

Česká zemědělská univerzita v Praze

Fakulta životního prostředí

Katedra aplikované geoinformatiky a územního plánování



**Fakulta životního
prostředí**

Územní studie Praha Vysočany – Odkolek

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Vedoucí práce: Ing. Daniel Franke Ph.D.

Bakalant: Jakub Černý

2014

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Katedra aplikované geoinformatiky a územního
plánování

Fakulta životního prostředí

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Černý Jakub

Územní plánování

Název práce

Územní studie Praha Vysočany - Odkolek

Anglický název

Spatial study Prague Vysočany - Odkolek

Cíle práce

Cílem této bakalářské práce je zpracování územní studie vybrané lokality v Praze-Vysočanech, konkrétně areálu bývalých pekáren Odkolek na základě poznatků z teoretické literární rešerše, která se bude především zabývat tématem kompaktního města a smíšeným využitím území. Úkolem této studie je vytvořit řešení ke stávajícímu návrhu zástavby pro toto území. Hlavními kapitolami územní studie budou východiska pro návrhovou část, širší vztahy, historie areálu a limity pro návrh, jež budou stěžejními analýzami pro funkční rozložení, které bude řešeno v návrhové části.

Metodika

Vypracování územní studie na základě dostupných podkladů. Návrh a funkční členění bude vycházet především z nastudovaných literárních pramenů a trendů uplatňovaných v soudobých návrzích. Územní studie bude dále tvořena na základě poznatků ze tří analýz. První bude analýza širších vztahů, které pomohou posoudit vhodnost a účelnost staveb či objektů na řešeném území a jejich vazbu na okolí. Druhou analýzou bude historie areálu, jeho významné stavby a historický kontextu areálu vzhledem k Vysočanům. Dalším kritériem budou limity, které ověří možná omezení pro funkční členění a návrh. Tyto analýzy prověří možné využití, jež bude aplikováno ve funkčním členění a návrhu s ohledem na poznatky a trendy, které vzejdou z východisek pro návrhovou část.

Harmonogram zpracování

Říjen 2013 – dopracování rešeršních částí práce, rozpracování analytické části

Leden 2014 – dopracování analytické části

Březen 2014 – formulace závěrů, dopracování práce

Duben 2014 – odevzdání práce

Rozsah textové části

cca 50 stran + grafické přílohy

Klíčová slova

územní studie, Odkolek, územně plánovací dokumentace, Vysočany, průmyslový areál

Doporučené zdroje informací

FREY, H. (1999): *Designing the City*. Routledge, New York, ISBN 0-203-37501-7.

GEHL, J. (2000): *Život mezi budovami*. Nadace Partnerství, Brno, 202 s. ISBN 80-85834-79-0.

GEHL, J. (2012): *Města pro lidi*. Nadace Partnerství, Brno, 262 s. ISBN 978-80-260-2080-6.

JACOBS, J. (1975): *Smrt a život amerických velkoměst*. Odeon, Praha, 319 s.

KIRCHNER, V. (2012): *Teorie plánování měst*. Česká zemědělská univerzita, Praha, 50 s.

KOŘÁNOVÁ, E., VOJTĚCH, T. (2009): *Přesahy a souvislosti*. Městská část Praha 9, Praha, 213 s. ISBN 978-80-254-7202-6.

OECD (2012): *Compact City Policies*. OECD Publishing, Paris, ISBN 978-92-64-16785-5.

SÝKORA, L., TEMELOVÁ, J. (2005): *Prevence prostorové segregace*. Univerzita Karlova, Praha, 119 s.

Vedoucí práce

Franke Daniel, Ing., Ph.D.

Elektronicky schváleno dne 2.4.2014

Ing. Petra Šímová, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 3.4.2014

prof. Ing. Petr Sklenička, CSc.

Děkan fakulty

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracoval samostatně, pod vedením Ing. Daniela Frankeho Ph.D., a že jsem uvedl všechny literární prameny a zdroje informací ze kterých jsem čerpal.

V Praze dne 14. dubna 2014

Jakub Černý

Poděkování

Rád bych poděkoval vedoucímu této bakalářské práce Ing. Danielu Frankemu Ph.D. za jeho odborné rady, podporu a čas, který mi věnoval. Poděkovat bych chtěl také všem ostatním za poskytnutí rad, informací a materiálů, které mi pomohli zpracovat tuto práci.

V Praze dne 14. dubna 2014

Jakub Černý

Abstrakt

Tématem této práce je analýza řešeného území a zpracování územní studie dle výsledků analýz a zjištěných trendů.

V první části je definována územní studie, porovnány typové projekty a především rozebrány soudobé trendy aplikované při řešení podobných území, odvíjející se od strategie kompaktního města.

Ve druhé části práce jsou zpracovány analýzy, které jsou důležitým podkladem pro tvorbu všech součástí studie. Je zde také popsáno, jak řešené území definuje územní plán, který je nadřazenou dokumentací a zásadně ovlivňuje výslednou podobu území.

Třetí část už se týká samotného zpracování návrhu. Jsou zde řešeny jednotlivé body, které je nutné brát v potaz, aby vzniklo kvalitní řešení daného území dle principů a informací, jež vyplynuly z předchozích dvou částí.

Výsledkem této práce je studie území, která akceptuje připomínky k návrhu, jež je na toto území momentálně zpracováván a zároveň nabízí jiný pohled na řešení dané lokality. Práce může být také inspirací při řešení podobných území.

Klíčová slova

územní studie, brownfield, Vysočany, kompaktní město, návrh

Abstract

Topic of this work is dedicated to analysis of selected area and to create the spatial study according to the results of analysis and actual trends.

In the first part of work the term of spatial study is defined and comparison of the example projects from Czech Republic is exercised. Main part takes the research of contemporary trends based on the strategy of compact city, which is presented in the solution of similar projects.

Second part deals with the compiling of the analysis, which serves as input data for performance of all of the requirements of the spatial study. Among other, the part describes requirements of land use plan on the spatial study.

The last chapter contains draft of the spatial study. Design deals with various points in order to create comfort solutions according to the principles and informations that emerged from the previous two parts.

Final output is spatial study with acceptance of actual comments on the draft, which is currently in development. The work offers different view on solution of the area and eventually can be used as the source of inspiration for projects of areas with similar character.

Keywords

spatial study, brownfield, Vysočany, compact city, draft

Obsah

1	ÚVOD	10
1.1	CÍLE	10
1.2	METODIKA	11
2	VÝCHODISKA PRO NÁVRHOVOU ČÁST PRÁCE	12
2.1	ÚZEMNÍ STUDIE	12
2.2	KOMPAKTNÍ MĚSTO	14
2.2.1	<i>Definování trendů konceptu kompaktního města</i>	15
2.3	ROZPRACOVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH TRENDŮ KOMPAKTNÍHO MĚSTA	16
2.3.1	<i>Smišené využití území</i>	17
2.3.2	<i>Zeleň</i>	18
2.3.3	<i>Veřejný prostor</i>	21
2.3.4	<i>Doprava</i>	22
2.3.5	<i>Historické a kulturní stopy</i>	22
2.4	PROBLEMATICKÁ TÉMATA VYSOČAN	23
2.4.1	<i>Bezpečnost</i>	23
2.4.2	<i>Prostorová segregace</i>	24
2.5	TYPOVÉ PROJEKTY	26
2.5.1	<i>Central park</i>	27
2.5.2	<i>Světovar</i>	27
2.5.3	<i>Vyhodnocení typových projektů</i>	28
3	ANALYTICKÁ ČÁST	29
3.1	ÚZEMNÍ PLÁN	29
3.2	ŠIRŠÍ VZTAHY	30
3.2.1	<i>Metodika zpracování</i>	30
3.2.2	<i>Vymezení řešeného území</i>	30
3.2.3	<i>Vyhodnocení napojení na městskou hromadnou dopravu</i>	31
3.2.4	<i>Vyhodnocení dostupnosti základní občanské vybavenosti</i>	31
3.2.5	<i>Vyhodnocení dostupnosti vyšší občanské vybavenosti</i>	32
3.3	HISTORICKÁ ANALÝZA	32
3.3.1	<i>Metodika zpracování</i>	33
3.3.2	<i>Vyhodnocení výkresové části</i>	33
3.3.3	<i>Historie Vysočan</i>	34
3.3.4	<i>Areál Odkolka</i>	35
3.4	ANALÝZA LIMITŮ VYUŽITÍ ÚZEMÍ	36
3.4.1	<i>Metodika zpracování</i>	36
3.4.2	<i>Vyhodnocení výkresové části</i>	36
3.5	PROSTOROVÁ ANALÝZA	37
3.5.1	<i>Metodika zpracování</i>	37
3.5.2	<i>Vyhodnocení výkresové části</i>	37
3.6	ANALÝZA VLASTNICKÝCH VZTAHŮ	38
3.6.1	<i>Metodika zpracování</i>	38
3.6.2	<i>Vyhodnocení výkresové části</i>	38
3.7	CENOVÁ MAPA	39
3.8	ROZLOŽENÍ VELIKOSTNÍCH KATEGORIÍ BYTOVÝCH JEDNOTEK	40
4	NÁVRHOVÁ ČÁST	41
4.1	FUNKČNÍ ČLENĚNÍ	41
4.2	ŘEŠENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	42

4.2.1	Městská hromadná doprava	42
4.2.2	Automobilová doprava	43
4.2.3	Doprava v klidu	44
4.2.4	Zásobování	45
4.3	URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ	46
4.3.1	Výškové členění	46
4.3.2	Hmotové členění	46
4.3.3	Prostorové řešení území	47
4.3.4	Veřejné prostory	48
4.4	ETAPIZACE	49
4.5	TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA	49
4.6	SHRNUTÍ NÁVRHU	50
5	DISKUZE	51
6	ZÁVĚR	52
7	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	53
7.1	KNIŽNÍ ZDROJE	53
7.2	PRÁVNÍ PŘEDPISY	54
7.3	NORMY	54
7.4	INTERNETOVÉ ZDROJE A PUBLIKACE	54
7.5	ZDROJE OBRÁZKŮ	57
8	SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK	58
9	SEZNAM OBRÁZKŮ	59
10	SEZNAM SAMOSTATNÝCH PŘÍLOH	60

1 Úvod

V nynější době, kdy si již téměř všichni uvědomují problémy spojené se suburbanizací a jejími formami se ukazuje stále logičtější orientovat pozornost na nevyužité plochy přímo ve městech, například brownfields.

Jednou takovouto plochou se bude zabývat právě moje bakalářská práce. Jedná se o prostory bývalého mlýnu a pekáren Odkolek. Tento prostor je již zpracováván developerskou firmou, jejíž návrh je však rozporován místními obyvateli, občanskými sdruženími i odbornou veřejností.

Právě proto jsem se rozhodl vytvořit pro tuto plochu jako variantní řešení ke stávajícímu návrhu územní studii. Dle § 30, odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb. in UUR (2010) „územní studie především prověřuje podmínky změn v území. Je zpravidla pořizována pro ověření možnosti využití konkrétního řešeného území, zastavitelných nebo přestavbových ploch nebo vybrané části nezastavěného území z hlediska komplexního řešení krajiny.“

1.1 Cíle

Cílem této práce je zpracování územní studie vybrané lokality v Praze 9 – Vysočanech, konkrétně areálu bývalých pekáren Odkolek.

Práce by měla být variantním řešením ke stávajícímu návrhu zástavby pro toto území.

Funkční rozložení a samotný návrh bude podložen analýzami tak, aby byla respektována okolní zástavba a vazby na ni, ale i kontext vzhledem k Vysočanům a okolním městským částem. Důležitým podkladem pro tvorbu studie budou informace, které vzejdou z kapitoly východisek pro návrhovou část. Cílem je též zanechat v návrhu část původních staveb areálu pekáren.

1.2 Metodika

Vypracování územní studie na základě dostupných podkladů. Prvním krokem je nastudování literárních pramenů a projektů, jejichž výsledky se promítnou do návrhu.

Územní studie bude dále tvořena na základě poznatků z analýzy širších vztahů, které pomohou posoudit vhodnost a účelnost staveb či objektů na řešeném území a jejich vazbu na okolí. Druhým posuzovaným bodem bude historie areálu, jeho významné stavby a historický kontext areálu vzhledem k Vysočanům. Dalším kritériem budou limity, které ověří možná omezení pro funkční členění.

Tyto analýzy prověří možné využití, jež bude aplikováno ve funkčním členění a návrhu.

Návrh tedy bude vycházet z nastudované literatury, jejíž součástí budou analýzy trendů uplatňovaných v soudobých návrzích, dále z výsledků hledání nejvhodnějších principů pro rozvoj vybrané lokality a zmíněných třech základních analýz.

2 Východiska pro návrhovou část práce

V rámci této části bakalářské práce se budu věnovat hlavním tématům, které definují téma mojí práce a ovlivňují tak zvolené řešené území. Řešené území se nachází v širším centru Prahy, a proto je atraktivní pro developerské aktivity, což dokazuje i projekt, jež je na toto území zpracován.

Hlavním tématem práce je územní studie a proto považuji za nutné se nejdřív seznámit s tématem územní studie. Vzhledem k povaze území a soudobým trendům, se budu pro svůj návrh snažit nalézt nosný prvek návrhu. Při zamyšlení nad řešeným územím a informacemi z dostupné literatury, kterou jsem si ohledně tématu nastudoval, mi vychází jako stěžejní téma kompaktnost a efektivní využití území. Budu se tedy dále zabývat tématem kompaktního města a trendů z něho vyplývajících, dle konceptů autora Hildebranda Freye či OECD a dále efektivním využitím území, kdy se jeví, že pro dané území je nejvhodnější jeden z dalších trendů spadající pod koncept kompaktního města a to smíšené území. Rozebrána budou také problematická témata Vysočan.

