



**URBANISTICKÁ STUDIE - VELESLAVÍN  
STARÁ TEPLÁRNA, STRNADOVO ZAHRADNICTVÍ**

**URBANISTICKÁ STUDIE ČÁSTI VELESLAVÍNA**  
STARÁ TEPLÁRNA, STRNADOVO ZAHRADNICTVÍ

**PROPOJENÍ PETŘINY- VELESLAVÍN**  
URBANISTICKÝ DOPROVOD SILNIČNÍHO PROPOJENÍ

**ZPRACOVATEL**

ARCHITEKTONICKÝ ATELIER HOLUB S.R.O.  
POD BERÁNKOU 19, PRAHA 6  
[AAHOLUB@AAHOLUB.CZ](mailto:AAHOLUB@AAHOLUB.CZ), [WWW.AAHOLUB.CZ](http://WWW.AAHOLUB.CZ)

**AUTOR:**

ING.ARCH. ALEXANDER HOLUB

**OBJEDNATEL:**

MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 6, ODBOR ÚZEMNÍHO ROZVOJE  
ČS.ARMÁDY 23, PRAHA 6  
Č. OBJEDNÁVKY OÚR/026/2013

ČERVEN 2013

## ÚVODEM

Území řešené touto studií se soustřeďuje na dosud nevyjasněné využití ploch v okolí staré teplárny, plochy bývalého Strnadova zahradnictví v jižním i severním sousedství železniční tratě. Řešení se zabývá i koncepcí propojení mezi Petřinami a Veleslavínem i hlavními pěšími vazbami.

Návrh vznikl v kontextu s následujícími pracemi:

- Urbanistická studie Veleslavína (Arch. atelier Holub, 1997)
- Posouzení možnosti využití uhelné teplárny Veleslavín (Prof.ing.arch. T.Šenberger, 2012)
- Propojení Petřiny – Vokovice (Atelier Promika, 2013)

## Současný stav

Základní problémy tohoto území se dají shrnout do několika základních bodů:

- Stará teplárna – v současné době jí dominuje polorozpadlý a nevyužitý objekt teplárny. Celá lokalita je zdevastovaná, nevyužitá, navíc bez jasného a kapacitního dopravního napojení.
- Plocha severně od trati – V současné době zcela zdevastované a dlouhodobě neudržované území. Západní cíp území je navíc nepřístupný – bariéru tvoří soukromé pozemky. Východní okraj je částečně využíván jako živelná rekreační plocha, neboť tato plocha je přístupná a navazuje na stávající komunikace. Podélně územím protéká potok, který je ve svém dalším průběhu zatrubněn.
- Plocha jižně od trati – Plocha je v současné době nevyužitá, je však v zájmu developerského využití. T.č. jsou odstraněny náletové porosty a plocha je splanýrována. Lokalita je na poměrně výrazném svahu.
- Dopravní propojení Petřiny-Veleslavín – souvisí s dopravním propojením širšího území, ale i s možností dopravní obsluhy řešených ploch.

Společnou vlastností uvedených lokalit je špatná dopravní obslužnost a nemožnost vzájemného propojení. Bariéru tvoří jak trať, tak i stávající místní komunikace, které nejsou na další návaznou dopravu dimenzovány.

## ŠIRŠÍ VZTAHY

V rámci širších souvislostí je celé řešené území charakteristické několika skutečnostmi.

Řešená oblast ukončuje mělké údolí, které probíhá od centra Dejvic k Ruzyni. Podélně jsou tímto údolím vedeny základní trasy ulic i železnice. Je zde znatelný i zelený koridor, který je údolím veden od Vítězného náměstí a který je přerušen budovou polikliniky. Další pokračování tohoto koridoru je nejasné.

V okolí řešeného území je různorodá zástavba. Zástavba má různé formy (uliční zástavba na severu, zástavba původního vesnického osídlení na západě, vilová zástavba na jihu a východě). Společně však je, že zástavba je poměrně rozvolněná, nízkopodlažní a s velkým podílem zeleně. Výrazně rušivým elementem je areál výtopny, který je však třeba respektovat.

Z širších dopravních vazeb je zřejmé, že oba okraje údolí, (tj. oblast Petřin, Střešovice na jedné straně a oblast v okolí Evropské ulice na druhé straně) postrádá silniční propojení. Propojení dnes splňují nevyhovující místní komunikace, které jak vedením i kapacitou nevyhovují.

Stejně tak je výrazným problémem skutečnost, že v délce cca 2 km není k dispozici legální přechod tratě, která tak vytváří výraznou bariéru v území.

V rámci budované trasy metra je zřejmé, že řešené lokality se dostávají do blízkého sousedství stanice metra a lokálního centra Veleslavín. To zvyšuje jejich atraktivitu a tím více zesiluje tlak na jejich kapacitní využití.

## URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ

I když je řešené území součástí jedné studie, rozpadá se vzhledem k problematice na dvě rozdílné části.

### Strnadovy zahrady

(severní i jižní část) jsou z širšího pohledu součástí okolní zástavby. Není tedy cílem zde vytvářet nový svébytný útvar, ale dořešit lokalitu tak, aby splynula s okolím. Zároveň respektovat i potřebu dostatečně velkého veřejného prostoru (v tomto případě ploch zeleně). Úvahy o optimálním využití (i s odchylkami od platného ÚP) jsou vyjádřeny v následných variantách

### Koncept - varianta 1

Těžiště této varianty je ve vzájemném propojení dosud oddělených částí tohoto území. Osu jižní části tvoří komunikace, která propojuje východ i západ území. Komunikace zároveň propojuje jižní část se severní úrovnovým přejezdem. Na straně severně od železnice je uvažováno s jednořadovou zástavbou izolovaných domů, na jižní straně se skupinovou výstavbou objektů, které dohromady tvoří jeden celek s přístupem z jižně umístěné komunikace.

