

Česká zemědělská univerzita v Praze

Fakulta životního prostředí

Katedra plánování krajiny a sídel



Bakalářská práce

**Plánovací historie přestavbového území Bubny
– Zátory v Praze**

Vedoucí práce: Ing. arch. Milan Macoun

Bakalant: Denis Charalambidis

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Fakulta životního prostředí

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Denis Charalambidis

Rozvoj venkova a zemědělství
Územní plánování

Název práce

Plánovací historie přestavbového území Bubny – Zátory v Praze

Název anglicky

Planning history of redevelopment area Bubny – Zátory in Prague

Cíle práce

Cílem práce je zjistit, popsat a rozebrat plánovací historii přestavbového území Bubny – Zátory v Praze a uvést ji do adekvátního kontextu. Dílčím cílem je objasnění klíčových plánovacích okamžiků v území, vyhodnocení přínosů a slabých stránek konkrétních předkládaných návrhů řešení (s ohledem na jejich realizovatelnost) a případné definování komplikací, které se v průběhu plánovacího procesu objevily.

Metodika

Na počátku práce si student na základě odborné literatury definuje a utřídí téma územního rozvoje a začlení je do kontextu současných trendů a udržitelnosti. Součástí rešeršní části bude také stručný přehled nástrojů územního plánování.

V analytické části bude vymezeno řešené území a zpracována jeho stručná charakteristika. Důležitou součástí této části je přehled a rozbor územně plánovací dokumentace a podkladů zpracovaných pro dané území – se zaměřením na nejnovější období po roce 2014. Druhým stěžejním zdrojem informací jsou strukturované rozhovory vedené se zástupci veřejné správy a architektky.

V části výsledky bude na základě provedených analýz naformulován výsledný příběh plánovací historie včetně identifikace jeho klíčových okamžiků a jejich objasnění. Druhou částí výsledků bude interpretace obsahu studií – urbanistických návrhů (se zaměřením na nejmladší období) vedoucí k charakteristice posunu, ke kterému ve vnímání urbanistických cílů a výsledné formy zástavby pro vybrané území v průběhu času došlo.

V závěru budou shrnuta nejzajímavější zjištění z výsledků, které v části diskuze student uvede do kontextu teoretických zjištění, případně jiné praxe.

Doporučený rozsah práce

dle Nařízení děkana č. 1/2020 – Metodické pokyny pro zpracování bakalářské práce na FŽP

Klíčová slova

územní rozvoj; územní plánování; development; brownfield

Doporučené zdroje informací

ADAIR, A. ET AL. Globalization of Real Estate Markets in Central Europe. *European Planning Studies* 7(3). 1999: 295-305

DOLEŽELOVÁ, L. Vliv neoliberalizmu a tradic evropského města na proměny managementu velkých urbanistických projektů v západoevropských a postsocialistických městech. *Geografie* 123(4). 2018:529-552

DZIOMBA, M. Grossprojekte auf innerstädtischen Brachflächen. Revitalisierungs- und Vermarktungsprozesse und ihr Einfluss auf den Projekterfolg. *Berichte zur deutschen Landeskunde* 80(1). 2006: 65-84

JABAREEN, Y. R. Sustainable Urban Forms. Their Typologies, Models, and Concepts. *Journal of Planning Education and Research* 26. 2006: 38-52

MAIER, K. – ŘEZÁČ, V. *Ekonomika v území. Urbanistická ekonomika a územní rozvoj*. Praha: Nakladatelství ČVUT, 2006. ISBN 80-01-03447-X

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

Předběžný termín obhajoby

2020/21 LS – FŽP

Vedoucí práce

Ing. arch. Milan Macoun

Garantující pracoviště

Katedra plánování krajiny a sídel

Elektronicky schváleno dne 2. 3. 2021

prof. Ing. Petr Sklenička, CSc.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 3. 3. 2021

prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.

Děkan

V Praze dne 22. 03. 2021

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Plánovací historie přestavbového území Bubny – Zátory v Praze" jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autor uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 22.03.2021

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval panu Ing. arch Milanu Macounovi za jeho odborné vedení a cenné rady. Poděkování patří i mé rodině a přátelům, kteří mi byli oporou nejenom v průběhu celého studia, ale také v nelehké době celosvětové pandemie.

Abstrakt

Bakalářské práce se zabývá plánovací historií přestavbového území Bubny – Zátory v Praze. Lokalita řešeného území, která se nachází v širším centru historického jádra města, je součástí městské části Praha 7. Předmětem analytické části je sledování dvou linek, a to procesní a obsahové. Zatímco linka procesní zkoumá proces pořizování územních studií a změn územního plánu s ohledem na související události, linka obsahová řeší již samotné návrhy územních studií a odborných posudků. Výstupem zmíněných dvou částí je chronologický souhrn plánovací historie a vývoj urbanistických myšlenek v čase, které jsou součástí výsledkové části. Stěžejním výsledkem práce je potřeba kompromisu mezi všemi aktéry v území, bez kterého není možný přestavbový projekt realizovat. Vypracovaná práce přináší ucelený přehled plánovací historie, včetně klíčových okamžiků, které ovlivnily délku plánovací historie, ale také podobu plánované městské čtvrti.

Klíčová slova

Územní rozvoj, územní plánování, udržitelný rozvoj, brownfields, developer

Abstract

The Bachelor thesis pursues the planning history of redevelopment of the Bubny – Zátory area in Prague. The target area is located in the city district of Prague 7 as a part of the wider historical center. The analytical part covers two fields: the process and content. The procedural part is about the process of urban studies acquisition and changes with connection to the related events. The latter one is focused on the content of urban studies itself as well as expert opinions. Both parts result in the chronological summary of the planning history and continuous development of urban ideas crucial for the project redevelopment realization. The result highlights a necessity for a compromise that satisfies all the stakeholders interested in the area. The thesis covers a comprehensive overview of the spatial planning history underlining the essential moments that had a significant impact on the overall planning history duration and its final appearance.

Key words

Spatial development, spatial planing, sustainable development, brownfields, developer

Obsah

1. ÚVOD	8
2. CÍLE PRÁCE	9
3. METODIKA	10
4. LITERÁRNÍ REŠERŠE	11
4. 1. ÚZEMNÍ ROZVOJ	11
4. 1. 1. Územní rozvoj a jeho problematika	11
4. 1. 2. Ekonomika územního rozvoje	12
4. 1. 3. Udržitelný rozvoj území	12
4. 1. 4. Územní rozvoj na plochách brownfields	13
4. 2. AKTÉŘI ÚZEMNÍHO ROZVOJE	14
4. 2. 1. Samospráva	14
4. 2. 2. Developerská společnost	15
4. 2. 3. Investor	15
4. 2. 4. Veřejnost	15
4. 3. NÁSTROJE ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ	16
4. 3. 1. Politika územního rozvoje	16
4. 3. 2. Zásady územního rozvoje	16
4. 3. 3. Územní plán	16
4. 3. 4. Regulační plán	17
4. 3. 5. Územní studie	17
4. 3. 6. Stavební uzávěra	17
4. 4. DEVELOPERSKÝ PROJEKT	18
4. 4. 1. Fáze developerského projektu	18
5 ANALYTICKÁ ČÁST	21
5. 1. VYMEZENÍ ÚZEMÍ	21
5. 2. MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY	22
5. 3. HISTORICKÝ VÝVOJ ÚZEMÍ	24
5. 4. ROZBOR DOSTUPNÝCH PLÁNOVACÍCH DOKUMENTŮ	24
5. 4. 1. Politika územního rozvoje	24
5. 4. 2. Zásady územního rozvoje	25
5. 4. 3. Územní plán	26
5. 4. 4. Územní studie	28
5. 4. 5. Odborné posudky	36
5. 5. ROZHOVORY	41
6. VÝSLEDKOVÁ ČÁST	41
6. 1. CHRONOLOGICKÝ POPIS PLÁNOVACÍ HISTORIE	41
6. 2. VÝVOJ URBANISTICKÝCH MYŠLENEK V ČASE	43
7. DISKUSE	48
8. ZÁVĚR	49
9. ZDROJE	50
10. SEZNAM OBRÁZKŮ	55
11. SEZNAM TABULEK	57
12. SEZNAM PŘÍLOH	57

1. Úvod

"Teď už se snad podaří s touto jizvou na tváři Holešovic něco udělat. A právě proto je nezbytná změna územního plánu, kterou bychom mohli přijmout snad v horizontu dvou let," řekl náměstek primátora Tomáš Hudeček, který návrh předkládal. (ČTK, Berný, 2013)

I přes úsilí a snahu všech aktérů o rozvoj této lokality, zůstává podoba okolí nádraží Praha – Bubny dodnes nezměněna. Tento stav přetrvává již od doby ukončení využití ploch k průmyslové činnosti, tedy od konce 20. století. Jaké faktory mohly ovlivnit průběh plánovacího procesu? Jaké přínosy, ale také slabé stránky přinesly návrhy řešeného území? Co bylo příčinou doposud nezměněného stavu lokality? Nalezení odpovědí na tyto otázky přinese nejen popis situace a následný pokus o objasnění klíčových momentů, které zabránily možné realizaci rozvoje řešeného území, ale také uvedení případných rizik, kterých je potřeba se při řešení rozvoje obdobných území vyvarovat.

2. Cíle práce

Cílem práce je zjistit, popsat a rozebrat plánovací historii přestavbového území Bubny – Zátory v Praze a uvést ji do adekvátního kontextu. Podcílem je objasnění klíčových plánovacích okamžiků v území, vyhodnocení přínosů a slabých stránek konkrétních předkládaných návrhů řešení (s ohledem na jejich realizovatelnost) a případné definování komplikací, které se v průběhu plánovacího procesu objevily.

3. Metodika

Nejdříve jsem na základě doporučené odborné literatury a jiných dostupných pramenů zpracovával v rámci teoretické části literární rešerši. Zdroje informací jsem vyhledával prostřednictvím vyhledávače Google Scholar a webového rozhraní regionálnírozvoj.eu, kde jsem zadával klíčová slova: udržitelný rozvoj, rozvoj území, aktéři územního rozvoje, brownfields, developer, nástroje územního plánování a ekonomika v území. Obdobně byly informace vyhledávány ze zahraničních zdrojů opět pomocí klíčových slov přes vyhledávač Google Scholar. Poznatky z literární rešerše pro mě sloužily jako podklad k vypracování praktické části, které jsem aplikoval na dané řešené území.

Na začátku analytické práce bylo představené území, a to pomocí jeho vymezení, a to včetně historických souvislostí. Podstata analytické části byla ve sledování dvou linek, které ovlivnily přestavbový projekt, konkrétně linky procesní a obsahové. Klíčovým zdrojem pro obě sledované linky byla karta projektu „Holešovice – Bubny – Zátory“, na webových stránkách Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy (IPR Praha) jakožto hlavní koncepční pracovištěm hlavního města Prahy (hl. m. Prahy) v oblasti architektury, urbanismu, rozvoje, tvorby a správy města.

Pro sledování procesní linky posloužily jako stěžejní podklady dva veřejně dostupné časové průběhy pořizování územně plánovacích podkladů a dokumentací. První časový průběh byl použitý ze zmíněné karty projektu na webových stránkách IPR Praha, druhý byl z výzkumné práce Metodika zadávání územních plánů, kde bylo v rámci případových studií řešeno také území Bubny – Zátory. Spojením těchto dvou časových průběhů vznikl chronologický souhrn. K vyjasnění některých částí či doplnění neúplných informací posloužily otázky, které byly položeny účastníkům rozhovorů.

Obsahová linka sledovala již samotné územní studie a odborné posudky a jejich případné vzájemné nuance. Vzhledem k nepříznivé epidemiologické situaci, která neumožňovala návštěvy zařízení uchováající potřebné materiály, byla práce závislá pouze na volně přístupných podkladech na internetu či na digitálních podkladech, které bylo možné zaslat prostřednictvím elektronické pošty. Podklady ke sledování obsahové linky byly rovněž dostupné v kartě projektu na stránkách IPR Praha, ale také na oficiálních webových stránkách jednotlivých ateliérů, které se daným územím zabývaly.

Jednou ze stěžejních součástí této práce jsou i strukturované rozhovory, které doplňují informace získané z analýzy dostupných dat či podkladů, nebo přináší nové pohledy na danou záležitost. Za účelem rozhovoru byli osloveni všichni autoři hlavních studií, kteří zprostředkovaně zastupují zájmy investorů, ale také klíčové osobnosti, které zastupují zájmy města. Výstupy z uskutečněných rozhovorů však nemohou komplexně odrážet stav řešené problematiky vzhledem k nevoli některých oslovených osob rozhovoru se zúčastnit.

Ve výsledkové části byly shrnuté nejzajímavější momenty plánovací historie, které byly doplněny o vývoj urbanistických myšlenek v čase. V závěru práce jsou shrnuté nejpodstatnější okamžiky plánovací historie, ale také změny v území. Současně je zde taktéž zhodnocen přínos celé bakalářské práce.

4. Literární rešerše

4. 1. Územní rozvoj

4. 1. 1. Územní rozvoj a jeho problematika

„Územním rozvojem rozumíme komplexní rozvoj území, který zahrnuje rozvoj všech hmotných složek, aktivit a procesů vztahujících se k území a jejich vzájemné vztahy. Je to tedy trvalý proces vývoje a změn využití ploch, pozemků, staveb (urbanistických struktur) a krajiny (přírodních struktur), včetně jejich údržby a ochrany hodnot“ (UUR, 2007, s. 2).

Územní rozvoj je realizován konkrétními projekty buď na plochách brownfields, nebo greenfields. Význam těchto termínů uvádí Dostálová (2016) ve spojitosti s leteckými snímky, kdy hnědá barva (=brown) reprezentovala daná místa. Co se týče greenfieldů je toto vysvětlení obdobné. Z pohledu historie se můžeme setkat k současnému řešení těchto dvou forem ve 20. století, konkrétně 60. letech, v rámci vyspělých zemích. *„Uvnitř metropolitních oblastí dochází k decentralizaci průmyslu (a dalších funkcí) a vytváření poptávky po rozvojových plochách na okrajích měst (greenfields) (...). V důsledku deindustrializace a terciarizace městských ekonomik se výroba v tradičních průmyslových lokalitách uvnitř měst postupně omezuje či ruší a na místech dříve prosperujících továren dnes zůstávají opuštěné a nevyužívané areály (brownfields)“ (Temelová, Novák, 2006, s. 1).*

Rozvoj území na plochách greenfields je možné rozlišovat i vzhledem k pozici vůči již zastavěnému území. Pokud je rozvoj realizován v těsné blízkosti současné zástavby, můžeme hovořit o rozrůstání kompaktní zástavby. V případě nepřímé návaznosti hovoříme o tzn. suburbanizaci, ke které podle Sýkory (2002) dochází výstavbou v lokalitách oddělených od kompaktního města rozsáhlejšími neurbanizovanými prostory.

V souvislosti s brownfields je prováděn rozvoj prostřednictvím regenerace, kterou můžeme rozlišit na rekonstrukci a rekultivaci s následnou obnovou. K rekonstrukci stávajících objektů může docházet například v případě zachovalého stavu objektu, speciální ochrany této nemovitosti, vhodnosti budovy vzhledem k plánovanému záměru. V případě, že zachování budov brání jejich špatný stav, nebo jejich přítomnost rozporuje s plánovaným stavebním záměrem, rozlišuje regenerace brownfields dvě fáze: *„fázi rekultivace (vyčištění území, obnovení stavu podobného greenfieldu) a fázi obnovy (uvedení lokality opět k efektivnímu využití)“ (MPO, 2008).*

Nehledě na aplikovanou formu rozvoje území je potřeba dbát na vhodnost a správnost jeho provedení. *„Měli bychom se pokusit předcházet možným negativním důsledkům a hned od počátku omezovat nežádoucí formy rozvoje osídlení a naopak stimulovat a podporovat ty způsoby rozvoje osídlení a využívání krajiny, které jsou z ekonomického, sociálního a environmentálního hlediska udržitelnější“ (Sýkora, 2002, s. 9).* I s ohledem na udržitelnou formu rozvoje, jenž bude popsána v rámci této práce později, je potřeba přihlížet také na náklonnost účastníků k případnému rozvoji. *„Současnost ukazuje, že je třeba brát v úvahu filozofii místních zájmů, tendence k přijímání změn, inovativních přístupů k rozvojovým aktivitám nejen na úrovni státu, ale i v jeho regionech, městech i obcích. Stále ještě můžeme postihnout příklon k sociálnímu a kulturnímu tradicionalismu, pomalým procesům v přijímání změn i pochopení dopadů volného trhu, financování i hospodárnosti při využívání veřejných financí“ (Kadeřábková, Peková, 2012, s. 11).*

4. 1. 2. Ekonomika územního rozvoje

„Cílem ekonomické činnosti v území je dosáhnout co největšího prospěchu“ (Maier, Řezáč, 2006, s. 10). V této souvislosti je potřebné ještě doplnit prostřednictvím čeho je zmíněný prospěch realizován a kdo o dosažení uvedeného prospěchu usiluje. Prospěchu se snaží dosáhnout každý ze subjektů, který se podílí na rozvoji daného území a zároveň se snaží počínat si co neekonomičtěji, tedy co nejlépe ve svůj prospěch. Uvedeného prospěchu se snaží interesované subjekty dosáhnout pomocí pozemků (půdy), kdy je z jejich strany vyvinutá snaha (...) „dosáhnout co největšího užítku z každého pozemku (a) využít co nejlépe jeho potenciálu“ (Maier, Řezáč, 2006, s. 11).

V kapitole „Udržitelný rozvoj území“ bude dále rozvedeno, že proces obnovy půdy je velice komplexní a dlouhodobý, a taktéž že je potřeba zachovat co největší obecný a dlouhodobý užitek pro potřeby budoucích generací. Společně s tímto faktem je nezbytné, aby současně byly naplněné potřeby společnosti současné. Před udáním směru územního rozvoje samotným rozhodnutím, které má dlouhodobé důsledky, je nezbytné tento proces důkladně naplánovat. „Z hlediska udržitelného rozvoje je tedy nutno zvažovat dlouhodobé důsledky investic a užívání území na společnost, ekonomiku a životní prostředí. Za ekonomicky udržitelné chování nelze rozhodně považovat krátkodobá kalkulační styl „po mně potopa“, kterými se řídili a řídí mnozí investoři“ (Maier, Řezáč, 2006, s. 12).

4. 1. 3. Udržitelný rozvoj území

S pojmem udržitelný rozvoj se můžeme setkat v mnoha vědních odvětvích, v rámci kterých bývá pojem různě vymezován. Z hlediska námi řešené problematiky se jeví jako nejvhodnější vymezení tohoto pojmu tak, jak jej uvádí Stavební zákon, v němž je v souvislosti s definováním cílů územního plánování pojem udržitelný rozvoj i vysvětlen. „Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích“ (§ 18 odstavec 1 zákona 183/2006 Sb.).

Tato formulace je v souladu s definicí, která byla již dříve uvedená ve zprávě Světové komise pro životní prostředí, kde stojí: „Trvale udržitelný rozvoj je takový rozvoj, který naplňuje potřeby přítomných generací, aniž by ohrozil schopnost budoucích generací naplňovat potřeby své“ (The World Commission on Environment and Development, 1987). Definice z roku 1987 zahrnuje dva rozměry, a to časový a prostorový. Maier a kol. (2012) uvádí časový rozměr, který vyjadřuje zodpovědnost a solidaritu mezi různými generacemi stejného lidského společenství a rozměr prostorový zahrnuje sdílení prostoru Země, kontinentů a regionů mezi společenstvími. V definici Stavebního zákona jsou zmíněné tři oblasti, které zastřešují tzn. pilíře udržitelného rozvoje, a to konkrétně pilíř ekonomický, environmentální a sociální, které jsou na sebe navzájem závislé a o jejichž vyváženost a harmonii je usilováno. Program řízení, který usiluje o vyvážený růst při naplnění ekonomických, sociálních a environmentálních potřeb označuje Jabaren (2006) za program inteligentního růstu.

V souvislosti se zachováním prostoru pro realizaci potřeb následujících generací je nutné upozornit na možné riziko neobnovitelnosti některých zdrojů. Jedním z nich je ve spojitosti s územním plánováním zemědělská půda. „Zemědělský půdní fond je základním přírodním bohatstvím naší země, nenahraditelným výrobním prostředkem umožňujícím zemědělskou výrobu a je jednou z hlavních složek životního prostředí

(...)“ (§ 1 zákona 334/1992 Sb.). Vlivem antropogenní činnosti v podobě rozvoje území většinou dochází ke snižování tohoto primárního přírodního bohatství. S půdou je proto potřeba nakládat uvážlivě, jelikož *„(t)vorba půd je totiž příliš komplexním a dlouhodobým procesem, navíc půdy se zřídka kdy dokáží po narušení navracet do původního stavu“* (Šatra, 2010, s. 10.).

Maier a kol. (2012) upozorňuje na pojetí udržitelného rozvoje, který nám namísto návodu k řešení soudobých problémů přináší spíše obecný směr rozvoje z dlouhodobého hlediska. Případný konkrétní návod k řešení by totiž nemusel korespondovat se specifikacemi jednotlivých území, neboť *„(k)ždé území má svá specifika, která je nutné zahrnout při hodnocení stavu území a jeho možného budoucího vývoje“* (Čápková, 2012, s. 3). Individuální řešení jednotlivých území by k výše uvedené problematice měl být prováděn za pomoci dlouhodobé koncepce, jelikož *„ta jako jediná může zajistit udržitelný rozvoj území“* (Morkus, 2012, s. 16). K myšlenkám této kapitoly mohou být ovšem brownfields příležitostí pro aplikování myšlenky udržitelného rozvoje území. Rozvoj území tak může být realizován prostřednictvím *„využití stávajících, již dříve zabraných stavebních ploch bez nutnosti dalšího záboru zemědělských ploch“* (Kubečka a kol., 2017, s. 2).

„Ideální udržitelná městská forma podle koncepcí udržitelné městské formy je ta, která má vysokou hustotu, adekvátní rozmanitost, kompaktní a smíšené využití půdy a jeho návrh je založen na udržitelné dopravě, ozelenění a pasivní solární energii“ (Jabareen, 2006, s. 48).

4. 1. 4. Územní rozvoj na plochách brownfields

„Brownfield je nemovitost (pozemek, objekt, areál), která je nedostatečně využívaná, zanedbaná a může být i kontaminovaná. Vzniká jako pozůstatek průmyslové, zemědělské, rezidenční, vojenské či jiné aktivity. Brownfield nelze vhodně a efektivně využívat, aniž by proběhl proces jeho regenerace“ (MPO, 2019, s. 3).

