

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE
FAKULTA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
KATEDRA APLIKOVANÉ GEOINFORMATIKY A ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ



VÝVOJ SÍDLIŠTĚ ČERNÝ MOST
History of development "Černý Most" district

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Vedoucí práce: Ing. Jan Šlemr

Autorka: Anna Kočová

PRAHA, 2016

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Fakulta životního prostředí

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Anna Kočová

Územní plánování

Název práce

Vývoj sídliště Černý Most

Název anglicky

History of development "Černý Most" district

Cíle práce

Studentka má za úkol, po provedení rešerše věnované problematice urbanismu poválečných sídlišť, provést analýzu urbanistického založení sídliště Černý Most. Proto popíše proces plánovací přípravy sídliště, zhodnotí koncepci podle plánu a popíše odlišnosti plánu a realizace. Popíše také jak se na urbanistické struktuře a funkci sídliště projevila realizace velkých investičních akcí (např. trasa metra "B").

Metodika

Urbanistická průřezová analýza bude tvořena ze složek, které tvoří samotná sídliště (např. dopravní řešení, koncepce zástavby, občanská vybavenost, zeleň a dále). Nadefinované okruhy budou dle různých pramenů (např. archivní materiály, osobní šetření a dále) šetřeny podle etap vývoje daného sídliště (např. plánovací příprava, realizace, stav do společenských změn roku 1989, současnost).

K tomu, aby mohl být popsán plánovací proces sídliště, budou použity dokumenty, které poskytne detašované pracoviště archivu hlavního města Prahy a jiné. Archivní materiály budou zhodnoceny podle informací uvedených v rešerši, čímž dojde k popisu založení sídliště v kontextu pražských sídlišť.

Obdobným způsobem bude zhodnocen stav do roku 1989. Sledovaným parametrem bude zvláště odchylka realizace od plánovaného stavu (pokud bude zaznamenána).

Současný stav bude zhodnocen mimo jiné také přímým terénním pozorováním a dle mapových dokumentů.

Doporučený rozsah práce

30 – 50 stran

Klíčová slova

Černý most, sídliště, dopravní koncepce, urbanismus, občanská vybavenost, koncepce zeleně,

Doporučené zdroje informací

J. Hruža, J. Zajíc, 2007 : Vývoj urbanizmu II, nakl. ČVUT

MUSIL, J. *Občanské vybavení : Územní principy racionálního rozvoje*. Brno: Urbanistické pracoviště
Výzkumného ústavu výstavby a architektury Praha, 1989.

O.A. Šviskovskij, 1966: Urbanismus socialistického československa, nakl. Akademie

Předběžný termín obhajoby

2015/16 LS – FŽP

Vedoucí práce

Ing. Jan Šlemr

Garantující pracoviště

Katedra aplikované geoinformatiky a územního plánování

Elektronicky schváleno dne 24. 3. 2016

doc. Ing. Petra Šimová, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 29. 3. 2016

prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.

Děkan

V Praze dne 04. 04. 2016

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto práci s názvem „ Vývoj sídliště Černý Most“ vypracovala samostatně, pod vedením Ing. Jana Šlemra, a že jsem uvedla všechny zdroje, literární prameny a publikace, ze kterých jsem čerpala.

V Praze dne 5. 4. 2016

.....

Poděkování

Ráda bych poděkovala za ochotné, odborné a užitečné rady Ing. Janu Šlemrovi při vedení mé práce.

Také bych ráda poděkovala své rodině, příteli a mým nejbližším za psychickou podporu po dobu psaní této práce.

Abstrakt

Tato práce se zabývá vývojem sídliště Černý Most. Sídliště se nachází na východě Prahy. Momentálně spadá pod správu Prahy 14. Práce popisuje sídliště od prvních plánů přes realizaci až po dnešní stav. Věnuje se urbanistickým složkám a popisuje, jak se jejich řešení v průběhu měnilo. Dále také práce hodnotí, jak ovlivnily sídliště velké investiční akce.

Klíčová slova

Černý Most, sídliště, dopravní koncepce, urbanismus, občanská vybavenost, koncepce zeleně

Abstrakt

This thesis is about development of Černý Most. Housing estate is situated in the east of Prague. Now is housing estate part of Prague 14. The thesis describes the housing estate since first plans through realization to today's state. Dedicated to urban component and described how their solution change during the time. The thesis also evaluates how the big investment affected housing estate.

Key words

Černý Most, housing estate, traffic concept, urbanism, public facilities, vegetation concept

Obsah

1. Úvod.....	11
2. Cíle práce	11
3. Metodika práce.....	12
4. Literární rešerše.....	13
4. 1 Co označuje slovo sídliště?	13
4. 2 Stopy sídlišť v historii.....	13
4. 3 Poloha sídlišť	13
4.4 Proč se stavěla sídliště?.....	13
4.5 Urbanistické složky sídliště	16
4.5.1 Bydlení.....	16
4.5.2 Občanské vybavení	17
4.5.3 Doprava.....	18
4.5.4 Zeleň	18
4.5.5 Rekreace.....	18
4.5.6 Veřejná prostranství	19
4.6 Problémy sídliště.....	19
4.7 Příklady pražských poválečných sídlišť.....	21
4.7.1 Podolí	21
4.7.2 Solidarita	21
4.7.3 Vršovice	22
4.7.4 Pankrác.....	22
4.7.5 Malešice	23
4.7.6 Petřiny	23
4.7.7 Invalidovna	24
4.8 Velké sídlištní celky.....	25
4.8.1 Severní Město	25
4.8.2 Jižní Město	27
4.8.3 Jihozápadní Město.....	28
5. Analytická část	28
5.1 Posouzení plánů a studií pro Černý Most	28
5.2 Zhodnocení dostupných studií pro sídlištní výstavbu Černý Most I. před rokem 1989	29

5.2.1 Bytová výstavba.....	30
5.2.2 Občanská vybavenost.....	31
5.2.3 Rekreační plochy.....	33
5.2.4 Vodní plochy.....	34
5.2.5 Ochranná a vysoká zeleň.....	35
5.2.6 Hromadná doprava a parkovací plochy.....	37
5.3 Zhodnocení dostupných studií pro sídlištní výstavbu Černý Most II před rokem 1989	38
5.3.1 Obytná výstavba.....	39
5.3.2 Občanská vybavenost.....	44
5.3.3 Rekreační plochy.....	51
5.3.4 Vodní plochy.....	54
5.3.5 Zeleň	55
5.3.6 Doprava, hromadná doprava a parkovací plochy.....	55
5.4 Zhodnocení dostupných studií po roce 1989	56
5.4.1 Urbanistická studie rozvoje městské části Černý Most – Východ – průzkumy a rozbory - 1993.....	57
5.4.2 Urbanistická studie rozvoje městské části Černý Most – Východ – koncept urbanistické studie – 1994.....	59
5.5 Realizace výstavby sídliště Černý Most	62
5.6 Současný stav.....	67
5.6.1 Černý Most I	67
5.6.1.1 Doprava.....	67
5.6.1.2. Bytová výstavba.....	67
5.6.1.3. Občanská vybavenost.....	68
5.6.1.4 Rekreační plochy.....	69
5.6.1.5 Vodní plochy.....	69
5.6.1.6 Zeleň	70
5.6.1.7 Hromadná doprava a parkovací plochy.....	70
5.6.1.8 Porovnání s plány.....	71
5.6.2 Černý Most II.....	71
5.6.2.1 Doprava.....	71
5.6.2.2 Bytová výstavba.....	72
5.6.2.3 Občanská vybavenost.....	73
5.6.2.4 Rekreační plochy.....	75
5.6.2.5 Vodní plochy.....	75

5.6.2.6 Veřejná zeleň.....	76
5.6.2.7 Hromadná doprava a parkovací plochy.....	76
5.6.2.8 Porovnání s plány.....	78
5.6.3 Probíhající výstavba.....	79
5.7 Velké investiční stavby promítající se do života sídliště	80
5.7.1 Pražské metro.....	80
5.7.2 Obchodní centra	82
5.7.3 Silniční stavby.....	84
5.7.3.1 Pražský okruh (R1)	85
5.7.3.2 R10.....	86
5.7.3.3 D11.....	86
5.7.4 Celkové zhodnocení velkých investičních akcí	86
6. Diskuze.....	86
7. Závěr	89
8. Použité zdroje.....	90
9. Seznam samostatných příloh.....	94

1. Úvod

Téma bakalářské práce jsem si zvolila z důvodu blízkosti svého bydliště k sídlišti Černý Most. Díky malé vzdálenosti k němu o něm mám největší přehled. Má práce pojednává o vývoji tohoto pražského sídliště od prvních plánů ze 70. let přes územní studie z 90 let až po současný stav. Také se v práci promítne realizace sídliště. Sídliště samotné leží na východě Prahy a spadá pod správu městské části Prahy 14.

2. Cíle práce

Rešeršní část práce se bude věnovat pražským sídlištím obecně, jejich charakteristice a specifickému způsobu poválečné bytové výstavby. Také zde uvedu urbanistické složky sídliště, jejich definice podle Ústavu územního rozvoje a definice dle tehdejší literatury, a problémy s nimi spojené, které se zde vyskytují a souvisí právě se specifiky této výstavby. Následně se v rešeršní části budu věnovat pražským sídlištím, a to na příkladech od počátku této výstavby až po dobu, kdy se v Praze začaly stavět velké sídlištní celky. Také tím dojde k zařazení zájmového sídliště do kontextu poválečné výstavby sídlišť v Praze, pomocí nálezů podobně řešených urbanistických složek sídlišť.

Hlavním cílem této práce je pak provedení urbanistické analýzy založení pražského sídliště Černý Most.

Analýza bude zahrnovat popis a zhodnocení od počátku plánovacího procesu přes výstavbu a následný vývoj až do současnosti. V práci se budu tedy věnovat rozdílům v řešení urbanistických složek, tedy tomu, jak se jejich možná řešení posouvala od nejstarších plánů až po současnost.

Dalším cílem práce je posouzení, jakým způsobem ovlivnily urbanistickou strukturu sídliště velké investiční projekty, jako je například prodloužení linky metra B nebo postavení obchodního centra, které je pojmenované Centrum Černý Most.

3. Metodika práce

K tomu, aby mohl být popsán plánovací proces sídliště, budou použity dokumenty, které poskytne detašované pracoviště archivu hlavního města Prahy, na který jsem byla odkázána po několika neúspěšných pokusech o získání informací a dokumentů z jiných zdrojů, jako byl odbor výstavby Prahy 14 či oddělení územního rozvoje pro Prahu 14.

Ve svém vlastním hodnocení plánů se zaměřím na různé urbanistické složky daného sídliště, jako jsou bydlení, občanská vybavenost, dopravní infrastruktura, zeleň a rekreační plochy. Budu posuzovat, jak se měnilo jejich řešení a četnost, pomocí rozdílů nalezených v dostupných materiálech. Toto nastíním i ve schematických obrazcích vytvořených podle daných dokumentů. Nakonec vše porovnam s dnešním stavem během terénního šetření a zároveň porovnam posun v řešených urbanistických složkách. Realizaci výstavby sídliště budu popisovat pomocí leteckých snímků a popisu průběhu výstavby. Popis realizace použiju v celkovém zhodnocení.

Velké investiční akce budou posuzovány z hlediska ovlivnění sídliště a jeho urbanistických složek. Jelikož každá tato akce ovlivňuje různé urbanistické složky, budu se soustředit na ty nejvíce ovlivněné. U linky metra B to bude dopravní infrastruktura, používat k tomu budu dokumenty, které byly vytvořeny v době výstavby této linky. Centrum Černý Most budu posuzovat z hlediska ovlivnění občanské vybavenosti tak i dopravní infrastruktury, kterou ovlivňuje zejména zvýšenou hustotou dopravy. Právě k posouzení ovlivnění hustoty dopravy použiji již vytvořeného dokumentu s názvem „Zatížení komunikační sítě lokalizací velkokapacitního nákupního centra Černý Most“.

4. Literární rešerše

4.1 Co označuje slovo sídliště?

Historicky slovo sídliště označovalo určité místo, které bylo určené pro bydlení (Trávníček, Váša, 1946). V pozdějších dobách je to označení míst výstavby vysokopodlažních budov, často stejnotvárných, většinou panelových, obytných budov, obklopených zelenými plochami (Hrůza, 1977).

4.2 Stopy sídlišť v historii

Jak již bylo řečeno, sídliště nejsou výdobytkem moderní společnosti. Podobná uskupení obydlí se vyskytovala v celém průřezu minulostí. Asi nejstarší obdobou jsou osady ve starém Egyptě pro dělníky, řemeslníky a umělce, kteří se podíleli na stavbách pyramid a jiných královských staveb. Podobné osady jsou dodnes nalézány archeology v celém Středomoří. I ve středověkých městech docházelo k oddělování některých řemesel, ale až v renesanci se objevují náznaky typických sídlišť, jak je známe dnes. První skutečný náznak dnešního typizovaného sídliště se objevuje v 16. století v německém Ausgburku, kde byly postaveny domy pro dělníky, které byly nejen vzhledově stejné, ale obsahovaly i stejné byty. Od této doby se postupně sídliště vyvíjela jako dělnické bydlení, které převážně nechávali vystavět samotní podnikatelé, protože si dobře uvědomovali, že spokojený dělník bude odvádět lepší práci (Hrůza, Zajíc, 1997).

4.3 Poloha sídlišť

Po II. světové válce bylo v Praze mezi již stojící zástavbou mnoho proluk. Do poloviny šedesátých let byly tyto proluky postupně zastavěny a začalo se stavět na okrajích měst (Švidkovskij, 1966). To způsobilo, že na konci 70. let dvacátého století bylo 48% sídlišť na okrajích již stojících měst (Musil a kol., 1985). V mnoha městech panelová zástavba navazovala na průmyslovou výrobu, měla zajistit pracujícím v průmyslu bydlení, a jelikož se průmysl tradičně umisťoval na okraj města, také to ovlivnilo lokaci sídlišť do okrajových částí Prahy. (Švidkovskij, 1966).

4.4 Proč se stavěla sídliště?

Jak by se v budoucnosti mělo stavět, se začalo řešit již v mezidobí dvou světových válek (Hrůza, Zajíc, 1997). Například v plánech z 20. let můžeme nalézt

záznamy o plánované výstavbě na okraji Prahy. Ze stejné doby také můžeme najít důkaz o plánech na moderní podzemní dráhu (Borovička, Hrůza, 1976). Zásady a různá řešení se začaly rozebírat na mezinárodních kongresech moderní architektury, známé pod francouzskou zkratkou CIAM. První z těchto kongresů se uskutečnil v roce 1928. Na tomto zasedání bylo sepsáno programové prohlášení, jehož největší část byla pojmenována „Urbanismus“. Právě tato část se následně stala základem pro vytvoření Aténské charty svými třemi základními funkcemi:

1. Bydlení
2. Práce
3. Oddych

Na tyto funkce měl urbanismus nejvíce dohlížet a následně se také promítly do Aténské charty (Hrůza, Zajíc, 1997). Dalšími body programu CIAM kromě urbanismu byly i body národní hospodářství, architektura a veřejné mínění a architektura a stát (Nový, 1978). Na následném II. kongresu CIAM, který se uskutečnil ve Frankfurtu nad Mohanem, byl jako jedno z hlavních témat projednáván takzvaný „byt pro existenční minimum“. Na tomto kongrese v souvislosti s řešením tématu úsporného bytu byly určeny hlavní dispoziční zásady pro úsporný, hygienický a standardem vyhovující byt. Tato dispoziční řešení jsou dodnes hojně využívána. III. CIAM kongres pak přinesl odpověď na otázku, jakým způsobem by měla být města zastavována, a to díky hlavnímu programu celého kongresu „ racionální zastavovací soustavy“. Bylo zamítnuto tradiční zastavění v uzavřených blocích domů s malými dvorky a také byl odmítnut koncept úzkých ulic mezi domy. Nově bylo prosazováno řádkové zastavění s volně stojícími deskovými domy. Tento způsob zastavění byl zvolen proto, aby byla dosažena vhodná míra proslunění a provětrání, tento druh zástavby také poskytoval nejlepší orientace ke světovým stranám. Navíc nabízel dostatek zeleně mezi domy a v jejich okolí. (Hrůza, Zajíc, 1997). V závěrečném konstatování hlavního programu III. CIAM kongresu poté bylo zjištěno, že jsou známy podmínky pro stavění hlavně nízkopodlažních domů, jako jsou rodinné domy. Co se týká bytových domů, tehdejší stavitelé měli zkušenosti převážně s domy maximálně pětipatrovými. Z toho důvodu bylo doporučeno experimentovat s výstavbou výškových budov (Nový, 1978). Nejvíce však českou bytovou výstavbu ovlivnil IV. CIAM kongres. Výsledkem tohoto kongresu byla Aténská charta, jejíž principy se následně promítly do bytové politiky v naší zemi.

Tato charta měla reflektovat stav tehdejších evropských kapitalistických velkoměst. V Aténské chartě byla činnost člověka rozdělena do čtyř hlavních skupin, a to: práce, odpočinek, doprava a bydlení. Dále rozvíjela myšlenku o moderním člověku, který potřebuje ke svému životu především zdravé prostředí k bydlení. Tyto zdravé životní podmínky měla výstavba sídlišť podporovat. Byty měly být dostatečně prosluněny a také větrány. Toho mělo být dosaženo tím, že obytné budovy měly být vysoké a s dostatečným rozstupem mezi sebou. Tento volný prostor měl být vyplněn zelení (Musil a kol., 1985). Nejpodstatnější část z Aténské charty tedy obsahuje část druhá, která nese název současný stav měst: kritika a náprava, kde jsou detailně rozebírány jednotlivé činnosti člověka (Hrůza, 2002).

Typizovanou sídlištní výstavbou u nás v poválečných letech byla snaha co nejrychleji vyřešit problém nedostatečného množství bytů. Řešilo se to tehdy pomocí bytové politiky. Tato politika měla nejen změnit nepříznivý stav počtu bytů, ale i zlepšit kvalitu bydlení. Po válce bylo běžné, že v malém bytě bydlelo i několik generací zároveň a to se bytová politika pokoušela změnit. Jejimi hlavními cíli bylo:

- Směřovat k odstranění nedostatečného počtu bytů.
- Společnost a její veřejné instituce by měly zajistit stejný přístup k bydlení pro všechny občany. V první řadě by se tato změna měla týkat těch, co dosud bydleli nejhůře.
- Socialistická bytová politika se měla zabývat výstavbou v komplexním pojetí. Tedy nestavět jen byty, ale budovat i občanskou vybavenost, rekreační plochy a zdravotně nezávadné obytné prostředí.
- Obytné soubory měly také posilovat vytváření kolektivní zodpovědnosti za prostředí a usilovat o kolektivní formy života.
- Během tvorby obytného prostoru se mělo usilovat o vytvoření rovnováhy mezi složkami technickými, kulturními a přírodními.
- Při hospodaření s bytovým fondem mělo být dosaženo spravedlivějšího přerozdělení bytů a obytné plochy a usilovat o její lepší využití třeba pomocí zákonných opatření týkajících se nadměrnosti plochy.
- Vydávat státní normy a jiné normativní podklady regulující výstavbu nových bytů (bytová norma).

- Regulace nájemného a jeho stabilizace měly sloužit k udržení rozpočtu rodin na stejné úrovni.
- Státní dotace na novou výstavbu. Peněžní dotace byly odstupňované tak, aby největší státní účast byla u komunální výstavby.
- Industrializace bytové výstavby a aplikace metod průmyslové organizace, aby byly sníženy náklady na jeden byt.
- Normalizace, standardizace jednotlivých prvků, které se používaly při výstavbě obytných komplexů a občanské vybavenosti. Součástí toho bylo právě používání panelů.
- Úsilí o výstavbu plně funkčních bytových komplexů vybavených občanským vybavením. Toto se pak promítlo v takzvané komplexní bytové výstavbě. Vytvoření projektových organizací umožňujících specializaci, dělbu práce a zpracování projektové dokumentace i rozsáhlých bytových komplexů. (Musil a kol., 1985)

Podstatná změna v uspořádání zástavby v prostoru byl tedy přechod z uzavřené blokové zástavby, která byla typická pro začátek 20. století, do volné formy zástavby, typické pro sídlištní výstavbu 50. až 80. let 20. století (ÚAP, 2008).

V 60. letech byl ustanoven Útvar hlavního architekta, jehož úkolem bylo dohlížet na realizaci územních plánů pro pražský rozvoj. Dále byl vytvořen Útvar generálního investora, který měl za úkol správu městských stavebních společností (Ratajová, Rataj, 2000).

4.5 Urbanistické složky sídliště

4.5.1 Bydlení

Bydlení je považováno za základní lidskou potřebou. Bydlení také slouží za socioekonomický ukazatel nejen jednotlivce, ale i celé společnosti v podobě úrovně bydlení. Právo bydlet je výslovně zakotveno v mnoha mezinárodních dokumentech, které Česká republika podepsala. V mezinárodním právu je právo na bydlení obvykle označováno jako právo na přiměřenou životní úroveň. V dnešní době je možno rozlišovat dvě základní formy bydlení, a to bydlení v rodinných domech nebo v domech bytových. Obě formy bydlení mohou být jak monofunkční, tak i fungovat souběžně s dalšími funkcemi. Zvláštní formou bydlení, které spojuje výhody obou, je pak kompaktní bydlení (Ústav územního rozvoje, 2013a). Pro sídlištní výstavbu je

typická především monofunkčnost a tím vymizení klasického obchodního parteru (Holubec a kol. 2015).

4.5.2 Občanské vybavení

Zákon č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu v platném znění (dále jen stavební zákon) definuje občanské vybavení v § 2 odst. 1 písm. k) bodu 3 jako stavby, zařízení a pozemky sloužící například pro vzdělání a výchovu, sociální služby a péči o rodiny, zdravotní služby, kulturu, veřejnou správu, ochranu obyvatelstva. Ústav územního rozvoje (2012a) pak nadále tuto definici rozšiřuje o rozdíl mezi občanským vybavením a občanskou vybaveností. Rozdíl mezi nimi je v tom, že občanské vybavení je jednou ze základních funkčních složek sídel, zatímco občanská vybavenost je pojem, který určuje existenci, počet, kapacitu a rozmístění daných zařízení občanského vybavení v území. Čili termín občanská vybavenost popisuje standard životní úrovně obyvatel v daném území. Občanské vybavení však nemusí sloužit pouze obyvatelům popisovaného území, ale i lidem, kteří za danou službou dojíždějí. Občanské vybavení neposkytuje pouze služby, ale vytváří i pracovní příležitosti. Jednou z možností, jak můžeme dělit občanské vybavení, je dle druhu činnosti, podle čehož jsou pak členěna na obory zařízení:

- školství a výchovy
- kultury
- tělovýchovy a sportu
- zdravotnictví
- sociální péče
- maloobchodu
- ubytování
- veřejného stravování
- nevýrobních služeb
- výrobních a opravárenských služeb
- správy a administrativy
- církví
- vědy a výzkumu
- specifická
- pro ochranu obyvatelstva.

4.5.3 Doprava

Dopravní infrastruktura je dle stavebního zákona v platném znění v § 2 odst. 1 písm. k) bodu 1 definována jako pozemky, stavby a s nimi související zařízení např. pozemních komunikací, drah, vodních cest a letišť. Doprava je poté záměrné a organizované přemísťování věcí a osob uskutečňované dopravními prostředky po dopravních cestách. V území doprava slouží jako činnost k propojení všech funkčních složek území. Odehrává se pomocí dopravní infrastruktury (Ústav územního rozvoje, 2012b).

4.5.4 Zeleň

Zeleň ani plochy zeleně zatím nejsou ve stavebním zákoně vymezené, lze je však definovat jako vymezenou část území se souborem prvků přirozeně vzniklých nebo záměrně založených a uspořádaných dle zahradně architektonických a krajinářských zásad. Prvky mohou být živé či neživé, nebo umělé či přírodní. Ve městech se setkáváme se zelení v podobě parků, alejí, zahrad utvořených člověkem a udržovaných, kde přírodní složka je hlavním utvářecím prvkem. (Ústav územního rozvoje, 2013b). Podobnou definici uvádí i Jiří Hruza (1977) tedy že, zeleň jsou všechny plochy ve městech a sídlech obecně, na kterých převládají přírodní prvky, zejména rostlinné porosty.

Ústav pro územní rozvoj (2015) uvádí i definici sídlištní zeleně. Jedná se sice o plochy bydlení, ale sídlištní zeleň bývá veřejně přístupná pro všechny bez omezení. Tato sídlištní zeleň byla původně plánována jako park, který se měl nacházet mezi budovami.

4.5.5 Rekreace

Rekreace je činnost vedoucí k znovuoobnovení a rozvoji fyzické a psychické energie člověka. To může probíhat jak pomocí odpočinku, tak i aktivní činností praktikovanou ve volném čase. Rekreace tedy přispívá k celkové pohodě člověka, a když je vhodně doplněna zájmy, poskytuje člověku vnitřní uspokojení, přispívá k růstu jeho intelektu a celkovému posílení jeho osobnosti. Rekreace se tedy stává podstatnou urbanistickou složkou sídel a vyvábí tím čím dál vyšší nároky na plochy zeleně ve městech a zajímavou krajinu v jejich okolí. Spolu s tím se zvyšují nároky na zařízení pro aktivní rekreaci, jako jsou sportoviště nebo plovárny a s tím spojené vyšší nároky na dopravu, technickou infrastrukturu nebo občanskou vybavenost.