Výrazným prvkem jsou veřejně přístupné zelené plochy. V severní části je zelená plocha tvořena koridorem, jehož osou je upravený přírodní tok potoka. V severní části je vytvořena samostatná parková plocha v blízkosti propojovací komunikace.

### Koncept - varianta 2

Těžiště této varianty je naopak v zachování maximální izolovanosti jednotlivých částí zástavby. Zástavba jižně od trati je soustředěna k západnímu okraji – zde je také ukončena obslužná komunikace. Zástavba severní části je umístěna na dvou terasách. Spodní terasa je napojena podjezdem pod trať, horní terasa komunikací napojenou na ulici „Pod novým lesem“.

S tímto řešením souvisí i řešení veřejných prostranství. V jižní části může vzniknout souvislá parková plocha u východního okraje – je tak bližší více frekventované oblasti škol a stadionu. V severní části je vytvořen ozeleněný koridor mezi oběma terasami zástavby.

### Výsledný návrh

Výsledné řešení tvoří průnik jednotlivých variant. Páteř severní části tvoří průjezdní oboustranně obestavená komunikace. V západní části této plochy je uvažováno s umístěním předškolního zařízení (školky).

Paralelně s pruhem zástavby probíhá zelený pruh, jehož dominantním prvkem je revitalizovaný tok potoka. Předpokladem je i zapojení západně umístěné plochy zeleně do systému veřejně přístupné zeleně tak, aby byl umožněn veřejný průchod východo-západním směrem. Na východním okraji území je uvažováno s veřejným dětským hřištěm.

Plocha jižně od trati je charakterizována značným svahem. Proto je zde zástavba uvažována ve dvou terasách. Spodní terasa je přístupná podjezdem pod trať a návaznou zaslepenou komunikací. Horní terasa je přístupná napojením na ulici „Pod Novým lesem“.

Mezi oběma terasami probíhá pruh veřejné zeleně, který umožňuje průchod územím. Tento pruh je na obou okrajích rozšířen do plochy souvislejší zeleně.

### Stará teplárna

Lokalita staré teplárny je poměrně jednoznačně vymezena tratí, zámečkem, stávající vesnickou zástavbou a novou teplárnou. Je to tedy lokalita, která je svébytná a jako taková umožňuje svébytné řešení. Podstatným problémem je její dopravní obsluha – dnes prakticky není. Proto je možnost jejího využití úzce svázána s návrhem dopravního řešení (viz dále).

Fenomenem lokality je objekt bývalé výtopny. Mohutná železobetonová konstrukce se zachovanými částmi technologie je velmi působivá, její využitelnost je ale sporná jak s ohledem na možné funkční využití, tak i s ohledem na ekonomickou návratnost. Proto je i zde uvažováno se dvěma variantami.

### Koncept - varianta 1

Zde se neuvažuje se zachování hlavního objektu teplárny, dílčím způsobem je možno využít (zachovat) zásobovací trakt a chladicí věže. Do uvolněného území je pak možno umístit urbanisticky jednotně řešený samostatný soubor o relativně větší kapacitě.

### Koncept - varianta 2

Zde se uvažuje se zapojením fragmentů stávajících konstrukcí do řešení nově vzniklého areálu, t.j. vybrané a upravené torzo původní konstrukce se tak stane motivem nového areálu. I v tomto případě však je možno uvažovat o areálu s větší kapacitou.

### Výsledný návrh

Jak ukázalo vyhodnocení staré výtopny z hlediska hodnoty průmyslového dědictví, jedná se o objekt, jehož dílčí využití by území evidentně zhodnotilo (viz posouzení - Prof.ing.arch. Tomáš Šenberger, r. 2012). Proto vychází návrh z toho, že torzo výtopny bude zakomponováno do architektonického konceptu areálu. Areál by měl být dopravně i přístupem orientován do nově vzniklé ulice (koridor Veleslavín-Petřiny) zde je i příležitost pro intenzivnější městský prostor (náměstí). Opačným směrem se

areál bude obracet do klidného prostředí (zástavba má barierový efekt). Předpokládá se zde i veřejné pěší propojení podél ohrady zámečku.

Podmínkou pro vznik areálu je vybudování nového dopravního napojení, protože stávající komunikace jsou pro vybudování i obsluhu takového území naprosto nevyhovující. Nové napojení se proto předpokládá z nově navrhovaného koridoru Petřiny-Evropská, který má charakter městské ulice, je v úseku staré teplárny vedena v úrovni stávajícího terénu a napojení je tedy možné v libovolném místě. Komunikace vede po severní straně areálu, což zároveň vytváří dobré předpoklady pro odhlučnění areálu (barierové domy).

## DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

Území musí řešit dopravu průjezdní, místní, pěší i železniční:

### Průjezdní doprava

Dotýká se celoměstského systému automobilové dopravy. Jde o propojení dopravy, směřující ze strany Vypichu směrem k Evropské. Princip řešení byl založen již v předchozí urbanistické studii (AAHolub, rok 1997, která obsahovala řešení Metroprojektu (Cigánek, Kykal). Jednalo se o návrh technicky velmi náročný, které navíc znamenal velký urbanistický zásah do území. Předložené řešení se na oblast Petřin napojuje v jiném místě. V oblasti Veleslavína pracuje se dvěma variantami (podjezd nebo přejezd tratě), Řešení je výrazně technicky jednodušší a urbanisticky se lépe začleňuje do území. Zároveň funkčně propojuje průjezdnou funkci s obslužnou funkcí. Umožňuje tak úrovněvé připojení areálu staré výtopny i přilehlého území. Je vedeno po terénu a minimálními dopady do charakteru území. Je reálné i z majetkoprávního hlediska. (viz souběžně zpracovanou studii atelieru PROMIKA, r.2013).

### Obslužná doprava

Jde o dopravní obsluhu jednotlivých lokalit a o propojení jednotlivých oblastí. Všechna zvolená řešení pracují s výchozím požadavkem, aby se novou výstavbou nezatížily nadměrně stávající obslužné komunikace. Tomu je přizpůsoben i maximální rozsah nové zástavby. Podle možností je pak navrhováno i napojení nových lokalit z více stran. Za nezbytné považujeme vytvoření nového přechodu přes železnici. S ohledem na předpokládaný průběh projednávání je upřednostněn podjezd tratě – výškové poměry to umožňují. Naopak je pak nereálné výškové propojení podjezdu s ulicí „Pod Novým lesem“. Proto je uvažováno s rozdělením do dvou teras.

### Pěší doprava

Jedním ze základních hledisek při návrhu bylo vytvořit území, které je transparentní a umožňuje pěší pohyb všemi směry. Ve všech variantách je proto dán předpoklad pěšího průchodu z východu na západ a ze severu na jih nově vytvořeným podchodem (přechodem) tratě.

### Železnice

Osud Buštěhradské dráhy je prozatím nejasný. Výchozí předpoklad je, že půdorysná stopa zůstane zachována. Protože není známo výhledové výškové usazení tratí, jsou přechody řešeny variantně. U propojovacího koridoru jako přejezd nebo podjezd (souvisí i s úpravou širšího okolí školy), u obslužné komunikace jako podjezd, nebo úrovněvý přejezd (upřednostněn byl podjezd).

## VZTAH K ÚP, REGULATIVY

Navržené řešení respektuje stávající územní plán Prahy včetně schválené změny ÚP (Z2590). Návrh však předpokládá změnu ÚP v oblasti nadřazené dopravy.

Regulativy jednotlivých lokalit popisují charakter zástavby i podmínky ve vztahu k veřejným požadavkům.

### Lokalita A

Samostatně stojící domy vilového charakteru, max výška 2NP + podkroví, nebo 3NP + rovná střecha. Jednotný odstup od komunikace, předzahrádka bez oplocení. S ohledem na malou hloubku pozemků se předpokládá střídavé usazení domů. Domy budou napojeny na veřejnou komunikaci propojující ulice „V předním Veleslavíně“ a „Na rozdilu“.

V západní části území objekt předškolního zařízení s kapacitou cca 50 dětí

Intenzita zástavby (kód dle stáv. územ. plánu) = C

Zelený pruh v rozsahu stáv.územního plánu bude veřejně přístupný, bude umožňovat veřejný průchod a jeho součástí bude zpřírodněný tok potoka.

Součástí zástavby bude zřízení veřejného dětského hřiště na východním okraji plochy (veř. prostor dle vyhl. 501).

### Lokalita B

Jednotlivé domy nebo skupiny domů o max. výšce 2NP+ podkroví nebo 3 NP. Zástavba je rozdělena do dvou teras – spodní terasa napojena na komunikaci ze severní strany, horní terasa je napojena na komunikaci z jižní strany.

Součástí severního napojení je podjezd a podchod pod tratí. Jižní napojení je navázáno na ulici „Pod Novým lesem“.

Intenzita zástavby (kód dle stáv. územ. plánu) = C.

Podélně přes území je veden pruh zeleně, po obou koncích pruhu zeleně je plocha zeleně rozšířena do souvislé plochy (podmínka územního plánu na „plovoucí“ plochu zeleně). Pruh zeleně je možno přiřadit ke komunikacím.

Pěší průchody východo-západní i severo-j jižní s podchodem pod tratí jsou veřejné.

### Lokalita C

Motivem pro ucelenou skupinu bytových domů s doplňkovou nebytovou funkcí v parteru je rehabilitovaná část objektu staré teplárny. Ve střední a SV straně max. výška 5NP, u obvodu (styk se zámečkem a rostlou zástavbou) max. 3NP. Dopravní napojení z nově vybudované propojovací komunikace (koridor Petřiny-Evropská) s možností vytvoření veřejného prostoru (náměstí). Po obvodu (styk se zámečkem a rostlou zástavbou) bez dopravy, pouze veřejný pěší průchod. Areál nebude uzavřený.

Intenzita zástavby (kód dle stáv. územ. plánu) = D.

### Okrajové plochy

Návaznost pěších tras

Aby bylo možno pěší trasy logicky zakončit, je žádoucí jejich dovedení podél tratí směrem k budoucímu centru Veleslavína (stanici metra). Zde se však naráží na vlastnické vztahy – potřeba vykoupení pozemků. Dále pak dovést pěší trasu jižním směrem až k ulici „Na Petřinách“.

Motiv zatačky u dopravního koridoru

Zde je možno umístit objekt veřejného vybavení (restaurace atd.), který bude přístupný pěší lávkou z horní hrany ulice „Na Petřinách“, zásobování může mít ze spodní strany z ulice „Pod Novým lesem“.