Regenerace ploch brownfields je například možná prostřednictvím tzn. projektů městské renesance (Urban-Renaissance-Projekte). Tyto projekty jsou charakteristické především tím, že koncepce plánování měst jsou implementovány na ladem nechaných plochách v centru města, nebo na plochách využívaných málo. Pozornost je zaměřená především na urbanizaci a smíšenost funkcí a zároveň jsou při těchto projektech vysoké nároky na územní plánování a architektonickou kvalitu (Dziomba, 2008). Huning a Peters (2003) ovšem upozorňují na cílení tohoto typu projektu na komerční využití, či vzniku centra zábavy a masové kultury, namísto rezidenčního užití.

Jedním z problémů se také jeví skutečnost, jak k brownfields přistupovat. Na neexistující národní pokyny, jak k nim přistupovat naráží ve své dizertační práci Votoček (2010) uvádí, že sice ve Stavebním zákoně byla zavedena formulace *„plochy k obnově nebo opětovnému využití znehodnoceného území“*, jenž zahrnuje plochy brownfields, ale tento pojem blíže již specifikován není. Jistá forma podpory vznikla aktualizováním Národní strategie regenerace brownfields z roku 2008 Ministerstvem průmyslu a obchodu ve spolupráci s Agenturou CzechInvest, Ministerstvem pro místní rozvoj, Ministerstvem zemědělství a životního prostředí. *„Účelem je koordinovaná podpora ze strany státní a veřejné správy zaměřená na regenerace brownfieldů na celém území ČR, která urychlí a usnadní najít nové ekonomické nebo veřejně prospěšné využití pro opuštěné a nedostatečně využívané nemovitosti – brownfieldy na území našich měst a obcí“* (MPO, 2019, s. 2). Dále se *„problematikou brownfields zabývá Agentura pro podporu podnikání a investic CzechInvest, která ve*

spolupráci s jednotlivými kraji zpracovala Vyhledávací studii brownfieldů“ (Netíková, 2018, s. 3).

Na konkrétním příkladu Prahy jsou v rámci zastavitelných území definované „transformační území“, které jsou právě úzce spjaté s problematikou brownfields. „*Transformační lokalitou je lokalita s narušeným či neustáleným charakterem, ve které jsou navrženy rozsáhlé, popřípadě celkové změny v utváření území nebo jeho využití za podmínek stanovených pro jednotlivé, zejména transformační, plochy“ (IPR Praha, 2018a, s. 37).* Dále pak jsou určeny plochy „Velkých rozvojových území“, kdy „*(v) těchto územích je nutné dříve, než zde bude povolována nová zástavba, celkovou koncepci území prověřit podrobnější územně plánovací dokumentací (regulačním plánem) nebo územně plánovacím podkladem (územní studii)“ (IPR Praha, 2012).*

Obec má také možnost využít i jiné, méně závazné dokumenty, než je například územní plán, které taktéž mohou regeneraci brownfields pomoci. Schneiderová (2020) upozorňuje na způsobilost, kterou obec disponuje ve věci provedení opatření k podpoře regenerace. Uvádí, že právě obce by měly mít nejkomplexnější informace k brownfieldu na jejich území, které by společně se specifickými potřebami obce měly zahrnout do konceptu rozvoje a strategického plánu.

4. 2. Aktéři územního rozvoje

V této části bude směřovaná pozornost na aktéry územního rozvoje v podobě realizace developerského projektu. Ráthová (2017) uvádí, že aktéři územního rozvoje jsou rozdělovány do tří základních skupin na: veřejnou, soukromou a neziskovou. Do skupiny veřejné můžeme zahrnout politické činitele napříč úrovněmi jejich působnosti (národní, regionální, lokální). V našem případě to jsou úředníci příslušného územního samosprávného společenství, kteří rozhodují o povolení stavby. Skupinu soukromou představují developeři, či investoři, kteří usilují o zhotovení projektu v dané lokalitě. Poslední skupinou podle tohoto rozdělení, tedy neziskovou skupinou, jsou občané dané lokality v podobě majitelů parcel sousedící s plánovaným projektem, zástupci veřejnosti, či veřejnost, jako taková.

4. 2. 1. Samospráva

„Za samosprávu se v případě realizace developerského projektu považuje obec, nebo její části či obvod, které řeší stavební záměr. *Samostatná působnost obcí je vymezena v zákonech příkladným výčtem a dále jako péče o vytváření podmínek pro rozvoj sociální péče a pro uspokojování potřeb svých občanů v souladu s místními předpoklady a s místními zvyklostmi, především uspokojování potřeby bydlení, ochrany a rozvoje zdraví, dopravy a spojů, potřeby informací, výchovy a vzdělávání, celkového kulturního rozvoje a ochrany veřejného pořádku“ (Kučerová, 2010, s. 60).* S výše uvedenými zájmy obec řídí své kroky, při nichž budou brát v potaz i jejich vyváženost. „*Obec pečuje o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů“ (§ 2 odstavec 2 zákona 128/2000 Sb.).* Tato instituce vydává územně plánovací dokumentace, či jiné dokumenty, které stanovují podmínky pro rozvoj obce. Prostřednictvím územního plánu může obec definovat prostory, které případně developer pro své záměry použít může, či nikoliv. Prostřednictvím regulačního plánu jsou vymezené podrobnější podmínky případného stavebního záměru. V případě nevyhovující územně plánovací dokumentace, vzhledem k potřebám developerského projektu, může developer požádat předělání v jeho prospěch. Tento krok ovšem znamená pro developera další časovou zátěž, a mnohdy i zátěž finanční.

4. 2. 2. Developerská společnost

Stavební zákon používá místo označení developerské společnosti, zkráceně developer, slovo stavebník, kterého definuje jako „*osob(u), která pro sebe žádá vydání stavebního povolení nebo ohlašuje provedení stavby, terénní úpravy nebo zařízení, jakož i její právní nástupce, a dále osoba, která stavbu, terénní úpravu nebo zařízení provádí, pokud nejde o stavebního podnikatele realizujícího stavbu v rámci své podnikatelské činnosti; stavebníkem se rozumí též investor a objednatel stavby*“ (§ 2 odstavec 2c zákona 183/2006 Sb.). Hlaváček a Šajtar (2015) zmiňují, že pod pojmem developeri jsou označovány osoby a instituce iniciující a organizačně zajišťující komplexní proces rozvoje území. Z ekonomického pohledu se jedná o právnické osoby, o kterých Stará (2017) uvádí, že zpravidla usilují o maximalizaci zisku. Jsou to právě oni, kteří musí získat zbylé aktéry na svojí stranu, aby byl plánovaný projekt úspěšně dokončen. Před vstupem do tohoto procesu by měl developer ovšem uvážit časovou náročnost projektu. Bernard a kol. (2018) uvádí dlouhodobou kritiku vůči zdoluhavým a komplikovaným řízením, které v České republice komplikuje developerům jejich záměr.

4. 2. 3. Investor

Kříž (2014) rozlišuje způsob financování v závislosti na velikosti projektu. „*Například malé projekty lze financovat pouze z vlastních zdrojů, u ostatních typů projektů je třeba využít také cizí zdroje*“ (Kříž, 2014, s. 10). „*V některých případech osoba investora a developera splývá v jeden a týž subjekt*“ (Sasínová, 2018, s. 39). Investor jako samostatný subjekt tedy vstupuje do soustavy aktérů pouze v případě, že developerská společnost nemá dostatek finančních prostředků na uhrazení projektu v plné výši. Poskytovatelé finančních zdrojů mohou být fyzické či právnické osoby, nebo banky, které v podobě hypoték či jiných typů úvěrů požadovaný finanční obnos zprostředkují. „*Investor může být například v pozici tzv. equity partnera neboli subjektu, který poskytuje finance, jenž developer v daném čase nemá k dispozici, výměnou za podíl na zisku z projektu. S tím však nese velkou část rizika spojeného s projektem*“ (Karásek, 2018, s. 27). Investor požadovaný finanční obnos developerské společnosti uvolní v případě, že shledává svojí investici do budoucna za rentabilní. V případě developerského projektu vkládá investor svůj kapitál, tedy vstupní prostředek, který poslouží k výstavbě nemovitosti. Závazek tohoto kapitálu investorovi spočívá v zajištění budoucích výhod, které mohou být ve formě kapitálového zisku, nebo toku příjmu, nebo kombinací obojího (ADAIR, A. ET AL, 1999). Jak developerská společnost, tak případný investor mají společný cíl, a tím je zhodnocení jejich poskytnutých prostředků.

4. 2. 4. Veřejnost

V neposlední řadě se dá za aktéra považovat veřejnost, nebo alespoň její zainteresovaná část. Ve specifikované fázi stavebního řízení může každý podat k návrhu připomínku. Dotčené osoby dle stavebního zákona jsou (...) „*osoby, jejichž vlastnické nebo jiné věcné právo k sousedním stavbám anebo sousedním pozemkům nebo stavbám na nich může být územním rozhodnutím přímo dotčeno*“ (§ 85 odstavec 2b zákona 183/2006 Sb.). Tyto osoby mohou k plánovanému stavebnímu záměru podat námitku, která musí být uplatněna ve stanovené lhůtě. Stejně tak tomu je v případě veřejnosti, která může ke stavebnímu řízení podat připomínku a prostřednictvím svého zástupce účastnit veřejného ústního jednání. Obdobně tomu tak je i v případě kdy developerská společnost usiluje například z důvodu umožnění realizace projektu změnu územního, či regulačního plánu. Možnou formou územního

rozvoje, která může následný developerský projekt ovlivnit je participace veřejnosti. Růžička (2012) zmiňuje, že myšlenka participace zahrnuje zapojení občana do procesu územního plánování, která představuje proměnu prostředí, ve kterém člověk žije. Formou průzkumů, diskuze či společného setkání má občan možnost sdělit svůj názor, který může možný směr rozvoje dané obce. Méně významnou roli hrají v procesu realizace developerského projektu budoucí uživatelé, který společně s koordinátorem prodeje či jednotlivými dodavateli řeší své individuální potřeby v rámci tzn. klientských změn v zakoupené jednotce.

4. 3. Nástroje územního plánování

Před samotným vymezením nástrojů územního plánování je potřeba zmínit, co tento pojem zahrnuje. Obecně nástroje územního plánování tvoří prostředky, které napomáhají dosažení definovaného cíle či cílů. V případě územního plánování je to již zmiňovaný cíl spojený s vytvářením předpokladů pro výstavbu a udržitelný rozvoj území (§ 18 odstavec 1 zákona 183/2006 Sb.).

Nástroje územního plánování jsou přesně vymezené ve Stavebním zákoně, který je dělí na územně plánovací podklady a územně plánovací dokumentaci. Mezi územně plánovací podklady řadíme územně analytické podklady a územní studie. Do skupiny územně plánovací dokumentace řadíme Zásady územního rozvoje, územní a regulační plán. Nejvýše v soustavě nástrojů územního plánování se nachází Politika územního rozvoje.

4. 3. 1. Politika územního rozvoje

V rámci územního plánování se jedná o hierarchicky nejvyšší nástroj, který rozhoduje o území v národním měřítku a dále se z něho vychází při tvorbě nižší územně plánovací dokumentace. Nejvyšší správní soud (2009) ovšem úlohy politiky územního rozvoje vymezil jako koncepční nástroj územního plánování, jenž stanovuje priority územního rozvoje, a to nejen v celorepublikových souvislostech, ale také mezinárodním měřítku. Dodává také, že jejím předmětem nejsou konkrétní regulace na přesně vymezených územích. Ty spadají spíše do kompetence Zásad územního rozvoje, jejichž propojení uvádí Maier a kol. (2012, s. 52). „*Politika územního rozvoje ukládá požadavky a úkoly prověřit a aplikovat v procesu tvorby zásad územního rozvoje pro jednotlivé kraje*“.

4. 3. 2. Zásady územního rozvoje

„*Zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí., které se vztahují vždy na dané území kraje*“ (§ 36 odstavec 3 zákona 183/2006 Sb.). S ohledem na řešené území je tento podklad závazný pro pořizování územních a regulačních plánů či územní studie. V samostatné působnosti vydává Zásady územního rozvoje zastupitelstvo kraje, přičemž je stanovena doba aktualizace tohoto dokumentu, a to nejpozději 4 roky po jeho vydání či poslední aktualizaci.

4. 3. 3. Územní plán

Územní plán je jedním z klíčovým nástrojem základních územních samosprávních celků, tedy obcí. V případě realizace developerských projektů je územní plán jedním z nástrojů k jejich usměrnění, a to vymezením tzn. funkčních ploch, ovšem i toto opatření může mít svá úskalí. „*Specifikace přípustného a podmíněného využití jednotlivých funkčních ploch je účinným prostředkem umožňujícím polyfunkční využití, nemůže však efektivně zabránit vzniku monofunkčního využití v rámci*

jednoho typu funkční plochy, pokud budou investoři své záměry realizovat v rámci stanoveného spektra funkčního využití“ (Maier, 2005, s. 51).

Územní plán může taktéž vymezit plochy, ve kterých je rozhodování podmíněno dohodou o parcelaci, nebo vypracováním regulačního plánu či územní studie. V případě pořízení územního plánu obcí je tento dokument závazný pro rozhodování v území a případné pořízení regulačního plánu. Jeho zpracování však pro obce není povinné, nicméně bez tohoto nástroje se rozvoj území nemusí ubírat tím správným směrem.

4. 3. 4. Regulační plán

Ještě podrobnější upřesnění vztahující se na dané území můžeme nalézt v plánu regulačním. *V praxi je zpravidla regulační plán pořizován pro část území obce s platným územním plánem. „Využití pozemků tedy musí být stanoveno v souladu s platným územním plánem obce, může je však specifikovat pro jednotlivé pozemky. Tím může regulační plán vytvořit upřesněné podmínky pro funkční diverzitu v rámci jednotlivých funkčních ploch, respektive jednotlivých bloků, s určením až na jednotlivé pozemky“ (Maier, 2005, s. 51-52).*

Pro představu konkrétnějších regulací v rámci regulačního plánu uvádí Sklenička (2003, s. 214) jejich kategorizovaný výčet. *„Nejčastěji se regulativy týkají funkčního využití (přípustné, nepřípustné, podmíněně přípustné formy využití pozemků,...), intenzity využití (koeficienty zeleně, zastavěné plochy, podlažní plochy, obestavěného prostoru, počet nadzemních podlaží,...), prostorového využití (tvary střech, výšky hřebenů střech, prostorová forma zástavby, uliční čára,...), architektonicko-estetické řešení, časové regulativy, provozní a technické regulativy,...“* Na území Prahy je v současné době schválený pouze jeden regulační plán, konkrétně RP Anenská.

4. 3. 5. Územní studie

Stavební zákon uvádí, že: *„Územní studie navrhuje, prověřuje a posuzuje možná řešení vybraných problémů, případně úprav nebo rozvoj některých funkčních systémů v území, například veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability, které by mohly významně ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich vybraných částí“ (§ 30 odstavec 1 zákona 183/2006 Sb.).*

Problematikou tohoto územně plánovacího podkladu se zabývá Morkus (2012) ve své dizertační práci, v níž upozorňuje na její celkem volné definování v rámci české legislativy. Aby se ovšem v této paralele ubírala územní studie správným směrem, uvádí také doporučení na samotném počátku práce. *„Vždy je nutné mít již od začátku na paměti, pro koho a k jakému účelu má studie sloužit, a tomu přizpůsobit i požadavky na její zpracování“ (Morkus, 2012, s. 10).*

4. 3. 6. Stavební uzávěra

Jako formu omezení územního rozvoje v rámci realizace developerského projektu můžeme považovat územní opatření, a to stavební uzávěru, kterou vymezuje Stavební zákon. *„Územní opatření o stavební uzávěře, které se vydává jako opatření obecné povahy podle správního řádu, omezuje nebo zakazuje v nezbytném rozsahu stavební činnost ve vymezeném území, pokud by mohla ztížit nebo znemožnit budoucí využití území podle připravované územně plánovací dokumentace, jestliže bylo rozhodnuto o jejím pořízení nebo o pořízení její změny, nebo podle jiného rozhodnutí či opatření v území, jímž se upravuje využití území“ (...)* (§ 97 odstavec 1 zákona 183/2006 Sb.).

Stavební uzávěra může být z území sejmuta v případě, že bude příslušným orgánem schválená podrobněji zpracovaná územně plánovací dokumentace, například regulační plán, nebo územně plánovací podklad, územní studie, která se bude vztahovat na celé řešené území.

4. 4. Developerský projekt

V souvislosti s územním rozvojem je projekt vymezován jako (...) „proces výstavby od přípravy projektu po pronájem či prodej, popřípadě do doby návratnosti investice“ (Maier, Řezáč, 2006, s. 39). Maier a Řezáč (2006) také uvádí, že na projektu územního rozvoje se podílí celá řada subjektů (účastníků, aktérů), přičemž každý z nich má své, představy, priority a možnosti a každý má také své dílčí individuální a skupinové zájmy. Jiná definice označuje již přímo developerský projekt jako (...) „podnikatelský záměr, jehož předmětem je výstavba nemovitosti za účelem jejího pronájmu nebo prodeje, popřípadě projekt, který předpokládá koupi existující nemovitosti, její rekonstrukci či modernizaci a následně její pronájem či prodej. Klíčovým znakem developerské činnosti je právě prodej či pronájem postavené nebo zrekonstruované budovy třetím osobám“ (Achour, 2006, s. 22).

Podle rozsáhlosti výstavby dělíme developerské projekty do dvou oblastí. „První oblastí jsou jednorázové objekty, které představují výstavbu bytových domů, kancelářských budov, nákupních center a další. Druhou oblast představuje tzv. city development, který se u nás v poslední době stává populárním. Základní myšlenkou je zaměření se na výstavbu celých bytových částí, nejen na jednotlivé objekty“ (Skalický, 2013, s. 40). Skalický (2013) taktéž uvádí, že oba zmíněné typy developerských projektů by měly plně využít dané atributy stavebního pozemku. Dále by také budoucí výstavba vzhledem ke stávajícímu stavu měla chránit charakter krajiny a respektovat navazující zástavbu, pokud je přítomná. „Developeři by v ideálním případě měli společně s představiteli veřejného sektoru nalézt určitou shodu na tom, jakým způsobem se bude daná lokalita rozvíjet, aby nedocházelo např. k jejímu zbytečnému přetěžování“ (Dvořák, 2016, s. 73). Dziomba (2006) pro velké projekty a sjednocení cíle považuje za podstatné dosažení společného konsensu všech zúčastněných a zároveň je potřebné stavět na realistické vizi.

Problémem při výstavbě projektů, a to zejména těch větších, může být střet zájmů mezi městem a developerem/investorem. „Městům se nedaří zahrnout cíle velkých urbanistických projektů do strategických plánů a propojit je s vizí rozvoje metropole. Nekoordinovaná realizace projektů vede k tomu, že města nedokáží dostatečně využít potenciál velkých urbanistických projektů k dosažení sociálních a environmentálních cílů rozvoje města, což se projevuje nízkými urbánními kvalitami realizovaných velkých urbanistických projektů“ (Doleželová, 2018, s. 547).

4. 4. 1. Fáze developerského projektu

Skalický (2013) uvádí tři fáze developerského projektu dělí do tří částí, a to fáze přípravné, realizační a závěrečné.

Přípravná fáze

„Přípravná fáze je fáze prvotní a nejdůležitější fází projektu. Zejména se jedná o zhodnocení proveditelnosti projektu, jeho financování a jiné“ (Skalický, 2013, s. 41). Zhodnocení proveditelnosti projektů může být provedeno prostřednictvím analytických prací, jejichž výstupy by měly k rozhodování přispět. „Pro úspěšný průběh projektu územního rozvoje je vhodné provést několik různých, spolu navzájem provázaných a na sobě závislých průzkumů a rozborů. Tyto analytické práce se mohou lišit co do obsahu i rozsahu podle typu a velikosti zamýšleného projektu a

podle typu klienta (...). Obecně však budou vždy předmětem průzkumu fyzické a ekonomické (popřípadě sociálně-ekonomické) předpoklady. Rozbory se budou zabývat urbanistickou, ekonomickou, finanční a právně organizační stránkou projektu“ (Maier, Řezáč, 2006, s. 62).

Financování projektu je další stěžejní částí přípravných prací, protože bez finančních prostředků prakticky nelze realizaci projektu uskutečnit. „Správné nastavení financování developerského projektu včetně poskytnutého zajištění je jedním z významných předpokladů ekonomického úspěchu developerského projektu. Z toho důvodu je v rámci přípravné fáze projektu potřeba se podrobně věnovat struktuře financování a jeho zajištění. Důsledná příprava pak zajistí developerovi silnější pozici při vyjednávání podmínek financování s financující institucí“ (Achour, 2006, s. 28).

Mezi jiné, avšak neopomenutelné, části přípravných prací je potřeba zajištění pozemku, respektive prostoru pro realizaci projektu. „Úvahy developerů jsou různé, někteří mají již vytvořený projekt a hledají pro něj vhodný pozemek, jiní zase hledají pozemek a teprve poté se rozhodují, jaký projekt na něm realizují. Existuje také skupina developerů, kteří pouze skupují pozemky a přeprořádávají je jiným developerům, kteří na nich realizují skutečný development“ (Rovenská, 2010, s. 16). Vlastnictví pozemku považuje Doleželová (2018) za klíčový moment, který předurčuje podobu managementu. „V situaci, kdy veřejný sektor není vlastníkem rozvojových pozemků, se jeho role posouvá z řídicí do koordinační. Města a jimi zřízené agentury uplatňují v managementu projektů postupy, ve kterých jsou soukromé subjekty zapojovány již do plánovací fáze“ (Doleželová, 2018, s. 545).

Realizační fáze

Po dokončení náležitostí, které náleží do přípravné fáze, projekt přechází do realizační fáze. V této fázi je klíčové stanovit si podmínky, podle kterých se bude při výstavbě postupovat. „Zhotovitel vždy realizuje stavbu na základě podmínek dohodnutých ve smlouvě o dílo, v souladu s obchodním zákoníkem a za podmínek stanovených v zápise o předání a převzetí staveniště. Smlouvy detailně vymezují dílo, rozsah prací a výkonů a jejich požadovanou kvalitu. Nesmí vzniknout jakákoliv pochybnost o rozsahu díla. Cena se stanovuje jako fixní za celé dílo. Při platbě každé dílčí ceny se podrží určitá částka, a to za účelem motivace zhotovitele odstranit vady. Velmi přesně a jasně se také určuje předání díla, aby nevznikla možnost svévolně posunout termín dokončení a předání“ (Rovenská, 2010, s. 17).

