prostory, zázemí pro nábřeží, pódium pro možnost konání koncertů a projekcí a kavárna. V návaznosti na tento „HUB“ jsou na hraně opěrné zdi navrhovány mobilní tribuny pro návštěvníky. Pro lepší propojení s horním patrem nábřeží se navrhuje prosklený výtah a schodišťové rameno. V jižnější části náplavky, se počítá se zprovozněním nábřežních kobek. Odstranění problémů souvisejících s botem Admirál jako jsou doplňkové stavby, parkování na náplavce, či velkoplošná reklama. Větší část práce byla věnovaná též návrhu realizace vyhlídkového kola na nábřeží. Tento návrh však nebude realizován z důvodů nezískání stavebního povolení. Jako alternativa k vyhlídkovému kolu bylo navrženo multifunkční hřiště. Studie s také věnuje zpřístupnění nábřeží skrze areál pivovaru Staropramen. (A 8000, 2017)

- **Propojení Železničního mostu**

Dílčí kapitola se věnuje lepšímu vertikálnímu propojení mezi nábřežím a Železničním mostem, které v současné době narušují majetkoprávní vztahy.

- **Císařská louka**

Studie obsahuje změny v území Císařské louky a protilehlých prostorů nábřeží. Navrhuje zde bytovou výstavbu a realizaci přístaviště. Věnuje se též revitalizaci prostorů ostrova parkovými plochami a zlepšuje přístup do vody návrhem pláží. V návrhu Metropolitního plánu se objevuje v těchto prostorech nový most přes Vltavu. (A 8000, 2017)

Ve studii se dále objevují návrhy plochy prostorů sportoviště za Železničním mostem, řešené území Erpetu, dále doporučuje volumetrickou a dopravní studii využitelnosti Zlíčovského pivovaru, návrh podoby smíchovského nádraží, tzv. studii využití Smíchov City a návrh cyklostezky s doplňkovými funkcemi, vedoucí dál na jih. (A 8000, 2017)

Souhrn studie Atelieru A 8000

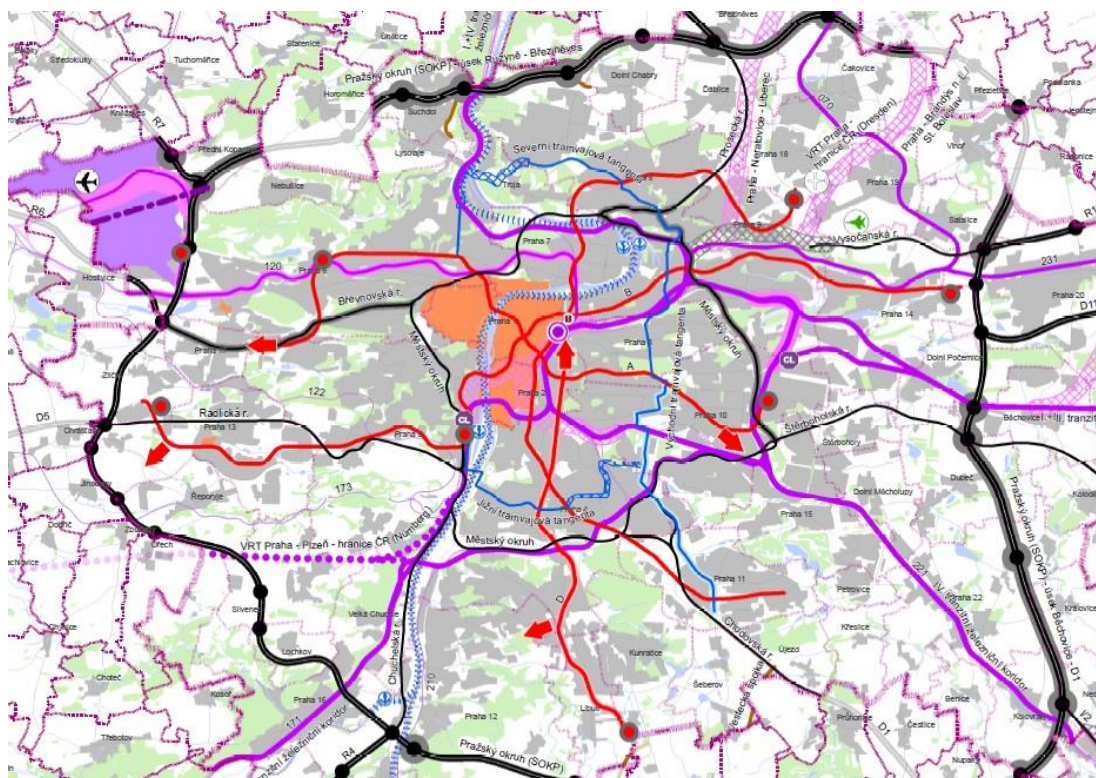
Studie atelieru A 8000 se zdá být velmi užitečným dokumentem pro budoucí podobu smíchovského nábřeží. Obsahuje vhodné návrhy k zatraktivnění těchto prostorů a neopomíjí identifikování některých problémů v území. Velmi vhodným pro smíchovskou městskou část se zdá být návrh parkovacích ploch pod Dienzenhoferovými sady. Některé části studie jsou však vhodné k důkladnému

uvážení např. skulptury nacházející se v blízkosti Dětského ostrova, či větší projekty jako je kulturní „HUB“, či již zmiňované nepovolené vyhlídkové kolo. Studie A 8000 se však ve větší míře nezabývá dopady oživení smíchovského nábřeží na vnitřní centrum Smíchova ani řešením přístupností těchto prostorů i proto se tato práce snaží ve větší míře věnovat právě těmto tématům a v jisté míře se inspiruje vhodnými, již zpracovanými návrhy studie VS – VLTAVSKÝ BŘEH PRAHA 5.

5.3 Požadavky plynoucí z územně plánovací dokumentace

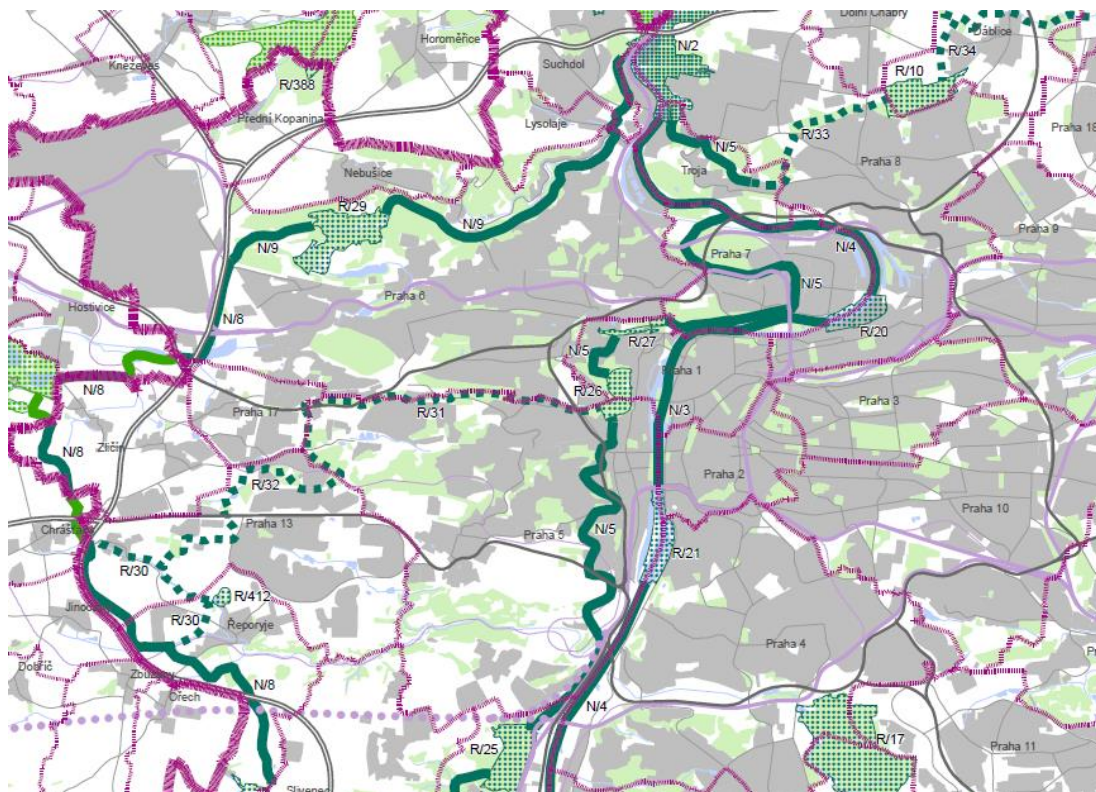
5.3.1 Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy po aktualizaci č. 1

Zásady územního rozvoje se běžně zpracovávají pro území kraje a jsou nadřazené územním plánům obcí, v tomto případě územnímu plánu hl. m. Prahy. Vycházejí z politiky územního rozvoje a jsou jakýmsi strategickým dokumentem, stanovujícím pravidla pro rozvoj v území. Obsahují záměry nadmístního významu. ZÚR v Praze mají za účel především stanovení priorit pro rozvoj města samotného, např. vymezovat stavby dopravní a technické infrastruktury.



Obr. č. 9: Výřez ze ZÚR hl. m. Prahy - VÝKRES PLOCH A KORIDORŮ NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU - DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA, zdroj: ZÚR - IPR Praha, 2014

„Výkres ploch a koridorů nadmístního významu – dopravní infrastruktura“ obsahuje vymezení hlavních dopravních tahů nacházejících se ve městě nebo výrazně ovlivňující dopravu ve městě (tj. pražský okruh). Co se týká řešeného území, dotýkají se ho koridory železniční dopravy vedoucí přes Železniční most a koridor metra linky B. Nachází se zde i koridor vodní dopravy na řece Vltava.



Obr. č. 10: Výřez ze ZÚR hl. m. Prahy - VÝKRES PLOCH A KORIDORŮ NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU - ÚSES, zdroj: ZÚR - IPR Praha, 2014

Z výřezu výkresu vymezených ploch pro ÚSES je patrné, že řešeného území se dotýká pouze vymezení nadregionálního biokoridoru Vltava. Dál na jih je však navrhováno lokální biocentrum v ploše Císařského ostrova.

Jelikož jsou zásady územního rozvoje dokumentem na krajské úrovni, obsahují záměry a problémy nadmístního významu, řeší tedy území v širším měřítku. Hlavní priority týkající rozvoje hl. m. Prahy:

- Při návrzích respektovat a podporovat kulturní a historické hodnoty a přírodní podmínky
- Vytvářet podmínky pro vyvážený rozvoj území, jak funkční, tak i podmínky prostorového uspořádání
- Vytvářet dobré podmínky především pro veřejnou dopravu, ke kvalitnímu fungování městského dopravního systému

- Omezovat individuální automobilovou dopravu
- Rozvoj dopravy šetrné k životnímu prostředí
- Rozvoj potřebné technické infrastruktury
- Zvyšovat podíl zeleně a utvářet ucelený systém (ZÚR, IPR Praha, 2014)

Řešené území spadá do zóny „SC – Oblast stávajícího celoměstského centra“. Obecně zásady územního rozvoje hl. m. Prahy popisují Prahu jako významné město Evropy, a přirozené centrum pražského regionu i celé země. Při vytváření podrobnějších dokumentací je nutné podporovat jeho tradice, hodnoty a potenciál, zajistit dobrou kvalitu života obyvatel, dobré dopravní propojení a v neposlední řadě vytvářet podmínky pro rozvoj turismu. Znamená to utvářet tak obraz Prahy nejen jako města pro kvalitní bydlení, práci a odpočinek, ale zahrnout i image Prahy jako významné evropské metropole z hlediska historie, kultury, vzdělání a prosperující ekonomiky. (ZÚR, IPR Praha, 2014)

Hlavní zásady při vytváření urbanistické a dopravní koncepce týkající se námi řešeného tématu, na území Smíchova a smíchovského nábřeží, pomocí územně plánovacích nástrojů jsou:

- Snížit funkční a dopravní zátěž stávajícího celoměstského centra zahrnujícího Památkovou rezervaci v hlavním městě Praze a části navazujících čtvrtí **Smíchova**, Karlína a Vinohrad rozšířením tohoto centra do transformační oblasti Holešovice-Bubny-Zátory a dále ve větším rozsahu do k. ú. Karlín, Vinohrady a Smíchov,
- Doplnit stávající systém zeleně např. tzv. zelenými klíny.
- Zlepšovat propojení přes Vltavu.
- Revitalizovat stávající a zakládat nová veřejná prostranství a dotvořit tak ucelený systém
- Zkvalitňovat systém veřejné dopravy, preferovat tuto dopravu před individuální automobilovou dopravou, zlepšovat přestupní vazby mezi jednotlivými druhy dopravy.
- Omezování individuální dopravy především v centru města.
- Vytvořit kvalitní, atraktivní, bezpečnou a kontinuální síť cyklostezek, odstraňovat bariéry a zlepšovat prostupnost územím. (ZÚR, IPR Praha, 2014)

Dalšími zásadami obsaženými v ZÚR hl. m. Prahy, jsou vytváření kvalitní technické infrastruktury a zásady pro hospodářský rozvoj. Technická infrastruktura

zahrnuje především zásobování vodou na území Prahy, odvodnění města, zásobování teplem a elektrickou energií a podporu obnovitelných zdrojů. Zásady týkající se hospodářského rozvoje obsahují podporu vědy a výzkumu, cestovního ruchu a rozvoj nových marketingových aktivit. (ZÚR, IPR Praha, 2014)

Stanovují podmínky pro ochranu kulturních, přírodních a civilizačních hodnot. U kulturních hodnot se jedná především o ochranu památek a hodnotné architektury, zachování původní sídelní struktury a ochranu archeologického dědictví města. Ochranu krajiny a městské zeleně, jakožto podstatné složky kvalitního prostředí života obyvatel a ochranu životního prostředí se zabývá respektováním stávajících ÚSES a lokality NATURA 2000. Má za úkol chránit krajinný ráz zastavěného i nezastavěného území, rozvíjet zelené klíny, plošné i liniové prvky zeleně, vytvořit ucelený systém zeleně přecházejícího do okolní krajiny a respektovat a chránit plochy lesů a údolní nivu řeky Vltava. K ochraně životního prostředí, pak napomáhat snižováním zdrojů znečišťování životního prostředí ve městě, snižováním hlukové zátěže a likvidací staré ekologické zátěže. (ZÚR, IPR Praha, 2014)

Úkoly týkající se řešeného tématu pro podrobnější územně plánovací dokumentaci obsažené v ZÚR hl. m. Prahy:

- Ověřit podmínky pro rozšíření celoměstského centra v návaznosti na rozšíření kompaktního města
- Zajistit účinnou prostorovou regulaci nové zástavby, pro ochranu panoramatu města a pro ochranu dalších exponovaných pohledových horizontů
- Respektovat limity využití území především s ohledem na životní prostředí
- Dotvořit systém zeleně především vymezením zelených klínů, zelených os města a vytvořením pásu zeleně kolem Prahy
- Provéřit, příp. dotvořit lokální územní systém ekologické stability (dále ÚSES)
- Rozvoj dopravního systému s důrazem na udržitelný rozvoj území Prahy
- Zkvalitnit technickou infrastrukturu nezbytnou pro rozvoj města
- Tvořit územní předpoklady pro plnění imisních limitů

Souhrn ZÚR hl. m. Prahy

Zásady územního rozvoje v Praze mají svým charakterem stanovit priority pro rozvoj města jako takového. Uvádějí především strategické postupy, kterými by se měla rozvíjet budoucnost hl. m. Prahy. Obsahují záměry nadmístního významu a identifikují problémy města v širším měřítku. Jedná se o obecné postupy, kterými by

se měla řídit podrobnější územně plánovací dokumentace. Vymezují veřejně prospěšné stavby a veřejně prospěšná opatření v úrovni nadmístního významu. V podrobnější dokumentaci je třeba tyto plochy respektovat.

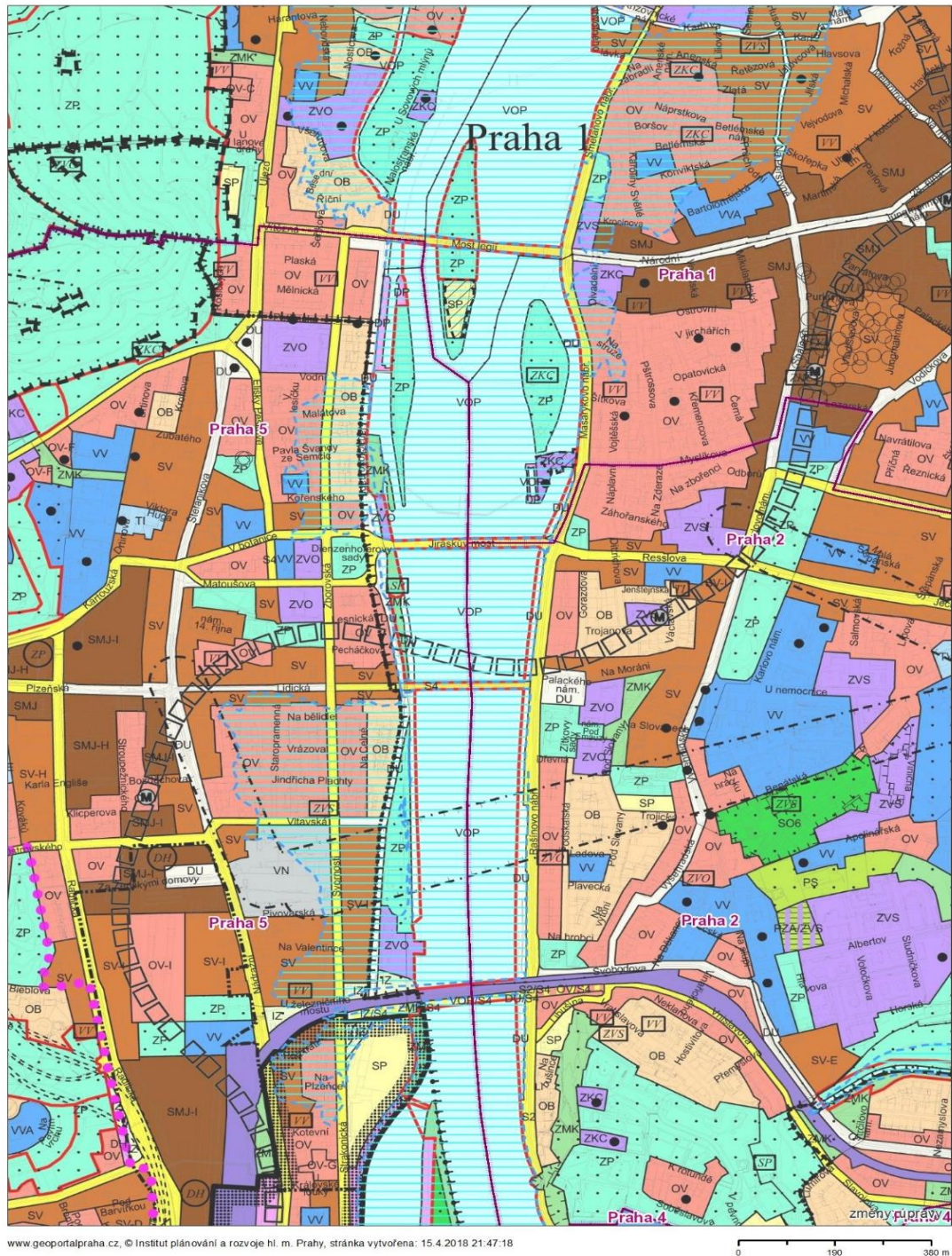
Hlavní transformační oblastí obsaženou v ZÚR hl. m. Prahy je plocha Smíchovského nádraží. V tomto území je v současné době navržena obytná výstavba „Smíchov City“ pro zhruba 3.500 obyvatel a přibližně 9.000 nových pracovních míst. Je tedy reálné, že tento záměr v budoucnu výrazně ovlivní celý Smíchov. Záměr využití této plochy obsahuje požadavky doplnění obytné funkce s příslušnou občanskou vybaveností, dále zahrnující dopravní terminál nového autobusového nádraží, parkoviště „P+R“ (Park and Ride) a centrum logistiky ve vazbě na železniční stanici. Dalším záměrem v území je podpoření rekreačních a doplňkových aktivit vázaných na využití údolní nivy Vltavy a Berounky. V tomto území je třeba brát v úvahu střety památkové ochrany, požadavky na ochranu přírody a krajiny, dopravní význam řeky, omezení vyplývající ze záplavového území, zájmy rekreace a tlak na vytváření komerčního zázemí pro tyto zájmy. Navrhuje se též prověření nově navrhovaného koridoru tramvajové dopravy spojující Prahu 4 s Prahou 5 v rámci územního plánu. (ZÚR, IPR Praha, 2014)

Kompletní výčet transformačních ploch na Smíchově s požadavky na území, podmínkami pro následné rozhodování o změnách a úkoly pro podrobnější ÚPD viz „Příloha č. 2 - Vymezení rozvojových os a oblastí řešeného území v ZÚR.“

5.3.2 Územní plán hl. m. Prahy

V současné době je pro území hl. m. Prahy platný územní plán pořízený v roce 1999, platný od 1. 1. 2000. Jednotlivé změny územního plánu se projednávají procesem schvalování ÚP, v rozsahu měněných částí, popř. je posuzován vliv na udržitelný rozvoj území. V současné době (k 26. 3. 2017) je v online katalogu změn evidováno celkem 3183 změn ÚP hl. m. Prahy. Změny ÚP jsou schvalovány zastupitelstvem hl. m. Prahy. (Změny územního plánu v dotčeném území viz „Příloha č. 3 – Změny ÚP týkající se řešeného území“). V současné době se zpracovává nový územní plán pro území hl. m. Prahy, tzv. „Metropolitní plán“. Platný územní plán hl. m. Prahy zastává roli dokumentu stanovujícího koncepci rozvoje města. Určuje funkční využití ploch v zastavěném i nezastavěném území. Dále stanovuje prostorovou regulaci a především definuje jak které území využívat. ÚP je stěžejní

dokument při změnách v prostoru, vymezuje přípustné a nepřípustné stavby na jednotlivých pozemcích. Požadavky zahrnuté v ÚP jsou závazné pro zpracovatele, tak i pro projektanty s jejich návrhy v území.



Obr. č. 11: Výřez územního plánu hl. m. Prahy, zdroj: ÚP - IPR Praha, 15.4.2018 [online]

Urbanistická koncepce územního plánu

Z historického vývoje hl. m. Prahy vyplývá, že nejatraktivnější a nejvíce exponované a tím i ohrožené je území Pražské památkové rezervace, do které spadá i řešené území. Toto území zažívá tlak turistického ruchu a stále nových komerčních aktivit. Důsledkem toho je snižování počtu zde trvale bydlících. Naopak sledujeme narůstání pracovních příležitostí a tím i větší nároky na dopravní a technickou infrastrukturu. Vznikají tak mnohdy ryze administrativní, či obchodní celky, které se díky absenci bydlení mění až na „mrtvé části města“, podobně se s tímto vývojem můžeme setkat v některých amerických metropolích. Města a tudíž i Praha se nicméně snaží opět bydlení do center náročnou cestou navrátit. Je nutné pokud možno předcházet těmto situacím a prostory doplňovat kvalitními veřejnými prostranstvími s rekreačním potenciálem. (ÚP - Útvar rozvoje hl. m. Prahy, 1999)

Struktura zástavby bývalých pražských předměstí je převážně z 19. a 20. století. Jedná se o primárně průmyslová území, která svůj rozvoj stavěla především na existenci a rozvoji železnice. Bylo zde zastoupeno kromě průmyslu i bydlení a další pracovní příležitosti. (ÚP - Útvar rozvoje hl. m. Prahy, 1999)

Tato území jsou tedy vhodná pro budoucí transformaci. Účelem transformace je určité decentralizování komerčního zatížení centra. Největší rozvoj se plánuje právě na Smíchově a je podmíněn plochami rezervy na pozemcích Českých drah a bývalých průmyslových areálů. (ÚP - Útvar rozvoje hl. m. Prahy, 1999)

Při rozvoji města je nutné vycházet ze dvou základních podmínek:

1. Návrh musí respektovat možnosti vyplývající z přírodních a kulturně historických hodnot.
2. Dodržovat urbanizační požadavky, obsažené v územních a hospodářských zásadách. Jde především o uspokojení potřeb občanů, kteří mají s narůstající životní úrovní vyšší nároky na území.

Časový horizont ÚP byl navrhován do roku 2010. V tomto období bylo nutno rozhodnout o možnostech, způsobu a pravidlech využívání území. Některé záměry jsou však navrhovány i na delší časové období. (ÚP - Útvar rozvoje hl. m. Prahy, 1999)

Urbanizační směry:

- Expanze centrálních funkcí do volných ploch (např. uvolnění drážních pozemků a ploch průmyslu) a proluk, je nutný památkový dohled
- Transformace a citlivá proměna stávajícího kompaktního města (přestavby a dostavby)
- Rozšíření kompaktního města (bydlení doplněné pracovními příležitostmi)
- Rozvíjení osídlení ve vnějším pásmu

Hlavní rozvojové plochy je žádoucí umisťovat mimo kompaktní město. Větší urbanizace je vázána na dopravní tahy a rekreační potenciál území. S radikálním rozvojem na území Smíchova se tedy v roce 1999, kdy byl územní plán zpracován, nepočítalo. (ÚP - Útvar rozvoje hl. m. Prahy, 1999)

Celoměstská rekreace

Nové areály celoměstské rekreace se kvůli naplněné kapacitě navrhují v návaznosti na kompaktní město. Musí být časově i vzdálenostně dostupné, aby byly pro obyvatele i této části atraktivní. Areály se doporučuje umisťovat klínovitě do zástavby a napojovat na radiální systém zeleně. Souhrnně se dá říci, že veškerá plánovaná území rekreace jsou navrhovaná v kontaktu s vodními prvky. Z toho vyplývá, že území v kontaktu s vodou jsou vždy atraktivní pro rekreaci obyvatel. Z těchto faktů tedy vyplývá, že právě území Hořejšího nábřeží a náplavky je vhodné k rozvoji celoměstské rekreace. (ÚP - Útvar rozvoje hl. m. Prahy, 1999)

Bydlení

Návrh rozvoje podporuje posílení bydlení v kompaktním městě. Využívá především zbylých rezerv v zastavěném území, jako jsou proluky a transformační oblasti, příp. nástavby a vestavby. Území pražského Smíchova převážně spadá do ploch přestavbových. Rozvoj soustředěné bytové výstavby městského typu je směřován především do kompaktního města. Je třeba také dbát na polyfunkčnost těchto území se základní městskou vybaveností. Městská část Praha 5 je uváděna ve výčtu ploch s největším rozsahem rozvojových ploch pro bydlení v Praze do roku 2010. (ÚP - Útvar rozvoje hl. m. Prahy, 1999)

Souhrn ÚP hl. m. Prahy

Územní plán je v souladu s nadřazenou územně plánovací dokumentací, kterou jsou zásady územního rozvoje hl. m. Prahy. Plní stanovené úkoly pro podrobnější ÚPD. Zajišťuje účinnou prostorovou regulaci nové zástavby, pro ochranu panoramatu města a pro ochranu dalších exponovaných pohledových horizontů, tento bod splňuje především funkční a prostorovou regulací závaznou pro změny v území. Respektuje limity využití území, především s ohledem na životní prostředí ve městě, neumožňuje plošnou výstavbu areálů, které by měli za důsledek znečišťování ovzduší. Zakazuje novou výstavbu v plochách vymezených pro zeleň městskou a krajinou a v parcích. Vymezuje lokální ÚSES a obsahuje zpracovaný systém zeleně. Tímto systémem se také snaží dotvořit pás zeleně okolo Prahy. Vymezuje veřejně prospěšné stavby a opatření a územní rezervy pro dopravní a technickou infrastrukturu, např. dotvoření pražského městského okruhu. Obsahuje stavební uzávěry např. pro stavbu metra, či velké stavební záměry, v důsledku podpory rozvoje města. Územní plán je velmi užitečným dokumentem pro koordinovaný rozvoj Prahy. Jeho požadavky na změny v území zabraňují nekontrolované výstavbě na území hlavního města.

Co se týče řešeného tématu, ÚP stanovuje především ve „výkresu č. 4 – *Plán využití ploch*“ přípustné a nepřípustné využívání konkrétních pozemků. Obsahuje tedy regulativy funkčního využití, doplňkového využití a výjimečně přípustného využití. Všechny ostatní funkce jsou v území zakázány. Určuje podmínky, ze kterých vyplývá, jak by mělo území i v budoucnu fungovat. Mimo jiné vymezuje i záplavové území stoleté vody a určení ploch památkové rezervace a památkové zóny.

5.4 Limity využití území

5.4.1 Záplavové území

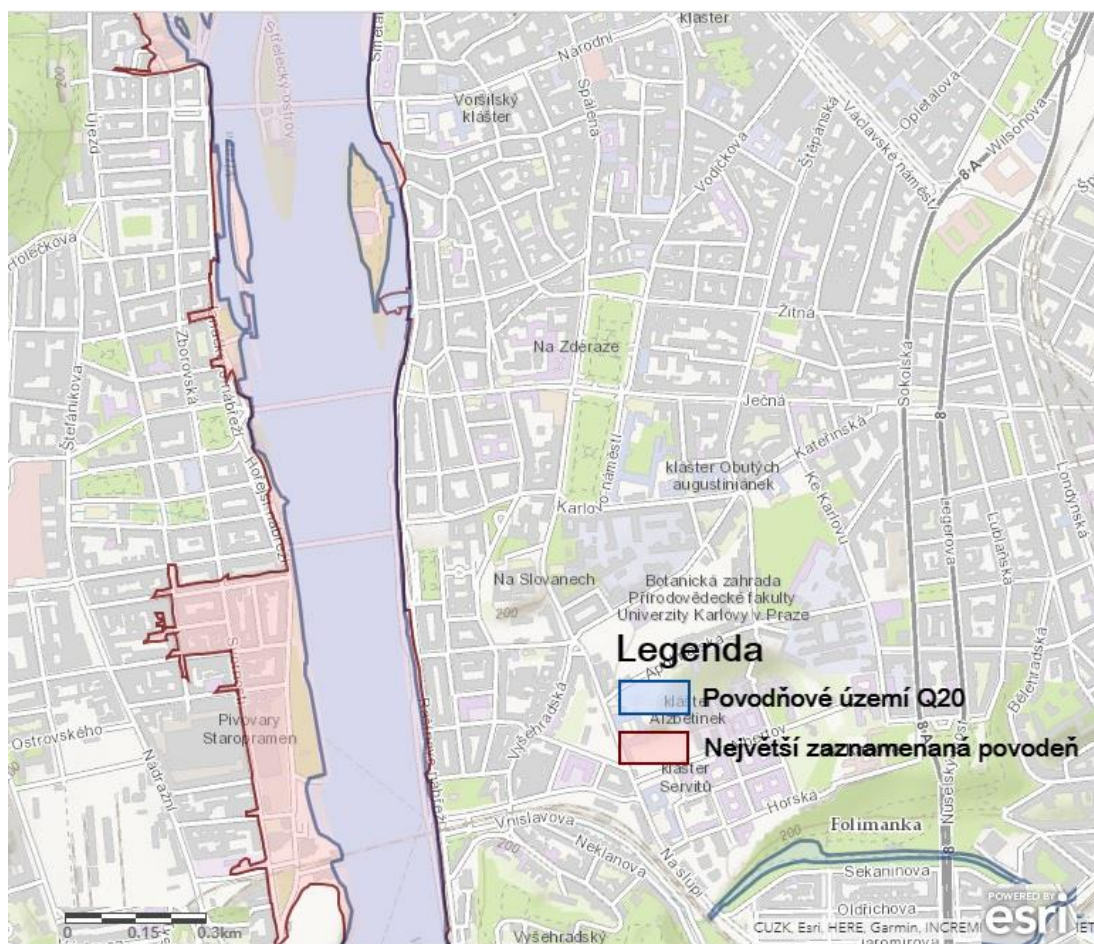
Historie povodní v Praze je velmi bohatá. Bývá důsledkem tání sněhu nebo vydatných srážek. Město se rozhodlo k provedení regulací průtoků vody na Vltavě. Budovaly se jezy, plavební stupně a náhony. Tím došlo ke snížení podélného sklonu koryta, byla zasypána slepá ramena řeky a bylo zúženo koryto. Po dokončení těchto regulací se však frekvence velkých povodní v Praze zvýšila. Kontrola průtoku řeky byla postupně zajištěna výstavbou Vltavské kaskády.