## Podklad pro změnu územního plánu

Současný územní plán obsahuje propojení Petřiny-Veleslavín ve stopě dle studie z r.1997. Nově navržené vedení tohoto koridoru vede v jiné trase. Jeho zařazení do územního plánu vyžaduje proto změnu územního plánu. Jako podklad pro tuto změnu slouží tato dokumentace (urbanistické vztahy) a dokumentace PROMIKA z 06/13 (technické vztahy).

## MAJETKOPRÁVNÍ DOPADY

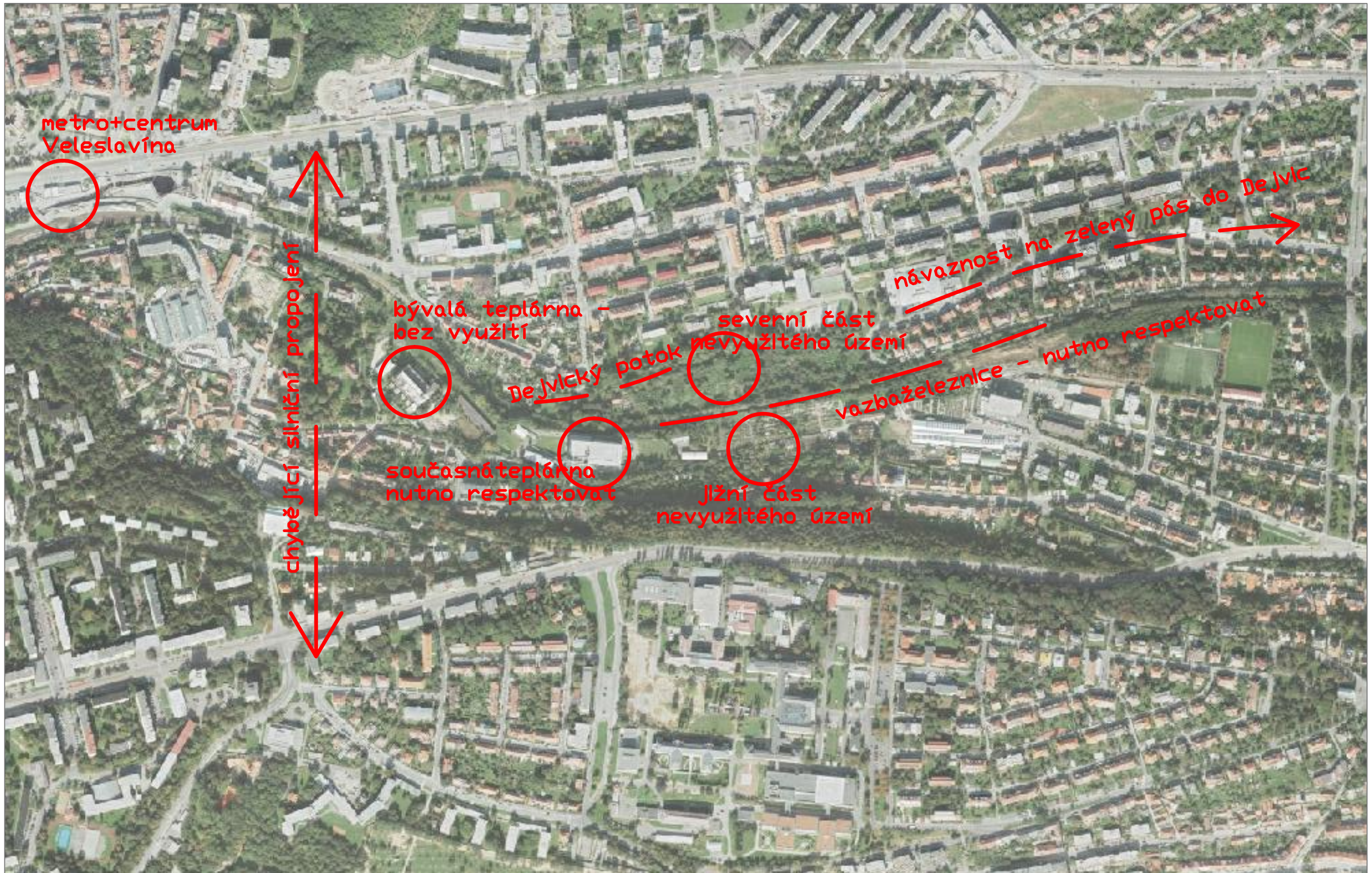
Při návrhu byly maximálně zohledňovány stávající majetkové poměry, aby při budování veřejné infrastruktury nedocházelo ke komplikacím

### Koridor Petřiny-Evropská

Kromě veřejných pozemků (město, stát) prochází koridor přes pozemky Pražské teplárenské a.s. Stejněmu vlastníkovu však patří i pozemek staré teplárny, jehož rozvoj je možný pouze napojením na koridor Petřiny-Evropská. Vlastní koridor je veden tak, aby neomezil technologicky důležité objekty teplárny. Protože využití plochy staré teplárny je v zájmu vlastníka, předpokládáme, že dohoda o průchodu koridoru přes území Pražské teplárenské a.s.bude možná.

