

Nový Hlavák



Zadávací řízení se soutěžním dialogem

Zadávací dokumentace

P01.2 Popis současného stavu

Hlavní město Praha
Správa železnic, státní organizace
Dopravní podnik hlavního města Prahy, a. s.

&
Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, příspěvková organizace



Obsah

Širší kontext	4
Popis území	4
Vazby na město - dopravní napojení	5
Vazby na město - náměstí a parky	6
Významné budovy v okolí a širším okolí	7
Další mapový popis stavu území (výběr):	8
Kulturní a náboženské objekty:	8
Zdravotní a Sociální služby:	8
Vzdělávací instituce:	8
Historické městské prostředí (vývoj zástavby):	8
Technická infrastruktura (voda, plyn, elektřina, kanalizace, kolektory):	8
Historický vývoj	10
Vrchlického sady	10
Nová odbavovací hala ŽST Praha Hl. nádraží	11
Současný stav	12
Vrchlického sady	12
Popis budov Hlavního nádraží	13
Nová odbavovací hala ŽST Praha hlavní nádraží	13
Popis budovy	13
Možnosti parkování cestujících	13
Městská hromadná doprava	14
Stavebně technický stav	14
Územní plán	16
DH – plochy a zařízení veřejné dopravy	16
ZP – parky, historické zahrady a hřbitovy	16
ZMK – zeleň městská a krajinná	17
Online aplikace/data	18
IPR Praha / Územně Analytické Podklady	18
IPR Praha / Archiv leteckých snímků (orthofotomapy) 1938–2021	18
IPR Praha / aplikace Praha včera	18
IPR Praha / aplikace Dvě Prahy	18
IPR Praha / Aplikace Historické centrum Prahy	18
IPR Praha / Opendata	18
IPR Praha / Územní plán	18
Mapy.cz / Panorama	18
Google / Street view	18

Širší kontext

Popis území

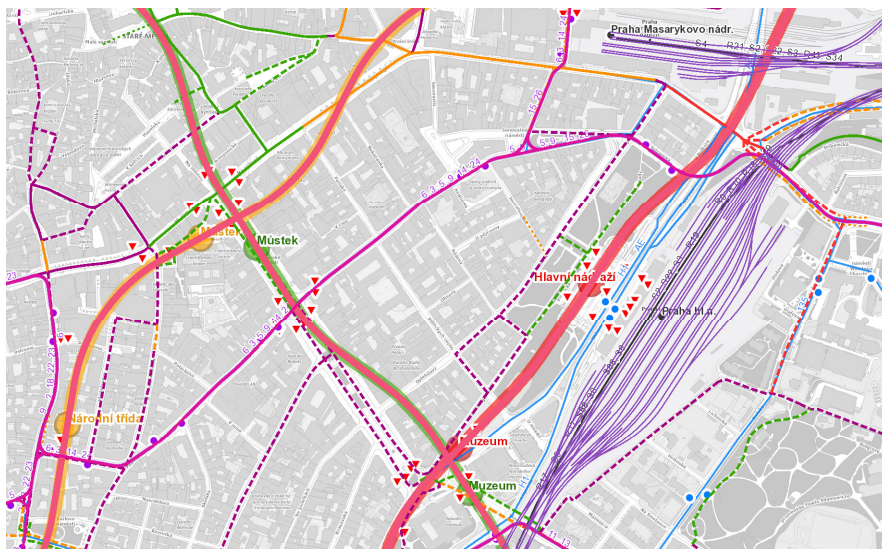


Z hlediska historického vývoje Prahy leží Vrchlického sady a Hlavní nádraží (tedy celé řešené území) v prostoru původních hradeb Nového Města pražského založeného v polovině 14. století. Tyto hradby byly postupně odstraněny po sloučení pražských měst se sousedními obcemi v druhé polovině 19. století.

Území, na kterém se Hlavní nádraží rozprostírá v současnosti vytváří bariéru mezi centrálními městskými částmi Prahou 1, Prahou 2 a Prahou 3. Jelikož navazuje na další aktuálně neprostupné území nedalekého Masarykova nádraží, lze do výčtu navazujících městských částí zařadit i městskou část Prahu 8. Historická Fantova budova Hlavního nádraží je na povrchu (úroveň 1.NP) od prostoru střechy Nové odbavovací haly a parkové plochy Vrchlického sadů oddělena jednou z nejméně frekventovaných městských komunikací - severojižní magistrálou s dopravním zatížením přibližně 83 tisíc automobilů denně. Budova je v současnosti pro pěší na povrchu přístupná pouze přes chodník podél ulice Legerova ve směru z Vinohrad.

