

Česká zemědělská univerzita v Praze

Fakulta agrobiologie, potravinových a přírodních zdrojů

Katedra zahradní a krajinné architektury



**Česká zemědělská
univerzita v Praze**

Prague Marina a její revitalizace

Diplomová práce

Bc. Jitka Zárubová

Rozvoj venkovského prostoru AMVKS

RNDr. Oldřich Vacek, CSc.

© 2020 ČZU v Praze

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Revitalizace území na Praze 7 při povodí Vltavy" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autorka uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne 24.7.2020

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala RNDr. Oldřichovi Vackovi, CSc. za cenné rady, připomínky, metodické vedení práce a poskytování informací pro zpracování práce. Dále děkuji Tamirovi Wintersteinovi za poskytnutí relevantních dat a spolupráci.

Prague Marina a její revitalizace

Souhrn

Diplomová práce se věnovala revitalizaci území v lokalitě Prague Marina na Praze 7. Tuto oblast lze vymezit ulicemi Jankovcova, Bubenské nábřeží a Sanderova. Jedná se o původní brownfield, který byl vytvořen na konci 18. a začátku 19. století. Po revoluci v 90 letech 20. století ztratilo toto území svoje opodstatnění a začalo pomalu chátrat. V současnosti docházelo v oblasti Holešovic k masivní výstavbě moderního bydlení a u lokality Prague Mariny tomu nebylo jinak.

V diplomové práci byla navržena revitalizace z pohledu volnočasových, rekreačních a společenských aktivit. Po analýzách širších vztahů s okolím se v projektu navrhovalo, za jakých podmínek by měla být revitalizace úspěšně provedena. V projektu byla zohledněna gentrifikace Prahy 7 s pohledy na současné požadavky života moderního občana metropole. Nejednalo se pouze o luxusní výstavbu, ale i zakomponování ostatních atributů moderního města.

Klíčová slova: brownfield, development, Prague Marina

Prague Marina and its revitalization

Summary

The diploma thesis focused on the revitalization of the area in the locality of Prague Marina in Prague 7. This area is accessible by Jankovcova, Bubenské nábřeží and Sanderova streets. This is the original brownfield, which was created in the late 18th and early 19th century. After the revolution in the 1990s, this area lost its justification and began to slowly decay. At present, there has been a massive construction of modern housing in the Holešovice area, and it was no different at the Prague Marina site.

The diploma thesis proposed revitalization from the point of view of leisure and recreation and social activities. After analyses of broader relations with the environment, the project suggested under what conditions the revitalization should be successfully carried out. The project took into account the gentrification of Prague 7 with views on the current requirements of life of a modern citizen of the metropolis. It was not only a luxury construction, but also the incorporation of other attributes of a modern city.

Keywords: brownfield, development, Prague Marina

Obsah

1 Úvod.....	1
2 Cíl práce.....	2
3 Přehled literatury.....	3
3.1 Vztah město – vesnice.....	3
3.2 Specifikace venkova.....	4
3.2.1 Typologie venkovského prostoru.....	5
3.3 Specifikace města.....	6
3.4 Průmyslová revoluce.....	7
3.4.1 První průmyslová revoluce.....	8
3.4.2 Druhá průmyslová revoluce.....	10
3.4.3 Třetí a čtvrtá průmyslová revoluce.....	11
3.5 Migrace.....	12
3.6 Urbanizace.....	13
3.7 Kvalita života.....	14
3.7.1 Volnočasové aktivity.....	14
3.7.2 Trvale udržitelný rozvoj.....	15
3.8 Životní styl od první republiky po současnost.....	16
3.9 Ideální místo pro život.....	21
3.9.1 Ideální město.....	22
3.9.2 Zelené město.....	23
3.9.3 Smart City.....	25
3.9.4 Soudobý urbanismus.....	27
4 Zhodnocení podkladových údajů.....	29
4.1 Praha 7.....	29
4.2 Holešovice – historický vývoj.....	29
4.3 Městská čtvrť Holešovice – Bubny.....	31
4.4 Průmyslové Holešovice.....	35
4.5 Jankovcova ulice a okolí.....	42
4.6 Proces gentrifikace.....	45
5 Vlastní projekt – Prague Marina.....	47
6 Diskuze.....	49
7 Závěr.....	51
8 Seznam literatury.....	52

1 Úvod

Pro současnou společnost je jedním ze zásadních faktorů, které uspokojují jejich potřeby a zkvalitňují život, místo, které je pro ně domovem, kde bydlí. Díky procesu urbanizace se mění ráz příměstských oblastí i venkova. Moderní civilizace touží po městě, městském způsobu života.

Hranice samotných měst se rozšiřují a nevyužívané plochy se mění v moderní sídliště se zázemím pro odpočinek a setkávání se, v podobě vnitrobloků, které často dispozičně ani neodpovídají množství postavených bytových jednotek.

Pokud má některá výstavba pozitivně ovlivnit původní prostředí, jedná se o ideálně chátrající nevyužívanou průmyslovou oblast, v posledních letech sloužící převážně k pobytu bezdomovců, právě tak jako aktuálně revitalizovaná spojka mezi Holešovicemi a Stromovkou v Praze, v Jankovcově ulici.

Taková výstavba může pozitivně ovlivnit okolní krajinu, napomoci k využití zanedbávaných prostor výstavbou cyklostezky, společně s herními a sportovními prvky a občerstvovacím zařízením a zpříjemnit místním obyvatelům trávení volného času.

2 Cíl práce

Cílem práce bylo vyhodnocení využitelnosti areálu Prague Marina z hlediska uspokojování zejména rekreačních potřeb obyvatel hlavního města Prahy.

3 Přehled literatury

3.1 Vztah město – vesnice

V současné době se život ve městě a na vesnici začíná vzájemně prolínat a již je nelze od sebe víceméně oddělit. Vznikají satelitní města, u kterých nelze přesně určit, zda jsou součástí venkova i přes to, že počtem obyvatel i umístěním tomu odpovídají, nicméně způsob života je zde městský (Kubátová 2010).

Město i vesnice mají své konkrétní rysy a jiný vztah k okolní krajině. Venkov je vázaný na přírodu a během roku se jí přizpůsobuje, to má vliv i na volnočasové aktivity, které se tak mění. Toto je identické pro oblast zemědělství, kterému se na venkově daří a lidé se snaží z přírody vytěžit co nejvíce ve svůj prospěch. Lidé z venkova jezdí za prací do měst, kde je více pracovních příležitostí, dojíždí za službami i za zábavou, tráví tak na cestách větší množství času. Venkov má vztah k historii a tradicím a jsou konzervativní v oblasti sociálních změn. Lidé se zde vzájemně znají, mají pevnější vztahy (Blažek 2004).

Lidé ve městě vnímají roční období jinak a jejich život je díky malé potřebě zajistit si teplo, vodu, obstarat domácí zvířata, zcela odlišný. Město je primárně zaměřeno na průmysl a služby. Ve městě žije velké množství obyvatel, navzájem se neznají. Lidé z města vyhledávají klid, ticho a čerstvý vzduch na venkově, kde tráví víkendy a dovolené (Blažek 2004).

K navýšení rozdílů mezi městem a venkovem došlo v období komunismu, kdy byla prosazována průmyslová velkovýroba. Města byla řídicí jednotkou a venkov jejím poddaným. Vlastníci půdy byli svazováni daněmi, úvěry a hypotékami. Nicméně ani v dnešní době se situace prakticky nezměnila. Venkovský prostor využíván k výstavbě satelitních městeček, k výstavbě průmyslových hal, tranzitních cest i míst pro těžbu nerostných surovin (Hudečková et al. 2006).

3.2 Specifikace venkova

Dle ministerstva pro místní rozvoj je venkov Soubor venkovských obcí, kdy statistickou hranicí pro jejich vymezení je 2 000 obyvatel (Hudečková et al. 2006).

Venkovský prostor nezahrnuje pouze obce s obydlem, venkov zahrnuje i jejich okolí, jako krajinu, lesy, louky, pole, vodní toky, nádrže, mosty, samoty, kapličky a zařízení mimo obec. V prostorách venkova se koncentruje zemědělská výroba, uchovávají se zde a zpracovávají potraviny, venkov slouží k rekreaci, představuje také stabilizující prvek v krajině, jehož využití zemědělské povahy přispívá k ochraně krajiny. Venkov je silně ovlivněn přírodou, s kterou je nemyslitelně spjat a která ovlivňuje i sociální život místních obyvatel, které spojuje i folklór, jazyk, hodnoty. Lidé žijí v menších skupinách, sociálně na sebe vázaných s trvalejšími vztahy. Osídlení je zde řidší (Hudečková et al. 2006).

Venkov byl vytvářen v dlouhotrvajícím vývoji. Nejprve od čistě zemědělské funkce přešel v době průmyslové revoluce k výraznější variabilitě a stal se technicky vyspělejším a začaly se zde vyvíjet i nezemědělské činnosti jako stavebnictví nebo nenáročná průmyslová činnosti. Současně započaly svou činnost i společenské aktivity jako spolky s různým zaměřením. Jedním z nich je například Sokol. Vznikali první dobrovolní hasiči, národnostně zaměřené spolky (Hudečková et al. 2006).

Občanská vybavenost obce je jedním z kritérií, která hodnotí standard životní úrovně v daném území. K základním službám patří samospráva, zajištění služeb, zdravotnictví, vzdělávání, kulturní a sportovní zařízení, udržování místních komunikací, odvoz odpadu, pečovatelské domy, zřizování hřbitovů a pod (Rynda 2000).

Součástí obcí jsou i územně oddělená sídla, skupina domů, které většinou tvoří jednu usedlost, která je od ostatních oddělená volným prostorem. Sídlní struktura má v české republice dlouhou historii, vznikaly u nás již od středověku. V období po druhé světové válce došlo k jistým změnám v počtu zachovalých sídel, vzhledem k odsunu německého obyvatelstva, některá sídla se pak již nepodařilo zachovat (Hudečková et al. 2006).

3.2.1 Typologie venkovského prostoru

Na základě jistých kritérií jako jsou ekonomické, sociální nebo historické lze rozpoznat několik základních typů venkovského osídlení. Nelze přesně definovat hranice mezi nimi, ale dle typických znaků je můžeme rozdělit na následující (Klufová 2015).

- Suburbánní zóna

Od roku 1990 se tento typ osídlení objevuje v okolí velkých měst a na okraji vesnic, kde dochází k výstavbě moderních rodinných domů, tvořících vlastní zónu, které jsou napojeny na městskou technickou infrastrukturu a městskou veřejnou dopravu. Domy nemají vesnický charakter s hospodářstvím ani nezachovávají architektonický ráz původní vesnice. Žijí zde původní obyvatelé měst, městským životem. Domy slouží pouze k ubytování a odpočinku majitelů.

S rozrůstáním těchto zón, dochází k postupnému ztracení hranic s vesnicemi a tyto splývají do souvisle zastavěného území. V přímé blízkosti se staví obchodní komplexy.

- Venkov v bohatých zemědělských oblastech

Toto je typ venkova, kde se stále úspěšně rozvíjí zemědělská rostlinná výroba a velká většina krajiny je k tomuto určena. V oblastech českého Polabí a na Moravě jsou stále fungující provozovny a závody, které zaměstnávají značnou část místních obyvatel a jsou tak zde i jiné sociální vztahy s tendencí udržovat tradice a zvyky. Venkov je zde tvořen většími sídly v blízkosti velkých měst s dobře rozvinutou veřejnou dopravou.

- Bohaté Sudety

Tato příhraniční oblast je charakteristická silnou a úspěšnou industrializací lehkého průmyslu, převážně textilního a sklářského. Oblast původního německého obyvatelstva od Jesenicka, přes orlické a krkonošské podhůří, Liberecko, České středohoří, Karlovarsko až po Ašský výběžek. Obytná sídla v této oblasti byla přeměňována na velké vily a usedlosti. Zemědělská výroba v této oblasti nebyla významná. V oblasti těžby hnědého uhlí došlo naopak

k úplnému zničení venkovského prostoru na velkých prostorách. Severočeská uhelná pánev měla za následek zdevastování více než 100 vesnic.

- Chudé Sudety

Je hornatá oblast, kde došlo k přímému vysídlení německého obyvatelstva a jejich sídla zůstala chátrat, stejně, jako místní kulturní památky. Po odsunu Němců došlo jen k částečnému dosídlení oblasti. Dosídlení ani nebylo prioritou, takže i investice do této oblasti byly velice malé. Pozitivní v tomto ohledu je, že díky absenci budování průmyslové výroby v této oblasti, se zde nachází mnoho významných přírodních prostor, dnes chráněných krajinných oblastí či přírodních parků. V současné době se tato oblast pozitivně rozvíjí hlavně vlivem turismu a rekreace.

- Vnitřní periferie

Tradiční venkovská oblast středních Čech a Vysočiny při hranici krajů, kde vesnice bývají blízko u sebe, často na sebe přímo navazují. Občanská vybavenost v těchto místech je na nízké úrovni. Za pracovní příležitostí se dojíždělo relativně daleko do měst, která poskytovala práci hlavně v oblasti těžby a strojírenství.

Původní domy se zde časem začali využívat jako chalupy k rekreaci. Oblast disponuje velkým množstvím chatových osad.

- Moravsko – Slovenské pomezí

Do roku 1992 byla tato oblast velmi významná jako střed republiky, takže i obce jsou zde dobře vybaveny technickou i dopravní infrastrukturou, a to i v horských oblastech. S oddělením Slovenska a snížením tranzitní dopravy začala mít tato oblast jevy periferie (Klufová 2015).

3.3 Specifikace města

Městem nazýváme prostor s osídlením a komunikacemi a vysokou hustotou obyvatel, jejichž potřeby jsou zde uspokojovány mírou poskytovaných služeb, za podpory kultury

a vzdělávání a nabídkou práce, jehož podoba se v závislosti na konkrétní době mění (Jandourek 2012).

Komunita města žije na vysoké životní úrovni v již vybudovaném prostředí, na jehož vývoji se minimálně podílí. Zájmy v rámci celé komunity jsou různorodé, vztahy jsou neosobní, každý si žije individuální život. Sociální služby jsou na velmi dobré úrovni. Je zde vysoká nabídka pracovních míst. Kulturní vybavenost a možnosti rozptýlení a odpočinku.

Samotné město se dělí na části a čtvrti. Hranice města se neustále rozrůstají a pohlcují okolní krajinu a obce, které se tak stávají součástí jeho celku.