2.1 Územní studie

Územní studie především ověřuje možnosti a podmínky změn v území, dále slouží jako podklad k pořizování politiky územního rozvoje, územně plánovací dokumentace včetně jejích změn a také jako podklad pro rozhodování v území. (§ 25 zákona č. 183/2006 Sb.)

Podle Maiera (2012) je územní studie vhodná pro menší území, kde je očekávána koncentrace stavebních záměrů. Zároveň však zmiňuje, že může prověřovat funkční systémy v kontextu velkých celků. Jako příklad uvádí územní systém ekologické stability.

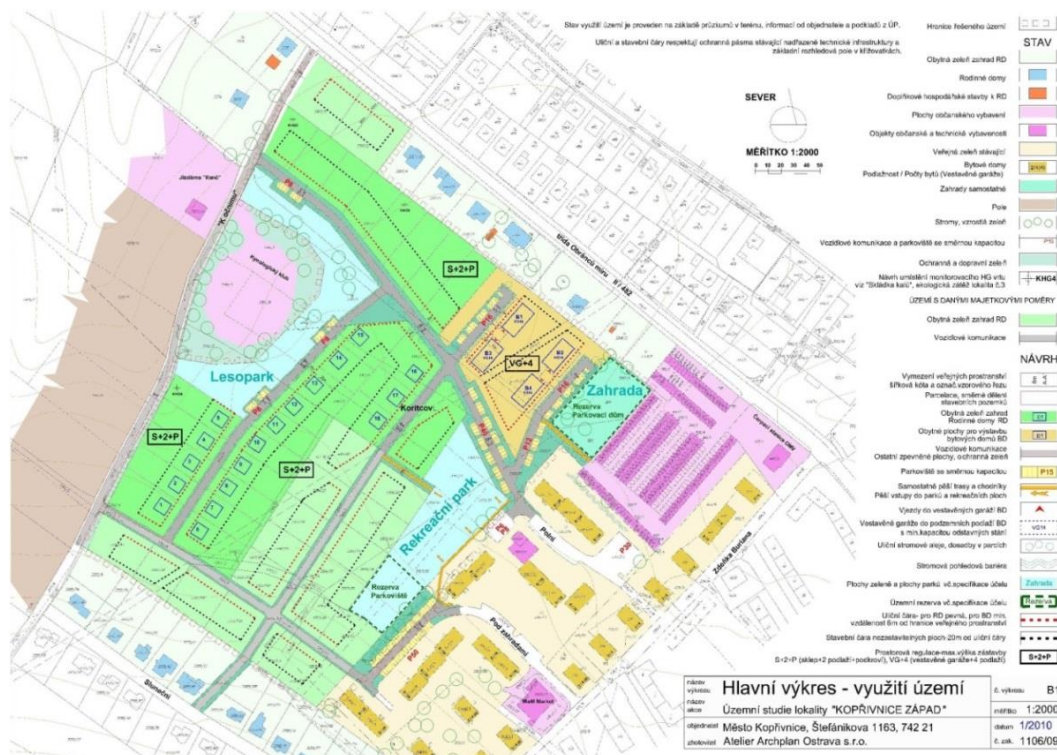
Územní studii lze využít dle § 30, odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb. in UUR (2010) například pro prověření a posouzení: „územních podmínek ochrany hodnot území při řešení střetů zájmů (rekreace nebo těžby nerostných surovin se zájmy ochrany přírody apod.), umístění dopravních systémů nebo technické infrastruktury, umístění

územního systému ekologické stability, umístění obnovitelných zdrojů v krajině, řešení vybraných problémů urbanistické koncepce (uspořádání zastavitelných ploch, dopravního řešení, technické infrastruktury, umístění občanské vybavenosti, zeleně aj.).“

Pokud je územní studie vložena do evidence územně plánovací činnosti, je neopominutelným podkladem. Tento fakt platí, přesto že územní studie není závazným podkladem pro územní rozhodování. Rozhodnutí, jež se studií nekoresponduje, je třeba patřičně zdůvodnit a prokázat vhodnější či ekvivalentní řešení z pohledu veřejného zájmu. (§ 25 zákona č. 183/2006 Sb. in UUR 2010)

Maier (2012) uvádí, že by měla být územní studie užívána zejména v problematických územích s velkým počtem střetů a nejasným budoucím využitím.

Územní studie je též vhodná k podrobnějšímu prošetření území pojednaného v územně plánovací dokumentaci. Na jejím základě může být například navrženo umístění místní komunikace. Výhodou územní studie je také, že může prověřovat různé změny v území, bez velké části formálních náležitostí potřebných u pořizování územně plánovací dokumentace. (§ 30, odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb. in UUR 2010)



Obr. č. 1: Ukázka hlavního výkresu územní studie se zobrazeným využitím územím lokality „Kopřivnice západ“.

zdroj: (město Kopřivnice 2010)

2.2 Kompaktní město

Strategie a trendy rozvoje města Prahy jsou v posledních letech nejasné. Dokladuje to i ukončení pořizování Územního plánu hlavního města Prahy a zahájení pořizování Metropolitního územního plánu hlavního města Prahy z roku 2012.

Problémem je však i nejbližší okolí Prahy, které je nyní zastavováno bez řešení dopravních dostupností a zohlednění potřeb dopravní a sociální infrastruktury. (POSOVÁ, SÝKORA 2010)

Tento fakt je jednou z hlavních příčin nežádoucího jevu rozrůstání zástavby do volné krajiny. Jednou z možných variant rozvoje Prahy a jejího okolí by mohlo být kompaktní město, které by tuto problematiku řešilo.

OECD (2012) mluví o kompaktním městě jako o modelu, který je použitelný pro všechna města a metropolitní oblasti. Uvádí pět klíčových bodů spolu s dílčími body k jeho dosažení.

Prvním z nich je nastavení jasných cílů kompaktního města. Těch by mělo být dosaženo stanovením národního rámce rozvoje města, který by koncept kompaktního města obsahoval a podporou širšího metropolitního plánování.

Druhým klíčem je podpora husté a propojené zástavby a jejího rozvoje. K dosažení by mělo pomoci například stanovení minimálních hustot pro novou zástavbu, stanovení mechanismů k vypořádání střetů zájmu či podpora vazby mezi městem a venkovem.

Třetí klíč je zdokonalení již zastavěných oblastí. Příkladem může být podpora rozvoje v brownfields, sladění politiky kompaktního města a průmyslu, podpora dopravně zaměřeného rozvoje v zastavěných plochách či intenzifikace existujících městských ploch.

Čtvrtým pilířem je podpora kvality života a jeho rozmanitosti. Zmíněných bodů by mělo být dosaženo smíšeným využitím území, investicemi do veřejných prostorů, akceptováním ducha místa a historických stop a v neposlední řadě tvorbou prostředí pro chodce a cyklisty.

Závěrečným bodem je minimalizace nepříznivých negativních efektů, jako je přehlcení dopravou. Podporováno by mělo být například dostupné bydlení.

Myšlenku kompaktního města podporuje také Hildebrand Frey (1999), který vidí výhody kompaktního města v následujících čtyřech bodech.

Prvním z nich je opětovné využití existující infrastruktury, nebo již zastavěného území, obnova existujících areálů a tím menší rozvoj směrem do volné krajiny a zvýšení hustoty obyvatelstva.

Druhým bodem je dostupnost veřejné dopravy zapříčiňující sníženou potřebu automobilové dopravy. Tím je způsobeno menší znečištění dopravou, menší náklady na dopravu a větší mobilita.

Třetí výhodou je podle Freye smíšené využití území, které díky vyšším hustotám obyvatel snižuje docházkové vzdálenosti a tím podporuje jiné formy dopravy, například cyklistickou nebo také chůzi. To spolu se sníženými emisemi, spotřebou fosilních paliv a větší energetickou úsporností napomáhá zdravému životu ve městě.

Na závěr zmiňuje různorodost sociálních skupin díky různosti obydlí a sousedství způsobných vyššími hustotami obyvatel. S tím souvisí také větší počet aktivit v území, jehož výsledkem je kvalitní život v živém a bezpečném prostředí.

Zároveň Frey (1999) uvádí, že mezi podporovatele kompaktního města patří Jacobsová či Newman a Kenworthy. Zmiňuje však i odpůrce kompaktního města, mezi něž patří Breheny, Knights, Van der Valk, Faludi či Green.

Na odlišné názory týkající se kompaktního města upozorňuje také Kirschner (2012) a uvádí, že většina argumentů proti tomuto konceptu má původ v nejistotě a rizicích, jež nová forma města přináší. Zároveň ovšem shrnuje jeho výhody a uvádí, že kompaktní město může být ve většině případů městem udržitelným. Jako nevhodné využití uvádí například města v rozvojových zemích.

2.2.1 Definování trendů konceptu kompaktního města

Dle zmíněných argumentů i po uvážení negativ se Praha jeví jako ideální město pro využití konceptu kompaktního města.

Z výše uváděných bodů jsem vyzozoroval hlavní trendy aplikované v kompaktních městech, kterými je opětovné najití funkce podvyužitých ploch jako například brownfields, podpora dopravně zaměřeného rozvoje či intenzifikace existujících městských ploch. Tyto body jsou součástí třetího pilíře dle OECD.

Podpora smíšeného využití území, respektování historických a kulturních stop, tvorba kvalitních veřejných prostranství a prostředí pro chodce a cyklisty, to jsou prvky zmíněné ve čtvrtém pilíři dle OECD podporující kompaktní město. O podpoře zdravého a kvalitního života ve městě mluví přímo jak čtvrtý, tak svými podkapitolami i pátý pilíř OECD, jež dále hovoří o snižování negativních dopadů na lidské zdraví, které může v zástavbě řešit například dostatek zeleně. Velmi významným bodem je také zvyšování hustoty obyvatel.

Frey (1999) navíc dodává, že zvyšování hustoty obyvatel může pozitivně působit na sociální segregaci, s níž je úzce spojena bezpečnost území.

Právě těmito trendy, které vyplívají z konceptu kompaktního města, bych se chtěl dále zabývat v literární rešerši.

Zřetel bude brán i na první a druhý pilíř metodiky OECD. Tyto pilíře však mají spíše politický rozměr. Není je tak možné přímo aplikovat v mé konkrétní strategii pro jednu lokalitu, již se moje práce zabývá. Jejich principy však budou akceptovány. To platí i o konceptu kompaktního města, jež aplikuji na jednu řešenou lokalitu a snažím se tak tento koncept podpořit. Touto prací ve „větším měřítku“ však není možné udávat rozvoj celé Prahy.

Je nutné také uvést, že se jedná o ideální návrh, jehož ekonomické faktory a velký podíl veřejných ploch může být pro developery složitý k realizaci.

2.3 Rozpracování jednotlivých trendů kompaktního města

Tato kapitola se bude zabývat nejdůležitějšími trendy a principy, které byly definovány jako hlavní u konceptu kompaktního města. Souhrnně by se dalo říci, že se jed-

ná o trend smíšeného využití území, zeleně, veřejného prostoru, dopravy a historických či kulturních stop.

2.3.1 Smíšené využití území

Po definování východisek pro návrhovou část práce plynoucích z konceptu kompaktního města je smíšené využití prvním stěžejním trendem, který bych chtěl rozebrat.

Dle Jacobsové (1975) je základním stavebním kamenem pro smíšené využití to, že území musí plnit minimálně dvě, ideálně více než dvě základní funkce. Území člení dle rozmanitosti na primární rozmanitost a sekundární rozmanitost. U primární rozmanitosti je řeč právě o koloritu základních funkcí, tedy funkcích, které lidi někam přivádějí a váží je k nim. Příkladem mohou být pracoviště, bydlení, zařízení pro vzdělání či zábavu a rekreaci. Sekundární rozmanitost je navázána na primární. Má sloužit těm, které navázala primární funkce.

Ve stejném duchu jako Jacobsová uvádí Maier (2012), že v jednotlivých plochách by mělo být zastoupeno co největší spektrum funkčního využití, kromě hlavní funkce.

Promíchání funkcí jako je bydlení, služby, administrativa, kultura či rekreace vede k neustálému udržení života ve městě a lze tak předcházet vzniku neudržovaných či nebezpečných míst. (NADACE PARTNERSTVÍ 2013)

Výhody smíšeného využití území uvádí v publikaci Teorie plánování měst Kirschner (2012). Jako výhody uvádí, že je čtvrť živá po celý den, dostupnost smíšeného bydlení, ideální využití infrastruktury či blízkost služeb, která snižuje závislost na automobilové dopravě, což je výhodné v první řadě pro starší lidi a děti.

Kirschner (2012) také uvádí, že je důležité, aby mezi sebou tyto funkce nevytvářely konflikt, a odkazuje na teorii Traditional neighbourhood design od hnutí Nový urbanismus, která prověřuje kompatibilitu bydlení s ostatními funkcemi.

Z těchto zjištění Kirschner (2012) vyvozuje jasné výhody smíšeného využití území, kterými je bezpečí, jež je zajištěno stálou přítomností lidí. To, že je čtvrť stále živá, rovnoměrně zatěžuje městskou hromadnou dopravu, což činí cestování komfortnější

a lidé ho více preferují. Koncentrace funkcí a služeb na jednom místě je výhodná pro ty skupiny obyvatel, které jsou nejhůře pohyblivé – jsou jimi starší lidé a děti. Nespornou výhodou je také to, že je smíšené bydlení dostupné, což podporuje sociální integraci lidí různého věku, příjmových skupin, rasových či etnických menšin. Prostorová blízkost by měla vést k vzájemnému poznávání, komunikaci a tím zmenšování sociálních rozdílů.