Skalický (2013, s. 46) uvádí, že „(r)ealizace projektů probíhá pomocí stavebních firem. Větší developerské společnosti uskutečňují výstavbu prostřednictvím mateřské společnosti, nebo svých stavebních divizí. Ve většině případů se ale setkáváme s realizací pomocí osvědčených stavebních společností. Tři pilíře úspěšnosti výstavby jsou definovány v bodech“:

- Kvalitní projekt
- Kvalitní stavební firma
- Kvalitní smlouva

K uvedeným třem pilířům je potřeba zmínit i jejich provázanost. „Všechny pilíře se navzájem ovlivňují, resp. podmiňují. Jeden slabý pilíř jsou schopny nahradit zbylé dva, selhání dvou pilířů je už kritické. Je-li kvalitně a precizně zpracovaný projekt a seriózní, odborně zdatná firma, není velký problém zvládnout výstavbu i s nekvalitní smlouvou. Je-li kvalitně a precizně zpracovaný projekt a kvalitní smlouva o dílo, je možné úspěšně zvládnout výstavbu i s nekvalitní stavební firmou. Je-li seriózní,

odborně zdatná firma a kvalitní smlouva o dílo, je možné úspěšně zvládnout výstavbu i s nekvalitním projektem. Jakékoliv dva nekvalitní pilíře již s velkou pravděpodobností znamenají problém s negativním dopadem na kvalitu a ekonomiku výstavby“ (Pranevský, 2007, s. 46).

Závěrečná fáze

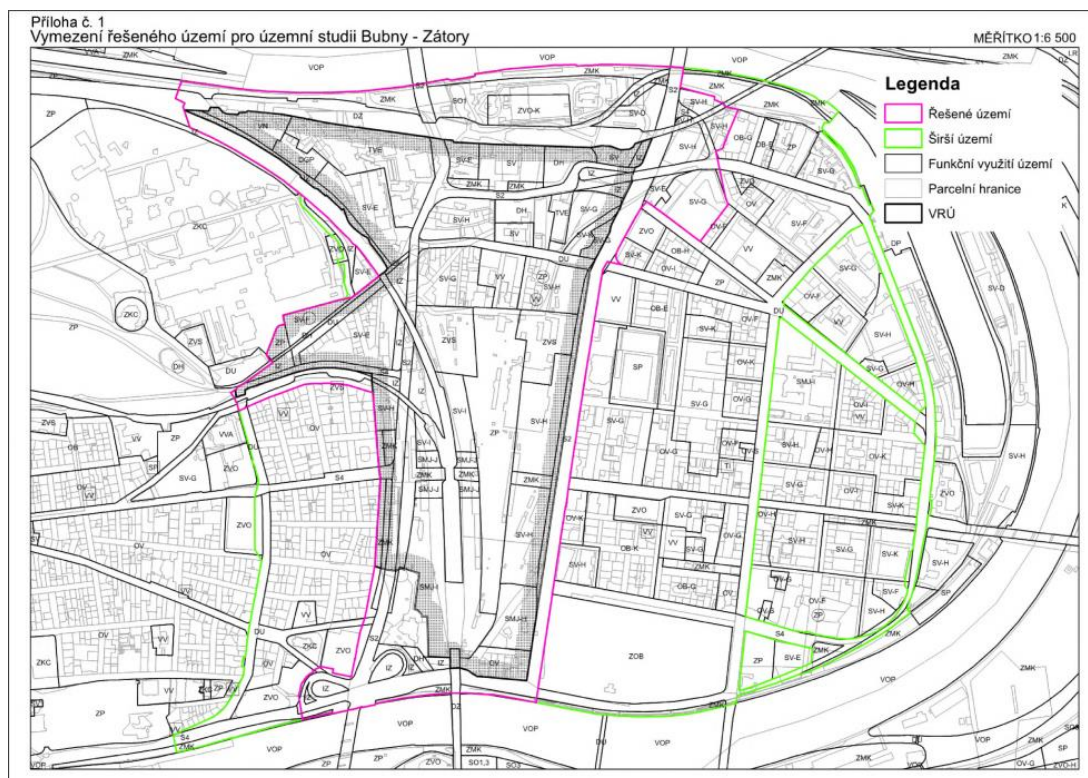
„V závěrečné fázi jde o prodej realizovaného projektu finálnímu investorovi, což je zároveň i cílem developera. Finální investoři jsou samozřejmě již předem známi a projekt se často provádí na základě předběžné smlouvy s budoucím finálním investorem. Pro finálního investora je důležité, aby byl objekt v okamžiku převzetí zkolaudovaný, fungoval a byl provozuschopný a připravený generovat zisk“ (Skalický, 2013, s. 48).

5 Analytická část

5.1. Vymezení území

Řešené území leží na katastrálním území Praha – Holešovice, které je v obklopení celkem osmi katastrálními územími, a to Bubeneč, Troja, Libeň, Karlín, Nové Město, Staré Město, Malá Strana a Hradčany. Nachází se na levém břehu Vltavy, přičemž tato řeka tvoří přírodní bariéru, která vymezuje řešené území z jižní a severní strany. Z východní části území ohraničuje ulice Argentinská. Tento dopravní koridor rozděljuje původní čtvrť okolo Holešovické tržnice a nově vznikající čtvrť Bubny – Zátory. Ze strany západní pak území uzavírá ulice Bubenečská.

Kromě Velkého rozvojového území jsou dále Bubny-Zátory vymezovány i dalšími oblastmi, které blíže upřesňují danou lokalitu. Jedním z nich je zahrnutí území v rámci tzn. Vnitřní součásti města. „Vnitřní (kompaktní) město navazuje na historické centrum v podobě převážně blokové zástavby a zástavby zahradních měst. Ve své době představovala tato území samostatná předměstí. Tato kompaktní zástavba představuje aktivní městský prostor s řadou příležitostí pro komerční aktivity v parteru budov a veřejné akce ve veřejném prostoru. Stabilita území je vysoká, s možným vývojem v případě ohledu na kompoziční vlastnosti a architektonické a urbánní kvality původního založení. Rozvojový potenciál tvoří především plochy přestavby včetně brownfields, zejména v původních průmyslových areálech a na opuštěných železničních plochách, v menší míře jednotlivé dílčí dostavby, Pásmo obsahuje i ostrovy nezastavitelné krajiny ve městě – parky“ (IPR Praha, 2014, s. 38).



Obrázek 1: Vymezení řešeného území

5. 2. Majetkoprávní vztahy

Převážná část řešeného území, které je ve vlastnictví tuzemských právnických osob, se skládá z rozsáhlých ploch v okolí železničních stanic Praha – Bubny a Praha – Holešovice. Jedná se o tzn. ladem ležící plochy, brownfields, které již neslouží ke svému původnímu účelu.

Ve vlastnictví státu, a to včetně státem ovládaných subjektů, jsou pozemky sloužící železniční dopravě, na kterých se nachází železniční tratě, či budovy železničních nádraží. Dalšími pozemky ve vlastnictví státu jsou ty, které jsou spjaté s řekou Vltavou.

Hl. m. Praha včetně jím ovládaných subjektů bez městských částí (MČ) vlastní převážně pozemky dopravní infrastruktury, tedy silničních komunikací, či prostory stanic MHD. V jeho vlastnictví je také pozemek u jižního břehu Vltavy, kde je do budoucna plánovaná výstavba Vltavské filharmonie, která je řešena v rámci samostatného projektu.

Ostatní pozemky menších výměr jsou ve vlastnictví fyzických osob, podílnictví dvou a více subjektů různých skupin, nebo dalších subjektů, které jsou uvedené v legendě (obr. č. 3).



Obrázek 2: Majetkoprávní vztahy

Vlastnictví pozemků

- ČR včetně státem ovládaných subjektů
 - Hl.m. Praha včetně jím ovládaných subjektů bez MČ
 - Městské části hl.m. Prahy včetně jimi ovládaných subjektů
 - Kraje ČR mimo hl.m. Prahu včetně jimi ovládaných subjektů
 - Obce ČR mimo hl.m. Prahu včetně jimi ovládaných subjektů
 - Zbývající tuzemské právnické osoby
 - Fyzické osoby
 - Zjištěné a zařazené zahraniční subjekty
 - Subjekty nezařazené do jiných skupin
 - Podílnictví dvou a více subjektů různých skupin
 - Subjekt z KN nezjištěn
- Graficky neidentifikované podíly skupin

Obrázek 3: Legenda k majetkoprávním vztahům

5. 3. Historický vývoj území

Slovně spojený název Bubny – Zátory vychází ze dvou historických částí holešovického meandru, ze kterých se dnes řešené území skládá. Na jihu to byly Bubny a na severu Zátory.

Maier a Řezáč (2014) uvádí, že Bubny jako rybářská osada byly jedno ze dvou zastavěných území v rámci tohoto meandru, a to až do 1. poloviny 19. století. Tím druhým územím byla severně položená obec Holešovice, jejíž později oddělená starší část nesla název Zátory. Významným mezníkem byla výstavba železniční tratě před rokem 1850, která vedla z Prahy do Drážďan. Jungmann (2014) uvádí, že pro rozvoj tohoto území však byla zásadní výstavba mostu císaře Františka Josefa I a jeho uvedení do provozu v roce 1868. Díky mostu byla zajištěna dopravní obslužnost a tedy i dovoz uhlí. Vzhledem k takto zajištěné obslužnosti, volným plochám a blízkosti vody zde mohlo ke konci 19. století fungovat 32 různých továren.

Význačnost tohoto území umocnilo jeho připojení k Velké Praze v roce 1884. K většímu propojení s historickým centrem Prahy došlo za pomoci výstavby Hlávkova mostu a nedalekého Čechova mostu v letech 1905 – 1911. V meziválečném období docházelo nadále nejen k další výstavbě mostních konstrukcí, konkrétně Libeňského a Trojského mostu (1923 – 1928), ale také k pozvolnému zaplňování zbylých volných ploch. Výstavbou elektrických podniků a Dělnické úrazové pojišťovny zanikly téměř všechny zbytky původních Bubnů. Další dopad na původní ráz oblasti byl zaznamenán v druhé polovině 20. století, kdy byla bourána původní zástavba za účelem výstavby betonárky. „Definitivní konec nastal koncem 70. let, kdy byly Zátory smeteny z povrchu zemského. Na části Zátor vyrostlo nádraží Praha – Holešovice, část prázdných pozemků dosud zarůstá křovím“ (Jungmann, 2014, s. 79).

5. 4. Rozbor dostupných plánovacích dokumentů

5. 4. 1. Politika územního rozvoje

Území Bubny-Zátory, jako součást hl. m. Prahy, spadá do rozvojové oblasti OB1 Metropolitní oblast Praha. „Území ovlivněné rozvojovou dynamikou hlavního města Prahy, při spolupůsobení vedlejších center, zejména Kladna a Berouna. Jedná se o nejsilnější koncentraci obyvatelstva v ČR, jakož i soustředění kulturních a ekonomických aktivit, které mají z velké části i mezinárodní význam; zásadním rozvojovým předpokladem je připojení na dálnice, rychlostní silnice, dokončení Silničního okruhu kolem Prahy – dále SOKP (Pražský okruh), připojení na tranzitní železniční koridory a vysokorychlostní síť železnice a efektivní propojení jednotlivých druhů dopravy včetně letecké a vytvoření efektivního systému integrované veřejné dopravy“ (MMR, 2020, s. 22). Úkoly pro územní plánování, za které zodpovídá MMR, hl. m. Praha a Středočeský kraj a které jsou určeny pro tímto vymezením dotčená území, jsou:

- Pořídít územní studie řešící zejména vzájemné vazby veřejné infrastruktury
- Koordinovat rozvoj a využití území hl. m. Prahy a Středočeského kraje
- Pořídít územní studie řešící problémy suburbanizace, zejména nekoncepční rozvoj

Přes území Bubny – Zátory prochází železniční trať č.090, která spadá do rozvojové osy OS2, nicméně samotné území touto rozvojovou osou vymezené není, jelikož rozvojová osa OS2 se vztahuje pouze na obce mimo rozvojové oblasti.

Dalším úkolem pro územní plánování vyplývající z Politiky územního rozvoje je vymezení koridoru pro železniční spojení v úsecích Praha–letiště, Praha-Ruzyně,

Praha–Kladno za které je zodpovědné hl. m. Praha, Středočeský kraj a Ministerstvo dopravy. (MMR, 2020)

5. 4. 2. Zásady územního rozvoje

Ze Zásad územního rozvoje v Praze jsou Bubny-Zátory vymezeny jako transformační oblast nadmístního významu (T/8 Holešovice – Bubny – Zátory), která se současně nachází v celoměstském rozšířeném centru. S ohledem na udržitelnost území hl. m. Prahy jsou transformační plochy vymezené k přednostnímu využití před územími nezastavěnými, ovšem za předpokladu respektování hodnot v území.

Územím prochází dopravní koridory nadmístního významu, a to konkrétně koridor trasy metra, tranzitní železniční koridor a železniční koridor celoměstského významu. Pro poslední zmíněný, železniční trat Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno, vyplývá pro podrobnější ÚPD úkol, který spočívá ve zpřesnění koridoru železniční tratě při respektování přírodních a urbanistických hodnot dotčeného území. Část území je zahrnutá do kategorie záplavového území na území hl. m. Prahy, které je určené k ochraně a zajištění městem. V rámci technické infrastruktury územím prochází významná stoka, sběrač a je zde také navrhován tepelný napaječ z tepelného zdroje v Holešovicích. Současně se zde nachází prvek ÚSES, a to nadregionální biokoridor.

V urbanistické koncepci je uveden záměr snížení funkčního a dopravního zatížení stávajícího celoměstského centra za pomoci rozšíření právě tohoto centra o plochu transformačního území Holešovice – Bubny. Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci plynoucí z tohoto vymezení jsou:

- navrhnout polyfunkční využití rozšířeného celoměstského centra
- navrhnout charakter a strukturu nové zástavby, která bude reagovat na charakter navazujících čtvrtí při západní a východní straně území
- navrhnout nové využití, resp. transformaci, vybraných původních provozních budov a jejich začlenění do nové zástavby
- navrhnout výškovou regulaci pro novou zástavbu odpovídající poloze v centrální části města
- navrhnout dostatečné plochy pro vysokoškolská zařízení a pro významnou parkovou plochu.

(IPR Praha, 2019)

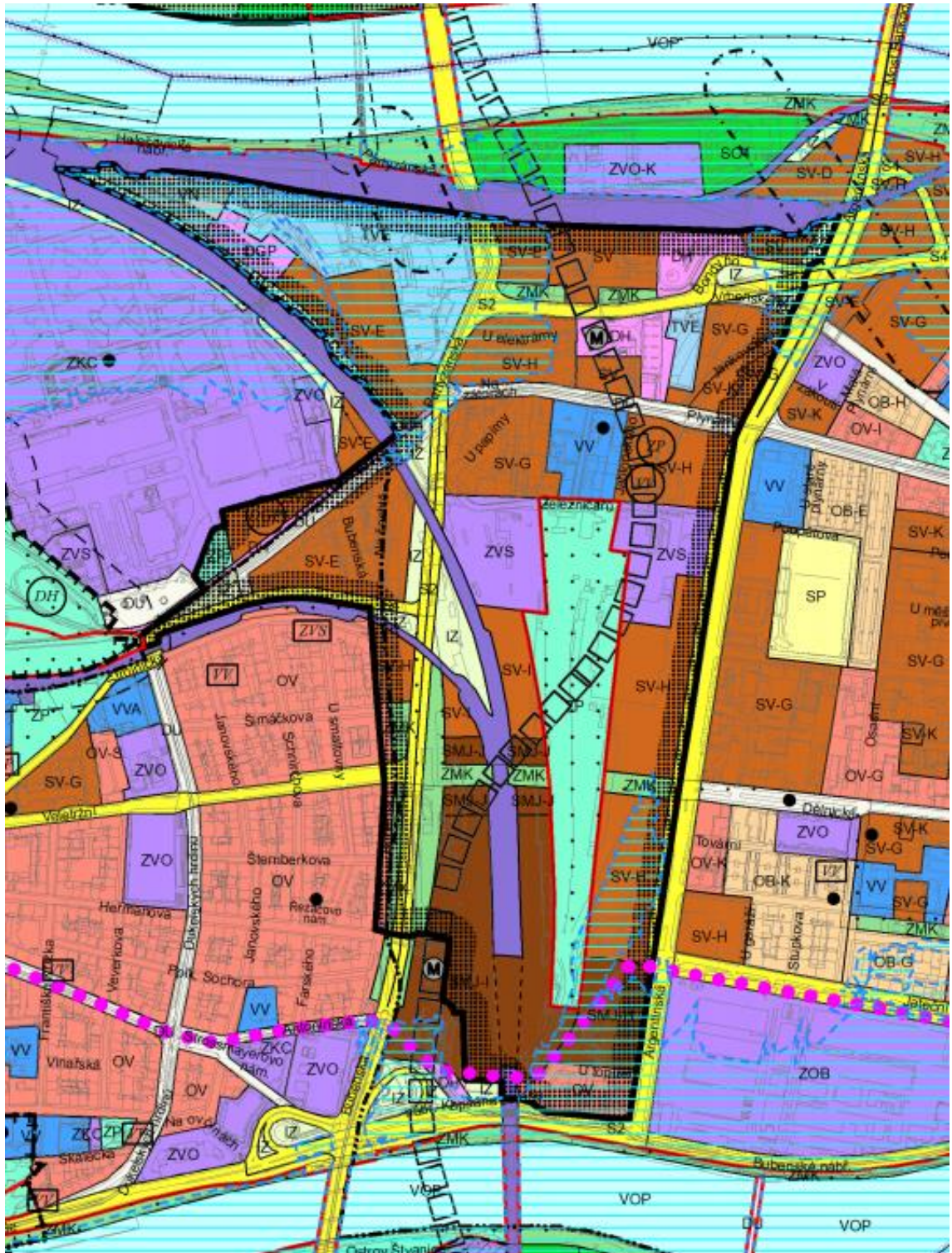
5. 4. 3. Územní plán

Platný územní plán byl pro Prahu schválen v roce 1999 s účinností od 1.1.2000. Usnesením rady zastupitelstva hl. m. Prahy ze dne 26.10.1999 byla za pomoci vyhlášky č. 33/1999 Sb. hl. m. Prahy vyhlášena stavební uzávěra, a to na velká rozvojová území (VRÚ). Veškeré takto definované územní celky jsou označovány za zcela zásadní pro následný rozvoj Prahy (Vyhláška č. 33/1999 Sb. hl. m. Prahy).

Na část řešeného území se dále vztahuje výšková regulace, která je vymezena oblastmi zákazu výškových staveb, které slouží k ochraně výrazných kulturních hodnot struktury historické zástavby hl. m. Prahy a dochovaného panoramatu jádra města (IPR Praha, 2018b). Území je taktéž dotčené protipovodňovou ochranou v částech, které byly ustanovené změnou Z1000/00 Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy (ÚP SÚ hl. m. Praha), a sice oblasti přiléhající k řece Vltavě, které vymezuje linie protipovodňové ochrany.

Územní plán pro danou lokalitu definuje především plochy smíšené, kdy plochy všeobecně smíšené jsou vymezené spíše na severu a plochy smíšené městského jádra se nacházejí na jihu řešeného území. Plocha smíšeného využití je doplněna všemi částmi veřejné infrastruktury. V samotném středu je definovaná plocha parku (ZP), kterým je napříč vedena osa celoměstského systému zeleně, která propojuje řeku Vltavu se Stromovkou. Plocha parku je taktéž vymezena jako nadregionální prvek nefunkčního biokoridoru v rámci ÚSES. Na severu řešeného území je v rámci sportu a rekreace vyčleněná plocha oddechu (SO4). Na některých místech jsou dále vyhrazené plochy izolační zeleně (IZ), nebo plochy zeleně městské a krajinné (ZMK). Dopravní infrastrukturu tvoří kromě vybraných komunikačních sítí (S2) a tratě a zařízení železniční dopravy (DZ) také plochy a zařízení veřejné dopravy parkoviště P + R (DH) poblíž stanice metra Nádraží Holešovice, nebo plocha garáže a parkoviště (DGP) ke které přiléhá plocha nerušivé výroby a služby (VN). Plochy občanské vybavenosti jsou vymezené zejména na severu parkové plochy, a to plochy veřejného vybavení (VV) a zvláštní komplex občanského vybavení, konkrétně vysokoškolské (ZVS). Z ploch technické infrastruktury je v území zastoupena pouze plocha pro energetiku (TVE).

