

**Česká zemědělská univerzita v Praze**



**Fakulta životního  
prostředí**

**Katedra plánování krajiny a sídel**

**Bakalářská práce**

**Územní studie Stará Boleslav**

**Vedoucí práce: Ing. arch. Vlad'ka Kirschner Ph.D.**

**Autor: Dominik Kůla**

**© 2024 ČZU v Praze**

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Fakulta životního prostředí

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Dominik Kůla

Územní plánování

Název práce

Územní studie území ve Staré Boleslavi

Název anglicky

Master plan of a locality in Stará Boleslav

---

Cíle práce

Cílem bakalářské práce je zpracovat územní studii pro území na severu Staré Boleslavi. Jedná se o území označeném v územním plánu jako zastavitelná plocha. Na řešeném území je navržena obytná zástavba ve formě bytových domů s veřejným prostorem a navazující základní občanskou vybaveností, dále autobusové nádraží s parkovištěm P+R; autobusové nádraží bude přesunuto z centra města. Územní studie dále prověří umístění zimního stadionu.

Metodika

Územní studie bude vycházet z požadavků města a místních podmínek. Studie se bude snažit maximálně respektovat požadavky územního plánu. Požadavky města budou zjištěny na úřadě územního plánování v Brandýse nad Labem – Stará Boleslav. Místní podmínky budou vyhodnoceny v analýze širších vztahů a funkční a prostorové analýze okolí řešeného území.



**Doporučený rozsah práce**  
dle Nařízení děkana č. 01/2020

**Klíčová slova**  
územní studie, Stará Boleslav

---

**Doporučené zdroje informací**

Frey H., 1999: Designing the City. Towards a More Sustainable Urban Form. E&cFN Spon, London.  
FŽP, 2020: Metodické pokyny pro zpracování bakalářské práce na FŽP. Nařízení děkana č. 01/2020, FŽP ČZU, Praha, 29 s.  
Ústav územního rozvoje, 2010: Principy a pravidla územního plánování. online:  
<http://www.uur.cz/default.asp?ID=2571>  
Územní plán Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, v aktuálním znění.

---

**Předběžný termín obhajoby**  
2023/24 LS – FŽP

**Vedoucí práce**  
Ing. arch. Vladka Kirschner, Ph.D.

**Garantující pracoviště**  
Katedra plánování krajiny a sídel

---

**Elektronicky schváleno dne 14. 12. 2023**

prof. Ing. Petr Sklenička, CSc.  
Vedoucí katedry

---

**Elektronicky schváleno dne 19. 12. 2023**

prof. RNDr. Michael Komárek, Ph.D.  
Děkan

V Praze dne 27. 03. 2024

## **Čestné prohlášení**

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Územní studie Stará Boleslav" jsem vypracoval samostatně pod vedením Ing. arch. Vladky Kirschner Ph.D. a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce, podle zákona o právu autorském č. 121/2000 Sb. o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, především pak § 35 odst. 3 tohoto zákona, tj. o užití tohoto díla. Jako autor uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

Podpisem stvrzuji, že jsem si vědom, že odevzdáním práce souhlasím s jejím zveřejnění podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách.

V Praze dne 31.3.2024 \_\_\_\_\_

### **Poděkování**

Rád bych touto cestou srdečně poděkoval Ing. Arch. Vladěce Kirschner, především za její trpělivost a vynaložený čas, který obětovala při konzultacích k této bakalářské práci. V neposlední řadě také za její rady a ochotu.

# Územní studie Stará Boleslav

## Abstrakt

Tato bakalářská práce představuje návrh územní studie ve Staré Boleslavi na nezastavěném území na severu obce.

Teoretická část je zaměřena na dvě oblasti. V první oblasti se zabývám obecným popsáním problematik, se kterými se setkávám u návrhu, jako je veřejná doprava, bytové komplexy, veřejná prostranství, vyhotovené územní studie s touto problematikou a vyhotovené územní studie v okolí mého řešeného území. Druhou oblastí jsou technické parametry jednotlivých objektů, které do studie vkládám a příklady takovýchto objektů.

V praktické části se zabývám samotným návrhem územní studie ve městě Brandýs nad Labem – Stará Boleslav.

**Klíčová slova:** územní studie, Stará Boleslav

# **Masterplan Stará Boleslav**

## **Abstract**

This bachelor's thesis presents a proposal for a masterplan in Stará Boleslav on an undeveloped area in the north of the town.

The theoretical part is focused on two areas, and they are a general description of the issues I encounter with the proposal, such as public transport, housing complexes, public spaces, completed territorial studies with this issue and completed territorial studies in the vicinity of my proposed area. The second area is the technical parameters of individual objects that I put into the study and examples of such objects.

In the practical part, I deal with the proposal of the territorial study in the city of Brandýs nad Labem – Stará Boleslav.

**Keywords:** masterplan, Stará Boleslav

## Obsah

<b>1. Úvod</b> .....	<b>1</b>
<b>2. Cíle práce</b> .....	<b>2</b>
<b>3. Metodika</b> .....	<b>2</b>
<b>4. Literární rešerše</b> .....	<b>3</b>
4.1 Veřejná doprava .....	3
4.1.1 Autobusová nádraží a jejich typologie.....	4
4.1.1 Parkovací domy P+R a jejich typologie .....	6
4.2 Bytové komplexy .....	8
4.2.1 Obytná zástavba a její typologie.....	9
4.3 Veřejná prostranství .....	10
4.4 Zimní stadion a jeho typologie .....	11
<b>5. Řešené území</b> .....	<b>13</b>
5.1 Územní studie v okolí .....	14
5.2 Referenční studie .....	16
5.2.1 Územní studie „Jičín – lokalita stávajícího autobusového nádraží“ .....	16
5.2.2 Územní studie „Areál Prokopa Holého“, Čáslav .....	17
<b>6. Požadavky na řešené území</b> .....	<b>18</b>
6.1 Strategický plán .....	18
6.1.1 Vyjždění z města .....	18
6.1.2 Doprava.....	19
6.1.3 Sport.....	19
6.2 Územní plán.....	20
6.2.1 Skladba pozemků v řešeném území .....	20
6.2.2 Podmínky navrhování v BI .....	21
6.2.3 Podmínky navrhování v OM.....	22
6.2.4 Podmínky navrhování v ZO.....	22
5.3 Požadavky města .....	22
<b>7. Místní podmínky</b> .....	<b>23</b>
7.1 Analýza širších vztahů .....	23
7.2 Historická analýza .....	24
7.3 Funkční analýza .....	27
7.4 Prostorová analýza.....	28
7.5 Problémy a hodnoty .....	30
7.6 Analýza kapacity území .....	32

7.7 Posouzení shody s územním plánem .....	32
<b>8. Návrh územní studie .....</b>	<b>34</b>
8.1 Koncepce návrhu .....	34
8.1.1 Zástavba .....	34
8.1.2 Doprava .....	36
8.1.3 Technická infrastruktura .....	37
8.1.4 Zelená infrastruktura .....	38
8.2 Kapacita návrhu .....	39
8.2.1 Navržené autobusové nádraží .....	39
8.2.2 Navržený parkovací dům P+R .....	40
8.2.3 Navržený bytový komplex .....	40
8.2.4 Navržený zimní stadion .....	41
<b>9. Diskuse .....</b>	<b>42</b>
<b>10. Závěr .....</b>	<b>44</b>
<b>11. Seznam literatury .....</b>	<b>45</b>
<b>12. Seznam obrázků a tabulek .....</b>	<b>47</b>
<b>13. Seznam použitých dat .....</b>	<b>49</b>
<b>14. Seznam příloh .....</b>	<b>50</b>





# 1. Úvod

Bakalářská práce je zaměřena na návrh územní studie na nezastavěném území ve Staré Boleslavi. Řešené území se nachází na severu obce a navazuje na stávající zástavbu. Práce řeší zejména odsun stávajícího autobusového nádraží na kraj města. S tím se pojí i vybudování parkovacího domu P+R, aby došlo k ulehčení městu od dopravy.

Ze získaných poznatků se dále snažím území doplnit o další funkce, jako je zimní stadion a obytná zástavba. Tohle vše doprovází návrh veřejných prostranství, který tyto funkce doplňuje, nebo propojuje. To vše s úmyslem navrhnout především moderní lokalitu pro lidi, aby území bylo co nejvíce uživatelsky přívětivé. S touto uživatelskou přívětivostí se pojí i navrhování velkého množství zeleně do území, aby bylo šetrné k životnímu prostředí.

## **2. Cíle práce**

Cílem bakalářské práce je zpracovat územní studii pro území na severu Staré Boleslavi. Jedná se o zastavitelné území označené v územním plánu převážně, jako plocha BI – bydlení v rodinných domech – městské a příměstské (zdroj – územní plán). Na řešeném území je navržena obytná zástavba ve formě bytových domů s veřejným prostorem a navazující základní občanskou vybaveností. Dále autobusové nádraží s parkovištěm P+R; autobusové nádraží bude přesunuto z centra města. Územní studie také prověřuje umístění zimního stadionu.

## **3. Metodika**

Územní studie vychází z požadavků města. Mezi ně patří strategický a územní plán města a požadavky plynoucí z rozhovoru na městském úřadě na odboru územního plánování. Místní podmínky jsou zpracované v analýzách, mezi které jsem zařadil analýzu širších vztahů, historickou, funkční a prostorovou. Dále pak posouzení regulativů územního plánu, a nakonec problémy a hodnoty území. Studie se snaží maximálně respektovat požadavky strategického plánu, územního plánu a odboru městského plánování. Jednotlivé budovy ve studii pak respektují typologické standardy jednotlivých druhů staveb, které jsem hledal převážně v normách vztahujících se k jednotlivým typům staveb.

## 4. Literární rešerše

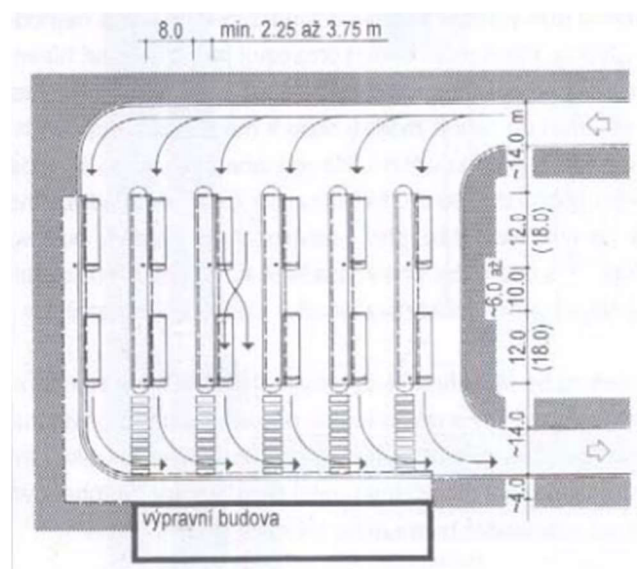
### 4.1 Veřejná doprava

V dnešní době se čím dál více setkáváme s pojmem udržitelná mobilita. Velká a středně velká města se potýkají s poddimenzovanou dopravní infrastrukturou, což vede ke kolonám a zpomalení dopravy. Zejména pak jejich historické části nejsou na tuto skutečnost vůbec připravené, a proto je nutné hledat alternativy. Města byla vždy plánována především pro chodce, nikoli pro automobil. Města zakládaná v Evropě převážně ve středověku mají ulice a bloky dimenzovány v měřítku člověka (UUR, 2011). Jednou z takovýchto alternativ jsou parkovací domy P+R, které se staví na krajích měst, aby se co nejvíce ve městě využívala hromadná doprava a města tak nebyla přehlcena automobily. U menších a středně velkých měst se jedná hlavně o lokální autobusovou dopravu u velkých měst se nabízí kombinace drážní dopravy, jako je například železnice, tramvaj, trolejbus. U největších měst metro a silniční linková doprava zejména ta autobusová. Hromadná doprava však není pouze o těchto dvou kategoriích, ale spadá mezi ně i vodní doprava (přívozy) a v těch největších extrémech i doprava letecká. Mnoho lidí možná překvapí, že do hromadné dopravy patří také taxislužba, carsharing a bikesharing. Ve městech se u systému veřejné dopravy můžeme setkat také s označením MHD (městská hromadná doprava). Tento způsob přepravy je charakteristický intervalovým systémem, tedy že linky veřejné dopravy jezdí podle pevně stanoveného jízdního řádu (Novotný 2020 ex. vovcr.cz). Fakt, že se hromadná doprava řídí intervalovým systémem u mnoha lidí přispívá, že radši využívají přepravu osobními automobily. Vazba na jízdní řád může být pro někoho nepříjemná, ale pro lidi bydlící v malých městech, nebo vesnicích skoro až nemožná. Linky hromadné dopravy do těchto obcí nejezdí v takových intervalech, aby to všem cestujícím vyhovovalo. Důvodem jsou finance. Pokud by dopravci navýšili počet spojů docházelo by k snížení počtu cestujících na jednotlivé spoje. Z toho vyplývá, že by situace pro dopravce byla finančně nevýhodná. Obyvatelé menších obcí tedy nemají jinou možnost než se do větších měst přepravit osobními automobily. Větší města proto fungují jako přestupné body, kde se tato kapacita cestujících naplní. Jelikož se cestující sjedou z více takovýchto obcí, jezdí z větších měst spojů podstatně více. Zde však narážíme na problém hromadění se stojících automobilů, které jsou celý den nevyužité a zabírají spoustu místa. Vyšší podíl využívání hromadných dopravních prostředků společně s minimálními povinnostmi služby umožní zvýšit hustotu a

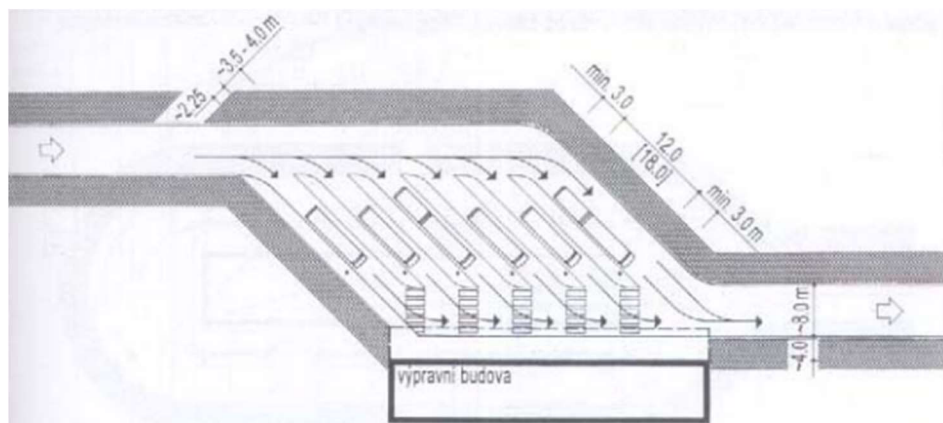
četnost dopravních služeb, a vytvoří tak pozitivní dynamiku u různých druhů veřejné dopravy (KOM 2011).