Historické povodně

V období od 12. do 19. století bylo v Praze zaznamenáno celkem 63 velkých záplav. Nejvýznamnější z nich zaplavily Prahu v letech 1432, 1787, 1845 a 1890.

Novodobé povodně

20. století zaznamenalo již méně velkých povodní. Za jednu z nejvýznamnějších by se dala označit ta z roku 1940, při které byl zaznamenán 50-ti letý průtok. Ve 21. století se za nejintenzivnější povodeň označuje ta v roce 2002. Přívalová voda zastihla Prahu nepřipravenou na takový průtok. Voda zaplavila 18 stanic metra, poškodila dopravní i technickou infrastrukturu města a přes 50.000 obyvatel bylo evakuováno. Celkové škody v hlavním městě byly vyčísleny na necelých 27 miliard korun českých. Povodeň si vyžádala i 17 lidských životů v celé ČR. Shodou okolností v tomto roce byla již hotova 1. etapa pražských protipovodňových opatření, která měla chránit před velkou vodou Staré město a Josefov. Návrh protipovodňových opatření se zpracovával již od roku 1997, v roce 2002 však velká voda důsledně upozornila na jejich nutnost. Následky povodní pak v podstatě rozhodly o potřebě dalších opatření proti záplavám, které by chránily i zbytek města ohroženého velkou vodou (Smíchov v 5. etapě). Povodeň v roce 2013 byla zapříčiněna rovněž intenzivními srážkami. Půda byla již nasycena vodou a všechny srážkové úhrny byly svedeny do vodních toků, a ty se vzedmuly. Tato povodeň byla výjimečná tím, že se přeplnily a rozlily do okolí menší přítoky Vltavy, potok Botič nebo Rokytky. Hmotné škody byly v té době vyčísleny na 4 miliardy korun.



Obr. č. 12: Záplavové území, vytvořeno v programu ArcGIS online

Protipovodňová opatření

Koncepce pražské protipovodňové ochrany tkví ve výstavbě a realizaci protipovodňových valů, betonových stěn a mobilního hrazení. Projekt je rozdělen do celkem 19 etap, z čehož jich je 8 již realizovaných. Jedná se o 22,5 km chráněné plochy a z toho přibližně 6,8 km je mobilní hrazení (především v městském jádru). Do koncepce také spadají další opatření, jako jsou např. povodňové uzávěry, čerpací stanice, či různá povodňová organizační opatření.

Údaje o ohroženích v Praze:

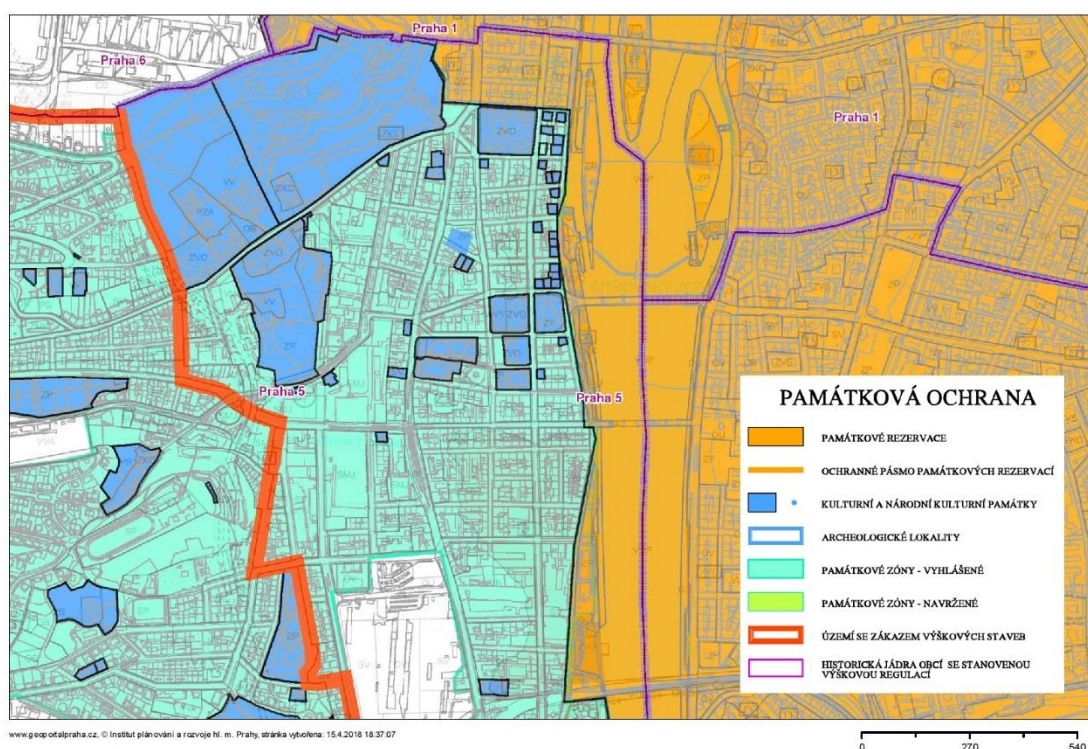
Území ohrožené povodní – 57,2 km², z toho ochráněné území – 51,3 km²

Počet obyvatel ohrožených povodní – 70.000 osobí, z toho ochráněných protipovodňovým opatřením - 69.700 lidí

(Portál životního prostředí hlavního města Prahy [online], Praha (cit. 5. 2. 2018), dostupné z: <http://www.portalzp.praha.eu>)

5.4.2 Památková ochrana území

Za památkové území, považujeme typ krajinného, městského nebo vesnického celku, kterému je vládou nebo vyhláškou ministerstva kultury udělen zvláštní status se zvýšenou památkovou ochranou. Status a obsah památkové ochrany je stanoven v zákonu České národní rady č. 20/1987 Sb., (zákon o státní památkové péči), zejména v § 5, 6 a 6a. Dle tohoto zákona lze území s památkovou ochranou rozdělit do dvou skupin na památkové rezervace a památkové zóny. Tato území mají vyhotovené tzv. plány ochrany, které obsahují podmínky, dle kterých se musí celá společnost řídit při změnách v území.



Obr. č. 13: Památková ochrana v řešeném území, zdroj: ÚP hl. m. Prahy, IPR Praha, 15.4.2018 [online]

Památková rezervace

Památkovými rezervacemi jsou nejcennější uceleně dochovaná území s kulturním a historickým významem. Vyznačují se především nenarušenou urbanistickou strukturou, pod kterou se rozumí např. kompaktní historický půdorys, dochované fasády historických budov apod. Jednou z nejdůležitějších částí těchto území jsou veřejná prostranství. V památkových rezervacích se dbá zejména na uchování původního půdorysu celku, tj. uliční sítě, skladby zástavby a parcelace, ale také na zachování významných dominant a uceleného panoramatu sídla. Vyhlášením

památkovou rezervací se v území chrání kvalitní historická architektura, ale i „Genius Loci“ místa.

Městská památková rezervace

Nejčastěji se jedná o kulturně historická městská jádra středověkého původu. Pražská památková rezervace byla vyhlášena nařízením vlády č. 66/1971 Sb. Od roku 1992 je pražská památková rezervace zapsána v seznamu světového kulturního dědictví UNESCO, a to pod názvem „Praha – historické jádro města“. (Národní památkový ústav [online], Praha, 8. 2. 2018, Dostupné z: <http://www.npu.cz>)

Památková zóna

Jde o nižší stupeň ochrany než památková rezervace. Tyto zóny mívají dobře dochovaný půdorys, ale většinou méně dochovaný architektonický obraz sídla, než u rezervací. Nachází se zde méně kulturních památek. Zpravidla se jedná o území ovlivněné nějakým rušivým zásahem.

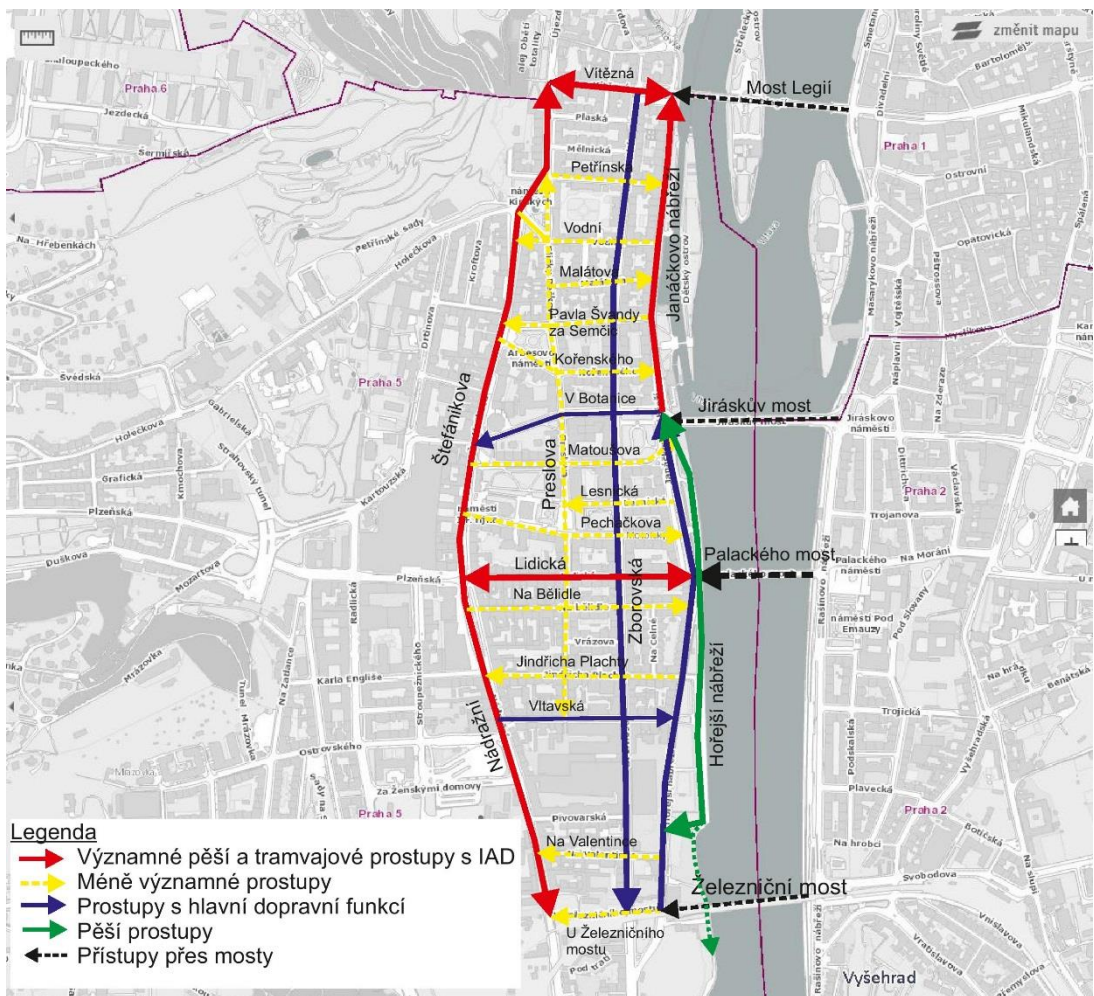
Městská památková zóna

Zařazení celku do městské památkové zóny vyhláší ministerstvo kultury vyhláškou. Do této zóny mohou spadat např. historicky významná místa s cennými architektonickými prvky. Orgán státní památkové péče stanoví podmínky pro omezování stavebních a jiných úprav v této zóně. Území pražského Smíchova bylo vyhlášeno památkovou zónou v roce 1993. (Národní památkový ústav [online], Praha (cit. 8. 2. 2018), dostupné z: <http://www.npu.cz>)

5.5 Přístupnost a prostupnost územím

Současný stav využívání smíchovského nábřeží, potažmo Smíchovské náplavky úzce souvisí s možnostmi přístupů do tohoto území. Mnoho studií již poukazovalo na řešení Smíchovské náplavky jako takové, málokteré z nich však řeší, jak by se lidé do těchto prostorů měli dopravit. Při příchodu z pravého břehu Vltavy mohou pěší využít mosty, či nově zprovozněný přívoz mezi Výtoní a Smíchovskou náplavkou. Při využití MHD, konkrétně tramvajové dopravy, mohou cestující vystoupit na zastávce Palackého náměstí a přes Palackého most dojít pěšky až na smíchovské nábřeží nebo vystoupit na zastávce Zborovská a ulicí Lidická, či jinými přilehlými ulicemi dojít až k řece. Tyto příčně průchozí ulice jsou podrobně rozebrány dále.

Mnoho lidí přichází do prostoru nábřeží od dopravního uzlu centra Anděl. Další pak od pražského Újezdu, kolem dětského ostrova a plavební komory na Vltavě.



Obr. č. 14: Prostupnost územím

Důležitou prioritou při ožívování nábřeží je zajištění propojení s životem města a jeho obyvateli a také zajištění návaznosti přístupů do území. Vhodné je doplnit síť veřejných prostranství v okolí a napojit prostranství na systém městské hromadné dopravy, a také na systém zeleně nacházející se v okolí. Vytvořit smysluplnou návaznost na jednotlivé úseky břehů řeky a okolní zástavbu směrem do města. Je třeba přistupovat ohleduplně ke krajinným prvkům v okolí nábřeží a respektovat současnou atmosféru místa. Pro zjištění kontinuální přístupnosti a prostupnosti územím, je důležité a rozhodující zajištění kvalitní cestní sítě a doplnění chybějících prvků jako jsou chodníky, přechody pro chodce a cyklisty, bezpečnostní prvky nebo případně dobudovat úseky cest vedoucích na náplavku.

Z hlediska zvýšení návštěvnosti je důležitým aspektem zajištění dostatečného množství lokálních vstupů do prostoru bezprostředně u řeky. Tyto vstupy zajišťují především návaznost městských čtvrtí a veřejných prostranství. Pokud je počet těchto vstupů nedostačující, je třeba je v předem vymezených místech doplnit. Nejdůležitější vstupy by měly být navázané na významné cesty vedoucí skrz území a být nedaleko zastávkám městské hromadné dopravy a možnostem parkování osobních automobilů. Četnost a správně zvolená umístění těchto vstupů zajišťuje interakci mezi prostorem řeky a městským prostředím okolní zástavby. Naopak malá četnost přístupů znamená logicky menší provázanost s městem a tudíž je pro lidi méně komfortní její využívání. Zajistit dostatečnou přístupnost břehu je klíčové hlavně v hustě osídlených částech přilehlých území.

Příčnou přístupnost břehů zajišťují i mosty, které jsou v centru města vcelku pravidelně rozmístěny. Dotváří tak síť dopravních a pěších komunikací. Slouží k pohodlnému překonání řeky. Tato propojení přes řeku doplňují lodní přívozy, spadající pod pražskou integrovanou dopravu. Vhodné je doplňovat příčné propojení břehů v místech, kde je toto propojení nedostatečné, či přetížené.

Podélně průchozí ulice, současný stav:

Štefánikova, Nádražní

Ulice Štefánikova pokračující dále na jih ulicí Nádražní, jsou liniovým propojením pražského Újezdu, přes Náměstí Kinských, Arbesovo Náměstí, Anděl, Na Knížecí, až po smíchovské autobusové nádraží a dále. Ulice je jednou z nejdůležitějších severojižních tras Smíchova, ať už pro tramvajovou dopravu, ale i pěší. Automobilová doprava je zde méně frekventovaná, a to nejen kvůli nemožnosti jí podélně kontinuálně projet. V oblasti Anděla je vjezd osobním automobilům zakázán. Nachází se zde pouze tramvajové spojení spolu s pěším provozem. Pro individuální automobilovou dopravu (dále pak IAD) jsou více využívány souběžné dopravní tepny Smíchova.

Ulice tvoří několik různých aspektů v její délce. Na severu je výchozím bodem Újezd a dále směřuje k Náměstí Kinských. Uliční profil je zde ve velké míře přizpůsoben automobilové dopravě, která se v dopravním uzlu na zmiňovaném náměstí rozděluje do dalších větví. Parter budov je zde využíván především k menším obchůdkům a salónům, najdou se zde však i restaurační zařízení s předzahrádkami. Zhruba v polovině tohoto úseku se nachází tramvajová zastávka Újezd ve směru jízdy severním směrem. Dále jižním směrem, za křižovatkou se zmenšuje intenzita IAD. Nachází se zde tramvajová a autobusová zastávka Švandovo divadlo. Výstup z tramvaje je řešen na ostrůvek uprostřed vozovky. Náměstí Kinských je charakterizováno především travnatým povrchem se vzrostlými stromy a vodním prvkem, okolo kterého jsou rozmístěny lavičky.

Směrem dál na jih je uliční profil řešen především jednostranným podélným parkováním, občas oboustranným. Automobilový provoz je sveden do kolejového pásu pro tramvaje. Chodníkové plochy jsou zde dostatečně široké a po pravé straně je rozšířená plocha pro možnou realizaci předzahrádek, které zde v současné době ale nejsou. Parter je zde



Foto č. 6 : Ulice Štefánikova

živý nachází se zde obchody, pobočky bank, restaurační zařízení a v neposlední řadě vstup do Švandova divadla. V místě kde ulice protíná Arbesovo náměstí je příčné parkování v návaznosti na toto náměstí po pravé straně pak podélné parkování. Nachází se zde tramvajová zastávka Arbesovo náměstí. Výstup z tramvaje je řešen rozšířenou chodníkovou plochou. Na Arbesově náměstí se nachází především vzrostlé stromy se zelenou plochou, která pozitivně ozeleňuje vzhled ulice.

Směrem na jih, až k Náměstí 14. října s bazilikou Sv. Václava a Dienzenhoferovým palácem, tzv. Portheimkou, je ulice po jedné straně lemována šikmým parkováním, chodníkové plochy jsou zde užší. Po pravé straně se v po celé délce ulice nachází bloková zástavba. Parter je zde živý s obchody a restauracemi bez předzahrádek. Zde jsou



Foto č.. 7: Ulice Štefánikova

chodníkové plochy rozšířené. Naproti jmenovaným významným budovám se nachází boční vstup do obchodního centra Nový Smíchov. Od Náměstí 14. října až na Anděl se nachází pěší zóna se sdíleným tramvajovým provozem. Uliční profil je zde v jedné úrovni, jak plochy pro chodce, tak tramvajové koleje. Kvůli zvýšenému provozu tramvají a velké intenzitě pohybu chodců, je v uzlovém bodě tramvajové dopravy na Andělu oddělen tento provoz od pěších vyvýšenými chodníkovými plochami. Parter je zde živý s předzahrádkami. V uličním profilu se nacházejí stromy.

Za centrální oblast Smíchova se dá označit území Anděla. Je jak klíčovým dopravním uzlem, tak se zde také nacházejí vstupy do obchodního centra a administrativních budov. Parter je zde velmi živý a hojně využívaný, nachází se zde i

restaurační předzahrádky. Prostor by se mnohdy dal označit až za přetížený v rámci pohybu chodců. Je snaha o ozeleňování profilu ulice vzrostlými stromy.

V bodě křížení s ulicí Na Bělidle je umožněn vjezd osobním automobilům, nachází se zde Zóna 30 a je umožněno podélné parkování po jedné straně vozovky. Od ulice Bozděchova, Jindřicha Plachty se nachází „klasický“ uliční profil s automobilovou a tramvajovou dopravou a chodníkovými plochami pro chodce. Velká



Foto č. 8.: Ulice Štefánikova

intenzita projíždějících automobilů se vyskytuje s křížením s ulicí Ostrovského, potažmo Vltavskou. Parter je zde živý, nacházejí se zde obchody a restaurace především bez předzahrádek. Dále směrem na jih od autobusového nádraží Na Knížecí, až po autobusové nádraží Smíchov, se pohyb chodců rapidně snižuje. Parkování je zde umožněno podélně především po pravé straně. Můžeme se často však setkat s parkujícími automobily na chodnicích, které tak zabírají volnému průchodu. Po levé straně vozovky se nachází bloková zástavba, po pravé straně pak území vlakového nádraží Smíchov s doplňkovými budovami. Parter je zde méně živý, než v severní části, ulici Štefánikova. Tramvajová zastávka Plzeňka je řešena formou nástupního ostrůvku.

Elišky Peškové, Preslova, Staropramenná

Obousměrná dopravní komunikace, vedoucí od severu z Náměstí Kinských, jižně přes Arbesovo náměstí, Náměstí 14. října, kříží ulici Lidická a ústí na jihu do ulice Vltavská. Parter má ulice podstatně méně živý než předchozí. Nachází se zde méně nákupních příležitostí i restauračních zařízení. Převažuje zde dopravní funkce individuální automobilové dopravy. Uliční profil je zde znatelně užší a užší jsou i chodníkové plochy pro chodce.



Foto č. 9.: Ulice Preslova

V návaznosti na Arbesovo náměstí se nachází autobusová zastávka v obou směrech. Výstup je dořešen zastávkovými zálivy. Přečody pro chodce jsou zde zkráceny středovými ostrůvky. Tyto úpravy proběhly v posledních dvou letech,

zbezpečnění přechodů se dá přisoudit blízkosti základní školy v ulici Kořenského. V této ulici jsou též nově zkráceny přechody pro chodce tzv. předsazením chodníkových ploch. V návaznosti na náměstí jsou chodníkové plochy velkorysé a partery jsou zde živější, nachází se zde obchody, salóny a restaurace. Chodníkové plochy jsou osázeny bezpečnostními sloupky. Arbesovo náměstí také dodává ulici Preslova zelenější nádech. Směrem dál na jih je parter neživý.

V křížení s ulicí V Botanice jsou dlouhé, světlé přechody pro chodce. Dále je uliční profil u úřadu Středočeského kraje ozeleňovaný vzrostlými stromy a keři, po pravé straně se začíná parter opět oživovat obchody a dále za křižovatkou s ulicí Matoušova i restaurací s předzahrádkou. Ulice je v návaznosti na Náměstí 14. října zaslepená, a je v těchto prostorech



Foto č. 10.: Ulice Preslova

využívána především jako parkoviště, umožňuje kolmé parkování automobilů po obou stranách. Dále za uzávěrou ulice pokračuje jako jednosměrná komunikace s podélným parkováním po obou stranách, parter je zde živý, ale chodníkové plochy poměrně úzké, není tady možná realizace předzahrádek. V křížení s ulicí Lidická jsou dlouhé přechody pro chodce bez světelné signalizace. Ulice pak pokračuje v profilu se šikmým parkováním po pravé straně a podélným po levé. Parter je zde neživý, s úzkým uličním profilem. Dále v jižnější části je parkování po obou stranách podélné, až po ulici Vltavská.

Zborovská, Svornosti

Ulice Zborovská / Svornosti je jednou z nejvytíženějších dopravních komunikací Smíchova. Jedná se o jednosměrnou komunikaci vedoucí ze severu na jih. Vychází na severu z ulice Vítězná. V této části není její frekventovanost tak značná. V uličním profilu se po levé straně nachází šikmé parkování, po pravé straně pak pruh pro cyklisty a podélné parkování. Jízdní pruh je zde pouze jeden. Uliční parter je zde užší, než u předchozích dvou případů. Parter je v návaznosti na Vítěznou živější



Foto č. 11.: Ulice Zborovská

s předzahrádkami a postupně směrem na jih jeho živost upadá. V jednotlivých úsecích se nacházejí vysázené jednotlivé stromy.

Křížení s příčnými ulicemi je řešeno předsazenými chodníkovými plochami a v některých případech vyzvednutou plochou přechodu do chodníkové úrovně, to má za důsledek zklidňování dopravy v tomto úseku. Zřídka se v parteru nachází obchod, kancelář, či kavárna, je ale spíše neživý. Chodníkové plochy jsou standartní šířky. Je snahou ozeleňovat profil této ulice soliterními stromy, které jsou vysazovány mezi parkovacími místy. Za křižovatkou s ulicí Kořenského se uliční profil rozšiřuje na dva jízdní pásy na úkor podélného parkování a je zde ukončen cyklistický pruh. Tento profil pak pokračuje v celé zbylé délce ulice.

Velká intenzita automobilové dopravy začíná při křížení s ulicí V Botanice a Matoušova, kde svádí veškerou dopravu směřující jižním směrem. Přechody pro chodce jsou světelné. V části bloku s Národním domem na Smíchově je přidán do profilu jeden pruh pro opačný směr jízdy, ústící do ulice Matoušova. Chodníková plocha po pravé straně je spíše užšího charakteru, chybí jakékoli zabezpečující prvky oddělující frekventovanou komunikaci od úzkého chodníku.

Dále v návaznosti na park ležící mezi ulicemi Lesnická a Pecháčkova nejsou vůbec řešeny přechody pro chodce. Vzniká zde nezabezpečený prostor, kde chodci překonávají frekventovanou Zborovskou přebíháním přes jízdní pruhy. Po levé straně je opět šikmé parkování. Vzhled ulice je ozeleněn přilehlým parkem, chodníkové plochy jsou zde velkorysé. V úseku mezi



Foto č. 12.: Ulice Zborovská

Pecháčkovou a Lidickou se rozšiřuje komunikace o odbočovací jízdní pruh na úkor šikmého parkování, jsou zde tedy tři jízdní pruhy. Křížení s ulicí Lidická je vyřešeno světelnými přechody. Nachází se zde velká intenzita, jak chodců využívajících ulici Lidická, tak automobilů jedoucích po ulici Zborovská.

Dále za tímto křížením přechází ulice v ulici Svornosti. V prvním bloku je opět rozšířena o odbočující pruh v opačném směru, dále na jih je pak dvouprúdá se šikmým parkováním po levé straně. Při křížení s ulicemi Na Bělidle, Vrázova a Jindřicha Plachty se nenachází ani jeden přechod pro chodce. V současnosti tudíž není možné bezpečně projít napříč územím těchto ulic. V celé své délce, až po

Vltavskou, je profil ulice Svornosti především dopravního charakteru, parter je zde neživý chodníkové plochy standardní šířky. Křížení s ulicí Vltavská je řešeno jedním světelným přechodem pro chodce. Za křižovatkou pak navazuje na území pivovaru Staropramen, uliční profil je neživý bez oken, pouze pivovarní zdi a haly. Na chodníku po pravé straně se nacházejí betonové květináče s vysazenými stromky. Po celé délce pak není ani jeden přechod pro chodce, nachází se až v křížení s ulicí Na Valentince. Uliční profil je zde ozeleňován solitérními stromy, tento trend pokračuje i dále směrem na jih. Na jihu území, za železničním mostem, přechází ulice Zborovská v ulici Svornosti, která je jednou z nejvýznamnějších dopravních tepen Prahy.

Hořejší nábřeží, Nábřežní, Janáčkov nábřeží

Ulice Hořejší nábřeží, jak již název napovídá, vede po smíchovském nábřeží. Jedná se o jednosměrnou, frekventovanou komunikaci s automobilovým provozem. Dalo by se říci, že vychází na jihu z ulice Strakonická a směřuje provozem na sever území. Vzhled by se dal popsat jako přiměřeně zelený. Po celé své délce má po levé straně zástavbu a po pravé pak plochy navazující na řeku Vltava, parky nebo náplavky.

V uličním profilu se nachází dva jízdní pruhy a po pravé straně pruh pro cyklodopravu. Z většiny se po pravé straně komunikace nachází podélné parkování. Zastávka MHD se zde nenachází žádná. Začátek této ulice, na jihu, je lemován po levé straně betonovou zdí patřící pivovaru Staropramen. Po pravé straně jsou pak převážně neudržované zelené plochy.



Foto č. 13.: Ulice Hořejší nábřeží

Chodníkové plochy jsou zde úzké a parter neživý. Vzhled ulice v těchto místech je zanedbaný. Posprejované zdi pivovaru spolu s neesteticky vyhlížející zelení tvoří nepříznivé podmínky pro návštěvu těchto prostor. Severněji pak z pravé strany navazuje udržovaná parková plocha s dětským hřištěm a skate parkem. Tyto prostory jsou od vozovky odděleny keři, vzrostlými stromy a oplocením. Intenzita dopravy značně stoupá při křížení s ulicí Vltavská, která ústí do Hořejšího nábřeží. Přechod pro chodce je zde se světelnou signalizací. V těchto místech začíná po levé straně komunikace bloková zástavba. V parteru této zástavby se nenachází žádné funkce, obchody ani restaurační zařízení. Po pravé straně dále na park navazuje stromořadí vysazené v trávnickových plochách na nábřeží. V křížení s ulicí Jindřicha Plachty není

realizovaný přechod pro chodce, naopak křížení s ulicí Na Bělidle je řešeno světelným signalizačním přechodem pro chodce. Vyznačená cyklostezka je zde ukončena.

Komunikace se za Palackého mostem rozdvouje do dvou pásů, jeden vede nahoru na nábřeží k Dinzenhoferovým sadům a Palackého mostu, kdežto druhý pás směřuje pod tento most. Komunikace vedoucí vrchem zůstává dvouproudá, spodní se pak zužuje do jednoho pruhu s parkováním. Vzniká tím ulice Nábřežní. Uliční profil je zde vymezen po levé straně nábřežní zdí a po pravé straně územím náplavky a přilehlého parčíku s chodníkovou plochou. Automobilový provoz z ulice Hořejší nábřeží ústí v Jiráskův most popř. do ulice V Botanice. V prostorech Dienzenhoferových sadů se kříží významné komunikace, lze zde hovořit o významném a velmi frekventovaném dopravním uzlu. Křižovatky jsou zde řešeny světelnými signalizačními zařízeními, přechodové plochy však nejsou nijak zkracovány.

Ulice Nábřežní je oproti této komunikaci poklidnější, je zde menší intenzita provozu. V uličním profilu se po pravé straně nachází nábřežní zeď a po pravé straně pak podélné parkování a chodníková plocha. Ulice prochází pod Jiráskovým mostem a ústí opět nahoře do ulice Janáčkovo nábřeží. Tato ulice má zelený charakter díky po pravé straně přilehlému parku a dále díky stromořadí a výhledům na řeku. Po levé straně se nachází bloková zástavba s neživým parterem. V uličním profilu je jeden jízdní pruh pro jednosměrnou jízdu a podélné parkování po obou stranách tohoto pruhu. Chodníkové plochy jsou spíše kratší šířky. Přechody pro chodce jsou zde umístěné zřídka, kvůli poklidnému charakteru ulice však větší hustota není nezbytně nutná. V některých případech jsou přechody řešeny vyzvednutím do chodníkové plochy, což má za důsledek zklidňování dopravy. Při křížení s ulicí Malátova opět vzniká pruh pro cyklodopravu, který končí ještě před křížením s ulicí Vítězná. Ulice Janáčkovo nábřeží pak končí v ulici Vítězná, z této ulice pak na sever vychází slepé rameno.