3.4 Průmyslová revoluce

Jen několik změn v historii lidské populace bylo tak zásadních, že měly za následek zcela odlišný vývoj jedné generace, oproti té předchozí. Jednou takovou změnou je technologický pokrok. První se udál na konci osmnáctého století a jednalo se o první průmyslovou revoluci, v důsledku tehdejších objevů z oblasti strojírenství a chemie a vyvinutí parního stroje roku 1765, na kterém se podílel James Watt a jeho kolegové. Tento rozvoj velkého množství energie, která mohla nahradit jak lidskou, tak zvířecí práci, zapříčinil vznik továren a obrovský rozvoj železnice a tím dopravní infrastruktury, stejně, jako vznik složitějších strojů, které kladly na člověka vyšší psychické požadavky a větší zodpovědnost (Štikar et al. 2003).

Druhá průmyslová revoluce proběhla na začátku 20. století. Pro ni byla charakteristická pásová výroba, využívající elektrické energie a spalovacích motorů, která nahradila člověka v pohybech jako zvedání a podávání. Lidé pak museli obstarat mezioperační procedury jako kontrolu a řízení strojů. Organizace práce spočívala v přesně stanovených postupech a úkolech, které byly mzdově ohodnoceny. Vzestup velkovýroby měl za následek úpadek výroby řemeslné. Zboží nebylo vyráběno pro konkrétního zákazníka, ale hromadnou velkovýrobou bylo určeno pro světový trh. Tržní hospodářství se toho času stalo základem evropské ekonomiky (Štikar et al. 2003).

Průmyslová revoluce jako taková má za následek vznik významných procesů, které se pozitivně podílí na vývoji a inovaci v oblasti industrializace a s tím souvisejícím rozvojem dopravy, urbanizace a stěhováním obyvatelstva, což mělo vliv na sociální, kulturní i ekonomický život konkrétní doby, v které probíhala. Ovšem ne všechny důsledky průmyslové revoluce jsou pozitivní. Snaha o maximální zisk zapříčinila nelítostné ničení krajiny za účelem výstavby. Pracovní podmínky lidí byly velmi těžké, často pracovaly celé rodiny, aby se užívaly, a to včetně dětí, za nízký plat až 16 hodin denně. Žili na okrajích měst ve špatných hygienických podmínkách. Na konci 18. století se lidé proti strojům bouří, ničí je a hledají v nich důvod své bídy.

Teprve stávkami a protesty za ochranu svých zájmů docílili důstojného přístupu, snížení počtu hodin, pevný plat a vyjmutí dětí a starých osob z pracovního procesu (Štikar et al. 2003).

3.4.1 První průmyslová revoluce

Kolébkou průmyslové revoluce je Anglie, kde se nebáli využívat výsledky vědeckého a technického pokroku a zavádět je do praxe. A tak zde také dochází na konci 18. století k největšímu rozmachu strojní výroby, kdy se pro textilní výrobu zavedl tkalcovský stav a spřádací stroj na pohon parním strojem. Následně parní stroj, jako hnací motor, začali využívat i v jiných výrobních oblastech, zejména v strojírenství a těžbě. Jako zdroj energie již nebylo třeba vodního pohonu a továrny se mohly budovat vlastně kdekoli. Práce na strojích nevyžadovala speciální kvalifikaci. Jako levná pracovní síla se využívaly ženy a děti, jejichž plat byl velmi malý a tím se hodnota výrobků dostávala na velmi nízkou cenu a navyšovala tak zisky majitelům továren. V polovině 19. století byla Anglie již plně mechanizovaná (Horská et al. 2002).

Přesto, že si Anglie svůj technický náskok hlídala, postupně se průmyslová revoluce dostala i za její hranice a Evropu zasáhla ve 20. letech 19. století. Důležitým milníkem bohatství a hospodářské vyspělosti státu bylo množství vytěženého uhlí a zpracovaného železa (Horská et al. 2002).

Významným milníkem byl také rozvoj dopravy, která rovněž využívala energie parních strojů. Budovaly se železnice. První trať na našem území byla trasa mezi Vídní a Brnem, která byla součástí Ferdinandovy dráhy, jako odbočka z Břeclavi do Brna. Železnice měla vliv

na dopravu, zajistila přepravu zboží a osob i na velké vzdálenosti, ovlivnila množství transportovaného zboží, rychlost, rovněž snížila náklady na dopravu. Časem byla prodloužena přes Prahu až na sever, do Ústí nad Labem, kde tak umožnila odbyt i z místních uhelných dolů. Nejlevnější způsob dopravy byl po vodě. Proto došlo k velkým výstavbám plavebních kanálů a vodních průplavů a rozmachu říční a námořní dopravy. V důsledku využívání parních strojů a železniční a vodní dopravy, rostla spotřeba uhlí a bylo tak třeba otevírat nové těžební doly. Současně rostla spotřeba železa na výrobu strojů. Docházelo tak k rozmachu strojírenského průmyslu. S vývojem dopravy se zvyšovala konkurenceschopnost a informovanost. K výstavbám továren bylo třeba mít kapitál. Tím začínají vznikat bankovní domy, které za jistý úrok, nabízí půjčení peněz (Horská et al. 2002).

Svou změnu v důsledku průmyslové revoluce zaznamenala i města, která se vlivem stavby továren a továrních čtvrtí, začala měnit. V blízkosti zdrojů nerostných surovin vznikaly nové průmyslové zóny. Města se musela adaptovat na nově přichozí obyvatelstvo, rozšířila se, začaly se zřizovat vzdělávací a kulturní zařízení, objevují se první obchodní domy. Vzniká nová sociální komunita – průmyslových dělníků (Horská et al. 2002).

Se zvyšujícím se množstvím obyvatel vzniká i nárok na jejich uživení. Narůstala zemědělská produkce. Přešlo se z trojpolního hospodaření na střídání plodin, začaly se pěstovat píce jako krmivo pro zvířata. Počet hospodářského dobytka byl navýšen a nově byl tento celoročně ustájen. Úrodnost půdy se zvyšovala hnojením. Zemědělci se začínají zabývat i pěstováním technických plodin. Vývoj zemědělských strojů podpořil vyšší výnosy (Pauliny 2002).

Vlivem laboratorních výzkumů a lepšími hygienickými podmínkami klesá úmrtnost a zvyšuje se lékařská péče. Dochází ke zdvojnásobení počtu obyvatel (Sirůček 2007).

Z dob první průmyslové revoluce pochází i české vynálezy jako ruchadlo a lodní šroub. V Praze, Brně a Liberci vznikají strojírenské závody. Roste textilní výroba. V Ostravě se zakládají železárny. Vzniká i první česká spořitelna a následně i pojišťovna. Rozvíjí se papírenský průmysl. Staví se pivovary (Sirůček 2007).

3.4.2 Druhá průmyslová revoluce

Druhá průmyslová revoluce proběhla v 1880–1930. Je to období velkých technologických změn, které měly vážný dopad na následný vývoj průmyslu. Významný je vynález spalovacího motoru a elektřiny. V důsledku elektrifikace dochází k masové výrobě na pohyblivých páslech a k dělbě práce na těchto linkách. Nadále se rozvíjí strojírenství, roste význam elektrotechniky, staví se elektrárny, telegrafní a telefonní linky, Nikolem Teslou je sestaven transformátor a díky vynálezu žárovky T. A. Edisonem v roce 1879 se buduje veřejné osvětlení. Prohlubuje se výzkum v laboratořích. Významný je objev využití oceli, která tak nahradila litinu. Mezi další vynálezy patří například dynamit a telefon (Jakubec & Jindra 2006).

Ale nejen nové technologie přispívají k zásadním životním změnám v období průmyslové revoluce, nýbrž i vědecké příspěvky. V oblasti fyziky pokládá Isaac Newton základy klasické mechaniky, Albert Einstein přichází s teorií relativity, Max Planck s kvantovou teorií. Objevuje se Darwinova evoluční teorie. Sigmund Freud se zabývá psychoanalýzou. Je objeven mikroskop, rentgenové paprsky a vlastnosti radioaktivity. Věda a technika se spojují a uplatňují při vzniku nových materiálů, které mohou nahrazovat materiály přírodní jako barviva, léčiva, hnojiva. V důsledku toho vznikají vědecké instituce a sdružení. V roce 1901 se prvně uděluje Nobelova cena (Sirůček 2007).

Roste průmyslová výroba a města tak nabízí pracovní příležitosti. Zemědělství využívá techniky v oblasti mechanizace a nevyužití zemědělci tak migrují do měst za prací. Zvyšuje se koncentrace obyvatel i v malých a středních městech, čímž roste jejich význam. Vzhledem k tomu, že příměstská doprava byla teprve v počátcích rozvoje, bylo nezbytné pracovní síly ubytovat v přímé blízkosti průmyslových zón. Vznikají nájemní domy. Zavádí se automobilová doprava, čímž roste význam nafty (Musil 1967).

Mezi největší města v roce 1930 patřila Praha s počtem obyvatel 949 000, Brno s počtem obyvatel 284 000, Ostrava s 220 000 obyvateli, Plzeň se 133 000 obyvateli a Liberec s 98 000 obyvateli (Horská et al. 2002).

Současně se zvyšuje i mezikontinentální stěhování obyvatelstva. S rostoucí nezbytnou komunikací se zvyšuje význam pošty (Horská et al. 2002).

Jednotlivci již nemají dostatečný kapitál na rozvoj podnikání s moderními technologiemi. Dochází ke slučování a vytváření monopolu. Vzniká hodně bank, které se svým kapitálem podílí jako spolumajitelé podniků. Vzniká nadbytek zboží, klesá poptávka a je nutné zboží vyvážet. Objevuje se lichvářství. Dochází ke konfliktům mezi velmocemi, což zapříčiní první světovou válku (Sirůček 2007).

V meziválečném období vzniká v roce 1927 strojírenský koncern Českomoravská – Kolben – Daněk, dnes znám jako ČKD, která se z původně malé společnosti, založené v roce 1856 Čeňkem Daňkem rozrostla v tehdy největší strojírnou. Současně se rozrůstají i Škodovy strojírenské závody, původně založené Emilem Škodou v roce 1866. Od roku 1899 vyráběla společnost Laurin a Klement motocykly značky Slavia. Významným byl v českých zemích i textilní průmysl, který byl na předních světových příčkách ve výrobě. Dle Růžičky bylo v roce 1910 v textilním průmyslu zaměstnáno 1 200 000 osob (Růžička 1922).

V roce 1929 dochází k celosvětové hospodářské krizi, vlivem propadu akcií na americké burze, která zapříčinila kolaps veškerého hospodářství. Toto mělo dopad i na rozvíjející se průmysl v Českých zemích. S počátkem druhé světové války druhá průmyslová revoluce končí. Vše se orientuje na rozvoj zbrojního průmyslu. Továrenské zóny jsou zasaženy bombardováním a poničeny (Jakubec & Jindra 2006).

3.4.3 Třetí a čtvrtá průmyslová revoluce

Je třeba zmínit, že svět do dnešní doby zasáhly ještě dvě další průmyslové revoluce. Počátek té třetí se datuje k roku 1969, kdy byl sestaven první programovatelný logický automat. Počítač, který může být naprogramován k nějaké činnosti, kterou provádí bez zásahu člověka. Třetí průmyslovou revoluci provází také internet, způsob přenášení informací, který má počátky již kolem roku 1962, nicméně aktivně využívaným v komerčním pojetí se stal až v roce 1994.

Čtvrtá průmyslová revoluce probíhá v současné době. Její počátek je datován k roku 2011. Vyznačuje se zaváděním informačních a komunikačních technologií do všech sfér současného života, spočívá v propojení osob, věcí a služeb (Sirůček 2007).

3.5 Migrace

Z historického pohledu byla příčinou migrace vždy potřeba zajištění potravy, pokud opomeneme příčiny jako dobývání území, přírodní katastrofa, obavy o život nebo náboženské důvody. Lidé se stěhovali z ekonomických důvodů, za prací, aby si zajistili obživu. Toto je nejtypičtější důvod změny pobytu, nicméně důvodem může být i příležitost k uplatnění, typická pro kvalifikované osoby a vědce.

K velkému stěhování obyvatel docházelo od 17. století po druhou světovou válku, kdy lidé odcházeli na nové kontinenty jako Amerika, Afrika či Austrálie a snažili se začít nový život. Při druhé světové válce nastala situace zcela opačná, spojená s vysídlováním a odsunem obyvatel (Palát 2015).

K migraci dochází i v rámci státu. Kde rozlišujeme přesun obyvatel mezi regiony, z jednoho města do druhého, z vesnice do jiné vesnice, z města na vesnici nebo z vesnice do města. Nicméně tyto pohyby nemají vliv na počet obyvatel země.

Mezinárodní migrace má oproti tomu vliv na počet obyvatel, kdy s nově příchozími se počet zvyšuje, s odchozími se počet obyvatel dané země snižuje. Lidé se stěhují s konečnou platností nebo jen na dobu určitou. Přichází a odchází jako jednotlivci, skupiny nebo rodina. K migraci může dojít dobrovolně nebo z nedobrovolných důvodů (Palát 2015).

Migrace za prací

Důvodem vycestování za prací může být snaha o dosažení lepšího karierního postupu, která není v zemi původu možná, třeba proto, že se jedná o zemi méně ekonomicky vyspělou nebo s omezenými možnostmi. Vyspělé země, naopak poptávají specialisty, kterým jsou ochotny nabídnout vyšší plat (Collier 2017).

Příčina stěhování za prací může být i samotná snaha migranta být zaměstnán v konkrétní zemi, v které pak přílivem přistěhovalců, kteří jsou ochotni pracovat za nižší mzdu než místní obyvatelé, je vyvíjen tlak na snižování mezd a růst nezaměstnanosti, což může vést k nespokojenosti místního obyvatelstva (Collier 2017).

Mezi důsledky vyplývající z migrace pro zemi, z které lidé odchází, patří: snížení nezaměstnanosti, tvorba komunit migrantů udržující vztahy se zemí původu obohacující ji tak o informace, technologie, finance, možnost zlepšení obchodních vztahů mezi zeměmi. Případní navracející se migranti mohou být svými zkušenostmi pro zemi přínosem. Mezi negativa pro zemi původu patří odliv kvalifikovaných osob, které v případě návratu požadují neúměrně vysoké platy. Problém může být i růst kriminality, díky které se umocňuje mezietnický konflikt, objevuje se diskriminace a odmítání přistěhovalců společností. Dopady migrace pro hostitelskou zemi jsou obsazení méně atraktivních pracovních pozic na trhu práce. Možnost získání kvalifikovaných osob bez nákladů na jejich vzdělání (Collier 2017).

Historicky byly počátky migrace volné a nekontrolované. Koncem 19. století však již bylo nutné zavést jistá opatření, která by omezila dopady mezinárodní migrace obyvatel (Collier 2017).

3.6 Urbanizace

Urbanizací lze nazvat proces stěhování lidí z prostředí venkova do měst, snahu o poměšťování, o změny prostředí původně ne městského na městské. Klasickou urbanizací lze nazvat období mezi 19. a 20. stoletím, spojené s již zmiňovanou průmyslovou revolucí (Jandourek 2012).