Maier (2012) hovoří v kontextu tématu smíšeného využití území o potřebě plynulosti přechodů mezi různými funkčními plochami.

Významným prvkem podporujícím smíšené využití území je také městský dům, který se vyznačuje tím, že je živý 24 hodin denně. Podoba městského domu je taková, že v jeho přízemí jsou situovány obchodní plochy či služby. V patrech nad těmito plochami je situována administrativa a nejvyšší podlaží mají obytnou funkci. Takovéto využití domů zajišťuje život v jeho okolí po celý den. (NADACE PARTNERSTVÍ 2013)

2.3.2 Zeleň

Zeleň ve městech je jedním z hlavních trendů nynější architektury. Tento fakt má své opodstatnění a to především díky pozitivům, které přítomnost zeleně přináší.

Velmi přínosná může být zezeň vzhledem k zlepšení mikroklimatu ve městě. Právě kompaktní město je pro větší podíl zeleně ve městě vhodným konceptem, což je způsobeno menší potřebou ploch pro dopravu, jež může právě zezeň nahradit. (MAIER 2012)

Klápšřová (2012), Nadace Partnerství (2013) a Balabánová, Kyselka in Rozmanová (2013) uvádí následující pozitivní funkce zeleně ve veřejném prostoru.

Mikroklimatická funkce – Vytváření kyslíku, vyrovnávání teplotních extrémů, zachytávání prachu.

Ekologická funkce - Vytváření životního prostoru pro organismy a podpora biodiverzity – např. umožnění úkrytu, migrace.

Vodohospodářská funkce – Zpomalení odtoku vody z území, které zvyšuje možnost jejího vsakování či akumulace a zároveň vodu pročišťuje.

Estetická a prostorotvorná funkce – Umožňuje uplatnit různé kompoziční principy jako kontrast či měřítko. Důležitou funkcí je také to, že tvoří a vymezuje prostor. Může také oddělovat či spojovat různé veřejné prostory.

Rekreační a obytná funkce – Pomáhá při regeneraci sil nebo jako kompenzace pobytu v umělém prostředí. Má pozitivní vliv na psychiku člověka – pohled na vegetaci či pobyt v ní snižuje stres a urychluje rekonvalescenci.

Izolační – Může fungovat jako vizuální clona od nežádoucích objektů, zmírňuje hluk. Především ve městech je velmi významné, že zvyšuje bezpečnost chodců. Jak fyzicky tak pocitově je odděluje od automobilů.

Ekonomická – Zvýšení ceny přilehlých nemovitostí, jež dokladuje fakt, že byty a domy s výhledem do lesa či do parku bývají dražší. Podporuje také turistický ruch.

Velmi významné jsou především formy vegetačních úprav, které mají jako přidanou hodnotu vodohospodářskou funkci. Vzhledem k rostoucímu procentu zastavěných ploch se totiž snižuje retenční schopnost krajiny, která způsobuje zhoršené vsakování srážkové vody, jež je významná vzhledem k doplňování vod podzemních. (NADACE PARTNERSTVÍ 2013)

Zde je opět patrný trend nynější architektury, kdy je prosazováno zadržování vody v území a vsakování či sběr vody, ať už technickými prvky, nebo přírodními. Klíčové je také zvyšování podílu zeleně, jež je pro vsakování vody velmi významná. (NADACE PARTNERSTVÍ 2013)

Klápšťová (2012) uvádí následující formy vegetačních úprav s vodohospodářskou funkcí – vegetační příkopy či strouhy, jež mají modifikaci ve formě zasakovacích či průtočných příkopů skrz vegetaci, dešťové zahrádky a vegetační pásy navazující na chodník. Poslední variantou jsou zelené strouhy či odtoková koryta.

Pro můj návrh budou významné především dva typy těchto vegetačních úprav a to zasakovací či průtočné příkopy skrz vegetaci a vegetační pásy navazující na chodník.

Zasakovací či průtočné příkopy skrz vegetaci jsou výhodné v jejich menší prostorové náročnosti, díky které se hodí i do intenzivně využívaných ulic. Voda může být pomocí této vegetační úpravy buď vsakována, nebo odváděna. (KLÁPŠŤOVÁ 2012)



*Obr. č. 2: Ukázka zasakovacího či průtočného příkopu skrz vegetaci.
zdroj: (KLÁPŠŤOVÁ 2012a)*

Vegetační pásy navazující na chodník jsou výhodné především díky tomu, že odvádí vodu z vozovky. (KLÁPŠŤOVÁ 2012)



*Obr. č. 3: Ukázka vegetačních pásů navazujících na chodník.
zdroj: (KLÁPŠŤOVÁ 2012b)*

Zeleň může být také velkým pomocníkem při zvyšování bezpečnosti, například formou předzahrádek situovaných do ulice. (GEHL 2012)

2.3.3 Veřejný prostor

Neopomenutelným prvkem při návrzích nové zástavby jsou veřejná prostranství. Jejich kvalita a dostatečný počet je také trendem vyplývajícím z konceptu kompaktního města či soudobých návrhů.

Funkce veřejných prostranství se historicky měnila, ovšem tři funkce zůstávají zachovány skrz všechna období a jsou jimi obchod, doprava a místo pro shromažďování. Trend budování a obnovování veřejných prostorů pro nové formy veřejného života započal v období osmdesátých a devadesátých let dvacátého století a trvá do současnosti. Jedním z příkladů pozitivních dopadů těchto kroků je Kodaň, kde můžeme pozorovat zatraktivnění celého města díky širokým aktivitám ve veřejném prostoru, jež vnesly do města a jeho veřejných prostranství nový život. (GEHL 2002)

Veřejný prostor je místem, kde se lidé setkávají či vzájemně komunikují, což je důležitým prvkem, jež zlepšuje soudržnost lidského společenství. Proto je nabídka veřejných prostranství, která musí být především bezpečná a dobře dostupná, tak důležitá. Veřejný prostor může navíc obsahovat různé formy zeleně, jež slouží k rekreaci obyvatel. (MAIER 2012)

Z hlediska typologie si můžeme uvést následující typy veřejných prostorů, které jsou významné pro návrhovou část této práce. Nadace partnerství (2013) je kategorizuje jako ulice, obytné ulice, pěší zóny, náměstí, městskou zeleň, parky, vnitrobloky či další specifické prostory, jejímž příkladem mohou být střechy budov, které mohou poskytnout veřejné využití.

Při navrhování veřejných prostranství je dobré brát v potaz indikátory jejich kvality, kterými se zabýval především Jan Gehl na základě pozorování lidí na veřejných prostranstvích a organizace Project for Public Spaces (dále jen PPS), jež svoje indikátory odvozuje od zkušeností z projektů, kde byly v plánovacím procesu zapojeny místní komunity. (Teplá 2007)

Dle Teplé (2007) mají indikátory hodnocení kvality veřejného prostoru u Gehla i PPS některé společné body, kterými je dostupnost, vzhled, pohodlí a množství či charakter aktivit. Dostupností je myšlen především dobrý přístup k veřejným prostranstvím, snadný pohyb v něm a absence míst, která mohou být pro chodce potenciálně konfliktní či nebezpečná. Pod body vzhled a pohodlí se skrývá především zo-

hlednění klimatu, estetická hodnota prostoru, jeho údržba a pocit bezpečí ve veřejném prostoru. Bod týkající se možnosti a charakteru aktivit ve veřejném prostoru upozorňuje především na potřebu různých forem činností, které by měli být uživateli veřejného prostoru umožněny, jako možnost zastavení či posezení nebo dalších aktivit a interakcí.

2.3.4 Doprava

Dobré dopravní napojení jak po stránce hromadné, tak individuální dopravy, včetně vyřešení problému s parkováním, je jedním z trendů, který výrazně ovlivňuje úspěšnost projektu. Příklady problematičnosti nedořešené dopravy můžeme vidět u suburbanických obcí.

Důležitost dobrého dopravního napojení může být dokladována preferencemi investorů, kteří upřednostňují oblasti s úplnou infrastrukturou a dopravní dostupností, což zajišťuje bezpečnější a perspektivnější investici. (KULIL 2012)

Maier (2012) zmiňuje, že díky menší dopravní náročnosti kompaktního města, především díky menšímu podílu individuální automobilové dopravy, je možno snížit rozsah ploch pro dopravu a nahradit je zelení.

2.3.5 Historické a kulturní stopy

Zachování historických kulturních stop a respektování historie daného místa patří také mezi trendy nynější architektury.

Norský teoretik Christian Norberg-Schulz, který navázal na výzkumy Kevina Lynche týkající se prostorových prvků, jež lidé vnímají při orientaci ve městě, posouvá tyto prvky dál směrem k popisu charakteru prostředí, jeho identity či ducha místa. Je pro něj důležitá identifikace člověka s okolním prostředím a tím vytváření jeho existenciálního prostoru a nejen to, aby se člověk v prostoru dobře orientoval. (KIRSCHNER 2012)

O tom, že charakteristický vizuální výraz vytváří pocit ducha místa a motivuje tak lidi k delšímu setrvání v tomto prostoru hovoří podle Gehla (2000) v knize Townscape také Gordon Cullen.

Nadace partnerství (2013) vidí v upřednostňování konverzí historických budov před demolicí jeden z prvků kvalitního města. Zmiňuje potřebu upřednostnit nové využití budov před demolicí, což může obohatit tvář i paměť města. Zároveň dodává, že se nemusí vždy jednat o navrácení budov do původní podoby.

Historické kulturní stopy promlouvají i do ceny a prestiže nemovitostí. Jejich historicky dobré jméno, může být zapříčiněno tím, že v budově působila významná osobnost, společnost či instituce. Velký pozitivní vliv může mít také památková ochrana a to nejen na danou nemovitost, ale i na její okolí. (KULIL 2012)

2.4 Problematická témata Vysočan

Není žádným tajemstvím, že jsou Vysočany čtvrti s pohnutou minulostí. Nynější obraz Vysočan je však zcela jiný, jedná o rychle se rozvíjející čtvrť v širším centru Prahy s velkým potenciálem. Vzhledem k tomu, že předsudky o Vysočanech jako „špatné“ čtvrti u některých lidí stále přetrvávají, rozhodl jsem se rozpracovat následující dvě témata, která z velké míry tuto špatnou pověst způsobila. Je jimi bezpečnost a prostorová segregace. Tato témata mi navíc také vyplynula jako principy a trendy uplatňované v konceptu kompaktního města. Především bych chtěl rozebrat, jak bezpečnost a omezení prostorové segregace podporovat.

2.4.1 Bezpečnost

Pro člověka je pocit bezpečí v městském prostoru jedním z nejdůležitějších prvků. Místa, kde člověk tento pocit postrádá, nejsou pro člověka atraktivní a nikdy se zcela nenaplní jejich potenciál. Důležitým aspektem bezpečnosti ve městech je zachování otevřené společnosti, jejímž cílem je umožnit pohyb ve veřejném prostoru všem vrstvám obyvatel. Komunity jakýmkoliv způsobem oddělené, ať už branami či vysokými ploty, jsou příkladem, který výše zmiňovaný aspekt zachování otevřené spo-

lečnosti nepodporuje. Toto chování poukazuje na přesun některých vrstev obyvatel do soukromé sféry. (GEHL 2012)

Jednou z možností, jak vytvářet ve veřejném prostoru pocit bezpečí, je podporovat život v něm. Přítomnost ostatních lidí zajišťuje určitou vzájemnou kontrolu, čímž se zvyšuje pocit bezpečí. Čím pestřejší je život ve veřejném prostoru, tím zajímavější je i pro lidi v okolních budovách, díky čemuž se prostor stává ještě kontrolovanější a tím pádem bezpečnější. (GEHL 2012)

Pro tento jev našla velice výstižné výrazy Jacobsová (1975), která ho nazývá „oči na ulici“ nebo „hlídači ulice“.

Zde se také ukazuje důležitost lidského měřítka staveb – lidé ze třetího patra mají o dění na ulici úplně jiný přehled, než lidé ve třicátém patře. (GEHL 2012)

Jacobsová (1975) rovněž doplňuje, že pro člověka je důležité, mít v daný prostor důvěru a pocit, že kdyby nastala nějaká krizová situace, okolí jej podpoří.

V důvěře k prostoru hraje velmi důležitou roli také to, co se děje kolem ulice a jaká je podoba přízemí okolních budov. Jestliže je přízemí zalidněné a je v něm „měkký“ přechod, vytváří to u lidí přívětivé pocity a přijdou si v daném místě vítání. (GEHL 2012)

2.4.2 Prostorová segregace

Prostorová segregace je tématem, které bychom mohli klasifikovat jako součást sociálního pilíře udržitelného rozvoje. Toto téma je stále větším problémem a tento trend je především výsledkem chování tržního chování developerů, investorů a uživatelů staveb. (MAIER in TEMELOVÁ, SÝKORA 2005)

Maier (2012) také hovoří o tom, že by jednotlivé typy či standardy bydlení, jež odpovídají preferencím bydlení různých sociálních skupin, neměli tvořit homogenní celky, aby se předešlo sociální segregaci. Zmiňuje také potřebu rovného přístupu všech obytných území k veřejným infrastrukturám.