[https://uap.iprpraha.cz/atlas/?extent=-743782.942298703,-1044451.1721225965,-740699.2173812533,-1042673.1685665895&scale=7500&basemap=letecke_snimky_posledni_snimkovani_cache&service\[\]=0000_00_mestske_casti](https://uap.iprpraha.cz/atlas/?extent=-743782.942298703,-1044451.1721225965,-740699.2173812533,-1042673.1685665895&scale=7500&basemap=letecke_snimky_posledni_snimkovani_cache&service[]=0000_00_mestske_casti)

Vazby na město – dopravní napojení



Hlavní nádraží je bezesporu jedním z nejdůležitějších dopravních uzlů nejen v rámci hlavního města, ale i v rámci celé České republiky. V systému celostátní veřejné dopravy se nachází v těsné blízkosti vlakového Masarykova nádraží a autobusového nádraží Praha Florenc. Z hlediska městské hromadné dopravy je Hlavní nádraží přímo napojeno na stanici metra linky C se vstupy z 2. PP Nové odbavovací haly a dále je navázáno na tramvajové linky v ulici Bolzanova a Jindřišská. Výhledově se také počítá s napojením haly na připravovanou linku metra D, kdy by přístup měl být veden přes vestibul metra C. Počítá se i s napojením Hlavního nádraží na „Systém segregované příměstské a městské dopravy“ (Nové spojení II).

Před vchodem do historické Fantovy budovy Hlavního nádraží v úrovni 1. NP se na obou stranách severojižní magistrály nachází nácestné autobusové zastávky, kde zastavují dálkové mezinárodní i vnitrostátní spoje a prozatím i linka Airport Express (AE) na letiště Václava Havla Praha. Konkrétní řešení tohoto prostoru není součástí tohoto Soutěžního Dialogu.

[https://uap.iprpraha.cz/atlas/?extent=-743782.942298703,-1044451.1721225965,-740699.2173812533,-1042673.1685665895&scale=7500&basemap=MT_VU_bw&service\[\]=0600_04_zeleznicni_sit&service\[\]=0600_01_dopravni_infr_kolejova&service\[\]=0600_03_zastavky_linky_pid&service\[\]=0600_05_aktualni_cyklo_opatreni](https://uap.iprpraha.cz/atlas/?extent=-743782.942298703,-1044451.1721225965,-740699.2173812533,-1042673.1685665895&scale=7500&basemap=MT_VU_bw&service[]=0600_04_zeleznicni_sit&service[]=0600_01_dopravni_infr_kolejova&service[]=0600_03_zastavky_linky_pid&service[]=0600_05_aktualni_cyklo_opatreni)

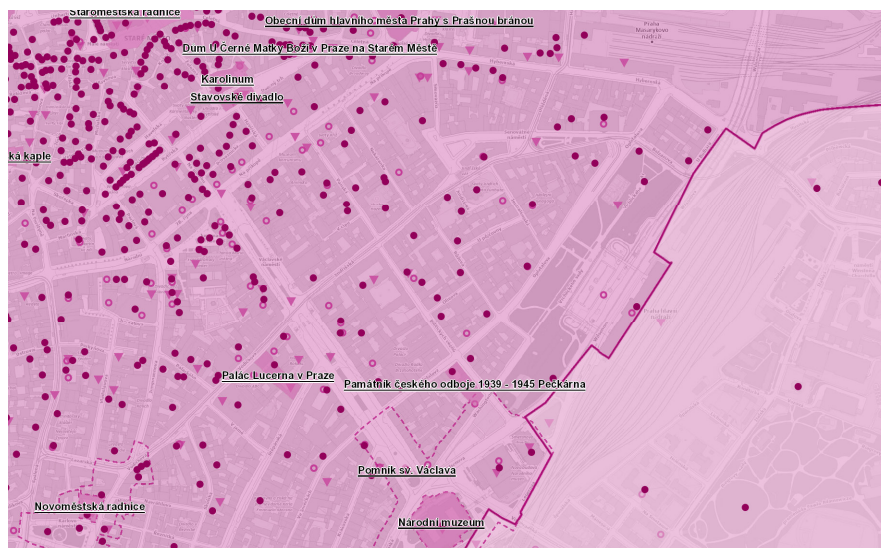
Vazby na město – náměstí a parky



Hlavní nádraží se svojí Novou odbavovací halou leží v blízkosti důležitých městských prostorů – náměstí a parků. Nejtěsněji je spjata s parkem Vrchlického sady, který je součástí řešeného území a se kterým je propojeno hlavním pěším vstupem z Nové odbavovací haly. Další významné veřejná prostranství v docházkové vzdálenosti jsou: Václavské náměstí a okolí budov Národního muzea, Senovážné náměstí, Riegrovy sady. V širším okruhu stojí za zmínku Karlovo náměstí, Náměstí republiky, Staroměstské náměstí, Náměstí Jiřího z Poděbrad, park Vrch Vítkov.

