



Univerzita:

České vysoké učení technické

Fakulta:

Fakulta architektury

Ústav:

Ústav prostorového plánování

Název a podnázev práce:

Odemknutí potenciálu města:

Odstraňování bariér a zlepšování vazeb v Plzni

Druh práce:

Diplomová práce

Semestr:

Zimní 2024

Autor:

Bc. Martin Diviš

Vedoucí:

Ing. arch. Šimon Vojtík

Studijní obor:

Architektura a urbanismus

University:

Czech Technical University

Faculty:

Faculty of Architecture

Department:

Department of Spatial Planning

Title and subtitle of the thesis:

Unlocking the City' potential:

Removing barriers and improving connectivity in Pilsen

Type of work:

Diploma thesis

Semester:

Winter 2024

Author:

Bc. Martin Diviš

Thesis supervisor:

Ing. arch. Šimon Vojtík

Study field:

Architecture and Urbanism

Odemknutí potenciálu města: Odstraňování bariér a zlepšování vazeb v Plzni

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

Zadání diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Martin Diviš
datum narození: 02.10.1998
akademický rok / semestr: 2024/2025/ZS
studijní program: architektura a urbanismus
ústav: 15121 Ústav prostorového plánování
vedoucí diplomové práce: Ing. arch. Šimon Vojtík, Ph.D.
téma diplomové práce: Odemknutí potenciálu města: Odstraňování bariér a zlepšování vazeb v Plzni

viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Tento projekt se zaměřuje na regeneraci a revitalizaci části města Plzně, se zvláštním důrazem na odstranění bariér, které omezují jeho rozvoj a konektivitu. Pracováno bude s různými aspekty urbanismu, včetně dopravní infrastruktury, udržitelnosti, a historické a kulturní hodnoty města.

2/

Pro AU/ součástí zadání bude jasně a konkrétně specifikovaný stavební program

Cílem je vytvořit návrh urbanistického rozvoje, který odstraní bariéry,lepší propojení městských částí a zvýší kvalitu života obyvatel prostřednictvím ekologických, estetických a funkčních zlepšení. Návrh zahrne návrhy urbanistické struktur zahrnující objemy nových budov (stavebních bloků), rekonstrukce a rozvoj veřejných prostranství s ohledem na historické a kulturní dědictví, návrh funkčního využití zástavby, základní občanské vybavenosti, modrozelené infrastruktury a propojení se stávajícími lokálními centry.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

Závěrečný výstup:

Výstupem bude komplexní urbanistický návrh na úrovni masterplánu, který zahrne několik vrstev:

- Umístění v kontextu města – schéma 1:5000
- Hlavní situační výkres – prostorové vztahy 1:2000
- Doplnující výkresy hlavního plánu / schémata – urbanistická kompozice, funkční využití, doprava, modrozelená infrastruktura 1:2000
- Výkres návrhu ev. změny územního plánu (v měřítku a legendě platného ÚP města)
- Urbanistický detail hlavního veřejného prostranství 1:1000 – 1:500 – 1:100 (dle dohodnutého výběru)
- Urbanistické pohledy – řezy (dle dohodnutého výběru)
- Perspektivní zobrazení (celek – nadhledová perspektiva či axonometrie)
- Perspektivní zobrazení (detail – horizont chodce)
- Výstupy z analýz
- Bilance (text/tabulka)
- Stručná průvodní zpráva

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Dobrovolné zpracování modelu.

Datum a podpis studenta

V Praze dne 09.09.2024


Datum a podpis vedoucího DP

V Praze dne 09.09.2024

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

11.9.2024

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Martin Diviš

AR 2024/2025, ZS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:

(ČJ) Odemknutí potenciálu města: Odstraňování bariér a zlepšování vazeb v Plzni

(AJ) Unlocking Urban Potential: Barrier Removal and Connectivity in Pilsen

JAZYK PRÁCE: český

Vedoucí práce:

Ing. arch. Šimon Vojtík, Ph. D.

Ústav: 15121 Ústav prostorového plánování

Oponent práce:

Klíčová slova

(česká):

urbanismus, rozvoj, bariéry, potenciál, vazby, zlidštění, konektivita

Anotace

(česká):

Tento projekt se zaměřuje na regeneraci a revitalizaci části města Plzně, se zvláštním důrazem na odstranění bariér, které omezují jeho rozvoj a konektivitu. Pracuje s různými aspekty urbanismu, včetně dopravní infrastruktury, udržitelnosti, a historické a kulturní hodnoty města.

Anotace (anglická):

This project focuses on the regeneration and revitalization of a part of Pilsen, with a special emphasis on the removal of barriers that limit its development and connectivity. It calculates with various aspects of urban planning, including transport infrastructure, sustainability, and the historical and cultural value of the city.

Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

V Praze dne

09.01.2025

podpis autora - diplomanta



01

ÚVOD

a abstrakt

Skrz identifikaci zájmů a výběr tématu, přes současné trendy a problémy. Ke zkoumání toho, jak mohou strategie městského designu účinně překonat fyzické, sociální a environmentální bariéry, aby se zvýšila propojenost, inkluзивita a odolnost měst.

04

METODIKA

práce s daty a jejich účel

V kapitole o metodice je popsán přístup k výběru a analýze měst pomocí šesti klíčových ukazatelů.

07

ANALÝZY

a závěry

Pojednává o analýzách i jejich výsledcích. Ať už jde o obecné urbanistické analýzy, vytvoření pokynů pro navrhování nebo, koncepčních návrhů. Vysvětluje proces hledání a následného odstranění městských bariér s cílem podpory rozvoje.

02

LITERATURA

vztažená k tématu

Přehled stávající literatury o městských bariérách. Zásadní teorie a rámce týkající se městské morfologie, konektivity, inkluзивity a udržitelného urbanismu. Identifikovány mezery, kde je zapotřebí dalšího výzkumu nebo odlišných návrhových řešení.

05

DATA

a předběžný průzkum

V této části je popsán proces shromažďování údajů o vybraných městech a aglomeracích, včetně map, komentářů k surovým datům a analýz úspěšných předchozích projektů, které řešily obdobnou tematiku.

08

REFERENCE

obdobných studií a realizací

Ukazuje některé ze současných i historických přístupů k místům s podobnou problematikou, řešenými tématy či jinak urbanisticky zajímavé.

03

DEFINICE

hypotézy

Tato kapitola pojednává o formulaci jasné a cílené hypotézy práce s ohledem na její proveditelnost v rámci dostupných zdrojů a její relevanci k významným otázkám urbanistického designu.

06

VÝSLEDEK

předběžného průzkumu

Pojednává o výsledcích použité metodiky.

09

KONCEPT

řešeného území

Základní koncepce blokové struktury, zelenomodré infrastruktury, veřejných prostranství, dopravy a občanské vybavenosti.

12

ULIČNÍ

profily

Výkres umístění a následně zobrazení typických stávajících a navrhovaných uličních profilů.

15

DISKUZE

a závěr

Letmý přehled věcí k diskusi, uvedení a zhodnocení výsledků práce.

10

MASTERPLAN

hlavní výkres

Celkový výkres masterplanu se všemi náležitostmi.

13

ZMĚNA

územního plánu

Hlavní výkres rozdělení funkčních ploch na základě návrhu, včetně bilanční tabulky.

16

CITOVANÉ

prameny

Tato kapitola obsahuje přehled relevantních odkazů a literatury použité a citované v celém dokumentu, včetně odborných článků, knih a dalších zdrojů.

11

SCHÉMATA

k hlavnímu výkresu masterplanu

Schémata zobrazující rozdělení typologie, funkční využití, výškovou skladbu budov, způsob parkování, hierarchii veřejných a soukromých ploch a diferenciaci modrozelené infrastruktury.

14

LOKALITY

a jejich bilance

Bližší pohled na jednotlivé lokality masterplanu. Doplněné o některá 3D zobrazení, či detaily veřejných prostranství. Plochy stavebních bloků, hrubé podlažní plochy, odhad podlahových ploch, odhad počtu obyvatel a pracovních míst.

17

PŘÍLOHY

aneb co se nevešlo

Přílohy obsahují širší a hlubší informace vysvětlující a dokreslující hlavní část práce. Doplnkové ilustrace a tabulky, formuláře, speciální mapy nebo fotografie, neuváděné v hlavní části práce.

Osobní zájem na tématu

Urbanismus, městský design a architektura:

Mým vážným zájmem se po dobu magisterského studia stal design veřejných prostor, zejména to, jak může formovat a zlepšovat kvalitu života ve městech. Tento zájem vychází z mého studia na ČVUT v Praze a z praktických zkušeností v architektonickém ateliéru Srdana Markoviće. Tato práce mi poskytla jedinečný pohled na výzvy a příležitosti, které se v městském prostředí vyskytují.

Zvláště mě přitahují projekty, které se zabývají otázkami propojení a vytváření lokálních center měst a obcí, z čehož částečně vychází téma této práce. Věřím, že urbanismus může významně ovlivnit sociální dynamiku a blahobyt komunity. Bohužel v pozitivním i negativním směru.

Udržitelný a odolný design:

Můj přístup k urbanismu ovlivňuje vášeň pro udržitelnost. Rád zkoumám, jak lze do městského plánování začlenit udržitelné postupy, aby vznikla odolná města, která se dokáží přizpůsobit změnám životního prostředí a snížit svou ekologickou stopu.

Tento zájem se vztahuje i na opětovné využití a adaptaci stávajících struktur a prostor, což zajišťuje, aby byl rozvoj měst odpovědný k životnímu prostředí a citlivý ke kontextu. Takový přístup s sebou nese i udržitelnost ekonomickou.

Silné stránky

Fascinuje mě role technologií v moderní architektuře a urbanismu. Baví mě využívat pokročilé nástroje pro zvýšení přesnosti a kreativity návrhu, od digitálního modelování a simulací až po využití GIS pro urbanistické analýzy.

Zkušenosti s digitálními nástroji mě vybavily schopnostmi analyzovat složité městské problémy a vyvíjet inovativní řešení, díky čemuž se s jistotou pouštím do řešení problémů spojených s městskými bariérami.

Moje akademické vzdělání zdokonalilo mé schopnosti provádět důkladný výzkum a analyzovat složité městské jevy. Především identifikaci klíčových problémů, syntézu informací z různých zdrojů a vyvozování smysluplných závěrů.

Tato analytická síla je klíčová pro počáteční fáze mé předkládané práce, kde je zásadní porozumět složitostem městských bariér.

Daří se mi v náročných situacích, které vyžadují kreativní řešení problémů. Moje schopnost myslet nestandardně a hledat nekonvenční řešení byla významným přínosem v mé akademické i profesní práci.

Řešení překážek ve městech vyžaduje inovativní myšlení a ochotu zpochybňovat stávající paradigmaty.

Městské prostředí je dynamický útvar, který se neustále vyvíjí a přizpůsobuje potřebám svých obyvatel i výzám, které vytvářejí. Přítomnost různých bariér ve městech - ať už fyzických, sociálních, ekonomických nebo environmentálních - však může tento vývoj výrazně brzdit, což vede k fragmentaci městské krajiny a segregaci komunit. Tato předkládaná práce se zabývá tématem jejich prolovení a jejím cílem je prozkoumat, jak mohou urbanistické návrhy tyto bariéry účinně eliminovat či alespoň zmírňovat jejich následky, aby se zvýšila propojenost, inkluзивita a celková odolnost měst.

Fyzické bariéry, jako jsou dálnice, železnice a rozsáhlé průmyslové areály, často narušují prostorovou kontinuitu městských oblastí a vytvářejí izolované oblasti, které nemají dostatečnou dostupnost a integraci s širším městem. Tyto bariéry nejen brání pohybu lidí a zboží, alespoň v malém měřítku, ale přispívají také k sociální fragmentaci tím, že posilují socioekonomické rozdíly. Podobně mohou sociální bariéry, včetně ekonomické nerovnosti, rasové segregace a kulturních rozdílů, udržovat vyloučení a marginalizaci a omezovat příležitosti některých skupin plně se zapojit do městského života. Tato práce se však zabývá pouze fyzickými bariérami, tak jak i oni samotné poskytují dostatečně široké téma.

Význam řešení městských bariér spočívá v potenciálu vytvořit soudržnější a odolnější městské prostory. Na základě zkoumání úspěšných případových studií a s využitím technologií, jako jsou GIS a digitální modelování, se tato práce snaží vyvinout inovativní - alespoň v českém kontextu - návrhové přístupy, které lze aplikovat v reálných podmínkách. Hlavní pozornost bude věnována udržitelným a odolným návrhovým postupům, které zajistí, aby předložené zásahy nejen řešily současné problémy, ale také předvíдалy budoucí potřeby a změny prostředí.

Klíčovou součástí této práce je komplexní analýza konkrétní městské oblasti, kde překážky výrazně ovlivňují konektivitu a soudržnost městské struktury. Prostřednictvím analýz projekt identifikuje základní příčiny těchto překážek a navrhuje koncepční strategie k jejich překonání.

Autor si uvědomuje význam participativních procesů navrhování, do nichž by měly být zapojeny místní zúčastněné strany, aby se zajistilo, že řešení budou kontextově relevantní a široce podporovaná. Vzhledem k rozsahu a časovému omezení však návrhy takových strategií nebudou do práce zahrnuty.

Závěrem lze říci, že tato práce připravuje půdu pro podrobné zkoumání toho, jak může městský design prolomit bariéry a podpořit integrovanější a inkluzivnější města. Jejím cílem je přispět k širšímu diskurzu o spojitosti a udržitelnosti měst a nabídnout praktické poznatky a pokyny pro navrhování, které lze aplikovat v různých městských kontextech.

Prostřednictvím kombinace teoretického výzkumu a praktického zkoumání urbanismu konkrétního místa chce tato práce ukázat transformační potenciál promyšleného urbanistického designu při překonávání výzev, které představují městské bariéry.

Kevin Lynch

(1918)

Obraz města [19]

Knihy Kevina Lynche „The Image of the City“ (Obraz města) zavádí koncept čitelnosti v městském designu a zaměřuje se na to, jak lidé vnímají městské prostředí a jak se v něm orientují. Lynch identifikuje pět klíčových prvků - cesty, okraje, čtvrti, uzly a pamětihodnosti - které přispívají k obrazotvornosti města. Jeho práce zdůrazňuje význam těchto prvků při vytváření ucelené mentální mapy pro obyvatele a návštěvníky, což usnadňuje navigaci a posiluje pocit místa. Lynchova teorie zdůrazňuje psychologické a zážitkové aspekty městského designu a prosazuje, aby plánovači vytvářeli prostředí, které je nejen funkční, ale také vizuálně zapamatovatelné a emocionálně poutavé. Jeho myšlenky významně ovlivnily způsob, jakým urbanisté a designéři přistupují k organizaci a estetice městských prostor.

Jane Jacobs

(1916)

Smrt a život velkých amerických měst [21]

Jane Jacobsová způsobila svým zásadním dílem „Smrt a život velkých amerických měst“ revoluci v urbanismu. Její teorie zdůrazňuje význam živých a rozmanitých čtvrtí při vytváření městského prostředí vhodného k životu. Jacobsová obhajuje smíšenou zástavbu, krátké bloky a vysokou hustotu bydlení, které podporují interakci mezi komunitami a ekonomickou vitalitu. Zpochybňuje tradiční principy městského plánování a brojí proti rozsáhlým projektům a územním plánům, které oddělují obytné a komerční oblasti. Místo toho Jacobs prosazuje myšlenku „chodníkového baletu“, kde aktivní ulice a design v lidském měřítku podporují bezpečnost a sociální soudržnost. Její práce zdůrazňuje potřebu, aby plánovači od základu pozorovali a chápali složité fungování městského života a zajistili, že města budou navržena pro lidi, nikoli pouze pro efektivitu nebo estetiku.

Lewis Mumford

(1895)

Město v dějinách [20]

Knihy Lewise Mumforda „Město v dějinách“ poskytují širokou historickou analýzu vývoje měst a zkoumá sociální, kulturní a technologické faktory, které formovaly města v průběhu dějin. Mumford zdůrazňuje roli měst jako center civilizace, kultury a inovací, ale také kritizuje negativní dopady industrializace a moderního městského plánování. Obhajuje humánnější a udržitelnější přístup k rozvoji měst, který by vyvažoval technologický pokrok s potřebami společnosti a životního prostředí. Mumfordova práce zdůrazňuje význam historického kontextu pro pochopení současných městských problémů a prosazuje vizi měst, která jsou funkční a obohacující pro své obyvatele.

Aldo Rossi

(1931)

Architektura města [22]

Aldo Rossi ve své knize „The Architecture of the City“ představuje koncept městských artefaktů a zdůrazňuje historické a typologické aspekty městského designu. Rossi tvrdí, že města je třeba chápat jako soubor trvalých artefaktů, které ztělesňují kulturní a historický význam. Kritizuje modernistické urbanistické plánování pro jeho zanedbávání historického kontextu a obhajuje přístup k navrhování, který respektuje a začleňuje stávající městskou strukturu. Rossiho teorie zdůrazňuje význam trvalosti a paměti v městském prostředí a navrhuje, aby budovy a veřejná prostranství byly navrhovány s pocitem kontinuity a propojení s minulostí. Jeho práce ovlivnila obor městské morfologie a studium formy a struktury městských prostorů.

Základní urbanistické teorie

Jan Gehl

(1936)

Život mezi budovami [23]

Jan Gehl se ve své knize „Život mezi budovami“ zaměřuje na význam vytváření živých veřejných prostor, které podporují sociální interakci a zapojení komunity. Gehl tvrdí, že kvalita městského života je do značné míry určena tím, jak dobře jsou veřejné prostory navrženy tak, aby podporovaly lidskou aktivitu. Uvádí pojmy jako „měkké okraje“ a „design přátelský k lidem“ a obhajuje budovy a ulice, které podporují setrvání, interakci a potěšení.

Gehlův přístup zahrnuje pozorování a analýzu toho, jak lidé využívají veřejná prostranství, aby bylo možné lépe navrhnout urbanistické řešení. Zdůrazňuje potřebu participativního plánování, kdy jsou obyvatelé a uživatelé prostor aktivně zapojeni do procesu navrhování. Tím je zajištěno, že výsledné prostředí je přizpůsobeno potřebám a přáním komunity, takže je úspěšnější a dlouhodobě udržitelné.

Gehlova práce inspirovala urbanisty a designéry k tomu, aby při plánování měst upřednostňovali lidskou zkušenost. Tím, že se Gehlovy zásady zaměřují na vytváření prostorů, které vybízejí k veřejnému životu a podporují ho, pomáhají posilovat pocit sounáležitosti a společenství v městském prostředí. Jeho myšlenky byly uplatněny ve městech po celém světě, což vedlo k vytvoření obyvatelnějších, dynamičtějších a inkluzivnějších městských prostor.

Oscar Newman

(1935)

Bránit prostor [25]

Teorie „Defensible Space“ Oscara Newmana se zaměřuje na navrhování městského prostředí s cílem snížit kriminalitu prostřednictvím designu prostředí. Newman tvrdí, že určité fyzické charakteristiky městských prostorů mohou buď podporovat, nebo odrazovat od kriminálního chování. Mezi klíčové principy jeho teorie patří přirozený dohled, teritorialita a koncept polosoukromých prostor. Newman věří, že navrhováním budov a veřejných prostor, které umožňují obyvatelům pozorovat a kontrolovat své okolí, mohou komunity vytvořit bezpečnější a jistější čtvrti.

Jeho práce ovlivnila vývoj strategií prevence kriminality prostřednictvím designu prostředí (Crime Prevention Through Environmental Design, CPTED), které se hojně využívají v městském plánování a architektuře ke zvýšení bezpečnosti a ochrany městského prostředí. Design, CPTED), které se hojně využívají v městském plánování a architektuře ke zvýšení bezpečnosti a ochrany městského prostředí.

David Harvey

(1935)

Sociální spravedlnost a město [24]

David Harvey ve své knize „Sociální spravedlnost a město“ zkoumá vztah mezi městským prostředím a sociální spravedlností a zaměřuje se na otázky nerovnosti a roli kapitalismu při utváření městského prostoru. Harvey tvrdí, že tradiční postupy městského plánování často posilují sociální a ekonomické rozdíly, a vyzývá ke spravedlivějšímu přístupu k rozvoji měst. Jeho teorie zdůrazňuje potřebu zohlednit distribuci zdrojů, přístup ke službám a dopady městských politik na různé sociální skupiny. Harvey prosazuje participativní plánovací proces, který zapojuje marginalizované komunity do rozhodování a snaží se řešit základní příčiny nerovnosti ve městech. Jeho práce ovlivnila kritickou teorii měst a studium politické ekonomie urbanizace.

Tyto teorie společně poskytují rozmanité a komplexní chápání urbanistického designu a zdůrazňují význam lidské zkušenosti, historického kontextu, sociální rovnosti a environmentální udržitelnosti při vytváření obyvatelných a odolných měst.

Christopher Alexander

(1936)

A Pattern Language [26]

Knihy Christophera Alexandera „A Pattern Language“ představuje komplexní rámec pro architektonický a urbanistický design založený na principech zaměřených na člověka. Knihy popisuje 253 „vzorů“, což jsou v podstatě konstrukční řešení, která řeší běžné problémy v zastavěném prostředí. Tyto vzory sahají od uspořádání celých měst až po návrh jednotlivých místností a jejich cílem je vytvořit prostory, které podporují lidskou pohodu a interakci mezi komunitami.

Alexanderův přístup zdůrazňuje význam měřítka, přirozeného světla, zeleně a integrace veřejných a soukromých prostor. Jeho teorie prosazuje participativní procesy navrhování, při nichž jsou koncoví uživatelé prostorů zapojeni do fází plánování a navrhování, což zajišťuje, že zastavěné prostředí splňuje jejich potřeby a zvyšuje kvalitu jejich života.

Identifikace uživatelských vzorců:

Gehlovy metody často zahrnují pozorování a dokumentování toho, jak lidé využívají veřejná prostranství. To může zahrnovat sledování pohybu chodců, preferencí míst k sezení, shromažďovacích míst a aktivit. Využijte tato data k identifikaci vzorců a trendů, jak lidé využívají stávající městské prostředí. Můžete například zjistit, že určitá oblast je oblíbeným místem setkávání, zatímco jiná je málo využívaná.

Potřeby a preference uživatelů:

Gehlův výzkum se často zabývá pochopením potřeb a preferencí uživatelů. Prostřednictvím průzkumů, rozhovorů a pozorování můžete shromáždit údaje o tom, jaké vybavení si lidé ve veřejných prostorech přejí. Tato data využijte při navrhování územního plánu. Pokud například vaše data odhalí silnou preferenci zeleně a posezení, můžete do návrhu čtvrti začlenit více parků a laviček.

Dopravní proud a dopravní zácpy:

Údaje o plynulosti pěší a cyklistické dopravy mohou mít zásadní význam. Gehlovy metody často zahrnují dokumentaci úzkých míst, přeplněných oblastí a přetížených cest. Tyto údaje využijte k optimalizaci uspořádání ulic, chodníků a veřejných prostranství v územním plánu. Pokud na určité křižovatce dochází k velkému přetížení, zvažte rozšíření chodníků nebo přidání přechodů pro chodce.

Zóny aktivit:

Gehlova práce často kategorizuje veřejná prostranství do různých zón aktivity, jako jsou „aktivní“, „přechodné“ a „odpočinkové“ zóny. Při definování těchto zón může pomoci sběr dat. Pomocí těchto údajů o zónování můžete v územním plánu odpovídajícím způsobem rozdělit prostory a funkce. Například můžete určitou oblast označit jako aktivní zónu s dětskými hřišti a sportovními zařízeními a jinou jako přechodovou zónu s lavičkami a uměleckými instalacemi.

Návrh veřejných prostranství:

Soubor nástrojů od Gehlova institutu může poskytnout náhled na návrh prvků veřejného prostoru, jako jsou místa k sezení, osvětlení a uliční mobiliář, na základě preferencí uživatelů. Zařaďte tyto návrhové prvky do svého územního plánu. Pokud například vaše údaje ukazují, že lidé dávají přednost dobře osvětleným prostorům pro večerní aktivity, zvažte pořízení efektivního návrhu osvětlení.

Zapojení komunity:

Přístup společnosti Gehl často zahrnuje zapojení komunity s cílem získat podněty a zpětnou vazbu k veřejným prostorům. - Využijte tuto zpětnou vazbu od komunity, abyste zajistili, že váš územní plán bude v souladu s přáními a touhami místních obyvatel.

Porovnání před a po:

Práce společnosti Gehl často zahrnuje hodnocení zásahů do městského prostředí před a po. Před provedením změn shromážděte výchozí údaje a po provedení změn je shromážděte znovu.

Tato srovnávací data použijte k posouzení dopadu územního plánu. Vedl ke zvýšení pěšího provozu, zlepšení sociálních interakcí nebo lepšímu využití veřejného prostoru? Využitím dat shromážděných pomocí metod společnosti Gehl můžete vytvořit územní plán, který bude vycházet z hlubokého porozumění tomu, jak lidé komunikují s veřejnými prostory a jak je využívají. Tento přístup založený na datech může vést k uživatelsky orientovanému, živějšímu a udržitelnějšímu návrhu čtvrti.

Poznámka k participaci

Rozvoj měst je dynamický proces, který vyžaduje přizpůsobení měnícím se sociálním, ekonomickým a environmentálním podmínkám. V mnoha českých městech zanechal nekontrolovaný rozvoj ve druhé polovině 20. a na počátku 21. století roztržitou městskou krajinu se zastaralou infrastrukturou. Plánování demolic některých objektů bydlení v příštích desetiletích je nezbytné pro zlepšení soudržnosti města, udržitelnosti životního prostředí, ekonomické revitalizace a zvýšení kvality života. Tento proces však musí být podložen silnou účastí komunity, aby se zajistilo, že bude odpovídat potřebám a zájmům obyvatel.

Pro zajištění soudržnosti a integrace měst je zásadní účast komunity. Odstranění zastaralých budov a opětovné začlenění oblasti do okolních čtvrtí podporuje soudržné městské prostředí. Zapojením obyvatel do procesu plánování může nová výstavba odrážet potřeby a přání komunity a vytvořit tak prostor, který bude skutečně integrovaný a prospěšný pro všechny. Práce Jana Gehla zdůrazňuje právě tuto důležitost urbanistického designu v lidském měřítku a zapojení komunity.

Dalším zásadním aspektem je zajištění spravedlivého odškodnění a zlepšení životních podmínek pro všechny dotčené rodiny. Plán demolic musí zahrnovat spravedlivou kompenzaci odrážející skutečnou hodnotu nemovitostí a pokrýt náklady na přestěhování. Účast v tomto procesu zajišťuje transparentnost a spravedlnost, pomáhá budovat důvěru a vede k vhodnějším a uspokojivějším výsledkům v oblasti bydlení. Zapojení komunity do těchto diskusí zajistí, že nové domy budou odpovídat potřebám a preferencím obyvatel.

Inkluzivní plánování zajišťuje, že přestavba slouží zájmům současných i budoucích obyvatel. Zapojením dotčených komunit do procesu plánování se buduje důvěra a přestavba je v souladu s vizí komunity. Práce Sherry Arnsteinové, známé díky jejímu „žebříčku občanské participace“, tento přístup podporuje a ukazuje, že zapojení občanů vede ke spravedlivějším a efektivnějším výsledkům městského plánování.

Zásadní je také zachování historické a kulturní identity. I když bude možná nutné některé budovy zbourat, je třeba usilovat o zachování a oslavu dědictví oblasti. Zapojení komunity zajistí, že ceněné historické prvky budou začleněny do nových návrhů a budou respektovat a ctít genia loci. Obhajoba zapojení komunity do plánování měst, kterou se zabývala Jane Jacobsová, zdůrazňuje význam zachování kulturní identity prostřednictvím participačních procesů.

Prostřednictvím přestavby lze dosáhnout environmentální a ekonomické udržitelnosti, vyžaduje to však aktivní zapojení obyvatel. Participace zajišťuje, že rozvoj je ekologicky udržitelný a ekonomicky inkluzivní. Zapojení obyvatel do environmentálního a ekonomického plánování vede k inovativnějším a přijatelnějším řešením, z nichž má prospěch celá komunita.

Závěrem lze říci, že participace je při přestavbě klíčová. Tím, že se obyvatelé aktivně zapojí do všech fází plánovacího procesu, může město řešit jejich obavy, budovat důvěru a vytvořit rozvoj, který bude skutečně přínosný pro všechny zúčastněné strany. Na základě poznatků urbanistů a teoretiků, jako jsou Jan Gehl, Sherry Arnsteinová a Jane Jacobsová, je zřejmé, že participativní plánování vede ke spravedlivějšímu, efektivnějšímu a udržitelnějšímu městskému prostředí.

Udržitelný urbanismus

Richard Register

(ca 1950)

Ecocity design [15]

Richard Register je známý svou propagací ekoměst, která jsou navrhována s důrazem na ekologickou udržitelnost a soulad s přírodou. Jeho kniha „Ecocities: Přestavba měst v rovnováze s přírodou“ popisuje zásady pro vytváření ekologicky zdravého a sociálně živého městského prostředí. Jedná se o strategie, jako jsou zelené střechy, městské zemědělství, udržitelné dopravní systémy a energeticky úsporné návrhy budov.

Biofilní design

Registr zdůrazňuje význam biofilního designu, který integruje přírodní prvky a zážitky do zastavěného prostředí, aby se zvýšila lidská pohoda. Biofilní design může zlepšit spojení lidí s přírodou, a to i v městském prostředí. Začněte prvky biofilního designu do veřejných prostranství, jako jsou parky, náměstí a zelené koridory. Používejte přírodní materiály, zavádějte vegetaci a navrhujte prostory, které vybízejí k interakci s přírodou.

William Mcdonough

(1950)

Od kolébky ke kolébce [16]

William McDonough je zastáncem přístupu „od kolébky ke kolébce“, jehož cílem je navrhovat výrobky a budovy z materiálů, které lze bezpečně vrátit do životního prostředí nebo je donekonečna používat v uzavřených systémech. Jeho kniha „Cradle to Cradle: Cradle Cradle: Remaking the Way We Make Things“ popisuje tuto koncepci. Zahrňte principy Cradle to Cradle do svého územního plánu tím, že určíte udržitelné a recyklovatelné stavební materiály. Zvažte, jak lze budovy a infrastrukturu navrhnout tak, aby se daly rozebrat a znovu použít, a ne zbourat.

Pozitivní rozvoj

McDonoughova myšlenka „pozitivního rozvoje“ jde nad rámec udržitelnosti a vytváří regenerativní a obnovující systémy, které jsou prospěšné jak pro lidi, tak pro životní prostředí. Jde o překročení hranice „méně škodit“ a „více prospívat“. Ve svém územním plánu prozkoumejte, jak principy pozitivního rozvoje realizovat. To může zahrnovat integraci obnovitelných zdrojů energie, navrhování budov, které vyrábějí čistou energii, a začlenění regeneračních krajinných úprav.

Tomáš Hudeček a kol.

(1979)

Hustota a ekonomika měst [13]

Metodika se zaměřuje na zlepšení kvality rozhodování měst v oblasti územního rozvoje a správy zdrojů. Poskytuje podrobné vyčíslení běžných a kapitálových nákladů spojených s technickou infrastrukturou, veřejnou zelení, osvětlením a dalšími základními statky napříč různými typy urbanistických struktur. Přestože metodika neaspíruje být univerzálním nástrojem pro odhad veškerých budoucích výdajů, nabízí reprezentativní data pro sedm urbanistických struktur založená na již existujících lokalitách a výzkumu mezi zástupci měst a obcí.

Metodika klade důraz na její praktickou využitelnost v rámci všech měst a obcí ČR, ale zdůrazňuje potřebu zohlednit specifické podmínky každého města, jako jsou infrastruktura či bezpečnostní složky. Zároveň je očištěna od detailních výzkumných fází a podrobného popisu analýz, které byly součástí jejího vývoje. Hlavním přínosem metodiky je nabídnout nástroj pro efektivní správu a plánování

Závěry

Výsledné ceny pro různé urbanistické struktury jsou průměrem hodnot ze čtyř hodnocených lokalit každé struktury. Největší část investic směřuje do veřejných prostranství, zatímco investice do technické infrastruktury, jako jsou sítě, představují menší podíl, neboť jsou závislé na délce uliční sítě. Například modernistická sídliště mají kratší uliční síť, ale větší dimenze infrastruktury kvůli vyššímu počtu obyvatel. Přestože se zdá, že tato vyšší hustota zvyšuje náklady na síť, rozhodující vliv na cenu má spíše samotná výstavba a údržba.

Co se týče provozních výdajů, nejdražší na údržbu jsou modernistická sídliště kvůli rozsáhlým veřejným plochám, zejména parkovým. Při součtu investičních a provozních výdajů je nejdražší opět tato struktura, následovaná blokovou zástavbou. Nejlevnější jsou naopak nízkopodlažní domy a vily. Pokud se ale výdaje přepočítají na obyvatele, bloková zástavba a modernistická sídliště se ukazují jako finančně výhodné díky vyšší hustotě obyvatelstva. Naopak předměstské zástavby s nízkou hustotou obyvatel jsou nejnákladnější. Výzkum odhaluje vztah mezi hustotou obyvatel a výší veřejných výdajů, přičemž zhruba 100 obyvatel na hektar se jeví jako mezní hodnota, od které výdaje na obyvatele klesají.



Městská zeleň a dostupnost [1]

Studie o fyzických bariérách v městské zeleni („Urban Green spaces“ neboli UGS) na území města Halle nabízí metodický přístup k identifikaci a zmírnění problémů s přístupností v prostředí městské zeleně. Výzkum zdůrazňuje, že ačkoli se Halle může pochlubit řadou UGS, jejich přístupnost je často ztížena četnými fyzickými bariérami, které se vyskytují na různých prostorových úrovních: uvnitř, na hranicích a vně UGS.

Zjištěné typy bariér:

Bariéry uvnitř:

Tyto bariéry se týkají především nedostatečného vybavení uvnitř UGS, jako jsou nedostatečná místa k sezení, dětská hřiště a hygienická zařízení. Tyto bariéry neúměrně ovlivňují specifické skupiny, zejména starší osoby, protože omezují jejich schopnost efektivně využívat tyto prostory.

Hraniční bariéry:

Patří sem fyzické struktury, jako jsou ploty a zdi, které omezují vstup do zájmového území. Studie zjistila, že poloveřejná zeleň má často vyšší indexy hraničních bariér, což naznačuje omezenější přístup ve srovnání s veřejnou UGS.

Vnější bariéry:

Ty zahrnují prvky, které brání přístupu do UGS zvenčí, jako je například špatné spojení v důsledku nedostatku vhodných pěších cest nebo zařízení veřejné dopravy v blízkosti UGS.

Prostorové rozložení překážek:

Výzkum poukázal na značné prostorové rozdíly v ukazatelích bariér v Halle. Konstatuje, že nejvýznamnější jsou bariéry „uvnitř“, následované bariérami „vně“ a „na hranicích“. Oblasti podél řeky Saale jsou identifikovány jako oblasti s lepší dostupností díky menšímu počtu hraničních a vnějších bariér.

Dopad plánovacích opatření:

Studie prověřuje územně plánovací dokumenty a zjišťuje, že ačkoli existují snahy o přeměnu a zlepšení využitelnosti USES (např. přeměna brownfieldů na zalesněné plochy), tato opatření často řeší bariéry jen částečně. Zvláštní důraz je kladen na zlepšení „vnitřních“ prvků UGS, jako je doplnění dětských hřišť a zlepšení uspořádání míst k sezení.

Doporučení pro městské plánování:

Pro účinné zvýšení přístupnosti UGS studie navrhuje zaměřit se na zlepšení strukturálních prvků uvnitř zelených ploch a usnadnění fyzického přístupu k poloveřejným UGS. Doporučuje zahrnout zpětnou vazbu od uživatelů, aby bylo možné přizpůsobit prvky UGS potřebám různých skupin, a zvážit prostorové rozložení bariér pro strategické zacílení zásahů.

Další výzkum a aplikace:

Metodika použitá v Halle by mohla být použita i v jiných městech k posouzení a zlepšení přístupnosti UGS. Budoucí výzkum by se mohl rozšířit o percepční a institucionální bariéry, což by potenciálně nabídlo ucelenější pohled na problémy, kterým čelí obyvatelé měst při přístupu k zeleni.

Poznámka autora:

Studie mimo jiné ukazuje, že oblasti kolem řeky Saale v Halle vykazují nižší indexy fyzických bariér, což je činí přístupnějšími. Toto pozorování se obvykle připisuje několika klíčovými faktorům, které jsou v podobných studiích často diskutovány, ale většinou nejsou vyčerpávajícím způsobem popsány:

Přírodní uspořádání a existující infrastruktura:

Přírozené uspořádání nábřežních oblastí často usnadňuje přístup veřejnosti a rekreační využití. Tyto oblasti již mohou být vybaveny cestami pro různé typy dopravy, lavičkami a otevřenými prostory, které podporují užívání veřejnosti. Přítomnost stávající infrastruktury, jako jsou cesty a mosty podél řeky, může také výrazně zlepšit přístupnost.

Priority městského plánování:

Nábřežní oblasti jsou v rámci městského plánování často upřednostňovány pro rozvoj a zkrášlení vzhledem k jejich estetické přitažlivosti a potenciálu přilákat turisty i obyvatele. To může vést k začlenění prvků zlepšujících přístupnost do těchto oblastí.

Rekreační a komunitní zaměření:

Nábřežní oblasti jsou často považovány za cenné napříč komunitami. To vede k většímu zaměření na zpřístupnění těchto oblastí všem. To může zahrnovat instalaci zařízení, která slouží široké škále aktivit, od podpory pěší a cyklistické dopravy, cvičicí zařízení, až po pasivnější aktivity, jakými jsou místa pro piknik.

Regulační a ochranné úsilí:

Nábřežní oblasti někdy podléhají specifickým regulačním a ochranným opatřením, která podporují přístup veřejnosti a jejich využívání. Tyto regulace mohou zajistit, aby zástavba podél nábřeží respektovala stezky, parky a další vybavení zaměřené na veřejnost.

Studie sice konstatuje zlepšení přístupnosti v okolí řeky Saale, ale neuvádí podrobný rozpis konkrétních ukazatelů ani komplexní důvody tohoto zjištění. Obvykle jsou tyto závěry vyvozovány z obecných trendů rozvoje měst a pozorovaného rozmístění občanské vybavenosti a přístupových míst v těchto oblastech. Pro hlubší pochopení by bylo třeba nahlédnout do konkrétních plánovacích dokumentů nebo provést další empirický výzkum, který by tyto zákonitosti podrobně kvantifikoval a vysvětlil.

Bariérové efekty dopravní infrastruktury [2]

Článek „Overview of Research on Barrier Effects of Transport Infrastructure“ představuje koncepční model pro pochopení bariérových efektů způsobených dopravní infrastrukturou. Tento model má zásadní význam, neboť objasňuje složité interakce mezi různými determinanty bariérových efektů.

Mezi hlavní identifikované determinanty patří:

Dopravní prvky:

Dopravní prvky, které vytvářejí bariéry, lze rozdělit na fyzické a psychologické vlastnosti a formální regulační podmínky:

Fyzické vlastnosti:

Statické vlastnosti:

Patří sem trvalé stavby, jako jsou dálnice, přivaděče, železnice a vodní cesty. Mezi další statické vlastnosti patří ploty, zábradlí, protihlukové clony a výškové rozdíly, jako jsou násypy a příkopy. Další faktory, jako je šířka silnice, dopravní ostrůvky a vizuální podmínky v místech křížení, významně ovlivňují, jak tyto fyzické struktury působí jako bariéry.

Dynamické vlastnosti:

Příčná dynamika: Mezi vlastnosti, které ovlivňují pohyb přes dopravní prvek, patří tok a směr dopravy, rychlost pohybu, podíl těžkých vozidel, přítomnost zaparkovaných vozidel, shlukování vozidel a čekací doby na řízených přechodech. Tyto prvky mají zásadní význam pro určení obtížnosti a rizika přejezdu.

Podélná dynamika: Mezi prvky ovlivňující pohyb v dopravním koridoru patří dopravní proud, rychlost a přítomnost těžkých nebo zaparkovaných vozidel. Tyto aspekty ovlivňují zejména cyklistickou a jinou nemotorovou dopravu na trase.

Psychologické vlastnosti:

Odrážející podmínky bez fyzických překážek: Jedná se o faktory spojené s dopravním prostředím, které mohou odrazovat od používání, aniž by nutně představovaly fyzickou překážku.

Riziko nehod: Vnímané riziko dopravních nehod buď při přecházení, nebo při cestě podél dopravního prvku může vytvářet psychologickou bariéru.

Strach z kriminality: Faktory, jako je nedostatečné osvětlení, špatná viditelnost, omezené možnosti úniku a nedostatečný sociální dohled, přispívají ke zvýšenému strachu z kriminality.

Nepohodlí: Environmentální faktory, jako je hluk, znečištění, prach, nepříjemné pachy, vibrace a stříkající voda z projíždějících vozidel, mohou snížit atraktivitu tras. Další prvky, jako je přítomnost odpadků v okolí zařízení pro přecházení, mohou rovněž odrazovat od jejich používání.

Formální regulační podmínky:

Dopravní předpisy: Patří sem zavedení semaforů, dostupnost ručně ovládaných signálů, omezení, jako jsou jednosměrné ulice, a rodičovská pravidla týkající se přecházení dětí přes silnici.

Plánované infrastrukturní projekty: Předpokládané budoucí infrastrukturní projekty mohou vést k vytvoření rezervních zón v územně plánovacích dokumentech, které mohou tvořit fyzické bariéry. Nejistota ohledně možných bariérových efektů těchto plánovaných projektů může také ovlivnit ceny pozemků a ovlivnit modely rozvoje měst.

Přechodová zařízení a trasy:

Místa pro přecházení:

Počet míst pro přecházení: Pro pomalejší druhy mobility, jako je chůze nebo jízda na kole, je ve srovnání s rychlejšími druhy mobility nutný vyšší počet míst pro přecházení. Je to proto, že pomalejší druhy dopravy často vyžadují častější přístupové body pro bezpečné překonání dopravních prvků, jako jsou silnice a železnice.

Výškové rozdíly:

Přítomnost schodů nebo ramp vedoucích k mostům a tunelům může významně ovlivnit přístupnost, zejména pro osoby s poruchami pohyblivosti nebo osoby využívající nemotorové formy dopravy.

Integrace do místní uliční sítě:

To, jak dobře jsou zařízení pro přecházení integrována do místní uliční sítě a přímo navazují na hlavní trasy nebo chodníky, výrazně ovlivňuje jejich použitelnost a účinnost při zmírňování bariérových efektů.

Vizuální podmínky:

Dostatečný rozhled a jasný přehled v místech pro přecházení jsou rozhodující pro bezpečnost a snadné používání a umožňují chodcům a cyklistům jistou navigaci na přechodech.

Strach z kriminality:

Podobně jako u dopravních prvků hrají podmínky v okolí přechodů, jako je osvětlení, viditelnost, možnosti úniku a sociální dohled, zásadní roli v tom, jak bezpečně se lidé při používání těchto přechodů cítí.

Kvalita:

Celková kvalita zařízení přechodů, včetně jejich ochrany před povětrnostními vlivy, pravidelné údržby, designu a čistoty, přímo ovlivňuje jejich funkčnost a pohodlí uživatelů.

Formální regulace:

Přítomnost přechodů pro chodce, semaforů a možnost ručního ovládnutí těchto signálů může zvýšit bezpečnost a efektivitu přechodů, učinit je přístupnějšími a snížit bariérový efekt.

Trasy přechodů:

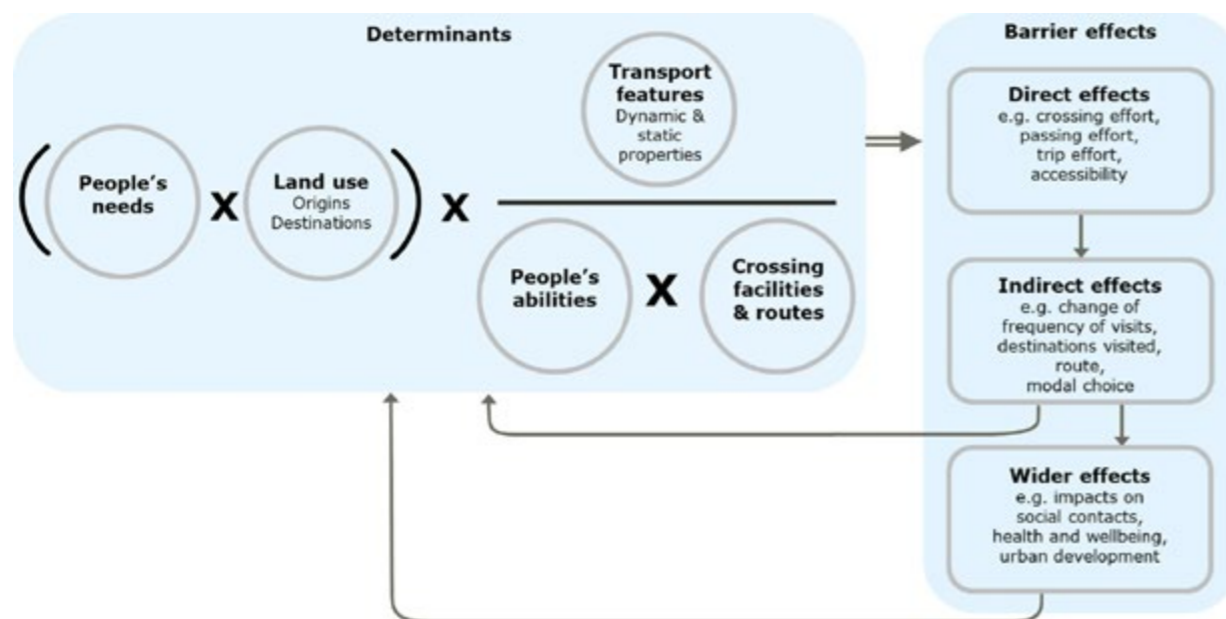
Počet: Užitečné (každodenní) i rekreační trasy, které kříží dopravní prvky, je třeba vhodně naplánovat, aby odpovídaly potřebám uživatelů s pomalou mobilitou.

Propojení uliční sítě: Propojení zajišťované uliční sítí, často označované jako šířka sítě, určuje, jak snadno jsou různé části čtvrti nebo města navzájem dostupné.

Hustota uliční sítě: Hustota, měřená jako délka sítě na plochu (hektar nebo kilometr čtvereční), ovlivňuje, jak komplexní a dostupná je síť pro uživatele v různých částech města.

Atraktivita:

Plánování, design, značení, kulturně-historická hodnota a úroveň dopravní bezpečnosti křižovatek přispívají k jejich atraktivitě. Dobře navržené a bezpečné trasy podporují častější využívání a zlepšují celkový zážitek chodců a cyklistů





[04+08] VIZUALIZACE DETERMINANTŮ KONCEPČNÍHO MODELU PRO POCHOPENÍ BARIÉROVÝCH EFEKTŮ ZPŮSOBNÝCH DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU (SHORA DOLŮ). DOPRAVNÍ PRVKY, VYUŽITÍ ÚZEMÍ, POTŘEBY LIDÍ, MÍSTA PRO PŘECHÁZENÍ A SCHOPNOSTI LIDÍ.

Bariérové efekty dopravní infrastruktury [2]

Schopnosti lidí:

Individuální schopnosti, které ovlivňují způsob, jakým lidé interagují s těmito bariérami a jak se po a okolo nich pohybují.

Věk:

Jak děti, tak starší dospělí čelí smyslovým, kognitivním a praktickým omezením, která mohou ovlivnit jejich schopnost pohybovat se v městském prostředí, zejména když narazí na bariéry. Tyto skupiny mohou potřebovat více času nebo asistenci, aby bezpečně přešly silnice nebo se orientovaly ve složitých dopravních systémech.

Omezení pohyblivosti:

Osoby s fyzickým nebo psychickým omezením, těhotné osoby nebo osoby odpovědné za doprovod jiných osob, které potřebují pomoc (např. tlačení kočárku nebo manévrování s invalidním vozíkem), čelí zvýšeným problémům. K obtížnému překonávání bariér přispívá také nošení těžkých zavazadel nebo nákupů.

Způsob dopravy:

Typ dopravy, který jedinec používá - noha, kolo, veřejná doprava nebo auto - významně ovlivňuje jeho interakci s bariérami. Osoby, které nemají přístup k automobilu, mohou čelit omezením vyplývajícím z jejich role v domácnosti, ekologických zájmů nebo finančních omezení.

Omezení ve znalostech:

Nedostatečná informovanost o dostupných možnostech dopravy může lidem bránit ve výběru nejefektivnějších nebo bezbariérových tras.

Využití území

Geografické rozložení městských funkcí, které ovlivňuje nutnost překonávat bariéry.

Rozložení:

Umístění adres bydliště a zařízení v oblasti postižené bariérou určuje, jakým způsobem mají lidé přístup k základním službám a občanské vybavenosti. Špatné rozmístění může výrazně ztížit každodenní činnosti.

Hustota:

Hustota obytných a komerčních zařízení v oblasti postižené bariérou ovlivňuje dostupnost. Vyšší hustota může znamenat, že na kratší vzdálenost je k dispozici více zdrojů, což může snížit dopad bariér.

Kvalita:

Rozdíly v kvalitě služeb nebo výrobků dostupných na různých stranách bariéry mohou ovlivnit, kde se jednotlivci rozhodnou nakupovat nebo vyhledávat služby, což je potenciálně nutí častěji překračovat bariéry.

Časová dostupnost:

Otevírací doba zařízení, jako jsou maloobchodní prodejny, poskytovatelé zdravotní péče a rekreační oblasti, ovlivňuje, kdy mají lidé k těmto službám přístup. Pokud je otevírací doba na jedné straně bariéry omezená, mohou být jednotlivci nuceni pravidelně cestovat dále.

Zastupitelnost:

Dostupnost alternativních zařízení ovlivňuje způsob, jakým lidé interagují s bariérami. Pokud na jedné straně bariéry nejsou k dispozici žádné alternativy, jsou jednotlivci nuceni překračovat bariéry, aby se dostali k potřebným službám.

Potřeby lidí

Požadavky, jako je potřeba přístupu ke službám nebo sociálním kontaktům, které ovlivňují potřeby lidí navštěvovat cíle zahrnující cesty přes bariéru nebo podél ní.