Důležité je, že segregace může být nedobrovolná, ale i dobrovolná. Dobrovolná segregace může být způsobena na základě vlastních preferencí či aktivit, naproti tomu nedobrovolná segregace je výsledkem diskriminace. (SÝKORA 2000)

Zájem politiků budí především nedobrovolná segregace a to především ve vazbě na rasové a etnické menšiny či sociálně slabé, což však může prohlubovat negativní vnímání těchto skupin ze strany širší veřejnosti. Velkým problémem je však i dobrovolná segregace a vytváření takzvaných „ghett bohatých“, která je často opomíjena. (TEMELOVÁ, SÝKORA 2005)

Někdy je tento jev označován také jako gated communities, v českém překladu ohrazené komunity. (BURJANEK in TEMELOVÁ, SÝKORA 2005)

Tyto komunity a jejich veřejný prostor jsou přístupné jen residentům a to přes brány, vrátnice, či pomocí kartového systému. Označení veřejný prostor je tedy nutno brát s rezervou, jelikož se jedná spíše o prostor soukromý. Tím je omezen přístup i k budovám samotným. Residenti se tím tak brání veřejnému přístupu na všechna možná místa, která jsou běžně otevřena, sdílena a využívána širokou veřejností. (BLAKELY, SNYDER 1997)

Nadace partnerství (2013) uvádí, že důsledkem gated communities může být nemožnost vytvoření přirozených sousedských vztahů a sociálních vazeb. Dojít může také k vyčlenění ze širší komunity.

Jan Gehl (2012) v souvislosti s tímto tématem hovoří o ústupu některých skupin obyvatelstva do soukromé sféry.

Pohled na ohrazené komunity však nesmí být jednoznačně negativní. Například luxusní městské vilové čtvrti, které vznikali také dobrovolnou segregací, jako gated communities, jsou dnes velmi uznávanými prvky města. (BURJANEK in TEMELOVÁ, SÝKORA 2005)

Brabec in Sýkora (2010) uvádí, že pro rezidenty přináší život gated communities převážně pozitiva. Jako příklad zmiňuje, že v těchto komunitách žijí lidé sobě blízcí, ať už podobným společenským postavením nebo životním stylem, což jim přináší větší pocit sounáležitosti a bezpečí.

Dle Maiera in Temelová, Sýkora (2005) je také možné členit segregaci na funkční a sociální. Funkční segregace je způsobena především tržním chováním investorů prosazujících svoje zájmy a nerespektováním potřeby obstarat pro dané území potřebné obslužné funkce. Výsledkem tohoto chování jsou monofunkční plochy s velkou potřebou dopravy a vyloučením některých skupin obyvatelstva z dostupnosti obslužných infrastruktur. U sociální segregace můžeme najít tři příčiny, jež ji způsobují a jedná se o příčiny ekonomické, environmentální a sociální.

Ekonomická příčina spočívá ve specializaci infrastruktur dle cílové skupiny obyvatel. Příkladem může být efektivnější využití hromadné dopravy v místech s vysokou koncentrací sociálně slabých vrstev obyvatel a naproti tomu nízká potřeba hromadné dopravy v místech, kde je vysoká koncentrace majetných obyvatel. (MAIER in TEMELOVÁ, SÝKORA 2005)

Environmentální příčina je způsobena různou kvalitou prostředí pro bydlení. Majetnější vrstvy obyvatel bydlí na vhodnějších a tím pádem dražších místech, oproti tomu sociálně slabší vrstvy obyvatel bydlí na místech nějakým způsobem znevýhodněných, například na severních svazích. (MAIER in TEMELOVÁ, SÝKORA 2005)

Sociální příčiny můžeme hledat především v upřednostňování soužití se sociálně blízkými skupinami a naopak nízký zájem o soužití s odlišnými sociálními skupinami, což způsobuje nedostatek kontaktu a tím ještě větší prohlubování rozdílů a předpokládá. Je nutno říci, že stejné sociální skupiny mají podobné nároky na prostředí, ve kterém žijí. Proto logicky vyhledávají podobné části měst či regionů. Tento jev má ovšem při překročení určité hranice silně negativní následky, jako již zmiňovaná ztráta komunikace, či vznik takzvaných špatných adres. (MAIER in TEMELOVÁ, SÝKORA 2005)

2.5 Typové projekty

V této kapitole bych se chtěl zabývat dvěma odlišnými projekty a vybrat z nich vhodnou variantu, ke které se přikloním ve svém návrhu.

2.5.1 Central park

Jako první projekt jsem si vybral projekt Central park z dílny ateliéru A69 architekti.

Na oficiálních stránkách tohoto projektu se můžeme dočíst, že se jedná o uzavřený areál luxusních bytů, který je nepřetržitě hlídán ostrahou a je vybaven kamerovým systémem. Jako jeden z hlavních kladů je tedy uváděna bezpečnost. Přímou v areálu se navíc nachází široké spektrum občanské vybavenosti. Residenti mohou také využít mnoha služeb, jako umytí auta či venčení psa. Mezi dalšími klady je tedy uváděna téměř kompletní občanská vybavenost a nadstandardní služby. Důležitým prvkem projektu je též soukromý park, přístupný jen residentům. (CENTRAL PARK 2014)

2.5.2 Světovar

Autorem druhého projektu, který bych chtěl uvést, je ateliér D3A. Jedná se o projekt Světovar, nacházející se v Plzni, v městském obvodu Slovany.

Návrh tohoto ateliéru vyhrál urbanisticko-architektonickou soutěž na řešení této lokality vypsanou městem a jeho nultá etapa se již realizuje. (UKR města Plzně 2014)

Na výkresu širších vztahů nalezneme úvodní slovo k projektu, kde autoři uvádějí, že projekt hodlá respektovat ulice a náměstí jako veřejný prostor. Návrh bude obsahovat také dostatek zeleně. (ČKA 2010a)

Protože se jedná o rekonverzi areálu nevyužitých kasáren a pivovaru (PROKŠ 2014), počítá se s akceptováním historických dominant.

Podpora veřejných prostranství a života v nich je zde reflektována i ve funkčním využití, které je, jak autoři uvádějí, velmi rozličné a tudíž ho můžeme považovat za smíšené. (UKR města Plzně 2014)

Na výkresu urbanistického řešení a kompozičních zásad autoři uvádějí, že marketingová část projektu by měla být založena na prolínání starých zachovávaných a nových budov, což je rys, který bych chtěl využít i ve svém návrhu. (ČKA 2010b)

2.5.3 Vyhodnocení typových projektů

O projektu Central park by se dalo souhrnně říci, že se jedná o luxusní bydlení v uzavřeném areálu. Dle zjištění z předchozí kapitoly (kap. 2.4.2) by se tento projekt dal označit jako projekt spadající do kategorie gated communities.

Projekt Světovaru je projekt otevřený široké veřejnosti. Tento projekt akceptuje historické prvky, které by měli nést veřejnou funkci například v podobě kulturního centra. Návrh podporuje veřejné prostory v kombinaci s bydlením a občanskou vybaveností tak, aby toto území bylo smíšeně využité. Právě proto si z tohoto návrhu beru poučení a budu se snažit tyto prvky promítnout i do svého návrhu.

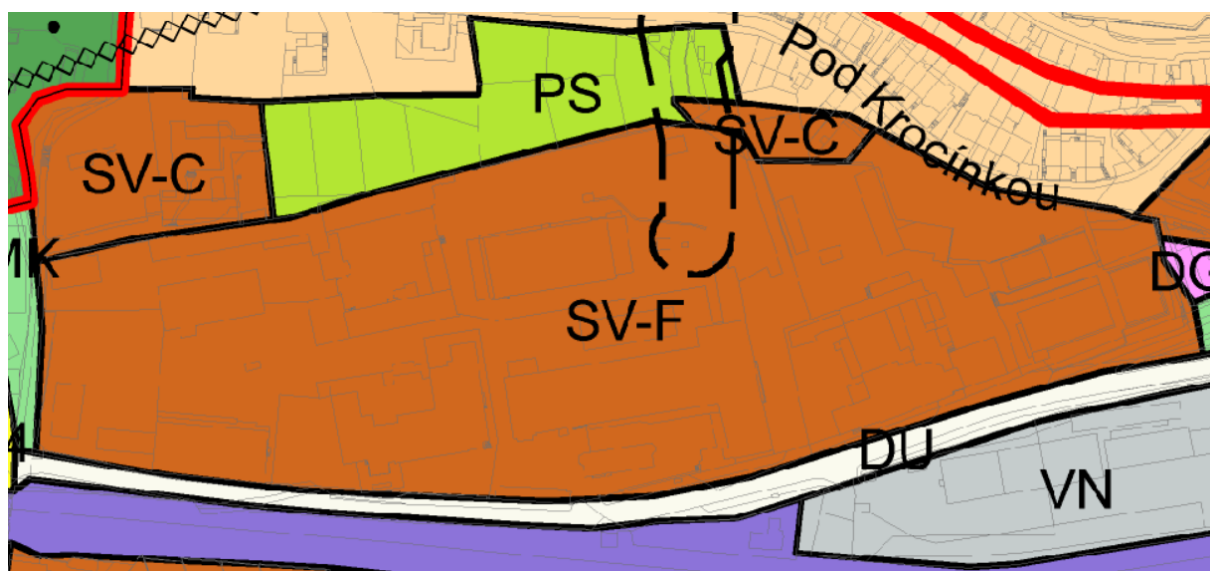
3 Analytická část

3.1 Územní plán

Celá plocha řešená v této práci je územním plánem označena kódem SV-F.

Kód SV určuje, že se jedná o polyfunkční strukturu území, konkrétně všeobecně smíšené území. Charakteristika všeobecně smíšeného území dle územního plánu je popsána jako území, jež slouží k umístění polyfunkčních nebo kombinace monofunkčních staveb. Jako příklady monofunkčního území jsou uvedeny stavby pro bydlení, obchod, administrativu, kulturu, veřejné vybavení, sport či služby všeho druhu. Žádná z těchto funkcí nesmí ve všeobecně smíšeném území přesáhnout 60% celkové plochy, v níž je tato funkce vymezena. (GEOPORTALPRAHA 2011)

Kód F, nacházející se za pomlčkou, charakterizuje míru využití území. Míra využití území je charakterizována třemi koeficienty a to koeficientem podlažních ploch (KPP), koeficientem zeleně (KZ) a koeficientem zastavěných ploch (KZP). Udána je také podlažnost. (ÚTVAR ROZVOJE HL. M. PRAHY 2002)



Obr. č. 4: Funkční plocha řešeného území vymezená v územním plánu.
zdroj: (GEOPORTALPRAHA 2014)

3.2 Širší vztahy

Analýza širších vztahů je potřebná především jako podklad k návrhu funkčního rozložení a také pro vyřešení otázek týkajících se městské hromadné dopravy či vymezení samotného území. Hlavním účelem této analýzy je tedy zmapovat vybavenost v okolí řešeného území a pomoci ho vymežit spolu s nalezením jeho smysluplného využití ve vazbě na okolí.

3.2.1 Metodika zpracování

Výkres širších vztahů byl zpracován na základě znalosti okolí řešeného území, terénního průzkumu a informací z portálů <http://www.geoportalpraha.cz/mapy-online>, <http://www.mapy.cz> a <https://www.google.cz/maps/>.

Textová část analýzy širších vztahů byla zpracována na základě terénního průzkumu a poznatků, které vyplynuly z výkresové části této analýzy.

3.2.2 Vymezení řešeného území

Řešené území se nachází na východě Prahy, v městské části Praha 9, konkrétně v katastrálním území Vysočany. Vysočany jsou nyní velmi rychle se rozvíjející čtvrtí a již zdaleka neplatí staré výmluvné rčení: „Vysočanům, Libni, zdaleka se vyhni!“.

Území je ze všech světových stran poměrně přesně definováno. Ze západu je vymezeno velmi frekventovanou komunikací Vysočanská, která dopravně spojuje Vysočany s Prosekem, kde ústí na rychlostní komunikaci R8. Hlavní komunikací spojující tuto část Vysočan s centrem města je ulice Sokolovská, na kterou se lze napojit nedaaleko areálu přes ulici Jandovu. Z jihu se nachází bariéra ve formě železniční trati číslo 231, vedoucí z Prahy přes Lysou nad Labem a Nymburk do Kolína. Ze severu je areál obklopen velmi prudkým svahem, který je významným krajinným prvkem a pohledově významnou krajinnou dominantou. Z východu je vymezen stávající zástavbou a Klíčovskou alejí, jež je také významným krajinným prvkem a je součástí Klíčovského lesoparku. Klíčovský lesopark je velmi atraktivním místem pro odpočinek a je jistě prvkem, který zatraktivňuje své blízké okolí.

3.2.3 Vyhodnocení napojení na městskou hromadnou dopravu

Napojení řešené lokality na městskou hromadnou dopravu je poměrně dobré, což dělá toto území velmi atraktivní. Přímo před nynějším hlavním vchodem do areálu se nachází v obou směrech zastávka autobusu číslo 151, jehož docházková vzdálenost pokrývá celou řešenou plochu. Jeho trasa vede přes dvě stanice metra linky B, konkrétně Vysočanská a Českomoravská a dvě stanice metra linky C a to Prosek a Střížkov. Velmi blízko se však také nachází velký dopravní uzel, kterým je zastávka metra linky B – Vysočanská a k ní přilehlá autobusová zastávka. Docházková vzdálenost této autobusové zastávky pokrývá více než dvě třetiny řešeného území. Autobusovou zastávku Vysočanská obsluhují tyto linky: 158, 195, 136, 177, 183, již zmiňovaná linka 151 a příměstská linka 375, vedoucí z Českomoravské do Brandýsa nad Labem.