[https://uap.iprpraha.cz/atlas/?extent=-743782.942298703,-1044451.1721225965,-740699.2173812533,-1042673.1685665895&scale=7500&basemap=MTVU_bw&service\[\]=0100_01_parky&service\[\]=0200_05_plosna_liniova_up](https://uap.iprpraha.cz/atlas/?extent=-743782.942298703,-1044451.1721225965,-740699.2173812533,-1042673.1685665895&scale=7500&basemap=MTVU_bw&service[]=0100_01_parky&service[]=0200_05_plosna_liniova_up)

Významné budovy v okolí a širším okolí



Součástí nejbližšího okolí řešeného území – Nové odbavovací haly a Vrchlického sadů – jsou některé budovy významných kulturních institucí. V docházkové vzdálenosti se nachází budova Státní opery, objekty Národního muzea a budova Muzea hl. m. Prahy. V širším okolí lze zmínit některé společensky významné historické a kulturní stavby – Palác Lucerna, Stavovské divadlo, Karolinum, Staroměstskou radnici, Prašnou bránu, Obecní dům, Žižkovskou televizní věž.

[https://uap.iprpraha.cz/atlas/?extent=-743782.942298703,-1044451.1721225965,-740699.2173812533,-1042673.1685665895&scale=7500&basemap=MT_VU_bw&service\[\]=0200_02_kulturni_pamatky&service\[\]=0200_02_cenne_stavby_soubory&service\[\]=0200_02_pamatkove_rezervace_zony&service\[\]=0200_02_statek_unesco](https://uap.iprpraha.cz/atlas/?extent=-743782.942298703,-1044451.1721225965,-740699.2173812533,-1042673.1685665895&scale=7500&basemap=MT_VU_bw&service[]=0200_02_kulturni_pamatky&service[]=0200_02_cenne_stavby_soubory&service[]=0200_02_pamatkove_rezervace_zony&service[]=0200_02_statek_unesco)

Další mapový popis stavu území (výběr)

Kulturní a náboženské objekty

[https://uap.iprpraha.cz/atlas/?extent=-743782.942298703,-1044451.1721225965,-740699.2173812533,-1042673.1685665895&scale=7500&basemap=MTVU_bw&service\[\]=0800_08_kulturni_zarizeni&service\[\]=0800_09_sakralni_objekty](https://uap.iprpraha.cz/atlas/?extent=-743782.942298703,-1044451.1721225965,-740699.2173812533,-1042673.1685665895&scale=7500&basemap=MTVU_bw&service[]=0800_08_kulturni_zarizeni&service[]=0800_09_sakralni_objekty)

Zdravotní a Sociální služby

[https://uap.iprpraha.cz/atlas/?extent=-743782.942298703,-1044451.1721225965,-740699.2173812533,-1042673.1685665895&scale=7500&basemap=MTVU_bw&service\[\]=0800_05_socialni_sluzby&service\[\]=0800_04_zdravotnicka_zarizeni](https://uap.iprpraha.cz/atlas/?extent=-743782.942298703,-1044451.1721225965,-740699.2173812533,-1042673.1685665895&scale=7500&basemap=MTVU_bw&service[]=0800_05_socialni_sluzby&service[]=0800_04_zdravotnicka_zarizeni)

Vzdělávací instituce

[https://uap.iprpraha.cz/atlas/?extent=-743782.942298703,-1044451.1721225965,-740699.2173812533,-1042673.1685665895&scale=7500&basemap=MTVU_bw&service\[\]=0800_03_skolska_zarizeni&service\[\]=0800_03_vyzkumne_organizace&service\[\]=0800_03_vysoke_skoly](https://uap.iprpraha.cz/atlas/?extent=-743782.942298703,-1044451.1721225965,-740699.2173812533,-1042673.1685665895&scale=7500&basemap=MTVU_bw&service[]=0800_03_skolska_zarizeni&service[]=0800_03_vyzkumne_organizace&service[]=0800_03_vysoke_skoly)

Historické městské prostředí (vývoj zástavby)