Suburbanizace

V souvislosti s procesem urbanizace rozlišujeme pojem suburbanizace. Jedná se o přesun obyvatel a jejich aktivit na předměstí velkých měst, do satelitních měst. V některých případech rozšíření okrajových oblastí vhodně navazuje na městskou část a využívá jinak neobhospodařovanou půdu a příznivě působí na rozšiřování krajiny a oživení venkova novými obyvateli, v jiných případech nevhodně mění okolní ráz, narušuje sociální vazby společnosti, snižuje kvalitu životního prostředí. Problémem suburbanizace je nutná doprava, která vyžaduje zajištění městské hromadné dopravy nebo zvýšenou automobilovou dopravu a v případě původních obcí nejsou tyto ani na takové množství dopravních prostředků připraveny a dopravní infrastruktura je nedostatečná (Jandourek 2012).

Urbánní prostor

Pojem urbánní prostor vyjadřuje místo, které na venkovním prostoru vytvořil člověk jako společensky významné místo k vzájemnému setkávání, shromažďování, jako jsou náměstí, pěší zóny, nábřeží, lávky nebo v okolí bytových domů vnitrobloky či dvorky. V krajině jsou pak významnější parky a lesoparky (Jandourek 2012).

3.7 Kvalita života

Životní hodnoty jsou oceňovány dle několika faktorů, které jsou pro každého člověka individuálně v jiném poměru důležitosti. Patří sem zdraví, svoboda, bezpečí, sociální postavení, bydlení, zaměstnání, mezilidské vztahy, životní prostředí, dostupnost služeb, trávení volného času (Křivohlavý 2009).

Z psychologického hlediska je kvalita života ovlivněna spokojeností a psychické pohody jedince dosahovat svých cílů, které naplňují jeho život (Křivohlavý 2009).

Prostředí, kde lidé bydlí a jejich sídla jsou v dnešní době vysoko v hierarchii hodnot, které člověka uspokojují (Křivohlavý 2009).

3.7.1 Volnočasové aktivity

Volnočasovou aktivitou je nazývána činnost, kterou provádíme dobrovolně a která nám přináší potěšení nebo při ní můžeme odpočívat (Dufková et al. 2008).

Trávení volného času se odvíjí od každého jednotlivce individuálně. Nejenže záleží na každém člověku, ale i na věku, pohlaví, vzdělání, rodinném stavu, počtu dětí, době trávení času, zda se jedná o víkend nebo jen několik hodin po práci, zda bude čas tráven s přáteli, rodinou nebo o samotě. Někoho naplňuje kultura, sebevzdělávání, sport, wellnessové a relaxační aktivity, jiného příroda, procházky, kniha, hry nebo tvůrčí či manuální činnost a v současné době také sociální sítě a internet. Faktor, který ovlivňuje volný čas, je pracovní doba a proces střídání dne a noci (Dufková et al. 2008).

Dle Veblena může být za neproduktivní trávení volného času považováno za lenost (Veblen 1999).

Nicméně pohledů na problematiku volného času je mnoho. Některé definice jsou založené na očekáváních, přítomnosti příjemných pocitů a plnění fyzických potřeb. Jiné považují volnočasovou aktivitu za opak práce nebo činnosti prováděné pod tlakem (Dufková et al. 2008).

3.7.2 Trvale udržitelný rozvoj

V reakci na celosvětové změny se od roku 1980, kdy byl tento pojem prvně uveden, objevuje idea trvale udržitelného rozvoje. Tento se zabývá souhrnným souborem strategií, které prostřednictvím technologií a ekonomických nástrojů uspokojují lidské potřeby, za naprostého respektování environmentálních hranic. V tomto duchu se v současné době projevuje i pohled člověk na kvalitu svého života ve smyslu zatraktivnění městského života prostřednictvím urbánní renesance, sdružování přírody a venkova, čímž dochází k výstavbám městských zástaveb. Pojetí udržitelného města je celosvětově uznávaným postupem, který je pravděpodobně reakcí na sociální nerovnost, která od konce sedmdesátých let narůstá, a jehož cílem je dosažení sociálního blahobytu za trvale udržitelných podmínek rozvoje (Rynda 2000).

Faktory v rámci trvale udržitelného rozvoje, které mají vliv na zlepšení urbánní sociální udržitelnosti, jsou nefyzického a fyzického charakteru:

Nefyzického charakteru:

- Přiměřené bydlení
- Atraktivní veřejná sféra
- Kvalita a pohodlí místního prostředí
- Přístupnost ke službám a zařízením
- Zelený prostor
- Udržitelný městský design
- Sousedství

- Okolí pro pěši

Fyzického charakteru

- Vzdělávání a odborná příprava
- Sociální spravedlnost
- Místní demokracie, účast ve volbách
- Zdraví, kvalita života a blahobyt
- Sociální začleňování
- Sociální kapitál
- Komunita
- Bezpečnost
- Spravedlivé rozdělení příjmů
- Sociální řád
- Sociální soudružnost
- Smysl pro komunitu a příslušnost
- Zaměstnanost
- Stabilita bydlení
- Kulturní tradice

3.8 Životní styl od první republiky po současnost

Životní styl je pojem, který vyjadřuje to, jak se lidé chovají a jak žijí, jak se chovají v různých situacích, jak bydlí, jak se vyjadřují, jak se reprezentují, vzájemně komunikují, pracují, vzdělávají se, využívají volný čas, jaké mají zvyky, jak se oblékají. Zaměřit se lze na jednotlivce nebo na celé skupiny (Majerová et al. 2008).

Po první světové válce bylo hospodářství v Českých zemích zcela zničeno. Byl hlad a nedostatek potravin, oblečení, bot. Potraviny se vydávaly na přidělový lístek. V zemi panoval hospodářský rozvrat vlivem válečných let a současně se projevovalo riziko vzniku další světové války. Sítila moc Němců v Čechách. Byla to doba, kdy se projevovalo vlastenectví a národní hrdost. V zemědělství byl nedostatek pracovních sil, nezaměstnanost stoupala. Propukaly vlny

rozporů proti současné situaci. Chystala se pozemková reforma, započatá roku 1921. Mezi obyvatelstvo bylo rozděleno 48,8% půdy. Průmyslové podniky znárodněny nebyly. Asi 2/3 průmyslových podniků převzala Česká republika z Rakouska – Uherska. Mírně se snížila závislost lidí na zemědělství (Fialová et al. 1996).

Přesto byly zemědělské výnosy České republiky v Evropě nadprůměrné. K orbě bylo využíváno přes 50% půdy v Čechách a Slezsku, na Moravě téměř 55 %. Předválečné úrovně dosáhlo zemědělství znovu kolem roku 1925 (Kárník 2003).

S trváním první republiky a vlivem pozemkové reformy došlo ke snížení výrazných sociálních rozdílů na venkově a narůstal i počet obyvatel ve městech. V městech se již formulovalo předměstí a centrum s náměstím. Hlavní ulice byly dlážděné nebo asfaltové. Budovaly se vodovody a kanalizace, domy začínaly disponovat přívodem elektřiny. Nechyběla základní sociální vybavenost jako obchody, nemocnice, pohostinství, restaurace a kavárny, hotely. Lidé pracovali převážně v průmyslu, přesto si ponechávali malá políčka na obživu a kombinovali vesnický způsob života s městským. Ve městech lidé bydleli hlavně v bytech. Městské ženy zůstávaly převážně v domácnosti, některé měly i služebnou (Kárník 2000).

Období první republiky je i časem, kdy se žilo kulturním životem, lidé se potkávali v kavárnách, vinárnách a na ulicích a ulice ožívaly díky korzujícím obyvatelům. Intelekt lidí byl rozvíjen studiem humanitních oborů a právě kavárny, parky a korza byly místem intelektuálních debat a setkáním literátů, spisovatelů a žurnalistů, místní inteligence či veřejně činných osobností. Kavárny, které otvíraly již v 6 hodin ráno, aby podávaly snídaně včetně francouzského šampaňského, byly pak i často místem nahrazujícím pracovnu (Gažo et al. 2003).

Po večerech se chodí do restaurací a kaváren, kam ženy chodily jen v mužském doprovodu. Opak byl přestupkem proti dobrému mravu. Oblíbené byly v letních měsících zahradní restaurace.

Korzování bylo dalším ze způsobů, která utvářela přátelství. Mělo svá pravidla jako mít dobrou náladu a chtít se seznámat. Trasy byly obvyklé a lidé se často setkávali na významných rozích nebo před kavárnami, které těmto víkendovým procházkám

uzpůsobovaly otevírací dobu, a společně pak korzovali. Jednalo se o významnou společenskou událost, na které nesměly chybět významné osobnosti tehdejší doby (Gažo et al. 2003).

Za účelem korzování byly vystavovány celé promenády a městské obchodní třídy zakládaly se městské parky, kde se lidé mohli o víkendech procházet. Územní plánování získalo zcela jiný směr (Gažo et al. 2003).

Tvůrčí psaní a intelektuální debaty zastavil až socialistický režim, který v těchto setkáních, viděl možnost spojení s buržoazií a přebírání jejích zvyků (Gažo et al. 2003).

Na vesnicích se toho času živila většina místního obyvatelstva zemědělstvím nebo řemeslem. Tradičním oděvem tedy byl pracovní oděv, ženy nosily zástěry. Děti chodily bosy. Pouze o nedělích, svátcích a významných dnech se oblékal sváteční oděv. Lidé bydleli na svých sídlech v celých generacích. Domy se skládaly z několika funkčních prostor. Hlavním místem byla kuchyň, kde se všichni setkávali a trávili společný čas. Z hlavní místnosti byl často vstup rovnou do chléva. Mnoho vesnic bylo střediskových. Disponovaly obecnou školou, obchodem, hostincem, ubytovacím zařízením, poštou a místní samosprávou s četnickou stanicí. Voda se brala z obecní studně, vodovod toho času ještě nebyl zaveden, záchod byl suchý a venku, kanalizace nebyla budována. Elektrický proud se i sem postupně přiváděl. Dle Maiera na základě podpory státu (Maier 2005). V roce 1920 byl vydán zákon o soustavné elektrizaci (Kárník 2000).

Sociální struktura obyvatel vesnice byla následující: dělníci až 50%, drobní až střední rolníci kolem 20%, zaměstnanci 15%, živnostníci 9% a velkostatkáři 6% (Majerová et al. 2008).

Životní úroveň v různých částech země se odlišovala. Obyvatelé velkých měst žili úplně jinak než třeba lidé z východního Slovenska. Ačkoli je období první republiky idealizováno, pravdou je, že byla po první světové válce zdevastovaná. Hodně mužů se z války nevrátilo nebo byli zranění. Ženy a děti musely pracovat. Teprve ke konci své existence na tom byla první republika ekonomicky dobře (Kárník 2000).

Během druhé světové války se zastavila migrace venkovanů do velkých měst. Na venkově bylo bezpečněji. Oproti tomu poválečné období znamenalo díky Benešovým

dekretům odsun 3 milionů sudetských Němců z pohraničí, a tak ztrátu kulturní i sociální návaznosti, změnu vlastnických vztahů a naprosté vysídlení venkova této oblasti. V důsledku toho došlo k dlouhodobému snížení počtu obyvatel a propad zemědělské a průmyslové výroby v těchto oblastech. Časem je snaha o dosídlení a noví obyvatelé přichází v několika vlnách, ale pravdou je, že se jednalo hlavně o možnost snadného zisku majetku po německých obyvatelích. Často pak dlouho na novém místě nezůstávali, neměli zkušenosti s místním životem, migrovali, zvyšovala se kriminalita, sídla nadále zanikala a bylo velmi obtížné obnovit jistou soudružnost vesnické komunity (Machonin et al. 1999).

Období po druhé světové válce je nejen dobou, kdy byli odsunuti Němci z pohraničí, ale i časem, kdy z mezinárodního hlediska bylo přesunuto Československo do Sovětského bloku, který se v období 40. let začal vytvářet (Majerová et al. 2008).

Pozemková reforma po druhé světové válce zahrnovala zabavení majetku a jeho rozdělení, vznikly tak zcela nové vlastnické vztahy. Byly obnoveny kraje a tím končila jakákoli samospráva. Veškeré pravomoci přebraly národní výbory. Celonárodní kolektivizace probíhala v letech 1948 – 1952 na základě představy společného družstevního hospodářství. Impulzy přicházely od Komunistické strany, která toho času zcela ovlivnila vývoj států, které do Sovětského bloku spadaly. Realizace měla za následek nevratné ekonomické, společenské dopady. Idea vycházela z předpokladu, že na větším územním celku bude vyšší produktivita práce. Drobní rolníci byli nuceni vstoupit do vznikajících družstev a zanikalo soukromé vlastnictví. Proti sedlákům, drobným podnikatelům, odmítavým farářům nebo učitelům, kteří o kolektivizaci neměli zájem, byly vedeny velmi přísné postupy. Pokud nebyli souzeni a vězněni, ztratili značnou část majetku a stali se bezvýznamnými občany ve své vsi. Na území velkých statků, půdě po odsunutých Němcích a půdě církevní se realizovaly státní statky. Docházelo k narušení sociálního vývoje vesnice. Toto politické nařízení o zabavení majetku, poznamenalo následný vývoj českého venkova. Historicky děděný majetek a zemědělská půda, na kterém se zakládalo společenské postavení jednotlivých rodů, bylo pro tyto ztraceno (Majerová et al. 2008).

Tehdejší režim ovlivňoval životy lidí a ovlivňoval i jejich myšlení. Byly potlačovány požadavky estetické, kulturní, historické i ekologické oproti vojensky strategickým a politickým. Režim měl současně velmi negativní vztah k náboženství. Pokud se někdo veřejně přiznal víře, čekal ho postih (Majerová et al. 2008).

V průběhu 60. – 90. let se situace v zemědělství stabilizuje. Vznikají velké zemědělské závody zaměřující se na zakládání stájí a rozvoj živočišné výroby, které má negativní vliv na okolní přírodu a ekologii. Současně se ve větších obcích začínají stavět kulturní domy a nákupní střediska, která absolutně nenásledují architektonický styl okolí. V menších obcích pak tímto vlivem zanikají malé provozovny. V 70. letech začíná vlna vzniku rekreačních objektů a začíná období víkendové rekreace formou chalupaření a chataření. Převážně z důvodu uzavřených hranic a nemožnosti vycestovat. K tomu jsou využívány původní venkovské domy, které jsou takto zachovány před chátráním či zánikem (Machonin et al. 1999).