Věk:

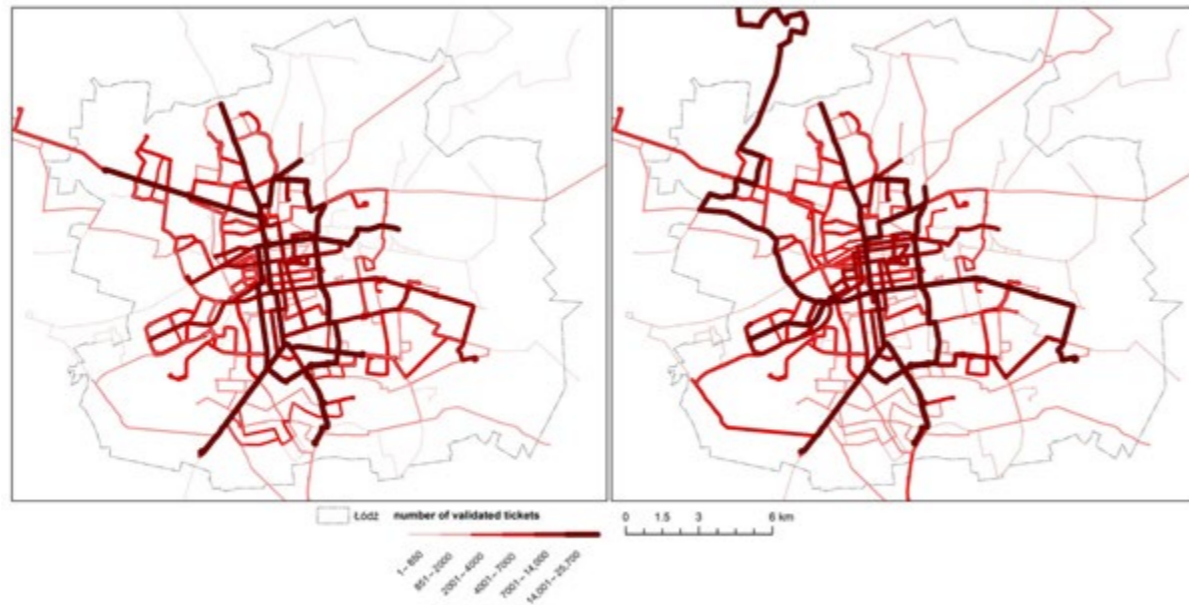
Různé věkové skupiny mají různé potřeby v oblasti cestování na základě každodenních činností, jako je například cesta na dětské hřiště, autobusovou zastávku nebo za službami. Cestovní průzkumy mohou poskytnout údaje o průměrném počtu cest, které jednotlivé věkové skupiny vykonávají.

Sociálně-ekonomické faktory:

Příjem osoby, její pracovní status, role v domácnosti a preference životního stylu ovlivňují výběr místa bydliště, pracoviště, vzdělávacích zařízení a nákupních oblastí. Tyto faktory určují, do jaké míry jsou jednotlivci ovlivněni bariérami.

Sociální vazby v rámci okolí:

Síla místních sociálních vazeb může diktovat potřebu překonávat bariéry. Jedinci závislí na místních sítích mohou být bariérami ovlivněni více, pokud se důležité kontakty nebo služby nacházejí na opačné straně. Naopak jedinci s větší mobilitou nebo širšími sociálními sítěmi mohou být na přítomnost bariér méně citliví.



Bariérové efekty dopravní infrastruktury [2]

Přímé bariérové účinky

Definice a povaha:

Přímé bariérové účinky jsou bezprostřední a hmatatelné překážky nebo obtíže, s nimiž se lidé setkávají v důsledku přítomnosti dopravní infrastruktury. Tyto účinky se projevují během běžného cestování a zahrnují fyzické a psychologické problémy spojené s obcházením dopravní infrastruktury nebo průchodem přes ni.

Příklady:

Patří sem zvýšená námaha potřebná k překonání rušné silnice, překonání podchodu nebo použití špatně navrženého přechodu, který může být nebezpečný nebo zstrašující. Do přímých účinků spadají také psychologické dopady, jako je strach z nehod nebo kriminality spojené s přecházením určitých oblastí.

Měření:

Přímé bariérové účinky se obvykle měří prostřednictvím objektivního hodnocení fyzického prostředí, jako je počet a kvalita přechodů, intenzita dopravy a fyzické uspořádání dopravních prvků.

Nepřímé bariérové účinky

Přizpůsobení chování:

Nepřímé bariérové efekty se objevují, když přímé bariéry ovlivňují chování lidí v průběhu času. Pokud nepříjemnosti nebo obtíže způsobené bariérou překročí práh tolerance člověka, může to vést ke změnám ve způsobu jeho cestování.

Příklady:

Úpravy mohou zahrnovat změnu obvyklé trasy tak, aby se vyhnula bariéře, změnu způsobu dopravy (např. přechod z chůze na jízdu autem) nebo dokonce změnu doby cestování. V závažnějších případech může vést ke snížení frekvence cest nebo k úplnému vyhýbání se některým cílům.

Měření:

Tyto účinky se často hodnotí prostřednictvím behaviorálních studií, včetně průzkumů a rozhovorů, které zachycují, jak se cestovní návyky lidí upravují v reakci na změny infrastruktury.

Širší účinky bariér

Dopad na společnost a komunitu:

Širší dopady jsou širší, dlouhodobé dopady na společnost a komunitu, které vyplývají ze změn v individuálním a kolektivním cestovním chování v důsledku překážek. Tyto účinky mohou prostupovat sociální, ekonomickou a environmentální sférou.

Příklady:

Významné dopady na sociální interakce, jako je omezení kontaktů mezi sousedy nebo snížení soudržnosti komunity, se často objevují v důsledku vysokého objemu dopravy nebo fyzicky rozdělovací infrastruktury. Ekonomické dopady mohou zahrnovat změny v návštěvnosti místních podniků nebo změny v hodnotě nemovitostí. Zdravotní dopady by mohly vyplývat ze snížené fyzické aktivity v důsledku menšího počtu pěších nebo cyklistických cest.

Měření:

Širší dopady je náročné přímo kvantifikovat a často se posuzují v rámci komplexních studií dopadů na životní prostředí a sociální oblast. Tyto studie se mohou zabývat změnami v ukazatelích komunity v průběhu času nebo srovnávat podobné komunity s významnými dopravními bariérami a bez nich.

Vzájemná propojenost a zpětné vazby

Dynamické interakce:

Úroveň bariérových efektů nejsou izolované, ale dynamicky se vzájemně ovlivňují. Přímé bariéry mohou vést k nepřímým změnám v dopravním chování, které mohou dále ovlivnit širší komunitní a společenské výsledky. Tyto změny navíc mohou mít zpětnou vazbu do systému a potenciálně měnit využívání a vnímání dopravní infrastruktury v průběhu času.

Příklad zpětné vazby:

Zvýšené používání automobilů v důsledku nové bariéry může vést k většímu přetížení dopravy, což zhorší přímé bariéry pro nemotorizované uživatele a udrží cyklus zvýšené závislosti na motorové dopravě.

Techniky monetizace:

Metody monetizace jsou diskutovány jako prostředek k agregaci a porovnání různých dopadů dopravních bariér. Tyto techniky převádějí různé dopady na peněžní hodnoty, což usnadňuje porovnávání a rozhodování při plánování dopravy.

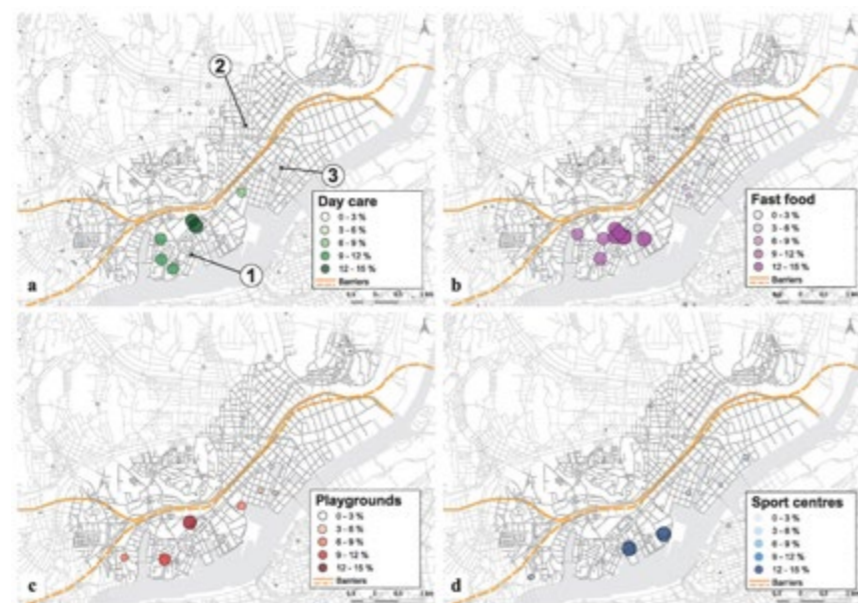
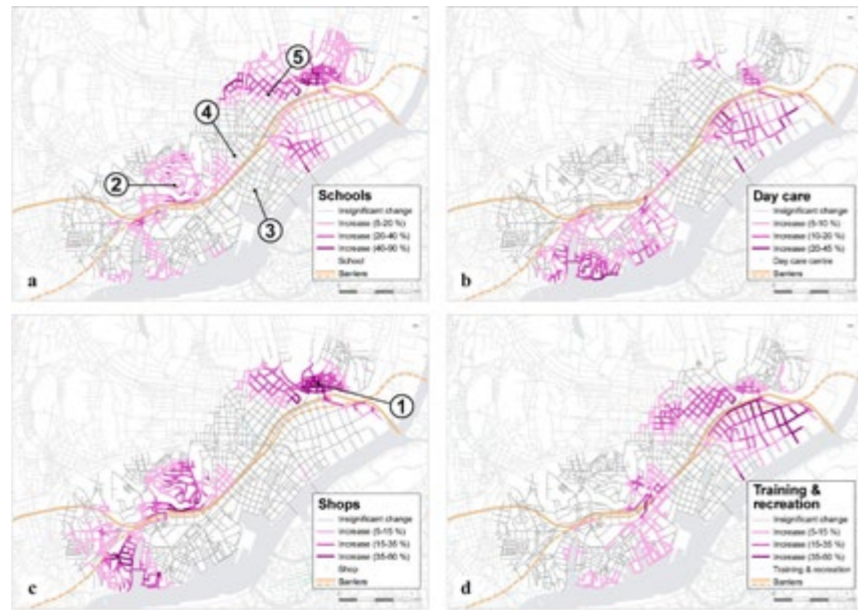
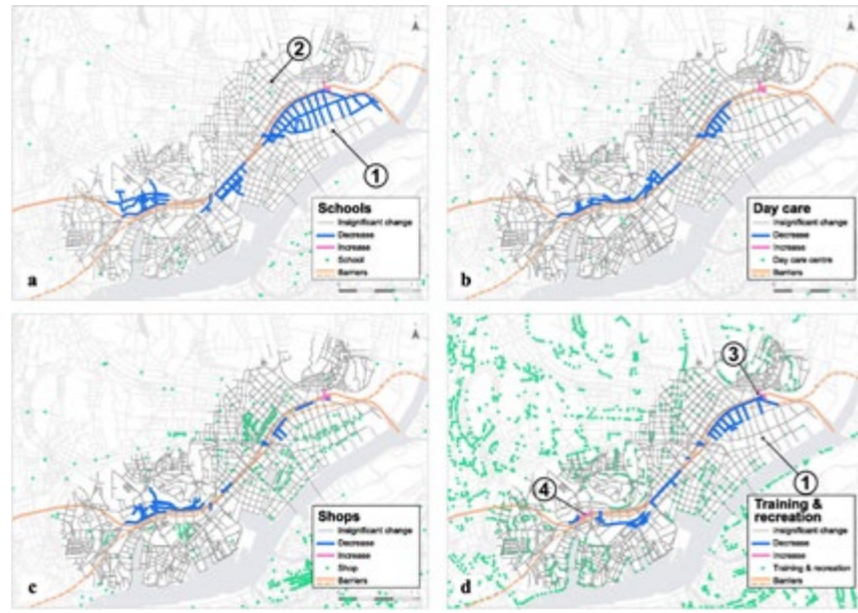
Pochopení těchto úrovní bariérových efektů poskytuje komplexní rámec pro posouzení celkového dopadu projektů dopravní infrastruktury. Zdůrazňuje význam zohlednění bezprostředních i dlouhodobých důsledků rozvoje infrastruktury a zajišťuje, aby městské plánování a tvorba politik reagovaly na rozmanité potřeby všech obyvatel města.

Důsledky pro plánování měst a tvorbu politik:

Tento výzkum zdůrazňuje nutnost přijmout multidisciplinární přístup k účinnému vyhodnocení a zmírnění bariérových účinků dopravní infrastruktury. Urbanistům a tvůrcům politik se doporučuje, aby využili vyvinuté sofistikované nástroje k získání hlubšího vhledu do dopadu dopravní infrastruktury na dostupnost měst. Dle dostupných dat nelze předpokládat, že by byl jedinec se znalostmi pouze z jedné oblasti schopen tento fenomén kvalitně zhodnotit samostatně.

Klíčové je aktivní a smysluplné zapojení zúčastněných stran, které by mělo být podpořeno nástroji, jež jsou objektivní a snadno srozumitelné. To zvyšuje zapojení komunity a posiluje důvěru v plánovací proces a zajišťuje zohlednění různých pohledů.

V závěru výzkumu je zdůrazněna důležitost zlepšení našeho chápání a schopností hodnocení bariérových efektů. Takový pokrok je nezbytný pro podporu spravedlivého městského prostředí. Tvůrci politik a plánovači musí zvážit jak výhody lepší regionální dostupnosti, tak potenciální nevýhody snížené místní dostupnosti. Díky tomu mohou formulovat vyváženější a informovanější rozhodnutí, která zohlední širší společenské přínosy a podpoří inkluzivnější městskou krajinu.



Kvantifikace bariérových účinků [3]

Úvod

V rozvíjejícím se diskurzu o dvojí povaze dopravní infrastruktury, která slouží jak jako kanál pro efektivní dálková spojení, tak jako potenciální narušitel místní mobility, vyniká výzkum [3], který provedli Job van Eldijk, Jorge Gil, Natalia Kuska a Rashmita Sisinty Patro. Jejich studie se pečlivě zabývá nutností robustních metodik pro hodnocení dopadu toho, co se často označuje jako „oddělovací“ nebo bariérový efekt na místní komunity. Jak jejich výzkum zdůrazňuje, tyto účinky se týkají sociálního začlenění, zdraví a ekonomické životaschopnosti místních podniků.

Za tímto účelem van Eldijk a jeho kolegové vyvinuli čtyři ukazatele místní dostupnosti: Cestovní doba, volba, dojezdová vzdálenost a efektivita služeb. Tyto ukazatele jsou navrženy tak, aby účinně kvantifikovaly přímé dopady infrastrukturních překážek. Prostřednictvím cílené případové studie výzkum zkoumá důsledky integrace velkých dopravních infrastruktur, jako jsou dálnice a železnice, do tunelů a odhaluje složité a nelineární zákonitosti ovlivnění místní dostupnosti.

Tato studie obohacuje literaturu o přístupnosti o nové poznatky o přímých bariérových efektech a představuje je jako aplikovaný aspekt místní přístupnosti. Zdůrazňuje užitečnost ukazatelů místní dostupnosti pro komplexní měření dopadů dopravní infrastruktury, které slouží jako zásadní nástroje pro plánování měst a tvorbu politik. Článek navíc obhajuje využití dostupnosti jako teoretického rámce pro další rozvoj a zkoumání bariérových efektů, což usnadňuje hlubší pochopení složitých souvislostí mezi infrastrukturními projekty a dostupností měst.

Teoretická východiska

Dopravní systémy efektivně propojují vzdálené oblasti, ale často komplikují místní dostupnost, což často vytváří to, co se označuje jako „odtržení“. Tento článek se zasazuje o používání termínu „bariérové efekty“, který lépe popisuje problémy v moderních městských kontextech, kde infrastrukturní projekty narušují stávající uspořádání obcí. Tyto účinky vznikají především v důsledku změn v průjezdnosti v důsledku infrastruktury, demografických změn ovlivňujících mobilitu (např. starších osob nebo dětí) a změn v dostupnosti cílů, které ovlivňují cestovní vzorce.

Měření bariérových efektů

Účinky bariér mění způsob interakce lidí v jejich prostředí a ovlivňují každodenní život nad rámec pouhého narušení cestování. Tradiční metody se zaměřují na kvantifikaci prodloužení doby cestování, ale moderní přístupy berou v úvahu širší dopady na dostupnost základních služeb a cílů. Tento posun podtrhuje potřebu nástrojů, které vyhodnocují, jak nové infrastrukturní projekty zlepšují nebo ztěžují celkovou dostupnost, což je v souladu s širšími cíli městského plánování pro zlepšení kvality života.

Místní ukazatele dostupnosti

Cílem vývoje čtyř specifických ukazatelů je kvantifikovat přímé dopady infrastruktury na místní komunity:

Doba cestování:

Měří, jak změny v infrastruktuře ovlivňují délku cesty k základním službám, jako jsou obchody s potravinami nebo školy.

Volba:

Vyjadřuje rozmanitost dostupných cílů v průměrné cestovní době a ukazuje, jak může infrastruktura rozšířit nebo omezit každodenní možnosti.

Spádová oblast:

Je užitečná pro územní plánování, pokud jde o umístění služeb a žádanost bydlení.

Efektivita služeb:

Vliv infrastruktury na efektivitu veřejných služeb, což má zásadní význam pro dobu reakce na mimořádné události a poskytování veřejných služeb.

Tyto ukazatele zahrnují prvky využití území, dopravy a individuálních potřeb a nabízejí komplexní pohled na dopady infrastruktury. Poskytují rámec pro porovnání scénářů před a po vybudování infrastruktury, aby bylo možné vyhodnotit, jak změny ovlivňují dostupnost komunity.

Případová studie

Göteborg, Švédsko

Případová studie z Göteborgu využívá tyto ukazatele k posouzení bariérových účinků ulic Lundbyleden a Hamnbanan, které historicky oddělovaly přístavní oblast od města. Zmírnění dopadů zahrnovalo vytunelování těchto bariér s cílem sjednotit městský prostor a snížit ekologické zátěže. Podrobné modelování v GIS pomohlo simulovat možná zlepšení:

Cestovní čas:

Ukázal výrazné zlepšení, zejména u vzdělávacích zařízení, což zkrátilo vzdálenosti pro vzdálené obce. Minimální změny v již dobře obslužených oblastech zdůraznily již existující dostatečnou dostupnost.

Výběr:

V některých oblastech došlo až k 60% zlepšení dostupnosti při standardní desetiminutové jízdě na kole.

Spádovost:

Ukázaly lepší možnosti ekonomické a sociální integrace díky rozšířeným oblastem služeb, což bylo přínosné zejména v okrajových regionech.

Efektivita služeb:

Předpokládána výrazná úspora času pro záchranné služby, zvýšení veřejné bezpečnosti díky možnosti rychlejší reakce v odlehlých oblastech.

Omezení

V diskusi se uznávají problémy spojené s používáním procentuálních změn pro měření dopadů, které mohou někdy zkreslovat vnímané přínosy v oblastech s krátkými počátečními cestovními časy. Upozorňuje také na nelineární přínosy zvýšené dostupnosti zařízení, jako jsou školy nebo nemocnice. Kromě toho dokument vyzývá k integraci různých typů infrastrukturních sítí, aby bylo možné lépe zachytit rozdílné dopady na chodce a cyklisty.

Jako mezera v současných modelech je zdůrazněno zahrnutí hodnot občanské vybavenosti, jako je pohodlí a kvalita infrastruktury. Budoucí iterace ukazatelů by mohly zahrnout tyto kvalitativní aspekty, aby poskytly komplexnější hodnocení dopadů infrastruktury.

Městské zbytky: Identifikace ... [4]

Ve své diplomové práci [4] se autorka zabývá nedostatečně využitými městskými prostory, které se běžně nacházejí v městské krajině, jako jsou volné pozemky a nevyužívané střechy. Tyto plochy, často přehlížené při plánování měst, jsou identifikovány jako „zbytkové prostory“ s významným potenciálem pro posílení udržitelného rozvoje měst. Kasarabada využívá kvalitativní výzkum a vizuální metody k analýze těchto prostor v Malmö, městě známém svými iniciativami v oblasti udržitelnosti. Práce navrhuje inovativní strategie integrace těchto prostor do městské struktury s cílem zlepšit sociální začlenění, zdraví a ekonomickou životaschopnost. Zdůrazněním úspěšných revitalizací ze Skandinávie studie nejen přispívá k akademickému diskurzu o městském plánování, ale také se zasazuje o přehodnocení role zbytkových prostor jako cenného majetku pro dosažení cílů udržitelného rozvoje (SDGs).

Mapování Malmö

Metodologie pro městskou analýzu

Výzkum Divyi Kasarabady využívá kvalitativní metodologii ke zkoumání nedostatečně využitých prostor v Malmö a zahrnuje pohledy místních odborníků a obyvatel, aby odhalil různorodý potenciál těchto oblastí. Tento přístup využívá skandinávské případové studie jako srovnávací měřítko pro kontextualizaci možných proměn v rámci městské krajiny Malmö.

Výzkumný design integruje předběžné a fotografické mapování s cílem identifikovat významné zbytkové prostory, které jsou následně zkoumány prostřednictvím hloubkových rozhovorů a dotazníků. Tento mnohostranný přístup napomáhá pochopení typologie městského prostoru ve městě. Vizuální nástroje, jako je mapování v QGIS, nabízejí grafické znázornění městské struktury Malmö, což dále podporuje empirická zjištění. Tyto metody společně usnadňují důkladnou tematickou analýzu, která syntetizuje data z různých zdrojů a odhaluje opakující se témata a vhledy do využívání těchto prostor.

Teoretický základ studie se zabývá povahou prostoru, jak ji formulovali teoretici jako Peterson a Lefebvre, a diskutuje pojmy od „člověkem vytvořených“ po „odvozené“ prostory a jejich důsledky v městském plánování. Práce rozlišuje různé typy nedostatečně využitých městských prostorů - prázdné prostory, mezery, ztracené prostory a zbytky -, přičemž každý z nich naznačuje různé možnosti v rámci městské struktury. Zdůrazňuje dynamickou souhru mezi těmito prostory a sociálními interakcemi, které utvářejí jejich funkci a význam v rámci města. Tato komplexní metodologie a teoretické základy poskytují robustní rámec pro analýzu a nové pojetí potenciálu zbytkových prostor v Malmö s cílem účinněji začlenit tyto oblasti do procesů rozvoje a plánování města.

Současné využití prostorů

Formální použití

Umělecká díla: Využití veřejných uměleckých děl a instalací k přeměně fádnic prostor v živé výrazové plochy.

Taktický urbanismus: Jedná se o komunitou řízené projekty, které jsou dočasné a nízkonákladové, často iniciované místními aktéry nebo vládou za účelem rychlého vylepšení sousedství. Tyto zásahy jsou flexibilní, ztělesňují filozofii „lehčí, rychlejší, levnější“ a mohou zahrnovat přeměnu parkovišť na zahrady nebo silnic na zelené plochy.

Trvalé projekty: Jedná se o projekty s vyšším rozpočtem, které se realizují shora dolů a které mohou postrádat rozsáhlou účast veřejnosti, ale vytvářejí dlouhodobá řešení, například přeměnu podchodů na komunitní parky.

Kombinované přístupy: Integrace taktického urbanismu s plánovacími trvalými projekty může nabídnout komplexní řešení, která se

vyvíjejí od dočasných k trvalým a v průběhu času odrážejí potřeby komunity.

Neformální využití

Neformálně ponechané prostory často hostí aktivity mimo formální dohled a slouží jako místa pro bezdomovce, pouliční umění nebo jiné komunitní využití. Tyto prostory si přivlastňují jednotlivci nebo skupiny k uspokojení okamžitých, často dočasných potřeb, což odráží spontánní, organickou povahu městského života.

Dočasné využití

Dočasné využití zbytkových prostor, které zdůrazňuje proměnlivou povahu městských prostor, umožňuje flexibilitu a okamžitý užitek. Tato využití mohou trvat od několika hodin až po několik let, podporují sociální a podnikatelské iniciativy a mohou zahrnovat pop-up akce, městské zemědělství nebo umělecké instalace. Dočasná využití jsou obzvláště účinná při zapojování komunity a posilování pocitu vlastnictví a propojení s městskými prostory.

Projekty, jako jsou dočasné městské zahrady, ukazují, jak mohou tyto prostory sloužit jako katalyzátory pro zapojení komunity a obnovu měst. Poskytují zkušební prostředí pro experimentování s městským designem a plánováním a nabízejí dynamický přístup k rozvoji měst, který kontrastuje se statickými, dlouhodobými plánovacími strategiemi. Tato flexibilita má zásadní význam pro přizpůsobení se vyvíjejícím se potřebám městské populace a přispívá k udržitelnému rozvoji měst.

Závěrem lze říci, že zbytkové prostory, ať už jsou využívány formálně nebo neformálně, mají významný potenciál přispívat k udržitelnosti měst a sociální soudržnosti. Novým pojetím těchto prostor mohou města využít jejich jedinečných vlastností ke zlepšení městského života a naplnění širších environmentálních a sociálních cílů.

Městská krajina Malmö

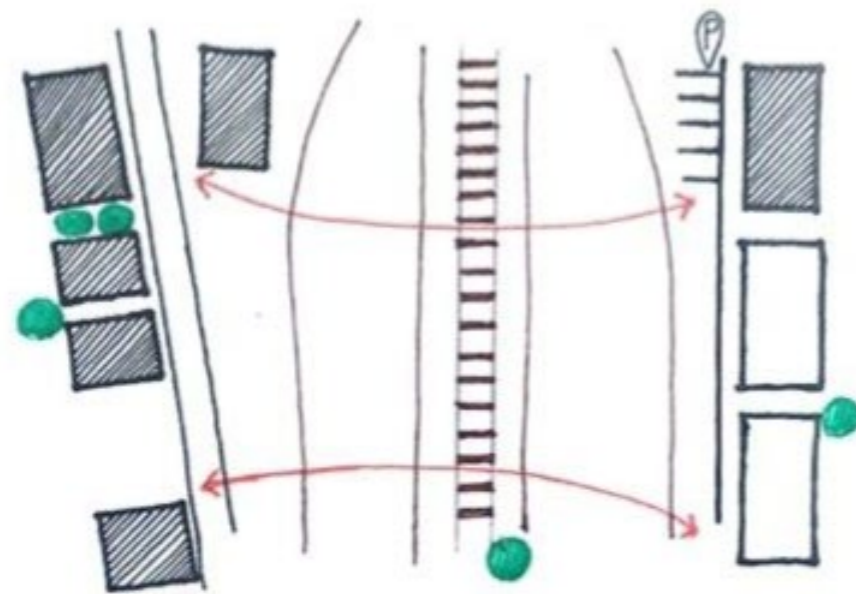
Malmö, třetí největší švédské město, je důkazem urbanistického vývoje, který plynule propojuje bohatou historickou tapiserii s moderními udržitelnými postupy. Malmö, které se nachází v kraji Skåne a je spojeno s Kodaní mostem Øresund, je pulzujícím městským centrem, které se pyšní závazkem k udržitelnému rozvoji a získalo si pověst „ekologického města“.

Přechod města z významného průmyslového centra, kde se v 70. letech 20. století nacházela největší loděnice na světě, na vedoucí postavení v oblasti udržitelného městského plánování je charakterizován významnými projekty, jako je nákupní centrum Emporia a Západní přístav. Tyto stavby nejen nově definují krajinu města, ale také podtrhují jeho inovativní přístup k využívání městského prostoru a péči o životní prostředí.

Plánování města Malmö je decentralizované, což umožňuje na míru šité místní reakce na globální výzvy v oblasti udržitelnosti. Tato flexibilita podnítila přestavbu nábřeží a zelených ploch, kterou podpořil strategický marketing a vize začlenění udržitelnosti do struktury městského života. Blízkost regionu Øresund posiluje roli Malmö jako kritického pólu růstu v severní Evropě, přičemž plány na udržitelnou expanzi, zejména kolem vnějšího silničního okruhu, jsou plánovány jako budoucí rozvojový koridor.

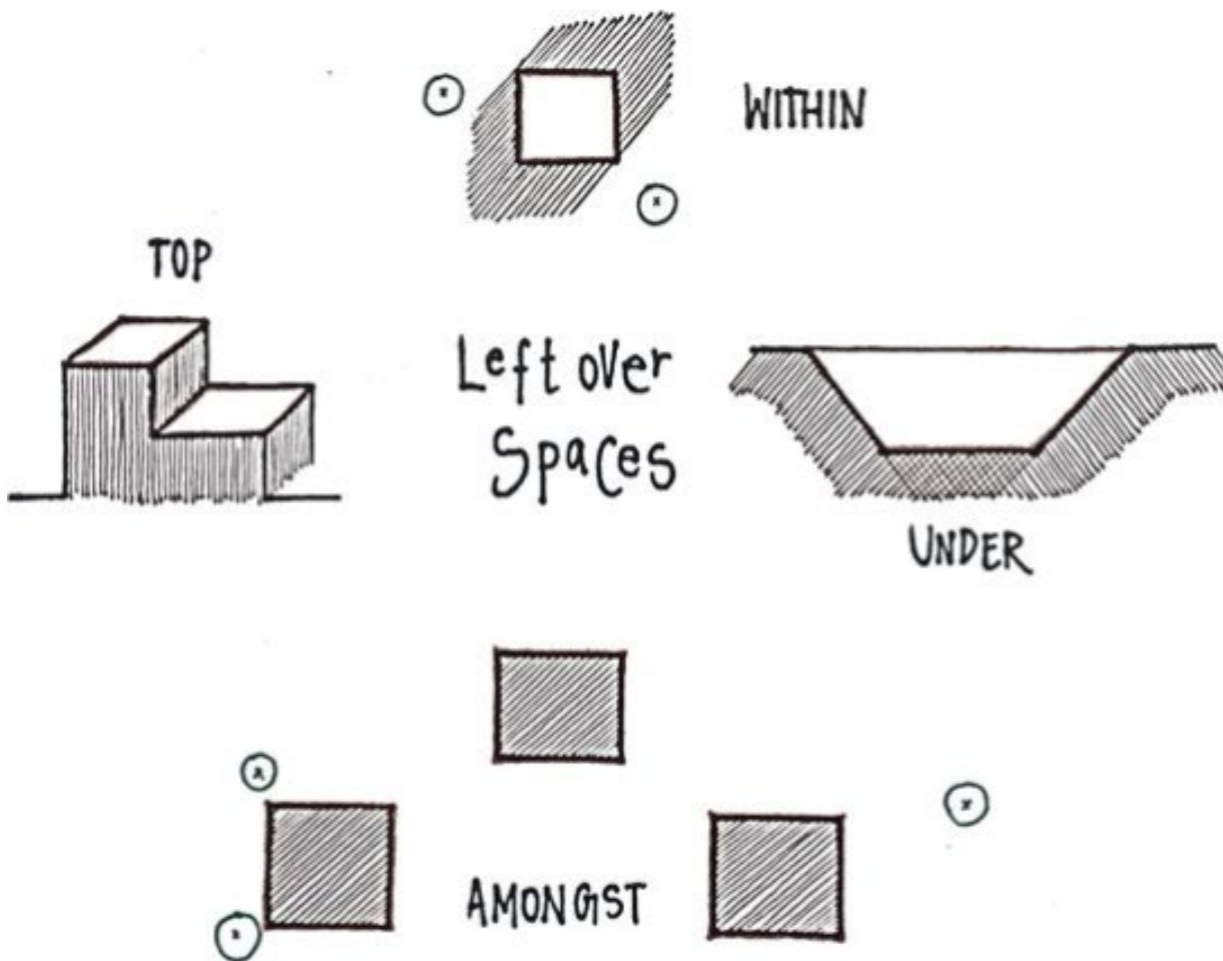
Tento strategický přístup je v úzkém souladu s globální Agendou 2030 pro udržitelný rozvoj. Malmö využívá zbytkové městské prostory - jako jsou opuštěné průmyslové budovy, nevyužívané střechy a prázdné pozemky - jako aktiva pro dosažení cílů udržitelného rozvoje (SDGs).

Tyto prostory jsou identifikovány a rozděleny do typů, z nichž každý nabízí jedinečný potenciál pro transformaci:



HOW CAN LEFTOVER SPACES BECOME AN ASSET IN SUSTAINABLE DEVELOPMENT?

[3] KONCEPTUÁLNÍ REPREZENTACE FORMULACE PROBLÉMU MĚSTSKÝCH ZBYTKŮ



[3] KONCEPTUÁLNÍ REPREZENTACE KATEGORIÍ LEFTOVER SPACES POZOROVANÝCH V MALMÖ

Prostory uvnitř:

Budovy jako kostel Caroli jsou příkladem adaptivního opětovného využití, které byly dočasně přeměněny na živé veřejné prostory.

Prostory svrchu - obývací pokoj v nebi

Střechy v Malmö se mění v multifunkční prostory, které podporují sociální interakce, ekologické iniciativy a rekreační aktivity. Některé střechy jsou sice vybaveny rozsáhlými zelenými střechami a solárními panely, ale mnohé z nich zůstávají nedostatečně využity, což představuje příležitost pro další rozvoj s cílem zlepšit kvalitu ovzduší ve městě a dostupnost zelených ploch.

Prostory pod - využití zapomenutého

Prostory pod infrastrukturou Malmö, jako jsou mosty a nadjezdy, se mění v aktivní komunitní centra. Iniciativy, jako je Nobelův tunel, přetvářejí tmavé, přehlížené podchody v poutavé, uměním naplněné chodníky, které obohacují městský život.

Prostory mezi - potenciál uprostřed

Meziprostory mezi městskými strukturami Malmö, včetně nevyužívaných železničních tratí a rozsáhlých parkovišť, jsou nově pojímány jako zelené stezky, koridory veřejné dopravy a komunitní prostory. Cílem těchto proměn je posílit propojení měst, odolnost vůči životnímu prostředí a zapojení veřejnosti do přírodních vodních ploch.

Objevy a strategie pro zbývajících prostory

Komplexní strategie Malmö pro nové využití a začlenění těchto zbytkových prostor do svých urbanistických iniciativ nejen zvyšuje udržitelnost města, ale také stanovuje měřítko pro celosvětové postupy rozvoje měst. Cílem tohoto prozíravého přístupu je přeměnit Malmö na inkluzivnější, udržitelnější a živější městské prostředí a efektivně využít jeho jedinečnou pozici a zdroje k naplnění a překročení cílů stanovených v Agendě 2030.

Empirická analýza v diplomové práci Divy Kasarabady důkladně kategorizuje a hodnotí typologie zbytkových prostor v Malmö a identifikuje klíčové typy, jako jsou průmyslové plochy, nevyužité zelené plochy a nedostatečně využívané střechy. Prostřednictvím kombinace předběžného mapování, dotazníků a rozhovorů studie vymezuje tyto prostory, přičemž si všimá výrazného seskupení v blízkosti přístavů a železničních tratí, zatímco střechy, které jsou jen zřídka rozpoznávány jako potenciální zbytkové prostory, naznačují širší nedostatek povědomí o jejich možnostech.

Zjištění podporují strategické využití těchto prostor, přičemž čerpají z úspěšných skandinávských modelů a místních poznatků, které se zasazují o jejich přeměnu. Tyto strategie kladou důraz na sociální, environmentální a ekonomická zlepšení, což úzce souvisí s cíli udržitelného rozvoje (SDGs), zejména v oblasti podpory zdraví, zaměstnanosti a udržitelnosti ve městech.

Transformace těchto prostor však není bez problémů. Kulturní vnímání, strukturální omezení, regulační rámce a otázky vlastnictví, zejména pokud jde o střechy a pozemky v soukromém vlastnictví, představují významné překážky. Navíc, i když jsou navrhované strategie slibné, čelí praktické realitě městského plánování, což vyžaduje diferencovaný přístup k jejich realizaci.

Městské synergie:

Strategické synergie: strategický rozvoj a udržitelné cíle v Malmö

Diskuse se rozšiřuje o širší úvahy o strategiích městského plánování v Malmö se zaměřením na posílení zapojení komunity a využití místní zpětné vazby pro transformaci města, zejména v málo rozvinutých oblastech, jako jsou Nyhamnen a Kirserberg. Přístup „middle-out“, který Kasarabada obhájí, podporuje vyváženou integraci plánování shora dolů a příspěvků komunity zdola nahoru, což usnadňuje revitalizaci měst založenou na spolupráci.

S vědomím omezení, jako je subjektivní povaha vnímání prostoru, sezónní výkyvy ovlivňující využití prostoru a rozsah sběru dat, práce zdůrazňuje potřebu dalšího výzkumu. Ten by mohl zahrnovat širší okruh zúčastněných stran a rozmanitější metodiky, které by prohloubily vzhled do strategického využívání zbytkových prostor.

Závěrem práce staví přístup Malmö k nevyužitým prostorům do pozice vzorového příkladu udržitelného městského rozvoje, přičemž zdůrazňuje proaktivní strategie města a potenciál společného plánování, který může významně zlepšit život ve městě a naplnit globální cíle udržitelnosti.

může rezonovat zejména v evropském kontextu, kde mnoho měst hledá inovativní způsoby, jak vyvážit zachování historických památek s moderními potřebami udržitelného rozvoje.

Inspirace pro ostatní

Diplomová práce slouží jako průkopnická studie, která otevírá několik cest pro budoucí výzkum. Poskytuje komplexní metodiku identifikace a kategorizace nedostatečně využitých městských prostor, kterou lze přizpůsobit a aplikovat na různá městská prostředí mimo Malmö. Budoucí výzkumníci mohou vycházet z kvalitativních přístupů a dále zkoumat socioekonomické dopady revitalizace opuštěných prostor nebo provádět srovnávací studie v různých městech s cílem vyhodnotit účinnost různých strategií přestavby. Zaměření práce na začlenění těchto prostor do udržitelného rozvoje měst by navíc mohlo být inspirací pro studie, které se budou zabývat politickými změnami potřebnými k usnadnění takových transformací nebo které budou zkoumat dlouhodobé dopady těchto strategií na odolnost a udržitelnost měst.

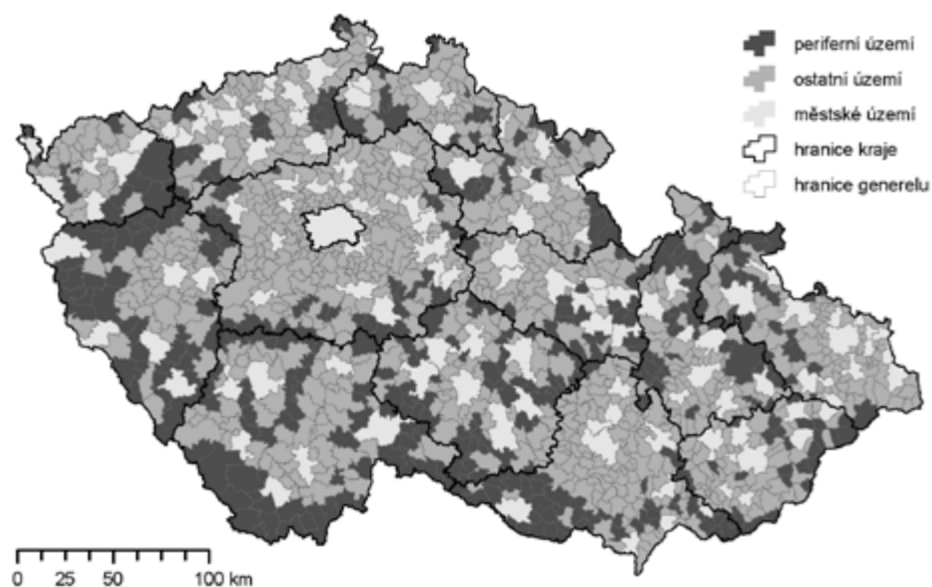
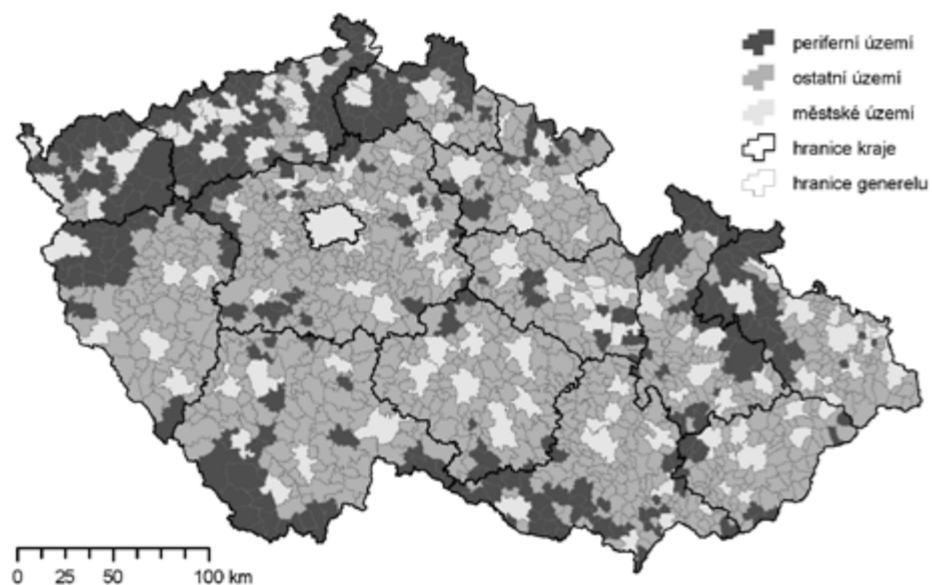
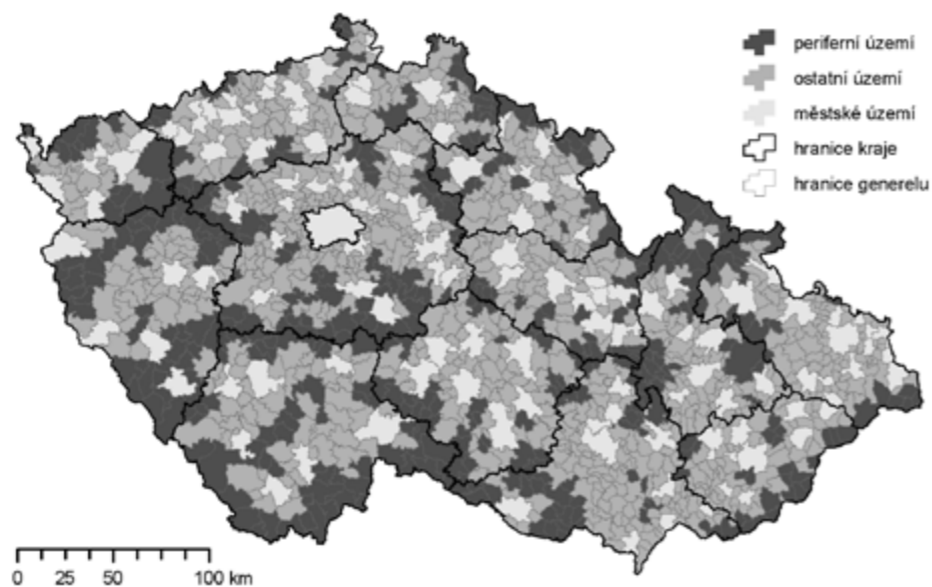
Přínos pro další evropská města

Práce nabízí cenné poznatky, které mohou využít i další evropská města ke zlepšení své městské krajiny. Mnoho měst v Evropě čelí problémům spojeným s nevyužitými a nedostatečně využitými městskými prostory, které jsou často vedlejším produktem historického úpadku průmyslu nebo rychlé expanze měst. Uplatněním strategií uvedených v této práci mohou města tyto prostory přeměnit na živá komunitní centra, zelené plochy nebo kulturní zařízení, a tím zlepšit kvalitu života ve městech a splnit cíle udržitelnosti. Koncepce využití přístupu „uprostřed“, který vyvažuje plánování shora dolů a vstupy komunity zdola nahoru, může městům pomoci podpořit inkluzivnější rozvoj měst a zajistit, aby revitalizační projekty odpovídaly potřebám a přáním místních obyvatel. Důraz na strategie sladěné s cíli udržitelného rozvoje navíc poskytuje plán pro města, která chtějí přispět ke globálním cílům udržitelnosti a zároveň řešit místní městské problémy. To

Cílem práce je ukázat, že promyšlené odstranění, nebo alespoň zmírnění efektů konkrétních fyzických bariér v městské tkáni může uvolnit významné rozvojové příležitosti.

Pouze v případě pečlivého výběru města na základě rozvojových kritérií lze případovou studii považovat za edukativní, inspirativní a v neposlední řadě realistickou.

Studie toho dosáhne prostřednictvím komplexní analýzy českých měst. Následné analýzy vybraného města a formulací cílených rozvojových plánů.



Metodika výběru města

Úvod do metodiky

V této kapitole budou podrobně uvedeny metodiky použité k identifikaci a hodnocení měst s potenciálem pro další rozvoj, s konečným důrazem na oblasti omezené stávajícími urbanistickými bariérami. Metodika je navržena tak, aby zajistila přísný, na datech založený přístup k výběru, bodování a analýze měst. Představím šest klíčových ukazatelů, které společně určují vhodnost města pro rozsáhlejší urbanistický rozvoj, přičemž každý ukazatel je pečlivě vybrán tak, aby zachycoval různé aspekty životaschopnosti měst.

Metriky jsou hodnoceny pomocí kvantilového systému a následně váženy tak, aby odrážely jejich relativní význam při ovlivňování výsledků rozvoje. Tato metodika zahrnuje také kroky pro normalizaci dat, zpracování neúplných údajů a výpočet váženého průměrného skóre pro každé město. Dále se budu zabývat citlivostí vážených metrik a nastíním omezení tohoto přístupu. Nakonec vysvětlím účel a použití metodiky v rámci širšího rozsahu mého výzkumu a poskytnu pokyny pro replikaci a validaci výsledků.

Definice metrik

Demografie

Metrika Demografie hodnotí populační dynamiku každého města, včetně přirozeného růstu nebo úbytku obyvatelstva a migračních vzorců. Tyto faktory jsou klíčové, protože přímo ovlivňují poptávku po bydlení, službách a infrastruktuře. Tato metrice je přiřazena váha 1.4, která odráží její významný vliv na potenciální úspěch a udržitelnost nové výstavby, přičemž se uznává, že rostoucí počet obyvatel je často klíčovým ukazatelem životaschopnosti města pro jeho další rozšiřování.

Ekonomika

Metrika Ekonomika hodnotí ekonomické zdraví města, včetně faktorů, jako je růst zaměstnanosti, přítomnost inovativních firem a intenzita bytové výstavby. Ekonomické podmínky jsou rozhodující pro přilákání investic a zajištění dlouhodobé životaschopnosti rozvojových projektů. Vzhledem k významu této metriky je její váha 1.4, což zdůrazňuje její roli jako hnací síly rozvoje města i příjemce jeho pozitiv.

Správa věcí veřejných a politika

Metrika Správa a politika měří transparentnost, stabilitu, míru kriminality a kvalitu veřejných zakázek ve městě. Dobrá správa věcí veřejných je zásadní pro vytvoření stabilního prostředí podporujícího rozvoj, ale je méně přímo ovlivnitelná novými projekty. Proto je této metrice přiřazena neutrální váha 1.0, která odráží její význam při zajišťování příznivého prostředí pro rozvoj a zároveň uznává její relativní stabilitu v čase.

Kvalita života

Metrika kvality života zahrnuje faktory, jako je dostupnost občanské vybavenosti, zdravotní péče, vzdělávání a celková kvalita životního prostředí. Ačkoli rozvoj pouze jednoho území nemusí drasticky změnit kvalitu života v celém městě, kvalita života může mít významné účinky na atraktivitu rozvojového projektu jako celku, který zvýší životní úroveň oblasti. Váha 1.2 uznává význam kvality života jako výsledku i hnací síly úspěšného rozvoje města, zejména při přilákání nových obyvatel a podniků.

Rozvojový potenciál

Metrika rozvojového potenciálu hodnotí dostupnost zastavitelných pozemků, včetně brownfieldů, dostupnost hlavních dopravních sítí a celkovou hustotu městské struktury. Tato metrika je rozhodující pro určení, zda je město reálně připraveno na nové rozvojové projekty. Proto je jí přiřazena nejvyšší váha 1.5, což odráží její zásadní význam pro umožnění i posílení růstu měst.

Historie a kultura

Metrika zohledňuje na základě subjektivních názorů historický význam a kulturní identitu města, které mohou ovlivnit přijetí a integraci nových rozvojových projektů. Ačkoli tato metrika nemá přímý vliv na proveditelnost rozvoje, hraje roli při utváření charakteru a přitažlivosti nových projektů. Váha 1.1 odráží význam sládní rozvoje s historickým a kulturním kontextem města a zajišťuje, že nové projekty budou mít možnost navázat na stávající městskou strukturu.

Vysvětlení dílčích metrik

U metrik, které zahrnují více dílčích metrik, bylo skóre pro každou z nich určeno výběrem prostřední hodnoty z rozsahu skóre dílčích metrik. Dílčí metriky byly zavedeny za účelem zahrnutí více zdrojů dat do jediné metriky, čímž se zvýšila hloubka a přesnost analýzy. Tento přístup byl zvolen proto, aby se snížil vliv jakýchkoli extrémních hodnot a zajistilo se přesnější a spolehlivější zobrazení výkonnosti každého města v rámci dané metriky. Tato metoda zajišťuje, že výsledné skóre odráží hlavní trend dílčích metrik, a poskytuje tak vyvážené a robustní hodnocení.

Zdroje dat

Zdroje dat jsou podrobně popsány v následujících oddílech, přičemž každý z nich odpovídá určité metrice. Všechna data byla získána z veřejně přístupných domén nebo datových souborů vytvořených spolehlivými státními organizacemi, státem financovanými iniciativami nebo renomovanými výzkumnými institucemi.

Normalizace dat

Bodování pomocí binningu

V této metodice se bodování měst pro každou metrickou provádí pomocí binningu s rovným intervalem. Tento přístup rozděluje celkový rozsah hodnot pro každou metrickou do pěti stejných intervalů, přičemž každý interval představuje kvantil. Na rozdíl od tradiční kvantilové metody, která zajišťuje rovnoměrné skupiny měst, kvantily založené na stupnici zajišťují, že celý rozsah možných hodnot je rovnoměrně rozdělen do pěti segmentů.

Určení rozsahu:

Nejprve se určí celý rozsah údajů pro každou metrickou tak, že se určí minimální a maximální hodnoty ve všech městech. S ohledem na každou metrickou se nemusí jednat o nejmenší a největší hodnoty a rozsah může být i obrácený.