#### 4.1.1 Autobusová nádraží a jejich typologie

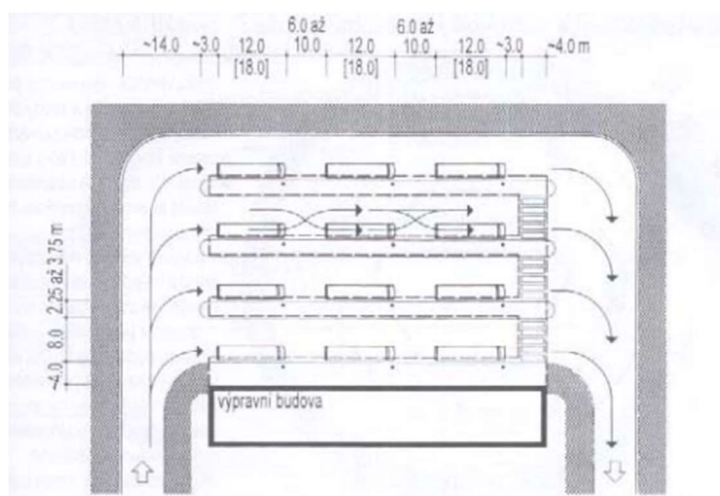
Autobusová nádraží se skládají z šesti hlavních částí, jimiž jsou: přednádražní prostor, výpravní budova, pěší komunikace a plochy pro cestující, jízdni komunikace a plochy pro autobusy, servisní zařízení pro autobusy a ostatní zařízení. Přednádražní prostor je významným prvkem celého uspořádání autobusového nádraží, jelikož je v bodě styku městského a nádražního prostoru. Nejdůležitější částí tohoto prostoru je rozptylová plocha, která musí jasně definovat vstup do areálu nádraží a celkovou kompozici napomáhat k orientaci v prostoru při vstupu na nádraží i při opuštění nádraží směrem do města. Výpravní budova dále zabezpečuje služby pro cestující, služby pro řidiče a provozní zázemí pro zaměstnance. Službami pro cestující se myslí: chráněný vstup do nádražních prostor, veškeré služby spojené s odbavením odjíždějících a přijmutí příjíždějících, čekací část, informace, občerstvení atd. Službou pro řidiče se rozumí možnost odpočinku, lůžková kapacita, občerstvení a stravování a prostor pro odvod tržeb. Poslední částí výpravní budovy je provozní zázemí pro zaměstnance, kteří zajišťují veškeré služby. Celé areály se poté typologicky dělí na uspořádání: kolmé, šikmé, podélné a uspořádání objíždné s výpravní budovou v ostrovní poloze (Kotas, 2002).



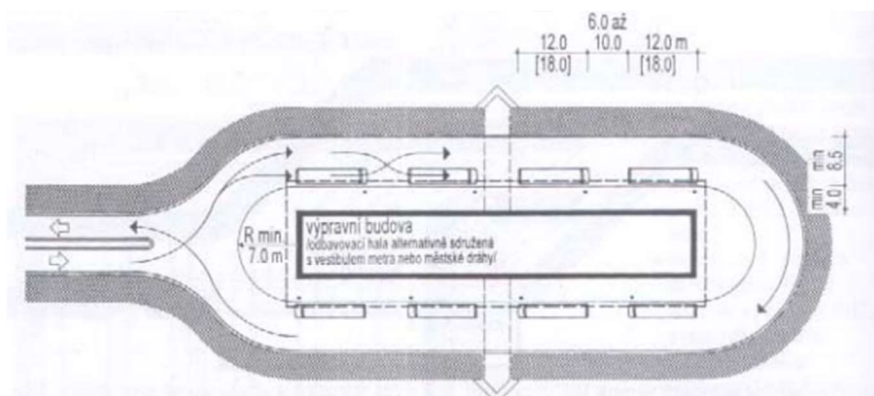
Obrázek 1: Kolmé uspořádání (Kotas, 2002)



Obrázek 2: Šikmé uspořádání (Kotas, 2002)



Obrázek 3: Podélné uspořádání (Kotas, 2002)



Obrázek 4: Uspořádání objízdné s výpravní budovou v ostrovní poloze (Kotas, 2002)

Dalším důležitým dokumentem pro navrhování autobusového nádraží je ČSN 73 6425-2 (736425), ze kterého lze vyčíst veškeré parametry, které je nutné, potažmo doporučené dodržet, tak abychom došli při návrhu ke shodě s legislativními předpisy. Posledním dokumentem, který k návrhu používám je standart zastávek PID. Vedoucím tohoto projektu je Ing. Vojtěch Novotný. Jedná se o koncepční, nikoliv o normativní či legislativní dokument. Tento dokument v přehledné formě popisuje, jak by měli

vypadat moderní a bezpečné zastávky a přestupní body. Podle tohoto dokumentu uvažované a navrhované autobusové nádraží spadá do kategorie B, která je popsána jako velký přestupní bod regionálního významu či malý terminál VHD.

Příkladem autobusového nádraží, které splňuje požadavky jakých bych rád dosáhl svou studií, je autobusové nádraží Vilkaviškiš v Litvě. Stavbu navrhl litevský architekt Gintaras Balčytis a dostala cenu za nejlepší litevskou veřejnou stavbu v roce 2020. (Balčytis, 2016 ex.balcytis.com) Autobusové nádraží je unikátní svou blízkostí k přírodě, a proto jsem si ho vybral jako vzor, jelikož ve své studii navrhuji území co nejvíce propojené s přírodou.

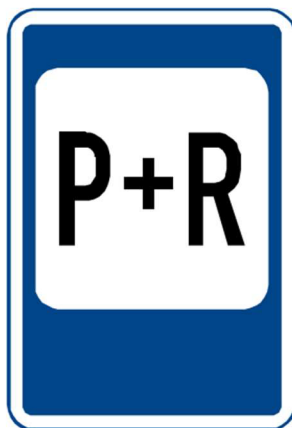


Obrázek 5: Autobusové nádraží Vilkaviškiš, Litva (Tukaj, 2020 ex.balcytis.com) (<https://balcytis.com/vilkas/>)

#### **4.1.1 Parkovací domy P+R a jejich typologie**

Parkovací domy P+R fungují jako záchytná parkoviště zejména pro osoby, které v daném místě svou cestu nekončí, ale naopak pokračují v cestě prostředkem hromadné dopravy. Zkratka P+R je odvozena z anglického spojení park and ride (česky zaparkovat a jet). Jak je již ze zkratky patrné bývají tyto stavby (většinou samostatně stojící) přidružené k větším přestupním uzlům veřejné dopravy. Tato parkoviště jsou značena podle vyhlášky č. 294/2015 Sb. značkou IP 13d. Značka je ve vyhlášce popsána následovně: “značka označuje parkoviště, ze kterého lze pokračovat v jízdě prostředkem hromadné dopravy osob”. (vyhláška č. 294/2015 Sb.)

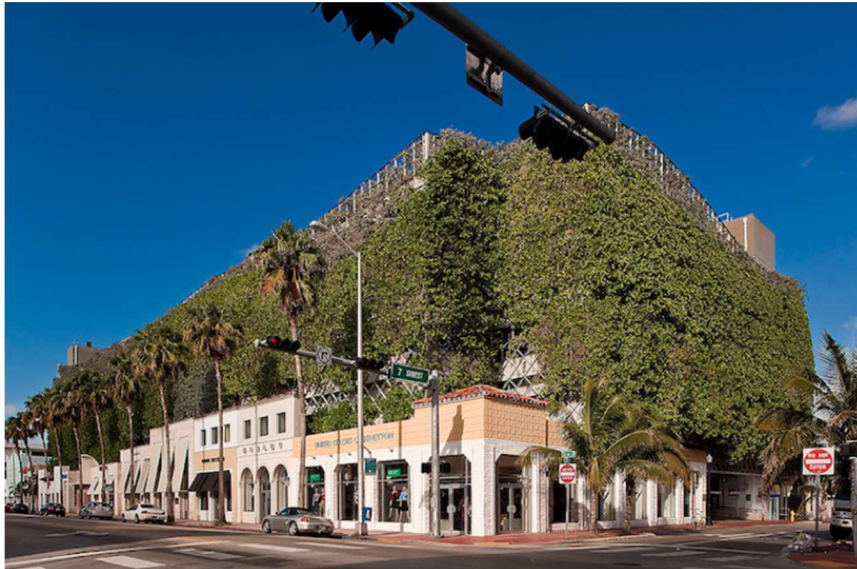




Obrázek 6: Dopravní značka IP 13d (vyhláška č. 294/2015 Sb.)

Samotné navrhování těchto budov se řídí českými státními normami, jako je například ČSN 73 6056 (736056) - odstavné a parkovací plochy silničních vozidel, která popisuje nutné parametry parkovacích stání a komunikací k nim přilehlých. Tyto parametry jsou však pouze minimální a k pohodlnému užívání budovy mají někdy dále, než je žádoucí. V reakci na to byl v roce 2021 Ing. Patrikem Machovem a kolektivem sepsán dokument s názvem Technické standardy záchytných parkovišť P+R ve Středočeském kraji. V tomto dokumentu popisují návrh těchto parkovišť od A do Z. Tím je myšleno, jakým způsobem by projektant měl ve svých návrzích interpretovat zmíněné normy. Na příkladech a na fotkách z reálných zhotovených děl pak tyto jednotlivé interpretace ukazují.

Stavba, na které bych rád demonstroval to, co by se mi v území líbilo, nese název Ballet Valet Parking Garage a nachází se v Miami na Floridě. Stavba byla navržena firmou Arqitetconica (ARQUITECTONICA, 1999 ex. architectonicegeo.com). Stejně jako výše zmíněné autobusové nádraží v Litvě i tento parkovací dům má velice blízko k přírodě, a to zejména svou zelenou fasádou. Parkovací dům v mém návrhu umístuji do samého rohu řešeného území, a tak by s touto fasádou tvořil takovou “zelenou dominantu“.



Obrázek 7: Ballet Valet Parking Garage (<https://www.avantiworldtravel.com/blog/the-best-city-to-go-parking-on-a-romantic-vacation>)

## 4.2 Bytové komplexy

Bytové komplexy jsou specifický urbanistický prvek z hlediska půdorysného a výškového uspořádání. Dříve bylo běžné bydlení v rodinných domech ve spoustě menších usedlostí na území celé republiky. Tento fakt se postupem času začal měnit zejména díky pracovním příležitostem s příchodem průmyslu a velkovýroby, tedy ve chvíli, kdy bylo zapotřebí hodně lidí na jednom místě. S příchodem mnoha lidí do měst museli vznikat i prostory pro bydlení. Začalo to sídliště s cihlovými bytovými domy a pokračovalo to v socialismu výstavbou panelových bytových domů, které byly nejrychlejší na výstavbu a byli “skládány” z typových prvků, které se v té době na území republiky vyráběli. V letech 1961–1991 bylo 50 % bytů postaveno panelovou technologií (UUR 2006). V této době již nebylo primárním cílem stěhování lidí do měst práce v průmyslovém odvětví, ale ve městech byla celá škála pracovních příležitostí od zmiňovaného průmyslu až po obchod. V obou těchto případech bylo hlavním cílem ubytovat co nejvíce lidí na co nejmenší ploše. Z dnešního hlediska jsou tyto starší komplexy nevyhovující zejména díky velkému počtu osobních automobilů. Jelikož tyto komplexy obývá mnoho lidí a v dnešní době má skoro každá domácnost jedno či dva osobní automobily, nemají je lidé kde zaparkovat. Proto v okolí bytových domů vzniká spousta zpevněných ploch, které se v létě přehřívají a na kterých je nemožné zasakovat dešťovou vodu. Moderním trendem výstavby bytových komplexů už není jen ubytování co nejvíce lidí na co nejmenší ploše, ale především kvalitní bydlení. To lze vyložit blízkostí lidí k přírodě, blízkostí služeb a mnohými dalšími

aspekty. U moderních bytových komplexů se také velice dbá na hospodárné využívání dešťových vod a počítá se s vysokou koncentrací osobních automobilů na počet obyvatel v nich žijících. Ze všech těchto důvodů se do nových komplexů zakomponovávají podzemní garáže a zelené plochy, ideálně pak i zelené střechy. Tematikou udržitelného rozvoje, jak environmentálního, tak sociálního v souladu s klimatem a jeho změnami se rozsáhle zabývá iniciativa New European Bauhaus, která má definované hlavní tři hodnoty: sustainability, aesthetics and inclusion (udržitelnost, estetika a začlenění). Vysvětlení těchto pojmů iniciativa uvádí následovně: udržitelnost od cílů v oblasti klimatu po cirkulaci, nulové znečištění a biologickou rozmanitost, estetika, kvalita zážitku a styl nad rámec funkčnosti a začlenění, od oceňování rozmanitosti po zajištění dostupnosti a cenové dostupnosti (NEB, 2021 ex.new-european-bauhaus.europa.eu).

#### **4.2.1 Obytná zástavba a její typologie**

Obytné zástavby mají mnoho forem. Může se jednat o zástavbu izolovanými rodinnými domy, řadovými domy, viladomy, nebo bytovými domy. V mé studii navrhuji bytové domy, a tak se zaměřím na ně. Bytové domy mohou mít z typologického hlediska také spoustu forem, mezi něž patří schodišťové, pavlačové a chodbové. Volba mezi těmito typy je z různých důvodů odlišná. K parametrům, které odlišují různé druhy uvažování o pojetí stavby patří orientace pozemku vzhledem ke světovým stranám, velikost pozemku a v neposlední řadě i ekonomické zájmy. Uvedu na pár případech. Bude-li pozemek čtvercového tvaru a menších rozměrů použijeme systém schodišťového viladomu, který je zpravidla menších rozměrů. Dalším případem může být pozemek obdélníkového tvaru s orientací delší strany sever-jih. V tomto případě využijeme půdorys chodbového bytového domu. Naopak, když bude pozemek obdélníkového tvaru s delší stranou orientovanou na východ-západ, je vhodné použít pavlačový bytový dům s pavlačí na severní straně, aby veškeré byty byly dostatečně osluněné. Z příkladů vyplývá, jak bychom základně měli uvažovat o osazení bytových domů samostatně stojících. Avšak v mém případě, kdy navrhuji bytový komplex, který tvoří uzavřené bloky, musím použít vhodnou kombinaci výše uvedených principů.

Stejně jako výše uvedené druhy staveb i pro bytové domy existují normy, které upravují dílčí rozměry, potažmo vybavení. Pro bytové domy je zejména norma ČSN

73 4301 v platném znění. Tato norma předepisuje odstupy jednotlivých budov, míru osvětlení přirozeným světlem obytných místností, velikosti místností, světlou výšku místností a spoustu dalšího. V mém návrhu mě zajímají především odstupy jednotlivých budov tak, abych je navrhl v souladu s touto normou a velikosti místností pro hrubý odhad kapacit navržených bytových domů.

Stejně jako u předešlých i u bytového komplexu uvedu jeden příklad, který ve svém návrhu ukazuje to, čeho bych rád docílil. Vybraný projekt nese název Abdijbeke Residence a byl navrhnout ateliérem Declerck-Daels Architecten, v zastoupení architektky Bernard Declerck, Annelore Vercouter, Griet Daels. Tento projekt se nachází ve městě Brugge v Belgii (Declerck-Daels Architecten, 2023 ex.archdaily.com). Projekt bytového komplexu jsem vybral díky jednoduché architektuře, která je zde použita. A stejně jako u předchozích příkladů kvůli jeho blízkosti k přírodě.