### Parkové a přírodní plochy

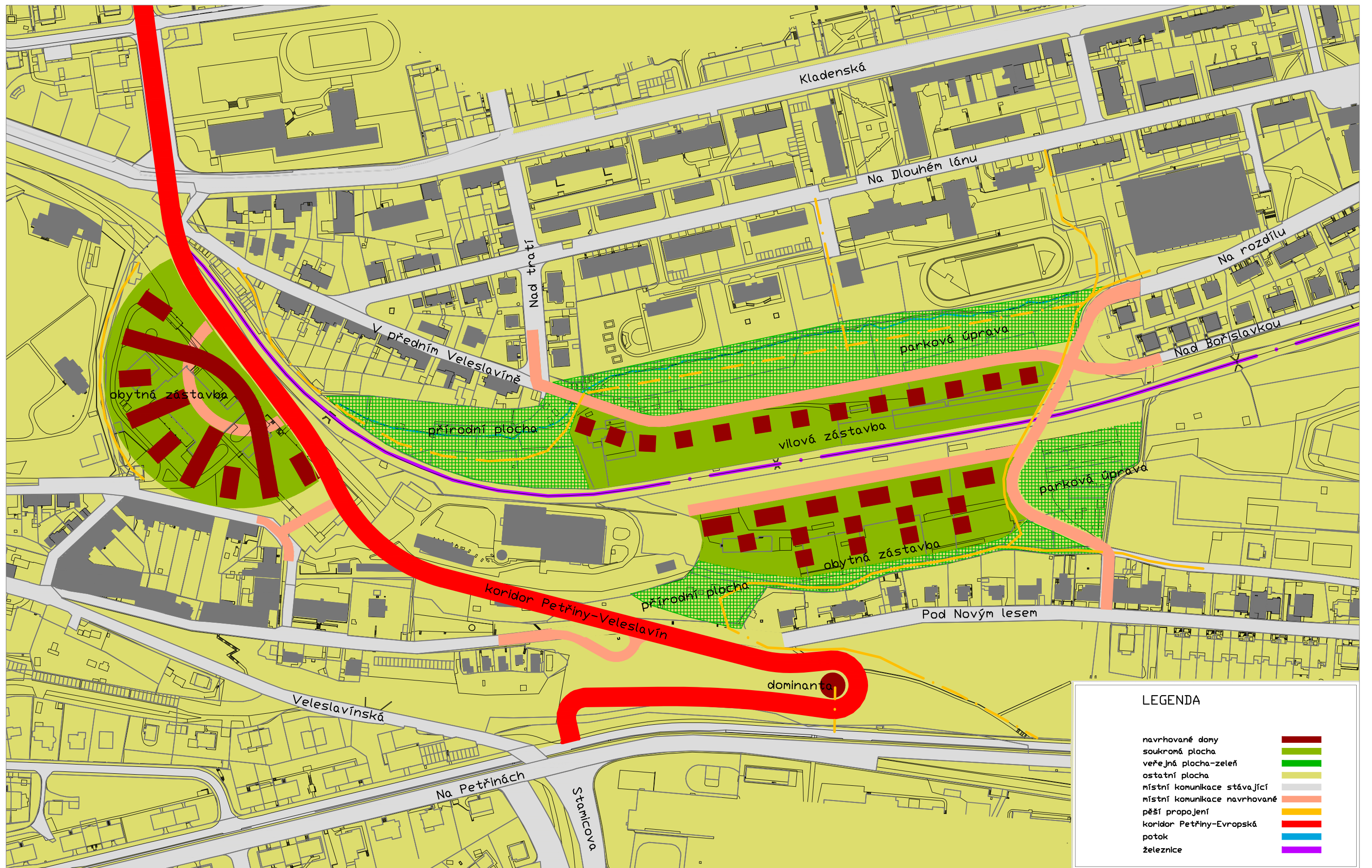
Navrhované plochy parků jsou z větší části na soukromých pozemcích. Protože budou určeny k veřejnému využití, měly by být ve veřejném vlastnictví (město). Totéž se týká i pruhu podél tratí směrem k budoucímu centru Veleslavína – dokončení tohoto pěšího propojení je bez dohody s vlastníky pozemků nereálné.