Rozdělení do košů:

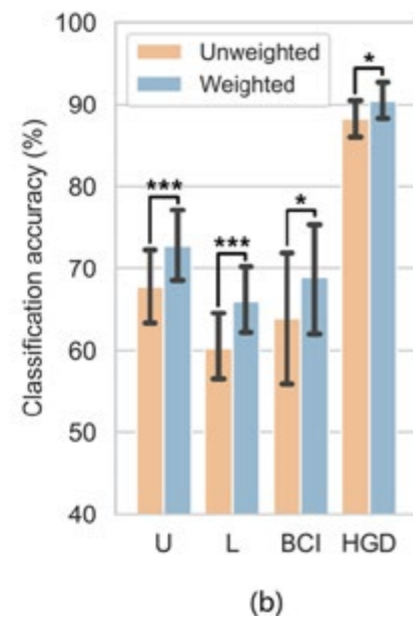
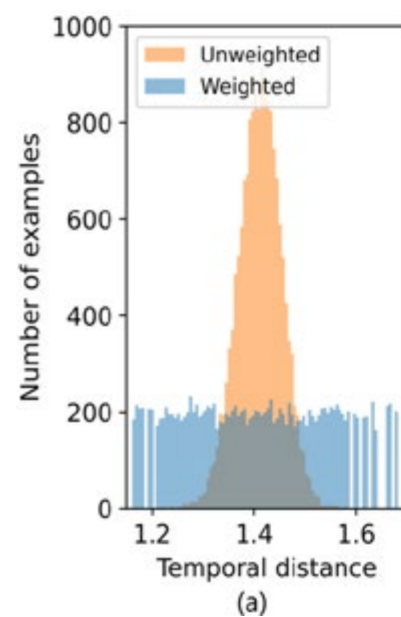
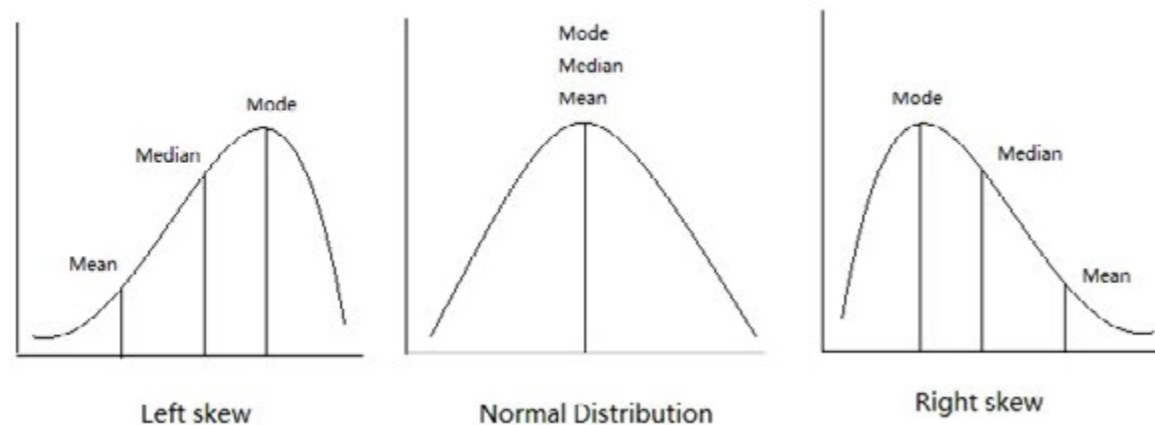
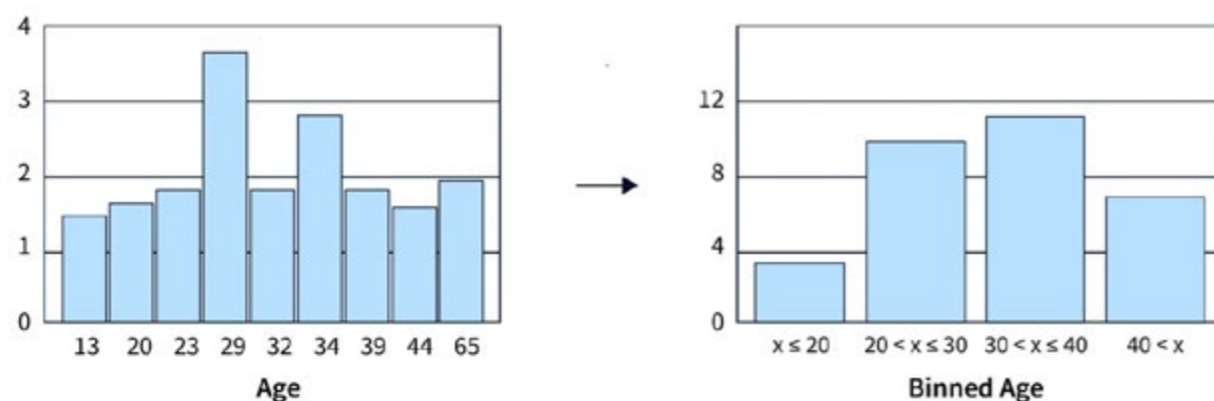
Rozsah se poté rozdělí na pět stejných intervalů. Každý interval odpovídá jednomu kvantilu, který představuje 20 % celé škály. Pokud například hodnota metriky města spadá do prvních 20 % rozsahu, je zařazeno do prvního koše a tak dále až do pátého koše.

Přiřazení skóre:

Města jsou pak hodnocena na základě koše, do kterého spadá jejich hodnota metriky. Nejnižší koš je ohodnocen známkou 1, zatímco nejvyšší koš je ohodnocen známkou 5. Tato metoda zajišťuje, že bodové hodnocení odráží relativní pozici metrické hodnoty města v rámci celkového rozdělení, nikoli počet měst v jednotlivých kvantilech.

Důsledky:

Tato metoda sice zaručuje, že každý koš pokrývá stejnou část rozsahu metriky, ale nezaručuje, že obsahuje stejný počet měst. Některé koše mohou obsahovat více měst a jiné méně, v závislosti na tom, jak jsou hodnoty měst rozloženy na škále.



Metodika výběru města

Interpretace:

Přístup založený na stupnici je užitečný zejména v případech, kdy je důležité pochopit, jak se hodnota metriky města srovnává s absolutní stupnicí, nikoli pouze relativně vůči ostatním městům. To umožňuje konzistentnější srovnání různých metrik, zejména pokud mají tyto metriky přirozeně odlišné rozložení.

Tento přístup umožňuje jemnější pochopení toho, jak si každé město stojí v rámci celého spektra jednotlivých metrik, a poskytuje tak jasnější představu o jeho relativních silných a slabých stránkách v konkrétních oblastech.

Řešení chybějících nebo neúplných údajů

V průběhu analýzy jsem u hodnocených měst nenarazil na žádný případ chybějících údajů ve vybraných ukazatelích. V důsledku toho nebylo nutné zavádět žádné strategie nebo metodiky pro zpracování neúplných údajů. Absence chybějících údajů umožnila přímočařejší a konzistentnější aplikaci postupů bodování a vážení, což zajistilo spolehlivost a integritu výsledků bez nutnosti imputace nebo technik odhadu dat.

Výpočet celkového skóre

Hodnocení jednotlivých metrik bylo následně sloučeno do celkového skóre pomocí metody váženého průměru, která odráží relativní důležitost jednotlivých metrik při určování potenciálu rozvoje urbánního prostředí města.

Medián dílčích metrik

U metrik, které zahrnují více dílčích metrik, bylo skóre dané určeno výpočtem mediánu skóre dílčích metrik. Medián byl zvolen místo průměru, aby se minimalizoval vliv jakýchkoli odlehých dílčích metrik, a poskytl tak robustnější a reprezentativnější skóre pro výkonnost každého města v dané metrice. Tento přístup zajišťuje, že konečné skóre metriky přesně odráží hlavní tendenci údajů dílčích metrik.

Opakovaný výpočet váženého průměru

Celkové skóre pro každé město bylo nakonec vypočteno pomocí váženého průměru ze šesti primárních metrik. Váhy přiřazené jednotlivým metrikám vycházely z jejich předpokládaného vlivu na rozvoj měst, přičemž vyšší váhy měly metriky považované za vlivnější.

Vážený průměr byl vypočten vynáobením skóre každé metriky její příslušnou vahou, sečtením těchto hodnot a následným vydělením součtem vah. Tato metoda poskytuje komplexní hodnocení rozvojového potenciálu každého města s přihlédnutím k různému významu jednotlivých metrik.

Citlivost vážených metrik

Citlivost vážených ukazatelů je důležitým faktorem pro zajištění spolehlivosti analýzy. Váhy přiřazené jednotlivým metrikám byly pečlivě zvoleny tak, aby odrážely jejich relativní význam při ovlivňování rozvoje měst. Uznává se však, že změna těchto vah by mohla ovlivnit celkové pořadí měst. Byla provedena analýza citlivosti, která zkoumala, jak změny jednotlivých vah ovlivní výsledky. Tato analýza ukázala, že i když drobné úpravy vah vedly k určitým odchylkám v pořadí, celkové závěry zůstaly konzistentní, což dokazuje stabilitu zvoleného váhového schématu. Například zvýšení váhy metriky ekonomiky mírně posunulo pořadí, ale nijak výrazně nezměnilo pořadí nejlepších kandidátů. To naznačuje, že metodika je robustní, i když je třeba připustit, že konečné pořadí je částečně závislé na konkrétních zvolených vahách.

Limity metrik a metodiky

Ačkoli tato metodika poskytuje strukturovaný a komplexní přístup k hodnocení potenciálu rozvoje měst, je třeba si uvědomit určitá omezení. Spoléhání se na veřejně dostupné údaje, které jsou sice nezbytné pro zajištění dostupnosti, ale nemusí vždy zachycovat nejaktuálnější nebo nejpodrobnější informace. Navíc přiřazení vah i přes pečlivé zvážení zahrnuje subjektivitu, která by mohla ovlivnit výsledky. Stejně tak určitou míru subjektivity obsahuje i hodnocení nečíslných metrik. Přístup založený na mediánu, který byl zvolen za účelem zmírnění odlehých hodnot, by mohl zastřít důležité rozdíly v údajích a potenciálně přehlédnout nuance v městském plánování. Aby bylo zachováno zaměření na města s nejvyšším rozvojovým potenciálem, byla vyloučena města, která v klíčových ukazatelích získala 1 bod, nikoliv však z důvodu nedostatečné kvality, ale proto, aby se soustředila na nejslibnější kandidáty. Umělá inteligence používaná k ověřování a zvyšování přesnosti údajů vnáší do hodnocení potenciální zkreslení, které nemusí plně kopírovat lidský úsudek. Kromě toho metoda binningu s rovnými intervaly, ačkoli je důsledná, nemusí vždy přesně odrážet rozložení údajů, což vede k přehlédnutí možných nuancí. Ačkoli je tedy metodika robustní a vhodná pro tento kontext, její závěry nemusí být plně zobecnitelné pro jiné regiony nebo typy projektů rozvoje měst.

Účel a použití

Hlavním účelem této metodiky je systematicky hodnotit města z hlediska jejich potenciálu podporovat nový rozvoj měst. Kombinací řady ukazatelů do komplexního bodového systému má tato metodika za cíl identifikovat města, u nichž je největší pravděpodobnost, že budou mít prospěch z cílených rozvojových intervencí, zejména v oblastech omezených stávajícími překážkami. Výsledky této analýzy budou sloužit jako podklad pro výběr města k dalšímu podrobnému studiu v rámci mé diplomové práce, kde bude posouzena proveditelnost odstranění městských bariér a realizace rozvojových plánů. Metodika je navržena nejen jako vodítko pro tento konkrétní výzkum, ale také jako rámec, který by mohl být přizpůsoben pro podobné urbanistické snahy v jiných situacích.

Replikace a ověření výsledků

Aby byla zajištěna opakovatelnost a validace výsledků, byla metodika zdokumentována s jasnými instrukcemi popsány v jednotlivých krocích. Všechny zdroje dat, metody hodnocení a váhová kritéria jsou výslovně popsány, což umožňuje dalším výzkumníkům postupovat stejným způsobem. Použití široce dostupných dat a jednoduchých analytických nástrojů zajišťuje, že tuto metodiku lze opakovat v dalších studiích. Tato opatření společně zajišťují, že výsledky jsou spolehlivé a že metodiku lze s jistotou použít v podobných výzkumných snahách.

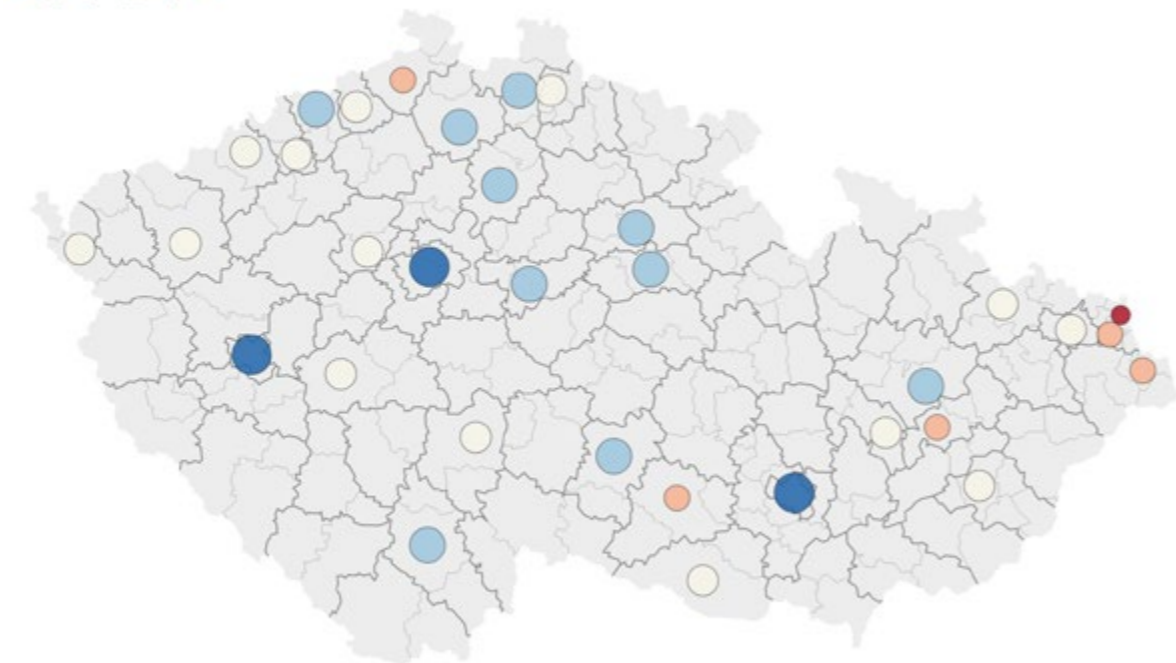
Závěr k metodice

Závěrem lze říci, že tato metodika poskytuje spolehlivý a systematický přístup k hodnocení potenciálu rozvoje měst s existujícími překážkami. Pečlivý výběr a vážení ukazatelů spolu s využitím umělé inteligence pro ověření komplexních demografických údajů zajišťuje důkladnou a přesnou analýzu. Přístup založený na mediánovém bodování dílčích ukazatelů nabízí vyvážené hodnocení, zatímco metoda binningu s rovnými intervaly poskytuje konzistentní srovnání mezi městy. Ačkoli má metodika svá omezení, zejména pokud jde o dostupnost dat, subjektivitu při stanovení vah a potenciální zkreslení vnesené validací umělé inteligence, celkový přístup zůstává rozumný a dobře vyhovuje cílům výzkumu. Tato metodika vytváří pevný základ pro další fáze projektu, v nichž budou zjištěny vodítka pro podrobné návrhy městského plánování a strategie rozvoje.

Hodnocení demografie

Vybraná města ČR

Hodnocení demografie



Zdroj: ČSÚ - Mapová data: © ČÚZK - Vytvořeno nástrojem Datawrapper

Město	Obyvatel	Celkem (median)	Celkový vývoj	Porodnost	Úmrtnost	Čistá migrace (*)	Poměr sňatků a rozvodů	LR odhad vývoje	PR odhad vývoje
Praha	1 384 732	5	5	5	5	5	5	5	4
Brno	400 566	5	4	5	4	5	5	4	5
Plzeň	185 599	5	5	4	4	5	4	5	5
Liberec	107 982	4	4	4	5	5	2	5	4
Olomouc	102 293	4	4	5	4	3	4	4	3
České Budějovice	97 377	4	4	4	4	5	3	4	4
Hradec Králové	93 906	4	3	4	4	4	4	4	3
Pardubice	92 362	4	4	4	4	5	2	4	3
Jihlava	53 986	4	5	4	5	4	3	4	5
Teplice	50 959	4	4	3	3	4	2	4	5
Mladá Boleslav	46 428	4	4	3	5	5	3	3	4
Česká Lípa	37 483	4	4	4	5	2	2	4	2
Kolín	33 229	4	5	4	4	4	1	5	5
Ostrava	284 765	3	2	3	3	1	3	3	2
Ústí nad Labem	91 342	3	3	4	4	2	1	4	2
Zlín	74 255	3	3	3	4	3	4	4	2
Kladno	69 078	3	3	3	3	4	1	4	2
Most	63 882	3	2	3	3	3	3	3	1
Opava	55 600	3	2	3	4	1	4	3	2
Karlovy Vary	49 353	3	3	1	3	4	3	2	4
Chomutov	47 023	3	2	3	4	3	3	3	1
Jablonec nad Nisou	46 226	3	3	4	5	3	3	4	3
Prostějov	43 563	3	3	3	3	3	2	3	3
Tábor	34 370	3	3	3	4	2	3	3	3
Znojmo	34 160	3	3	4	4	3	3	4	3
Přibram	32 992	3	3	3	4	2	2	3	4
Cheb	32 825	3	3	2	4	3	2	2	4
Havířov	69 694	2	1	2	2	1	3	2	3
Děčín	46 799	2	2	3	3	1	1	3	1
Pterov	41 661	2	2	2	3	1	3	2	1
Třebíč	34 797	2	2	3	5	1	4	2	2
Třinec	34 266	2	2	2	2	2	5	3	2
Karviná	49 724	1	1	2	1	1	4	1	2

Demografické souvislosti

Zdroj dat

Pro analýzu demografie byla použita demografická data vybraných českých měst a obcí zpracovaná Českým statistickým úřadem, která jsou veřejně dostupná z jeho webových stránek [6].

Dolní hranice populace

Pragmatický přístup v urbanistických studiích

V urbanistickém designu, zejména na úrovni diplomových prací, je praktické zaměřit se na města s počtem obyvatel nad 20 000. Menší města jsou často závislá na blízkých větších městech, pokud jde o pracovní místa, služby a kulturu, což může zkreslit urbanistickou analýzu. Tato menší města postrádají nezávislé ekonomické a infrastrukturní systémy, které se nacházejí ve větších městech, a jsou tak méně vhodná pro komplexní urbanistické studie.

Stanovení smysluplného prahu pro analýzu

Prahová hodnota 20 000 obyvatel identifikuje 47 měst od Bohumína (20 000) po Brno (400 000). Zvýšení této hranice na 30 000 obyvatel zpestruje hloubku studie a zaměřuje se na hranici měst s nezávislejšími městskými systémy, jako jsou Tábor, Znojmo a Karlovy Vary. Tato města nabízejí různorodé ekonomické aktivity, kulturní bohatství a otevřená data nezbytná pro hloubkovou urbanistickou studii, což umožňuje cílenou analýzu urbanismu ve středně velkých městech.

Hodnocení

1. Celkové změny počtu obyvatel

MĚŘÍ PROCENTUÁLNÍ ZMĚNU POČTU OBYVATEL ZA URČITÉ OBDOBÍ. VZOREC:
CELKOVÁ ZMĚNA POČTU OBYVATEL = ((P_END - P_START) / P_START) * 100, KDE:
P_END = POČET OBYVATEL NA KONCI OBDOBÍ
P_START = POČET OBYVATEL NA ZAČÁTKU OBDOBÍ

2. Průměrná porodnost

JEDNÁ SE O PRŮMĚR NAROZENÝCH DĚTÍ NA 1 000 OBYVATEL ZA ROK. VZOREC:
PRŮMĚRNÁ PORODNOST = (PN / PO) * 1000, KDE:
PN = CELKOVÝ SOUČET NAROZENÝCH ZA DANÉ OBDOBÍ
PO = PRŮMĚRNÝ POČET OBYVATEL ZA DANÉ OBDOBÍ

3. Průměrná míra úmrtnosti

JEDNÁ SE O PRŮMĚRNÝ POČET ÚMRTÍ NA 1 000 OSOBY ZA ROK. VZOREC:
PRŮMĚRNÁ MÍRA ÚMRTNOSTI = (PÚC / POC) * 1000, KDE:
PÚC = SOUČET ZEMŘELÝCH ZA DANÉ OBDOBÍ
POC = PRŮMĚRNÝ POČET OBYVATEL ZA DANÉ OBDOBÍ

4. Průměrná čistá migrace

PRŮMĚRNÁ ČISTÁ MIGRACE = SOUČET ČISTÉ MIGRACE / POČET LET

5. Poměr sňatků a rozvodů

JEDNÁ SE O POMĚR POČTU SŇATKŮ K POČTU ROZVODŮ. VZOREC:
POMĚR POČTU SŇATKŮ A ROZVODŮ = PSC / PRC, KDE:
PSC = SOUČET SŇATKŮ ZA DANÉ OBDOBÍ
PRC = SOUČET ROZVODŮ ZA DANÉ OBDOBÍ

6. Pravidelné třídění (regular binning)

PROCES BINNINGU ZAHRNÚJE KATEGORIZACI DAT DO INTERVALŮ. ROZDĚLUJE ROZSAH DAT NA 5 INTERVALŮ. POŘADÍ V KAŽDÉM 20% SEGMENTU = BINNING = SKÓRE

Komentář

Z tabulky vyplývá, že velká města jako Praha, Brno a Plzeň mají vyšší celkové skóre, což svědčí o dobrém demografickém zdraví. Tato města se obecně umísťují vysoko ve všech parametrech, což odráží jejich solidní ekonomické podmínky, infrastrukturu a kvalitu života, které pravděpodobně přitahují obyvatele a podporují pozitivní demografické trendy.

Míra porodnosti a úmrtnosti

Tyto metriky jsou napříč městy poměrně konzistentní a většina městských oblastí získala střední skóre (3 nebo 4). To naznačuje, že i když existují rozdíly, nejsou extrémní a města jsou si v těchto aspektech relativně podobná. Města jako Praha a Brno mají o něco vyšší skóre, což pravděpodobně svědčí o kvalitní zdravotní péči a životních podmínkách.

Migrace

* Ve výpočtu binningu této metriky byla vyloučena Praha, jelikož její vysoká míra příchozích obyvatel by zařadila všechna ostatní města do nejnižšího binu 1. V důsledku toho bylo Praze uděleno skóre 5.

Čistá migrace je jedním z nejrůznějších faktorů, přičemž některá města jako Brno či Plzeň získala skóre 5, což naznačuje vysokou míru přitažlivosti pro nové obyvatele, pravděpodobně díky pracovním příležitostem a vzdělávacím institucím. Menší nebo méně ekonomicky živá města mají tendenci mít nižší migrační skóre, což odráží potenciální odliv obyvatel hledajících lepší příležitosti jinde.

Poměr sňatků a rozvodů

Poměr sňatků a rozvodů se liší, ale obecně koreluje s celkovým rozvojem města. Města s vyšším celkovým skóre rozvoje mají tendenci mít příznivější poměr sňatků a rozvodů, což naznačuje možnou souvislost mezi socioekonomickou stabilitou a stabilitou rodiny.

Předpovědi budoucího vývoje

Lineární (LR) a polynomičké (PR) předpovědi vývoje na základě dat ČSÚ [A1] odrážejí očekávání založená na současných trendech v rámci následujících 10 let. U měst s vyšším skóre se očekává pokračování pozitivních demografických trendů, zatímco města s nižším skóre mohou čelit na základě dat z minulosti problémům.

Odlehle hodnoty

Některá města vynikají buď obzvláště vysokým, nebo nízkým skóre ve více faktorech. Například menší města jako Třinec a Karviná mají trvale nízké skóre, což naznačuje potenciální demografické problémy, jako je klesající počet obyvatel nebo méně příznivé ekonomické podmínky.

Závěr

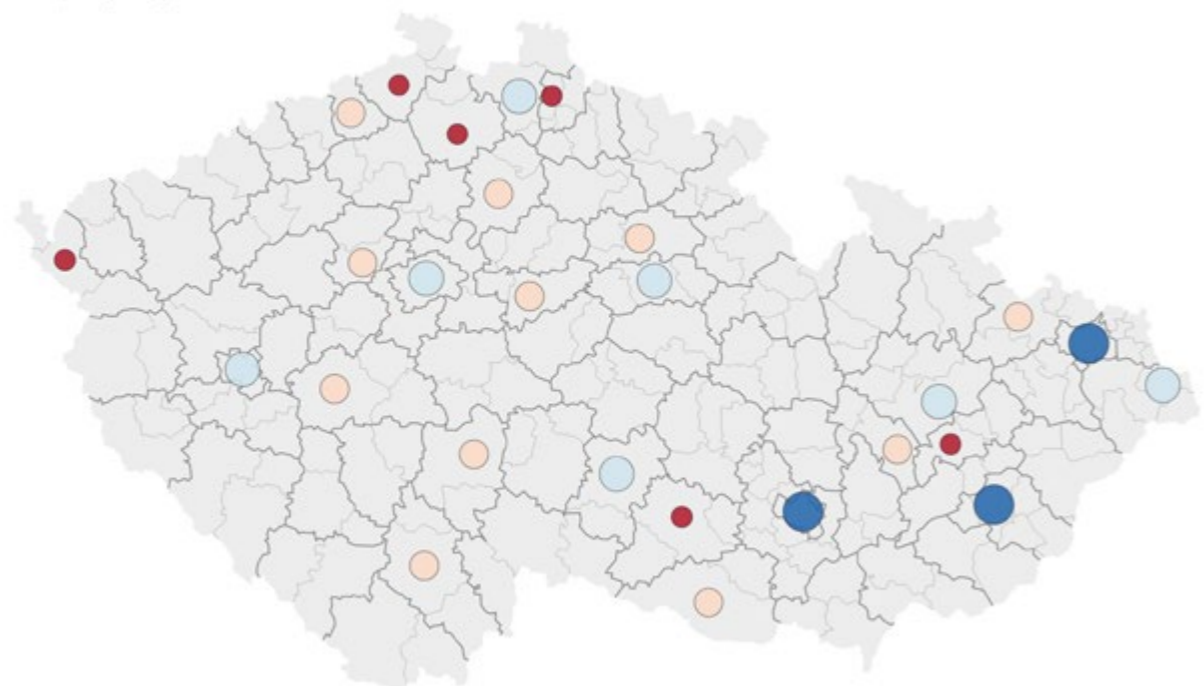
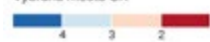
Lze shrnout, že regiony s dobrým demografickým hodnocením v Česku obvykle těží z hospodářského růstu, pracovních příležitostí, vyšší kvality života a pozitivních migračních trendů. Naopak regiony se špatným demografickým hodnocením se potýkají s ekonomickými problémy, vysokou nezaměstnaností, sociálními problémy a negativními migračními trendy. Při utváření těchto demografických vzorců hraje významnou roli geografická poloha a historická ekonomická základna.

Uznání

Autor by rád poděkoval společnosti OpenAI za pomoc při analýze a hodnocení demografických trendů různých regionů v České republice. Jelikož autor není v demografickém hodnocení zblhlý, považoval podrobnou analýzu poskytnutou ChatGPT za velmi užitečnou. Nabídl cenné pohledy na surová demografická data a pomohla vybrat a analyzovat metriky důležité pro rozvoj měst. Toto vodítko bylo zásadní pro předložení jasného a přesného obrazu demografického prostředí českých měst.

Hodnocení ekonomie

Vybraná města ČR



Zdroj: Rozvojový potenciál obcí a regionů - Mapová data: © ČÚZK - Vytvořeno nástrojem Datawrapper

Město	Celkem (median)	Pracovištní význam	Nové firmy nadlokálního významu	Růst firem podle počtu zaměstnanců	Podíl inovativních firem	Intenzita bytové výstavby 5l
Brno	4,0	5	4	4	5	2
Ostrava	4,0	4	3	4	3	4
Zlín	4,0	4	2	2	5	5
Jihlava	3,0	3	1	4	3	2
Liberec	3,0	3	3	3	5	1
Olomouc	3,0	4	2	2	3	3
Pardubice	3,0	3	3	3	3	3
Plzeň	3,0	4	3	3	3	3
Praha	3,0	5	5	3	3	3
Třinec	3,0	3	2	5	4	1
České Budějovice	2,0	3	2	2	2	3
Hradec Králové	2,0	4	1	2	4	2
Kladno	2,0	1	1	3	3	2
Kolín	2,0	1	1	4	3	2
Mladá Boleslav	2,0	4	1	2	3	2
Opava	2,0	2	1	3	3	2
Prostějov	2,0	1	1	2	3	2
Příbram	2,0	1	2	2	1	2
Tábor	2,0	2	2	2	3	5
Ústí nad Labem	2,0	2	2	2	2	1
Znojmo	2,0	1	1	3	3	2
Česká Lípa	1,0	1	1	3	1	1
Děčín	1,0	1	1	2	1	1
Cheb	1,0	1	1	1	1	1
Jablonec nad Nisou	1,0	1	2	3	1	1
Přerov	1,0	1	1	2	3	1
Třebíč	1,0	1	1	3	4	1

Ekonomie

Zdroj dat

Pro analýzu ekonomického potenciálu rozvoje byla použita vybraná data z projektu Rozvojový potenciál obcí a regionů [7] vytvořeného na půdě Fakulty architektury ČVUT.

Hodnocení

Vybrána byla data, která autor považuje za klíčová pro stavební rozvoj měst a obcí. Bylo použito základní normalizace dat popsané výše v kapitole Metodika.

Komentář

Pracovištní význam

Má zásadní význam, protože ukazuje koncentraci pracovních příležitostí ve městě, což může být podnětem k migraci, stimulovat místní ekonomiku a přilákat investice. Města se silným významem pracovních příležitostí mají větší pravděpodobnost růstu a udržení kvalifikované pracovní síly, čímž jsou blíže k udržitelnému rozvoji měst.

Nové firmy nadlokálního významu

Přítomnost nových firem s významem přesahujícím místní úroveň naznačuje potenciál města integrovat se do regionálních nebo globálních trhů. Takové firmy přinášejí inovace, zdroje a vytvářejí širší ekonomické sítě, které jsou nezbytné pro dlouhodobý pozitivní růst měst.

Růst firem podle počtu zaměstnanců

Ekonomické zdraví města lze měřit expanzí firem a jejich schopností najímat další zaměstnance. Rostoucí firmy odrážejí příznivé podnikatelské prostředí a ekonomickou stabilitu, což z města činí atraktivní místo pro budoucí rozvojové iniciativy.

Podíl inovativních firem

Inovace jsou klíčovou hnací silou hospodářského růstu a konkurenceschopnosti. Vyšší procento inovativních firem ve městě naznačuje schopnost přizpůsobit se novým technologiím a trendům, což podporuje prostředí, které podporuje udržitelný a perspektivní rozvoj měst.

Intenzita bytové výstavby

Úroveň bytové výstavby je přímým ukazatelem poptávky po bydlení, ekonomické vitality a růstu počtu obyvatel. Města s vysokou intenzitou bytové výstavby reagují na zvyšující se počet obyvatel a ekonomickou aktivitu, což jim dává předpoklady k pozitivnímu rozvoji měst.

Závěr

Středočeský kraj a Praha

Tyto regiony, zejména Praha, slouží jako ekonomická centra s vysokou koncentrací pracovních míst v různých odvětvích, jako jsou finance, IT, výroba a služby. To přitahuje mladé profesionály a rodiny. Praha nabízí vysokou životní úroveň, vynikající zdravotní péči, vzdělání a kulturní vyžití. Okolní oblasti ve Středočeském kraji těží z vedlejších účinků prosperity hlavního města. Pozitivní čistá migrace díky vnitřní migraci z jiných částí Česka a mezinárodní migraci.

Jižní Morava

Brno, druhé největší město v Česku, je významným akademickým, výzkumným a průmyslovým centrem. Sídlí zde řada univerzit, výzkumných institucí a technologických firem, což přitahuje

mladé vzdělané obyvatelstvo. Jižní Morava těží z diverzifikované ekonomiky, která zahrnuje zemědělství, vinařství a rostoucí technologický sektor. Dobrá infrastruktura, kvalitní školství a zdravotnictví přispívají k pozitivním demografickým trendům.

Pardubický kraj

Známý svým chemickým, elektrotechnickým a potravinářským průmyslem. Kraj zaznamenává stabilní hospodářský růst. Dobré dopravní spojení s Prahou a dalšími velkými městy zvyšuje jeho atraktivitu pro obyvatele.

Ústecký kraj

Historicky průmyslový region se zaměřením na těžbu uhlí a těžký průmysl, který výrazně upadá. Běžná je vysoká míra nezaměstnanosti a hospodářská stagnace. Vyšší míra sociálních problémů, včetně nižší úrovně vzdělání a vyšší kriminality, přispívá k záporné čisté migraci a nízké porodnosti. Značná část obyvatelstva stárne, což přispívá k vyšší úmrtnosti a nižší porodnosti.

Moravskoslezský kraj

Tento region, kdysi srdce českého těžkého průmyslu a hornictví, se potýká s přechodem na moderní ekonomiku. Úbytek pracovních míst v tradičních průmyslových odvětvích vedl k vysoké nezaměstnanosti. Mnoho mladých lidí opouští region a hledá lepší příležitosti jinde, což vede k demografickému poklesu. Blízkost regionu k Polsku výrazně nevyvažuje negativní trendy v důsledku podobných hospodářských podmínek na polské straně hranice.

Karlovarský kraj

Tento kraj má jednu z nejvyšších měr nezaměstnanosti v Česku a nezaznamenal výraznou ekonomickou diverzifikaci ani růst. Stejně jako ostatní regiony se špatnými ekonomickými vyhlídkami má vyšší podíl starších obyvatel. Přestože sousedí s Německem, ekonomické přínosy neměly na místní demografický vývoj výrazný vliv, částečně kvůli jazykové bariéře a ekonomické konkurenci.

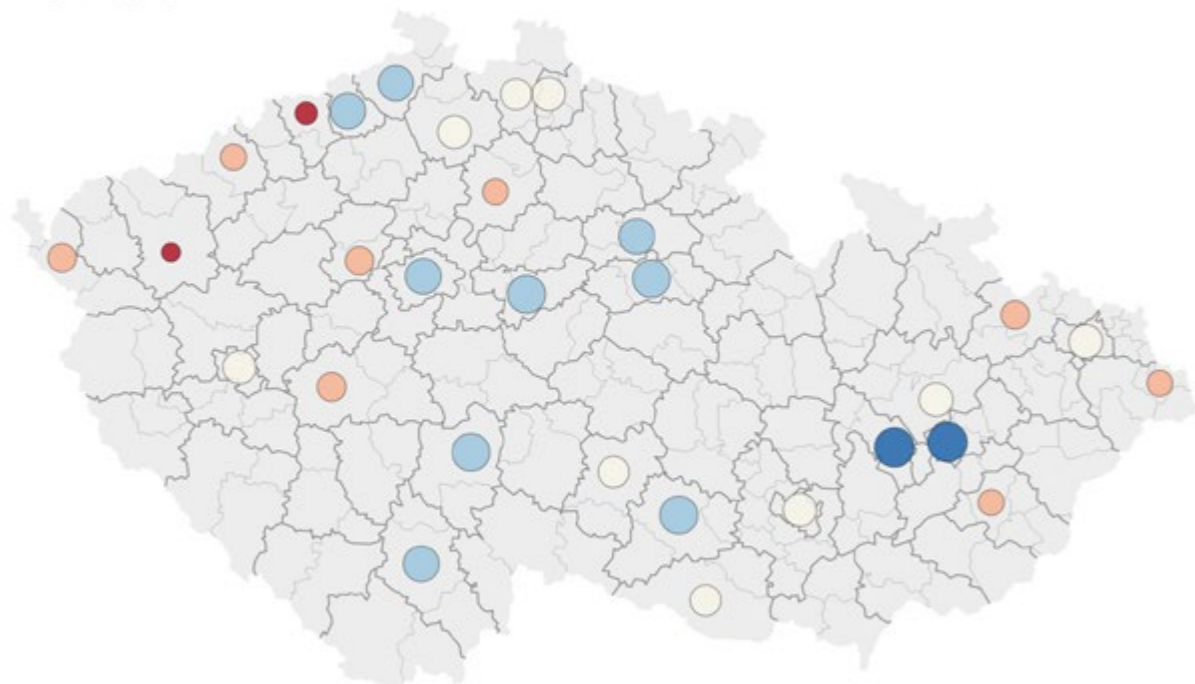
Vliv hranic

Regiony sousedící s Německem a Rakouskem (např. Jihočeský a Jihomoravský kraj) mají tendenci těžit z přeshraničního obchodu, investic a pracovních příležitostí. Tyto oblasti často vykazují lepší demografický vývoj díky ekonomickým příležitostem a vyšší životní úrovni.

Regiony sousedící s Polskem a Slovenskem, jako jsou Moravskoslezský a Zlínský kraj, mají tendenci čelit výraznějším demografickým problémům. Ekonomické podmínky v sousedních zemích jsou často podobné a tyto oblasti nemají takový prospěch z přeshraničních ekonomických aktivit.

Hodnocení správy a politiky

Vybraná města ČR



Zdroj: Transparentní Ženka • Mapová data: © ČÚZK • Vytvořeno nástrojem Datawrapper

Iméno	Celkem (median)	Transparentnost	Stabilita	Kriminalita	Veřejné zakázky
Prostějov	5	5	3	5	5
Přerov	5	5	2	5	5
Kolín	4,5	5	3	4	5
Pardubice	4,5	5	4	5	3
Tábor	4,5	4	3	5	5
Třebíč	5	5	4	5	4
České Budějovice	4	5	4	3	4
Hradec Králové	4	4	4	4	1
Praha	4	5	5	1	3
Ústí nad Labem	4	5	2	4	4
Děčín	4	5	3	3	5
Brno	3,5	5	4	3	2
Česká Lípa	3,5	4	3	5	3
Jablonec nad Nisou	3,5	4	3	4	1
Olomouc	3,5	5	4	3	2
Ostrava	3,5	4	3	2	5
Plzeň	3,5	4	4	3	2
Jihlava	3	3	3	4	1
Liberec	3	5	3	3	2
Znojmo	3	4	3	3	2
Čeb	2,5	5	2	3	1
Kladno	2,5	4	3	2	1
Opava	2,5	2	3	3	1
Příbram	2,5	4	2	2	3
Chomutov	2	2	2	3	2
Mladá Boleslav	2	2	4	2	1
Zlín	2	1	3	4	1
Třinec	2	1	3	5	1
Teplice	1,5	1	2	3	1
Karlovy Vary	1	1	2	1	1

Správa a politika

Zdroj dat

Pro analýzu ekonomického potenciálu rozvoje byla použita vybraná data z projektu Žebříčky měst 2023 [8] a Mapakriminality.cz [9].

Hodnocení

Vybrána byla data, která autor považuje za klíčová pro stavební rozvoj měst a obcí. Bylo použito základní normalizace dat popsané výše v kapitole Metodika.

Komentář

Transparentnost

Transparentnost je základním faktorem při hodnocení správy města. Transparentní systémy snižují korupci a zajišťují odpovědnost, což následně posiluje důvěru mezi občany a zastupiteli. Ve městě s vysokou transparentností jsou rozhodovací procesy jasnější, což zvyšuje účast veřejnosti a pomáhá přilákat investice díky snížení rizika neetických praktik.

Politická stabilita

Pro dlouhodobé plánování a růst je zásadní politická stabilita. Město se stabilní správou poskytuje předvídatelné prostředí pro podniky, investory i obyvatele. Snižuje rizika spojená s náhlými změnami politiky a zajišťuje konzistentní realizaci rozvojových projektů, což je pro rozvoj měst klíčové.

Kriminalita

Míra kriminality je důležitým ukazatelem bezpečnosti, a tím i atraktivity města. Nižší míra kriminality vede k lepším životním podmínkám a přitahuje více obyvatel a podniků. To podporuje ekonomický rozvoj a pomáhá profilovat město jako žádoucí lokalitu pro růst.

Kvalita veřejných zakázek

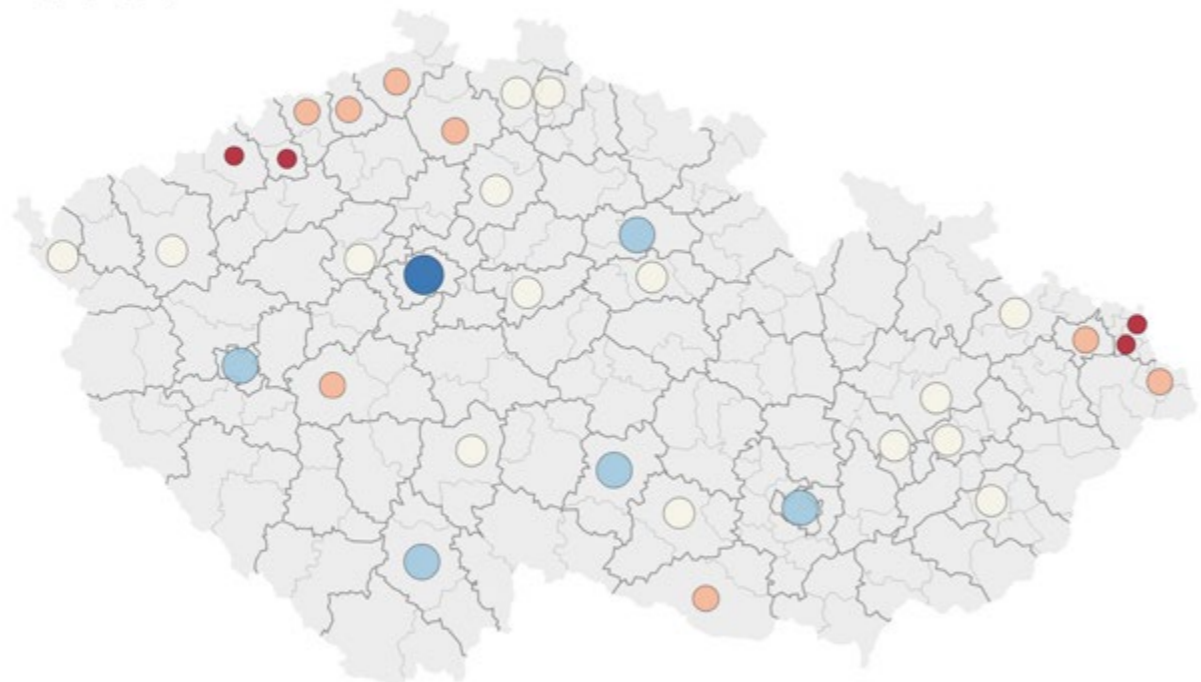
Efektivita a transparentnost veřejných zakázek má přímý dopad na rozvoj infrastruktury a služeb ve městě. Přehledné veřejné zakázky zajišťují, že projekty jsou dobře řízeny, dodávány včas a že veřejné prostředky jsou využívány efektivně. To může vést ke zlepšení infrastruktury a občanských služeb, což dále podporuje udržitelný rozvoj měst.

Závěr

Z této analýzy vyplývá, že města jako Prostějov a Přerov jsou díky své silné politické správě předními kandidáty pro úspěšný rozvoj, zatímco města jako Teplice a Karlovy Vary vyžadují podstatné zlepšení veřejné správy a infrastruktury, aby se stala slibnými kandidáty pro úspěšné návrhy urbanistických projektů.

Hodnocení životního prostředí

Vybraná města ČR



Zdroj: Obce v datech • Mapová data: © ČÚZK • Vytvořeno nástrojem Datawrapper

Město	Životní prostředí
Brno	4
Česká Lípa	2
České Budějovice	4
Děčín	2
Havířov	1
Hradec Králové	4
Cheb	3
Chomutov	1
Jablonec nad Nisou	3
Jihlava	4
Karlovy Vary	3
Karviná	1
Kladno	3
Kolín	3
Liberec	3
Mladá Boleslav	3
Most	1
Olomouc	3
Opava	3
Óstrava	2
Pardubice	3
Plzeň	4
Praha	5
Prostějov	3
Přerov	3
Příbram	2
Tábor	3
Teplíce	2
Třebíč	3
Třinec	2
Ústí nad Labem	2
Zlín	3
Znojmo	2

Životní prostředí

Zdroj dat

Pro analýzu potenciálu životního prostředí pro další rozvoj měst byla použita data z projektu Obce v datech 2023 [10] a [11].

Hodnocení

Data byla použita surová bez úpravy či vyloučení částí. Bylo použito základní normalizace dat popsané výše v kapitole Metodika.

Komentář

Následující submetriky byly zahrnuty v převzaném hodnocení.

Životní prostředí a zdraví

Ukazatele související se zdravím, jako je dostupnost zdravotnických služeb, celkový zdravotní stav obyvatel a kvalita životního prostředí přímo ovlivňují fyzickou pohodu obyvatel a dobrá dostupnost zdravotní péče je zásadní pro udržení dlouhodobého zdraví obyvatel a přilákání obyvatel.

Vzdělání

Měří se zde míra zaměstnanosti, ekonomický status a úroveň vzdělání. Města s lepším vzdělávacím systémem mají tendenci podporovat vyšší kvalitu života, což zajišťuje jak ekonomickou stabilitu, tak příležitosti pro budoucí generace, které jsou nezbytné pro udržitelný růst.

Vztahy a služby

Tato kategorie zkoumá dostupnost služeb, dopravu, bezpečnost a zapojení občanů do veřejného života. Město s dobře rozvinutými službami a infrastrukturou zajišťuje uspokojování každodenních potřeb obyvatel, zatímco bezpečné a propojené prostředí podporuje sociální interakce a komunitní aktivity, což zlepšuje celkovou kvalitu života.

Závěr

Praha se svou špičkovou zdravotnickou infrastrukturou a ekonomickými příležitostmi je hodnocena nejlépe. Těží z centralizovaného financování, lepšího přístupu ke zdravotnickým pracovníkům a silné ekonomické aktivity.

Plzeň, Brno nebo České Budějovice, přestože jsou menší než Praha, dosahují dobrých výsledků díky cílenému urbanistickému plánování. Investice do veřejné infrastruktury, vzdělávání a dostupné zdravotní péče hrají klíčovou roli při zajišťování vyšší kvality života. Naopak města, která tyto investice nedokázala upřednostnit, často zaostávají.

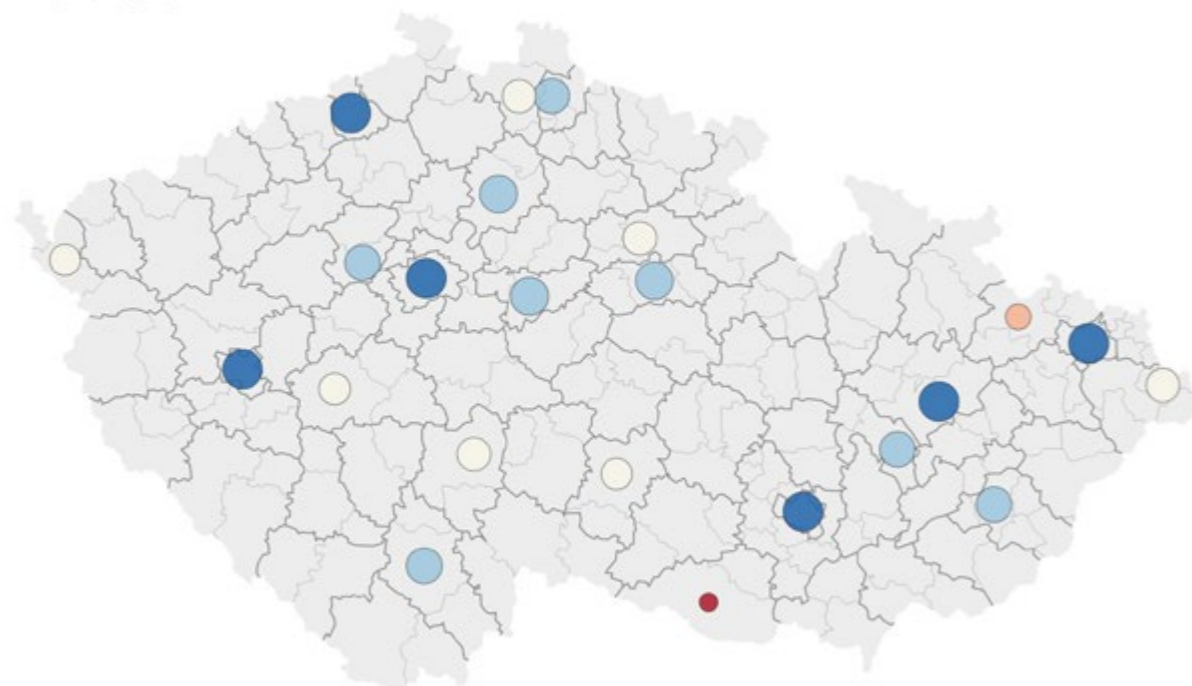
Města s nižším hodnocením, jako je Karviná a Havířov, jsou historicky vázána na průmyslová odvětví, jako je těžba uhlí. Jejich úpadek vyústil v socioekonomické problémy, které ovlivňují výsledky v oblasti veřejného zdraví a přispívají k vyšší míře nezaměstnanosti a chudoby. Dále mohou demografické problémy, jako je stárnutí populace, zatížit zdravotnické služby. Tyto faktory přispívají ke střednímu hodnocení kvality života, protože společně omezují dlouhodobý rozvoj.

Existuje výrazný kontrast mezi urbanizovanými, ekonomicky rozmanitými oblastmi a oblastmi závislými na jednotlivých průmyslových odvětvích. To naznačuje potřebu cílené politiky regenerace ve městech, jako je Most a Děčín, kde socioekonomické problémy brání zlepšení celkových životních podmínek.

Ačkoli tabulka ukazuje značné regionální rozdíly, přístup ke zdravotní péči a životní prostředí silně neovlivňují celkové skóre.

Hodnocení potenciálu rozvoje

Vybraná města ČR



Zdroj: Hodnocení potenciálu rozvoje • Mapová data: © ČÚZK • Vytvořeno nástrojem Datawrapper

Město	Celkem (median)	Brownfieldy a nevyužívané pozemky	Podíl ploch s rekreačním potenciálem	Fragmentace liniovými stavbami	Dostupnost dálniční sítě automobilem	Dostupnost pátevní železniční sítě automobilem	Dostupnost regionálních center automobilem	Gravitační potenciál	Hustota zalidnění
Ostrava	5,0	5	3	5	5	5	5	5	5
Ústí nad Labem	5,0	3	5	5	5	5	5	5	5
Plzeň	5,0	1	3	4	5	5	5	5	5
Olomouc	5,0	1	2	5	5	5	5	5	5
Brno	5,0	1	3	4	5	5	5	5	5
Praha	5,0	1	2	4	5	5	5	5	5
Mladá Boleslav	4,5	1	2	5	5	4	3	5	5
Kolín	4,5	1	2	5	4	5	2	5	5
Pardubice	4,5	1	2	4	4	5	5	5	5
Jablonec nad Nisou	4,0	1	5	3	4	1	4	5	5
České Budějovice	4,0	1	3	3	5	5	5	3	5
Kladno	4,0	1	3	3	5	3	5	5	5
Zlín	4,0	1	4	1	4	4	5	3	5
Prostějov	4,0	1	1	3	5	4	4	5	5
Tábor	3,5	1	4	5	5	5	1	3	3
Liberec	3,5	1	5	3	4	1	5	3	5
Třinec	3,5	1	5	2	4	5	2	3	5
Hradec Králové	3,5	1	3	2	4	5	5	3	5
Jihlava	3,0	1	4	3	5	3	5	3	3
Cheb	3,0	1	4	2	5	5	3	1	3
Příbram	3,0	1	3	3	5	3	2	5	3
Opava	2,0	1	1	3	2	2	2	3	5
Znojmo	1,0	1	2	2	1	1	1	3	1

Rozvojový potenciál

Zdroj dat

Pro analýzu obecného rozvojového potenciálu v oblasti stavebnictví byla použita vybraná data z projektu Rozvojový potenciál obcí a regionů [7] vytvořeného na půdě Fakulty architektury ČVUT a data z Národní datbáze brownfieldů [12].

Hodnocení

Vybrána byla data, která autor považuje za klíčová pro stavební rozvoj měst a obcí. Bylo použito základní normalizace dat popsané výše v kapitole Metodika.

Komentář

Brownfieldy

Brownfields představují dříve zastavěné, ale v současnosti nevyužívané pozemky, které často vyžadují regeneraci. Revitalizací těchto ploch lze uvolnit cenné plochy pro bydlení nebo komerční projekty a zvýšit hustotu městské zástavby, aniž by došlo k zásahu do zeleně. Tyto lokality, pokud jsou vhodně rekonstruovány, zvyšují udržitelnost měst a omezují jejich rozrůstání.