Rekreace je rovněž ekonomickým faktorem a taktéž funguje jako možnost pro pracovní příležitosti (Ústav územního rozvoje, 2011)

4.5.6 Veřejná prostranství

Dle stavebního zákona jsou veřejná prostranství zřizovaná nebo užívaná ve veřejném zájmu. Tuto definici můžeme najít v § 2 odst. 1 písm. k) bodu 3. stavebního zákona. K veřejným prostranstvím se vztahuje i §34 zákona č. 128/2000 Sb. o obcích, který říká, že veřejným prostranstvím jsou všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví tohoto prostoru. Ústav územního rozvoje (2015) tuto definici následně rozvíjí ve volný výklad tak, že veřejná prostranství jsou plochy, které jsou vymezené urbanistickými prostředky, především okolní zástavbou. Veřejná prostranství mají dvě základní úlohy:

- komunikace – průchod, průjezd mezi zastavěnými plochami a dalšími bariérami nacházejícími se v území
- relaxace, odpočinek, setkávání

4.6 Problémy sídliště

Jedním z výrazných problémů v době, kdy se se sídlištní výstavbou začínalo, byl problém s občanským vybavením. Byty na sídlištích nejdříve dostávaly rodiny s malými dětmi, nebo rodiny, u kterých se brzy předpokládalo jejich další rozšíření. Pouze výjimečně dostávali byty staří lidé, nebo jedinci. Tato generační monotónnost způsobovala problémy se školami i školkami. V jedněch letech byl na třídy v těchto zařízeních velký nápor, a když odrostla první generace dětí, nebyl o ně takový zájem. Tato nerovnost se začala smývat během přirozeného stárnutí každého sídliště, po obměně několika generací, a to také díky výměně bytů mezi samotnými osobami (Musil a kol., 1985).

S dopravou a dojížděním byl též problém. Jelikož byla často panelová sídliště vystavována na okrajích měst, bylo dopravní spojení se zbytkem města velmi špatné. V dnešní době je většina sídlišť se zbytky města spojena městskou hromadnou dopravou, která v začátcích nebyla příliš silná. V Praze byla později většina okrajových sídlišť napojena na město pomocí prodloužení metra. U plánů některých

sídlišť se rovnou s budoucím napojením pomocí metra počítalo dopředu. (Musil a kol., 1985).

Problémy s dopravou a vzdáleností do centra se pojí i s problémem s anonymitou sídlišť. Na panelových sídlištích je i dnes častá absence pracovních příležitostí. Obyvatelé těchto sídlišť následně musí za prací dojíždět a ze sídlišť se stávají „noclehárny“. To umocňuje pocit anonymity, který ještě prohlubuje uniformní vzhled sídlišť. Ten je způsoben prefabrikovanou tovární výrobou (Hrůza, Zajíc, 1997).

Dalším problémem byl katastrofální nedostatek občanského vybavení, hlavně na počátku osidlování nového sídliště krátce po jeho dostavění. V obytných komplexech se totiž dostavovalo postupně (Musil a kol., 1985). Občanské vybavení se rozdělovalo do dvou skupin tzv. vyšší a nižší (základní). Nižší občanské vybavení mělo být vystavěno spolu s obytnými komplexy, zatímco vyšší občanská vybavenost byla dostavována až se zpožděním, takže v prvních letech existence sídliště vyšší občanská vybavenost obyvatelům chyběla. Chybějící občanská vybavenost, ať už nižší nebo vyšší, způsobovala obyvatelům problémy v každodenním životě. (Musil, 2002). Naštěstí závažnost tohoto problému se postupem času snižovala, jak sídliště stárá, byla na nich různá občanská vybavenost dostavěna (Musil a kol., 1985).

Obchody a další služby byly na sídlištích soustřeďovány do jednoho centrálního bodu. Tím byla zrušena tradiční nákupní ulice. Bohužel toto řešení způsobovalo pocit odcizení a opuštěné ulice, protože lidé neměli důvod se v nich zdržovat. Postupem času byl tento sociální problém analyzován a tehdejší projektanti se snažili do pozdější výstavby bytových komplexů zpátky zařadit nákupní ulici (Musil a kol., 1985).

I když panelová výstavba v zemích bývalého východního bloku, do které tehdy spadala i ČSR, měla mnoho chyb a nedostatků, jedné věci se oproti západním zemím vyhnula. Na západě byla totiž panelová výstavba spojena se sociálním bydlením, které na začátku sloužilo jako přechodné bydlení pro mladé rodiny, které se časem vystěhovaly. Nároky na bydlení se ale postupně zvyšovaly, což vedlo k tomu, že sídliště byla opuštěná a stala se základnou pro sociálně slabé a osoby na okraji společnosti. To způsobilo, že se na sídlištích neúnosně zvýšila kriminalita a ta stala se trnem v oku veřejnosti. V rámci řešení tohoto problému byly i některé celky

zbourány. Naopak ve východních zemích byla sídliště považována za definitivní řešení problému s nedostatkem bytů. Díky tomu vedle sebe žili lidé různých povolání a příjmových skupin a i dnes, mnoho let po revoluci, tato rozmanitost na sídlištích přetrvává (Barvíková, 2009).

4.7 Příklady pražských poválečných sídlišť

V poválečných letech měla Praha přibližnou rozlohu cca 180 km². Tato rozloha však již nedostačovala tehdejšímu počtu obyvatel, který již překročil milionovou rozlohu. Z toho důvodu bylo v roce 1967 k Praze připojeno 21 obcí. Tímto krokem se rozloha Prahy rozrostla na více než 290 km² a v tomtéž roce bylo rozhodnuto o budoucí výstavbě metra (Borovička, Hrůza, 1976).

4.7.1 Podolí

Netypickým sídlištěm, ale vystavěným prefabrikovaným stylem výstavby, je sídliště v pražském Podolí v okolí ulice Dvorecká. Toto území bylo zastavěno dvojdomky, které musely být nízké. Tyto domky měly tři nadzemní podlaží. Ke každému domu byla přiřazena malá zahrádka. Toto kompoziční řešení připomínalo staré vilové zástavby, které byly postaveny ještě před 2. světovou válkou. Parkování pro obyvatele těchto dvojdomků bylo vyřešeno pomocí garáží. Ty se nacházely v každém domku v přízemí. Podle původních plánů mělo být v okolí domů vystavěno několik budov s občanským vybavením. Toto občanské vybavení mělo být realizováno společně s domy, ale vystavělo se jen pár z původních naplánovaných (Švidkovskij, 1966).

4.7.2 Solidarita

Ve stejné době jako sídliště v Podolí bylo vystavěno i sídliště Solidarita. Toto sídliště je v pražských Strašnicích. Celý komplex se nachází u důležitých dopravních spojení v Praze u ulic Vinohradská a Černokostelecká. Stejně jako u sídliště v Podolí byla zvolena nižší zástavba, tentokrát se jednalo o čtyři nadzemní podlaží. Na území tohoto sídliště byly vystavěny jak bytové domy, které byly čtyřpodlažní, tak i rodinné domky, které byly dvoupodlažní. Celé sídliště bylo naplánováno i s kompletním občanským vybavením. Po dostavění se sídliště setkalo s kritikou především na neefektivní využití plochy kvůli nízkému zastavění. (Švidkovskij, 1966).



Obrázek č. 1: Pohled na sídliště Solidarita (Zdroj:

http://bydleni.idnes.cz/foto.aspx?r=architektura&c=A150318_142059_architektura_web)

4.7.3 Vršovice

Sídliště ve Vršovicích je rovněž postaveno na základě projektu Pražského projektového ústavu (Švidkovskij, 1966). Po skončení 2. světové války byly Vršovice považovány za periferii města. Až po změně územního plánu v roce 1945 bylo možno tento prostor komplexně zastavět (IROP, 2007). Sídliště Vršovice je považováno za mezistupeň mezi řádkovou zástavbou a komplexnější výstavbou bytových domů, které jsou vysoké čtyři až šest podlaží. Díky tomu je zde patrný větší důraz na uspořádání a vzhled ulic a náměstí. Zdejší zastavění je spíše neutrální k prostorům mezi domy, ale podřizuje se ulicím. Snaží se vytvořit koridorovou ulici, a to pomocí náměstí, která jsou symetrická, ale i výraznou polohou, ve které se nacházejí důležité veřejné budovy (Švidkovskij, 1966).

4.7.4 Pankrác

Pražské sídliště Pankrác navazuje svojí zástavbou na výstavbu rodinných domků a na výstavbu činžovních domů z 30. let. Bylo postaveno v době, kdy se již začínal opouštět řádkový způsob zastavění a začaly se spíše obestavovat ulice, stejně jako u sídliště ve Vršovicích. Jednotlivé objekty se začínaly spojovat pomocí různých druhů spojovacích křídel. Také se začalo uplatňovat různé vyplňování rohů bloků, aby se tím podpořil vznik souvislé uliční fronty. Stále více pozornosti se věnovalo kompozici celkového uličního prostoru, architektonickému členění průčelí,

náměstím a prostorům před významnými budovami, které se nacházely na území bytového komplexu (Švidkovskij, 1966). Aby architekti dosáhli alespoň nějaké úrovně urbanity, snažili se soustředit obchody a jiné druhy občanské vybavenosti směrem do ulic (Musil, 2002). Podle původního návrhu mělo být sídliště postaveno z cihel, až později se rozhodlo, že k výstavbě budou použity panely. Toto sídliště tedy stojí na rozhraní různých způsobů výstavby a jejího plánování (Švidkovskij, 1966).

4.7.5 Malešice

Sídliště Malešice bylo vyprojektováno jako velký sídlištní celek, který měl navazovat na stávající zástavbu městských částí Praha 3 a 10. Toto sídliště mělo také sloužit jako pomyslný přechod mezi obytnou zástavbou a plánovanou východní průmyslovou oblastí (IROP, 2007). Před začátkem výstavby byly Malešice zastavěny převážně přízemními domky, které byly po území roztroušeny v několika skupinkách. V nově navržené zástavbě bylo jako centrum naplánováno náměstí, které přiléhá k hlavní malešické třídě, ale obchody a restaurační zařízení byly v plánech situovány do prostoru původních místních center Malešic. Obchody již nebyly stavěny jako samostatně stojící přízemní objekty. Podobný posun byl vidět i v řešení bezpečnosti dětí, které docházejí do školy. Školy a jiná zařízení pro děti byly nově obklopeny širokými zelenými pásy, díky čemuž nemusely děti přecházet nebezpečné silnice. Sportovní a rekreační objekty byly lokalizovány za hranice obytného území, převážně na plochy zeleně, které k Malešicím přiléhaly na západě. Posun je vidět i v samotném způsobu zastavění. Zástavba byla mnohem pestřejší co do výšky i do délky objektů (Švidkovskij, 1966). Území sídliště je rozděleno na dvě výškové hladiny. Nižší z nich kopíruje trasu ulice Černokostelecká, vyšší hladina byla vystavěna okolo ulice Počernická. Výškový rozdíl mezi těmito dvěma hladinami je přibližně 10 metrů (IROP, 2007).

4.7.6 Petřiny

V roce 1956 byl vypracován podrobný územní plán pro sídliště Petřiny (IROP, 2007). Projekty k zastavění volné plochy na Petřinách prošly velkými změnami. Dle původního plánu se zde měly vystavět rodinné domky, tento plán se následně rozšířil i na možnost výstavby domů, které však mohly být maximálně třípodlažní. S postupem času se však potřeba výstavby nových bytových domů stále

zvětšovala, a tak bylo na Petřinách dovoleno vystavět sedmipodlažní domy. Jako základ výsledného projektu byl vytvořen systém obvodových komunikací. Hlavní ulice následně rozdělila komplex na tři obytné části. Tyto tři části byly spolu spojeny vnitřní okružní komunikací. Na této komunikaci byly postaveny obchody. V centru Petřin byly postaveny nejvyšší budovy a směrem k okraji pak jejich výška klesá (Švidkovskij, 1966). Díky tomu vznikly v prostoru sídliště tři výškové zóny. V prvním a nejnižším výškovém pásmu byly vystavěny pětipodlažní domy, v druhém sedmipodlažní domy a ve třetím nejvyšším 11 podlažní domy a 13 podlažní hotelový dům (IROP, 2007). I přesto, že uzavřená dispozice jednotlivých obytných částí byla často kritizována, ale tato skutečnost pomáhala bránit území před častými poryvy větru, které na takto vysoko položených místech často vyskytují (Švidkovskij, 1966).

4.7.7 Invalidovna

Invalidovna je považována za experimentální sídliště. Projekt pro toto sídliště byl navržen kolektivem Pražského projektového ústavu (IROP, 2007). Celá výstavba je řešena jako komplexní okrsek. V řešení občanského vybavení byla naplánována větší kapacita, než jaká by byla potřeba pro samostatnou Invalidovnu, kvůli nedostatečné kapacitě těchto zařízení v sousedním Karlíně. V okrsku byly vystavěny různé druhy experimentálních budov jako například dům hotelového typu s byty pro různě veliké domácnosti (Švidkovskij, 1966). Ve způsobu výstavby také spočívala experimentální stránka celého projektu. Ve výstavbě totiž byl použit pouze jeden typ panelové stavebnice, která umožňovala sestavit různé dispozice bytů s pásovými okny. Díky tomu jsou na sídlišti k nalezení různé druhy domů, například domy schodišťové, pavlačové a další. Stejná stavebnice pak byla použita i při výstavbě budov s občanskou vybaveností. Avšak velikosti původní návrhu se sídliště nikdy nedočkalo (Archmenko, 2008). Podle plánu byly obytné domy přesunuty na okraj území, aby uprostřed, mezi nimi, mohl vzniknout volný, zelení osázený prostor. Velkou výhodou z hlediska dopravního řešení je soustava ulic, která vede vnějším obvodem obytného celku. Tím je zajištěn přístup autem ke každému domu zvlášť a přitom je zamezeno křížení s cestami pro chodce. Bohužel tohoto způsobu uspořádání nemohlo být využito i v okolí školy, protože škola současně sloužila i dětem z Karlína. (Švidkovskij, 1966). Jedním z důvodů, proč se ze sídliště Invalidovna nestalo obvyklé jednotvárné sídliště, byla obsáhlá nabídka bytových

domů. Velkou měrou k tomu přispělo i to, že zdejší sídliště plynně navazuje na historické město (Beneš, Ševčík, 2009)



Obrázek č. 2: Návrh sídliště Invalidovna (zdroj: <http://www.invalidovna.cz/clanek.php?karlinska-invalidovna&s=>)

4.8 Velké sídlištní celky

4.8.1 Severní Město

Severní město je složeno z pěti sídlišť, a to Prosek, Kobylisy, Ďáblice, Bohnice a Čimice (Rataj, Ratajová, 2000). Nejstarším z nich je sídliště Prosek. Soutěž na výstavbu proběhla na začátku 60. let a výstavba začala po roce 1967. Důležitou součástí tohoto sídliště je hlavní náměstí, které má orientaci severozápadní – jihovýchodní. Toto hlavní náměstí je obestavěno bytovými domy, díky tomuto byl vytvořen rast, do kterého se dala začlenit i původní zástavba, která na Proseku již stála (Beneš, Ševčík, 2009). Velmi důležité pro sídliště Prosek je vztah k blízkým průmyslovým centrům v Libni a ve Vysočanech (Pohl, 1976). Jako druhé sídliště se začalo stavět sídliště Kobylisy (Rataj, Ratajová, 2000). Toto sídliště je jedno z prvních vystavěné podle prvních typových projektů, které se vypracovávaly ve Studijním a typizačním ústavu. Bylo považováno částečně za experimentální sídliště, protože se na něm měly projevit výhody či nevýhody zastavění podle typových projektů. V projektu byly využity třípodlažní domy v řádkovém způsobu zastavění. Toto byl velký posun vzhledem k prosvětlení bytů, které bylo najednou mnohem vyšší, než jak tomu bylo u staré blokové zástavby. Přesto nebyl celkový vzhled sídliště uspokojivý, byl příliš strohý (Švidkovskij, 1966). Další na řadu přišla

výstavba sídliště Ďáblice, které je na západě ohraničeno zástavbou rodinných domů, na severu Ďáblickým hájem a na východě tehdy nově vybudovanou komunikací (Pohl, 1976). K tomuto sídlišti byla vypsána veřejná soutěž již v roce 1962, podle které byly navrženy polouzavřené bloky obytných domů, ve kterých měla být zeleň (Beneš, Ševčík, 2009). Nyní je sídliště postaveno v severní části ze 4 až 6ti podlažních bodových domů. V jižní části jsou vystavěny deskové objekty, které se pohybují v rozmezí mezi 13 až 16ti podlažními. V těchto objektech nejsou přízemí určena k obývání, ale k technickým zařízením, vstupům do budov a úložným prostorům. Tyto deskové objekty jsou doplněny bodovými objekty, které mají rozmezí mezi 11 až 18ti podlaží (Pohl, 1976). Následovala výstavba Bohnic, kterou vedl architekt Jarolím. Ten navrhl zástavbu vysokopodlažních domů, které měly stát ve tvaru kříže. Nicméně poddimenzoval počet obyvatel, a tak musel těsně před odevzdáním zvednout počet pater u navrhovaných domů o 12 pater. Realizaci projektu měl nakonec na starost architekt Havránek, jehož hlavním úkolem bylo navrhovanou zástavbu snížit (Earch.cz, 2004). Jako poslední bylo postaveno sídliště Čimice, které bylo původně zastavěno hlavně rodinnými domky (IROP, 2007). Sídliště bylo naplánováno s velkými plochami zeleně, jak stávající tak nově vytvořené (Pohl, 1976). Nově zde nebyly plánovány pouze bytové domy, ale i rodinné domy, které ve výsledku dokonce převažovaly (IROP, 2007). Vícepodlažní budovy jsou koncentrovány do dvou hlavních skupin, v jižní části navazující na sídliště Bohnice, kde je zastoupena výstavba vysokopodlažních bytových domů, a v severovýchodní části navazující nástavbou na ulici Čimickou je skupina vícepodlažních domů, které jsou navíc doplněny o izolované skupiny tři až osmi podlažních domů. Centrální občanská vybavenost je situována do místa křížení zeleného pásma podél Čimického potoka s ulicí Čimickou a hlavní dopravní osou sídliště. Méně důležitá centra občanské vybavenosti takzvaná podružná centra se nacházejí u ulic K Ládví a Dražanské (Pohl, 1976).



Obrázek č. 3: Schéma zastavění sídliště Prosek (zdroj: Architektura 60. let Ondřej Beneš, Oldřich Ševčík)

4.8.2 Jižní Město

V roce 1968 se začalo s projektem Jižního Města, do kterého spadají bytné soubory Háje, Opatov a Litochleby (Beneš, Ševčík, 2009). Sídlíště bylo navrženo na jižním okraji Prahy (IROP, 2007). Vítězný návrh ovlivnil i návrh, který skončil na třetím místě a podle kterého měla v nově vybudované části Prahy vést rychlodráha, u jejíchž stanic měly být budovy nejvyšší. Tím by bylo možno koncentrovat obyvatele převážně v docházkové vzdálenosti od zmíněných stanic. Díky tomuto návrhu bylo rozhodnuto o výstavbě metra, jež by vedlo místo zmíněné rychlodráhy. Tím se zachoval plán udržovat největší počet obyvatel u zastávek metra (Earch.cz, 2004). Plánovány byly čtyři urbanistické obytné soubory, z nichž čtyři měly mít lokální centra, kterými měla procházet obslužná doprava. Hlavní centrum bylo naplánováno příčně k Praze. Velká pozornost v celém sídlišti je věnována propojení s bydlením, pracovištěm a místem oddechu. Jedním z velkoplošných míst k oddechu je městský park, který byl navržen na hlavní centrum (Pohl, 1976). Území sídliště je rozděleno dálnicí. Tím vznikají dvě části Jižní Město I – východ a Jižní Město II – západ. Rozdíl mezi těmito částmi měl být hlavně v občanské vybavenosti. Zatímco Jižní město I obsahovalo běžnou občanskou vybavenost, na Jižním Městě II byl navržen areál škol jak středních tak i vysoké školy a přidružených budov, jako jsou vysokoškolské koleje (IROP, 2007).



Obrázek č. 4: Model navrhované podoby Jižního Města, 1968

(zdroj:<http://www.archiweb.cz/salon.php?type=11&action=show&id=10551>)

4.8.3 Jihozápadní Město

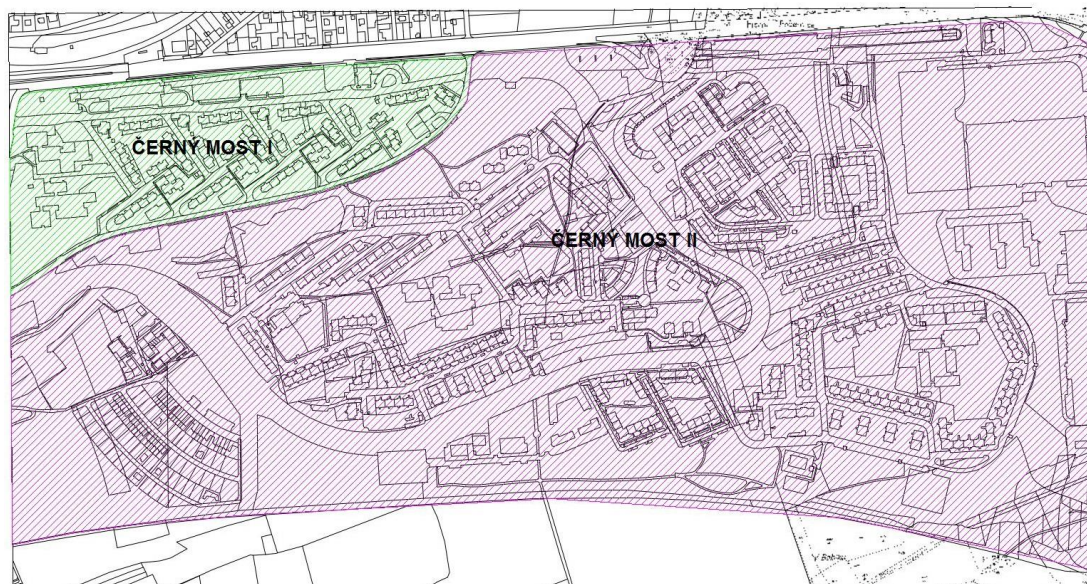
Jako třetí v pořadí se začalo s výstavbou Jihozápadního Města. Do toho území spadají části Nové Butovice, Lužiny, Horka a Chaby. S výstavbou těchto sídlišť se začalo v 80. letech (Ratajová, Rataj 2000). Autorem projektu Jihozápadní Město je Ivo Oberstein. Jeho dopravní a urbanistická koncepce obsahovala jasně vyčleněné čtvrti, které měly centra u stanic metra, parky s cestami pro pěší (Magistrát hlavního města Prahy, 2013). V koncepci je tak počítáno s okolní přírodou, proto Prokopské a Dálejské údolí tvoří jižní hranici daného území. Celkovou kompoziční urbanistickou osu tvoří stanice metra s přilehlými centry obytných souborů. Nejvyšší budovy jsou pak opět navrhovány v blízkosti stanic metra a byly navrženy jako orientační dominanty. Byly navrhovány rohové sekce, které měly poskytovat možnost prostor uzavřít a oddělit tak ulici od vnitřních prostor (Earch.cz, 2004). Jako první se začalo stavět Jihozápadní Město I, které se nachází v lokalitách Stodůlky, Lužiny, Velká Ohrada, Nové Butovice, Jinonice a Dívčí Hrady. Díky jedinečnému postavení původní krajiny se podařilo vytvořit již v návrhu zelenou páteř, která proniká od přírody až do obytných celků, a to díky hůře zastavitelnému údolí jak Stodůleckého tak Jinonického potoka (Pohl, 1976).

5. Analytická část

5.1 Posouzení plánů a studií pro Černý Most

Pro potřeby sídlištní výstavby byly vytvořeny dva úseky a to Černý Most I a Černý Most II. Pro větší přehlednost textu toto rozdělení budu používat také.

V některých novodobých dokumentech, jako je například analýza regenerace pražských panelových sídlišť, je k tomuto rozdělení ještě přidáván Černý Most III, který je v plánech součástí Černého Mostu II.



Obrázek č. 5: Schématické zobrazení rozdělení území na jednotlivé části (zdroj: autorka)


5.2 Zhodnocení dostupných studií pro sídlištní výstavbu Černý Most I. před rokem 1989

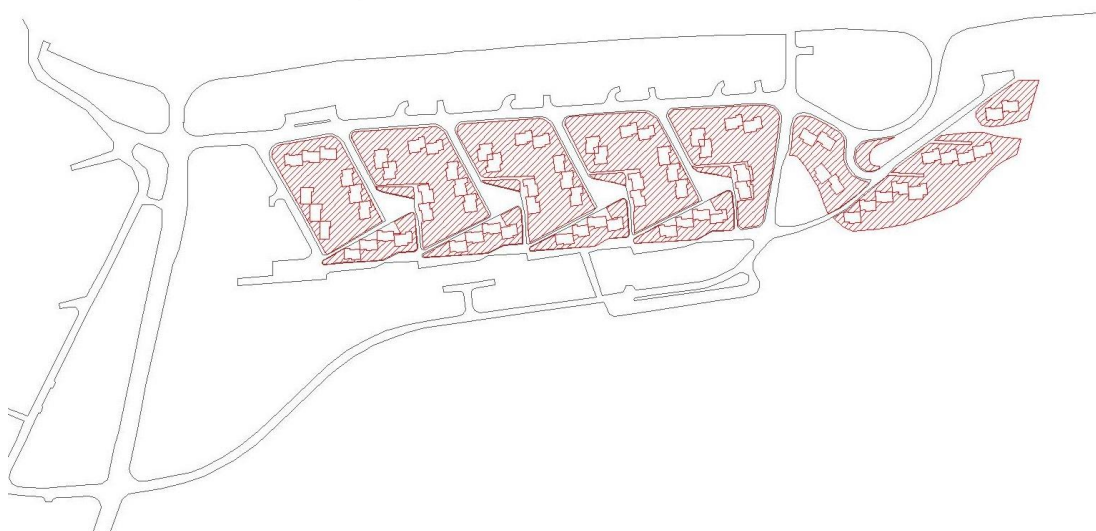
Část sídliště Černý Most I se nachází v severozápadní části Černého Mostu. Na severu je ohraničena Chlumeckou ulicí, východní hranicí je ulice Pospíchalova, severní hranicí je ulice Ocelkova a západní hranicí ulice Broumarská. Celé území se nachází ve svahu, který se snižuje směrem k severní hranici

Pro posouzení vývoje plánů v sídlištní části Černý Most I jsou použity dokumenty z roku 1972 a to urbanistická studie sídliště Černý Most zpracované Projektovým ústavem hlavního města Prahy, jejíž hlavním architektem by Ing. arch. Vajzr. Z této urbanistické studie jsem využila základní výkres (příloha č. 1). Bohužel nebylo možné k výkresu získat i potřebné textové zprávy. Tuto urbanistickou studii jsem následně porovnála s dokumenty ze souboru pojmenovaném Studie podrobného územního plánu sídliště Černý Most z roku 1973, který byl opět zpracován Projektovým ústavem výstavby hlavního města Prahy, jehož hlavním architektem byl opět Ing. arch. Vajzr. Z tohoto souboru jsem si vybrala základní výkres (příloha č. 2) a plán parkování a dostupnosti MHD (příloha č. 3). Základní výkresy z roku 1972 a 1973 jsem použila k vytvoření schématických obrázků vždy na dané téma.