Situace na venkově po roce 1989 přinesla nejen zemědělcům možnost svobodně rozhodovat o své budoucnosti. Na venkově, stejně jako v celé společnosti došlo ke značným změnám. Vlastnická organizace půdy se vrátila do doby před rokem 1949, mnohdy však do držení další generace původních vlastníků, kteří již žili v městě a o nabitý majetek neměli zájem. Někdy se jednalo v důsledku dědictví o větší počet majitelů, kteří tak vlastnili každý pouze část původní rozlohy. Půda je pak prodávána nebo pronajímána. Řada pozemků nebyla využívána a s možností dotací se zatravňovala. V okolí velkých měst dochází ke změnám územních plánů a zemědělská půda se transformuje na stavební pozemky za účelem výstavby satelitních měst, nákupních center, skladů či podnikatelských areálů (Majerová et al. 2008).

Pozitivní vliv má porevoluční doba na obnovu malých podniků a řemesel. Obnovovali se původní provozovny. Začíná se rozvíjet agroturistika. S postupem času se objevil program Ministerstva pro místní rozvoj na podporu venkova jako součást regionální politiky a spolek pro obnovu venkova, které si kladou za cíl znovu zalidnění venkova, obnovená vztahu k půdě, zajištění dopravní infrastruktury, dostupnost, zvýšení služeb, podpora turismu, zákaz skládek, pálení odpadu a jiné přírodě nepříznivé činnosti (Blažek 1998).

V roce 1921 bydlelo na venkově, ve vesnicích do pěti tisíc obyvatel 73 % veškeré populace. Po roce 1950 se tento počet snížil o 10 % a o dvacet let později již žilo na venkově 48 % populace. V dalších letech tyto počty jen klesaly, obce se připojovaly k městům, poté se zase osamostatňovaly, vznikaly sídlištní zástavby (Hudečková et al. 2006).

V dnešní době je role města, jako prostoru pro setkávání, zcela odlišného charakteru, než tomu bylo v uplynulých stoletích. S vývojem informačních technologií, které umožňují komunikaci bez osobní přítomnosti, se zcela změnila původní hodnota společných prostor

pro trávení volného času. A možná v závislosti na této skutečnosti se začíná projevovat touha po společenském životě a znovuoživení funkcí města. Obnovují se nevyužívané továrenské budovy, opravují se chátrající architektonické památky, zřizují se cyklostezky a stezky pro pěší, revitalizují se parky a další místa atraktivní pro život (Gehl & Gemzoe 2002).

3.9 Ideální místo pro život

Už v historii se lidé zabývali myšlenou ideálního místa. Tato vychází jak z estetického dojmu, tak pochopení propojení práce s prostorem a krajinou, až po úlohu konkrétních staveb na základě principu ohrazovat a zastavovat volnou plochu. Stejně tak je důležité vnímat schopnosti sociálního bytí a pospolitosti, do jaké míry jsou lidé schopni a chtějí být seskupování a existovat pohromadě (Otoupalík 1956).

Na základě tohoto vědomí a rozhodnutí, si každý jednotlivě vybírá své místo k žití. Místo, které za těchto podmínek vzniká, koncentruje lidskou populaci. Seskupování začíná výběrem kraje, oblasti, přírodními podmínkami, prostranstvím, pozemkem a s ním spojenými terénními úpravami a následně hledí na možnou občanskou vybavenost.

Kraj je zde chápán ve smyslu prostoru nikoli smyslu správním. Dané místo je situováno v krajině a její přesný výběr zaručuje individuální prosperitu a současně podíl na regionálním rozvoji. Důležitým bodem výběru místa je i oblast, ve které se přímo rozprostírá, zda se jedná o terén příliš členitý nebo naopak území otevřené. Hodnotit mezi krajem suchým a vlhkým či pustinou a hornatou krajinou. Protože i v tomto ohledu nesprávně zvolené místo k životu by mohlo nepříjemně ovlivňovat spokojenost jedince. Jakási harmonie mezi člověkem a přírodou by mohla být v tomto ohledu narušena, pokud by někdo zvolil bydlení na horách a byl vystavován účinkům zimy, které jeho tělo neschvaluje. Stejně, jako žití v otevřené suché krajině, s neustálým vystavením účinkům tepla. Významný může být i materiál, z kterého je stavba vytvořena, stejně, jako velikost plochy nebo možný tvar budovy nebo budov. Někdy je jedinci příjemné pobývat v uzavřeném celku, který vytváří pocit bezpečí, jindy v izolované soliterně stojící budově s pocitem rozhledu a možností kontroly okolí (Otoupalík 1956).

Dnešní doba nahrává i zájmu o udržitelné životní podmínky. Zachování udržitelných životních podmínek spoluurčuje také vhodný pozemkový fond pro potenciální stavební činnost (Otoupalík 2001).

Spojení kraje, následné zástavby a konkrétní architektonická realizace se stává zásadním dílem. Místem, které by mělo také plnit funkci bezpečnosti, spokojenosti a kvality života jeho obyvatel a v kterém by nemělo chybět nic, co je pro život jedince nezbytné (Otoupalík 1956).

Významná je existence správních a vzdělávacích zařízení, zajištění zdravotní péče a volnočasových aktivit (Dufková et al. 2008).

Ideální místo má jistým způsobem reprezentovat osobnost, která zde žije. Nemělo by být v přímé blízkosti ekonomicky aktivních částí jako dopravní komunikace, výrobní čtvrti, průmyslové areály nebo narušovat veřejné prostory. Přesto jsou pro efektivitu tohoto místa důležité dopravní sítě a spojení, propojující všechny její centrální i periferní části, stejně, jako ulice pro pěší. Vhodné je vytváření prostorových rezerv vhodných ke shromažďování, setkávání či odpočinku, ve formě pěších zón, uzavřených nebo částečně uzavřených bloků či náměstí, parků a alejí. Estetický vzhled těchto míst je významný v ohledu na početnost návštěv a setkání. Žádoucí je tyto doplnit o vhodnou flóru. Neoblíbené prostory pak chátrají, zaplevelují se a jsou opuštěné (Otoupalík 1956).

Obecně platí, že ve stejné oblasti konkrétní výstavby se soustřeďují obyvatelé podobné sociální struktury, preferencí volného času a osobních potřeb (Dufková et al. 2008).

3.9.1 Ideální město

Pokud budeme chápat ideální místo pro život zvoleného jedince, jako město. Jedná se o území, přesněji centrum, koncentrující lidskou společnost, nyní obyvatele, chrání ji a poskytuje dostatečné zázemí pro populační růst (Hrůza 2014).

Významnou roli, v rámci hledání forem ideálního města, hraje městské plánování. Důležité je vhodné rozložení administrativních, průmyslových, obytných a relaxačních zón, hledání prostorového ideálu. Těžiště takového místa je v maximálním, a přitom efektivním

využitím plochy. Jak uspořádat stavební objekty a adaptovat na zvolenou územní jednotku, a nepřekročit ji, i bez viditelného limitu v podobě daných hranic. Následně jsou významným prvkem společenské preference v podobě školských zařízení, gastronomických zařízení, míst pro rekreaci a setkávání a také jistých ekonomických struktur (Hrůza 2014).

Nutné je neopomínat městskou zeleň, jejíž sekundární funkcí je vytvořit přirozené hranice mezi dalšími funkčními složkami území, zejména mezi prostorem určeným pro obytnou zónu a volnočasové aktivity. Oproti tomu sady, parky a lesoparky plní funkci hranice mezi industriální či zemědělskou oblastí, popřípadě dalším městem nebo vesnicí.

Ideál města by byl návrat k přírodě a harmonii člověka s přírodou v prostoru městské zástavby (Marek et al. 1924).

3.9.2 Zelené město

Návrh takového místa, coby Zeleného města se objevuje v publikaci Bohumila Marka o zahradních městech budoucnosti. Autor se zabývá urbanistickou problematikou vybudování zahradního města. Plán samotného města zavádí plochy zeleně ve formě zahrad, sadů a parků. Jistou část o velikosti 1/6 území, autor vyčleňuje pro centrální stavby, které umísťuje do kruhu. Vnitřní rozdělení města v podobě šesti městských čtvrtí se odvíjí od rozmístění ulic, komunikací a šesti hlavních promenád.

Právě ve středu toho všeho se rozprostírá zahrada s veřejnými budovami jako radnice, nemocnice, divadlo, knihovna, muzeum. Oblasti bydlení se nachází na okrouhlém půdorysu. Průmyslová výroba je soustředěna na obvodu města, kde se nachází továrny, sklady, trhy, železnice (Marek et al. 1924).

Obr. č. 1 Zahradní město



Zdroj: <https://journals.openedition.org/cve/3605>

Zahradní město je financováno z nájenních smluv mezi obcí a daným jedincem. Prostřednictvím nájenného se pak hradí výlohy (Marek et al. 1924).

Již začátkem 20. století byly v Anglii pokusy o výstavbu města tohoto typu. Nejprve byla založena mezinárodní asociace Garden City Association a v roce 1903 byla vystavěna čtvrť Letchworth a v roce 1905 londýnské předměstí Hampstead Garden viz obrázek č. 2

Obr. č. 2 Mapa města Letchworth z roku 1905



Zdroj: <https://digital.library.cornell.edu/catalog/ss:1504062>

Velikost těchto zahradních měst nemá vliv na prostorovou expanzi, protože se drží zásady přesného počtu obyvatel a přirozeného růstu, který nenaruší ani společenské, ekonomické či institucionální prostředí. Představa pospolitosti přírody a města v podání Zahradního města nabývá zcela nových rozměrů (Marek et al. 1924).

3.9.3 Smart City

Jak již bylo v této práci zmíněno, momentálním problémem je mimo jiné, narůstající počet lidí ve městě. A otázkou je, jak současně zajistit lidem vysokou kvalitu života ve městech, tak, aby korespondovala s udržitelností, ale současně docházelo vytváření měst kolem lidí a ne kolem měst. Zde se pak nabízí koncept Smart City (Maier 2012).

Smart City je pojem z doby kolem roku 1992, který byl toho roku užít v Rio de Janeiro na konferenci o životním prostředí Summit Země (www.smartprague.eu).

Dva hlavní důvody, které vedli k novému směru v řízení a rozvíjení měst byli neustále se zvyšující se počet lidí žijících ve městech a masivní rozvoj internetu a komunikačních technologií, které jsou momentálně součástí každodenního života (Maier 2012).

Charakteristika Smart City:

- Kvalita života
- Infrastruktura a služby.
- Informace/ Komunikace
- Lidé/ Občané/ Společnost.
- Životní prostředí/ Udržitelnost.
- Vláda/ Management/ Veřejná správa.
- Ekonomika/ Zdroje.
- Dopravní infrastruktura

Tyto Smart City města jsou tvořena moderními technologiemi a inovativními přístupy za účelem zvýšení kvality života občanů. Zavádění prvků, které tento projekt podporují,

vyžaduje finanční výdaje. Hlavně na rozvoj IT. Každé město je originální a je třeba projekt rozvíjet na míru s jedinečným řešením (www.smartprague.eu/projekty).

Ve světě je velmi radikální například holandské město Amsterdam, které zavedlo pouliční lampy, jejichž intenzitu lze upravit podle množství chodců.

Obr. č. 3 Smart City Amsterdam



Zdroj: <https://dzone.com/articles/why-smart-city-amsterdam-is-the-home-of-innovation>

V České republice se na dosažení titulu chytré město zasloužilo město Písek, v rámci českého pilotního projektu. Následuje Praha. Do jednotlivých smart projektů přispívají i další města jako Pardubice, Hradec Králové, Litoměřice nebo Vrchlabí (www.smartprague.eu/projekty).

Magistrát hl. m. Prahy v roce 2014 schválil koncept Smart Prague a stal se jeho garantem (www.smartprague.eu/projekty).

Skupina Smart Prague od té doby realizovala několik projektů, tyto jsou uvedeny na jejich webových stránkách, kde je současně možnost vkládat další návrhy. Mezi některé realizované projekty patří:

- Chytré lavičky – lavičky napájené solárními panely, poskytují Wi-Fi připojení a možnost dobítí telefonu
- Pěškobus – Projekt, který se snaží ulehčit dopravní situaci při cestě do a ze škol, který spočívá v chůzi ve skupině s doprovodem dospělé osoby a s aplikační podporou, skrze kterou mohou rodiče sledovat pohyb skupiny vzdáleně a přes kterou jim přijde potvrzení, že dítě dorazilo do školního zařízení nebo naopak domů.

- Chytrý svoz odpadu - jde o instalaci čidel do pouličních košů, které dají centrále signál o naplnění koše, pomocí aplikace bude navržena ideální trasa sběrného vozu tak, aby bylo zamezeno zbytečným cestám k prázdným košům
- Turistické aplikace – různé podpůrné prostředky pro turisty
Elektrobusy v MHD – ekologické dopravní prostředky, zajistí lepší životní prostředí a nižší hluchnost
- Dobíjecí stanice pro elektromobily – rozšíření míst k dobíjení elektromobilu, atd (www.smartprague.eu/projekty).

3.9.4 Soudobý urbanismus

Expanzivní rozrůstání měst a jejich celková proměna zahájila směr k definitivnímu překročení dřívějších představ o teoretickém urbánním rozvoji. Nastalá situace vyvolala jako nezbytnost stanovit prvních doporučení, která by, alespoň trochu omezovala opatření a regulační zásady (Lees et al. 2008).

Není cílem, aby se město stalo organismem, který expanduje, nýbrž naopak udržitelným celkem (Lees et al. 2008).

Již mezi první zásady, týkající se rozšiřování měst a zastavovaných plochy patřilo projektování a rozšiřování měst spočívá především v určení tras dopravy. Řešení uliční sítě musí zachycovat jen hlavní směry. Seskupení různých čtvrtí musí vycházet z vhodné volby území a jeho vlastností a respektovat hygienické předpisy o výrobě (Hrůza 2014).

První zásady a pokusy s jejich zaváděním vyvolaly otázku estetických požadavků, přesné definice a využití v městském prostředí. V historii bylo totiž nejen technické provedení nezbytnou položkou, ale byl i hodnocení význam uměleckého dojmu (Otoupalík 1956).

V souvislosti se současnými procesy související s urbanizací, můžeme rozlišit tři identifikační prvky ideálního města:

- udržitelnost městského prostoru
- reakce na mobilitu obyvatel a společenské preference
- návrh města a jeho funkčních složek a vztahů mezi nimi (Lees et al. 2008).

Pojem Ideální město je proto termín problematický, kdy na jednu stranu je jeho zrod ve vývinu a na druhé se snaží uspokojit moderní standardy a tím přiblížit k vlastnímu pojetí ideálu (Otoupalík 1956).

Fenomén dnešní doby je odpovědný a šetrný přístup obyvatel k přírodním zdrojům a udržitelnost městských sídel a v rámci odpovědného chování (Hrůza 2014).

Z pohledu této problematiky můžeme rozeznat již od renesance podobnost mezi vlivem obyvatel nového města na určený region a důrazem na kvalitu zvoleného prostředí (Hrůza 2014).

Moderní výklad ideálního města postupně nachází cestu mezi udržitelností s ohledem na stěhování za prací a vzděláním a taky vznikem průmyslových čtvrtí (Hrůza 2014).