Podíl ploch s rekreačním potenciálem

Podíl oblastí s rekreačním potenciálem přímo ovlivňuje obyvatelnost města. Parky, zelené plochy a sportovní zařízení podporují zapojení komunity, posilují zdraví a přitahují obyvatele i podniky. Zvyšují atraktivitu města pro rodiny a cestovní ruch.

Fragmentace území liniovými stavbami

Přítomnost dálnic, železnic nebo jiné liniové infrastruktury může fragmentovat městské prostory a omezit propojení mezi čtvrtěmi. Tyto bariéry často vyžadují komplexní plánovací řešení pro zlepšení dostupnosti a soudržnosti mezi oblastmi. Neobvykle vysoký počet těchto bariér může skrývat nezastavěné území, jak bylo rozebráno dříve v této práci.

Dostupnost dálniční a železniční sítě

Pro rozvoj je však zároveň rozhodující blízkost páteřních dopravních sítí, jako jsou dálnice nebo železnice. Dobrá dostupnost zvyšuje atraktivitu lokalit pro podniky, snižuje náklady na dopravu a zlepšuje ekonomické spojení s ostatními městy, což z těchto lokalit činí vynikající místa pro průmyslovou nebo obchodní expanzi.

Dostupnost regionálních center

Snadná dostupnost regionálních center má vliv nejen na každodenní dojíždění, ale také na dlouhodobý růst. Města dobře napojená na regionální centra mají tendenci těžit z přelévání ekonomických příležitostí, kulturních výměn a přístupu na větší pracovní trhy.

Gravitační potenciál a hustota zalidnění

Tento ukazatel měří schopnost města přilákat lidi na základě hustoty osídlení a regionálního významu. Vyšší hustota v kombinaci s příznivou gravitací má tendenci zvyšovat poptávku po rozvojových projektech, což nabízí ekonomické i sociální výhody díky koncentraci zdrojů a snížení nákladů na infrastrukturu. [13]

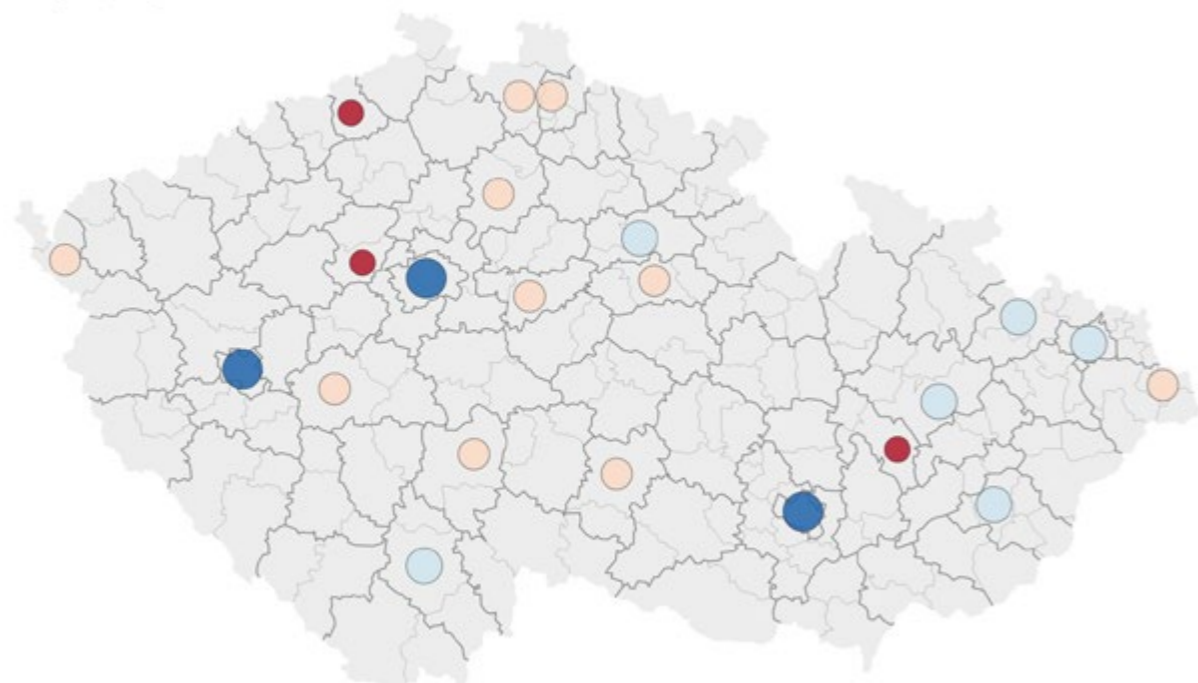
Závěr

Města jako Ostrava, Ústí nad Labem, Plzeň a Olomouc mají vyšší skóre díky své strategické poloze, vybudované infrastruktuře a bývalé průmyslové činnosti. Často slouží jako historická regionální centra díky přístupu k dopravním sítím, vzdělávacím institucím a zdravotnickým službám.

Naopak města jako Příbram, Cheb, Opava nebo Jihlava mohou dosahovat nižšího skóre kvůli své menší velikosti, omezeným možnostem a méně rozvinuté infrastruktuře. Tyto faktory brání jejich růstovému potenciálu a činí je méně atraktivními pro investice a rozvoj v oblasti stavebnictví.

Hodnocení historické a kulturní hodnoty

Vybraná města ČR



Zdroj: kudyznudy.cz | Mapová data: © ČÚZK | Vytvořeno nástrojem Datawrapper

Město	Celkem (medián)
Praha	5
Brno	5
Plzeň	5
České Budějovice	4
Olomouc	4
Hradec Králové	4
Ostrava	4
Zlín	4
Opava	4
Pardubice	3
Kolín	3
Jihlava	3
Jablonec nad Nisou	3
Mladá Boleslav	3
Cheb	3
Příbram	3
Liberec	3
Tábor	3
Třinec	3
Kladno	2
Prostějov	2
Ústí nad Labem	2

Kultura a historie

Zdroj dat

Jako zdroj informací a dat posloužil web Kudyznudy.cz [14], respektive jednotlivé webové stránky měst na tomto portálu.

Hodnocení

Každé město bylo samostatně subjektivně hodnoceno na základě dostupných informací z výše uvedeného webu. Autor si uvědomuje, že jde o subjektivní metriku, ale je názoru, že je nutné ji ve výběru města zvážit.

Plzeň

Světově proslulé pivo

Plzeň je celosvětově proslulá svým pivem, zejména pivovarem Plzeňský Prazdroj, který se stal synonymem pro jméno města. Pivovar založený v roce 1842 způsobil revoluci ve výrobě piva zavedením světlého ležáku, který se brzy stal světovým standardem pro pivo. Pivovar Pilsner Urquell je nejen významným ekonomickým přínosem, ale také kulturním symbolem, který láká turisty na prohlídky pivovaru a každoroční Pilsner Fest, velkolepou oslavu pivovarnického dědictví města. Tento festival přitahuje milovníky piva z celého světa a posiluje pověst města jako hlavního města piva.

Průmyslové dědictví

Průmyslové dědictví Plzně se navíc odráží v četných muzeích a galeriích, jako je Techmania Science Center a Západočeské muzeum, které nabízejí pohled na průmyslovou minulost města a jeho přínos vědě a technice.

Architektonické dědictví

Dalším ohniskem kulturního dědictví je historické centrum Plzně. Dominantou města je gotická katedrála svatého Bartoloměje, která odráží bohatou architektonickou historii. Věž katedrály, nejvyšší v České republice, nabízí panoramatický výhled na město a okolí. Plzeňské staroměstské náměstí Republiky (Náměstí Republiky) je jedním z největších náměstí v Evropě, které je obklopeno jak historickými budovami, včetně renesančního morového sloupu a radnice ze 16. století, tak moderním uměním a instalacemi. Tyto památky nejenže přispívají k estetické přitažlivosti města, ale slouží také jako dějiště četných kulturních akcí a setkání.

Kulturní rozmanitost

Plzeňská kulturní scéna přesahuje svůj historický a architektonický význam. Ve městě se nachází Velká synagoga, jedna z největších synagog v Evropě, která je dokladem rozmanitých historických vlivů města. V synagoze, která byla zrekonstruována do své bývalé krásy, se nyní konají koncerty a kulturní akce, což přispívá k pulzujícímu kulturnímu životu města.

Divadlo a hudební scéna

Snaha města o kulturní obohacení je patrná z jeho živé divadelní a hudební scény. Významnou kulturní institucí je Divadlo Josefa Kajetána Tyla, které nabízí širokou škálu představení včetně opery, baletu a činohry. V Plzni se během roku konají také různé hudební festivaly, například Smetanovské dny, které oslavují klasickou hudbu, nebo festival Jazz bez hranic, který láká jazzové nadšence z blízkého i vzdáleného okolí. Tyto akce přispívají k dynamickému kulturnímu prostředí, které má ohlas u obyvatel i návštěvníků.

Evropské hlavní město kultury

Kromě toho jmenování Plzně Evropským hlavním městem kultury v roce 2015 přineslo významnou pozornost kulturním iniciativám a úsilí o zachování kulturního dědictví. Toto uznání podnítilo řadu projektů revitalizace města, zvelebení veřejných

prostranství a podporu kulturních aktivit. Město účinně využilo své bohaté kulturní dědictví k posílení pocitu identity a souáležitosti a stalo se tak vzorem pro integraci ochrany historických památek s moderním rozvojem města. Schopnost Plzně spojit své historické kořeny se současnými kulturními projevy podtrhuje její jedinečné postavení jako města, kde harmonicky koexistuje minulost a současnost.

Závěr

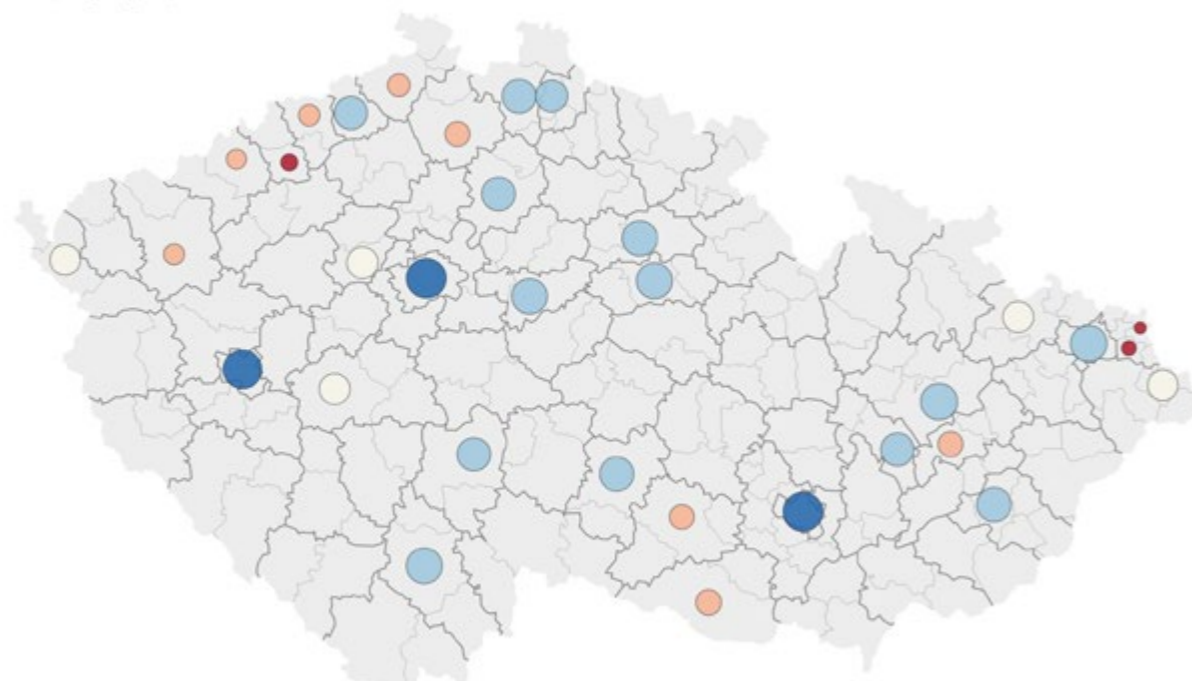
Celkově Plzeň vyniká jako město s hluboce zakořeněným kulturním dědictvím, které nadále ovlivňuje její sociální a ekonomickou krajinu. Díky svému odhodlání oslavovat a zachovávat své historické a kulturní bohatství je příkladným městem z hlediska kulturního dědictví a významu pro současnost.

Poznámka

Podrobně je architektonická historie Plzně zpracovaná pro danou místnost v rámci analýzy lokality, viz dále.

Celkový výsledek hodnocení

Vybraná města ČR



Zdroj: kulymuzy.cz | Mapová data: © ČÚZK | Vytvořeno nástrojem Datawrapper

Závěr

Analýza závěrečné tabulky

Města s nejvyšším počtem bodů a pravděpodobné důvody

Nejlépe hodnocenými městy v tabulce jsou Praha, Plzeň a Brno. Tato města vynikají v různých aspektech, které přispívají k jejich vysokému celkovému hodnocení:

Praha: Praha jako hlavní město těží ze silné infrastruktury, rozmanitých ekonomických příležitostí, bohatého kulturního dědictví a vysoké životní úrovně. Díky rozsáhlým zdrojům a mezinárodní přitažlivosti se město trvale umísťuje na předních příčkách v mnoha ukazatelích. Pro tento projekt však bude Praha vyloučena, aby bylo možné prozkoumat jiná města, která jsou méně často zkoumána.

Plzeň: Plzeň vyniká silnou průmyslovou základnou a živou kulturní scénou. Ekonomiku města posiluje známý pivovarnický průmysl a široká škála výrobních odvětví a služeb. Kulturní dědictví Plzně, jehož příkladem je slavné plzeňské pivo a historické památky, dále zvyšuje její atraktivitu.

Brno: Brno je druhým největším městem v České republice a těží z významného zastoupení akademické a výzkumné sféry, rozmanité ekonomiky a živé kulturní scény. Díky kombinaci historické architektury a moderní občanské vybavenosti je město dynamickým městským centrem.

Nejméně bodovaná města

Města s nejnižšími skóre, jako jsou Cheb, Znojmo nebo Chomutov, se potýkají se značnými problémy:

Cheb: I přes svůj historický význam se Cheb potýká s hospodářskou stagnací a omezenými kulturními aktivitami ve srovnání s jinými městy. To ovlivňuje jeho celkovou atraktivitu a rozvojový potenciál.

Znojmo: Znojmo, známé svou produkcí vína, nedokázalo využít své kulturní bohatství ve stejné míře jako města s vyšším hodnocením. K jeho nižšímu hodnocení přispívají také ekonomická a infrastrukturační omezení.

Chomutov: Toto město se potýká s hospodářskými problémy a postrádá kulturní živost, kterou lze nalézt v úspěšnějších městských centrech. Úpadek průmyslu v Chomutově a nedostatečná podpora kulturního a hospodářského rozvoje jsou příčinou jeho nízkého hodnocení.

Vyloučení Prahy

Praha je často předmětem mnoha studií a projektů vzhledem ke svému postavení hlavního města, stejně jako rozsáhlému historickému a kulturnímu významu i rozvojovému potenciálu. Abychom poskytli nový pohled a prozkoumali méně často zdůrazňovaná města, zaměříme se v tomto projektu na jiná městská centra a Prahu vynecháme. Tento přístup zajistí, že výzkum přinese nové poznatky a přispěje k širšímu pochopení dynamiky měst v Česku.

Plzeň

Plzeň, která získala skóre 4.5, byla vybrána pro podrobnou případovou studii vzhledem ke svým příkladným výsledkům v mnoha oblastech. Autor uznává, že jisto roli ve výběru mezi nejlépe hodnocenými kandidáty hrály i osobní preference.

Klíčovou silnou stránkou města je jeho ekonomická stabilita a rozmanitost, které jsou dány proslulým pivovarnictvím a širokou průmyslovou základnou. Další předností Plzně je její kulturní dědictví, neboť každoroční akce jako Pilsner Fest oslavují její pivovarnický odkaz. Město se může pochlubit také významnými historickými památkami, jako je gotická katedrála svatých Bartoloměje a Velká synagoga, které odrážejí jeho bohatou a rozmanitou historii.

Plzeň těží ze silné a rozmanité ekonomické základny, jejímž motorem je známý pivovarnický průmysl a široká škála výrobních odvětví a služeb.

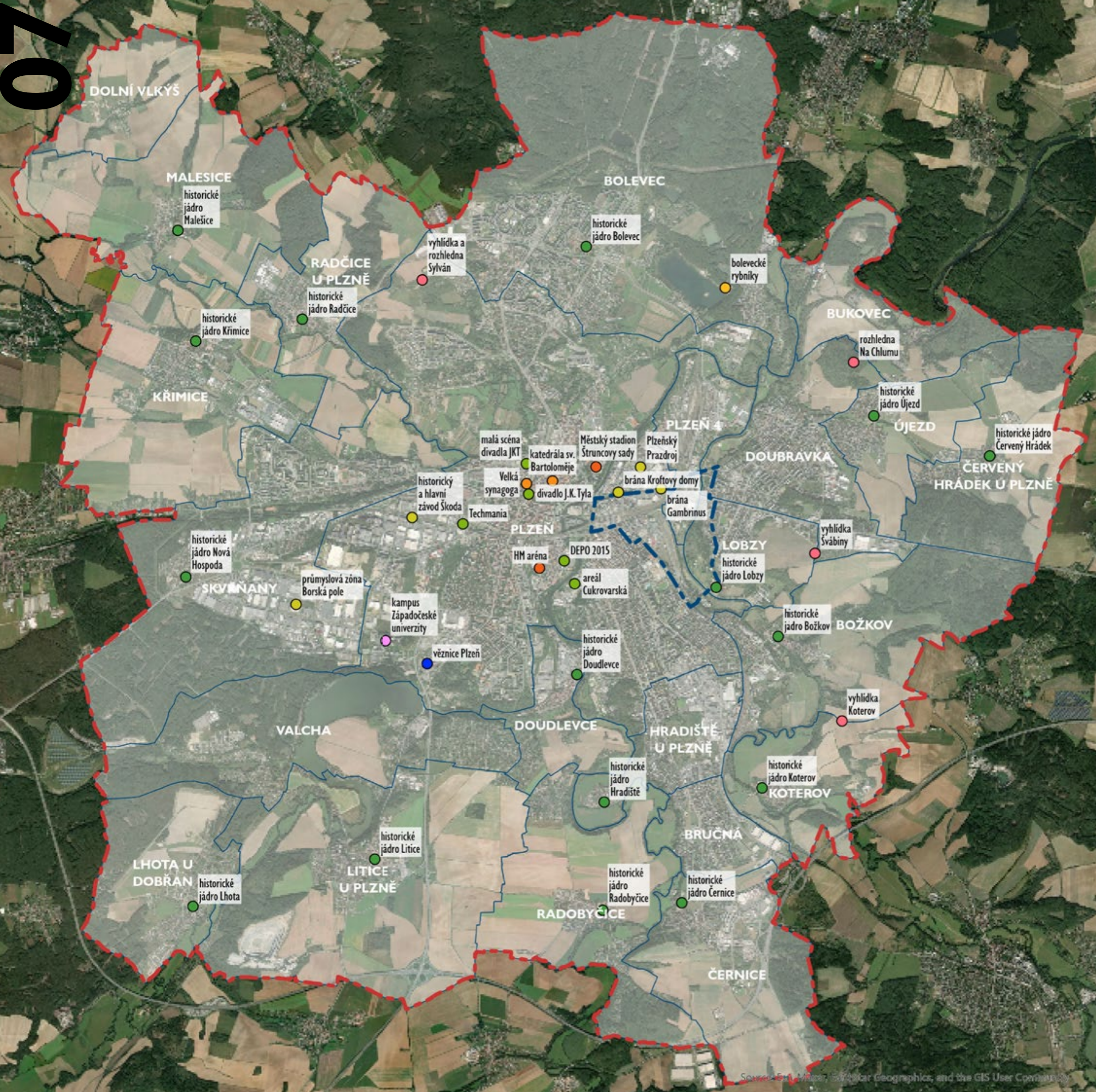
Město má pozitivní prognózy růstu počtu obyvatel a vysokou poptávku po bydlení a pracovních příležitostech, což naznačuje zdravý demografický vývoj.

Závěr

Analýza poukazuje na silné a slabé stránky různých českých měst a zdůrazňuje význam vyváženého přístupu k rozvoji měst, který zahrnuje ekonomickou stabilitu, kulturní dědictví a sociální začlenění. Tím, že se tento projekt zaměřil na Plzeň, si klade za cíl poskytnout podrobný pohled na to, jak může město využít své jedinečné přednosti pro udržitelný růst a rozvoj, a nabídnout tak model, který mohou potenciálně následovat i další města.

Město	Celkem (vážený průměr)	Demografie	Ekonomie	Správa a politika	Životní prostředí	Rozvojový potenciál	Historie a kultura
Praha	4,5	5,0	3,0	4,0	5,0	5,0	5,0
Brno	4,5	5,0	4,0	3,5	4,0	5,0	5,0
Plzeň	4,3	5,0	3,0	3,5	4,0	5,0	5,0
Olomouc	3,8	4,0	3,0	3,5	3,0	5,0	4,0
Pardubice	3,7	4,0	3,0	4,5	3,0	4,5	3,0
Ostrava	3,7	3,0	4,0	3,5	2,0	5,0	4,0
České Budějovice	3,6	4,0	2,0	4,0	4,0	4,0	4,0
Hradec Králové	3,5	4,0	2,0	4,0	4,0	3,5	4,0
Kolín	3,5	4,0	2,0	4,5	3,0	4,5	3,0
Zlín	3,4	3,0	4,0	2,0	3,0	4,0	4,0
Jihlava	3,3	4,0	3,0	3,0	4,0	3,0	3,0
Liberec	3,3	4,0	3,0	3,0	3,0	3,5	3,0
Mladá Boleslav	3,2	4,0	2,0	2,0	3,0	4,5	3,0
Prostějov	3,1	3,0	2,0	5,0	3,0	4,0	2,0
Tábor	3,1	3,0	2,0	4,5	3,0	3,5	3,0
Ústí nad Labem	3,1	3,0	2,0	4,0	2,0	5,0	2,0
Jablonec nad Nisou	2,9	3,0	1,0	3,5	3,0	4,0	3,0
Kladno	2,8	3,0	2,0	2,5	3,0	4,0	2,0
Opava	2,7	3,0	2,0	2,5	3,0	2,0	4,0
Třinec	2,6	2,0	3,0	2,0	2,0	3,5	3,0
Příbram	2,6	3,0	2,0	2,5	2,0	3,0	3,0
Cheb	2,6	3,0	1,0	2,5	3,0	3,0	3,0
Znojmo	1,8	3,0	2,0	3,0	2,0	1,0	0,0
Česká Lípa	1,7	4,0	1,0	3,5	2,0	0,0	0,0
Přerov	1,7	2,0	1,0	5,0	3,0	0,0	0,0
Třebíč	1,6	2,0	1,0	4,5	3,0	0,0	0,0
Děčín	1,4	2,0	1,0	4,0	2,0	0,0	0,0
Teplice	1,2	4,0	0,0	1,5	2,0	0,0	0,0
Karlovy Vary	1,1	3,0	0,0	1,0	3,0	0,0	0,0
Chomutov	1,0	3,0	0,0	2,0	1,0	0,0	0,0
Most	0,7	3,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0
Háviřov	0,5	2,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0
Karviná	0,3	1,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0

Základní členění Plzně

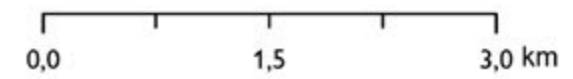


LEGENDA

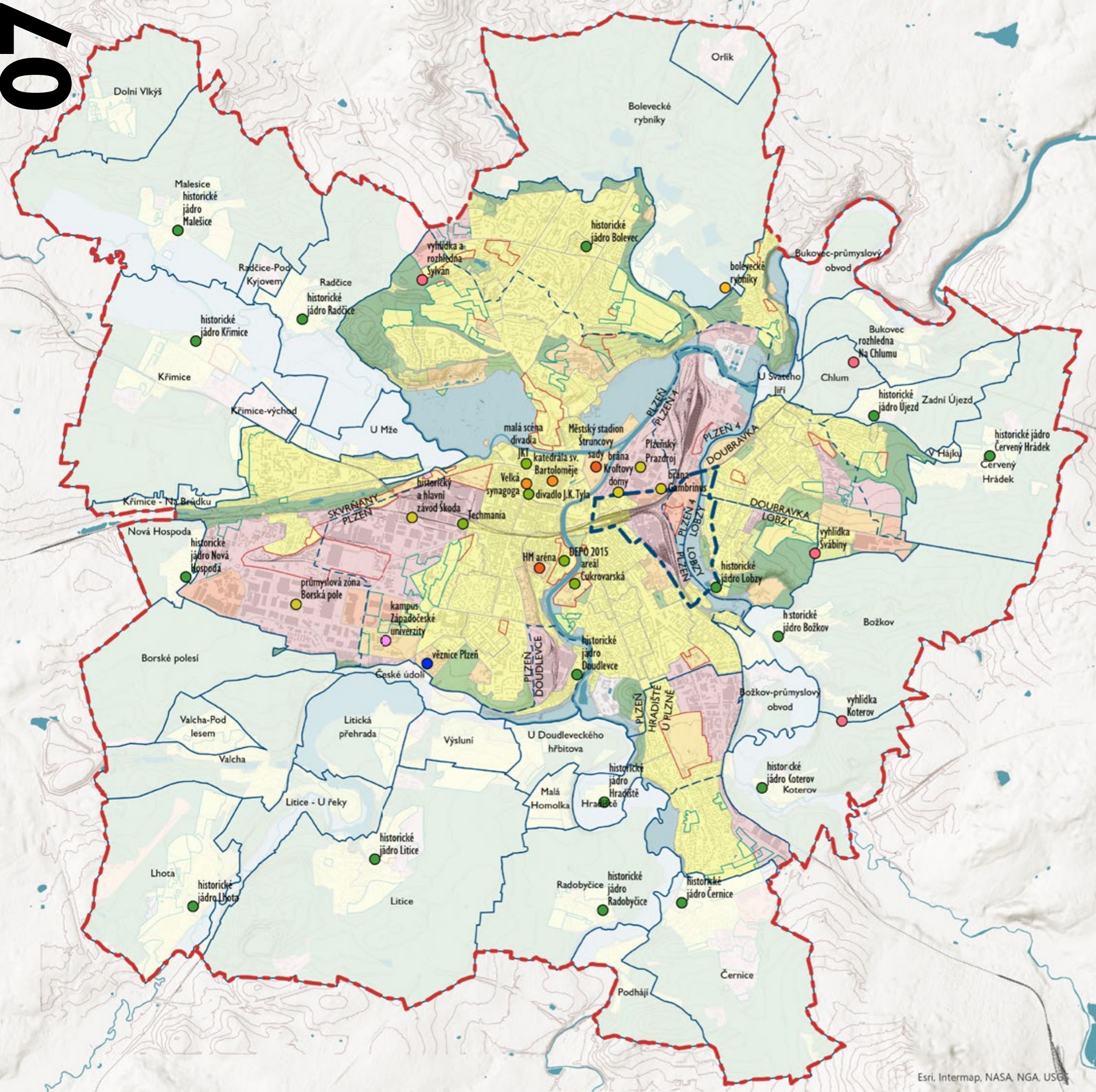
VÝZNAMNÉ BODY PLZNĚ

- bezpečnost
- centrum
- historická jádra obcí
- kultura
- průmysl
- příroda
- sakrální
- sport
- vyhlídkové body
- školství

- hranice řešeného území
- hranice Plzně
- hranice katastrálních území



Lokality



LEGENDA

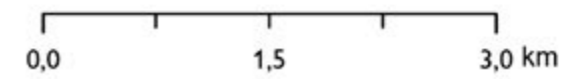
VÝZNAMNÉ BODY PLZNĚ

- bezpečnost
- historická jádra obcí
- kultura
- průmysl
- příroda
- sakrální
- sport
- vyhlídkové body
- školství

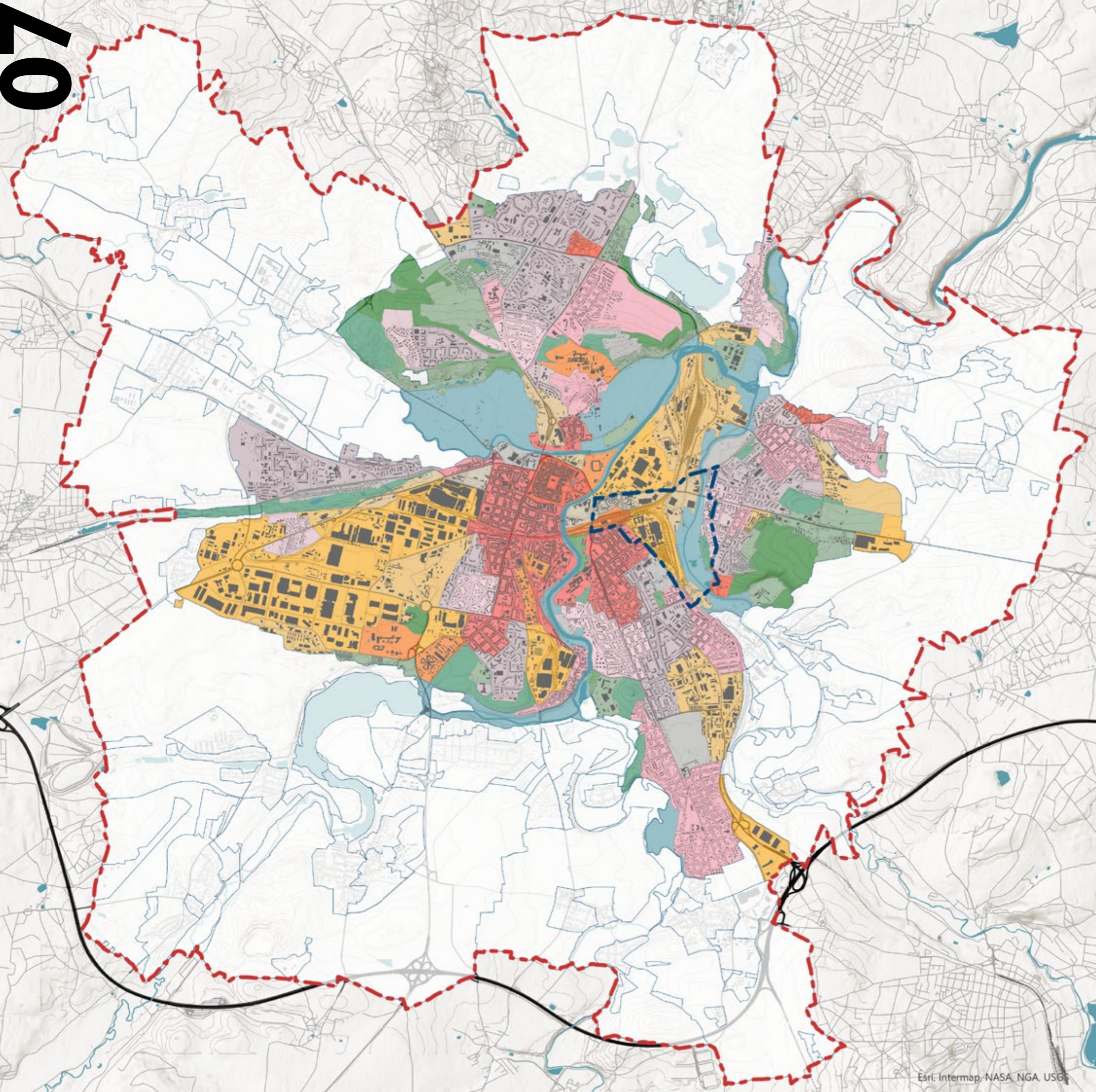
- hranice řešeného území
- hranice Plzně
- hranice katastrálních území
- neposuzované lokality
- zastavitelné lokality
- přestavbové lokality
- vodní plochy

VYUŽITÍ ÚZEMÍ

- krajinné - říční
- krajinné
- parky
- změny v krajině - parky
- rekreace
- smíšené obytné
- zastavitelné - smíšené obytné
- přestavbové - smíšené obytné
- občanské vybavení
- obrana a bezpečnost státu
- obchod a služby
- zastavitelné - obchod a služby
- výroba a skladování
- zastavitelné - výroba a skladování
- přestavbové - výroba a skladování
- technická infrastruktura
- plochy budov
- koleje ČD
- vrstevnice á 5 m



Urbanismus




LEGENDA


- hranice řešeného území
- hranice Plzně
- neposuzované lokality
- plochy budov
- vodní plochy
- CHARAKTER LOKALITY**
- říční krajina
- lesní krajina
- zemědělská krajina
- upravené parky
- okraje
- vnitřní periferie
- výplňová místa - organizovaná
- výplňová místa - neorganizovaná
- areály - menší průmysl a komerce
- areály - větší průmysl a komerce
- areály - občanská vybavenost
- historická struktura - středověké město
- historická struktura - industriální město
- historická struktura - novodobá bloková zástavba
- bydlení - rodinné domy
- bydlení - vilové domy
- bydlení - bytové domy
- modernistická struktura - bodová
- modernistická struktura - liniová
- HIERARCHIE ULIČNÍ SÍTĚ**
- rychlostní komunikace
- místní rychlostní komunikace
- sběrné komunikace
- obslužné komunikace
- převážně pěší komunikace
- rychlostní komunikace mimo území města
- uliční síť mimo území města
- koleje ČD
- vrstevnice á 5 m

Prostupnost

LEGENDA

 hranice řešeného území

 hranice Plzně

 neposuzované lokality

NET PROJECTED MOVEMENT % (SEVTSUK, MEKONNEN 2012) / AREA

 < -15%

 -15%

 -10%

 -5%

 průměr

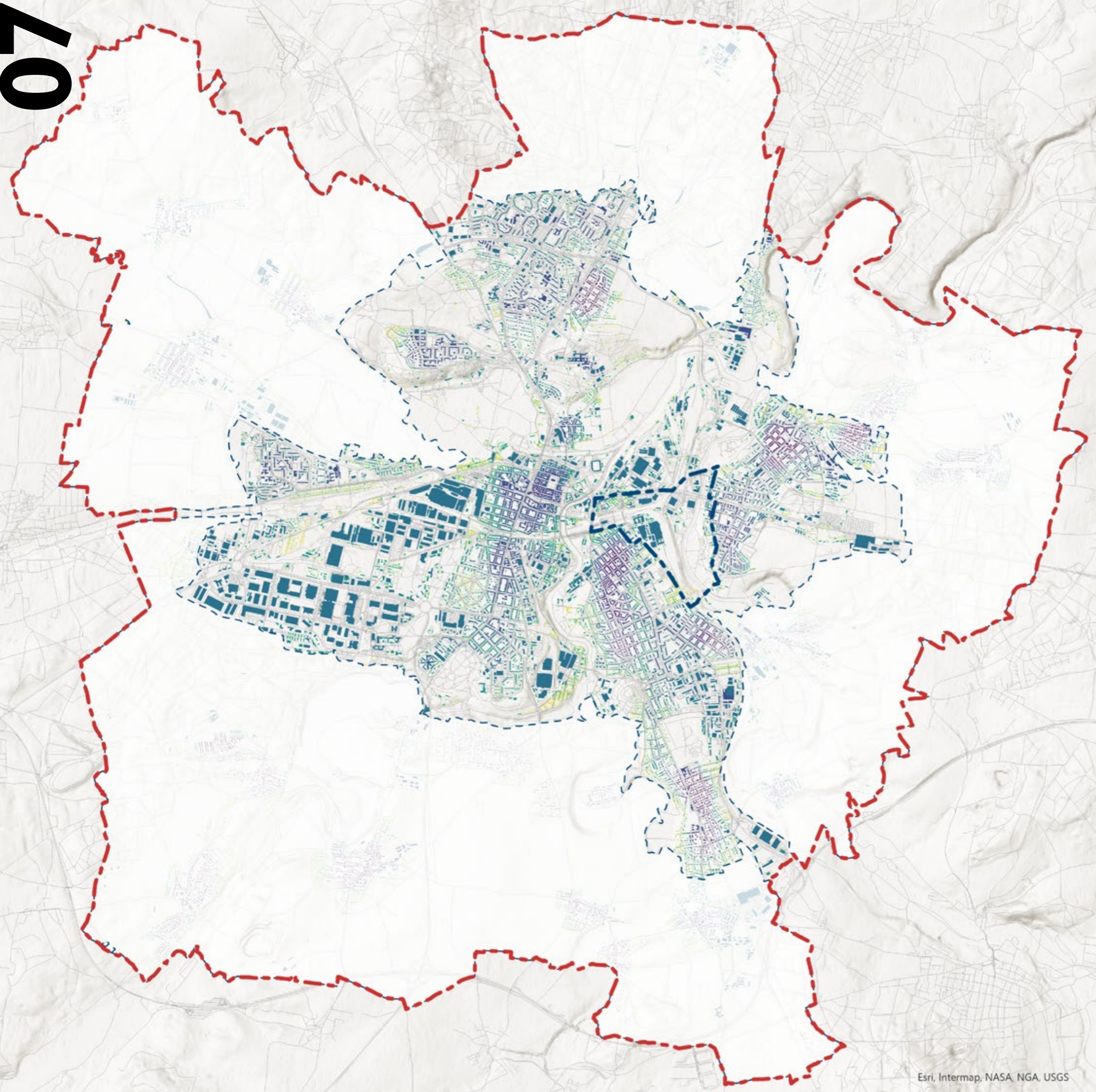
 +1%

 +4%

 +10%


 > +10%

 uliční síť




Dostupnost

LEGENDA

 hranice řešeného území

 hranice Plzně


 neposuzované lokality

GRAVITY INDEX (SEVTSUK, MEKONNEN 2012) / AREA

 velmi nízký GI

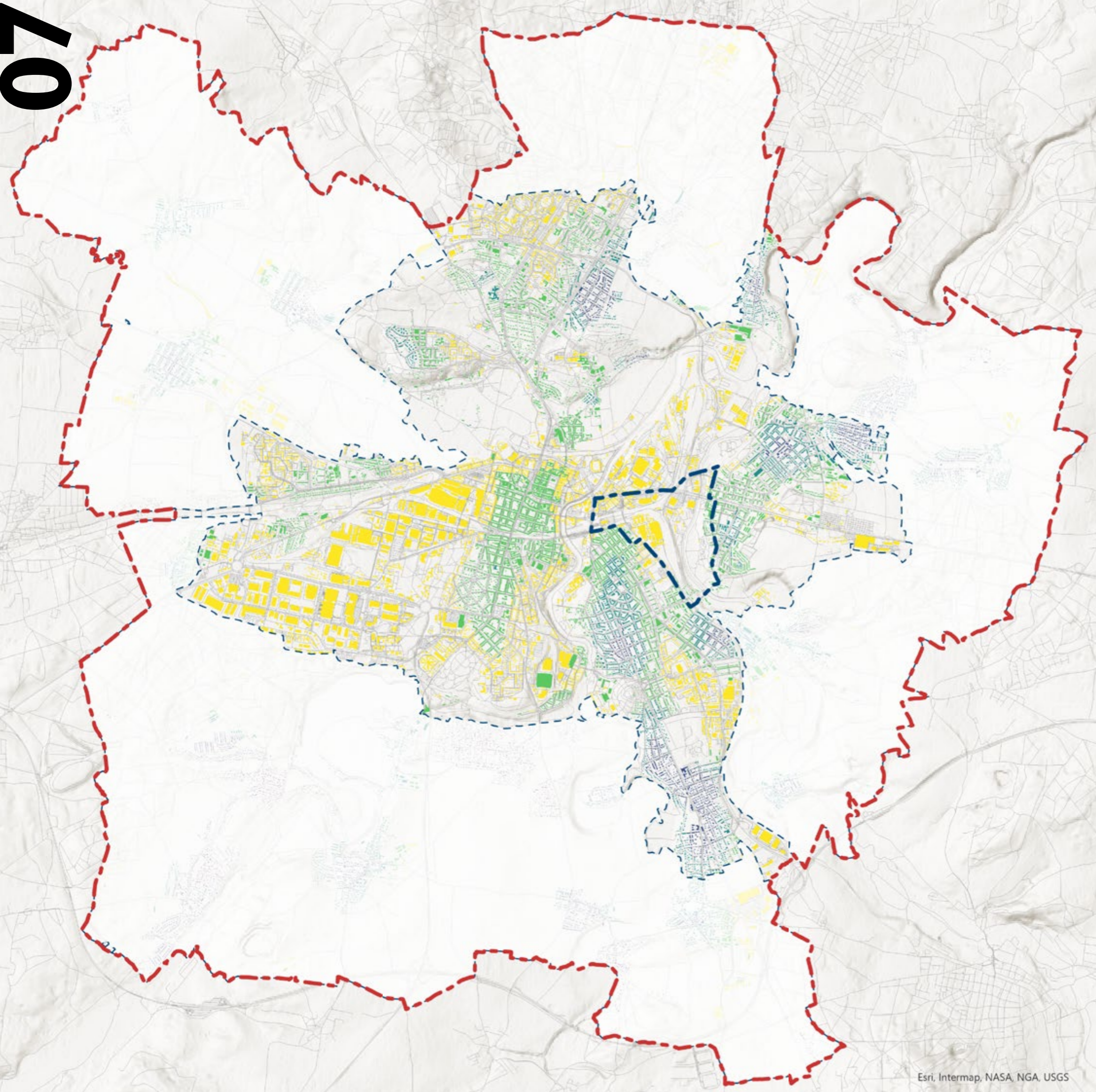
 nízký GI

 průměrný GI

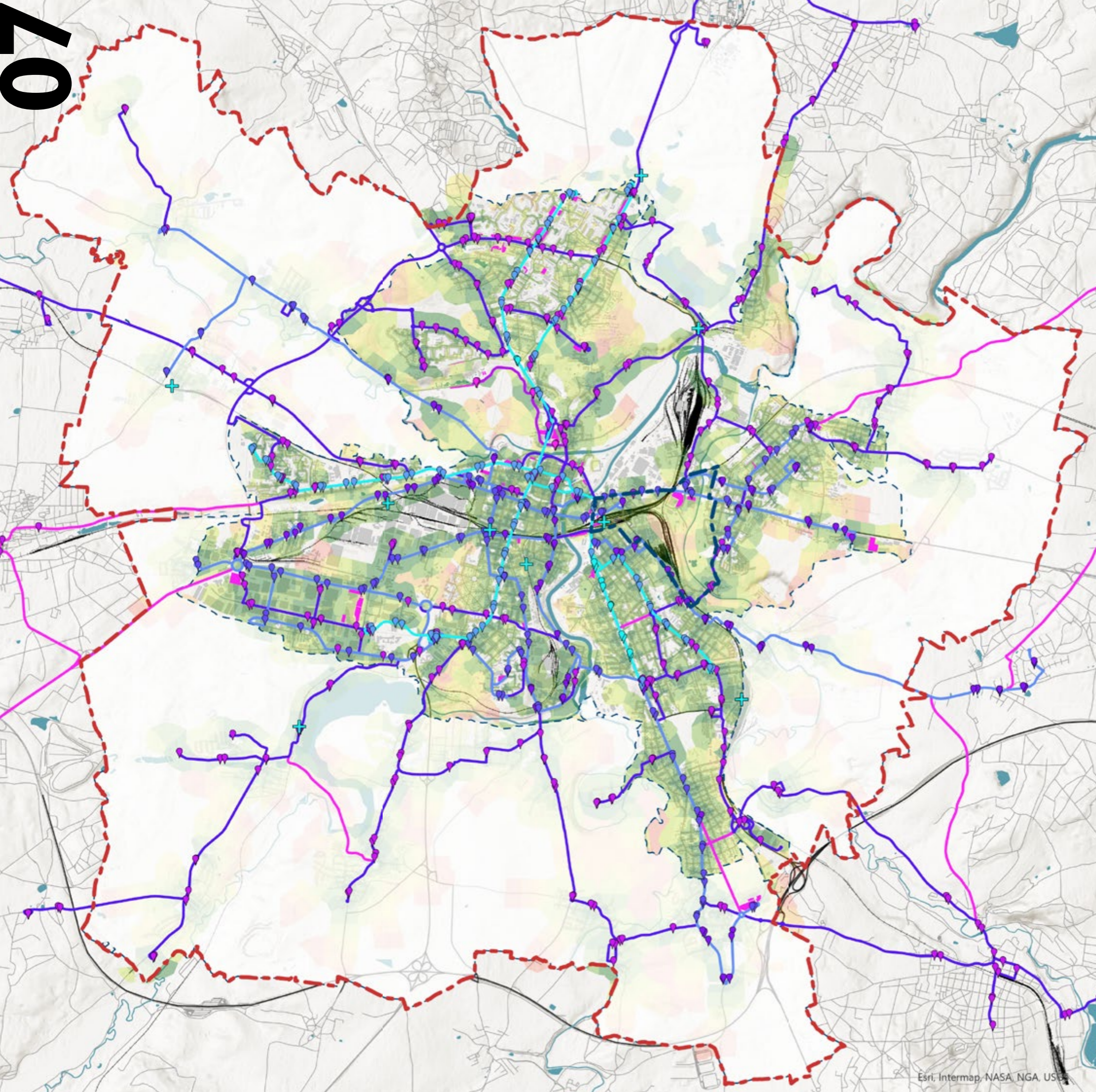
 vysoký GI

 velmi vysoký GI

 uliční síť

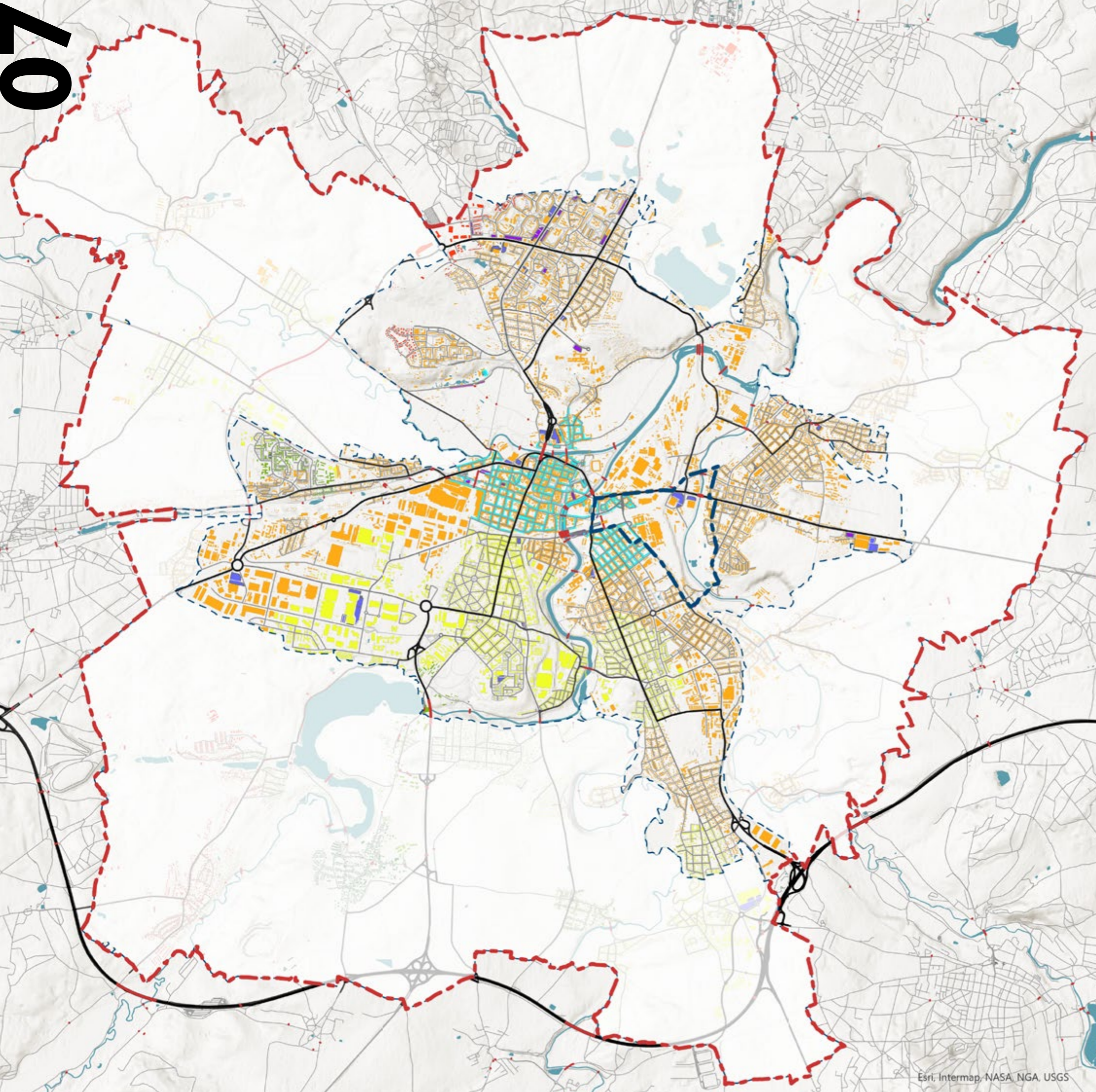


Hromadná doprava



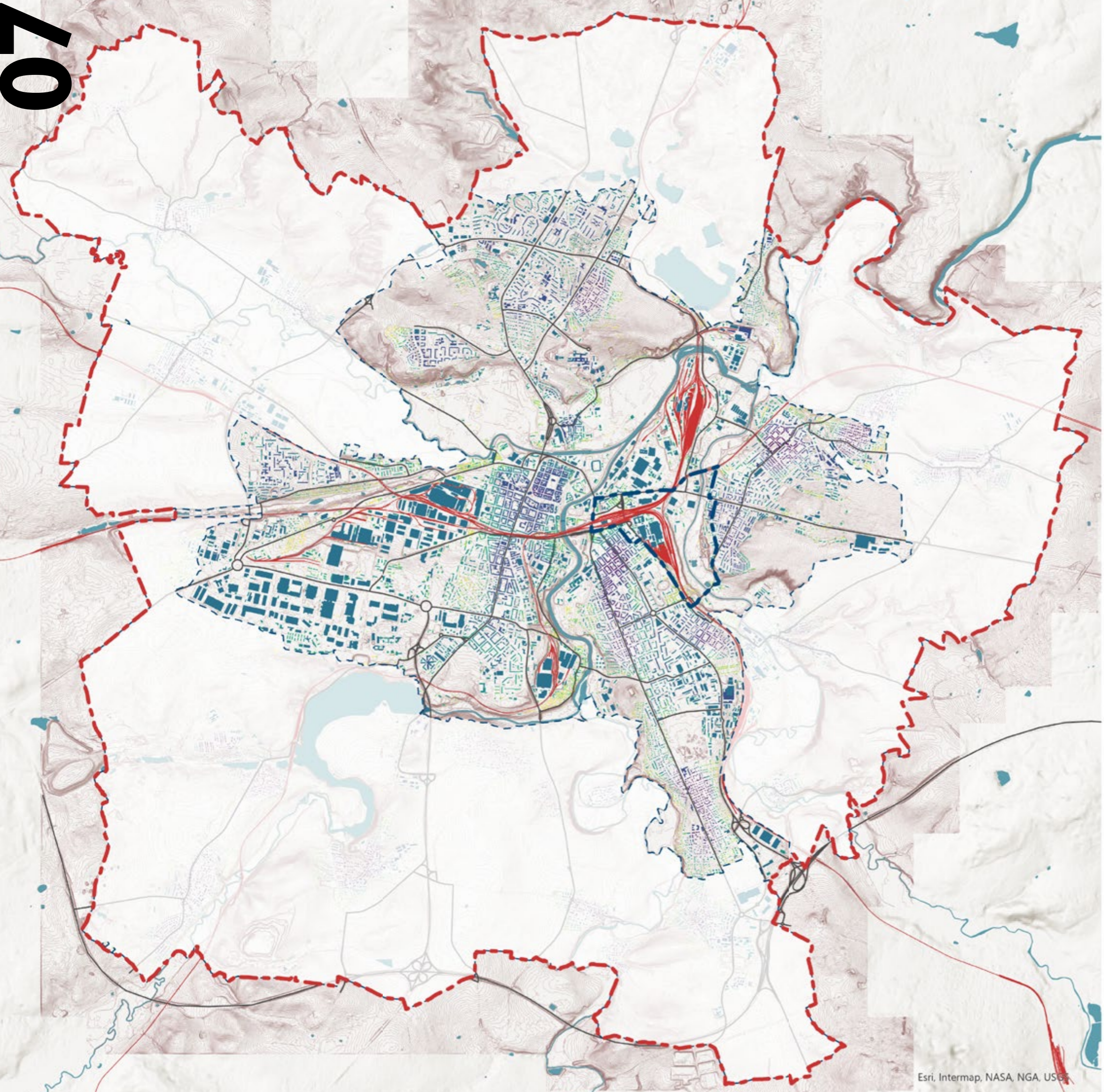
- LEGENDA**
- ▭ hranice řešeného území
 - ▭ hranice Plzně
 - ŽELEZNIČNÍ STANICE**
 - + železniční stanice ČD
 - ZASTÁVKY MHD**
 - tramvajová a autobusová
 - tramvajová
 - trolejbusová a autobusová
 - trolejbusová
 - autobusová
 - linky zoo
 - HIERARCHIE IPD**
 - tramvajové linky
 - trolejbusové linky
 - autobusové linky
 - linka zoo
 - regionální linky
 - ▭ parkoviště
 - ▭ neposuzované lokality
 - VZDÁLENOST DO NEJBLIŽŠÍ ZASTÁVKY**
 - 3 min
 - 5 min
 - 7 min
 - 10 min
 - 12 min
 - 15 min
 - budovy mimo docházkovou vzdálenost
 - vodní plochy
 - HIERARCHIE ULIČNÍ SÍTĚ**
 - rychlostní komunikace
 - místní rychlostní komunikace
 - sběrné komunikace
 - obslužné komunikace
 - převážně pěší komunikace
 - uliční síť mimo území města
 - koleje ČD