5.2.1 Bytová výstavba

Ze základního výkresu urbanistické studie, která vznikla v roce 1972, můžeme vyčíst, že bytová výstavba byla plánována přibližně mezi dnešními ulicemi Cíglerova, Pospíchalova a Bratří Venclíků. V tomto prostoru se mělo vystavět pět samostatných úseků oddělených pozemní komunikací. Druhý celek bytových domů byl naplánován na jih od křižovatky ulic Pospíchalova a Cíglerova, tento úsek bytových domů byl velikostně mnohem menší a neměl natolik pravidelný tvar. Největší uskupení bytových domů na východě území již zasahuje do území dnešního Černého Mostu II. Dohromady mělo být v tomto prostoru postaveno 73 bytových domů. Co se týče výšky zástavby, jak již bylo zmíněno, díky chybějícím textovým zprávám není možné s přesností říct, jak byla zástavba plánována, avšak z kódu na základním výkresu je možné výšku zástavby alespoň odhadnout, byť není jasné, jedná-li se o počet nadzemních podlaží nebo o počet pater. Obecně se dá říct, že nejnižší zástavba byla naplánována na jih a východ plánované bytové výstavby. Směrem ke středu bytové zástavby se měla zvyšovat a směrem k západní hranici zase o něco snížit.

 Bytový dům a jeho plocha



Obrázek č. 6: Schematické znázornění bytové výstavby (zdroj: autorka)

Posun ve vývoji vidíme na základním výkresu z roku 1973, který byl součástí studie podrobného územního plánu. Výstavba obytných domů je zde pozměněna. V tomto výkresu se nacházejí bytové domy mezi budoucími ulicemi Ciglerova, Pospíchalová a Bratří Venclíků. Jižní bytová zástavba z tohoto plánu zcela zmizela. Zůstala pouze výše zmíněná zástavba, která více odpovídá svým tvarem a umístěním dnešní podobě bytové zástavby Černého Mostu I. Celkový počet navržených bytů se snížil na 69. K tomuto výkresu jsou již dostupné textové zprávy. Ty nám říkají, že v území byly navrženy bytové domy ve výškách 4, 6, 8 a 12 podlaží. Nejnižší 4 podlažní domy se měly nacházet na severní hranici a poslední domy také směrem k východní hranici. Nejvyšší domy pak vždy na křižovatce dnešní ulice Ciglerova s ulicí vedoucí jižně do bytové zástavby. Od nejvyšších bytových domů se měla bytová zástavba směrem na jih snižovat.

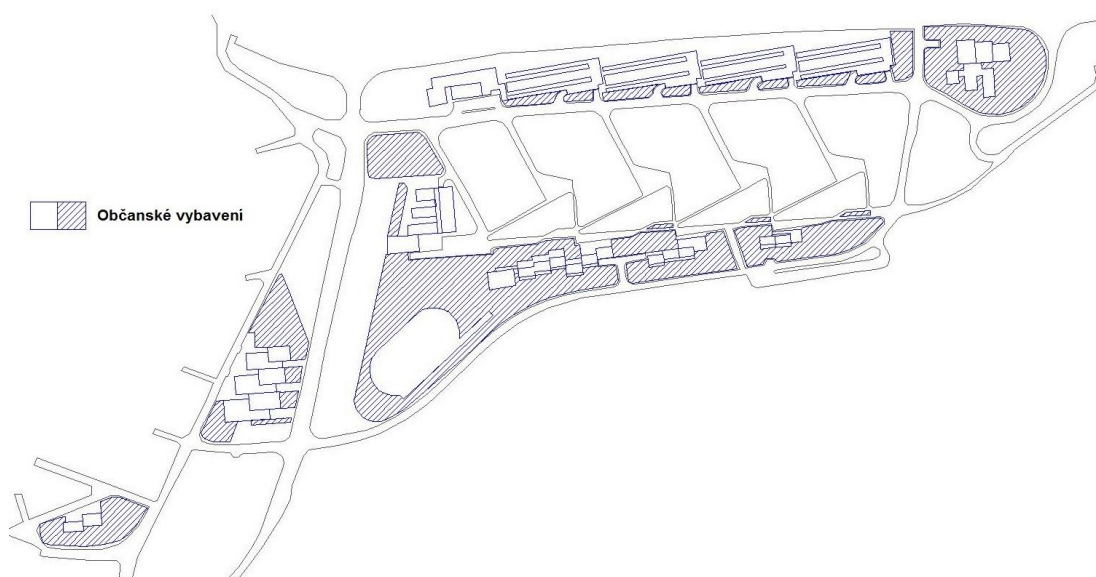


Obrázek č. 7: Schematické zobrazení bytové výstavby (zdroj: autorka)

5.2.2 Občanská vybavenost

Na plánu z roku 1972 začínají plochy s občanskou vybaveností již mezi dnešní Ciglerovou a Chlumeckou ulicí. V tomto pásu občanského vybavení měla být postavena budova s technickým zařízením, následně čtyři budovy s garážemi, které byly v legendě zařazeny pod občanskou vybavenost. Jako poslední v tomto bloku

měla být budova s restaurací a distribucí. Od bloku garáží je oddělovala navržená silnice. Další blok občanské vybavenosti byl plánován západně od naplánované obytné výstavby. Měla se zde nacházet distribuce a služby. Poslední blok občanské zástavby byl naplánován pod obytnou výstavbu a měla v ní být základní škola, mateřská škola a jesle. Další občanská vybavenost již nepřiléhala k bytovým domům, ale nacházela se západně od dnešní ulice Broumarská, zde měl být vystavěn kulturní dům.



Obrázek č. 8: Schematické zobrazení občanské vybavenosti (zdroj: autorka)

Naproti tomu se plán z roku 1973 lehce liší. První změnou je pás na severu území, na kterém jsou sice stále naplánovány garáže a technické zařízení, ale ten nespadá pod plochy s občanským vybavením. Další změnou v plánu bylo postavení těchto budov. Nyní mezi nimi byla navržena mezera, která ve starším plánu chyběla. Na konci severního bloku občanské vybavenosti byla navržena budova, ve které měla být prodejna. Vedle prodejny byla naplánována cesta a na ni navazující další budova občanského vybavení s restaurací. Další celek občanského vybavení byl naplánován západně od obytné výstavby. V této části mělo být postaveno kulturní zařízení, pošta, služby a prodejny. Další občanské vybavení se mělo nacházet pod obytnou zástavbou. Nejvíce na západ, v úrovni pod poštou, byla naplánována základní škola s hřištěm. Směrem k jihu pak měly být dvě mateřské školy a jesle. Původně plánovaný kulturní dům západně od ulice Broumarská byl přeměněn na

plochu občanského vybavení, která nenesla přesné určení svého využití, ale tato plocha se zvětšila.



Obrázek č. 9: Schematické znázornění občanské vybavenosti (zdroj: autorka)

Plocha občanského vybavení, která dnes již nespadá do katastrálního území Černého Mostu, ale do katastrálního území Kyjí, je pro oba dva výkresy stejná. Jedná se o zdravotní středisko, které bylo plánované mezi ulicemi Táboritská a Aloiská (dnes Černická a Vajgarská).

5.2.3 Rekreační plochy

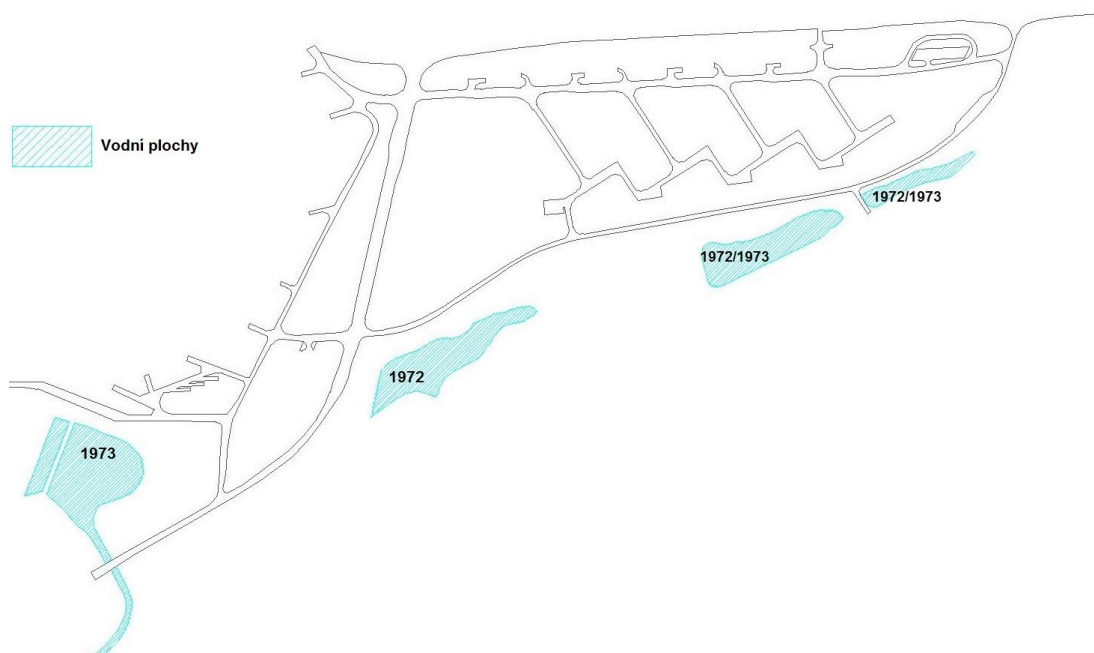
Oba dva plány se v otázce rekreačních ploch téměř shodují. Rekreační plochy mají být v okolí hřiště, které přiléhá k základní škole, a u druhého sportovního hřiště, které bylo naplánováno v blízkosti křižovatky dnešních ulic Broumarská a Za Rokytkou. Další rekreační plocha se v obou dvou plánech nachází v místech mezi dnešními ulicemi Pospíchalova a Ocelkova, byť v roce 1972 je menší o v tom roce plánovanou vodní plochu. Jedinou podstatnější změnu můžeme nalézt ve starším plánu z roku 1972, který měl zakreslenou ještě jednu rekreační plochu pod nejvýchodnější bytovou zástavbou a další v blízkosti nynější Pospíchalovy ulice v úrovni plánované základní školy.



Obrázek č. 10: Schematické zobrazení rekreačních ploch včetně roku (zdroj: autorka)

5.2.4 Vodní plochy

Ve dvou vodních plochách se oba dva plány jak z roku 1972 tak z roku 1973 shodují. Jeden se nachází pod bytovou výstavbou v nejjihnějším koutu a druhý o něco více na západ. Oba dva jsou přibližně v místech pod dnešní ulicí Pospíchalova. Plán z roku 1972 obsahuje ještě vodní plochu vyskytující se jižně od křižovatky dnešních ulic Broumarská a Ocelkova. V plánu z roku 1973 je přidáno území pod ulicí Aloisovská (dnešní Taliánská), na kterém se nachází vodní plocha, která dále pokračuje do Kyjského rybníka. Tato vodní plocha však již není na dnešním území Černého Mostu, ale Kyjí.



Obrázek č. 11: Schematické zobrazení vodních ploch včetně roku (zdroj: autorka)

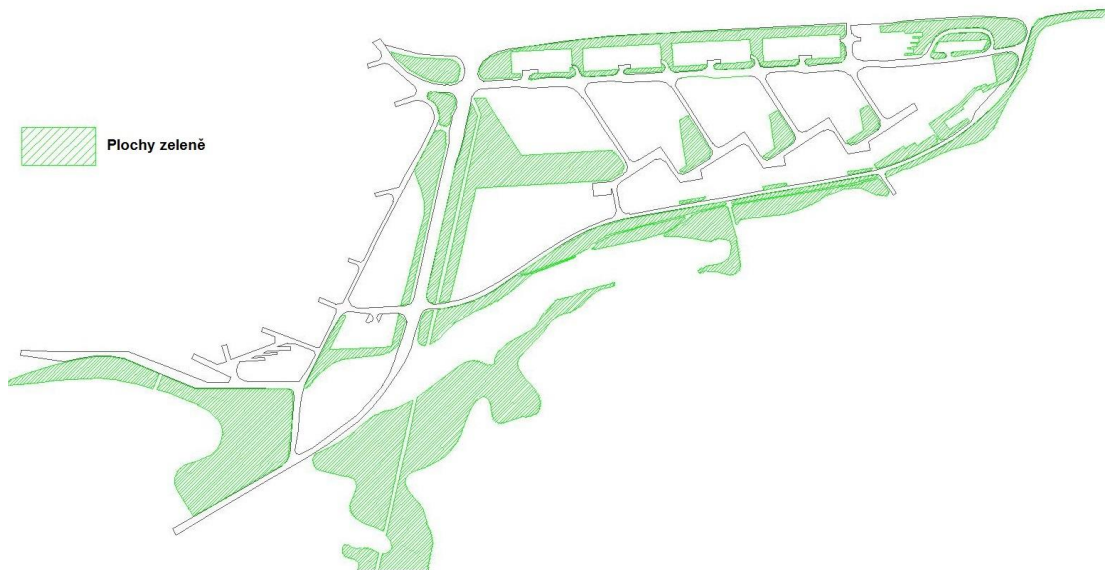
5.2.5 Ochranná a vysoká zeleň

V plánu z roku 1972 je ochranná a vysoká zeleň naplánována nad občanskou vybavenost v severní části plánu a po západním okraji plánu až k naplánovanému kulturnímu domu. Tato zeleň pak pokračuje v úrovni naplánovaného kulturního domu na druhé straně budoucí Broumarskou ulicí. Je také na území pod kulturním domem a vyplňuje území mezi hřištěm, které se ve výkresu nachází v její jižní části, a nejzápadnější vodní plochou. Ochranná a vysoká zeleň je také naplánovaná pod budoucí Ocelkovou a Pospíchalovou ulicí, odděluje vodní plochu a na ní navazující rekreační plochu od silnice. Tato zeleň dále pokračuje pod nynější Pospíchalovou ulicí, obepíná menší rekreační plochu v úrovni plánované základní školy a pokračuje až k vodní ploše. Další ochranná a vysoká zeleň se nachází pod nejvýchodnější bytovou zástavbou a také nad ní, kde pokračuje až k nynější Chlumecké ulici.



Obrázek č. 12: Schematické zobrazení zeleně (zdroj: autorka)

Pozdější plán z roku 1973 se v mnohém shoduje. Zeleň vede také okolo občanského vybavení, které se nachází v nejsevernější části plánu. Dále se rozpíná okolo nynější Broumarské ulice a v místech, kde se Broumarská ulice kříží s Ocelkovou. Zeleň je dále naplánována v okolí jižního hřiště a v okolí všech vodní nádrží. Pod plánovanou základní školou je také navržena ochranná a vysoká zeleň a dále na území pod budoucí ulicí Pospíchalovou. Změnou je zeleň u blízkých obytných celků, kde se nachází vždy v jihovýchodním rohu severních celků. Nejmenší plochy zeleně byly naplánované pod mateřské školky a jesle.



Obrázek č. 13: Schematické zobrazení zeleně (zdroj: autorka)

5.2.6 Hromadná doprava a parkovací plochy

Posouzení hromadné dopravy a parkovacích ploch lze vytvořit z plánu parkování a dostupnosti MHD, který byl vytvořen v roce 1973.

Na území Černého Mostu I bylo naplánováno pět zastávek MHD. Tyto zastávky byly naplánovány tak, aby všechny obytné domy, občanské vybavení nebo rekreační plochy byly v docházkové vzdálenosti. Zastávky byly naplánovány na budoucích ulicích Cíglerova a Broumarská.

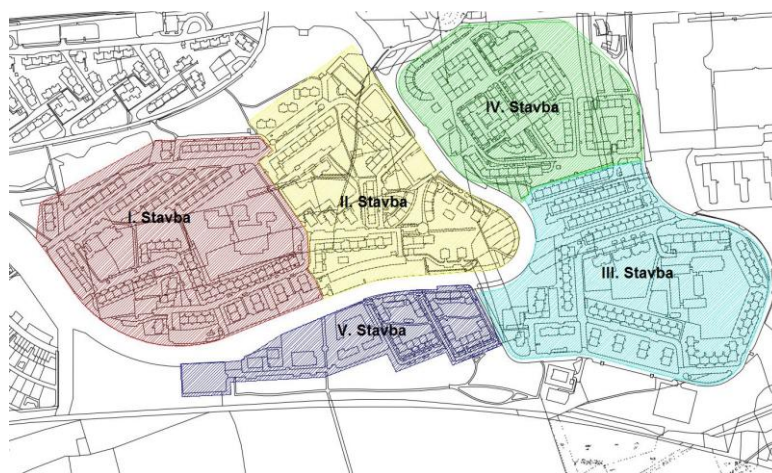
Parkovací plochy byly naplánované po celé ploše plánovaného území. Největší koncentrace parkovacích stání a garáží se nacházela v severní části plánu, a to i před technickým vybavením. V následujících třech parkovacích plochách měla být jak garážová stání, tak parkovací místa, která měla nejspíše sloužit pro obyvatele domů, které se měly nacházet v úrovni pod těmito stáními. Také vedle restaurace v severní části bylo naplánováno parkoviště. Další plochy k parkování se měly nacházet u občanského vybavení na západě území, u kulturního zařízení, pošty atd., pod budovami se měly nacházet také garážová stání. U naplánované školy mělo být i několik parkovacích stání, poté u občanského vybavení v nynější ulici Broumarská, zde také mělo být parkoviště a to u křižovatky ulic Broumarská a Sklenská. Další parkovací stání měla být také u zdravotního střediska v západní části a u sportoviště, které je dle plánu na jihovýchodě. Menší parkovací plochy byly naplánovány vždy do jižní části obytného celku a před mateřské školky a jesle.

5.3 Zhodnocení dostupných studií pro sídlištní výstavbu Černý Most II před rokem 1989

Sídlištní část Černý Most II se nachází v severozápadní části Černého Mostu. Rozdělující hranicí mezi částí Černý Most I a Černý Most II je ulice Pospíchalova.

Jako první je k posouzení vývoje části Černý Most II použit výkres z urbanistické studie z roku 1974 (příloha č. 4), jejímž projektantem byla Ing. arch. Růzová CSc. Dále jsou použity výkresy z územního projektu zóny Černý Most II a to konkrétně hlavní výkres (příloha č. 5) a dopravní řešení (příloha č. 6), oboje z roku 1978, jejichž hlavním inženýrem byl Ing. arch. Vajzr. Dalším výkresem, který byl použit pro porovnání vývoje, je ze studie souboru staveb – obytný soubor Černý Most II výkres celkové situace z roku 1981 (příloha č. 7), hlavním inženýrem byl opět Ing. arch. Vajzr. Z roku 1981 byl použit i výkres pro dopravu v klidu (příloha č. 8). Posledním dokumentem zabývajícím se částí sídliště Černý Most II je Územní projekt zóny Černý Most II – hlavní výkres z roku 1983 (příloha č. 9), pod kterým je opět podepsán Ing. arch. Vajzr. K těmto studiím nebyly k dispozici textové dokumenty. Výkres z roku 1974 a hlavní výkresy z let 1978 a 1983 a celkovou studii z roku 1981 jsem použila pro vytvoření schematických obrázků na doplnění textu, vždy podle aktuálního tématu.

Jelikož se jedná o větší útvar, než bylo území Černého Mostu I budu pro zpřehlednění textu používat rozdělení území na jednotlivé stavby, které jsou pro toto území používány. Kromě urbanistické studie z roku 1974, u které toto rozložení nelze použít.

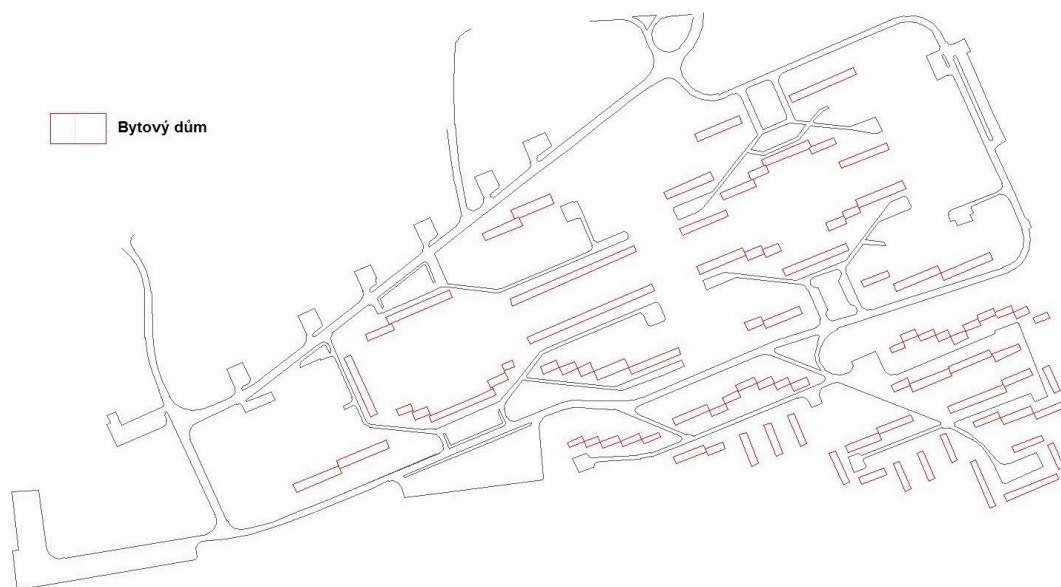


Obrázek č. 14: Schematické znázornění rozdělení jednotlivých staveb na území Černého Mostu II

(zdroj: autorka)

5.3.1 Obytná výstavba

První návrh obytné výstavby lze vysledovat ve výkresu z roku 1974, kde je obytná výstavba zakreslena. Návrh nové zástavby je v prostoru celé části sídliště Černý Most II. Na severu hranici bytové výstavby ohraničovala přibližně dnešní ulice Generála Janouška u křižovatky s ulicí Himrova a nejsevernější část ulice Bobkova, od této hranice se bytová výstavba plánovala směrem na jih. Východní hranice bytové zástavby byla přibližně tvořena dnešní ulicí Briksova, přesněji řečeno její částí, která dnes odděluje sídlištní část od Centra Černý Most, od této hranice se obytná zástavba táhla směrem na západ. Na jihu vyplňovala bytová zástavba celý prostor až k hranici pro sídlištní část Černý Most. Západní hranici pro bytovou výstavbu tvoří pomyslná čára směrem od východního konce rybníku Aloisov směrem k jihu, od této pomyslné hranice vyplňovala bytová výstavba prostor směrem na východ. V celém prostoru části Černý Most II byla naplánována výstavba pozemní komunikace, která měla tvořit hranici, kromě jižní hranice, mezi bytovou zástavbou a občanským vybavením, z této komunikace se oddělovaly směrem do středu slepé pozemní komunikace k jednotlivým bytovým domům. Takto se oddělovaly i komunikace směrem na jih, které také vedly k jednotlivým bytovým domům. Bytová zástavba se měla skládat jak z individuálních bytových domů, tak z liniových bytových bloků. Jelikož tento plán není příliš detailní, není možné s přesností určit, kolik domů bylo naplánováno pro výstavbu.