Současná podoba je však předmětem změny. V roce 2008 ZHMP (usnesením č. 19/71 ze dne 18.9.2008), schválilo návrh na pořízení změn ÚP SÚ hl. m. Prahy v samostatném režimu pořizování, ve kterém byla lokalita Bubny – Zátory zařazena do I. vlny celoměstsky významných změn této územně plánovací dokumentace. V roce 2014 bylo ZHMP schváleno zadání této změny, v rámci které byla provedena změna zákresu návrhu podle požadavků uplatněných během projednávání. Dne 15.10.2020 bylo ZHMP schváleno ukončení pořizování změny Z 2531 vlny CVZ I ÚP SÚ hl. m. Prahy a zároveň podpořen návrh na pořízení změny 38/2020 ÚP SÚ hl. m. Prahy zkráceným způsobem, a to podle Stavebního zákona. (IPR Praha, 2018b)



Obrázek 4: Výřez z Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy

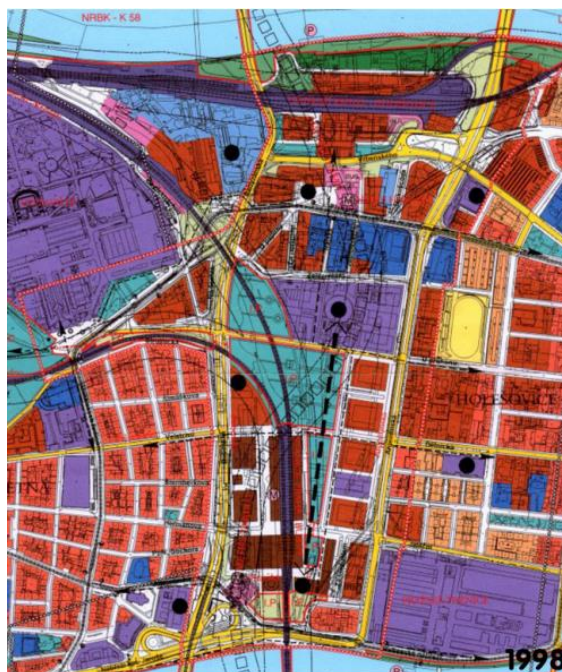
5. 4. 4. Územní studie

Název	Zadavatel	Zpracovatel	Vedoucí práce	Datum
Urbanistická studie Generel Vltavy	Útvar hlavního architekta HMP	D. A. Studio	Ing. arch. Martin Rajniš	1994
Urbanistická studie Praha Holešovice – Bubny	MHMP, Sekce Útvar rozvoje hl. m. Prahy	Ing. arch. Jiří Gřegořčík	Ing. arch. Jiří Gřegořčík	11/1998
Územní plán Bubny – Zátory, studie	ORCO Property Group a.s. / Bubny Development s.r.o.	Cigler Marani Architects a.s. (CMA)	Ing. arch. Jan Šimek	2008
Územní studie drážních ploch v oblasti Holešovice Bubny – Zátory (varianty A, B)	MHMP, odbor územního plánu	atelier FNA	Ing. arch. František Novotný	02/2008
Nádraží Holešovice, severní segment VRÚ Bubny – Zátory, územní a dopravní studie	Centrum Holešovice, a.s., Navatyp, a.s.	Atelier FNA	Ing. arch. František Novotný	09/2008
Územní studie VRÚ Holešovice Bubny- Zátory	Bubny Development, s.r.o.	atelier FNA	Ing. arch. František Novotný	2011
Urbanistická studie PRAHA HOLEŠOVICE – BUBNY	MHMP, Útvar rozvoje Hl. m. Prahy	CMC ARCHITECTS	Akad. Arch. Vít A. Máslo	06/2013

Tabulka 1: Starší studie



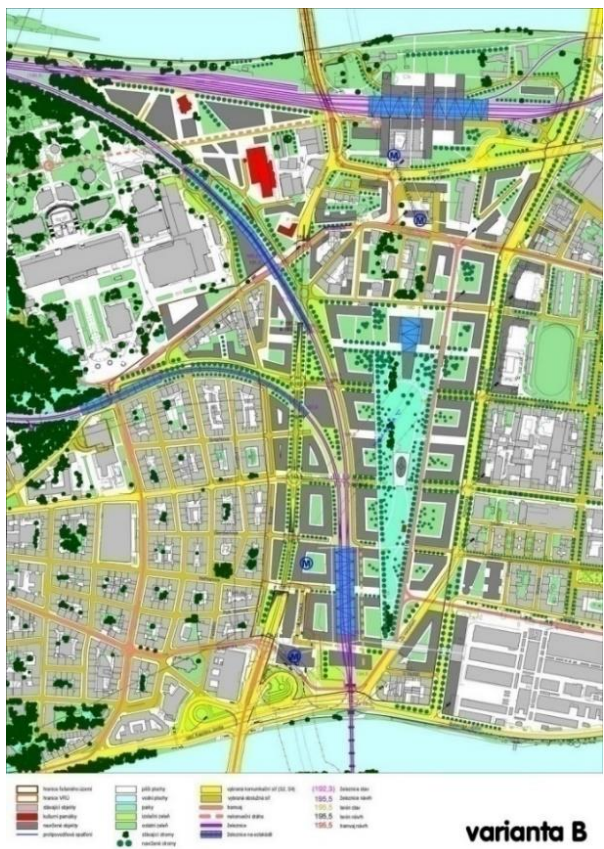
Obrázek 5: Generel Vltavy



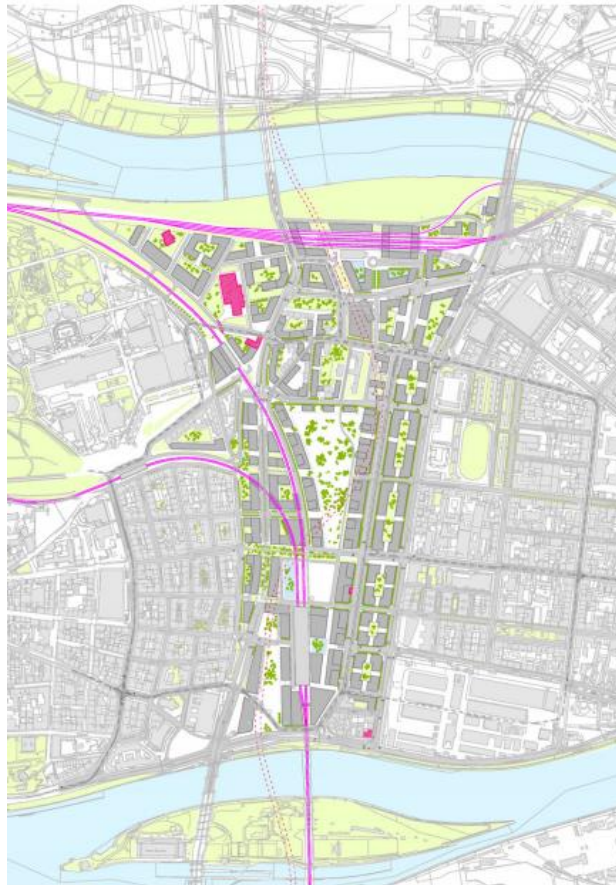
Obrázek 6: Studie – Gřegorčík



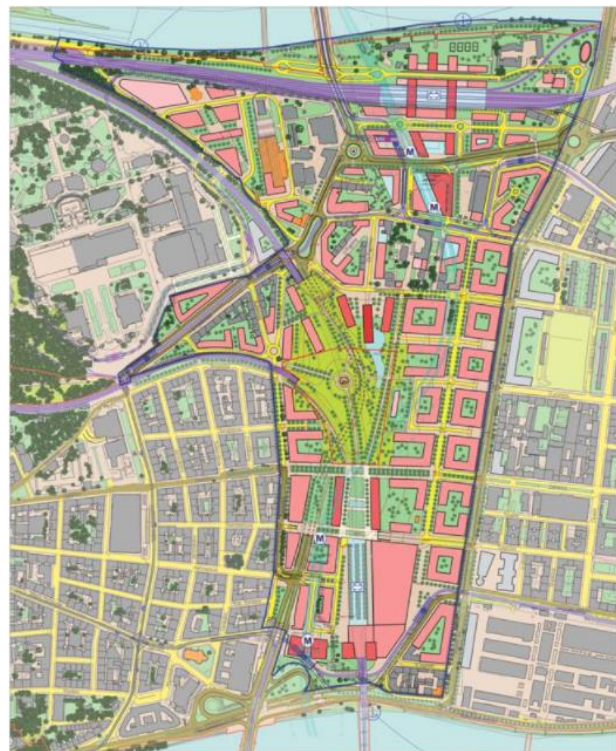
Obrázek 7: Studie – atelier FNA - varianta A



Obrázek 8: Studie – atelier FNA – varianta B



Obrázek 9: Studie – CMA



Obrázek 10: Studie – atelier FNA (2011)

Územní studie VRÚ Holešovice Bubny – Zátory

Zadavatel: Hl. m. Praha, Útvar rozvoje Hl. m. Prahy

Zhotovitel: CMC ARCHITECTS

Autor: dipl. Arch. David R. Chrisholm, AIA, ČKA

Akad. Arch. Vít A. Máslo, assoc. AIA, ČKA

Datum: 07/04/2014

Informace:

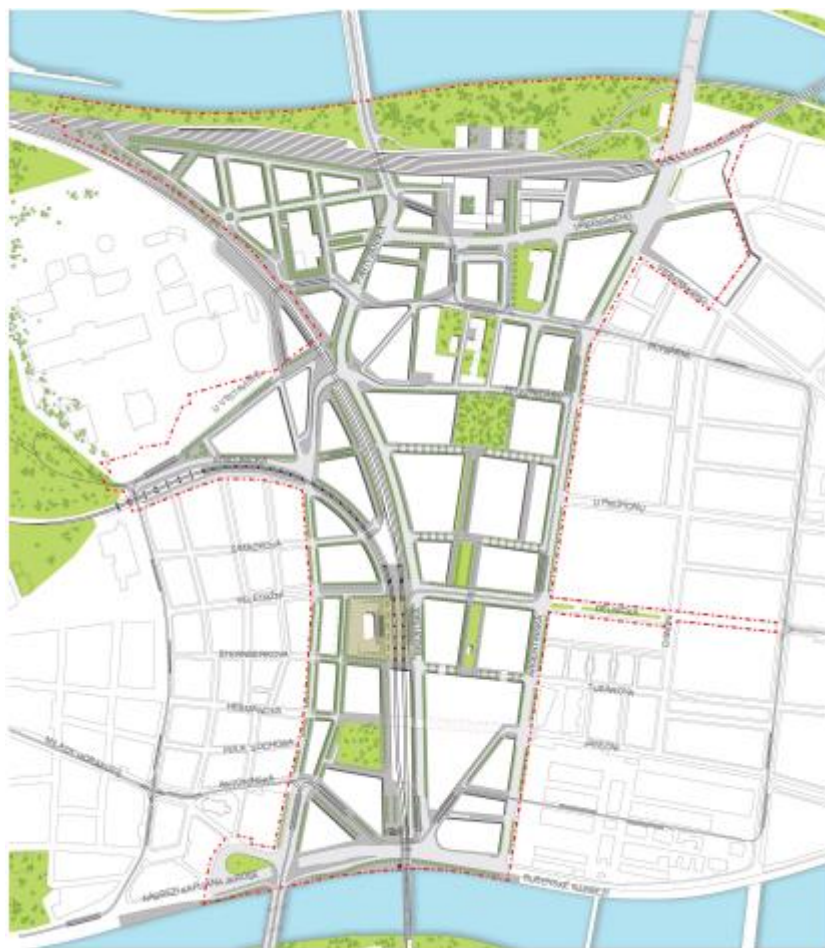
Studie navazuje na předchozí analýzy řešeného území, které byly součástí urbanistické studie blokových struktur, uličních profilů a městských veřejných prostor již dříve ateliérem vypracovanou. Klíčovou myšlenkou této studie je scelování města v kontextu Prahy, kdy v řešeném území by mělo vzniknout přirozené centrum MČ Prahy 7, které bude současně těžištěm celoměstského významu. Snahou je také propojit přilehlé a charakterem odlišné lokality Letné a Holešovic a plynule na ně navázat, a to optimální blokovou strukturou s vhodnou velikostí bloků a výškovou hladinou budov.

Za nejdůležitější prvek propojení daných lokalit je považována západovýchodní urbanistická osa Veletržní – Dělnická. Tato osa by byla primárně určená pro pěší a cyklisty, kdy automobilové a tramvajové dopravě není umožněn průjezd po celém jejím obvodu. Jako s významným místem této propojky je počítáno s veřejným prostranstvím, jehož součástí by byl i památník holocaustu. Další významnou osou propojení je severojižní zelená osa, která propojuje nově vzniklé severní nábřeží s ostrovem Štvanice za pomoci městských parků. V rámci navržené blokové struktury je počítáno s multifunkčními bloky s upřednostňovanou funkcí bydlení a vhodným doplněním ploch obchodů a služeb. Funkce administrativní je navržena v okolí frekventovanějších dopravních komunikací a železničních tratí, aby zároveň sloužila jako hluková bariéra. Veřejné funkce se převážně vyskytují v okolí stanice metra Vltavská a přilehlého nově navrženého náměstí a v okolí dalších veřejných prostranství. Výšková hladina budov v řešeném území respektuje okolní stávající zástavbu, přičemž se předpokládá s přibližnou výškou 26 m, což odpovídá 6 – 7 NP. Na vhodných místech mimo území se zákazem výškových staveb je uvažováno také o výškových akcentech v rozmezí 40 – 70 m od úrovně. Tyto dominanty budou převážně uvnitř řešeného území podél zelené osy. Z důvodu minimalizace zastavěné plochy jsou tyto výškové dominanty navrženy také na severním nábřeží.

Hlavními dopravními toky pro automobilovou dopravu jsou ulice Argentinská a nově navržená Brazilská, které rovnoměrně rozloží dopravní zatížení území. Ulice Brazilská je navržena v bezprostřední blízkosti železničního koridoru, čímž dojde k vytvoření optimálních podmínek pro přilehlé lokality, a to zejména ke zklidnění obytných oblastí. Tyto bulváry společně se západovýchodní osou budou lemovány oboustranným stromořadím a je zde počítáno i dostatečným dimenzováním chodníků, ale také s přiměřenou celkovou šířkou komunikace vzhledem k její významnosti. V řešeném území je upřednostňovaná kolejová forma městské hromadné dopravy (tramvaj, metro, vlak). Nově je navrženo severojižní tramvajové spojení a výhledově je počítáno i s možným pokračováním tratě na západovýchodní ose. Hlavním přestupním bodem MHD je železniční stanice Praha – Bubny, která přímo navazuje na stanici metra Vltavská a na zastávku tramvajovou. Dalším významným dopravním uzlem je terminál Nádraží Holešovice, kde je počítáno s novým vedením tramvajové

tratě u jižního výstupu metra Nádraží Holešovice. Z této stanice metra taktéž povede linka ekologického dopravního prostředku (ekobusu), který bude obsluhovat Trojskou kotlinu. V případě železniční dopravy je zachováno veškeré její současné vedení, včetně mimoúrovňové železniční tratě, jejíž bariérový efekt sníží navržená mostní konstrukce, která zajistí snazší prostupnost územím. Návrh se taktéž snaží o prostupnost a propojenost pro pěší a cyklisty, a to novými podchody pod železnicí, nebo nově navržené Plánovaná je i hustá síť cyklostezek nejen podél komunikací, ale také prostřednictvím stezek v zeleni.

Vzhledem k přilehlým parkovým a volnočasovým plochám, jako je Stromovka, Letenské sady a ostrov Štvanice, není v řešeném území navržené žádné větší veřejné prostranství podobného významu. Navržen je větší počet veřejných prostranství o menších rozměrech, a to převážně jako součást již zmíněná severojižní zelená osa propojující severní nábřeží s ostrovem Štvanice. Tyto městské parky jsou svojí přímou dostupností primárně určeny pro místní obyvatel. Kromě městských parků je taktéž nově navržené náměstí u bývalé nádražní stanice Praha – Bubny, ze kterého povede nové pěší napojení přes Negrelliho viadukt. (CMC ARCHITECTS, 2014).



Obrázek 11: Studie – CMC Architects

ÚZEMNÍ STUDIE HOLEŠOVICE–BUBNY–ZÁTORY

Zadavatel: Magistrát HMP, Odbor územního rozvoje

Zhotovitel: Sdružení Pelčák a partner architekti - Müller Reimann Architekten ve spolupráci s IPR Praha

Autor: prof. Ing. arch. Petr Pelčák

prof. Dipl.-Ing. Ivan Reimann

prof. Dipl.-Ing. Thomas Müller

Datum: 03/2020

Informace:

Jedná se o nejaktuálnější studii, která je stále v procesu schvalování. Ve výběrovém řízení, které proběhlo v roce 2018, byli jako zpracovatelé územní studie vybráni autoři Pelčák a partner architekti a Thomas Müller Ivan Reinmann architekten GmbH. Tento návrh je všem prozatím nejbližší ke zdárné změně ÚP a sejmutí stavební uzávěry.

Studie se snaží o propojení dvou brownfieldem rozdělených území v ose Dělnická – Veletržní, a to za současného zachování budov, které se nachází na Ústředním seznamu kulturních památek ČR. Konkrétně se jedná o dochovanou vodárnu z druhé poloviny 19. století, motorovou elektrárnu či skladovací objekt firmy Ferra. Součástí návrhu je i ponechání starého železničního nádraží Praha – Bubny, které již nebude sloužit původnímu účelu.

Vzhledem k funkčnímu využití se snaží studie zadáním stanovenou minimální 60 % kapacitu pro bydlení rozprostřít rovnoměrně po celém řešeném územím. Výjimkou s nulovým podílem bydlení je pouze v místě vniklé Vltavské filharmonie a nové vládní čtvrtě. Kromě těchto dvou objektů jsou navrženy i další stavby občanského vybavení, a to nová radnice městské části Prahy 7, mateřské školy, základní školy, škola střední, nebo zdravotnická zařízení. Předpokládaný počet obyvatel je odhadován lehce přes 24 tisíc a počet zaměstnanců pracujících v území necelých 29 tisíc.

Území je rozděleno celkem na čtyři čtvrtě, které jsou označeny písmeny A až D (A= „Letná“ (Horní Holešovice), B = (Dolní) Holešovice, C = Zátory, D = „Za dráhou“). V rámci čtvrtí jsou pak stavebními čarami vymezené stavební a nestavební bloky. Každý stavební blok má stanoven procentem minimální nezastavěnou plochu, minimální plochu vnitrobloku, a počtem maximální podlažnost. Podlažnost budov je závislá na výškové hladině, která určuje minimální a maximální výšku budov. Kromě maximálního počtu nadzemních podlaží jsou vymezená i maximální počet ustupujících podlaží, které se od vnější obvodové stěny a jedné další nechávají prostor alespoň dva metry. Za jedno podlaží je považováno podlaží o konstrukční výšce nižší než 3,8 metrů, s výjimkou přízemí, tedy prvního nadzemního podlaží, na které se tato regulace nevztahuje. Nejčtenější počet podlaží budov je převážně 8 nadzemních podlaží, a to konkrétně 7 NP + 1 UP, nebo 6 NP + 2 UP. V některých případech stanoveného výškového akcentu je povoleno až 12 nadzemních podlaží a v případě výškových dominant „věží“ až 21 nadzemních podlaží. Z důvodu nežádoucího vzniku monobloků je stanoven také minimální počet fasád.

Nestavební bloky jsou vymezovány za účelem vsakování a krátkodobému zadržení dešťových srážek a v rámci vybraných nestavebních bloků je také počítáno i s jejím hospodařením. Požadavek na retenci dešťové vody je i u střech, které budou

„zelené“, pokud to bude tvarem střechy umožněno. Hlavním klíčem zelené infrastruktury je navržený centrální park, který se nachází ve středu řešeného území. Dalšími vegetačními prvky jsou zelené koridory, a pravidelně uskupené oboustranné aleje dřevin.

Železniční trať č. 091 z Kralup nad Vltavou je do studie začleněna beze změny, a to i bez požadavků na úpravu trasování či samotné železniční stanice Praha – Holešovice. Řešení tratě č. 120 v úseku Negrelliho viadukt – Výstaviště byl převzat z vypracované studie. V rámci této tratě je železniční doprava řešena po povrchu, a to pomocí mostních konstrukcí, pod kterými bude prostor obchody, služby, nebo pro občanskou vybavenost. V případě, že řešení toto využití nebude umožňovat, bude kolej železniční tratě umístěn pouze na kolmém náspu. Návrh také počítá se zrušením železniční zastávky Praha – Holešovice, která bude nahrazena nově navrženým nádražím Praha – Bubny. Tato nádražní budova bude zřízená v přímé návaznosti na vstupy do stanice metra Vltavská, která bude do budoucna obsluhovat i cestující z Kladna či letiště Václava Havla. Obě stanice metra C v řešeném území budou propojovat i nově navržené úseky tramvajových tratí. V případě automobilové dopravy jsou pro toto území nejvýznamnější dvě komunikace, a to ulice Argentinská a Bubenská. Argentinská bude v celé své délce čtyřproudová a některé křižovatky zde nově budou mít i se světelně signalizačním značením. Další významnou tepnou pro automobilovou dopravu, ulice Bubenská, která navazuje na Hlávkův most. Zde je počítáno s úpravou na úrovňové křížení tramvajové tratě z ulice Antonínská. Navržené je tříproudové řešení ulice, které bude pohodlně napojené na Trojský most. (Pelčák a partner architekti - Müller Reimann, 2020)



Obrázek 12: Studie – Pelčák a partner architekti – Müller Reimann Architekten

5. 4. 5. Odborné posudky

Koncepce urbánního rozvoje Holešovic – CMC Architects

Výstup této práce vychází z aktuálních analýz předchozích návrhů, urbanistická studie (2013) či územní studie (2014), ale také z opětovného vyhodnocení řešeného území a lokality, které na ně navazují. Odborný posudek ateliéru CMC Architects jako u práce předchozí vynaložil snahu o dosažení všeobecné shody v řešeném území. Hlavním principem tohoto posudku je scelování města v kontextu Prahy, přičemž propojením Letné a Holešovic vznikne v řešeném území přirozené centrum městské části Praha 7. Propojení urbanistické struktury je řešeno nejen pomocí komunikací s východně - západní orientací s dominantní východo-západní osou města, ale také osou severo-jih. Ze severu na jih vede také osa zelená, která propojuje veškerá veřejná prostranství v řešeném území s dalšími rekreačními plochami mimo řešené území, jako je například Stromovka či ostrov Štvanice.



Obrázek 13: Odborný posudek – CMC Architects

Z pohledu zástavby byla snaha navrhnout optimální velikost bloků, která by vytvořila přirozený přechod mezi přilehlými čtvrtěmi s různým charakterem. Důraz je také kladen na multifunkčnost zástavby, kde je však upřednostňována funkce bydlení vhodně doplněná o s ní souvisejícími komerčními prostory. Funkce administrativní slouží jako odhlučnění od pozemní dopravy a funkce veřejné jsou navrženy v okolí nově vzniklého náměstí, vestibulu metra Vltavská, či dalších veřejných prostranství.

Dopravní řešení, které je klíčovým prvkem rozvoje území, pracuje s rovnoměrným rozložením dopravního zatížení po dvou komunikacích, a to stávající Argentinské a nové Brazilské, která je kvůli snížení hlukové zátěže vedena podél železnice. V rámci hromadné dopravy jsou nově vymezené západovýchodní a severojižní propojení tramvajovou tratí a jako hlavní přestupní uzel je považována železniční stanice Bubny, kde se přímo nachází i stanice tramvajová. Návrh dopravního uspořádání kromě obsluhy řešeného území a vytváření příznivých podmínek pro přilehlou obytnou zástavbu umožňuje také přenést celoměstské vazby. (CMC Architects, 2017)

Koncepce urbánního rozvoje Holešovic – D3A

Řešitelé této práce se opírají o práce předchozí, a to zejména o výzkumný úkol pod vedením docenta Jehlíka na fakultě architektury ČVUT. Zásadní problém území shledává v současném pojetí železniční dopravy, která nedovoluje rozumné využití tohoto hodnotného území. Zpracování tohoto odborného posudku považuje pracovní tým za poslední možnost, jak se k jim uvedeným problémům v území mohou vyjádřit.

Území je vymezeno sítí klasických veřejných prostranství ulic, náměstí a parků, které umožní propojení Letné s oblastí dolních Holešovic. Zástavba je v území realizována prostřednictvím bloků, které stojí na společném podzemním parkování. To umožňuje různé funkční využití v jednom bloku. Maximální výška zástavby 22,5 m respektuje současnou okolní zástavbu, přičemž budovy vybočující ze soudobé

struktury jsou řešené formou solitérů, a to především na nábřežích. Ke středu stoupá podlažnost budov a v centru samotném je místní dominantou výška zdůrazněná. V řešeném území jsou navrženy kromě zklidněných nábřeží navrženy další veřejná prostranství, která jsou pomocí alejí propojena i se Stromovkou. Zeleň je dále plánována v nezastavěných vnitřních jednotlivých bloků.

