

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

**Prověřovací urbanistická studie Bohdalec-Slatiny
srpen 2024**

OBSAH		
1	ZÁKLADNÍ ÚDAJE	3
1.1	Identifikační údaje, harmonogram	3
1.2	Podklady a rozsah řešeného území	3
1.2.1	Podklady pro zpracování dokumentace	3
1.3	Hlavní cíle studie	3
1.3.1	Účely pořízení prověřovací studie / požadavky vyplývající ze zadání	4
1.3.2	Cíle prověřovací studie	4
2	ANALYTICKÁ ČÁST	4
2.1	Řešené území a majetkoprávní vztahy	4
3	URBANISMUS	4
3.1	Širší vztahy	4
3.2	Historie, současný stav, chráněná území a objekty	6
3.2.1	Historie	6
3.2.2	Současný stav	6
3.3	Vybrané danosti území	6
3.3.1	Územně plánovací dokumentace	6
3.3.2	Metropolitní plán	7
3.3.3	Úprava hranic lokalit a koridorů v návrhu MP, dohoda s MD ČR	7
3.3.4	Voda v krajině	7
3.3.5	Zeleň a její ochrana	8
3.3.6	Dopravní obslužnost, veřejná doprava, cyklo a pěší vazby	8
3.3.7	Vybudování nového úseku tramvajové tratě	8
3.3.8	Železniční trati a odstavné plochy	8
3.3.9	Omezení související s uzavřenými areály v území	10
3.3.10	Předpokládaný rozvoj a další záměry v území	10
3.3.11	Páteřní inženýrské sítě	11
4	NÁVRHOVÁ ČÁST	12
4.1	Obecně	12
4.2	Rámec pro hledání východisek	12
4.3	Horizontální a vertikální rozhraní mezi rozvojovými plochami a železnicí	12
4.4	Koncepce urbanistického řešení	12
4.5	Krajinné prvky, zeleň, rekreační plochy	14
4.6	Koncepce dopravního řešení	14
4.7	Železniční překladiště city logistiky	15
5	ZÁVĚR	16
5.1	Doporučení ve vazbě mezi přípravou rozvoje území a záměry železnice	16
5.2	Rizika pro rozvoj území	16
5.3	Další stupně přípravy rozvoje území	16
5.4	Závěr	16

1	ZÁKLADNÍ ÚDAJE	Interní vyjádření specialistů k výsledné verzi urbanistické studie VRÚ Bohdalec – Slatiny; IPR, z období 02/2020 – 10/2021
1.1	Identifikační údaje, harmonogram	<p><u>Dostupné podklady pro přípravu a koordinaci stavby:</u></p> <p>Úprava hranic lokalit a koridorů v návrhu Metropolitního plánu na základě dohody s Ministerstvem dopravy; IPR, 09/2023</p> <p>Vymezení zájmového území Objednatel – situace (10/2023)</p> <p><i>Pozn.: po dohodě se Zpracovatelem hranice Prověřovací studie přizpůsobeny průběhu spolupráce (rozšíření hranic)</i></p> <p>Tramvajová trať Eden - Chodovská (*.dwg)</p> <p>Zdvoukolejnení – jih (*.dwg) ; Správa železnic, 01/2024</p> <p>Podklady Trnkov (*.dwg) ; Správa železnic, 11/2023</p> <p>Podklady VRT-ONS (*.dwg) ; Správa železnic VRT, 11/2023</p> <p>Aktualizace Podklady VRT-ONS (*.dwg) ; Správa železnic VRT, 02/2024, 04/2024 a 07/2024</p> <p>Dražní hasičská stanice – studie ve variantách (*.dwg) ; Správa železnic, 12/2023</p> <p>Dražní cykloproменаda (*.dwg); 11/2023, zdroj: Objednatel</p> <p>Digitální technická mapa Prahy; MHMP, 10/2023</p> <p>3D model území (*.dwg)</p> <p>Logistické centrum Chapelle International „Logistics Hotel“; IPR, 5/2016)</p> <p>Zadání nákladíště Strašnice; IPR, 01/2024</p> <p>Datové centrum (*.pdf); Sitel, 01/2024</p> <p>Odstavné nádraží Strašnice (ONS); souhrn k zadání parametrů, kapacit a provoznímu konceptu ONS; Správa železnic VRT, 05/2024</p> <p>Variantské prověření konfigurace kolejíšť odstavy Trnkov (*.dwg); Správa železnic, 05-07/2023</p> <p>Vyjádření O6 k odsunu odstavných kapacit Trnkov, Správa železnic, 06/2023</p> <p>Vyjádření k umístění city-logistiky v areálu ONS; Mott Mac Donald a Správa železnic, 06/2023</p> <p>Možnosti řešení překládkového místa v lokalitě Strašnice, Správa železnic, 06/2023</p> <p>Územní plán Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy, schválený usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 10/5 ze dne 9.9.1999, který nabyl účinnosti dne 1.1.2000, aktualizovaný vyhláškami a opatřeními obecné povahy; zdroj: https://praha.eu/uzemni-planovani a https://iprpraha.cz/</p> <p>Zásady územního rozvoje, aktualizace č.5 (05/2024); zdroj https://iprpraha.cz/</p> <p>Územně analytické podklady hlavního města Prahy (ÚAP) zdroj: https://iprpraha.cz/</p>
	<p>Název akce: Prověřovací Urbanistická studie v území Bohdalec-Slatiny</p> <p>Místo: Praha 10 – Bohdalec-Slatiny k.ú. Strašnice, Michle a Záběhllice</p> <p>Objednatel: Hlavní město Praha, Odbor územního rozvoje MHMP IČO: 000645581 Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1 Zastoupené Ing. arch. Filipem Foglarem, ředitelem odboru Kontaktní osoba: Ing. Denisa Trávníčková – UZR MHMP</p> <p>Zpracovatel: Jakub Cigler Architekti a.s. IČ: 264 89 431 Nad Ostrovem 1119/7, 147 00 Praha 4 www.jakubcigler.archi</p> <p>Odp. projektant: Doc. ing. arch Jakub Cigler, ČKA</p> <p>Tým: MArch. Lucie Senešiová, MGA. Kateřina Varga Ing. Aleš Raimr Ing. Roman Šubrt B.arch. Peter Bednár</p> <p>Dopravní řešení: Atelier DUA, s.r.o. Šaldova 30, 186 00 Praha 8 Karlín Ing. Václav Malina Ing. Petr Zajíc</p> <p>Datum: srpen 2024</p> <p>Účel: Prověřovací urbanistická studie, podklad pro tvorbu zadání územní studie</p>	
1.2	Podklady a rozsah řešeného území	1.3 Hlavní cíle studie
	<p>1.2.1 Podklady pro zpracování dokumentace</p> <p>Zadání prověřovací urbanistické studie území Bohdalec - Slatiny; MHMP, 10/2023, 02/2024</p> <p>Bohdalec – Slatiny Brownfield Strašnice, Urbanistická studie velkého rozvojového území; Jiran a partner architekti s.r.o, SUM. Architekti, Ateliér Lucida s.r.o., 10/2019</p>	<p>Prověřovací studie je pořízována jako předstupeň a podklad pro přípravu zadání Územní studie. Hranice řešeného území Prověřovací studie jsou v částečném přesahu jak s VRÚ Bohdalec Slatiny, tak s řešeným územím Urbanistické studie Bohdalec – Slatiny Brownfield Strašnice (Jiran a partner architekti s.r.o, SUM. Architekti, Ateliér Lucida s.r.o., 10/2019).</p>

1.3.1 Účely pořízení prověřovací studie / požadavky vyplývající ze zadání

Účelem studie dle návrhu Zadání prověřovací urbanistické studie území Bohdalec - Slatiny je „prověření možnosti umístění významné dopravní stavby vč. příslušenství (odstavy, přecladiště apod.) a její integrace do městské struktury“, přičemž ze Zadání vyplývají následující požadavky:

- „Prověřit nároky na železnici – upřesnění návrhu „kolejiště“ (v úzké spolupráci s organizací Správa železnic).“
- „Respektovat dohody s Ministerstvem dopravy nad plochami MPP (viz podkladový výkres).“
- „Prověřit severní část kolejiště – odstavy VRT – a jejich plošné nároky (redukce/přimknutí k průběžné trati, s ohledem na technické možnosti);
- možnost překrytí severního kolejiště jakožto integrace dopravní infrastruktury do městské struktury, pro vytvoření prostoru pro zástavbu/veřejného prostoru (v MPP tyto plochy jako transformační – obytné).“
- „Severní část kolejiště – odstavy VRT – bude ohraničena komunikací, která bude součástí městské struktury.“
- „Prověřit možnosti uspořádání odstavných kolejí v jižní části kolejiště (v souladu se stanovenou kapacitou SŽ).“
- „Prověřit možnosti propustnosti (pěší, cyklo) ze severu na jih či případné překrytí kolejiště ve větším plošném rozsahu, z důvodu nepříznivé terénní konfigurace.“
- „Prověřit možnosti příčného dopravního propojení směrem do Slatin a na jižní spojku.“
- „Prověřit možnosti přemístění železničního přecladiště city-logistiky do západní části území (opuštěný areál), případně do jiné pozice.“
- „Navrhnout optimální majetkové směny v území (především v souvislosti s územní rezervou DZ/SV-E vymezenou platným územním plánem v severní části území).“
- „Prověřit možnosti využití a plošných nároků stávajícího rekreačního areálu v severní části území.“
- „Navrhnout možné využití okolí kolejiště, jakožto drážní promenády, bez vzniku zbytkových prostor.“

1.3.2 Cíle prověřovací studie

Základním motivem a zastřešujícím cílem prověřovací studie je hledání rozhraní a sladění potřeby budoucího městotvorného rozvoje území s nároky vyplývajícími z charakteru a kapacity dopravní infrastruktury nadmístního významu, konkrétně:

- prověřit hranice záboru pro funkce železnice v kontextu aktuálního stavu přípravy záměrů kolejové dopravy v území, jejich náplně a kapacit, resp. určit rozhraní pro rozvoj železnice a pro rozvoj bytové a nebytové výstavby
- prověřit možnost překryvu ploch pro funkce železniční dopravy a pro rozvoj města (příp. pro eliminaci efektu termálního ostrova apod.)
- vymežit rámeček pro rozvojové plochy zástavby s cílem vytvoření území s městským charakterem
- navrhnout základní dopravní kostru v území ve vazbě na stávající dopravní infrastrukturu a definovat základní rozvojové plochy tak, aby návrh poskytl maximální možnou míru flexibility zástavby do budoucna
- prověřit možnosti, podmínky a omezení pro zajištění budoucích pěších propojení a aktivace území
- v kontextu zjištěných daností, omezení a vlastnických vztahů prověřit další dílčí témata případně upozornit na dílčí témata důležitá pro přípravu koncepce rozvoje území (prostor pro funkci citylogistiky, apod.),
- vytvořit rámeček pro další kroky vedoucí k podrobnějšímu návrhu realistického rozvoje území (Územní studie) s cílem vytvoření úspěšné městské čtvrti s potenciálem vytvoření lokálního

městského centra a tedy umístění kvalitního mixu funkcí, bydlení a obchodních aktivit, veřejné vybavenosti (škola, školka), vč. vytvoření pracovních příležitostí v území

2

ANALYTICKÁ ČÁST

2.1

Řešené území a majetkoprávní vztahy

Hranice řešeného území se po dohodě s Objednatelům průběžně oproti zadání rozšiřovala s ohledem na danosti území a data k záměrům v území. Hranice je patrná z grafické části.