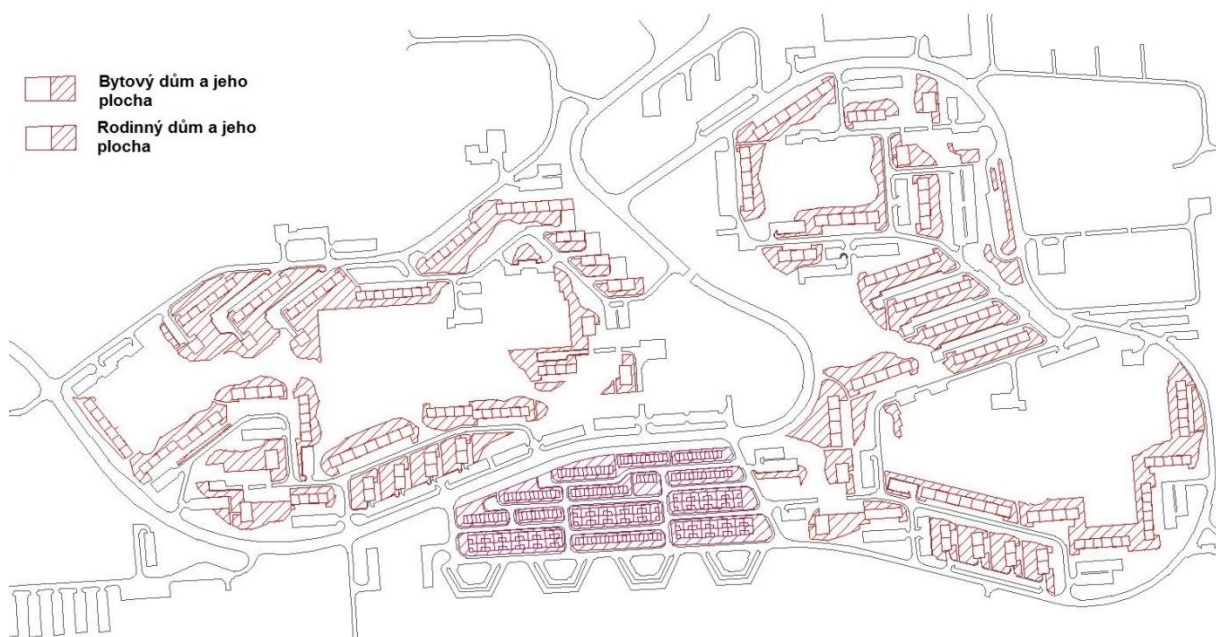


Obrázek č. 15: Schematické zobrazení bytové výstavby (Zdroj: autorka)

Hlavní výkres urbanistické studie z roku 1974 jsem následně porovnávala s územním projektem zóny a jeho hlavním výkresem vytvořeným v roce 1978. Již při prvním pohledu je zřejmé, že výkres z roku 1978 se mnohem více přiblížil k dnešnímu stavu, i když je zde stále mnoho rozdílů.

Poprvé se zde setkáváme s plánováním výstavby rodinných domků, a to v jižní části území, přibližně v prostoru mezi dnešními ulicemi Ocelkova, Bryksova a Arnošta Valenty, tedy na území V. stavby. Dohromady bylo navrženo 186 pozemků pro rodinné domy. I když k výkresům nebyla dostupná textová dokumentace, z výkresu je možné určit, že by rodinné domy měly dosahovat výšky dvou pater.

Na území I. stavby, která se nachází na západě území, bylo naplánováno celkem 84 bytových domů. Převážná část těchto bytových domů byla plánována v prostoru v blízkosti dnešních ulic Doležalova a Vašátkova, zde mělo být postaveno devět řad bytových domů, čtyři dvojdomy a dvě solitérní budovy bytových domů. Menší část bytových domů pak byla navrhována v blízkosti nynější ulice Generála Janouška a ulic Smikova a Jichova, které v tomto výkresu téměř odpovídají dnešnímu stavu. Zde měly být postaveny čtyři řady bytových domů a 3 solitérní bytové domy. Na území II. stavby bylo navrženo 21 bytových domů, které byly naplánovány v ulicích, které nemají svůj dnešní ekvivalent. Tyto domy měly být postaveny ve třech řadách, třech dvojdomech a dvou solitérních domech. Na území III. stavby bylo navrženo 78 bytových domů, které se přiblížily dnešnímu stavu a to hlavně na území dnešních ulic Kuttelwascherova, Fejfarova a Františkova. Celkově mělo být na tomto území postaveno 13 řad bytových domů, čtyři dvojdomy a dva solitérní domy. Na území IV. stavby bylo naplánováno vystavět 37 bytových domů, a to v sedmi řadách bytových domů a dvou solitérních domech. Co se týče výšky zástavby, je opět odvozena z výkresu, kvůli chybějící textové dokumentaci. Výška bytové zástavby byla plánována od 4 do 12 pater. Nejvyšší 12 patrové budovy měly být postaveny jako solitérní budovy vždy u plochy občanské vybavenosti a nacházejí se ve všech čtyřech stavbách. Nejnižší budovy, čtyřpatrové se měly nacházet vždy ve slepých ulicích a na okraji zástavby. Obecně se dá říct, že zástavba se od západní a východní hranice měla směrem ke středu zvyšovat. Výjimku tvoří severní hranice území, kde se domy pohybují v rozmezí 8 až 6 pater. Tato část měla být tedy vyšší.



Obrázek č. 16: Schematické zobrazení obytné výstavby (zdroj: autorka)

Obytnou výstavbu jsem dále porovnávala se studií souboru staveb Černý Most II, ze které jsem k tomuto účelu použila výkres celkové situace z roku 1981. Stále je zde zachováno rozdělení obytné zástavby na bytovou a rodinné domy. V tomto výkrese již nejsou zobrazovány plochy bytových domů, ale pouze samotné domy.

Zástavba rodinných domů byla plánována na stejné místo jako v roce 1978 tedy na území V. stavby. Počet rodinných domů se snížil na 115. I přes nedostupnost textových dokumentů z výkresů se dá odvodit, že zástavba rodinných domů by měla dosahovat dvou pater.

Následně plán zobrazuje bytovou výstavbu, která se opět o něco víc přiblížila k současnému stavu. Znovu byla plánována do liniové výstavby, kdy některé linie na sebe navazují a tím vytvářejí výstavbu do tvaru L, na některých místech se spojují dohromady i tři řady, které pak vytvářejí písmeno U. Na území I. stavby se mělo celkově postavit 93 bytových domů, což je jasné zvýšení počtu bytových domů. V oblasti u dnešních ulic Doležalova a Vašátkova mělo být postaveno osm řad bytových domů, jeden solitérní bytový dům a čtyři řady vytvářející zástavbu do dvou

písmen L. Na zbývající území I. stavby mělo být postaveno sedm řad bytových domů a tím se shodly se současným stavem. Na území II. stavby došlo také k proměně bytové výstavby. Nyní zde mělo být vystavěno 46 bytových domů, čímž došlo k navýšení počtu. Domy v této části měly být postaveny v sedmi řadách, ze kterých šest tvořilo výstavbu do tvaru písmene L. Opět zde můžeme najít naplánovanou výstavbu solitérních domů, které měly být čtyři. Území III. stavby se v rozložení obytné výstavby také přiblížilo dnešnímu stavu, byť již nebylo plánováno s jednou ulicí v oblasti mezi dnešními ulicemi Františkova a Vybíralova. Na tomto území mělo být postaveno 85 bytových domů, čímž opět došlo k navýšení stavu. Domy měly být postaveny v 16 řadách, z nichž šest mělo tvořit zástavbu do dvou písmen U, dále pět dvojdomů a jeden solitérní bytový dům. Na území IV. stavby mělo být postaveno dohromady 46 bytových domů, což je opět navýšení oproti výkresu z roku 1978. Bytové domy jsou navrženy do pěti řad, ze kterých čtyři tvoří dva celky do tvaru písmena L, dále byly navrženy do pěti dvojdomů a čtyřech solitérních domů. Výška obytné zástavby je znovu odvozována z výkresu, který bohužel nedosahuje vysoké kvality a některé údaje nejsou čitelné. Znovu se výška budov pohybuje mezi 4 až 12 patry. Také se opakuje umístění nevyšších, tedy 12patrových budov, v blízkosti občanské vybavenosti. Avšak čtyřpatrové budovy se vyskytují už i jinde než ve slepých ulicích. Celkově se dá říct, že se výšková hladina budov snížila i přesto, že se zde stále plánují 12patrové budovy. Již se zde nevyskytují 10patrové budovy.

V tomto výkresu se u bytových domů objevuje nový prvek, kterým jsou hřiště pro děti a hřiště pro mládež. Nacházejí se nepravidelně v blízkosti plánovaných bytových domů.



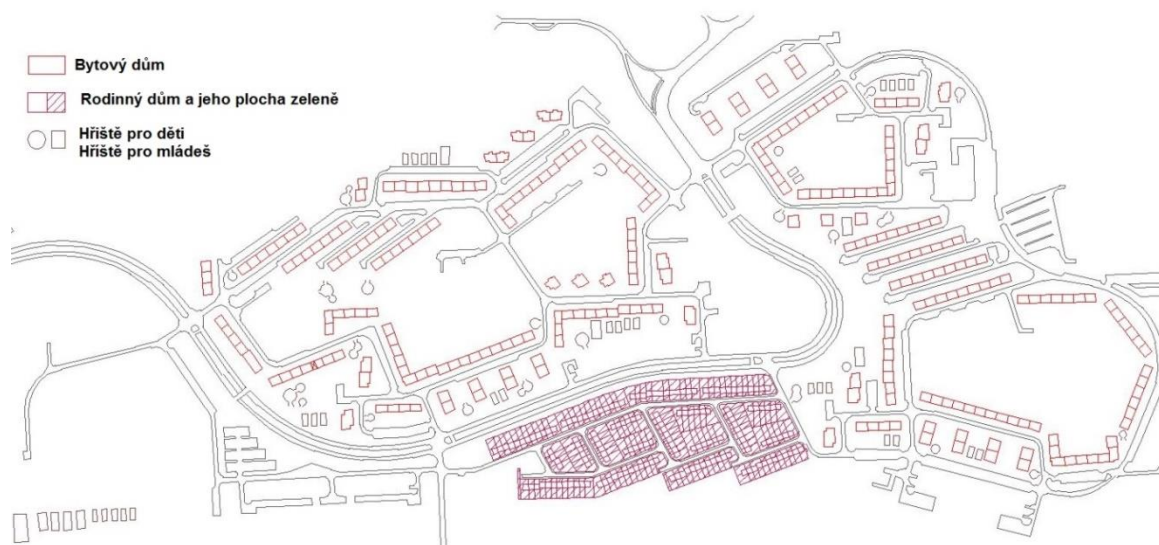
Obrázek č. 17: Schematické zobrazení obytné výstavby (zdroj: autorka)

Hlavní výkres územního projektu zóny z roku 1983 poslouží k dalšímu porovnání změny obytné výstavby. Jedná se o poslední plán, který zaznamenává obytnou zástavbu před rokem 1989. V tomto výkresu se obytná zástavba opět dělí na rodinné domy a bytové domy. Bohužel kvůli kvalitě výkresu se nedá určit výška zastavění.

Zástavba rodinných domů zůstala stále na stejném místě, tedy opět na místě V. stavby, a jejich počet se zvýšil na 166, čímž se plánovaný počet přiblížil spíše k původně plánovaným 186 domům z roku 1978.

Bytová výstavba se v mnohém shoduje s výkresem z roku 1981. I. a IV. stavba zůstaly stejné, co se počtu i rozestavění domů týká. Změna nastala tedy jen u II. a III. stavby. U II. stavby se opět navýšil počet na 52 bytových domů, které byly naplánovány do sedmi řad, z čehož čtyři řady tvoří zástavbu do tvaru písmene L. pěti dvojdomů a čtyř soliterních domů. U III. stavby také došlo k navýšení počtu bytových domů, tentokrát na 98 domů. Jejich rozložení tvoří 13 řad bytových domů, z čehož tři tvoří výstavbu do písmene U, šest dvojdomů a pouze jeden soliterní dům.

Znovu můžeme najít vyznačené hřiště pro děti a hřiště pro mládež v blízkosti bytových domů.

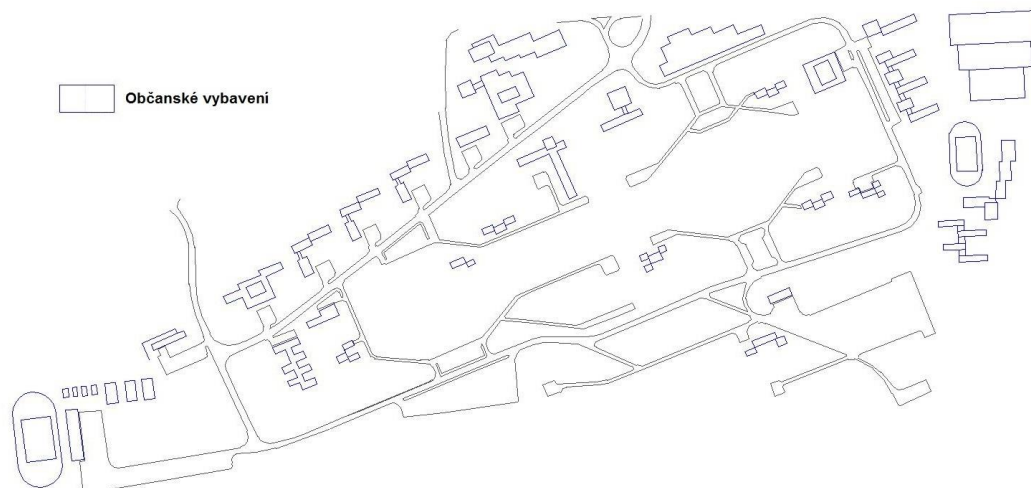


Obrázek č. 18: Schematické zobrazení obytné výstavby (zdroj: autorka)

5.3.2 Občanská vybavenost

Dle výkresu urbanistické studie z roku 1974 byla občanská vybavenost plánována v části Černý Most II převážně na okrajích bytové zástavby. Na západě území, jižně od křižovatky dnešních ulic Ocelkova a Broumarská, byla občanská vybavenost, která měla pokračovat po severní hranici územní až k dnešní Chlumecké ulici. V tomto pásu občanské vybavenosti, popisováno od západu směrem k severu, byla naplánována výstavba: sportovní hala a zařízení, motel, gymnázium, základní devítiletá škola, mateřská škola, domov důchodců, nákupní středisko, ústav osamělých matek, resociální ústav, lázně, kulturní dům a lidová škola umění a jako poslední budova obsahující biograf, služby a obchodní dům. Tento pás občanské vybavenosti pokračuje poté vedle naplánovaného výjezdu na Chlumeckou ulici plánovanou výstavbou budovy s garážemi a servisem. Další velká plocha s budovami občanského vybavení se měla nacházet na východě území přibližně v místech dnešního centra Černý Most. V tomto prostoru se měl vystavět učňovský závod, který se měl skládat z několika budov, jako například administrativa, tělocvična nebo internát. Ojedinelý výskyt plánované občanské vybavenosti lze najít i v jižní obytné zástavbě, a to mateřskou školu a nákupní středisko. Mezi bytovou zástavbou naplánovanou do středu území se plánovala výstavba i občanské vybavenosti jako

jsou jesle, mateřská škola, administrativa, kulturní dům a lidová škola umění, základní devítiletá škola, týdenní mateřská škola. V tomto prostoru se některé prvky občanské vybavenosti vyskytují i dvakrát, a to mateřská škola (3x), administrativa (2x) a jesle (2x).



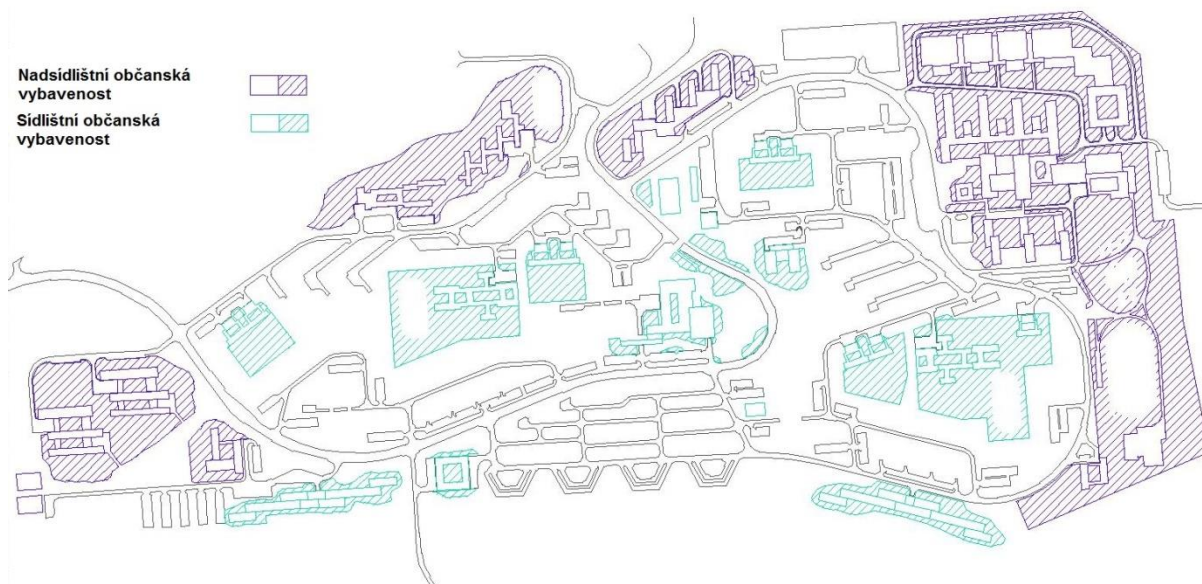
Obrázek č. 19: Schematické zobrazení občanské vybavenosti (Zdroj: autorka)

V hlavním výkresu územního projektu zóny z roku 1978 se začíná občanská vybavenost rozdělovat na plochy občanské vybavenosti sídlištní a plochy občanské vybavenosti nadsídlištní. Obecně se dá říct, že nadsídlištní občanská vybavenost se nachází mezi hranicí území a obytnou výstavbou, naopak sídlištní občanská vybavenost je přímo mezi obytnou výstavbou.

Největší plocha s nadsídlištní občanskou vybaveností byla naprojektována na východní hranici území. Na této ploše měl být dle plánu vystavěn komplex s učňovským závodem ČKD, jehož součástí mělo být hřiště, tělocvična, bazén a další a na jihu celé této plochy se měl nacházet resociální ústav. Další plochou s nadsídlištní občanskou vybaveností měla být ubytovna, se kterou sousedil dům pro svobodné matky, obě budovy byly situovány na severu území přibližně v prostoru mezi dnešními ulicemi Bobkova a Ocelkova. V blízkosti plánované ubytovny byla plánována další plocha směrem na západ. V této ploše měl být vystavěn domov důchodců a zvláštní škola. Poslední dvě plochy nadsídlištní občanské vybavenosti se nacházely přibližně v prostoru u křižovatky dnešních ulic Ocelkova a Dobrovolného směrem na jih. Na severnější ploše se nacházely školy, z nichž jedna měla být střední

průmyslová škola a gymnázium, k tomu patřila i plánovaná výstavba tělocvičny, bazénu a hřiště. Na druhé ploše položené více na jih se měl vystavět motel.

Následně lze na plánu najít několik ploch se sídlištní občanskou vybaveností. První z nich se měla nacházet kousek od křižovatky dnešních ulic Ocelkova a Generála Janouška a měla zde být vystavěna mateřská škola a jesle. Další plocha se nacházela přibližně jižně od křižovatky dnešních ulic Generála Janouška a Dygrýnova. Zde byla naplánována výstavba základní devítileté školy. Na tuto základní školu měla navazovat výstavba další sídlištní občanské vybavenosti, a to opět mateřské školy a jeslí. Další občanská vybavenost tohoto typu byla naplánována v místech dnešního náměstí Plukovníka Vlčka, kde měl být postaven kulturní dům, společenský sál, kavárna, restaurace a kino. Od této výstavby směrem na sever byly naprojektovány tři budovy služeb, každá z nich přiléhala k dvojici bytových domů. Větší seskupení občanské vybavenosti se mělo nacházet jihovýchodně od křižovatky nynějších ulic Ocelkova a Bryksova. Zde se mělo vybudovat nákupní středisko spolu s poštou a budovou administrativy, jihovýchodním směrem pak na tento prostor měla navazovat občanská vybavenost se zdravotním střediskem. Severně od zdravotního střediska měla být vystavěna další dvojice mateřské školy a jeslí. Mezi touto dvojicí a dnešní ulicí Bryksova byla naprojektována budova s prodejnou a restaurací. Další plochou sídlištní občanské vybavenosti měla být plocha s mateřskou školou, jeslemi a základní devítiletou školou, které měly být postaveny v prostoru mezi nynějšími ulicemi Vybíralova, Bryksova a Kapitána Stránského. Další plochou, která je ve výkresu vyznačena jako plocha občanské vybavenosti sídlištní, jsou garáže, které měly být postaveny jižně od křižovatek ulic Bryksova s ulicemi Vybíralova a Kapitána Stránského. Stejně garáže byly naprojektovány ještě pod plánovaný motel. Menší plocha tohoto typu pak měla být restaurace a prodejna plánována východně od výstavby rodinných domků. Naopak západně od rodinné zástavby byla vyprojektována výstavba budovy s obvodní požární stanicí a technickými službami.



Obrázek č. 20: Schematické zobrazení občanské vybavenosti (zdroj: autorka)

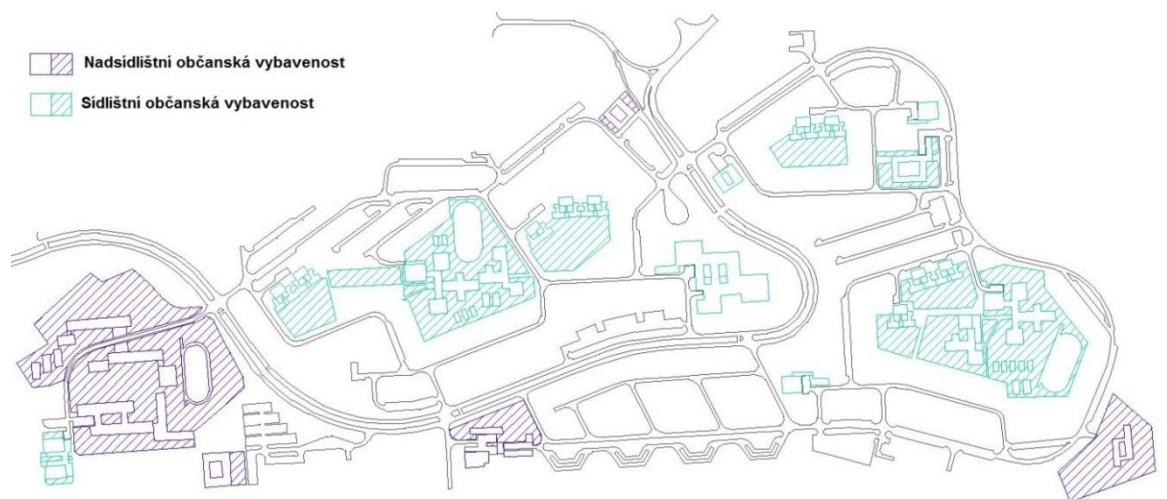
Rozdělení občanského vybavení v plánu z roku 1981 je stejné jako z roku 1978, také se rozděluje na sídlištní a nadsídlištní občanskou vybavenost. Stále platí, že nadsídlištní občanská vybavenost se nachází mezi obytnou zástavbou a hranicí území a sídlištní občanská vybavenost byla plánována mezi bytovou výstavbou. Jedinou výjimku tvoří sídlištní vybavenost tělocvičny a bazénu, která byla plánována na okraj.

Z toho výkresu úplně vymizela plocha učňovského závodu ČKD, které zde není vůbec řešeno, avšak z jejího řešení v tomto výkrese zbyla budova resociálního ústavu, která se stále řadí mezi nadsídlištní občanskou vybavenost. V nadsídlištní občanské vybavenosti se poté ještě změnilo mnohé. Místo gymnázia nyní měla být postavena zvláštní škola a byla posunuta více na sever, také střední průmyslová škola byla posunuta severněji. Gymnázium se mělo postavit více k jižní hranici, i když v plánu není úplně zřetelně zobrazeno, lze jeho umístění odvodit. I motel plánovaný v blízkosti těchto vzdělávacích institucí byl posunut tentokrát na jih. Bazén a tělocvična patřící k těmto školám byly zařazeny pod sídlištní vybavenost, jak již bylo zmíněno výše. Také z plánu zmizel domov důchodců a k němu přilehlá zvláštní

škola, která byla přesunuta, místo níh byla naplánována bytová výstavba. Totéž se stalo i s plánovanou ubytovnou, místo které měly být opět postaveny bytové domy. Požární stanice a technické služby zůstaly na stejném místě, ale již jsou vedeny jako nadsídlištní občanská vybavenost a přidán byl také dispečink, který měl sousedit s požární stanicí. Poslední změnou v nadsídlištní vybavenosti byla budova administrativy, která byla naplánována do prostoru mezi dnešní ulice Ocelkova a Generála Janouška.

V sídlištní občanské vybavenosti bylo také několik změn. Změnila se základní škola v dnešní ulici Dygrýnova, právě protože se nyní již počítalo právě s touto ulicí, která také oddělila základní školu od jeslí a mateřské školy, ke kterým přibyla ještě jedna budova mateřské školy. Kulturní dům na náměstí Plukovníka Vlčka zůstal zachován, ale z jeho prostor zmizelo kino, společenský sál a kavárna a přibýlo nákupní středisko. Z výkresu byly vyřazeny budovy služeb, které měly být severně od tohoto náměstí. Zdravotní středisko bylo přemístěno do prostoru mezi ulic Bryksova a Mansfeldova. Další změna byla u základní školy v ulici Bryksova, kde přibyla další budova základní školy a budovy mateřské školy a jeslí byly posunuty více na severovýchod a opět přibyla jedna budova mateřské školy. Původně plánovaná pošta, nákupní středisko a administrativa byla nahrazena budovou se službami. Z občanské vybavenosti byly vyřazeny garáže.

Nově byli hřiště přiléhající ke vzdělávacím institucím, zařazeny pod stejnou kategorii občanského vybavení a již nejsou vedeny jako rekreační plochy. Ostatní občanské vybavení zůstalo stejné, ať se jednalo o nadsídlištní nebo sídlištní občanské vybavení.