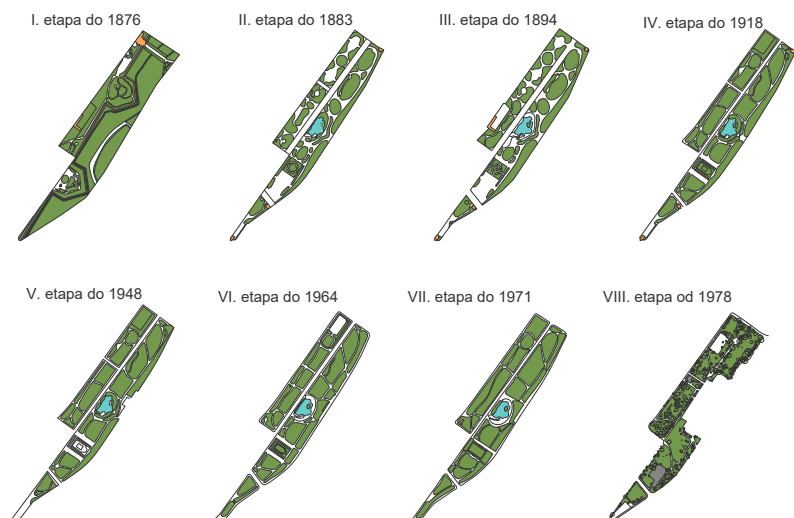
[https://uap.iprpraha.cz/atlas/?extent=-743782.942298703,-1044451.1721225965,-740699.2173812533,-1042673.1685665895&scale=7500&basemap=MTVU_bw&service\[\]=0200_01_rust_uzemi_mesta](https://uap.iprpraha.cz/atlas/?extent=-743782.942298703,-1044451.1721225965,-740699.2173812533,-1042673.1685665895&scale=7500&basemap=MTVU_bw&service[]=0200_01_rust_uzemi_mesta)

Technická infrastruktura (voda, plyn, elektřina, kanalizace, kolektory)

[https://uap.iprpraha.cz/atlas/?extent=-743782.942298703,-1044451.1721225965,-740699.2173812533,-1042673.1685665895&scale=7500&basemap=MTVU_bw&service\[\]=0700_02_zasobovani_vodou&service\[\]=0700_03_kanalizace&service\[\]=0700_05_zasobovani_plynem&service\[\]=0700_06_zasobovani_el_energii&service\[\]=0700_08_kolektory](https://uap.iprpraha.cz/atlas/?extent=-743782.942298703,-1044451.1721225965,-740699.2173812533,-1042673.1685665895&scale=7500&basemap=MTVU_bw&service[]=0700_02_zasobovani_vodou&service[]=0700_03_kanalizace&service[]=0700_05_zasobovani_plynem&service[]=0700_06_zasobovani_el_energii&service[]=0700_08_kolektory)

Historický vývoj

Vrchlického sady



Schematický diagram historického vývoje parku

Park se nachází v místech bývalých barokních hradeb Nového Města pražského. V letech 1827–31 byla na popud hraběte Karla Chotka na těchto barokních hradbách realizována sadová promenáda s několika kavárnami, která vedla od ulice Žitná na jihu až po ulici Na Poříčí. Sadovou úpravu navrhl Josef Fuks.

Po stržení hradeb byl v předprostoru nově vystavěného nádraží císaře Františka Josefa I. založen zahradníkem F. Malým r. 1876 takzvaný Velký park, později pojmenovaný Městský velký park. Podle zahradního architekta Františka Josefa Thomayera byl pak v roce 1884 park dopracován. Počátkem dvacátého století prošel park částečnými úpravami podle návrhu Karla Skaláka. V roce 1913 byl park přejmenován na Vrchlického sady podle spisovatele Jaroslava Vrchlického. Významnou proměnou prošel park v souvislosti s výstavbou Nové odbavovací haly hlavního nádraží, pocházející z let 1972–1977.

V minulosti byla na území parku například velká vodní plocha včetně umělého vodopádu nebo parter s květinovými záhony v jehož čele byl umístěn pomník botanika Jaroslava Presla, který je v těchto místech podnes.

Nová odbavovací hala ŽST Praha Hl. nádraží



Roku 1970 byla vypsána vyzvaná architektonická soutěž na řešení odbavovací haly, v níž ve 2. kole zvítězil návrh architektů Jana Šrámka, Jana Bočana a Aleny Šrámkové.

Výsledný návrh s úpravou na velkoprostorovou dvoupodlažní odbavovací halu byl realizován v letech 1971 – 1978 podle projektu J. Dandy, J. Trnkové, J. Bočana, J. Šrámka a A. Šrámkové, generálním projektantem byl SUDOP Praha. V letech 2006 – 2010 prošla Nová odbavovací hala rekonstrukcí dle projektu Patrika Kotase, Jaroslava Smoly a Karla Hájka a nejvíce se dotkla právě interiéru haly navrženého J. Bočanem, J. Šrámkem a A. Šrámkovou. Byl zásadně změněn původní dispoziční koncept s pokladnami v čele haly, odbavením a úschovnou v zadní snížené části přízemí a službami a obchody pouze po stranách. Pokladny byly nově umístěny pod horní úroveň, původní pokladny s nerezovými prvky rámců oken a madel zmizely. Vestavěny byly četné obchodní prostory. Žulová dlažba z úzkých pruhů střídajících světlý a tmavý kámen provedená dle návrhu Aleny Šrámkové zůstala, stejně tak technicistní strop s odhalenou konstrukcí červených rour vzduchotechniky, černé ocelové nosné konstrukce, svítidla tvořená trubicemi zářivek v kruhových otvorech. Zachovány byly také charakteristické dvojice černých sloupů a jednotlivé červené sloupy.