Řešené území je situováno v Praze 10 – v katastrálních územích Strašnice, Michle a Záběhllice.

Řešené území lze pomyslně rozdělit na čtyři základní oblasti vymezené i) ze severu drážní cyklopromenádou v trase opuštěného koridoru benešovské trati (severně od ul. U trati), ii) ze západu železniční trati u žel. St. Praha – Eden (ul. U Vršovického hřbitova) a výjezdu Odstavného nádraží Jih Českých drah, iii) z jihu dopravním mostem (ul. Záběhllická) a trati odb. Spořilov – Praha a iv) z východu žel. St. Praha – Zahradní město (ul. Průběžná).

Kromě velkého množství soukromých vlastníků jsou dalšími vlastníky, zejména infrastruktury, ČR (z velké části s právem Správy železnic s.o. hospodařit s majetkem), hl. m. Praha a České dráhy.

Struktura vlastnických vztahů je patrná z grafické části studie (Mapa majetkoprávních vztahů).

Mapa - Parcely a budovy ve vlastnictví Hl.m. Prahy (zdroj: geoportalpraha.cz)



3

URBANISMUS

3.1

Širší vztahy

Cílem koncepce budoucího rozvoje předmětného území je umožnit vytvoření živé městské čtvrti s převážně rezidenční zástavbou, doplněné o nebytové aktivity podél kontaktní zóny ve vazbě na funkce železniční dopravy, při podpoře a zachování vybraných krajinných (Slatinský potok), rekreačních aktivit (areál Slavie, sportovní areál (ve správě krajského ředitelství Policie hl.m. Prahy) a zlepšení propustnosti území.

Území se nachází vzdušnou čarou pouhých 5km od historického centra hl. m. Prahy.

Území je obecně mírně svažité směrem k západnímu okraji území a k jihu (ulice Záběhlická), s výraznějšími terénními rozdíly směrem k severnímu a jižnímu okraji území.

Pozn.: situace s výškami terénu a situace širších vztahů jsou součástí grafické části studie.

Mapa – hypsometrie stávajícího území



Ze severu je řešené území vymezeno ulicemi U Trati a Strančická, za níž se nachází obytná činžovní a klidná vila-domová zástavba čtvrti Strašnice. Při severozápadním okraji území se nachází rozlehlý sportovní rekreační areál SK Slavia Praha. Na západě je řešené území lemováno železniční tratí, ze níž se nachází převážně nebytová areálová výstavba (mj. depo autobusů Garáže Vršovice a ČEPS), garáže a několik činžovních domů u křižovatky ulic Elektrárnská - Nad Vršovskou horou. Jižní část území lemuje železniční trať, za níž se nachází Jižní spojka, za kterou je rezidenční čtvrť Zahradní Město. Východní část území je pak ohraničena ulicemi Strašnická a Průběžná. Mezi ulicemi V Korytech a Průběžná se nachází bytová výstavba, stejně tak nebytová mj. nerušící průmysl a Hasičský záchranný sbor hl. m. Prahy (stanice 5 Strašnice), za ulicí Průběžná se pak nachází obytná čtvrť Strašnice.

Výhodou řešeného území je stávající dostupná vazba na veřejnou dopravu – autobusová doprava a tramvajová trať (cca 1000 m vzdušnou čarou). Tramvajová trať bude v budoucnu rozšířena o tangentu v rámci tramvajového okruhu a přibudou další zastávky v blízkosti západního okraje řešeného území. V blízkosti se dále nachází i železniční trať trasy Praha-Benešov s železničními stanicemi při západní i východní hranici řešeného území, železniční doprava bude zkapacitněna o Vysokorychlostní trať včetně dostavby stanice Praha-Zahradní Město.. Dále se 10 km vzdušnou čarou území nachází u mezinárodního Letiště Václava Havla.

Hlavní komunikací zabezpečující dopravní obslužnost je ulice V Korytech, po níž vede stávající autobusová doprava. Tramvajová trať vede v ulici Průběžná, na kterou v současnosti, zejména z jižní části území, neexistuje přímé napojení. Území je v současnosti omezeně dopravně napojeno i na Jižní Spojku přes ulici V Korytech.

Území lze pomyslně rozdělit na 4 oblasti.

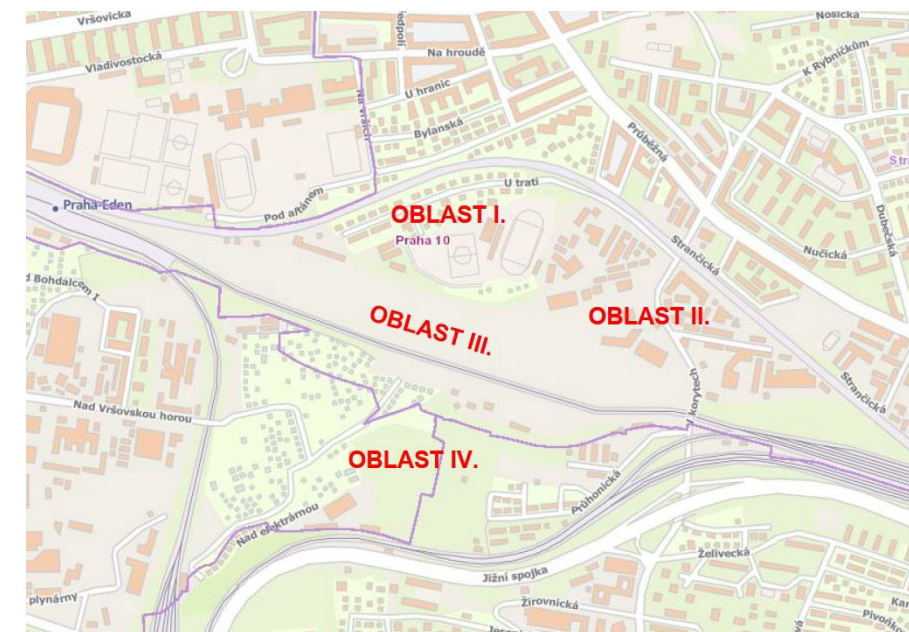
Oblast I. – Severní část území je tvořena stabilizovaným územím převážně rodinných domů s dominantní sportovní rekreační plochou, resp. uzavřeným (dle informací získaných ze strany Objednatele v průběhu přípravy studie se v budoucnu se nepředpokládá zpřístupnění veřejnosti) areálem provozovaným krajským ředitelstvím Policie hl. m. Prahy.

Oblast II. - Severovýchodní část území je tvořena řadou průmyslových a nebytových hal a objektů, včetně garáží, nebo stávajícího nákladového nádraží Praha - Strašnice. Z pohledu možností rozvoje a integrace do přilehlé městské struktury jde o území s velkým potenciálem.

Oblast III. - Hlavní západovýchodní drážní těleso, do kterého je s ohledem na jeho strategickou polohu navrženo několik strategických záměrů souvisejících se železniční dopravou. Podrobněji viz. grafická část (Mapa stávajících a předpokládaných strategických železničních záměrů v území).

Oblast IV – Na jihu, kde se lokálně se nacházejí hnízda rodinných domků nebo rekreačních objektů, spolu s rozsáhlými zanedbanými zelenými plochami a datacentrem. Zmíněný mix objektů proložený "kolonkami" vytváří nesourodý celek, s množstvím rozvojového potenciálu. Je nutno řešit nejen návaznosti na okolní stávající zástavbu, prostory a prvky zajišťující dopravní obslužnost a s ní spojenou pěší obslužnost území (podchody, podjezdy, nástupy na stanice, kvalita a dostatečná šířky silničního profilu, atp.), ale zejména cílový charakter tohoto území.

Mapa s označením oblastí I.-IV.



Vzhledem k blízkosti potenciálně kvalitních přírodně-rekreačních území (údolí Slatinského potoka, přilehlá sportoviště Slavia) a umístění v návaznosti na Strašnice na severu a Záběhlice na jihu, má území potenciál na vytvoření lokálního městského centra.

Vzhledem k rozsahu území, velkému množství dopravně infrastrukturních překážek a lemování území převážně nebytovými areály, je potřeba řešené území nejen doplnit o bytovou a polyfunkční výstavbu, ale je potřeba klást velký důraz i na dostatečnou občanskou vybavenost a služby. Pokud nepočítáme sportovní rekreační areál Slavia Praha, který se nachází za budoucí cyklopromenádou severozápadně za železniční tratí (a zatím složitě přístupný vzhledem k absolutní absenci severojižního propojení území), pak nejbližší služby a obchody se nacházejí vzdušnou čarou 1000 m naproti stadionu Eden, případně lokální obchody v ul. Průběžná cca 800 m vzdušnou čarou. Nejbližší základní i mateřské školy se nacházejí až 1200 m vzdušnou čarou. Podobné, nebo i větší vzdálenosti se pak týkají i další vybavenosti, např. kostelu, pošty, lékárn aj. Vzhledem k potenciálním limitům zvýšení propustnosti územím poměrně výrazným vzdálenostem těchto služeb a vybavenosti, je zřejmé, že v řešeném území je potřeba vybudovat do jisté míry soběstačnou a svébytnou městskou čtvrť s maximální možnou mírou kombinace funkcí i přes to, že dominantní funkcí bude žádoucí ponechat bydlení.

Západně od řešeného území se nachází rozsáhlé území, kde se také předpokládá výrazná přeměna území převážně areálů na obytnou čtvrť (viz. studie ÚS VRÚ Bohdalec – Slatiny Brownfield Strašnice od arch. Jirana a spol.).

3.2 Historie, současný stav, chráněná území a objekty

3.2.1 Historie

V období první republiky bylo území periferií Prahy a stalo se místem nouzových přistěhovaleckých kolonií, připojených k Velké Praze ve 20. letech 20. století. Obkroužení železničními tratěmi dokonalo izolaci tohoto „zapomenutého ostrova u Slatinského potoka“. Kromě legionářů se zde usídlovali i stavební dělníci, kteří pracovali na stavbách v okolí, ale i nezaměstnaní. Materiál byl recyklován z bouraných staveb i starých železničních vagónů atp. Pozemky byly obecní a platil se zde nájem. Nacházela se zde i řada černých staveb.

Ve 30. letech 20. století vznikla v prostoru západně od řešeného území tzv. elektrárna, několik činžovních domů a nízká pětiletá škola. V 60. letech 20. století přiděloval ONV Praha 10 v území parcely pro stavbu plechových garáží, případně zahrádky.

Postupně bylo území více a více využíváno na nebytové, skladové a dopravní stavby, které lokalitu dále izolovalo.

Tento víceméně provizorní charakter „slumu“, spolu se zahradní kolonií a nebytovými objekty, zůstává v území patrný dodnes. Částečná urbanizace, která se povedla v místě tzv. elektrárny se za železniční koleje prakticky nerozšířila.

Historické mapy / letecké snímky dokladující vývoj území jsou součástí grafické části studie. Už z historických regulačních plánů (viz grafická příloha studie) je zjevná snaha hledat rozhraní a odpovídající funkčně prostorové využití na rozhraní ploch železnice a rozrůstajícího se města.

3.2.2 Současný stav

Zatímco severní část území (oblast I.) je z velké části funkčně stabilizovaná (zejména plochy bydlení, rekreace a sportu) a plánovaný záměr využití bývalé železniční tratě pro funkci cyklopromenády jistě přinese žádoucí zpřístupnění území, oblast II. s funkcemi v podobě objektů nebo menších areálů obchodu, služeb, skladů apod., připojená výhradně z ulice V Korytech, není integrální součástí města.