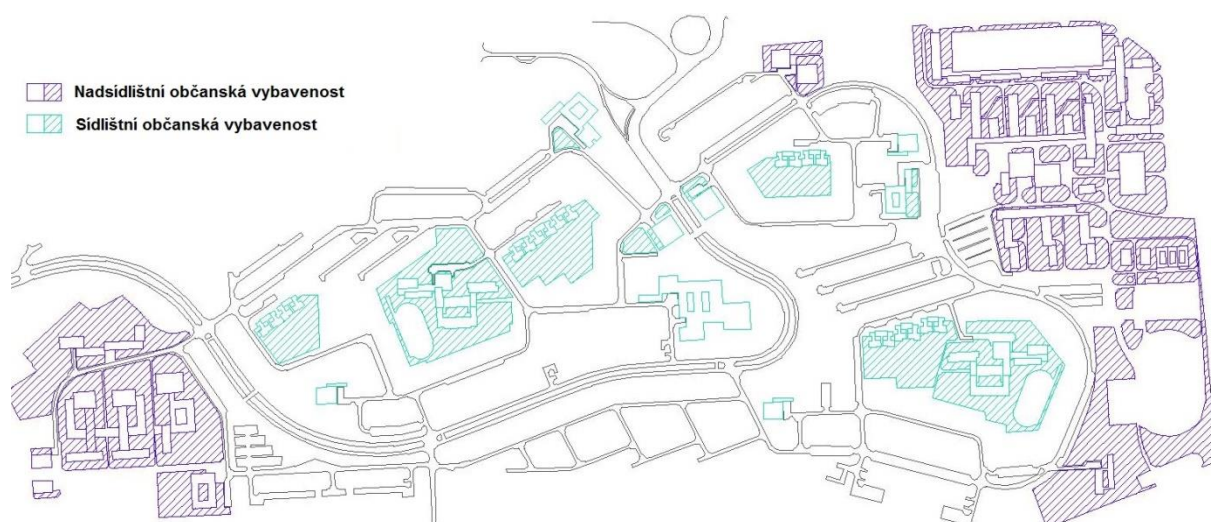
Obrázek č. 21: Schematické zobrazení občanské vybavenosti (zdroj: autorka)

Posun v občanské vybavenosti jsem dále posuzovala z hlavního výkresu územního projektu zóny z roku 1983. Tento plán opět rozděluje občanskou vybavenost na sídlíštní a nadsídlíštní. Stále platí jejich rozmístění v prostoru, tedy že nadsídlíštní občanská vybavenost se nachází mezi hranicí území a obytnou výstavbou a sídlíštní občanská vybavenost mezi bytovou výstavbou.

Změn u nadsídlíštní občanské vybavenosti proběhlo několik. První z nich nastala u areálu školních zařízení na západě území v blízkosti Ocelkovy ulice. Všechny tři budovy určené pro tyto vzdělávací instituce se přemístily směrem na jih a na místě, kde v roce 1981 měla být zvláštní škola, nyní měl být vystavěn domov důchodců. Jediné, co se u vzdělávacích institucí nezměnilo, byla plánovaná výstavba tělocvičny, bazénu a venkovního hřiště. Také z plánu zmizela požární stanice a k ní přimknuté stavby. Další budovou, která se již na plánu nenachází, je budova administrativy, původně plánována mezi nynější ulice Ocelkova a Generála Janouška. Místo této budovy se zde měla postavit budova patřící do sídlíštní občanské vybavenosti, a to konkrétně zdravotní středisko. Mezi dnešní ulicí Chlumecká a Bryksova naopak měla být postavena nadsídlíštní občanská vybavenost v tomto případě budova administrativy. Největší změnou v nadsídlíštní občanské vybavenosti je, že se do řešeného území vrátil prostor s učňovskými závody ČKD, v jehož jižní části stále zůstala naplánována budova sociálního ústavu.

V sídlištní občanské vybavenosti také došlo k několika změnám. První změnou je areál základní školy v dnešní ulici Dygrýnova. Tento areál se o něco zmenšil a základní škola přišla o jednu budovu. Změnu pouze v uspořádání lze najít u areálu dvou mateřských škol a jeslí, které měly být postaveny východně od ulice Dygrýnova. V tomto plánu se tyto vzdělávací instituce řadí vedle sebe a tvoří tak linii. Změnou prošel i kulturní dům, který měl být vystavěn na náměstí Plukovníka Vlčka. Nyní se v budově spolu s kulturním domem měla vybudovat ještě tělocvična a již dříve plánovaná restaurace zůstala zachována, naopak nákupní středisko bylo přestěhováno do vlastní budovy severně od kulturního domu. Naproti přes ulici Ocelkova zůstala zachována budova služeb, do které byl přidán nepotravinový prodej. Nově byla také naplánována budova administrativy v prostoru mezi ulicí Chlumecká a Bryksova. Z původních jeslí a mateřské školy plánované do prostoru mezi ulice Bobkova a Mansfeldova se v tomto plánu staly dvě budovy s mateřskými školami. Také zdravotní středisko, které mělo být mezi ulicemi Mansfeldova a Bryksova, se změnilo na technické služby. Areál základní školy v ulici Bryksova byl také zmenšen, ubyla jedna budova základní školy a přiléhající dvě budovy mateřské školy a jeslí byly přesunuty, takže nově kopírovaly linii ulice Vybíralova. Zbylé budovy s plánovanou občanskou vybaveností byly ponechány.

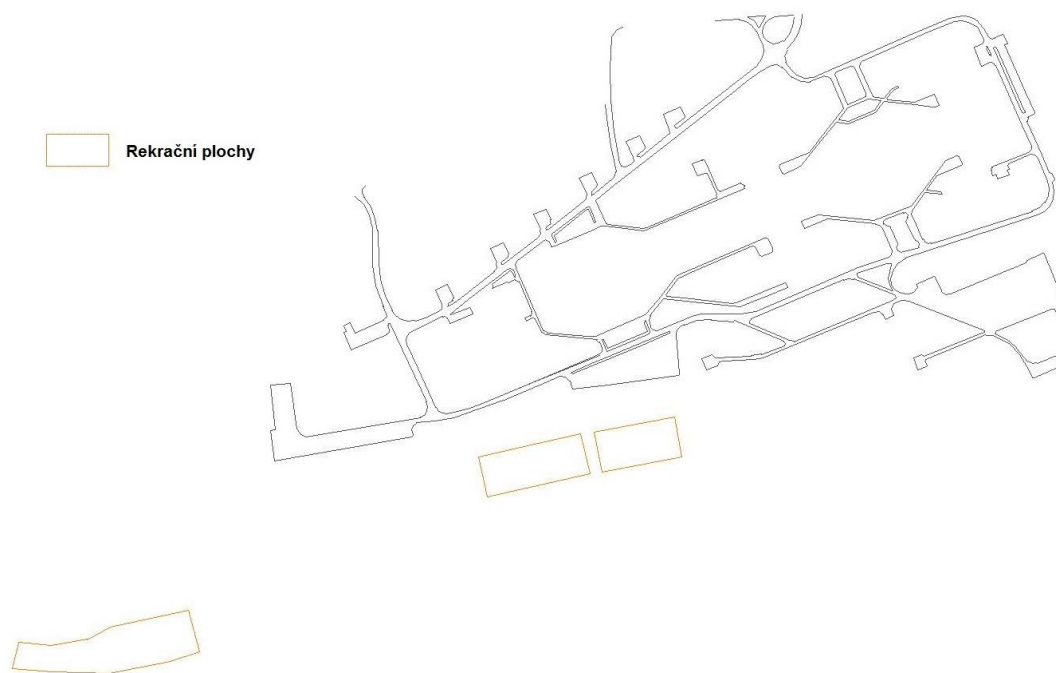
Zůstalo zachováno, že hřiště, které je součástí nějakého vzdělávacího institutu ponese i jeho označení občanské vybavenosti.



Obrázek č. 22: Schematické zobrazení občanské vybavenosti (zdroj: autorka)

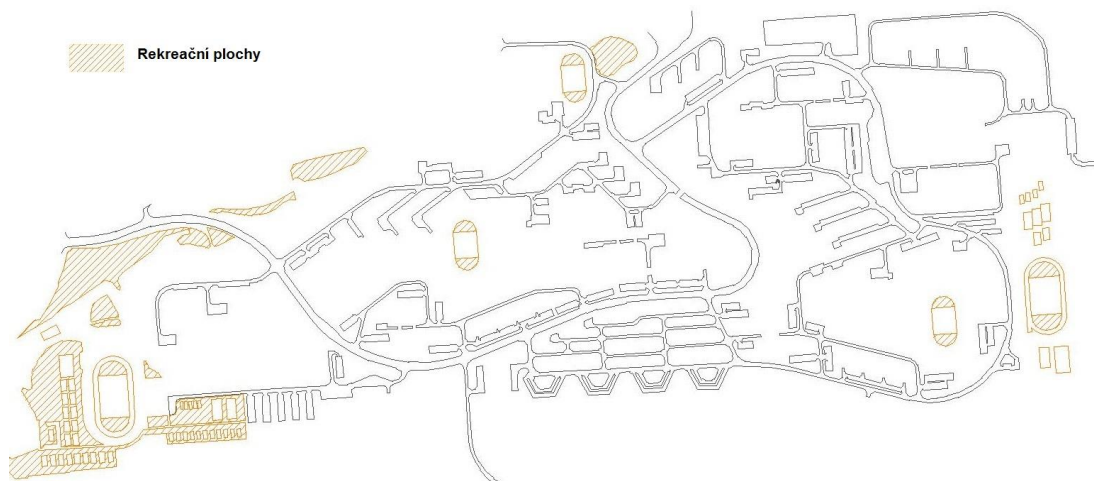
5.3.3 Rekreční plochy

V urbanistické studii z roku 1974 nejsou specifikovány rekreační plochy, ale daly by se za ně považovat plochy zahrádek plánované jižně od bytové výstavby, která se měla nacházet na jižní hranici území. A dále také areál zdraví, který se měl nacházet ještě více na jihu, nicméně stále v docházkové vzdálenosti od sídliště.



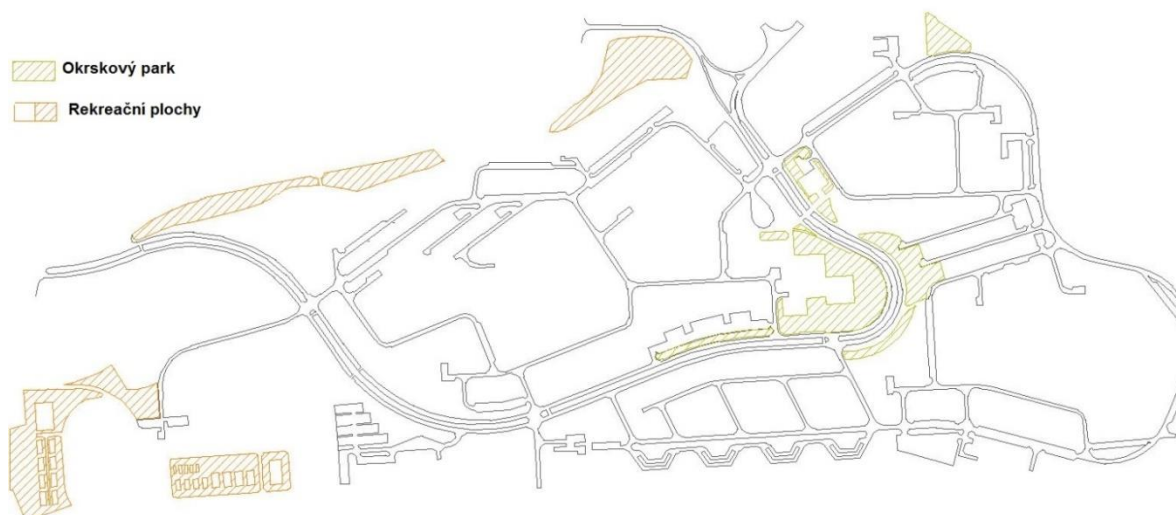
Obrázek č. 23: Schematické zobrazení rekreačních ploch (Zdroj: autorka)

Na rozdíl od plánu z roku 1974 jsou rekreační plochy v hlavním výkrese územního projektu zóny z roku 1978 již přímo vyznačeny a jejich značení odpovídá i loukám. První z nich se nacházejí na západě kolem hřišť přiléhajících k plánovanému hřišti. Větší plocha byla naplánována i na západní hranici řešeného území a v její blízkosti pak měly být i čtyři menší plochy, které měly směřovat do zástavby. Další dvě plochy měly být v blízkosti Aloisova rybníka. Také měly být v blízkosti plánované zvláštní školy a ubytovny. Z plánu je jasné, že tyto plochy označující jak rekreační plochy, tak louky se měly nacházet v přímé návaznosti na všechna plánovaná hřiště u školních zařízení.



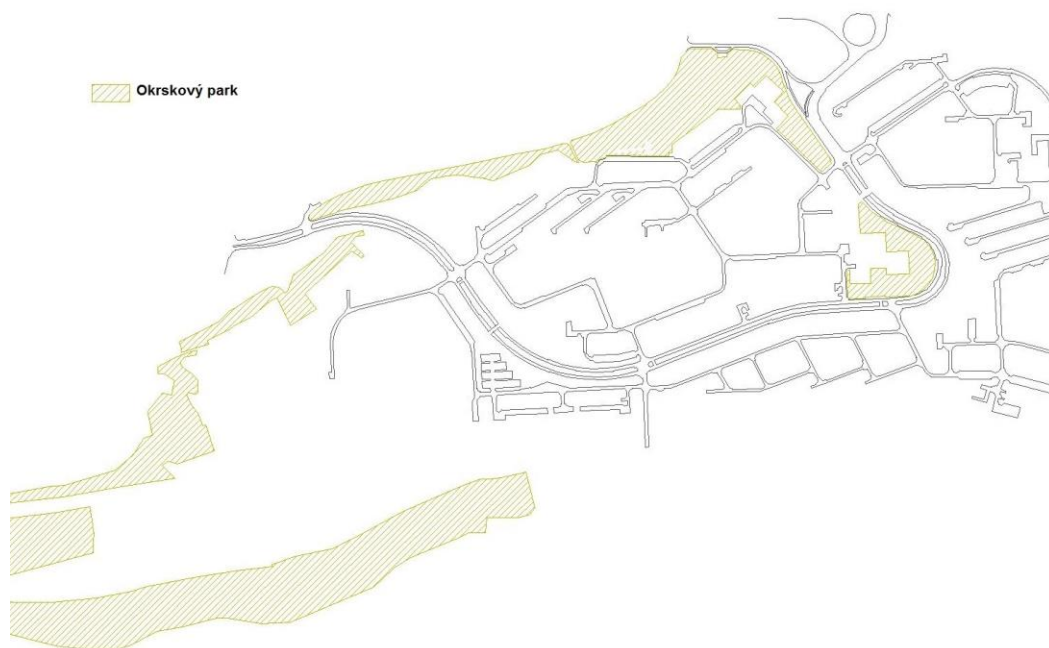
Obrázek č. 24: Schematické zobrazení rekreačních ploch (zdroj: autorka)

Výkres celkové situace z roku 1981 rozlišuje pouze jednu plochu, která označuje sportovní areál a rekreační louky dohromady. V porovnání se starším plánem z roku 1974 jich o něco ubylo. V celém výkresu se nacházejí pouze tři. První z nich se měla vybudovat v okolí hřiště, které mělo přiléhat k plánované zvláštní škole a střední průmyslové škole, ale přestože jsou hřiště plánována i u dalších základních škol, není u nich tato plocha plánována, jako tomu bylo v plánu z roku 1978. Další dvě plochy označené sportovní areál a rekreační louky se nacházejí u hranice se sídlištní částí Černý Most I. První z nich se měla nacházet v prostoru mezi dnešními ulicemi Ocelkova a Pospíchalova. Druhá plocha měla být severně nad rybníkem Aloisov, ten však v tomto plánu není vyznačen. Za rekreační plochy se dá považovat i plocha nazvaná okrskový park. Tento park měl ležet mezi plánovaným kulturním domem a dnešní ulicí Ocelkovou, pokračoval i na východní stranu Ocelkovy ulice naproti kulturnímu domu, kde měl pokračovat směrem na sever až k budově s občanským vybavením služeb.



Obrázek č. 25: Schematické zobrazení rekreačních ploch a okrskového parku (zdroj: autorka)

Výkres z roku 1983 rozděluje opět sportovní areál, rekreační louky a okrskový park. Bohužel se označení v legendě pro sportovní areál a rekreační louky velmi liší od značení ve výkresu a je nemožné tyto plochy určit. Také značení okrskového parku se liší v legendě a v plánu, ale je zde možnost je odvodit. Okrskový park začíná stejně jako v plánu z roku 1981 u kulturního domu, tentokrát však pokračuje mnohem dále. V tomto případě pokračuje souběžně s ulicí Ocelkova a pokračuje podél navazující ulice Cíglerova, kde dále navazuje na ulici Pospíchalova a pokračuje až k rybníku Aloisov a dále až ke křižovatce ulic Pospíchalova a Ocelkova, odtud pokračuje mimo území Černého Mostu na území Dolních Počernic.



Obrázek č. 26: Schematické zobrazení rekreačních ploch (zdroj: autorka)

5.3.4 Vodní plochy

Výkres urbanistické studie z roku 1974 počítal s vodní plochou v podobě dnešního rybníku Aloisov a druhým, který se měl nacházet jižně od křižovatky dnešních ulic Broumarská a Ocelkova, který na výkresu sice není přímo označen, ale je zde zřetelně vidět. Další vodní plochou, se kterou tato urbanistická studie počítala, je veřejné koupaliště, které se mělo nacházet jižně pod územím Černého Mostu na dnešním území Dolních Počernic.

Posun od studie z roku 1974 je vidět již v územním projektu zóny z roku 1978. V tomto plánu je již pouze jedna vodní plocha - dnešní rybník Aloisov.

Celková situace z roku 1981 se vodním plochám nevěnovala, tudíž je neoznačovala, ale rybník Aloisov je zde zřetelně poznat, i když není vyznačen jako vodní plocha.

V plánu z roku 1983 se opět objevuje označení pro vodní plochu, kterou zůstává rybník Aloisov.

5.3.5 Zeleň

V urbanistické studii z roku 1974 není zeleň rozdělována, je vedena v kategorii veřejná zeleň a izolační zeleň, avšak z výkresu není poznat rozdíl. Zeleň je plánována okolo celé naplánované výstavby, nejedná se o jednolitý pás, ale o mnoho menších ploch zeleně. Menší plochy zeleně jsou naplánovány v blízkosti naplánované bytové výstavby.

Hlavní výkres územního projektu zóny z roku 1978 rozděluje zeleň do dvou kategorií. První z nich je stávající vzrostlá zeleň a druhá je ochranná, veřejná a vysoká zeleň. Vzrostlá zeleň se vyskytuje na západní hranici řešeného území a pod plánovanou plochou rekreace a louky taktéž na západní hranici území. Zbylá zeleň, která je ve výkresu zaznamenána, patří do druhé kategorie. Vyplňuje volné prostory mezi všemi ostatními plánovanými plochami a tvoří tak přechod mezi nimi.

Celková situace z roku 1981 používá jiné kategorie pro zeleň. Těmito kategoriemi jsou zeleň rodinných domků, ochranná zeleň a mezibloková zeleň. Zeleň rodinných domků byla naplánována mezi rodinné domy a přilehlé plánované komunikace. Ochranná zeleň byla plánována směrem od bytové zástavby k hranicím řešeného území a odděluje bytovou zástavbu od plánované ulice Ocelkova. Ochranná zeleň chybí pouze na východní hranici území. Mezibloková zeleň byla naprojektována mezi jednotlivé bytové domy a měla tak vytvořit západní a východní celek, které oddělovala ulice Ocelkova.

Zeleň je dle plánu z roku 1983 rozdělena na několik druhů, mezibloková zeleň, ochranná zeleň a stávající vzrostlá zeleň. Mezibloková zeleň se opět objevuje kolem všech bytových domů. Dle mého názoru se ani ochranná zeleň nezměnila, avšak její označení v legendě a v plánu je různé. U stávající vzrostlé zeleně se opět objevuje problém s legendou a měla by tedy dle mého odhadu být na západní hranici území navazující na areál se vzdělávacími institucemi.

5.3.6 Doprava, hromadná doprava a parkovací plochy

Hromadná doprava je posuzována z plánu z roku 1978, a to plánu pro dopravní řešení. Čtyři zastávky MHD byly naplánovány na ulici Ocelkova, další dvě zastávky na ulici Bryksova. Poté jsou v plánu zakresleny zastávky týkající se

Černého Mostu I konkrétně ulice Cíglerova, kde jsou v tomto případě vyznačeny tři zastávky. V plánu jsou zaznamenány i zastávky na ulici Chlumecká, kde jsou zakresleny tři.

Rozdělení funkčních skupin pozemních komunikací jsou v plánu z roku 1978. V území se vyskytují rychlostní komunikace, sběrné komunikace a obslužné komunikace. Za rychlostní komunikaci se v plánu považoval dnešní pražský okruh, který byl plánován za východní hranicí území, a rychlostní komunikace, která byla plánována podél jižní hranice území. Za sběrné komunikace se považovala Ocelkova ulice, Chlumecká ulice a severní část Bryksovy ulice. Zbylé komunikace byly plánovány jako obslužné. V tomto plánu jsou označeny i komunikace v části Černý Most I, kde byly naplánovány pouze obslužné komunikace. V hlavním výkrese územního projektu zóny z roku 1978 je vyznačena i cyklostezka vedená skrz území.

Parkovací plochy jsou posuzovány z plánu pro dopravu v klidu, který byl vytvořen v roce 1981. Pod některými bytovými objekty byla vyprojektována garážová stání. To se stalo v případě bytových objektů v budoucích ulicích Anderleho, Generála Janouška, Smikova, Jichova a Šromova. Stejný princip byl použit také u bytových domů, které jsou zakresleny u křižovatky Generála Janouška a Doležalova. Další garážová stání pod bytovými objekty byla naplánována u objektů v nynější ulici Bryksova, a v bytových objektech, které byly naplánované v prostoru mezi budoucími ulicemi Bobkova a Vybíralova. V plánu pro dopravu v klidu jsou naprojektována i stání pod objekty občanské vybavenosti. Tato místa byla naplánována pod plánovaným kulturním střediskem. Naplánována byla i místa ke stání na ulicích u většiny obytných domů i u občanského vybavení.

5.4 Zhodnocení dostupných studií po roce 1989

Porevoluční studie, které byly dostupné, se věnují nezastavěné části území, konkrétně IV. stavbě a areálu ČKD a přiléhající III. stavbě, kterou přímo ovlivňují. Tento fakt, že se věnují nezastavěným částem, ovlivnilo to, že neřeší Černý Most I, kde se nově plánovala pouze předposlední stanice metra B.

5.4.1 Urbanistická studie rozvoje městské části Černý Most – Východ – průzkumy a rozbory - 1993

Prvním z plánů tedy je urbanistická studie rozvoje městské části Černý Most – Východ průzkumy a rozbory, která byla zpracována na konci roku 1993. Tato urbanistická studie se věnuje východní části sídlištního celku Černý Most II. V této době již byla vystavěna značná část sídliště Černý Most a právě v této řešené části se nacházely volné plochy umožňující budoucí rozvoj území. Jedná se vlastně o nepostavenou IV. stavbu a areál ČKD.

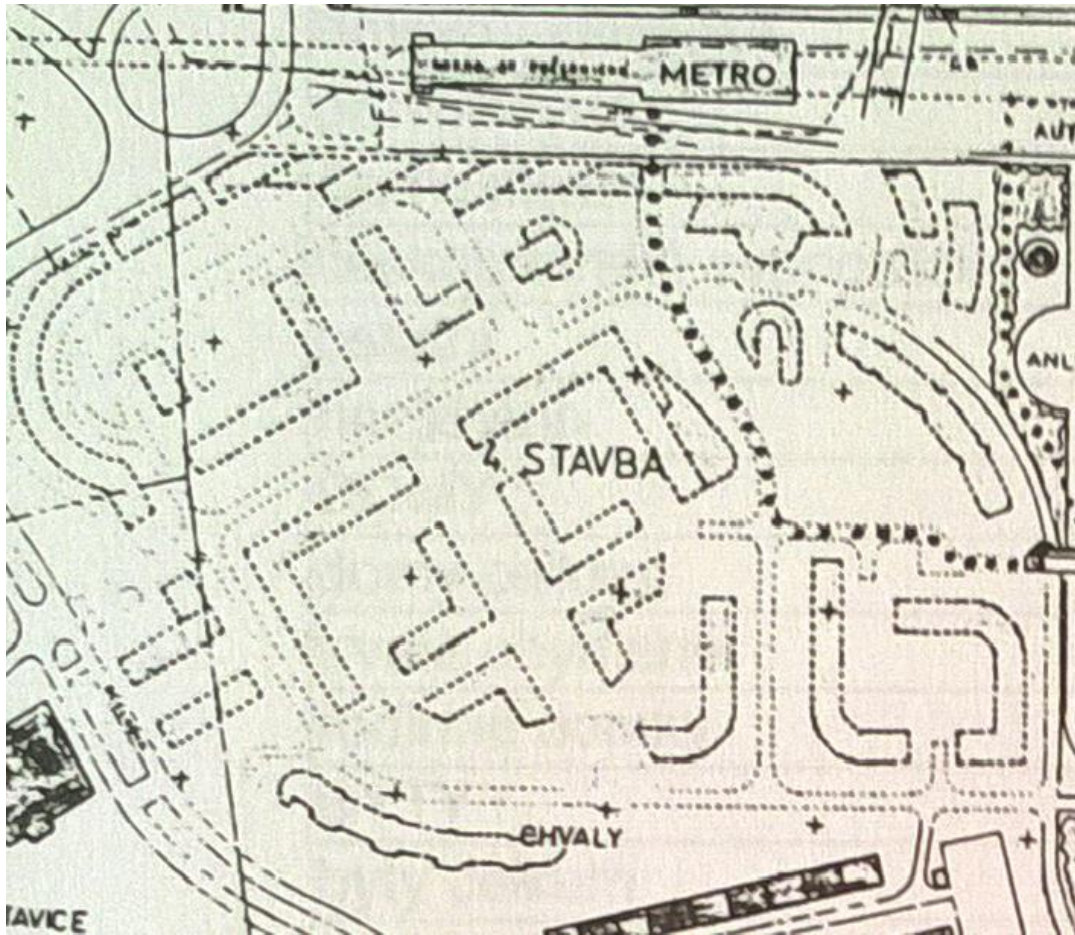
Textová část zhodnocuje vzhledem k obytné kapacitě jako nedostatečnou občanskou vybavenost. Dalším větším problémem, kterému se věnuje, je učňovský závod ČKD na východě území, od jehož vybudování odstoupilo samo ČKD a o tento prostor začali projevovat zájem investoři. ČKD v té době začalo vyjednávat se švýcarskou společností Intershop, která navrhovala vybudování nákupního centra regionálního významu. Z původně plánovaného areálu se stihlo v té době vybudovat pouze odborné učiliště a ubytovací plochy.