Návrh železniční dopravy rozporuje s požadovanou nivelitou a trať je částečně řešená v hloubeném tunelu. Klesající trať ze zastávky Praha – Bubny ve směru od Masarykova nádraží částečně tvaruje povrch hlavního parku, který se však na úrovni dalšího bloku vyrovná na úroveň zbylého území. Nepočítá se ani s Kralupskou spojkou, přičemž bývalé násypy budou nahrazeny zástavbou. Plánované je propojení letiště se zastávkou Výstaviště, která bude taktéž v řešeném vystupovat z podzemí.

Klíčovým je také úplné zklidnění jižního nábřeží od automobilové a hromadné dopravy, které zajistí vznik nového zklidněného nábřeží pro pěší a cyklisty a umožní tak přístup k řece Vltavě. Z nábřeží bude tramvajová trať odvedena na úroveň Jateční ulice. Další změnou tramvajové dopravy je vznik nové tratě středem území a také vedení severní tratě blíže k budově nádraží. Záměrem je i pak vedení tramvajové tratě přes most Barikádníků do ulice v Holešovičkách. Pro automobilovou dopravu je jsou stěžejní ulice Bubenská a Argentinská, kdy na severní straně tyto komunikace propojuje ulice Vrbenského a na straně jižní je propojení realizováno až za novou filharmonii, radnici a Holešovickou tržnicí. (D3A, 2017)



Obrázek 14: Odborný posudek – D3A

Concept of urban development of Holešovice Gabu Heindl Architektur Stadtebau

Řešitelé této práce se často odkazují na příklady ze zahraničních měst, které se snaží ve svých návrzích implementovat. Nejčastěji jsou jejich příklady staveb a opatření z rakouské Vídně. Jako významnou součást tohoto území je považována řeka Vltava. Prahu 7 shledává tým zpracovatelů totiž jako městskou část s nejdelším nábřežím, ve kterém shledává vysoký potenciál nejen pro Prahu 7, ale pro Prahu celou.

Návrh počítá s propojením severního a jižního nábřeží, a to pomocí nepřetržitého parku kolem Bubnů, ale také s propojením nábřeží a Stromovky. Pomocí myšlenky města krátkých vzdáleností je v území zvýhodnění chodci oproti automobilové dopravě. Snaha je zde také o uplatnění nástroje, který je již využíván ve Vídni v okolí Dunaje, konkrétně pomocí Non – Building – plan, tedy nestavbový plán, který zajistí dostatek volného prostoru v okolí řeky. V okolí celého nábřeží by tak vznikl souvislý veřejný prostor v podobě liniového parku.



Obrázek 15: Odborný posudek – Gabu Heindl Architektur Stadtebau

Zástavba je řešena pomocí bloků, které počítají se smíšenou funkcí. V rámci celého řešeného území je navržena stavební hloubka až 21 m a návrh počítá s možnou variabilitou objemů a hmot budov uvnitř pozemků, přičemž koncept ulic musí zůstat neměnný. Okolo hlavních ulic se budou nacházet budovy s vyšším podílem funkce veřejné a v ulicích vedlejších budou budovy naopak disponovat vyšším podílem funkce obytné. V budovách na hlavních ulicích musí mít budovy také parter o doporučené minimální výšce 4 m, který bude sloužit pro maloobchody či stravovací zařízení. Na pozemcích o větší hloubce je možné mít ve vnitrobloku prostory pro čistý průmysl. Podlažnost budov s obytnou funkcí je stanovena na 7 + 1 pater, přičemž je možno udělit výjimku až na 12+1 pater. Budovy administrativní mohou mít až 18 pater.

Jako hlavní dopravní tepna je považována ulice Bubenská, která propojuje dva hlavní vstupy do území, a to Hlávkův most a most Barikádníků. V případě železniční tratě se Kralupy plánují propojit jak s nádražím Praha – Holešovice, tak i se samotným centrem. Návrh upřednostňuje vedení železniční tratě z letiště Václava Havla na Masarykovo nádraží podzemí nicméně jako alternativu přichází s obdobou s vídeňským Gürtel Straße, kde jsou do železničního viaduktu vsazené obchody, bary a jiné podniky. (Gabu Heindl Architektur Stadtebau, 2017)

Koncepce urbánního rozvoje Holešovic - Pelčák a partner architekti

Návrh se snaží o dotvoření městských částí Letná – Bubny na západě a Holešovic na východě, a propojení Stromovky a Štvanice zelenou osou. Toho by mělo být dosaženo pomocí odstranění bariér liniových dopravních staveb. Územím jsou respektované dvě významné osy, a to severní diametr a Severojižní magistrálu.

Bloková zástavba navazuje na strukturu Holešovic a Letné, a to jak velikostí a tvarem bloků, tak výškou fasád. Výšková hladina bude podobná té současné v Holešovicích (22,5 m), která bude doplněna jedním až dvěma ustoupenými patry a v případě zástavby u centrálního praku nejvýše až čtyřmi (30 – 35 m). Na vhodných místech mohou být v území dominanty o maximální výšce 75 m a v případě vládní čtvrti maximálně až 130 m, přičemž dálkový pohled nebude narušovat horizont severní hrany Vltavského údolí. Zachována a citlivě dostavěná bude zástavba Zátor.



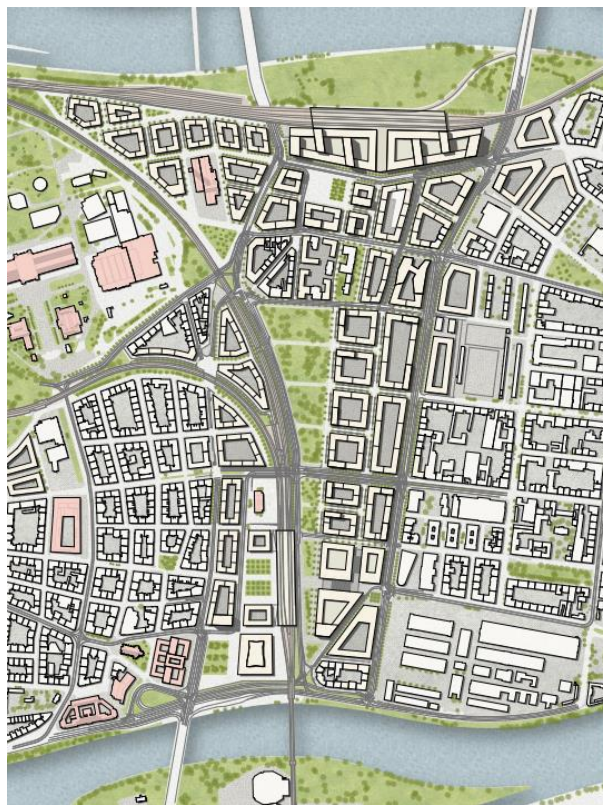
Obrázek 16: Odborný posudek – Pelčák a partner architekti

Vzhledem k respektování nivity železniční tratě a propojení dvou vstupů do území, pomocí Hlávkova mostu a mostu Barikádníků prostřednictvím Severojižní magistrály, nejsou v návrhu tyto dvě stavby spojené do jedné linie. Aby Severojižní magistrála netvořila v území další bariéru, navrhuje se pro ní vedení pod zemí. Ze současné Argentinské ulice se tak stane zelená městská třída. Kralupská spojka je vedena na estakádě, která je chápána jako jediná pozůstalá bariéra, kterou z východní strany lemuje centrální park. Ten je považován za ústřední a stmelující městský prostor, který propojuje západně orientovanou Letnou – Bubny a východně orientované Holešovice.

Tramvajové tratě budou i nadále vedené ulicemi Partizánská a U Výstaviště. Z nábřeží bude trať přemístěna hlouběji do území, a to na úroveň ulice Dělnická. Severní trať bude přiblížená průčelí nádraží Holešovice a vládní čtvrtě, kde vznikne přestupní stanice na metro, tramvaj a další vlakové spoje. U zmíněné vládní čtvrtě vznikne také nové náměstí, kde se kromě stanic městské hromadné dopravy bude secesní průčelí secesní elektrárny tvořit point de vue ve směru jeho spádu. (Pelčák a partner architekti, 2017)

Fachgutachten : Konzeption der urbanen Entwicklung von Holesovice - Thomas Müller, Ivan Reinmann Architekten

Autoři tohoto návrhu vnímají současné území jako nádražní ostrov oddělený od sousedních částí, který kromě nepřístupné železniční tratě dále umocňují silnice podél hranic území. Návrh klade velký důraz na novou koncepci dopravy, kde je pozornost zaměřená na rozvoj železničních oblastí, které podpoří rozmach okrajových oblastí a odstraní současné účinky dopravních bariér. Snahou je otevření a propojení vlakových stanic s městem, ale také propojení obou současně odvrácených částí města tímto územím k sobě. Tramvajová trať vycházející z Hlávkovy mostu pokračuje provoz buď směrem k ulici Argentinská, nebo podél železniční tratě. Tramvajová doprava se nepotýká s potřebou vyrovnání výškového rozdílu.



Obrázek 17: Odborný posudek – Thomas Müller, Ivan Reinmann Architekten

Spojením více bloků vznikají v řešeném území menší čtvrtě, které mají přesně definovanou funkci. Ve středu se nachází centrální park, který z východní části obklopuje zástavba pro bydlení „Byty v parku“. Další oblasti pro bydlení se nacházejí v severní části v rámci čtvrtí „U Výstaviště“ a „U teplárny“. V jižní části a podél Argentinské ulice se nacházejí bloky určené pro kanceláře „čtvrť Argentinská“ a komerční využití „Jižní špice“. V okolí železničních stanic Praha – Bubny a Praha – Holešovice se nacházejí čtvrtě se smíšenou funkcí, kde nejvýznamnější zastoupení mají administrativní centra a veřejné budovy. V rámci jednotlivých bloků jsou vymezené dominanty, tedy podlažností odskočené akcenty. Návrh také poukazuje mimo jiné i na ekonomické výhody, které území reorganizací současných ladem nechaných či dopravních ploch přinese. Tyto celoměstsky významné pozemky nabídnou možnost ke kvalitnímu využití a investicím, které zvýší atraktivitu i sousedním oblastem mimo řešené území. (Thomas Müller, Ivan Reinmann Architekten, 2017)

5. 5. Rozhovory

Celkem proběhly čtyři rozhovory, které byly poměrově vyrovnané vzhledem k osloveným skupinám (architekt/investor + město). Zatímco první dva rozhovory probíhaly formou osobního setkání, dva zbylé probíhaly vzhledem ke zhoršující se pandemické situaci již online prostřednictvím video rozhovorů. Žádný z rozhovorů nebyl nahráván a veškeré výstupy z rozhovorů jsou výsledkem poznámek, které byly zaznamenávány v jeho průběhu. Přepis výstupů z uskutečněných rozhovorů je součástí této práce v rámci přílohy č. 1.

Osobnost	Datum rozhovoru	Působíště
Jan Cach	04.12.2020	MHMP, UZR
Jaroslav Zima	15.12.2020	D3A
Miroslava Zadražilová	18.12.2020	Pelčák a partner architekti
Lada Kolaříková a Michal Bartošek	28.01.2020	IPR Praha

Tabulka 2: Seznam rozhovorů

6. Výsledková část

6. 1. Chronologický popis plánovací historie

„Rozsah ploch extenzivně sloužících železnici (cca 40 ha) byla snaha omezit již před 1. světovou válkou. Regulační plán Velké Prahy a okolí z roku 1931 však tyto plochy železnici ještě potvrdil. Po roce 1945 již veškeré celoměstské dokumenty předpokládaly funkční využití odpovídající významu tohoto místa – jako důležité rozvojové oblasti centra Prahy“ (Maier, Řezáč, 2014, s. 3). Dalším prvkem dopravní infrastruktury, který do jisté míry ovlivňoval podobu území, byla Severojižní magistrála, která byla součástí koncepce ZÁKOS (Základní komunikační systém). Plánované bylo diagonální propojení Hlávkova mostu s mostem Barikádníků, kvůli kterému mělo být zbourané nádraží Praha – Bubny (rozhovor č. 2). K tomu však nedošlo a jediným realizovaným počinem dávné minulosti vycházející z této myšlenky je vyústění Hlávkova mostu, které současně slouží jako mimoúrovňová křižovatka. Za dob minulého režimu byly vypracovávány rozvojové plány, studentské práce či uskutečňované urbanistické soutěže. Nejčastěji zmiňovaná urbanistická soutěž proběhla v roce 1985.

V roce 1991 byl uspořádán pod záštitou Václava Havla mezinárodní workshop, na základě kterého byly Bubny shledány za jedno z nejvýznamnějších území pro rozvoj budoucího centra města. O rok později hl. m. Praha ve spolupráci s MČ Prahy 7 vyhlásili veřejnou urbanistickou soutěž. Ze soutěže tehdy nevyšel vítěz, ale autor nejvýše ohodnoceného návrhu (prof. Gregorčík) byl v roce 1993 vyzván ke zpracování územní studie. Proces zpracování ÚS však brzy přerušilo souběžné řešení podob městského okruhu. Stefan (2013) uvádí, že v roce 1993 byla založena „Komise pro řešení městského okruhu v severozápadní části Prahy“, která v roce 1994 vybírala ze tří možností vedení tunelů. Varianty nesly ženská jména a jejich počáteční jméno odpovídalo čtvrti, plánovaného vedení: Blanka (Bubeneč), Dana (Dejvice), Hana (Holešovice), kdy nakonec byla vybrána varianta Blanka. V tom samém roce byl vypracován Generel Vltavy, kdy Útvar hlavního architekta chtěl vědět, co s Vltavou (rozhovor č. 2). Cílem této práce bylo citlivě zaplnit volné plochy a současně řešit návrh dopravní infrastruktury, a to včetně hromadné dopravy. Studie byla prof. Gregorčíkem dokončena v listopadu roku 1998. *„Od 1.2.1999 do 6.4.1999 byl koncept ÚS veřejně projednán a souběžně byl i posouzen odbornými ateliery*

SURM. Z výsledku projednání vyplynuly podstatné připomínky k části řešící životní prostředí, inženýrské sítě a zejména pak dopravu. Na základě připomínek z veřejného projednání a připomínek SURM byla na zpracovateli uplatněna reklamační řízení se však nepodařilo uspokojivým způsobem dořešit zejména problematiku žel. dopravy (železniční zastávka a odbočka Praha – Bubny)“ (SURM, 2002). I bez dořešení návrhu dopravy byly principy územní studie vloženy do toho roku dodělaného územního plánu.

S novým a stále aktuálním územním plánem, byla na území, vzhledem k jeho zařazení mezi Velká rozvojová území, vydána stavební uzávěra, která znemožňuje zásadní stavební zásahy v území. Odstranění tohoto opatření je možné až po zpracování a schválení podrobnějšího podkladu či dokumentace, které dále budou sloužit k rozhodování v území. V roce 2002 byl výběrovým řízením vybrán ateliér FNA, kterému byla studie zadaná. „Práce na návrhu urbanistické studie nebyly ale zahájeny, mezitím byl podán návrh na památkovou ochranu objektů v areálu bývalých drah StEG, jejichž část byla dle rozhodnutí Ministerstva kultury č. j. 13177/1995 z 1. 9. 2004 prohlášena za nemovité kulturní památky“ (Bečková, 2009, ex. Doušová, 2015, s. 30). Roku 2006 vstupuje do území nový investor, společnost ORCO, která zde koupila pozemky. Stejněho roku zadalo ORCO ateliéru CMA (Cigle Marani Architects) územní studii. Investoři se stali hnacím motorem přestavbového území, protože začali tlačit na jeho rozvoj prostředním svých metrů čtverečních, které již nebyly považované pouze jako kolejště. Úskalí této události je však shledávání v nemožnosti splnění slibů, které jim byly dány před prodejem pozemků (rozhovor č. 1). Důvodem prodeje pozemků bylo umoření dluhů tehdy jedné z nejzadluženější státní firmy, České Dráhy, kdy si tato společnost nechala jen pozemky pro ní nezbytně nutné (rozhovor č. 4). Tímto krokem, kdy byly pozemky prodány bez představy státu/města, došlo ke ztrátě kontroly města nad tímto územím (rozhovor č. 2).

V únoru roku 2008 architekt František Novotný (ateliér FNA) dokončil podkladovou studii pro změnu územního plánu, která by z území sejmula stavební uzávěru. Součástí byly dvě varianty, přičemž jedna zohledňovala památkovou ochranu a druhá nikoliv. Studie se však neshledala s úspěchem. Dne 20.06.2008 zrušilo Ministerstvo kultury rozhodnutí, na žádost společnosti Bubny Development, s.r.o. (ORCO), o prohlášení drážních budov za nemovitou kulturní památku. Ještě téhož roku (...) „Rada hl. m. Prahy schválila (...) v rámci tzn. I. vlny celoměstsky významných změn územního plánu změnu č. Z2531/00. Zadání změny pro Bubny se začalo ihned zpracovávat, už po roce město ovšem tuto aktivitu přerušilo“ (Maier, Řezáč, 2014, s. 4). Příčinou přerušení procesu byla neshoda mezi dvěma významnými aktéry, a to společností ORCO, která si nechala studii vypracovat pro jižní část od ateliéru CMA, a společností NAVATYP, které vypracoval studii ateliér FNA pro severní segment. Společnost ORCO oslovila ateliér FNA k přepracování územní studie, kterou ateliér dokončil v dubnu roku 2011, ale ani ta se nestala podkladem pro změnu ÚP. Roku 2012 vypracoval odbor útvar rozvoje hl. m. Prahy zadání územní studie a vyhlásil výběrové řízení, které vyhrál ateliér CMC Architects. Za primátora Hudečka tak byla vypracovaná v roce 2013 urbanistická studie, následně pak od stejného ateliéru (CMC Architects) byla v roce 2014 vytvořena studie územní. S návrhem této studie projevila však nesouhlas MČ Praha 7.

Počátek poslední fáze plánovací historie území Bubny – Zátory v Praze započala v roce 2014, kdy byla IPRem Praha a MČ Prahy 7 shledána potřeba zajištění aktuálních materiálů. Na základě těchto podkladů Odbor územního rozvoje hl. města

Praha schválil v roce 2016 zadání územní studie. Rada usnesením č. 2798 ze dne 15.11.2016 uložila IPR Praha zahájení práce na tomto územně plánovacím podkladu (rozhovor č. 4). Specifičnost, složitost a velikost tohoto území v roce 2017 přimělo IPR Praha k tomu, aby vyzvalo pět ateliérů k vypracování koncepce urbánního rozvoje. Z těchto materiálů bylo aktualizováno původní zadání územní studie, které rada schválila - viz Příloha č. 1 k usnesení Rady HMP č. 202 ze dne 6. 2. 2018. Následujícím krokem bylo vyhlášení výběrového řízení na zpracovatele územní studie, které vyhrálo Sdružení Pelčák a partner architekti – Müller Reimann Architekten. Tyto ateliéry vedlo ke spolupráci jejich podobné pojetí řešeného území.

Z počátku sdružení ateliérů podle zadání územní studie pracovalo na hrubopisu, tedy na návrhu územní studie. Během zpracování hrubopisu proběhlo velké množství společných jednání s dotčenými orgány státní správy, vlastníky nemovitostí, vlastníky a správci veřejné infrastruktury apod. Vyhotovený hrubopis byl předložen k veřejnému projednání, kde došlo k připomínkování tohoto návrhu. Připomínky vypořádal ÚZR, který poté vypracoval zadání pro čistopis územní studie. Projednávání územní studie sice není zákonem povinné, ale v případě takto složitého území byl tento postup nezbytný. Vybrané podmínky z projednávání IPR Praha s dotčenými orgány státní správy a dalšími, které sdružení zadal ÚZR ke zpracování, byly následně sdružením bez výhrad zapracované do územní studie (rozhovor č. 3).

V říjnu roku 2020, bylo výstupem ZHMP ukončeno pořizování změny Z 2531 a současně schváleno pořizování změny nové 38/2020, která bude dále upřesněna podle projednávané územní studie. Na konci listopadu téhož roku byl předán pořizovateli čistopis územní studie. Doplnit souhlas města/rady Konečná podoba tohoto územně plánovacího podkladu byla 18.12.2020 vložena do Evidence územně plánovací činnosti jako podklad pro změnu ÚP. Následný proces změny této územně plánovací dokumentace, který je odhadován na 1,5 až 2 roky, přinese taktéž sejmутí stavební uzávěry. Po změně ÚP bude současná územní studie zrevidována a bude sloužit jako podklad pro rozhodování v území. Do té doby jsou možné realizace projektů pouze v případě výjimky ze stavební uzávěry, kterou uděluje rada hl. m. Prahy. S většími developery působících v tomto území je v plánu podepsat memorandum, kterým se společností zavážou k respektování územní studie (rozhovor č. 3).

6. 2. Vývoj urbanistických myšlenek v čase

Vzhledem k neúplnosti veřejně dostupných informací ohledně podob všech koncepčních návrhů je v této kapitole porovnávána jen její část. Předmětem srovnání jsou pouze odborné posudky a dvě prozatím nejnovější územní studie, a to od sdružení ateliérů Pelčák a partner architekti a Thomas Müller Ivan Reinmann Architekten (Pelčák a Reinmann) a ateliéru CMC Architects. Ke sledování změn také slouží současná podoba územního plánu.

Podoba posuzovaných prací se od sebe značně lišila, a to nejen přístupy ateliérů k danému území, ale také obsahovou stránkou, kdy studie nemají striktně určenou osnovu kapitol, jako tomu je v případě územních či regulačních plánů. Posudek od ateliéru Thomas Müller, Ivan Reinmann Architekten neobsahoval žádné číselné hodnoty a ateliér Gabu Heindl Architektur Staedtebau uváděl pouze malou část číselných hodnot.

Základní principy

Autoři všech návrhů si uvědomují výjimečnost řešeného území nejen díky atraktivní poloze v centru města s napojením na veškeré složky veřejné dopravy, ale také vzhledem k jejímu celoměstskému významu. Globálním cílem prací je vytvořit přirozené propojení dvou čtvrtí různorodého charakteru, a to prostřednictvím vhodné blokové struktury a respektování výškové hladiny okolní zástavby. V území je zaměřená pozornost také na odstranění a úpravu liniových bariér, konkrétně železničních tratí nebo Severojižní magistrály. V porovnání se stávajícím územním plánem urbanistické návrhy vymezují v území stále plochy smíšeného využití s upřednostňovanou složkou bydlení. V případě propojení území návrhy nově kromě již dříve zamýšleného propojení Vltavy se Stromovkou pracují s propojení obou nábřeží Vltavy za pomoci převážně zelených os. S čím již ovšem návrhy nepočítají jsou plochy občanské vybavenosti pro vysokoškolské vzdělávání.