Tramvajové zastávky se nachází v okolí tři. Nejbližší je zastávka Špitálská, jejíž docházková vzdálenost pokrývá většinu řešeného území. Podstatnou část řešeného území pokrývá také docházková vzdálenost zastávky Poštovská. Docházková vzdálenost zastávky Nádraží Vysočany sahá přesně k hraně řešeného území. Tyto tramvajové zastávky obsluhuje linka číslo 16, vedoucí z Lehovce na Kotlářku, ve špičce do zastávky Sídliště Řepy.

Docházková vzdálenost metra B – Vysočanská je splněna s velkou rezervou. Docházkové vzdálenosti všech zastávek městské hromadné dopravy jsou podrobně zobrazeny v příloze č. 10 – docházkové vzdálenosti MHD.

3.2.4 Vyhodnocení dostupnosti základní občanské vybavenosti

Mezi základní občanskou vybavenost řadíme především mateřské a základní školy či prodejny základních potravin. (ROZMANOVÁ 2013)

Vzhledem ke kladení důrazu na krátké docházkové vzdálenosti u těchto zařízení byla u mateřských a základních škol provedena analýza jejich dostupnosti (příloha č. 11 – docházkové vzdálenosti vzdělání). Do docházkové vzdálenosti základní školy Špitálská nacházející se jižně od řešeného areálu spadá území beze zbytku. Území pokrývá z velké části také docházková vzdálenost mateřské školy Pod Krocínkou. Území je

rovněž částečně pokryto docházkovou vzdáleností další mateřské školy U Vysočanského pivovaru.

Prodejna potravin se nachází v nákupní galerii Fénix a s její přítomností se nově počítá také v navrhovaných obchodních prostorech.

V nejbližším okolí můžeme najít také dvě samostatné ordinace praktického lékaře a lékárny.

Z hlediska kulturního vybavení můžeme nedaleko řešeného území nalézt knihovnu, která se však nachází ve stísněných prostorech a nabízí z naprosté většiny jen literaturu pro děti a mládež. Vzhledem k tomuto faktu se počítá s přesunutím knihovny do prostor v řešeném území. V blízkosti území se nachází také kostel.

3.2.5 Vyhodnocení dostupnosti vyšší občanské vybavenosti

Vyšší občanská vybavenost je v území zastoupena především podél komunikace Sokolovská a na ní navazující Kolbenovi. Můžeme zde najít polikliniku s lékárnou, obchody s jiným zbožím než potravinami či kulturní zařízení.

Z kulturních zařízení zde můžeme nalézt tři tramvajové zastávky vzdálené divadlo Gong a multifunkční halu. Vzhledem k nynějšímu charakteru Vysočan však není zastoupení kultury adekvátní a tak z této analýzy vyplývá, že by bylo vhodné vymezit část řešeného území pro kulturu.

Na přilehlém náměstí OSN můžeme též nalézt luxusní čtyřhvězdičkový hotel Clarion.

3.3 Historická analýza

Historická analýza by měla pomoci pochopit fungování řešeného území a jeho okolí v delším časovém horizontu a pomoci při tvorbě návrhu tak, aby respektoval okolní zástavbu a historické vazby v území.

3.3.1 Metodika zpracování

Metodika zpracování výkresu inventarizace budov probíhala na základě poznatků zjištěných při terénním průzkumu území a také na základě literárních pramenů a historických fotografií.

Analýza historického vývoje budov byla zpracována na základě leteckých snímků z let 1938, 1953, 1975 dostupných online na portále <http://wgp.praha-mesto.cz> a ortofotomapy současného stavu dostupné online na <http://geoportal.cuzk.cz>.

Zpracování textové analýzy historie Vysočan a areálu Odkolka bylo provedeno na základě nastudovaných literárních pramenů.

3.3.2 Vyhodnocení výkresové části

Z analýzy inventarizace budov bylo zjištěno, že se v řešeném území momentálně nachází 21 budov. Z toho se u čtyř z nich počítá se zachováním a to s budovou automatického mlýna, budovou ředitelství pekáren, administrativní budovou a částí budovy pekárny. Podrobně jsou tyto budovy vyznačeny v příloze č. 12 – inventarizace budov.

Výsledkem analýzy historického vývoje budov je, že byla většina budov v okolí řešeného území postavena do roku 1938. Do roku 1938 byla postavena také velká část areálu Odkolka. Právě zástavba z tohoto období udává ráz řešenému území i jeho okolí a návrh by se měl do této struktury citlivě implementovat.

V rozmezí let 1938 až 1953 byly přistavěny především dvě velké budovy v řešeném areálu, doplněné několika menšími budovami.

Mezi roky 1953 a 1975 bylo v okolí vystavěno garážové městečko nacházející se východně od zástavby Krocínky a také několik bytových domů, nacházejících se přímo v této zástavbě.

Mezi rokem 1975 a současností přibyla v areálu Odkolka poměrně rozměrná budova jídelny a prádelny a také mostní váha. Nově přibyla též jedna budova ve výrobním areálu jihovýchodně od řešeného území.

Část budov, ať už v řešeném území nebo okolí byla již asanována, podrobně je výše zmíněný vývoj budov dokladován v příloze č. 13 – historický vývoj budov.

3.3.3 Historie Vysočan

První historická zmínka o Vysočanech pochází z roku 1239. Byl to soubor roztroušených usedlostí situovaných v údolí, jímž protéká říčka Rokytka. Roku 1803 byla na trase staré nevyhovující cesty vybudována zpevněná komunikace mezi Prahou a Mladou Boleslaví, nesoucí jméno Královská třída - současná Sokolovská ulice, jež je v současné době významnou osou Vysočan. (BRONCOVÁ 1996)

Prvním drobným impulsem k rozvoji byl neúspěch Rakouského císařství v Prusko-Rakouské válce roku 1866. Po tomto neúspěchu byly shledány pražské hradby jako zbytečné a byly strženy. To velmi přispělo k propojení okolních obcí s Prahou. Rozvoj Vysočan také zásadně ovlivnil příchod železnice. Železnice sice vedla přes území Vysočan od roku 1845, zastávka však byla ve Vysočanech vybudována až roku 1872. Tento fakt zapříčinil, že zatímco v Holešovicích, Libni či Karlíně dochází od poloviny devatenáctého století k prudké industrializaci, Vysočanům se kvůli absenci nádraží vyhnula, jelikož železnice byla k tomuto rozvoji bezpodmínečně potřebná. Z důvodu velké vzdálenosti od Prahy zde však nevznikla ani masivní obytná zástavba. (ANONYM 2010)

Největším hybatelem rozvoje ve Vysočanech se tedy nakonec stal průmysl ztělesněný Emilem Kolbenem, který zde roku 1896 zakládá elektrotechnickou továrnu. Vstup Kolbenových továren do Vysočan je velmi úspěšný, což podporuje i fakt, že v okolní Libni a Karlíně ubývá ploch pro rozvoj průmyslové výroby. Možnost expanze do volné krajiny nakonec do Vysočan přivádí roku 1921 i Kolbenovy obchodní partnery a roku 1927 dochází k fúzi, čímž vzniká strojírenský kolos ČKD – Českomoravská-Kolben-Daněk, který se nesmazatelně zapisuje do vývoje a podoby Vysočan. (ANONYM 2010)

Tím však průmyslový rozvoj nekončil, do Vysočan se stěhovali další podniky podobného ražení jako například Aero, dýhárný Orel a mnoho dalších. K těm se roku 1934 připojila ještě Pražská spalovna, která zde byla postavena ze strategických

důvodů, aby zásobovala párou a elektřinou průmyslové podniky. (KOŘÁNOVÁ, VOJTĚCH 2009)

Průmyslový rozvoj vzkvétal ve Vysočanech až do druhé světové války, kdy byla většina podniků donucena přejít na výrobu zbrojního průmyslu pro nacistické Německo. Velkou ranou byl pro Vysočany americký nálet uskutečněný 25. března 1945, který téměř beze zbytku zničil všechny významné továrny. Ihned po válce dochází sice k opravám a dostavbám pobouraných průmyslových areálů, zároveň však dochází ke znárodnování a restrukturalizaci podniků obývajících areály. Díky neustálému zvětšování výroby začíná Vysočanské průmyslové areály obrůstat obytná zástavba. Stávající domy jsou vyvlastněny a nikdo je neudrží. Většina domů funguje jen jako dělnické ubytovny a právě zde můžeme vidět počátky špatné pověsti, která se Vysočan velmi dlouho držela. (KOŘÁNOVÁ, VOJTĚCH 2009)

V osmdesátých letech byla asanována značná část historických Vysočan. (ANONYM 2010)

Spekulovalo se však i o plošné asanaci, o které se vedly úvahy v souvislosti s výstavbou sídliště Prosek, pro více jak 30 000 lidí. (KOŘÁNOVÁ, VOJTĚCH 2009)

Další úpadek přichází s pádem ČKD po roce 1990, kdy firma téměř zastavuje svoji výrobu. V jejím areálu dochází k četným demolicím, nové využití pozemky však dodnes příliš nemají a zbytky zachovaných budov neutěšeně chátrají bez smysluplného využití. (ANONYM 2010)

3.3.4 Areál Odkolka

Rozvoj v nynější východní části areálu započal již roku 1835, kdy zde Bedřich Frey založil první průmyslovou stavbu ve Vysočanech, konkrétně cukrovar. Roku 1929 byl areál přestavěn a sídlilo v něm mnoho firem, například Avia. Po druhé světové válce byl cukrovar připojen k areálu Odkolka. (VCPD FA ČVUT 2012)

Areál Odkolka vznikl roku 1912 a jeho zpracovatelem pro společnost František Odkolek byl architekt Hubert Gessner, jež byl žákem Otto Wagnera. Gessner patřil mezi

nejvýznamnější tvůrce průmyslových staveb ve střední Evropě. (VCPD FA ČVUT 2012)

Mlýn byl strategicky situován na východě od Nádraží Vysočany. Blízkost nádraží umožňovala zavlečkování a celkově velmi výhodnou pozici vzhledem k železnici. V areálu se nachází také budova zapsaná v seznamu kulturních památek. Jedná se o administrativní budovu dřívějšího ředitelství. (ANONYM 2010)

Areál stejně jako zbytek průmyslových ploch ve Vysočanech chátrá bez většího využití, i když potenciál rozvoje je zde jistě značný.

3.4 Analýza limitů využití území

Analýza limitů využití území je důležitým podkladem pro návrh, vzhledem k nutnosti respektování těchto limitů a z toho plynoucích omezení při tvorbě návrhu.

Hluková analýza zpracovaná v rámci této kapitoly je důležitým podkladem pro funkční rozčlenění areálu a situování samotných budov, vzhledem k různým zónám hlukového zatížení, které jsou výsledkem této analýzy.

3.4.1 Metodika zpracování

Hluková analýza byla vytvořena na základě dat volně dostupných online na portále <http://www.geoportalpraha.cz/mapy-online>. Stejně tak tomu bylo u analýzy limitů využití území, která byla zpracována na základě dat dostupných na portále <http://wgp.urm.cz/limity/>.

3.4.2 Vyhodnocení výkresové části

Z hlukové analýzy bylo zjištěno, že je hlukem nejvíce zasažena jižní a západní hranice území. Z hlediska hluku se tedy nejvíce problematicky jeví vlaková trať lemující jižní okraj řešeného území a komunikace Vysočanská, která je vytižena poměrně silným provozem. Výsledkem této analýzy tedy je, že do těchto míst není vhodné

umísťovat obytné domy, ale domy, jejichž funkční využití není na hluk tolik náchylné a samozřejmě také izolační prvky jako například zeleň.

Z analýzy limitů využití území vyplynulo, že do území významněji zasahuje jen ochranné pásmo nízkotlakého plynovodu a ochranné pásmo kanalizačních stok a sběračů. Nalezneme zde také staré ekologické zátěže klasifikované jako plošně nevýznamné a objekt civilní obrany, který se nachází v zachovávané budově pekárny. Do území také částečně zasahuje ochranné pásmo podzemního vedení vysokého napětí a nízkého napětí. Výsledkem této analýzy tedy je, kde se tyto limitní prvky nachází, jelikož je třeba je respektovat. Ochranná pásma, ať už plynovodu, kanalizace, vysokého i nízkého napětí budou respektována tak, že budou do ploch těchto pásem navrženy nové komunikace.

3.5 Prostorová analýza

Prostorová analýza je podklad pro zjištění informací o tom, jak území a jeho nejbližší okolí funguje a jakou má podobu. Vyhodnocení této analýzy se promítne nejen do prostorového řešení, ale téměř do všech kapitol návrhu.

3.5.1 Metodika zpracování

Tato analýza byla provedena na základě terénního průzkumu a znalosti prostředí.

3.5.2 Vyhodnocení výkresové části

Z grafické části prostorové analýzy vyplynulo, že z jižní strany, za bariérou v podobě vlakové trati, území sousedí převážně s bytovými domy a administrativními budovami s parterem využitým pro obchody a služby. Tato zástavba se rozkládá kolem náměstí OSN, respektive dopravního uzlu Vysočanská. Výška této zástavby se pohybuje v rozmezí 15 až 20 metrů. Výjimkou je dominanta v podobě nákupní galerie Fénix, jejíž výška je zhruba 25 metrů. V jihovýchodní části sousedí území s plochami nerušící výroby a skladování a přes trať se nachází asanovaná plocha, která by svým budoucím využitím mohla kooperovat s řešenou plochou.