Za větší rozvojovou plochu je pak v textové části považován prostor severně od Chlumecké ulice k železniční trati, kde byly plošné technické areály Benziny a Telecomu. Ten však již nepatří do dnešního katastrálního území Černý Most.

V tomto dokumentu je také k dispozici náhled na zastavovací plán IV. stavby sídliště Černý Most II – VHMP – VS 1992, který se mi samostatně nepodařilo sehnat a na kterém je již vyznačená stanice metra B. Právě trase metra se urbanistická studie z roku 1993 také věnuje. Můžeme se zde dočíst, že na území Černého Mostu byly plánovány dvě stanice. Tehdy se měly jmenovat Černý Most a Počernická. Stanice Černý Most (dnešní Rajska zahrada) měla plnit funkci místní obsluhy sídliště a také fungovat jako přestupní bod na autobusy MHD. Stanice měla být vybudována jako nácestná, umístěná do prostoru tehdy již vybudovaných parkovišť. Stanice Počernická (dnešní stanice Černý Most) byla plánována jako konečná stanice metra B. Již tehdy byla plánována jako povrchová stanice, také bylo naplánováno přiléhající autobusové nádraží, jehož příjezdová stání měla být vybudována podél odjezdového nástupiště metra, odjezdová naopak tak, aby nebyla narušena pěší cesta mezi zástavbou a stanicí metra. Vybudováním tohoto autobusového nádraží se mělo

zamezit negativním dopadům dálkových autobusů, které do té doby územím projížděly. Z dopravy je zde řešeno i funkční členění komunikací a jejich tehdejší stav. Největší podíl měly obslužné komunikace, které hlavně zajišťovaly dopravní obsluhu stávající zástavby a v některých z nich byla navržena parkovací stání. Do skupiny sběrné komunikace byla zařazena ulice Chlumecká, která vedla na severu zástavby a ulice Ocelkova, která tvořila hlavní vnitřní komunikaci v sídlišti. Okolo sídliště Černý Most tehdy vedly z kategorie dálnice a rychlostní komunikace D 11, silnice I/10 a expresní okruh. Poslední řešenou kategorií jsou nemotoristické komunikace. V té době jich bylo na řešeném území minimálně a do budoucna bylo plánováno tento stav zlepšit. Také je zde řešena doprava v klidu. Odstavování vozidel probíhalo v té době hlavně na parkovištích a v odstavných pruzích na pozemních komunikacích, která měla sloužit převážně pro obytné domy a velkokapacitní parkoviště byla realizována v okrajových částech sídliště.

Ohledně bytové výstavby neměla tato urbanistická studie příliš mnoho prostoru na změny, jelikož většina prostoru byla již zastavěna. Jediná zatím nevybudovaná IV. stavba již byla v realizaci a měla vybudovanou infrastrukturu. Jelikož se III. stavba realizovala podle plánů z minulého režimu, byl její stav dle tohoto dokumentu do budoucna považován za nevyhovující a ve IV. stavbě se snažily její standard navýšit v oblasti obytného standardu a více městského výrazu území. Na výkresu, který je součástí této studie, můžeme vidět její návrh, i když se jedná o studii směřovanou k plánovanému obchodnímu centru. Jedná se o bloky domů, které byly vytvořeny z jednotlivých řad domů, a vytvářely poloveřejný prostor ve svém středu. Je tedy o zřejmý návrat k blokovému způsobu zastavění.



Obrázek č. 27: Ukázka navrhovaného zastavěné na území IV. stavby (zdroj: Urbanistická studie rozvoje městské části Černý Most – Východ – průzkumy a rozbory – 1993)

Další důležitá kapitola se věnuje zeleni a jejímu tehdy aktuálnímu zastoupení. Téměř vůbec nebyly zastoupeny v území parky. Ve III. stavbě Černého Mostu byla zastoupena sadovnická úprava sídliště na rozloze cca 19 ha včetně zastavěné plochy. Z plánu, který souvisí s touto kapitolou, je zřejmé, že zeleň byla zastoupena hlavně ve III. stavbě.

5.4.2 Urbanistická studie rozvoje městské části Černý Most – Východ – koncept urbanistické studie – 1994

Tato urbanistická studie se věnuje stejnému území jako předchozí urbanistická studie a využívá její rozbory a průzkumy.

V této urbanistické studii je poprvé zaznamenán plán na výstavbu Centra Černý Most, kde byl původně naplánován učňovský areál ČKD. Jak bylo naznačeno v roce 1993, ČKD se dohodlo s obchodní organizací Intershop holding. Již tehdy se počítalo s tím, že Centrum Černý Most bude nadregionálního významu a mělo se vystavět první víceúčelové obchodně – společenské centrum na území České

republiky. V původně plánovaném areálu učňovského závodu nebyla plánována pouze výstavba nákupního centra, ale i kanceláří, ubytování, kulturních a rekreačních budov a mnoho dalšího. Navrhované služby: prodejní plochy včetně restaurací, nákupní pasáže, multiplex kino, administrativní prostory, hotel, zahradní a výstavní pavilon, venkovní parkoviště a podzemní parkoviště. Výstavba tohoto centra také měla vyřešit nedostatek kulturního vyžití.

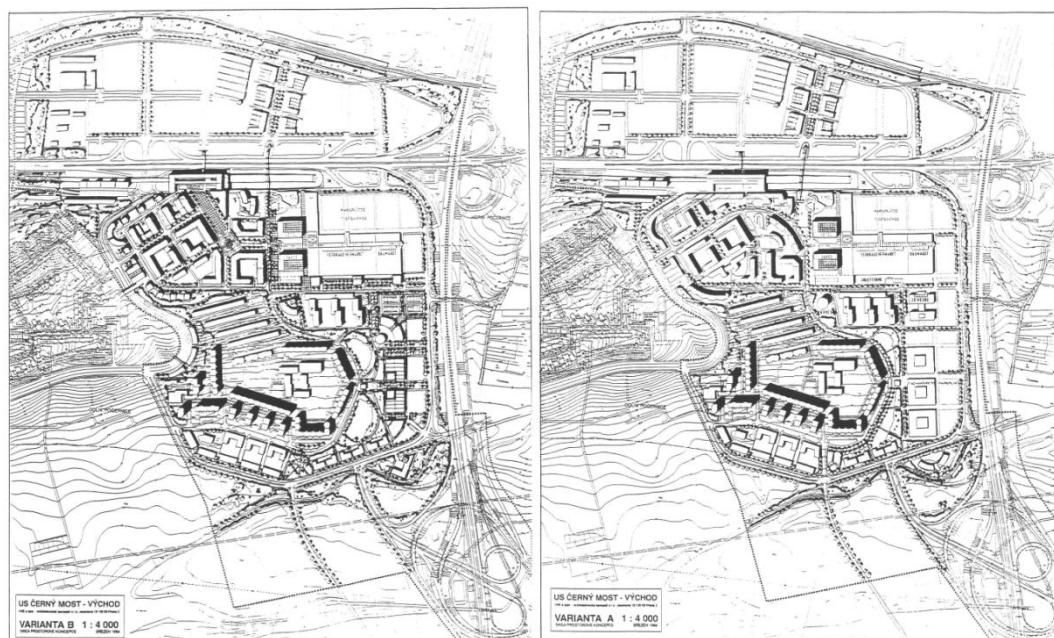
Opět jako v urbanistické studii z roku 1993 byl prostor severně od ulice Chlumecká považován za atraktivní pro investory, protože se jednalo o poměrně velký volný prostor, který dobře navazoval na okolní dopravní infrastrukturu. Dle urbanistické studie zde měla být vybudována především nerušící výroba, služby a jiné komerční aktivity, ale také třeba služební byty. Pro toto území byl v té době jediný konkrétní plán - výstavba Makra. Celé tento prostor dnes již nepatří pod katastrální území Černého Mostu.

S konečnou platností bylo také rozhodnuto o dokončení trasy metra B a výstavbou přilehlého autobusového nádraží, čímž se zdatelně zvýšila atraktivita pro investory, protože celé území mělo být mnohem dostupnější. Prodloužení trasy bylo naplánováno jako povrchové, vedené v uzavřeném tubusu, čímž se vytvořila bariera podél ulice Chlumecká. Nově vytvořenou barieru mělo být možné překročit pouze pomocí podjezdů nebo pěších lávek. Taktéž se do zájmu dostala samotná konečná stanice a nejbližší prostor, který měl být využit komerčním způsobem.

Důležitou kapitolou je doprava. V urbanistické studii je důsledně dodržováno rozdělení dopravy pro sídliště a pro Centrum Černý Most, ta nebudou přímo propojena. Kromě výstavby metra je nově plánovaná i výstavba železniční zastávky na trati, která vede na severní hranici řešeného území, avšak mimo území Černého Mostu. Také doprava v klidu je zde rozvedena. Parkovací stání pro areály Centra Černý Most a Makro byly řešeny podle požadavků provozovatelů. Prostory v blízkosti metra byly špatně dostupné a v době vytváření této urbanistické studie ještě nebylo přesně jasné, jak budou využity okolní budovy a proto zde bylo prozatím naplánováno 304 stání. Jako problémová se ukázala III. stavba, protože zde bylo vybudováno 500 stání, ale požadavky již tehdy byly na 1231 stání. Avšak tato urbanistická studie tento problém nevyřešila, pouze na něj upozornila. Aby se podobnému problému vyhnula IV. stavba, byla zde naplánována výstavba

podzemních garáží. Spolu s výstavbou metra bylo severně od Chlumecké ulice naplánováno záchytné parkoviště. Také se uvažovalo o rozšíření pěší a cyklistické dopravy. Pěší cesty se měly budovat hlavně od nově naplánované železniční zastávky směrem na jih ke stanici metra. Od konečné stanice metra pak měly pěší cesty vést západně do sídliště, východně podél Centra Černý Most. Cyklistické stezky pak byly plánované společně s pěšími v jižní části.

V oblasti bytové výstavby se v rámci této urbanistické studie příliš nezměnilo, stále probíhala plánovaná IV. stavba, která kvůli rozestavěným inženýrským sítím nemohla být příliš změněna. Stavební povolení pro tuto stavbu bylo vydáno v roce 1989. Nové řešení změnilo hlavně výškovou hladinu, která již nebyla tak vysoká oproti typické sídlištní zástavbě a měla dosahovat maximálně šesti podlaží. Bytová výstavba byla plánována jako smíšená, tedy i s občanskou vybaveností v parteru domů. Obytný soubor byl plánován jako městská zástavba blokového charakteru. V době vytváření této urbanistické studie byla III. stavba již dokončena a téměř úplně byla obydlena. Můžeme zde najít několik návrhů, které se ale blíží původnímu návrhu z roku 1993.



Obrázek č. 28: Ukázka dvou návrhů zastavění pro čtvrtou stavbu (zdroj: Urbanistická studie rozvoje městské části Černý Most – Východ – koncept urbanistické studie – 1994

Poprvé se zde setkáváme s možností výstavby nového typu vybavenosti, a to církevního kostela, který měl být postaven u stanice metra.

V již tehdy realizované části sídliště Černý Most byla situace ohledně zeleně vcelku negativní. Sídlištní zeleň byla neuspořádána a nevytvářela ucelený systém. V plánu byly komornější parkové úpravy, ozelenění vnitrobloků, areálová zeleň a podobné drobné změny. Za větší celky vhodné pro rekreaci byly považovány celky mimo území Černého Mostu jako například Xaverský háj.

5.5 Realizace výstavby sídliště Černý Most

Jako první byla realizována stavba sídliště Černý Most I na severozápadě území. Výstavba započala v 70. letech minulého století. Dle leteckého snímku z roku 1975 je zřejmé, že v tomto roce na území výstavba ještě nezačala. Podle dokumentu s názvem úprava časových plánů pro sídliště Černý Most, který vypracoval Ing. arch Vajzr, právě v roce 1975 měly začít přípravné práce, konkrétně příprava pro kanalizaci.



Obrázek č. 29.: Letecký snímek z roku 1975 (zdroj: <http://mpp.praha.eu/OrtofotoArchiv/>)

Dle výše zmíněného dokumentu měla bytová výstavba začít v roce 1976. Bytová výstavba měla být ukončena v roce 1983. Souběžně s bytovou výstavbou měla být realizována i výstavba občanské vybavenosti. Dle leteckého snímku z roku 1988-1989 je zřejmé, že celé území sídliště Černý Most I je již postaveno. Na celém území se jedná o panelové domy, které byly vystavěny do jednotlivých řad. Jak je ze snímku také patrné, již započala výstavba na území Černého Mostu II. Jedná se o I.

stavbu této části, konkrétně o její jižní část včetně výstavby základní školy. Také byla rozestavěna III. stavba, která se nachází na východě celého území. Dále je rozestavěn tehdy ještě plánovaný učňovský závod ČKD. Stejně jako u Černého Mostu I i zde se jedná o výstavbu panelových domů, které byly řazeny do řad vedle sebe. Prvně se zde objevuje řazení domů do dvou řad, které se spojují a tvoří tak písmeno L.



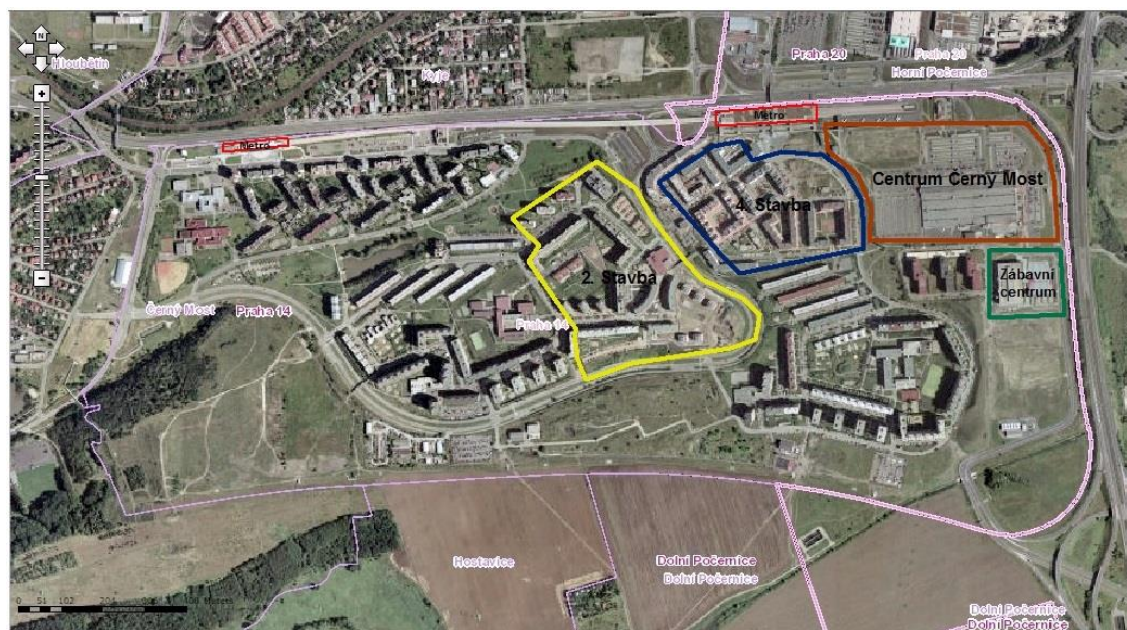
Obrázek č. 30: Letecký snímek z roku 1988-1989 (zdroj: <http://mpp.praha.eu/OrtofotoArchiv/>)

Letecký snímek z roku 1996 ukazuje, jak postupila výstavba sídliště Černý Most II. Již kompletně byla dostavěna I. stavba. Také i III. stavba byla plně dokončena. Nově byla započata II. stavba, která se nachází západně od Ocelkovy ulice. Z této stavby bylo hotovo v roce 1996 téměř vše kromě bytových domů na náměstí Plukovníka Vlčka a části ulice Dygrýnova. Nově započala výstavba jižně od Ocelkovy ulice, a to parkoviště a budovy v jeho blízkosti. Z občanské vybavenosti byl hotov obchodní dům Hasso, ale i poliklinika a domy sloužící mateřské škole. Opět jsou domy stavěny do řad, některé z těchto řad na sebe navazovaly a tvořily písmeno L. Je patrné, že započala i výstavba čtvrté stavby. Pokud se zaměříme na severní část území, je patrné, že jsou již ve výstavbě obě stanice metra - stanice Rajská zahrada a Černý Most. Je také zřejmé, že již započala výstavba obchodního Centra Černý Most.



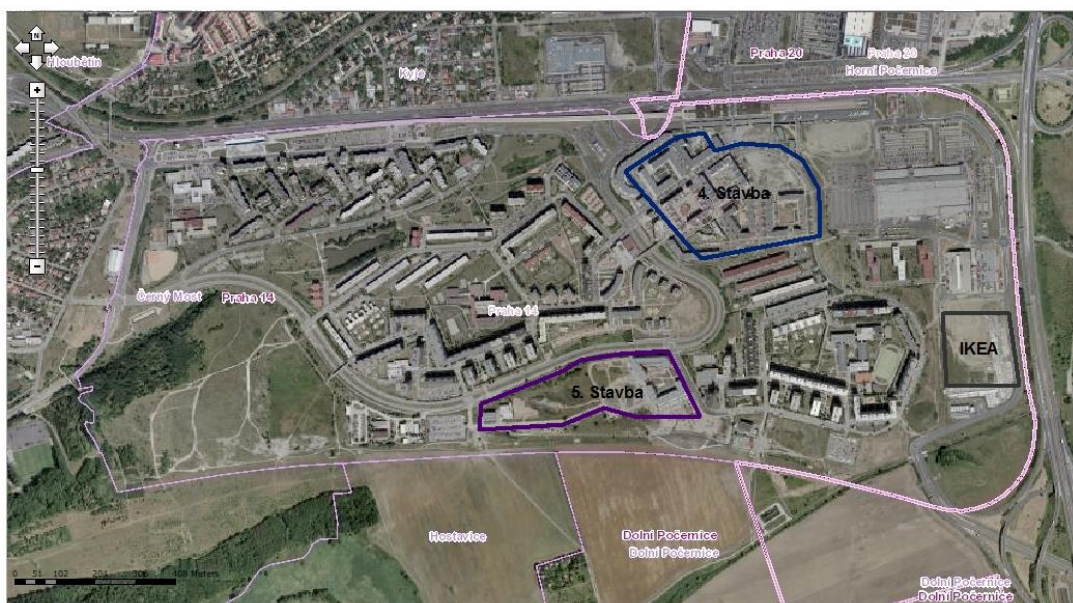
Obrázek č. 31: Letecký snímek z roku 1996 (zdroj: <http://mpp.praha.eu/OrtofotoArchiv/>)

Ze snímku z roku 2001 je patrné, že II. stavba sídliště Černý Most II byla dokončena, tedy včetně bytové výstavby na náměstí Plukovníka Vlčka. Podle snímku je patrné, že pokročila výstavba IV. stavby, která se nachází na severu území, a byla i téměř dokončena. Již se však nejedná o bytové domy řazené do řady do tvaru písmena L. Většinou dva tyto útvary tvoří dohromady čtverec, tím vznikly vnitrobloky a v nich poloveřejný prostor. Dále již byly postaveny obě stanice metra B. Výstavba Centra Černý Most je dokončena společně s budovou zábavního centra jižně od nákupního centra.



Obrázek č. 32: Letecký snímek z roku 2001 (zdroj: <http://mpp.praha.eu/OrtofotoArchiv/>)

Letecký snímek z roku 2003 ukazuje, že IV. stavba Černého Mostu II byla již dokončena. Nově začala V. stavba v místech, kde byla plánována výstavba rodinných domků. Místo rodinných domků se zde však začaly stavět bytové domy. Bytové domy byly stavěny do řad, které spolu utvořily písmeno U. Dvě tyto formace vytvořily blok s vnitroblokem a poloveřejným prostorem. V tomto roce však byl postaven teprve první z bloků. Dále je patrná pokračující výstavba pod Centrem Černý Most, v místech budoucího obchodního domu IKEA.



Obrázek č. 33: Letecký snímek z roku 2003 (zdroj: <http://mpp.praha.eu/OrtofotoArchiv/>)

Tento snímek z roku 2007 ukazuje, že V. stavba Černého Mostu II již byla dokončena. Celá stavba byla realizována stejným způsobem tedy domy řazenými do řad a do tvaru písmene U. Je také patrné, že již započala bytová výstavba jižně pod Ocelkovou ulicí. Další změnou je dokončení výstavby pod Centrem Černý Most, tedy obchodního domu IKEA.



Obrázek č. 34: Letecký snímek z roku 2007 (zdroj: <http://mpp.praha.eu/OrtofotoArchiv/>)

Snímek z roku 2011 ukazuje, že bytová výstavba jižně od Ocelkovy ulice pokročila. Již jsou patrné bytové domy postavené do tvaru L. Další podstatnou změnou je viditelná přestavba Centra Černý Most, která v té době začínala.



Obrázek č. 35: Letecký snímek z roku 2011 (zdroj: <http://mpp.praha.eu/OrtofotoArchiv/>)

Na tomto snímku z roku 2013 je zřejmé, že výstavba jižně od Ocelkovy ulice pokročila. Nově přibýly bytové domy. Ze snímku je také zřejmé, že začaly přípravné práce pro realizaci rodinných domů, které jsou plánovány jižně od Ocelkovy ulice.

z Cíglerovy ulice směrem na jih do území. Na ni kolmo navazuje druhá jednosměrná komunikace, která pak ústí na ulici Pospíchalovu. Dvojice jednosměrných ulic jsou popisovány z východu na západ. První dvojicí jednosměrných ulic jsou ulice Ronešova a Volkova. V ulici Ronešova se vystavělo pět bytových domů, v ulici Volkova pak devět bytových domů. Další dvojicí je ulice Trytova a Paculova. V ulici Trytova je vystavěno šest bytových domů a v ulici Paculova sedm bytových domů. Třetí dvojicí je ulice Bouřilova, kde se vystavělo osm bytových domů, a ulice Bojčenkova, kde bylo postaveno sedm bytových domů. Poslední dvojicí je ulice Bratří Venclíků a ulice Vlčkova. V ulici Bratří Venclíků bylo postaveno pět bytových domů, z čehož dva slouží jako obecní úřad městské části Praha 14. V ulici Vlčkova bylo vystavěno sedm bytových domů. Poslední ulicí, ve které proběhla bytová výstavba, je ulice Cíglerova, kde bylo postaveno 18 bytových domů. Výška budov se pohybuje mezi 11 až 5patry.



Obrázek č. 37: Úřad městské části Prahy 14 v ulici Bratří Venclíků (zdroj: autorka)

5.6.1.3. Občanská vybavenost

Největší koncentraci občanské vybavenosti můžeme nalézt na západě řešeného území v ulici Bratří Venclíků. Jak již bylo zmíněno, dva bytové domy byly upraveny pro potřeby MÚ Prahy 14. Další občanskou vybaveností v této ulici je komplex naproti městskému úřadu, ve kterém lze najít poštu, supermarket, textil, restauraci a několik menších provozoven. Před tímto komplexem se nachází parkoviště pro jeho zákazníky.



Obrázek č. 38: Komplex s občanskou vybaveností a parkovištěm pro zákazníky (zdroj: autorka)

Směrem na jih od tohoto komplexu je soukromé gymnázium a základní škola. K těmto vzdělávacím institucím patří i sportovní hřiště. Další občanská vybavenost se již nachází v bytové zástavbě. V ulici Vlčkova je policejní stanice a mateřské centrum. V ulici Bojčenkova byl postaven dům sociálních služeb. V ulici Paculova se vystavěla mateřská školka. Další občanská vybavenost je dále v ulici Cíglerova, je tam restaurace, naproti stanici metra stojí malý stánek s občerstvením. Menší provozovny v parteru domů jsou na křižovatkách ulice Cíglerova s ulicemi Bratří Venclíků, Bouřilova a Trytova. Jedná se o večerky v případě ulice Bouřilova o restauraci. I stanice metra Rajská Zahrada, v ulici Cíglerova, má vlastní provozovny ve třetím patře stanice. Do občanské vybavenosti můžeme zahrnout i vystavěné hřiště v blízkosti městské policie, které má momentálně podobu venkovní posilovny. Hřiště byla realizována i v ulicích Paculova a Volkova.

5.6.1.4 Rekreční plochy

Za rekreační plochy se dá v tomto území považovat prostor u hřiště, které spadá pod základní školu a gymnázium. Jiné rekreační plochy se v území nenacházejí.