Současný stav

Vrchlického sady

Současný stav parku vychází z kombinace dlouhodobé intenzivní zátěže, (širokého portfolia urbánních stresů) a absence dlouhodobého rozvoje. Tyto nedostatky jsou do jisté míry způsobeny tím, že v nedávné minulosti měl být park několikrát revitalizován, ale nikdy k tomu nedošlo, mimo opravy dětského hřiště. Dlouhodobě tak byla prováděna pouze základní údržba (především stromového patra). Výsledkem je současný degradovaný stav jak přírodních prvků, tak mobiliáře. Problémem je významný počet jedinců, které při snížené vitalitě a soustavné arboristické péči došly až do torzního stavu. Zároveň je, přes četné pokusy, patrná vysoká neúspěšnost ujímání nových stromů. Keřové patro bylo vesměs odstraněno v letech stoupající kriminality v těchto místech. Bylinné patro dnes tvoří prakticky pouze degradované spontánní ruderalizované kosené porosty. Květinový dekor se omezil na řídké pokusy se sezónní výsadbou. Zvykem se stal prakticky celoplošný sešlap a na pojezd servisními vozy si zvykla i například sama údržba parku. Enormní zátěž představuje spontánní močení bezdomovců, kterou se částečně pokusily omezit instalované mobilní urinaly. Poškození parku je založeno na dlouholetém behaviorálním modelu, který prohlubuje úroveň stresů, kontaminace, kompakce a prostředí celkově neslučitelného s dlouhodobým životem jakýchkoliv rostlin.

Nadmořská výška parku je 198–208 m.n.m. Klimaticky se území nachází v teplé suché oblasti T2 - Jaro je poměrně krátké, teplé až mírně teplé, léto je teplé dlouhé a suché, podzim je poměrně krátký, teplý až mírně teplý, zima je krátká, suchá až velmi suchá. Tato charakteristika je ještě umocněna efektem tepelného ostrova města. Půdní profil je antopický – převrstvený během mnoha etap stavebních úprav.

Popis budov Hlavního nádraží

Prostor nádraží tvoří soubor historických i novodobých staveb. Velmi cennou stavbou je především historická budova nádraží od architekta Josefa Fanty, jenž je největší secesní památkou v Česku a je prohlášena za nemovitou kulturní památku. Budova prochází v současné době rozsáhlou rekonstrukcí a s ní spojeným restaurováním secesních interiérů. Byla dokončena oprava vnějšího pláště a momentálně probíhají opravy bohatě zdobených secesních vnitřních prostor zejména původní čekárny pro I. a II. třídu.

Další součástí komplexu Hlavního nádraží je secesní nádražní hala s nástupišti navazující na prostor kolejišť a později postavených krytých nástupišť. Fantova budova a nástupiště jsou propojeny třemi podchody s tzv. Novou odbavovací halou (NOH), objektem sestávajícím se z velkoprostorové haly, která je po stranách napojená na dvě podlaží obsahující vstupy do metra, čekací a komerční prostory.

Frekvence cestujících se v posledních letech pohybuje okolo 70-80 tisíc za den s výhledem na 100 tisíc denně v blízké budoucnosti. Zejména s postupným zlepšováním a doplňováním linek veřejné dopravy, ať už nová tramvajová trať nebo zlepšení železničního napojení (VRT a metro S) a metra D.

Všechna výhledová rozšíření napojení na ostatní druhy kolejové dopravy budou znamenat zvýšení počtu cestujících procházejících přes Novou odbavovací halu a s tím související zvýšenou zátěž pro její veřejné prostory a jejich zázemí.

Součástí přednádražního prostoru na úrovni 1. NP jsou také parkoviště K+R, placená parkoviště a stanoviště taxi umístěná na střeše Nové odbavovací haly.