Na sever od řešeného území můžeme nalézt zástavbu převážně samostatně stojících rodinných domů s malými skupinami řadových rodinných domů a samostatně stojících bytových domů. Výška zástavby v celém tomto území se pohybuje v rozmezí 8-12 metrů.

Na východě sousedí území s plochou zeleně, konkrétně klíčovským lesoparkem. Na západě se v sousedství nachází komunikace Vysočanská a částečně také plochy zeleně.

Jako problematická se v této analýze ukázala neprostupnost celého areálu, což momentálně negativně ovlivňuje pohyb pěších v neutěšeném okolí areálu a deformuje jejich toky v okolí.

Na severozápad od území se nachází momentálně nevyužívané dopravní hřiště. Vzhledem k návrhu, který částečně revitalizuje nehostinné okolí hřiště, by se dalo uvažovat o jeho znovuvyužití.

3.6 Analýza vlastnických vztahů

Analýza vlastnických vztahů je ve vazbě k této práci důležitá především v kontextu území, jehož řešení je vyvoláno návrhem, ale nespadá přímo do hlavní řešené plochy.

3.6.1 Metodika zpracování

Tato analýza byla zpracována na základě dat Českého úřadu zeměměřického a katastrálního dostupných online na doméně <http://nahlizenidokn.cuzk.cz/>. Jednotlivé pozemky zasažené návrhem byly postupně na výše zmíněné adrese prozkoumány spolu s vlastnickými právy k nim. Následně byli jejich vlastníci inventarizováni v mapovém výstupu společně s jejich pozemky.

3.6.2 Vyhodnocení výkresové části

Výstupem této analýzy bylo zjištění, že řešené území se nachází celé ve vlastnictví jednoho subjektu, konkrétně developerské firmy FIM Development.

V kontextu nutných úprav komunikací v okolí hlavní řešené plochy je dotčeným vlastníkem vždy Hlavní město Praha.

Vzhledem k plánovaným úpravám podjezdu pod tratí Českých drah jsou dotčeným vlastníkem České dráhy.

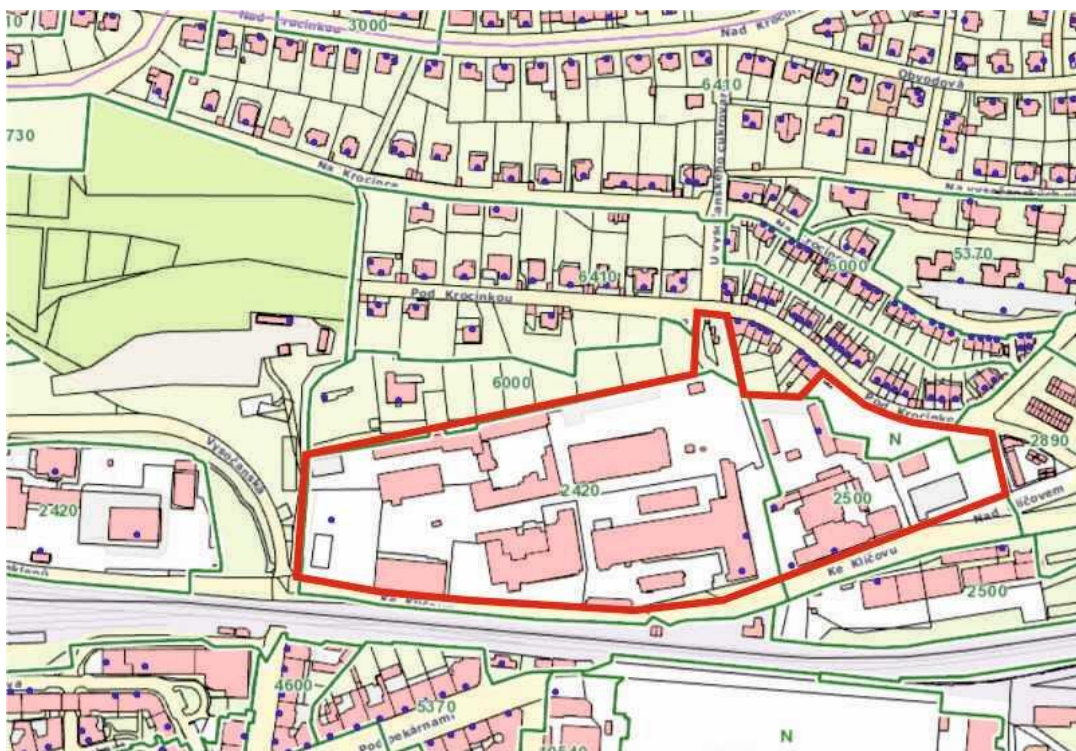
Návrh nové pěší lávky navazující na ulici Pod Pekárnami se dotkne vlastnických práv společného jmění manželů Kropík, Kropíková. Než se lávka dostane do řešeného území, musí překlenout pozemky Českých drah a Hlavního města Prahy.

3.7 Cenová mapa

Důležitým bodem při zpracovávání návrhu je znát orientační cenu pozemku, se kterým se v návrhu pracuje.

Z cenové mapy na obrázku č. 5 můžeme vidět, že se cena pozemků v řešeném území pohybuje mezi 2420 až 2500 Kč/m². U stávající zástavby Krocínky, nacházející se severně od řešeného území, můžeme však vidět cenu pozemků, která se pohybuje mezi 5370 až 6410 Kč/m² a je tedy více než dvojnásobná. Podobné ceny jsou uváděny i jižně od řešeného území na pozemcích okolo náměstí OSN, které se pohybují nejčastěji v cenové relaci 4500 až 6000 Kč/m².

Tato výrazně nižší cena pozemků v areálu oproti pozemkům v nejbližším okolí je pravděpodobně způsobena stávající zástavbou nacházející se v areálu. Ta je pro budoucí využití dle územního plánu, označené jako všeobecně smíšené území z větší části obtížně využitelná. Pro budoucí využití těchto pozemků, dle územního plánu, je tak třeba započítat náklady k jejich demolici.



Obr. č. 5: Cenová mapa stavebních pozemků hl. m. Prahy.
zdroj: (Magistrát hl. m. Prahy 2014)

3.8 Rozložení velikostních kategorií bytových jednotek

Jelikož se v areálu nachází 18 domů s obytnou funkcí, je důležité si definovat míru zastoupení jednotlivých bytových jednotek. Největší podíl budou mít byty menších a středních velikostí, především 2+1 či 2+kk. Podíl však budou mít i byty jednopokojové, třípokojové, částečně čtyřpokojové. Část bytů by mohla fungovat jako byty startovací či sociální a napomoci tak bytové politice Prahy 9.

Největší zastoupení dvoupokojových bytů volím vzhledem k jejich vysoké poptávce, cenové dosažitelnosti pro širší spektrum obyvatel a cenové stabilitě.

Právě k vysoké poptávce a cenové stabilitě se vyjadřuje Mazáčová (2013), která čerpá data z portálů realitycechy.cz a realitymorava.cz, jež zároveň potvrzují i jiné realitní kanceláře a sítě. K 27. 11. 2013 byl největší zájem o byty 2+1 a 2+kk.

Mazáčová (2013) zároveň uvádí, že u těchto bytů je od počátků ekonomické recese nejmenší pokles cen, což zároveň potvrzují grafy serveru realitycechy.cz.

4 Návrhová část

4.1 Funkční členění

Základním dokumentem, určujícím podobu funkčního členění v území, byl územní plán, který celé řešené území, jak již bylo zmíněno výše (kap. 3.1), vymezuje jako plochu všeobecně smíšenou, kde žádná z funkcí nesmí přesáhnout 60% plochy.

Smíšené území mi však vyšlo jako vhodná varianta i z kapitoly východisek pro návrhovou část. V návrhu je tedy vymezena celá řada funkcí, konkrétně se jedná o čistě obytnou funkci, smíšené bydlení s obchody a službami v parteru, administrativu, hotel, obchodní prostory s administrativou a multifunkční budovu konverzovaného mlýna, kde se bude nacházet kavárna, restaurace, knihovna, kultura a kongresové prostory.

Domy s obytnou funkcí jsou situovány u severní hranice řešeného území. Hlavními důvody k tomu bylo velké hlukové zatížení z ulice Ke Klíčovu a především z vlakové trati, jež lemuje jižní hranici řešeného území. Druhým důvodem je již existující vilová zástavba nacházející se okolo celé severní hranice řešeného území, již by měl návrh co nejméně narušit. Svou roli hrál také profil terénu, který především v severovýchodní části definoval jako nejúčelnější možnost zástavby terasové domy.

Multifunkční budova a obchodní prostory s administrativou sousedí s hlavním veřejným prostorem, do něž ústí jeden z hlavních vstupů do území a na jehož jižní hranici se nachází autobusová zastávka. To by mělo pomoci efektivnímu využití zmíněného veřejného prostoru. Obchodní prostory jsou navíc situovány v trase proudu z autobusové zastávky směrem do hlavní obytné části navrhovaného území a také v trase proudu směrem do existující zástavby Krocínky. V obchodních prostorech je navíc navržena pasáž v trase zmiňovaného proudu.

Budovy administrativy jsou situovány v ponechaných historických budovách areálu, jež sloužili stejnému účelu. Jsou navíc situovány v hlukově exponovanějších místech řešeného území, kolem komunikace Ke Klíčovu, od níž navíc zbytek areálu částečně opticky oddělují.

Budova hotelu se nachází u hlavního vstupu do řešeného území. Jedním z důvodů k tomu je, aby turisté přijíždějící městskou hromadnou dopravou měli k hotelu dobrý přístup jak ze zastávky Vysočanská a k ní přilehlých tramvajových zastávek, tak ze zastávky Ke Klíčovu. Hotel je propojen malým můstkem pro pěší s multifunkční budovou, ve které se nachází kongresové prostory. Hotel je v řešeném území navržen i přes blízkost hotelu Clarion, nacházejícího se na přilehlém náměstí OSN. Hotel Clarion je však zaměřen na majetné klienty, což značí i jeho čtyř hvězdičkové označení. Navrhovaný hotel by měl být protikladem k tomuto hotelu a poskytovat ekonomicky dostupné ubytování.

Ze základní občanské vybavenosti je v areálu navrhován větší obchod s potravinami situovaný v obchodních prostorech. Vzhledem ke kapacitě návrhu okolo 930 obyvatel není v řešeném území navrhována nová školka. Tento fakt je také podpořen tím, že se řešené území nachází v docházkové vzdálenosti dvou stávajících školek. Návrh tak počítá s finanční podporou pro případné rozšíření těchto dvou stávajících školek.

4.2 Řešení dopravní obslužnosti

Řešení dopravní obslužnosti bylo pro větší přehlednost a vzhledem k podrobnějšímu řešení daných odvětví rozděleno do následujících jednotlivých kapitol.

4.2.1 Městská hromadná doprava

Území je poměrně dobře pokryto jak tramvajovou tak autobusovou dopravou a je také v docházkové vzdálenosti metra.

Docházková vzdálenost tramvajové zastávky Špitálská pokrývá většinu řešeného území. Vzhledem k navržení nového přístupového bodu ve formě můstku pro pěší do řešeného území z ulice Pod Pekárnami, bude tato zastávka velmi významná pro řešený areál. Není tedy třeba navrhovat nové tramvajové zastávky.

Dostupnost areálu z autobusových zastávek je také velmi dobrá. Velká část areálu se nachází v docházkové vzdálenosti autobusů ze zastávky Vysočanská. Plocha celého areálu je navíc pokryta docházkovou vzdáleností ze zastávky Ke Klíčovu. Není tedy

třeba navrhovat novou autobusovou zastávku, vzhledem ke kapacitě návrhu čítající zhruba 930 stálých obyvatel by se však dalo uvažovat o zkapacitnění a zvětšení frekvence spojů obsluhující zastávku Ke Klíčovu.

Areál je navíc velice dobře dostupný i ze zastávky metra Vysočanská. Délka trasy ze zastávky do středu areálu je zhruba 430 metrů.

Poměrně dobře dostupná je i vlaková zastávka Praha – Vysočany, která je od středu areálu vzdálena zhruba 600 metrů.

Dostupnost areálu městskou hromadnou dopravou by se tedy dala označit za velmi dobrou a není třeba navrhovat nové zastávky městské hromadné dopravy. Jako jediný podmět ke změně řešení městské hromadné dopravy v okolí řešeného areálu vychází zkapacitnění a zvětšení frekvence spojů obsluhující zastávku Ke Klíčovu.

4.2.2 Automobilová doprava

I přes dobrou dostupnost areálu městskou hromadnou dopravou a snahu přizpůsobit areál co nejvíce těmto formám dopravy je nutno počítat i s podílem automobilové dopravy. V území jsou navrženy čtyři nové komunikace. Počítá se také s úpravou jedné stávající komunikace a podjezdu, jež je hlavním přístupovým bodem do území.

První stěžejní komunikací je ulice Ke Klíčovu, u níž zůstává zachováno označení funkční skupiny C – obslužná komunikace. Vzhledem k návrhu v řešeném území vzniknou na této komunikaci nově dvě stykové křižovatky a dojde k úpravě stávající křižovatky na jihovýchodě řešeného území. Dojde také k úpravě autobusových zastávek, které jsou nyní situovány přímo v jízdnicích pruzích. Nově budou zastávky situovány v samostatném zastávkovém pruhu v prostorově neoddělených zálivech. Vzniknou také dva nové přechody, které za stávajícího stavu chybí.