Řešenému území ve všech směrech dominuje oblast III, která rozlohou, liniovým charakterem i polohou zásadně rozděluje území, bez možnosti prostupnosti. Kromě kolejí se zde nachází velké množství hald ze zemních prací a náletová zeleň.

Jižní část řešeného území (oblast IV.) je funkčně i majetkově nesourodý prostor skýtající zajímavý potenciál pro budoucí rozvoj orientovaný jak pro funkce bydlení, vybavenosti, tak i funkce spojené s plochami zeleně a rekreace. Území je ze všech stran lemováno prvky liniové dopravy a ve funkčním využití kromě ploch zeleně z velké části navázaných na Slatinský potok převažují objekty a plochy užívané k rekreaci, bydlení a částečně i dalším funkcím (např. datacentrum). Území je uvnitř sebe sama i navenek vůči okolnímu městu neprostupné.

Letecký snímek území z jihu (zdroj: mapy.cz)



3.3

Vybrané danosti území

Vybrané fotografie stávajícího stavu území jsou součástí grafické části studie.

Součástí grafických výstupů této studie je problémová mapa vyobrazující vybraná témata, která je nutné zohlednit při návrhu transformace území.

3.3.1 Územně plánovací dokumentace

Zásady Územního Rozvoje

Řešené území je dle ZÚR (aktualizace č.5) součástí transformační plochy 400/Z/52, určené pro transformaci celého vymezeného území a přeměnu na přirozené těžiště městské části s příslušným vybavením a jeho začlenění do struktury okolní čtvrti jako nového centra na hraně ochranného pásma Památkové rezervace v hl. m. Praze. Z důležitých koridorů do území řešeného studii přímo zasahuje železniční koridor 600/Z/63 viz grafická část studie. Západně od řešeného území je koridor pro vedení Východní tramvajové tangenty (600/Z/49).

Kromě podmínek pro následné rozhodování o změnách v území ZÚR určují ukoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- řešit komplexně návrh nové obytné čtvrti včetně občanské vybavenosti a pracovních příležitostí,
- navrhnout přiměřený rozsah plochy, navrhnout způsob využití a prostorové regulativy odpovídající poloze ve městě, daným přírodním podmínkám a možnostem dopravní obsluhy
- ověřit možnosti obsluhy území veřejnou dopravou

Platný územní plán s.ú. hl.m.Prahy a jeho změny

Rozložení funkčních ploch dle platného územního plánu je patrné z grafické části studie.

Mapa – ÚP SÚ hl.m. Prahy; plán využití funkčních ploch; prolnutí s orthofotomapou území (zdroj: www.iprpraha.cz)



Jižní část řešeného území (oblast IV) je součástí VRÚ Bohdalec-Slatiny, přičemž nezanedbatelnou část tvoří nezastavitelné plochy.

Řešenému území obecně plošně dominují plochy určené pro funkci související s železniční dopravou (DZ, oblast III). Oblast I je z pohledu platného ÚP z větší části stabilizovaná s převažujícími plochami OB (čistě obytné) a SP (sportu). Oblast II je zařazená převážně do funkční plochy SV (všeobecně smíšené) a VN (nerušící výroby a služeb) přičemž zóna západně od ulice V Korytech je rozdělena funkční plochou s územní rezervou (DZ /SV).

Území je součástí pořizované Změny Z 3889 Transformace VRÚ Bohdalec-Slatiny (Podnět P632/2019 ZMPLA; Pořízení změny zkráceným postupem bylo schváleno usnesením ZHMP č. 27/31 ze dne 27. 5. 2021)

Pro VRÚ Bohdalec-Slatiny byla v roce 2019 zpracována Urbanistická studie (Bohdalec – Slatiny Brownfield Strašnice, urbanistická studie velkého rozvojového území; Jiran a partner architekti s.r.o, SUM. Architekti, Ateliér Lucida s.r.o., 10/2019).

Pozn.: Tato studie v některých částech jednak vycházela z dnes již překonaných podkladů (např. vyhledávací studie odstavných kapacit, Sudop 2018; resp. z koncepčního hlediska je tato studie stále aktuální; některé uvedené lokality dnes již nejsou kvůli vývoji v uplynulých letech dostupné) a dostatečně nezohlednila některé danosti území (výškové uspořádání území, dopravní řešení – rezervy zejména pro železniční dopravu v návaznosti na připravované záměry VRT Praha, konvenční železniční dopravu, Odstavné nádraží Sever a odstavné nádraží Jih – Trnkov, nakládání s vodami – respekt ke standardům hospodaření se srážkovými vodami, majetkoprávní poměry, ochranná pásma IS, plánovaný záměr datového centra, aj. (podrobněji viz. Interní vyjádření specialistů k výsledné verzi urbanistické studie VRÚ Bohdalec – Slatiny; IPR, z období 02/2020 – 10/2021).

Vzhledem k tomu, že rozložení funkčních ploch (a ploch s územní rezervou) dle platného územního plánu s.ú.hl.m. Prahy, ani pořizovaná změna územního plánu nereflektují aktuální stav přípravy záměrů souvisejících s železniční dopravou, je nutné aby bylo v rámci navazující Územní studie i) respektováno rozhraní železničního záboru a rozvojových ploch (oblast III) navržené v rámci této Prověřovací studie a ii) navrženo a optimalizováno členění a funkční využití ploch s ohledem na návrh nové urbanisticko-dopravní struktury s cílem v maximální míře navázat na strukturu okolní čtvrti (zejména oblast II) a s respektem ke krajinnému prvku Slatinského potoka (oblast IV).

Pozn.: V grafické části Prověřovací studie jsou rovněž zohledněny dílčí informace z Územně analytických podkladů hl.m. Prahy (ÚAP).

3.3.2

Metropolitní plán

Řešené území z pohledu návrhu Metropolitního plánu (návrh pro veřejné projednání 04/2022) zasahuje do tří lokalit:

079/ V Korytech; zastavitelná lokalita obytná, hybridní struktury, transformační

154 / Slatiny; zastavitelná lokalita obytná, heterogenní struktury, transformační

719 / Nádraží Vršovice a Strašnice; zastavitelná lokalita lineární struktury, stabilizovaná

3.3.3

Úprava hranic lokalit a koridorů v návrhu MP, dohoda s MD ČR

Na základě dohody mezi OÚR MHMP a MD ČR došlo k úpravě hranic lokalit a koridorů pro potřeby nadřazené infrastruktury.

Z výsledků prověření rozsahu záměrů železniční infrastruktury v území (vč. prověření možnosti možnosti budoucího překrytí těchto ploch budoucí zástavbou a propojeními) dle zadání této studie, vyplývá potřeba úpravy hranic koridorů v připravovaném Metropolitním plánu.

3.3.4

Voda v krajině

Jižní částí území protéká Slatinský potok, pravý přítok Botiče. Objevuje se v místě zvaném Triangl východně od řešeného území, kde na něm byl rekultivován mokřad s tůň Jezírko. V rámci řešeného území potok není zatrubněn a v jeho okolí je potenciál navázat na mokřad Triangl centrálním parkem vedoucím územím.

Podél Slatinského potoka se nachází záplavové území (ve smyslu zákona č.254/2001 Sb.) drobného vodního toku.

Předpokladem pro další projektové fáze je navrhnout ekologické nakládání s vodami a využívání retence, trvalou udržitelnost a adaptační opatření, včetně modro-zelené infrastruktury. Připravovaný Metropolitní plán v tomto směru počítá s návrhem vodní plochy (711/154/1005 Vodní plocha Na Slatinách).

V souladu s připravovaným Metropolitním plánem je třeba vymezit v ulici Nad Elektrárnou na východní hranici řešeného území stejnojmennou podzemní záchytnou nádrž 730/154/1018).

Mapa – Metropolitní plán, návrh - 2022.; prolnutí s orthofotomapou území

(zdroj: www.iprpraha.cz)



Pozn.: v době přípravy prověřovací studie probíhalo období vypořádávání námitek a připomínek k návrhu Metropolitního plánu po veřejném projednání. Předpoklad je, že prověřovací studie se stane podkladem pro zadání Územní studie jejíž výsledek se promítne do návrhu resp. do změny Metropolitního plánu.

3.3.5

Zeleň a její ochrana

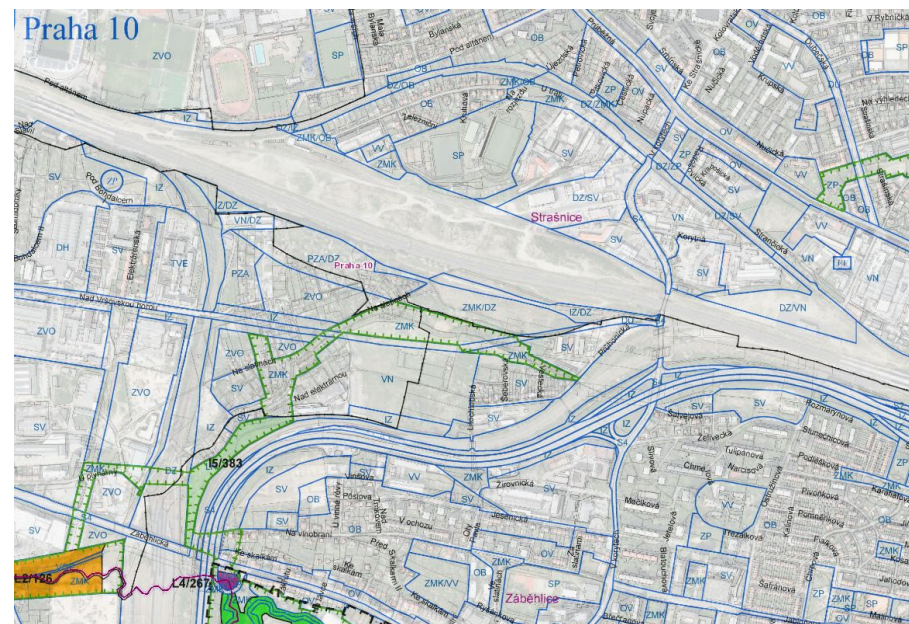
V rámci území Prahy je vymezen celoměstský systém zeleně s cílem vytvořit a chránit ucelenou soustavu nezastavitelných ploch zeleně. Řešeným územím prochází několik prvků této soustavy, nebo požadavky na ně, které je nutné v maximální míře respektovat.

V severní části území (blasti I a II.) se nachází dílčí nezastavitelné plochy (ZMK), zčásti navazují na plochy sportu, ale z větší části zatím nejde o systémově založené a propojené plochy zeleně a na rozdíl od jižního území, kde je zezeň dominantním krajinným prvkem, mají tyto dílčí plochy potenciál pro lokální doplnění zeleně "městského typu" do urbánní struktury..

Stav jižního území popsán v ÚAP jako Parkový areál 154 Slatiny s převládajícím rekreačním využitím. Předpokladem pro rozvoj je změna této struktury na městskou, zastavěnou, s prvky zeleně, které je nutné zachovat, či rozvinout.

Podle platného územního plánu jižní část území – funkční plochy ZMK a LR – je územní rezervou celoměstského systému zeleně (výkres č. 31 ÚP Podrobné členění ploch zeleně) a je zároveň navržena jako součást celoměstského systému zeleně (výkres č. 19 ÚP Územní systém ekologické stability). V rámci ÚAP je v rámci výkresů 100 Krajina na stejném území vyznačen požadavek na Park k založení.