Příčně průchozí ulice, současný stav:

Vítězná

Ulice je spojnicí Újezdu s Mostem Legií. Nachází se zde tramvajový, automobilový a pěší provoz. Před mostem se komunikace rozděluje do tří pruhů. Jeden slouží tramvajové a automobilové dopravě, další dva pak jednosměrně automobilové dopravě. Přirozeně se zde tvoří plocha „polonáměstí“ s především dopravní funkcí.



Foto č. 14.: Ulice Vítězná

Po obou stranách tramvajové trati jsou vysázené vzrostlé stromy doplněné lavičkami, či reklamními plochami. Severní parter náměstí tvoří restaurační předzahrádka s úzkým prostorem pro stoly a jízdní pruh, kdežto jižní strana slouží především pro šikmé parkování s možností průjezdu. Zde je parter neživý bez výloh. Dále směrem na západ ulice přechází v standardní uliční profil s tramvajovým pásem, umožňujícím průjezd automobilů. Po levé straně směrem k Újezdu je umožněno podélné parkování. Plochy pro chodce jsou zde zúženy ve prospěch dopravy a parkování. Nicméně je snaha o oživení parteru předzahrádkami a atraktivními výlohami. Zbytek ulice je bez zeleně a bez mobiliáře. Jedná se o jednu z nejživějších ulic, která příčně křížuje řešené území.

Petřínská, Vodní

Ulice se nacházejí v severní části zkoumaného území. Obě tyto ulice jsou navázány na Náměstí Kinských. Petřínská z ní vychází a Vodní do tohoto území ústí. Obě ulice jsou s jednosměrným protilehlým provozem. Nachází se zde podélné a šikmé parkování. Chodníkové plochy jsou zde spíše užšího charakteru. Ulice jsou navázány na zastávky MHD Náměstí



Foto č. 15.: Ulice Vodní

Kinských. Z druhé strany obě ulice vyúsťují na nábřeží, potažmo k plavební komoře. Křížení s ulicí Zborovská je realizováno pomocí předsazených chodníkových ploch, tím je zkrácen přechod pro chodce. Parter je zde neživý, bez obchodů a služeb. Ve dvoře krajského soudu a Justičního paláce se nachází vzrostlé stromy, které částečně zasahují do vzhledu obou ulic.

Malátova, Kořenského

Ulice Malátova a Kořenského jsou svým charakterem téměř totožné. Obě ulice jsou jednosměrné, jednoproudé komunikace směřující provozem k řece. V uličním profilu se nachází po obou stranách parkování. U Malátové je po jedné straně šikmé a po druhé pak podélné, v ulici Kořenského se ve středním bloku této ulice nachází po obou stranách šikmé parkování.



Foto č. 16.: Ulice Kořenského

Chodníkové plochy ulic jsou poměrně úzké. Parter je neživý, zřídka se zde objevují obchody, či ojediněle restaurace. Ulice Kořenského se liší ve své části navazující na Arbesovo náměstí, ulice je tím v této části ozeleněna a má zde živější parter. Má také návaznost na autobusovou zastávku Arbesovo náměstí, nacházející se v ulici Zborovská. V ulici Kořenského se ve středním bloku nachází stejnojmenná základní škola. I díky tomuto faktu jsou přizpůsobeny okolní přechody pro chodce. Konkrétně jde o bezpečnější formu středového ostrůvku, či o vyvýšení přechodové plochy. Obě ulice ústí přímo na nábřeží, ulice Kořenského pak do parčíku, nacházejícího se u Janáčkova nábřeží.

Pavla Švandy ze Semčic

Ulice je s jednosměrným provozem směřujícím od řeky, do ulice Štefánikova. Uliční profil je zde řešen jedním pruhem pro automobilovou dopravu a podélné a je zde povoleno šikmé parkování. I přes to jsou zde chodníkové plochy široké. Partery budov jsou využívány částečně, ale prostor by se dal označit za relativně živý. Živost parterů směrem k řece však upadá. Přechody jsou

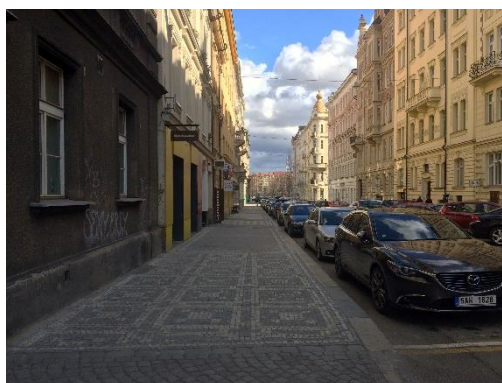


Foto č. 17.: Ulice Pavla Švandy ze Semčic

zde řešeny představenými chodníkovými plochami a středovými ostrůvky. Ulice má i poměrně zelený vzhled díky návaznosti na Arbesovo náměstí. Tato ulice ústí na nábřeží do ulice Janáčkovo nábřeží a na ní přilehlý parčík. Pavla Švandy ze Semčic má relativní potenciál svým uličním profilem k oživení a většímu využívání pěšími.

V Botanice, Matoušova

Ulice V Botanice a Matoušova se vyznačují především svým dopravním charakterem. Hlavně pak ulice V Botanice. Ta kontinuálně vychází z Jiráskova mostu a přechází v ulici Kartouzskou. Je jednou z hlavních dopravních tepen Smíchova. Dala by se označit za sběrnou komunikaci pro automobily směřující do tunelu nebo dál na západ do Plzeňské. Jedná se o dvou až



Foto č. 18.: Ulice V Botanice

tříproudou komunikaci protínající příčně celé řešené území. Za protisměrnou komunikací se stejným účelem se dá pak označit ulice Vltavská. Městská část se snaží vytiženou komunikaci izolovat od přilehlých budov osázením zelení. Za hlavním dopravním problémem nutno považovat velmi vytiženou křižovatku této ulice s ulicí Hořejší nábřeží a Jiráskovým mostem. Lze konstatovat, že i kvůli tomuto významnému dopravnímu uzlu a vytiženosti křižovatky, lidé příliš nevyužívají k cestě přes Vltavu na území Prahy 5 Jiráskův most. Prostor, který je svírán ulicemi V Botanice a Matoušova tvoří park, resp. Dienzenhoferovy sady. Parková plocha je směrem na západ snižena. V současné době není tento park příliš využíván, příčinou toho je nejen příležitost ke zmiňovaným frekventovaným komunikacím, ale i jeho současná podoba a zastaralý mobiliář. Ulice Matoušova je řešena také jednosměrným provozem, je však pouze jednoproudá a podstatně méně vytižená. Celkem příjemný, ozeleněný vzhled souvisí s osázením zelení a průjezdností podél parku Portheimka a již zmiňovaných Dienzenhoferových sadů. Uliční parter je v obou ulicích neživý bez obchodů a restauračních zařízení. Chodníkové plochy jsou v ulici V Botanice širší, v Matoušové pak spíše užšího charakteru.

Lesnická, Pecháčkova

Ulice Lesnická a Pecháčkova jsou z části tvořeny klasickým, městským, uličním profilem a ve své druhé části přiléhají k parku, Pecháčkova pak dál k Náměstí 14. října. V uličním profilu se nachází jednosměrný dopravní pruh, parkování podélné, příp. šikmé po obou stranách komunikace a poměrně široké



Foto č. 19.: Ulice Lesnická

chodníky po obou stranách. Ulice mají o málo živější parter, než ulice předešlé. Je to podmíněno hlavně přilehlým náměstím a nedalekým centrem Anděl. Na náměstí se tyčí dominantní Bazilika sv. Václava, ke které patří okolní park a zahrada Portheimka. Tato zahrada i park nacházející se na Náměstí 14. října dodávají okolním ulicím zelenější vzhled. Zcela zde chybí přechod pro chodce přes frekventovanou komunikaci v ulici Zborovská, to velmi omezuje průchod ulicemi směrem k řece. Obě ulice ústí k nábrežní zdi, sejít přímo na náplavku není možné.

Lidická

Ulice Lidická propojuje velmi významné body řešeného území, tím jsou centrum Anděl s Palackého mostem a protější břeh Vltavy. Je klíčovou spojnicí území nejen pro chodce, ale i pro tramvajovou linku. Slouží i pro provoz automobilový, kterému je však v ústí ulice na Anděl vjezd zakázán. V uličním profilu se nachází tramvajová trať s možným

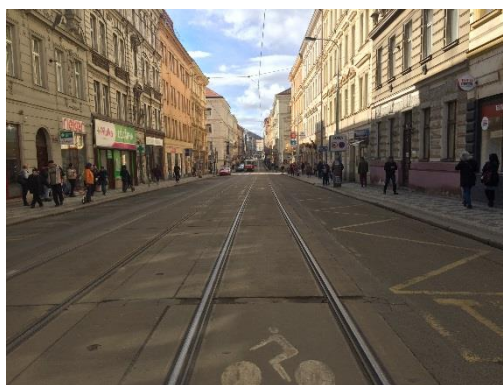


Foto č. 20.: Ulice Lidická

průjezdem pro automobily, podélné parkování po jedné straně ulice a prostor pro pěší. Lidická má svým charakterem vysoký potenciál pro živost a využití pro pěší. Uliční profil však není pro chodce příliš velkorysý. Chodníkové plochy jsou zde vzhledem k intenzitě chodců a potenciálu ulice velice úzké. Parter okolních budov je využíván takřka po celé své délce, ať už jsou to restaurační zařízení nebo různé obchůdky, salóny, lékárny, optiky a další běžné obchody, či kanceláře. Z hlediska využití parteru je ulice Lidická nejvytíženější ze všech prací řešených ulic. Nenachází se zde žádný prvek zeleně. Křížení s ulicemi Preslova a Zborovská je zajištěn světelnými přechody. Ústí ulice na náplavku je mimoúrovňové. Musí se překonat překážka v podobě problematického schodiště, nacházejícího se na konci Palackého mostu. Svým charakterem, propojujícím dva významné body území a atraktivitou pro chodce, je ulice Lidická velmi významnou spojnicí napříč Smíchovem, především pro pěší dopravu.

Na Bělidle, Jindřicha Plachty

Ulice Na Bělidle a taktéž ulice Jindřicha Plachty mají potenciál k využívání pro chodce, kteří směřují od zastávky MHD na Andělu k řece, tento potenciál však dosud není dostatečně využit. Slouží jako jednosměrné komunikace doplněné parkováním po obou stranách, tím je prostor pro chodce v uličním profilu velice zúžen.



Foto č. 21.: Ulice Jindřicha Plachty

Atraktivita parteru přilehlých budov je u Anděla dostačující, ale směrem k řece upadá. Zde se nacházejí budovy bez živého parteru. V půli obě ulice křížuje frekventovaná komunikace, konkrétně ulice Svornosti. Křížení této komunikace s ulicí Na Bělidle a Jindřicha Plachty je neřešeným problémem, naprosto zde chybí přechody pro chodce i jakýkoli zpomalovací prvek. Podélný průchod těmito ulicemi k řece v zásadě není umožněn. Zelený prvek se zde nenachází vůbec. Chodníkové plochy jsou užšího charakteru. Ulice ústí na nábřeží přímo, po překonání frekventované komunikace v ulici Hořejší nábřeží. Křížení s ulicí Jindřicha Plachty je bez přechodu pro chodce.

Vltavská

Ulice Vltavská, jak již bylo zmíněno, je protisměrnou komunikací k ulici V Botanice. Má tedy především dopravní charakter. Odvádí automobilovou dopravu z tunelů a západu přes Smíchov nejen na druhý břeh řeky. Jedná se o dvouproudou, jednosměrnou komunikaci, která přechází ve zlomu z ulice Ostrovského směrem na západ k řece, kde ústí v ulici Hořejší



Foto č. 22.: Ulice Vltavská

nábřeží. Spolu s ulicí V Botanice tvoří páteřní komunikaci automobilové dopravy vedoucí napříč Smíchovem. Oproti ulici V Botanice není Vltavská osázena zelení, její uliční profil tvoří čistě jen komunikace pro automobily doplněná chodníkovými plochami pro chodce. Parter okolních budov se dá označit za neživý. Zelené prvky se zde nenacházejí.

Na Valentince

Ulice Na Valentince je první průchozí ulicí k nábřeží, protože ulice Pivovarská není zcela průchozí přes areál pivovaru Staropramen. Jedná se o jednosměrnou dopravní komunikaci se směrem jízdy od řeky k nádraží. Parkování je umožněno po obou stranách vozovky podélně. Ve východním bloku pouze po jedné straně, vpravo ve směru jízdy se nachází vjezd do



Foto č. 23.: Ulice Na Valentince

pivovaru. V západním bloku od ulice Zborovská se nachází multifunkční objekt. Na vozovce před tímto objektem se nachází zpomalovací práh. Parter je zde neživý a bez zeleně. Nachází se zde pouze vstup do jednoho restauračního zařízení.

U Železničního mostu

Ulice U Železničního mostu je jedinou ulicí z řešeného území, která není z obou stran obestavěna blokovou zástavbou. Jedná se o jednosměrnou komunikaci s provozem směřujícím od řeky. V koncovém bodu s ulicí Hořejší nábřeží je zaslepená betonovými sloupky a obrubníkem, průjezd není možný. V západním bloku je umožněno parkování



Foto č. 24.: Ulice u Železničního mostu

po pravé straně ve směru jízdy po levé straně se pak nachází vzrostlá neudržovaná zeleň železničního tělesa. Dále směrem k řece se zvedá udržovací betonová zeď železničního náspu. Ve východním bloku ulice se po pravé straně nachází parkovací zálivy a z druhé strany opět zeď se zelení. Ulice má celkově velmi „zelený charakter“ díky všudypřítomným zeleným prvkům, negativem ovšem je neudržovaný vzhled vegetace.

Z proběhlých průzkumů v území, které jsou podloženy zpracovanými kartami jednotlivých ulic viz „Příloha č. 1 – Karty ulic“, byly vyhodnoceny následující spojnice, vedoucí napříč územím, které jsou vhodné k úpravám uličního profilu. Svou šířkou, využitím profilu, mírou intenzity využívání chodci a svým charakterem, byly označeny za nejvhodnější přístupy do prostorů řeky.

- Lidická
- Vítězná
- Pavla Švandy ze Semčic

Podélně průchozí ulice vhodné k úpravám, s cílem vytvořit pěší okruh smíchovským jádrem a podél řeky.

- Štefánikova
- Hořejší nábřeží

5.6 Současný stav území

5.6.1 Využití území

Majetkoprávní vztahy podél břehu Vltavy

Převážná většina území Smíchovské náplavky je ve formě veřejného prostranství a patří hlavnímu městu Praha nebo městské části Praha 5. Výjimkou je část území pod Jiráskovým mostem, patřící spolku Sportovní klub Slavia Praha, severněji pak pozemek patří společnosti PB NEMO, a. s., na jižní straně, před železničním mostem, jsou pozemky



Foto č. 25.: pozemek SK Slavia Praha

ve vlastnictví firmy Jablonec Property Holdings, a. s. Nemovitost s pozemkem přilehlým k železničnímu mostu ze severní strany je ve vlastnictví firmy C.I.P.A. – reality, a. s. a sportovní hřiště nacházející se jižně od železničního mostu náleží Sportovnímu klubu Smíchov, z. s.. Všechny tyto pozemky a budovy na nich stojící jsou součástí památkově chráněného území a památkové rezervace.

Bariéry

Nejvýznamnější bariéru tvoří Řeka Vltava. Dalšími významnými bariérami jsou ulice Hořejší nábřeží a Zborovská. Jedná se o dvouproudové, dopravní komunikace řešené jednosměrným provozem. V dopravních špičkách jsou tyto komunikace mnohdy plynule neprůjezdné a tvoří se kolony. I mimo dopravní špičku jsou velmi frekventované a využívány. Jedná se o klíčové dopravní tepny vedoucí přes Smíchov. Pro příchozí je jejich překonání problematické. Nedostatečný počet světelných přechodů pro chodce znemožňuje mnohdy přímý přístup k nábřeží. Návštěvníci si musí prodloužit cestu, dokud nenarazí na nejbližší přechod pro chodce. Jiným způsobem se tyto komunikace prakticky nedají bezpečně překonat. Jako hlavní proud do ulice Hořejší nábřeží ústí ulice Vltavská. Sama ulice Hořejší nábřeží pak ústí na Jiráskův most popř. do ulic V Botanice, či Janáčkovo nábřeží. Všechny boční ulice vedoucí do nebo z Hořejšího nábřeží jsou ob jednu řešeny jednosměrným provozem,

buď do ulice ústí, nebo z ní vycházejí. Tím je omezena nadměrná průjezdnost těmito úseky.

Bariéru tvoří i ostré přechody mezi funkcemi území. Obytné části území jsou přímo přilehlé ke komunikaci nejen v ulici Hořejší nábřeží a dále je ostrý přechod hned do relaxačního prostoru náplavky. Další bariéru mezi městem a řekou tvoří parkující automobily a vzrostlé keře. Při příchodu návštěvníků na náplavku tak brání v průhledu.

Další překážkou ke vstupu do území je nábřežní zeď. V území mezi ulicemi Lidická až po ulici V Botanice je přístup do spodního patra nábřeží téměř nemožný. Příčně průchozí ulice končí horním patrem nábřežní zdi, ze které neexistuje žádný vertikální přístup do spodních pater náplavky, tento fakt souvisí s přílehlostí nábřežní zdi



Foto č. 26.: Nábřežní zeď, Hořejší nábřeží

k frekventované komunikaci

Hořejšího nábřeží. V jižnější části náplavky je třeba sejít k řece po schodišti. Rampa se nachází až za botelem Admirál. Přístup na nábřeží z Palackého mostu je umožněn také pouze pomocí schodiště. Nástupní plocha na toto schodiště je velmi malá, člověk se dostává do přímého kontaktu s rychle projíždějícími automobily a mohou vznikat nebezpečné situace. Chodník pod Palackého mostem je velmi úzký, není zde řešeno bezpečnostní zábradlí. Díky exponovanosti tohoto přístupu by bylo vhodné realizovat zde přístup přímo na náplavku.

Nábřežní zeď je vizuální bariérou i opačným směrem, od náplavky do města. Není zde umožněn průhled. Bezbariérovost prostoru náplavky je omezena zvoleným povrchem. Fyzickou bariéru při příchodu na náplavku tvoří i pivovar Staropramen, který má svůj pozemek obehnaný vysokou betonovou zdí, která způsobuje, jak fyzickou, tak i výrazně vizuálně neestetickou bariérou. Průchod napříč pivovarem není možný.

Průchody pod mosty - jak, pod Jiráskovým tak Palackého mostem - vytváří temné, subjektivně nepříjemné zákoutí. Chodníky v těchto prostorech jsou velmi úzké, bez bezpečnostních prvků. To vytváří problém z důvodu jejich přílehlosti přímo

k frekventované komunikaci Hořejší nábřeží. Nevzhledně působí též posprejované zdi v těchto průchodech.

Parkování vozidel na náplavce tvoří vizuální bariéru. Při velkém množství parkujících automobilů, tak vzniká i problém fyzické bariery a tím omezuje plynulou průchodnost podél řeky. Toto se týká především prostorů u botelu Admirál. Velkoplošná reklama u botelu znamená významnou vizuální bariéru, bránící ve výhledu na řeku a na protilehlý břeh.

Pronájmy

K pronájmu prostorů jak na pevnině, tak na vodě, je třeba postupovat promyšleně. Na území Hořejšího nábřeží, které potřebuje oživit je tento postup žádoucí. K pronájmu se však nesmí přistupovat pouze jako ke zdroji příjmů, ale i jako k nástroji, sloužícímu k nalákání lidí do těchto míst, k posílení charakteru a atraktivity náplavky, aby se sem lidé rádi vraceli. Jedná se především



Foto č. 27.: Uzavřené kobky – prostory k pronájmu

o v současné době nevyužívané prostory kobek na náplavce. Příjmy obdržené z těchto aktivit by se měly navrátit např. formou investic opět do těchto prostorů. Při výběru nájemců je nutné zohlednit jejich záměry. Nežádoucí jsou jakákoli reklamní zařízení, jež narušují historický vzhled náplavky. Je nežádoucí také pronajímat příčně celý prostor soukromě pořádané akci. Je nutné zanechat možný „bezúplatný“ průchod podél řeky.

Dominanty

Největší dominantou tohoto území je řeka Vltava, místu dodává jedinečnou atmosféru městského prostředí u vody. Nabízí též výhledy na hodnotné celoměstské dominanty ze severní části pohled na Tančící dům, z jižní části je to pak

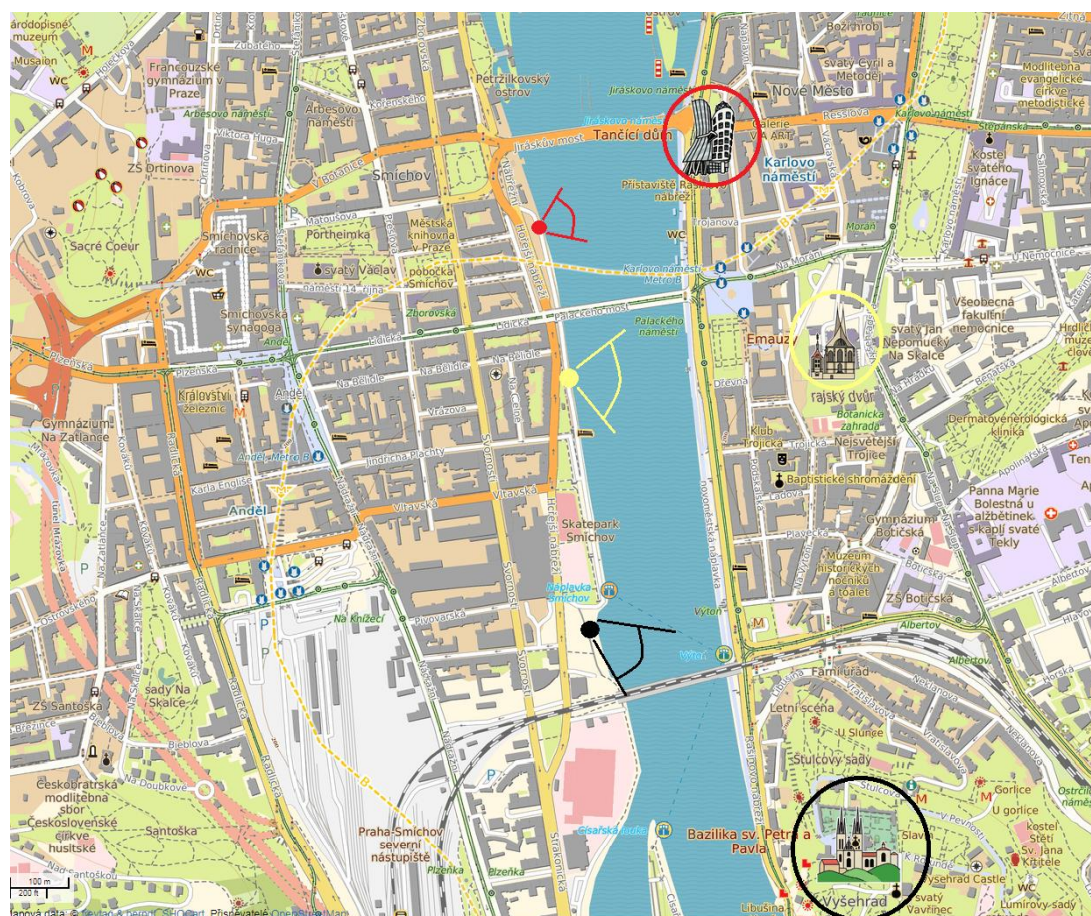


Foto č. 28.: Výhled na Vyšehrad

především vyhlídka na vrch Vyšehrad s Bazilikou sv. Petra a Pavla. Z poloviny náplavky je pěkný výhled na věže Emauzského kláštera a celého okolí. Za dominanty území lze považovat i historické mosty Jiráskův, Palackého a také Železniční most. Za dominanty nacházející se ve vnitřním Smíchově se dají označit bazilika sv. Václava na Náměstí 14. října, Dienzenhoferův palác, též známý jako vila Porthheimka, centrum Anděl s administrativními budovami a obchodním centrem. Negativní dominantou pak pivovar Staropramen a vlakové nádraží Praha – Smíchov.

Neatraktivní dominantou na Smíchovské náplavce je zde kotvící hotel Admirál. Zabírá svými rozměry značnou část prostorů náplavky. Plochy před tímto hotelem jsou využívány k parkování automobilů hostů tohoto zařízení. Neestetickým prvkem je též montovaný můstek pro přímý přístup z nábřeží do recepce hotelu. Narušuje průhled podél náplavky, nepříliš vhodná je i jeho sytě zelená barva.

Na jižní straně náplavky jsou v letních měsících pravidelně pořádané kulturní a gastronomické akce, především v současné době velmi oblíbené food festivaly. V době konání těchto akcí je tato část území velmi využívána. Stánky zde tvoří významnou dominantu území a lákají k návštěvě Smíchovské náplavky.



Obr. č. 15: Výhledy na dominanty

Proudy

Hlavní proudy chodců směřujících na náplavku byl vypořádán od centra Anděl, nejčastěji vede ulicí Lidická po schodišti dolů na nábřeží. Menší proudy lidí pak od uzlového bodu Anděl využívaly zbylé příčně průchozí ulice. Množství lidí využívalo příchod od tramvajové zastávky Zborovská, dále opět po ulici Lidická. Proud chodců směřoval od protějšího břehu řeky přes Palackého most a opět po schodišti do dolních pater. K příchodu z protějšího břehu byl často využíván i Železniční most. Významnější proud příchozích se vyskytoval i ze severní části od Újezdu, nejčastěji ulicí Vítězná a dále pak Janáčkovým nábřežím, méně často pak využívali návštěvníci ostatní příčné ulice.

Co se týče proudů lidí na samotné náplavce, hlavní proud chodců vede podél Smíchovské náplavky, je tedy nutné zajistit plynulou průchodnost po celé její délce.

Uzly

Nejvýznamnějším uzlem Smíchova je centrum Anděl. Nachází se zde stanice Pražské městské hromadné dopravy, především stanice metra B a křížení mnoha tramvajových linek. Nejen z těchto důvodů je na pražském Andělu velká koncentrace osob. Lidé zde buď přestupují na jiný spoj anebo navštěvují obchodní, či administrativní centra. Nedaleko



Foto č. 29.: Problémový uzel vstupu na nábřeží

Anděla se nachází autobusové nádraží Praha Anděl a zastávka Na Knížecí. Smíchovská náplavka je oproti těmto uzlům klidným a odpočinkovým místem vhodným pro trávení volného času. Uzly navazující k tomuto území se nachází především u sestupu z Palackého mostu. Je to jeden z hlavních přístupů mnohých proudů lidí směřujících na náplavku. Toto místo je v současné době nepřizpůsobené na velký nápor návštěvníků zmiňovaných food festivalů kdy se zde koncentruje velké množství lidí. Nicméně i pro běžné užívání je tohle vertikální propojení ulice Lidické, Hořejšího nábřeží a potažmo i náplavky problémové. Menší uzly se dále tvoří u vstupů na samotnou náplavku. V severní části u rozdělení ulic Janáčkovo nábřeží a Nábřežní ulice. Vstup je zde dostatečně prostorný, takže i při větší koncentraci se zde

netvoří shluky. Pokud u botelu Admirál zrovna neparkují automobily, tak není problém s nedostatkem místa pro průchod.

Za uzly se dají označit všechny předpolí zde se nacházejících mostů. V současné době jsou všechna tato území problémová. Pokud se týká mostu Legií, prostup pod mostem není možný a na křížení nábrežní cesty s komunikací vedoucí po mostě se nenachází přechod pro chodce. Jiráskův most ve své horní části pojímá velké množství automobilové dopravy, jelikož se zde nachází jedna z nejvýznamnějších a nejvytíženějších křižovatek Smíchova, jejíž překonání je problémové. Ve spodním patře se pak nachází temné zákoutí podloubí mostu. Palackého most je problémový z hlediska již zmiňovaného nevyhovujícího schodiště, ale i chybějícího přechodu přes komunikaci v ulici Lidická a na mostě. Průchody k Železničnímu mostu pak stěžují majetkoprávní vztahy k prostorům přiléhajícím k předpolí tohoto mostu.

Průhledy

Důležité pro zvýšení návštěvnosti a atraktivity náplavky jsou průhledy. Estetické průhledy lákají lidi k návštěvě daného místa. Jedná se především o ty, kteří návštěvu náplavky neměli předem naplánovanou. Je důležité dbát na to, aby průhledy byly co nejméně omezené a umožňovaly kolemjdoucím nahlédnutí do hodnotného prostoru území náplavky.



Foto č. 30.: Průhled na nábreží, hotel Admirál

V zástavbě bytovými domy se průhledy tvoří především ulicemi mezi zástavbou. Setkáváme se často se zužováním průhledu parkujícími automobily nebo vzrostlou zelení. V případě Smíchovské náplavky jsou průhledy o to hodnotnější, že díky řece je vidět až na druhý břeh Vltavy. Průhledy jsou zde esteticky velmi cenné a je třeba je vytvářet a stávající nijak neomezovat.

Prostupnost územím náplavky

Důležitým prvkem k zajištění kvalitního veřejného prostoru je jeho prostupnost. Z hlediska náplavky, je žádoucí respektovat plynulý tok řeky a jemu přizpůsobit přilehlá nábreží. Zajišťovat v tomto duchu přirozený pohyb podél řeky na náplavkách. Vytvářet tak kolonádní charakter těchto prostor. Dostatečná atraktivní

prostupnost územím se dá považovat za jednu z hodnot území, na které se dá stavět budoucí vzhled Smíchovské náplavky. Zamezit by se však mělo směřování k tranzitnímu využívání, ale přitom však adekvátně podporovat lodní, převážně rekreační dopravu ve městě.

V současné době prostupnost Smíchovské náplavky narušují majetkoprávní vztahy s již dříve zmíněnými organizacemi, které zde provozují svou činnost. Je žádoucí tyto majetkoprávní vztahy vyřešit ku prospěchu města, aby byla patřičnými kroky zajištěna kontinuální průchodnost. Nabízí se také přizpůsobení průchodů u těchto objektů, terénními, či technickými



Foto č. 31.: Parkování na náplavce

úpravami. Při snaze o vytvoření kvalitního prostředí veřejných prostranství náplavky pro pěší a cyklistické uživatele, je velmi důležitým aspektem zabránění vjezdu automobilové dopravy a parkování motorových vozidel v tomto území. Vytvoří se tím prostor čistě v lidském měřítku. Zvýší se tím i bezpečnost pohybu po nábřeží. Výjimku při vjezdu mohou mít pouze vozidla zásobující nájemce pronajímaných prostor náplavky, ve specifikovaných zásobovacích časech a také vozidla údržby. Z hlediska překonávání překážek, které se zde vyskytují, s udržením charakteru území je třeba postupovat s citem k tomuto prostoru. Překážky řešit například pomocí chodníčku, či drobné pěšiny nebo jinou malou úpravou. Při návrhu přizpůsobení náplavky pro cyklistickou dopravu nebo jízdu na bruslích, je doporučeno vymezit jí pruh, přizpůsobený pro tento typ dopravy a ve zbylých prostorech tuto aktivitu zakázat, aby nedocházelo ke kolizím pěších s cyklisty popř. bruslaři. Tento pruh by měl být realizovaný u nábřežní zdi, poté pruh pro pěší mobilitu a nejbliže k řece pak pobytové aktivity.