Obrázek 8: Bytový komplex Abdijbeke (Declerck-Daels Architecten, 2023 ex.declerck-daels.be) (<https://www.declerck-daels.be/projecten/abdijbeke/>)

### 4.3 Veřejná prostranství

Veřejná prostranství jsou nedílnou součástí městského prostředí. Důležitým heslem, kterým by se měli architekti a projektanti při návrhu veřejného prostranství

řídít je „forma následuje lidi“. Tedy hlavními strůjci veřejných prostranství jsou chodci (Gehl a Gemzøe, 1996). Jako veřejné prostranství lze definovat defacto vše co není v soukromém vlastnictví, od ulic, náměstí, až po parky a aleje. Veřejné prostory jsou nadále hierarchizovány na veřejné a poloveřejné (Xu a Wang, 2023). U moderního navrhování by se v těchto veřejných prostranstvích mělo nacházet dostatek zeleně. Lidé v dnešní době za zelení jezdí daleko od svých bydlíšť, jelikož ne všechna veřejná prostranství obsahují dostatek zeleně, a toto cesta by měla být přiměřená. Za přiměřenou vzdálenost je považováno 300–500 metrů (Schindler a kol., 2022) tj. 10 minut chůze (UUR, 2024). Veřejná prostranství s dostatkem zeleně obyvatelé využívají jako místo pro sport či rekreaci. Zelené plochy ochlazují své okolí (Šerá, 2015).

#### **4.4 Zimní stadion a jeho typologie**

Zimní stadion a jeho správné rozměry uvádí ve své příručce International Ice Hockey Federation (IIHF), v českém jazyce mezinárodní federace ledního hokeje. Tato příručka je dohledatelná přímo na internetových stránkách IIHF. Tato příručka ukládá minimální rozměry a druhy místností pro zimní stadion do 2000 sedících fanoušků. Zprostředkovaně důležité rozměry uvádí na své internetové stránce Sdružení zimních stadionů České republiky. Místnosti, plochy těchto místností a jejich stavební úprava jsou vidět v tabulce č. 1.



Místnost (prostory)	Plocha povrchu	Typická textura povrchu		
		Podlaha (nepropustná)	Strop	Povrchová úprava stěn
Plocha haly s okolím	2100 m <sup>2</sup>	Beton. deska s nátěrem	Plechová kovová krytina	Vnější stěny opatřené nátěrem
Malá restaurace	132 m <sup>2</sup>	Dřevěný obklad	Dřevěný obklad	Natřené zděné stěny nebo beton
Kabina pro hráče (4x)	30 m <sup>2</sup>	Podlahová pryžová krytina 8 mm	Dřevěný obklad	Natřené zděné stěny nebo beton
Kabina rozhodčích	18 m <sup>2</sup>	Podlahová pryžová krytina 8 mm	Dřevěný obklad	Natřené zděné stěny nebo beton
Sušárna (2x)	4m <sup>2</sup>	Beton. deska s nátěrem	Beton	Natřené zděné stěny nebo beton
Ošetřovna	15 m <sup>2</sup>	Podlahová pryžová krytina 8 mm	Sádrokarton	Natřené zděné stěny nebo beton
Místnost pro výstroj a výzbroj	8 m <sup>2</sup>	Beton. deska s nátěrem	Beton	Natřené zděné stěny nebo beton
Místnost pro techniku	50 m <sup>2</sup>	Beton. deska s nátěrem	Plechová kovová krytina	Sádrokarton
Rolby	50 m <sup>2</sup>	Beton. deska s nátěrem	Plechová kovová krytina	Natřené zděné stěny nebo beton
Šatna pro veřejnost diváky-	20 m <sup>2</sup>	2mm plast	Plechová kovová krytina	Sádrokarton
Převlékárna pro bruslící veřejnost (2x)	10 m <sup>2</sup>	Podlahová pryžová krytina 8 mm	Dřevěný obklad	Natřené zděné stěny nebo beton
Vstupní hala – pokladny	70 m <sup>2</sup>	Podlaha z keramických dlaždic	Sádrokarton	Sádrokarton
Kanceláře	20 m <sup>2</sup>	2 mm plst	Sádrokarton	Sádrokarton

Tab. č. 1: Velikost jednotlivých místností pro prototyp haly dle IIHF (SZS, 2013 ex.szs.cz) ([http://www.szs.cz/obsah/33-hala-dle-prototypu-manual-iihf?fbclid=IwAR2Nkd9kbLYAIVzJVrJ5exwLbpWYtfYMMlz-YfFC\\_j76uo6UdnHNsfwL\\_E](http://www.szs.cz/obsah/33-hala-dle-prototypu-manual-iihf?fbclid=IwAR2Nkd9kbLYAIVzJVrJ5exwLbpWYtfYMMlz-YfFC_j76uo6UdnHNsfwL_E))

Celková minimální plocha pro zimní stadion je tedy podle tabulky 3700 m<sup>2</sup>.

Příklad zimního stadionu, jehož specifikací bych rád dosáhl ve své studii je hokejová aréna Suolahti v Äänekoski ve Finsku. Jedná se o pravděpodobně energeticky nejúčinnější stavbu v této kategorii na světě. Vyrábí přebytečnou energii, která se využívá k vytápění nedaleké školy a plavecké haly. „Aréna je ve skutečnosti spíše poskytovatelem než pouhým spotřebitelem energie. Krytá ledová plocha je v podstatě masivní lednička, která potřebuje obrovské množství energie na udržení chladu. Zároveň ale vytváří kondenzační teplo podobně jako běžné lednice. Obvykle je toto teplo jednoduše vytlačeno ven, ale my ho skladujeme a využíváme,“ vysvětluje Virmanen, generální ředitel společnosti Proavera Ltd (Penttinen, 2020 ex.munifin.fi).



Obrázek 9: Hokejová aréna Äänekoski (Halttunen, 2020 ex.munifin.fi) (<https://www.munifin.fi/whats-new/the-worlds-first-zero-energy-ice-hockey-arena-built-in-aanekoski/>)

## 5. Řešené území

Řešené území se nachází na severu města Brandýs nad Labem – Stará Boleslav. Jedná se o nezastavěné pozemky zarostlé travinami a nízkými náletovými dřevinami. Plocha řešeného území je 6,75 ha a je dělena na různě velké pozemky s různými majiteli. Severní stranu řešeného území lemuje městský obchvat, který končí kruhovým objezdem. Z kruhového objezdu je možné se dostat na dálnici D10, anebo do historického centra města. Za obchvatem se nachází komplex místních kasáren a za tímto komplexem vlakové nádraží.

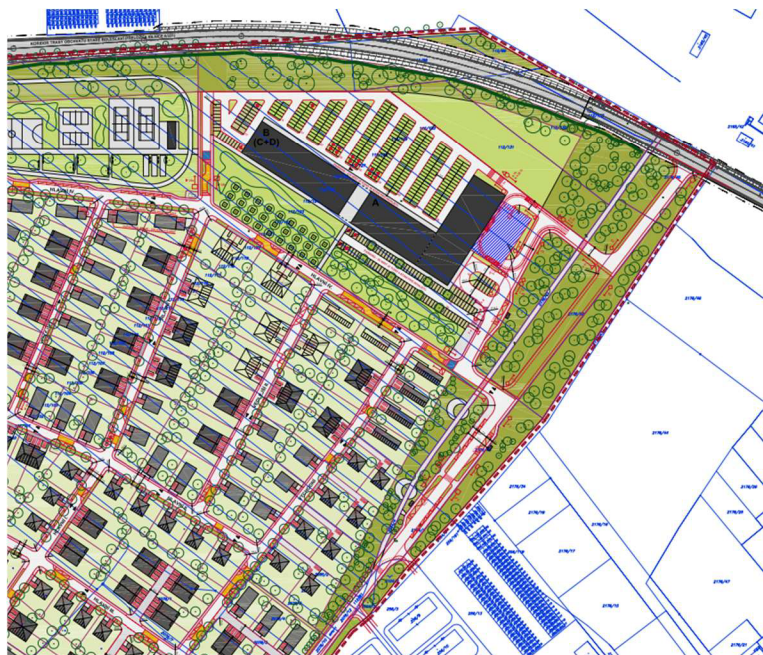




Obrázek 10: Řešené území (mypay.cz, upravil autor 2024)

## 5.1 Územní studie v okolí

V návaznosti na mnou vybrané území vznikly již dvě územní studie. Vymezené řešené území je u obou studií stejné a nachází se severně v kontaktu s mým řešeným územím. Obě studie mají vymezené podstatně větší řešené území. Většina tohoto území je již zastavěna novou obytnou zástavbou. První územní studie nese název Územní studie Mýtka a vypracována byla firmou ANLOC s.r.o. a publikována na internetové stránce města (ANLOC, 2017 ex.brandysko.cz) byla 23.8.2017. V této studii architekti z firmy ANLOC s.r.o. na území navrhuji různorodou zástavbu rodinných domů. Dále pak na severu jimi vymezeném řešeném území navrhuji nákupní centrum a multifunkční sportoviště.



Obrázek 11: Územní studie: „Mýtka“ – Brandýs nad Labem – Stará Boleslav – výkres dopravní infrastruktury (ANLOC, 2017 ex.brandysko.cz) ([https://www.brandysko.cz/assets/File.ashx?id\\_org=904&id\\_dokumenty=42170](https://www.brandysko.cz/assets/File.ashx?id_org=904&id_dokumenty=42170))

Tato studie byla však nahrazena novou studií, která nese název Mýtka II. Nová studie byla na stránkách města publikována v březnu roku 2019. Studie byla vypracována dvojicí Ing. Arch. Pavlem Bímou a Ing. Alešem Mňukem. Oproti původní studii mění tato studie část zástavby rodinných domů na zástavbu bytovými domy. Změna v územní studii se nachází na východní straně v těsném kontaktu s mnou vymezeným řešeným územím. Další částí, která je v těsném kontaktu je navržený obchodní dům. V obou případech je investorem UNISTAV Invest, s.r.o. (Bíma a Mňuk,



Obrázek 12: Územní studie „Mýtka II“ – hlavní výkres (Bíma a Mňuk, 2019 ex.brandysko.cz) ([https://www.brandysko.cz/assets/File.ashx?id\\_org=904&id\\_dokumenty=51631](https://www.brandysko.cz/assets/File.ashx?id_org=904&id_dokumenty=51631))



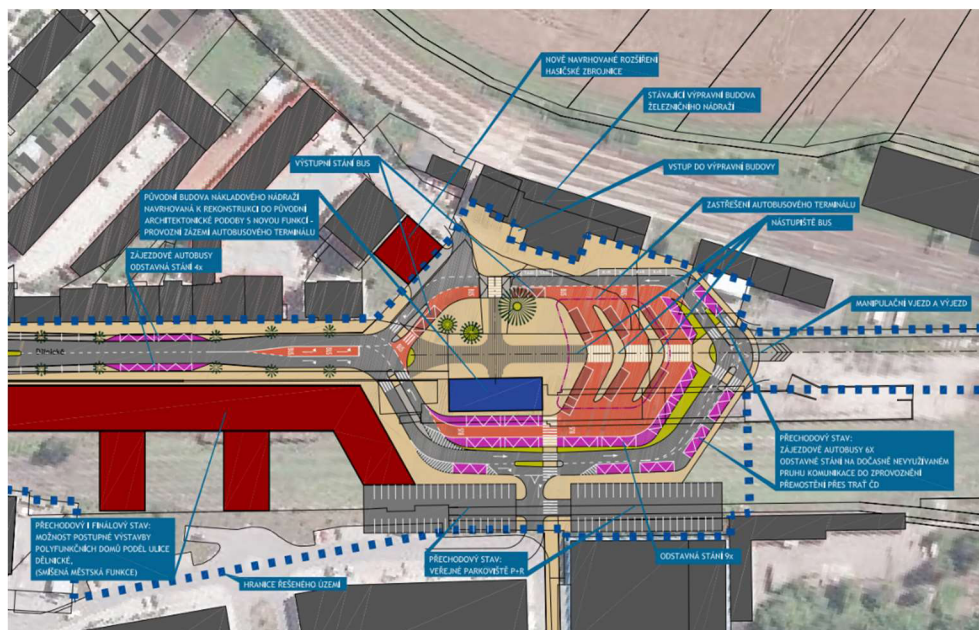
2019 ex.brandysko.cz). V mém návrhu navazuji na tyto územní studie návrhem zástavby bytových domů. Kvůli velkému rozmachu stavění obytné zástavby v blízkém okolí, jsem se rozhodl ve své studii držet hlavně myšlenky navržení nového autobusového nádraží. Většina stávajících, ale i nových obyvatel bude mít autobusové nádraží blíže.

## **5.2 Referenční studie**

V této kapitole představím dvě referenční studie, ze kterých jsem čerpal inspiraci do své studie. První studií je návrh autobusového nádraží v Jičíně od architektů Kotase a Tomka a druhou je obytná zástavba v Čáslavi od architekta Tučka.

### **5.2.1 Územní studie „Jičín – lokalita stávajícího autobusového nádraží“**

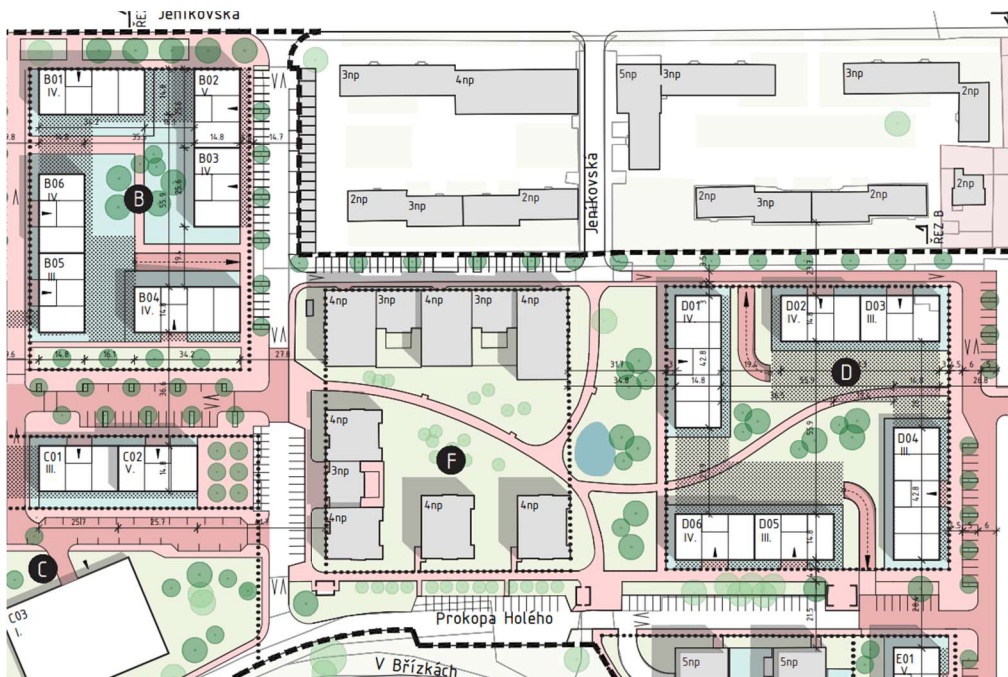
Studii pro město Jičín vypracoval ateliér KOTAS & PARTNES. Samotný návrh vytvořil doc. Ing. arch. Patrik Kotas a Ing. arch. Ondřej Tomek. Studie navrhuje zastávkový uzel a autobusový terminál v návaznosti na navržené polyfunkční objekty (Kotas a Tomek, 2016 ex.autobusak.jicin.cz). Tuto studii jsem si vybral jako inspiraci k návrhu fungování provozu autobusového nádraží, které je stěžejním předmětem mé studie. Hlavním důvodem je, že město Jičín je podobně velké, jako Stará Boleslav – Brandýs nad Labem, a tedy i kapacity navržených autobusových nádraží budou podobné. Ve studii je jasně vidět, jak by mělo fungovat autobusové nádraží v návaznosti na zástavbu a co je nutné pro fungování nádraží. Jako jsou například kapacity vozovek, jejich poloměry zatáček a sklony. Samotné nádraží můžete vidět na obrázku níže.