5.6.1.5 Vodní plochy

Na území Černého Mostu I není žádná vodní plocha. To se shoduje s plány ze 70. let, i když v nich je vyznačen rybník Aloisov, který však spadá do území Černého Mostu II.

5.6.1.6 Zeleň

Zeleň se v území vyskytuje především jako pásy zeleně, které oddělují komunikace pro pěší od bytových domů. O něco větší plochy zeleně jsou mezi jednotlivými celky bytových domů. Například mezi celky domů v ulicích Cíglerova, Bouřilova, Bojčenkova a Trytova, kde prostor mezi nimi tvoří nepravidelný čtyřúhelník, který je právě vyplněn popisovanou zelení. I v okolí základní školy a gymnázia se nachází plocha veřejné zeleně. Většina zeleně na tomto území není příliš udržovaná ani nijak upravovaná, jedná se hlavně o volně rostoucí trávniky a menší keře.

5.6.1.7 Hromadná doprava a parkovací plochy

Jak již bylo řečeno, zastávky MHD jsou v ulicích Broumarská a Cíglerova. V ulici Broumarská se jedná o jednu zastávku autobusu. V ulici Cíglerova se nachází dvě autobusové zastávky, jedna z nich přímo navazuje na zastávku linky metra B Rajská zahrada.



Obrázek č. 39: Zastávka metra Rajská zahrada a autobusová zastávka v ulici Broumarská (zdroj: autorka)

Největší počet parkovacích stání na řešeném území je v prostoru mezi tubusem metra a Cíglerovou ulicí. Zde leží pět záchytných parkovišť, ze kterých jsou tři zpoplatněna a hlídána. Další větší počet parkovacích ploch je před komplexem s občanskou vybaveností, které je zdarma pouze pro zákazníky zdejších provozoven. Dále se v území nacházejí parkovací stání v ulicích. V jednosměrných ulicích je

povoleno parkovat po obou stranách vozovky a jedná se o podélná stání. V ulici Cíglerova je dovoleno parkovat pouze na jedné straně vozovky, a to jen v určitých částech. V této ulici se vyskytují dva typy parkovacích stání - podélné a šikmo k pozemní komunikaci. V ulici Pospíchalova je také povoleno parkování pouze na jedné straně vozovky, jedná se o kolmá stání. Z ulice Pospíchalova je možný vjezd na parkoviště, které svoji polohou zasahuje do území Černého Mostu II.

5.6.1.8 Porovnání s plány

Území Černého Mostu I. v dnešní podobě se nejvíce přiblížila studie podrobného územního plánu sídliště Černý Most z roku 1973. Nicméně je zde několik podstatných rozdílů. V plánu z roku 1973 je jinak navržena silniční síť. V plánu jsou budoucí ulice Vlčkova, Bojčenkova, Paculova a Vokova propojeny, což ve skutečnosti není. Také umístění občanské vybavenosti ve výše zmíněných ulicích je rozdílné, protože plánováno bylo jižně od těchto komunikací, zatímco realizovány byly na plánovaných spojnicích těchto ulic. Jejich využití je podobné plánu, jen jesle nahradila policejní stanice. Výstavba základní školy byla dodržena, ale nebylo k ní plánované gymnázium, které se zde momentálně nachází. Ostatní občanská vybavenost odpovídá plánům co se týče umístění. Co se bytové výstavby týče, byla plánována v menší měřítku, než byla uskutečněna. Výška zástavby se také téměř dodržela, nedošlo k žádným větším výkyvům. Dalším rozdílem jsou parkoviště, která byla plánována jako garáže, což se neuskutečnilo. Množství těchto stání ovlivnila pozdější výstavba stanice metra. Dalším rozdílem je počet vodních ploch. V plánu jsou zaneseny dvě vodní plochy, dnes můžeme v území najít pouze jednu spadající spíše pod černý Most II.

5.6.2 Černý Most II

Černý Most II. byl také vystavěn na území, které bylo plánováno jihovýchodně od Černého Mostu II. Hranici mezi těmito dvěma územími tvoří ulice Pospíchalova.

5.6.2.1 Doprava

Pátevní komunikací pro území sídliště Černý Most II je ulice Ocelkova, která prochází od západu směrem na východ a stáčí se přes střed zastavěného území směrem k Chlumecké ulici, kde se na ni napojuje. Pro chodce byly postaveny tři

mosty pro pěší, které vedou nad páteřní komunikací. V území také můžeme najít pěší zónu v ulici Kučerova.



Obrázek č. 40: Pěší most vedoucí nad ulicí Ocelkova (zdroj: autorka)

Zbylé komunikace můžeme zařadit mezi místní komunikace obslužné, kde poměr obousměrných ulic je poměrně vyvážený. V území však můžeme najít i komunikace s vyloučením motorového provozu, konkrétně část ulice Kučerova.

5.6.2.2 Bytová výstavba

Bytová výstavba na území Černého Mostu II byla realizována ve všech komunikacích, včetně páteřní komunikace, kterou je ulice Ocelkova.

Bytová výstavba bude popisována opět podle jednotlivých staveb. Pod území I. stavby spadají ulice Andrlého, Šromova, Smílkova, Jíchova. Dále pak ulice Vašátkova a Generála Janouška, která částečně zasahuje i do II. stavby. Celkově v těchto ulicích bylo postaveno 93 domů. Jejich postavení v prostoru odpovídá výkresu z roku 1983. Pod II. stavbu spadají ulice Dygrýnova, Breicetlova, Irvingova a také přesahující ulice Generála Janouška a Vašátkova a náměstí Plukovníka Vlčka. Celkově se v tomto území postavilo 63 bytových domů. Toto navýšení je dáno především výstavbou bytových domů na náměstí Plukovníka Vlčka a v ulicích Irvingova a Dygrýnova. Kromě těchto přidaných bytových domů jejich postavení v prostoru odpovídá výkresu z roku 1983. Domy, které nebyly v tomto výkresu, jsou postaveny do řad. Na území III. stavby se nacházejí ulice Kapitána Stránského,

Vybíralova, Kuttelwascherova, Fejfarova, Františkova a část ulice Bryksova. Dohromady se zde postavilo 76 bytových domů, jejichž postavení v prostoru opět odpovídá plánu z roku 1983, byť se zde postavilo o něco méně domů, je to dáno tím, že některé řady mají o jeden dům méně. Budovy v těchto třech stavbách dosahují výšky od 3 pater do 11 pater. Na území IV. stavby se nacházejí ulice Bobkova, Maňáková, Kučerova, Mansfeldova a zbývající část ulice Bryksova včetně její části na východě území. Dohromady zde bylo postaveno 113 domů. Většina je stavěna blokovým způsobem zástavby, ale najdeme zde i řady bytových domů. Pod V. stavbou najdeme ulice Ocelkova, Marešova, Šedova, Arnošta Valenty, Hlad'ova a část ulice Bryksova. Celkem bylo postaveno 40 bytových domů, které jsou realizovány do blokové výstavby. Bytové domy se zde pohybují ve výšce 4. až 6. patra.

5.6.2.3 Občanská vybavenost

Občanskou vybaveností, která přesahuje význam sídliště, je obchodní centrum s názvem Centrum Černý Most, kterému se blíže budu věnovat v pozdější kapitole. V blízkosti Centra Černý Most bylo postaveno sportovní a zábavní centrum, které je momentálně nevyužito, a obchodní dům IKEA. Obchodní dům místního významu je obchodní dům Hasso, který byl vystaven v ulici Breicetlova.



Obrázek č. 41: Obchodní dům Hasso v ulici Breicetlova (zdroj: autorka)

V tomto obchodním domě se nachází kromě supermarketu, také fitness centrum, restaurace a drogerie. Samostatně vystavěným obchodem je pak obchod s nábytkem

IDEA v ulici Vašátkova. Podobnou koncentraci menších provozoven můžeme nalézt i na autobusovém nádraží a na konečné zastávce metra. Důležitou občanskou vybaveností je poliklinika v ulici Himrova, ve stejné budově i restaurační zařízení a lékárna.



Obrázek č. 42: Poliklinika v ulici Himrova (zdroj: autorka)

Zdravotní středisko bylo také vystavěno v ulici Kapitána Stránského, ve které se nachází i veterinární klinika a restaurační zařízení. Na území Černého Mostu II se realizovala výstavba dvou základních škol. První byla postavena v ulici Dygrýnova a jedná se o základní školu Generála Janouška. Druhou je pak základní škola Vybíralova v stejnojmenné ulici, na kterou plynule navazuje gymnázium. Obě tyto vzdělávací instituce mají vlastní sportovní hřiště. Na území se nachází několik mateřských škol. V jižní části území pak v ulici Vybíralova, byly vystavěny i jesle. Další mateřskou školou v tomto území je školka v ulici Bobkova. V západní části řešeného území byla mateřská škola vystavěna v ulici Šebelova a v ulici Generála Janouška. S mateřskou školou v ulici Generála Janouška sousedí městská knihovna. Na území bylo vybudováno i několik hřišť a to v ulicích Vašátkova, Šebelova, Hlad'ova, Bryksova, Maňáková. V severní části území jsou vybudována hřiště ve vnitroblocích domů. V ulici Kapitána Stránského se nachází i okrsková služebna městské policie. Druhá služebna je v ulici Bryksova, je to však služebna pro Kyje. V ulici Vašátkova byl jeden bytový dům použit pro provozování hotelu. Pro úřad práce byl vyčleněn jeden bytový dům v ulici Generála Janouška. Na území můžeme

najít i menší provozovny, které jsou umístěny v parteru domů. Nejvíce těchto provozoven je na severu území, kde se s nimi počítalo již během výstavby. Provozovny zde můžeme najít v ulicích Mansfeldova, Maňákova, Kučerova, Bobkova a Bryksova. Jedná se hlavně o potraviny, restaurace a salony krásy. I ve zbytku území jsou tyto malé provozovny a to konkrétně v ulicích Šromova, Doležalova, Dygrýnova, Bryksova, Breitcetlova, Ocelkova, náměstí Plukovníka Vlčka, Kapitána Stránského a Vybíralova. Opět se jedná převážně o potraviny, restaurační zařízení a salony krásy.

5.6.2.4 Rekreční plochy

Největší rekreační plochou v tomto území je park v okolí rybníka Aloisov, tento park je nazýván jako centrální park a jedná se o plochu zeleně, která odděluje území Černý Most I a Černý Most II. Další rekreační plochy leží v okolí hřišť, která jsou v blízkosti základních a mateřských škol.



Obrázek č. 43: Centrální park (zdroj: autorka)

5.6.2.5 Vodní plochy

Hlavní vodní plochou celého území je rybník Aloisov, který leží na severozápadě řešeného území. Tento rybník se nachází na bezejmenném potoku.



Obrázek č. 44: Rybník Aloisov (zdroj: autorka)

5.6.2.6 Veřejná zeleň

Největší plochou s veřejnou zelení je již zmíněný centrální park v okolí zdejšího rybníka, který pokračuje až ke křižovatce Pospíchalova a Cíglerova. Další větší plocha zeleně, která však není uspořádána jako park, se nachází v prostoru mezi náměstím Plukovníka Vlčka a ulicí Ocelkova. Poslední větší plocha zeleně, která bohužel není využita, se nachází na severu území kousek od stanice metra Černý Most. Menší plochy zeleně se stejně jako na území Černého Mostu I, nacházejí v blízkosti bytových domů, kde oddělují pozemní komunikace od bytové výstavby. To se však netýká části na severu území, severně od ulice Bobkova směrem ke Chlumecké ulici, tedy území IV. stavby. Zde se tento typ zeleně nevyskytuje a bytové domy od pozemních komunikací zeleň neodděluje. Zde se zeleň v menší míře vyskytuje ve vnitroblocích. To samé se týká i bytové výstavby jižně od ulice Ocelkova, na území V. stavby. Tady domy také neodděluje zeleň od pozemních komunikací, ale zeleně ve vnitroblocích je mnohem více. Pás zeleně se také nachází mezi ulicí Bryksova a obchodní zónou na východě území, jedná se o méně udržovanou zeleň, což je částečně způsobeno tím, že se jedná o kopcovitý terén. Větší plochy zeleně jsou také v blízkosti základních a mateřských škol.

5.6.2.7 Hromadná doprava a parkovací plochy

Důležité pro řešené území z hlediska hromadné dopravy je území na severu, kde se nachází autobusové nádraží a konečná stanice metra B Černý Most.

Autobusové nádraží neslouží jen pro pražské linky, ale i pro dálkové spoje. Autobusové nádraží bylo realizováno pod úrovní tubusu metra a pozemních komunikací navazujících na sídliště. Dalších pět zastávek autobusové dopravy bylo umístěno v ulici Ocelkova. Také v ulici Bryksova je jedna zastávka autobusové dopravy.

Na území Černého Mostu II je poměrově více parkovacích ploch než na území Černého Mostu I. Převážně západně od Ocelkovy ulice leží plochy fungující jako parkoviště. Tyto plochy byly vystavěny v ulicích Šromova, Smikova, Jíchova, Doležalova, Vašátkova, Brejtnetlova, Dygrýnova, Arnošta Valenty a na náměstí Plukovníka Vlčka. V této části pak nacházíme větší parkoviště sloužící občanské vybavenosti. V ulici Generála Janouška je parkoviště patřící k poliklinice a v ulici Brejtnetlova, se nachází parkoviště, patřící k obchodnímu domu Hasso. Jižně od Ocelkovy ulice je těchto vyhrazených parkovacích ploch méně. Jedna parkovací plocha leží v ulici Bryksova a druhá v ulici Františkova. Samozřejmě velké parkovací plochy byly vystavěny v okolí obchodního domu Centrum Černý Most a Ikea, nicméně tyto parkovací plochy slouží převážně pro návštěvníky zmíněných obchodů. Poslední větší parkovací plocha je v ulici Cíglerova v severní části území. Nově se na území Černého Mostu II nacházejí podzemní garáže a garáže vystavěny v prvním nadzemím podlaží bytových domů. Garáže v prvním nadzemním podlaží byly postaveny v ulicích Jíchova, Smikova, Andrlého, Doležalova, Irvingova, Hlad'ova, Marešova, Arnošta Valenty, Bryksova, Vybíralova, Kuttelwascherova, Fejfarova, Františkova a Bobkova. Podzemní garáže jsou zde dvojího druhu. První podzemní garáže patří konkrétním domům a vjezd do nich je přes bytový dům. Tyto garáže byly postaveny v ulicích Šed'ova a Arnošta Valenty. Druhý typ jsou podzemní garáže, které slouží pro více domů a vjezd do nich je zpřístupněn z ulice. Tento typ garáží byl postaven v ulicích Kučerova, Bobkova, Bryksova, Dygrýnova a náměstí Plukovníka Vlčka. V řešeném území jsou také samostatně stojící garáže v ulici Ocelkova a Bryksova. S výjimkou ulice Ocelkova je ve všech ulicích povoleno parkovat. Také parkovací stání nejsou v části ulice Kučerova, protože slouží jako pěší zóna.



Obrázek č. 45: Vjezd do podzemních garáží v ulici Kučerova (zdroj: autorka)

5.6.2.8 Porovnání s plány

Výstavbu na území Černého Mostu II budu porovnávat se dvěma plány. Prvním bude hlavní výkres územního projektu zóny z roku 1983. Tento výkres budu porovnávat s většinou území kromě IV. stavby. Pro porovnání IV. stavby, použiji územní studii z roku 1994.

Největší rozdíl mezi výkresem z roku 1983 a skutečností můžeme najít jižně od ulice Ocelkova. Místo plánovaného komplexu vzdělávacích institucí zde momentálně probíhá výstavba jak bytových tak rodinných domů, které se blíže budu věnovat v následující kapitole. Také se v tomto území neuskutečnila plánovaná výstavba garáží. Poslední změnou týkající se tohoto prostoru je absence plánované výstavby rodinných domů, místo kterých se realizovala výstavba bytových domů v dnešních ulicích Arnošta Valenty, Mansfeldova, Šedova a Hladřova, tedy V. stavba. Další větší změna proběhla na dnešním náměstí Plukovníka Vlčka, kde byla plánovaná výstavba občanského vybavení, ale realizována byla výstavba bytových domů. Významnější změnou západně od Ocelkovy ulice je absence výstavby garáží v ulici Dygrýnova, kde je dnes nekryté parkoviště. Jiné podstatné změny se západně od Ocelkovy ulice nevyskytují, dnes mají některé budovy občanského vybavení jiné využití, než bylo plánováno, například mateřská škola v ulici Generála Janouška dnes slouží jako městská knihovna. Výška výstavby nemůže být porovnáвана, jelikož u studií se díky absenci textových dokumentů jedná jen o odhad.



Obrázek č. 46: Pohled na městskou knihovnu a mateřskou školu v ulici Generála Janouška (zdroj: autorka)

Také plánované jesle v ulici Šebelova dnes slouží jako mateřská škola. Východně od ulice Ocelkova příliš změn neproběhlo. Jižně od ulice Bryksova byla plánována výstavba garáží, která se neuskutečnila. Velkou změnou je pak výstavba Centra Černý Most, místo něj byl plánován učňovský závod ČKD. Z něj se postavily jen tři domy, které nyní slouží jako bytové domy spadající pod ulici Bryksova. Zbytek území se shoduje s plány jak ohledně bytové výstavby, tak ve výstavbě občanské vybavenosti, i když stále platí, že některé budovy občanského vybavení mají jiné využití, než se plánovalo, například plánovaná prodejna a restaurace v ulici Kapitána Stránského dnes slouží jen jako restaurace.

Urbanistická studie z roku 1994 řeší, jak již bylo řečeno, sever území v prostoru mezi ulicemi Bobkova a Chlumecká. Studie se s realitou shoduje téměř ve všem, kromě prostoru mezi dnešními ulicemi Bryksova, Mansfeldova a Kučerova, kde jsou v plánu navrženy budovy, ale momentálně je území nevyužito. Druhým rozdílem je prostor mezi ulicemi Bryksova a konečnou stanicí metra, kde v plánu byly opět budovy a dnes je zde volné prostranství s fontánou.

5.6.3 Probíhající výstavba

Dnes stále ještě na území Černého Mostu II probíhá výstavba. Konkrétně se jedná o území jižně od ulice Ocelkova, kde byl plánován komplex vzdělávacích institucí. Momentálně zde probíhá výstavba bytových a rodinných domů. Bohužel k

výstavbě bytových domů se mi dokumentaci nepodařilo sehnat. Dokumentaci k rodinným domům vytvořil architektonický ateliér Kaama s.r.o. Dle plánu by zde měly být vystavěny dvě řady řadových rodinných domů. Je zde také počítáno s třemi řadami volných pozemků pro samostatné rodinné domy. Na některých pozemcích již dnes probíhá výstavba.



Obrázek č. 47: Pohled na již postavené řadové domy (zdroj: autorka)

5.7 Velké investiční stavby promítající se do života sídliště

5.7.1 Pražské metro

První myšlenka na výstavbu podzemní dráhy v Praze přišla v roce 1898 (Křivánek, Vítek, 1987). V roce 1970 pak byl stanoven výhledový plán na výstavbu, ve které se počítalo s výstavbou čtyř linek A, B, C, D v celkové délce 92,7 km. V roce 1972 pak byla naplánována výstavba prvních čtyř stanic, nebyli však stanované lhůty pro výstavbu. Prioritou, byla výstavba stanic v centru města, aby bylo odlehčeno povrchové dopravě a zároveň bylo prioritou směřovat výstavbu stanic metra do oblastí se silnou výstavbou bytů, jako bylo například Jižní Město (Kyllar, 2004). Jako poslední ze tří tras byla uvedena do provozu trasa B roku 1985 (Křivánek, Vítek, 1987). Na trase B je 24 stanic vedoucích ze stanice Zličín do stanice Černý Most. Trasa C má 20 stanic vedoucích ze stanice Háje do stanice Letňany (Ropid, 2015).

Pro sídliště Černý Most jsou důležité dvě zastávky linky B - Rajská zahrada a Černý Most, která je i konečnou zastávkou. Zvláštností této části linky metra je, že tubus vede nad zemí a vede souběžně s Chlumeckou ulicí.

Zastávka Rajská zahrada je částečně hloubenou zastávkou a částečně povrchovou, což je možné díky umístění zastávky ve svahu. Také nástupiště jsou uspořádána netypicky nad sebou. Autorem architektonického řešení je Ing. arch. Patrik Kotas. Stanice dokonce vyhrála ocenění o stavbu roku 1999 (Fojtík, 2008).



Obrázek č. 49: Zastávka metra Rajská zahrada (zdroj: <http://www.globestudios.co.uk/prague/metro.html>)

Zastávka Černý Most je konečnou stanicí metra B a je spojena s autobusovým nádražím, které je umístěno pod úroveň tubusu metra (Fojtík, 2008). Autobusové nádraží funguje jak pro městské tak pro příměstské linky autobusů (Rudolfová, 2007). Netradiční pro linku B je boční umístění nástupišť, které dobře koresponduje s autobusovým nádražím (Kyllar, 2004). Autorkou architektonického řešení je Ing. arch. Alena Martínková (Fojtík, 2008).



Obrázek č. 50: Pohled na stanici metra Černý Most a na autobusové nádraží pod úrovní této stanice
(zdroj: autorka)

Obě stanice zahájily provoz 8. 11. 1998. O dva roky později byla zprovozněna promenáda na tubusu metra, která spojuje obě stanice metra (Rudolfová, 2007).



Obrázek č. 51: Začátek promenády u zastávky metra Rajska zahrada (zdroj: autorka)

Před vybudováním těchto stanic metra nebyla dopravní situace na sídlišti Černý Most ideální. Jediné spojení poskytovaly autobusy, které začínaly buď ve stanici Českomoravská, nebo na konečné tramvaji Lehovec. Díky vystavění metra se tedy zkrátila doba dojezdu do centra města na 19 minut, jelikož již bylo možné jet přímo metrem (Kyllar, 2004). Je tedy zřejmé, že vystavění metra v této oblasti zlepšilo jak dopravní obslužnost, tak i atraktivitu pro další investiční akce.

5.7.2 Obchodní centra

Již v dobách výstavby panelových sídlišť, v Praze existovala obchodní centra. Tenkrát byla spíše nazývána nákupními středisky, jejichž definici uvádí Hrůza

(1977) jakožto pro obchod vyhrazené soubory budov postavené v blízkosti pěších komunikací a obklopené parkovišti, jenž navazují na automobilové komunikace. Dále Hrůza (1977) uvádí, že nákupní střediska byla situována na předměstí s nízkou hustotou obyvatel kvůli tomu, aby bylo možné zabezpečit obchodní vybavení v pěší dostupnosti. Již tehdy se do nákupních středisek začala umísťovat zařízení spojená se stravováním, kulturou a podobně. Novější definice dle Evropského institutu obchodu uvádí, že obchodní centrum je velkoplošná maloobchodní jednotka, která slouží k uspokojení jak krátkodobých tak střednědobých i dlouhodobých potřeb na prodejní ploše nejméně 10 000m² (Pečman, 2011 ex. EHI 2004) Existuje i obecnější definice a to, že se jedná o místo, kde je „vše pod jednou střechou“ (Sarkisyan, 2008). Nákupní centra se budují na dvou odlišných místech v sídle buď na jeho okraji, nebo uvnitř sídla (Pečman, 2011). Výstavba obchodních center na okraji však může způsobit oslabení center uvnitř sídliště (Škarda, 2015).

Výstavba Centra Černý Most započala roku 1996 a otevřeno bylo v listopadu 1997 (Centrum Černý Most, 2015a). Tehdy bylo toto obchodní centrum považováno za jedno z největších regionálních nákupních center (Sarkisyan, 2008). To dokazuje i poměr nakupujících, který byl: 20% nakupujících dojíždělo z Prahy východ, nebo mimopražských oblastí, 50% nakupujících bylo obyvateli Prahy 9 a 30% nakupujících přijíždělo z ostatních částí Prahy. Pod Centrem Černý Most bylo v roce 2000 otevřeno zábavní centrum, ve kterém bylo mimo jiné i multikino. V roce 2004 pak byl postaven obchodní dům Ikea (Mladá Fronta Dnes, 12. 3. 2005).

Plán na výstavbu Centra Černý Most můžeme však najít již v urbanistické studii rozvoje městské části Černý Most – východ průzkumy a rozbory z roku 1993, tehdy však ještě v jiné podobě. V té době mělo Centrum Černý Most patřit švýcarské firmě Intershop, které patřilo i v době otevření. Je zřejmé, že bylo v plánu kromě obchodního centra postavit i hotel a kanceláře. Budovy hotelu a kanceláří měly oddělovat bytovou výstavbu od nákupního domu i od parkoviště.

Výsledná podoba byla však jiná. Místo hotelu a kanceláří bylo vybudováno parkoviště. Tato skutečnost je zřejmá i z dokumentu pro územní souhlas pro rozšíření parkovacího domu víceúčelového obchodně-společenského Centra Černý Most z roku 2011. Parkoviště tedy oddělovalo obchodní centrum od sídliště a bylo také první při cestě, která vedla z metra. To vše se změnilo po plánovaném rozšíření.