Mapa – ÚP SÚ hl.m. Prahy; územní systém ekologické stability; prolnutí s orthofotomapou území (zdroj: www.iprpraha.cz)



Je potřeba klást důraz na možnost nadmístního propojení a rozvoje rekreační městské krajiny i přes bariéry v území tvořených dopravní infrastrukturou, mj. zaměřit se na propojení tohoto nového Parku k mokřadu Triangl.

Pro realizaci parku na požadovaných územích bude nutné zajistit odpovídající pozemky.

Bude rovněž nutné (viz. Interní vyjádření specialistů k výsledné verzi urbanistické studie VRÚ Bohdalec – Slatiny; IPR, z období 02/2020–10/2021) věnovat pozornost i problematice odpadového hospodářství, zejména návrh sběrného dvora pro nově přichozí obyvatele s komunitní kompostárnou pro biologicky rozložitelný odpad domácností a provozů, zejména pak z údržby veřejných prostranství.

V jižní části území při ulici Nad Elektrárnou se nachází smíšený lesní porost a stepní lada s nálety dřevin podél železniční trati. Tento les je chráněným územím a má ochranné pásmo 50 m. Dle ÚAP, Plánu vymezení ÚSES je zde požadavek zachovat současný stav. V porostech preferovat geograficky původní druhy dřevin vhodných pro dané stanoviště.

3.3.6

Dopravní obslužnost, veřejná doprava, cyklo a pěší vazby

Dopravní obsluha řešeného území je v současnosti zajištěna pouze z východu od ulice V Korytech a ze západu od ulice Nad Vršovskou horou. Celé území od západu na východ a ani od jihu na sever není dostupné pro automobilovou dopravu. Jedná se o neprůjezdnou oblast, kde jednu ze zásadních překážek tvoří těleso železniční trati, podél které se mají postupně rozvíjet odstavňá nádraží - severně pro VRT a jižně pro příměstské vlaky (Trnkov).

Z pohledu veřejné dopravy je území v dnešním stavu částečně obsluženo pouze na okrajích řešeného území. Z pohledu rozvoje území a jeho integrace do městské struktury jde o stav zcela nedostačující. Podél severovýchodní hrany území, ulici V Korytech, je autobusová zastávka Korytná. Severně od řešeného území se v ulici Průběžná nachází zastávky tramvajové trati Radošovická a Staré Strašnice (cca 500-700 m vzdušnou čarou od pomyslného středu řešeného území). V severozápadním cípu řešeného území je stávající zastávka železniční dopravy Eden. Jižní část řešeného území je ve stávajícím stavu v podstatě neobslužena.

Pozn.: Západně od řešeného území bylo v prostoru "Pod Bohdalcem" samostatně prověřováno vedení tramvajové trati Chodovská – Eden. V rámci Urbanistické studie Bohdalec – Slatiny Brownfield Strašnice byla navržena východní větev této tramvajové trati skrz prostor Slatin do ulice V Korytech.

Přes řešené území je v současné době vedena páteřní cyklotrasa (I.třídy) A42 od Záběhlické ulice přes Bohdalec ke stadionu Slavie a z ní odbočuje přes území Na Slatinách a Trnkov hlavní trasa (II.třídy) A234 do ulice V Korytech. Obě tyto trasy jsou v řadě dílčích úseku vedeny pouze provizorně, lze předpokládat zastabilizování jejich tras po upřesnění urbanistické struktury až v připravované územní studii. Po severozápadním okraji řešeného území je dále připravována nová „cyklo promenáda“, která je navržena po bývalém tělese zrušené železniční trati.

Z pohledu řešeného území jako celku je zásadní bariérou v území z hlediska pěších vazeb koridor pro tranzitní železniční dopravu a plochy pro záměry odstavů (VRT a konvenční žel. dopravy). Zatímco v oblasti I. kde převažuje funkce bydlení jsou dílčí pěší vazby poměrně odpovídající, v oblasti II převládají areálové plochy nebytové funkce a území je z větší části neprůchozí a orientované spíše na pohyb automobilů. Síť ulic a stezek v oblasti IV (Na Slatinách – Trnkov) skýtá prostor pro pohyb pěších, nicméně toto (z pohledu připojení k okolnímu městu) ostrovní území jako celek působí velmi nepřehledně a není díky nízké sociální bezpečnosti atraktivní a příliš funkční.

Z hlediska veřejné dopravy, automobilové dopravy i vazeb pro cyklo dopravu je velmi žádoucí hledat místa pro překonání ploch železniční dopravy v severo-j jižním směru.

3.3.7

Vybudování nového úseku tramvajové tratě

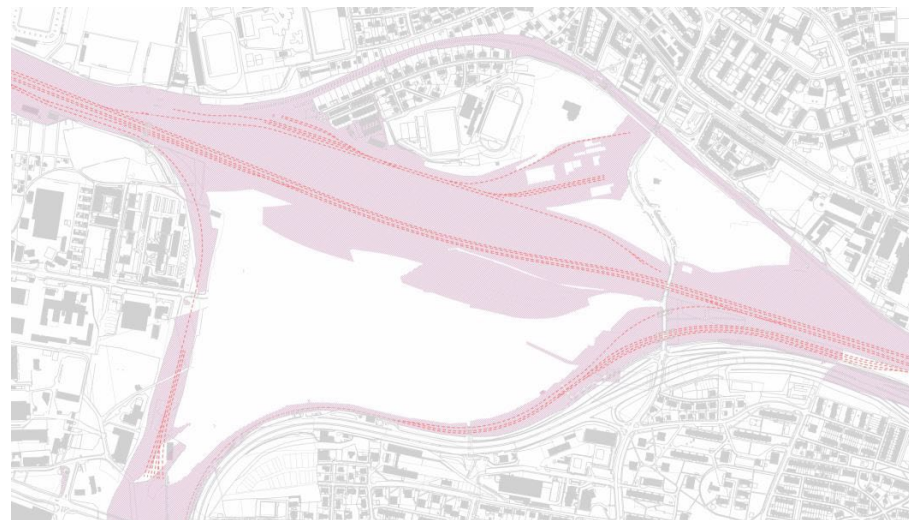
V rámci Urbanistické studie velkého rozvojového území Bohdalec – Slatiny Brownfield Strašnice (autoři: Jiran a partner architekti s.r.o, SUM. Architekti, Ateliér Lucida s.r.o., 10/2019), byla zapracována připravovaná koncepce tzv. tramvajového okruhu – tedy propojení stávajících tratí prostřednictvím tzv. tangent, tedy tratí, které nesměřují do centra města tak, aby byly propojeny již existující čtvrtě. Tato tangenta tramvajové trati se bude nacházet západně od řešeného území a je potřeba jak její polohu, tak způsob překonání železniční trati vyřešit podrobnější projektovou dokumentací.

Pozn.: V koordinačním výkresu ZÚR Praha je tramvajová trať vedena tak, že by v území vytvořila poměrně výrazný zářez do území, který vytvoří nežádoucí městský prvek a znesnadní dostupnost územím. Tato studie doporučuje prověřit alternativní řešení vedení TT.

3.3.8

Železniční trati a odstavňé plochy

Situace s vyznačením stávajícího záboru pro plochy s funkcí železniční dopravy
(zdroj: JCA na základě podkladů od SŽ)



Zatímco ve stávajícím stavu skrz centrální plochu řešeného území (oblast III.) vedou průjezdné koleje konvenční železniční dopravy a ve zbylé části ploch v minulosti využívaných pro potřeby železnice (seřaďovací nákladové nádraží Praha-Strašnice), převažují deponie zeminy a náletová zeleň, pro budoucí zajištění funkce železniční dopravy, a to jak z pohledu regionální, tak i nadregionální dopravy, a z hlediska polohy vůči hlavnímu nádraží a dalších provozních vazeb má tato oblast strategický význam a ovlivní jí následující záměry:

Vysokorychlostní trati (VRT) Praha-Brno – Ostrava a Brno – Břeclav a Odstavné nádraží Strašnice (ONS)

Příprava projektu Správy Železnic (Stavební správa vysokorychlostních tratí) aktuálně probíhá v podrobnosti DÚR a zahrnuje kromě novostavby (průjezdného) dvojkolejného vedení vysokorychlostní železnice Praha Vršovice – Praha Běchovice (navazuje na připravovaný záměr VRT Polabí) i odstavné nádraží pro vozy VRT.

Základní činnosti zajišťované v rámci ONS jsou:

- sedlové a noční odstavy
- rychlé obraty z hlavního nádraží
- čištění, řešení provozních hmot, catering
- provozní ošetření a základní revize
- periodické prohlídky vozů
- prostor pro rezervní jednotky

Odstavné nádraží Strašnice je navrženo severně od sestavy průjezdných kolejí. Vzhledem k tomu, že stávající výškovou konfiguraci kolejí v prostoru mezi zastávkami Praha Zahradní město a Praha Eden je nutno maximálně respektovat, pro zajištění pohybu souprav VRT do odstavného nádraží (které je v jiné úrovni než průjezdné koleje) bude využíván kolejový přesmyk, který zajistí podjetí průjezdných kolejí (mimoúrovňové křížení tratí).

Zatímco plochy samotných odstavů jsou navrženy do severovýchodní zóny na kontaktu s ulicí V Korytech, prostor pro halové objekty pro údržbu souprav je v severozápadní zóně.

Kapacitně jsou odstavné plochy a objekty pro údržbu souprav navrhovány pro soupravy délky až 400 m, přičemž areál v rámci nočních odstavů kapacitně umožní odstavit až 30 souprav (přičemž turnusová potřeba na VRT trati je 78 souprav (dalších 7 souprav lze odstavit mimo

ONS a 41 mimo Prahu); zdroj: SŽ Stavební správa vysokorychlostních tratí a Generální projektant Mott MacDonald.

Navržený záměr ONS vyvolává dopady do vlastnických vztahů a záměrů v území. V severozápadní části jde o dopad do záměru cyklopromenády (princiálně vyvolá lokální vymístění cyklopromenády z prostoru tělesa bývalé tratě). Ve východní části území jde o dopad do pozemků, na kterých je umístěn a provozován supermarket LIDL a areál objektů s automyčkou (vyvolá potřebu záboru těchto pozemků).

Odstavné plochy Slatiny - Trnkov

S ohledem požadavky týkající se navýšení kapacit odstavných kolejí a zajištění provozního ošetření pro vozy a vlakové soupravy pro osobní dálkovou a regionální dopravu v ŽUP (Železniční uzel Praha) byla na základě vyhledávací studie odstavných kapacit v Uzlu Praha vybrána lokalita Slatiny Trnkov. Lokalita se v rámci ŽUP ukázala jako nezastupitelná zejména z důvodu vzdálenosti od Hlavního nádraží a nekolizní minimální doby jízdy soupravy na odstav (6 minut).

Projekt Správy železnic (Stavební správa západ) je ve fázi Záměr projektu (ZP) a náplní stavby je vybudování nového kolejiště, napojeného do stanice Praha-Vršovice, obvod Eden. Kolejiště je určeno pro odstavení souprav osobní dopravy s umožněním provozního ošetření těchto souprav dle potřeby v přepravních špičkách, v přepravních sedlech i v nočním období.