V roce 1983 bylo Evropským společenstvím tzv. neboli Evropskou chartu regionálního a územního plánování obnoveno téma odpovědného nakládání s přírodními zdroji, symetrického ekonomického a společenského rozvoje ve spolupráci veřejnosti se správními orgány (Hrůza 2002).

V roce 2007 vznikla Lipská charta jako výzva během ministerské schůze o rozvoji měst a územní soudržnosti, která se věnovala politice měst a upadajícím čtvrtím. Výsledkem bylo rozhodnutí, že je třeba nastolit rovnost mezi městy a venkovskými oblastmi (Hrůza 2002).

V reakci na Torremolinskou chartou, Evropská rada urbanistů upravila její úsudky a připojila vlastní výzvy a v roce 2013 vznikla Charta evropského plánování, která věnovala pozornost nejen ochraně krajiny a ekosystémů, ale i prostoru zlepšování atraktivity měst a konceptu plánování, tedy řeší dvě sféry, a to současnou situaci a vývoj do budoucna (Hrůza 2002).

4 Zhodnocení podkladových údajů

4.1 Praha 7

Městská část Praha 7 je jednotka hlavního města Prahy, která se rozkládá převážně na levém břehu Vltavy, je tvořena katastrálním územím Holešovic, Bubeneč a nepatrnou částí Libně. Z toho ani Holešovice ani Bubeneč nespadají do této části celým svým celkem. Do konce roku 1992 sem patřila i Troja. Od ledna 1993 je tato samostatnou městskou částí jako Praha – Troja. Praha 7 je nejmenším pražským obvodem, nicméně s významnou historií. Řeka Vltava zde točí velký oblouk a tím obvodu Prahy 7 vytváří jakési hranice společně s Letnou a Královskou oborou (Broncová - Klicperová 2004).

Z historického hlediska se průmysl soustředil v oblasti Holešovic. Bubny, Bubeneč a oblast Letné zůstaly zelené a zachovávaly se v nich významné parky, které byly a jsou neustále upravovány a rekonstruovány tak, aby je lidé neustále navštěvovaly, procházeli se zde, odpočívali nebo sportovali. Z Letné pak je obzvláště pěkný výhled na Prahu. V neprospěch Stromovky bylo svého času vykáceno několik hektarů, které umožnily vznik Výstaviště, kde se dnes nachází původní budovy, dnes označené národními památkami (Broncová – Klicperová 2004).

4.2 Holešovice – historický vývoj

Městská část Praha Holešovice se sestává z původních dvou osad, a to Holešovic a Bubny, které, ač ležící vedle sebe, každá se vyvíjela zcela odlišným směrem.

- **Obec Bubny**

Původní místo, kde se tato osada nacházela, již dnes téměř neexistuje. Jediná zachovalá část z původně obsazených břehů na severu Vltavy nad říčními ostrovy, je dnešní Štvanice. Řeka se zde dala snadno překročit a byl zde brod. Tento byl pro Bubny velice významný, neboť se jednalo o cestu, kterou využívali obchodníci, kteří tudy pokračovali dále do centra města. Ovšem nebyl vždy úplnou výhodou, například když sloužil k přechodu vojsk, která pak útočila na Prahu a způsobila místním nejednu pohromu. Několikrát byla vesnice vypálena. Nejvážnější

situace byla pravděpodobně v roce 1634, po 30ti leté válce. První zmínky o tomto brodu jsou z roku 1105, kdy tudy procházel Olomoucký kníže Svatopluk s cílem obsadit Hradčany (Augustin 2001).

O Bubnech se zmiňuje již Kosmas ve své kronice z 12. století a první zmínka o této osadě je ještě starší, z roku 1088. Nejstarší listina, která byla fyzicky dochována a potvrzuje existenci obce je z roku 1234 a týká se darování místního kostela klášteru na Zderaze (Augustin 2001).

Místní obyvatelé se živili hlavně rybářstvím a prodejem ryb. V 17. století přešly Bubny v majetek Maxmiliána Valentina z Martinic, ten se postaral o opravu místního kostelíka, celkové zvelebení bubenského statku a nechal vybudovat pivovar.

Bubny vystřídaly mnoho majitelů. Patřily Valdštejnům, vlastnili je Kinští i Šternberkové. Roku 1803 koupil oblast přilehlých letenských vinic baron Jakub Wimmer a o dva roky později i bubenský statek, kterému se říkalo Malé Bubny. Wimmer se zasloužil o obnovu tradice pěstování vína a nechal zde zasadit první okrasné stromy, tím se začala vytvářet dnešní podoba těchto míst. Na konci třicátých let se Bubny stávají majetkem rodiny Richterových, která po dvaceti letech pozemky prodává pražské obci a v roce 1926 je získal stát (Augustin 2001).

- **Obec Holešovice**

Obec Holešovice se nacházela při kraji lesa. Tento byl významný ve 13 století, v době vlády Přemysla Otakara II., zvaného král železný a zlatý, který jej nechal předělat na královskou oboru. Ačkoli zmínky o zdejším osídlení existovaly již v 11. století, první písemný pramen o existenci obce je až z roku 1228, v rámci sdělení, že je obec Holešovice majetek náležící králi. Na počátku 14. století daroval král Václav III. zdejší polnosti svému purkrabímu Hynkovi z Dubé. V 15. a 17. století patřily Holešovice Starému Městu. V době, kdy patřily členům šlechtického rodu Bryknarů z Bryksteinu, došlo ke spojení s dalším jejich majetkem, a to statkem Libeň na druhé straně Vltavy. Holešovice právě, jako Bubny, patřily počátkem 18. století Albrechtovi z Valdštejna (Broncová – Klicperová 2004).

Holešovice také disponovaly brodem, který byl ovšem pro cestu do centra města zcela bezvýznamný. Nicméně i zde měla 30ti letá válka ničivý charakter. Přesto si území až do počátku 19. století ponechalo zemědělský a vesnický charakter (Broncová – Klicperová 2004).

4.3 Městská čtvrť Holešovice – Bubny

V roce 1850 dochází ke spojení obcí Bubny a Holešovice v jeden celek o rozloze 529 hektarů, spadající do politického okresu Karlín, které tvořilo další pražské předměstí. První byly Smíchov a Karlín. I přes sloučení obou obcí, se obě vyvíjely individuálně, zcela nezávisle na sobě. 18. listopadu 1884 dochází k administrativnímu připojení k Praze a Holešovice – Bubny se tak staly 7 městskou částí, což bylo pozitivní z hlediska možných investic, zahájení stavby vodovodu a výstavby významných podniků. Holešovice se tak rozdělily na část městskou a na část přístavní. Zajímavostí je, že přesto, že většina postupně vznikajících předměstí během doby změnila své číselné označení, Holešovice-Bubny si svou sedmičku ponechaly do dnes (Broncová – Klicperová 2004).

Přestože první místní továrna zde vznikla v roce 1823, podoba nově vzniklé čtvrti Holešovice – Bubny se změnila až s příchodem průmyslové revoluce v 60. letech 19. století (Broncová – Klicperová 2004).

Významnou událostí bylo přivedení železniční trati z Prahy do Lovosic, která byla vystavena v roce 1850, stejně jako Buštěhradské dráhy z roku 1868 a s tím spojené výstavby nádraží Bubny. Současně se železnice stala i jakousi další hranicí, která omezovala danou oblast v expanzi. Železniční dráha byla ve svých počátcích nositelem pokroku. Praha, ve které se železnice v polovině 19. zaváděla, byla tou dobou téměř středověkým městem, kde si vlaky razily cestu městským opevněním, vinuly se krajinou polí a vinic a sledovaly trasu řek. Rychlý vzestup průmyslu změnil během krátké doby celkový obraz města. Bohužel právě tato pokroková železnice začala na mnoha místech vytvářet bariéry a oddělovat od sebe celé části města. To se právě stalo i v Bubny, na kterém lze dobře rozpoznat tyto proměny vývoje města. Dříve venkovské osady Holešovice a Bubny se s příchodem železnice staly na jednu stranu moderní průmyslovou čtvrť a na stranu druhou rezidenční oblastí. Zároveň se však objevil

problém, kdy rozsáhlé kolejiště a tři nádraží začaly působit jako bariéra propojení těchto dvou částí.

Z té doby existuje i první plán s pravidly na výstavbu silnic a domů. Do té doby byly domy rozmístěny nepravidelně, ulice nebyly vydlážděné a čtvrť brala užitkovou vodu z Vltavy. Pitná voda se brala ze studní, které byly veřejné i soukromé. Lepší spojení s centrem zajišťoval i nový most Františka Josefa I. V této době existovaly dva místní přívozy, jeden převážel k Pelc-Tyrolce a druhý ke Karlínu. V roce 1898 byla elektrifikována původně koněspřežná dráha z Petrského náměstí do Stromovky (Broncová – Klicperová 1998).

Již na počátku let sedmdesátých let zde byly dokončeny dvě důležité komunikace, které dnes známe jako Dukelských hrdinů a Milady Horákové. Kolem roku 1880 už bylo v nové čtvrti přes třicet továren a průmyslových podniků. Roku 1888 byla zprovozněna obecní plynárna v oblasti dnešní Argentinské ulice. V roce 1895 se v areálu dnešní Pražské tržnice otevřely na 11 ha Ústřední jatka a dobytčí trh. V Holešovicích byl v roce 1897 otevřen První pražský měšťanský pivovar, který se velmi rychle zařadil do deseti největších pivovarů v Čechách. Začátkem 20. století zde byla postavena ústřední elektrárna. Elektrický proud, který se zde vyráběl, byl na pohon tramvají, součástí byly i dílny na opravu tramvají a vozovna. Tou dobou byl v Holešovicích budován i říční přístav s překladištěm, disponující železniční vlečkou. Další důležitá silnice, v oblasti pod Letnou, která spojovala Bubny s Malou Stranou, byla postavena v letech 1895-96. Koncem 19. století zde existovalo mnoho průmyslových společností jako strojírna Jahn a Novák, strojírna Kudlicz, Bondy, Wendler, Reissenzahn, továrny na zemědělské stroje Clayton and Shuttleworth nebo na výrobu barev Englert a Becket či továrna na prádlo Joss a Löwenstein, a Umrath a další (Broncová – Klicperová 1998).

Ačkoli se založením 7. pražské čtvrti Holešovice – Bubny byl zde počet obyvatel převážně nízký, s rozvojem průmyslu, přišlo do této oblasti velké množství lidí za prací. A tím nastalo i období hromadné stavby obytných domů hlavně pro dělníky. Největší dělnická kolonie byla v oblasti dnešní Dělnické ulice, která je po této také pojmenována. V roce 1880 žilo v této čtvrti kolem 11.000 obyvatel. V roce 1900 již 31.000 obyvatel. Vesnický charakter zůstával jen v oblasti dnešního nádraží Holešovice, tehdy zvané Zátor (Broncová – Klicperová 1998).

Začátkem 20. století začíná aktivní propojení s dalšími břehy Vltavy. Roku 1902 byl postaven tehdy dřevěný most spojující Holešovice s Libní. V roce 1907 byl dle návrhu architekta Jana Kouly postaven Čechův most, který měl původně navazovat na tunel skrze Letnou. Na obou konvích mostu stojí na litinových sloupech celkem 4 sochy zvané Viktorie, které vytvořil Antonín Popp. Každá stojí na výběřím stánku. Most disponoval i osvětlením, jak elektrickým, tak plynovým. V roce 1912 je ostrov Štvanice spojen mostem Josefa Hlávky, kterému předcházela dřevěný provizorní most z roku 1900. V době, kdy se most projektoval, docházelo k neshodám, zda má být tento z betonu nebo s železnou konstrukcí. Ve finále se tak starší část spojující Štvanici a Nové Město postavila jako železo-oblouková konstrukce, čímž se most stal posledním železným mostem v Praze. Jeho druhá část spojující Štvanici a Holešovice je postavena z betonu (Broncová – Klicperová 1998).

Začínají se rozšiřovat tramvajová spojení z Klárova okolo Výstaviště až k holešovické elektrárně nebo ze Strossmayerova náměstí k letenské vodárenské věži (Broncová – Klicperová 1998).

Roku 1914 byl vysvěcen kostel sv. Antonína Paduánského, postavený, dle návrhu architekta Františka Mikše, oltář byl instalován o rok později, Samotná stavba v novogotickém stylu s moderními prvky, která se stala dominantou Prahy 7, byla dokončena v roce 1926.

V letech 1926 - 1929 vznikla budova Dělnické úrazové pojišťovny. Jedná se o jednoduchou pětipatrovou budovu, přesto jednu z největších administrativních staveb v této čtvrti, umístěnou na vltavském nábřeží. Vyzdobena je sochami od Josefa Mařatky, které zpodobňují 4 profese a to: havíř, sklář, zedník a kovář. Obdivuhodná jsou okna s vitrážemi ve stylu art deco nebo masivní svítidla. Kromě toho, že budova sloužila jako pojišťovna, sídlil zde na počátku třicátých let Statistický úřad, později Státní plánovací komise. Dnes slouží jako úřad městské části Prahy 7 a finanční úřad pro Prahu 6 a Prahu 7 (www.praha7.cz).

Po první světové válce pokračuje výstavba bytových domů, v oblasti Letné, stejně, jako před válkou jsou to spíše vily tvořící rezidenční oblast, v oblasti Holešovic, i přesto, že jsou stále průmyslovou zónou, ustupují některé areály továren výstavbě objektů sloužících k bydlení. Na urbanistickém řešení se podílí významní architekti jako Josef Chochol, Josef Havlíček, Evžen Rosenbeg a jiní. Dřevěný most do Libně je nahrazen Libeňským mostem,

který je vystaven v kubistickém stylu. Kousek vedle je postaven most Trojský. Staví se Veletržní palác. V oblasti Letné muzeum technické a zemědělské. Všechny tři zmiňované budovy (Veletržní palác i obě muzea) byly zabaveny během okupace k účelům okupantů (Broncová – Klicperová 1998).

Během druhé světové války byla oblast Holešovic využívána jako tábor pro lidi s židovským původem, které z Bubenského nádraží byly transportovány dál do ghetta v Lodži, později do Terezína. Tábor se nacházel v místech dnešních ulic Dukelských hrdinů, Strojnická, Veletržní. Boje, zejména na konci války, zde probíhaly v oblasti Trojského mostu, na Štvanici, na Letné a v okolí nádraží Bubny (www.praha7.cz).