MOBILITA PODÉL ŘEKY – SHRNUTÍ OBECNÝCH PRINCIPŮ

- Čím blíže k břehu řeky, tím vyšší požadavek na klidnější a pomalejší pohyb; nejbliže řece pobytové aktivity.



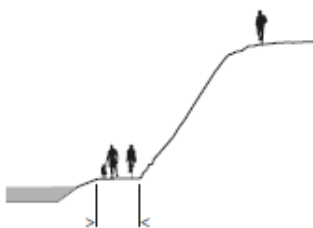
- Bezmotorový pohyb vždy blíže řece než motorový; v odůvodněných případech sdílení prostoru s minimálním motorovým provozem.



- Motorový pohyb nikdy nesmí být blíže řece než bezmotorový.



- Zajištění kontinuální tranzitní bezmotorové prostupnosti přímo v těsné blízkosti řeky je nutné v případě, pokud to jinde mezi řekou a druhým patrem není prostorově možné nebo je to s ohledem na místní podmínky vhodné.



Obr. č. 16: Mobilita podél řeky, zdroj: IPR Praha, 2014

Aktivity v území

Aktivitami v území se rozumí, jak lidé na náplavce a v okolí tráví svůj čas. Z této analýzy zjišťujeme, co je pro ně důležité a kde tráví nejvíce času. Aktivity jsme si rozdělili do dvou skupin. Jednou z nich jsou pohybové aktivity, kdy se lidé přesouvají z místa A do místa B. Druhou skupinou jsou pak klidové aktivity, což zahrnuje především posedávání a postávání.



Foto č. 32.: Aktivity na náplavce

Dle realizované analýzy území bylo zjištěno, že v současné době je Smíchovská náplavka především využívána k pohybovým aktivitám. Nejvíce lidí tímto prostorem pouze prošlo, aby pokračovalo dál, buď směrem do města, na druhý břeh řeky anebo směrem dál podél Vltavy. Část lidí náplavku využila pouze k pěšímu přesunu jinam a další část k procházce. Druhá skupina lidí využívala prostory náplavky ke klidovým aktivitám. Pověštinou se jednalo o mladší skupiny lidí, kteří seděli na hraně náplavky nebo u nainstalovaných stolků. Zřídka se zde nacházeli i rybáři posedávající na okraji náplavky. V letních obdobích ve větší míře lidé trávili volný čas u nábřeží Kobky, využívané k pohostinství. Kobka se nachází v nábřeží zdi náplavky a umožňuje vstup hostů do těchto prostor nebo využití její „předzahrádky“. Při probíhajících průzkumech byla zjištěna pouze jedna funkčně využívaná kobka podél celého smíchovského nábřeží. Tato Kobka je v provozu pouze v letním období. „Sedací aktivity“ byly sledovány ve větší míře i v horním patře náplavky, ať už na lavičkách anebo na dekách v přilehlých parcích a na zelených plochách. K posedávání lidé zřídka využívali i násy na severním konci náplavky. Dalšími aktivitami v tomto prostoru, je využívání nově realizovaného skate parku s hřištěm pro děti. Jedná se o oplocený pozemek, sloužící ke sportovním a rekreačním aktivitám dětí a mládeže. K návštěvě nabízí i prostor na jižní straně náplavky před železničním mostem. Shromažďuje se zde hojně vodní ptactvo, vyskytují se zde labutě v řádu desítek, ale i kachny. Lidé si je chodí do těchto prostorů fotografovat, krmit nebo zde tráví svůj volný čas a relaxují.

Porovnání využívání náplavky v ročních obdobích

Při zkoumání užívání náplavky v různých ročních obdobích bylo prokazatelně zjištěno, že aktivity zde provozované jsou závislé na klimatických podmínkách jednotlivých ročních období. V letním období bylo vyzpozorováno větší množství návštěvníků, kteří zde trávili více času. Naopak v zimních obdobích sem lidé nesměřují. Z toho vyplývá, že Smíchovská náplavka neprodukuje žádné celoroční atrakce, za kterými by lidé směřovali. Toto má za důsledek vylidnění prostoru a tím dle Lynche (2004) „*nebezpečné prostředí*“. Je žádoucí vytvořit takové aktivity, které by zajišťovaly přísun návštěvníků celoročně.

5.6.2 Rozbor hodnot

Pražské smíchovské nábřeží je jedním z celoměstsky významných prostorů a skrývá v sobě mnoho hodnot, které je třeba podporovat. Nejvýznamnějším bodem

nábřeží z hlediska rekreace je prostor Smíchovské náplavky. Umožňuje zde svým charakterem trávení volného času. Tento charakter je třeba více rozvíjet a docílit tím vyšší návštěvnosti. Zajímavým a hodnotným prvkem v tomto území jsou bezpochyby „kobky“ nacházející se v nábřežní zdi. Tyto kobky, až na jednu, nejsou bohužel v současné době využívány. Mohou poskytovat jak zázemí pro různé restaurační a jiné provozovny, ale dají se využít jako např. velmi potřebné toalety, či šířeji pojaté hygienické zázemí pro osoby trávící zde volný čas. Volné prostory před těmito kobkami se dají ideálně využít jako předzahrádky s příjemným nádechem blízkostí řeky.

Jednou z dalších zde se nacházejících hodnot jsou panoramatické výhledy na již zmiňované památky, ale také na samotné panorama protějščího břehu. Velmi živá náplavka na Rašínově nábřeží, na protějščí straně břehu, nabízí pohled na městský život a mohla by být zdrojem zájmu návštěvníků i Smíchovské náplavky. V současné době se totiž Rašínovo nábřeží potýká s problémem nadměrného využívání těchto prostorů, kdy svými kapacitami nezvládá pojmout aktuální množství návštěvníků.

Významné plus pro trávení času na Smíchovské náplavce je i zeleň vyskytující se v horním patře nábřeží. Lidé zde mohou trávit čas i na dece v parku, či využít zde se nacházející skate park nebo dětské hřiště. Hodnotou tohoto území je jistě jeho jistý „Genius Loci“, kdy na návštěvníky bezesporu působí vliv plynoucí řeky v blízkosti. Také plochy zeleně ve městě jsou vždy ceněným prvkem. Zmínit lze i zřetelný historický duch místa s výhledy na stále působivé mosty přes Vltavu.

5.6.3 Rozbor problémů v území

Jedním z největších problémů je přístup do prostorů Hořejšího nábřeží. Prostupnost a samotná přístupnost do území je neřešeným problémem, který má za důsledek menší návštěvnost právě Smíchovské náplavky. V současné době prakticky neexistuje napojení těchto prostorů na systém městské hromadné dopravy. Vyskytují se zde, jak fyzické, tak i mentální bariéry ovlivňující ve svém důsledku negativně smýšlení o těchto prostorech. Tyto bariéry ztěžují přístup do prostorů řeky. Jsou to např. nemožnost překonání nábřežní zdi, frekventované komunikace tvořící bariéry v území, chybějící přechody pro chodce přes tyto komunikace nebo parkování automobilů podél nábřeží. Také ale neživé, jednotně vyhlížející ulice propojující území a celkově neustálé upřednostňování automobilové dopravy před pěší a cyklistickou dopravou. Dají se však jmenovat i takové překážky, jako jsou vertikální

rozdíly mezi prostory (především jsou tím myšleny schody na Palackého mostě), neřešení bezbariérovosti těchto prostorů.

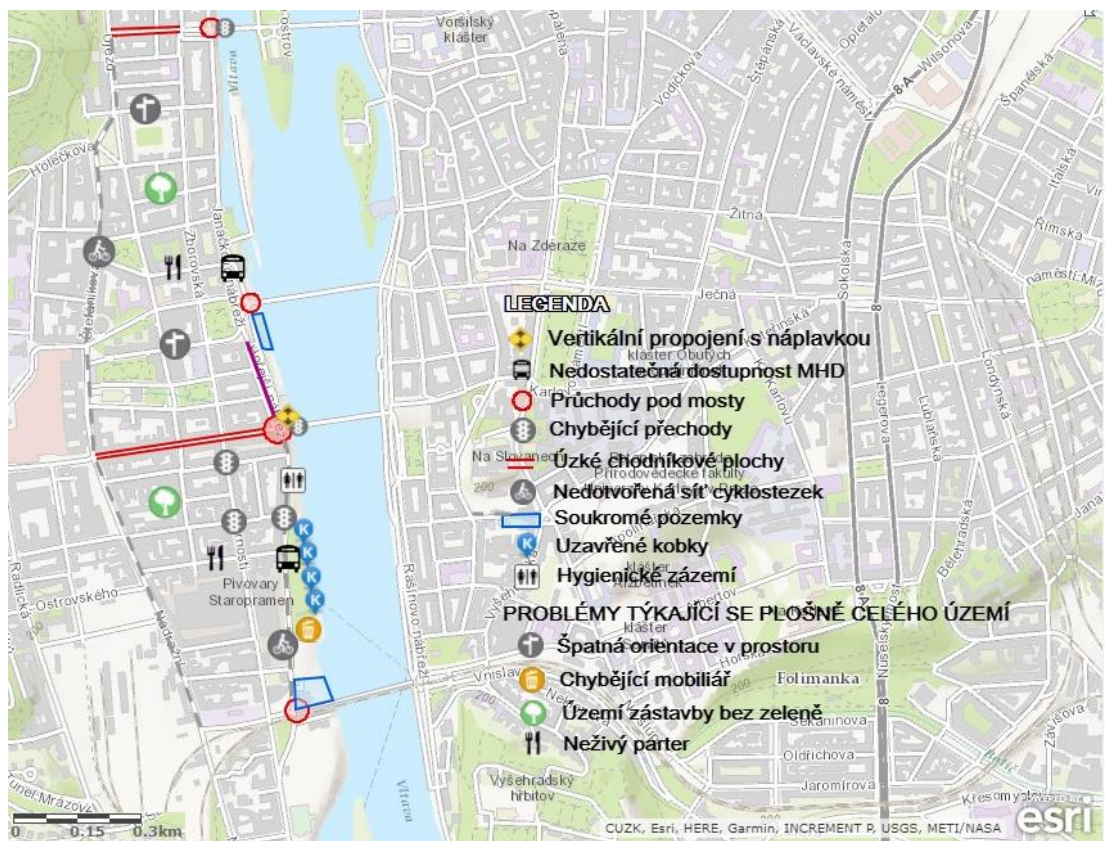
K dalšímu negativnímu území patří nevhledně, až nebezpečně, vyhlížející prostory pod mostními konstrukcemi, které jsou často posprejované, tvoří temná zákoutí a mohou se zde zdržovat problémové skupiny obyvatel. Nepříjemné je i neumožnění kontinuálního průchodu podél celé řeky. Prostupy jsou omezeny především nedořešenými majetkoprávními vztahy.

Jako značný problém se jeví i hotel Admirál s jeho doplňkovými stavbami, který narušuje celkový vzhled náplavky. Nepříjemné je i parkování automobilů v návaznosti na tento hotel, velkoplošné reklamní zařízení narušující vzhled prostorů, chybějící sociální zařízení pro zajištění hygieny apod.

5.7 Problémy k řešení

Z analýz byly identifikovány překážky bránící spontánnímu oživení Smíchovské náplavky.

- Vertikální propojení mezi Palackého mostem a náplavkou
- Nedostatečná dostupnost MHD
- Nedostatečně utvořený systém veřejných prostorů na vnitřním Smíchově – špatná orientace v prostoru
- Chybějící přechody pro chodce přes frekventované komunikace
- Úzké chodníkové plochy v klíčových ulicích
- Nedotvořená síť cyklostezek na Smíchově
- Uzavřené kobky
- Nedořešené majetkoprávní vztahy k pozemkům podél řeky, jako překážka kontinuálního průchodu
- Nedostatečné hygienické zázemí na náplavce
- Neestetické průchody pod mosty
- Chybějící městský mobiliář
- Neživý parter průchozích ulic
- Charakter zástavby bez zeleně



Obr. č. 17: Problémy k řešení

6. Výsledky

6.1 Koncepce

Koncepce řešení smíchovského nábřeží slouží jako doporučení úprav v území, které by vedly ke zkvalitnění těchto prostorů a to přispělo k oživení Hořejšího nábřeží z hlediska větší návštěvnosti a pestřejšího využití veřejných prostorů. Území vhodné k úpravám bylo vytipováno na základě předešlých analýz.

Tato koncepce se zaměřuje především na řešení otázky prostupnosti územím. Má za úkol vytvořit systém veřejných prostranství Smíchova. Navrhnout přístupy do prostorů nábřeží tak, aby byly co nejvíce přizpůsobeny pohodlnému pěšímu provozu a přitom zachovat i nadále funkční podstatu této části území Prahy 5, tj. nevytvářet zbytečné bariéry v daném prostoru. Koncepce také může sloužit jako podklad pro spolupráci zainteresovaných aktérů na úrovni hl. m. Prahy, městské části Praha 5, dotčených vlastníků, občanů zde žijících, popř. odborníků, či podnikatelů a zapojení všech těchto aktérů do navrhovaných územně plánovacích procesů. Výstupy koncepce pak poslouží jako doporučení pro další územně plánovací dokumentaci, či studie zpracovávající se na řešené území. Poukazuje na nutnost při úpravách prostorů nahlížet na širší vazby v okolí s cílem, aby byly kvalitně naplněny vytyčené cíle ožívování prostorů.

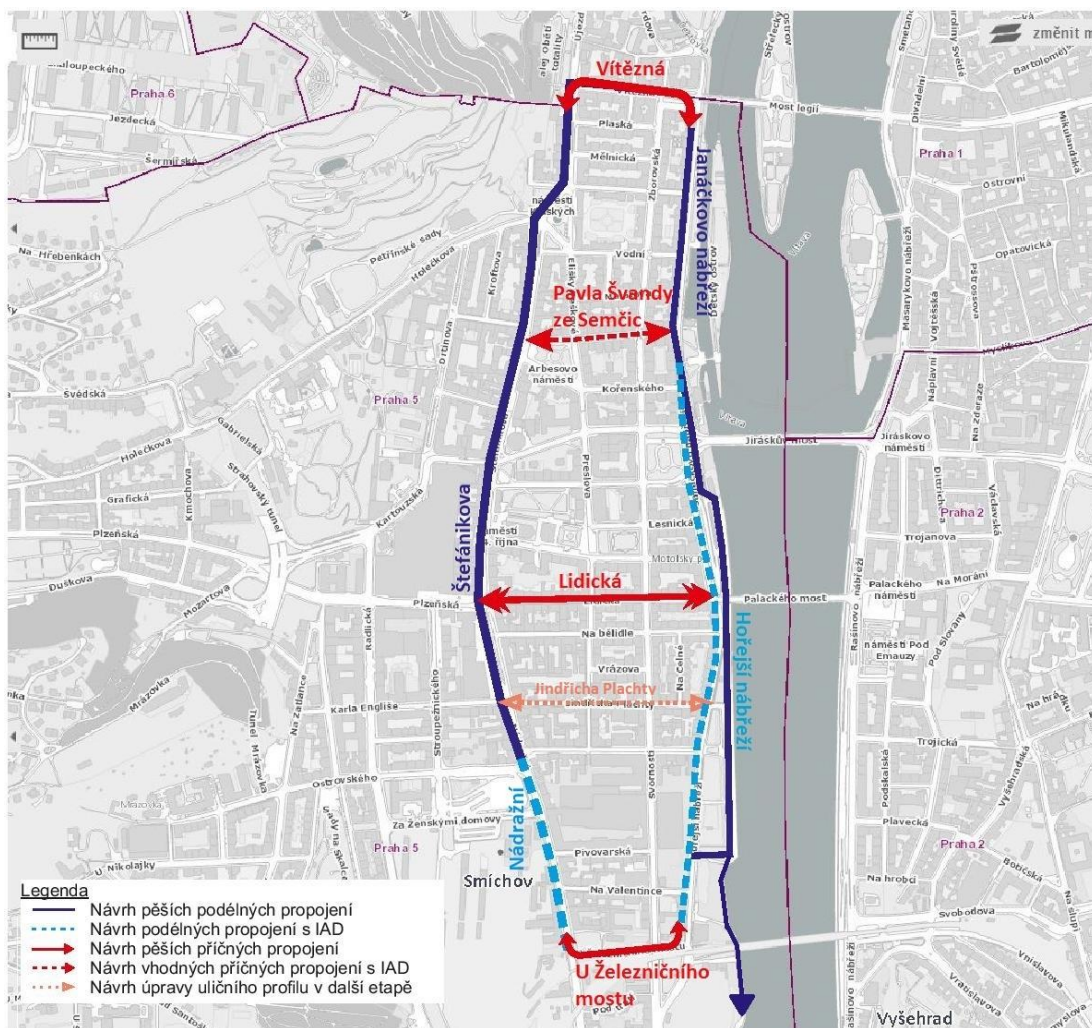
Koncepce má za úkol naplňovat cíle kvalitního městského rozvoje a dbát na limity v daném území. Zabývá se rozvojem pražského Smíchova jako prostoru s celoměstským významem a respektuje jeho hodnoty.

Cílem koncepce je také předcházet střetům zájmů jednotlivých aktérů v území a eliminovat některé problémy v území se vyskytující. Důležitým aspektem ovlivňujícím charakter veřejných prostorů je řeka Vltava, od které se obraz celého řešeného území odvíjí.

6.1.1 Okruh Smíchovem „Nábřežní magistrála, bulvár Štefánikova“

K dotvoření kvalitní sítě veřejných prostranství napomáhá návrh koncepce vytvořením tzv. smíchovského okruhu. Principem tohoto okruhu je soustava uličních prostorů v co největší míře přizpůsobených pro pohyb chodců. Vytvořením spojitě okružní cesty vedoucí po nábřeží, s prostupy napříč územím a cestou zpět vnitřním

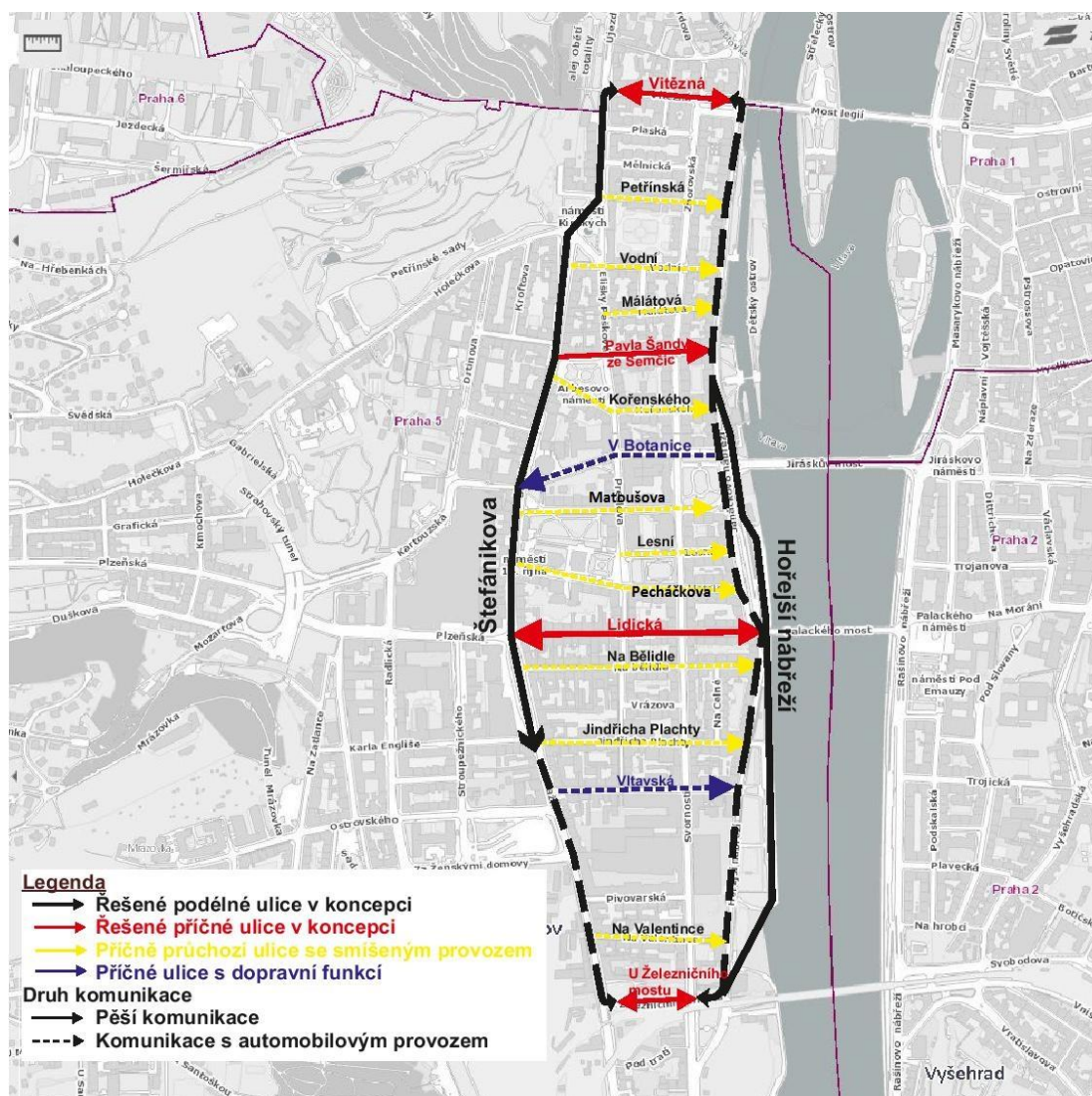
Smíchovem. Okruh tvoří dvě klíčové ulice rovnoběžně vedoucí s řekou, jimiž jsou Hořejší nábřeží a ulice Štefánikova. Tyto ulice jsou ve svém průběhu propojovány příčnými ulicemi. Klíčové pro spojení vnitřního Smíchova s nábřežím byly identifikovány prostupy v ulicích Vítězná, Lidická a Pavla Švandy ze Semčic. Tyto ulice tvoří společně systém pro lepší pohyb pěších po smíchovském území. Zmiňované ulice jsou upraveny tak, aby byl pohyb po nich pro chodce bezpečný a atraktivní.



Obr. č. 18: Smíchovský okruh

6.1.2 Revitalizace ulic

Z analýz v území bylo zjištěno, že celý smíchovský veřejný prostor není příliš nakloněn pěšímu pohybu chodců. Byly vytipovány pěší trasy, které by mohly být více využívány pro přístupy na nábřeží. Ulice nacházející se v těchto trasách jsou vhodné k úpravám uličních profilů, aby byly příhodnější pro pěší pohyb. Jedná se o tyto ulice:



Obr. č. 19: Revitalizace ulic

Štefánikova

Ulice Štefánikova je jednou s nejdůležitějších ulic Smíchova. Její současný charakter je spíše dopravní s tramvajovým provozem. Tento charakter by se měl změnit ve prospěch chodců. Jako hlavní úprava se navrhuje **zákaz vjezdu automobilům v prostorech od Náměstí Kinských až po ulici Vltavská**. Vyzvednutím současné plochy jízdních pruhů do chodníkové úrovně se vytvoří **sdílený prostor pro pěší a tramvajovou dopravu**. Touto úpravou se zvětší prostory pro předzahrádky restauračních zařízení a možnost například výkladu zboží obchodů do uličního prostoru. Poskytne se tím i větší prostor pro umístění kvalitního mobiliáře a možnost vysazení zeleně. Doporučuje se vytvořit

vysázením vzrostlých stromů alejní charakter ulice, který jí dodá příjemný „zelený vzhled“. Těmito úpravami se obraz ulice promění na tzv. **bulvár**. Úpravy mají za účel nalákat k pěšímu pohybu více lidí, např. turisty směřující z Újezdu na metro Anděl.



Obr. č. 20: Příklad řezu sdíleného uličního prostoru, zdroj: IPR Praha, 2014

Příkladné řešení uličního prostoru ulice Štefánikova:



Foto č. 33: Ulice se sdíleným prostorem, Plavno, autor: Š. Pavlíček, www.prazsketramvaje.cz

Lidická

Ulice Lidická je stejně jako ulice Štefánikova stěžejní spojnicí Smíchova. Spojuje dva významné body v území a těmi jsou centrum Anděl a Palackého most propojující protější nábřeží. V současné době je ulice využívána především tramvajovou a pěší dopravou. Automobilová doprava je zde méně frekventovaná, a to ve srovnání s páteřními automobilovými komunikacemi napříč Smíchovem. Ačkoli je hojně využívána chodci, uliční profil tomu není úzkými chodníkovými plochami přizpůsoben. Navrhuje se tedy po celé délce **vyločit nebo zásadně omezit automobilový provoz** a rozšířit tím prostory pro chodce. Při úplném vyločení automobilového provozu vyzvednout plochy jízdních pruhů a tramvajového pásu do chodníkové úrovně a vytvořit tím opět **sdílený prostor pro pěší a tramvajovou dopravu**. Těmto úpravám přizpůsobit i parter okolních budov. **Otevřít partery více do ulice** a vytvářet tím příjemný **bulvární charakter ulice**. Dále prověřit možnosti k **výsadbě zeleně**, ať už k oddělení tramvajového pásu nebo formou vysazení solitérních stromů a vytvoření aleje, či vysazení travnatých ploch. Doplnění kvalitního jednotného mobiliáře bez reklamních ploch. Klíčovým problémem je vyřešení problémového propojení Lidické s náplavkou, v současné době se zde nachází nevyhovující schodiště. Navrhuje se propojení **rampou z Palackého mostu, potažmo ulice Lidická**, přímo do plochy náplavky a s vyústěním i do úrovně nábřeží. Tím bude vyřešen problém s propojením, který se zde v současné době nachází. Na uvážení se též dává realizace výtahu se třemi zastávkami. První v úrovni Lidické, druhá v úrovni Hořejší nábřeží a třetí přímo na náplavce.

Příkladné řešení uličního prostoru ulice Lidická:



Foto č. 34: Ulice se sdíleným prostorem, Olomouc, zdroj: www.wikipedia.org, autor: ŠJů, 3. 4. 2018

Hořejší nábřeží

Ulice Hořejší nábřeží je podstatně více zatížená automobilovou dopravou než předchozí dvě. Při návrzích úprav bylo nutné brát v úvahu důležitou dopravní funkci této komunikace, která je páteřní trasou pro individuální automobilovou dopravu směřující z jihu na sever území. Navrhují se tedy především **prvky zklidňující dopravu a opatření ke zvýšení bezpečnosti chodců**. Je to např. předsazení chodníkových ploch pro zkrácení přechodů, vyzvednutí přechodů do chodníkové úrovně, tím zpomalení jedoucích automobilů, **doplnění chybějících přechodů** pro chodce, v nebezpečných místech doplnění bezpečnostního zábradlí, především v prostorech pod Palackého mostem. Tato ulice je také nejbližší ulicí lemující smíchovské nábřeží, proto se navrhuje **zrušení možnosti podélného parkování** přilehlého k prostorům nábřeží, tím otevření prostoru pro možné průhledy. Navrhuje se též **rozšíření chodníkových ploch** přiléhajících k zástavbě a otevření parteru budov do uličního profilu. **Oživení parteru** by mohlo mít za důsledek větší návštěvnost nábřeží a otevření možností realizace

předzahrádek a příjemného posezení na nábřeží. Ve prospěch lepšího napojení náplavky na městskou hromadnou dopravu, se navrhuje realizace nejméně jedné, lépe však dvou **autobusových zastávek**, které mají za účel lepší napojení veřejné dopravy do tohoto území. Navrhuje se též doplnění kvalitního jednotného **mobiliáře** bez reklamních ploch. Zelený charakter nábřežní strany ulice se navrhuje podporovat a doplnit chybějící solitéry ve **stromořadí**.

Vítězná

Vítězná ulice propojuje stejně jako ulice Lidická dva celoměstsky významné body, jimiž jsou pražský Újezd se sady na Petříně a zahradou Kinských s mostem Legií s Dětským ostrovem a protilehlý břeh, na kterém se u ústí mostu nachází významné budovy jako Národní divadlo a Nová scéna. Ulice Vítězná má tudíž velmi významný **turistický charakter**. Ale významná je i její dopravní funkce, především pro tramvajovou dopravu. Z poloviny její délky má Vítězná klasický uliční profil s pěší automobilovou a tramvajovou dopravou, v druhé půli pak přechází v rozšířený prostor se dvěma bočními doplňkovými komunikacemi. Tím je přirozeně vytvářen pocit „náměstního“ charakteru. Navrhuje se tento charakter významněji podpořit úpravami uličního profilu. Prvním bodem je vyloučení automobilové dopravy po celé délce ulice, doprava bude od mostu svedena boční, doplňkovou ulicí. Tím se vytvoří prostor **plnohodnotného náměstí**, středem něhož povede tramvajová trať. Je vhodné vyzvednout všechny plochy do chodníkové úrovně a vytvořit **sdílený prostor pro tramvajovou a pěší dopravu**. Zvětšit tím prostory pro realizování **předzahrádek**. **Otevřít partery budov** více do uličního profilu a doplnit obslužnou funkci parteru, tam kde je to možné. Především se to týká parterů nacházejících se okolo nově vzniklého náměstí. Tím do těchto míst nalákat návštěvníky a celý prostor tím přirozeně oživit. Dále se navrhuje doplnění již stávající **vzrostlé zeleně** nacházející se na náměstí a její doplnění i do druhé části ulice a vytvořit tím alej. Na vzniklém náměstí se doporučuje realizace **vodního prvku**, který by dodal lepší klimatický nádech prostoru. Navrhuje se též doplnění jednotného, kvalitního **mobiliáře** bez reklamních ploch. Doporučuje se také na přesný obraz náměstí vypsát architektonickou soutěž a participačně od obyvatel zjistit co by se jim v území líbilo.

Příkladné řešení uličního prostoru ulice Vítězná:



Foto č. 35: Restaurační předzahrádka v uličním profilu, bez lokace, autor: Lucie Hůrková, 15. 5. 2017

Pavla Švandy ze Semčic

Ze všech méně významných příčných ulic území, byla ulice Pavla Švandy ze Semčic vyhodnocena jako nejvhodnější spojnice mezi východní a západní stranou dotčeného území. Byla takto vyhodnocena díky šířce svého uličního profilu, návaznosti na Arbesovo náměstí včetně zastávky MHD Arbesovo náměstí a způsobu napojení na nábřeží. V současné době má ulice spíše obytný charakter bez živějšího parteru. Navrhuje se přizpůsobit uliční profil příznivěji pro chodce, především **zrušením parkování** po levé straně ulice. Tím dojde ke **zvětšení chodníkové plochy** a podpoře možnosti realizace restauračních a kavárenských **předzahrádek** a umožnění výkladu zboží do ulice. Vhodné se jeví **otevřít partery do uličního profilu** a vytvořit tím ulici atraktivní pro chodce a návštěvníky. Ve zbylých prostorech se navrhuje realizovat **zelené prvky**. Ulice Pavla Švandy ze Semčic není dopravně příliš vytížená, je tedy ulicí velmi vhodnou ke zmiňovaným úpravám. Navrhuje



Obr. č. 21: Příklad řezu uličního prostoru, zdroj: IPR Praha, 2014

se i doplnění kvalitního jednotného **mobiliáře** bez reklamních ploch, jako jsou např. lavičky a odpadkové koše. V druhé verzi se navrhuje úplné vyloučení automobilové dopravy a tím vytvoření komunikace pouze pro pěší.