Druhá stěžejní komunikace je nově navrhována kolem severního okraje řešeného území a bude označena také funkční skupinou C – obslužná komunikace.

Nově navrhované komunikace, jež rozdělují území od severu k jihu, budou taktéž označeny funkční skupinou C – obslužná komunikace.

Komunikace ve střední části areálu, která lemuje severní hranu hlavního veřejného prostoru, bude navržena v kategorii zóna TEMPO 30. Zóna TEMPO 30 je navržena především kvůli pohodlnému pohybu po hlavní ose řešeného území pro chodce a potřebným interakcím mezi jeho jednotlivými částmi. Zároveň však není žádoucí úplně vyloučit automobilový provoz z této komunikace, což zóna TEMPO 30 splňuje. Podle ČSN 73 6110 umožňuje zóna TEMPO 30 jet řidiči maximální rychlostí 30 km/h a implementovat do území zpomalovací prvky.

Důležitým prvkem je také úprava podjezdu pod drahou Českých drah. Ten by mohl být rozšířen a prohlouben a jeho nové řešení by území lépe zpřístupnilo jak pro chodce tak automobily.

Možnost těchto úprav vychází z dokumentace návrhu, který je na toto území momentálně zpracováván. (KUK 2010)

4.2.3 Doprava v klidu

Co se týká dopravy v klidu, je pro všechny budovy vymezeno podzemní parkování. Příslušnost budov k jednotlivým podzemním garážím je zobrazena na následujícím obrázku. Modře vymezené podzemní parkoviště slouží primárně pro vymezené budovy – budově s obchodními prostory a budovám administrativy, jeho funkce bude však i centrální, například pro obchody a služby v parterech přilehlých domů. Veřejný sektor tohoto podzemního parkoviště bude od soukromého sektoru pro administrativu v podzemní garáži dále rozdělen. Právě umístění vjezdu do těchto prostor bylo velmi problematické. Vjezd je sice momentálně umístěn tak, aby nezatížil dopravou řešený areál, v kontextu s přilehlým hlavním veřejným prostorem však není jeho umístění ideální. Vjezd však nebylo možné situovat jinak, ať už kvůli stavebně technickým požadavkům nebo narušení fungování některých částí areálu.



Obr. č. 6: Schéma podzemního parkování.

zdroj: (autor)

V areálu je také vymezeno 75 parkovacích stání mimo podzemní garáže. Tato stání jsou určena především ke krátkodobému stání. Z toho se 30 míst nachází na odstavném parkovišti v severní části areálu. Odstavné parkoviště je navrženo tak, aby jako krátkodobé stání, dle požadavků normy ČSN 73 6110 bylo vzdáleno do 200 metrů od všech budov nacházejících se v areálu, což splňuje. Zbytek parkovacích míst je podélných kolem komunikací.

4.2.4 Zásobování

U objektů s potřebou zásobování, konkrétně hotelu, multifunkční budovy a obchodních prostor jsou vymezeny plochy pro zásobování, podrobně vymezené v příloze č. 5 – členění komunikací. Zásobování je vždy řešeno tak, aby neomezovalo provoz v přilehlé ulici.

4.3 Urbanistické řešení

V této kapitole budou rozebrány jednotlivé kapitoly urbanistického řešení významné pro výslednou podobu návrhu.

4.3.1 Výškové členění

Výškové členění areálu je rozděleno na navrhované a zachovávané budovy původního areálu. (Příloha č. 7 – výškové členění návrhu).

Výšky nově navrhovaných budov se pohybují mezi třemi a čtyřmi nadzemními podlažími. Hlavním důvodem k tomu je, že se budovy těchto výškových proporcí lépe prolínou se sousedící existující zástavbou Krocínky. Výškové členění návrhu, jež je na toto území nyní zpracováván investorem, bylo jedním z hlavních míst sporu právě s obyvateli Krocínky, jelikož převažovaly šesti a více podlažní budovy.

Výška navrhovaných budov, jejich poloha a orientace jsou také stanoveny tak, aby vyhověli požadavkům na proslunění jednotlivých bytů dle ČSN 73 4301.

Výšky zachovávaných budov budou při jejich rekonstrukcích zachovány. Jejich podlažnost a výšky byly zjištěny při terénním průzkumu území.

4.3.2 Hmotové členění

Zastavěná plocha všech navrhovaných bytových domů se pohybuje mezi 280 až 450m². Navrhovaný hotel má zastavěnou plochu zhruba 1600m².

U obou zachovávaných budov, ve kterých bude obnovena jejich čistě administrativní funkce, zůstane jejich zastavěná plocha zachována. U budovy mlýna proběhne demolice k němu připojené čistírny s mlýnicí o ploše 650m², samotná budova mlýna však zůstane zachována. U budovy pekárny zůstane zachováno východní křídlo a část centrální budovy k němu připojená, jež slouží stejnému účelu a má stejné členění podlaží. V centrální části pekárny, sloužící jako technické zázemí a provoz, proběhne demolice. Demolice se týká plochy zhruba 1000m². Zachovávané a demolované budovy jsou detailně znázorněny v příloze č. 12 – inventarizace budov.

Budovy zachovávané čistě pro administrativní využití budou tedy mít zastavěnou plochu 900m², respektive 300m² u zachovávané budovy bývalého ředitelství, jež je kulturní památkou.

Budova pekárny, v níž se budou nacházet obchodní prostory a částečně administrativa bude mít po demolicích zastavěnou plochu 1950m². Nově multifunkčně využitá budova bývalého mlýna bude mít po demolicích zastavěnou plochu zhruba 1750m².

Pozemky ke všem budovám jsou navrženy tak, aby umožňovali jejich bezproblémovou realizaci a splňovali všechny požadavky, které jsou na ně v této souvislosti kladeny.

4.3.3 Prostorové řešení území

Do území jsou díky řešení návrhu nově situovány dva hlavní vstupy směrem z dopravního uzlu stanic městské hromadné dopravy Vysočanská. Hlavní vstup situovaný pod tratí Českých drah by měl být oproti stávajícímu stavu rozšířen a umožnit tak pohodlnější přístup. Nově vznikne lávka pro pěší navázaná na ulici Pod Pekárkami, která bude ústít do hlavního veřejného prostoru v území.

Území bude zároveň modifikovat stávající významné pěší toky v území, které vyšly jako stěžejní z prostorové analýzy. Hlavní změnou v tomto směru je především to, že území se ze zcela neprostupné bariéry stávajícího areálu stane plně prostupným. Nejzápadnější pěší tok bude nově upraven tak, že bude procházet přes území areálu oproti stávajícímu řešení, kdy je tato trasa vedena za vysokým plotem, jež areál lemuje. Významným tokem bude obnovená historická komunikace navazující na stávající ulici U Vysočanského cukrovaru. Významná by měla být především pro stávající obyvatele Krocínky, pro které je atraktivní díky nově zřízené lávce a obchodnímu prostoru, jež se na této trase nachází. Zbylé dva významné pěší toky směrem do Klíčovského lesoparku a do východní zástavby Krocínky jsou podpořeny napojením na hlavní osu řešeného území.

Na hlavní osu řešeného území jsou také navázána významná kompoziční místa, vhodná pro umístění obchodů a služeb do parteru bytových domů. Tato identifikovaná místa korespondují s funkčním využitím těchto míst.

Hlavním orientačním bodem a dominantou řešeného území je zachovávaná budova automatického mlýna.



*Obr. č. 7: Budova zachovávaného automatického mlýna – dominanta řešeného území.
zdroj: (autor)*

4.3.4 Veřejné prostory

V území nově vznikne několik veřejných prostorů. Hlavní veřejný prostor vznikne v centrální části řešeného území. Vymezovat ho budou multifunkčně využitá budova, obchodní prostory, administrativa a obytné domy s komerčně využitým parterem. Do tohoto prostoru bude zároveň ústít nově navržená lávka a v jeho jižní části se nachází autobusová zastávka.

V území dále vzniknou dva menší veřejné prostory a to v nejvýchodnější a nejzápadnější části areálu. Spolu s hlavním veřejným prostorem tak budou ležet na hlavní ose řešeného území, kterou tak podpoří. Mezi hlavním veřejným prostorem a výše zmíněnými dvěma menšími prostory vznikne také řada menších prostorů podrobně řešených v příloze č. 2 – veřejné prostory.

4.4 Etapizace

Etapizace při realizaci řešeného území je možná. K etapizaci by mělo dojít především v případě předpokládaných negativních dopadů realizace na okolí. Etapizace může být vázána také na ekonomické hledisko, kdy budou jednotlivé části areálu realizovány tak, aby byla zajištěna finanční únosnost realizace. Funkčnost areálu jako celku však musí být zachována.

4.5 Technická infrastruktura

Nově navržené objekty budou situovány tak, aby bylo možné jejich bezproblémové napojení na síť technické infrastruktury. Ta bude v území uložena pod komunikacemi, které byly navrženy právě tak, aby bylo bezproblémové napojení zajištěno a aby byly respektovány sítě a jejich ochranná pásma, které se v území již nacházejí, viz obrázek č. 8 a příloha č. 15 – limity využití území. Na obrázku č. 8 můžeme rovněž vidět sítě v okolí řešeného území, na které je možno se připojit. Návrh sítí technické infrastruktury ani jejich kapacity nejsou předmětem této práce a proto nejsou dále řešeny.



Obr. č. 8: Stav sítí technické infrastruktury v řešeném území.
zdroj: (autor)

4.6 Shrnutí návrhu

O návrhu by se dalo souhrnně říci, že se jedná o smíšené území s celou řadou funkcí. Pro funkčnost celého areálu jsou významné veřejné prostory a hlavní osa, která se táhne řešeným územím a jsou na ni navázány jak zmíněné veřejné prostory, tak všechny významné funkce řešeného území. Celková kapacita návrhu se pohybuje kolem 930 stálých obyvatel. Důležitou ideou návrhu bylo, aby byl návrh citlivě implementován do okolní zástavby. Toho návrh dosahuje přiměřeným výškovým či hmotovým členěním a také ponecháním čtyř budov původního areálu, u kterých se počítá s rekonstrukcí. Jedna z těchto zachovávaných budov, konkrétně budova automatického mlýna bude hlavní dominantou a orientačním bodem v řešeném území. Návrh se také vyznačuje velmi dobrým napojením na městskou hromadnou dopravu, dostupností široké škály občanské vybavenosti v krátké docházkové vzdálenosti a velkým podílem zeleně ve veřejném prostoru. Důležité je také to, že je návrh řešen tak, aby podporoval bezpečnost v území a zároveň působil proti prostorové segregaci.

5 Diskuze

Vzhledem k principům a trendům, které vyšli z východisek pro návrhovou část, jako stěžejní pro tvorbu kvalitního návrhu vyvstává otázka, jak jsou tyto principy uskutečnitelné vzhledem k jejich finanční náročnosti. Ekonomická stránka byla v této práci také řešena, především snahou prolínat historické budovy s novými a vytvářet tak atraktivní prostředí, které by přilákalo ať už potenciální obyvatele nebo návštěvníky. Tento princip byl přebrán z jiných úspěšných konverzí areálu, kterými se autor inspiroval. Autor však také zjistil, že tento princip není při řešení podobných území převažující a mnohdy je v takovýchto územích upřednostněno zbourání historických budov a vystavění všech budov nově. V nových návrzích jsou také často omezovány veřejné prostory, jelikož nejsou pro developery ziskové. Autor se však vzhledem k tomu, že projekt vzniká na akademické půdě, rozhodl akceptovat trendy a principy vycházející z východisek pro návrhovou část jeho práce tak, že upřednostňuje faktor kvality před ekonomickým hlediskem. Dále se snaží akceptovat princip atraktivity prolínání historických budov s novými a podpoření této atraktivity tvorbou dostatku veřejných prostorů, ačkoliv na ekonomickou výhodnost těchto kroků nepanuje jednotný názor.

V samém závěru zpracovávání této práce se na portále novinky.cz (2014) objevil komentář primátora hlavního města Prahy Tomáše Hudečka a architekta institutu plánování a rozvoje Romana Kouckého, ke vznikajícímu územnímu plánu pro území Prahy, jež by měl být vydán v roce 2017. Z jejich komentáře vyplývá, že by měl nový územní plán zamezit rozšiřování zástavby města do volné krajiny a nová výstavba by měla být situována například do brownfieldů, kde je značný potenciál rozvoje. Nový územní plán bude také vymezovat urbanistické lokality. Jejich tématem bude charakterizovat území, například jako vilovou zástavbu. V takto vymezené ploše pak nebude možné stavět budovy, které by tento charakter zásadně narušovali. Zmíněná témata byla v této práci aplikována, již před vydáním tohoto komentáře a je jistě pozitivním zjištěním, že korespondují s budoucím výhledem na rozvoj hlavního města Prahy dle připravovaného územního plánu.

6 Závěr

Posouzením výsledků ze zpracovaných východisek pro návrhovou část se podařilo úspěšně definovat principy toho, jak vytvořit ideální návrh na řešené území. K vytvoření návrhu bylo také potřeba informací ze zpracovaných analýz, jež pomohly definovat, jaké funkce by území mělo plnit, v čem jsou silné stránky území a naopak co je třeba zlepšit, tak aby se jednalo o kvalitní návrh.

Výsledný návrh vznikl jako prolnutí východisek pro návrhovou část, které vychází z nastudovaných literárních pramenů, trendů uplatňovaných v soudobých návrzích, jež byly nastudovány a poznatků ze zpracovaných analýz. Tento hlavní cíl byl tedy splněn a vznikla územní studie, která je variantním řešením ke stávajícímu návrhu a nabízí jiný pohled na řešení vybraného území.