Základními prvky stavebně provozního řešení budou:

- Odstavení a provozní ošetření konvenčních vlakových souprav
- Předávací kolejiště
- Koleje a nástupiště pro provozní ošetření vlaků
- Koleje pro odstavení
- Pozemní objekty pro technologie a správu areálu
- Pozemní objekty pro zaměstnance dopravců
- Obslužné komunikace, manipulační a parkovací plochy

Železniční Uzel Praha

V době přípravy Prověřovací studie probíhalo dopracování Studie proveditelnosti Železničního uzlu Praha (ŽUP); schválení studie se předpokládá na konci roku 2024.

Základními úkoly studie proveditelnosti* jsou:

- Přivedení tratí Rychlých spojení do centra města

Modernizovaný ŽUP tak přispěje k napojení hlavního města nejen na regionální centra ČR, ale minimálně i střední Evropy. Zlepší také dostupnost metropolitní oblasti Prahy a podpoří převedení části individuální osobní dopravy na železnici.

- Návrh nového uspořádání centrální části železničního uzlu.

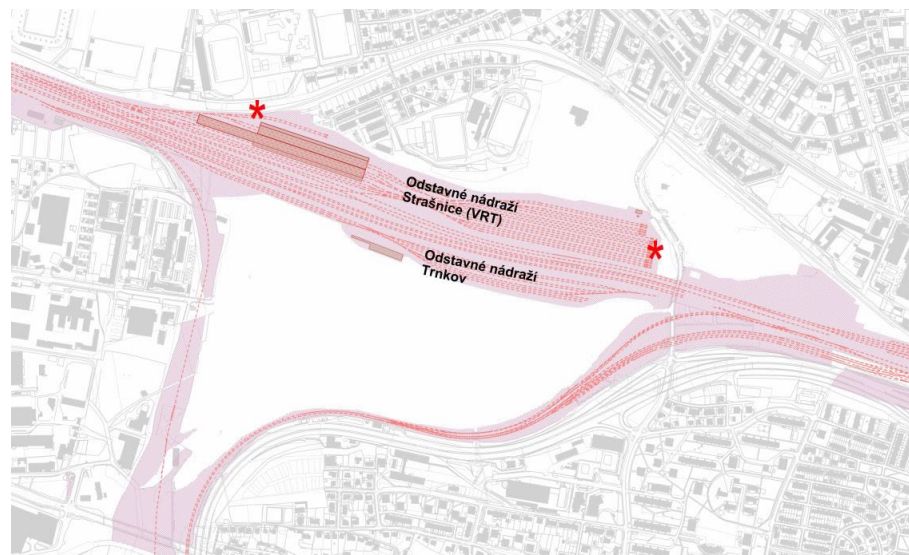
Poslední koncepční studie uzlu dospěly k ideji centrálního nádraží s novým podzemním kolejištěm, které bude plně průjezdného typu. Bude do něj svedena většina regionální dopravy, což si vyžádá segregaci provozu na přírodních tratích. Tento koncept je označován jako Nové spojení 2.

- vytvořit prostor pro rozvoj nákladní železniční dopravy a zároveň využít stávajících nákladních tratí pro nové městské železniční linky sloužící potřebám obsluhy území města a řešení tangenciálních vztahů mimo centrum.

(* Pozn.: zdroj www.spravazeleznic.cz/zup/studie-proveditelnosti)

Z pohledu řešeného území, Prověřovací studie a navazující Územní studie je studie proveditelnosti ŽUP zásadní mj. pro fixaci vysokorychlostních kolejí, stabilizaci stanice Praha Zahradní město pro potřeby všech segmentů železniční dopravy a provazbu na městských železničních tunelech v prostoru Vršovic.

Situace s vyznačením záboru a dvou hlavních záměrů železniční dopravy v území; (zdroj: JCA na základě podkladů od SŽ)



Pozn.: červené hvězdičky značí dvě místa kde záměr ONS zasahuje do vlastnických vztahů a záměrů v okolí (viz text k ONS výše)

Ostatní záměry

Areál drážních hasičů; Pozn.: dle dostupných informací je variantně prověřováno řešení v lokalitě severně od průjezdných kolejí mezi ulicemi V Korytech- Průběžná-Strančická

Zdvoukolejnění výjezdu z odstavného nádraží jih – status projektu neznámý; záměr je v prostoru podél jihozápadní hranice řešeného území

Zdvoukolejnění trati odb. Spořilov – Praha – Zahradní město – projekt s cílem zvýšení kapacity trati a zavedení tangenciálních linek osobní dopravy; fáze projektu – Záměr (ZP); (Zdroj: Významné investiční akce SŽ, 09/2023); záměr se týká kolejových tras lemujících jižní hranici řešeného území

V řešeném území nebo v návaznosti na něj se rovněž nachází:

Železniční vlečka resp. nákladové nádraží Praha Strašnice – v současném stavu je v prostoru východně od ulice V Korytech provozován sběrný dvůr a překladiště na kolejovou dopravu (odpady, apod.). V rámci výše uvedených záměrů (ONS) se s překladištěm nebo funkcí "city logistiky" nepočítá. V rámci prověřovací studie byly analyzovány možnosti umístění funkce logistiky poslední míle či alespoň nákladko-vykládkové koleje v území do jiných zón v řešeném území, viz samostatná část.

Prostor čekací koleje žst Praha Zahradní Město – podél jihovýchodní hranice řešeného území v kontaktu s jižní spojkou a ulicí V Korytech; slouží k vyčkávání nákladních vlaků

V grafické části prověřovací studie je situace s identifikací záměrů železniční dopravy.

3.3.9

Součástí studie je rovněž porovnání stávajících ploch záboru pro funkce železniční dopravy a rozloha záboru na základě zohlednění aktuálních podkladů k záměrům ONS, VRT a Odstavné plochy Slatiny – Trnkov, přičemž u záměrů byly se zástupci SŽ prověřovány možnosti budoucích rezerv pro zastřešení ploch (ať už pro účely výstavby, nebo např. ozeleněných ploch apod.).

Omezení související s uzavřenými areály v území

V řešeném území se nachází sportovní areál Krajského ředitelství policie hl.m.Prahy. Předpokládá se rozvoj uvnitř areálu, ale bez umožnění přístupu pro veřejnost. Dle komunikace mezi odborem územního rozvoje MHMP a MV ČR lze připustit, v případě potřeby, uvolnění části území v případě veřejného zájmu (např. umístění komunikace).

Dále se v části území Trnkov nachází stávající datové centrum CE-COLO a v jeho blízkosti je plánované nové datové centrum národních a mezinárodních operátorů, bezpečnost Tier 3. Přesnější parametry tohoto centra se stále vyvíjejí.

Součástí grafické části studie jsou podklady, které se v souvislosti se záměrem datového centra podařilo získat.

3.3.10

Předpokládaný rozvoj a další záměry v území

V rámci řešeného území se, mimo železniční dopravy, zmíněné v separátní kapitole, nachází řada podnětů, záměrů v různých fázích přípravného, povolovacího procesu, nebo záměrů s platným ÚR. Tyto je potřeba respektovat a v případě potřeby se s nimi koordinovat v rámci dalších fází projektové dokumentace.

Cyklotrasy

V rámci rušené železniční trati č. 221 v úseku mezi Vršovicemi a Zahradním městem v souvislosti se zrušením nádraží Praha Strašnice (2020) a v rámci „Optimalizace tratěového úseku Praha – Hostivař – Praha hl.n.“, která se přemisťuje do nové pozice (součást Oblasti III. Řešeného území), vzniknul prostor pro drážní promenádu s liniovým parkovým prostorem.

Záměr se nachází ve fázi ÚR (pravomocné rozhodnutí) a komunikaci mezi stakeholdery v území ohledně pozemků. S ohledem na vývoj projektu ONS vznikla potenciální kolizní místa mezi těmito projekty (prostor v západní části řešeného území, viz problémová mapa), která vyžadují podrobnější prostorovou komunikaci a koordinovaný přístup mezi stakeholdery a jejich projekčními týmy.

Přes platné územní rozhodnutí cyklopromenády se již v průběhu zpracování této studie vnořují konflikty zejména z důvodu majetkových vztahů a s rozvojovými plochami pro železnice, je tedy potřeba průběžně koordinovat záměr rozvoje v území s aktuálními podklady všech zúčastněných stakeholderů v území.

Pozn.: V rámci rozvíjení systému cyklistické dopravy na území Prahy, byl rovněž zmíněn požadavek (od Tomáše Cacha, hlavní architekt / koordinátor drážní promenády) na doplnění nástupu na cyklopromenádu z ulice V Korytech podél železniční trati a příjezdové komunikace ke stanicí drážních hasičů.

Datové centrum

Dle dostupných informací a podkladů společnost Sitel od roku 2010 v návaznosti na již existující datové centrum v lokalitě Slatiny (oblast IV řešeného území) usiluje o vybudování nového datového centra. V roce 2012 vzhledem k umístění ve Velkém rozvojovém území nebyla vydána Magistrátem hl. m. Prahy výjimka ze stavební uzávěry. Z uvedeného důvodu pak společnost požádala o změnu územního plánu, kde bylo schváleno zadání, byla zpracována podkladová studie Urbanistické studie Slatiny – SITEL Praha 10 (zpracovatel

ATELIER V3S s.r.o v 08/2013). Studie sloužila jako podklad pro zpracování změny, změna byla zpracována a bylo zpracováno i VVURU, ale z důvodu rozhodnutí MČ pořídit novou studii bylo ukončeno její pořizování. Na základě podkladové studie pro změnu bylo navrženo v Metropolitním plánu umístění datového centra.

Z komunikace se zástupcem Sitel (01/2024) vyplývá, že:

- Urbanistická studie slatiny ze září 2013 představuje zatím nejaktuálnější podklad k datovému centru.

- V současnosti se připravuje nová studie pro datové centrum, přičemž trendem obdobných objektů a technologií je stavět datové centrum jako menší 2NP objekty (postupně dostavované) s technologií na střeše, výška cca 10m+technologie na střeše a přílehlými parkovacími plochami.

City logistika

Následující text je citací informace a požadavků IPR Praha (leden 2024) k tomuto tématu a požadavkům týkajícím se funkce city logistiky:

Na základě Studie city logistiky na území hl. m. Prahy (IPR Praha, 2019), která byla dne 8. 6. 2020 schválena Usnesením Rady hl. m. Prahy č. 1127 vznikla potřeba prověřit možnosti umístění city logistiky v rámci řešeného území. Potřeba zásobovat Prahu i jinými dopravními módy, než je pouze silniční nákladní doprava, vyvolává tlak na zajištění více míst pro překládku mezi jednotlivými dopravními módy. U železniční dopravy je potenciálních míst sice více, nicméně jde jen o jednotky lokalit po celé Praze. V oblasti uvnitř Městského okruhu lze uvažovat zřejmě jen o Smíchovu a právě Strašnicích. V obou případech dochází v místě k rozvoji města, který ale současně přináší i další nároky na zásobování. Zároveň v obou těchto lokalitách je územní i technická možnost místa pro překládku provozovat, a to za předpokladu výstavby city-logistických center, která jsou primárně určena pro překládku kusových zásilek z železničních vozů do lehkých nákladních automobilů, dodávek, cargokol, ale v menší míře i kamionů, a následnou distribuci do přílehlých částí města. Stávající, v minulosti již značně redukované, nákladíště Praha-Strašnice disponuje třemi kolejemi o užitečné délce cca 200 m, přičemž u dvou kolejí je plocha pro překládku. U části jedné z těchto dvou kolejí je boční rampa. Třetí kolej slouží jen pro odstavení vozů. Celé kolejiště je aktuálně po obnově. Na pozemku je umístěno více skladových hal. S ohledem na záměry rozvoje území je potřeba vytvořit náhradní umístění, které bude v rámci této lokality, bude i shodně kolejově napojeno, jen bude zakomponováno do připravované zástavby včetně tzv. odstavného nádraží Strašnice. Právě díky připravované zástavbě v území se musí jednat o krytou halu, která umožní i další využití na stropě haly (další budova, sportoviště, veřejný prostor atd.).