Příkladné řešení uličního prostoru ulice Pavla Švandy ze Semčic:



Obr. č. 36: Návrh revitalizovaného uličního profilu ulice Františka Křížka, Letná, Praha, autor: Tomáš Kopecký a Jan Hájek, 10. 2. 2018

U Železničního mostu

V současné době je průjezd touto ulicí umožněn, nicméně je ve vyústění do ulice Hořejší nábřeží zaslepena. Navrhuje se zákaz vjezdu automobilům po celé její délce a tím vznik komunikace **pouze pro pěší a cyklistický provoz**. Tímto krokem se patří uzavřít tzv. smíchovský pěší okruh. Ze zákazu vjezdu automobilům vyplývá zrušení parkovacích míst a **rozšíření uličního profilu pro pěší**. Dále se počítá s vykácením náletové zeleně, rostoucí na železničním tělese a **úpravou všech zelených prvků** nacházejících se v uličním profilu. Estetický vzhled ulice narušuje nevzhledná opěrná zeď železničního náspu. Bylo by taktéž žádoucí vyhodnotit nutnost další existence této zdi, pokud se vyhodnotí jako nutná, doporučuje se její kultivace a např. plánovaná **malba na tuto zeď** (tzv. street art) a vytvoření uměleckého díla, což do určité míry může zatraktivnit průchod touto ulicí.



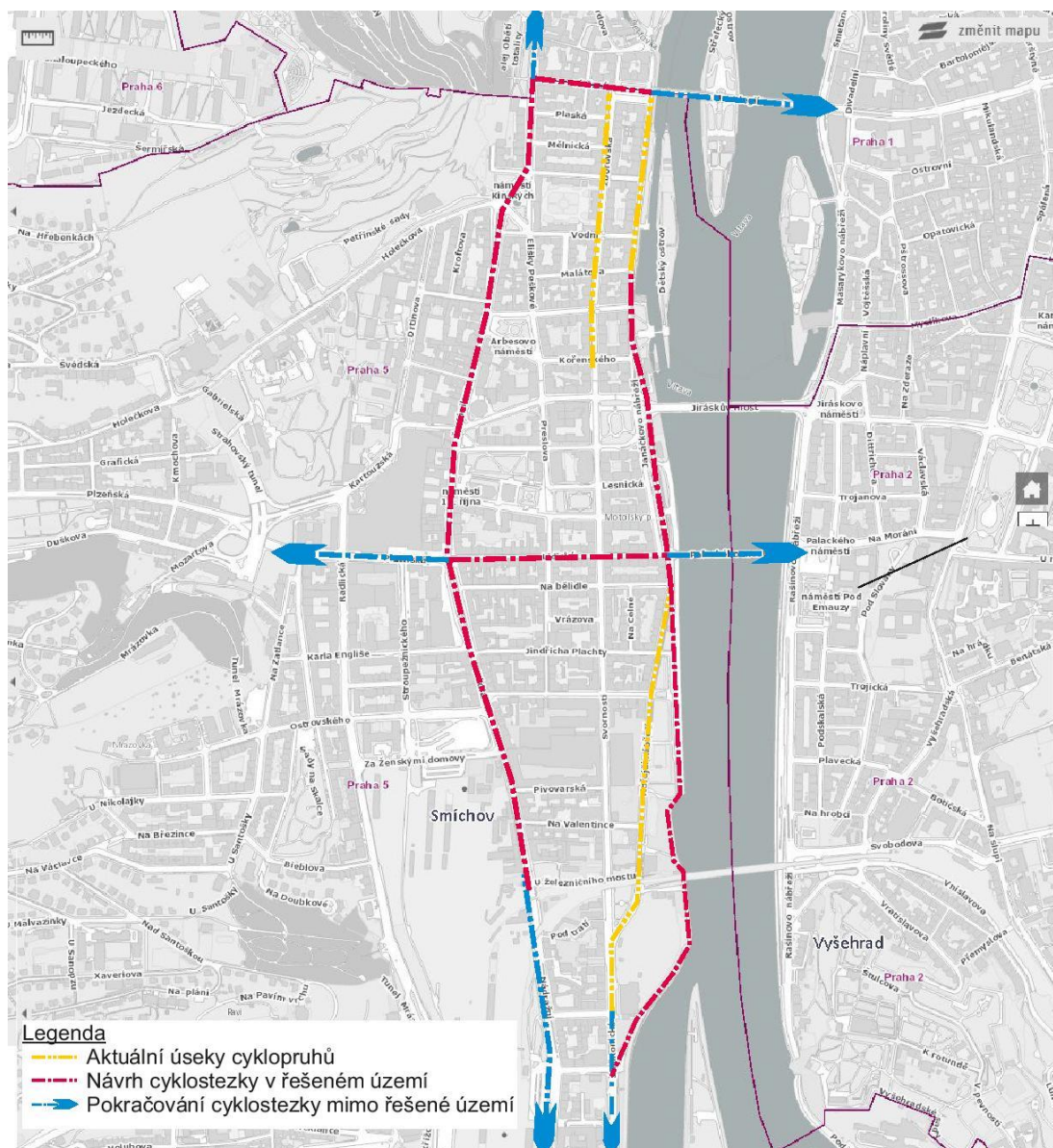
Foto č. 37 a 38: Příklad street art maleb, bez lokace, zdroj: toyafromharlem.com, thevividworld.com

Ostatní ulice, které nebyly vybrány k úpravám, se doporučují především **ozeleňovat** a více přizpůsobovat chodcům v uličním profilu. Je důležité, aby všechny ulice byly **prostupné napříč územím**. Nezbytností je především **doplnění přechodů** pro chodce v místech, kde chybí, především v místech křížení s frekventovanými komunikacemi. Dále se doporučuje sjednocení a zkvalitnění současného **mobiliáře** nacházejícího se na Smíchově. Důležité je také zamezit rozšiřování reklamních ploch, které ve velké míře tvoří tzv. „vizuální smog“. Mobiliář se zde v současné době takřka nenachází, a pokud ano, jedná se o velmi zanedbané prvky, které se mnohdy lidé zdráhají využívat. Žádoucí je ve všech příčných ulicích území podporovat **výhledy a průhledy na nábřeží**, aby měli pěší větší přirozenou motivaci tyto prostory využívat. Pokud se týká frekventovaných páteřních komunikací Smíchova, doporučuje se dopravu v těchto proudech **zklidňovat zpomalovacími prvky** nebo vizuálním zužováním jízdních pruhů. Důležité je též zaměřit se na **bezpečnost chodců** a v problémových místech instalovat bezpečnostní zábrany. Je třeba též myslet na v současné době nezbytnou **bezbariérovost** veřejných prostorů, pro možnost užívání osob s handicapem nebo s kočárky. V místech úzkých chodníkových ploch se doporučují opatření pro rozšiřování této plochy, ve prospěch **lepších podmínek pro chodce** na úkor automobilové dopravy. V neposlední řadě se doporučuje **oživovat partery** okolní zástavby a nalákat tím pěší k průchodu i vedlejšími ulicemi.

6.1.3 Cyklistika

Důležitým prvkem řešení v koncepci je cyklistická doprava. V současné době se na území Smíchova nacházejí spíše marné pokusy o vytvoření cyklotras. Je žádoucí navrhnout a poté i realizovat spojitou a bezpečnou síť cyklostezek vedoucích územím. Nynější trasy cyklodopravy vedou paralelně s ulicemi Hořejší nábřeží a Zborovská, jedná se však o nespojitě úseky vymezeného cyklopruhu. Navrhuje se ponechání, avšak ucelení cyklostezky v ulici Hořejší nábřeží. Kvůli nebezpečnému uzlu v křížení s ulicí V Botanice a Jiráskovým mostem, se navrhuje vést stezku pod tímto mostem v ulici Nábřežní, která je podstatně méně frekventovaná. Druhý proud „smíchovské cyklostezky“ se navrhuje přesunout do ulice Štefánikova, která je v současné době méně frekventovaná, než ulice Zborovská. Je tudíž pro cyklisty bezpečnější alternativou. Při realizaci návrhu smíšeného provozu chodců a tramvají s vyloučením automobilové dopravy v ulici Štefánikova, se navrhuje vymežit zde zřetelně pás pro cyklisty, aby nedocházelo ke kolizím s pěšími. Těmito kroky se snažit

docílit zkvalitnění stávajícího stavu cyklistické dopravy na Smíchově a nalákat tak více občanů k této formě dopravy.



Obr. č. 23: Návrh cyklodopravy

6.1.4 Náplavka jako kulturně-rekreační společenský prostor

Jelikož je Smíchovská náplavka jedním z největších a nejvýznamnějších veřejných prostranství Prahy 5, je třeba se v koncepci zaměřit i na tento prostor. V současné době je spíše nevyužívanou plochou. Pravidelně se zde konají akce, nejčastěji food festivaly, které mají za účel nalákat návštěvníky do těchto prostorů za účelem trávení volného času. Pokud se ale trhy zrovna nekonají, atraktivita území prudce klesá a to se odráží i na její návštěvnosti.

Účelem koncepce je navrhnout menší úpravy veřejného prostranství náplavky k docílení kontinuální větší míry návštěvnosti i v případech, kdy se zde akce nekonají. Navrhuje se především znovuotevření smíchovských „kobek“ a jejich technické zasíťování. Zprovoznění nábrežních kobek by mohlo vést k pronájmu těchto nemovitostí pro např. restaurační, kavárenské, či občerstvovací zázemí pro návštěvníky. Také se doporučuje realizovat v nejméně jedné této buňce veřejné toalety, k zajištění hygienických požadavků na území. Nezbytností je zamezení parkování po celé délce náplavky, především se jedná o prostory u botelu Admirál. Navrhuje se též jakési „dožití“ tohoto botelu, jakožto bariéry a identifikovaného problémového bodu při ožívování náplavky.

Dále se doporučuje lépe zprůchodnit náplavku po celé její délce, především prostupy pod mosty navrhnou tak, aby byly tyto prostory lépe průchozí pro pěší a aby byl tomu přizpůsoben jejich vzhled. Přístupy do prostorů nábreží i samotné náplavky bylo obsáhle řešeno v předešlých kapitolách. Koncepce se v této oblasti zaměří především na jeden z nejvyužívanějších přístupů, kterým je schodiště z Palackého mostu, v návaznosti na ulici Lidická. Toto schodiště je v současné době nevyhovující, jak kvůli malým nástupním plochám, tak vůči jeho „bariérovému“ řešení“ a nedostatečné kapacitě při větší návštěvnosti. Navrhuje se tedy realizace bezbariérové rampy vedoucí z Palackého mostu přímo na náplavku. Ke zvážení se dává i návrh propojení výtahem mezi jednotlivými patry, tj. Palackého mostem, ulicí Hořejší nábreží a samotné náplavky.

Koncepce se vyhýbá větším architektonickým návrhům v prostranství. V současné době nábreží utváří obraz města a tento obraz by měl být i v budoucí době zachován. Při realizaci většího, ať už architektonického, zábavního, či obchodního prvku by se mohl vytratit stávající relaxační charakter území. Viz návrh tzv. Smíchovského kola, který nakonec nebyl povolen. V případě např. jeho realizace, by mohlo nábreží propadnout jakémusi zábavnímu charakteru a změnit tak svůj účel. Proto koncepce navrhuje především doplnění chybějícího adekvátního mobiliáře, jako jsou např. lavičky odpadkové koše nebo prvky zeleně. Navrhuje se též pokračování pořádání kulturních, či menších komerčních akcí, které mají za účel ožívování prostoru samotné náplavky. Jedná se např. o letní kino, či venkovní výstavy, které podporují společensky charakter prostorů, tím že se zde za tímto účelem mohou lidé potkávat.

Dále se rozvíjí i rekreační charakter území, nejen pomocí prvků zeleně, ale především odstraňováním problémů a zábran, zmiňovaných v kapitole 4.3.5.

„Rozbor problémů v území“. Těmito kroky chce koncepce v tématu Smíchovské náplavky docílit vytvoření kulturně – rekreačního společenského prostoru pro lidi na břehu řeky.

Příkladné řešení prostoru náplavky

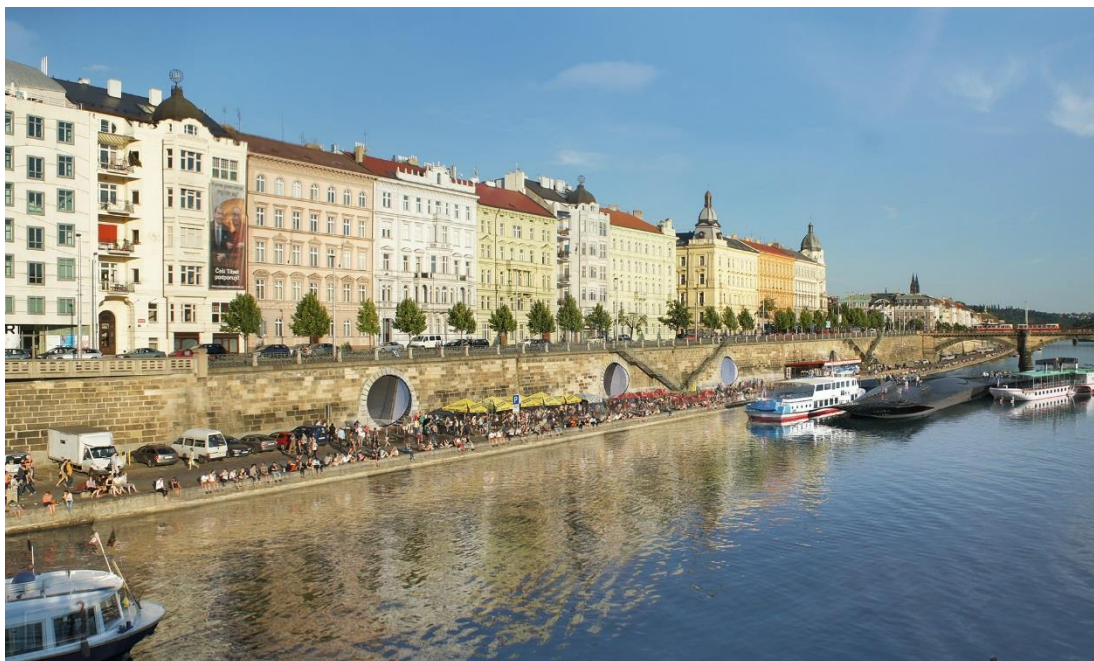


Foto č. 39: Budoucí vzhled náplavky na Rašínově nábřeží, Praha, autor: Ondřej Krynek, www.designmag.cz

6.2 Postup řešení identifikovaných problémů

Z identifikovaných překážek zabraňujících spontánnímu oživení Smíchovské náplavky, rozboru územně plánovacích podkladů a územně plánovací dokumentace na zkoumané území, byly identifikovány problémy k řešení. Koncepce území navrhuje jednotlivé řešení těchto problémů. Z této koncepce pak vychází akční plán, který stanovuje postup jednotlivých kroků pro oživení prostorů Hořejšího nábřeží a provázání s územím vnitřního Smíchova.

6.2.1 Akční plán

1. Etapa

V první etapě se navrhuje provedení úprav, zlepšujících přístupnost do území Hořejšího nábřeží a náplavky. Je vhodné nejdříve vyřešit přístupová bodé a poté se zaměřit na rozvoj samotného území nábřeží. Tato úvodní etapa se též vztahuje

k zajištění bezpečnějšího pohybu chodců v dotčeném území. První etapa není ani časově náročná, neboť navrhované úpravy se týkají pozemků a nemovitostí ve vlastnictví města nebo městské části Prahy 5.

- **Vyřešení vertikálního propojení z ulice Lidická, potažmo Palackého mostu**

Řešení tohoto problému vyplývá z návrhu ateliéru A 8000, kdy je navržena pěší rampa propojující Palackého most s plochou náplavky. Dále se navrhuje prosklený výtah spojující tyto prostory. Tato práce návrh detailněji specifikuje rampu rozšířenou o výstup v úrovni Hořejšího nábřeží a výtah stavící ve všech třech patrech, kterými jsou Palackého most, Hořejší nábřeží a Smíchovská náplavka.

- **Realizace autobusových zastávek v návaznosti na náplavku a nábřeží**

Pro lepší přístupnost na nábřeží a náplavku hromadnou dopravou se navrhuje zavedení autobusové linky s nejméně dvěma autobusovými zastávkami. Jedna by se nacházela v ulici Hořejší nábřeží v návaznosti na vstupní rampu na náplavku, druhá pak na Janáčkově nábřeží.

- **Doplnění chybějících přechodů pro chodce**

Lepší pěší přístup na Hořejší nábřeží je umožněn doplněním chybějících přechodů pro chodce, a to především v ulici Zborovská v křížení s ulicemi Lesnická, Pecháčkova, Na Bělidle a Jindřicha Plachty. Dále by bylo vhodné doplnění přechodu pro chodce v křížení ulic Hořejší nábřeží s ulicemi Jindřicha Plachty a na jihu s ulicí U Železničního mostu. Navrhuje se též, pro zlepšení průchodnosti podél břehu, realizace přechodů pro chodce v předpolí mostů, a to Palackého, Jiráskova mostu a Mostu Legíí.

- **Zvětšování chodníkových ploch (v nebezpečných úsecích osázených bezpečnostními prvky)**

Pro zlepšení prostupnosti územím se navrhuje i zvětšování chodníkových ploch pro komfortnější pohyb pěších. Především se to týká úseků, kde jsou tyto plochy nadměru využívané např. v ulici Lidická, která se v ideálním případě doporučuje přeměnit na komunikaci pro pěší se sdíleným tramvajovým provozem. Bezpečnostní úpravy se týkají především úseků, kde jsou úzké chodníkové plochy v návaznosti na frekventované komunikace bez bezpečnostních prvků. Typický příklad k řešení je

průjezd pod Palackého mostem, ulicí Hořejší nábřeží a k němu přilehlá výstupní plocha ze schodiště bez bezpečnostního prvku.

2. Etapa

Druhá etapa se zaměřuje na rozvoj a kultivaci území Smíchovské náplavky. Je třeba revitalizovat a zatraktivnit tyto prostory pro trávení volného času nejen obyvatel města. Jedná se o významný celoměstský veřejný prostor s velkým potenciálem, který by se mohl následujícími opatřeními lépe prosadit na pražské scéně. Etapa by nemusela být příliš časově náročná, neboť dotčené pozemky a na nich nacházející se nemovitosti, jsou ve vlastnictví města a městské části.

- **Rozvoj náplavky, zprovoznění nábřežních kobek**

V době zpracování diplomové práce se vyjednávalo o rekonstrukci a plném zprovoznění nábřežních kobek na Smíchovské náplavce. V polovině dubna roku 2018 by měly začít probíhat stavební práce v těchto prostorech a měly by zde vzniknout prosklené buňky zajišťující hygienické obslužení náplavky a např. restaurační, či výstavní prostory. Tyto kroky by mohly vést k zatraktivnění prostoru pro obyvatele a náplavka by se tak mohla stát navštěvovanějším místem Smíchova. Rozvoj území náplavky může zahrnovat i např. kotvení restauračních lodí u břehu, či kavárenské nebo restaurační předzahrádky a nelze opomenout i pravidelné akce konané na náplavce.

- **Kultivace průchodů pod mosty**

Pro zlepšení průchodu po náplavce se navrhuje rekonstrukce průchodů pod mosty, které jsou v současné době posprejované a tmavé, až nebezpečné. Při větších architektonických návrzích (jako má např. Atelier A 8000, který zde navrhuje restaurační, či výstavní plochu), je nutné počítat s větší časovou náročností projektu.

- **Doplnění zeleně a jednotného mobiliáře**

Doplnění zeleně se týká především dosazování soliterních stromů do uličních profilů, dále pak odstranění náletové zeleně ve zmiňovaných oblastech a kultivace parkových ploch nacházejících se v dotčeném území. Při oživování náplavky je nutné doplnění kvalitním městským mobiliářem, jako jsou odpadkové koše, lavičky, osvětlení, či sociální zařízení obsluhující území. Tento mobiliář je vhodné doplnit i v průchozích a

podélných ulicích Smíchova. Mobiliář by měl mít jednotnou podobu, bez rušivých reklamních ploch.

3. Etapa

Ve třetí etapě by se opatření měla zaměřit na zlepšení podmínek pro pěší na území vnitřního Smíchova a lepší orientace v prostoru. Etapa je časově náročnější, jelikož se úpravy mohou dotýkat i soukromých vlastníků dotčených objektů či pozemků a některých větších projektů - např. omezování automobilové dopravy a náročnější stavební úpravy.

- **Vytvoření pěšího okruhu Smíchovem**

Pro zlepšení orientace v prostoru a zkvalitnění prostoru pro chodce se navrhuje vytvoření pěšího okruhu zahrnujícího území Hořejšího a Janáčkova nábřeží, prostory Smíchovské náplavky, ulici Štefánikova a propojení především ulicemi Lidická, Vítězná, Pavla Švandy ze Semčic a U Železničního mostu. Vytvoření okruhu slouží i jako propojení oblíbených turistických cílů jako jsou Újezd, Smíchovská náplavka a Anděl. V ideálním případě se tento okruh navrhuje s vyloučením automobilové dopravy. Pokud by se tento návrh neprosadil, doporučuje se pak ve velké míře zklidnění automobilového provozu v těchto komunikacích.

- **Revitalizace ulic průchozích na nábřeží**

Revitalizace ulic je navržena přednostně ve výše jmenovaných ulicích tvořících „smíchovský okruh“. Jedná se o úpravy formou rozšiřování ploch pro pěší, omezování parkování, ozeleňování uličního profilu např. vysázením stromů na volná parkovací místa, dále pak otevřením parterů do ulic např. výkladem zboží nebo předzahrádkami atd.

- **Dotvoření kvalitní sítě cyklostezek**

V současné době je stav sítě cyklostezek na Smíchově nedotvořený. Cyklopruhy postrádají kontinuální propojení, mnohdy jsou nelogicky ukončeny a poté zas pokračují v jiném bodě. Koncepce tedy navrhuje spojitou síť cyklostezek pro tento alternativní způsob dopravy.

4. Etapa

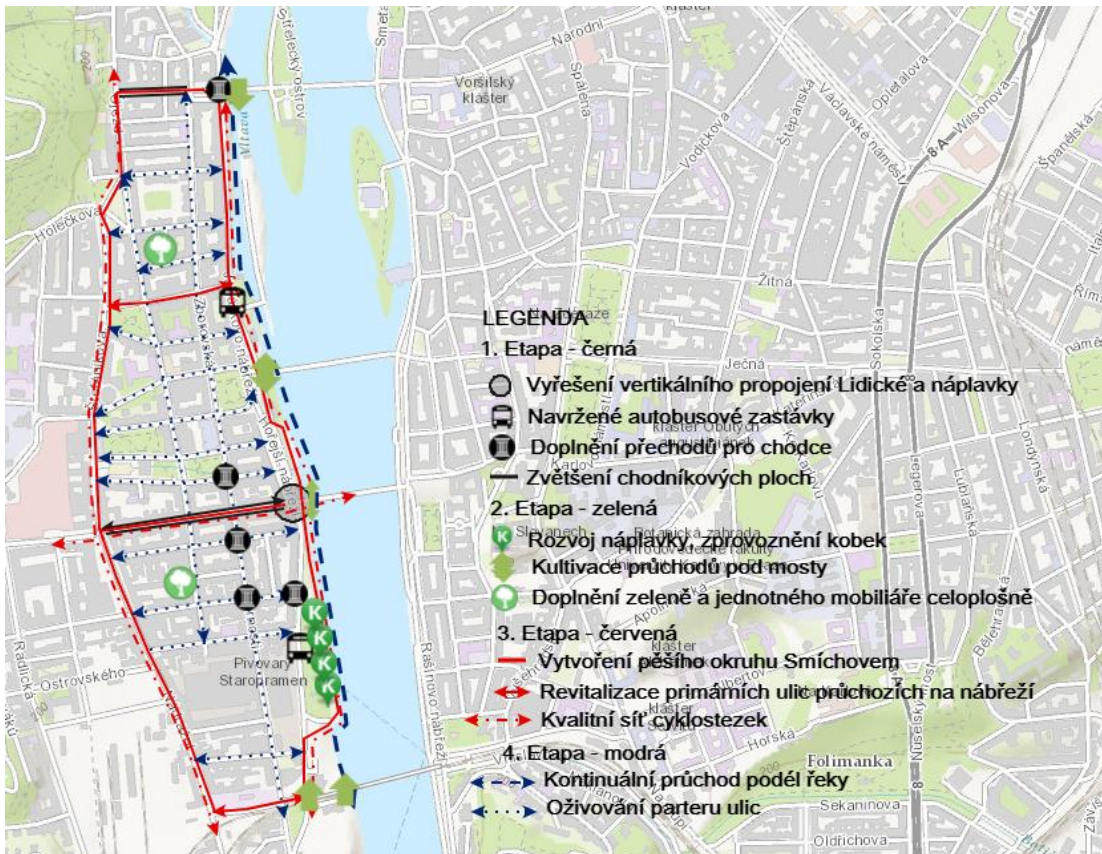
Čtvrtá etapa je časově nejnáročnější. Obsahuje totiž záměry vyžadující např. odkup pozemků od soukromých vlastníků a teprve poté mohou začít probíhat změny v území, či úpravy parteru k obchodnímu využití. Tato etapa má za účel vytvořit kvalitnější prostory k užívání v širším měřítku. Má docílit kontinuální průchod podél řeky bez stávajících bariér v podobě soukromých pozemků a oživení parterů průchozích ulic na nábřeží.

- **Vytvoření kontinuálního průchodu podél řeky (vyřešení majetkoprávních vztahů)**

Pro vytvoření spojitého průchodu podél řeky Vltava je nutné odkoupení soukromých pozemků, které tuto spojitost narušují. V řešeném území se to týká především pozemků ve vlastnictví SK Slavia Praha, pod Jiráskovým mostem, dále pak pozemky u Železničního mostu patřící firmám Jablonec Property Holding, a. s. a C.I.P.A. – reality a. s.

- **Oživování parteru ulic**

Tento záměr se navrhuje z důvodů zatraktivnění uličních profilů průchozích ulic nejen na nábřeží. Celoplošné oživení parterů ulic by mělo za důsledek zlepšení všeobecného vnímání Smíchova jako kvalitně obslužené městské čtvrti s pestrými funkcemi. Případně by mohl být potlačen jeho málo atraktivní historický průmyslový charakter.



Obr. č. 24: Etapy oživení území

Shrnutí stavebních úprav

Všechny stavební úpravy na území Smíchova se z důvodů památkové zóny a památkové rezervace vyhlášené v popisovaném území musí projednávat s Národním památkovým ústavem. Záměry je nutné přizpůsobit záplavové zóně, do které část daného území spadá. Především jde o citlivé úpravy na samotné náplavce a nábřeží.

7. Diskuse

Smíchovské nábřeží je významný veřejný prostor s velkým potenciálem pro budoucí rozvoj. Hlavními důvody malé míry využití Smíchovské náplavky je bezesporu horší přístup do jejího území, kratší čas oslunění než v jiných případech, ale také špatné sociální zařízení a absence služeb obsluhujících území. Některé tyto problémy popisují již zmiňované koncepce a studie zpracované na tyto prostory (Studie A8000, Koncepce pražských břehů). Neřeší však ve větší míře celkovou koncepci přístupnosti do území, problematice se věnují pouze okrajově. Při navrhování případových studií na zvýšení návštěvnosti náplavek to může být klíčový problém. Práce se tedy zabývá především řešení přístupů a prostupností územím Smíchova, navazujícím na nábřeží, potažmo náplavku. Z průzkumů bylo zjištěno, že uliční profily dotčených ulic často nejsou vůči chodcům příliš příznivé. Stále se objevuje současná zkušenost uživatelů veřejných prostorů, že při jejich navrhování je automobilová doprava preferovaným prvkem, na který se klade největší důraz. Chodci a cyklisté jsou odsouváni do pozadí, při řešení např. dostatečné kapacity parkování a průjezdnosti automobilů v uličních profilech. Charakteristickým příkladem toho jsou např. smíchovské cyklostezky, kdy je trasa přerušena z důvodů úzkého průjezdu pod mostem, aby zde byl dostatečný prostor na dva jízdní pruhy pro automobily. Při současném trendu narůstající míry „ekologické“ dopravy, je třeba se konečně začít více věnovat úpravám prostorů do podoby přívětivější pro cyklisty a chodce.

Při zajišťování větší návštěvnosti veřejných prostranství ve městě je důležité vhodné napojení na síť městské hromadné dopravy. V tomto případě se prostory potýkají s absencí jakékoli zastávky MHD v bezprostřední blízkosti. Práce se v tomto případě zaměřuje i na řešení doplnění autobusových zastávek, k obslužení území náplavky.

Problematika veřejných prostranství není řešena v takové míře, jako například dopravní nebo technická infrastruktura. I proto práce předkládá detailní řešení fungování veřejného prostranství na území Smíchova, které může být předlohou pro podobné oblasti. Zároveň je na místě diskutovat, jak může být návrh náplavky ovlivněn budoucími záměry v přilehlém území. Berme na vědomí, že dle plánované výstavby nové čtvrti „Smíchov City“ pro zhruba 3.500 nových obyvatel a 9.000 pracovních míst, může být tento konkrétní záměr pro náplavku a okolí významnou zátěží. Mohou vznikat nové vazby mezi náplavkou, centrálním Smíchovem a Smíchov City. Při realizování této nové čtvrti lze efektivně využít nové cyklostezky popř. pěší

propojení nejen s nábřežím. V tomto případě by bylo vhodné nové podmínky v území prověřit např. územní studií.

Všechny tyto aspekty a mnohé další je nutné začít řešit pomocí územního plánování. Vytvářet přehledné sítě kvalitních veřejných prostorů pro lepší orientaci ve městě. Kvalita těchto prostorů totiž mnohdy udává obraz celého města, tím také ovlivňuje jeho potenciál např. turismu, ale i pro kvalitní bydlení a práci.

Při nezbytném proměňování veřejných prostorů vyvstává otázka míry participace občanů v rozhodování o budoucnosti těchto prostorů. Je příhodné občany přizvat k dění v jejich městské části, či přímo ulici, je ale důležité najít tu správnou míru, jak do rozhodování budou moci lidé vstupovat. Je jisté, že každý jedinec bude v prostoru preferovat jiné hodnoty, a tím může dojít ke střetu zájmů, je tedy zásadní nastavit si míru participace. Rozdělit si území na menší celky a tím řešit území s užším vzorkem lidí. Poté si stanovit v jaké fázi plánování budou moci do rozhodování občané vstoupit. Doporučuje se přizvat občany např. do architektonických soutěží o podobu veřejných prostorů, či uspořádat jednání a přijímat podněty ke změnám v území. Tomuto jednání a celkovému správce náplavek a organizování akcí na nich konaných, by mělo odpovídat zavedení jednotného orgánu. Tento orgán podrobněji popisuje „Koncepte pražských břehů“ jako „Městského správce nábřeží“. Orgán se zdá být užitečným nástrojem pro vytváření lepších podmínek pro využití náplavek ke kulturním a jiným akcím.

Koncepte pražských břehů a Studie Atelieru A8000 jsou užitečnými dokumenty pro budoucí rozvoj samotného nábřeží a Smíchovské náplavky, podrobně tyto prostory rozebírají a navrhují oživení z hlediska architektonického řešení. Chybí v nich však mnohdy „lidský faktor“. Tato práce současnou zpracovanou dokumentaci doplňuje o širší, komplexnější pohled na řešené území. Zpracovaná koncepte prostupnosti území může podpořit návštěvnost náplavky a tím tyto veřejné prostory oživit a více přizpůsobit pěším. Práce plní úkoly zadané nadřazenou územně plánovací dokumentací a územně plánovacími podklady. Jde např. o podněty směrem k ozeleňování veřejných prostorů, doplňování sítě MHD, zlepšováním životního prostředí omezováním individuální automobilové dopravy a naopak snahu o rozvoj cyklistické dopravy.