05/2013

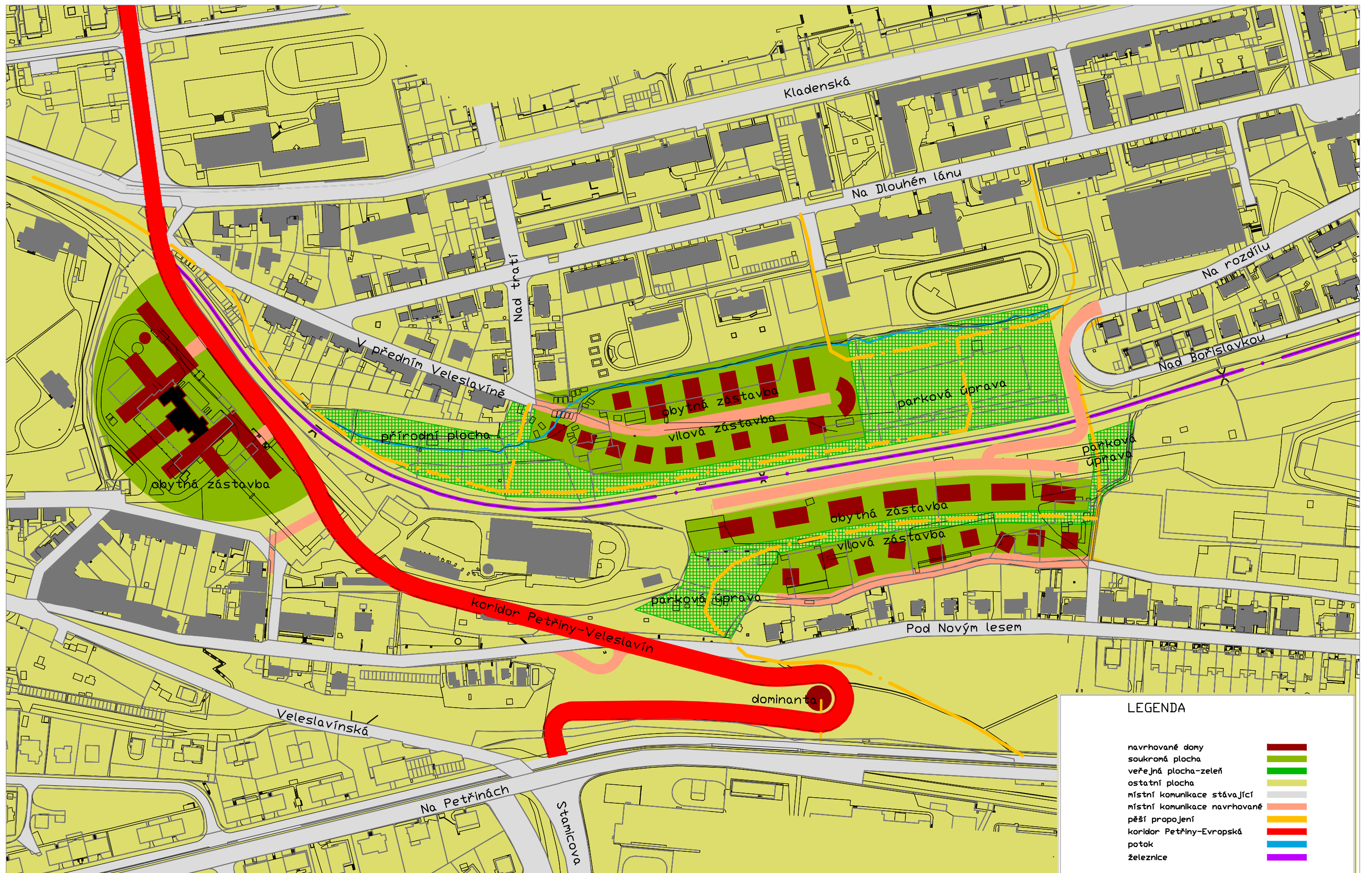
URBANISTICKÁ STUDIE - VEESLAVÍN  
STARÁ TEPLÁRNA, STRNADOVO ZAHRADNICTVÍ

**ŠIRŠÍ VZTAHY - SOUČASNÝ STAV**



**LEGENDA**

navrhované domy	<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:darkred;"></span>
soukromá plocha	<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:lightgreen;"></span>
veřejná plocha-zeleň	<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:green;"></span>
ostatní plocha	<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:yellow;"></span>
místní komunikace stávající	<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:lightgrey;"></span>
místní komunikace navrhované	<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:lightcoral;"></span>
pěší propojení	<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:orange;"></span>
koridor Petřiny-Evropská	<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:red;"></span>
potok	<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:lightblue;"></span>
železnice	<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:purple;"></span>



LEGENDA

- navrhované domy
- soukromá plocha
- veřejná plocha-zeleň
- ostatní plocha
- místní komunikace stávající
- místní komunikace navrhované
- pěší propojení
- koridor Petřiny-Evropská
- potok
- železnice