City-logistické centrum Strašnice má mít podobu kryté haly o šířce do 100 m a délce do 300 m, ve které budou umístěny dvě koleje pro překládku. Obě koleje musí mít užitečnou délku uvnitř haly min. 200 m. Jedna kolej bude vybavena boční rampou. Šířka rampy musí umožnit krátkodobé uskladnění zboží během překládky. Silniční strana rampy musí umožnit překládku do dodávek, lehkých nákladních automobilů, zčásti i do kamionů. V hale bude umístěn portálový jeřáb pro překládku kontejnerů. Pro automobily musí být hala průjezdná. Vně haly bude vedle spojovací koleje umístěna ještě druhá, nejlépe průběžná v horším případě kusá, kolej určená pro manipulaci s železničními vozy. Tyto požadavky je nutné prověřit v kontextu s dalšími požadavky na území – rozsah rozvojových ploch pro městský rozvoj bytových a nebytových struktur a požadavky na minimální zábor rozvojových ploch pro rozvoj železniční dopravy.

Prověření možností umístění city-logistiky se věnuje samostatná grafická část studie.

Ostatní

V Oblasti II. mezi ulicemi Korytná a železniční tratí je připravován záměr blokové struktury 6-9NP od společnosti Finep CZ a.s. V ÚAP je tento záměr veden jako Podnět N-UG-41 – Polyfunkční soubor Korytná – Finep s limitem elektroenergetických zařízení včetně ochranných pásem.

Vzhledem k potenciálu a živoucímu rozvoji v území samozřejmě nelze vyloučit, že v průběhu dalších projekčních prací se budou neustále objevovat nové záměry.

3.3.11

Páteřní inženýrské sítě

Na řešeném území se nachází řada páteřních inženýrských sítí a objektů technické infrastruktury, jejichž polohu a omezení z ní vyplývající je potřeba respektovat. Jedná se zejména o omezení z hlediska umístování výstavby, zeleně (zejména stromů a stromořadí) a charakteru veřejných prostranství, resp. uličních profilů.

Součástí grafické části studie je mapa stávajících páteřních sítí v území (návrhová část prvků IS není předmětem prověřovací studie), jedná se zejména o následující objekty a IS:

- transformovna a rozvodna TR 110/22 kV Jih
- nadzemní vedení VVN 110kV
- vedení VN. VVN v podzemním kolektoru z transformovny 110/22kV severně (směr Eden)
- podzemní vedení VVN 110 kV a trakční napájecí stanice TNS Zahradní město (110/22kV)
- zatrubněný Slatinský potok
- kanalizační sběrače Záběhlický, Slatinský (jednotný) a K-Solidarita, CXIIb
- horkovodní napáječ 2 x DN 500 propojující teplárnu Malešice s teplárnou Michle
- stávající datové centrum CE COLO
- páteřní slaboproudé rozvody v území

Pozn.: Řešené území je dotčeno značným množstvím radioreléových tras různých provozovatelů.

Pozn.: Tato studie již v rámci definice rozvojových ploch počítá s plánovanou demontáží nadzemního vedení 2x110 kV TR Jih – TR Malešice.

4 NÁVRHOVÁ ČÁST

4.1 Obecně

Tato prověřovací studie představuje vizi, resp. rámec možné postupné transformace území na lokální městské centrum s atributy kvalitního udržitelného urbanismu živé městské čtvrti. Tato nová městská struktura, jejíž konkrétní podobu určí navazující projekční dokumentace bude převážně residenční s plnohodnotnou veřejnou vybaveností, s jasně stanovenou hierarchií veřejných, polo-veřejných / polo-soukromých a soukromých prostorů zároveň zvýší prostupnost území a umožní tak snadný přístup do přilehlých městských čtvrtí.

Transformace tohoto území na kompaktní část města (dle ZÚR jde o dlouhodobě sledovanou transformační plochu, 400/Z/52) představuje potenciál pro rozvoj městské struktury, jak z hlediska posílení složky bydlení ve vnitřním prstenci města, tak i posílení složky vybavenosti, což je v souladu s územně plánovacími i strategickými dokumenty hl. města Prahy.

Současná podoba platného územního plánu velmi omezuje způsob využití řešeného území převážně na tratě a zařízení železniční dopravy, výrobu, služby, zahradnictví a ostatní nebytové využití a neumožňuje využití pro kombinaci převážně rezidenčních funkcí a související vybavenosti. Územní studie, pro kterou bude na základě této prověřovací studie vypracováno zadání, a následná změna územního plánu resp. Metropolitního plánu jsou prvními a nezbytnými kroky k započatí transformace řešeného území.

4.2 Rámec pro hledání východisek

Základním průvodním jevem přípravy Prověřovací urbanistické studie Lokality Bohdalec Slatiny se stalo hledání východisek pro obecně obtížně slučitelné danosti a požadavky jako zejména:

- maximalizace rozvojových ploch v území proti rozsáhlým plošným nárokům vyplývajícím z řady funkcí souvisejících s regionálními a nadregionálními strategickými železničními záměry
- snahy o zmenšování ploch záboru pro funkce železniční dopravy proti nárůstu požadavků na zajištění kapacity kolejové dopravy (v kontextu s opouštěním některých železničních areálů v Praze) zajišťující potřebnou veřejnou službu
- prostupnost územím s cílem "prokrvení města" a integrace území do okolní městské struktury proti principu oplocených areálů bez přístupu veřejnosti
- snaha o eliminaci "heat island efektu" proti nárokům na rozsáhlé plochy kolejíšť a odstavů
- obvyklý cílový funkčně-provozní charakter železničních areálů a jejich perimetru proti požadavku, aby hranu veřejného prostoru netvořil plot ale fasáda objektu o odpovídající hloubce traktu

Do takto komplexní úlohy dále vstupují další zásadní danosti území, jako:

- veliké převýšení terénu mezi severní a jižní částí území, které ještě dále zhoršuje niveleta průběžných kolejí a výškového přesmyku (mimoúrovňové křížení tratí VRT s kolejí vedoucí do odstavů)
- absence obsluhy území hromadnou dopravou a nedostatek páteřních komunikací v území a napojovacích bodů na přilehlé komunikační sítě, zejména na vytiženou ulici V Korytech a Nad Vršovskou horou
- velmi členité majetkové vztahy v území s nedostatečným (z pohledu budoucího rozvoje infrastruktury, možnosti realizovat vybavenost apod.) zastoupením nemovitostí ve vlastnictví hl.m. Prahy
- fyzická i vizuální izolovanost území od okolního města (zejména oblast IV, Slatiny), přičemž izolaci vytváří hlavně liniové stavby (železnice, jižní spojka, VVN vedení z TR 110/22kV)

4.3

Horizontální a vertikální rozhraní mezi rozvojovými plochami a železnicí

„Cílem není zajistit rozvoj na úkor železnice ani jednostranně upřednostnit rozvoj železnice na úkor města“

Na základě zjištěných daností území (viz analytická část), podkladů od stakeholderů v území, objednatelů a koordinací se záměry souvisejícími s prvky železniční dopravy (v různých stupních rozpracovanosti a podrobnosti) byl interakcí a koordinací s jednotlivými týmy SŽ postupně identifikován a opakovaně modifikován rozsah předpokládaného záboru pro funkce železniční dopravy tak, že pro záměry ONS a Odstavné plochy Slatiny Trnkov, byla prověřena podoba:

- a) co nejkompaktnějšího kolejíšť odstavných ploch a přidružených technologických objektů bez možnosti budoucí realizace objektů nad těmito funkcemi
- b) rozsahu odstavných ploch a přidružených technologických objektů umožňující budoucí realizace objektů nad těmito funkcemi (rozestup kolejíšť umožní budoucí realizaci založení pro objekty nad kolejemi / odstavnými plochami)

zároveň:

- byly identifikovány rozvojové plochy* přičemž zásadní pro budoucí podobu a fungování města bude koordinace na rozhraní rozvojových ploch a záboru pro železnici (např. rozhraní by nemělo být tvořeno oplocením železničních areálů, ale mělo by umožnit realizaci objektů)
- byla paralelně k upřesňujícímu se výškovému řešení železničních staveb hledána vhodná místa umožňující překonání liniové bariéry kolejíšť v severo – jižním směru (pěší i automobilové)
- byl postupně zpřesňován rozsah ploch nad plochami kolejíšť a odstavnými plochami, které by v budoucnu mohly být zastřešeny (z hlediska omezení vyplývajících z funkcí železnice) resp. kde je z pohledu návaznosti na předpokládaný rozvoj města logické, aby bylo umožněno (za cenu nynějšího rozestoupení kolejíšť) provést dodatečně budoucí zastřešení a prostor dále využívat (aktuálně bez upřesnění konkrétní budoucí náplně)
- identifikovány body pro dopravní napojení jednotlivých lokalit a trasa pro dopravní propojení skrz území, které by zároveň zlepšilo pokrytí území a rozvojových ploch hromadnou dopravou

Pro navazující projekční činnost to dalo vzniknout okrajovým podmínkám resp. pomyslnému horizontálnímu i vertikálnímu rozhraní mezi rozvojovými plochami a funkcemi železniční dopravy.

V grafické části studie je zobrazen aktualizovaný návrh záboru pro funkci železniční dopravy a rozvojové plochy.

* Pozn.: Pro další účely této zprávy je pro plochy mimo území záboru železnice používán termín "základní rozvojové plochy" a pro plochy kde by měla být v budoucnu umožněna výstavba nad plochami záboru železnice je používán termín "výhledové rozvojové plochy".

4.4

Koncepce urbanistického řešení

Prověřovací studie s ohledem na vymezení rozvojových ploch a aktualizovaného záboru pro funkce železnice, stávající krajinné prvky v území, dále s ohledem na majetkoprávní vztahy a stávající, resp. očekávané dopravní vazby v území atd. předkládá dvě varianty přístupu k založení dopravně urbanistické struktury budoucí zástavby v základních rozvojových plochách (tj. plochách mimo železniční zábor).

Obě předkládané varianty respektují rozsah a konfiguraci záměrů Odstavného nádraží Strašnice (VRT) a Odstavných ploch Trnkov (konvenční žel. doprava) v podobě umožňující

v maximální míře v budoucnu realizovat mezi rozestoupenými kolejími založení a nad těmito plochami zastřešení (např. jako platformu pro kombinaci zástavby, veřejných prostor, parku, sportoviště, zóny pro urban farming, apod.).

Návrh řešení urbanistické struktury ve dvou variantách je v grafické části studie.

Návrh rozvojových ploch pro transformaci území Bohdalec – Slatiny sleduje záměr vytvořit prostor pro realizaci kompaktní zástavby, přičemž základní členění rozvojových ploch reaguje na orientaci stávající urbanistické struktury v území a respektuje v maximální míře stávající uliční síť a majetkové vztahy (zejména var. 1). Rozvojové plochy jsou protkány veřejnými uličními prostranstvími jasně hierarchie, jež jsou dostatečně dimenzovány pro umístění oboustranných stromových alejí. Současně návrh pro další stupně přípravy záměru ponechává prostor do budoucí zástavby začlenit všechny prvky potřebné pro vznik živoucí části města.