Obrázek 13: Územní studie „Jičín – lokalita stávajícího autobusového nádraží“ (Kotas a Tomek, 2016 ex.autobusak.jicin.cz) (<https://autobusak.jicin.cz/dokumenty/uzemni-studie.pdf>)

### 5.2.2 Územní studie „Areál Prokopa Holého“, Čáslav

Územní studii nesoucí název Areál Prokopa Holého vypracoval pro město Čáslav architekt Ondřej Tuček. Řešené území se nachází na jihu obce na území bývalých kasáren. Předmětem studie je komplex bytových domů, který je rozdělen do několika funkčních celků (Tuček, 2022 ex.meucaslav.cz). Pro mé účely jsem si vybral celky B, D a F, které můžete vidět na obrázku č.4.4. Tyto celky jsem si vybral z důvodu, že tvoří uzavřený blok. Architekt zde pracuje s různými hmotami objektů s vlastními předzahrádkami. Hmoty pak tvoří dojem uzavřeného bloku, který napomáhá rozlišit veřejné prostory na veřejný a poloveřejný, jak jsem již zmiňoval v kapitole 4.3. Tuto studii jsem si vybral právě kvůli tomu, že se stejným směrem budu vydávat ve své studii, kde také vytvářím komplex bytových domů a kde se snažím podobného efektu docílit.



Obrázek 14: Územní studie „Areal Prokopa Holého“ (Tuček, 2022 ex.meucaslav.cz) (<https://www.meucaslav.cz/app/web1/files/download/2326cb340d3273ad879f8cc876c86164.pdf>)

## 6. Požadavky na řešené území

V této kapitole představuji podmínky, které limitují anebo podněcují moji studii. Představím hlavní body ze strategického plánu a územního plánu. Následně představím podněty, které vyplynuly z rozhovoru na městském úřadě na odboru městského plánování ze dne 21. 4. 2023, který jsem vedl s paní Ing. Evou Paligovou.

### 6.1 Strategický plán

#### 6.1.1 Vyjždění z města

Podle statistik SLDB (2011) vyjíždí z města za prací nebo za školou 29,3 % populace z města, což na počet dnešních obyvatel, kterých na území města Stará Boleslav – Brandýs nad Labem žije 18 982 (ČSÚ 2018), činí 5562. Z tohoto počtu vyjíždí 47,4 % za prací a 52,8 % za školou. Tato čísla jsou však jen obyvatelé města Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, toto město z velké části funguje, jako přestupní bod pro přilehlé obce a jejich občany, kteří jedou za prací do Prahy. Do města přijíždějí příměstské linky autobusů, které zde končí a lidé z menších obcí pak přestupují na linky směřující do Prahy. Pro tento způsob fungování autobusového nádraží je jeho lokalita poněkud nešťastně zvolena vzhledem k jeho blízkosti k centru města a jeho kapacitě, kde se v dopravních špičkách potkává velké množství autobusů. Vzhledem k těmto faktům jsem se snažil vybrat lokalitu, která by byla přívětivější pro zřízení

autobusového nádraží. Další možností, kromě autobusové dopravy na nádraží ve Staré Boleslavi je, že lidé z přilehlých obcí přijedou ráno k autobusovému nádraží svými osobními automobily a zaparkují je v přilehlých ulicích, nastoupí na autobus směřující do Prahy. Večer opět autobusem přijedou, nastoupí do osobních automobilů a jedou domů. Tato skutečnost však tvoří dopravní zahlcenost, zejména pak v systému parkovacích stání. Proto se můj návrh soustředí nejen na vybudování nového autobusového nádraží, ale také na zbudování parkovacího domu P+R, který by měl svou kapacitou napomoci k vyřešení onoho problému.

### **6.1.2 Doprava**

Ze SWOT analýzy dopravy ze strategického plánu města vyplývá, že velmi slabou stránkou města je nedostatek parkovacích míst pro osobní automobily. K tomuto nedostatku parkovacích míst se také přidává fakt, že městem čím dál tím víc proudí těžká tranzitní doprava. Na tento fakt můj návrh reaguje přemístěním autobusového nádraží dále od centra, aby se trajektorie autobusů a nákladních vozů potkávaly na co nejmenším možném úseku a tím pádem nezahlcovaly dopravu v centru města. Do výběru lokality vhodné pro autobusové nádraží a parkovacího domu P+R nemálo přispěl fakt, že se 30.5.2023 otevřel obchvat města, který přímo sousedí s vybranou lokalitou. Na tomto místě je pak ideální zbudovat zejména parkovací dům P+R, aby lidé přijíždějící z přilehlých obcí neměli vůbec nutnost do centra města zajíždět a parkovat tam své osobní automobily.

MHD, co do počtu autobusových linek, je ve městě velmi bohatá, jelikož město funguje jako přestupní bod na Prahu, tak i jako konečná stanice. Ve městě jezdí celkem 13 autobusových linek, z čehož 12 je denních a 1 noční.

Požadavkem strategického plánu je tuto situaci vhodně řešit a jedno z možných řešení implementuji do svého návrhu. Mé řešení spočívá v odsunu autobusového nádraží na okraj města a k němu zbudovat parkovací dům P+R.

### **6.1.3 Sport**

Strategický plán města hovoří také o sportu, o kterém zde budu psát z toho důvodu, že dalším nemalým prvkem v mé studii je návrh nového zimního stadionu, který by se měl nacházet hned za parkovacím domem P+R. Ze SWOT analýzy sportu ve strategickém plánu města vyplývá, že silnou stránkou města v této oblasti je držení pozemků městem, na kterých by se sport mohl rozvíjet. Další silnou stránkou je

blízkost k Praze a že město koná velké sportovní turnaje. Avšak se ve městě nachází velmi málo sportovišť v dobrém technickém stavu, je podhodnocené financování sportu a je velký nedostatek sportovišť v nových lokalitách města. Mnou vybraná lokalita přímo sousedí s novou bytovou zástavbou a je zde tedy vhodné zřídit nové sportoviště. Zároveň pozemky nacházející se na vybraném území a zejména pak pozemek, kde navrhuji nový zimní stadion, je v držení města.

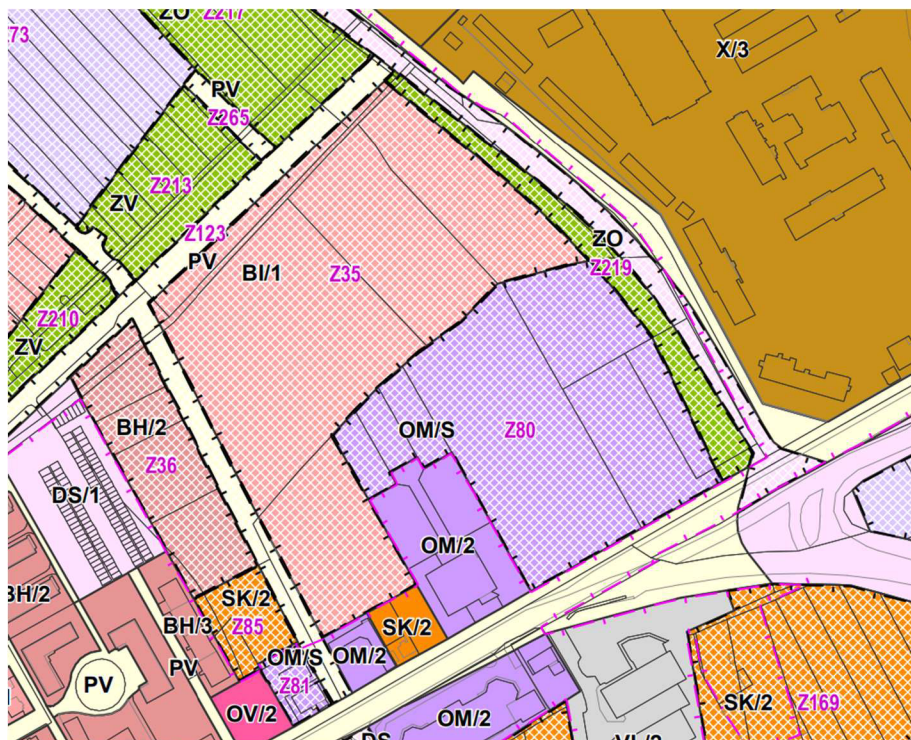
Požadavek v této kategorii je obecně popsán jako zlepšování sportovní infrastruktury rekonstrukcí stávajících sportovišť, nebo budování nových. V mém případě jsem se rozhodl sportovní infrastrukturu ve městě podpořit novým zimním stadionem.

## **6.2 Územní plán**

### **6.2.1 Skladba pozemků v řešeném území**

Ve vybraném řešeném území se nacházejí pozemky různého charakteru, které odlišuje platný územní plán, dále jen ÚP, města Brandýs nad Labem – Stará Boleslav. V řešeném území se nacházejí pozemky s charakterem: BI – bydlení v rodinných domech – městské a příměstské, OM – občanské vybavení – komerce malá a střední, ZO – zeleň ochranná a izolační a PV – veřejná prostranství. Nejvíce zastoupené jsou však pozemky s charakterem BI, následně pak OM, ZO a nakonec PV.





Obrázek 15: Územní plán Brandýs nad Labem – Stará Boleslav (Arch.Design, 2014 ex.brandysko.cz) ([https://www.brandysko.cz/assets/File.ashx?id\\_org=904&id\\_dokumenty=26814](https://www.brandysko.cz/assets/File.ashx?id_org=904&id_dokumenty=26814))

### 6.2.2 Podmínky navrhování v BI

Hlavním využitím ploch označených v ÚP zkratkou BI (bydlení v rodinných domech – městské a příměstské) je podle textové části ÚP, která je jeho přílohou, bydlení v rodinných domech. Avšak textová část dále popisuje pro toto území i přípustné využití a podmíněně přípustné využití. V přípustném využití nám textová část ÚP dovoluje, za předpokladu dodržení předepsaných regulativů, na plochách BI výstavbu nízkopodlažních bytových domů, malé provozovny místního významu, nezbytné plochy pro dopravu a technickou vybavenost, parkové úpravy prostranství, veřejnou zeleň a drobné sportovní plochy sloužící obyvatelům přilehlého území včetně dětských hřišť.

Na tuto oblast se vztahují regulativy omezující zastavěnou plochu a maximalizující plochu zeleně. Konkrétně v případě zástavby izolovanými rodinnými domy ÚP předepisuje koeficienty: koeficient maximální zastavěnosti území je 0,33 a koeficient zastoupení zeleně je minimálně 0,4, v případě že by se na území nacházeli nízkopodlažní bytové domy ÚP předepisuje koeficienty: koeficient maximální zastavěnosti území je 0,5 a koeficient zastoupení zeleně je minimálně 0,3. Jelikož se za označením plochy BI nachází za lomítkem číslo 1, tudíž je tato oblast označena BI/1, omezují nám regulativy ještě výšku zástavby a ta činí pro označení 1: 3-10,5 m.

### **6.2.3 Podmínky navrhování v OM**

Hlavním využitím ploch označených v ÚP zkratkou OM (občanské vybavení – komerce malá a střední) je pro komerční občanské vybavení, pro administrativu, obchodní prodej a služby. Dále textová část ÚP uvádí přípustné využití, ve kterém dovoluje území využít pro maloobchod do 800 m<sup>2</sup>, prodejní plochy, kulturní a vzdělávací činnosti.

Na tuto oblast se vztahují regulativy omezující zastavěnou plochu a maximalizující plochu zeleně. Konkrétně maximální koeficient zastavěnosti je 0,6 a minimální koeficient zastoupení zeleně je 0,2. Jelikož se za označením plochy OM nachází za lomítkem číslo S, tudíž je tato oblast označena OM/S, omezují nám regulativy ještě více maximální koeficient zastavěnosti, minimální zastoupení ploch zeleně a maximální výšku budovy. Konkrétně pro oblasti označené OM/S platí koeficienty: maximální koeficient zastavěnosti je 0,3, minimální koeficient zastoupení zeleně je 0,2 a maximální výška budovy je 10 m.

### **5.2.4 Podmínky navrhování v ZO**

Hlavním využitím ploch označených v ÚP zkratkou ZO (zeleň ochranná a izolační) je využití pro umístění izolační zeleně a protihlukových opatření v ochranných pásmech dopravy a průmyslu. Dále textová část ÚP uvádí přípustné využití, kterými pro tuto plochu jsou: vodní prvky, trasy pěších a cyklistických stezek, menší hřiště, městský mobiliář a další využití podmiňující nebo vhodně doplňující hlavní využití.

## **5.3 Požadavky města**

Hlavním požadavkem města na mnou vybrané území je odsun autobusového nádraží na okraj města. S přesunem autobusového nádraží se pojí návrh parkovacího domu P+R. Vzhledem ke stávajícímu stavu sportovišť ve městě je dalším požadavkem návrh zimního stadionu. Poslední položkou jsou bytové domy, které nejsou požadavkem, ale město mi jejich návrh schválilo. Požadavky vyplývají z rozhovoru, který je přílohou 16.

## 7. Místní podmínky

### 7.1 Analýza širších vztahů

Město Brandýs nad Labem – Stará Boleslav je situováno ve Středočeském kraji v okrese Praha-východ. Nachází se vzdušnou čarou pouhých 10 kilometrů severovýchodně od Prahy. Snadným spojením s hlavním městem poskytuje dálnice D10. V těsné blízkosti řešeného území je umístěno vlakové nádraží, které je součástí trasy Mělník – Nymburk. Vlakové spojení poskytuje další možnost dopravy pro obyvatele a návštěvníky. Město leží na břehu řeky Labe, která historicky rozděluje území města na dvě odlišné části známé jako Brandýs a Stará Boleslav. Brandýs nad Labem – Stará Boleslav má status obce s rozšířenou působností. To znamená, že hraje klíčovou roli v poskytování veřejných služeb a administrativy v širším okolí. Do správního obvodu města spadá celkem 58 okolních obcí, z nichž pět jsou města. Tato struktura ukazuje na význam a centrální postavení města v regionu, ovlivňující a spolupracující s rozsáhlým okolím.

Samotné řešené území se nachází na severu města Brandýs nad Labem – Stará Boleslav těsně před areálem místních kasáren. Z vrchní strany, konkrétně ze severu, je území ohraničeno novým severním obchvatem města, od kterého vede jedna přístupová komunikace do řešeného území, a to konkrétně ulice Josefa Truhláře. Z jihovýchodní strany ho lemují ulice Boleslavská, která zároveň představuje hlavní tepnu směřující do centra města. V bezprostřední blízkosti řešeného území se nachází převážně bytové domy. Okolí území disponuje nově postaveným obchodním domem. Tento obchodní dům nabízí širokou škálu služeb, včetně potravin, drogerie a lékárny, aj. Tato dostupnost základních služeb v okolí poskytuje pevný základ pro plánovanou výstavbu bytových domů a zároveň odráží snahu o komplexní urbanistický rozvoj. Řešené území má také výhodu vynikající a rychlé dostupnosti k dálnici D10, která umožňuje obyvatelům rychlý přesun do Prahy. Tato geografická výhoda výrazně přispívá k celkové atraktivitě řešeného území pro obyvatele i potenciální investory. Veškerá tato vybavenost posiluje postavení území, jako příjemného a dobře dostupného městského prostoru. Analýza širších vztahů je doprovázena situací širších vztahů, která je přílohou č. 2.