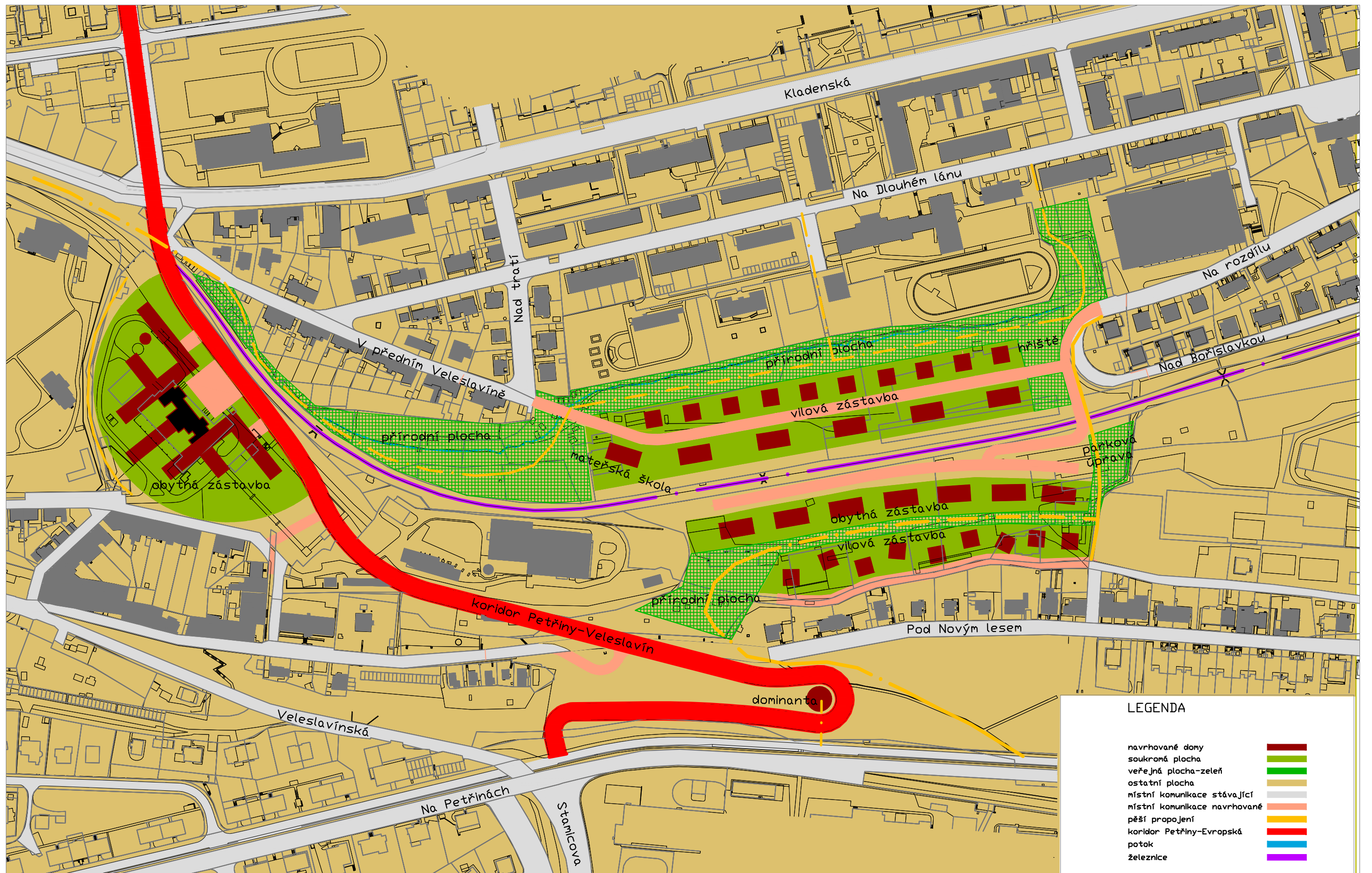


05/2013

URBANISTICKÁ STUDIE - VEESLAVÍN  
STARÁ TEPLÁRNA, STRNADOVO ZAHRADNICTVÍ

KONCEPT - VARIANTA 2

1:2 000



LEGENDA

- navrhované domy
- soukromá plocha
- veřejná plocha-zeleň
- ostatní plocha
- místní komunikace stávající
- místní komunikace navrhované
- pěší propojení
- koridor Petřiny-Evropská
- potok
- železnice