Situace – varianta II



Jak je patrné z výkresové části studie:

- Prověřovací studie pracuje s koncepčním vymezením a členěním území pomocí veřejných prostor, nikoliv s návrhem konkrétních bloků nebo objektů (to bude předmětem dalších stupňů přípravy transformace území)

- z hlediska rozvoje města v základních rozvojových plochách mají největší potenciál oblasti II. a IV.

- rozloha ploch umožňující budoucí zástavbu nad kolejími představuje nemalou část řešeného území (a tudíž nemalý potenciál pro rozvoj i pro snížení efektu termálního ostrova apod.) a jakkoliv se vymezení této rezervy může v dnešním měřítku, ekonomických aspektech a poloze území vůči centru města zdát zbytečné, zpracovatel studie považuje za vhodné prostor pro tuto budoucí rezervu zajistit.

Varianta č. 1 z hlediska založení urbanistické struktury v základních rozvojových plochách v maximální míře navazuje na danosti území zejména pak ve smyslu založení budoucích veřejných prostor v návaznosti na existující hierarchii uliční sítě a vlastnické vztahy (v maximální míře zakládá veřejné prostory na plochách ve vlastnictví hl.m. Prahy, příp. ČR).

Toto ponechává možnost (např. zejména v prostoru oblasti IV (Slatiny)) výstavbu v území alespoň částečně etapizovat, bez potřeby výkupu všech pozemků pro založení uliční sítě a realizaci infrastruktury v území na začátku transformace. V kontextu rozsahu záboru ploch železnice, zejména v prostoru oblasti II. a kolem ulice V Korytech ale vzniká poměrně

nepravidelné a méně přehledné tvarosloví bloků pro budoucí zástavbu (v rámci Územní studie lze samozřejmě členění na bloky zpřesnit). Respektováním stávající trasy ulice V Korytech vznikne mezi touto ulicí a hranou odstavných ploch ONS úzký nesnadno resp. neefektivně zastavitelný prostor.

Varianta č.2 vychází jednak z koncepční úpravy trasy ulice V Korytech v oblasti II. (při respektování podjezdu pod železnici a jižní spojkou) což principiálně umožní koncepčněji řešit strukturu zástavby a hierarchii veřejných prostor v oblasti II, jak vůči okolní městské struktuře, tak i vůči rozhraní s plochou ONS. Jak je patrné z grafické části studie, toto řešení umožňuje koncepčně založit v logické poloze v území plochu náměstí a přirozeně vyřešit navržené dopravní napojení v V-Z směru na ulici V Korytech. V oblasti II. i IV. návrh této varianty předkládá koncepčnější pohled na založení veřejných prostor, kdy oproti variantě 1 ne všude umísťuje uliční síť na pozemky ve vlastnictví hl.m. Prahy.

Koncepce propojení území

Obě předkládané varianty vymezují tři osy pro zajištění propojení v S-J směru, překračující plochy železnice. V západní části území je navrženo přemostění území ve formě estakády zajišťující propojení pro hromadnou dopravu (autobus, případně trolejbus), automobilovou dopravu, cyklisty a pěší. Zbývající dvě propojení jsou mj. provázána na polohy dvou krajinných prvků s zajímavým rekreačním potenciálem a musí umožnit alespoň pohyb pěších a cyklistů, přičemž může jít i o koncepci širšího prostoru na který v budoucnu naváže zástavba nad kolejími.

Poloha těchto propojení je v obou variantách principiálně stejná (a nikoliv náhodná), vychází z výškové konfigurace okolního terénu a výškového řešení navržených kolejí a odstavných ploch. I přesto bude řešení propojení, zejména dvou pěších lávek, velmi obtížné z důvodu:

- potřeby překonání obecně velkého převýšení mezi terénem na severu a na jihu území a současně

- potřeby překonání průjezdných kolejí vedoucích územím vyvýšených oproti odstavným plochám

- potřeby realizace "objektu" do kterého budou na jihu území v prostoru Slatiny Trnkov, z výše uvedených důvodů zaústěny. Přirozené sklesání lávky na terén na jihu je z důvodu obrovského převýšení nemožné.

- potřeby vyřešení majetkových vztahů na severní a jižní straně území (návaznost lávek na okolní území)

Součástí grafické části studie jsou řezy územím.

Současně je vhodné, aby koncepce překonání železnice v S-J směru (myšleno konkrétní návrh) vznikla s ohledem na záměry železnice co nejdříve a založení, případně i estakáda a alespoň jedna lávka mohly vzniknout současně s realizací ONS.

Trasa resp. tvar vedení západní estakády a její napojení na severní hraně území je ve dvou variantách mírně odlišné, viz dopravní řešení a grafická část studie).

Základní rozdíly ve variantách

a) Založení urbanistické struktury a veřejných prostor v kontextu vlastnických vztahů

Varianta I - v maximální míře respektuje vlastnické vztahy (např. veřejné prostory přednostně zakládá na plochách ve vlastnictví hl.m. Prahy, příp. ČR)

Varianta II – koncepčnější přístup s nižší mírou provazby na aktuální majetkové vztahy poskytuje větší prostor pro založení koncepčnější urbanistické struktury a veřejných prostor (např. v kontextu úpravy ulice v Korytech)

b) Ulice V Korytech

Varianta I – v celé trase zachovává dnešní stopu (na východní hraně ONS tak nenechá vzniknout dostatečné ploše pro stavební blok a zástavba v oblasti II bude postrádat koncepční flexibilitu pro založení urbanistické struktury a veřejných prostor)

Varianta II – navrhuje úpravu stopy ulice V Korytech severně od podjezdu pod železniční trať (na východní hraně ONS umožní vznik bloku a v oblasti II umožní koncepční založení městské struktury s náměstím)

c) Dopravní propojení přes plochy železnice

Varianty se liší tvarem a mírně trasou propojení; koncepčně je ale poloha překonání železničních ploch formou estakády založena do stejného prostoru (z důvodu výškového řešení ploch železnice).

d) Dopravní řešení

Obecně se z důvodů uvedených výše liší trasy obslužných a sběrných komunikací. V oblasti II a IV má rozdílnost vedení komunikací vliv i do tras MHD.

e) Vztah k železničním záměrům

Obě varianty dodržují stejnou plochu záboru pro železnici.

Potenciál území

V rámci Prověřovací urbanistické studie Bohdalec - Slatiny byl pro účel porovnání modelován teoretický budoucí potenciál rozvojových ploch základních i výhledových (budoucí možný rozvoj nad kolejími). Výpočet je součástí grafické části. Jde o teoretický výpočet bez návrhu konkrétního urbanistického řešení a rozložení funkcí. Konkrétní prověření potenciálu (HPP, počet obyvatel apod.) bude součástí dalšího stupně přípravy rozvoje území.

4.6

Koncepce dopravního řešení

Hmotová koncepční vizualizace – varianta II



4.5

Krajinné prvky, zeleň, rekreační plochy

Základními stávajícími (a ve studii respektovanými) krajinnými nosnými prvky území jsou:

- Slatinský potok a přilehlé plochy zeleně na jihu řešeného území
- vyvýšený prostor mezi kolejími a ulicí U trati v severní části území

Prostor kolem Slatinského potoka skýtá velký potenciál pro rozvoj veřejných ploch zeleně případně navazujících rekreačních aktivit.

Sportovní areál (ve správě krajského ředitelství Policie hl.m. Prahy) ve vyvýšeném prostoru na severu území je uzavřený, veřejnosti v podstatě nepřístupný. Dle dostupných informací majitel / provozovatel nepočítá s umožněním prostupnosti skrz areál pro veřejnost.

Návrh dalších konkrétních ploch zeleně (ve veřejném prostoru, v rámci zástavby atd.) bude předmětem podrobnějšího návrhu urbanistické a funkční struktury v rámci dalších stupňů přípravy rozvoje území.

Předmětem dopravní části prověřovací studie je vymezení uspořádání dopravního skeletu a stanovit dopravní zásady pro řešení možností zástavby území Bohdalec – Slatiny při současném požadavku na umístění drážních staveb, zejména odstavného nádraží pro VRT v severní části území a odstavného nádraží TRNKOV v jižní poloze od stávajících průjezdných kolejí železniční trati.

Cílem je návrh optimálního dopravního řešení, které by racionálně obsloužilo řešené území včetně návrhu silničního skeletu, se stanovením připojovacích bodů na stávající dopravní infrastrukturu, a to s ohledem na objem dopravního zatížení vygenerovaného rozvojem funkčních ploch v revitalizovaném území. Principem tohoto návrhu, při docílení efektivní obsluhy území, je snaha o uspořádání uličního skeletu takovým způsobem, aby nezaváděl zbytečně průjezdnou automobilovou dopravu do řešeného území a zároveň neatakoval svým průjezdem vygenerované dopravy stávající obytné území, na severu zejména lokalitu bytové zástavby v okolí ulice U Trati a v jižní části pak lokalitu podél ulice Průhonická.

Dopravní napojení území na stávající infrastrukturu

Dopravní obsluha řešeného území je v současnosti zajištěna pouze z východu od ulice V Korytech a ze západu od ulice Nad Vršovickou horou. Celé území od západu na východ a ani od jihu na sever není prostupné pro automobilovou dopravu. Jedná se o neprůjezdnou oblast, kde jednu ze zásadních překážek tvoří těleso železniční trati, podél které se mají postupně rozvíjet odstavná nádraží - severně pro VRT a jižně pro příměstské vlaky (TRNKOV), které ještě více znepřístupňují celé území.

Návrh dopravního řešení

Návrh dopravního řešení se snaží odstranit stávající dopravní závady či nedostatky a zároveň umožnit rozvoj řešeného území. Současně je třeba reagovat i na předpokládané rozvojové záměry železnice, která svým řešením lokálně zasahuje na západě do stopy bývalé železniční tratě, tj. do trasy připravované „cyklo promenády“ a na východě omezuje možnou odbočující zástavbu podél ulice V Korytech. Zejména pro tento faktor je dopravní řešení předkládáno ve

2 variantách. 1.varianta pracuje se stávající stopou ulice v Korytech, ve 2.variantě je tato komunikace narovnána a vytváří tak větší prostor pro rozvoj bezprostředního okolí.

Obě varianty společně pracují s návrhem 2 základních dopravních tras, které se na východní straně od ulice Nad Vršovskou horou větví do jižní trasy, vedené podél stávající železniční trati s napojením na ulici V Korytech přes stávající ulici Průhonickou a do severně vedené trasy, překračující na západní straně těleso železnice, které je zde relativně nejužším místem a zároveň i s nejnižší niveletou. Další pokračování této severní trasy je vedeno na rozmezí mezi stávající zástavbou (sportovním areálem) a připravovanou plochou odstavného nádraží pro VRT, s napojením opět na ulici V Korytech. Tyto 2 sběrné komunikace by měly tvořit základní dopravní skelet území, po kterých se předpokládá i vedení linek BUS MHD, sloužících k dopravní obsluze území. Ostatní dopravní skelet území ve formě sítě obslužných komunikací není záměrně navržen v této fázi, předpokládá se jejich doplnění až v následné územní studii, která stanoví podrobnější strukturu území a tím zároveň určí potřebnou polohu jednotlivých obslužných komunikací.