Obrázek 16: Analýza širších vztahů (autor, 2023)

## 7.2 Historická analýza

Město Brandýs nad Labem – Stará Boleslav má velmi bohatou historii a vývoj. Historicky rostlo toto město jako dva na sobě nezávislé celky k jejímž administrativnímu propojení došlo až v moderních dějinách, konkrétně v roce 1960. Mezi těmito částmi města se nachází řeka Labe, která hrála neodmyslitelnou roli v historickém vývoji obou částí města. Na pravém břehu řeky se nachází část města Stará Boleslav, která je ve srovnatelné nadmořské výšce s řekou. Terén této části města není nijak zvlášť proměnlivý a je v zásadě rovinný. Na této straně řeky je spousta slepých ramen řeky, a tak bylo podloží svého času bažinaté. Na levém břehu se však nachází druhá část města, Brandýs nad Labem, která je výrazně vyvýšena nad úrovní řeky. Leží na vyvýšené terase, a tudíž se nachází ve vyšší nadmořské výšce oproti první zmíněné části města. Stejně jako u první zmíněné části ani u této není terén výrazně proměnlivý. Výjimkou je rokle, kterou vytvořil Vínorský potok. Tato rokle byla důležitá, protože tvořila přístup k největšímu brodu mezi Mělníkem a Nymburkem a zároveň díky svému tvaru umožnila lepší obranu brodu. (Kuča, 2011).

Historie části Stará Boleslav je oproti Brandýsu nepatrně delší, jelikož už v roce 900 zde bylo postaveno rozlehlé a velice významné hradiště rodu Přemyslovců

(brandysko.cz, 2014). Toto hradiště vzniklo jako opevnění na významné obchodní stezce a díky tomu zde byl neméně významný brod. Stezka byla zemského významu a vedla z Prahy přes Starou a Mladou Boleslav až do Lužic, a proto se jí říkalo Lužická stezka. Později, konkrétně před rokem 932, kníže Boleslav původní valbové opevnění přetvořil na opevnění kamenné, které v tu dobu bylo jedno z mála na území dnešní České republiky. Opevnění bylo ještě doplněno o vodní příkop, který byl široký 10 m a za ním se na území dnešního Mariánského náměstí nacházelo podhradí. Roku 935 byl ve Staré Boleslavi zavražděn kníže Václav, který se později stal svatým. Díky této události se ze Staré Boleslavi stalo poutní místo. Jelikož bylo zapotřebí chránit brod z obou stran, vzniklo osídlení i na levém břehu řeky. Toto osídlení bylo rozděleno na dvě části, vyšší a nižší Hrádek. Nižší Hrádek se nacházel na severozápadě a vyšší Hrádek se nacházel na východě. Nezpochybnitelně historicky doložitelná je až skutečnost, že na nejvyšším bodě vyššího Hrádku byl postaven koncem 13. století hrádek, který dal osadě jméno. Důležitým důkazem osídlení v těchto místech jsou dva kostely, které byly na jednotlivých stranách rokle (na nižším Hrádku kostel sv. Vavřince a sv. Petra na Hrádku vyšším) a kolem nichž byla dvě rozsáhlá osídlení nesoucí jeden název (Kuča, 2011).

V 11. století význam města Stará Boleslav upadal ve prospěch Mladé Boleslavi, čehož využili představitelé křesťanské církve a byla zde založena kapitula (brandysko.cz, 2014). Toto období trvalo až do 13. století, kdy se za vlády Václava II. dostal brod do rukou Janovi z Michalovic. Ten na místě dnešního Brandýsa nad Labem zahájil rozsáhlou urbanistickou proměnu, kterou lze datovat mezi lety 1290–1304. Jedním z kroků bylo založení hradu západně od starého hrádku. V jeho bezprostřední blízkosti, jižně od rokle vedoucí k brodu, vzniklo městečko Brandýs s obdélníkovým tržištěm (později Masarykovo náměstí) a nový hrad se stal střediskem nového brandýského panství. V roce 1317 byl brod nahrazen mostem. Vznik nového městečka však neměl za následek spojení se se stávající vsí Hrádek. K tomuto spojení došlo až za husitských válek, kdy bylo město roku 1420 obsazeno husity. K formálnímu propojení obce k městečku (od roku 1581 městu) došlo až roku 1559. Práva, jež nabývalo město v 16. století, neodmyslitelně přispívala k růstu města. Příkladem těchto práv jsou: právo výsadního solného obchodu, vaření piva, volného nakládání s majetkem a právo na clo. V roce 1547 bylo panství odkoupeno císařem Ferdinandem I., který potvrdil všechna zmíněná privilegia městečka a roku 1581 bylo městečko



Rudolfem II. povýšeno na město (Kuča, 2011). Důležitým bodem v historii města bylo vybudování kamenného renesančního mostu, který vedl do Staré Boleslavi roku 1568-1569. V roce 1572 se Brandýský hrad po rozsáhlém požáru přestavěl na renesanční zámek.

Město Brandýs nad Labem – Stará Boleslav patřilo mezi nejvíce postižená města třicetiletou válkou, a proto tato doba byla pro ně nejtemnější (brandysko.cz, 2014). V období mezi lety 1639 a 1640 byla tato města okupována Švédy a většina budov byla rozebrána na stavební materiál, který byl použit na vybudování opevnění. Zámek v Brandýse nad Labem se změnil v mohutnou bastionovou pevnost. Kolem roku 1654 byla města téměř z čtyř pětín opuštěna. Počet domů ve městech se dlouho nevracel k původnímu číslu. Až do konce první poloviny 18. století byl počet domů stále jen ze dvou třetin stejný jako před třicetiletou válkou. Tato situace pokračovala až do poloviny 16. století, kdy nastal zlom. Situaci v opuštěné a válkou zdevastované Staré Boleslavi začali využívat církevní stavebníci, kteří v polovině 16. století postavili kostel Panny Marie. V roce 1710 postavili ve Staré Boleslavi děkanství, kapitula se také rozvíjela a v roce 1733 byla povýšena na kanovníckou rezidenci. To vedlo k tomu, že se Stará Boleslav stala ještě významnějším poutním místem.

Mezi lety 1771 a 1781 byla na východní straně Brandýsa zbudována nová ves s názvem Královice. Novodobý vývoj města začal však až ke konci 18. století. V této době zažívalo město velký rozvoj osídlení. Jedním z velkých podnětů pro růst města byl vznik železnice na jižní straně města roku 1889. Na základě velkého rozvoje města vznikla strojírna, která se nacházela za tratí na cestě do Vrábí a do Prahy. Dále rozvoj města mířil na nevyplněné plochy, zejména mezi městem a Kralovicemi, mezi tratí a strojírnou a dále také mezi náměstím a hřbitovem. Tento růst trval až do 20. let 20. století. I město Stará Boleslav touto dobou zažívalo velký stavební rozmach. Do poloviny 19. století vzrostl počet domů pětinasobně a také byla k městu připojena ves Písek. Ves byla založena v roce 1771 a bezprostředně s městem sousedila na východní straně.

Za První republiky se v Brandýse nad Labem s pravidelnou parcelací rozvíjelo osídlení rodinnými domy po celém obvodu města. Pro scelení města do jednoho celku se vytvořily uliční sítě v částech, ve kterých ještě chyběly. V této době došlo také k propojení města Brandýs s městečkem Vrábí a vsí Hrušov, které se nacházely za již

zmíněnou strojírnu. Za dob První republiky byl ve Staré Boleslavi růst města ještě větší, jak v Brandýse a zástavba se z plna rozvíjela ve vějíři cest vedoucích ze Staré Boleslavi. V roce 1874 byla Stará Boleslav napojena na železnici, která se nachází poměrně daleko od centra na severní straně. Do historického jádra města tak nezasáhl rostoucí průmysl, který rostl zejména okolo této železnice.

V roce 1910 se ze Staré Boleslavi stalo město, což vedlo k vybudování secesní radnice na Mariánském náměstí. V této době se rozrůstalo město především okolo nového hřbitova. V průběhu první světové války došlo k hospodářskému úpadku, který byl však v následujících letech kompenzován rozvojem průmyslu a zemědělství. V roce 1920 byla dokončena modernizace přístavu na Labi (Kuča, 2011). Ta přinesla městu další možnosti rozvoje a propojení s okolními regiony. V meziválečném období se také výrazně změnil charakter města. Byly vystavěny nové moderní budovy, jako například kino, pošta a další. V této době byla také dokončena výstavba nového mostu přes Labe, který propojil Brandýs nad Labem a Starou Boleslav. Po druhé světové válce došlo k výraznému rozvoji průmyslu, zejména na jihu města, a urbanizace. Byly vystavěny nové moderní továrny, což přineslo nové pracovní příležitosti a přilákalo do města mnoho nových obyvatel. Prudký růst města pokračoval i za socialismu. Největším odrazem této doby je vybourání zástavby v Brandýse mezi náměstím a nádražím, kde tato zástavba byla nahrazena výstavbou panelových domů v sídlištních útvarech. Boleslav také zažívala růst během socialismu. I v této době naštěstí nedošlo k narušení historického jádra, ačkoliv vznikla skupina panelových domů v jeho bezprostřední blízkosti.

Roku 1960 byl Brandýs nad Labem a Stará Boleslav administrativně spojeny v jeden celek. V průběhu 90. let 20. století došlo k další modernizaci a rozvoji města. Byla vystavěna nová dálnice D11, která propojila Brandýs nad Labem–Stará Boleslav, což přineslo městu další možnosti rozvoje a propojení s okolními regiony (Kuča, 2011).

### **7.3 Funkční analýza**

V této kapitole se zaměřuji na funkční využití jednotlivých budov a lokalit v okolí řešeného území. Analýza se soustředí na fungování bezprostředního okolí řešeného území, abych svým návrhem doplnil, nebo obohatil fungování dané lokality.

Na sever od řešeného území se nachází rozsáhlý vojenský komplex, který je pouze pro vojenské účely a pro širokou veřejnost je zcela nepřístupný. Bezprostředně za tímto komplexem leží železniční nádraží, které je vzdušnou čarou od řešeného území vzdáleno 530 metrů. Mezi vojenským komplexem a řešeným územím vede nově otevřený severní obchvat města. Na jižní a západní straně řešeného území se nacházejí bytové domy. Jižní až jihovýchodní hranice území je vybavena komerčními a kancelářskými budovami. Mezi těmito budovami můžeme najít benzínovou čerpací stanici, obchody, autoservis, nebo motel. V širším okolí se nachází převážně zástavba rodinných domků. Vně této zástavby se jihozápadně nachází hřbitov. Na protější straně ulice Okružní je mateřská škola. Pokud bychom se vydali po této ulici severozápadně, narazíme na území, na které se nedávno uskutečnilo výběrové řízení ohledně výstavby základní školy. Zmíněné funkce v území můžeme vidět v grafické části této analýzy, která je přílohou č. 3.



Obrázek 17: Funkční analýza (autor, 2023)

## 7.4 Prostorová analýza

Řešené území je ze severu zcela uzavřeno dvěma bariérami, jimiž jsou obchvat a komplex kasáren. Komplex kasáren je pro veřejnost zcela uzavřen a je za vysokým plotem. Z tohoto důvodu je z urbanistického pohledu brán jako bariéra v území.



Stejným způsobem je brán jako bariéra v území i obchvat. V jižním a západním okolí řešeného území se nachází bytové domy. Ty jsou z urbanistického pohledu brány jako polopropustné, jelikož veškerý prostor mezi těmito bytovými domy je polosoukromý. Na jih od řešeného území se nachází nízkopodlažní bytové domy postavené v minulém století. Naopak na západě se staví nový bytový komplex. V tomto komplexu se též nacházejí nízkopodlažní bytové domy s třemi nadzemními podlažími. To působí v území velice kontrastně, jelikož nové bytové domy jsou stavěny podle zcela jiných standardů a celé území pak z urbanistického pohledu funguje poměrně separovaně. Tím myslím, že lidé žijící v nových bytových domech se zdržují převážně na vlastním území a lidé ve starších bytových domech také. Nakonec tu máme východní stranu, kde jsou převážně komerční budovy. Ty jsou z urbanistického pohledu také využívané zcela odlišně. Zatímco budovy pro bydlení jsou využívány hlavně odpoledne a přes noc, komerční budovy jsou využívány zejména přes den. Toto se zcela neodmyslitelně podepíše i na dopravním toku, kde ulice přilehlé ke komerčním budovám jsou využívány přes celý den, kdežto ulice ústící do obytných celků mají dopravní špičky. Špičkami je myšleno ráno, kdy obyvatelé vyjíždějí do práce a večer, kdy se z práce vrací.

Z hlediska prostorového uspořádání okolí řešeného území je zástavba velice různorodá. Vojenský komplex severně od řešeného území obsahuje budovy různého využití, jako jsou ubytovací zařízení, skladovací zařízení atd., které jsou neméně různorodé i z prostorového hlediska. Nejvyšší budovy, které se v komplexu nacházejí jsou budovy ubytovací a kancelářské. Naopak nejnižšími budovami jsou budovy skladovací. Budovy komerčního charakteru, které nalezneme převážně na jih od řešeného území jsou spíše nižší a využívají převážně jednoho nadzemního podlaží. Co se týče budov pro bydlení, můžeme v okolí řešeného území najít, jak rodinné domy, ale stejně tak i domy bytové. Zatímco rodinné domy mají převážně jedno nadzemní podlaží a podkroví, tak bytové domy mají nadzemních podlaží více. V přímém sousedství s řešeným územím jsou však jen domy bytové. Prostorové uspořádání stávající zástavby je vidět v prostorové analýze, která je přílohou č.4.



Obrázek 18: Prostorová analýza (autor, 2023)

## 7.5 Problémy a hodnoty

V této kapitole se zaměřuji na identifikaci problému a hodnot v rámci řešeného území a jeho okolí, přičemž svůj pohled rozšiřuji na město jako celek. Struktura textu je hierarchická, postupující od širšího měřítka, tj. města jako celku, až po specifické vlastnosti a charakteristiky samotného řešeného území. Cílem tohoto postupu je poskytnout komplexní a postupné porozumění klíčovým aspektům, které ovlivňují danou lokalitu. Přístup k analýze od velkého k malému umožňuje lépe zachytit komplexitu interakcí mezi různými úrovněmi urbanistického plánování a lépe porozumět kontextu daného území ve vztahu k celkovému městskému prostředí.

Největší hodnotu města Brandýs nad Labem – Stará Boleslav spatřuji v jeho blízkosti k Praze, s tímto se pojí i velmi dobrá dopravní dostupnost metropole po dálnici D10. Mezi další pozitiva města řadím dostupnost služeb, které se v něm nachází. Například nemocnice, soukromé lékařské ordinace, mateřské školy, základní školy, střední školy a učiliště aj. Město má i bohaté kulturní vyžití. Další hodnotou města je velmi dlouhá kulturní tradice v podobě svatováclavské pouti, která se uskutečňuje v den české státnosti, tedy 28. 9. Město pořádá i další kulturní akce, které se konají v kulturních střediskách – letní kino a kino. Město nabízí i spousty památek,

jako je kostel p. Marie na Mariánském náměstí ve Staré Boleslavi, zámek v Brandýse nad Labem atd. Ve městě je i spousta míst, kde lze sportovat. Mezi hlavní patří atletické středisko Emila Zátopka, fotbalové stadiony, golfový klub a Sport Centrum v Brandýse nad Labem.