Hodnota plánované Hrubé podlažní plochy (HPP), která vypovídá o hustotě zástavby, se v řešených pracích pohybuje v rozmezí cca 1 – 2 mil. m², přičemž nejnižší HPP navrhuje odborný posudek ateliéru D3A a naopak nejvyšší odborný posudek ateliéru Pelčák a partner architekti. Za posledních 6 let došlo k navýšení hodnoty HPP o necelých 200 tisíc m².

Ateliér	Typ práce	Datum	Hrubá podlažní plocha (m ²)	Z toho bydlení (%)
CMC Architects	Studie	07/04/2014	1 671 370	35
CMC Architects	Odborný posudek	10/2017	1 500 000	Neuvedeno
D3A	Odborný posudek	10/2017	1 021 831	60
Pelčák a partner architekti	Odborný posudek	10/2017	2 000 000	60
Gabu Heindl Architektur Staedtebau	Odborný posudek	10/2017	1 700 000	50
Thomas Müller, Ivan Reinmann Architekten	Odborný posudek	10/2017	Neuvedeno	Neuvedeno
Pelčák a partner architekti a Thomas Müller Ivan Reinmann Architekten	Studie	03/2020	1 851 020	60

Tabulka 3: Hrubá podlažní plocha a podíl bydlení

Struktura zástavby

Veškeré návrhy počítají v řešeném území s blokovou strukturou zástavby, která vychází ze stávající struktury zástavby okolních lokalit. Snahou navrhované blokové struktury je dosažení pozvolného přechodu mezi různorodou blokovou zástavbou dvou sousedních čtvrtí, a sice Holešovic a Letné. Zatímco rozměr holešovických bloků má v průměru 200 m na délku a 85 metrů na šířku, bloky na Letné jsou většinou o polovinu menší. Nejnovější studie navrhuje bloky, které jsou svojí velikostí blíže spíše blokům na Letné, přičemž jsou oproti nim větší. Drobné nuance velikostí bloků v řešeném území je možné shledat v rámci jednotlivých částí lokality, které od sebe odděluje například železnice či komunikace. Napříč návrhy se opakuje odchýlení od blokové zástavby k heterogenní struktuře zástavby, a to zejména v oblasti severního břehu Vltavy, kde je plánovaná vládní čtvrť.

Funkční využití

Většina návrhů počítá se smíšeností funkcí v rámci jednotlivých bloků. Dominantní složkou je funkce bydlení, a to jak v odborných posudcích, tak i v územních studiích od CMC Architects a sdružení Pelčák a Müller Reimann. Ve zmíněných územních studiích jsou uvedena i poměrová zastoupení využití ploch, kde sdružení Pelčák a Müller Reimann vyčleňuje funkci bydlení 60 %, zatímco CMC Architects pouze 35 % i přes nejzastoupenější funkci jeho návrhu. Promíšenost funkcí návrhy chtějí dosáhnout především aktivním parterem, který převážně v okolí frekventovanějších komunikací funkci bydlení doplní o prostory obchodů, služeb, či veřejného vybavení. Návrh ateliéru D3A pracuje ještě s větší variabilitou funkčního využití, které je založené na podzemním parkování, kterým bude umožněna existence několika funkcí vedle sebe v rámci jednotlivých bloků.

Odlišné řešení funkčního využití navrhuje ve svém odborném posudku Müller Reimann, který rozděluje území do jednotlivých čtvrtí (spojení menších bloků), které mají přesně definované funkční využití. V samotném návrhu převažují monofunkční bloky, které jsou vyhrazené pro bydlení, komerční či administrativní využití. Pouze část čtvrtí připouští vedle sebe více funkcí.

Podlažnost budov

Napříč návrhy je zmiňovaná snaha o respektování výškové hladiny okolní zástavby. Z jednotlivých výčtů parametrů bloků je patrný nárůst podlažnosti bloků o 1 až 2 podlaží, v některých případech i o 3 – 4 podlaží. Studie i odborný posudek od Pelčáka navíc pracuje s ustoupenými podlažími, které výšku zástavby dále navyšují. Výška římsy stávající zástavby, uváděno 22,5 m, odpovídá spíše spodní hranici nivelity navrhované zástavby.

Odchýlení od plánované výškové hladiny v podobě různých akcentů autoři navrhují především podél významných os, komunikací či centrálního parku, nebo v oblasti středu řešeného území. V tomto případě je podlažnost zvýšena na 10 – 12 NP. Častým prvkem studií i odborných posudků, jsou výškové dominanty, které jsou navrhovány především v okolí stanice Nádraží Holešovice. Tyto budovy s nadprůměrnou podlažností, vzhledem k okolní zástavbě, jsou navrhovány zejména za účelem vyzdvižení významu těchto budov, respektive funkcí, kterým slouží, případně míst, kde se nacházejí. S odlišným odůvodněním přichází studie Máslova, která pomocí výškových staveb chce minimalizovat zastavěnou plochu v severní oblasti řešeného území. Výšky těchto budov se pohybuje okolo 70 m a jejich podlažnost je udávána v rozmezí 18 – 21 NP.

Vedení dopravní infrastruktury

Nejpodstatnější složkou veřejné dopravy v řešeném území je doprava kolejová, jejímž základem je trasa metra C a její dvě stanice v území, a to Vltavská a Nádraží Holešovice. K těmto stanicím jsou blíže vedené i tratě tramvajové a mnohdy jsou přímo propojené i se stanicemi železničními. U stanice metra Vltavská a k ní přimknuté železniční stanici Nádraží Bubny vzniká nové náměstí s Památníkem ticha/holocaustu a bývalou nádražní budovou. Stanice metra Nádraží Holešovice, přímo navazující na železniční stanici Praha-Holešovice, doplňuje nově navržená vládní čtvrť, nebo náměstí s tramvajovou a autobusovou zastávkou. Samostatný terminál pro autobusy navrhuje ateliér D3A, který zjednodušení vedení tras autobusových spojů. V případě tramvajové dopravy je také ve většině návrzích nově vedená trať středem území pro propojení severu s jihem. S tímto propojením ovšem nepočítá návrh sdružení Pelčák a Müller Reimann.

Většina návrhů železniční tratě uplatňuje její nadzemní vedení prostřednictvím estakády, či náspů, které jsou opatřené dostatkem podjezdů pro snížení bariérového efektu. S odlišným přístupem k železniční dopravě přichází ateliér D3A, který vede železniční trať za zastávkou Praha – Bubny směrem na letiště pod zem a ruší Kralupskou spojku. Preferované podzemní vedení tratě uvádí i ateliér Heindl, který se ovšem ve svém návrhu inspiroval železnicí podél Gürtelstraße, kdy se přímo pod nadzemní konstrukcí tratě nachází obchody, bary a další komerční prostory.

Stejně klíčové komunikace pro automobilovou dopravu byly vybrány ateliérem D3A a sdružení Pelčák a Müller Reimann, a to ulice Argentinská a Bubenská. Tyto městské třídy pro tranzitní dopravu Severojižní magistrály vymezuje také stále platný územní plán. S čím se ovšem oba zmíněné ateliéry svým návrhem liší oproti územnímu plánu, je vedení jižního propojení komunikací, které plánují až za úrovní Vltavské filharmonie. Tímto krokem bude odkloněná automobilová doprava z bezprostřední blízkosti jižního nábřeží. Ateliér CMC Architects taktéž stanovuje dvě klíčové komunikace, ovšem k Argentinské udává místo Bubenské nový bulvár Brazilešská, který povede přímo podél železnice. Pouze jednu komunikaci pro tranzitní dopravu navrhují zbylé dva ateliéry, přičemž Heindl volí ulici Bubenskou, zatímco Müller Reimann ulici Argentinskou. Doprava v klidu je řešena prostřednictvím podzemního parkování, či samostatných parkovacích domů, které kromě ateliéru Müller Reimann navrhují všechny zbylé ateliéry. Parkování povrchové podél komunikací je převážně zřizované nad rámec požadovaných parkovacích míst v území.

Pro chodce a cyklisty jsou navrženy nejen cesty podél komunikací, ale taktéž mimo ně. V návrhu ateliéru D3A a sdružení Pelčák a Müller Reimann je pro pěší a cyklisty vyhrazený jižní břeh Vltavy v podobě náplavky se zklidněným charakterem. Pro pěší sdružení Pelčák a Müller Reimann navrhuje novou lávku podél Děčínské železniční tratě do parku Stromovka nebo ateliér CMC Architects lávku na ostrov Štvanice.

Uspořádání parkových ploch

Mnohé návrhy prezentují odlišný způsob rozmístění veřejných prostranství v území. S podobnou myšlenkou přichází posudek Pelčáka a Müller Reimann, kteří navrhují rozsáhlý centrální park východně od železničního koridoru Kralupské tratě. Tento park slouží jako propojující prvek nejen již zmíněných ploch nadmístního významu, ale také různorodé blokové struktury dvou čtvrtí. Jiný princip uplatňuje Heindl a CMC Architects, kteří středem území vedou severojižní osu veřejných prostranství menších velikostí. Tato zelená osa má za cíl propojit významné rekreační plochy, ale také zajistit bezprostřední dostupnost zeleně místním obyvatelům. Unikátní pojetí zeleně a veřejných prostranství navrhuje ateliér D3A, který rozmístil větší parkové plochy po

celém území a propojení parku Stromovky a obou nábřeží řeší pomocí alejí stromů. Nejnovější návrh ovšem zachovává původní myšlenku rozsáhlé centrální plochy zeleně.

Princip propojení jižního břehu s parkem Stromovka zůstává návrhy nezměněn. Evidentní je však změna vedení této osy a způsob překonání bariér dopravní infrastruktury. Odlišné pojetí uspořádání ploch zeleně se promítlo do vzniku dalšího propojení významných ploch, a to konkrétně severního a jižního břehu Vltavy přes řešené území. Návrhy ateliéru D3A a nejaktuálnější studie odstraňují vedení komunikace přímo od jižního břehu Vltavy a tím vyčleňují nový prostor rekreační plochy v podobě náplavky. Zklidněný charakter severního nábřeží zůstává nezměněn. Nábřeží v širším pojetí řeší návrh ateliéru Heindl a sdružení Pelčák a Müller Reimann, kteří navrhují podél celého meandru „Nestavební plán podél Vltavy“ (obdoba Donaukanal MA 19, ve Vídni) nebo zelené břehy. Mimo veřejný prostor řeší zeleň ateliér D3A a sdružení Pelčák a Müller Reimann za pomoci zelených vnitrobloků a zelených střech za účelem retence dešťové vody.

7. Diskuse

Lokalita Bubny-Zátory je příkladem dlouhotrvajícího a stále nedokončeného přestavbového projektu, který ovšem na území hl. m. Prahy není ojedinělý. Obdobný příkladem doposud nezrealizovaných projektů na plochách brownfields po bývalých železničních tratích a souvisejících zařízeních je například Nákladové nádraží Žižkov, nebo oblast v okolí Smíchovského nádraží. Kromě charakteru samotného území tyto celky spojuje jejich lokace v rámci širšího centra Prahy, ale taktéž nespočetný potenciál dané lokality, který je umocněn přítomností rozvinuté veřejné infrastruktury v přímé návaznosti.

Dlouhotrvající proces rozvoje území se odráží na změnách plánované koncepce, ale také na uplatňovaných principech řešení napříč generací řešitelů, kteří se na procesu rozvoje podíleli. Již ve 20. století ztratila lokalita větší část svého historického rázu, kdy byly demolicí odstraněny významné budovy tvořící charakter průmyslové oblasti. V roce 2015 byly srovnány se zemí také dílny nádraží, na které se dříve vztahovala památková ochrana. Částečně je tento trend odvrácení od minulosti možné sledovat i v rámci současných návrhů řešeného území, kdy je více zaměřena pozornost na ochranu charakteru a hodnot okolních lokalit, než v území samotném. V řešené lokalitě zbylo již jen málo původních míst, které je potřeba respektovat a zachovat. Kromě budovy bývalé elektrárny a historické vodárny v území zůstala budova nádraží Praha – Bubny, která je zároveň připomínkou nástupního místa deportace Židů do koncentračních táborů.

„Území Bubny-Zátory má v rámci města vynikající předpoklady rozvoje. Je zde celoměstská infrastruktura, (dvě zastávky metra), územím prochází významný kanalizační sběrač (i když potřebuje rekonstrukci), existují předpoklady pro dostatečné zásobování elektrickou energií, dovybavení teplovodem, napojení na městský komunikační okruh. Území má přímou vazbu na významné železniční trasy a výhledově na rychlodráhu na letiště“ (Maier, Řezáč, 2014, s. 1). Výše uvedený příklad demonstruje uvědomělost potenciálu řešené lokality, což obvykle nebývá předmětem rozporu. Dziomba (2006) ovšem konstatuje, že nadhodnocení lokality, a to včetně její tržní hodnoty, může vést k přehnanému očekávání od úspěšnosti projektu.

Doleželová (2018) ve své výzkumné práci sledovala implementaci požadavků udržitelného rozvoje v rámci nástrojů managementu velkých urbanistických projektů. Stanovené byly čtyři požadavky, které o udržitelném rozvoji vypovídají, a to sociální smíšenost, funkční smíšenost, urbanistická kvalita a ekologická řešení. Jedním ze zkoumaných přestavbových projektů byly také Bubny – Zátory. Ze závěru práce vyplynulo, že navzdory požadavku pražských rozvojových dokumentů na naplnění udržitelného rozvoje se v zadání přestavbového projektu požadavek na udržitelný rozvoj území neobjevil ani jeden.

Vzhledem k definici udržitelného rozvoje (kapitola 4. 1. 3.) je patrné, že přestavbový projekt Bubny – Zátory splňuje aspekt udržitelnosti alespoň vzhledem k primárnímu využívání přestavbové plochy, místo plochy rozvojové. Realizací výstavby na tomto řešeném území nebude docházet k záboru půdy a bude tak zachován případný prostor pro nové generace.

Veškeré výše zmíněné okolnosti je potřeba v průběhu celého přestavbového procesu brát v potaz. Špatným rozhodnutím může dojít k nenávratnému, nebo jen těžko odstranitelnému problému, který se stane dědictvím již zmíněné budoucí generace.

8. Závěr

V průběhu celé plánovací historie si všechny interesované sféry uvědomovaly cennost a potenciál řešeného území. Stavební uzávěra vydaná na základě zahrnutí lokality mezi Velká rozvojová území byla prostředkem k zabránění nejednotnému či nevhodnému rozvoji, který by nepodléhal komplexní rozvaze.

Doba plánovacího procesu byla prodloužena o řešené paralelní projekty dopravní infrastruktury, konkrétně vedení Severojižní magistrály, nebo varianty tras tunelového komplexu Městského okruhu (Blanka, Dana, Hana). Tyto stavby měly v té době vzhledem celoměstskému kontextu větší prioritu, než podoba samotného území. Pořizování územních studií či koncepčních návrhů území narušila i památková ochrana objektů v samotném řešeném území.

Důležitým okamžikem pro rozvoj řešené lokality byl také vstup investorů do území, kteří z podstaty vlastnictví pozemku vyvíjeli snahu o urychlení výstavbového procesu. I díky tomuto kroku se naskytly vyhlídky jiného využití ploch, než dosavadního drážního. Město ovšem prodejem pozemků v území ztratilo podstatnou část vlivu na podobu nově plánované městské čtvrti, přičemž jediným nástrojem, který městu zbyl, jsou nástroje územně plánovací. Nejednotná představa o vizi Bubnů – Zátor se projevila na neshodě mezi aktéry veřejné a soukromé sféry, která mnohdy proces pořizování vrátila zpět na začátek.

Tyto veškeré faktory se odrazily nejen na délce plánovací historie, která dodnes stále ještě není uzavřena, ale také na podobě studií a v nich uplatňovaných principech. Zachována zůstala myšlenka centrálního parku či odvod automobilové dopravy po městských třídách Argentinská a Bubenská. Změny jsou patrné v podobě zklidněného charakteru jižního nábreží, veřejného prostranství v okolí bývalé nádražní budovy Praha-Bubny, nebo ve vedení tramvajových tras. Za nepotřebné byly označeny dříve vymezené plochy občanské vybavenosti pro vysokoškolské vzdělávání.

Postupem času je však možné sledovat nárůst podlažnosti budov v rámci jednotlivých bloků, nebo růst hodnoty Hrubé podlažní plochy, která vypovídá o intenzitě využití území. Tento ukazatel může ovlivnit navýšení případné rentability realizovaných developerských projektů, ale také vzhledem k majetkové převaze soukromých subjektů oslabit možnosti spadající do sféry veřejného zájmu.

Přínosem bakalářské práce je vypracovaná plánovací historie řešeného přestavbového území, a to včetně rozvedení nejasných okamžiků či významných momentů ovlivňující vývoj plánovacího procesu. Další přidanou hodnotou této práce jsou také data z uskutečněných rozhovorů, která přinesla informace z jiného úhlu pohledu. Nicméně poznatky z těchto rozhovorů mohou být, vzhledem k nevoli některých oslovených aktérů účastnit se společné rozpravy, zkrácené. Komplexnost informací a obsáhlost práce však nebylo možné navýšit z důvodu zhoršené epidemické situace v souvislosti s přítomností viru SARS CoV – 2, která znemožnila návštěvu Archivu Institutu plánování a rozvoje Prahy. Důsledkem této skutečnosti je neúplnost výstupů z rozboru některých územních či urbanistických studií.

Práci popsané výsledky by bylo vhodné dále rozvézt v době, kdy bude již realizovaná výstavba developerských projektů v řešeném území a bude tak možné porovnat naplněnost urbanistických myšlenek a úspěšnost přestavbových projektů.

9. Zdroje

- ADAIR, A. ET AL., 1999: Globalization of Real Estate Markets in Central Europe. *European Planning Studies* 7(3). S. 295-305.
- ACHOUR, G., 2006: Úvěrové financování developerských projektů. *Realit*, č.7/2006, [online]. [cit. 23. 01. 2021]. Dostupné z: <http://www.glatzova.com/files/download/23_uverovani_0706_cs.pdf>.
- BERNARD, M a kol., 2018: Dlouhé povolování výstavby v Česku. [online]. [cit. 22. 10. 2020]. Dostupné z: <<https://arnika.org/dlouhe-povolovani-vystavby-v-cesku-data-praxe-a-nova-legislativa/download/analyza-2>>.
- ČÁPOVÁ, J., 2012: Vyhodnocení udržitelného rozvoje území (VURÚ) a metodické možnosti jeho uplatnění v praxi. [online]. [cit. 11. 10. 2020]. Dostupné z: <http://www.regionalnirozvoj.eu/sites/regionalnirozvoj.eu/files/clanek_capova.pdf>.
- ČTK, BERNÝ, A., 2013: Praha změní územní plán Buben. Určí, co na sto hektarech stavět. [online]. [cit. 22. 03. 2021]. Dostupné z: <https://www.idnes.cz/praha/zpravy/zmena-uzemniho-planu-nadrazi-bubny.A130124_115729_praha-zpravy_ab>.
- DOLEŽELOVÁ, L., 2018: Vliv neoliberalizmu a tradic evropského města na proměny managementu velkých urbanistických projektů v západoevropských a postsocialistických městech. *Geografie* 123(4). 2018:529-552
- DOSTÁLOVÁ, M., 2016: Možnost regenerace brownfield. Brno, [online]. [cit. 11. 10. 2020]. Dostupné z: <<https://core.ac.uk/reader/44396840>>.
- DOUŠOVÁ, A., 2015: Proměna nádraží Praha-Bubny v průběhu času a kultury. [online]. [cit. 06. 02. 2021]. Dostupné z: <https://dspace.cuni.cz/bitstream/handle/20.500.11956/84043/BPTX_2010_2_11210_0_286884_0_112403.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.
- DVOŘÁK, Z., 2016: Velké developerské projekty na území města Brna. [online]. [cit. 23. 01. 2021]. Dostupné z: <<https://www.pf.jcu.cz/structure/departments/kge/upload/files/Dvorak.pdf>>.
- DZIOMBA, M., 2006: Grossprojekte auf innerstädtischen Brachflächen. Revitalisierungs- und Vermarktungsprozesse und ihr Einfluss auf den Projekterfolg. *Berichte zur deutschen Landeskunde* 80(1). S. 65-84.
- DZIOMBA, M., 2008: Urban-Renaissance-Großprojekte in Stadthäfen, Komplexe Herausforderung für die öffentliche Hand durch ambitionierte „New Downtowns“ in hochwertiger Wasserlage. *Standort – Zeitschrift für Angewandte Geographie*. 32. S. 45–50.
- HLAVÁČEK, P., ŠAJTAR, M., 2015: Kdo staví město: Povaha a charakteristiky účastníků procesů. [online]. [cit. 24. 10. 2020]. Dostupné z: <<https://vp.fa.cvut.cz/wp-content/uploads/D13.pdf>>.
- HUNING, S, PETERS, D., 2003: Mega – projekte und Stadtentwicklung. *planungsrundschau*. 8. S. 5–14.