Přínosem autora je především to, že mohl uplatnit svoji detailní znalost území, jeho okolí a fungování území, jež se jistě pozitivně promítla do řešení lokality. Pozitivem je rovněž to, že měl autor k dispozici připomínky obyvatel žijících v okolí areálu a také odborníků, kteří se ke stávajícímu návrhu soukromého investora vyjádřili. Autor se tak mohl vyvarovat problematických bodů nacházejících se ve zmíněném návrhu, či dané problémy vyřešit jinak.

Výsledky dosažené v této práci mají jistě pozitivní přínos pro řešení této lokality a mohli by být v návrzích na toto území zohledněny. Mohou však být inspirací i pro řešení jiných lokalit podobného rázu, které je v nynější době jistě aktuální, jelikož je zřejmé, že rozpínání zástavby do volné krajiny je velkým problémem. Řešení podobných lokalit nacházejících se uvnitř měst, ať už se jedná o brownfields nebo podvyužité plochy je jedním z hlavních nástrojů, jak výše zmíněnému problému předcházet.

7 Seznam použité literatury

7.1 Knižní zdroje

BLAKELY E. J., SNYDER M. G., 1997: Fortress America: Gated Communities in the United States. Brookings Institution Press, Washington, ISBN 0-8157-1003-8.

BRONCOVÁ D., 1996: Kniha o Praze 9. MILPO, Praha, 174s.

NADACE PARTNERSTVÍ, 2013: Prostory - průvodce tvorbou a obnovou veřejných prostranství. Nadace Partnerství, Brno, 123 s.

FREY H., 1999: Designing the City. Routledge, New York, ISBN 0-203-37501-7.

GEHL J., 2000: Život mezi budovami. Nadace Partnerství, Brno, 202 s. ISBN 80-85834-79-0.

GEHL J., GEMZØE L., 2002: Nové městské prostory. ERA, Brno.

GEHL J., 2012: Města pro lidi. Nadace Partnerství, Brno, 262 s. ISBN 978-80-260-2080-6.

JACOBS J., 1975: Smrt a život amerických velkoměst. Odeon, Praha, 319 s.

KIRCHNER V., 2012: Teorie plánování měst. Česká zemědělská univerzita, Praha, 50 s.

KLÁPŠŤOVÁ E., 2012: Přednáška předmětu Urbanismus 2 – Zeleň ve veřejném prostoru. Přednášeno na České zemědělské univerzitě, Praha.

KOŘÁNOVÁ E., VOJTĚCH T., 2009: Přesahy a souvislosti. Městská část Praha 9, Praha, 213 s. ISBN 978-80-254-7202-6

MAIER K., 2012: Udržitelný rozvoj území. Grada, Praha, 256 s. ISBN 978-80-247-4198-7

OECD, 2012: Compact City Policies. OECD Publishing, Paris, ISBN 978-92-64-16785-5.

7.2 Právní předpisy

Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon).

7.3 Normy

ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací

ČSN 73 4301 – Obytné budovy

7.4 Internetové zdroje a publikace

ANONYM, 2010: Vysočanské fragmenty. online:

http://sumavak.anafra.net/Vysocanske_Fragmenty_2010_%28finalni%29_A4_125dpi.pdf, cit. 24. 10. 2013

BALABÁNOVÁ P., KYSELKA I., 2013: C.5 – Zeleň. In: ROZMANOVÁ N. (ed.): Principy a pravidla územního plánování, Kapitola C – Funkční složky. Ústav územního rozvoje, Brno, 41 s. online:

<http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/kapitolaC/C5-2013.pdf>, cit. 18. 12. 2013

BRABEC T., 2010: Gated communities – uzavřené a střežené rezidenční lokality. In: SÝKORA L. (ed.): Rezidenční segregace. Univerzita Karlova, Praha, 72 s. online:

https://www.mmr.cz/getmedia/cbd3b15b-9e64-4cdf-848e-2460360a46af/reseg_dvoustrany.pdf, cit. 25. 3. 2014

BURJANEK A., 2005: Co je rezidenční segregace. In: TEMELOVÁ J., SÝKORA L. (eds): Prevence prostorové segregace. Univerzita Karlova, Praha, 119 s. online:

<http://everest.natur.cuni.cz/akce/segregace/publikace/Burjanek.pdf>, cit. 9. 1. 2014

CENTRAL PARK, 2014: Popis projektu CENTRAL PARK. online:

<http://www.centralparkpraha.com/>, cit. 12. 1. 2014

ČKA, 2010a: Širší vztahy projektu Světovar. online:

http://www.cka.cc/souteze/vysledky/reseni-prostoru-201esvetovar-201c-v-plzni/svetovar_1_cena_sirsi_vztahy.jpg, cit. 12. 1. 2014

ČKA, 2010b: Výkres urbanistického řešení a kompozičních zásad projektu Světovar. online:

http://www.cka.cc/souteze/vysledky/reseni-prostoru-201esvetovar-201c-v-plzni/svetovar_1_cena_urbanisticke_reseni_a_kompozicni_zasady.jpg, cit. 12. 1. 2014

GEOPORTALPRAHA, 2011: Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy – charakteristika předávaných dat funkčního využití území. online:

<http://www.geoportalpraha.cz/uploads/assets/pup-informace.pdf>, cit. 3. 2. 2014

KUK R., 2010: Oznámení o záměru akce – Odkolek, Praha 9. online:

http://portal.cenia.cz/eiasea/download/RUIBX1BIQTcwOV9vem5hbWVuaURPQ18xLnBkZg/PHA709_oznameni.pdf, cit. 17. 1. 2014

KULIL V., 2012: Zvláštní vlivy působící na cenu nemovitostí. Disertační práce – nepublikováno, online:

https://dspace.vutbr.cz/xmlui/bitstream/handle/11012/6126/KULIL%20Dizertace_25-11-2012.pdf?sequence=2, cit. 10. 12. 2013

MAZÁČOVÁ L., 2013: Největší zájem je aktuálně o byty 2+1 a 2+kk. online:

<http://www.realitymorava.cz/realitni-zpravodaj/913-nejvetsi-zajem-je-aktualne-o-byty-2-1-a-2-kk>, cit. 27. 2. 2014

MAIER K., 2005: Množnost využití nástrojů územního plánování pro prevenci prostorové segregace. In: TEMELOVÁ J., SÝKORA L. (eds): Prevence prostorové segregace. Univerzita Karlova, Praha, 119 s. online:

<http://everest.natur.cuni.cz/akce/segregace/publikace/Maier.pdf>, cit. 8. 1. 2014

NOVINKY, ČTK, 2014: Do Prahy se vejde ještě půl miliónu lidí, metropole se přestane rozrůstat do polí. online:

<http://www.novinky.cz/domaci/333091-do-prahy-se-vejde-jeste-pul-milionu-lidi-metropole-se-prestane-rozrustat-do-poli.html>, cit. 10. 4. 2014

POSOVÁ D., SÝKORA L., 2010: Praha a Vídeň: rozdíly ve formování metropolitních regionů a jejich příčiny. Česká geografická společnost, online:
http://konference.osu.cz/cgsostrava2010/dok/Sbornik_CGS/Geografie_mesta/Praha_a_Viden.pdf, cit. 8. 2. 2014

PROKŠ V., 2014: Plzeň nabízí developerům cennou lokalitu bývalých kasáren Světovar. online:
<http://www.archiweb.cz/news.php?action=show&id=14805&type=1>, cit. 12. 1. 2014

ROZMANOVÁ N., 2013: Principy a pravidla územního plánování, C.4 – Občanské vybavení. Ústav územního rozvoje, Brno, 109 s. online:
<http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/kapitolaC/C4-2012.pdf>, cit. 17. 2. 2014

SÝKORA L., 2000: Globalizace a její společenské a geografické důsledky. Univerzita Karlova, Praha, 19 s. online:
http://scholar.google.cz/citations?view_op=view_citation&hl=cs&user=C23XUOYAAAAJ&cstart=20&citation_for_view=C23XUOYAAAAJ:zYLM7Y9cAGgC, cit. 6. 2. 2014

TEMELOVÁ J., SÝKORA L., 2005: Prevence prostorové segregace. Univerzita Karlova, Praha, 119 s. online:
http://everest.natur.cuni.cz/akce/segregace/publikace/Publikace_segrecace.pdf, cit. 8. 1. 2014

TEPLÁ M., 2007: Společenská hodnota veřejných prostranství. Bakalářská práce - nepublikováno, online:
http://is.muni.cz/th/103165/fss_b/Martina_Tepla_Bakalarska_prace.pdf, cit. 28. 12. 2013

UKR MĚSTA PLZNĚ, 2014: Probíhající projekty – Světovar. UKR města Plzně, online:
<http://ukr.plzen.eu/rozvojove-projekty-mesta-plzne/probihajici-projekty/svetovar/>, cit. 12. 1. 2014

ÚTVAR ROZVOJE HL. M. PRAHY, 2002: Metodický pokyn k Územnímu plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy. online:

http://www.uppraha.cz/uploads/assets/pup/metodicky_pokyn.pdf, cit. 3. 2. 2014

VCPD FA ČVUT, 2014: Mapa průmyslové architektury a technických staveb s popisnými informacemi. online:

<http://www.industrialnitopografie.cz/mapa.php>, cit. 30. 10. 2013

Zákon č. 183/2006 Sb., 2006: Územní plánování a stavební řád. In: UUR: Metodický návod – Územní studie. online:

http://www.uur.cz/images/konzultacnistedisko/MetodickeNavody/US/US_metodika_20100727.pdf, cit. 13. 10. 2013

7.5 Zdroje obrázků

MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY, 2014: Cenová mapa stavebních pozemků hl. m. Prahy. online: <http://mpp.praha.eu/app/map/cenova-mapa/>, cit. 17. 3. 2014

MĚSTO KOPŘIVNICE, 2010: Územní studie – hlavní výkres využití území. online: http://www.koprivnice.cz/urad/uzemni_plany/uzemnistudie/Koprivnice_zapad/B.1_Hlavni_vykres-vyuziti_uzemi.pdf, cit. 10. 1. 2014

KLÁPŠŤOVÁ E., 2012a: Přednáška předmětu Urbanismus 2 – Zsakovací či průtočné příkopy skrz vegetaci. Přednášeno na České zemědělské univerzitě, Praha.

KLÁPŠŤOVÁ E., 2012b: Přednáška předmětu Urbanismus 2 – Vegetačních pásy navazujících na chodník. Přednášeno na České zemědělské univerzitě, Praha.

GEOPORTALPRAHA, 2014: Tematická mapa Územního plánu hlavního města Prahy. online: <http://www.geoportalpraha.cz/mapy-online>, cit. 4. 2. 2014

8 Seznam použitých zkratek

ČKA – Česká komora architektů

KPP – Koeficient podlažních ploch

KZ – Koeficient zeleně

KZP – Koeficient zastavěných ploch

MHD – Městská hromadná doprava

OECD - Organisation for Economic Co-operation and Development, (Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj)

OSN – Organizace spojených národů

PPS – Project for Public Spaces

UKR – Útvar koncepce a rozvoje

UUR – Ústav územního rozvoje

VCPD - Výzkumné centrum průmyslového dědictví

9 Seznam obrázků

Obr. 1 - Ukázka hlavního výkresu územní studie se zobrazeným využitím územím lokality „Kopřivnice západ“. (Zdroj: město Kopřivnice 2010)

Obr. 2 - Ukázka zasakovacího či průtočného příkopu skrz vegetaci. (Zdroj: KLÁPŠŤOVÁ 2012a)

Obr. 3 - Ukázka vegetačních pásů navazujících na chodník. (Zdroj: KLÁPŠŤOVÁ 2012b)

Obr. 4 - Funkční plocha řešeného území vymezená v územním plánu. (Zdroj: GEO-PORTALPRAHA 2014)

Obr. 5 - Cenová mapa stavebních pozemků hl. m. Prahy. (Zdroj: Magistrát hl. m. Prahy 2014)

Obr. 6 - Schéma podzemního parkování. (Zdroj: autor)

Obr. 7 - Budova zachovávaného automatického mlýna – dominanta řešeného území. (Zdroj: autor)

Obr. 8 – Stav sítí technické infrastruktury v řešeném území. (Zdroj: autor)

10 Seznam samostatných příloh

Příloha č. 1 – Návrh - (návrhová část)

Příloha č. 2 – Veřejné prostory - (návrhová část)

Příloha č. 3 – Mobiliář veřejných prostor - (návrhová část)

Příloha č. 4 – Funkční využití - (návrhová část)

Příloha č. 5 – Členění komunikací - (návrhová část)

Příloha č. 6 – Prostorové řešení návrhu - (návrhová část)

Příloha č. 7 – Výškové členění návrhu - (návrhová část)

Příloha č. 8 – Schematické řešení budovy mlýna - (návrhová část)

Příloha č. 9 – Širší vztahy - (analytická část)

Příloha č. 10 – Docházkové vzdálenosti MHD - (analytická část)

Příloha č. 11 – Docházkové vzdálenosti vzdělání - (analytická část)

Příloha č. 12 – Inventarizace budov - (analytická část)

Příloha č. 13 – Historický vývoj budov - (analytická část)

Příloha č. 14 – Hluková analýza - (analytická část)

Příloha č. 15 – Limity využití území - (analytická část)

Příloha č. 16 – Prostorová analýza stávajícího stavu - (analytická část)

Příloha č. 17 – Mapa vlastnictví - (analytická část)