Zásadní změny přineslo období poválečné. V souvislosti se změnami režimu, došlo k ukončení soukromého podnikání. Podniky a soukromé bytové domy byly zestátněny. Současně došlo k zásadním architektonickým výstavbám. Se začátkem 50. let dochází ke stavbě Letenského tunelu a tím je zbořena jakási pomyslná hranice, kterou tvořil Letenský svah. Most Františka Josefa I. byl nahrazen mostem, který dnes nazýváme Štefáníkův, tehdy nesl název Jana Švermy. Na Letné se stavěl Stalinův pomník neskutečné velikosti, který byl dostavěn roku 1955. Sedm let na to byl odstraněn. Z výstavy EXPO 58, která se konala v Bruselu, byl do prostor Letné přepraven v roce 1960 architektonicky významný restaurační pavilon ocelové konstrukce, jehož autory byly František Cubr, Josef Hrubý a Zdeněk Pokorný. Objekt byl velmi vyhledávaný díky své poloze i gastronomické nabídce. V devadesátých letech byla budova poničena, vykradena. Obnovu zajistila až reklamní agentura, která v prostorách následně sídlila (www.praha7.cz).

Na počátku 70. let vznikala magistrála, jejíž výstavba měla vliv na celé okolí této čtvrti. Postupně se likvidovala oblast Zátor, u nádraží Bubny, která ještě disponovala původním vesnickým dojmem, aby uvolnila místo dalším obytným domům, nádraží, a výstavbě nové stanice metra. Metro bylo otevřeno v letech 80. a jednalo se o zastávky Vltavská a Nádraží Holešovice, původně nesoucí název Fučíkova. Ve Stromovce se toho času staví planetárium. Oproti tomu v roce 1974 dochází k požáru Veletržního paláce. Staví se most Barikádníků. Letná je oblíbeným místem veřejných shromáždění a vojenských přehlídek (Broncová – Klicperová 1998).

V porevolučním období se z této městské části vytrácí místo pro průmysl. Dochází k privatizaci a mnoho domů se dostává zpět do soukromého vlastnictví. Nabízí se služby, otevírají restaurace a obchody (www.praha7.cz).

V roce 2002 jsou Holešovice zasaženy povodněmi a na 200 domů poničeno, stejně jako celý ostrov Štvanice, stanice metra Vltavská, Stromovka a část Výstaviště. Následně se rekonstrukcí stává tato oblast moderní čtvrtí, kdy se staré průmyslové oblasti předělávají na významné obchodní budovy. Zvyšuje se počet bytových areálů, které jsou zde budovány. Holešovice se stávají významnou lokací v blízkosti velkých parků a řeky s nově vznikajícími cyklostezkami (Broncová – Klicperová 1998).

4.4 Průmyslové Holešovice

První továrnu zde založenou byla v roce 1823 kartounka, textilka specializující se na barvení a tisk, patřící Maxi Dormitzerovi, která se nacházela na území dnešní Partyzánské ulice. Sestávala se ze skladišť, tiskárny, barvírny a sušárny. Objekt byl několikrát přestavěn a upravován. V období znárodnování se továrna stala součástí národního podniku TIBA, barvířské závody Dvůr Králové. Činnost podniku byla ukončena v druhé polovině 70. let 20. století a budovy následně zbourány (Broncová – Klicperová 1998).

V roce 1825 přibyl podnik disponující viničním lisem (Broncová – Klicperová 1998).

V roce 1873 byla z důvodu nutného obnovení veřejného osvětlení, které bylo zatím na bázi petrolejové, vystavena v dnešní ulici U Královské obory, plynárna. Jednalo se o velmi moderní a ještě do r. 1927 největší plynárnu v Československu, která měla výrobu 12 milionů m³ plynu za rok (Hlušičková et al. 2004).

Významná byla výstavba železniční Buštěhradské dráhy v letech 1874 – 1875, s kterou byla spojena i stavba nákladového nádraží s točnou, vozovny a dílen na opravu vozů včetně výtopny. Primárně byla důvodem výstavby nádraží v Bubnech přeprava kamenného uhlí, které bylo těženo v okolí Kladna a dováženo do Prahy.

Bohužel ani ne po 30 letech se ukázalo, že nádraží Bubny nemá dostačující prostory pro rozšíření a přizpůsobení požadavkům nákladní přepravy. Bylo tedy nutné vybudovat nové nádraží s větším počtem kolejí. Dle francouzského vzoru byl navržen a realizován projekt, který sjednotil nové prostory s původním nádražím pod názvem Hlavní dílny Praha – Bubny.

V roce 1888 zde začala fungovat opravna osobních vozů, lakovna a sedlovna. Snaha o vlastní výrobu vozů byla neúspěšná.

V roce 1891 došlo ke značnému požáru dílen, nicméně do roku 1989 byly stále funkční. Po revoluci se prostory využívaly převážně ke skladování. Dílenská činnost byla ukončena (Hlušíčková et al. 2004).

Obr.č. 4 Nádraží Bubny r.1885



Zdroj: <http://vcpd.fa.cvut.cz/wp-content/uploads/2014/01/nadrazi-web.pdf>

Nádraží bylo důležitým místem k překládce pro plynárnu, jatka a obchodní přístav. Přesto byl jeho provoz omezen se vznikem nového nedalekého nádraží, nádraží Praha – Holešovice v roce 1890 (Hlušíčková et al. 2004).

V roce 1884 je vystavena koňská dráha vedoucí přes most Františka Josefa I. a to z Josefského náměstí až do Stromovky. V té době vznikají i továrny Joss a Lüwenstein a Novák a Jahn nebo Martinka a comp., B. Bondy, Kolb či V. A. Stone (Pudr 1945).

V roce 1884 je položen základ jedné z nejkrásnějších industriálních staveb v Holešovicích, a to továrny na vodoměry a kovové zboží jako trubky, založené Adolfem Pleskotem, umístěné na rohu ulic Jateční a Komunardů. Během roku 1910 se holešovická továrna dále rozrůstala o domy, garáže a dílny. Hlavní část objektu byla slévárenská hala od stavitele Josefa Vajshajtla. Časem byl objekt navýšen ještě o jedno patro. Po zestátnění se

stal objekt sídlem Výzkumného ústavu hutnictví železa. V devadesátých letech se továrna v restituci vrátila původním vlastníkům. V roce 1999 proběhla celková rekonstrukce za dohledu a investice významného architekta Josefa Pleskota, jehož společnost zde sídlí (www.praha7.cz).

1887 je rok výstavby Pergamenky, továrny na výrobu papíru, kterou nechal postavit Hermann Schlüter. Nacházela se mezi ulicemi U Pergamenky a Argentinská. V průběhu času byly příslušné budovy areálu modernizovány a rozšiřovány. Jezdila sem i drážní vlečka. Po druhé světové válce se areál využíval jako skladiště (Beran & Valchářová 2005).

V roce 1888 je na Maninách, na severní straně jatek, otevřena opatrovna, jakýsi útulek pro chudé děti bez rodiny. V tomto roce je dokončen i obsáhlý areál vodárny, vodojemu a přečerpávací stanice v Korunovačnické ulici, využívaly se k zásobování horní části Holešovic s Bubenčem. Vodárenská věž fungovala až do roku 1913. Následně přestavěna na bydlení pro zaměstnance vodáren. V současnosti slouží ke kulturním účelům (Pudr 1945).

V souvislosti s výstavbou vodárenského areálu došlo v letech 1893 – 1895 k výstavbě kanalizace. Pro odvodnění jatek byla vystavěna štola, která vedla ve směru od Královské obory, Palackého třídou, přes ulici Štítného až k Okružní a Vltavské (Pudr 1945).

V roce 1891 začíná jezdit lanová dráha na Letnou. Která byla vystavena v souvislosti s jubilejní zemskou výstavou. Zrušena byla o 11 let později.

Až v roce 1926 byl na místě původní lanové dráhy vybudován pohyblivý chodník. Tento byl v roce 1935 zrušen a rozebrán (Hlušíčková et al. 2004).

V souvislosti s plánovanou zemskou jubilejní výstavou začaly v březnu 1890 přípravy na stavbu výstavního areálu s pavilony, administrativními budovami, strojovnou a samotným Průmyslovým palácem. Jeho výstavba probíhala v letech 1890 – 1891 dle architektů Bedřicha Münzbergera a Antonína Wiehla. O výzdobu se postaral Bedřich Ohmann a Aloise Dryák. Průmyslový palác byl postaven v pseudobarokním stylu. Byla to zděná prostorná stavba s železnou konstrukcí, s prostornou hlavní halou a dvěma souměrnými křídly. Prostory byly veřejnosti zpřístupněny v den zahájení výstavy (Hlušíčková et al. 2004).

Na severní straně Průmyslového paláce byla pro plánovanou výstavu, z podnětu českého vynálezce Františka Křižíka, vybudována světelná fontána. Její provoz byl zahájen 28. května 1891 (Hlušíčková et al. 2004).

Koncem 19. Století se rozvíjí elektrická tramvajová doprava a zcela vytlačuje koňskou dráhu (Pudr 1945).

Na Bubenském náměstí byla otevřena jatka v červenci 1895. Protože dle nařízení z roku 1889 nesměly být žádné porážky konané na území Prahy a postupně docházelo k rušení soukromých porážek, bylo nezbytné zajistit objekt, který by toto zastřešoval a zpracování masa se tak dostalo pod centrální kontrolu. Tak se stalo a vznikly Ústřední jatky v Holešovicích. Tyto měly na straně Bubenského nábřeží dva vchody, mezi kterými stál domek vrátného. Brány byly zdobeny symbolickými sochami na kamenných pilířích od sochařů Čenka Vosmíka a Bohuslava Schnircha. Součástí jatek byly i tři chlévy k ustájení dobytka, jateční burza a hostinec, místnost pro uhynulý dobytek, veterinář, budova správy, výběrny a dlážděná krytá tržnice s masem. Na jihozápadě stála nízká budova s čekárnou a prodejnou masa a sádla, která měla vchod přímo z ulice.

Velkou část komplexu zabírala vlastní jatka. Největší prostor vepřová porážka, pak pařirna vepřů, hovězí porážka, držkárna a střevárna, prostory na skladování masa. Důležitá byla hygiena, na kterou se zde dbalo, a v prostorách jatek fungovala laboratoř pro bakteriologické zkoumání masa.

Jatky disponovaly vlastní kanalizací a věžovým vodojemem s hodinami, s užitkovou vodou z vlastní studny, který byl vystaven ve stylu novorenesančním. Po roce 1920 byl areál napojen na městský vodovod s pitnou vodou. Osvětlení jatek bylo zajištěno přívodem elektřiny, původně bylo plynové.

Přímo k areálu vedla z nádraží Praha-Bubny železniční vlečka zakončená rampou. Do jatek ústily dvě koleje spojené výhybkami, třetí kolej, lemující ohradní zeď, byla pouze pro popojíždění lokomotivy.

Obr. č. 5 Holešovické jatky



Zdroj: <https://www.euro.cz/light/tovarny-na-jidlo-1416150/galerie?id=292678>

Činnost jatek byla ukončena v roce 1983, kdy byla tato činnost přeměrována do nově otevřených masokombinátů v Písnici a Čakovicích (Hlušíčková et al. 2004).

A v areálu jatek byla otevřena tržnice s budovami ve velmi špatném stavu. Tak se staly prostory předmětem výběrového řízení, na základě kterého byl komplex v roce 1995 pronajat na 50 let firmě Delta Climatizer a.s.. Ta areál nechala zrekonstruovat a pokračovala v provozování tržnice se sklady a obchody. V původní vodárenské věži dnes sídlí vedení tržnice. V období devadesátých let vzniklo jako součást muzikálové divadlo, které má vlastní vchod z ulice (Beran & Valchářová 2005).

V letech 1896-1897 probíhala stavba významného holešovického pivovaru mezi ulicemi Rohanská, Štítného, U Průhonu a Na Maninách. Tuto prováděla firma Nekvasil, jež se podílela i na stavbě pivovarů v Braníku a na Vinohradech. 18. května 1897 byla zahájena výroba piva, které se stalo velmi oblíbeným. Nový podnik vznikl v dobré chvíli, kdy začínaly průmyslové pivovary a svým vybavením měly navrch před malými pivovary, které měly vybavení nedostačující a zastaralé.

K pivovaru náležela velká zahrada, do které bylo v roce 1902 přemístěno divadlo Uranie. To vzniklo na základě projektu architekta Osvalda Polívky pro výstavu inženýrství a architektury, která se konala v roce 1898. Divadlo zde bylo až do roku 1946, kdy vyhořelo. Až do počátku druhé světové války pivovar úspěšně fungoval. S nástupem komunistického režimu šla kvalita piva stranou, na úkor kvantity. Vyráběla se zde i piva jako Měšťan nebo Pragovar. I když byly po roce 1989 snahy o obnovu, v lednu 1998 pivovar ukončil činnost. V letech 2006-2009 prošel areál rekonstrukcí a dnes jsou z objektu kanceláře, obchody

a bytové domy. Byty jsou o šesti a sedmi patrech, jedna z budov má pater 17. Ve vnitrobloku se nachází fontána. Součástí komplexu je restaurace a supermarket (Hlušíčková et al. 2004).

Obr. č. 6 Holešovický pivovar



Zdroj: <https://pivni.info/news/4726-holesovicky-pivovar-v-novem.html>

V období 1898 – 1903 je nad Královskou oborou postavena Akademie výtvarných umění (Pudr 1945).

V r. 1907 se objevil projekt, který měl umožnit jednodušší splavování Vltavy, na prohloubení koryta hlavního ramene řeky Vltavy, a to od Helmovského jezu až k Negrelliho viaduktu. Současně započaly nákladné stavby plavebních komor v sypaných ochranných hrázích a výstavba jezu u ostrova Štvanice. Práce byly dokončeny v roce 1911. V roce 1912 byl ke komorám dostavěn dům pro správce a jeho pomocníky. Od roku 1989 jsou součástí zdymadla (Hlušíčková et al. 2004).

V blízkosti holešovického přístavu, v dnešní ulici U Uranie, byl v roce 1910 postaven mlýn, který měl zajistit samostatnost ve výrobě mouky, která byla do té doby dovážena z ciziny. Mlýn byl i v blízkosti železnice, bylo tak možné využít obě možnosti dopravy. Stavba byla z dřeva a litiny. Měla šest pater. Součástí byla i protipožární nádrž. V roce 1911 přibyla ještě administrativní a hospodářská budova a prostory skladiště. Po válce byl podnik znárodněn. Stal se součástí národního podniku Středočeské mlýny. Po revoluci objekt koupila společnost Balabenka s.r.o. s cílem přestavby na kanceláře a obchody. V letech 2007 – 2009 zde developéři postavili dvě kancelářské budovy. Společně s původním skladem mouky a mlýnicí, které se zachovaly, zde tvoří park Klasik 7 (Hlušíčková et al. 2004).

V období 1898–1900 se na náklady Prahy staví první parní elektrárna, která měla obstarat elektřinu pro pouliční osvětlení a elektrické dráhy (Hlušíčková et al. 2004).