Naopak největším problémem města je jeho rozdělení řekou Labe. Tento problém se nejvíce projevil při rekonstrukci mostů vedoucích přes tuto řeku a její slepá ramena, kdy nebyla jiná možnost než celé město objet po dálnici D10. To vedlo k velkému přetížení nájездů i sjezdů. Dalším velkým problémem, nejen z mého pohledu ale i z pohledu paní referentky Ing. Evy Paligové, je nešťastné umístění autobusového nádraží, které se momentálně nachází téměř v centru Staré Boleslavi. Autobusová doprava ve městě je velmi frekventovaná, a tak dochází k dopravnímu přetěžování hlavních tahů města. Nehledě na to, že autobusové nádraží funguje pro spousta lidí jako přestupní bod na cestě do Prahy. Tito lidé dojíždí do města osobním automobilem a okolí autobusového nádraží nedisponuje dostačujícím počtem parkovacích míst. Jako další negativum vnímám financování sportovních míst. Město sice disponuje hojným počtem sportovních míst, ale z městského rozpočtu nedává dostatek prostředků na jejich údržbu.

V dané lokalitě je jednoznačně vysoká hodnota poskytovaná bohatým vybavením v podobě obchodů. Přestože se nachází blízko centra, vyznačuje se klidným prostředím, což představuje atraktivní kombinaci pro obyvatele. Důležitým prvkem je také výhodná poloha s vynikajícím napojením na dálnici D10 a severní obchvat města, což zajišťuje snadnou a rychlou dostupnost pro obyvatele, kteří využívají osobní automobily. Tato lokalita je navíc výhodně situována vzhledem k nádraží. To ji odlišuje od jiných částí města a přináší obyvatelům pohodlí a efektivitu v dopravě veřejným přepravním prostředkem. Tímto způsobem je tato lokalita nejenom dobře vybavená, ale také propojená s klíčovými dopravními tepnami a nabízí obyvatelům pohodlný životní styl.

Hlavním problémem v dané lokalitě je, že velká část bytových domů v okolí byla postavena v minulém století. V té době se nepředpokládalo tak výrazné zvýšení automobilismu. Tím pádem je v území na dnešní standardy málo parkovacích míst. S tímto nárůstem se pojí nedostatečná kapacita dopravní infrastruktury.

Největší hodnotou řešeného území je doprání napojení na obchvat a na dálnici D10. Mezi další hodnoty jednoznačně patří vybavení okolí řešeného území a poloha vzhledem k centru města. Tím je myšleno, že řešené území se nachází nedaleko centra, ale zároveň v klidné oblasti.

Největším problémem je naopak do jisté míry izolovanost, jelikož celé severní území funguje jako neprostupná bariéra.

Vzhledem k problémům a hodnotám, které jsem v území identifikoval, se moje územní studie soustředí zejména na lepší polohu autobusového nádraží, abych odlehčil dopravu v centru města. Dále se má studie soustředí na zvýšení počtu parkovacích stání v lokalitě. Vzhledem ke stavu sportovišť a sportovního vyžití jsem se do studie rozhodl zakomponovat i zimní stadion. V poslední části, vzhledem k poloze, atraktivnosti území a požadavků na území, jsem do studie zakomponoval i bytové domy.

## **7.6 Analýza kapacity území**

V této kapitole se zaměřím na zhodnocení, zda jsem schopen integrovat veškeré cíle, které jsem si stanovil, splnit požadavky na řešené území a podněty, které jsem identifikoval prostřednictvím předešlých analýz do plánovaného území.

Prvním krokem této analýzy bylo vytvoření rešerše o tom, co ukládají normy a jaké jsou typologické požadavky na jednotlivé objekty, které jsem se rozhodl do území zakomponovat. Stěžejním cílem mého návrhu je autobusové nádraží, které jsem kapacitně navrhoval vzhledem k počtu a četnosti linek, které vjíždí a vyjíždí z města. K tomuto návrhu mi dopomohli skripta Dopravní systémy a stavby od doc. Ing. Arch. Patrika Kotase. Dalšími objekty, které navrhuji jsou parkovací dům P+R, zimní stadion a bytové domy. Všechny tyto objekty jsem prověřoval stejným způsobem, jako již zmíněné autobusové nádraží. Výsledkem této analýzy je, že veškeré objekty se pohodlně vejdou do řešeného území.

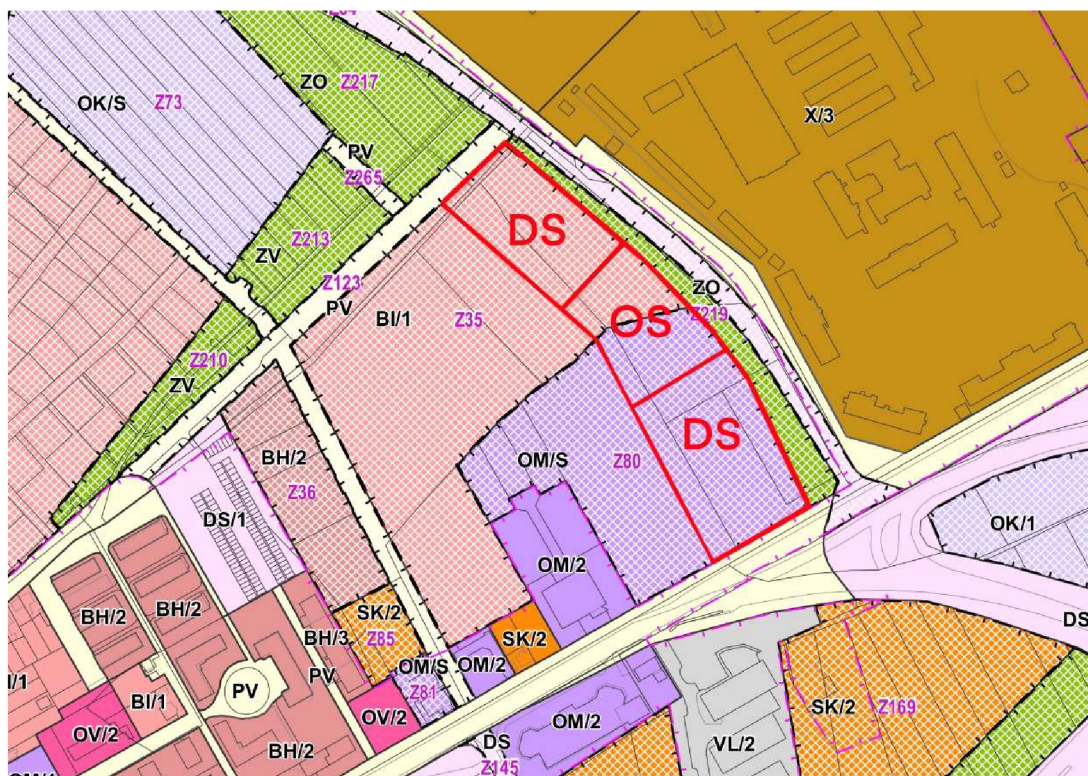
## **7.7 Posouzení shody s územním plánem**

Tato kapitola se bude zabývat posouzením shody s územním plánem. Primárním cílem bylo držet se územního plánu. Nicméně po všech analýzách a zhodnocení všech požadavků dojde k návrhu úprav územního plánu. V této kapitole představím navržené změny a odůvodním je.

Na mém řešeném území se nacházejí pozemky, které jsou v územním plánu označovány zejména, jako BI (bydlení v rodinných domech – městské a příměstské) a OM (občanské vybavení – komerce malá a střední). Stěžejním bodem mojí studie je autobusové nádraží, které na tomto území, podle požadavků města a všech analýz, dává největší smysl. Každopádně ani na jedné ploše, ať už BI nebo OM, regulativy tuto stavbu nedovolují, a tak na ploše, kde by podle studie mělo nádraží stát bude muset dojít ke změně územního plánu. Podobně, jako s autobusovým nádražím, je to i s plochou kde navrhuji zimní stadion a parkovací dům P+R. Územní plán tyto dvě stavby podle regulativů taky nepovoluje, a i zde bude muset dojít ke změně územního plánu. Veškeré změny jsou zaznamenány na obrázku č. 18, kde vymezují, kde bude muset ke změně dojít.

Nyní konkrétněji o změnách. V severní části území označeného v územním plánu, jako BI, bude muset dojít ke změně využití plochy na plochu s využitím DS (dopravní infrastruktura – silniční), aby zde mohlo vzniknout nové autobusové nádraží. Napravo od tohoto území se bude nacházet zimní stadion a pro jeho realizaci je nutné v územním plánu upravit označení ploch. Nyní jsou plochy označeny jako BI a OM. Tyto plochy je nutné změnit na označení OS (občanské vybavení – tělovýchova a sport). Nakonec plocha pro parkovací dům P+R, kde se nyní nachází plocha OM. Plocha se bude muset označit jako DS, aby zde bylo možno budovu postavit v souladu s územním plánem.





Obrázek 19: Územní plán Brandýs nad Labem – Stará Boleslav (Arch.Design, 2014 ex.brandysko.cz, upravil autor 2024) ([https://www.brandysko.cz/assets/File.ashx?id\\_org=904&id\\_dokumenty=26814](https://www.brandysko.cz/assets/File.ashx?id_org=904&id_dokumenty=26814))

## 8. Návrh územní studie

### 8.1 Koncepte návrhu

V této kapitole představím koncepční rozvržení řešeného území a návaznosti konceptu na okolní zástavbu. V území se zaměřuji zejména na návrh autobusového nádraží. Které navazuje na nový obchvat města, ze kterého je dobré dopravní napojení na dálnici D10 a na hlavní tah městem. Dále se koncepčně zabývám nedostatkem parkovacích míst, které řeším zakomponováním parkovacího domu P+R, které ještě lemují venkovní parkování. Tento parkovací dům slouží i návštěvníkům navrhovaného zimního stadionu. Navržený zimní stadion je v území prostorovou dominantou. Před zimním stadionem navrhuji veřejné prostranství, které má dvě části. První část je zpevněná a funguje jako shromaždiště před zimním stadionem. Druhá část je zatravněná a je navržena pro volnočasové aktivity.

#### 8.1.1 Zástavba

Stěžejním objektem, který jsem se do území snažil zasadit, je nové autobusové nádraží, které nahradí stávající, jenž je nešťastně umístěno v centru města. Samotná stavba je koncepčně dimenzována tak, aby kapacitně vyhověla potřebě autobusové dopravy v dané lokalitě. Toto autobusové nádraží jsem do území umístil na

nejsevernější pozici, co nejbližze jediného napojení na obchvat města tak, aby bylo co nejjednodušší tuto dopravní stavbu dopravně obsloužit. Dalším zásadním objektem pro vybrané území je parkovací dům P+R a k němu přilehlé parkoviště, jelikož v sousedním území jsou bytové domy z minulého století a není u nich navržena dostatečná kapacita parkovacích stání. Další využití parkovacího domu v území je jistě i pro cestující, kteří budou využívat nově vzniklé autobusové nádraží a také pro návštěvníky zimního stadionu, který je také předmětem studie. Zimní stadion je navržen mezi již zmíněné dopravní stavby a je jakousi dominantou v území. Zimní stadion bude fungovat zejména pro hokejové kluby ve městě Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, ale mimo tréninky a hokejová utkání, také pro širokou veřejnost. Podél pěší komunikace, která vede z města do navrhovaného území-jsem z východní strany navrhl polyfunkční objekt, jehož spodní parter bude ryze komerční. Druhé a třetí nadzemní podlaží bude sloužit k bydlení. Poslední, ale největší plochu zabírá bytový komplex, který je navržen ryze pro bydlení. Prostorové uspořádání celé zástavby je patrné z přílohy č. 5 a funkční z přílohy č. 6.

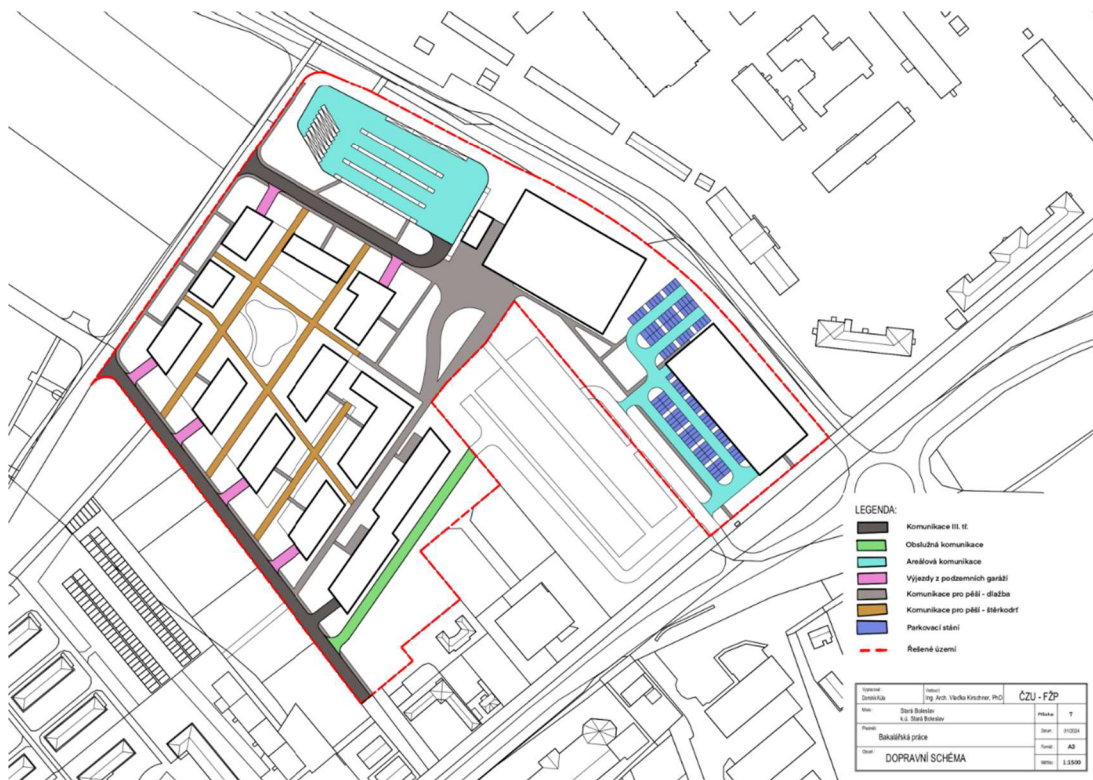


Obrázek 20: Funkční schéma (autor, 2023)

### **8.1.2 Doprava**

Řešené území je lemováno třemi komunikacemi. Ze severní strany novým městským obchvatem, z východní strany ulicí Boleslavská, která ústí do samotného centra města a ze západní strany ulice Josefa Truhláře. Ulice Boleslavskou a Josefa truhláře jsem na jihu řešeného území propojil novou komunikací, která je třídy C a obsluhuje bytové domy směrem na sever od ní. Do vnitra území samotného jsem navrhl další dvě komunikace třídy C. Jednu jako napojení z ulice Josefa truhláře, která obsluhuje ze severní strany nové autobusové nádraží a na jižní straně novou bytovou zástavbu. Jelikož autobusové nádraží je ústředním bodem mé studie, snažil jsem se ho zakomponovat do území tak, aby mělo co nejlepší napojení na severní obchvat města. Druhá komunikace třídy C je navržena z východní strany. Tato komunikace obsluhuje stávající obchodní dům z jižní strany a ze severní strany obsluhuje navržený parkovací dům P+R a němu přilehlé parkoviště. Poslední komunikací pro automobily je navržena obslužná komunikace u polyfunkčního objektu, po které se bude zajišťovat zásobování spodního prodejního parteru tohoto domu. Ostatní komunikace v území slouží pouze pro pěší. Parkování osobních automobilů je řešeno podzemními garážemi navržených bytových domů a pro návštěvníky a cestující je zde navržen již zmíněný parkovací dům P+R. Hlavní pěší komunikací je komunikace, která vede uprostřed řešeného území, kolem polyfunkčního domu a propojuje stávající zástavbu jižně od řešeného území a navržené veřejné prostranství před zimním stadionem. Řešení dopravní situace v řešeném území můžeme vidět v příloze č. 7.