8. Závěr

Cíl diplomové práce byl splněn. Byly identifikovány překážky bránící spontánnímu oživení Smíchovské náplavky a byly navrženy postupy a úpravy, jež by měly docílit oživení těchto prostorů.

Z vypracovaných analýz bylo zjištěno, že pro zvýšení exponovanosti Hořejšího nábřeží a Smíchovské náplavky, je nutné zaměřit se především na zlepšení přístupnosti do území a až poté je potřeba zaměřit se na oživení těchto prostorů samotných.

Koncepce zpřístupnění Smíchovské náplavky z centrální části Smíchova obsahuje návrh budoucí podoby sítě veřejných prostranství a vytyčuje klíčové spojnice území především pro pěší pohyb. Jedná se konkrétně o ulice Štefánikova, Hořejší nábřeží, Lidická, Vítězná a Pavla Švandy ze Semčic. Pro tyto komunikace jsou navrženy úpravy k docílení lepšího prostupnosti územím. Jde především o změny v uličních profilech. Dalšími tématy řešenými v koncepci jsou cyklistická doprava a prostory Smíchovské náplavky samotné. Koncepce má za cíl účelné zlepšení podmínek pro pěší a cyklistický pohyb na pražském Smíchově v dotčeném území a vytvoření kvalitních veřejných prostorů pro rekreaci u řeky Vltava. V diplomové práci byly dále identifikovány problémy vyskytující se v území, které mohou mít za důsledek menší návštěvnost prostranství náplavky. Tyto problémy byly pak v koncepci a řešení problémů návrhově odstraněny pomocí změn v území. Ve výsledcích práce byl navrhnout akční plán postupů řešení uvedených problémů.

Práce svými výstupy doplňuje již existující studie a koncepce zpracované na území Hořejšího nábřeží a Smíchovské náplavky. Přínosem práce je tedy především doplnění chybějícího řešení přístupnosti do území náplavky a prostupnost územím Smíchova, které vede k oživení nábřeží.

Jedním z hlavních smyslů celé práce je poukázání na nutnost řešení území v širším měřítku. Neuchylovat se při tvorbě veřejných prostorů pouze na vlastní území jako takové, ale zaměřit se i na širší okolí, tj. přilehlé ulice a náměstí. Dále také práce upozorňuje na současný stav tohoto území a určitý paradox srovnání, kdy protilehlý břeh - Rašínovo nábřeží - doslova trpí z hlediska své exponovanosti, zatímco Hořejší nábřeží je využíváno pouze v malé míře.

Výsledky diplomové práce se dají využít při zpracování dopravních studií městské části Prahy 5, studií řešících veřejné prostranství nebo při budoucím zpracovávání případových studií, či koncepcí území pražských nábřeží a náplavek.

9. Zdroje

Odborná literatura:

ČABLOVÁ M., Maceková M., MIČÁK I., Nawrath M., ŘÍMANOVÁ M., SEDLÁK R., ŠILBERSKÁ P. 2011: *Kvalitní veřejné prostory - Metodika tvorby a obnovy veřejných prostranství*. Nadace partnerství, Brno.

FRANCIS M., 2003: *Urban Open Space: Designing For User Needs*. Islans Press, Washington, DC.

GEHL, J., Svarre, Birgitte. 2013. *How to study public life*. Island Press, Washington DC.

GEHL J., 2012: *Města pro lidi*. Nadace partnerství, Brno.

GEHL, J., GEMZOE L., 2002: *Nové městské prostory*. ERA, Šlapanice.

GEHL J., 2000: *Život mezi budovami*. Nadace Partnerství, Brno.

HRŮZA J., 1989: *Město Praha*. Odeon, Praha.

HRŮZA J., 1977: *Slovník soudobého urbanismu*. Odeon, Praha.

JACOBS J., 1993: *The Death and Live of Great American Cities*, Random House, New york.

KRATOCHVÍL P. a kol., 2012: *Architektura a veřejný prostor*. Zlatý řez, Praha.

KRATOCHVÍL P., 2015: *Městský veřejný prostor*. Zlatý řez, Praha.

KUDRNA J. a kol., 2004: *Navrhování vozovek pozemních komunikací*. Ministerstvo dopravy České republiky, Brno.

LYNCH K., 2004: *The Image of the City*. Polygon, Praha.

MADANIPOUR A., 2003: *Public and Private Spaces of the City*. Routledge, USA and Canada.

MADDEN K., 2003: *Utváření místa*. Nadace partnerství, Brno.

MAIER K., 2012: *Udržitelný rozvoj území*. Grada Publishing, a.s., Praha.

MAIER K., 1997: *Územní plánování*. ČVUT, Praha.

MELKOVÁ P, a kol., 2014 a): *Koncepce pražských břehů*. Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, Praha.

MELKOVÁ P. a kol., 2014 b): *Manuál tvorby veřejných prostranství*. Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, Praha.

MELKOVÁ P. a kol. 2014 c): *Strategie rozvoje veřejných prostranství*. Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, Praha.

SEDLÁK J., 2002: *Metodika přístupu k zásadám řešení městského interiéru na území památkových rezervací a památkových zón*, Praha.

SITTE C., 2012: *Stavba měst podle uměleckých zásad*, 2. české vyd. Brno: ÚÚR

STÁTNIKOVA P., 2012: *Zmizelá Praha. Povodně a záplavy*. Paseka, Praha.

ŠILHANKOVÁ V., KOUTNÝ J., 2001: *Metodika veřejných prostorů města Brna*. Útvar hlavního architekta Magistrátu města Brna, Brno.

ŠILHÁNKOVÁ V., 2003: *Veřejné prostory v územně plánovacím procesu*. 1. vyd. Vysoké učení technické v Brně, Brno.

ŠPILAR J., KOUCKÝ R., LEŇO M., 2014: *Cesty lidí a zboží. Dopravní infrastruktura jako součást utváření veřejných prostranství*. Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, Praha.

ŠTORG J., 2001: *Partnerství a participace; Veřejný prostor*. Nadace Open Society Fund, Praha.

TILLEY J., ŠILHÁNKOVÁ V., NAVRÁTILOVÁ J., 1996: *Metodika operativního zlepšení veřejného prostoru*. US Peace Corps, Magistrat města Brna, Brno.

VÉBR L. a kol., 2000: *Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích*. Ministerstvo dopravy a spojů ČR, online: <http://www.pjpk.cz/>, staženo: 13. 2. 2018.

ZDAŘILOVÁ R., 2011: *Bezbariérové užívání staveb: metodika k vyhlášce č. 398/2009 Sb., o obecných a technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb*. 1. vyd. ČKAIT, Praha.

Zákona a vyhlášky:

Vyhláška č.501/2006 Sb., Stavební zákon, v platném znění.

Zákon č. 128/2000 Sb., O obcích, v platném znění.

Zákon č. 183/2006 Sb., O územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), z platném znění.

Internetové zdroje:

ATELIER A 8000, 2017: *STUDIE VS – VLTAVSKÝ BŘEH PRAHA 5*. soukromý zdroj (staženo 11. 12. 2017).

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE PRAHA, 2016: *Územně analytické podklady hl. m. Prahy*, (staženo 7. 6. 2017), dostupné z: <http://www.iprpraha.cz>

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE PRAHA, 2014: *Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy*, (staženo 8. 6. 2017), dostupné z: <http://www.iprpraha.cz>

ÚTVAR ROZVOJE HL. M. PRAHY, 1999: *Územní plán hl. m. Prahy*, (staženo 7. 6. 2017), dostupné z: <http://www.iprpraha.cz>

Online zdroje:

Časopis Pětka [online], dostupné z: <https://www.ipetka.cz>

Institut plánování a rozvoje Praha [online], (cit. 10. 3. 2018), dostupné z: <http://www.iprpraha.cz>

Národní památkový ústav [online], Praha (cit. 8. 2. 2018), dostupné z: <http://www.npu.cz>

Portál životního prostředí hlavního města Prahy [online], Praha (cit. 5. 2. 2018), dostupné z: <http://www.portalzp.praha.eu>

Pražské náplavky [online], dostupné z: <https://prazskenaplavky.cz/>

Webové stránky městské části Prahy 5 [online], dostupné z: <https://www.ipetka.cz>

10. Seznam příloh

Příloha č. 1 – Karty ulic.....	I
Příloha č. 2 – Vymezení rozvojových os a oblastí řešeného území v ZÚR.....	XXI
Příloha č. 3 – Změny ÚP týkající se řešeného územ.....	XXIV

Příloha č. 1 – Karty ulic

Štefánikova



Charakter uličního prostoru:

Charakter městské třídy s tramvajovou dopravou

Šířka chodníků 2,5 m - 5,5 m, v místech rozšířené plochy až na 10 m

Šířka uličního prostoru 17 m – 25 m, rozšířený prostor před významnými budovami, podélné parkování 2 m, tramvajový pás 6,2 m

Dopravní řešení:

Obousměrná dopravní komunikace uprostřed s tramvajovým pásem

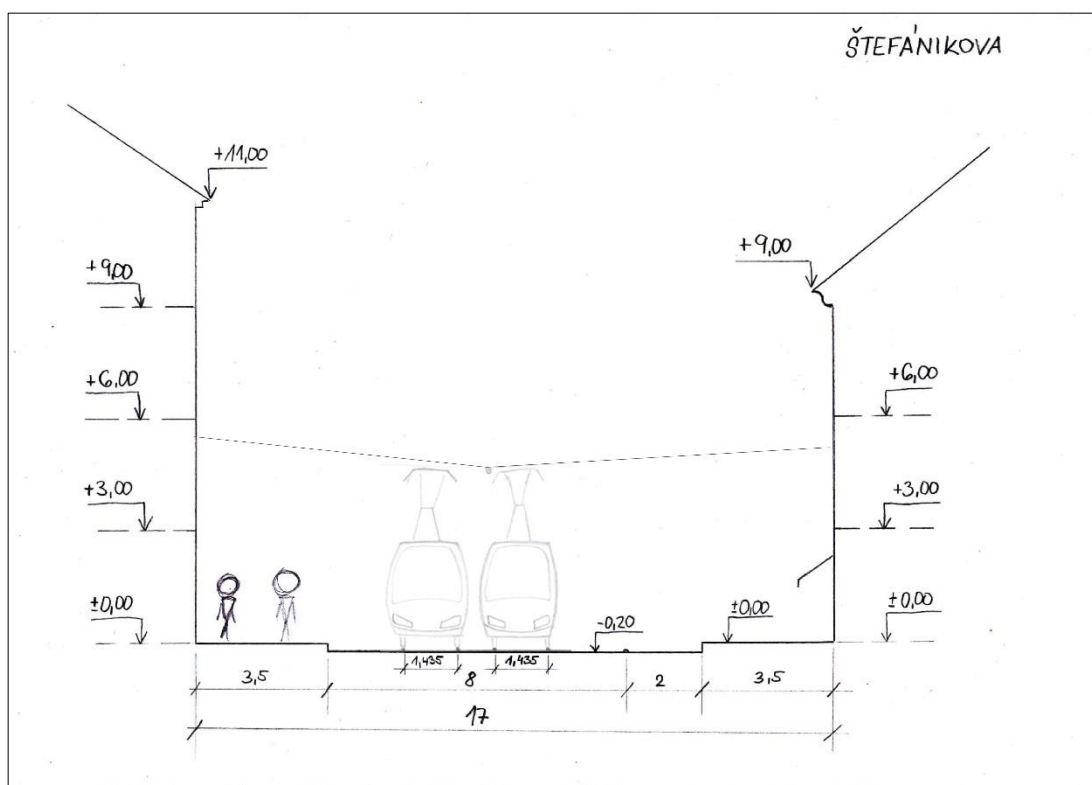
Způsob křížení – světelné přechody

Charakter zástavby a využití:

1NP v úrovni chodníkové plochy

Parter velmi živý – obchody a služby

Uliční profil bez předzahrádek



Preslova



Charakter uličního prostoru:

Charakter městské třídy

Šířka chodníků 2,3 m – 6,5 m

Šířka uličního profilu 13,2 m – 21 m, bez parkování, pouze na Náměstí 14. října kolmé stání

Dopravní řešení:

Obousměrná, dvouproudá dopravní komunikace, zaslepená na Náměstí 14. října

Způsob křížení – přechody se středovými ostrůvky (Arbesovo náměstí)

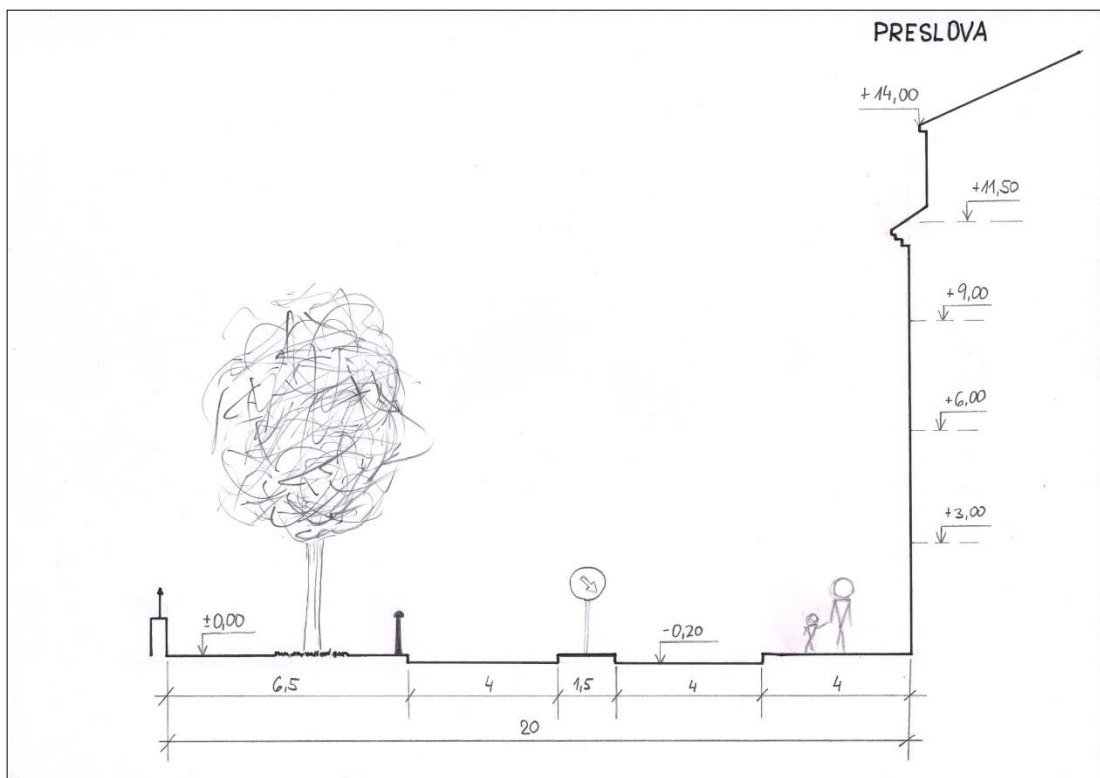
Charakter zástavby a využití:

1NP v úrovni chodníkové plochy

Parter neživý – ozeleňovaný především přilehlými náměstími

Doplňující informace:

Za zaslepením pokračuje ulicí Staropramenná a vychází z ulice Elišky Peškové



Zborovská



Charakter uličního prostoru:

Charakter městské třídy s prioritou dopravního využití

Šířka chodníků 3 m – 5,2 m

Šířka uličního prostoru 19 m, v severním úseku parkování podélné 2 m a šikmé 4 m

Dopravní řešení:

Jednosměrná dopravní komunikace, klíčová dopravní tepna vedoucí ze severu na jih

Způsob křížení – světelné přechody, vyvýšené přechody, předsazené chodníkové plochy

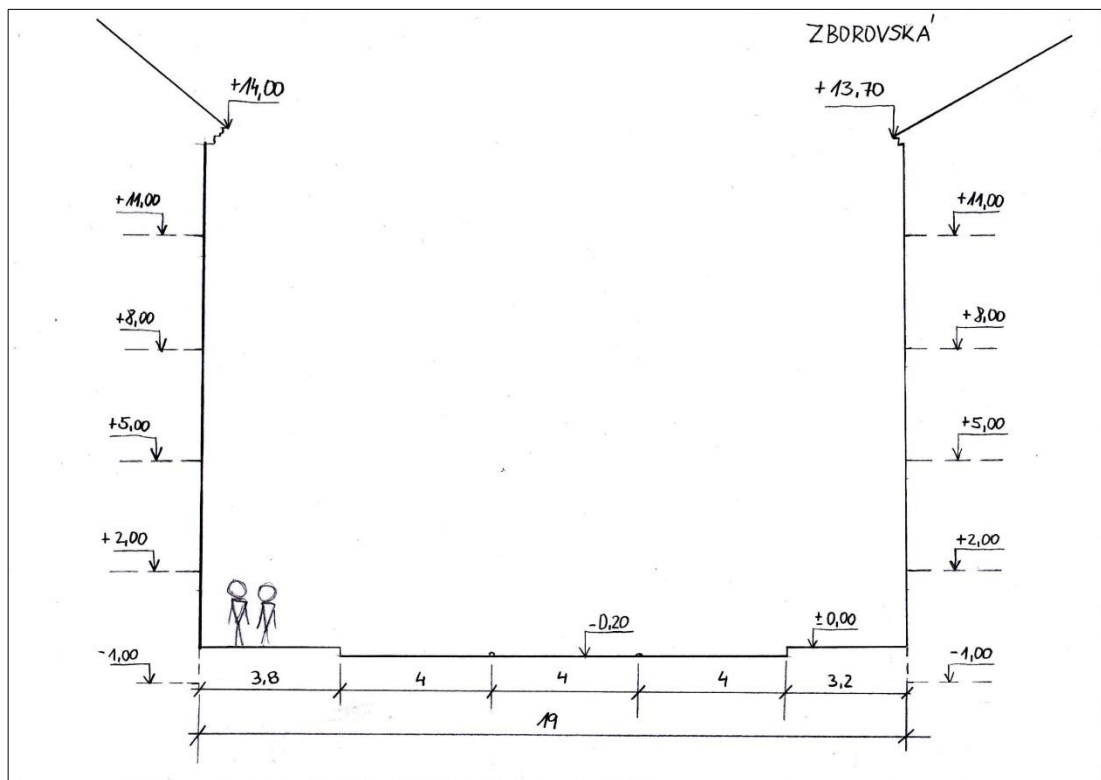
Charakter zástavby a využití:

1NP nad a pod úrovní chodníkové plochy

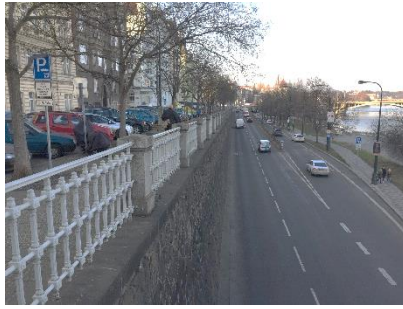
Parter neživý, pouze ve křížení s Lidickou živější

Doplňující informace:

Ulice na jihu přechází v páteřní komunikaci Svornosti



Hořejší nábřeží



Charakter uličního prostoru:

Městská třída s nábřežním charakterem

Šířka chodníků 3 m - 3,5 m

Šířka uličního prostoru 12 m – 15,5 m, parkování jednostranné podélné 2 m, 1,5 m cyklopruh

Dopravní řešení:

Jednosměrná, dvouproudá dopravní komunikace, vedoucí z jihu na sever

Způsob křížení – světelné přechody

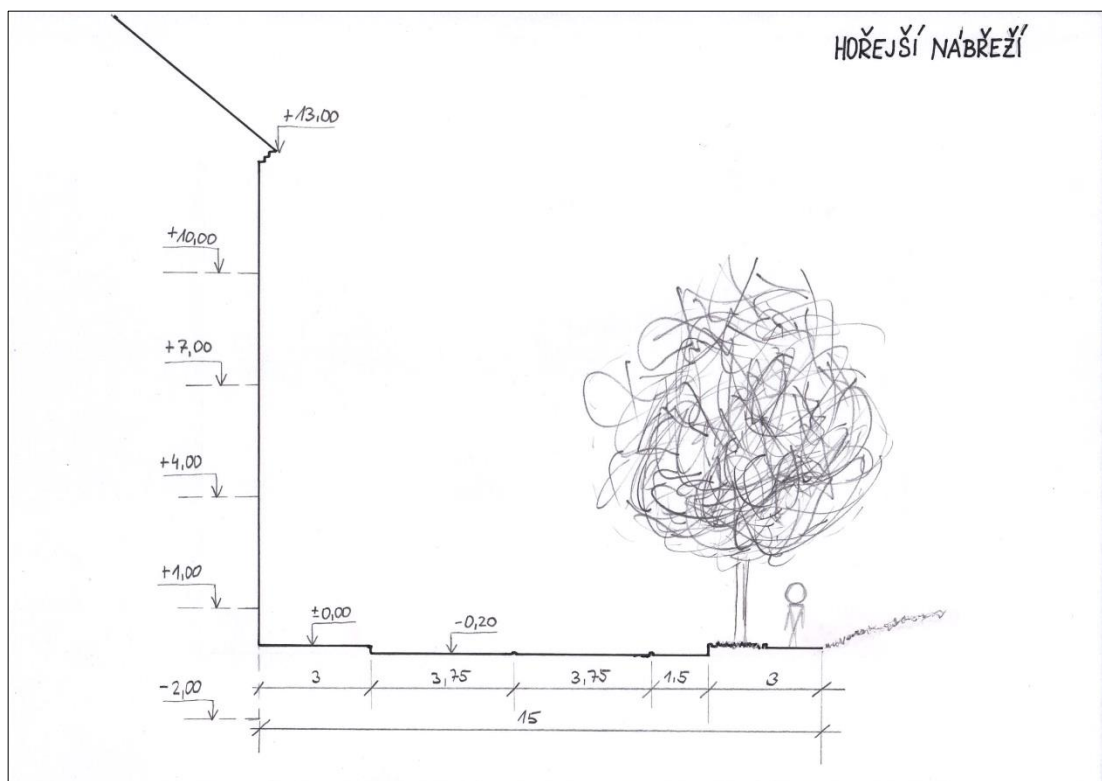
Charakter zástavby a využití:

1NP na úrovni chodníkové plochy

Parter zástavby neživý, po pravé straně komunikace parková plocha

Doplňující informace:

Nábřežní komunikace, na severu pokračující dopravně zklidněnou ulicí Janáčkovo nábřeží



Vítězná



Charakter uličního prostoru:

Charakter městské třídy s tramvajovým provozem, ve východní části charakter polonáměstí

Šířka chodníků 3 m

Šířka uličního prostoru 18 m, z toho 2 m pro podélné parkování vozidel

Dopravní řešení:

Obousměrná dopravní komunikace s tramvajovým pásem, podélné parkování po jedné straně ulice, chodníky po obou stranách

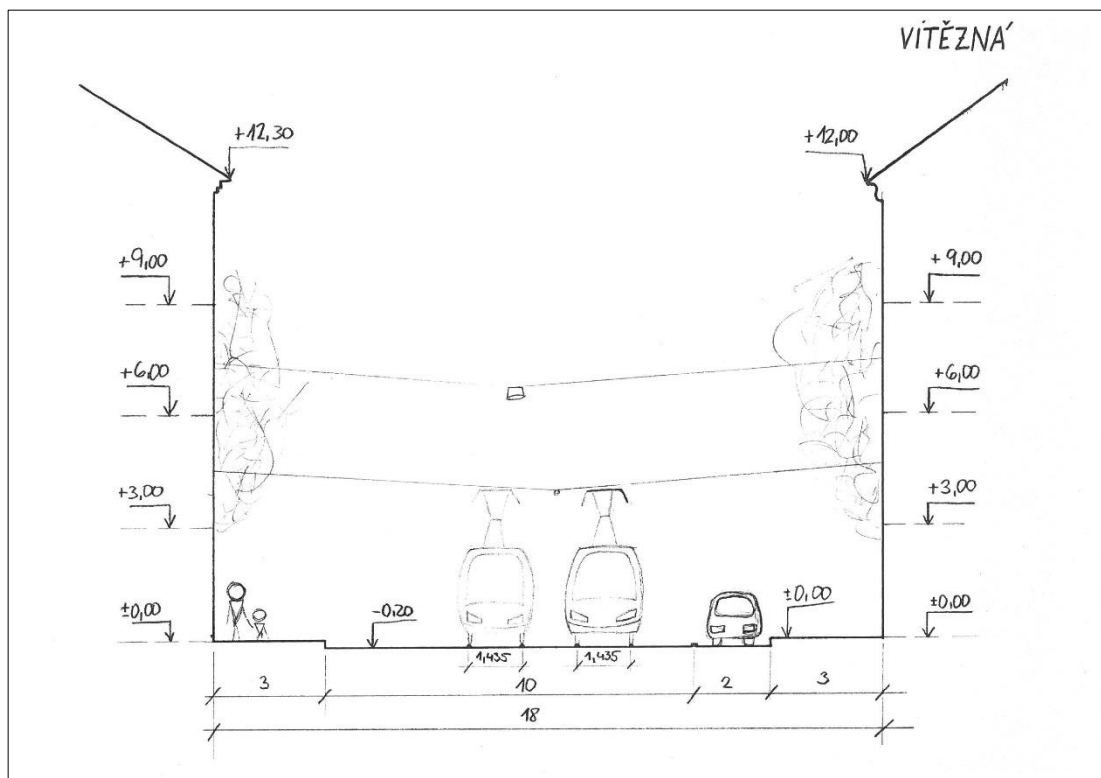
Charakter zástavby a využití:

1NP se nachází na úrovni chodníkové plochy

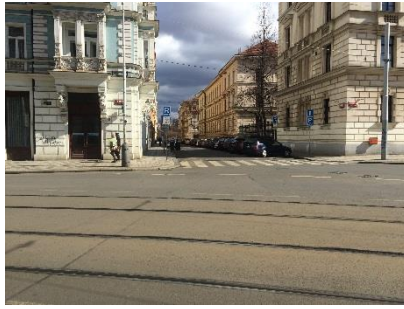
Parter živý – restaurace, kavárny, předzahrádky potraviny, trafika, květinářství, textil, kadeřnictví zeleň, mobiliář

Doplňující informace:

Tramvajová zastávka MHD



Petřínská



Charakter uličního prostoru:

Charakter městské třídy

Šířka chodníků 1,85 m v západní části, 2,7 ve východní

Šířka uličního prostoru 13,2 m, z toho 4 m pro šikmé parkování a 2 m pro podélné, 3,5 m jízdní pruh

Dopravní řešení:

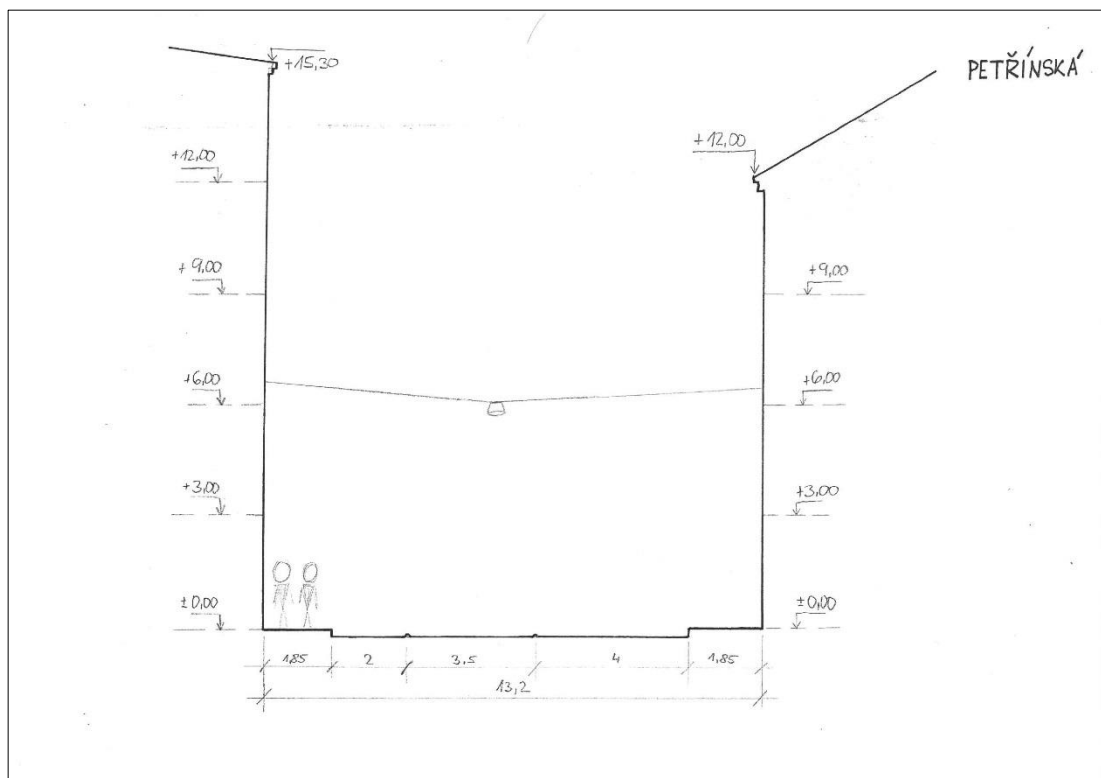
Jednosměrná dopravní komunikace k řece, ve směru jízdy po pravé straně šikmé parkování, po levé straně podélné, chodníky po obou stranách

Způsob křížení se Zborovskou – úrovnový přechod s předsazenými chodníkovými plochami

Charakter zástavby a využití:

1NP se nachází v úrovni chodníkové plochy

Parter neživý, jedna zahrada u krajského soudu



Vodní



Charakter uličního prostoru:

Charakter městské třídy

Šířka chodníků 2,5 m

Šířka uličního prostoru 14,5 m, z toho 2 m podélné parkování a 4 m šikmé parkování, 3,5 m jízdní pruh

Dopravní řešení:

Jednosměrná dopravní komunikace od řeky, proti směru jízdy po pravé straně podélné parkování, po levé pak šikmé, chodníky po obou stranách komunikace

Způsob křížení s ulicí Zborovská, úrovnňový přechod pro chodce a předsazenými chodníkovými plochami