- JABAREEN, Y. R., 2006: Sustainable Urban Forms. Their Typologies, Models, and Concepts. *Journal of Planning Education and Research* 26. S. 38-52
- JUNGMANN, J., 2014: Holešovice – Bubny v objetí Vltavy. Muzeum hlavního města Prahy, ISBN 978-80-87828-11-3
- KADEŘÁBKOVÁ, J., PEKOVÁ, J., 2012: Územní samospráva – udržitelný rozvoj a finance. 1. vydání., Praha: Wolters Kluwer ČR, [online]. [cit. 26. 10. 2020]. Dostupné z: <https://obalky.kosmas.cz/ArticleFiles/186792/auto_preview.pdf/FILE/Uzemni-samosprava-udrzitelny-rozvoj-a-finance_Ukazka.pdf>.
- KARÁSEK, R., 2018: Developerský projekt výstavby bytového domu v Praze. Brno, [online]. [cit. 22. 03. 2021]. Dostupné z: <https://www.vutbr.cz/www_base/zav_prace_soubor_verejne.php?file_id=174710>
- KŘÍŽ, J., 2014: Financování developerských projektů. Praha, [online]. [cit. 09. 10. 2020]. Dostupné z: <https://is.ambis.cz/th/vtoea/Diplomova_prace_Jan_Kriz.pdf>.
- KUBEČKA, K., a kol., 2017: Analýza území Brownfields bývalého dolu Heřmanice pro tvorbu bezpečného území města. [online]. [cit. 25. 10. 2020]. Dostupné z: <http://www.regionalnirozvoj.eu/sites/regionalnirozvoj.eu/files/07_sdg11_kubecka_a_kol_analyza_uzemi_brownfieldu.pdf>.
- IPR PRAHA, 2012: Velká rozvojová území a velká území rekreace. [online]. [cit. 25. 10. 2020]. Dostupné z: <<https://www.iprpraha.cz/clanek/65/velka-rozvojova-uzemi-a-velka-uzemi-rekreace>>.
- IPR PRAHA, 2014: UAP Praha/2014, 200 – Město. [online]. [cit. 29. 01. 2021]. Dostupné z: <https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/soubory/data/uap2014/200_mesto.pdf>.
- IPR PRAHA, 2018a: Textová část Metropolitního plánu. [online]. [cit. 23. 10. 2020]. Dostupné z: <https://plan.iprpraha.cz/uploads/assets/prohlizeni/zavazna-cast/textova-cast/TZ_00_Textova_cast_Metropolitniho_planu.pdf>.
- IPR PRAHA, 2018b: Územní plán sídelního útvaru hlavního města Prahy schválený usnesením č. 10/05 Zastupitelstva hl. m. Prahy ze dne 9. 9. 1999, v platném znění po změně Z 2832/00 vydané opatřením obecné povahy č. 55 z roku 2018. [online]. [cit. 23. 10. 2020]. Dostupné z: <https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/up/opp_55_z_2832_2018_web.pdf>.
- IPR PRAHA, 2019: Platné Zásady územního rozvoje Hl. m. Prahy (právní stav k 29. 5. 2019). [online]. [cit. 29. 01. 2021]. Dostupné z: <https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/zur/pravni_stav_k_29.5.2019_a_ktualizaci_c3.pdf>.
- KUČEROVÁ, M., 2010: Stát a územní samospráva. [online]. [cit. 20. 10. 2020]. Dostupné z: <https://dk.upce.cz/bitstream/handle/10195/37514/Ku%20a%20derov%20a1M_St%20a1%20a_RC_2010.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.
- MAIER, K., ŘEZÁČ, V., 2006: Ekonomika v území. Urbanistická ekonomika a územní rozvoj. Nakladatel ČVUT, ISBN 80-01-03447-X.

- MAIER, K., ŘEZÁČ, V, 2014: Metodika zadávání územních plánů – Procesy. [online]. [cit. 21. 11. 2020]. Dostupné z: <https://vp.fa.cvut.cz/wp-content/uploads/2013/09/T05_Maier_Procesy_2_pripad_150dpi.pdf>.
- MAIER, K., a kol., 2012: Udržitelný rozvoj území. Praha: Grada, ISBN 978-80-247-4198-7.
- MAIER, K., 2005: Možnost využití nástrojů územního plánování. [online]. [cit. 23. 10. 2020]. Dostupné z: <http://urrlab.cz/sites/default/files/sykora_l._temelova_j._eds._2005_prevence_prostrove_segregace.pdf#page=44>.
- MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ, 2020: Politika územního rozvoje České republiky (ve znění závazném od 11.9.2020). Praha, Brno, [online]. [cit. 29. 01. 2021]. Dostupné z: <https://www.mmr.cz/getmedia/52e3ee53-3c85-44ad-bcd5-d772f2acfa0/PUR_CR_ve-zneni-zavaznem-od-11_9_2020_brozura_CZ_final.pdf.aspx>.
- MINISTERSTVO PRŮMYSLU A OBCHODU, 2008: Národní strategie regenerace brownfieldů., [online]. [cit. 25. 10. 2020]. Dostupné z: <<https://docplayer.cz/3010978-Narodni-strategie-regenerace-brownfieldu.html>>.
- MINISTERSTVO PRŮMYSLU A OBCHODU, 2019: Národní strategie regenerací brownfieldů 2019-2024. [online]. [cit. 25. 10. 2020]. Dostupné z: <<https://www.mpo.cz/assets/cz/podnikani/dotace-a-podpora-podnikani/podpora-brownfieldu/2019/8/NSRB-2019-2024.pdf>>.
- MORKUS, J., 2012: Teze dizertační práce – Územní studie v podmínkách Prahy se zaměřením na řešení urbanistické koncepce. [online]. [cit. 24. 10. 2020]. Dostupné z: <<http://www.morkus.wz.cz/US.html>>.
- NEJVYŠŠÍ SPRÁVNÍ SOUD, 2009: Územní plánování: politika územního rozvoje; opatření obecné povahy. [online]. [cit. 26. 10. 2020]. Dostupné z: <http://www.nssoud.cz/main2col.aspx?cls=EvidencniListVety&evl_id=9493&menu=266>.
- NETÍKOVÁ, K., 2018: Problematika brownfields z pohledu jejich bezpečnostních rizik pro územní rozvoj v ORP Slaný. [online], [cit. 25. 10. 2020]. Dostupné z: <http://www.regionalnirozvoj.eu/sites/regionalnirozvoj.eu/files/04_netikova_hodnoceni_brownfields.pdf>.
- PRANEVSKÝ, L., 2007: Analýza a řízení developerského projektu. [online]. [cit. 28. 01. 2021]. Dostupné z: <https://theses.cz/id/qug2hk/downloadPraceContent_adipldno_3542>.
- SASÍNOVÁ, Z., 2018: Návrat investic do developerského projektu v Brně Žabovřeskách. Brno [online]. [cit. 22. 03. 2021]. Dostupné z: <https://www.vutbr.cz/www_base/zav_prace_soubor_verejne.php?file_id=174005>.
- SKALICKÝ, M., 2013: Řízení developerských projektů. [online]. [cit. 23. 01. 2021]. Dostupné z: <<https://core.ac.uk/reader/30304220>>.
- SCHNEIDEROVÁ, N., 2020: Přeměna brownfields na zeleň: zahraniční praxe a implikace pro Brno, [online]. [cit. 23. 10. 2020]. Dostupné z: <https://is.muni.cz/th/abumc/Plny_text_prace.pdf>.

SKLENIČKA, J., 2003: Základy krajinného plánování. Praha, Skleničková Naděžda, ISBN 80-903206-1-9.

STARÁ, D., 2017: Základy ekonomických teorií. Praha: Česká zemědělská univerzita v Praze Provozně ekonomická fakulta, ISBN 978-80-213-2678-1.

STEFAN, L., 2013: Návrh postupu provádění definitivního ostění. [online]. [cit. 06. 02. 2021]. Dostupné z: <https://dspace.vsb.cz/bitstream/handle/10084/97962/STE0156_HGF_N2111_2101T008_2013.pdf?sequence=1>.

SURM MHMP, 2002: Zadávací dokumentace pro výběr zpracovatele urbanistické studie Holešovice Bubny – Zátory. Praha, [online]. [cit. 23. 10. 2020]. Dostupné z: <http://servis.prahamesto.cz/uzplan/extranet/dokumenty/severozapad/zad_Hol_Bub.htm>.

SÝKORA, L., 2002: Suburbanizace a její důsledky: výzva pro výzkum, usměrňování rozvoje území a společenskou angažovanost. [online]. [cit. 26. 10. 2020]. Dostupné z: <https://web.natur.cuni.cz/~ksgrsek/sykora/pdf/Sykora_2002_Suburbanizace%20a%20jeji%20dusledky_In_Sykora_Suburbanizace.pdf>.

ŠATRA, J., 2010: Energie ze zemědělské půdy. Praha, [online]. [cit. 25. 09. 2020]. Dostupné z: <<https://dspace.cuni.cz/bitstream/handle/20.500.11956/31725/120007856.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>.

THE WORLD COMMISSION ON ENVIRONMENT AND DEVELOPMENT, 1987: Our common future. New York : Oxford University Press, 1987. 0-19-282080-X

TEMELOVÁ J., NOVÁK J., 2007: Z průmyslové čtvrti na moderní městské centrum: Proměny ve fyzickém funkčním prostředí v centrálního Smíchova. [online]. [cit. 26. 10. 2020]. Dostupné z: <http://urrlab.cz/sites/default/files/temelova_j._novak_j._2007_z_prumyslove_ctvrti_na_moderni_mestske_centrum_promeny_ve_fyzickem_a_funkcnim_prostredi_centralniho_smichova.pdf>.

ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE, 2007: B KONCEPCE ÚZEMNÍHO ROZVOJE ČESKÉ REPUBLIKY. [online]. [cit. 20. 10. 2020]. Dostupné z: <<https://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/kapitolaB/B1-20101021.pdf>>.

VOTOČEK, J., 2011: Řešení problematiky brownfields. Ostrava, [online]. [cit. 25. 10. 2020]. Dostupné z: <<http://dspace.vsb.cz/handle/10084/90351>>.

RÁTHOVÁ, A., 2017: Role aktérů územního rozvoje při regeneraci brownfields na území dolních Holešovic a dolní Libně. [online]. [cit. 23. 10. 2020]. Dostupné z: <https://dspace.cuni.cz/bitstream/handle/20.500.11956/85123/DPTX_2014_1_11310_0_453476_0_159834.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

ROVENSKÁ, L., 2010: Financování developerského projektu. [online]. [cit. 28. 01. 2021]. Dostupné z: <<https://dspace.vutbr.cz/bitstream/handle/11012/15131/final-thesis.pdf?sequence=6&isAllowed=y>>.

RŮŽIČKA, K., 2012: Role občana v plánování rozvoje našich sídel. [online]. [cit. 20. 10. 2020]. Dostupné z: <<http://www.regionalnirozvoj.eu/201201/role-obcana-v-planovani-rozvoje-nasich-sidel>>.

Vyhláška č. 33/1999 Sb. hl. m. Prahy. 1999, [online]. [cit. 26. 10. 2020]. Dostupné z: <https://www.praha.eu/jnp/cz/test/vyhledavani_v_pravnich_predpisech/rok_1999-vyhlaska_cislo_33_ze_dne_26_10_1999.html>.

Zákon č. 128/2000 Sb., Zákon o obcích (obecní zřízení), v platném znění

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

Zákon č. 334/1992 Sb., Zákon České národní rady o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění

Studie a odborné posudky

D. A. Studio, 1994: Urbanistická studie Generel Vltavy. [online]. [cit. 21. 03. 2021]. Dostupné z: <https://ondrejbenes.blogspot.com/2015/03/blog-post_56.html>.

Ing. arch. Jiří Gřegořčík, 1998: Urbanistická studie Praha Holešovice – Bubny. [online]. [cit. 21. 03. 2021]. Dostupné z: <<https://www.fa.vutbr.cz/home/kopacik/str4.html>>.

Cigler Marani Architects a.s., 2008: Územní plán Bubny – Zátory, studie. [online]. [cit. 21. 03. 2021]. Dostupné z: <<https://www.ciglermarani.cz/uzemni-plan-bubny-zatory>>.

Atelier FNA, 2008: Územní studie drážních ploch v oblasti Holešovice Bubny – Zátory (varianty A, B). [online]. [cit. 21. 03. 2021]. Dostupné z: <http://atelier-fna.cz/old/0prezentace/2008%20Bubny%20Stavebnictvi%2002_08.pdf>.

Atelier FNA, 2008: Nádraží Holešovice, severní segment VRÚ Bubny – Zátory, územní a dopravní studie. [online]. [cit. 21. 03. 2021]. Dostupné z: <<http://www.atelier-fna.cz/blog/projekty/nadrazi-holesovice-severni-segment-vru-bubny-zatory/>>.

Atelier FNA, 2011: Územní studie VRÚ Holešovice Bubny-Zátory. [online]. [cit. 21. 03. 2021]. Dostupné z: <http://atelier-fna.cz/old/urb_bubny_overeni.htm>.

CMC ARCHITECTS, 2013: Urbanistická studie PRAHA HOLEŠOVICE – BUBNY. Zdroj: IPR Praha

CMC Architects, 2014: Územní studie VRÚ Holešovice Bubny – Zátory. Zdroj: IPR Praha.

Pelčák a partner architekti – Müller Reimann Architekten, 2020: ÚZEMNÍ STUDIE HOLEŠOVICE–BUBNY–ZÁTORY. [online]. [cit. 21. 03. 2021]. Dostupné z: <<https://www.iprpraha.cz/bubny>>.

CMC Architects, 2017: KONCEPCE URBÁNNÍHO ROZVOJE HOLEŠOVIC (HOLEŠOVICE – BUBNY – ZÁTORY). [online]. [cit. 21. 03. 2021]. Dostupné z: <https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/obecne/cmc_hob_prezentace.pdf>.

D3A, 2017: KONCEPCE URBÁNNÍHO ROZVOJE HOLEŠOVIC. [online]. [cit. 21. 03. 2021]. Dostupné z: <https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/kps/Bubny/d3a_171006_hb_posudek.pdf>.

Gabu Heindl Architektur Staedtebau, 2017: KONCEPT OF URBAN DEVELOPMENT OF HOLEŠOVICE (HOLEŠOVICE – BUBNY – ZÁTORY). [online]. [cit. 21. 03. 2021]. Dostupné z: <https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/obecne/heindl_bubny_study_gabu_heindl_architektur.pdf>.

Pelčák a partner architekti, 2017: KONCEPCE URBÁNNÍHO ROZVOJE HOLEŠOVICE (HOLEŠOVICE – BUBNY – ZÁTORY). [online]. [cit. 21. 03. 2021]. Dostupné z: <<https://www.iprpraha.cz/bubny>>.

Thomas Müller, Ivan Reinmann Architekten, 2017: Konzeption der urbanen Entwicklung von Holesovice. [online]. [cit. 21. 03. 2021]. Dostupné z: <<https://www.iprpraha.cz/bubny>>.

Rozhovory

Rozhovor č. 1 – Ing. arch. Jan Cach

Rozhovor č. 2 – Ing. arch. Jaroslav Zima

Rozhovor č. 3 – Ing. arch. Miroslava Zadražilová Ph. D.

Rozhovor č. 4 – Ing. arch. Lada Kolaříková a Ing. arch. Michal Bartošek

10. Seznam obrázků

Obrázek 1: Vymezení řešeného území21
MHMP Odbor územního rozvoje, 2018: Zadání územní studie Holešovice Bubny - Zátory. [online]. [cit. 07. 03. 2021]. Dostupné z: <https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/zadani_uzemni_studie.pdf>.

Obrázek 2: Majetkoprávní vztahy.....23
IPR Praha, 2021: Majetkoprávní vztahy. [online]. [cit. 14. 03. 2021]. Dostupné z: Majetkoprávní vztahy (iprpraha.cz).

Obrázek 3: Legenda k majetkoprávním vztahům23
IPR Praha, 2021: Majetkoprávní vztahy. [online]. [cit. 14. 03. 2021]. Dostupné z: Majetkoprávní vztahy (iprpraha.cz).

Obrázek 4: Výřez z Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy27
IPR Praha, 2021: Výkresy územního plánu. [online]. [cit. 07. 03. 2021]. Dostupné z: <<https://app.iprpraha.cz/apl/app/vykresyUP/>>.

Obrázek 5: Generel Vltavy29
Ateliér Beneš, 2015: Generel Vltavy. [online]. [cit. 07. 03. 2021]. Dostupné z: <https://ondrejbenes.blogspot.com/2015/03/blog-post_56.html>.

Obrázek 6: Studie – Gřegorčík.....29
CMC Architects, 2017: KONCEPCE URBÁNNÍHO ROZVOJE HOLEŠOVIC (HOLEŠOVICE - BUBNY - ZÁTORY). [online]. [cit. 21. 03. 2021]. Dostupné z: <https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/obecne/cmc_hob_prezentace.pdf>.

Obrázek 7: Studie: atelier FNA - varianta A30
Atelier FNA, 2008: Varianty územní studie drážních ploch v oblasti Holešovice Bubny-Zátory. [online]. [cit. 21. 03. 2021]. Dostupné z: <http://atelier-fna.cz/old/0prezentace/2008%20Bubny%20Stavebnictvi%2002_08.pdf>.

Obrázek 8: Studie – atelier FNA – varianta B.....	30
Atelier FNA, 2008: Varianty územní studie drážních ploch v oblasti Holešovice Bubny-Zátory. [online]. [cit. 21. 03. 2021]. Dostupné z: < http://atelier-fna.cz/old/0prezentace/2008%20Bubny%20Stavebnictvi%2002_08.pdf >.	
Obrázek 9: Studie – CMA	31
CMC Architects, 2017: KONCEPCE URBÁNNÍHO ROZVOJE HOLEŠOVIC (HOLEŠOVICE - BUBNY - ZÁTORY). [online]. [cit. 21. 03. 2021]. Dostupné z: < https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/obecne/cmc_hob_prezentace.pdf >.	
Obrázek 10: Studie – atelier FNA (2011)	31
Atelier FNA, 2011: VRÚ Holešovice Bubny-Zátory, studie ověření zásad rozvojové plochy. [online]. [cit. 21. 03. 2021]. Dostupné z: < http://atelier-fna.cz/old/urb_bubny_overeni.htm >.	
Obrázek 11: Studie – CMC Architects.....	33
CMC Architects, 2014: Územní studie VRÚ Holešovice Bubny – Zátory. Zdroj: IPR Praha.	
Obrázek 12: Studie – Pelčák a partner architekti – Müller Reimann Architekten	35
Pelčák a partner architekti – Müller Reimann Architekten, 2020: ÚZEMNÍ STUDIE HOLEŠOVICE–BUBNY–ZÁTORY. [online]. [cit. 21. 03. 2021]. Dostupné z: < https://www.iprpraha.cz/bubny >.	
Obrázek 13: Odborný posudek – CMC Architects.....	36
CMC Architects, 2017: KONCEPCE URBÁNNÍHO ROZVOJE HOLEŠOVIC (HOLEŠOVICE - BUBNY - ZÁTORY). [online]. [cit. 21. 03. 2021]. Dostupné z: < https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/obecne/cmc_hob_prezentace.pdf >.	
Obrázek 14: Odborný posudek – D3A	37
D3A, 2017: KONCEPCE URBÁNNÍHO ROZVOJE HOLEŠOVIC. [online]. [cit. 21. 03. 2021]. Dostupné z: < https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/kps/Bubny/d3a_171006_hb_posudek.pdf >.	
Obrázek 15: Odborný posudek – Gabu Heindl Architektur Staedtebau.....	38
Gabu Heindl Architektur Staedtebau, 2017: CONCEPT OF URBAN DEVELOPMENT OF HOLEŠOVICE (HOLEŠOVICE – BUBNY – ZÁTORY). [online]. [cit. 21. 03. 2021]. Dostupné z: < https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/obecne/heindl_bubny_study_gabu_heindl_architektur.pdf >.	
Obrázek 16: Odborný posudek – Pelčák a partner architekti	39
Pelčák a partner architekti, 2017: KONCEPCE URBÁNNÍHO ROZVOJE HOLEŠOVICE (HOLEŠOVICE - BUBNY - ZÁTORY). [online]. [cit. 21. 03. 2021]. Dostupné z: < https://www.iprpraha.cz/bubny >.	
Obrázek 17: Odborný posudek – Thomas Müller, Ivan Reinmann Architekten	40
Thomas Müller, Ivan Reinmann Architekten, 2017: Konzeption der urbanen Entwicklung von Holesovice. [online]. [cit. 21. 03. 2021]. Dostupné z: < https://www.iprpraha.cz/bubny >.	

11. Seznam tabulek

- Tabulka č. 1: Autor práce, Starší studie
- Tabulka č. 2: Autor práce, Seznam rozhovorů
- Tabulka č. 3: Autor práce, Hrubá podlažní plocha a podíl bydlení

12. Seznam příloh

Příloha č. 1: Rozhovory

Rozhovor č. 1 – Ing. arch. Jan Cach

1. Jak byste charakterizoval svojí roli v procesu přípravy výstavby na transformačním území Bubny-Zátory v Praze?
V procesu přípravy výstavby transformačního území Bubny-Zátory jsem pořizovatel. Na odboru, který zde vznikl v roce 2017, působím ve vedoucí funkci už od jeho počátku, tedy již čtvrtým rokem.
2. Počátek plánovací historie lokality Bubny-Zátory sahá do 70. let 20. století, kdy se z ní stal brownfield. Ve své práci jsem na základě klíčových vnějších vlivů, které mohly přistup k přípravě výstavby na tomto území významně proměnit, identifikoval pět různých fází. Jedná se o tato období:
 - a. Do roku 1989 – konec socialismu a centrálně řízeného státu/plánování
 - b. 1990 – 1999 – období celkových společensko-ekonomických změn a tvorby nového územního plánu
 - c. 1999 – 2006 – období s novým územním plánem, ve kterém bylo stanoveno VRÚ
 - d. 2006 – 2018 – stále platný stejný územní plán, rozhodování a plánování však probíhá podle nové legislativy
 - e. Po roce 2018 – nejaktuálnější stav příprav, práce na zatím poslední studii

Považujete také tyto fáze za podstatné a odlišitelné?

Dotazovaný s fázemi souhlasí a doporučuje mi tuto otázku položit zástupcům z IPR Praha.

Jakým způsobem mohly popsané klíčové okamžiky proces příprav ovlivnit?
Před rokem 1989 bylo území považováno jako kolejště -> drážní prostor, který nikdo nepovažoval za problém. Za kapitalismu se tyto pozemky rozprodali a začalo se hledat řešení jejich podoby.

Případně jaké další okamžiky podle Vás mohly být důležité a proč?
Kromě zmíněných klíčových vlivů je to jistě vstup investorů do území, kteří za pomoci svých m² byli hnacím motorem tím, že začali tlačit. Pozitivní v tu dobu byla myšlenka, že území již nebude jen kolejště. Negativní byl nátlak jednotlivých investorů, kteří chtěli realizovat své projekty co nejdříve.

3. Můžete se vyjádřit k tomu, jak zhruba probíhal a jak se vyvíjel proces pořizování v těchto fázích, případně se zaměřením na ty fáze nejmladší

(zejména po roce 2000)?

Dotazovaný mi doporučuje tuto otázku položit zástupcům z IPR Praha.