Autodoprava

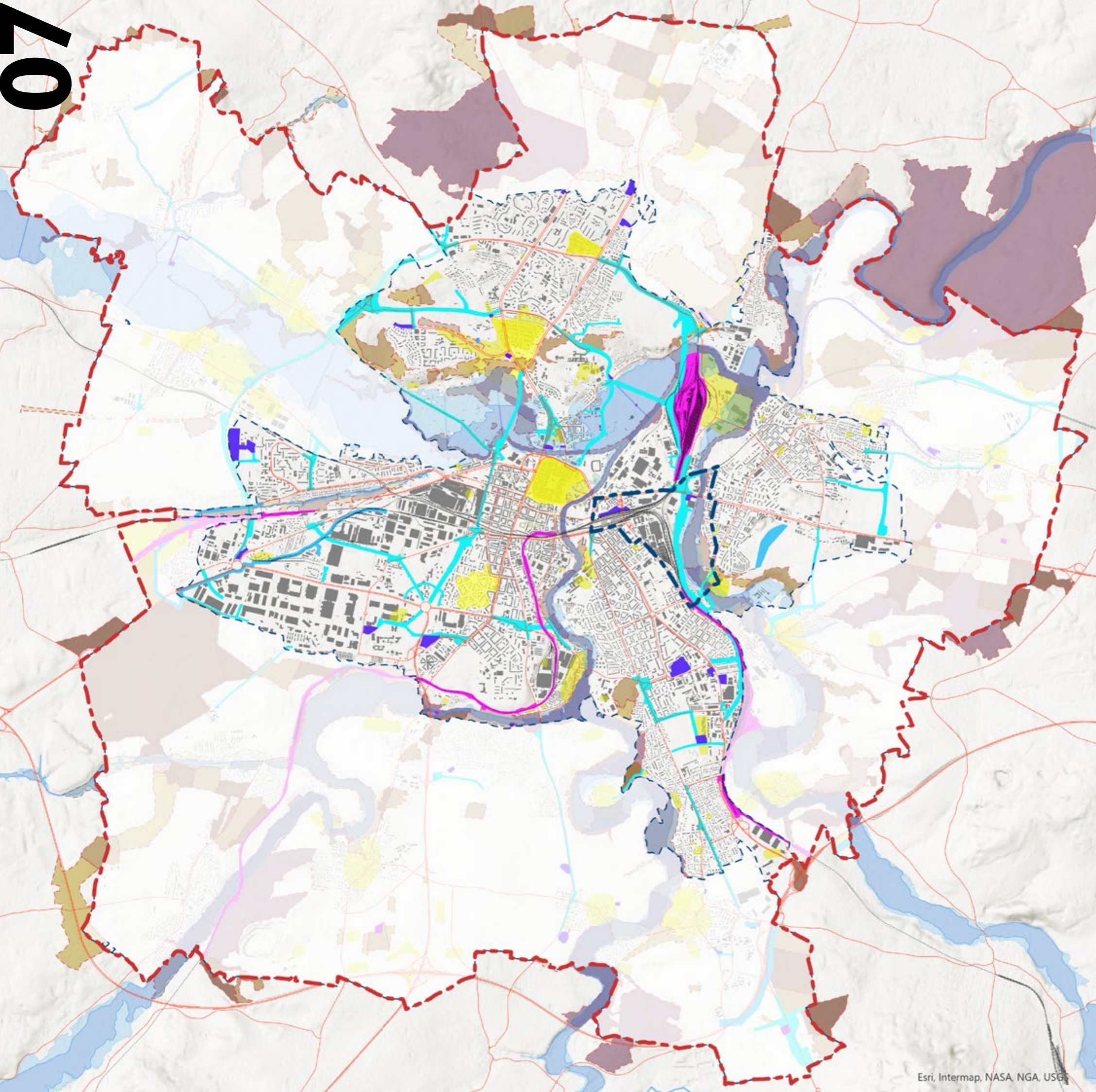


- LEGENDA**
- hranice řešeného území
 - hranice Plzně
 - neposuzované lokality
 - mosty
 - rychlostní komunikace mimo území města
- KATEGORIE KOMUNIKACÍ**
- dálnice
 - silnice 1. třídy
 - silnice 2. třídy
 - silnice 3. třídy
 - místní komunikace 1. třídy
 - místní komunikace 2. třídy
 - místní komunikace 3. třídy
 - místní komunikace 4. třídy
 - pěší komunikace
 - účelové komunikace
 - uliční síť mimo území města
 - parkovací zóny
- TYP PARKOVIŠTĚ**
- městské parkoviště
 - obchodní domy
 - ostatní
 - parkoviště zoo
- VZDÁLENOST K DÁLNIČNÍ SÍTI**
- < 5 min
 - < 10 min
 - < 15 min
 - < 20 min
 - > 20 min
 - plochy budov mimo posouzení
 - vodní plochy

Bariéry



- LEGENDA
- hranice řešeného území
 - hranice Plzně
 - neposuzované lokality
- NET PROJECTED MOVEMENT % (SEVTSUK, MEKONNEN 2012) / AREA
- < -15%
 - 15%
 - 10%
 - 5%
 - průměr
 - +1%
 - +4%
 - +10%
 - > +10%
- koleje ČD
 - hlavní tahy
 - vrstevnice á 1 m
 - vodní plochy



Limity



LEGENDA

-  hranice řešeného území
-  hranice Plzně
-  neposuzované lokality
-  hlavní komunikační tepny
-  koleje ČD


VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY

-  komunikace
-  koridor pro TI
-  nádrže a vodní toky
-  pěší a cyklo doprava
-  stavby a zařízení pro DI
-  stavby a zařízení pro KAN
-  stavby a zařízení pro PLY
-  stavby a zařízení pro VOD
-  stavby protipovodňové ochrany
-  železnice

ZÁPLAVOVÁ ÚZEMÍ

-  aktivní zóna záplavového území
-  pasivní zóna záplavového území


 význam ÚSES


 typ biotopu


regionální 


lokální 

hygro. mezo. 

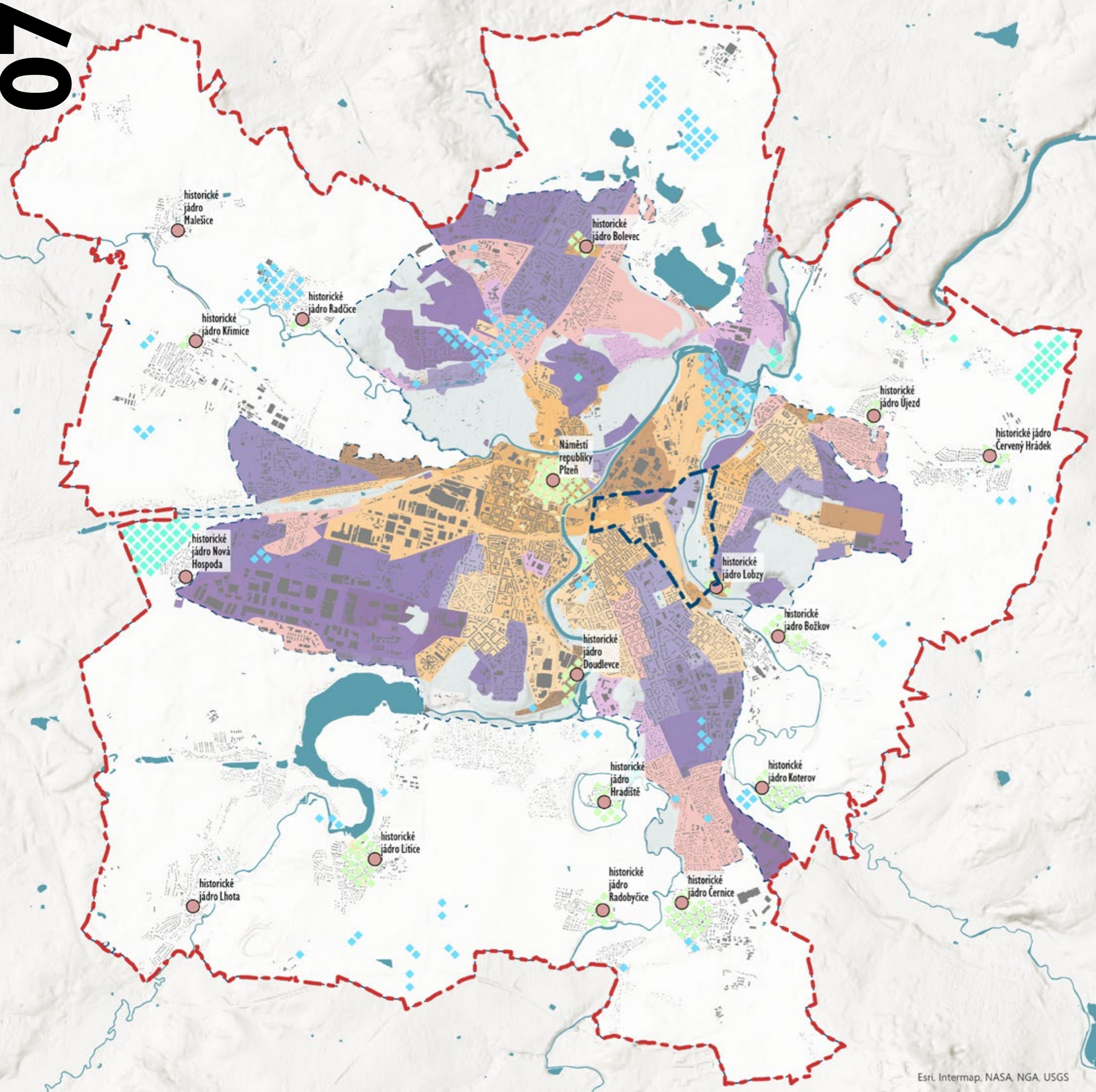
 chráněné archeologické lokality

 chráněné památkové zóny

 chráněné kulturní památky

 plochy budov

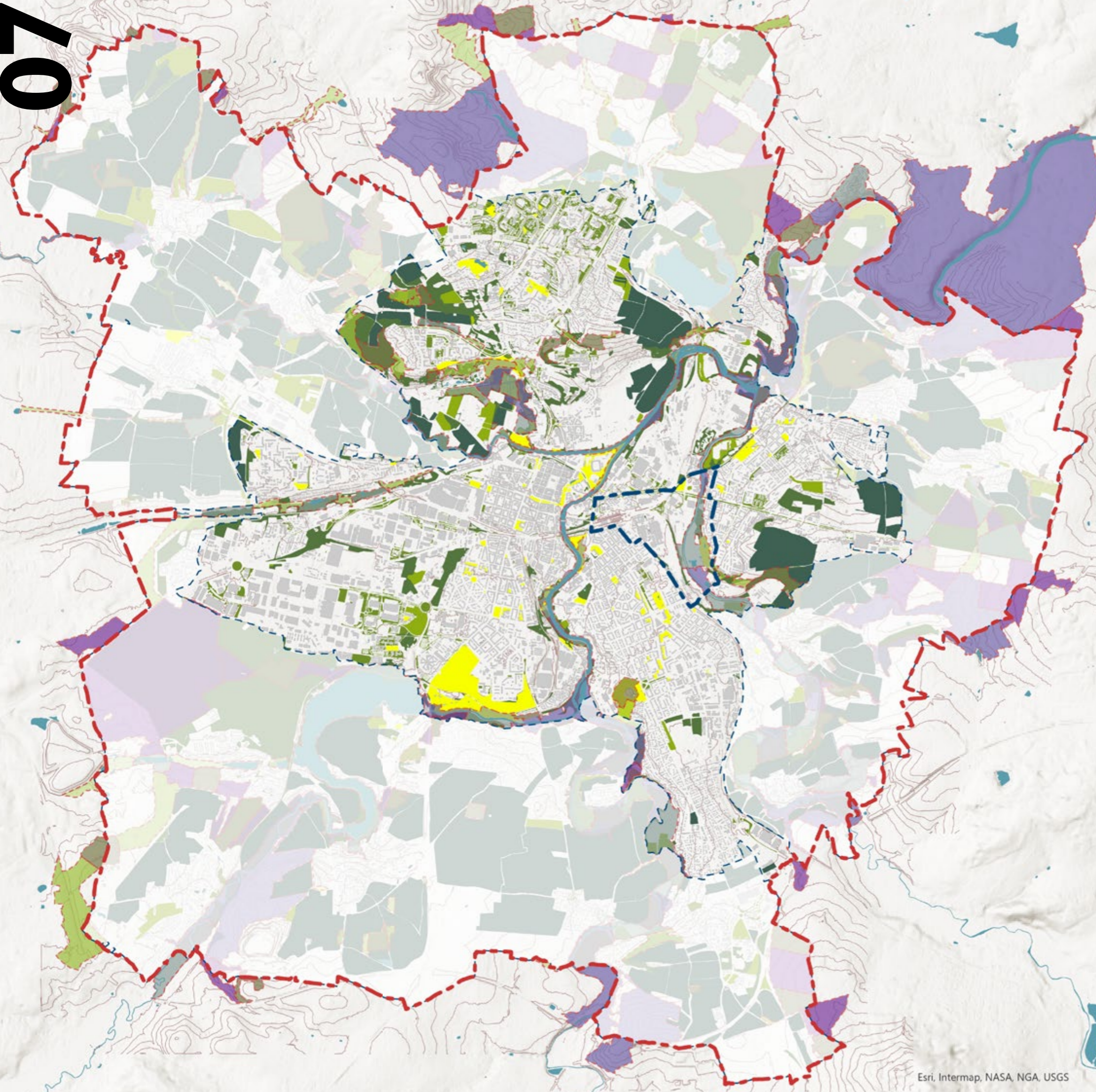
Historie a památky



LEGENDA

- hranice řešeného území
- hranice Plzně
- historická jádra obcí
- ARCHEOLOGICKÉ LOKALITY
 - Archeologická lokalita
 - Archeologická památka
 - Archeologické naleziště
- PAMÁTKOVĚ CHRÁNĚNÉ OBJEKTY
 - národní kulturní památka
 - kulturní památka
 - určující prostředí MPR
 - významný areál kulturní památky
 - areál určující prostředí MPR
 - plochy budov
 - vodní plochy
- ZALOŽENÍ LOKALITY
 - 1250
 - 1300
 - 1350
 - 1400
 - 1750
 - 1800
 - 1850
 - 1900
 - 1920
 - 1930
 - 1940
 - 1950
 - 1960
 - 1970
 - 1980
 - 1990
 - 2000
 - 2010
 - 2020
 - nezastavěné lokality
 - neposuzované lokality

Modrozelená infr.

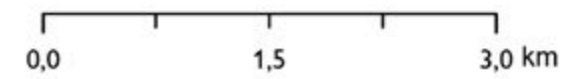


LEGENDA

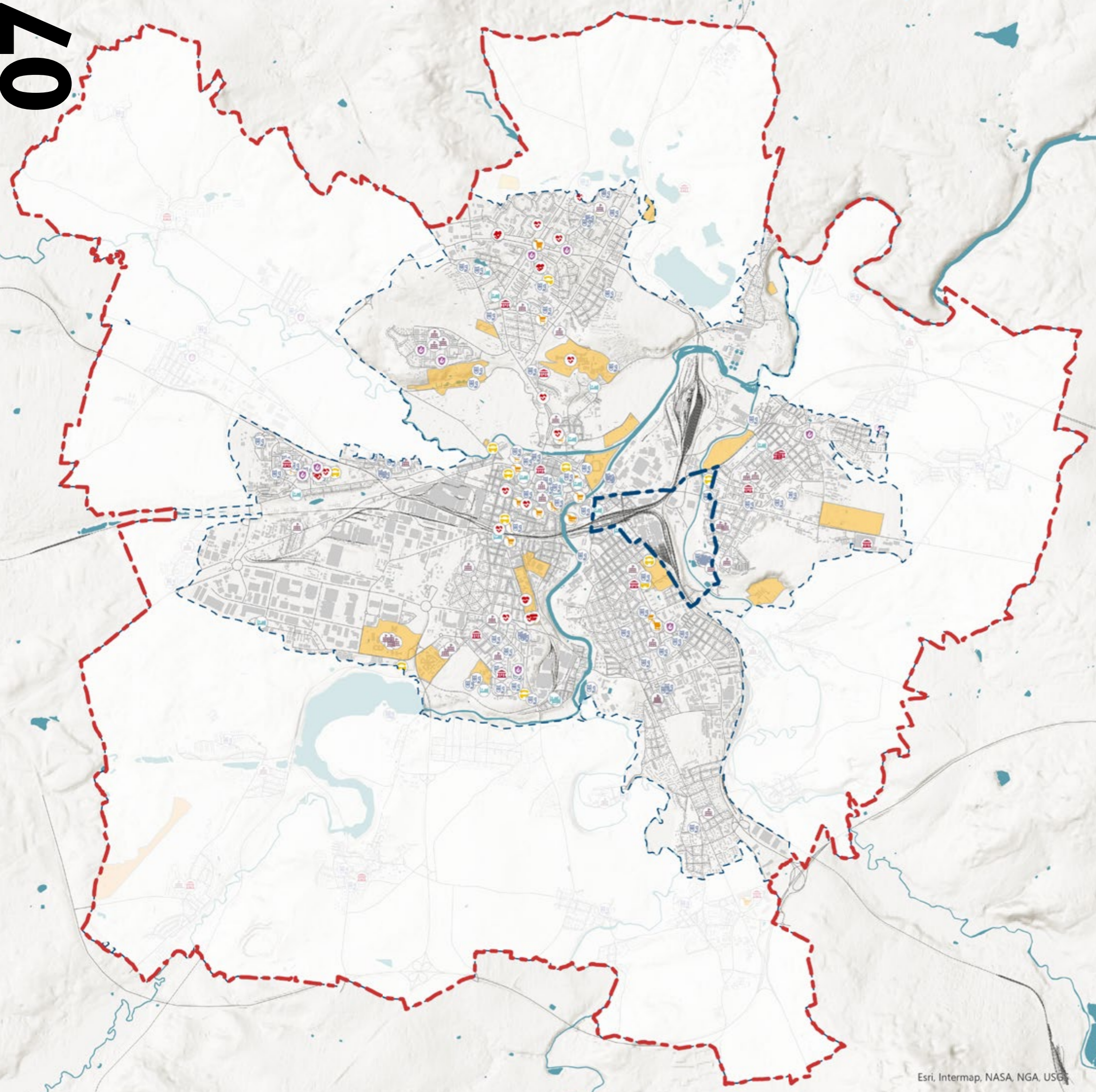
- hranice řešeného území
- hranice Plzně
- neposuzované lokality
- plochy budov
- vodní plochy
- význam ÚSES
- typ biotopu ÚSES
- regionální

- lokální

- hygro. mezo.
- PŘÍRODNÍ PLOCHY
 - ostatní plochy
 - zemědělská půda
 - lesy
 - trávničky
 - louky
 - chráněné lokality
 - sady
 - parky
 - vrstevnice á 5 m



Občanská vybavenost



LEGENDA

- hranice řešeného území
- hranice Plzně
- neposuzované lokality

OBČANSKÁ VYBAVENOST

- ubytování
- kultura a zábava
- vzdělávání
- integrovaný záchranný systém
- státní správa
- zdravotnictví
- obchody a služby
- sport a oddych

VYUŽITÍ ÚZEMÍ


- občanské vybavení
- obrana a bezpečnost státu
- vodní plochy
- plochy budov
- koleje ČD
- ulice a silnice

Hierarchie města

LEGENDA

 hranice řešeného území

 hranice Plzně

 neposuzované lokality

AKTIVNÍ CENTRA

 10

 50

 100

NAVRHOVANÁ CENTRA

 30


 spojnice mezi aktivními centry

 plochy budov


HIERARCHIE ULIČNÍ SÍTĚ


 rychlostní komunikace

 místní rychlostní komunikace

 sběrné komunikace

 obslužné komunikace

 převážně pěší komunikace

 uliční síť mimo území města

0,0 1,5 3,0 km



Architektonické dominanty

Data a události byla převzata ze zdroje [35]

Hlavní nádraží

Hlavní nádraží v Plzni bylo postaveno mezi lety 1902 a 1908, jeho autorem je architekt Rudolf Štech. Nádraží má ostrovní uspořádání s čtyřmi nástupišti, uprostřed nichž se nachází výpravní budova. Architektonický styl stavby je novorenesanční a budova se stala novou dominantou města. Vestibul s kopulí a prostorné sály s restaurací přispívají k její reprezentativnosti. Potřeba nového ústředního nádraží vznikla v souvislosti se zestátněním soukromých železnic. Součástí areálu bylo i seřaďovací nádraží, kruhové výtopy, vodárna a provozní dílny údržby, které byly umístěny při trati Břežno–Plzeň a nákladovém nádraží u Rokycanské třídy. Dílna byla zřízena pro Českou západní dráhu. Během druhé světové války bylo nádraží poškozeno při náletech, přičemž opravy skončily až v roce 1956, kdy byla dokončena socialistická výzdoba pod vedením architekta Josefa Václavíčka.

Radnice

Plzeňská radnice je považována za „nejkrásnější renesanční radnici na sever od Alp“ a patří mezi nejceněnější stavby města. Původní gotická radnice, postavená v roce 1496, byla dvakrát poškozena požáry (1507 a 1526), což vedlo k její demolici v roce 1554. Nová renesanční radnice byla dokončena v letech 1554–1559, a její stavitel Giovanni da Stabia ji navrhl jako hlavní představitelku plzeňské renesance. V průběhu času byla radnice částečně využita jako zbrojnice, sklad hasičského náčiní i krajský soud. V 17. století byly přistavěny komíny a věžička. V letech 1907–1914 probíhaly restaurátorské práce, kdy byly přidány sgrafity na výzdobu. Autory těchto prací byli Jan Koula a Josef Farkač.

Chrám sv. Bartoloměje

Chrám sv. Bartoloměje, který se nachází neobvykle uprostřed náměstí, má dlouhou historii. První zmínka o stavbě pochází z roku 1307, kdy byl zahájen presbytář kostela. V roce 1476 bylo dokončeno trojlodí, které se dochovalo v původní podobě až do dnešních dnů. V roce 1480 byla dostavěna věž, a v roce 1525 po požáru došlo k přestavbě, která vedla k současné podobě střechy. V roce 1538 byla přistavěna Šternberská kaple. Kostel představuje vrchol plzeňské pozdní gotiky. V průběhu času byl kostel několikrát poškozen požáry, naposledy v roce 1834, kdy byl zasažen bleskem. V roce 1837 byla věž opravená a získala svou dnešní výšku 102,26 metru, čímž se stala nejvyšší kostelní věží v ČR. V roce 1993 byl chrám prohlášen za katedrálu při zřízení plzeňského biskupství.

Velká synagoga

Velká synagoga byla postavena mezi lety 1874 a 1893 v orientálním, maurském stylu. S dvěma věžemi se jedná o jednu z největších synagog na světě. Stavbu navrhli architekti Emanuel Klotz a Rudolf Štech. V období druhé světové války nebyla synagoga zbořena, což bylo z důvodu ochrany okolních budov. V roce 1998 byla synagoga rekonstruována a dnes slouží nejen jako svatostánek, ale i jako koncertní a výstavní síň.

Škodovka

Škodovka, známá především pro svou výrobu strojního zařízení a později i zbrojního průmyslu, byla založena v roce 1860, kdy byla zřízena Valdštejnova strojírna. O devět let později došlo k odkupu a rozšíření činnosti pod vedením E. Škody. V roce 1873, po hospodářské krizi, byla jedna z mála firem, která přežila, a brzy se stala dominantní v plzeňském průmyslu. V roce 1898 došlo k přesunu areálu na jihozápad města, kde vznikla nová továrna s rozlohou 145 ha. V roce 1912 se závod přeměnil na zbrojovku a během první světové války se musel rozšířit mimo své povolené území. Po roce 1945 se Škodovka stala obrovským strojírenským koncernem, který v následujících desetiletích prošel velkým rozvojem. Po roce 1989, během privatizace, došlo k rozprodeji některých částí podniku. V roce 2000 byla část areálu přeměněna na Techmania Science Center.

Areál Plzeňského Prazdroje

Plzeňské pivovarnictví má dlouhou tradici, která sahá až do počátku 18. století. V roce 1842 byl postaven Měšťanský pivovar na Pražském předměstí v empírovém stylu. Cílem bylo vyrábět lepší a levnější pivo. Pivovar postupně rozšiřoval svůj areál, v roce 1867 byl odkoupen a vznikl nový nádvoří pivovaru. V 19. století pivovar rostl a v roce 1873, kdy přišla hospodářská krize, se pivovar i Škodovka ukázaly jako odolné. Na počátku 20. století prošel pivovar technickou modernizací a přistavěny byly reprezentační administrativní budovy a další objekty. Po druhé světové válce došlo k obnově a rozšíření kapacit pivovaru, a v 90. letech 20. století byly některé historické budovy upraveny na návštěvní centrum.



Ranné dějiny

Trvalé osídlení oblasti Plzně	4-5 tis. BC
Hradištní raně středověké osídlení	cca 700
Území města spíše zemědělskou plochou	950 - 1200
Stará Plzeň (dnes Starý Plzenec) jako hlavní místo správy oblasti	10. - 13. st.
Přesun obyvatel z podhradí Starého Plzně na místo dnešní Plzně	1288 - 1300
Založen Nový Plzeň (do 16. st. masc.)	1295
První zpráva o stavbě farního kostela sv. Bartoloměje	1307
Potvrzení městských práv	1320
První zděné hradby se 4 branami	1322
Špitál sv. Máří Magdalény předán řádu Německých rytířů	1322
Dostavěno trojlodí kostela sv. Bartoloměje	1476
Tři požáry, shořelo 200 domů > Bourání, opravy a přestavba města	1507
První kamenný most a vodárenská věž	1520 - 30
Požár, shořelo vše mezi Malickou a Pražskou branou	1526
Renesanční radnice	1554 - 9
Dočasně sídlo Rudolfa II.	1599 - 1600
Barokní opevnění města	1645 - 58
Požár západní části historického jádra	1729
Plzeň postupně přestavována, hl. architekt Jakub Auguston	17. - 18. st.
Plzeň má v tereziánském katastru 26 vesnic	1757
Požár	1792
Zboření hlavní věže dominikán. kostelu	1793
Bourání hradeb, bašt a dalšího opevnění	1795
	1799

1. pol. 19. st.

vybouraný hradební okruh využit pro stavbu velkých budov	1805 - 1832
Růst města na sever (Saské), jih (Říšské) a západ (Pražské předměstí)	do 1840
Plzeň má 30 vesnic a novou vodárnu	1847
Kamenný Saský most (dnes Rooseveltův)	1848 - 50

2. pol. 19. st.

Desetiletý nárůst obyvatel o ca 20-40% a obrovský průmyslový rozvoj	do 70. let,
Zřízena Valdštejnova strojírna (dnešní závod Škoda mezi ul. Husovou a Kovářskou)	1860
Dokončen železniční uzel na styku 3 důležitých tras (Triangl)	1861
Hospodářská krize - nejlépe přežil Měšťanský pivovar a Škoda	1873
Regulační plány pro celé město	1873 - 83
Vytvoření 5. městských okresů, nová moderní věznice na Borech	1878
Otevřena Velká synagoga	1893
Budování velké kanalizační sítě a postaven Justiční palác	1897 - 1902
Otevřeny dílny státních drah, druhý největší podnik po Škodovce	1898
Zavedeny tramvajové linky	1899

Počátek 20. st.

Přiliv dělníků na Pražské předměstí	poč. 20. st.
Nová budova Měšťanské besedy, nová budova Českého městského divadla, otevřen Centrální městský hřbitov, nový areál Fakultní nemocnice na Borech	1901 - 2
Budova Hlavního vlakového nádraží	1902 - 8
Zpracován nový regulační plán pro Říšské předměstí	1910
Vyasfaltování hlavního náměstí	1929

Válečné období

1911 - 3	Škodovka vybuodovala sídliště Karlov pro své zaměstnance	90. léta
1913	Kamenný most (dnes Wilsonův) mezi centrem, Říšským předměstím a nádražím, otevřena budova Západočeského muzea	1992 - 5
1914 - 8	Škoda se musela rozšířit mimo své plánované území, narušení výstavby 2 tříd	1996 - 2010
1917	Plzeň má více než 100 000 obyvatel	21. st.
1918 - 38	Úprava zanedbaných částí města, vilové čtvrti (Lochotín, Bezovka) a řadové a rodinné domy (Slovany, Doubravka)	
1929 - 32	Územní plán města, Vladimír Zákrejs, cílem kultivace prostoru (bourání jen jako prostředek, ne účel)	
1942 - 45	Plzeň cílem spojeneckých náletů	
1945 - 48	Vystěhování Němců, odliv elit z Plzně	

Poválečné období

od 1948	Územní plán, bourání prostorů navazujících na historické centrum, široké ulice, odmítnutí veřejných prostorů (náměstí)	
50. léta	Rozsáhlý rozvoj Škodovky, výstavba nových sídlišť (Slovany I.)	
raná 60. léta	Budování velké a husté silniční sítě, radiální soustava místo okruhů	
1966	Nový územní plán, stejný koncept, plošné demolice v širším centru	
pozdí 60. léta	Sídlištně ztrácí přirozená centra, rozšiřování průtahů, přesun ZČU na Borská pole	
70. léta	Zmatečné bourání, „rozhození“ logiky prostoru, hotel Central	
1989	Prošlé demolice iniciují prohlášení centra za památkovou rezervaci	

Porevoluční

90. léta	Doznívají staré koncepty, špatná doprava, odříznuté prostory centra, nová architektura převážně jednotlivé a soukromě
1992 - 5	Nový územní plán, Králová, Chochol, Svoboda a kol., zrušení nejhorších obrovských projektů, z územního plánu vynechána škodovka, pivovar a nákladové nádraží, definitivní zprůmyslnění Borských polí
1996 - 2010	Vydláždění Náměstí republiky
21. st.	Soudobý rozvoj opět převážně jednotlivé a soukromě

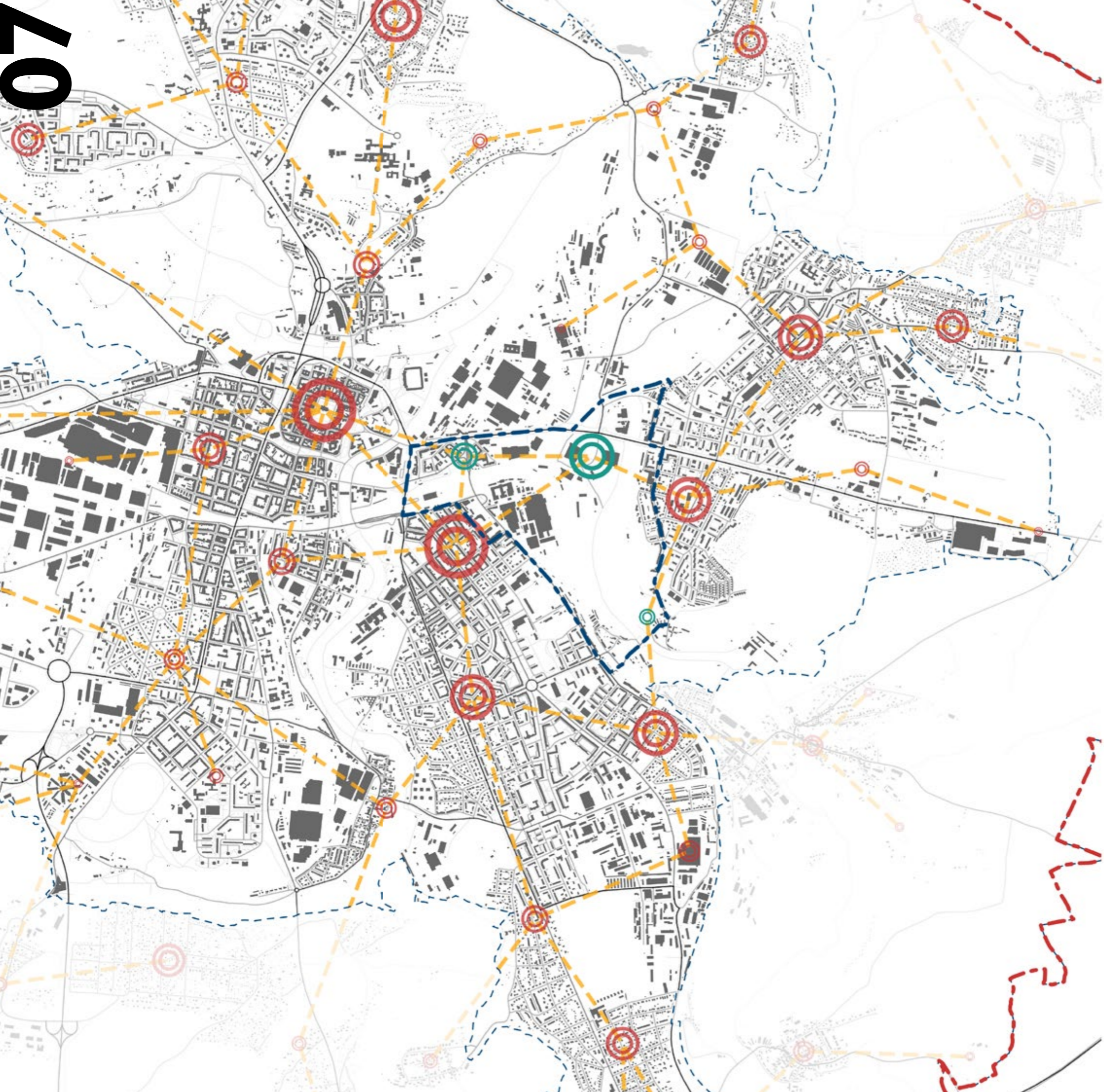
Hodnotový výkres



LEGENDA

- ▭ hranice Plzně
- ▭ hranice řešeného území
- - - neposuzované lokality
- ▭ plochy budov
- HODNOTY A PROBLÉMY - BUDOVOY**
- ▭ hodnoty
- ▭ problémy
- HODNOTY A POTENCIÁLY - PLOCHY**
- ▭ hodnoty
- ▭ záměry
- koleje ČD
- HODNOTY PROBLÉMY - KOLEJE**
- H
- P
- HIERARCHIE ULIČNÍ SÍTĚ**
- rychlostní komunikace
- místní rychlostní komunikace
- sběrné komunikace
- obslužné komunikace
- převážně pěší komunikace
- ▭ vodní plochy

Potenciál



LEGENDA

hranice řešeného území

hranice Plzně

neposuzované lokality

AKTIVNÍ CENTRA

10

50

100

NAVRHOVANÁ CENTRA

30

spojnice mezi aktivními centry

plochy budov

HIERARCHIE ULIČNÍ SÍTĚ

rychlostní komunikace

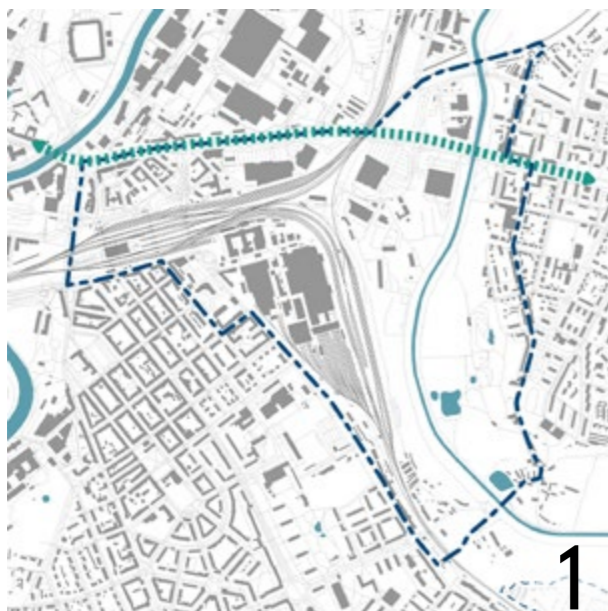
místní rychlostní komunikace

sběrné komunikace

obslužné komunikace

převážně pěší komunikace

uliční síť mimo území města



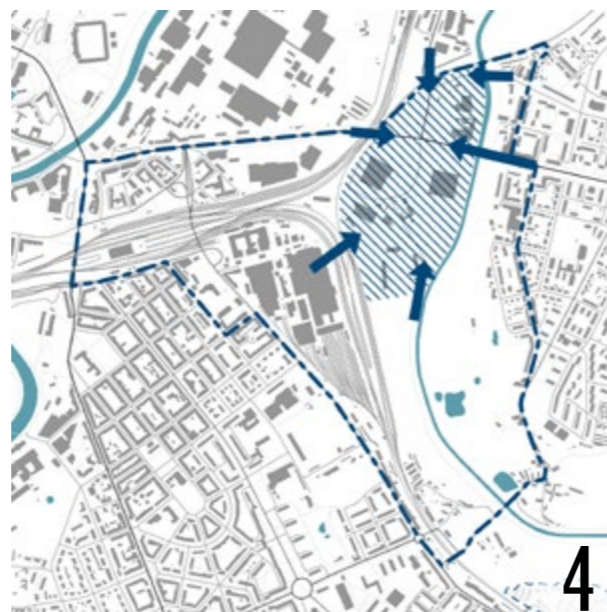
1



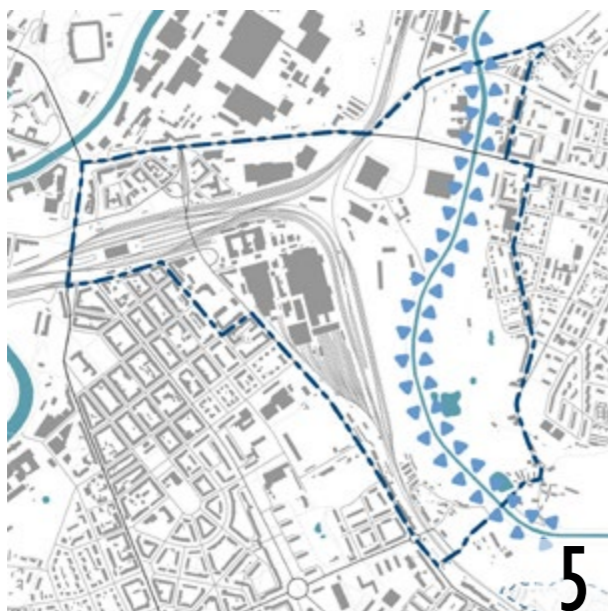
2



3



4



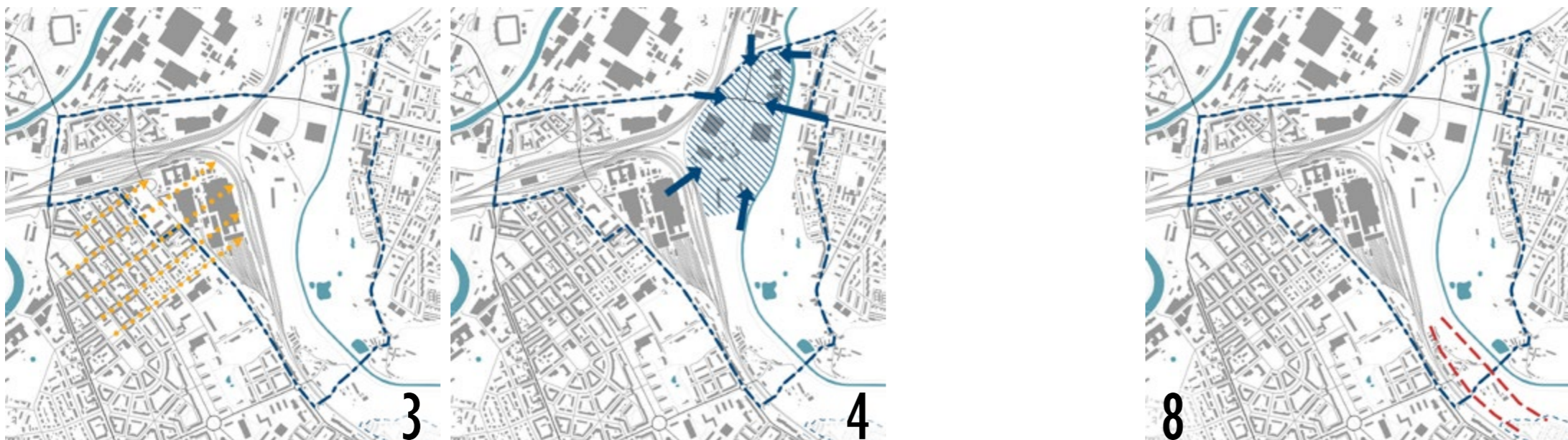
5



6



7



8



9

Na základě vypracovaných analýz a podle uváženého území vybraného pro zpracování urbanistického návrhu v rámci této diplomové práce autor identifikoval následující témata, která dále rozpracovává:

1

Zklidnění a zobytnění prostoru ulice U Prazdroje / Rokycanská, propojení MZI Úslavy se sadovým okruhem středu města

2

Transformace čtvrti Hamburg s důrazem na omezení průjezdu, demolice halových ne-městských struktur, nahrazení ploch v přirozeném městě

3

Prodloužení typologie i urbanismu čtvrti Petrohrad směrem k současným Železničním opravárnám, které navrhuji k demolici

4

Vytvoření nové multifunkční čtvrti Cvokařská na místě halových a industriálních objektů bez městského významu

5

Zlepšení průchodnosti kolem řeky Úslavy a návaznosti na okolní lokality

6

Urbanistické dokončení hrany čtvrti Letná a její vizuální oddělení od přírodních lokalit

7

Rozšíření Lobežského parku a zvýšení jeho biodiverzity, od zemědělského využití, přes kultivovaný park, až po lesopark

8

Usměrnění současně chaotického rozvoje na Vyšehradě

9

V neposlední řadě práce s bariérami v území, viz další strana



Práce s bariérami

Na základě vypracovaných analýz a podle uváženého území vybraného pro zpracování urbanistického návrhu v rámci této diplomové práce autor identifikoval následující bariéry, které dále rozpracovává:

1

Zklidnění a zobytnění prostoru ulice U Prazdroje / Rokycanská, propojení modrozelené infrastruktury řeky Úslavy se sadovým okruhem středu města

2

Transformace čtvrti Hamburg s důrazem na omezení (ne znemožnění) průjezdu, demolice halových ne-městských struktur, nahrazení ploch v přirozeném městě

3

Zprůchodnění náspu mezi Hamburgem a Cvokařskou, překlenutí nové trasy východního okruhu Plzně

4

Přesunutí trasy východního okruhu Plzně (I/20) mimo střed lokality Cvokařská, vzhledem k plánované demolici halových staveb se jim není třeba nadále vyhýbat, trasa povede v kritických místech těsně pod zemí (s cílem minimalizovat další náklady) a dále v původní trase či v souběhu s železniční tratí.

5

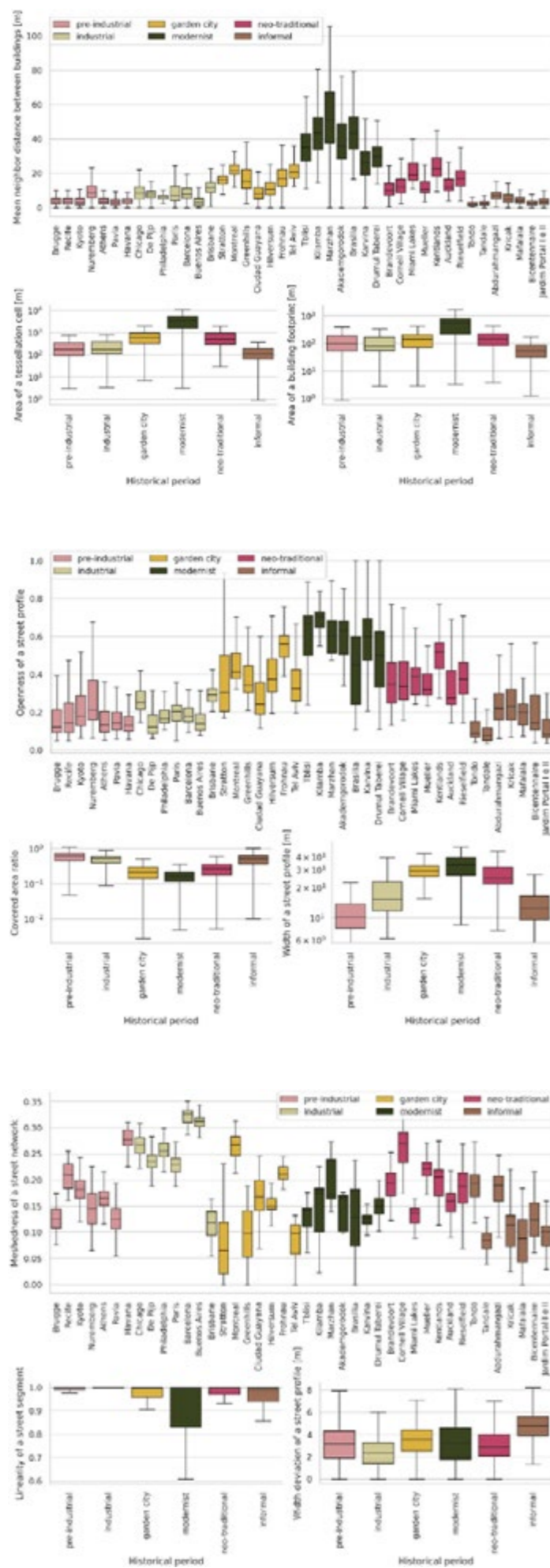
Současný areál Železničních opravěn tvoří neprostupnou bariéru. Prodloužením typologie i urbanismu čtvrti Petrohrad směrem k současným Železničním opravnám, které navrhuji k demolici se otevře nová příležitost ka rozvoji vnitřní periferie.

6

Železniční trať, která bude nově ne 8, ale jen 4 kolejná, s předpokládanou realizací vysokorychlostní tratě Praha - Plzeň - Mnichov, v omezeném úseku zvednout na estakádu (s přihlédnutím k brzdým dráhám a max. klesání). Výškový rozdíl mezi železničním náspem a modrozelenou infrastrukturou řeky Úslavy přetvořit v plus.

7

Zpřístupnění Lobežského parku lidem z lokality Letné. Nabídnout bezbariérovou trasu místo současné příkré cestičky lesem.



Bloková struktura

Pro pochopení vývoje městských prostorů je zásadní morfologie měst, tedy studium tvaru a struktury měst. Vzhledem k tomu, že se města neustále rozrůstají a rozvíjejí, zejména v rychle se měnících podmínkách, je zapotřebí nových metod pro analýzu proměn městských vzorů v čase.

atímco tradiční morfologické studie se často spoléhaly na kvalitativní a pozorovací přístupy, nedávný pokrok v oblasti geografických dat (GDS) nabízí nové možnosti pro přesnější a kvantitativnější analýzy. Navzdory potenciálu těchto technologií je jejich aplikace v městské morfologii poměrně omezená, přičemž mnoho existujících nástrojů se omezuje na samostatný software geografického informačního systému (GIS), což brání transparentnosti, reprodukovatelnosti a dostupnosti výsledků.

Výzkum Fleischmanna, Feliciottiho a Kerra [27] tyto problémy řeší zkoumáním aplikace ekosystému Pythonu - open-source reprodukovatelné sady nástrojů, vyspělá natolik, že plně podporuje specializované morfologické analýzy. Studie ukazuje, jak lze tyto nástroje využít v případové studii vývoje měst napříč šesti historickými obdobími, zahrnující 42 městských lokalit. Tento přístup zdůrazňuje schopnost moderních nástrojů nejen analyzovat městské formy napříč různými časovými obdobími, ale také usnadnit otevřený, transparentní a kolaborativní výzkum nezávislý na specializovaném softwaru.

Výsledky studie potvrzují dřívější výzkumy dramatických změn v podobě měst v období po druhé světové válce, zejména nástup modernistických principů plánování, které vedly k významným změnám ve struktuře a měřítku městských oblastí. Tím, že tento výzkum poskytuje plně reprodukovatelnou metodu analýzy městských vzorů, vytváří předpoklady pro přístupnější a transparentnější studie městské morfologie, které lze aplikovat na různé městské kontexty.

Klíčové metriky vybrané pro návrh masterplanu:

1. Plocha teselační buňky (500-1000 m²)

Toto rozmezí velikosti neformálních bloků odráží rovnováhu mezi kompaktností a prostorností. Podporuje efektivní využití pozemku a zároveň zachovává flexibilitu pro různé funkce v rámci bloku.

2. Koeficient zastavěnosti (0,25-0,5)

Odráží hustotu a zastavěnou plochu v rámci bloku. Nižší poměr ponechává prostor pro volná prostranství, zvyšuje obyvatelnost a potenciál pro rekreační využití.