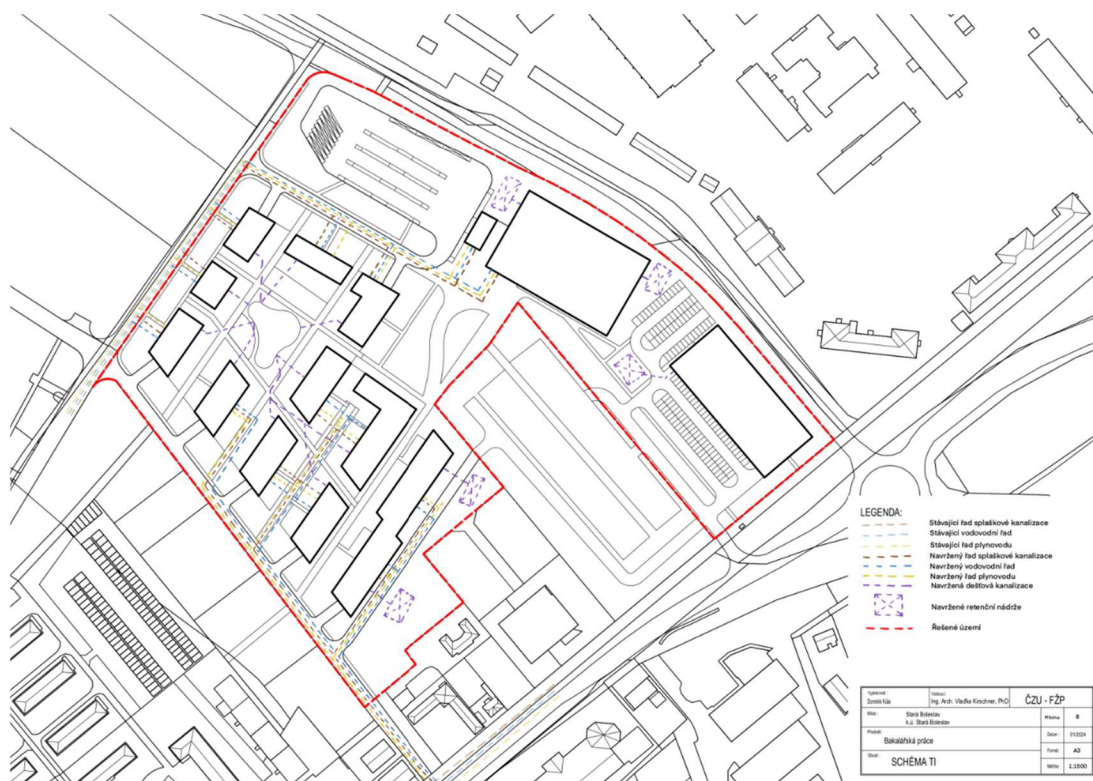




Obrázek 21: Dopravní schéma (autor, 2023)

### 8.1.3 Technická infrastruktura

V území jsou navrženy trasy řadů splaškové kanalizace, vodovodu a podzemních rozvodů nízkého napětí. Veškeré tyto řady vedou pod komunikacemi a jsou napojeny na stávající řady ve městě. Dešťovou kanalizaci jsem v území nenavrhol, jelikož veškerou dešťovou vodu ze střech a zpevněných ploch budu retenovat, případně zasakovat pomocí podzemních nádrží a podzemních vsaků. Přednostně vodu v území, kde je více zelených ploch retenuji a zpětně využívám na zálivku. V místech, kde není mnoho zeleně tyto vody zasakuji do podloží. Speciálním případem je bytový komplex, kde veškeré dešťové vody ze střech shromažďuji do “rybníčku”. Vše je patrné v grafickém znázornění viz. příloha č.8.



Obrázek 22: Schéma TI (autor, 2023)

### 8.1.4 Zelená infrastruktura

V rámci řešeného území navrhuji také zelené plochy, nízkou a vysokou zeleň. Mojí snahou je dostat do území co nejvíce zelené plochy a vzrostlé zeleně. Největší koncentrací vysoké zeleně má severní strana řešeného území, kde tato zeleň funguje jako zeleň izolační a protihluková. Dále navrhuji nízkou a středně vzrostlou zeleň na veřejném prostranství. Středně vzrostlou zeleň a zelené plochy v rámci parkovacích ploch u parkovacího domu P+R. Nejnížší zeleň se pak nachází v obytném komplexu. Jelikož se snažím o co největší zastoupení zeleně v území navrhuji také zelené střechy na veškerých stavbách v území. V rámci co nejlepšího postoji k životnímu prostředí navrhuji hospodaření s dešťovou vodou v podobě retence dešťových vod ze střech objektů. U tohoto návrhu se řídím dokumentem Voda ve městě, metodika pro hospodaření s dešťovou vodou ve vazbě na zelenou infrastrukturu. Tento dokument tuto problematiku velice dobře popisuje (Sýkorová a kol. 2022). Zelenou infrastrukturu ukazují na příloze č. 9.



Obrázek 23: Schéma zeleně (autor, 2023)

## 8.2 Kapacita návrhu

V této kapitole ukazují samotný návrh a veškeré objekty, které do něho spadají. Jednotlivé objekty popisují a uvádím jejich parametry. Celý návrh je prezentován hlavním výkresem, který je k práci přílohou č. 10.

### 8.2.1 Navržené autobusové nádraží

Návrh autobusového nádraží nabízí odbavovací halu o hlavních rozměrech 20x10 m. Součástí této haly je i dostatek prostoru pro malou komerci, která na obdobných nádražích bývá, jako jsou drobné potraviny, trafiky aj. Tato hala je navržena jako průchozí, tím je myšleno, že je přístupná z veřejného prostranství a průchozí do nástupního/výstupního prostoru. V návrhu nádraží jsou situovány tři nástupní peróny a jeden výstupní. Výstupní perón je situován přímo u odbavovací haly. Peróny jsou navrhovány jako dvojité, což znamená, že každý perón nabízí dvě stanoviště pro nástup a výstup. Dále se v návrhu nachází osm parkovacích stání pro autobusy, které zde svoji trasu končí. Všechny tyto prvky nádraží jsou propojeny zpevněnými plochami v plochách nezbytných pro chod nádraží. V okolí je navržena nízká a středně vysoká zeleň jako kompenzace za znehodnocení zemědělské půdy těmito nezbytnými zpevněnými a zastavěnými plochami. V celém návrhu územní

studie se soustředím na hospodaření s dešťovými vodami a jejich co největším možným vsakem v území. Jinak tomu není ani u návrhu autobusového nádraží, kde podobně jako u ostatních budov navrhuji co nejvíce zeleně v okolí. Neméně se ale soustředím i na střechy objektů, které navrhuji jako zelené. Co se týče zpevněných ploch, zde se snažím vodu odvádět lokální dešťovou kanalizací do navržených retenčních a vsakovacích zařízení.

### **8.2.2 Navržený parkovací dům P+R**

Nový parkovací dům považuji jako nezbytnou součást návrhu autobusového nádraží. Parkovací dům nabízí 400 parkovacích míst v objektu jako takovém a 109 parkovacích míst přilehlých k budově. Parkovací dům bude využíván cestujícími, kteří budou pokračovat ve své cestě autobusem, ale i návštěvníky zimního stadionu, který je též součástí územní studie. Stejně jako ve zbytku řešeného území, tak i zde navrhuji co nejvíce zeleně v podobě nízké a středně vysoké zeleně. Obvod parkovacího objektu a k němu přilehlých parkovacích stání lemuje stromořadí. Venkovní parkovací stání jsou rozděleny do celků s počtem parkovacích stání od tří po čtyři a tyto celky jsou mezi sebou rozděleny stromy. Vsazením stromů mezi jednotlivé celky se snažím docílit lepší retence vody v území, ale stejně tak i zastínění parkovacích ploch, aby zde nedocházelo k přehřívání automobilů v letních obdobích. Plášť parkovacího objektu je navržen tak, aby bylo možné jej nechat porůst popínavou zelení. Konkrétně uvažuji se systémem ukotvené sítě s lanky z nerezové oceli. Tímto se snažím docílit toho, aby objekt svým vzhledem co nejvíce zapadl do konceptu “zeleného území”.

### **8.2.3 Navržený bytový komplex**

Součástí mého návrhu je také nová obytná zástavba v podobě nízkopodlažních bytových domů, které v návrhu situuji na západ řešeného území. Celkem jsem do svého návrhu umístil 11 bytových domů, z nichž ten nejjihněji položený plní funkci polyfunkčního domu. Jeho spodní parter bude sloužit, jako komerční a zbylá dvě patra jsou čistě obytná. Dohromady ze všech navržených bytových domů přibude do území 272 bytů. Byty se nacházejí na škále od 1KK po 3KK. Všechny bytové domy jsou navrženy jako třípodlažní s jedním podzemním podlažím, které bude sloužit jako podzemní garáže k jednotlivým bytovým domům. Tyto garáže jsou u některých bytových domů propojeny. Konkrétně se jedná o bytové domy A, B a C, E, F, G a H a I a J. Podzemní garáže jsou navrženy s ohledem na celkový počet bytů v území a



splňují dopravu v klidu. Konkrétně je navrženo 500 parkovacích stání na 272 bytů. Mezi parkovací stání pro rezidenty je počítáno i s parkovacími stáními pro návštěvníky v počtu 30. Bytové domy jsou navrženy jako bezbariérové a přístupné, jak z veřejného prostranství, tak i z podzemních garáží. Okolí bytových domů v ně navrženého bloku je polosoukromé. Na tomto území se nacházejí i zcela soukromé předzahrádky, které náleží k bytům v 1.NP. Dále se na území nachází i dětské hřiště a vodní plocha, která plní funkci retenční. Do této vodní plochy budou svedeny dešťové vody z jednotlivých bytových domů. V širším okolí objektů je navržena cestní síť pro pěší, která je po obvodu bloku pevná a vně bloku je navržena ze zhutněného šterku. V ně bloku, ale i po jeho obvodu je navržena nízká a středně vysoká zeleň. Střechy obytného souboru jsou stejně, jako u autobusového nádraží, navrženy zelené.

#### **8.2.4 Navržený zimní stadion**

Posledním objektem, který jsem do studie zahrnul je zimní stadion, který se nachází na severní straně území mezi navrženým autobusovým nádražím a parkovacím domem P+R. Zimní stadion je navržen v hlavních rozměrech 80x50 m. Tento rozměr by podle všech norem měl vyhovovat potřebnému vybavení stadionu, mezi které se řadí herní plocha, šatny, malé občerstvení a malé tribuny. Tento rozměr zároveň vyhovuje herní ploše menších soutěží, jako je RHML (regionální hokejová mělnická liga), ve které tým HC Kondoři z Brandýsa nad Labem hrají. Zimní stadion v mém návrhu však není určen pouze pro hokejový klub, ale také mimo tréninky a zápasy pro širokou veřejnost k rekreaci a sportu. Zásobování zimního stadionu bude možné na výjimku z asfaltových ploch autobusového nádraží ze severní strany stadionu.



Obrázek 24: Hlavní výkres (autor, 2023)

## 9. Diskuse

Hlavními pilíři územní studie je návrh autobusového nádraží a parkovacího domu P+R. Město Stará Boleslav v dnešní době autobusové nádraží má, nachází se v blízkosti Mariánského náměstí na ulici Boleslavská. Dle mého názoru, a i po všech průzkumech co jsem provedl mi tato poloha přijde nešťastně zvolena. Důvodem je blízkost k centru kde denně projede mnoho aut a zatěžuje se tak doprava ve městě. Dalším důvodem je, že mnoho lidí využívá toto nádraží jako přestupní bod na své cestě do práce a k nádraží se dopraví osobními automobily, které následně zaparkují v okolních ulicích. Vyskytne se zde tedy mnoho aut, která jsou celý den nevyužitá. Toto jsou hlavní důvody, proč jsem se rozhodl postavit svou studii na odsunu autobusového nádraží ven z centra a navrhnou parkovací dům P+R.

Největší plochu v navrhovaném území zabírá bytový komplex s přílehlými veřejnými prostranstvími. Návrhem tohoto území jsem se snažil následovat moderní trendy v navrhování obytných souborů a prostranství. Veřejná prostranství jsou jedním z nejdůležitějších prvků při návrhu, jelikož zajišťují prostupnost územím. Veřejné prostory v mém návrhu jsou hierarchizovány, tj. hlavní veřejné je před zimním stadionem a tvoří takové menší náměstí. Na toto náměstí vedou hlavní pěší cesty



z města, z autobusového nádraží a parkovacího domu. Zatímco polosoukromá se nachází uvnitř obytného komplexu (Xu a Wang, 2023). Hlavní veřejné prostranství je ze dvou stran obklopeno bytovými domy. Poloveřejné pak ze všech stran, takže je bezpečné ve smyslu „oči na ulici“ (Jacobs, 1961), kde tato veřejná prostranství kontrolují lidé, kteří je užívají, nikoliv kamery a policie (Gehl, 2000; Jacobs, 1961). Návrh také reaguje na změnu klimatu v podobě vysokého zastoupení zeleně v návrhu, ať už v podobě vysoké zeleně, nebo zelených střech, ale také v podobě zelených fasád. Navrhování vysoké zeleně významně přispívá k ochlazení (Kirschner a kol., 2024). Dalším důležitým prvkem v boji proti zhoršujícímu se klimatu, který v návrhu požívám, je hospodárné nakládání s dešťovými vodami, které uvažuji retenovat a zpětně využívat pro zálivku. Ve svém návrhu, v souladu s myšlenkami Nového Bauhausu, navrhuji přístupné veřejné zelené prostory s autobusovým nádražím a obchody v přívětivých docházkových vzdálenostech, tj. přibližně 300–500 metrů (Schindler a kol. 2022) k nové zástavbě. Celý návrh je navrhovaný v respektu k okolní zástavbě svým půdorysným a výškovým uspořádáním.

Návrh je v souladu se strategickým plánem města, který hovoří o zlepšení dopravní situace ve městě. Na tento požadavek návrh reaguje odsunutím autobusového nádraží z centra na okraj města. K návrhu autobusového nádraží neodmyslitelně patří také návrh parkovacího domu P+R. Dále strategický plán hovoří o zlepšení a podpoře sportu ve městě. Tento požadavek naplňuji návrhem zimního stadionu.

Územní plán vymezuje plochy s rozdílným využitím a tyto plochy jsem se snažil v maximální možné míře respektovat. Avšak aby návrh byl proveditelný, je nutné zažádat o změnu v územním plánu, která se bude týkat ploch na severu řešeného území. Dále by se tato změna měla týkat definování plochy změny veřejného prostoru před stávajícím obchodním domem, a tedy do územní studie zahrnout i tyto plochy. Požadavek by tak měl umožnit co nejlepší dopravní a pěší prostupnost územím. Tato změna si myslím, že by měla být vřele uvítána, vzhledem k tomu, jaký má návrh potenciál pro zlepšení podmínek ve městě.