4. Jaký je podle vás, z pohledu pořizovatele, důvod, že doposud žádná z mnoha již zpracovaných studií nebyla schválena jako neopomenutelný podklad pro rozhodování v území tak, aby mohla být odstraněna de facto stavební uzávěra VRÚ?
V Praze nebyl ukotven přístup k těmto plochám. Počátek změny byl zaznamenán s příchodem paní Kolínské, která se začala transformačními plochami zabývat. Po deseti letech už byl zřejmý jednotný přístup k tomuto území.
5. V jakém stavu/fázi je pořizování nejaktuálnější územní studie? Má tato studie ambici a naději na to, aby dala území konečný plánovací podklad a stavební uzávěru VRÚ odstranila?
Aktuální studie je ve fázi před vložení do registrace v Brně, kde bude evidovaná jako podkladová studie k rozhodování v území. Tak by se mohlo stát v lednu 2021. Poté budeme sledovat, jestli bude sejmuta stavení uzávěra rovnou, nebo se počká na další dokumentaci. Následně bude řešená změna územního plánu, která potrvá jeden až dva roky. Poté se práce vrátí nad územní studii, která může být podkladem regulačního plánu, ÚPČP, či další studie.
6. Jak probíhá a jak je náročná koordinace různých projektů, které s plánováním nové výstavby souvisejí, případně ji podmiňují (např. filharmonie na Vltavské, či modernizace železniční tratě)?
Bez koordinace by samotný proces nebyl reálný a neměl by ani cenu. Se všemi se vídám a pravidelně a projekty projednávám. Na základě těchto projednávání jsou získávané další podněty k samotné územní studii a díky nim je studie zkoumaná i ve větší podrobnosti.
7. Jak je možné, že přes stavební uzávěru a neschválenou studii, která by dávala rámec celému území, jsou již v běhu realizace některých dílčích projektů v území (Památník ticha; výstavba za nádražím Holešovice u Vltavy)?
Tyto plochy jsou v rámci ÚS označené šrafou a jejich podoba bude řešena samostatnou soutěží, která se ovšem kryje s ÚS. Další drobnější úpravy a stavby, které nenarušují koncepci a nemění dopravní řešení území, probíhají pomocí výjimky ze stavební uzávěry.
8. Představení dotazovaného a jeho práce
 - a. Pořizovatel
 - b. Od roku 2017 vedoucí odboru
9. Historie
 - a. Fáze I.
 - i. Před rokem 1989 – území považováno za kolejiště
 - b. Fáze II.
 - i. Rozprodání pozemků
 1. (+) plnohodnotnější území

- 2. (+) tlak na urychlení proces
- 3. (-) před koupí pozemků jim bylo naslibováno nemožné
- ii. Strach o jiná území (VRÚ nepřipustné)
- c. Fáze IV.
 - i. Změna přístupu k transformačním plochám
 - 1. Petra Kolínská
- d. Fáze V.
 - i. ÚS současně před vložením do evidence
 - ii. Dále ÚS usne + výsledek se promítne do ÚP
 - iii. Odhadem za 4 roky se práce nad ÚS vrátí

10. Další

- a. IPR = jeden ze zpracovatelů
- b. Výjimka ze stavební uzávěry – pro udělení projekt nesmí
 - i. Narušit dopravní řešení
 - ii. Nenabourá koncepci území
 - iii. Přesahovat blok
- c. Koordinace projektů
 - i. Projekty řešené samostatnou soutěží, která je v souladu s ÚS
 - ii. Bez koordinace projektů by pořizování ÚS nemělo smysl
 - iii. Díky koordinaci se projednávají větší podrobnosti

Rozhovor č. 2 – Ing. arch. Jaroslav Zima

1. Zabývá se váš ateliér v současnosti nějakou formou územím Bubny – Zátory? Z jaké pozice a pohnutek se odvíjejí Vaše znalosti o území?
Činnost zakončila koncepcie urbánního rozvoje území. V rámci tohoto území jsme pracovali nad návrhem Filharmonie (únor 2018).
2. Počátek plánovací historie lokality Bubny-Zátory sahá do 70. let 20. století, kdy se z ní stal brownfield. Ve své práci jsem na základě klíčových vnějších vlivů, které mohly přístup k přípravě výstavby na tomto území významně proměnit, identifikoval pět různých fází. Jedná se o tato období:
 - a. Do roku 1989 – konec socialismu a centrálně řízeného státu/plánování
 - b. 1990 – 1999 – období celkových společensko-ekonomických změn a tvorby nového územního plánu
 - c. 1999 – 2006 – období s novým územním plánem, ve kterém bylo stanoveno VRÚ
 - d. 2006 – 2018 – stále platný stejný územní plán, rozhodování a plánování však probíhá podle nové legislativy
 - e. Po roce 2018 – nejaktuálnější stav příprav, práce na zatím poslední studii

Zdají se Vám tyto fáze také rozlišitelné a nosné, případně jaké další okamžiky považujete pro vývoj tohoto území za důležité a proč?

Doba tak šla. Za dob Bolševika byly pro území připravované rozvojové plány a konaly se urbanistické soutěže.

3. Máte přehled o tom, jak se vyvíjel náhled architektů a investorů na území v daných fázích? Mohl byste mi ho ve stručnosti popsat?

Pozemky se prodaly soukromníkům bez představy města, čímž nad nimi ztratili kontrolu. Dobrým počinem byla stavební uzávěra.

4. Při jaké příležitosti a s jakými myšlenkami (návrhu, realizace) jste Vy (ať už oficiálně, či neoficiálně) vstoupil do území? Měl jste zde před územní studií pro IPR Praha, nad kterou pracoval v letech 2016 - 2018 váš ateliér, jinou pracovní zkušenost?
První pracovní zkušenost byla spojená s Generelem Vltavy (1994), kdy Útvar hlavního architekta, chtěl vědět, co s Vltavou. Současně se musela řešit dopravní infrastruktura, či vhodné umístění mostů. Dále jsme se podíleli na výzkumném úkolu Prahy (Metodika zadávání územních plánů, 2014) na základě kterého jsme byli vybráni ke zpracování odborného posudku na území Bubny – Zátory.
5. Jaké vidíte silné a slabé stránky vašeho přístupu k území (návrh 2017), třeba v kontextu jiných zpracovaných studií? Je možné z Vašeho pohledu jednotlivé zpracované studie a přístupy k území mezi sebou porovnat? Jaké jsou mezi nimi rozdíly?
V lidech hledá něco lepšího. Za svými návrhy si stojím. Problémem je, že nejdříve návrh řeší dopraváci a poté až architekti. My jsme se vždy snažili strukturu města řešit společně s dopravou.
6. Jaký je podle vás důvod, že doposud žádná z mnoha již zpracovaných studií nebyla schválena jako neopomenutelný podklad pro rozhodování v území tak, aby mohla být odstraněna de facto stavební uzávěra VRÚ?
Klíčem k území je řešení doprava. Nejvíce našlápnuto měl Máslo, který řešil i technickou infrastrukturu, Praha 7 však s jeho návrhem nesouhlasila.

- Představení dotazovaného a jeho práce
 - 1994 – Generel Vltavy
 - 2014 – Výzkumný úkol -> Jehlík
 - 2017 – Koncepce urbánního rozvoje
 - V lidech hledá něco lepšího
 - Zachovává výšku arkýřů, vyvážená bloková zástavba
 - Nároží není akcent
 - 2018 – Koncepce Filharmonie
 - V současnosti již ateliér území neřešila
- Historie
 - Fáze I.
 - Urbanistické soutěže
 - Rozvoje plány za dob Bolševika
 - 60. – 70. léta -> plán zbourat nádraží Praha – Bubny + propojit Hlávkův most a most Barikádníků
 - ZÁKOS
 - Generel Vltavy = útvar hl. architekta chtěl vědět co s Vltavou
 - Muselo se řešit současně s dopravní infrastrukturou
 - Vhodné nalezení míst pro mosty

- 1994 -> optimistická doba -> „mysleli jsme si, že to půjde“
- Fáze II.
 - Železnice rozprodala pozemky soukromníkům
 - Stát/město ztratilo kontrolu nad tímto územím
- Fáze III.
 - Stavební uzávěra => dobrý počín
- Fáze IV.
 - Angažovanost Hudečka -> Výzkumný úkol Prahy
 - Máslova studie měla nejvíce našlápnuto
 - Městská část Praha 7 s ní nebyla spokojena
- Fáze V.
 - Není dostatečná kapacita na zrealizování filharmonie, která by mohla konkurovat světovým dominantám
 - Podoba železnice již zakomponovaná do zadání ÚS
- Další
 - Nekooperace řešitelů
 - Nejdříve řeší odborníci dopravu, poté až architekti návrh
 - Práce by měly probíhat současně

Rozhovor č. 3 – Ing. arch. Miroslava Zadražilová Ph. D.

1. Jak byste charakterizovala svojí roli v procesu přípravy výstavby na transformačním území Bubny-Zátory v Praze?
Jsem vedoucí projektu Bubny – Zátory v rámci Pelčák a partner architekti.
2. Práce vašeho ateliéru nad současnou územní studií začali v roce 2014, kdy jste byli IPRem vyzváni ke zpracování koncepce urbánního rozvoje tohoto území. Zabýval se váš ateliér nad tímto územím při jiné příležitosti dříve?
Náš ateliér se před projektem Bubny – Zátory zabýval projektem Císařský ostrov (2015), který je nedaleko od tohoto území.
3. Byla práce vašeho ateliéru projednávána s investory? Popřípadě jaká je jejich vize o území?
Územní studie se podle zákona projednávat nemusí. ÚZR vedl projednání jako při pořizování regulačního plánu. Projednání samostatně s vlastníky vedl IPR Praha.
4. Do jaké míry, a jak probíhala spolupráce s paralelními projekty (modernizace železnice, Vltavská filharmonie)?
Všechny zmíněné projekty probíhají koordinovaně. Koordinace probíhala i s projekty soukromých investorů. Pokud byly dobré, tak jsme je respektovali.
5. S jakými dalšími projekty, či subjekty probíhala koordinace řešeného návrhu?
S těch největších bych zmínila třeba železniční stanici Bubny, Památník ticha, či Projekt na Argentinské. Přibližně jich bylo asi 30. Jejich souhrn je možné nalézt v čistopisu, který je volně přístupný na stránkách IPRu.

6. Jaká je koncepce současného návrhu a v čem se případně liší od návrhu předchozího?

Základní koncepce se nezměnila – hlavním cílem je propojit území a vytvořit polyfunkční městskou čtvrť. Hranice čtvrtí Bubny a Holešovice nebude koncipována a vnímána jako dopravní koridor, ale jako kvalitní městský prostor s mimořádným významem – městský park. Hranice totiž není jenom něco, co různá území od sebe odděluje, nýbrž může dané lokality s různým charakterem spojovat. Základní kostra městské struktury musí být přitom tak jednoduchá a robustní, aby zůstala životaschopná během vývoje území po desetiletí. Nová organizace oblasti vyžaduje nový koncept dopravy. Pro prostorové a funkční spojení čtvrtí Bubny a Holešovice je důležitá polarita subcenter obou nádraží, proto je podobně jako u nádraží Praha Bubny okolí nádraží Holešovice koncipováno jako charakteristický celek s náměstím, které působí jako prostorové těžiště pro blízké okolí.

7. Do jaké míry jsou určující majetkoprávní vztahy pro koncepci území? Jsou pro ně velmi podstatné. Bez nich nelze totiž cokoliv udělat. Zajištění dohody bylo nutné.

Představení dotazovaného a jeho práce

- Vedoucí projektu
- Práce nad projekty v blízkosti řešeného území (Císařský ostrov, Trojská kotlina, 2015)
- Historie
 - Fáze V.
 - 2014 – Chystání zadání ÚS
 - 2016 – Bylo aktualizováno původní zadání ÚS, které rada schválila - viz Příloha č. 1 k usnesení Rady HMP č. 202 ze dne 6. 2. 2018
 - 2017 – Koncepce urbánního rozvoje (5 ateliérů)
 - Důvod: politická situace (volby) + specifická situace a velikost území
 - Podklad pro přepracování zadání ÚS
 - 2018 – Nové zadání ÚS + výběrové řízení
 - Vypracován hrubopis
 - Veřejné projednání a připomínkování
 - Vedl IPR Praha
 - Zapracování podnětů
 - Vypracován čistopis (podklad pro změnu ÚP)
 - 2020 – Odevzdání čistopisu pořizovateli
 - 2021+ – Změna ÚP (sejmutí stavební uzávěry)
 - 2021+ – Vypracování ÚS (podklad pro rozhodování v území)
 - Další
 - Výjimka ze stavební uzávěry
 - Může udělit rada hl. m. Prahy
 - Při schvalování se řídí současným ÚP, ale také navrhovaným
 - Memorandum investorů o přizpůsobení ÚS

- Samotná ÚS není závazná
- Postup nad rámec povinností
 - Projednávání ÚS jako RP
- Proč se nepožadovalo rovnou jako RP?
 - Vzniklý RP by nebyl v souladu s ÚP
 - Potřeba přepracovat ÚP

Rozhovor č. 4 – Ing. arch. Lada Kolaříková a Ing. arch. Michal Bartošek

1. Jak byste charakterizovala svojí roli v procesu přípravy výstavby na transformačním území Bubny-Zátory v Praze?

LK = ředitelka sekce plánování měst

MB = urbanista na IPRu; vedoucí projektu Bubny – Zátory

2. Počátek plánovací historie lokality Bubny-Zátory sahá do 70. let 20. století, kdy se z ní stal brownfield. Ve své práci jsem na základě klíčových vnějších vlivů, které mohly přístup k přípravě výstavby na tomto území významně proměnit, identifikoval pět různých fází. Jedná se o tato období:
 - a. Do roku 1989 – konec socialismu a centrálně řízeného státu / plánování
 - b. 1990 – 1999 – období celkových společensko-ekonomických změn a tvorby nového územního plánu
 - c. 1999 – 2006 – období s novým územním plánem, ve kterém bylo stanoveno VRÚ
 - d. 2006 – 2018 – stále platný stejný územní plán, rozhodování a plánování však probíhá podle nové legislativy
 - e. Po roce 2018 – nejaktuálnější stav příprav, práce na zatím poslední studii

Myslíte si taktéž, že tyto události byly pro přístup k tomuto území klíčové a jaké další shledáváte vy za podstatné? Jak se měnilo nahlížení Prahy (vize a cíle města) na toto území vzhledem ke zmíněným fázím?

LK: Stáří plánovací historie odhaduji 100 let, kdy na území měla vliv regulace řeky Vltavy. Území bylo vždy potlačované dopravou, nicméně ke změně došlo ve 21. století, kdy se území začalo považovat za kvalitní lokalitu vhodnou pro novou městskou čtvrť.

3. Jaký je podle vás důvod, že doposud žádná z mnoha již zpracovaných studií nebyla schválena jako neopomenutelný podklad pro rozhodování v území tak, aby mohla být odstraněna de facto stavební uzávěra VRÚ?

LK: Nikdy nedošlo k dohodě. Při řešení projektu je potřeba komunikace s vlastníky, MČ P7, dotčenými orgány...

4. V rámci období 2014 – 2018, kdy byla v pozicích plánování rozvoje Prahy jedna instituce (IPR Praha) a jeden primátor (Mgr. Adriana Krnáčová, MBA), proběhlo dvakrát k zajištění podkladů, jejichž výstupem byla zadání ÚS
 - a. Zajištění podkladů 2014 – 2016 -> zpracování zadání ÚS Odborem územního rozvoje hl. m. Prahy
 - b. Zajištění podkladů 2016 – 2018 -> zpracování zadání ÚS Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy

Z jakého důvodu došlo v jednotlivých obdobích k rozhodnutí o přepracování podkladů a proč nebyly tyto podklady převzaty z předchozích prací?
MB: Teprve až po roce 2015 proběhla dohoda mezi Prahou 7 a paní Krnáčovou a rada schválila usnesení pro změnu ÚP. Poté bylo území předáno IPRu ke zpracování a ten si v roce 2017 nechal vypracovat od 5 renomovaných ateliérů vypracovat koncepční návrh, který se pak promítl do zadání územní studie.

5. Jak byly rozvržené úlohy mezi IPR a ÚZR MHMP v rámci nejaktuálnější územní studie?
LK: Územní studii pořizuje vždy pořizovatel, který jí může sám zadat i zpracovat. ÚZR je v tomto případě pořizovatel a IPR je zpracovatelem, který si na základě výběrového řízení zvolil externí zpracovatele.

6. Jaké má Praha v současnosti cíle a vize s územím Bubny – Zátory? Změnily se nějak oproti minulým letům? Jak?
MB: Praha má strategii města krátkých vzdáleností, aby městská čtvrť měla všechny funkce, které potřebuje. V Bubnech by mohl být realizován obdobný projekt, který je plánovaný na Smíchově, či Žižkově. Zároveň by zde měla být naplněné složky bydlení, práce a rekreace. Je zde počítáno s bydlením pro 25 tisíc obyvatel a prostorem pro 29 tisíc lidí pracujících v kancelářích, či obchodech.

7. Jaké má Praha nástroje, kterými by mohla svoje cíle a vize prosadit?
*MB: Za Béma (vlády ODS) se skoro všechny pozemky, teda kromě těch nezbytně nutných, prodaly. České dráhy v té době byla nejzadluženější státní firma, která se tímto způsobem snažila umořit dluh. Nezbyvá než se s developery domluvit. Centrální park o velikosti přibližně 6 ha, který je nosnou myšlenkou návrhu, leží pouze na soukromých pozemcích.
*LK: Praze tak zbývají pouze nástroje územně plánovací, které také nejsou neopomenutelné.
*MB: Samotná koncepce spočívá v propojení severního a jižního břehu pomocí centrálního praku a v propojení západu s východem pomocí severního diametru (Dělnická ulice) – na západě s ulicí Milady Horákové a na východě s Libní a Vysočany.***

8. Řeší Praha ze své pozice majetkoprávní vztahy, kterými by realizovala své cíle a vize, popřípadě napomáhá k realizaci vize současného návrhu?
*LK: Praha ovlivní cenu a kvalitu pozemků prostřednictvím přeložky odvětrávání metra. Na pozemcích, které Praha vlastní se budou nacházet budovy republikového významu, které dají impulz rozvoji a vzniku nové čtvrti.
*MB: Příkladem je plánovaný památník ticha, Pražská filharmonie, či areál bývalé teplárny se secesní budovou Křížíkovy teplárny.**

9. V řešeném území je zpracován paralelní projekt na Pražskou filharmonii, v jaké fázi se tento projekt nachází a jakým způsobem její podobu ovlivňuje nejaktuálnější územní studie?
MB: Projekty jsou těsně provázány a koordinovány. Z důvodu urychlení procesu bude Pražská filharmonie probíhat prostřednictvím dílčí změny ÚP.

V druhé polovině roku 2021 bude vyhlášena architektonická soutěž a vše je směřováno do roka 2033, kdy se počítá s prvním koncertem

Představení dotazovaného a jeho práce

- LK – ředitelka sekce plánování města SPM – do 31.01.2021
- MB – specialista pro architekturu a územní plánování – urbanista – ředitel projektu Bubny – Zátory
- Historie
 - Fáze I.
 - Počátek plánovací historie uvádí 100 let -> spojené s regulací Vltavy
 - Území vždy ovlivňovala doprava
 - Několik plánů diagonálního propojení Hlávkova mostu a mostu Barikádníků
 - Fáze III.
 - Od 21. století byla potlačovaná doprava
 - Fáze IV.
 - Vláda ODS
 - Za Béma se rozprodaly všechny pozemky kromě nezbytně nutných
 - ČD v té době nejzadluženější státní firma -> prodej pozemků sloužil k umoření dluhů
 - Fáze V.
 - Plánovací historie
 - 2015(6)
 - Rada schválila usnesení pro změnu ÚP
 - Do té doby návrh změny MČ P7 zastavovala
 - Do rady prosadila Kolínská
 - 2016
 - Proběhla dohoda s Kolínskou a Krnáčovou
 - 11/ÚZR zadal IPR Praha zahájení práce na změně ÚP
 - 2017
 - IPR si nechává od pěti renomovaných ateliérů zpracovat posudek na území
 - Dva posudky si byly myšlenkově velice podobné
 - Koncepční názory se promítly do zadání ÚS
 - 2018
 - 1/Odhlasování zadání ÚS
 - Vyhlášení výběrového řízení na externí zpracování ÚS
 - Protážení kvůli podání odvolání se jednoho z účastníků ÚHOSu (Úřad pro ochranu hospodářské soutěže)
 - 2019
 - Léto/Hotový hrubopis

- Největší participační event – informační stánky
 - Připomínkové řízení -> cca 600 připomínek
 - Z připomínek pokyny na zhotovení čistopisu
- 2020
 - Vyhotovený čistopis
- 2021+
 - Čistopis musí být přijat veřejnou správou
 - První veřejné projednání; vše se na něm řekne
 - V případě dohody se pošle zastupitelstvu k hlasování
 - Pokud bude identifikováno více nedostatků dojde k druhému veřejnému projednání
 - Když se přijme změna
 - ÚS se vezme a upraví
 - Evidence ÚS podle §30
 - Poté bude sloužit stavebním úřadům pro rozhodování
 - Možné udělení výjimky pokud stavebník odůvodní a úřad přijme
 - Změna ÚP proběhne formou opatření obecné povahy
- Další
 - Bubny = křižovatka všech typů dopravy
 - Pro změnu ÚP nutná podkladová studie
 - Celý proces probíhal participačně
 - SJ Magistrála -> do budoucna významná městská třída
 - Důvod neodstranění stavební uzávěry
 - Nikdy nedošlo k dohodě
 - Velká potřeba komunikace
 - Vlastníci
 - MČ P7
 - Dotčené orgány
 - ÚSES
 - Víze a cíle Prahy
 - Strategie města krátkých vzdáleností – obdoba plánovaného území Praha – Smíchov, Praha – Žižkov
 - Moderní městská čtvrť musí mít všechny funkce, které potřebuje
 - Koncepce území Bubny – Zátory
 - Propojení severního a jižního břehu pomocí Centrálního parku

- Propojení západu s východem pomocí severního diametru – ulice Dělnická
 - Z – Milady Horákové
 - V – Libeň, Vysočany
- Práce – bydlení – rekreace
- 25 tisíc obyvatel
- 29 tisíc pracujících
- Nástroje Prahy
 - Nedostatek vlastních pozemků v území
-> nutná domluva s developery
 - Nosná myšlenka = centrální park (6 ha)
 - Pouze pozemky soukromníků
 - Praze zbývají pouze nástroje územně plánovací
 - Ovlivnění kvality a ceny pozemků
 - Přeložení odvětrávání metra
 - Praha své pozemky využije ke stavbám republikově významným stavbám
 - Památník ticha
 - Secesní budova bývalé Křižíkovy teplárny
- Pražská filharmonie
 - Realizováno dílčí změnou ÚP -> urychlení procesu
 - Vyhlášení soutěže v druhé polovině roku 2021
 - První koncert je předběžně plánován v roce 2033
- Další dílčí studie
 - Modro-zelená úspora
 - Chytré řešení chlazení a topení pomocí odpadních vod z ČOV
 - Hospodaření s dešťovou vodou
 - Modelace tepelných ostrovů
 - Klimatické modelování – návržení opatření
- IPR + ÚZR
 - ÚZR = pořizovatel
 - Pořizovatel vždy ÚS pořizuje
 - Může sám zpracovat i zadat
 - IPR Praha = zpracovatel
 - Kvůli nedostatečné kapacitě nechává zpracovat externisty
 - Dohlíží na zpracování
 - Komunikace s veřejností + koordinace
- RP
 - V Praze podle současného Stavebního zákona nemožné
 - Každý z vlastníků má právo shodit návrh ze stolu