3. Zastavěná plocha budovy (200-400 m²)

Středně velká plocha podporuje zástavbu střední hustoty, poskytuje prostor pro kombinaci různých typů budov, od obytných po smíšené, při zachování měřítka přívětivého pro chodce.

4. Délka obvodové zdi (50-150 m)

Tento parametr klade důraz na souvislé městské fronty, snižuje roztržitost a vytváří soudržnou uliční krajinu, která podporuje schůdnost a životaschopnost města.

5. Sousedství budov (0,5-0,8)

Střední přiléhavost označuje většinou těsně na sebe navazující budovy, což podporuje sociální interakci, omezuje rozrůstání města a maximalizuje využití dostupných pozemků.

6. Vzdálenost mezi budovami (12-24 m)

Navržený rozsah podporuje rovnováhu mezi soukromím a společenským, umožňuje vznik zelených ploch a zároveň zachovává souvislou městskou strukturu.

7. Délka úseku ulice (60-120 m)

Krátké uliční úseky zlepšují propojení a prostupnost, což chodcům usnadňuje orientaci a efektivní přístup do různých částí města.

8. Linearita uličního úseku (0,95-1)

Vysoký poměr linearity podporuje jednoduché a přímé trasy, zlepšuje hledání cesty a zkracuje cestovní časy, což má zásadní význam na efektivitu města.

9. Šířka uličního profilu (12-30 m)

Tento rozsah poskytuje flexibilitu pro různé typologie ulic, od úzkých obytných ulic po široké bulváry, které vyhovují smíšenému využití a různým dopravním potřebám.

10. Odchylka šířky uličního profilu (0-4 m)

Řízená, nepřilíh výrazná, šířková odchylka v ulicích pomáhá vnést prostorovou rozmanitost, rozbíjí monotónnost a zlepšuje vizuální zážitek, aniž by byla ohrožena funkčnost.

11. Otevřenost uličního profilu (0,3-0,6)

Mírná otevřenost podporuje městské prostředí v lidském měřítku, nabízí sluneční světlo a větrání při zachování uzavřenosti ulice.

12. Propojenost uliční sítě (0,225-0,275)

To zajišťuje dobře propojenou městskou síť, která zlepšuje dostupnost a snižuje dopravní zácpy, což usnadňuje orientaci ve městě a zvyšuje odolnost vůči narušení.

Tyto ukazatele společně poskytují strukturovaný přístup k rozvoji města, který vyvažuje hustotu a obyvatelnost a zajišťuje funkčnost i estetickou hodnotu městského prostředí.

Bloková struktura



STAVEBNÍ BLOKY

- NOVÉ / TRANSFORMAČNÍ
- STÁVAJÍCÍ / UDRŽOVANÉ

HIERARCHIE ULIC

- CELOMĚSTSKÉHO VÝZNAMU
- NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU
- MÍSTNÍHO VÝZNAMU
- OBYTNÉ ULICE
- SDÍLENÝ PROSTOR
- ŽELEZNIČNÍ TRÁŤ
- 
 SVĚTELNÉ KŘÍŽOVATKY

Typ plochy	Požadavek na m ² HPP	Obyvatel na 1 zařízení*	Navržený počet	Celkem m ²
Nemocnice	35 000	50 - 100 000	1	35 000
Poliklinika	2 500	10 - 15 000	(1) 4	10 000
Hasiči, IZS	4 000	* 10 - 25 000	1	4 000
Policie	1 500	25 - 50 000	(1) 2	3 000
Městský úřad	3 000	* 20 - 60 000	1	3 000
Mateřská školka	1 000	* 8 - 12 000	(4) 8	8 000
Základní škola	12 500	* 6 - 8 000	(4) 4	50 000
Střední škola	20 000	* 6 - 10 000	(3) 2	40 000
Kultura	7 000	20 - 50 000	(2) 1	7 000
Sport	2 500	5 - 10 000	(3) 3	7 500
Malé parky	10 000	1 - 2 000	8	160 000
Velký park	200 000	30 - 50 000	1	200 000

Plocha řeše- ného území	Plocha VOV (viz výše)	Plocha komunikací	Plocha komunikací	Zbytková plocha	Zastavenost bloků	Zastavená plocha
tis. m ²	tis. m ²	%	tis. m ²	tis. m ²	%	tis. m ²
1 647	527	27%	444	675	37,5	253
Regulované nadzemní podlaží	RNP / řešené území	Zastavená plocha	Hrubá podlažní plocha			
n	%	tis. m ²	tis. m ²			
3	0,15	38	114			
4	0,25	64	256			
5	0,35	88	440			
6	0,25	64	384			
Celkem		254	1 194			

Standart bytu	Předpokl. zastoupení	HPP	PPB	Min počet bytů	Max počet bytů	Spodní odhad obyvatel	Horní odhad obyvatel
	%	tis. m ²	tis. m ²	n	n		
Minimální	22%	262	158				
1+KK	5%	60	36	1119	1557	1119	1557
2+KK	5%	60	36	689	853	1378	1706
3+KK	10%	119	72	1119	1378	4476	5512
4+KK	2%	24	14	169	217	845	1085
Bezbariérové	8%	95	57				
1+KK	2%	24	14	341	434	682	868
2+KK	2%	24	14	191	261	382	522
3+KK	2%	24	14	148	196	592	784
4+KK	2%	24	14	125	169	625	845
Standartní	70%	835	501				
1+KK, 1+1	8%	95	57	1508	1791	3016	3582
2+KK, 2+1	15%	179	108	1653	2067	3306	4134
3+KK, 3+1	30%	358	215	2866	3358	11464	13432
4+KK, 4+1	17%	203	122	1160	1433	5800	7165
Celkem		1 194	716	11 088	13 714	33 685	41 192

Veřejná prostranství a občanská vybavenost

Veřejná prostranství

Při navrhování nově navržené městské čtvrti pro odhadem 30 000 obyvatel (v koncepční fázi) je systematizace veřejných prostranství klíčová pro podporu živého, udržitelného a dostupného prostředí. Tato prostranství by měla být strategicky rozmístěna po celé čtvrti tak, aby k nim měli všichni obyvatelé snadný přístup, přičemž cílem je zachovat 5-10 minutovou docházkovou vzdálenost k nejbližšímu parku nebo náměstí.

Zásadní je vyvážené rozmístění jak menších místních parků, tak větších veřejných prostranství (náměstí, plazy, bulváry, ...), které vytvoří hierarchii prostorů uspokojujících různé společenské a rekreační potřeby. Menší parky v sousedství by měly být rozmístěny v obytných oblastech, obvykle o rozloze 0,4 až 1 hektar, zatímco větší, rozsáhlejší parky nebo náměstí se mohou rozkládat na několika hektarech a sloužit jako ústřední centra společenských a kulturních aktivit.

Velikost a typologie veřejných prostranství by měla být kalibrována na základě hustoty obyvatelstva čtvrti a předpokládaného rozvoje v příštích několika desetiletích. Vzhledem k tomu, že se čtvrt' bude pravděpodobně rozvíjet v příštích 30-50 letech, měl by být systém veřejných prostranství přizpůsobivý (nezávislý na aktuálním postupu rozvoje) a měl by zajistit, aby vyhovoval potřebám rostoucího počtu obyvatel při zachování vysoké kvality života.

Doporučená směrnice 10-15 m² veřejného prostoru na obyvatele, může pomoci dosáhnout rovnováhy mezi zelenými plochami a zastavěným prostředím, zabránit přelidnění a podpořit udržitelnost životního prostředí. Návrh podporuje širokou škálu aktivit, od pasivní rekreace po aktivní sport, a zároveň formou zpracování veřejného prostoru podporuje sociální interakci a posiluje identitu komunity. [28][29]

Občanská vybavenost

Na základě základního odhadu parametrů budoucího návrhu, viz tabulky vlevo, byla odhadnuta spodní a horní hranice počtu obyvatel v rámci navrhovaného území.

Počet obyvatel byl odhadnut v rozmezí 33 - 41 tis. obyvatel.

Na základě těchto kvalifikovaných odhadů byla podle [28], [29], [30] a [31] stanovena potřeba na základní vybavenost, která byla dále schematicky umístěna podle aproximace docházkových vzdáleností do blokové struktury.

T

Veřejná prostranství

PROSTRANSTVÍ ULIČNÍHO TYPU

- URBANISTICKY VÝZNAMNÁ
- PLOCHY HROMADNÉ DOPRAVY
- VEŘEJNÁ

PROSTRANSTVÍ MODROZELENÉ INFRASTRUKTURY

- VODNÍ PLOCHY
- VEŘEJNÁ - KRAJINÁ ZELEŇ
- VEŘEJNÁ - PARKOVÁ
- POLOVEŘEJNÁ - PARKOVÁ

OSTATNÍ PROSTRANSTVÍ

- SPORTOVIŠTĚ
- PLOCHY TRATÍ DRÁHY



Občanská vybavenost



VEŘEJNÁ OBČANSKÁ VYBAVENOST

 DEDIKOVANÉ STAVBY VOV

BUDOVY

-  KULTURNÍ ZAŘÍZENÍ
-  SPORTOVIŠTĚ
-  ŠKOLKA
-  ŠKOLA
-  DOMOV SENIORŮ
-  ZDRAVOTNICTVÍ
-  POŽÁRNÍ OCHRANA
-  BEZPEČNOSTNÍ SL.
-  SPRÁVNÍ BUDOVA
-  ŽELEZNIČNÍ STANICE
-  MHD
-  PARKOVACÍ DŮM

EXTERIÉR

-  HŘIŠTĚ
-  PARK
-  SPORTOVIŠTĚ
-  HLEDIŠTĚ
-  POSEZENÍ
-  POSILOVNA
-  ZASTÁVKA

KOMERČNÍ OBČANSKÁ VYBAVENOST

-  DOMOV SENIORŮ
-  KANCELÁŘE
-  HOTEL
-  SUPERMARKET
-  PARKOVACÍ DŮM
-  POSILOVNA



Reference ke konceptu

aneb „Vše už bylo vymyšleno“

ČÍSLO REFERENCE, TYP TYPOLOGIE

- Ax DEVELOPMENTY U TRATI
- Bx STAVEBNÍ BLOKY
- Cx VNITROBLOKY
- Dx NÁMĚSTÍ
- Ex POLOVĚŘEJNÉ A POLOSOUKROMÉ
- Fx PARKOVÉ ÚPRAVY
- Gx OBČANSKÁ VYBAVENNOST
- Hx RODINNÉ BYDLENÍ
- Jx KOMUNITNÍ BYDLENÍ
- Kx NAD/POD BARIÉROU



A1

Železniční trať jako tepny města

The New Amédée

Bordeaux, Francie

LAN architects

30 000 m²

Od zahájení provozu vysokorychlostní železniční tratě (LGV) v roce 2017 se Bordeaux zaměřuje na rozvoj komerčního centra v okolí stanice Saint-Jean. Tím pokračuje obnova města, která začala téměř před dvěma desetiletími a která se rozprostírá od čtvrti Sacré-Cœur až k železniční trati.

Lokalita se nachází na jihu, na okraji takzvaného „kamenného města“, v topografickém propadu asi 4,2 metru pod úrovní ulice kvůli blízkosti železnice. Nachází se mezi ulicemi Rue de Bègles a Rue Furtado a sousedí s ulicí Amédée-Saint-Germain a železniční tratí.

Plán zahrnuje také přeměnu bývalého průmyslového areálu ZAC Amédée-Saint-Germain, jedné z pěti zón v rámci projektu Saint-Jean Belcier. V areálu se nachází několik pozoruhodných památek na průmyslovou minulost, jako je kovárna, nádrže a dílna Amédée, které se vyznačují klenutými fasádami. Čtvrť Sacré-Cœur byla původně zastavěna velmi jednotným urbanistickým půdorysem s velkými obytnými bloky, které byly občas přerušeny budovami z 20. století. Oblast postrádá mnoho zařízení občanské vybavenosti, a proto není na úrovni velkoměsta příliš atraktivní.

Cílem developerského projektu je vytvořit nové centrum pro obyvatele Bordeaux a díky tomu, že je nádraží považováno za vstup do města, se stát obrazem města. Zachování kulturního dědictví zahrnuje rehabilitaci dochovaných budov, ale také vytvoření vizuálních průhledů směrem k železniční síti. Na křižovatce mnoha morfologií musí projekt Amédée-Saint-Germain syntetizovat různé modely, aby byla vytvořena kontinuita. Nejde o reprodukci vernakulární struktury centra města ani o logiku bloků kamenného města, ale spíše o vynalezení nové formy, která by tyto městské zkušenosti rozšířila a přinesla jedinečnost.

Housing Greencity, A1

Zürich, Švýcarsko

EM2N

14 950 m²

Podlouhlý pozemek A1 nové městské čtvrti Greencity a je silně ovlivněn sousední ulicí a železnici. Tuto v podstatě nemožnou situaci využili architekti jako impuls k vytvoření úzké, protáhlé budovy s výrazným charakterem, která může rozvíjet pocit identity. Geometrie pozemku vede k tomu, že byty jsou většinou orientovány na východ a západ a všechny jsou propojeny pomocí pavlačí se společenskou místností a společnou střešní zahradou.

Motiv prolínajících se vertikálních a horizontálních pásů vytváří hloubku a pocit objemu. V kombinaci s různě velkými okny tak vzniká bohatě rozmanitá, ale zároveň klidná kompozice fasády. Přízemí je využíváno pro komerční funkce. Přebírá robustní charakter ulice a železniční tratě a je provedeno jako betonový sokl. Průchody vedoucí budovou a v nich umístěné vstupy jsou vyzviženy kovovým rámováním. Společenský prostor a pavlač lze ve fasádě číst skrze jejich velkoryse dimenzované okenní otvory.



A2



A3

Železniční trat' (vol 2)

Sonia Delaunay Housing

Mouans-Sartoux, Francie

Comte & Vollenweider

4 000 m²

Okolní kontext je významný pro vývoj městské struktury. Architekt pozoruje ve Francii přechod od individuální morfologie ke kolektivnímu bydlení. Projekt navrhuje prodloužení pěší cesty z Chemin des Gourettes k obchodnímu centru, čímž se vytvoří spojení s východní částí města. Tento průchod umožňuje zachování malého stávajícího vodního toku.

Přilehlý pozemek je řešen jako upravený prostor vytvořením zahrady v přímé návaznosti na obchodní centrum, což umožňuje obohatit ji o společenský život a vytvořit sdílený prostor pro obyvatele.

Dockley Apartments

London, Velká Británie

Studio Woodroffe Papa

10 700 m²

Anglo-holandská architektonická kancelář dokončila víceúčelový projekt na ulici Dockley Road v londýnské čtvrti Southwark. Tento projekt se 111 bytovými jednotkami, který se vyznačuje výrazným vizuálem přítomnosti, představuje pohled na design bydlení v hlavním městě.

Projekt, který zaujímá bývalý průmyslový areál obklopený sídlištěm a železničním viaduktem, zahrnuje soukromé, sdílené a sociální bydlení. Směs obchodů, restaurací a kaváren spolu s řemeslnými výrobci a supermarketem se nachází na úrovni terénu a v přilehlém železničním oblouku, který je součástí širší regenerace železničních oblouků podél „Low Line“ v Southwarku.

Na rozdíl od krabicovitých věžových domů, které se obvykle vyskytují ve středně vysokých sídlištích s vysokou hustotou zástavby ve Velké Británii, se Dockley Apartments vyznačují výraznou vizuální přítomností, která kombinuje zvlněnou geometrii balkonů se stupňovitou formou budovy. Zástavba má od čtyř do devíti podlaží, přičemž různá výška reaguje na okolní kontext lokality. Tmavé cihly na úrovni přízemí jsou kombinovány s ocelovou dešťovou fasádou na vyšších úrovních a odkazují na průmyslové dědictví oblasti.



A4



B1

Soudobý deskový blok

The Seahorse Apartments

Aarhus, Dánsko
Cubo Arkitekter
12 000 m²

V bývalé průmyslové oblasti s nákladními vlakovými terminály, starými skladišti a kolejištěm vznikla nová kulturní městská čtvrť. Vznikla jako Aarhus K - „K“ jako kultura - rozmanitá městská čtvrť, v níž se snoubí zbrusu nová Aarhuská škola architektury s dílnami, kavárnami a řadou nových a přeměněných budov. Nedaleký Ringgården tvoří řetězec objemů, který se mění a přizpůsobuje vertikálně i horizontálně spolu s úzkým stavebním pozemkem směrem k průsečíku mezi Aarhusem K a jezery a zelenými loukami západně od Aarhusu.

Svým výrazným a vzorovaným obkladem se budova v deseti podlažích vyznačuje směrem do ulice a rytmickým pohybem se vyrovnává směrem dolů k prosluněnému bočnímu výhledu. Přízemí je určeno pro komunitní aktivity, zatímco směs malých bytů, drobných kanceláří, mikroshopů a malých kaváren zasahuje a integruje se do rozmanitého okolí. Střešní terasy nabízejí obyvatelům veřejně sdílené prostory.

Mezi obyvateli Aarhusu se budově říká „Mořský koník“, protože při pohledu shora vypadá jako mořský koník. Projekt byl realizován ve spolupráci s bytovým družstvem Ringgården a dodavatelem Knudsgaard Entrepreneurs na klíč.

68-86 Farringdon Road

Clerkenwell, Velká Británie
Sheppard Robson
6 800 m²

Projekt na adrese 68-86 Farringdon Road nahrazuje bývalé několikpatrové parkoviště novou odvážnou hotelovou a kancelářskou budovou, která odráží eklektický charakter oblasti. Smíšená stavba zahrnuje hotel se 180 pokoji a kancelářskou budovu. V přízemí se nacházejí obchodní prostory, hotelová kavárna a recepce kanceláří, které oživují ulici této rušné části Londýna.

Obě budovy jsou odlišné, ale propojené a přetvářejí lineární městský blok do čitelných forem, které se přizpůsobují rozmanité topografii místa. Návrh hotelu respektuje menší měřítko obytných budov na severu, zatímco kancelářská budova, která směrem k jihu roste do výšky, se přizpůsobuje větším komerčním objektům. Hmota s prolínajícími se rizality odkazuje na viktoriánské obytné bloky, které se na tomto místě nacházely dříve.

Železniční tratě pod pozemkem vyžadovaly praktický a udržitelný přístup k návrhu. Zachováním stávajících základů byla nad nimi vybudována lehká nástavba, která minimalizovala hluk a vibrace v hotelu a vytvořila akusticky izolovanou betonovou a ocelovou konstrukci pro kanceláře.

Vnější vzhled budov určují kovové šindele, přičemž hotel je obložen bronzovou barvou, která bude přirozeně působit proti povětrnostním vlivům a doplňovat okolní budovy z červených cihel. Kancelář, kontrastující se zinkem, nabízí chladnější estetiku. Skládané fasády dodávají hloubku a zajímavost, reagují na světlo a vytvářejí měnící se vizuální efekty. Těsnější rytmus fasády hotelu s jemnými „šupinami“ kontrastuje s většími „žábry“ kanceláře, které optimalizují výhledy a zajišťují pasivní chlazení prostřednictvím stínění.



B2



B3

Soudobá dostavba bloku

Iconik

Praha, ČR

Edit! architects

5 400 m²

Devítipodlažní bytový dům se nachází v pražské čtvrti Karlín na jednom z posledních prázdných míst po povodni z přelomu tisíciletí. Pozemek se nachází na hlavní třídě čtvrti, která patří k nejžádanějším pražským lokalitám a která v posledních dvou desetiletích prošla zásadní architektonickou a společenskou proměnou.

Kdysi průmyslová čtvrť se proměnila v módní centrum plné start-upů, kanceláří, restaurací a nočního života, v jehož bývalých secesních budovách a továrnách dnes sídlí špičková gastronomie a nezávislé galerie.

Navrhovaná budova ve svém výrazu odráží bohatou historii dřívě průmyslového areálu a její hmotové pojetí vychází jak z historické parcelace zástavby, tak z nepravidelného výškového uspořádání korunních říms, které je pro Karlín typické.

Astoriahuset

Stockholm, Švédsko

3XN

9 000 m²

Astoriahuset a Nybrogatan 17 se skládají z renovované vícepodlažní budovy a výstavby nové propojené kancelářské budovy. Astoriahuset se nachází v Östermalmu, historickém centru Stockholmu. Důraz byl kladen na sjednocení stávajícího s novým prostřednictvím formy, materiálnosti a architektonických detailů.

Astoriahuset, původně postavený v roce 1873, stojí přímo vedle nové budovy Nybrogatan 17. Budova, v níž dříve sídlily kanceláře a kino, prošla proměnou, která budově vrátila její původní funkci - byty.

Vytvoření flexibilního kancelářského prostředí, které lze přizpůsobit budoucím potřebám, bylo jedním z hlavních cílů projekčního týmu. Nybrogatan 17 nabízí jak tradiční kancelářské prostory, tak inspirativní co-workingové prostředí, které pomáhá podporovat komunikaci a inovace, poskytuje prostor pro různé způsoby práce a příležitosti pro spontánní setkání.



B4



B5

Soudobý blok s vnitroblokem

Schönegarten Kurfürstenstrasse

Berlin, Německo

Tchoban Voss Architekten

23 600 m²

Nový obytný soubor se plynule začleňuje do rušného berlínské City West. Nachází se na křižovatce čtvrtí Schöneberg a Tiergarten. Tato přestavba nově definuje tradiční evropský městský blok, jehož nákupní ulice Nollendorfplatz a Kurfürstendamm jsou snadno dostupné pěšky nebo veřejnou dopravou.

Komplex sestávající ze 14 vzájemně vztažených budov tvoří tvar písmene „P“ s uzavřeným vnitřním dvorem. Každé ze šesti plnohodnotných podlaží je zakončeno stupňovitým patrem. Přízemí orientovaná do ulice jsou převážně prosklená a nacházejí se v nich komerční prostory, které vytvářejí přívětivou a dynamickou přítomnost na ulici. Zatímco horní patra se vyznačují vertikálním důrazem, každá budova má svůj vlastní osobitý charakter s různými materiály, povrchovými úpravami a konstrukcemi balkonů.

Fasádní materiály - architektonický beton a zdivo - jsou použity různými způsoby v závislosti na budově. Ty se pohybují od hrubých textur betonového dřevěného bednění až po hladký pohledový beton a broušené travertinové povrchy. Zdivo se liší barvou a vzorem, splývá s ulicí a zároveň odkazuje na architektonickou historii Berlína, od wilhelmovských vlivů až po současné prvky z odhaleného betonu a skla. Fasády ve vnitrobloku zrcadlí design směrem do ulice s jemnými variacemi barvy a textury.

Detaily, jako jsou okenní výklenky, zvlnění a barevné akcenty, dodávají fasádám hloubku, zatímco balkony jsou individuálně stylizovány skleněnými zábradlími u betonových fasád a kovovým zábradlím u fasád z cihel. Projekt zahrnuje 182 bytů a přízemní byty mají terasy s malými předzahrádkami.

So Wood Housing Complex

Montpellier, Francie

A+Architecture

+ Hellin Sebbag Pirany Architectes

10 300 m²

Čtvrť Port Marianne v Montpellier je klíčovým urbanistickým projektem, jehož cílem je rozšířit město směrem ke Středozezemnímu moři. Na břehu řeky Lez je čtvrť zahájena projektem Port Marianne, zatímco République tuto vizi doplňuje uspořádáním jižního vstupu do Montpellier a vytvořením nové městské fasády viditelné z klíčových dopravních tras.

Parcela E2 zaujímá v rámci čtvrti strategickou pozici a slouží jako jedna z dvanácti „sousedských jednotek“. Integruje v sobě kombinaci různých způsobů využití, včetně bydlení, kanceláří, obchodů, dílen a komunitních prostor, což odráží vizi hustého a udržitelného města. Architektura, navržená tak, aby vyhovovala středomořskému klimatu, zahrnuje terasovitá vnitřní nádvoří s výhledem do okolní krajiny, čehož bylo dosaženo využitím nadzemního parkování pro vytvoření topografie.

Projekt „So Wood“ je víceúčelový objekt, který zahrnuje 105 bytových jednotek, 5 SOHO jednotek, kanceláře, obchody a 103 parkovacích míst. Spojuje úsilí dvou architektonických kanceláří a spojuje ho společný princip dřevěné konstrukce, ucelená fasáda z kovových obkladů v různých barvách a okenice. Společné parkoviště je zakončeno společnými zahradami, které vytvářejí park v srdci komplexu a nabízejí intimní zelené útočiště v městské krajině. Většina bytů má velké terasy a dvojí orientaci jak směrem k městu, tak do vnitrobloku, což umocňuje výhledy a přirozené světlo.

Z architektonického hlediska projekt vyjadřuje městskou vertikální podél ulic, zatímco uvnitř dvora jsou objemy rozčleněny do budov v lidském měřítku, což podporuje pocit individualizace obyvatel. Návrh zahrnuje různé typy střech a formy bydlení, čímž vytváří rozmanité styly bytů. Mnoho bytů je příčně větraných a všechny zahrnují velké soukromé venkovní prostory. Šest budov je propojeno chodníky, přičemž každá jednotka je přístupná z veřejných i soukromých prostor, což zvyšuje flexibilitu a soukromí. Přízemní byty mají soukromé zahrady, zatímco komerční prostory s mezpatry zabírají nižší úroveň, což zajišťuje plynulý přechod mezi obytnou a komerční funkcí. Pěší průchod spojuje veřejnou ulici s centrálním nádvořím, které je přístupné během dne.



B6



C1

Vnitro blok

Broydenborg Housing Block

Antwerp, Belgie

NU architectuuratelier

7 500 m²

Projekt ve čtvrti Hoboken rozšiřuje stávající blok o více než 60 bytových jednotek a komunitní centrum. Bývalá průmyslová píla byla zbourána, aby uvolnila místo kompaktní bytové zástavbě, která zahušťuje centrum města a obnovuje spojení s okolím.

Klíčovým prvkem návrhu je otevřený prostor, pojatý jako „parková zahrada“ mezi novými budovami, který poskytuje společné prostory pro obyvatele a veřejný průchod blokem. Tato trasa propojuje různé venkovní prostory, od kavárenské terasy pod kolonádou až po centrální náměstí a zelené plochy, a podporuje tak interakci veřejnosti.

Komunitní budova Broydenborg, umístěná v srdci lokality, navazuje na ostatní budovy a nabízí kryté venkovní prostory, celoskleněnou fasádu a příjemnou atmosféru. Racionální architektura využívá robustní materiály a zahrnuje tři nízkopodlažní budovy s maximálně čtyřmi podlažními. Bytové jednotky s pečovatelskou službou jsou navrženy pro maximální autonomii, s dvojitou orientací a vnějšími pavlačemi, které podporují pocit komunity. Součástí projektu jsou také prostory pro občanskou vybavenost, jako je kadeřnictví, prádelna či podzemní parkoviště.

VILVIF Senior Residence

Berlin, Německo

Tchoban Voss Architekten

21 400 m²

Residence se nachází na malebném místě u historického olympijského regatového hřiště v Berlíně-Gruenau, obklopena udržovanou zahradou a cestou podél řeky Dahme. Při zachování tanečního sálu Riviera z konce 19. století a fasády bývalého Gruenau Gesellschaftshaus navrhli architekti moderní seniorský komplex s více než 200 bezbariérovými byty.

Hlavní budova ve tvaru písmene U přiléhající k sálu Riviera má tři plná podlaží s odstupňovanými úrovněmi a tvoří nádvoří obrácené do ulice. Design nových budov kopíruje historickou halu Riviera, kde se střídají výstupky a zapuštěné lodžie.

Projekt zahrnuje čtyři nové budovy - dvě na břehu vody a dvě na pevnině - které odrážejí rozmanité architektonické styly této oblasti. Památkově chráněné historické budovy prošly rozsáhlou rekonstrukcí.

Kromě bytů vhodných pro seniory nabízí komplex řadu služeb, včetně recepce s vrátníci, fitness a wellness, bazénu, společenských prostor a možností stravování. V budovách naproti hale Riviera se nachází ambulantní komunita pro asistované bydlení a denní stacionář.



C2

KRONLØB ISLAND
ØSTERBRO, DÁNSKO

Vnitro blok (vol 2)

Kronløb Island

Østerbro, Dánsko

Vilhelm Lauritzen Architects + Cobe

32 400 m²

Ostrov Kronløb je nově vybudovaný ostrov v kodaňské čtvrti Nordhavn. Funguje jako klíčová spojnice v rámci čtvrti, která se proměňuje díky novým městským a přístavním prostorům.

Monolitický, cihlami obložený design ostrova, inspirovaný lokalitou Stevns Klint zapsanou na seznamu světového dědictví UNESCO, evokuje starobylé geologické útvary. Třípodlažní parkovací dům je ponořen pod hladinu, což umožňuje návštěvníkům zaparkovat pod ním a dostat se na ostrov bez aut na úrovni hladiny.

Ostrov poskytuje zelené útočiště uprostřed husté městské zástavby, s různorodou krajinou podporující různé aktivity. Strana obrácená k městu se svazuje do prostředí podobného pláži s nativními pobřežními rostlinami, zatímco na nábřeží je skalnatý vyvýšený terén s výhledem na oceán.

Apartmány na ostrově Kronløb nabízejí nerušený výhled na Øresund a okolní kanály. Domy se liší velikostí a mají zapuštěné balkony integrované do designu budovy. Horizontální linie a dutiny fasády ještě více umocňují monolitický charakter ostrova a harmonicky se prolínají s okolní čtvrtí.

Havnehusene Housing

Copenhagen, Dánsko

SANDBERG Architects

10 500 m²

Havnehusene jsou součástí rozsáhlého projektu přestavby bývalého průmyslového východního přístavu v Aalborgu. Návrh je moderním pojetím bývalého průmyslového dědictví okolního kontextu. Toho je dosaženo použitím syrové a nepřikráslené materiálnosti v kombinaci s precizním smyslem pro architektonický detail. Projekt obsahuje kompaktní bydlení pro studenty, mladé lidi a rodiny s malými dětmi.

Z celkové plochy bloku 2 000 m² vyhrazeno pro obchod s potravinami v přízemí. Objem budovy je moderní interpretací tradiční blokové zástavby. Severovýchodní roh budovy byl zvýšen o dvě patra, aby se vytvořil přirozený přístup do prodejny potravin v přízemí. Díky tomu má více bytů výhled na vodu a vnitřní dvůr je chráněn před drsným klimatem nábřeží.

Objem budovy umožňuje pronikání denního světla do chráněného společného dvora, který spolu se společnou střešní terasou a systémem cirkulace galerijních chodníků s malými soukromými balkony vytváří poloveřejný prostor pro komunitu obyvatel.

HAVNEHUSENE HOUSING
COPENHAGEN, DÁNSKO



D1

Tvrdá plocha

Heart of the Waalsprong Housing Complex

Nijmegen, Nizozemsko

De Zwarte Hond

67 000 m²

Srdce Waalsprongu je nové centrum Nijmegenu-Noord, kde se snoubí nakupování, bydlení a občanská vybavenost. Společnost De Zwarte Hond navrhla urbanistický plán a dva bytové domy. Další domy v oblasti navrhli architekti BRINK architecture & urbanism, Korth Tielens Architects, Level of Detail a Monadnock. Společnost De Urbanisten navrhla terénní úpravy, které spojují centrální náměstí s řekou Waal prostřednictvím zelené trasy s vádím, náměstími a zahradami.

Základní otázkou při návrhu Srdce Waalsprongu bylo, jak z nového velkého nákupního centra vytvořit atraktivní a příjemné „městečko“. Toho bylo dosaženo kombinací živého mixu obchodů a zařízení v parteru s různými typy bydlení a kvalitním, klimaticky přizpůsobeným veřejným prostorem.

Urbanista Jeroen de Willigen vysvětluje: „Útulnost může být i soudobá. V areálu se komplexně střádají různé funkce: malo-obchod, supermarket, parkování, logistika a bydlení. Ale aby byl útulný, musíte tuto složitost vyřešit tak, abyste dosáhli jakési každodenní přírodní architektury. Kde se lidé cítí jako doma a kde chtějí být. Proto jsme velmi hrdí na to, že čtvrť od začátku působí jako úspěšná. I v pondělí odpoledne tu vždy panuje útulná a živá atmosféra.“

Aabenraa City Centre

Aaberna, Dánsko

ADEPT + Topotek 1

17 700 m²

Konkurenční způsoby využití vedly v dánském městečku Aabenraa k neintuitivní prostorové struktuře. V průběhu komplexního redesignu vyvinuli urbanisté novou živou topologii, v níž se mohou dynamicky propojovat různé dimenze současného městského života, respektující různorodý charakter veřejného prostoru a aktivit.

S odkazem na stávající materiály a barevnou paletu bylo každé centrální veřejné prostranství v Aabenraa nově navrženo v jedné půdorysné rovině a vyznačuje se jasným geometrickým a moderním designem. Vznikl tak společný prostor pro auta, cyklisty a chodce. Hlavní náměstí nyní nabízí několik nadrozměrných slunečníků a flexibilní mobiliář, díky čemuž je využitelné pro jakýkoli druh akce.

Kruhová dřevěná lavička, která byla navržena speciálně pro tento prostor, vybízí návštěvníky k posezení a odpočinku. Celkově koncept redesignu Aabenraa zahrnuje důsledný, ale nekonvenční přístup k současným podmínkám místa, zejména pokud jde o použité materiály a prvky, které vytvářejí čitelnou a přístupnou topologii.



D2



ROCAFORT GARDEN SQUARE
BARCELONA, ŠPANIĚLSKO

D3

Měkká plocha

Rocafort Garden Square

Barcelona, Španělsko

08014 architektura

870 m²

Projekt „Green Axes“ navrhl pěší zóny a renaturalizaci každé třetí ulice v barcelonské čtvrti Eixample s cílem přeměnit do deseti let jednadvacet ulic na zelené osy a jednadvacet křižovatek na náměstí. Projekt byl zastaven v roce 2023 po dokončení prací na čtyřech osách a čtyřech náměstích, z nichž jedno se nachází na křižovatce ulic Consell de Cent a Rocafort.

Prostor, kterému dříve dominovala auta a který byl určen především pro rozvoj ekonomických aktivit, se proměnil v náměstí - pěší, přístupný, inkluzivní a bezpečný prostor - a zahradu - zelený, biologicky rozmanitý, zdravý, filtrační a stinný prostor.

Projekt začíná demolicí plochy o rozměrech 31x28 m, odhadem 46 % celé plochy, která se nachází uprostřed náměstí, s cílem přeměnit tento prostor, který dříve zabírala silniční doprava, na naturalizované prostředí s filtrační půdou a vysokým počtem a rozmanitostí rostlinných druhů.

Tato centrální plocha je tvořena šesti záhony s vegetací různých vzrůstů, plochami mezi 60 a 100 m², nepravidelnými tvary a topografií o výšce přibližně 60 cm. Mezi záhony se v centrálním prostoru, jádru náměstí, sbíhá šest cestiček z rozpadlé žuly.

Vzniká tak přechodový pás mezi centrálním prostorem a obvodem náměstí s dvojitým cílem - propojit a izolovat. Pás je tvořen šesti cestičkami, které umožňují průchod, a šesti květinovými záhony, které vytvářejí vegetační hranici, jež posiluje statický řád náměstí a zdůrazňuje kontrast mezi naturalizovaným středem a urbanizovaným obvodem.

Kostnické náměstí

Praha, ČR

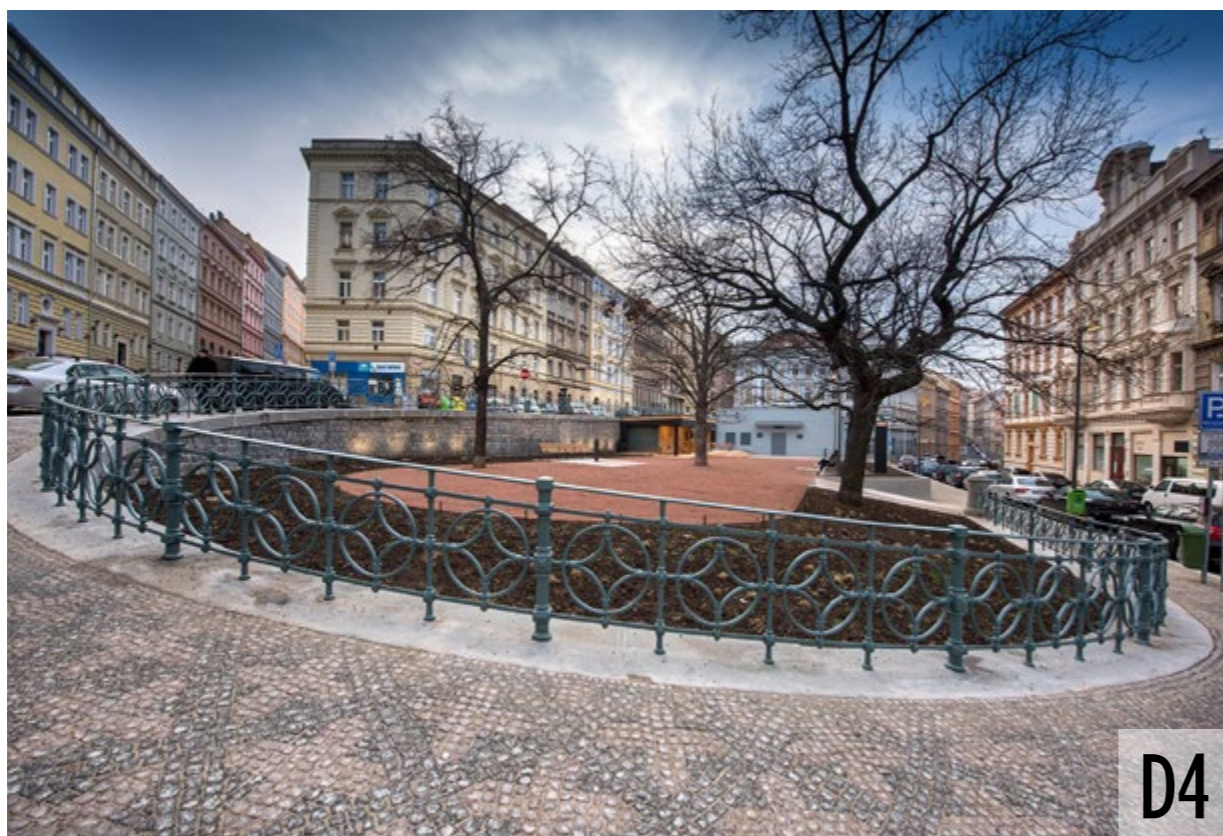
R. Fingerová, H. Špalková

47 m²

Kostnické náměstí vzniklo koncem 19. století společně s výstavbou Žižkova jako parkové náměstí, uzavřená oáza uprostřed města. Serpentinu okolních ulic elegantně řeší výrazný sklon terénu a vytvářejí téměř rovnou plochu uprostřed. Původní vzhled narušila ve 20. století necitlivá instalace měnirny pro tramvaje, což vedlo k nevhodným úpravám parku a vzniku bariér.

Navzdory těmto změnám pětice stromů vyrostla do krásy a stala se estetickou i mikroklimatickou hodnotou náměstí. Revitalizace se zaměřila na respekt k původnímu návrhu a odstranění bariér. Opraveny byly historické prvky jako schodiště, kamenné zdi a litinové zábradlí. Obnovena byla i pražská mozaika a nové úpravy byly navrženy v moderním, ale nenápadném stylu, který zvýrazňuje historické detaily.

Pro zlepšení mikroklimatu byl přidán mlžící systém a prostor byl lépe nasvícen. Nově navržená dřevostavba kavárenského stánku s bezbariérovými toaletami podporuje kulturní a sociální aktivity. Extenzivní střešní zahrada na budově měnirny a retenční nádrž na dešťovou vodu zlepšují udržitelnost prostoru. Náměstí dnes opět slouží k odpočinku, hře a setkávání obyvatel Žižkova.



KOSTNICKÉ NÁMĚSTÍ
PRAHA, ČR

D4



OASIS RESIDENTIAL TOWER
BERLIN, NĚMECKO

E1

Ne-polo-veřejné prostory

Oasis Residential Tower

Berlin, Německo

Tchoban Voss Architekten

Landschaftsarchitekten

20 600 m²

Hansaviertel v berlínské čtvrti Tiergarten byl vybudován v 50. letech 20. století podle plánů renomovaných architektů jako městská krajina, v níž se střídají solitérní domy zasazené do zeleně. Dnes je tato čtvrť jedním z největších světových souborů památek „nové věcnosti“ a poválečného modernismu.

Nový obytný komplex vznikl v duchu původní ideje návrhu čtvrti a sestává z výškové budovy (Tower) s přilehlým třípodlažním bytovým domem a také ze tří městských vil (Garden Houses), které byly postaveny na pozemku v blízkosti řeky Sprévy podle návrhu zahradních architektů, který účelně a téměř neviditelně propojuje soukromý a veřejný prostor.

Shoreditch Redevelopment

London, Velká Británie

Douglas and King Architects

6 500 m²

Masterplan na oživení Shoreditchu řeší složitý úkol. Projekt se potýká stísněným trojúhelníkovým pozemkem a již živým městským kontextem.

Přeměňuje tento zanedbaný městský blok na nové pracovní prostory, maloobchody a další komerční prostory. Návrh vychází z neobvyklého tvaru místa, na který úzce navazuje obnova stávající historické zástavby. Zástavbu protíná cesta, která obnovuje historickou městskou strukturu a zve komunitu do nového (polo) veřejného prostoru.



SHOREDITCH REDEVELOPMENT
LONDON, VELKÁ BRITÁNIE

E2



F1

Parkové úpravy

Craft Urban Ramp

Creil, Francie

Espace Libre

1 200 m²

Jak propojit centrum města Creil s okrajem řeky Oise, se čtvrtí ležící na náhorní plošině a zároveň překonat pozoruhodnou krajinu na výškové úrovni 40 m? To byla výzva tohoto projektu.

To, co mohlo být banální developerskou operací, se proměnilo ve skutečný projekt představující krajinu, ekosystémy, výhledy. Citlivé uspořádání cest a vyhlídkových plošin je spíše součástí přirozeného procesu než zřizování nového využití lokality.

Creil se nachází severně od Paříže, je to město, které se v poválečném období silně rozvíjelo vznikem čtvrtí charakteristických pro toto období. Na výšinách Creilu, které jsou o čtyřicet metrů vyšší než centrum města a které jsou protnuty zalesněným svahem, vznikla hustá městská čtvrt. Tato prostorová konfigurace vedla k urbanistickému zlomu, který nikdy neumožnil obyvatelům spojit se s centrem města jinak než monumentálním schodištěm.

Vůle jemně propojit čtvrt s centrem města s novými normami souvisejícími s handicapem byla příležitostí k promyšlení projektu, který prošel ekologickou obnovou lokality, hydrografické sítě a endemických druhů rostlin. Pečlivým studiem lokality, inventarizací jejích možností, stejně jako podrobným studiem charakteru půdy byly provedeny práce s cílem minimalizovat škody na životním prostředí.

Pier 22

Wien, Rakousko

Mostlikely Architecture

18 000 m²

Vídeňské molo 22, otevřené 20. června, je první ze tří fází výstavby zaměřené na vytvoření rozmanitého a kvalitního veřejného prostoru. Molo 22 je rozděleno na jednotlivé oblasti - nábrežní promenádu, parkovou zónu a kulturní zónu - a zaměřuje se na nabídku inkluzivní architektury a demokratizovaného luxusu. Návrh klade důraz na bezplatné používání a přístup, robustní, ale přesto ušlechtilé materiály a rozmanité programy. Díky pohodlnému přístupu k metru slouží Pier 22 jako dynamické místo setkávání pro celé město.

Klíčovým prvkem je nábrežní promenáda, která nabízí rozsáhlou plochu ke koupání a cestu k procházkám a odpočinku. Zlepšený přístup k vodě zahrnuje schůdky k sezení vedoucí dolů k mělkým plochám pro dětské hry, zatímco velké dřevěné plošiny z modřínu vytvářejí lákavé prostory pro opalování. Kruhový převis jako by se vznášel nad vodou a poskytoval jedinečné vyhlídky, zatímco ostrůvky k sezení s vysazenou zelení a sítěmi zavěšenými nad vodou nabízejí klidná místa k odpočinku.

Barevné dřevěné plošiny, rozesté po svažitém terénu jako konfety, dodávají krajině živost. Tyto plošiny nabízejí panoramatický výhled na břehy řeky a panorama Vídně a jsou ideálním místem pro odpočinek a relaxaci.

Terénní úpravy, které zahrnují původní trvalky a celoročně rostoucí trávy, propojují prostor s jeho přirozeným původem v záplavové oblasti. Nové stromy a pobřežní vegetace vytvářejí stinné plochy a zároveň zvyšují biologickou rozmanitost ostrova.

Pod novou kavárnou vzniká zastíněná pikniková zahrádka a fitness zóna, která představí řadu venkovních sportovišť v blízkosti Dunaje. Tyto doplňky ještě více obohatí pověst Dunajského ostrova jako živého veřejného prostoru pro trávení volného času s širokou nabídkou celoročních aktivit pro návštěvníky všech věkových kategorií.



F2



F3

Parkové úpravy

Nature Park Amager

Amager, Dánsko

ADEPT, LYTT

35 km²

Přírodní park Amager o rozloze 35 km² nedaleko Kodaně nabízí chráněnou přírodu, volná prostranství a přístup k pobřeží. V nedávné době architekti nově definovali identitu parku, přičemž se zaměřili na zlepšení zážitků návštěvníků a zdůraznění přírodních kvalit krajiny, biologické rozmanitosti a venkovních aktivit.

Součástí redesignu je řada návštěvnických bodů, strategicky rozmístěných tak, aby prezentovaly jedinečné prvky parku a usnadňovaly interakci mezi člověkem a přírodou. Tato místa, rozmístěná po celém parku od jeho severních plání až po jižní pobřeží, zdůrazňují přírodní vlastnosti parku s minimálním zásahem do chráněné krajiny. Cílem je vyvážit zážitek návštěvníků s ochranou přírody, zajistit, aby nedotčené prostředí zůstalo nedotčené, a zároveň povzbudit uživatele k průzkumu.

Každé návštěvnické místo je přizpůsobeno své specifické poloze a zdůrazňuje přírodní ohniska nebo klíčové funkce v parku. Tyto body jsou umístěny v přechodových zónách mezi městem a přírodou nebo souší a vodou a zdůrazňují kontrast mezi městským prostředím a přírodní krajinou. Vytvářejí příležitosti pro rekreaci, zážitky z přírody, hru a učení, zmenšují rozlehlost krajiny na aktivity a vyprávění v lidské velikosti.

Architektonický návrh se vyznačuje jednotným slovníkem, který využívá viditelné dřevěné konstrukce, výrazné tvary střech a tmavě pálené šindele, které splývají s krajinou, aniž by narušovaly přírodní zážitek. Tyto stavební prvky jsou doplněny promenádami a cestami, které zlepšují přístupnost a orientaci v celém parku a zároveň posilují jeho identitu jako prostoru pro přírodu i lidské aktivity.

Pole Mokotowskie

Warszava, Polsko

WXCA

6,6 ha²

Pole Mokotowskie, jeden z největších a nejoblíbenějších varšavských parků, se vyvíjel jak díky designu, tak díky společenským aktivitám organizovaným „zdola“. Tento dynamický prostor je odrazem obyvatel města a jejich neformálních každodenních zvyklostí. Redesign se zaměřil na citlivý a postupný přístup označovaný jako „designová akupunktura“, který zdůrazňuje soužití parku s přírodou a jeho sociálním ekosystémem.

Park, původně navržený v 70. a 80. letech minulého století, nebyl po léta aktualizován. Nedávná modernizace měla za cíl učinit jej ekologičtější a udržitelnější a zdůraznit symbiotický vztah mezi lidmi, zvířaty a rostlinami. Klíčovou proměnou byla naturalizace vodní nádrže, hlavní atrakce parku. Dříve nádrž vyžadovala každoroční doplňování kvůli tomu, že její betonový základ ztrácel vodotěsnost.

Nový návrh nahradil 16 000 m² betonu šterkem a izolačními vrstvami. Drcený beton byl znovu použit na násypy a břehy. Nádrž byla rozšířena a prohloubena a pro udržení kvality vody byl zaveden systém hydrobotanických filtrů a vodních rostlin. Vodní systém byl přepracován do podoby uzavřeného okruhu, který zajišťuje neustálý pohyb a přirozenou filtraci prostřednictvím rákosy a minerálních filtrů a podporuje zdravý ekosystém.

Kolem vodního systému byly položeny nové cesty z propustných materiálů a doplněn městský mobiliář. Dřevěná paluba s terasovitým uspořádáním, místy k sezení a piknikovými místy rozšiřuje rekreační prostor. V severní části vytváří posezení v různých výškách diváckou zónu, zatímco jižní část byla vyhrazena pro přirozenější, divoké prostředí pro rostliny a živočichy.

Součástí projektu bylo také vytvoření rybníčků, jednoho určeného pro psy a druhého v biocenotické zahradě. Tato zahrada byla vybudována na rekultivované půdě z bývalé základny úklidové firmy. Byly vytvořeny valy a dešťové zahrady a krajinou se vine dřevěná plošina. Součástí biocenotické úpravy parku jsou zalesněné plochy, květinové louky, sady, rákosové záhony a smyslové zahrady prospěšné pro hmyz. Výběr rostlin se zaměřil na původní druhy, které mísí různé biotopy a vytvářejí rozmanité přírodní prostředí.

Prostorová struktura parku funguje jako síť vodních systémů, cest a společenských prostor. Cílem návrhu bylo posílit tato propojení a zároveň zachovat plochy divoké přírody a zajistit, aby byly vyvážené aktivity lidí i zvířat. Projekt přistupoval k parku jako k živému organismu a umožňoval minimální zásahy v určitých oblastech, aby byl zachován jeho přírodní a ekologický charakter.



F4



G1

Škola základ života

Nordøstmager School

Copenhagen, Dánsko

Christensen & Co Architects

11 500 m²

Nová škola v Amageru v Kodani je otevřený a přívětivý dům, kde každý prostor je prostorem pro učení. Ústředním prvkem školy je volnočasová zóna, kterou vetkli do struktury města tím, že nechali architekturu školy splynout s okolím. Zóna má více funkcí, které vybízejí kolemjdoucí k interakci se školou. Směrem do ulice budovu navrhli jako komunitní architekturu s velkými schodišti, která fungují jako plata k sezení i jako cvičební prostory.

Venkovní schody vytvářejí plynulý přechod mezi městskou krajinou a architekturou školy. Jakmile místní uživatelé vystoupají po schodech, otevře se nad hlukem a ruchem města venkovní hřiště. Místní si zde mohou odpočinout pod velkými stromy, zatímco děti se baví na herních sestavách a lezeckých stěnách. Když přijde čas vrátit se dolů, mohou místní obyvatelé buď sejít po schodech, nebo použít skluzavku, která se vine zpět na úroveň ulice.

Kromě toho, že je škola organizována tak, aby dodávala ideální prostředí pro učení, slouží jako centrum mimoškolních aktivit pro dospělé i děti. V přízemí tak škola nabízí snadný přístup do tělocvičny, dílen, prostor pro tvůrce a posluchárny. Zde architekturu navrhli tak, aby umožňovala živé společenské prostředí pro aktivity, jako jsou přednášky, řemesla, koncerty a společná setkání.