Varianty dopravního skeletu se liší v dílčím trasování severní stopy sběrné komunikace, kde zejména 2.varianta pracuje s přehlednější strukturou komunikačního skeletu, který v případě uvažované rektifikace trasy ulice V Korytech může nabídnout i optimálnější urbanistické řešení celého území oproti 1.variantě, která se více přizpůsobuje stávajícím poměrům území. Na druhé straně větší potenciál 2.varianty s sebou nese i větší zásahy do stávající vlastnické struktury a zároveň zakládá i větší rozsah změn územního plánu.

Dopravní obsluha území prostředky hromadné dopravy

V současné době je území zcela nedostatečně obsluhováno prostředky MHD pouze z komunikací vedených na okrajích řešeného území, po západním okraji po ulici Bohdalecké a východním okraji po ulici V Korytech.

Ve výhledu se přes řešené území Bohdalce (v severojižním směru) uvažuje vést trasu TRAM, která by umožnila přestupní vazbu na železniční zastávku „Eden“ a autobusové linky vedené po ulici U Slavie.

Dopravní řešení této prověřovací studie počítá s návrhem 2 sběrných komunikací, vedených přes celé území v západovýchodním směru, které by měly tvořit základní dopravní skelet řešeného území, po kterých se předpokládá i vedení linek BUS MHD, sloužících k dopravní obsluze území. Umístění jednotlivých zastávek BUS, které je patrné ze skeletu 2 dopravních variant, prokazují na izochronách dostupnosti dostatečné pokrytí celé řešené území.

Cyklistická a pěší doprava

Přes řešené území je v současné době vedena páteřní trasa (I.třídy) A42 od Záběhlické ulice přes Bohdalec ke stadionu Slavie a z ní odbočuje přes území Na Slatinách a Trnkov hlavní trasa (II.třídy) A234 do ulice V Korytech. Obě tyto trasy jsou v řadě dílčích úseků vedeny pouze provizorně, lze předpokládat zastabilizování jejich tras po upřesnění urbanistické struktury až v připravované územní studii.

Po severozápadním okraji řešeného území je dále připravována nová „cyklo promenáda“, která je navržena po bývalém tělese zrušené železniční trati. Její realizace je však lokálně ovlivněna v západním úseku připravovaným rozvojem areálu odstavného nádraží pro VRT.

4.7 Železniční překladiště city logistiky

Na základě požadavku vyplývajícího ze zadání („Prověřit možnosti přemístění železničního překladiště city-logistiky do západní části území (opuštěný areál), případně do jiné pozice.“)

byly v průběhu přípravy studie prověřovány možnosti přemístění železničního překladiště v rámci řešeného území, nikoliv jen do západní části území.

Funkce překladiště mezi železnicí a automobilovou dopravou (rovněž nazývaná logistikou poslední míle) je bezesporu důležitým prvkem v mozaice infrastruktury moderního města. Současně jde o funkci, která má obecně nemalé plošné nároky (kolejiště, rampy, sklad, zázemí), vyžaduje dobré připojení na automobilovou dopravní infrastrukturu, a z hlediska technologie obsluhy (železnice) by měla fungovat nekonfliktně vůči funkcím konvenční a VRT dopravy, aby její kapacita a provoz nebyly omezeny na malý počet krátkých intervalů, tj. preferována je provazba na nákladní železniční trasy. To vše zásadním způsobem ovlivňuje výběr a vhodnost lokality.

Vzhledem k absenci i) strategie rozvoje resp. udržení této funkce v rámci hlavního města, ii) konkrétního provozovatele a iii) hlavně programu této funkce, Zpracovatel Prověřovací studie z hlediska rozměrů areálu pro citylogistiku pro čtyři lokality prověřoval

- obecně maximální rozměr železničního překladiště umístitelného ve vybraných lokalitách
- možnost umístění francouzského modelu citylogistiky (varianta předložená ze strany IPR Praha) o rozměrech cca 100x300m

Sledované parametry byly následující:

- majetkoprávní vztahy
- vliv na rozvoj města
- obslužnost automobilovou dopravou (zejména vztah k jižní spoje)
- technologie obsluhy z pohledu železniční dopravy (za součinnosti SŽ)

Tabulka hodnocení lokalit prověřovaných z hlediska umístění překládkového místa (železnice - automobilová doprava)

Označení lokality / hodnocení parametr	1 (ONS)	2 (Trnkov)	3 (datové centrum)	4 (mezi čekacími kolejemi)
Majetkoprávní vztahy	+	-	-	+
Rozvoj města	±	-	-	bez vlivu
Automobilová doprava	-	±	±	±
Železniční doprava (technologie obsluhy)	-	+	+	+
Orientační rozměry prostoru (prověření SŽ)	210 x 30 m	210 x 30 m	délka překládkového místa až 250m	200 x 20-40m
Možnost do sledované lokality umístit záměr o rozměrech cca 100x300m (francouzský model, varianta IPR)	×	×	×	×
Poznámka	z hlediska železniční dopravy je provozně nejproblematičtější varianta; zpracovatel ONS - VRT toto řešení nedoporučuje; vlastnický převážně na pozemcích SŽ / ČD	řešení by vyžadovalo obrovské zemní práce a ovlivňovalo by možnost zástavby v území; vlastnický zasahuje do pozemků SŽ / hl.m. Prahy i soukromého subjektu	vyžadovalo by umístění na soukromých pozemcích / konflikt se záměrem datového centra příp. znemožnění rozvoje městské struktury; potřeba zemních prací; vyžaduje investici do kapacitního připojení na S-J spoju (náklady / realizovatelnost)	z hlediska polohy, připojení a vlivu na potenciál zástavby v území jde o nejméně konfliktní prostor

Na základě výše uvedeného a konzultace problematiky se zástupci SŽ konstatovat, že ze sledovaných lokalit lze k případnému dalšímu prověření doporučit pouze lokalitu 4, nicméně pouze za předpokladu, že funkcionality a kapacitu funkce městské logistiky bude paralelně podpořena rovněž v rámci jiné lokality (např. terminál Malešice)

Současně je nutné konstatovat, že v řešeném území se nepodařilo nalézt lokalitu, která by (v kontextu všech sledovaných parametrů) byla vhodná pro umístění programu city-logistiky s parametry a provozním schématem předloženým ze strany IPR Praha.

5 ZÁVĚR

5.1 Doporučení ve vazbě mezi přípravou rozvoje území a záměry železnice

- nadále se koordinovat s postupně zpřesňující se podobou jednotlivých záměrů SŽ, zejména z pohledu i) respektování rozsahu ploch záboru dle této studie (příp. koordinace dílčích zpřesnění rozhraní nebo odchylek s ohledem na měřítko), ii) z pohledu rozhraní mezi plochami železnice a rozvojovými plochami, tak, aby na rozhraní bylo v co největší míře možno stavět objekty a uliční čáru netvořilo oplocení areálu železnice
- uzavření dohody potvrzující zajištění prostorových rezerv v jednotlivých areálech železnice pro budoucí založení a realizaci objektů nad plochami jednotlivých záměrů železnice
- realizace estakády zajišťující dopravní propojení v S-J směru
- realizace opěrné zdi podél severní hrany ONS vytvářející prostor pro páteřní komunikaci (východo-západní propojení území)
- realizace alespoň jedné pěší lávky v S-J směru
- realizace zelených střech u všech záměrů v území (např. halových objektů ONS)
- pokračovat v diskusi mezi SŽ, městskou částí a hl. m. Prahou v problematice umístění kapacit pro funkci městské logistiky jak v řešeném území, tak mimo něj (např. lokalita Malešice).

5.2 Rizika pro rozvoj území

Kromě daností a problémů na které Zpracovatel upozornil v analytické části, lze za potenciální rizika rovněž považovat:

- Velmi členité majetkoprávní vztahy a nedostatek ploch ve vlastnictví hl.m. Prahy (např. ve smyslu ucelených ploch pro možnost realizace vybavenosti potřebné pro rozvoj apod.)
- Rozdílné časové horizonty přípravy a realizace záměrů v území
- Neumožnění pozdějšího zásahu do provozních areálů železnice (nutné dořešení provozně právních hledisek pro překračování ploch, objektů a areálů železnice a výstavby nad nimi)
- Bloky budoucích zásahu do záměrů, na které byly čerpány dotace
- Rozdílné představy o budoucí podobě zástavby ze strany města a stakeholderů (např. jedno- a dvojpodlažní plošně rozsáhlé objekty datového centra apod.)
- Vyřešení způsobu řešení návaznosti pěších lávek na jižní část území (obrovské převýšení, složité majetkoprávní vztahy, potenciálně vliv na krajinný ráz území)
- Nedostatečnost kapacit technické infrastruktury v území pro rozvojové záměry (neznalost aktuální problematiky inženýrských sítí (dostatečnost zdrojů a kapacit))

5.3 Další stupně přípravy rozvoje území

1. Pro další stupně přípravy rozvoje (Územní studie) Zpracovatel doporučuje:

- Vybrat koncepci přístupu k urbanizaci jednotlivých oblastí (varianta I / varianta II, při zohlednění vlastnických vztahů, harmonogramu přípravy železničních staveb, záměrů v okolí apod.)
- Nadále s jednotlivými subjekty zastupujícími záměry spojené s železničními záměry v území spolupracovat na zpřesnění jejich záměru ve vztahu k navrhované transformaci území při respektování rozsahu a hranice plochy záboru železnice dle této studie (přičemž s ohledem na měřítko této studie a různé míře podrobnosti zpracování záměrů železnice, může v rámci koordinace dojít k omezeným a lokálním zpřesněním rozhraní)
- Navrhnout odpovídající urbanistickou strukturu s jasně definovanými veřejnými prostory, uličními profily
- Navrhnout rozložení funkčního využití vč. rozmístění základních prvků občanské vybavenosti

- Rozkreslit návrh dopravního řešení ve větší podrobnosti
- Stabilizovat polohy S-J překročení železničních ploch (estakáda, lávky)
- Navrhnout (v koordinaci se SŽ) princip řešení na rozhraní mezi rozvojovými plochami a zábozem pro železniční stavby
- Pro navržené urbanistické řešení a jeho potenciál (HPP a funkční rozložení) vymezit potřeby na technickou infrastrukturu (bilance potřeb sítí)
- Vyžadovat od SŽ informace týkající se nakládání s dešťovými vodami k jejich jednotlivým záměrům
- Navrhnout koncepci systému nakládání s vodami a využívání retence s prvky modro-zelené infrastruktury
- Vyžadovat od SŽ informace a koordinovat se ohledně přístupu k akustické ochraně
- V návaznosti na informace od správců sítí navrhnout páteřní sítě v území, případně vymezit související / podmiňující investice
- Doporučit prostory na směnu majetků s cílem umožnit založení navržené urbanistické struktury

2. Dílčí témata vyžadující zpracování a koordinaci v detailu větším, než je územní studie

- návrh estakády zajišťující dopravní propojení v S-J směru a jeho koordinace se záměry SŽ
- návrh pěších lávek v S-J směru

3. Dílčí témata související s rozvojem v rámci širších vztahů

- trasy (varianty) tramvajové trati Chodovská – Eden a rozvoj v území Bohdalec resp. Pod Bohdalcem.

5.4

Závěr

Nedílnou součástí Prověřovací studie je grafická část ve formátu A3 skládající se z analytické, návrhové části doplněné o doplňující data a referenční materiály. Vybrané výkresy jsou zpracovány i pro výtisk ve větším formátu (měřítko 1:3000).

V Praze, Srpen 2024

Vypracovali: MArch. Lucie Senešiová, Ing. Aleš Raimr