Nová odbavovací hala ŽST Praha hlavní nádraží

Popis budovy

Nová odbavovací hala byla postavená podle projektu architektů J. Bočana, J. Dandy, J. Šrámka, A. Šrámkové a J. Trnkové a byla dokončena v roce 1979. Je jedním z významných příkladů české moderní architektury 60. a 70. let 20. století. V letech 2006 až 2010 prošla budova rekonstrukcí pod vedením architekta Patrika Kotase, kdy byla upravena část interiérů a do původní velkorysé odbavovací haly byly doplněny nové ostrovy obchodů v 1. a 2. PP, které ubraly z veřejných ploch dimenzovaných na výhledový počet cestujících.

Podzemní hala má tři úrovně, u vstupu z Vrchlického sadů je otevřena přes dvě patra. Na úrovni 2. PP jsou umístěny vstupy do metra a čekací a komerční prostory. V navazujícím prostoru, který je umístěn pod magistrálou, má pak hala dvě úrovně. Ve spodní úrovni jsou umístěny pokladny a informační přepážky, a dále komerční služby a obchodní jednotky.

V horní úrovni (1. PP) jsou umístěny především čekací prostory pro cestující, komerční prostory a vstupy do jednotlivých podchodů vedoucích na nástupiště. K sedmi nástupišťům vedou tři podchody – jižní, střední (hlavní) a severní. Tyto tři podchody budou revitalizovány podle návrhu vzešlého z architektonické soutěže, která proběhla v roce 2021.

Jednotlivá patra nové odbavovací haly jsou pro veřejnost bezbariérově propojena dvojicí výtahů ústících ve dvojici prosklených věží v exteriéru proti vstupu do Fantovy budovy. Hygienické zázemí pro cestující je umístěno pouze v 1. PP na bocích nové odbavovací haly (přístupné pouze z exteriéru) a dále v průchodech k podchodům v 1. PP Fantovy budovy.

Zastřešení podzemní odbavovací haly je řešeno jako pojížděná plocha, přes kterou vede severojižní magistrála (ulice Wilsonova) podél historické budovy Hlavního nádraží. Zastřešení současně slouží jako parkoviště pro osobní a autobusovou dopravu v části orientované směrem do Vrchlického sadů. Součástí Nové odbavovací haly jsou také rampy/tunely zajišťující příjezd z obou stran severojižní magistrály a příjezd a odjezd z podzemních garáží „Bolzanova“, umístěných pod magistrálou směrem do Holešovic severně od Nové odbavovací haly.

Ve 3. PP jsou soustředěny technické prostory a zázemí nové odbavovací haly. Ty jsou umístěny vedle prostor stanice metra C „Hlavní nádraží“ a jejího technického zázemí.

Možnosti parkování cestujících

Garážovací a parkovací komplex Wilsonova zahrnuje parkovací stání pro osobní vozidla a autobusy přímo v místě severojižní magistrály. Placené parkoviště na střeše NOH má cca 145 parkovacích stání a několik stání pro odstavení autobusů, další stání pro vozy taxi a zásobování jsou umístěna u sjezdových ramp na úrovni 2. PP. Dalších 52 parkovacích stání pro motocykly a 319 parkovacích stání pro automobily je umístěno ve třech patrech garáží „Bolzanova“ přímo pod severojižní magistrálou směrem na sever do Holešovic. Ve třetím patře garáží se nachází autoservis a myčka aut (úroveň 1. PP NOH).

Celý komplex byl původně zřejmě dimenzován pro potřeby Hlavního nádraží, v současnosti je ale větší část míst v podzemních garážích dlouhodobě pronajata nebo používána pro zajištění potřeb parkování okolních hotelů.

Je zřejmé, že v současné době je primárně atraktivní pro příjezd na nádraží využívat především veřejnou hromadnou dopravu, zejména metro C a tramvajové linky, byť ty jsou dostupné ve větší vzdálenosti. Ze stávajícího způsobu využití všech parkovišť vyplývá, že pro naprostou většinu cestujících je limitní špatná dopravní situace na severojižní magistrále, a kromě večerních nebo nočních hodin využívají raději relativně spolehlivou a pravidelnou městskou hromadnou dopravu.

Pro parkování (K+R, taxi, zaměstnanci) jsou také částečně živelně využívány prostory po obou stranách Fantovy budovy. Vzhledem k dopravní situaci na přetížené magistrále volí většina cestujících jako základní dopravu metro nebo tramvaj, jak je ostatně zřejmé z poměru počtu denních cestujících a reálné možnosti parkovacích stání.

Dopravní situace na magistrále, prostupnost, bezpečnostní situace ve Vrchlického sadech a nenavazující systém cyklostezek omezuje stávající využití Hlavního nádraží pro cyklisty. Ze strany Nové odbavovací haly a Fantovy budovy, tomu odpovídá i stávající absence parkovišť B+R, případně sdílených kol nebo elektrokol.