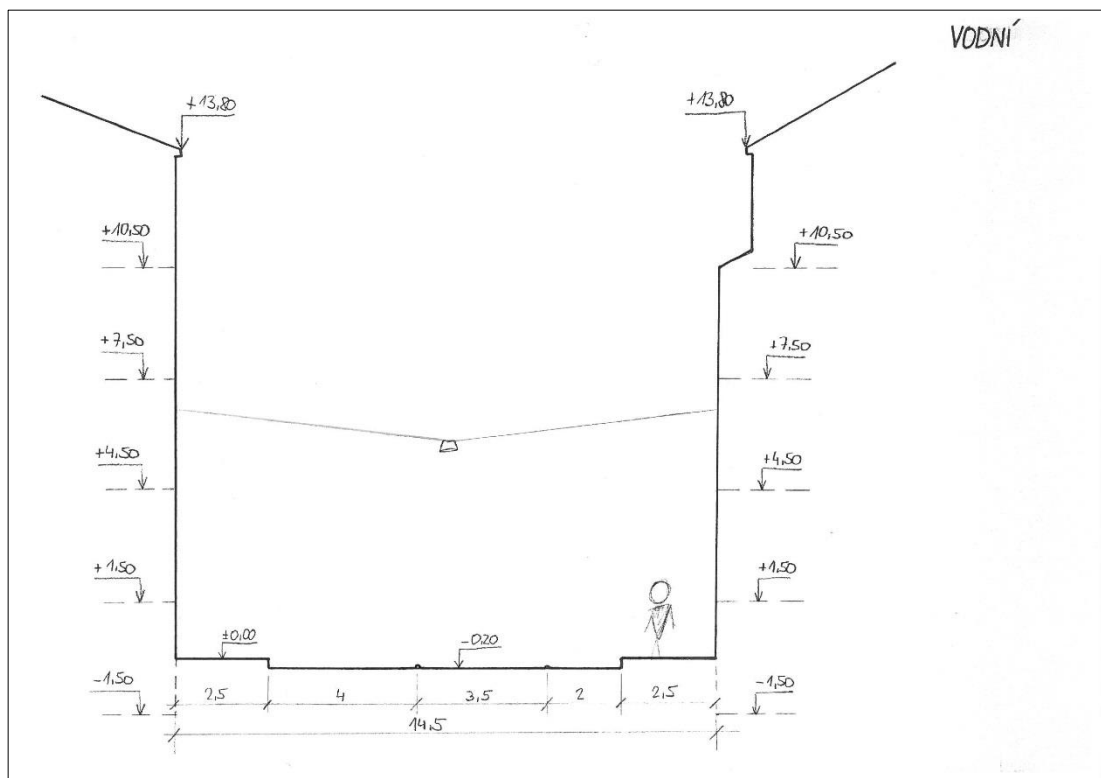
Charakter zástavby a využití:

1NP se nachází zčásti pod úrovní chodníkové plochy

V parteru dvě restaurační zařízení – neživý

Doplňující informace:

Návaznost na Náměstí Kinských



Malátova



Charakter uličního prostoru:

Charakter městské třídy

Šířka chodníků 2,5 m

Šířka uličního prostoru 15 m, z toho 4,5 m šikmé parkování a 2 m podélné, 3,5 m jízdní pruh

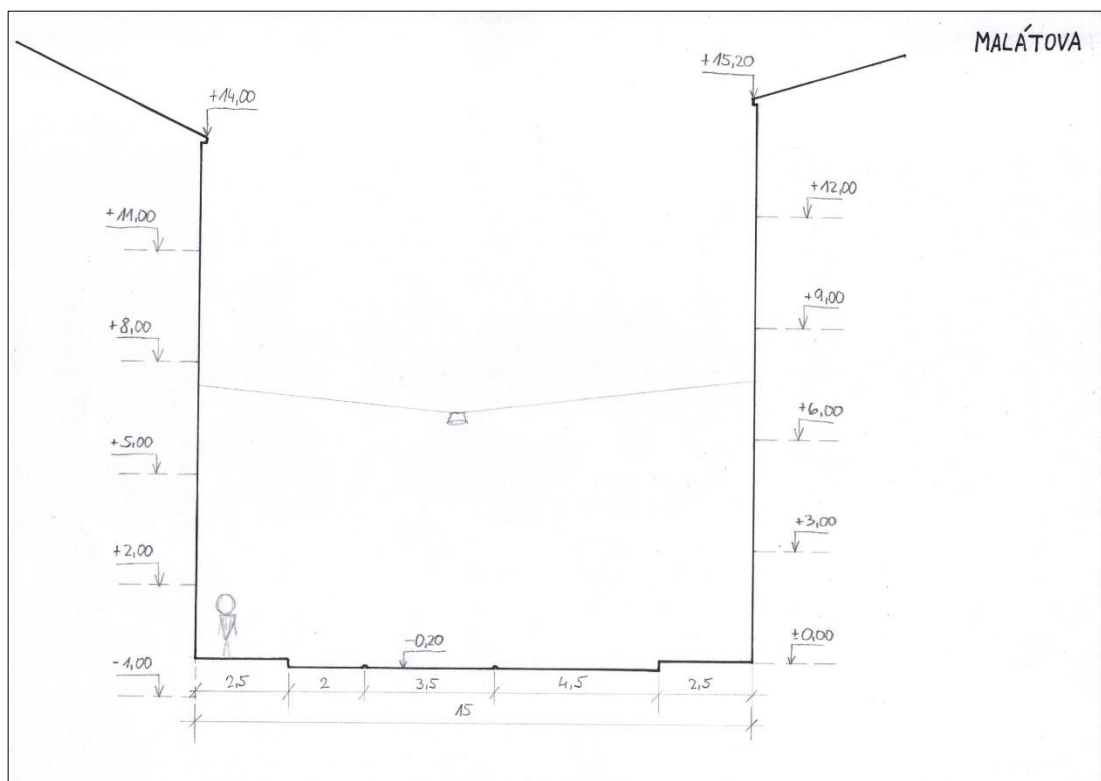
Dopravní řešení:

Jednosměrná dopravní komunikace s provozem k řece, po pravé straně ve směru jízdy šikmé parkování, po levé podélné

Charakter zástavby a využití:

1NP v úrovni chodníku směrem na západ pod úrovní

Parter neživý – 1 kavárna



**Pavla Švandy
ze Semčic**



Charakter uličního prostoru:

Charakter městské třídy

Šířka chodníků 3,5 m a 4 m

Šířka uličního prostoru 17,5 m, z toho 4,5 m šikmé parkování a 2 m podélné, 3,5 m jízdní pruh

Dopravní řešení:

Jednosměrná dopravní komunikace s provozem od řeky, po pravé straně proti směru jízdy šikmé parkování, po levé straně podélné

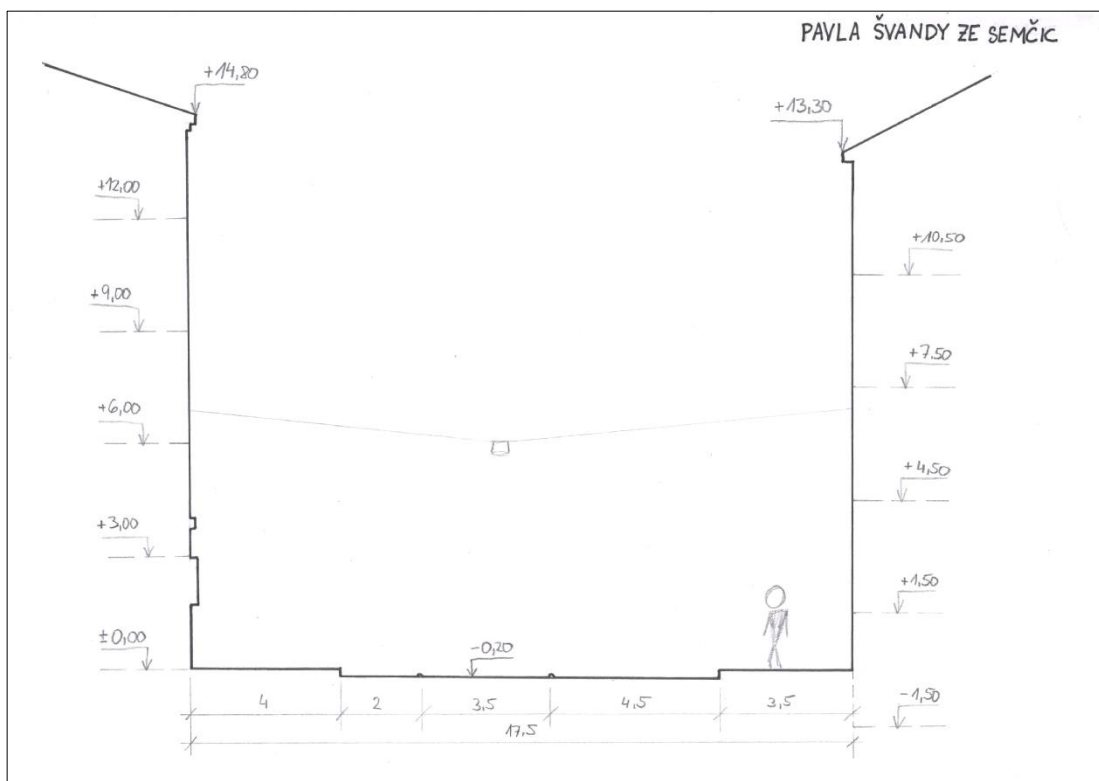
Charakter zástavby a využití:

1NP na úrovni chodníkové plochy, z části pod úrovní

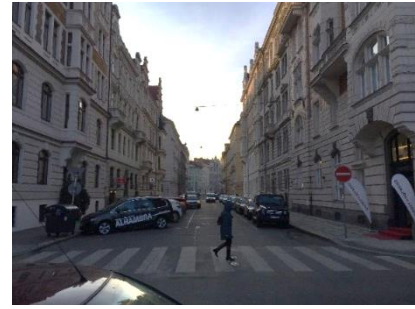
Parter živý – kavárny, textil, kadeřnictví, nehtové studio – směrem k řece upadající

Doplňující informace:

Návaznost na Arbesovo náměstí (živý parter)



Kořenského



Charakter uličního prostoru:

Charakter městské třídy

Šířka chodníků 3,2 m

Šířka uličního prostoru 17,7 m, z toho 4 m šikmé parkování po obou stranách, 3,3 m jízdní pruh

Dopravní řešení:

Jednosměrná dopravní komunikace k řece, šikmé parkování po obou stranách, dále k řece pak po pravé straně v směru jízdy šikmé parkování, vpravo podélné s rozšířeným chodníkem, chodníky po obou stranách komunikace

Způsob křížení s ulicí Zborovská, přechod vyzvednutý do chodníkové úrovně, předsazené chodníkové plochy

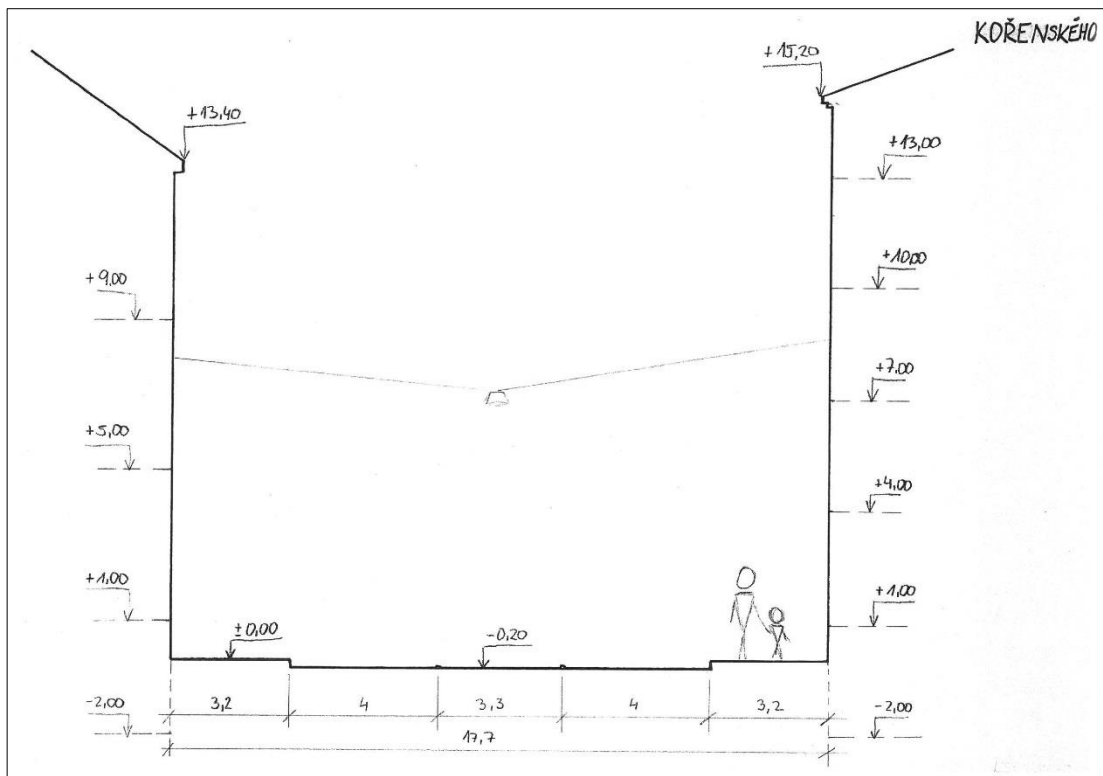
Charakter zástavby a využití:

1NP nad úrovní chodníkové plochy

Parter neživý – základní škola, čínská restaurace

Doplňující informace:

Návaznost na Arbesovo náměstí (živější parter)



V Botanice



Charakter uličního prostoru:

Charakter městské třídy s prioritou dopravního využití

Šířka chodníků 3 m, 4,5 m

Šířka uličního prostoru 18,7, parkování 2 m, jízdní pruhy o šířce 3,5 m, odbočovací pruh 3,2 m

Dopravní řešení:

Jednosměrná, dvouprůdová dopravní komunikace, klíčová dopravní tepna napříč Smíchovem

Způsob křížení – světelné přechody

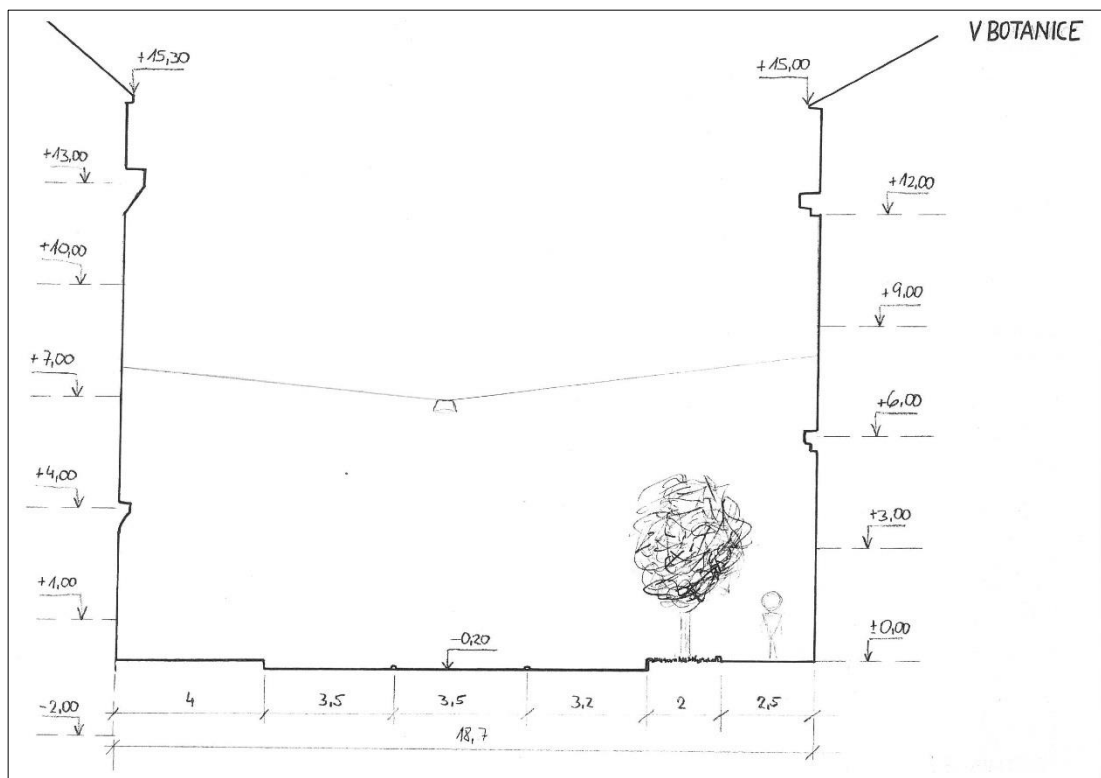
Charakter zástavby a využití:

1NP v úrovni chodníkové plochy a nad úrovní

Parter neživý – ozeleňovaný

Doplňující informace:

Návaznost na Dienzenhoferovy sady



Matoušova



Charakter uličního prostoru:

Charakter městské třídy

Šířka chodníků 3 m

Šířka uličního prostoru 16 m, z toho 2,25 m podélné parkování, 1 m volný pruh po obou stranách jízdního pruhu, 3 m šikmé parkování, 3,5 m jízdní pruh

Dopravní řešení:

Jednosměrná dopravní komunikace k řece, šikmé parkování po levé straně ve směru jízdy, podélné po pravé straně, chodníky po obou stranách komunikace

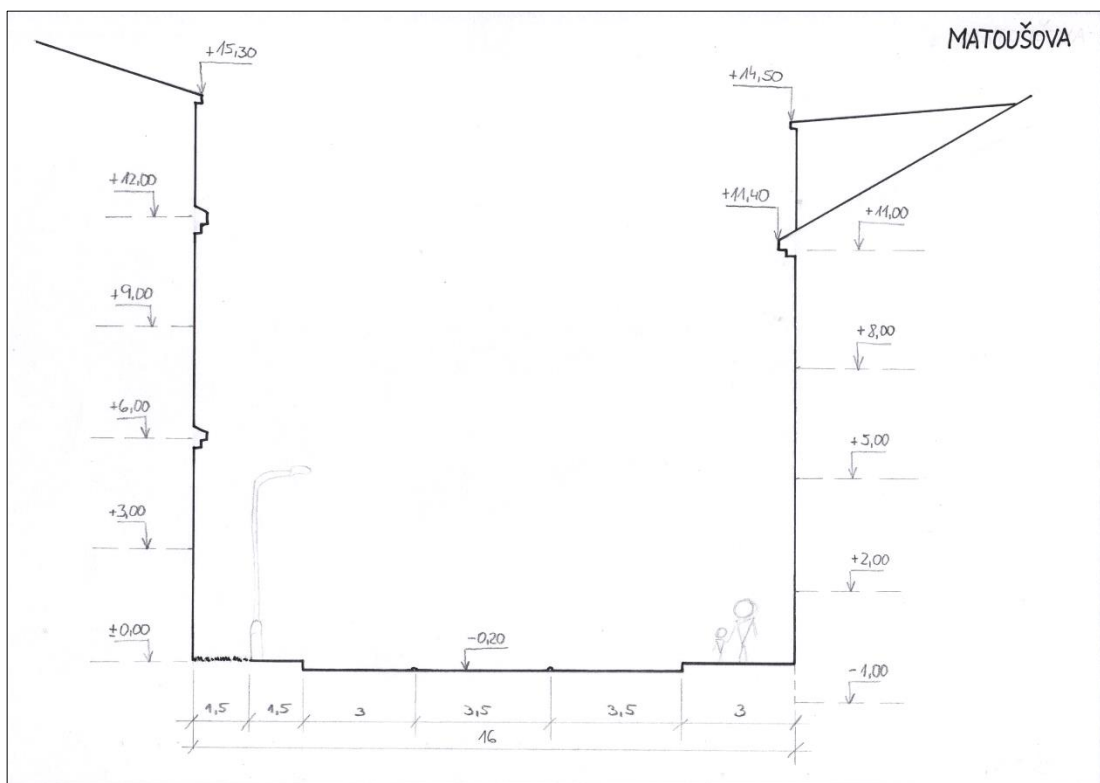
Charakter zástavby a využití:

1NP v úrovni chodníkové plochy, z části pod úrovní

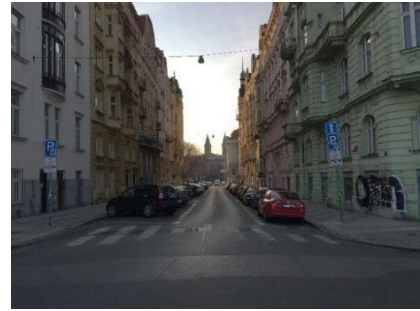
Parter neživý – ozeleňovaný

Doplňující informace:

Návaznost na park Portheimka a Dienzenhoferovy sady



Lesnická



Charakter Charakter městské třídy

uličního prostoru: Šířka chodníků 3,85 m

Šířka uličního prostoru 17,7 m, z toho 2 m podélné parkování, 4,25 m šikmé parkování, 3,75 m jízdní pruh

Dopravní řešení: Jednosměrná dopravní komunikace od řeky, šikmé parkování po pravé straně proti směru jízdy, podélné po levé straně, chodníky po obou stranách komunikace, bez podélného parkování v místě předsazení Národního domu Na Smíchově do uličního profilu, chodníková plocha pak kopíruje toto předsazení

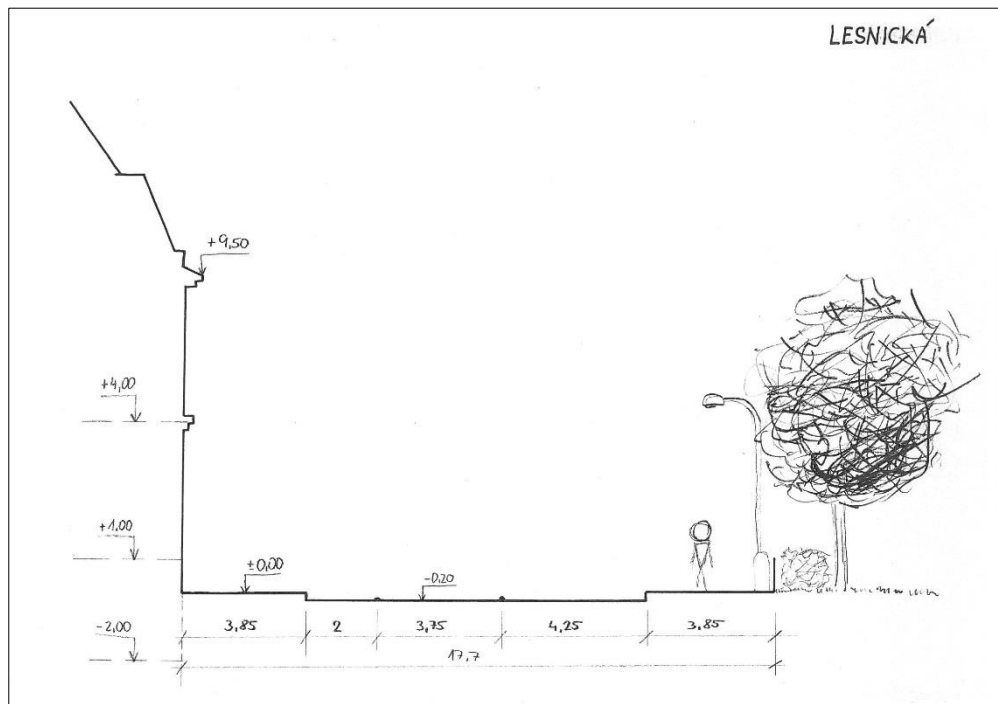
Charakter zástavby a využití: 1NP nad úrovní chodníkové plochy

Parter živý – Tesco, restaurace, kadeřnictví - směrem k řece upadající

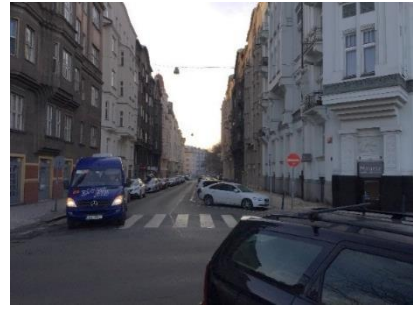
Doplňující informace: Ulice navazuje pěšinou skrz park

Křížení se Zborovskou – bez přechodu

Návaznost na náplavku – ústí v nábrežní zeď



Pecháčkova



Charakter uličního prostoru:

Charakter městské třídy

Šířka chodníků 4 m, 3m

Šířka uličního prostoru 19,5 m, z toho 2 m podélné parkování, 4 m šikmé parkování, 4 m jízdní pruh

Dopravní řešení:

Jednosměrná dopravní komunikace k řece, šikmé parkování po levé straně ve směru jízdy, podélné po pravé straně, chodníky po obou stranách komunikace

Charakter zástavby a využití:

1NP v úrovni chodníkové plochy

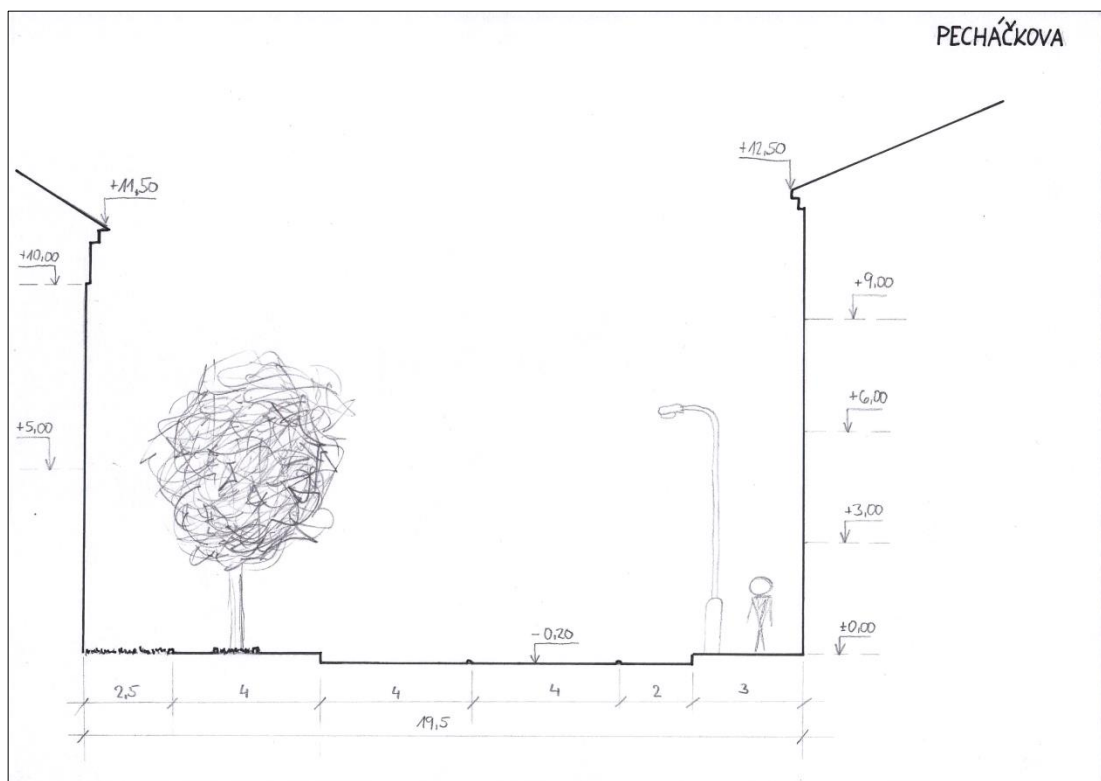
Parter živý – restaurace, ateliér, kuchyňské studio-směrem k řece upadající

Doplňující informace:

Návaznost na Náměstí 14. října

Křížení se Zborovskou – bez přechodu

Návaznost na náplavku – ústí v nábrežní zeď



Lidická



Charakter uličního prostoru:

Charakter městské třídy s tramvajovým provozem

Šířka chodníků 2; 2,5 - 3 m

Šířka uličního prostoru 8,5 – 12,5 m, z toho 2 m podélné parkování, 6,5 – 9,5 m jízdní pruh s tramvajovým pásem

Dopravní řešení:

Obousměrná dopravní komunikace, s tramvajovým pásem umožňujícím průjezd automobilů, úzké chodníky po obou stranách komunikace

Charakter zástavby a využití:

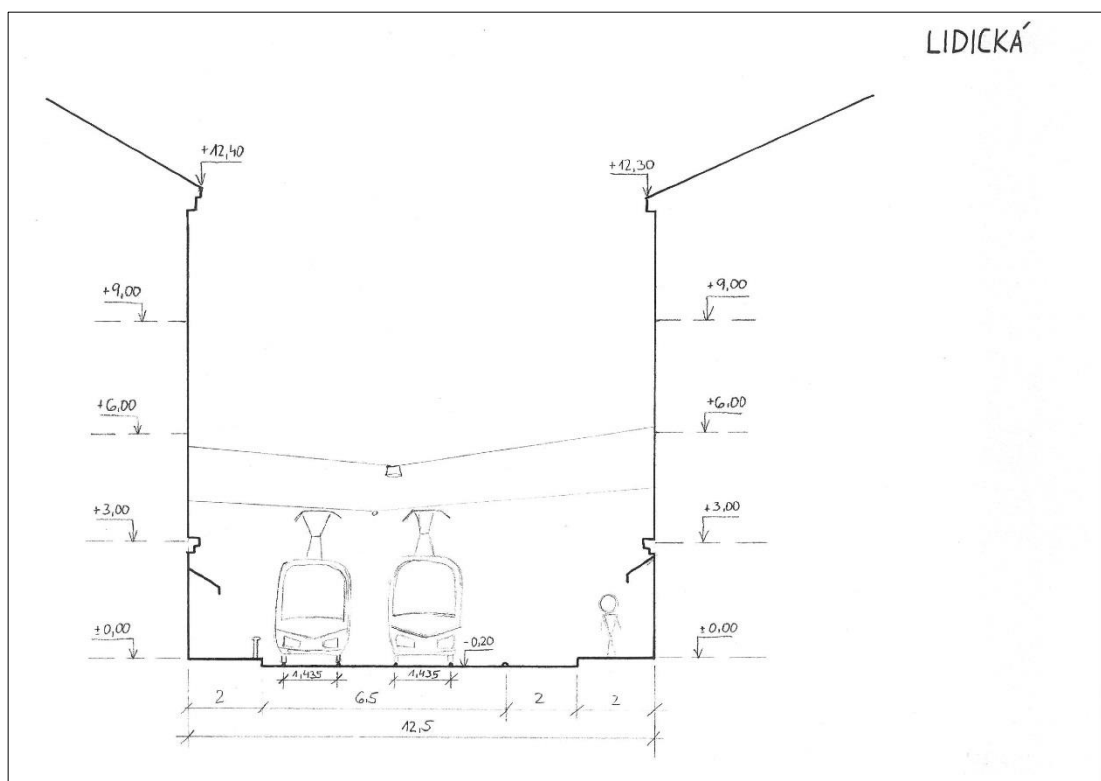
1NP v úrovni chodníkové plochy

Parter velmi živý – veškeré druhy služeb od restaurací, večerek, fast foodů, řeznictví, optiky, textilu, lékárny, sportovních potřeb až po cestovní a realitní kanceláře

Doplňující informace:

Křížení se Zborovskou – světelné přechody

Tramvajová zastávka MHD



Na Bělidle



Charakter uličního prostoru:

Charakter městské třídy

Šířka chodníků 2,5 - 3 m

Šířka uličního prostoru 13 m, z toho 2 m podélné parkování, 4 m šikmé parkování ve střední části ulice – rozšířený prostor na úkor chodníku, 4 m jízdní pruh

Dopravní řešení:

Jednosměrná dopravní komunikace od řeky, podélné parkování po obou stranách, šikmé ve střední části, chodníky po obou stranách komunikace u řeky rozšířen