Obrázek č. 52: Pohled na vchod do ČČM před rekonstrukcí (zdroj:

http://i.idnes.cz/08/062/gal/TOM198bc3_CernyMost_RadekMica.jpg) a dnes (zdroj: autorka)

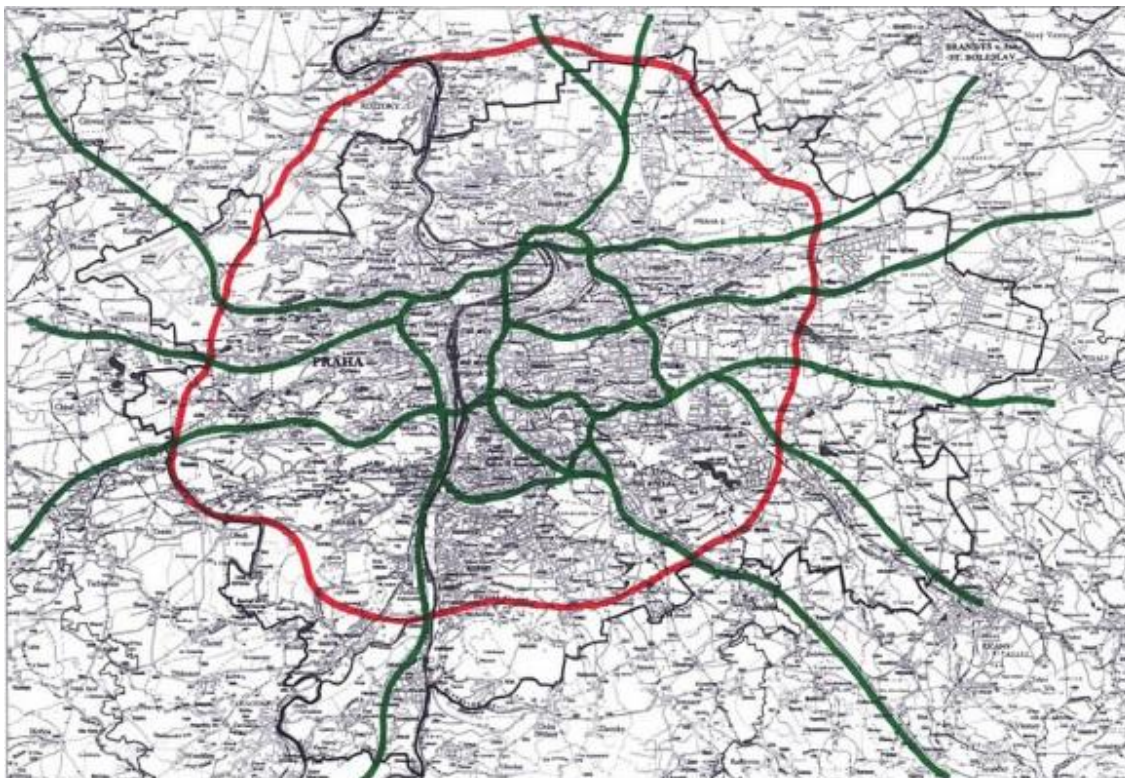
O rozšíření se mluvilo již v roce 2003, tenkrát však ještě nebyla jasná přesná podoba rozšíření centra, byly teprve vypracovávány studie (Mladá fronta dnes, 3. 12. 2003). Rozšíření centra bylo zahájeno v roce 2011 (Centrum Černý Most, 2015a). V té době již patřilo Centrum Černý Most společnosti Unibail-Radamco (Centrum Černý Most, 2015b). V roce 2011 byl otevřen nový parkovací dům a samotná budova centra byla otevřena v roce 2013 (Centrum Černý Most, 2015a).

Pro sídliště má toto obchodní centrum některé výhody, poskytuje mnoho pracovních příležitostí pro zdejší obyvatele (Mladá Fronta Dnes 12. 3. 2005). Nabízí i mnoho služeb od restaurací přes obchody až po multikino. Nevýhodou může být zvýšené zatížení přilehlých komunikací, pro tento účel však byl ještě před započítáním výstavby zpracován dokument s názvem Zatížení komunikační sítě lokalizací velkokapacitního nákupního Centra Černý Most z roku 1996, který se tímto problémem zabývá. Výsledkem tohoto dokumentu bylo zjištění ve výhledu roku 2010, že za podmínky zprovoznění štěrboholské a části vysočanské radiály, které byly splněny, kapacita komunikací v řešené oblasti nebude překročena.

5.7.3 Silniční stavby

Jak již bylo řečeno, území Černého Mostu ovlivňuje jak výstavba metra, tak výstavba Centra Černý Most. Tím, že zde linka metra končí a do obchodního centra dojíždějí lidé i ze širšího okolí, je důležitá i výstavba silniční. V původních studiích a projektech si můžeme všimnout nastínění plánů na výstavbu větších silničních staveb. Konkrétně tyto zmínky můžeme najít v urbanistické studii Černý Most II z roku 1974, v územním projektu zóny Černý Most II. z roku 1978 a v územním projektu zóny Černý Most II z roku 1983. V těchto dokumentech se jedná o komunikace z navrhovaného základního komunikačního systému vycházejícího

z plánovacích podkladů přípravy výstavby základního komunikačního systému v Praze (Informační web o síti hlavních komunikací v Praze, 2012).



Obrázek č. 53: Plánovací podklad základního komunikačního systému v Praze z roku 1973 (zdroj: <http://mestskyokruh.info/system-nadrazene-site-komunikaci/historie-nadrazene-komunikacni-site/historicky-vyvoj/>)

5.7.3.1 Pražský okruh (R1)

Pražský okruh byl plánován již ve 30. letech 20. století. Důvodem bylo odklonění tranzitní dopravy, která by vznikla po dokončení tehdy plánovaných dálnic, které měly vést přes Prahu. (Silniční okruh kolem Prahy 2012a). Tuto úlohu si pražský okruh přenesl i do současnosti. Kromě toho ovlivňuje nejen obyvatele v jeho přímé blízkosti, ale i obyvatele z oblastí, které jsou přetíženy dopravou, a pražský okruh jim může pomoci tuto situaci zlepšit. Je očekáváno i zvýšení zájmu o pozemky v blízkosti této stavby, jak pro podnikatelské účely, tak i pro bydlení (Silniční okruh kolem Prahy, 2012b).

Na východní hranici území Černého Mostu vede pražský okruh, konkrétně úsek Satalice – Běchovice. Tento úsek se rozděluje na dvě etapy. První etapa vedoucí ze Satalic do Horních Počernic byla zprovozněna v roce 1984. Tento úsek na severu navazuje na rychlostní silnici R 10 a pokračuje přes mimoúrovňovou křižovatku se silnicí II/611, vedoucí do Horních Počernic, a Chlumecké a končí mimoúrovňovou

křižovatkou, která jej spojuje s dálnicí D11. Druhá etapa vedoucí z Horních Počernic do Běchovic byla uvedena do provozu v roce 1993. Tento úsek se plynule napojuje na štěrboholskou radiálu (Silniční okruh kolem Prahy 2012c).

5.7.3.2 R10

Rychlostní silnice R10 vede z Prahy do Trutnova. První úsek mezi Prahou a Mladou Boleslaví byl dokončen v roce 1981 a úsek mezi Mladou Boleslaví do Turnova v roce 1992 (České dálnice 2013).

5.7.3.3 D11

Dálnice D11 vede z Prahy do Polska. Výstavba byla zahájena v roce 1978. Jelikož v době výstavby dálnice nebyl ještě hotov úsek Pražského okruhu, na který měla v Praze dálnice navazovat, musel se vybudovat přivaděč, který posléze posloužil jako částí Pražského okruhu (Slovík 2009). Tato dálnice ještě není hotová, chybí napojení na polskou dálnici A3 (České dálnice 2014).

5.7.4 Celkové zhodnocení velkých investičních akcí

Je zřejmé, že jednotlivé výše popsané velké investiční akce se ovlivňují navzájem a také ovlivňují různé složky sídliště, nebo naopak zabraňují jejich negativnímu ovlivnění. Kupříkladu díky tomu, že jsou v blízkosti obchodního centra rychlostní silnice, nedochází k zatěžování vnitřních komunikací sídliště při zásobování a také přivádějí do obchodního centra další zákazníky. Blízkost obchodního centra poskytuje obyvatelům sídliště nejen rozmanitou paletu služeb, ale i pracovní místa. Avšak přítomnost obchodního centra ovlivňuje občanskou vybavenost uvnitř sídliště, jelikož je komplexnější než obchodní domy, které jsou uvnitř sídliště. Metro pak vytváří pohodlnější a rychlejší spojení s ostatními částmi města, čímž i částečně zajišťuje zákazníky pro obchodní centrum. Také díky tomu, že do území vede linka metra a ta zajišťuje přímé spojení s centrem, nejsou tolik zatížené okolní komunikace, které by jinak byly pro tyto cesty využívány.

6. Diskuze

Je zřejmý rozdíl mezi realizací Černého Mostu I a Černého Mostu II. Černý Most I byl realizovaný v kratším časovém období, dle dostupných dokumentů během let 1975 až 1983, čili během osmi let. Nebyl zde tedy takový prostor pro změny. Pokud srovnáme ve stručnosti jednotlivé plány této části, není až takový rozdíl v bytové výstavbě, ale spíše v občanské vybavenosti, která byla v pozdějším

plánu více zařazena do bytové výstavby a nebyla od ní tak oddělena. To se týká především mateřských škol a jeslí, základní škola zůstala spíše oddělena od samotné bytové zástavby. Byl vystavěn i komplex s občanskou vybaveností jako obchod, pošta, ale ten byl již od počátku plánován v přímé návaznosti na bytovou zástavbu, i když původně v menším rozsahu.

Černý Most II prošel během plánování většími změnami. Je to dáno delší dobou jeho výstavby a i tím, že se během realizace změnila politická situace v naší zemi. Urbanistická studie z roku 1974 je spíše orientační a téměř nic se z této studie nerealizovalo, pozdější plány se přiblížily realitě především v naplánování Ocelkovy ulice, která i tehdy byla plánována jako páteřní. To dokazují i plánované autobusové zastávky v této ulici. Bytová výstavba v pozdějších plánech již neprocházela takovými změnami, nepočítáme-li IV. a V. stavbu, jejichž realizace probíhala až po revoluci, tedy po roce 1989. Pro tyto stavby byly vytvořeny vlastní studie, bohužel studie pro V. stavbu nebyla dostupná.

Pro Černý Most II platí, že vždy základní škola a mateřské školy stojí uprostřed obytné zástavby, u IV. stavby je to pouze mateřská škola. Také samostatně stojící budovy občanské vybavenosti, jako například obchodní dům Hasso, byly navrženy i realizovány v přímé návaznosti na bytovou výstavbu. Zajímavý je vývoj občanské vybavenosti na území Černého Mostu II. Z původních plánů se vůbec nerealizovala většina nadsídlíštní občanské vybavenosti, jako byla výstavba školních zařízení na západě území, jižně od křižovatky dnešních ulic Ocelkova a Broumarská, místo nich zde je momentálně stavěna část bytové výstavby a plánované rodinné domy. S postupem času se plánovaná výstavba občanské vybavenosti přesunula z prostoru hranice mezi územím Černý Most I a II, kde je momentálně centrální park, k ulici Ocelkova do okolí realizovaného obchodního domu Hasso a poté, co byla vystavěna konečná stanice metra, i do jejího okolí.

Vybudování obchodního domu Hasso a komplexu s občanskou vybaveností na území Černého Mostu I odpovídá pojetí bytové politiky, která se zabývala mimo jiné i komplexní výstavbou včetně občanské vybavenosti (Musil a kol., 1985). Také to odpovídá snaze koncentrovat občanskou vybavenost do jednoho místa (Musil a kol. 1985). Rozdíl pak nalezneme u IV. a V. stavby Černého Mostu II, kde můžeme najít snahu o vyřešení problému s absencí tradičních nákupních ulic (Musil a kol.,

1985) tím je i podpořeno rozbití monofunkčnosti území (Holubec a kol., 2015). Příkladem je ulice Briksova, kde je mnoho obchodů a služeb v přízemí bytových domů, se kterými se počítalo již v 90. letech. Nyní však můžeme najít malé provozovny i na území Černého Mostu I. a na území prvních třech staveb Černého Mostu II, kde původně nebyly plánovány, jedná se většinou o přestavěné kočárkárny. Bohužel některé provozovny jsou uzavřené.

Hlavní rozdíl v bytové zástavbě před revolucí a po revoluci můžeme najít v tom, jak byly samotné bytové domy stavěny. Bytové domy v I., II. a III. stavbě, jsou stavěny do řad, někdy navazujících a tvořících písmeno L nebo U, zatímco domy ve IV. a V. stavbě jsou stavěny do bloků. Celkově se bytová zástavba Černého Mostu I a prvních tří staveb Černého Mostu II dá přirovnat k racionálnímu zastavění soustavy, které bylo hlavním bodem III. CIAM kongresu, tedy řádkové zastavění s volně stojícími deskovými domy, který poskytoval i dost zeleně mezi jednotlivými domy (Hrůza, Zajíc 1997). To odpovídá i části Aténské charty, která usilovala o zdravé podmínky pro bydlení (Musil a kol. 1985). Naopak IV. a V. stavba Černého Mostu II se navrácí tvořením bloků spíše podobný tradičnímu zastavění v uzavřených blocích bytových domů (Hrůza, Zajíc 1997). Tento návrat k více městskému způsobu zastavění je popsán i v urbanistické studii z roku 1993. I když se nejedná striktně o uzavřené bloky domů, i tak uvnitř vzniká poloveřejný prostor, který ve starších stavbách sídliště nenajdeme. Pokud se zaměříme na počty bytových domů, je zřejmé, že jejich počty se zvyšovaly i mezi jednotlivými plány ještě před revolucí a projevuje se cíl bytové politiky na odstranění nedostatečného počtu bytů (Musil a kol. 1985). Pokud porovnáme před revoluční výstavbu s porevoluční, můžeme zaznamenat trend ve snižování zástavby. Porevoluční realizace výstavby se již nevyznačuje vysokými budovami, které by přesahovaly 10 pater. I když u předrevolučních studií jde o odhad zástavby z důvodu chybějící textové dokumentace.

IV. a V. stavba Černého Mostu II se snaží řešit problém, který se vytvořil nedostatečnou kapacitou parkovacích ploch, a to výstavbou podzemních garáží. Nedostatek parkovacích míst je naopak problém předrevoluční výstavby na území Černého Mostu I i II.

Rozdíl mezi předrevoluční a porevoluční výstavbou můžeme najít i ve veřejné zeleni. V částech, které byly postaveny po roce 1989, nenajdeme velké plochy zeleně, typické pro předrevoluční výstavbu. Na tento fakt upozorňuje i urbanistická studie z roku 1993.

Velké investiční akce vyřešily některé problémy sídliště. Výstavba stanice metra B, pomohla s napojením na centrum města, které před výstavbou nebylo příliš dobré. S podobným problémem se potýkalo mnoho okrajových sídlišť (Musil a kol., 1985). Autobusové nádraží již bylo plánováno se záměrem zamezit negativním dopadům dálkových autobusů. Centrum Černý Most pak nabídlo kromě služeb i nové pracovní příležitosti, ale oslabilo občanskou vybavenost uvnitř sídliště, což dokazuje i časté měnění provozoven nebo jejich uzavírání uvnitř sídliště. K tomuto jevu může docházet (Škarda, 2015). Nejvíce jsou uzavírány malé provozovny v bytové zástavbě Černého Mostu II. Pro Centrum Černý Most jsou důležité i silniční stavby, které nejen přivádějí další zákazníky, ale díky nim je možné i zásobování bez většího dopadu na komunikace v samotném sídlišti.

Podobu sídliště Černý Most s jiným sídlištěm můžeme nalézt například na Jihozápadním Městě. Podobnost můžeme najít na sídlišti v blízkosti zastávky metra Luka, kde jsou umístěny budovy mateřských škol a jiné občanské vybavení do středu bytové výstavby což odpovídá sídlišti Černý Most především části Černý Most II. Další podobnost je v blízkosti velkého obchodního centra a linky metra, která však neprochází okrajem jako na Černém Mostě, ale prochází téměř středem zástavby. Další podobnost je v okrajové pozici vůči městu. Rozdíl pak můžeme najít v rozloze.

7. Závěr

Na sídlišti Černý Most můžeme pozorovat, jak se změnila výstavba v minulém politickém režimu a po revoluci, a to především rozdílem mezi blokovou zástavbou a volnou zástavbou a také snahou obnovit tradiční nákupní ulici. Dalším rozdílem je výška zástavby, která je u porevoluční výstavby nižší.

Jsou zde patrné problémy, které s sebou výstavba panelových sídlišť přinesla, například nedostatečná parkovací místa. Patrná je však i snaha tyto problémy řešit. Tuto snahu vidíme hlavně u porevoluční výstavby.

8. Použité zdroje

- ARCHMENKO M. 2008: Invalidovna – provždy zmařená šance. Online: <http://www.stavebni-forum.cz/cs/article/10577/invalidovna-provzdy-zmarena-sance/> Staženo: 25. 8. 2015
- BARVÍKOVÁ J., 2009: Analýza: Panelstory I. Online: http://www.demografie.info/?cz_detail_clanku&artclID=628 Staženo: 28. 8. 2015
- BENEŠ O., ŠEVČÍK O., 2009: Architektura 60. let. Grada, Praha, 504 stran.
- BOROVIČKA B., HRŮZA J., 1976: Praha – urbanistický rozvoj města. ÚHA hl. m. Prahy, Praha
- CENTRUM ČERNÝ MOST, 2015a: Průběh stavby nového Centra Černý Most. Online: <http://www.centrumcernymost.cz/W/do/centre/prubeh-stavba>, Staženo: 23. 10. 2015
- CENTRUM ČERNÝ MOST, 2015b: Centrum Černý Most ve zkratce. Online: <http://www.centrumcernymost.cz/W/do/centre/obecne-informace>, Staženo: 23. 10. 2015
- ČESKÉ DÁLNIČE, 2013: Rychlostní silnice R10. Online: <http://www.ceskedalnice.cz/rychlostni-silnice/r10> Staženo: 25. 10. 2015
- ČESKÉ DÁLNIČE, 2014: Dálnice D11. Online: <http://www.ceskedalnice.cz/dalnice/d11> Staženo: 25. 10. 2015
- EARCH.CZ 2004: Rozhovor s Ivo Obersteinem. Online: <http://www.earch.cz/cs/rozhovor-s-ivo-obersteinem> Staženo: 28. 8. 2015
- FOJTÍK P., 2008: 2009 – 35 let pražského metra. Dopravní podnik hl. m. Prahy a. s., Praha, 150 stran
- HOLUBEC M., JIROVEC M., SEDLÁK M., 2015: Modernistická sídliště. In: Landa F. (ed.): Metodika zadávání územních plánů: D analýza vybraných témat / kolektivní monografie řešitelů dílčích částí. České vysoké učení v Praze, Praha: 42 – 59.
- HRŮZA J., 1977: Slovník soudobého urbanismu. Odeon, Praha, 341 stran.
- HRŮZA J., 2002: Charty moderního urbanismu. Agora, Praha, 94 stran.
- HRŮZA J., ZAJÍC J., 1997: Vývoj urbanismu II. díl. ČVUT, Praha, 187 stran.

- INFORMAČNÍ WEB O SÍTI HLAVNÍCH KOMUNIKACÍ V PRAZE, 2012: Historický vývoj názorů na uspořádání komunikační sítě. Online: <http://mestskyokruh.info/system-nadrazene-site-komunikaci/historie-nadrazene-komunikacni-site/historicky-vyvoj/> Staženo: 10. 3. 2016
- IROP, 2007: Výstavba Prahy v druhé polovině 20. století – Pražské panelstory. IROP, Praha, 76 stran.
- KŘIVÁNAK J., VÍTEK J., 1987: Pražské metro. Nakladatelství dopravy a spojů, Praha, 152 stran
- KYLLAR E., 2004: Praha a metro. Gallery, Praha, 373 stran.
- MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY, 2013: Cenu Obce architektů za celoživotní dílo obdržel autor projektu Jihozápadního Města Ivo Oberstein. Online: http://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/mestske_casti/praha_13/cenu_obce_architektu_za_celozivotni_dilo.html Staženo: 13. 9. 2015
- MLADÁ FRONTA DNES, 3. 12. 2003: Centrum Černý Most bude větší. Ročník 14, číslo 28.
- MLADÁ FRONTA DNES, 12. 3. 2005: Obchodní zóna Černý Most, Černý Most – lokalita plná paradoxů. Ročník 16, číslo 60.
- MUSIL J. 2002: Urbanizace českých zemí a socialismus. In. Horská P., Maur E., Musil J.: Zrod velkoměsta. Paseka, Litomyšl: 273 – 297.
- MUSIL J., KOTAČKA L., LÉROVÁ I., LIBROVÁ E., MACKOVÁ L., PROCHÁZKA V., RYŠAVÝ Z., 1985: Lidé a sídliště. Svoboda, Praha, 333 stran.
- NOVÝ O., 1978: Velkoměsto včera, dnes a zítra. Horizont, Praha, 462 stran.
- PEČMAN J., 2011: Nákupní centra a urbanismus. Člověk, stavba a územní plánování V: 66 – 71.
- POHL J., 1976: Byty včera, dnes a zítra: Publikace o přehledu činnosti Výstavby hl. m. Prahy-výstavby sídlišť za dobu 20 let trvání této organizace. Orbis, Praha, 99 stran.
- RATAJ T., RATAJOVÁ J., 2000: Období „lidové správy“ v Praze v letech 1945 – 1989. Vývoj pražské samosprávy. Online: <http://www.ahmp.cz/index.html?mid=46&wstyle=0&page=%27%27> Staženo: 13. 9. 2015

- ROPID, 2015: Metro. Online: http://www.ropid.cz/mapy/metro__s190x357.html Staženo: 21. 8. 2015
- RUDOLFOVÁ R., 2007: Kronika Kyjí, Hostavic, Hloubětína a Černého Mostu rok 2007. Online: www.praha14.cz/zivot-na-praze-14/wpcontent/uploads/sites/4/2014/04/kronika_2007.pdf, Staženo: 21. 10. 2015
- SARKISYAN I., 2008: Nákupní centra – vývoj a současnost. Online: <http://dumfinanci.cz/clanky/367-nakupni-centra-vyvoj-a-soucasnost/> Staženo: 20. 8. 2015
- SILNIČNÍ OKRUH KOLEM PRAHY, 2012a: Vznik a historie projektu silničního okruhu kolem Prahy, Online: <http://www.okruhprahy.cz/vznik-a-historie-projektu> Staženo: 3. 11. 2015
- SILNIČNÍ OKRUH KOLEM PRAHY, 2012b: Vliv a zásahy stavby SOKP na okolí, Online: <http://www.okruhprahy.cz/vliv-stavby-na-okoli> Staženo 3. 11. 2015
- SILNIČNÍ OKRUH KOLEM PRAHY, 2012c: Satalice – Běchovice. Online: <http://www.okruhprahy.cz/jednotlive-stavby/satalice-bechovice> Staženo: 25. 10. 2015
- SLOVÍK J., 2009: Dálnice D 11. Online: <http://www.dalnice.com/d/d11/d11.htm> Staženo 25. 10. 2015
- ŠKRADA V. 2015: Periferie. In: Landa F. (ed.): Metodika zadávání územních plánů: D analýza vybraných témat / kolektivní monografie řešitelů dílčích částí. České vysoké učení v Praze, Praha: 62 - 73
- ŠVIDKOVSKIJ O.A., 1966: Urbanismus socialistického Československa. Academia, Praha, 334, stran.
- TRÁVNÍČEK F., VÁŠA P., 1946: Slovník jazyka českého. František Borový, Praha, 1766 stran
- ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE, 2011: Principy a pravidla plánování, Kapitola C – funkční složky, C.6 Rekreace. Online: <http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/kapitolaC/C6-2011.pdf> Staženo: 13. 9. 2015

- ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE, 2012a: Principy a pravidla plánování, Kapitola C – funkční složky, C.4 Občanské vybavení. Online: <http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/kapitolaC/C4-2012.pdf>
Staženo: 13. 9. 2015
- ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE, 2012b: Principy a pravidla plánování, Kapitola C – funkční složky, C.7 Dopravní infrastruktura. Online: <http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/kapitolaC/C7-2012.pdf>
Staženo: 13. 9. 2015
- ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE, 2013a: Principy a pravidla územního plánování, Kapitola C – funkční složky, C.3 Bydlení. Online: <http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/kapitolaC/C3-2013.pdf>
Staženo: 13. 9. 2015
- ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE, 2013b: Principy a pravidla plánování, Kapitola C – funkční složky, C.5 Zeleň. Online: <http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/kapitolaC/C5-2013.pdf> Staženo: 13. 9. 2015
- ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE, 2015: Principy a pravidla územního plánování, Kapitola C – funkční složky, C.10 Veřejná prostranství. Online: <http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/kapitolaC/C10-2015.pdf>
Staženo: 10. 3. 2016
- ÚZEMNĚ ANALYTICKÉ PODKLADY HL. M. PRAHY 2008: Sídlení struktura a urbanismus. Online: http://www.iprpraha.cz/uploads/assets/soubory/data/UAP2008/2_3_sidelni_struktura_urbanismus.pdf Staženo: 10. 3. 2016
- Zákon č. 128/2000 Sb. o obcích (obecních zřízeních) v platném znění
- Zákon č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu v platném znění

9. Seznam samostatných příloh

Příloha č. 1 – Urbanistická studie sídliště Černý Most – základní výkres - 1972

Příloha č. 2 – Studie podrobného územního plánu sídliště Černý Most – základní výkres - 1973

Příloha č. 3 – Studie podrobného územního plánu sídliště Černý Most – plán parkování a dostupnosti MHD - 1973

Příloha č. 4 – Urbanistická studie Černý Most II - 1974

Příloha č. 5 – Územní projekt zóny – hlavní výkres - 1978

Příloha č. 6 – Územní projekt zóny Černý Most II – dopravní řešení - 1978

Příloha č. 7 – Studie souboru staveb – obytný soubor Černý Most II – výkres celkové situace - 1981

Příloha č. 8 – Studie souboru staveb – obytný soubor Černý Most II – doprava v klidu - 1981

Příloha č. 9 – Územní projekt zóny Černý Most II – hlavní výkres - 1983