Městská hromadná doprava

Dnes je prostor Hlavního nádraží přímo napojen na systém městské hromadné dopravy pouze linkou metra C. V nekomfortní docházkové vzdálenosti jsou tramvajové linky (zastávky Hlavní nádraží v ulici Bolzanova a zastávka Jindřišská). Mimo přímá spojení na sever a jih města linkou C je nutné pro další hlavní směry realizovat přestupy. I proto je v rámci soutěžního dialogu sledována realizace páteřní tramvajové linky se zastávkou přímo v předprostoru NOH.

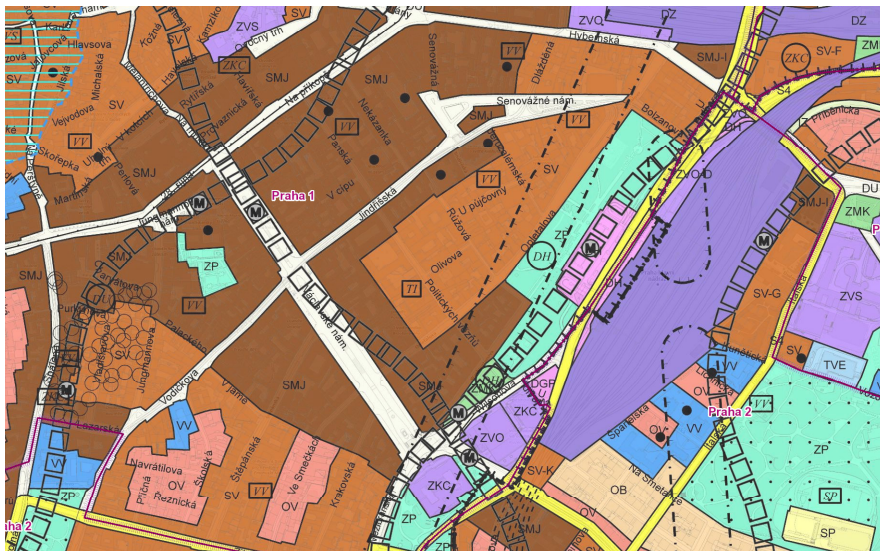
Stavebně technický stav

Rekonstrukce v letech 2006 až 2010 se týkala především interiérů, nikoli samotné střechy Nové odbavovací haly, která dlouhodobě vykazuje poruchy hydroizolačního souvrství především v části pod severojižní magistrálou, v části příjezdových ramp a v části tunelů pod magistrálou. Podle Diagnostického průzkumu a statického posouzení železobetonové části stropní konstrukce NOH (ČVUT Praha, Kloknerův ústav – únor 2020) je nutná rekonstrukce železobetonové části zastropení haly a rekonstrukce mostního svršku v celé ploše zastropení, a to kompletního vozovkového, chodníkového a hydroizolačního souvrství a odvodňovacího systému.

Kapacita stávajících vertikálních komunikací (výtahů a eskalátorů) neodpovídá současnému počtu přepravovaných cestujících, nabídka restaurací, kaváren a zázemí pro cestující je nedostatečná. Část cestujících proto už v současnosti využívá trasy v exteriéru na bocích Nové odbavovací haly v úrovni 1. PP.



Územní plán



Dle platného územního plánu hlavního města Prahy se v řešeném území nacházejí plochy s funkčním využitím DH, ZP a ZMK.

Částečně do řešeného území zasahují plochy: SMJ - smíšené městského jádra a SV - všeobecně smíšené v návaznosti na okolní zástavbu.

DH – plochy a zařízení veřejné dopravy

Hlavní využití – Plochy a zařízení pro veřejnou dopravu včetně záchytných parkovišť P+R.

Přípustné využití – Stavby, zařízení a plochy pro provoz PID, autobusová nádraží.

Administrativní zařízení a služby, související s hlavním využitím. Zeleň, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, komunikace účelové, technická infrastruktura. Parkovací a odstavné plochy, související s hlavním využitím.

Podmíněně přípustné využití – Pro uspokojení potřeb souvisejících s hlavním a přípustným využitím lze umístit: ubytování a služební byty. Dále lze umístit: komunikace vozidlové, obchodní zařízení s celkovou hrubou podlažní plochou nepřevyšující 300 m². Pro podmíněně přípustné využití platí, že nebude omezeno hlavní a přípustné využití.

ZP – parky, historické zahrady a hřbitovy

Hlavní využití – Parky a ostatní záměrně založené architektonicky ztvárněné plochy městské zeleně sloužící rekreaci; pohřebiště a pietní místa.

Přípustné využití – Parky, zahrady, sady a vinice, to vše na rostlém terénu; plochy určené pro pohřbívání, urnové háje, kolumbária, rozptylové louky. Drobné vodní plochy, pěší komunikace.