Další postavenou elektrárnou byla elektrárna vodní, postavena v letech 1907 - 1914, umístěná na výběžku ostrova Štvanice. Součástí projektu byly dvě vodní elektrárny, které byly postaveny v letech 1913–14, jedna se nacházela v blízkosti Hlávkova mostu, druhá na západním výběžku ostrova Štvanice. Jedná se o významný architektonický objekt, na kterém se podílel architekt A. Dlabač. Vodní elektrárna na štvanici byla vyřazena z provozu v roce 1972, aby v letech 1984 – 1987 prošla rekonstrukcí, která veškerá proběhla pod hladinou. V roce 2002 byla opět uvedena v provoz (Hlušíčková et al. 2004).

V období po první světové válce byla postavena hlavní budova Dopravních podniků hl. města Prahy. Stavba objektu proběhla v roce 1930 - 1934. O něco později, 1925 – 1928 byla postavena budova Veletržního paláce, podle návrhu Oldřicha Tyla a Josefa Fuchse, který navrhl i Zimní stadion na Štvanici z roku 1934. Veletržní palác byl vystaven za účelem pořádání vzorkových trhů. K tomuto účelu sloužil do roku 1951. Byla to velká stavba s dvěma podzemními a devíti nadzemními podlažími, kde se mimo jiné nacházelo kino, restaurace a telefonní ústředna.

V noci ze 14. na 15. srpna 1974 došlo v prostorách paláce k pravděpodobně samovolně vzniklému požáru. V souvislosti s množstvím poškození, bylo navrhováno budovu zbourat, po třech letech bylo od likvidace ustoupeno a budova se zrekonstruovala. V roce 1979 byla předána Národní galerii v Praze, pro umístění sbírek moderního a současného umění (Ledvinka et al. 2000).

V roce 1928 byl zahájen provoz dálkového vytápění pomocí páry. Výrobní páry částečně nahradila původní elektrárnu, jejíž výroba zde však zůstala zachována. V roce 1938 byla budova zbořena a přestavěna. Nadále fungovala až do roku 1982, kdy zahájila provoz nová teplárna Holešovice a původní výroba byla postupně ukončena (Hlušíčková et al. 2004).

V období druhé světové války nedochází k žádným novým výstavbám (Hlušíčková et al. 2004).

Po skončení druhé světové války jsou poškozené objekty opravovány nebo demolovány a vystavovány nové ve stylu socialistického realismu. V tomto duchu je postaveno Planetárium, Parkhotel, administrativní budova Kovo v Jankovcově ulici, upraven Průmyslový palác nebo Letenské sady se sochou J. V. Stalina (Lukeš & Svoboda 1985).

Významná je stavba stanice metra Nádraží Holešovice v Plynární ulici, probíhající v období let 1980 – 1984, která byla spojena průchozí halou se stanicí Českých drah, Nádraží Holešovice, která byla vybudována ve stejném období. Stanice metra Vltavská byla vybudována v letech 1977 – 1984 (Broncová – Klicperová 1998).

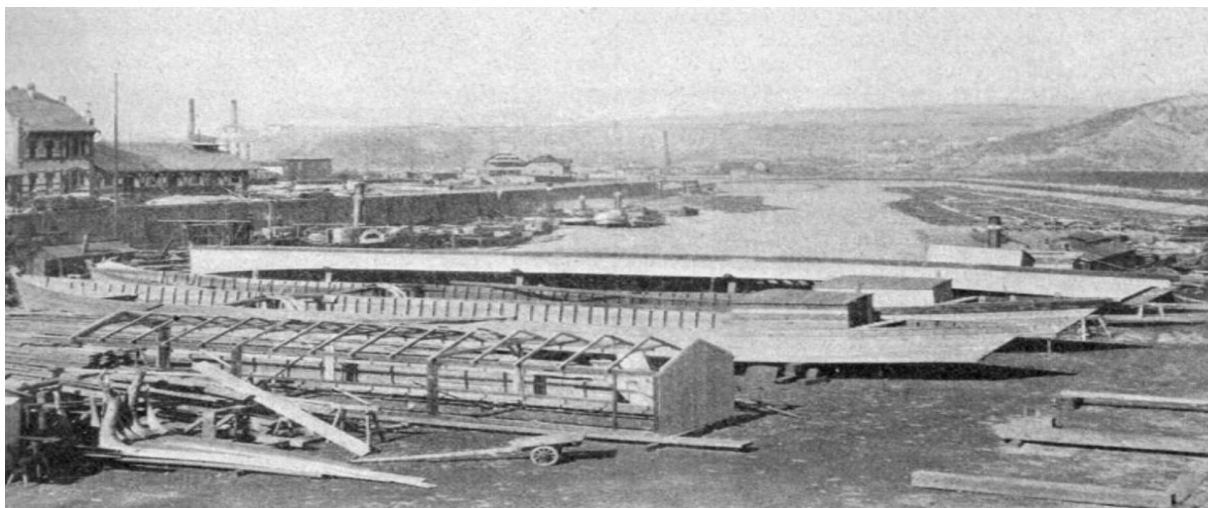
Na konci sedmdesátých let 20. století se část Holešovic vyznačovala neuspořádanou zástavbou prolínajících se průmyslových budov, jako skladů, stavebních a zásobovacích dvorů, výrobních středisek a bytových domů. Na základě toho byl navržen územní plán na přestavbu a modernizaci (Broncová – Klicperová 1998).

4.5 Jankovcova ulice a okolí

V letech 1880–90 začalo docházet k prudkému vývoji továrních areálů v oblasti Manin a tak i nárůstu počtu obyvatel (až o 50%). V roce 1895 se v Holešovicích nacházelo celkem 700 domů a 23 440 obyvatel (Pudr 1945).

Holešovický přístav vznikl právě v této době, na konci 19. století. Původní plány existovaly již z roku 1887, ke schválení návrhu na ochranný a obchodní přístav došlo v roce 1890 za podpory města Prahy. Základní práce na ochranné hrázi přístavu byly dokončeny koncem roku 1892. O rok později mohl být přístav naplněn vodou a být zatím využíván k přezimování lodí a strojů firmy Lanna, která celý projekt realizovala. Výstavba hlavních budov, včetně překladiště a celního skladiště probíhala v letech 1906 – 1909. K přístavu vedla železniční přípojka, která společně s ním tvořila velký areál, který procházel celou trasou ulice Jankovcova (Hlušíčková et al. 2004).

Obr. č. 7 Holešovický přístav r. 1906



Zdroj: <https://www.bejvavalo.cz/clanky.php?detail=1740>

Cílem celého projektu bylo využití toku Vltavy od Manin po Pelc-Tyrolku a Císařský ostrov, jeho areál byl dán linií dnešní Jankovcovy ulice a umístěn do lokality zvané Maniny. Samotný přístav byl postaven o délce 750 m, šířce 100 m a hloubce v době stavby 2m. Celkem plocha vodní hladiny měla 84 560 m² (Hlušíčková et al. 2004).

K velkým změnám docházelo v první polovině 20. století z důvodu regulace oblasti Manin a libeňských ostrovů. Kolem r. 1923 byla inženýrem Eduardem Schwarzerem, jakož to přednostou pro úpravy Vltavy a jejích přítoků, navrženo upravit břehy v Libni a Karlíně. Z důvodů regulace zaplavovaného území Manin, toho času i zdravotně závadného, navrhoval přestavbu holešovického přístavu, zasypání slepých ramen a zrušení některých ostrůvků, zmodernizování libeňského přístavu a poupravení vltavského meandru. Realizací se vytvořilo nové koryto řeky a řečiště tak bylo zkráceno o 1,1 km (Hlušíčková et al. 2004).

Současně byl vystaven i nový Libeňský most, dle projektu F. Mencla za spolupráce architekta Pavla Janáka. Most vede ze své větší části nad pevninou, z menší nad řekou. Byl postaven v kubistickém styku a je architektonickou památkou. V současné době se vedou spory o jeho zbourání a nahrazení novým. Tomu se bouří jak příslušející městské části, tak historici (Hlušíčková et al. 2004).

V roce 1926 bylo na zevní straně holešovického přístavu vystavěno funkcionalistické skladiště. Ale i další později postavené budovy z meziválečné doby, jsou významné

architektonické prvky, které utváří dnešní podobu přístavu. Jsou důkazem toho, že industrializace může mít i vysokou kulturní hodnotu a úroveň.

Také je důvodné, že byl významnou jednotkou ovlivňující urbanistický vývoj Holešovic. Svými rozměry přesahoval ostatní pražské přístavy a byl svého času jediný, který měl zařízení pro vytahování a opravu lodí (Hlušičková et al. 2004).

V letech 1955 – 1960 byl v Dělnické ulici, nedaleko Libeňského mostu, postavena budova Tesly a následně v průběhu let 1974 – 1977 byla na rohu Dělnické ulice a Jankovcovi postavena vysoká hranolová věž administrativní budovy KOVO (Hlušičková et al. 2004).

Na prostoru, kde se dříve nacházel holešovický přístav, začal počátkem 21. století vznikat na břehu Vltavy projekt Prague Marina, sestávající se z bytů, administrativních a obchodních prostor s jachetním přístavem, v kooperaci společnosti České přístavy, a.s. a developerské skupiny Lighthouse Group. Ti na daném pozemku získali v roce 2006 stavební povolení. Rok před tím zde dokončili protipovodňovou ochranu. Koncem roku 2008 zde byla postavena první etapa nadstandardních domů o počtu 340 bytových jednotek. Další etapou, dokončenou v roce 2010, bylo vybudování kancelářských prostor. Celý objekt byl postaven tak, aby původní historické budovy přístavu byly zachovány (www.lighthouse-prague.cz).

V roce 2017 byl nedaleko postaven neméně atraktivní bytový areál Marina Island, disponující bytovými jednotkami nejvyšší kategorie (www.marinaisland.cz).

Obr. č. 8 Holešovický přístav



Zdroj: https://www.idnes.cz/bydleni/stavba/holesovicky-pristav-ozije-budou-tu-luxusti-byty.A061108_101810_bydleni_slu/foto/PET17e039_prg2.jpg

4.6 Proces gentrifikace

Pro oblast Prahy tento proces znamená reurbanizaci, obnova rezidenční funkce ve čtvrti, kde delší dobu docházelo k populačnímu poklesu a fyzického úpadku.

Právě v Praze začala rezidenční gentrifikace nejprve u jednotlivých pozemků jako podnikatelský záměr zahraničních společností, které cíleně plnily zákaznickou poptávku ze strany cizinců, působících na našem území. V devadesátých letech, takové bydlení začínají poptávat také čeští občané s vysokými platy. Časem si tento typ bydlení dopřávají svobodní bezdětní vzdělaní občané, kterým vyhovuje prvotní investice do vnitroměstského bydlení.

Na volných pozemcích se začínají stavět nové moderní budovy a zájem developerů, investorů a stavitelů roste a staví konkrétním skupinám obyvatel celé komplexy na míru, čímž se znatelně vyvíjí trh s bydlením (www.praha7.cz).

Gentrifikace v Praze 7

Pojem gentrifikace vyjadřuje příchod vyšších společenských vrstev do čtvrtí vnitřního města, které doposud obývali lidé nižší sociální vrstvy.

Praha 7 si je v posledních letech vědoma probíhajícího procesu gentrifikace a z její strany jsou snahy vytvořit opatření zmírňující negativní dopady procesu.

Na popud radnice proběhlo v červnu 2015 Setkání subjektů z Prahy 7, podporujících kulturu. Cílem byla regulace gentrifikace a motivace k rozvoji kvalitního života v této části a společně motivovat veřejnost ke spolupráci na proměně a současně ochraně sociálního a kulturního života a nevysídlování původních obyvatel pro zvýšený standard. Nástrojem byla regulace bydlení. Mezi účastníky patřila například Akademie výtvarných umění, Kino OKO, Jatka 78, La Fabrika, Paralelní polis a jiné (www.praha7.cz).

A tak ve Strategickém plánu rozvoje městské části Praha 7 pro období 2016–2022 je v části, který se týká bezpečnosti uvedena pasáž věnující se gentrifikací. Dle této není v dané městské části žádná lokalita, která by byla sociálně vyloučena. V praxi se ovšem tyto jedinci vyskytují a to převážně v oblasti dolních Holešovic (www.praha7.cz).

Od roku 2000 se v oblasti Holešovic tento jev objevuje u bývalých průmyslových areálů, které jsou rekonstruovány na residenční a administrativní objekty. Příkladem jsou třeba nové bytové areály jako Prague Marina a River Lofts, rezidence Pergamenka, rezidence Za řekou atd. Původní zrekonstruované budovy jsou využívány i v oblasti kultury, například divadlo La Fabrika nebo galerie DOX. Obnovovány jsou i multifunkční komplexy jako již v práci zmiňovaný Měšťanský pivovar, parní mlýn nebo továrna na klempířské zboží (www.praha7.cz).

Přeměna velké části Holešovického přístavu reagovala na vývoj území, ale také na řadu faktorů určující dnešní podobu a charakter města. Holešovický přístav byl původně významný dopravní terminál. Vznikl před více jak 110 lety a byl postaven na periférii Prahy. Postupným rozšiřováním městské zástavby v průběhu století se posunoval směrem k jejímu středu. Tím postupně zanikaly jeho původní výhody. Také kapacitně problémové bylo i napojení na silniční strukturu. Proto byly jeho aktivity přesunuty do lépe dostupných a vhodných lokalit. Z pohledu životního prostředí i z hlediska dopravy by plné využití kapacity přístavu bylo neúnosnou zátěží pro město. Poté se území stalo téměř nevyužívaným. Bylo v podobném stavu jako byla mnohá, dnes již přeměněná přístavní území jiných evropských měst. Na základě těchto skutečností vznikla myšlenka na nové využití, která byla v souladu s probíhajícími změnami jak na městě, tak hlavně v samotných Holešovicích.

5 Vlastní projekt – Prague Marina

Záměrem projektu bylo vytvoření příjemného městského bydlení s jedinečným a nadstandartním bydlení na samém břehu řeky. Byla zde snaha vybudovat novou část města s příznivým podílem bytových, komerčních ploch, cyklostezek podél řeky s dostatkem zeleně s ohledem na gentrifikaci Prahy 7. Zpřístupnění celého prostoru v ohybu Vltavy a vytvoření odpočinkových a vyhlídkových míst u řeky nejširší veřejnosti by mělo být hlavním přínosem městu a občanům.

V jižní části přístavu by měl vzniknout prostor pro kotvení osobních a sportovních lodí se zázemím pro volnočasové vyžití. Záměr projektu by měl obsahovat i revitalizaci při břehu vodní plochy s její celoroční vyžití, jako je koupací zařízení, restaurace, sport nebo sauna. Příkladem může být jezero v Curychu viz obr. č. 8.

Vzniklé nábřeží by mělo být využito na vytvoření volného městského prostoru, pěší zóny s promenádou a restauracemi, kavárnami, obchody a jinými doplňkovými službami.