Požadavky města jsem se dozvěděl při rozhovoru. Město má stejný pohled, jako strategický plán, a tedy mi bylo doporučeno přesunout autobusové nádraží, navrhnout parkovací dům a zimní stadion. Všechny tyto požadavky ve svém návrhu splňuji.

## 10. Závěr

Cílem této práce byla územní studie na území města Stará Boleslav. Návrh částečně vychází z rozsáhlých analýz z požadavků strategického a územního plánu a požadavku města. Hlavní prioritou bylo odsunout autobusové nádraží z centra města a vytvořit zázemí pro parkování osobních automobilů v podobě parkovacího domu P+R. Návrh s cílem navazuje na stávající zástavby v okolí řešeného území. Zástavba následuje moderní trendy v navrhování obytných souborů a veřejných prostranství.

Co se týče veřejných prostranství, je v nich vysoce zastoupena zeleň a jsou v přívětivé docházkové vzdálenosti od obytného souboru. Forma veřejných prostranství následuje lidi a jsou navržena přehledně, aby orientace v prostoru byla co nejjednodušší. Vysoké zastoupení zeleně v návrhu jistě pomůže při klimatických změnách, které jsou čím dál horší.

Závěrem bych chtěl říct, že práce mi dala spoustu zkušeností a informací o moderním navrhování. Ve své práci jsem využil i zkušenosti z předešlého studia a z praxe stavebního projektanta. Navržená studie by mohla do budoucna být podkladem pro územně plánovací dokumentaci.

## 11. Seznam literatury

**Anloc, 2017 ex. brandysko.cz:** Územní studie: „Mýtka“ – Brandýs nad Labem – Stará Boleslav – výkres dopravní infrastruktury (online) [cit. 2024.3.17], dostupné z: <[https://www.brandysko.cz/assets/File.ashx?id\\_org=904&id\\_dokumenty=42170](https://www.brandysko.cz/assets/File.ashx?id_org=904&id_dokumenty=42170)>

**Arch.Design, 2014 ex. brandysko.cz:** Územní plán Brandýs nad Labem – Stará Boleslav (online) [cit. 2024.3.17], dostupné z: <[https://www.brandysko.cz/assets/File.ashx?id\\_org=904&id\\_dokumenty=26814](https://www.brandysko.cz/assets/File.ashx?id_org=904&id_dokumenty=26814)>

**ARQUITECTONICA, 1999 ex. architectoniceo.com:** Ballet Valet Parking Garage (online) [cit. 2024.3.17], dostupné z: <<https://architectoniceo.com/project/ballet-valet-parking-garage/>>

**Balčytiš G., 2016 ex. balcytis.com:** Autobusové nádraží Vilkaviškis (online) [cit. 2024.3.17], dostupné z: <<https://balcytis.com/vilkas/>>

**Bíma P. a Mňuk A, 2019 ex. brandysko.cz:** Územní studie „Mýtka II Stará Boleslav“ – hlavní výkres (online) [cit. 2024.3.17], dostupné z: <[https://www.brandysko.cz/assets/File.ashx?id\\_org=904&id\\_dokumenty=51631](https://www.brandysko.cz/assets/File.ashx?id_org=904&id_dokumenty=51631)>

**ČSN 73 6056 (736056):** Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel, Praha, 2011

**ČSN 73 6525-2 (736425):** Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 2: Přestupní uzly a stanoviště, Praha, 2009

**Declerc-Daels Architecten, 2023 ex. declerck-daels.be:** Abdijbeke (online) [cit. 2024.3.17], dostupné z: <<https://www.declerck-daels.be/projecten/abdijbeke/>>

**Declerc-Daels Architecten, 2023 ex. archdaily.com:** Project Abdijbeke Residence (online) [cit. 2024.3.17], dostupné z: <[https://www.archdaily.com/1008754/project-abdijbeke-residence-declerck-daels-architecten?ad\\_medium=office\\_landing&ad\\_name=article](https://www.archdaily.com/1008754/project-abdijbeke-residence-declerck-daels-architecten?ad_medium=office_landing&ad_name=article)>

**Gehl J., 2000:** Život mezi budovami. Brno: Nadace Partnerství, 2000., XX s. ISBN 80-85834-79-0.

**Gehl J. a Gemzøe L., 1996:** Public Spaces – Public Life. The Danish Architectural Press: Copenhagen, 96 s.

**Historie, 2014 ex. brandysko.cz:** Neznámý autor (online) [cit. 2024.3.17], dostupné z: <<https://brandysko.cz/historie/d-25457/p1=1005>>

**Jacobs J., 1961:** The death and life of great American cities. Vintage Book. New York: Alfred A. Knoff. XX s.

**Kirschner a kol., 2024 xxxxx** Comparing the Effects of Green and Blue Bodies and Urban Morphology on Land Surface Temperatures Close to Rivers and Large Lakes. DOI 10.3390/land13020162

**Kotas P., 2002:** Dopravní systémy a stavby. Praha: Vydavatelství ČVUT., 175-179 s. 2002. ISBN 80-01-02321-4.

**Kotas a Tomek, 2016 ex.autobusak.jicin.cz:** Územní studie „Jičín – lokalita stávajícího autobusového nádraží“ (online) [cit. 2024.3.17], dostupné z: <https://autobusak.jicin.cz/dokumenty/uzemni-studie.pdf>

**Lipovská a kol., 2014 ex. brandysko.cz:** Strategický plán rozvoje města Brandýs nad Labem – Stará Boleslav (online) [cit. 2024.3.17], dostupné z: [https://www.brandysko.cz/assets/File.ashx?id\\_org=904&id\\_dokumenty=54740](https://www.brandysko.cz/assets/File.ashx?id_org=904&id_dokumenty=54740)

**NEB, 2021:** New European Bauhaus (online) [cit. 2024.3.17], dostupné z: [https://new-european-bauhaus.europa.eu/about/about-initiative\\_en](https://new-european-bauhaus.europa.eu/about/about-initiative_en)

**Novotný V., 2020 ex. vovcr.cz:** Veřejná hromadná doprava (online) [cit. 2024.3.17], dostupné z: <https://www.vovcr.cz/odz/tech/573/page00.html>

**Penttinen, 2020 ex. munifin.fi:** The world's first zero-energy ice hockey arena built in Äänekoski (online) [cit. 2024.3.17], dostupné z: <https://www.munifin.fi/whats-new/the-worlds-first-zero-energy-ice-hockey-arena-built-in-aaekoski/>

**Schindler a kol., 2022:** How far do people travel to use urban green space? A comparison of three European cities. Applied Geography 141, 102673.

**Sýkorová, M; Macháč, J; Tománek, P a Šušlíková, L. 2022:** Voda ve městě: metodika pro hospodaření s dešťovou vodou ve vazbě na zelenou infrastrukturu. Druhé rozšířené vydání. V Praze: České vysoké učení technické (ČVUT) ve spolupráci s Univerzitou Jana Evangelisty Purkyně (UJEP), 112–113 s.,

ISBN 978-80-01-07024-6.

**Šerá, B., 2015:** Pozitivní vliv zeleně na uživatele městských sídlišť. Životné prostredie. 49. P. 100-105.

**Tuček, 2022 ex. meucaslav.cz:** Územní studie „Areál Prokopa Holého“ (online) [cit. 2024.3.17], dostupné z:

[https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fwww.meucaslav.cz%2Fapp%2Fweb1%2Ffiles%2Fdownload%2F2326cb340d3273ad879f8cc876c86164.pdf&psig=AOvVaw0R\\_y0QVHv4yZR4hoLWvOdB&ust=1710695597871000&source=images&cd=vfe&opi=89978449&ved=0CAgQrpoMahcKEwjomq2rpfmEAxUAAAAHQAAAAAQBA](https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fwww.meucaslav.cz%2Fapp%2Fweb1%2Ffiles%2Fdownload%2F2326cb340d3273ad879f8cc876c86164.pdf&psig=AOvVaw0R_y0QVHv4yZR4hoLWvOdB&ust=1710695597871000&source=images&cd=vfe&opi=89978449&ved=0CAgQrpoMahcKEwjomq2rpfmEAxUAAAAHQAAAAAQBA)

**UUR, 2024:** Principy a pravidla územního plánování, C.10 Veřejná prostranství (online) [cit. 2024.3.17], dostupné z: <https://www.uur.cz/media/qjksfw0u/c10-2019-09-12.pdf>

**Vyhláška č. 294/2015 Sb.:** Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.

**Xu S. a Wang Y., 2023:** Influence of spatial scale on the study of access fairness of urban park green space. Front. Environ. 10 s.

## 12. Seznam obrázku a tabulek

<b>Obrázek 1:</b> Kolmé uspořádání (Kotas, 2002) .....	4
<b>Obrázek 2:</b> Šikmé uspořádání (Kotas, 2002).....	5
<b>Obrázek 3:</b> Podélné uspořádání (Kotas, 2002).....	5
<b>Obrázek 4:</b> Uspořádání objízdné s výpravní budovou v ostrovní poloze (Kotas, 2002) .....	5
<b>Obrázek 5:</b> Autobusové nádraží Vilkaviškiš, Litva (Tukaj, 2020 (online) [cit. 2024.3.17], dostupné z: < <a href="https://balcytis.com/vilkas/">https://balcytis.com/vilkas/</a> > .....	6
<b>Obrázek 6:</b> Dopravní značka IP 13d (vyhláška č. 294/2015 Sb.).....	7
<b>Obrázek 7:</b> Ballet Valet Parking Garage (Avanti World Travel, ©2024 (online) [cit. 2024.3.17], dostupné z: < <a href="https://www.avantiworldtravel.com/blog/the-best-city-to-go-parking-on-a-romantic-vacation">https://www.avantiworldtravel.com/blog/the-best-city-to-go-parking-on-a-romantic-vacation</a> > .....	8
<b>Obrázek 8:</b> Bytový komplex Abdijbeke (Declerck-Daels Architecten, 2023 (online) [cit. 2024.3.17], dostupné z: < <a href="https://www.declerck-daels.be/projecten/abdijbeke/">https://www.declerck-daels.be/projecten/abdijbeke/</a> > 10	
<b>Tabulka č. 1:</b> Velikost jednotlivých místností pro prototyp haly dle IIHF (SZS, ©2013 (online) [cit. 2024.3.17], dostupné z: < <a href="http://www.szs.cz/obsah/33-hala-dle-prototypu-manual-iihf?fbclid=IwAR2Nkd9kbLYAlVzJVrJ5exvwLbpWYtfYMMIz-YfFC_j76uo6UdnHNsfwL_E">http://www.szs.cz/obsah/33-hala-dle-prototypu-manual-iihf?fbclid=IwAR2Nkd9kbLYAlVzJVrJ5exvwLbpWYtfYMMIz-YfFC_j76uo6UdnHNsfwL_E</a> >.....	12
<b>Obrázek 9:</b> Hokejová aréna Äänekoski (Halttunen, 2020 (online) [cit. 2024.3.17], dostupné z: < <a href="https://www.munifin.fi/whats-new/the-worlds-first-zero-energy-ice-hockey-arena-built-in-aanekoski/">https://www.munifin.fi/whats-new/the-worlds-first-zero-energy-ice-hockey-arena-built-in-aanekoski/</a> > .....	13
<b>Obrázek 10:</b> Řešené území (mapy.cz, upravil autor 2024).....	14
<b>Obrázek 11:</b> Územní studie: „Mýtka“ – Brandýs nad Labem – Stará Boleslav – výkres dopravní infrastruktury (ANLOC, 2017 (online) [cit. 2024.3.17], dostupné z: < <a href="https://www.brandysko.cz/assets/File.ashx?id_org=904&amp;id_dokumenty=42170">https://www.brandysko.cz/assets/File.ashx?id_org=904&amp;id_dokumenty=42170</a> >. 15	
<b>Obrázek 12:</b> Územní studie „Mýtka II“ – hlavní výkres (Bíma a Mňuk, 2019 (online) [cit. 2024.3.17], dostupné z: < <a href="https://www.brandysko.cz/assets/File.ashx?id_org=904&amp;id_dokumenty=51631">https://www.brandysko.cz/assets/File.ashx?id_org=904&amp;id_dokumenty=51631</a> >. 15	
<b>Obrázek 13:</b> Územní studie „Jičín – lokalita stávajícího autobusového nádraží“ (Kotas a Tomek, 2016 (online) [cit. 2024.3.17], dostupné z: < <a href="https://autobusak.jicin.cz/dokumenty/uzemni-studie.pdf">https://autobusak.jicin.cz/dokumenty/uzemni-studie.pdf</a> > .....	17
<b>Obrázek 14:</b> Územní studie „Areál Prokopa Holého“ (Tuček, 2022 (online) [cit. 2024.3.17], dostupné z: < <a href="https://www.meucaslav.cz/app/web1/files/download/2326cb340d3273ad879f8cc876c86164.pdf">https://www.meucaslav.cz/app/web1/files/download/2326cb340d3273ad879f8cc876c86164.pdf</a> > .....	18

<b>Obrázek 15:</b> Územní plán Brandýs nad Labem – Stará Boleslav (Arch.Design, 2014 (online) [cit. 2024.3.17], dostupné z: < <a href="https://www.brandysko.cz/assets/File.ashx?id_org=904&amp;id_dokumenty=26814">https://www.brandysko.cz/assets/File.ashx?id_org=904&amp;id_dokumenty=26814</a> >.	21
<b>Obrázek 16:</b> Analýza širších vztahů (autor, 2023).....	24
<b>Obrázek 17:</b> Funkční analýza (autor, 2023).....	28
<b>Obrázek 18:</b> Prostorová analýza (autor, 2023) .....	30
<b>Obrázek 19:</b> Územní plán Brandýs nad Labem – Stará Boleslav (Arch.Design, 2014, upravil autor 2024), dostupné z: < <a href="https://www.brandysko.cz/assets/File.ashx?id_org=904&amp;id_dokumenty=26814">https://www.brandysko.cz/assets/File.ashx?id_org=904&amp;id_dokumenty=26814</a> >.	34
<b>Obrázek 20:</b> Funkční schéma (autor, 2023).....	35
<b>Obrázek 21:</b> Dopravní schéma (autor, 2023).....	37
<b>Obrázek 22:</b> Schéma TI (autor, 2023).....	38
<b>Obrázek 23:</b> Schéma zeleně (autor, 2023) .....	39
<b>Obrázek 24:</b> Hlavní výkres (autor, 2023) .....	42



### **13. Seznam použitých dat**

ČÚZK – Katastrální mapy

ČSÚ – Sociodemografická open data

Mapy.cz – Oblast Brandýs nad Labem – Stará Boleslav

Scitani.cz – SLDB 2011

## **14. Seznam příloh**

- 1 ČESTNÉ PROHLÁŠENÍ
- 2 ANALÝZA ŠIRŠÍCH VZTAHŮ
- 3 FUNKČNÍ ANALÝZA
- 4 PROSTOROVÁ ANALÝZA
- 5 PROSTOROVÉ SCHÉMA
- 6 FUNKČNÍ SCHÉMA
- 7 DOPRAVNÍ SCHÉMA
- 8 SCHÉMA TI
- 9 SCHÉMA ZELENĚ
- 10 HLAVNÍ VÝKRES
- 11 VIZUALIZACE – POHLED ZE SEVEROZÁPADU
- 12 VIZUALIZACE – POHLED Z JIHU
- 13 VIZUALIZACE – POHLED NA NÁMĚSTÍ I
- 14 VIZUALIZACE – POHLED NA NÁMĚSTÍ II
- 15 VIZUALIZACE – POHLED DO VNITROBLOKU
- 16 PŘEPIS ROZHOVORU