The School on Island Brygge

Copenhagen, Dánsko

C.F. Møller

10 000 m²

Mezi kodaňským přístavem a obcí Amager Commons je postavena škola na ostrovech Brygge pro žáky se zvláštním zaměřením na stravu a pohyb. Speciální zaměření školy umožňuje žákům propojit teoretickou výuku s fyzickým, smyslovým a zážitkovým učením. Tento typ výuky dal podobu škole na Nových ostrovech Brygge.

Protože jídlo je klíčovým prvkem identity školy, je ústřední místností jídelna. Jídelna s dvojitým vysokým stropem není jen jídelnou, ale také centrem, které propojuje všechny funkce školy. Jídelna se tak stává místem setkávání žáků v rámci mnoha aktivit školy.

Protože další oblastí, na kterou se škola zaměřuje, je pohyb, je důležité, aby architektura školy podněcovala pohybové aktivity a hry. Toho je dosaženo zejména dynamickým spirálovitým designem budovy, který s motivem schodiště zve na aktivní střešní plochu školy. Střešní krajina umožňuje přístup k několika funkcím školy, takže si žáci mohou po střeše zkrátit cestu zábavnou a aktivní formou. Horní část střechy je sportovním areálem s dostatkem příležitostí k pohybovým aktivitám na běžecké dráze, v parkourovém areálu nebo na uzavřeném hřišti s míčem.

Vnitřní a venkovní prostory školy jsou navrženy tak, aby byly ve vzájemném kontaktu. Každá třída má proto přímý přístup do střešní krajiny, zatímco přírodovědný areál školy je propojen se střešní zónou s biologickou zahradou, skleníkem pro fyziku a chemii a zahradami, které se využívají v hodinách vaření.



G2



Rodinné bydlení

Dendermondse Volkswoningen Housing

Waasmunster, Belgie

A2D architecture 2 design

1 800 m²

Tři propletené svazky bytů a jednotlivých domů vznikly kousek od centra belgického města Waasmunster. Všechny budovy jsou soustředěny kolem společného zatravněného dvora. Cesty, lávky a vnější schodiště propojují bytové jednotky s exteriérem, a prostřednictvím interakce podporují sociální soudržnost.

Budovy jsou husté, aniž by byla narušena kvalita mezíprostorů mezi soukromými vnitřními a venkovními prostory. Udržitelný přístup se projevuje šetrným využitím plochy pozemku, výběrem stavebních materiálů, které mají dlouhou životnost a jsou nenáročné na údržbu, a použitím zelených střech, které oddalují odvádění dešťové vody do kanalizace. Kromě toho je lokalita také vybavena velkým přístřeškem pro jízdní kola, aby se podpořilo používání jízdních kol jejími obyvateli.

Projekt tvoří dvacet pět sociálních bytů k pronájmu, které jsou rozmístěny ve třech obytných svazcích. Tyto objemy kombinují čtyři domy s přízemním přístupem a dvacet jedna velmi různorodých bytů a mezonetů. Sedm bytů je přizpůsobeno pro osoby se sníženou pohyblivostí.

Pod oborou Hvězda

Praha, ČR

Martin Čeněk Architecture

1 900 m²

Libocká ulice, která na severní straně lemuje historickou oborou Hvězda a svažuje se od Petřin k Libockému rybníku a Litovickému potoku, není na první pohled příliš přívětivá. Z jižní strany ji vymezuje roztržitěná původní řadová zástavba doplněná zbytky velkých předměstských vil z konce 19. století. Její severní okraj tvoří v části délkou terénní zlom a klesající svahu.

Umístění domů vycházelo ze snahy vhodně doplnit stávající strukturu a kompozici zástavby v oblasti, která má venkovský charakter, s domy vinoucími se podél ulice a kopírujícími terénní nerovnosti. Navrhovaná trojice domů svým tvarem, velikostí a střechami s hřebeny orientovanými rovnoběžně s ulicí odráží obvyklé místní formy. Výrazná přítomnost obnažené pískovcové hmoty je určujícím faktorem pro umístění budov vůči sobě navzájem a o celkovém urbanistickém řešení - jak bylo běžné při formování venkovských sídel v historii. Jednotlivé domy jsou vůči sobě natočeny a reagují na skalní stěnu, která jim kryje záda na jihu.

Všechny tři stavby mají dvě běžná obytná podlaží a podkrovní. Spodní podlaží slouží jako vstupní pro oba domy, zatímco prostřední bytový dům má společné zázemí a přístup k centrálnímu venkovnímu schodišti, které spolu s výtahem slouží vstupním podlažím bytových jednotek - dvou mezonetů a dvou penthousů. Rodinná vila investora se vyznačuje odlišnou zahradní plochou, kde hlavní dům doplňují objemy krytého bazénu a venkovní kuchyně s vegetačními střechami vymezujícími terasu mezi nimi.





H3

Rodinné bydlení (vol 2)

Sköndal Terrace Houses

Fasrsta, Švédsko

Karlsson/Lauri Arkitekter

2 500 m²

Sköndal, kde se nachází patnáct terasových domů, je podobně jako mnoho předměstí v okolí Stockholmu částečně obklopen přírodou. Patnáct domů se nachází v prostředí podobném parku, obklopeném duby, poli a jehličnatým lesem. Jsou rozmístěny ve dvou řadách, které výškově i příčně kopírují drobné výkyvy terénu.

V reakci na své okolí mají terasové domy poněkud uzavřenější výraz směrem do ulice, která vede po severní straně zástavby, a jižněji orientovaný exteriér s prosklenými částmi a terasami směrem do přírodního prostředí.

Domy mají fasádní vnější stěny z překližky natřené černohnědým dehtem. Dehtování je nejstarší známá povrchová úprava dřevěných stěn v severských zemích. Dehtované dřevěné exteriéry byly oblíbenou volbou i pro velké a malé rodinné domy v období národního romantismu na počátku 20. století.

Uvnitř mají domy velkorysou výšku stropu. V přízemí se nachází obytný prostor v přímém prodloužení venkovního prostoru, zatímco v prvním patře jsou hlavní ložnice. V horním patře je další obytný prostor a velká terasa nahoře mezi korunami stromů, což přispívá k pocitu bydlení v blízkosti přírody.

Kadans Co-housing

Wijnegem, Belgie

B-architecten

2 500 m²

Projekt společného bydlení podél Albertova kanálu a parku ve Wijnegemu, co by kamenem dohodil od centra Antverp. Molenhoeve se nachází v ulici Stokerijstraat ve Wijnegemu, hned vedle Albertova kanálu. Po levé straně pozemku se nachází chráněný park Wijnegem s park Jana Vlemincktoena.

Slohové prvky statku odkazují na architektonické prvky v parku a tvoří základ historické hodnoty místa. Vzhledem k této historické hodnotě bylo rozhodnuto o úplném přemístění stávající budovy.

Se 14 bytovými jednotkami, společným podzemním parkovištěm a společným pavilonem v zahradě. Kromě budov jsou na pozemku dvě přístavby pro úschovu kol, venkovní bazén a vádí pro vsakování dešťové vody.

Každá bytová jednotka má terasu a soukromou zahradu, která postupně přechází do společných zahrad a komunitního života. Celá lokalita má chodníky obklopené bujnou zelení a dalšími stromy.



H4



EDA
KNIVSTA, ŠVÉDSKO

J1

Komunitní bydlení

Eda

Knivsta, Švédsko

Martin-Löf

6 000 m²

Tento projekt je novým a aktuálním prototypem pro přizpůsobení levných, standardních materiálů a prefabrikačních technik. Pomáhá řešit potřeby dostupného bydlení pro mladé lidi ve Švédsku. Prefabrikované betonové konstrukční prvky vytvářejí prostorovou rámovou konstrukci, která nese montované bytové jednotky.

Na tomto místě v nové čtvrti v Knivsta ve Švédsku bylo postaveno 124 kompaktních, efektivních apartmánů pro jednu osobu. Projekt zabírá celý „blok“ a skládá se ze 4 propojených budov, které jsou seskupeny kolem polosoukromého zeleného nádvoří.

V přízemí se nachází služby a obchody, které navazují na ulici, a různá zařízení pro dům, jako je prádelna a sklad směřující do soukromého prostoru. Byty jsou propojeny polo-pavlačí. Na vnější straně pavlače je připevněn průsvitný polykarbonátový plášť, který vytváří zajímavou dvouvrstvou fasádu.

Lange Eng Collective Living

Albertslund, Denmark

Dorte Mandrup Arkitekter

2 500 m²

S ohledem na společné prostory a komunitu rodin zde žijících byla budova navržena jako typický dánský blok obklopující velký společný dvůr – společný zelený zahradní prostor.

Vnější obvod bloku směrem k lesu je poměrně uzavřený, fasáda a střecha jsou potaženy stejným materiálem, zatímco budova směrem do zahrady působí lehce a otevřeně.

Z každé jednotky je přístup do zahradního prostoru a terasy podél fasád nabízí pohodlnou platformu přinášející život z domů do společného prostoru.



LANGE ENG COLLECTIVE LIVING
ALBERTSLUND, DENMARK

J2



K1

Pod bariérou

A8erna

Koog aan de Zaan, Nizozemí

NL Architects

22 500 m²

Koog aan de Zaan je sladká vesnička nedaleko Amsterdamu. Nachází se u řeky Zaan. Na počátku sedmdesátých let byla postavena nová dálnice. Aby bylo možné překonat řeku, byla dálnice A8 postavena na sloupech. Nová silnice protíná město fascinujícím způsobem. To způsobilo brutální řez v městské tkáni. Je ironií, že pokrok zde vyústil v radikální oddělení církve a státu: na jedné straně vyvýšené silnice je kaple a na druhé bývalá radnice. Sloupy jsou vysoké asi sedm metrů. Prostor pod palubou je zvláště monumentální: protažená katedrála.

Projekt je pokusem obnovit spojení mezi oběma stranami města a zaktivizovat prostor pod komunikací. Poté, co byl více než 30 let považován za slepé místo.

Pasivní postoj minulých desetiletí vystřídal hledání optimistických intervencí. Konečně se zdálo, že došlo k novému způsobu myšlení: místo katastrofy byl nyní pozoruhodný prostor pod silnicí považován za příležitost. Možná by se zde mohl usadit nový typ městského života: od pustého parkoviště po oblast se smíšeným využitím, od pustiny k ohnisku, od „okraje města“ po centrum.

Přání a návrhy komunity jsou uvedeny v dokumentu nazvaném A8erna. Místní obyvatelé – od rezidentů po maloobchodníky a od mladých po staré – přišli s mnoha návrhy, které byly použity jako výchozí bod pro obnovu, mezi nimiž je supermarket, květinářství a obchod s rybami, parkovací místa pro 120 aut, lepší napojení na řeku, „graffiti galerie“ a také střešní zahrada, která již byla pod rampou.

Z těla mostu jsou vytesány „jeskyně na grilování“ a fotbalová klec. Pod silnicí, od západu k východu, najdete sedačky, skate bowl, dětská hřiště, Break Dance Stage, stolní fotbal, fotbalové hřiště, basketbalové hřiště, parkoviště. Protínající ulici, kryté náměstí se supermarketem, „sloupy s písmeny“, obchod s květinami a rybami, světelnou fontánu, další příčnou ulici, sochařskou autobusovou zastávku, minimarinu, panoramatické molo a vše zakončuje řeka.

Park Jammertal

Praha, ČR

LOXIA + Jana Mastíková

5 000 m²

V pražském parku Folimanka, který se rozkládá mezi Vinohrady, Nuslemi a Novým Městem, byl v roce 2022 dokončen volnočasový areál Jammertal. Areál nabízí zázemí pro celoroční sportovní a volnočasové aktivity, včetně víceúčelové plochy, která slouží kolečkovým sportům a v zimě se proměňuje v kluziště.

Klíčovým prvkem je ručně modelovaný ovál z probarveného betonu, který vyžadoval přesné řemeslné zpracování kvůli hladkosti povrchu, důležité pro skateboardisty. Zachován musel být zelený svah s kaskádou, historická cihelná zeď a pilíře Nuselského mostu. V areálu se také nachází hřiště na pétanque, cvičební zóna, ping-pongové stoly a interaktivní vodní prvek pro děti.

Použité materiály zahrnují přírodní povrch propustný pro vodu, který je praktický pro pohyb pěších i kočárků. V rámci revitalizace byla vysazena stovka stromů a keřů a tisíce dalších rostlin. Do parku se vrátila i socha skateboardisty od Jaroslava Hladkého, zrestaurovaná díky veřejné sbírce.

Součástí projektu je i žluté schodiště, které propojuje horní a dolní cestu parku a rozjasňuje celý prostor. Toto schodiště vede kolem Pomníku Z vlastního rozhodnutí – Memento mori od Křištofa Kintery, který byl během výstavby přesunut a napojen na elektřinu, aby mohl být trvale osvětlen.



K2

NOVÁ RADLICKÁ RADIÁLA
PRAHA, ČR

K3

Nad bariérou

Nová Radlická radiála

Praha, ČR
PUDIS - SATRA
3 200 m

Cílem projektu Radlické radiály, který je podrobně popsán v Konsolidované studii 2024, je vytvořit městskou dopravní infrastrukturu 21. století, která se plynule začlení do pražských obytných zón, a nebude je narušovat. Nová komunikace nebude tradiční povrchovou dálnicí, která rozděljuje čtvrti. Místo toho bude velká část trasy umístěna pod zemí, což minimalizuje její vizuální a fyzický dopad a zároveň umožní současné aktivity i budoucí rozvoj města.

Tento aktualizovaný projekt se inspirovuje plánovaným městským okruhem, který je rovněž navržen jako podzemní. Vzhledem k finančním omezením se však vedení Prahy rozhodlo pro cenově dostupnější řešení. Namísto budování rozsáhlého systému tunelů v celé trase budou některé úseky přemostěny, čímž se zachovají důležitá spojení v území a sníží náklady.

Jádro projektu spočívá v zahloubení silnice do tunelů od Zlíchova po Jinonice pod Dívčími Hradky, kde budou nejrozsáhlejší podzemní úseky. Dále na trase, zejména v oblasti Nových Butovic, se upustilo od dřívějších plánů na nadzemní dálnici a velkou okružní křižovatku. V úseku Botanica bude silnice snížena a částečně zakryta, aby se lépe začlenila do městské krajiny.

Přesunutím velké části dopravy pod zemí projekt sníží hluk, znečištění a bariérový efekt hlavní silniční komunikace protínající město. Povrchové plochy nad zasypanou vozovkou budou k dispozici pro novou zástavbu a zelené plochy, čímž se zvýší obyvatelnost okolních čtvrtí. Tento návrh vyvažuje potřebu efektivní dopravy se snahou o zachování a zlepšení kvality života ve městě.

Park over I-44

St. Louis, USA
David Mason + associates
300 m

Cílem projektu Gateway Arch v St. Louis ve státě Missouri bylo propojit areál oblouku se zbytkem města vybudováním parku s uzavěrem dálnice, nazvaného Park Over the Highway. Tento park překlenuje dálnici Interstate 44, která dříve oddělovala oblouk od centra města a ztěžovala návštěvníkům přístup. Nezisková organizace CityArchRiver Foundation získala finanční prostředky a dohlížela na renovaci okolních ploch. Společnost Michael Van Valkenburgh Associates vedla redesign parku Jefferson National Expansion Memorial (JNEM) a začlenila park se zastropením do krajinářského návrhu. Inženýři pracovali na úpravě místních komunikací, dálničních najezdů a vytváření bariérových zdí pro projekt. K průzkumu byly použity techniky digitálního skenování, které zajistily minimální narušení provozu.

PARK OVER I-44
ST. LOUIS, USA

K4

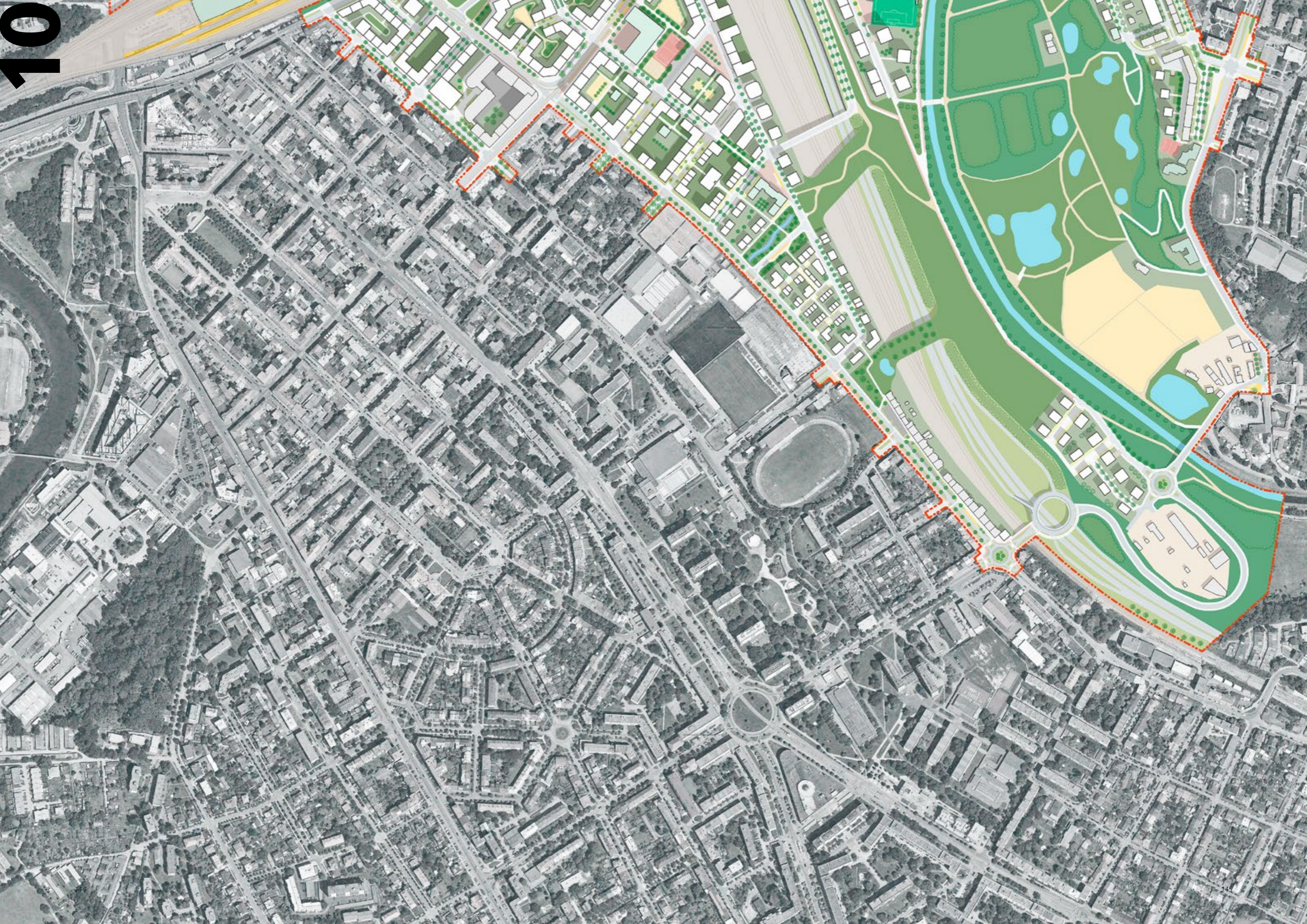




- | | | | |
|--|-------------------------------------|--|-------------------------|
| | ZÁSTAVBA NÁVRH | | CYKLOSTEZKY |
| | ZÁSTAVBA STAV | | CHODNÍKY |
| | ZÁSTAVBA -
OBČANSKÉ VYBAVENÍ | | MLAT |
| | URBANISTICKY
VÝZNAMNÉ PLOCHY | | DVORY - NEZPEV. |
| | PROSTORY ZASTÁVEK | | ZAHRADY - NEZPEV. |
| | DĚTSKÁ HŘIŠTĚ | | DVORY - ZPEV. |
| | SPORTOVIŠTĚ | | ZAHRADY - ZPEV. |
| | FOTBAL | | |
| | VODNÍ TOKY, NÁDRŽE | | ZATÍŽENÉ
KOMUNIKACE |
| | POLDRY ATP. | | ZKLIDNĚNÉ
KOMUNIKACE |
| | LESOPARKY | | ZVÝŠENÉ ULICE |
| | PARKOVÉ PLOCHY | | ZPOMAL. PRAHY |
| | DEŠŤOVÉ TRÁVNÍKY,
IZOLAČNÍ ZELEŇ | | DOPRAVNÍ STÍN |
| | OKRASNÉ ZÁHONY | | PARKOVÁNÍ NA ULICI |
| | ZEMĚDĚLSKÁ KRAJINA | | ŽELEZNIČNÍ TRATĚ |
| | | | TRAMVAJOVÁ TRATĚ |











Schwartzplan, umístění v rámci města

Řešené území

Plocha řešeného území - 172 ha

Přibližné vymezení ulicemi:

U Prazdroje - Ukrajinská - Šumavská - Lobežská - Železniční
- Úslavská - Sladkovského - Lobežská - Revoluční -
Rokycanská - Spolková - Těšínská - Jateční - U Prazdroje

Blízké orientační body

Areál pivovarů Plzeňského Prazdroje

Stadion FC Viktoria

Náměstí Republiky

Plzeň hlavní nádraží (autobusové, vlakové)

Areál Škoda Transportation

Areál sportovní vybavenosti Plzeň - Slovany

Historické jádro vesnice Lobzy

Lobežský park




Komentář k následujícím schémátům

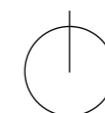
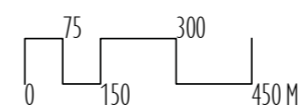
Urbanismus je ze své podstaty komplexní a mnohotvárná disciplína, v níž jsou různé prvky, jako jsou kompoziční principy, průhledy, dominanty, výškové uspořádání a typologie budov, veřejný prostor, rozdělená infrastruktura, doprava i mnohé další části, hluboce provázány.

Prezentace těchto prvků jako samostatných schémat neznamená, že je lze od sebe izolovat. Ve skutečnosti se navzájem neustále ovlivňují a dotvářejí.

Rozhodnutí zobrazit různá témata nebo schémata samostatně je strategické a má za cíl zlepšit přehlednost a zajistit rychlé a soustředěné čtení. Při snaze sjednotit vše do jediného výkresu hrozí riziko, že divák bude zahlcen a že mu budou potenciálně zastřeny klíčové poznatky z každého konkrétního tématu.

Oddělením těchto vrstev návrhu není záměrem roztříštit urbanistický systém, ale nabídnout jasnější a stravitelnější zobrazení jeho složitých vztahů.

-  ZÁSTAVBA STÁVAJÍCÍ
-  ZÁSTAVBA NÁVRH
-  VODNÍ TOKY A NÁDRŽE STÁVAJÍCÍ





Kompoziční principy

Hierarchie

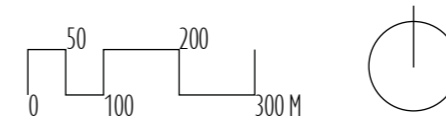
Hierarchie veřejných prostranství byla vytvořena v koordinaci s hierarchií ulic. Tím zajišťuje bezproblémovou integraci dostupnosti, mobility a funkčnosti. Menší, intimnější veřejná prostranství byla napojena na místní ulice, které upřednostňují pěší provoz a vytvářejí klidnější prostředí pro interakci s komunitou. Tato prostranství přirozeně navazují na středně velká veřejná prostranství, která jsou umístěna podél vedlejších ulic, jež pojmu místní vozidla i cyklisty a slouží jako sousedská centra pro rekreaci a společenské aktivity. Velká centrální veřejná prostranství, určená pro celoměstské akce, byla záměrně umístěna podél hlavních ulic a bulvárů, které podporují vyšší intenzitu dopravy a veřejnou dopravu, takže jsou snadno dostupná pro širší okruh obyvatel. Tato vzájemně propojená hierarchie ulic a veřejných prostranství byla navržena tak, aby usměrňovala pohyb po městě a zároveň zajistila, že každé měřítko veřejného prostoru doplňuje charakter a funkci přílehlé uliční sítě a vytváří plynulý a vyvážený městský dojem.

Kompozice

Linearita byla použita jako klíčový kompoziční princip, který umožňuje, aby jeden lineární prvek posiloval druhý. Ulice, fasády budov a zelené koridory byly sladěny tak, aby vytvářely směrový tok, který přirozeně vede pohyb městem. Tato konstrukční volba nejen zlepšuje orientaci, ale také vytváří vizuální soudržnost, která umožňuje logické rozvíjení městského prostředí. Díky zachování těchto silných lineárních vazeb působí prostory propojeněji a navigatelněji, zejména v oblastech, kde se výrazně uplatňují bulváry nebo promenády.

Pokračování a opakování veřejných prostranství bylo začleněno podél klíčových tras, aby vytvořilo rytmický, poutavý městský zážitek. Malé parky, náměstí nebo veřejná prostranství se opakují v pravidelných intervalech a působí jako ústřední body, které rozbíjejí hustotu zástavby. Toto opakování podněcuje k pohybu a poskytuje chvíle k zastavení, sociální interakci a zamyšlení. Pokračováním veřejných prostranství v celém městě návrh podporuje pocit známosti a soudržnosti, provází uživatele městskou krajinou a zároveň zajišťuje, že prostory jsou trvale přístupné a lákavé.

-  CELOMĚSTSKÝ VÝZNAMNÉ NÁM.
-  NÁM. ŠIRŠÍHO VÝZNAMU
-  ČTVRŤOVÉ NÁM.
-  NÁM. NADLOKÁLNÍHO VÝZNAMU
-  VEŘEJNÉ PLOCHY MIKROLOKALITY
-  BULV. CELOMĚSTSKÉHO VÝZNAMU
-  BULVÁRY A ULICE ŠIRŠÍHO VÝZNAMU
-  BULVÁRY A ULICE ČTVRŤOVÉHO VÝZN.
-  BULVÁRY A ULICE NADLOKÁLNÍHO VÝZN.

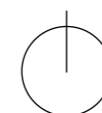
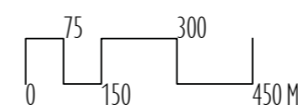


Průhledy a dominanty

K posílení vizuální hierarchie kompozice byly použity principy rámování a průhledů. Klíčové navrhované budovy, památky a orientační body byly strategicky umístěny a zarámovány okolní архитектурou nebo zelení, aby upoutaly pozornost a umocnily pocit z příjezdu. Tyto ústřední body slouží jako kotvy v městské síti, poskytují orientaci a zároveň posilují celkovou estetickou strukturu města.



- ZÁSTAVBA STÁVAJÍCÍ
- ZÁSTAVBA NÁVRH
- DOMINANTY, TYP A
- DOMINANTY, TYP B
- ULIČNÍ PRŮHLEDY
- PRŮHLEDY KRAJINOU









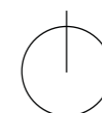
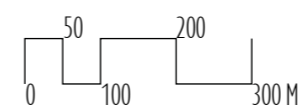
Měřítko zástavby

Klíčovým principem urbanistické kompozice byl kontrast měřítka, zejména pokud jde o vztah mezi různými typy budov. Konfrontací, v čechách klasičtějších, budov lidského měřítka s velkými stavbami město vytváří rovnováhu, která zvyšuje zážitek z prostoru i funkčnost městského prostředí. Menší, nižší budovy - jako jsou řadové domy, viladomy či blokové celky - vytvářejí pocit vřelosti a přístupnosti a nabízejí osobnější a hmatatelnější vztah k městu. Tyto typologie budov se obvykle vyznačují prvky lidského měřítka, jako jsou detailně propracované fasády, intimní vchody a zelené dvory, díky nimž prostředí působí přívětivě a příjemně. Tyto prostory podporují pěší aktivitu, umožňují lidem zapojit se do města na intimnější úrovni a nabízejí pocit sounáležitosti.

Naproti tomu větší, monumentálnější budovy, jako jsou budovy občanské vybavenosti, působí v městské krajině jako ústřední body. Jejich měřítko vzbuzuje pozornost a značí jejich význam ve struktuře města, a to jak z hlediska funkce, tak z hlediska symbolické přítomnosti. Tyto monumentální stavby jsou často umístěny podél klíčových os nebo na strategických křižovatkách, přitahují pozornost a zajišťují orientaci v městské síti. Umístěním těchto větších budov vedle skromnějších staveb vytváří návrh vyvážený rytmus, který nejen dodává vizuální zajímavost, ale také usměrňuje pohyb po městě. Pocit velkoleposti, který tyto větší budovy nabízejí, kontrastuje s intimnějším okolím a poskytuje rozmanitost zážitků při pohybu v prostoru.

Souhra měřítek mezi budovami hraje také zásadní roli při udržování kontinuity v rámci městské struktury. Přechod od velkého k malému měřítku předpokládá návrh pozvolný na úrovni architektonických prvků, jako jsou ústupky, materiálové přechody a různé výšky, aby se zabránilo náhlým změnám. Tyto opatrné přechody by měly zajistit, že městské prostředí nepůsobí roztěkaně nebo ohromujícím dojmem, ale naopak se rozvíjí přirozeným a plynulým způsobem.

	V. HLADINA 0-9 M
	V. HLADINA 9-15 M
	V. HLADINA 15-21 M
	V. HLADINA 21-28 M
	V. HLADINA 28-35 M
	VÝŠKOVÉ DOMINANTY



Základní typologie zástavby

Polyfunkční stavby a občanská vybavenost

Typologie budov byla navržena tak, aby přímo reagovala na občanskou vybavenost, kterou obyvatelé vyžadují, a na jedinečné vlastnosti okolní městské struktury. Budovy se smíšeným využitím byly strategicky rozmístěny podél hlavních ulic a veřejných náměstí, aby podporovaly komerční aktivity a poskytovaly základní služby, od maloobchodu po zdravotnictví a vzdělávání. Toto rozmístění zajišťuje snadnou dostupnost klíčových zařízení občanské vybavenosti, posiluje pěší dostupnost čtvrtí a snižuje závislost na autech. Umístění občanských služeb zohledňovalo také hierarchii ulic a zajišťovalo, že hlavní zařízení jsou umístěna podél primárních tras, aby zvládla vyšší pěší provoz a zároveň se vyhnula zácpám v obytnějších oblastech.

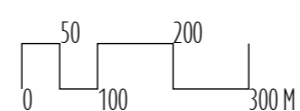
Obytné mikrolokality

V obytných zónách byly pro dosažení rovnováhy mezi hustotou a komfortem použity středně vysoké bytové domy, umístěné podél sekundárních ulic a v blízkosti středně velkých veřejných prostranství. Toto uspořádání nabízí klidnější prostředí příznivé pro interakci s komunitou a zároveň zachovává blízkost komerčních oblastí a občanských služeb. Na přechodech mezi rušnějšími komerčními jádry a klidnými zelenými plochami byly umístěny typy bydlení s nižší hustotou, jako jsou vnitrobloky a řadové domy, které fungují jako nárazníky a zajišťují gradient městské intenzity.

Koleje, dopravní tepny a zmírnění hluku

V oblastech v blízkosti vlakových tratí byla pečlivě zvolena typologie budov, která řeší hluk a vytváří funkční přechody. Nejbližší ke kolejím byly umístěny budovy s vyšší hustotou a zvukově izolačními prvky, které slouží jako bariéra chránící citlivější využití, jako jsou školy, parky a dětská hřiště, před hlukovou zátěží. Toto strategické rozmístění typologií zajišťuje, že se městské prostředí přizpůsobuje svému kontextu a integruje veřejná prostranství, hierarchii silnic a dopravní infrastrukturu do soudržného a živého celku.

- VEŘEJNÁ VYBAVENOST
- KOMERČNÍ VYBAVENOST
- POLYFUNKČNÍ DOMY
- BYTOVÉ DOMY
- VILADOMY (< 12 bytů)
- RODINNÉ DOMY
- SPECIÁLNÍ STAVBY





Modrozelená infrastruktura

Zelené koridory

Zelenomodrá infrastruktura byla navržena tak, aby zvýšila obyvatelnost měst a jejich ekologickou hodnotu a zaměřila se na integraci přírodních systémů s veřejnými prostranstvími a dopravními sítěmi. Práce klade důraz na vytváření zelených koridorů, které podporují biologickou rozmanitost, rekreační prostory a celkovou pohodu obyvatel. Tyto koridory, tvořené parky, zelenými stezkami a ulicemi lemovanými stromy, propojují hlavní zelené plochy ve městě a nabízejí souvislé eko-cesty, které podporují venkovní aktivity, snižují znečištění ovzduší a přispívají k estetické přitažlivosti městského prostředí.

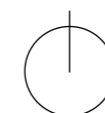
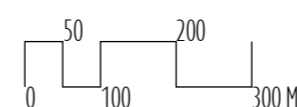
Mikrozeleně

Zelené střechy autor považuje v dnešní době za téměř úplnou samozřejmost, tak jak jejich nevýhody téměř neexistují. Společně s kapsními parky byly začleněny do hustě zastavěných oblastí, aby zvýšily přístup k přírodě, zlepšily mikroklima a vytvořily vizuální návaznost na větší veřejná prostranství.

Modrá infrastruktura

Modrá infrastruktura, jako jsou rybníky a vodní prvky, sice zůstává součástí návrhu, ale jejich úloha se zaměřuje spíše na vytváření příjemných, víceúčelových veřejných prostor než na samotné hospodaření s dešťovou vodou. Tyto vodní prvky, ať už jde o okrasné vodní prvky nebo naturalizovaná jezírka, zlepšují atmosféru náměstí, náměstíček a rekreačních oblastí a činí z nich atraktivní místa setkávání, která přitahují obyvatele.

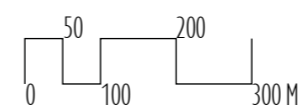
-  MĚSTSKÁ KRAJINÁ ZELEŇ
-  PARKOVÁ ZELEŇ
-  AKTIVNÍ ZEMĚDĚLSKÁ KRAJINA
-  ZELENÉ SPORTOVNÍ PLOCHY
-  VODNÍ TOKY, NÁDRŽE, POLDRY A TP.



Veřejný a soukromý prostor

Jednou z neposledních vrstev návrhu jsou vrstvy přístupnosti, které umožňují pohyb mezi soukromými, polosoukromými a veřejnými prostory. Tento stupeň přístupnosti pomáhá řídit interakci a umožňuje řízenější přechody z intimních dvorů nebo obytných prostor na plně veřejná náměstí a bulváry. Princip vrstvení podporuje pocit soukromí tam, kde je to potřeba, a zároveň zajišťuje, že veřejné prostory zůstanou otevřené a přívětivé pro různorodé spektrum uživatelů.

- SOUKROMÉ, PŘEVÁŽNĚ NEZPEVNĚNÉ PLOCHY
- POLOSOUK., PŘEVÁŽNĚ NEZPEVNĚNÉ PLOCHY
- SOUKROMÉ, PŘEVÁŽNĚ ZPEVNĚNÉ PLOCHY
- POLOSOUK., PŘEVÁŽNĚ ZPEVNĚNÉ PLOCHY





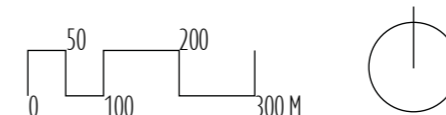
Městská hromadná doprava

Veřejná doprava je klíčovým prvkem vize města zaměřené na efektivní mobilitu, snižování závislosti na osobních automobilech a minimalizaci dopravních zácp. Tramvajová doprava je díky místnímu výrobci tramvají již pevně zakotvena v dopravním systému a tvoří páteř veřejné dopravy. Tramvaje jsou spolehlivé, ekologické a dokážou obsloužit velké množství cestujících na hlavních dopravních tepnách. Jejich výhoda spočívá nejen v nulových emisích během provozu, ale i v možnosti poskytovat časté spojení do klíčových městských lokalit, jako jsou centra města, nemocnice, školy či obchodní zóny. Díky dlouhodobé tradici výroby tramvají má město přístup k nejmodernějším technologiím, které dále podporují energetickou efektivitu a komfort cestování.

Na druhou stranu, tramvajová doprava má omezenou flexibilitu. V případě dopravních výpadků, nehod nebo stavebních prací může být obtížné rychle změnit trasu či přeměrovat provoz. Z tohoto důvodu je trolejbusová doprava přirozeným doplněním stávající tramvajové sítě. Trolejbusy kombinují výhody elektrického pohonu a vyšší manévrovatelnosti, což z nich činí ideální řešení pro oblasti, kde není možné vybudovat tramvajovou infrastrukturu, nebo pro překlenutí dočasných výpadků. Město, které již trolejbusy využívá, může rozšiřováním této formy dopravy dosáhnout vyšší flexibility a zároveň si udržet závazek k ekologické mobilitě.

Přestože jsou tramvaje a trolejbusy dominantními formami veřejné dopravy, je důležité zachovat autobusové spoje, které poskytují dostupnost ve všech částech města, zejména v pěší vzdálenosti od každé domácnosti. Autobusy jsou nezbytné pro méně frekventované nebo těžko dostupné lokality, kde by byla výstavba tramvajových kolejí či zavedení trolejbusů neekonomická. Díky flexibilní trase mohou autobusy rychle reagovat na změny v infrastruktuře či nároky obyvatel a zajistit, že žádná část města nezůstane bez přístupu k veřejné dopravě. Zajištění dostupnosti veřejné dopravy pro všechny obyvatele města je zásadní pro rovný přístup k městské infrastruktuře a službám.

- VLAKOVÉ TRATĚ
A ZASTÁVKY
- TRAMVAJOVÉ TRATĚ
A ZASTÁVKY +
- TROLEJBUSOVÉ LINKY
A ZASTÁVKY +
- AUTOBUSOVÉ LINKY
A ZASTÁVKY



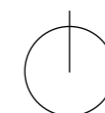
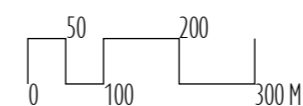
Individuální automobilová doprava

Přestože individuální doprava zůstává v mnoha městských oblastech nutností, návrh neklade důraz na upřednostňování automobilové dopavy, ale na zajištění bezpečné a efektivní mobility pro všechny uživatele, zejména pro chodce.

Silniční síť je strukturována s jasnou hierarchií, která zajišťuje, aby ulice určené pro automobilovou dopravu nenarušovaly plynulost pohybu chodců. Bylo vyvinuto úsilí o minimalizaci dopavy v oblastech zaměřených na chodce, čímž se zajistila prvořadá pěší dostupnost města. Klíčové pěší trasy, zejména ty v blízkosti obytných čtvrtí a obchodních center, jsou upřednostňovány, s širokými, dobře osvětlenými chodníky, bezpečnými přechody a prostory pro sociální interakci.

Uspořádání vybízí obyvatele, aby na krátké cesty chodili pěšky nebo jezdili na kole, a zároveň zajišťuje dostupnost pro automobily tam, kde je to nutné, například pro rozvoz služeb nebo pro osoby s potřebou mobility. Důraz na pěší mobilitu zajišťuje, že město zůstane příjemným a dostupným prostředím pro všechny, snižuje závislost na autech při každodenních aktivitách a podporuje zdravější a udržitelnější způsoby dopavy.

- VÝCHODNÍ OBCHVAT
PLZNĚ (I/20)
- NÁJEZDY A SJEZDY
NA OBCHVAT (podz./nadz.)
- HLAVNÍ TAHY MĚSTEM
- ULICE ZATÍŽENÉ IAD
- ZKLIDNĚNÉ
OBYTNÉ ULICE
- ULICE S OMEZENÝM
PROVOZEM IAD



Řešení dopravy v klidu

Hromadné garáže, P+R

Tato veřejná zařízení umísťená v blízkosti hlavních dopravních uzlů, občanské vybavenosti nebo kancelářských či produkčních center, poskytují pohodlné centralizované parkování, které snižuje přetížení ulic a zajišťuje řádné parkování automobilů.

Parkování na ulici

Pouze v omezené míře a vyhrazeno především pro nezbytné občanské účely, jako je přístup k nemocnicím, školám nebo nákupním čtvrtím. Tam, kde je navrženo parkování na ulici, jsou vytvořena vyhrazená stání, aby parkování nenarušovalo plynulost dopravy a pohyb chodců. Pečlivým rozdělením možností parkování město zajišťuje, aby poptávka po parkování nepřehlušila městskou krajinu, a zároveň zachovává důraz na bezpečnost chodců a veřejný prostor.

Parkování na soukromých pozemcích

V obytných oblastech a zónách s nízkou hustotou zástavby je efektivním řešením, které umožňuje přímý přístup k jednotlivým domům a zároveň se vyhýbá větším parkovacím strukturám. Avšak v oblastech, kde je nedostatek místa nebo kde domy pro jednu rodinu nejsou normou, jsou nezbytné veřejné garáže, které vyhovují potřebám širší lokality.

Nadzemní garáže

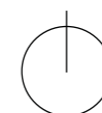
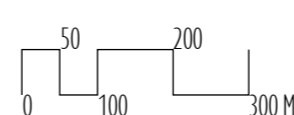
Ačkoli jsou méně často používané, jsou strategicky umístěny v oblastech, kde podzemní parkování není možné z geologických nebo ekonomických důvodů. Tyto stavby by měly být dále navrženy tak, aby byly vizuálně kompatibilní s okolní městskou strukturou, často se do nich integrují zelené střechy nebo estetické úpravy, aby splynuly s prostředím.

Podzemní garáže

Jsou upřednostňovány v centrálních oblastech, kde je omezený prostor, zachovávají celistvost veřejných prostranství a umožňují rozvoj povrchových zón s větším podílem zeleně, které jsou přívětivější pro chodce. Tyto garáže představují diskrétní řešení parkování, které zajišťuje, že vozidla nejsou vidět, a zachovává tak estetickou a environmentální kvalitu veřejných prostranství ve městě. Jejich jedinou nevýhodou je ekonomická náročnost.

Řešení parkování bylo pečlivě zváženo tak, aby podporovalo potřeby individuální dopravy a zároveň zachovávalo estetické a funkční kvality městského prostoru. Do návrhu byly začleněny různé možnosti parkování, přičemž každá z nich byla vybrána s ohledem na specifický kontext a dopad na okolní prostředí.

- P+R, HROMADNÉ NADZEMNÍ GARÁŽE
- PARKOVÁNÍ NA ULICI
- NA POZEMKU
- V NADZEMNÍCH HROM. GARÁŽÍCH
- V PODZEMNÍCH HROM. GARÁŽÍCH





Pohyb vlastní silou

Udržitelná mobilita

Integrace zelených prvků do primárních i sekundárních ulic nejenže naplňuje ekologické a sociální cíle města, ale také vytváří prostředí, které aktivně podporuje pěší a cyklistickou dopravu. Stromové aleje poskytují příjemný stín, který zmírňuje efekt tepelného ostrova ve městě, což výrazně zvyšuje komfort chůze v letních měsících. Současně jsou cyklistické pruhy a chodníky strategicky vedeny zelenými koridory, což přirozeně podporuje udržitelné formy dopravy. Tímto sladěním zelené infrastruktury s trasami mobility návrh nejen usnadňuje pohyb, ale také spojuje obyvatele s přírodou na každodenní bázi.

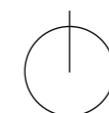
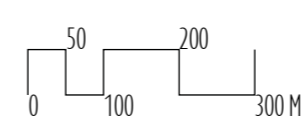
Pěší i cyklisté mají přímý přístup k hlavním veřejným prostorům přes tato propojená zelená pásma, čímž se zvyšuje atraktivita bezmotorové dopravy. Kromě ekologických přínosů, jako je zadržování vody či snižování emisí, se tato infrastruktura stává i klíčovou součástí identity města, kde se mobilita a volný čas vzájemně prolínají s přírodními prvky. Tento přístup zajišťuje, že udržitelné dopravní systémy budou nejen funkční, ale i esteticky a prakticky přívětivé, což posílí každodenní vztah obyvatel s městem.

Cyklistická strategie

Cyklistické trasy jsou navrženy v souladu s celkovou strategií města pro udržitelnou mobilitu, přičemž byly zohledněny hlavní pěší a dopravní tahy. Stezky jsou pečlivě vedeny podél hlavních komunikací a zelených koridorů, aby zajišťovaly maximální konektivitu a komfort pro cyklisty. Tyto trasy nejen propojují významné body zájmu, jako jsou veřejné budovy, školy a parky, ale také umožňují snadný přístup do klíčových městských částí bez nutnosti se přizpůsobovat intenzivnímu automobilovému provozu.

Navržené cyklostezky integrují cyklistickou dopravu do hlavního dopravního systému města, přičemž respektují jak bezpečnostní, tak pohodlnostní standardy. Umístění cyklostezek podél hlavních dopravních tepen zároveň propojuje širší oblasti města, což zajišťuje plynulý pohyb nejen uvnitř lokalit, ale i mezi nimi. Tento přístup podporuje městskou vizi, kde je cyklistická doprava rovnocennou součástí dopravního systému a přispívá k jeho obecné udržitelnosti.

- CYKLOSTEZKY
A CYKLOTRASY
- - - PĚŠÍ PROSTUPNOST
ÚZEMÍM



Etapizace výstavby

Proč etapizace?

V rámci své práce jsem detailně analyzoval vlastnickou strukturu pozemků (viz následující strana), avšak rozhodl jsem se, že výsledky této analýzy nebudou přímo omezovat návrh masterplanu. Místo toho jsem zvolil etapizovaný přístup k výstavbě, který umožňuje postupné zohledňování vlastnických vztahů. Navrhovaný rozvoj začíná na pozemcích ve vlastnictví státu, města Plzně a jimi ovládaných subjektů, ve spolupráci s právníckými osobami. Tento přístup umožňuje částečnou realizaci projektu i v případě, že někteří soukromí vlastníci (fyzické osoby) nejsou zpočátku ochotni své pozemky prodat nebo vyměnit.

V posledních letech již více než deset developerů zakoupilo části pozemků [33], což dokazuje, že transakce s dalšími právníckými subjekty jsou možné. Cílem této práce však není nahlížet na vlastnictví pozemků jako na další bariéru, ale spíše ukázat potenciál místa tím, že odstraníme fyzické překážky. Pokud bychom se nechali omezovat vlastnickými vztahy od počátku, projekt by mohl ztratit svou dlouhodobou vizi.

Diplomová práce představuje dlouhodobou vizi, která se dívá několik desítek let do budoucnosti, a ne pouze fáze rozvoje během „přítích několika let.“ Zdůrazňuje, co lze dosáhnout, pokud se překážky, ať už fyzické nebo jiné, minimalizují. Etapy návrhu jsou proto koncipovány tak, aby jednotlivé části projektu mohly fungovat samostatně, i když by se další fáze nerealizovaly. Tento přístup sice není optimální, ale zajišťuje určitou flexibilitu.

Přesto není zcela jasné, zda je vhodné používat slovo „etapa“ v běžném smyslu pro takto komplexní území, ani zda budou jednotlivé části každé etapy plánovány a realizovány ve vzájemné návaznosti. Pro nedostatek lepšího termínu je však slovo „etapa“ použito k nastínění základních myšlenek a postupu rozvoje.

Podrobnosti etap

1. etapa

Realizace této etapy je relativně jednoduchá a přímočará, pokud bude existovat dostatečná ekonomická motivace. Tato etapa zahrnuje pozemky, jejichž vlastníky jsou převážně státní subjekty, město Plzeň a právnícké osoby působící převážně v oblasti nemovitostí. Klíčovým faktorem úspěšné realizace je hustota zástavby – méně hustá výstavba by mohla být finančně náročnější a v praxi neudržitelná. Důraz bude kladen na rychlé dosažení základní infrastruktury, aby se vytvořily podmínky pro další fáze rozvoje.

2. etapa

Tato etapa se zaměřuje na oblasti, které vyžadují komplikovanější úpravy území, jako je sever Letné nebo areál Škoda. I když by tyto oblasti teoreticky mohly spadat pod první etapu, náročnost jejich přípravy na výstavbu posouvá jejich realizaci do druhé fáze. Zároveň tato etapa zahrnuje dostavbu oblastí z první etapy, což posílí souvislost jednotlivých částí projektu a postupný rozvoj.

3. etapa






Třetí etapa je plánována pro území, která budou pravděpodobně vyžadovat pozitivní rozvoj v sousedních lokalitách, aby byla široká veřejnost přesvědčena o přínosech realizace této fáze. V zásadě jde o oblasti, kde bude potřeba prokázat úspěch a přínos předchozích etap, aby bylo snazší získat souhlas a podporu veřejnosti či investorů. Tato fáze se bude soustředit na přímé propojení s dopravní infrastrukturou a veřejným prostorem vytvořeným v předchozích etapách.

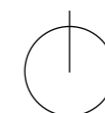
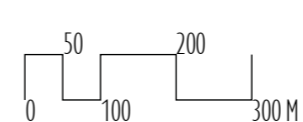
4. etapa

Tato fáze představuje dostavbu funkčních celků z předchozích etap do jejich plné podoby. Klíčovou součástí této fáze je realizace občanského vybavení, které je často podceňováno a odkládáno na pozdější fáze, přestože je nezbytné pro fungování a životaschopnost celé oblasti. Zahrnuje budování škol, zdravotnických zařízení, kulturních a sportovních center, které zajišťují komplexní využití území pro dlouhodobé bydlení a práci.

5. etapa

Tato etapa obsahuje nejproblematičtější části návrhu, které mohou mít komplikace spojené s vlastnictvím pozemků nebo technickou náročností realizace. Patří sem například návrh na demolici obytných objektů či výstavba v blízkosti železnice. Vzhledem k majetkoprávním vztahům a komplexitě místa bude pravděpodobně nejnáročnější na vyjednávání a realizaci. Nicméně, i bez realizace této fáze nebude hlavní koncept návrhu výrazně narušen, neboť jde o dodatečné úpravy, které doplňují, ale zásadně nemění hlavní funkční strukturu území.

-  ZÁSTAVBA STÁVAJÍCÍ NEDOTKNUTÁ
-  ZÁSTAVBA NAVRŽENÁ KE ZBOURÁNÍ, viz dále
-  ZÁSTAVBA NAVRŽENÁ, 1. „ETAPA“
-  ZÁSTAVBA NAVRŽENÁ, 2. „ETAPA“
-  ZÁSTAVBA NAVRŽENÁ, 3. „ETAPA“
-  ZÁSTAVBA NAVRŽENÁ, 4. „ETAPA“
-  ZÁSTAVBA NAVRŽENÁ, 5. „ETAPA“



Asanace a demolice







Ve své práci jsem se podrobně zabýval analýzou vlastnictví pozemků (viz následující strana), ale rozhodl jsem se, že svými zjištěními nebudu omezovat návrh masterplanu.

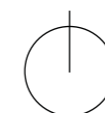
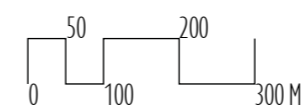
Namísto toho navrhuji etapizovaný postup výstavby, kdy se vlastnictví pozemků zohledňuje postupně. Rozvoj a transformace začíná u pozemků ve vlastnictví státu a města, včetně jimi ovládaných subjektů, v kooperaci s právníckými osobami, což umožňuje částečně realizovat návrh i v případě, že soukromí vlastníci (fyzické osoby) nejsou zpočátku ochotni ke směně či prodeji.

V posledních letech již více než deset developerů koupilo části pozemků [33], což ukazuje, že transakce s dalšími právníckými subjekty jsou reálné.