Podmíněně přípustné využití - Pro uspokojení potřeb souvisejících s hlavním a přípustným využitím lze umístit: komunikace účelové, technickou infrastrukturu. Dětská hřiště, cyklistické stezky, jezdecké stezky. Zahradní restaurace, nekryté amfiteátry, hvězdárny, rozhledny, kostely, modlitebny, nekrytá sportovní zařízení bez vybavenosti, drobná zahradní architektura. Krematoria a obřadní síně. Obchodní zařízení s celkovou plochou nepřevyšující 200 m² hrubé podlažní plochy a nerušící služby jako součást vybavení hřbitovů. Prostorově oddělené plochy určené pro pohřbívání zvířat v domácích zájmových chovech, bez možnosti spalování. Stavby a zařízení pro provoz a údržbu, ostatní stavby související s hlavním a přípustným využitím. Liniová vedení technické infrastruktury vedená ve stávajících zpevněných komunikacích. Revitalizace vodních toků a ploch za účelem posílení přírodní a biologické funkce a přirozeného rozlivu. Využití přípustné v ostatních plochách uvnitř kategorie Krajinná a městská zeleň a Pěstební plochy - sady, zahrady a vinice, za podmínky, že s nimi posuzovaný pozemek vymezený v ploše ZP bezprostředně sousedí a že nebude omezeno hlavní a přípustné využití plochy ZP.

Pro podmíněně přípustné využití platí, že nedojde k znehodnocení nebo ohrožení využitelnosti dotčených pozemků.

ZMK – zeleň městská a krajinná

Hlavní využití – Městská a krajinná zeleň s rekreačními aktivitami.

Přípustné využití – Krajinná zeleň, skupinové, rozptýlené či liniové porosty dřevin i bylin, záměrně založené plochy a linie zeleně (parkové pásy), pobytové louky. Nekrytá veřejně přístupná hřiště s přírodním povrchem bez vybavenosti stavebního charakteru, dětská hřiště, drobné vodní plochy, drobná zařízení sloužící pro obsluhu sportovní funkce vodních ploch, cyklistické stezky, jezdecké stezky, pěší komunikace a prostory a komunikace účelové, drobná zahradní architektura.

Podmíněně přípustné využití - Pro uspokojení potřeb souvisejících s hlavním a přípustným využitím lze umístit: parkovací a odstavné plochy.

Dále lze umístit: zahradní restaurace, hvězdárny a rozhledny, záchrané stanice pro volně žijící živočichy. Komunikace vozidlové, technickou infrastrukturu, stavby a zařízení pro provoz PID, a to i nad rámec potřeb dané plochy za podmínky prokázání, že zájem vyjádřený potřebou umístit dopravní a technickou infrastrukturu převažuje nad ostatními veřejnými zájmy.

Stavby a zařízení pro provoz a údržbu související s hlavním a přípustným využitím. Revitalizace vodních toků a ploch za účelem posílení přírodní a biologické funkce a přirozeného rozlivu.

Přípustné využití v ostatních plochách uvnitř kategorie Krajinná a městská zeleň a Pěstební plochy - sady, zahrady a vinice, za podmínky, že s nimi posuzovaný pozemek bezprostředně sousedí. Pro podmíněně přípustné využití platí, že nedojde k znehodnocení nebo ohrožení využitelnosti dotčených pozemků.

Online aplikace/data

IPR Praha / Územně Analytické Podklady

<https://uap.iprpraha.cz/#/atlas>

IPR Praha / Archiv leteckých snímků (orthofotomapy) 1938–2021

<https://app.iprpraha.cz/apl/app/ortofoto-archiv/>

IPR Praha / aplikace Praha včera

<https://app.iprpraha.cz/apl/app/prahavcera/>

IPR Praha / aplikace Dvě Prahy

<https://www.dveprahy.cz/>

IPR Praha / Aplikace Historické centrum Prahy

https://app.iprpraha.cz/apl/app/historicke_centrum_prahy/

IPR Praha / Opendata

<https://www.geoportalpraha.cz/cs/data/otevrena-data/seznam>

IPR Praha / Územní plán

<https://app.iprpraha.cz/apl/app/vykresyUP/>

Mapy.cz / Panorama

<https://mapy.cz/turisticka?x=14.4338338&y=50.0838356&z=17&pano=1&pid=70226692&yaw=3.335&fov=1.089&pitch=-0.030>

Google / Street view

<https://goo.gl/maps/YXxZdbBU9vwjooqNA>

Nový Hlavák

Zadávací řízení se soutěžním dialogem



IPR
PRAHA