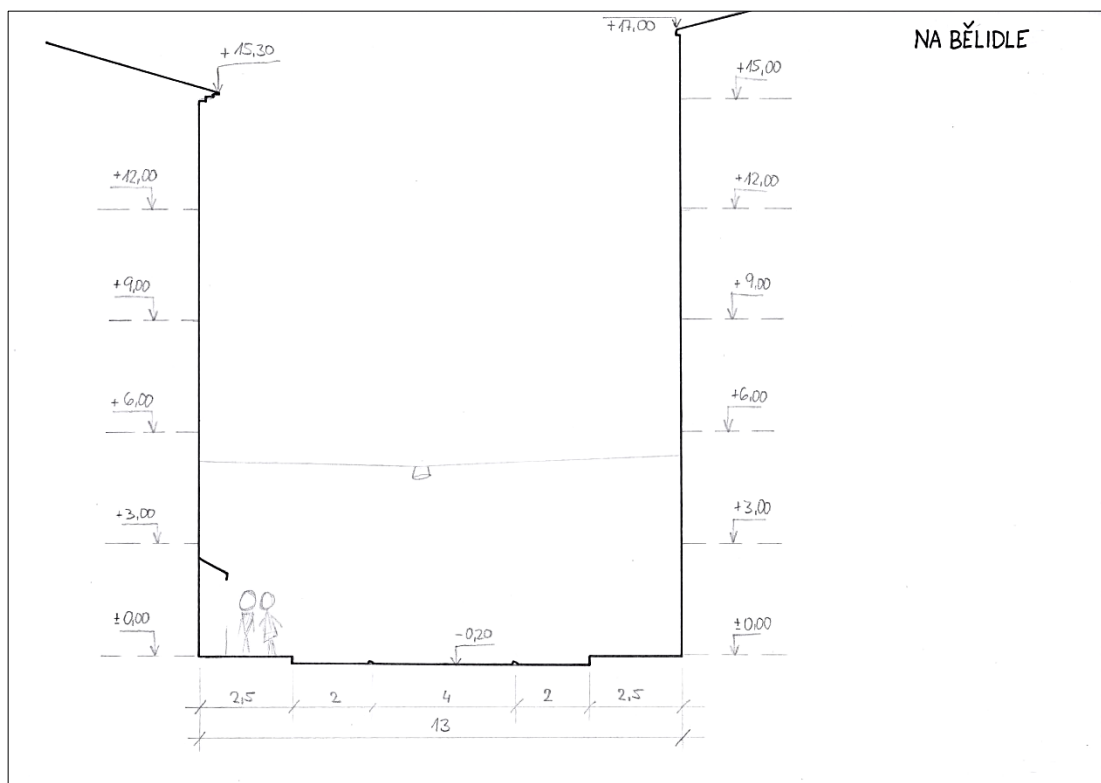
Charakter zástavby a využití:

1NP v úrovni chodníkové plochy

Parter živý – restaurace, kosmetický salon, bar, pivnice, opravny, bowling, vinotéka – směrem k řece upadající

Doplňující informace:

Křížení se Zborovskou – bez přechodu



Jindřicha Plachty



Charakter uličního prostoru:

Charakter městské třídy

Šířka chodníků 2,5 - 3 m

Šířka uličního prostoru 15 m, z toho 2 m podélné parkování, 4 m šikmé parkování, 3,5 m jízdní pruh

Dopravní řešení:

Jednosměrná dopravní komunikace k řece, podélné parkování po levé straně ve směru jízdy, šikmé po pravé straně, chodníky po obou stranách komunikace u řeky rozšířen

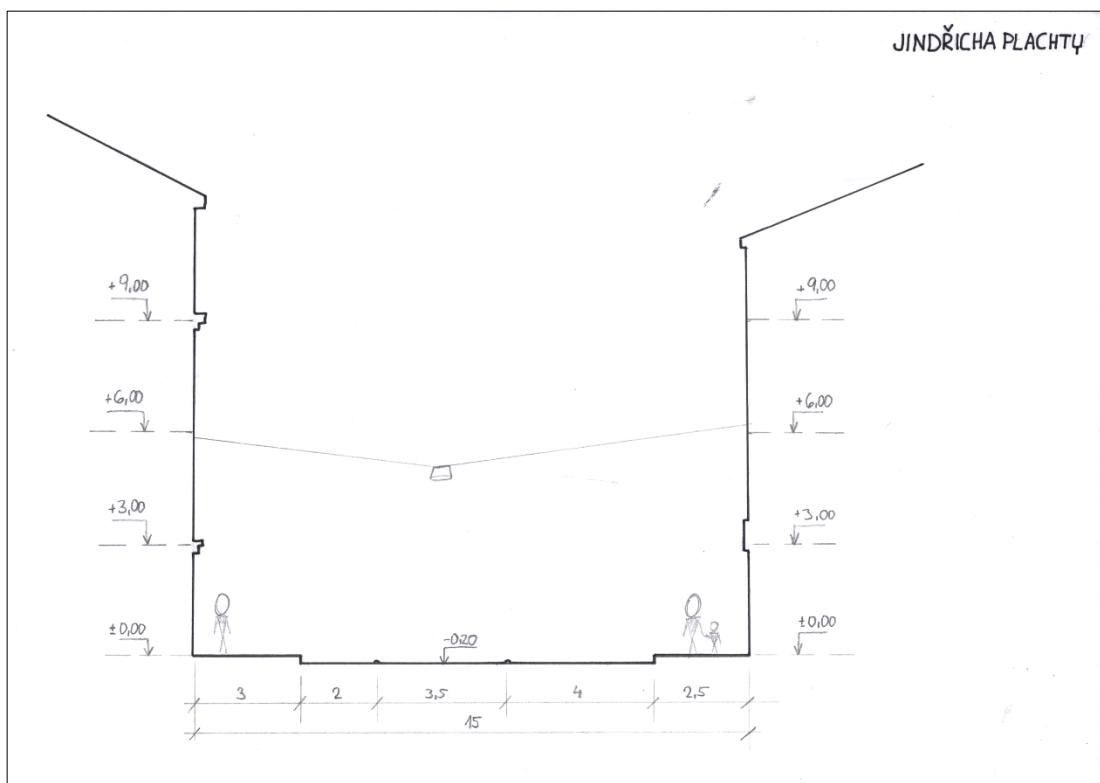
Charakter zástavby a využití:

1NP v chodníkové úrovni, ulice se směrem k řece svažuje – v některých místech nad úrovní

Parter neživý – u Anděla pouze bar, restaurace, pojišťovna

Doplňující informace:

Křížení se Zborovskou – bez přechodu



Vltavská



Charakter uličního prostoru:

Charakter městské třídy s prioritou dopravního využití

Šířka chodníků 3 - 4,5 m

Šířka uličního prostoru 15,2 m, bez parkování, šířka dopravního pruhu 4,1 m

Dopravní řešení:

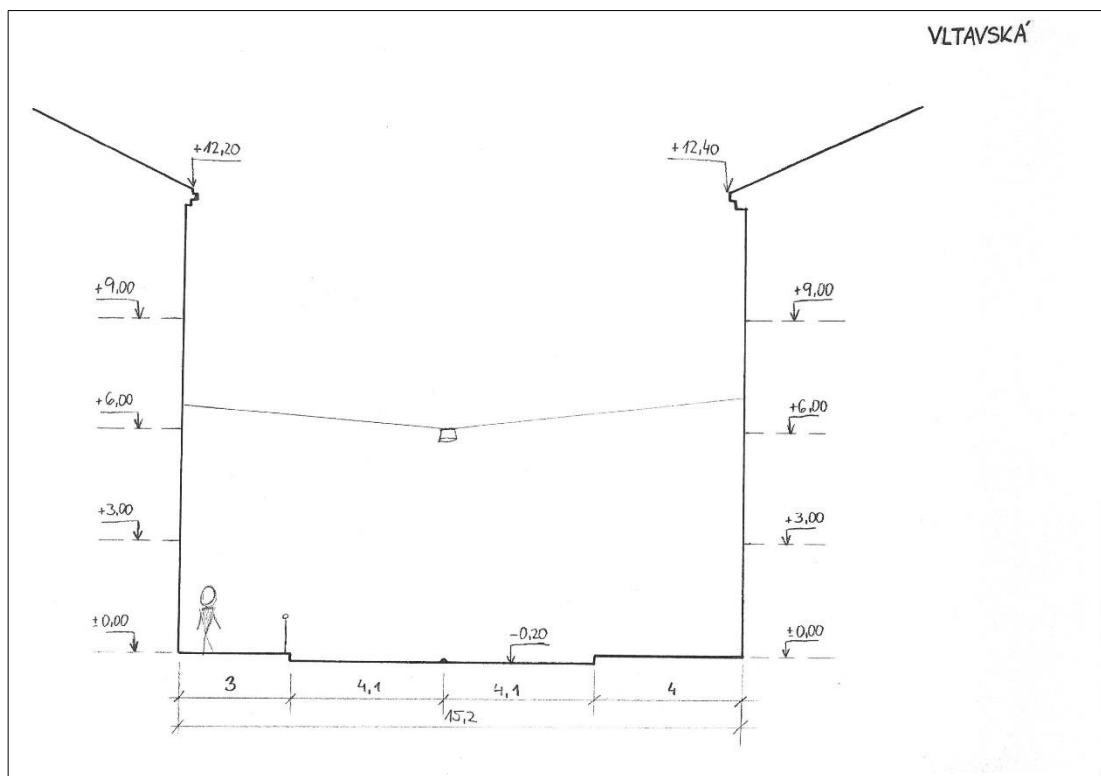
Jednosměrná, dvouprúdová dopravní komunikace, klíčová dopravní tepna napříč Smíchovem směrem k řece

Způsob křížení – světelné přechody

Charakter zástavby a využití:

1NP v úrovni chodníkové plochy

Parter neživý pouze u Knížecí – fight store, jízdní kola, restaurace, army shop, hospoda



Na Valentince



Charakter uličního prostoru:

Charakter městské třídy

Šířka chodníků 2,5 m

Šířka uličního prostoru 13,5 m, podélné parkování po obou stranách komunikace 2 m, 3,5 m jízdní pruh

Dopravní řešení:

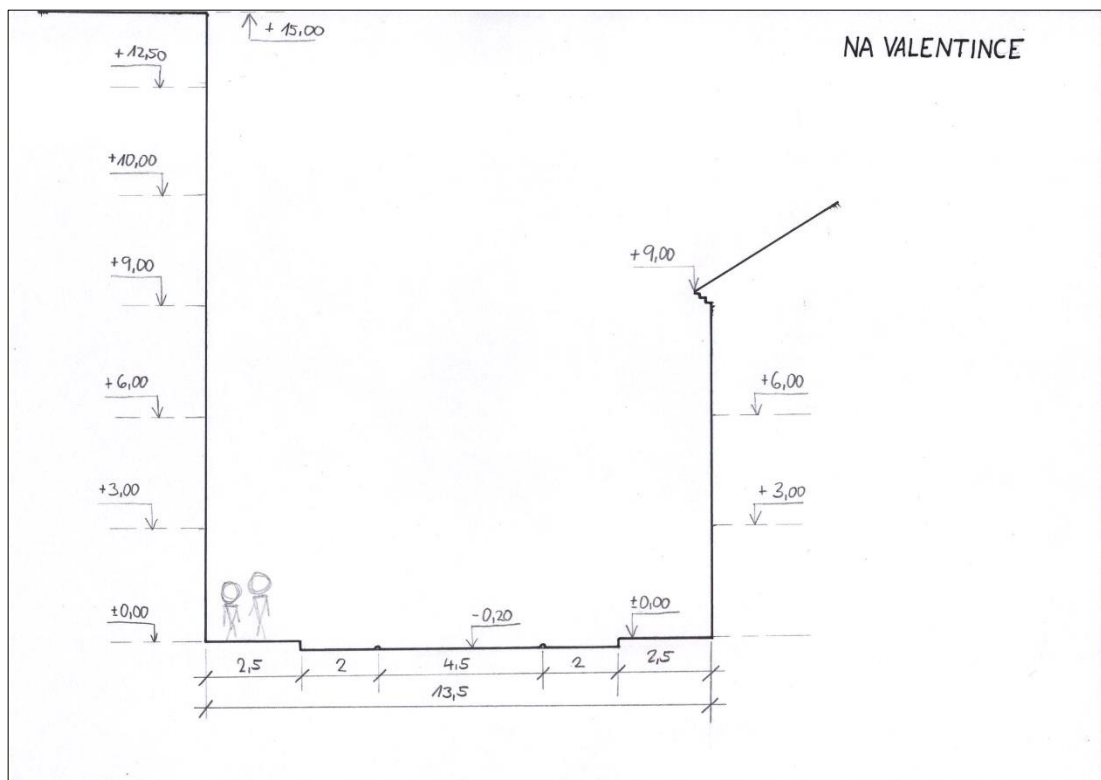
Jednosměrná dopravní komunikace, směr jízdy od řeky, zpomalovací pás před multifunkčním objektem

Způsob křížení se Zborovskou – světelný přechod

Charakter zástavby a využití:

1NP v úrovni chodníkové plochy

Parter neživý pouze jedna restaurace a kadeřnictví



**U
Železničního
mostu**



**Charakter uličního
prostoru:**

Charakter doplňkové ulice

Šířka chodníku 2,5 m

Šířka uličního prostoru 7 m – 7,5 m, bez parkování,
v západní části podélné parkování 2 m, ve
východní části kolmá parkovací stání 4 m

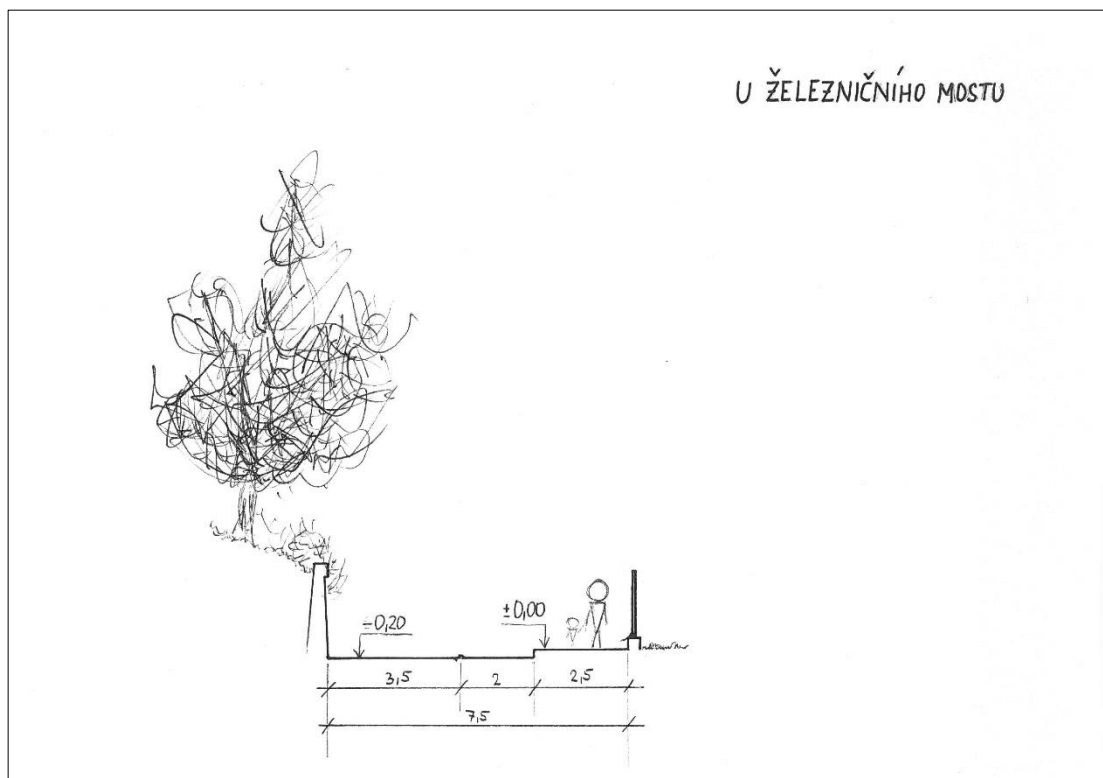
Dopravní řešení:

Jednosměrná komunikace se směrem jízdy od
řeky, ve východní části v návaznosti na Hořejší
nábřeží zaslepená

**Charakter zástavby a
využití:**

Bez zástavby

Pravé strany lemována plotem mateřské školy,
z pravé strany opěrnou zdí železničního tělesa



Příloha č. 2 – Vymezení rozvojových os a oblastí řešeného území v ZÚR

Zásady Územního rozvoje

Vymezení nadmístních rozvojových oblastí a nadmístních rozvojových os, které svým významem přesahují více městských částí hl. m. Prahy

3.2 Transformační oblasti

3.2.7 Nádraží Smíchov (T/7)

Poloha ve městě: Severní a západní část nádraží ČD Smíchov na území MČ Praha5. Zasahuje do katastrálního území Smíchov.

Požadavky na využití: Rozvoj centrální části města především pro doplnění obytné čtvrti s příslušnou vybaveností místního i nadmístního významu a dále zahrnující dopravní terminál, nové autobusové nádraží, parkoviště P+R a centrum city-logistiky v přímé vazbě na železniční stanici.

Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- a) vytvoření plnohodnotné městské čtvrti včetně potřebné vybavenosti a pracovních příležitostí,
- b) soulad s kompozičními zásadami a podmínkami pro centrální část města ležící v těsném kontaktu s Památkovou rezervací v hlavním městě Praze a památkovou zónou Smíchov,
- c) soulad s charakterem urbanistického založení Smíchova, které vychází ze spolupůsobení zelených svahů, řeky a historické zástavby,
- d) výška zástavby odvozená od okolní blokové zástavby a respektující polohu v území se zákazem výškových staveb,
- e) doplnění systému zeleně včetně založení nového parku,
- f) vyřešení dopravní obsluhy území odpovídající urbanizaci území,
- g) ponechání územní rezervy v dostatečném rozsahu pro městský distribuční terminál ve vazbě na železnici a Městský okruh,
- h) umístění kapacitního terminálu autobusové dopravy a záchytného parkoviště P+R,
- i) koordinace výstavby nové čtvrti s územní rezervou pro železniční tunel Nové spojení II,
- j) prověření nového mostního propojení přes Vltavu,
- k) zohlednění kvality životního prostředí z pohledu ochrany veřejného zdraví při umístování obytných a jiných citlivých funkcí, zejména podél komunikací s intenzivní dopravou a podél železniční trati.

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- a) řešit komplexně návrh nové obytné čtvrti včetně občanské vybavenosti,

- b) navrhnout způsob využití a prostorové regulativy odpovídající poloze ve městě a možnostem dopravní obsluhy,
- c) prověřit dopravní terminál, jehož součástí bude rekonstruované nádraží,
- d) řešit návrh technických opatření a rekonstrukcí na stokové síti (hlavní sběrače I a II) koordinovaně a v souladu s novým generelem odvodnění,
- e) respektovat v návrhu nové zástavby zaklenutý Radlický potok,
- f) prověřit komunikační propojení s pravým břehem Vltavy. (ZÚR, IPR Praha, 2014)

4.5 Údolní niva Vltavy a Berounky (SN)

Důvody vymezení: Údolí dvou největších vodních toků na území Prahy Vltavy a Berounky jako výrazný krajinný fenomén ovlivňuje historický vývoj města i jeho současnou podobu. Střetávají se zde požadavky památkové ochrany, požadavky ochrany přírody a krajiny, dopravní význam řeky, omezení vyplývající ze zaplavovaného území, zájmy rekreace a s ní související aktivity a tlaky na vytváření komerčního zázemí pro tyto aktivity.

Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- a) respektování památkové ochrany na území Památkové rezervace v hlavním městě Praze a navazujících památkových zón,
- b) podpora funkce obou vodních toků jako přirozené rekreační páteře města,
- c) posílení biologických funkcí obou toků, které plní roli biokoridorů nadregionálního významu, preference přírodě blízkých společenstev organismů,
- d) respektování přilehlých území nezbytných pro rozliv vody v případě zvýšených průtoků,
- e) vytvoření podmínek pro vodní dopravu,
- f) ochrana panoramatu města, prostorového charakteru nábřeží a průhledů podél toku.

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- a) navrhnout způsob využití a prostorové regulativy odpovídající poloze u řeky a specifickým podmínkám v jednotlivých částech města,
- b) navrhnout vhodnou míru a skladbu rekreačních a doplňkových aktivit vázaných na vodu,
- c) ověřit rozsah zachování a rozvoj přístavů na území města,
- d) navrhnout cesty pro pěší a cyklisty.

Specifické oblasti jsou vyznačené ve výkresu č. 1. Výkres uspořádání území hl. m. Prahy. (ZÚR, IPR Praha, 2014)

5.4 Vodní doprava

Vymezení: Vodní doprava v hl. m. Praze bude realizována po vodních cestách Vltavy tvořící přirozenou páteř města (splavná od Třebenic až po soutok s Labem) a Berounky s využitím veřejných přístavů Holešovice, Libeň, Smíchov, Radotín a terminálu osobní lodní dopravy u pravobřežního nábřeží v blízkosti Jiráskova, Čechova a Palackého mostu. Vltavská vodní cesta je součástí sítě TEN-T.

Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- a) zachování potřebného rozsahu ploch pro vodní dopravu,
- b) respektování funkce nadregionálního biokoridoru NRBK K 56 Berounka.

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- a) respektovat vymezený koridor a veřejné přístavy,
- b) upřesnit rozsah a funkce přístavů na území města a vymezit vybraná přístaviště pro osobní lodní dopravu při zohlednění kapacity vodní dopravní cesty,
- c) upřesnit vymezení vodní dopravní cesty na řece Berounce. (ZÚR, IPR Praha, 2014)

5.6 Celoměstsky významné záměry kolejové dopravy k prověření v rámci územního plánu

5.6.1 Koridory tramvajové dopravy

Vymezení: Navrhují se celoměstsky významné koridory a koridory územních rezerv tramvajového tangenciálního propojení významných částí města mimo jeho centrální oblast. V řešeném území se jedná o nové propojení jižní tramvajová tangenta mezi MČ Praha 4 a Praha 5 vymezená koridorem v úseku Budějovická/Pankrác-Dvorce-Podolí-Zlíchov-Smíchov a koridorem územní rezervy v úseku Michle-Budějovická/Pankrác. (ZÚR, IPR Praha, 2014)

Příloha č. 3 – Změny ÚP týkající se řešeného území

Změny platného ÚP týkající-se řešeného území

Z2953 Neschválená změna - Výstavba polyfunkčního objektu – Neschválená změna

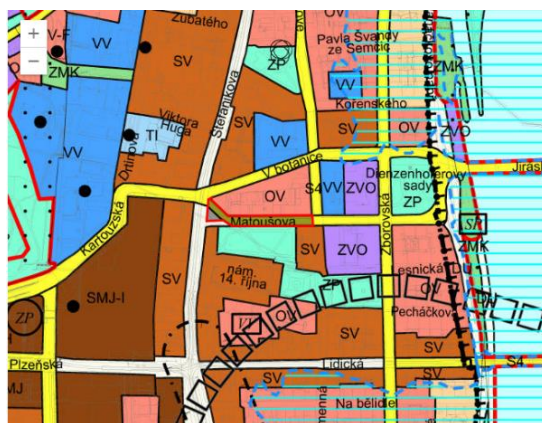
Původní stav ÚP - ostatní /ZVO/

- Upravený stav ÚP - všeobecně smíšené /SV/
- Stav změny - Neschválená změna
- Stav etapy změny - neschváleno zadání
- Usnesení - 25/24
- Datum rozhodnutí – 30. 03. 2017
(ÚP – IPR Praha, 2018)



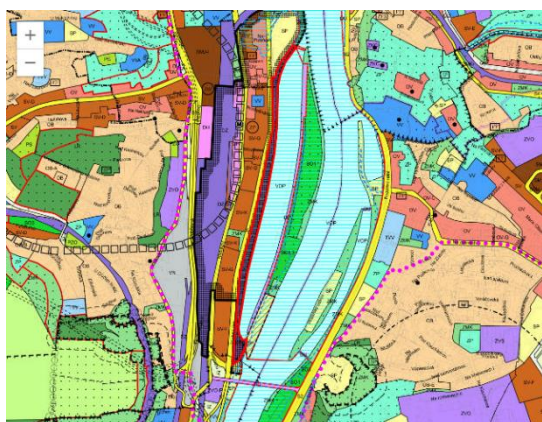
Z2926 Dořešení blokové zástavby v oblasti ulic Matoušova a V Botanice Schváleno zadání

- Původní stav ÚP - urbanisticky významné plochy a dopravní spojení /DU/ sběrné komunikace městského významu /S2/
- Upravený stav ÚP - všeobecně obytné /OV/ urbanisticky významné plochy a dopravní spojení /DU/
- Stav změny - Pořizovaná aktuálně projednávaná změna
- Stav etapy změny - schváleno zadání
- Usnesení - 25/24
- Datum rozhodnutí - 30.03.2017
(ÚP – IPR Praha, 2018)



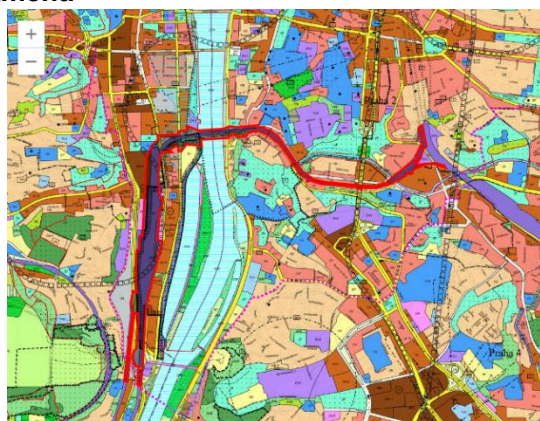
Z2771 Přístav Smíchov (stabilizace území) – Neschválená změna

- Původní stav ÚP - přístavy a přístaviště, plavební komory /DP/ velká rozvojová území /VRU/
- Upravený stav ÚP - přístavy a přístaviště, plavební komory /DP/ všeobecně smíšené /SV/
- Stav změny - Neschválená změna
- Stav etapy změny - neschváleno zadání
- Usnesení - 31/24
- Datum rozhodnutí - 19.09.2013
(ÚP – IPR Praha, 2018)



Z 2744 Optimalizace traťového úseku Praha Hl. n. - Praha Smíchov, vyhlášení VPS na stavbu v celém rozsahu – Schválená změna

- **Původní stav ÚP** - OV, SV, SP, ZVO, S2, S4, DU, VOP, ZMK, IZ
- **Upravený stav ÚP** - DU, DZ, S2, S4, VOP, ZMK
- **Stav změny** - Schválená změna -> platná změna
- **Stav etapy změny** - schválen návrh
- **Usnesení** - 30/24
- **Datum rozhodnutí** - 20.06.2013 (ÚP – IPR Praha, 2018)



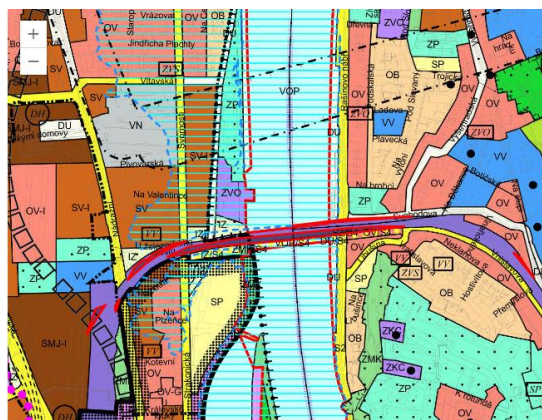
Z2710 - Revitalizace území v souvislosti s plánovanou přestavbou želez. stanice Smíchov - polyfunkční a bytová zástavba, vznik náměstí, pěší zóny a centrálního parku, výstavba obchodně zábavního centra, administrativních budov, budovy několikapodlažního parkingu, nový autobusový terminál, odstranění převážné části VRÚ – Schválená změna

- **Původní stav ÚP** - tratě a zařízení železniční dopravy, nákladní terminály /DZ/ ostatní /ZVO/-výhled plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R /DH/-bez specifikace rozlohy a přesného umístění vybraná komunikační síť /S1/ vybraná komunikační síť /S4/ plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R /DH/ všeobecně smíšené /SV/ smíšené městského jádra /SMJ/ všeobecně obytné /OV/ veřejné vybavení /VV/ veřejné vybavení /VV/-plocha o rozloze menší než 2500m2 nerušící výroby a služeb /VN/ ostatní /ZVO/ parky, historické zahrady a hřbitovy /ZP/ parky, historické zahrady a hřbitovy /ZP/-bez specifikace rozlohy a přesného umístění zeleň městská a krajinná /ZMK/ izolační zeleň /IZ/ VPS 5/DK/5 a VPS 24/DR/5 VRÚ
- **Upravený stav ÚP** - tratě a zařízení železniční dopravy, nákladní terminály /DZ/ plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R /DH/ nerušící výroby a služeb /VN/ výroby, skladování a distribuce /VS/ obchodní /ZOB/ urbanisticky významné plochy a dopravní spojení /DU/ všeobecně smíšené /SV/ všeobecně obytné /OV/ a další dle studie VPS 5/DK/5, VPS 24/DR/5
- **Stav změny** - Schválená změna -> platná změna
- **Stav etapy změny** - schválen návrh
- **Usnesení** - 39/5
- **Datum rozhodnutí** - 29.05.2014 (ÚP – IPR Praha, 2018)



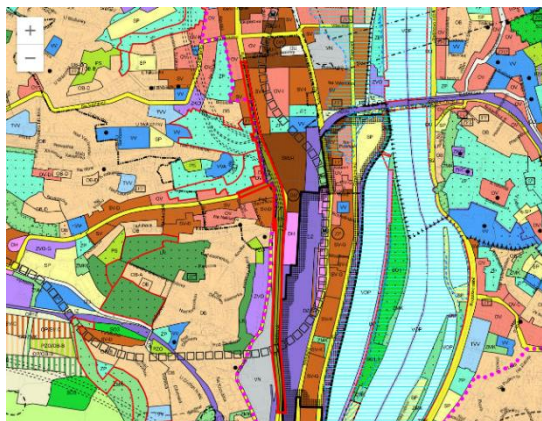
Z1156 Optimalizace traťového úseku, rozšíření stáv. železničního mostu vyhlášení veřejně prospěšné stavby – Neschválená změna

- **Původní stav ÚP** - vybraná komunikační síť /S4/ urbanisticky významná komunikace /S3/ všeobecně obytné /OV/ překladiště, kontejnerové terminály, nákl.obvody /DDN/ izolační zeleň /IZ/ parky a parkově upravené plochy /PP/ ÚSES
- **Upravený stav ÚP** - tratě a zařízení železnice /DZ1/ VPS
- **Stav změny** - Neschválená změna
- **Stav etapy změny** - neschváleno zadání
- **Usnesení** - 35/6
- **Datum rozhodnutí** - 23.02.2006 (ÚP – IPR Praha, 2018)



Z0457 Změna trasy tramvajové trati – Schválená změna

- **Původní stav ÚP** - vedení tramvajové trati v ul. Radlická (výkr.č.5)
- **Upravený stav ÚP** - odklonění tramvajové trati východně do nové trasy ul.Radlické (výkr.č.5)
- **Stav změny** - Schválená změna -> platná změna
- **Stav etapy změny** - schválen návrh
- **Usnesení** - 20/15
- **Datum rozhodnutí** - 16.09.2004 (ÚP – IPR Praha, 2018)



Z0049 Výstavba centra Smíchova jižním směrem – Neschválená změna

- **Původní stav ÚP** - doprava /DDN/ - překladiště, kontejnerové terminály, nákladové obvody
- **Upravený stav ÚP** - smíšené obchodu a služeb /SVO/ izolační zeleň /IZ/
- **Stav změny** - Neschválená změna
- **Stav etapy změny** - neschváleno zadání
- **Usnesení** - 22/4
- **Datum rozhodnutí** - 05.10.2000 (ÚP – IPR Praha, 2018)