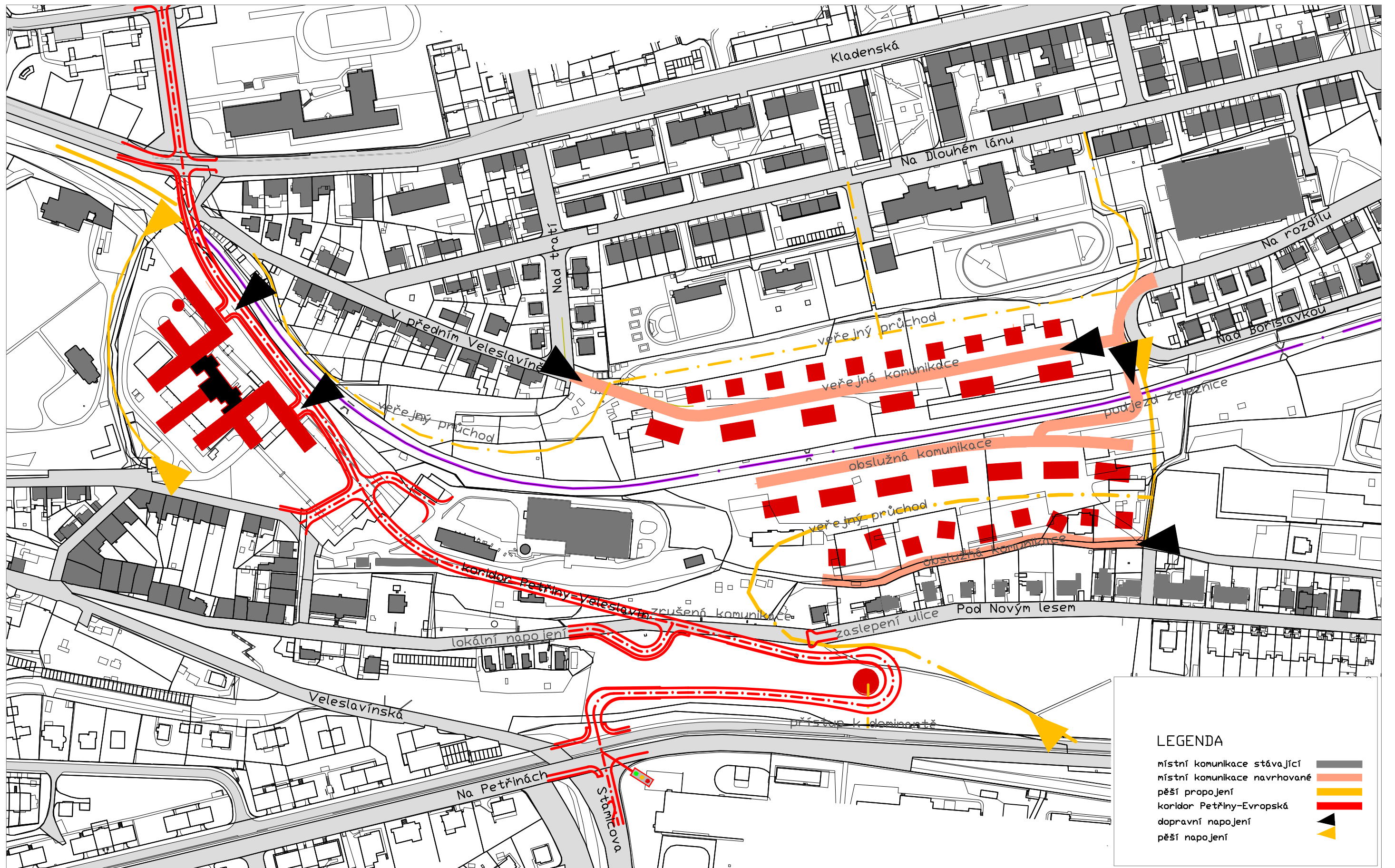
05/2013

URBANISTICKÁ STUDIE - VEESLAVÍN  
STARÁ TEPLÁRNA, STRNADOVO ZAHRADNICTVÍ

URBANISTICKÝ NÁVRH

1:2 000





LEGENDA

- místní komunikace stávající
- místní komunikace navrhované
- pěší propojení
- koridor Petřín-Evropská
- dopravní napojení
- pěší napojení

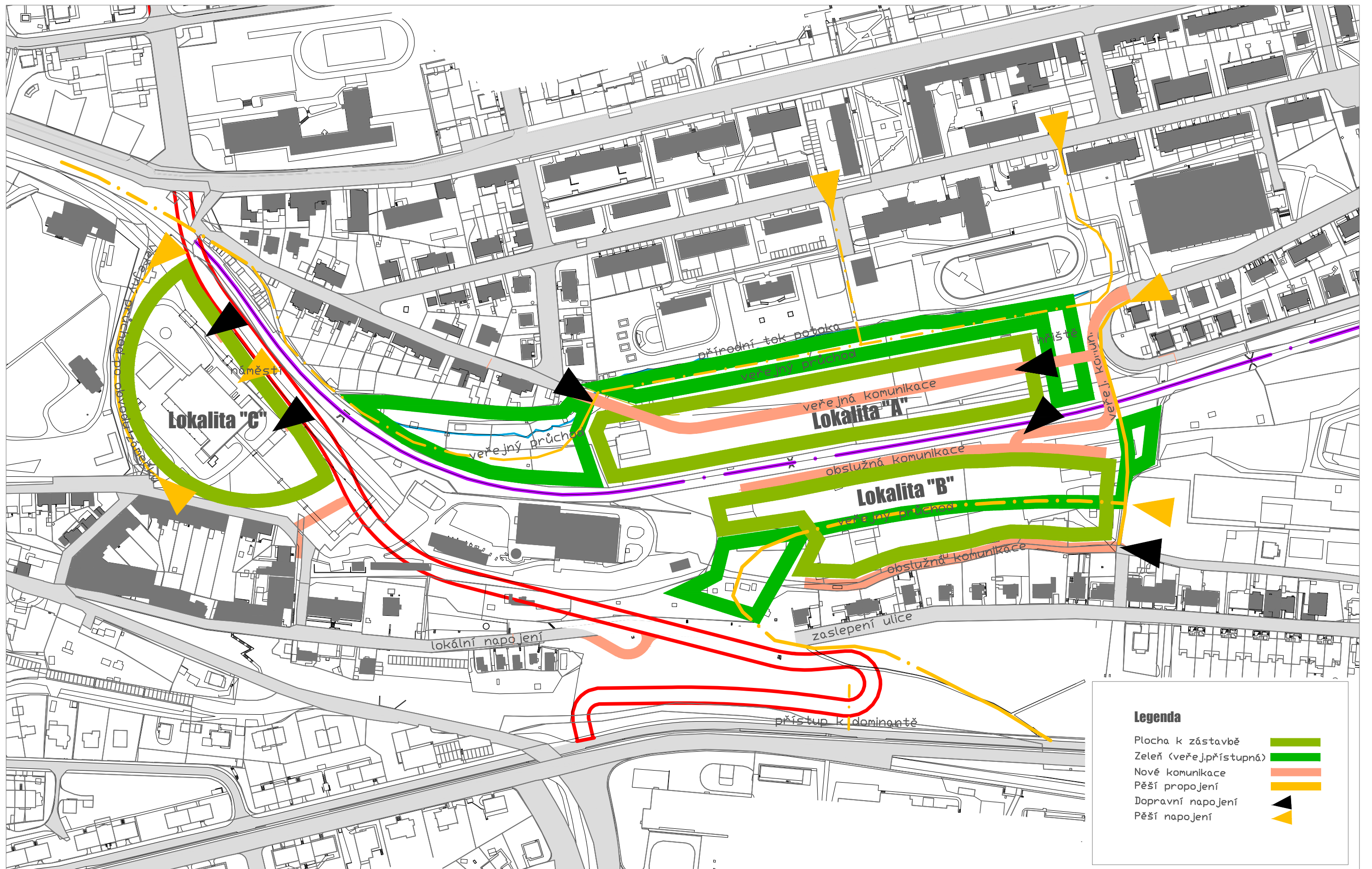


05/2013

URBANISTICKÁ STUDIE - VEESLAVÍN  
STARÁ TEPLÁRNA, STRNADOVO ZAHRADNICTVÍ

PRINCIP DOPRAVNÍ OBSLUHY

1:2500



### Legenda

- Plocha k zástavbě █
- Zeleň (veřejně přístupná) █
- Nové komunikace █
- Pěší propojení █
- Dopravní napojení ▶
- Pěší napojení ▶



05/2013

URBANISTICKÁ STUDIE - VELESLAVÍN  
STARÁ TEPLÁRNA, STRNADOVO ZAHRADNICTVÍ

**PRINCIPY REGULATIVU**

1:2 000