Obr. č. 9 Curych Seebad Enge



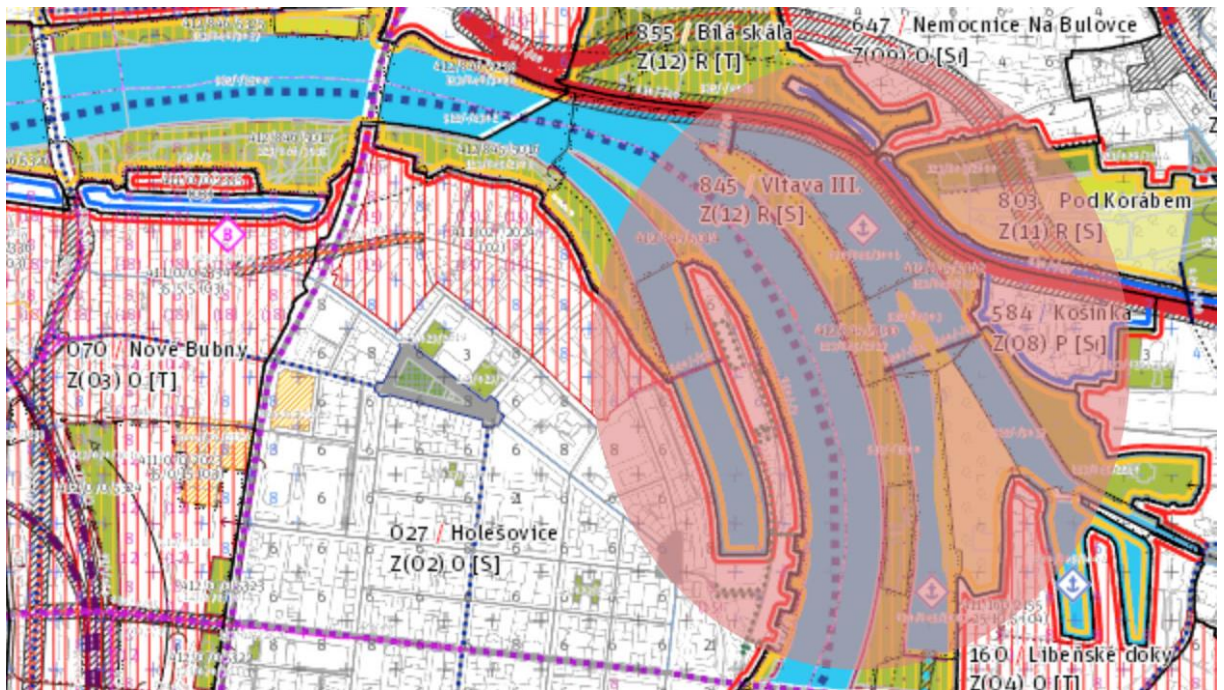
Zdroj: <https://ubwg.ch/event/kasheme-am-zueri-faescht-seebad-enge/>

Do celého projektu je potřeba zakomponovat více zeleně. Proto by bylo vhodné tyto plochy propojit přes již revitalizovanou ulici Sanderovou, kterou lemují nové stromořadí

a zeleň a vytvořit park určený k relaxaci a piknikům. Prodloužit cyklostezky podél projektu Prague Marina přes projekt Prague Marina II a nově vybudovat lávku pro cyklisty a pěší, která by propojila tento poloostrov s ulicí Jankovcovou a napojila se na již stávající cyklostezku v této ulici.

Celá výstavba by měla přispět k odlehčení komerčních tlaků na historické jádro Prahy a podpořit rozvoj Holešovic. Mělo by zde vzniknout místo, plné zeleně, které bude příjemné na život i na práci, na volnočasové aktivity i jiné komerční vyžití po práci. Ať už obchody, kavárny, restaurace, tak místo s dobrou dostupností k dalšímu kulturnímu vyžití divadla, kina, zábavu pro rodiny.

Obr. č. 10 Území pro park-oblouk řeky a poloostrov



Zdroj: <https://plan.app.iprpraha.cz/vykresy/>

6 Diskuze

Rozvoj a růst města je nezastavitelný a nekonečný a najít v jeho centru prostor pro bydlení, práci a volný čas je vzácnost. Natož takto specificky krásné území u vody. V předchozí kapitole bylo popisováno, jak by měl projekt na revitalizaci v marině Holešovic vypadat. V projektu byla snaha zapojit všechny poznatky o vývoji a směřování rozvojových plánů města. Jedním ze základních parametrů byla gentrifikace a s ní přicházející nový způsob žití. Projekt vychází i z historických zkušeností např. přístavního města Hamburk.

Obr. č. 11 Přístav Hamburk



Zdroj: <https://www.hamburg.de/landungsbruecken/>

I zde vás četné gastronomické nabídky a turistické obchody zvou k návštěvě, posezení, relaxu. Lze zde pozorovat sportovní i výletní lodě. Myšlenka zapojení vodní plochy jako volnočasového a částečně komerčního využití není v Praze novou, ale v takto uzavřeném a klidném prostoru by se mohla stát jednou z nejluxusnějších dominant v Praze.

Propojení moderního bydlení s historickou zástavbou v ulici Jankovcova, Dělnická a Bubenské nábřeží by se mohlo povést přes zelené plochy parků, hřišť, nově budované pěší cestní sítě a cyklostezky, které by logicky propojily celý ohyb podél Vltavy přes nově budovanou lávku v projektu do ulice Jankovcova.

Zodpovědný developer by měl znát potřeby občanů a vycházet jim vstříc. Doplnění projektů o plochy zeleně je nutnou součástí moderního bydlení 21. století. Dnes již podmínky LEEDs jsou pro mnohé luxusní budovy standardem. Preference budoucích obyvatel zdravého životního prostředí, který klade důraz na kvalitní prostředí. Moderní městský člověk nemá potřebu cestovat denně za zážitky, sportem a kulturou několik hodin, naopak chce vše konzumovat ve svém nejbližším okolí. S tímto pohledem je nutno pracovat při tvorbě projektu, tak aby uspokojil náročnou klientelu. Průměrný Pražan dnes tráví pár víkendů po Evropě, 14 dní u moře, týden na horách a jeden týden v zimě v teplých krajích. Zbytek svého volného času chce strávit částečně aktivně, sportem nebo odpočinkem s přáteli opět ve svém nejbližším okolí. Éra chat a chalupářů pro dnešní mladou a střední generaci již nemá to kouzlo a spíše naopak je vnímána jako zátěž. I z těchto myšlenek vycházel projekt této diplomové práce, který se snažil poskytnout nejen těmto generacím plné využití jak pracovního, tak volného času.

Výstavbou cyklostezky a zelených ploch, které se táhnou od Prague Mariny II až na samotnou špičku kosy ostrova, která bude propojena lávkou s břehem ulice Jankovcova, dává projektu novou dimenzi. Možnost pohledu z mostní konstrukce této lávky dostaneme úplně jiný obrázek o této části Holešovic. Obráceně pokud se podaří lávku pojmout nejenom z technického, ale i urbanistického hlediska kvalitně, unikátní pohled z teras a restaurací podél nově vybudovaného nábřeží v projektu by mohlo evokovat mosty v Amsterdamu; viz obrázek č. 2.

Zajímavou, ale utopistickou variantou by mohlo být vybudování cyklostezky přes řeku vedenou mimo hlavní automobilovou trasu, která by vedla přes Kobylisy a Chabry rovnou na okraj Prahy a do přírody. Dnešní přívoz do pražské ZOO by se mohl protáhnout a vytvořit říční spojení.

Všechny tyto parametry dělají z projektu velmi žádoucí investici nejen pro developery, ale i budoucí klienty a město. Každá municipalita by měla mít zájem, aby takto komplexní projekt vznikl na jejím území a pomohl oživit dosavadní zástavbu takto širokou volnočasových aktivit.

7 Závěr

Diplomová práce si vytkla za cíl popsat a vyhodnotit využitelnost projektu Prague Marina zejména směrem k volnočasové a rekreační činnosti.

Práce byla rozdělena do třech základních kapitol, kdy v první byl popsán historický exkurz do vývoje životního stylu obyvatel od dob průmyslové revoluce až po současnost. Druhá kapitola se věnovala pouze Praze 7, jejímu urbanistickému vývoji po jednotlivých katastrálních území. Třetí kapitola projektu představovala revitalizaci oblasti Prague Mariny, a to z hlediska využitelnosti areálu, hlavně z rekreačních potřeb obyvatel.

V samotném projektu a následné diskuzi se věnovala velká pozornost revitalizaci vodních ploch a přilehlých nábřeží slepého ramene Vltavy. Spolu s revitalizací špičky kopy poloostrova, kde byl v současné době jen brownfield, naplňuje jednoznačně záměr projektu, revitalizovat toto území z hlediska rekreace a volnočasových aktivit obyvatel hlavního města Prahy.

Z oblasti původních Holešovic se nedochovalo příliš mnoho. Pokud byly původní průmyslové budovy zachovány, často jsou využívány k jiným účelům. Pokud byly srovnány se zemí, vyrůstají na jejich místě moderní administrativní a bytové objekty. Prostory celého Holešovického přístavu prošly rekonstrukcí a na pozemcích vyrostly obytné bloky. Městská část Prahy 7 se snaží o neustálou revitalizaci území.

8 Seznam literatury

- Augustin J. 2001. Velká encyklopedie měst a obcí ČR. Arbor, Praha.
- Beran L, Valchářová V. 2005. Pražský industriál. Technické stavby a průmyslová architektura Prahy. ČVUT, Praha.
- Blažek B. 1998. Venkov, města, média. Slon, Praha.
- Blažek B. 2004. Venkovy: Anamnéza, diagnóza, terapie. Era, Brno.
- Broncová – Klicperová D. 2004. Praha 7 křížem krážem. MILPO, Praha.
- Broncová – Klicperová D. 1998. Kniha o Praze 7. MILPO, Praha.
- Collier P. 2017. Exodus: jak migrace mění náš svět? Libri, Praha.
- Cornell University. 2020. <https://digital.library.cornell.edu/catalog/ss:1504062>
- Dufková et al. 2008. Sociologie životního stylu. Aleš Čeněk, Plzeň.
- DZone. 2020. <https://dzone.com/articles/why-smart-city-amsterdam-is-the-home-of-innovation>
- Fialová et al. 1996. Dějiny obyvatelstva českých zemí. Mladá fronta, Praha.
- Gažo et al. 2003. Bratislava před sto rokmi a dnes. Marenčin PT, Bratislava.
- Gehl J, Gemzoe L. 2002. Nové městské prostory. ERA, Brno.
- Hamburg.de. 2020. <https://www.hamburg.de/landungsbruecken/>
- Hlušičková et al. 2004. Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Libri, Praha.
- Horská et al. 2002. Zrod velkoměsta. Paseka, Praha.
- Hrůza J. 2002. Charty moderního urbanismu. Agora, Praha.
- Hrůza J. 2014. Svět měst. Academia, Praha.
- Hudečková et al. 2006. Regionalistika, regionální rozvoj a rozvoj venkova. ČZU PEF, Praha.
- Jakubec I, Jindra Z. 2006. Dějiny hospodářství českých zemí od počátku industrializace do konce habsburské monarchie. Karolinum, Praha.

- Jandourek J. 2012. Slovník sociologických pojmů 610 hesel. Grada, Praha. 2012.
- Kárník Z. 2000. České země v éře První republiky (1918 – 1938). Díl první: Vznik, budování a zlatá léta republiky (1918 – 1929). Libri, Praha.
- Kárník Z. 2002. České země v éře První republiky (1918 – 1938). Díl druhý: Československo a České země v krizi a ohrožení (1930 – 1935). Libri, Praha.
- Kárník Z. 2003. České země v éře První republiky (1918 – 1938). Díl třetí: O přežití a o život (1936 – 1938). Libri, Praha. 1
- Klufová R. 2015. Demografický vývoj a typologie českého venkova v kontextu prostorových souvislostí. Wolters Kluwer, Praha.
- Kraus I. 2012. Fyzikové ve službách průmyslové revoluce. Academia, Praha.
- Křivohlavý J. 2009. Psychologie zdraví. Portál, Praha.
- Kubátová H. 2010. Sociologie životního způsobu. Grada, Praha.
- Ledvinka et al. 2000. Pražské paláce. Akropolis, Praha.
- Lees et al. 2008. Gentrification. Routledge, New York.
- Lighthouse Group. 2020. <https://www.lighthouse-prague.cz/cz/projekt/prague-marina>
- Lighthouse Group, Daramis. 2020. <https://www.marinaisland.cz/cs/>
- Lukeš Z, Svoboda J. 1985. Praha 7 – 100 let moderní architektury 1885 – 1985. ONV Praha 7, Praha.
- Machonin et al. 1999. Česká společnost v transformaci: K proměnám sociální struktury. SLON, Praha.
- Maier K. 2012. Udržitelný rozvoj území. Grada, Praha.
- Maier K. 2005. Hospodaření a rozvoj českých měst 1850-1938. Academia, Praha.
- Majerová et al. 2008. Sociologie venkova a zemědělství. ČZU, Praha.
- Marek et al. 1924. Ebenezer Howard: Zahradní města budoucnosti. Vesmír, Praha.
- Městská část Praha 7. 2020. Historie Prahy 7. <https://www.praha7.cz/volny-cas-prehled/o-praze-7/historie-prahy-7/>

- Musil J. 1967. Sociologie soudobého města. Svoboda, Praha.
- Otoupalík A. 1956. Leon Battista Alberi: Deset knih o stavitelství. Státní nakladatelství krásné literatury, hudby a umění, Praha.
- Otoupalík A. 2001. Marcus Vitruvius Pollio: Deset knih o architektuře. Arista, Praha.
- Palát M. 2015. Mezinárodní migrace a ekonomika v Evropské unii. Key Publishing, Ostrava.
- Paulinyi Á. 2002. Průmyslová revoluce. ISV, Praha.
- Pudr J. 1945. Stavební vývoj Holešovic-Buben Praha VII. Od počátku 19. století až do světové války. Orbis, Praha.
- Růžička K. 1922. Textilní průmysl Československé republiky v době poválečné. Česká národohospodářská společnost, Praha.
- Rynda I. 2000. Trvale udržitelný rozvoj a vzdělávání. In: Hledání odpovědí na výzvy současného světa. Centrum pro otázky životního prostředí Univerzity Karlovy, Praha.
- Sirůček P. 2007. Hospodářské dějiny a ekonomické teorie: (vývoj, současnost, výhledy). Melandrium, Slaný.
- Smart Prague. 2020. <https://www.smartprague.eu/o-smart-prague>
- Štikar et al. 2003. Psychologie ve světě práce. Karolinum, Praha.
- Veblen T. 1999. Teorie zahálčivé třídy. Sociologické nakladatelství, Praha.