Tato práce však nespočívá v tom, že by se na soukromé vlastnictví pozemků pohlíželo jako na jednu z dalších bariér; jde o odstranění fyzických bariér, a ukázkou potenciálu místa. Pokud bychom se však nechali od počátku brzditi omezeními spojenými s vlastnictvím pozemků, projekt by ztratil svou vizi.

V diplomové práci jde o to, aby představila dlouhodobou vizi, pohled desítky let do budoucnosti, nikoliv jen fázi rozvoje během „přítích několika let“, a zdůraznila potenciál toho, čeho lze dosáhnout, když se minimalizují překážky, ať už fyzické, nebo jiné.

-  ZÁSTAVBA STÁVAJÍCÍ NEDOTKNUTÁ
-  ZÁSTAVBA NAVRŽENÁ KE ZBOURÁNÍ
-  VELKO A MALOOBCHOD, HALOVÉ STAVBY
-  PRŮMYSL A SKLADOVÁNÍ, HALOVÉ I ZDĚNÉ ST.
-  NERUŠÍCÍ VÝROBA A SLUŽBY, ZDĚNÉ ST.
-  OBYTNÉ BUDOVOY, ZDĚNÉ STAVBY
-  GARÁŽE, RUINY, DISFUNKČNÍ STAVBY
-  ZÁSTAVBA NAVRHOVANÁ
-  ZÁSTAVBA NAVRŽENÁ PRO RENOVACI





Majetkoprávní vztahy

MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY V ÚZEMÍ, % Z ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

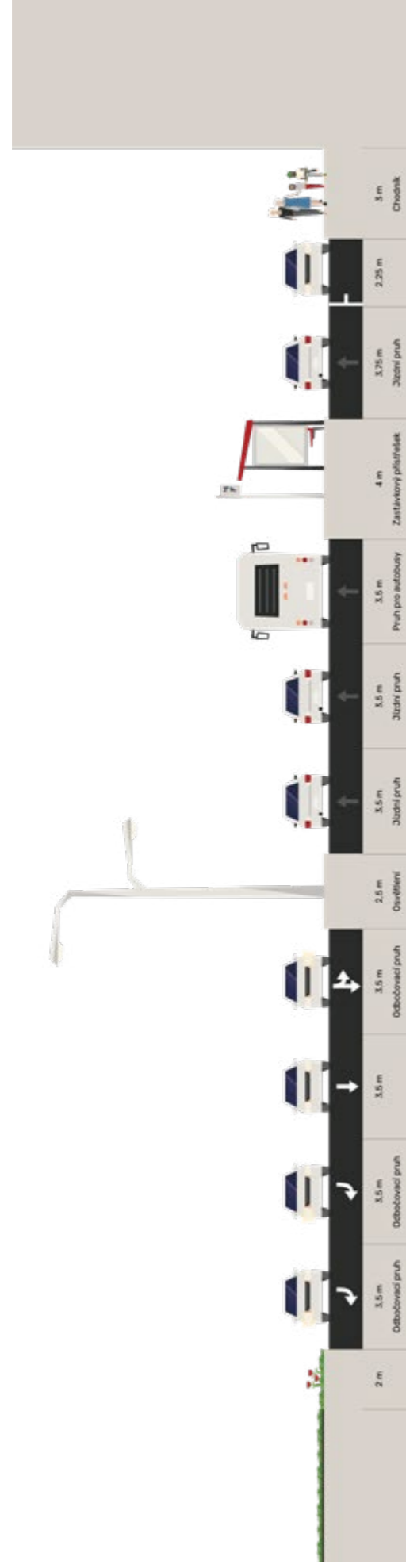
- 28 % ČR VČETNĚ STÁTEM OVLÁDANÝCH SUBJEKTŮ
- 25 % MĚSTO PLZEŇ
- < 1 % PLZEŇSKÝ KRAJ
- 28 % ZBÝVAJÍCÍ TUZEMSKÉ PRÁVNICKÉ OSOBY
68 VLASTNÍKŮ
- 17 % FYZICKÉ OSOBY
226 VLASTNICKÝCH STRUKTUR
- 2 % PODÍLNICTVÍ DVOU A VÍCE
SUBJEKTŮ RŮZNÝCH SKUPIN
- NEZJIŠŤOVÁNO



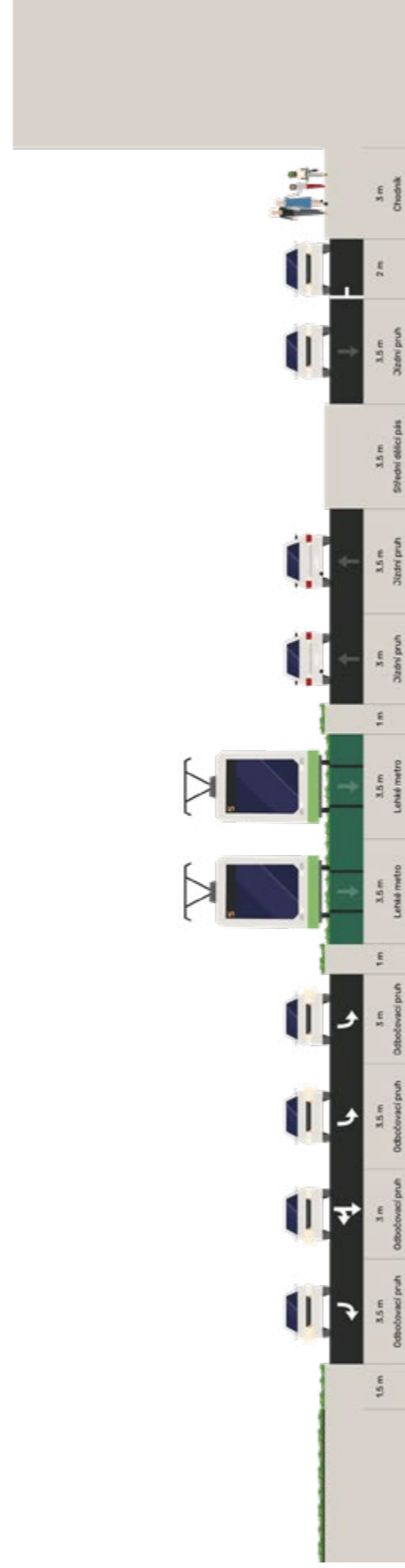
Schema uličních profilů

V následující části jsou uvedeny podrobné příčné řezy ulic jak pro rekonstruované ulice, tak pro typické ulice navržené v rámci masterplanu. Tyto řezy slouží k ilustraci prostorového uspořádání a ukazují, jak lze v požadované šířce efektivně umístit všechny základní prvky - jako jsou dopravní pruhy, chodníky, cyklostezky a zeleň (vzrostlou i nízkou). Cílem je zajistit, aby každá požadovaná funkce plynule zapadla do uličního profilu a vytvořila vyvážené a funkční městské prostředí, které splňuje potřeby chodců, cyklistů i řidičů a zároveň zlepšuje celkový vzhled ulice.

P1 - STAV UL. U PRAZDROJE



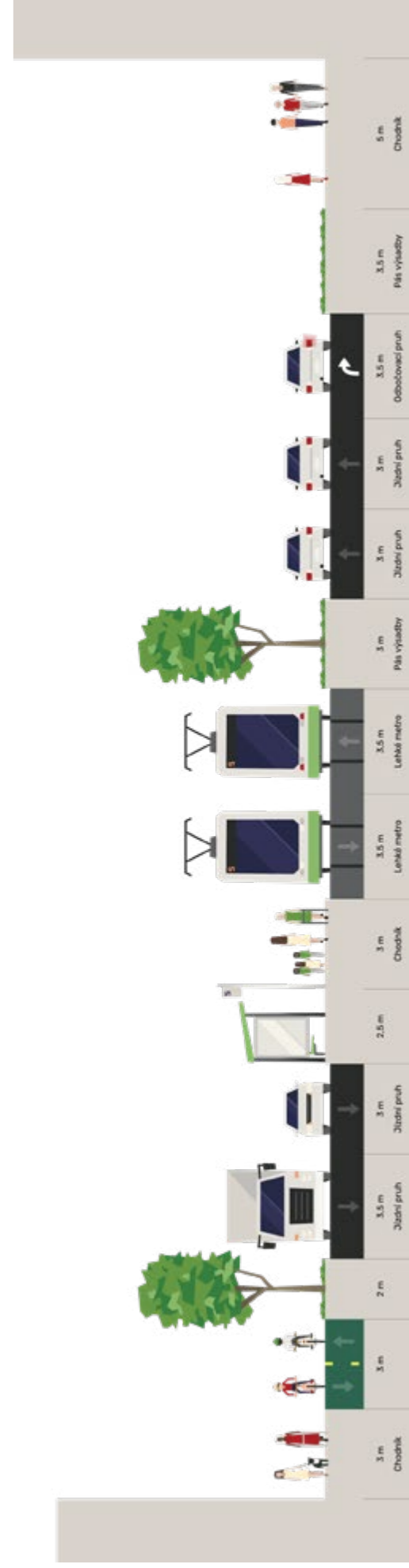
P1 - NÁVRH UL. U PRAZDROJE



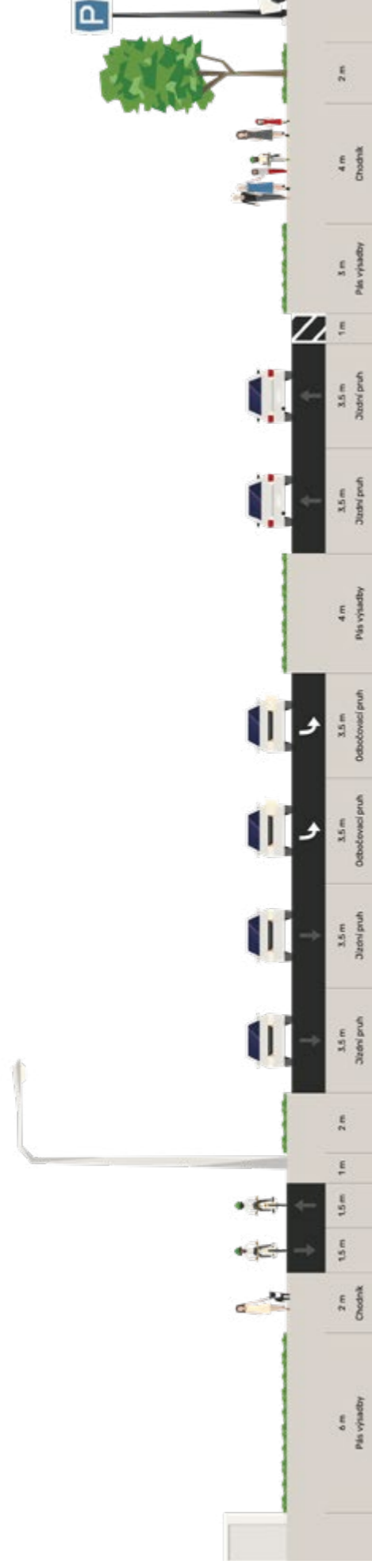
P2 - STAV UL. U PRAZDROJE



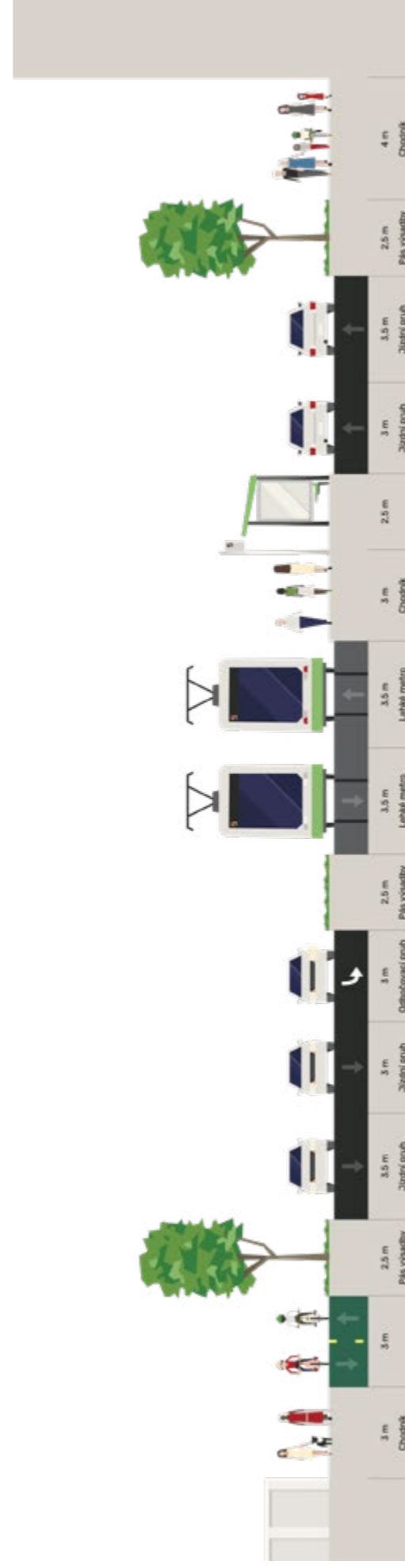
P2 - NÁVRH UL. U PRAZDROJE



P3 - STAV UL. U PRAZDROJE



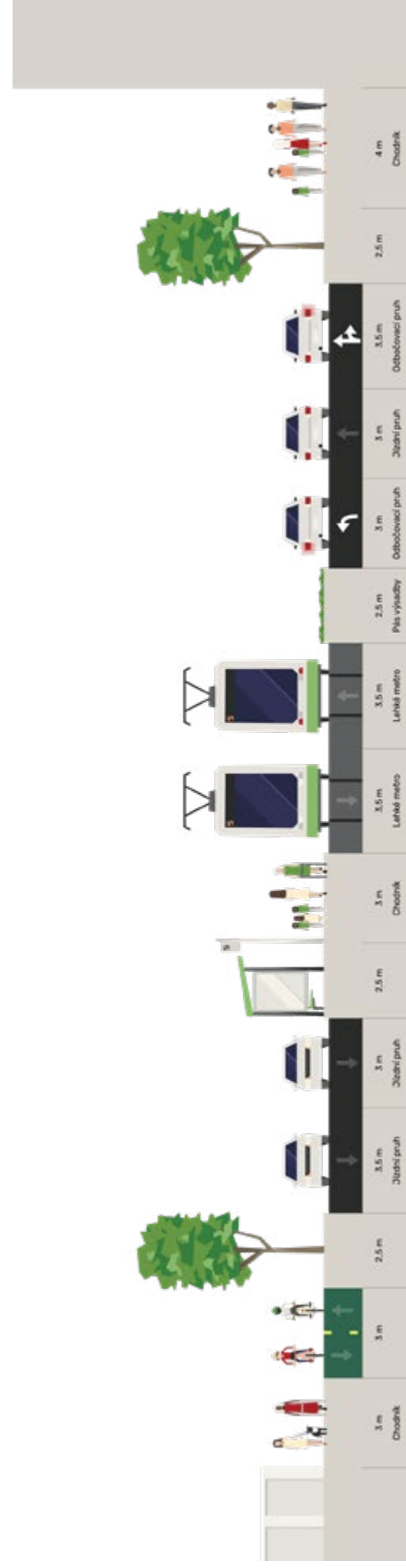
P3 - NÁVRH UL. U PRAZDROJE



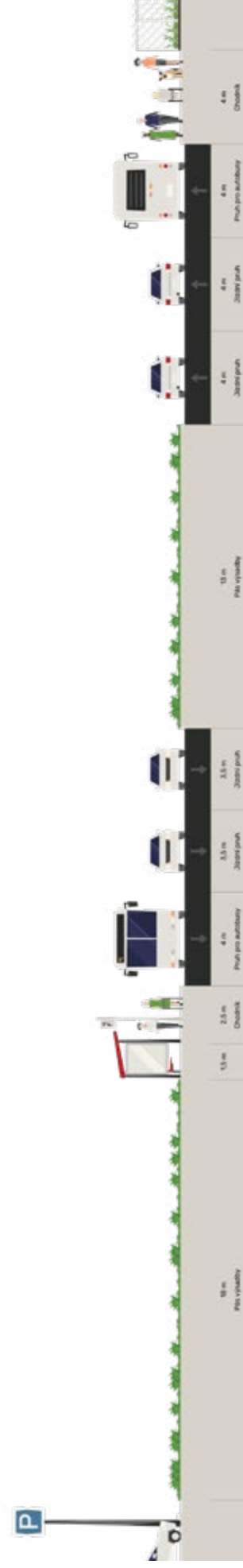
P4 - STAV UL. U PRAZDROJE



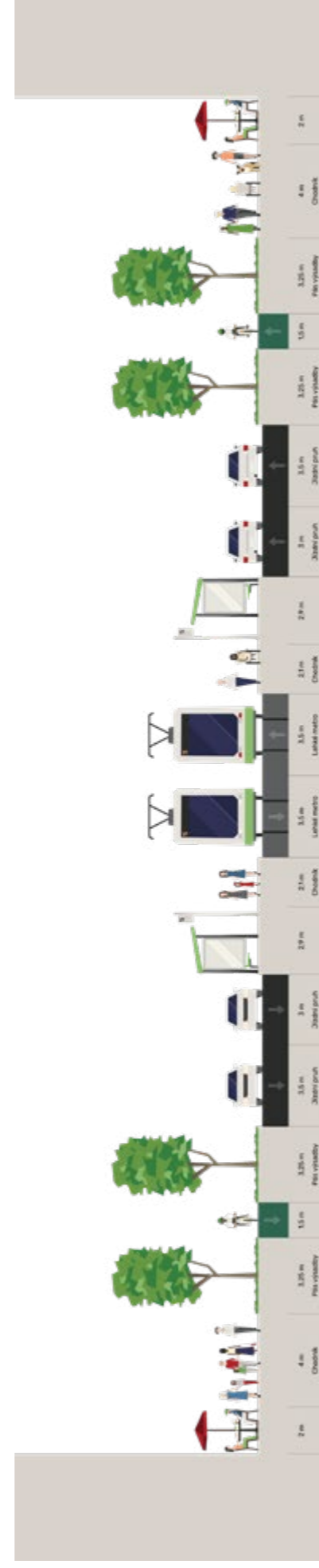
P4 - NÁVRH UL. U PRAZDROJE



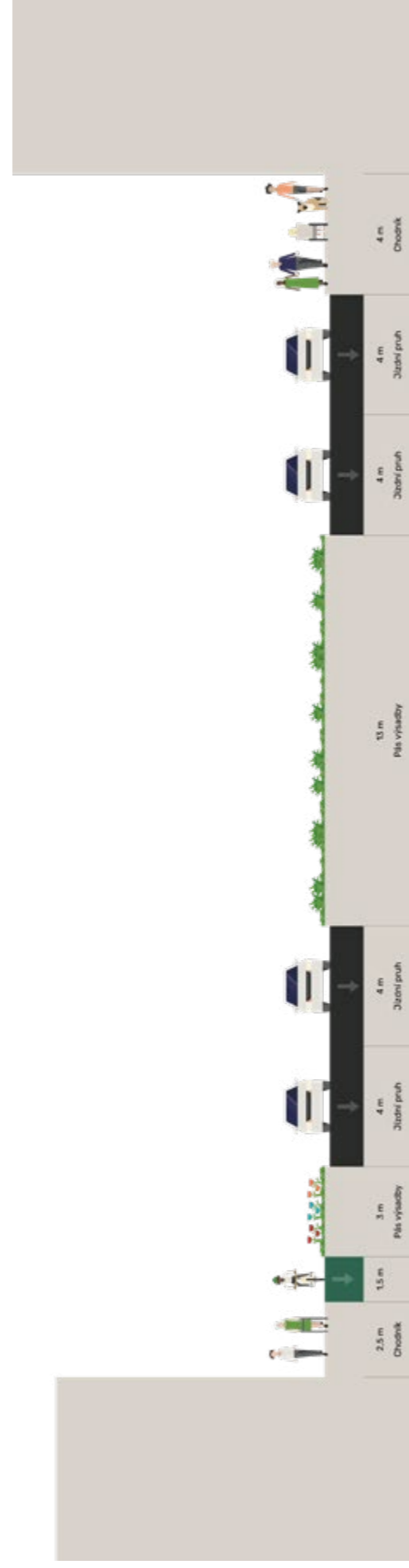
R2 - STAV UL. ROKYCANSKÁ



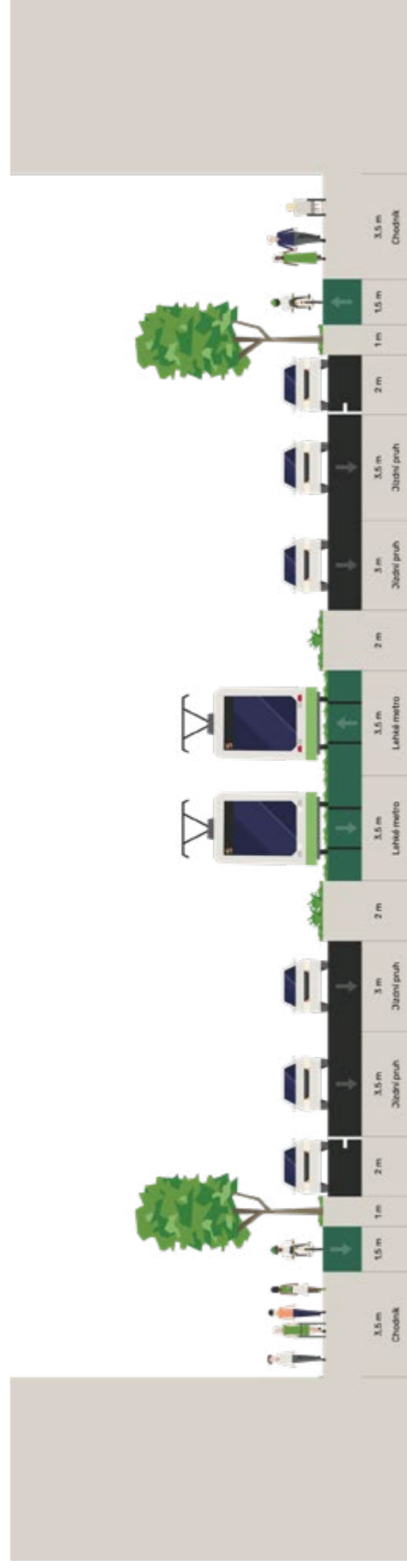
R2 - NÁVRH UL. ROKYCANSKÁ



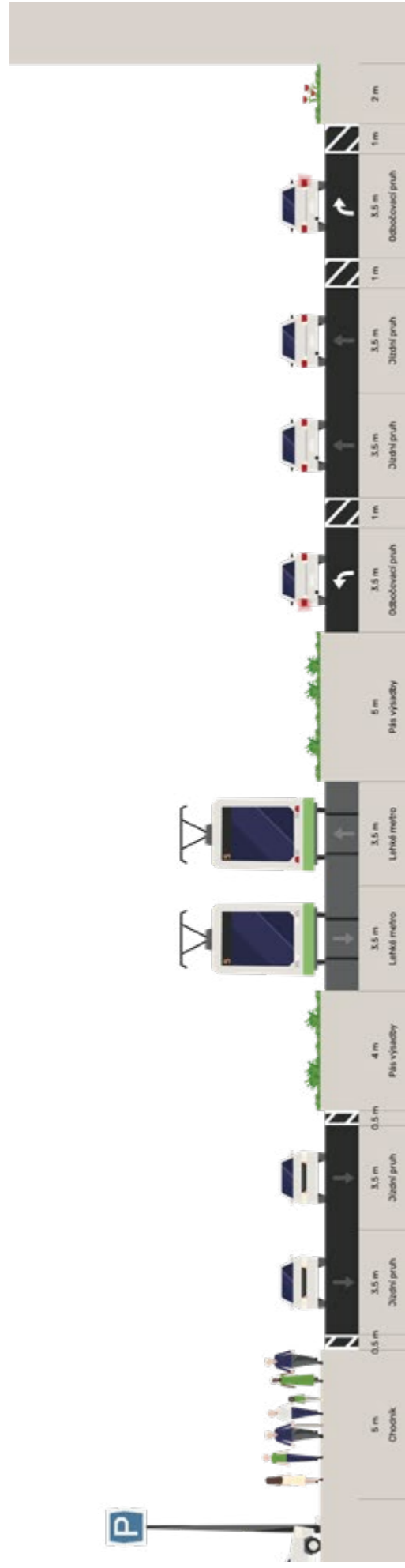
R3 - STAV UL. ROKYCANSKÁ



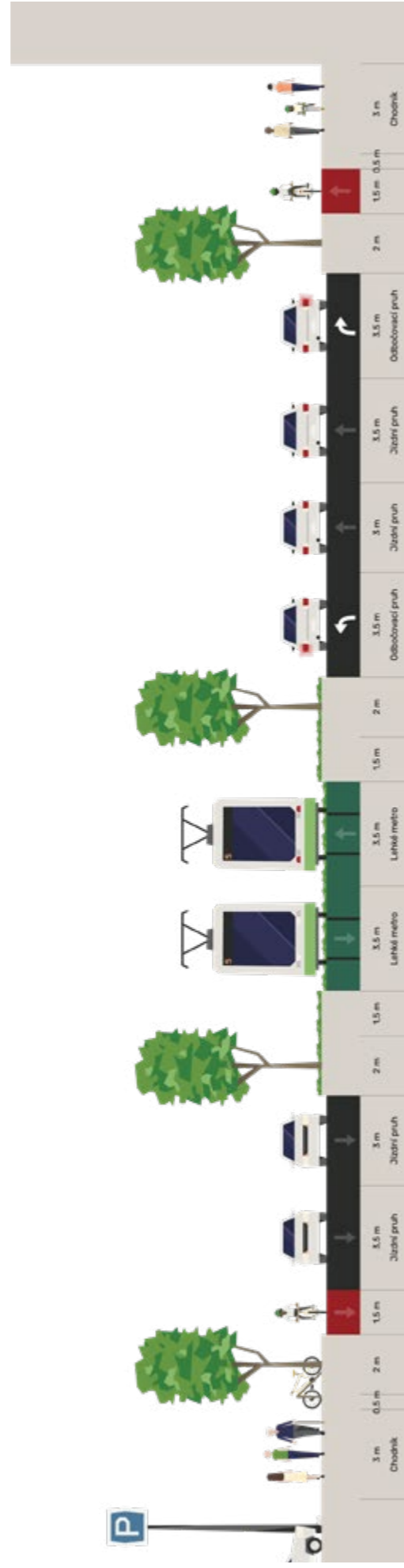
R3 - NÁVRH UL. ROKYCANSKÁ



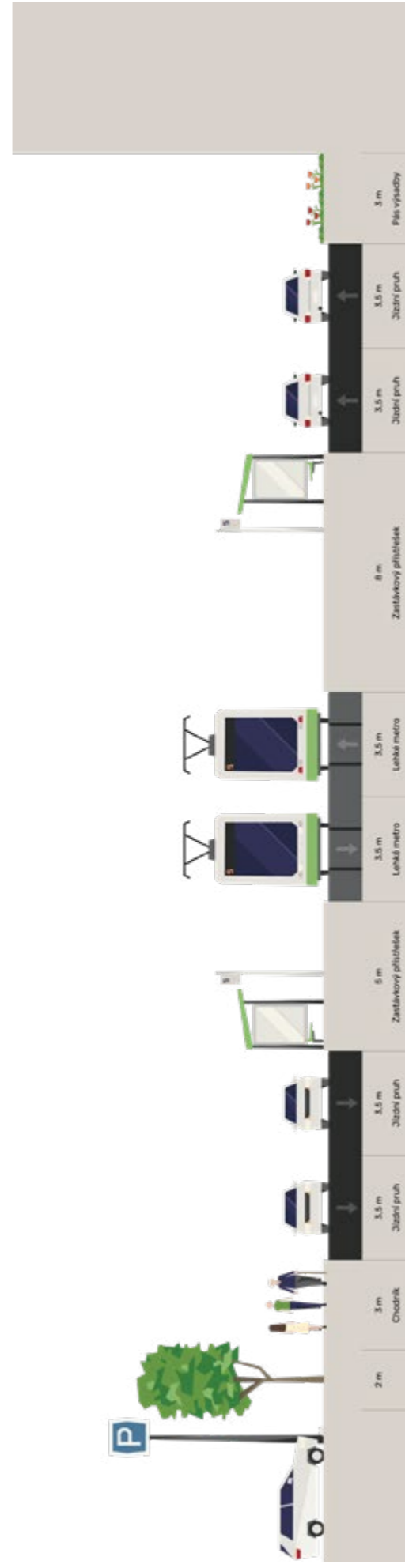
U1 - STAV UL. UKRAJINSKÁ



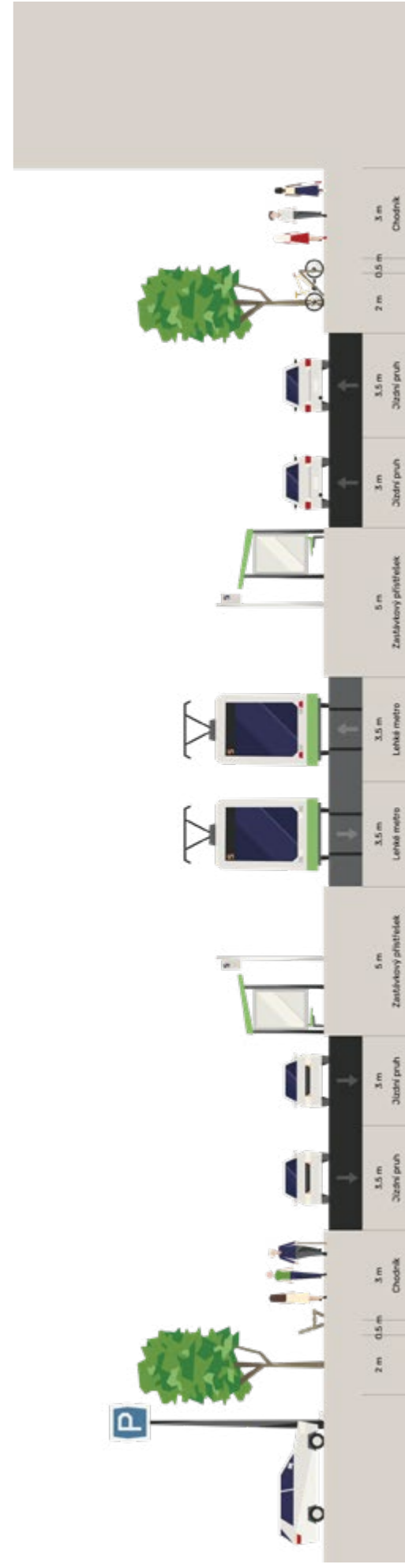
U1 - NÁVRH UL. UKRAJINSKÁ



U2 - STAV UL. UKRAJINSKÁ



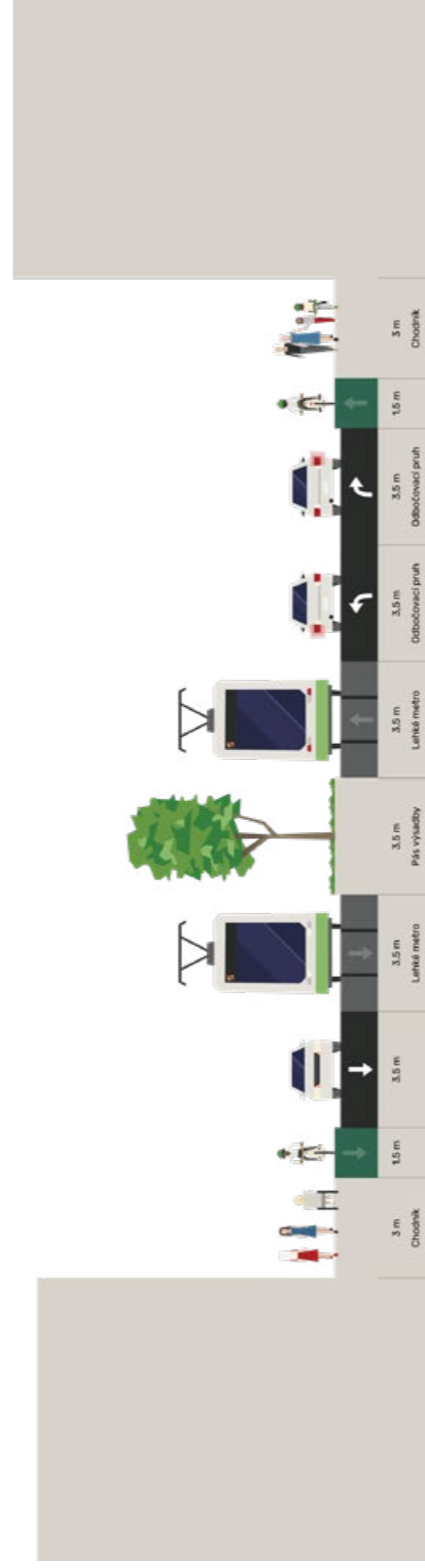
U2 - NÁVRH UL. UKRAJINSKÁ



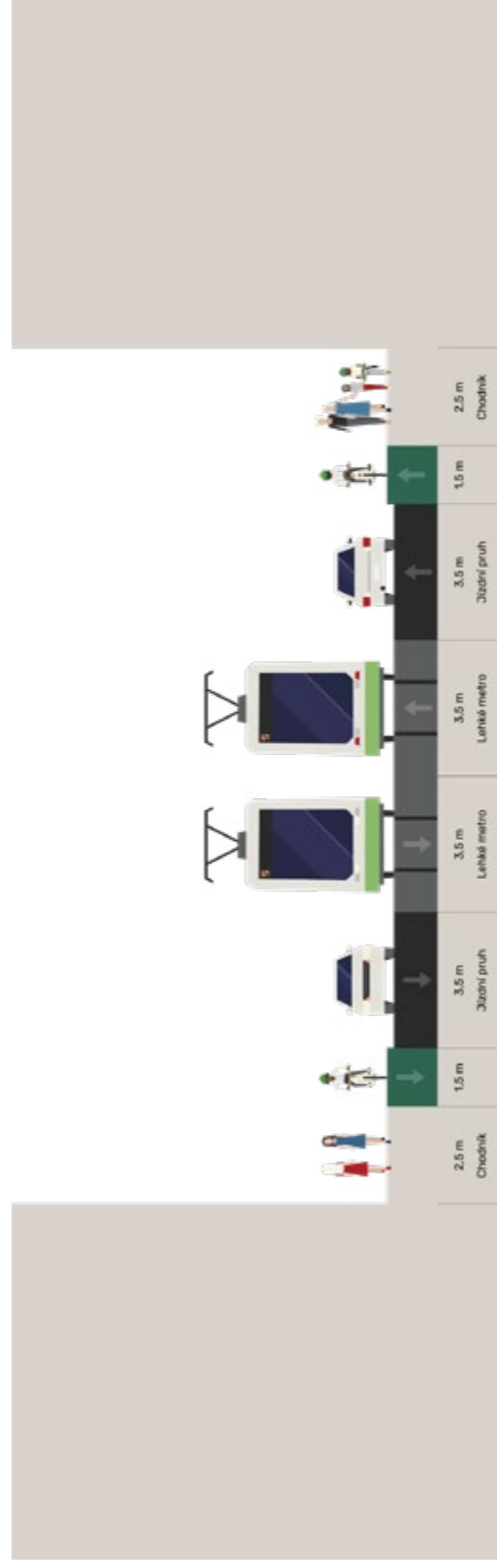
L1 - STAV UL. LOBEZSKÁ



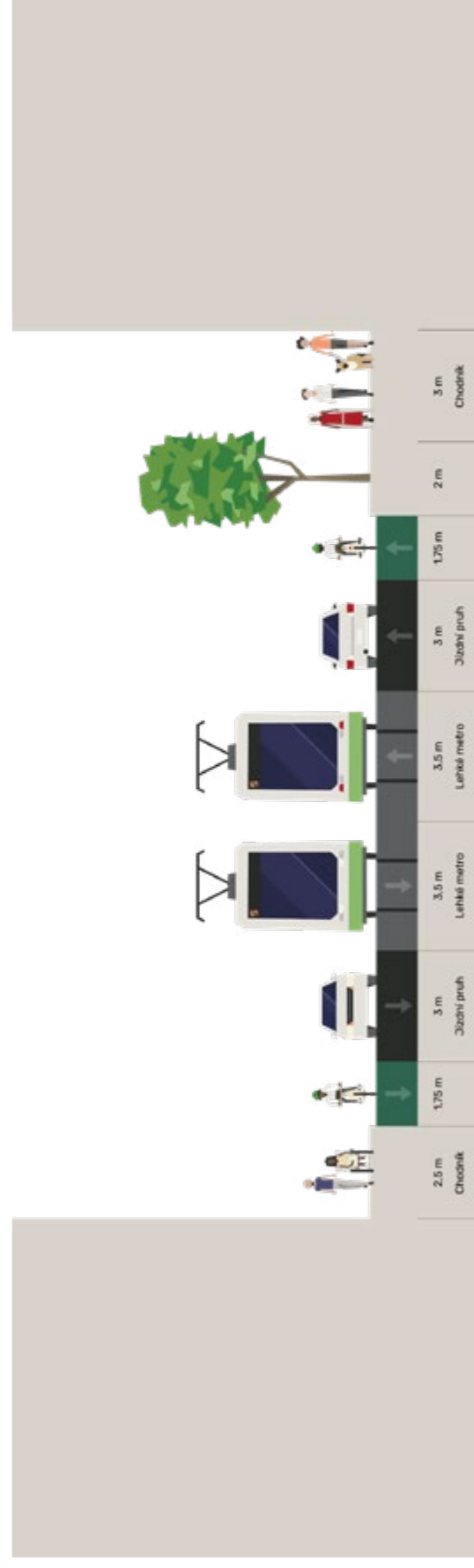
L1 - NÁVRH UL. LOBEZSKÁ



L2 - NÁVRH UL. LOBEZSKÁ



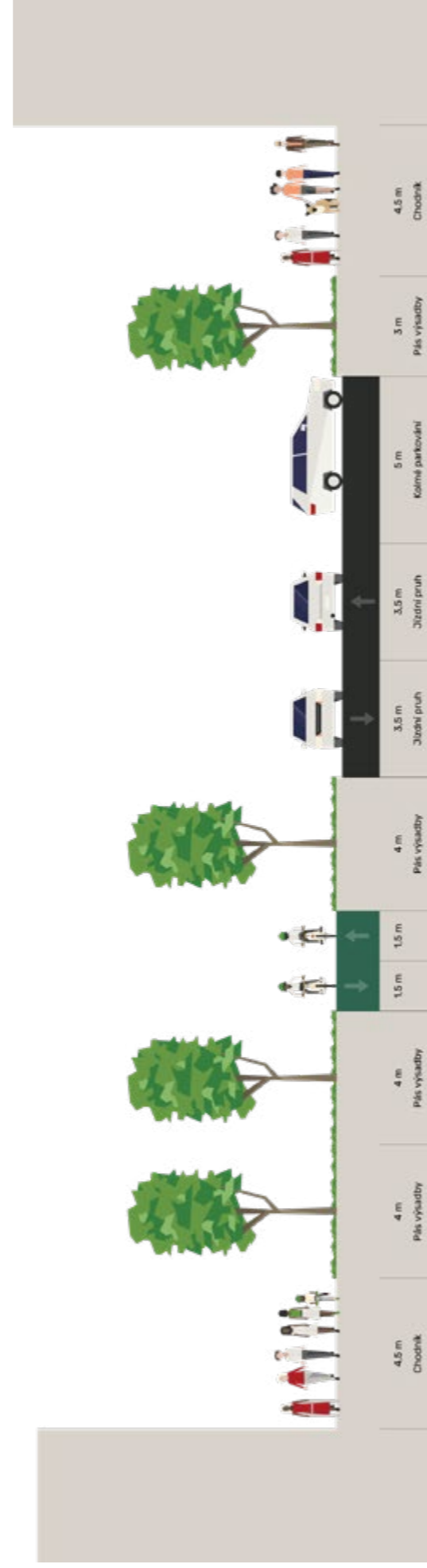
L3 - NÁVRH UL. LOBEZSKÁ



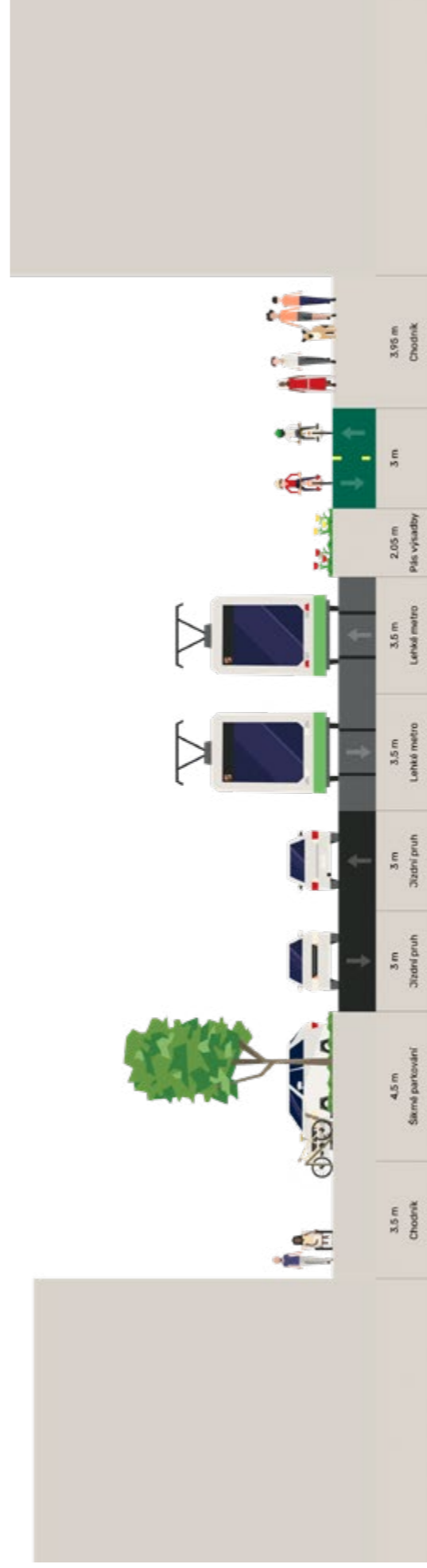
T1 - STAV UL. TOVÁRNÍ



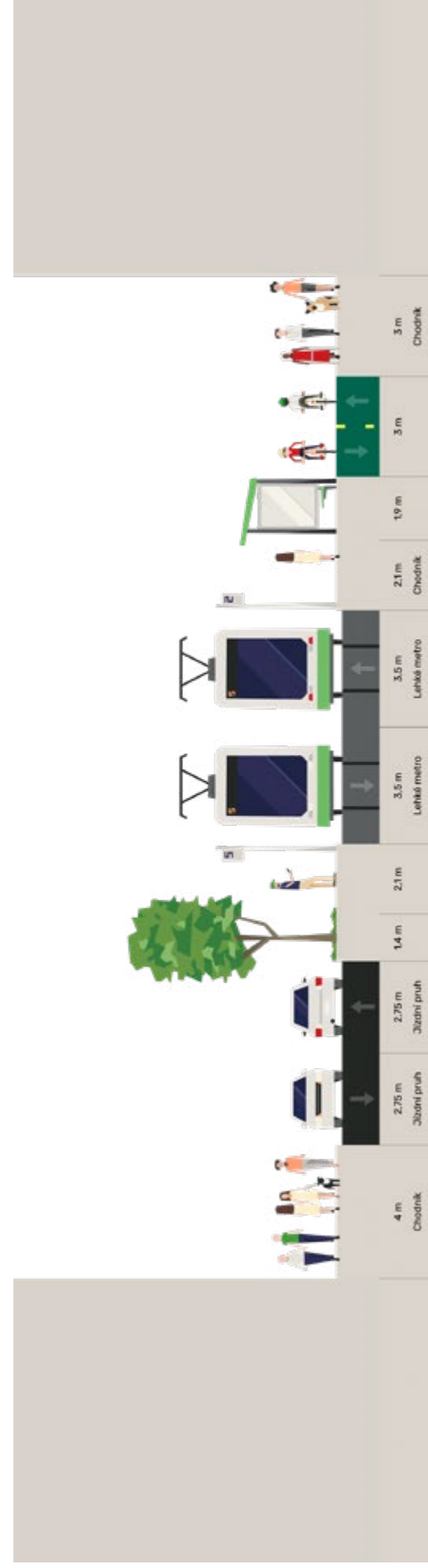
T1 - NÁVRH UL. TOVÁRNÍ



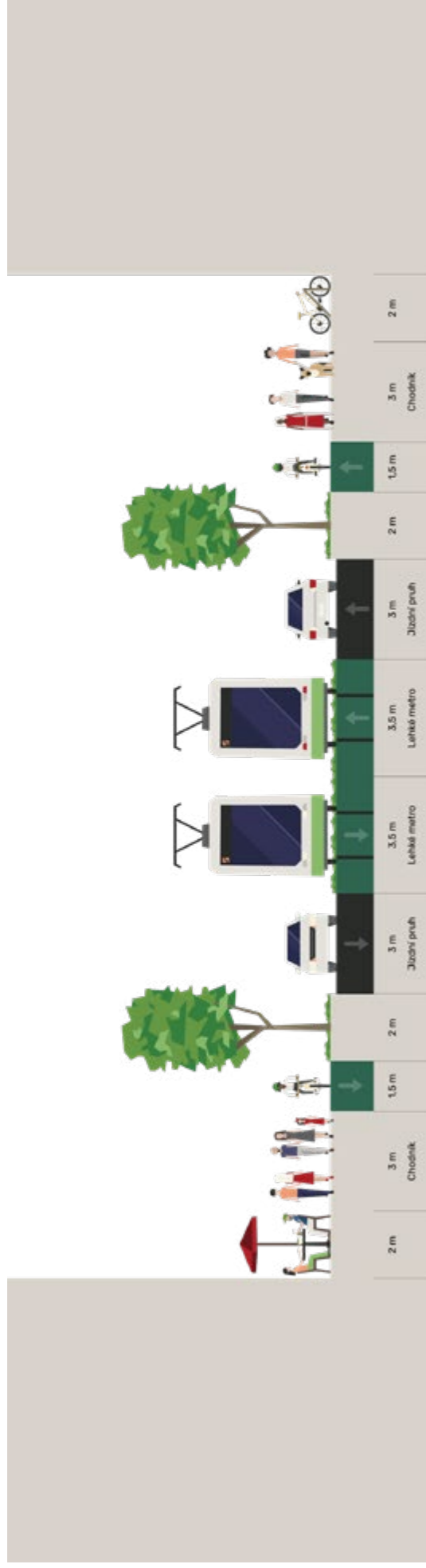
D1 - NÁVRH UL. DRÁŽNÍ



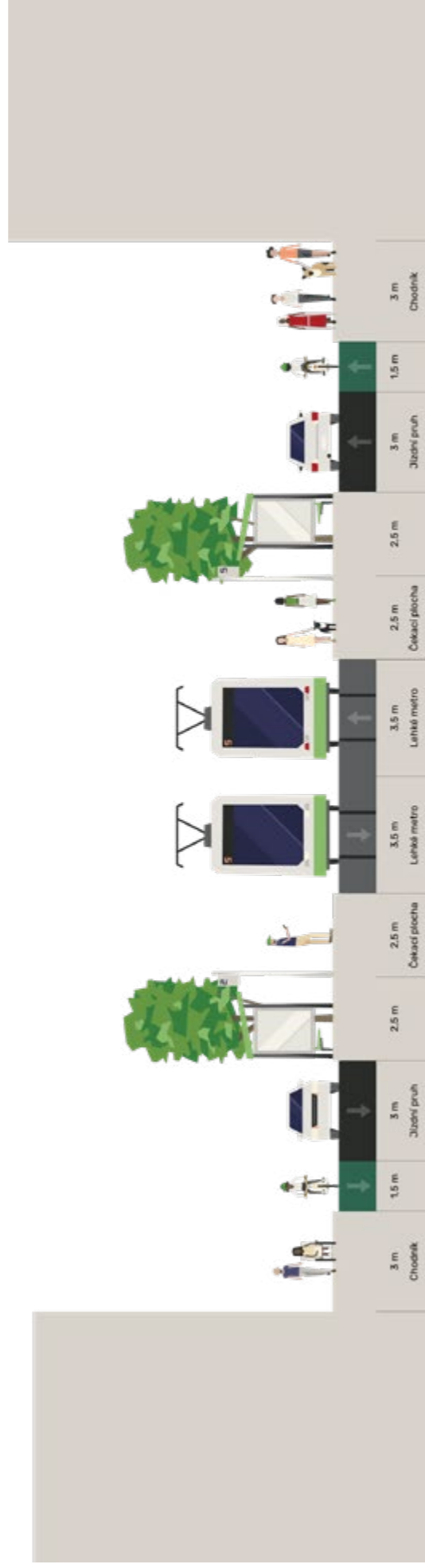
N1 - NÁVRH UL. NÁBŘEŽNÍ



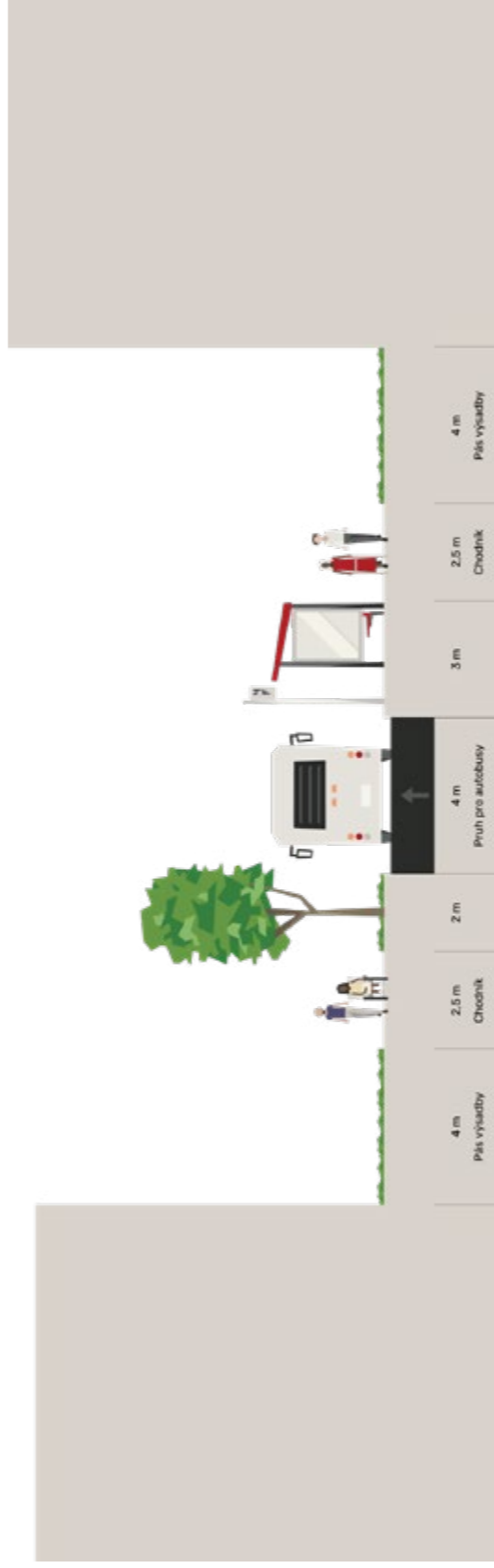
C1 - NÁVRH UL. CVOKAŘSKÁ



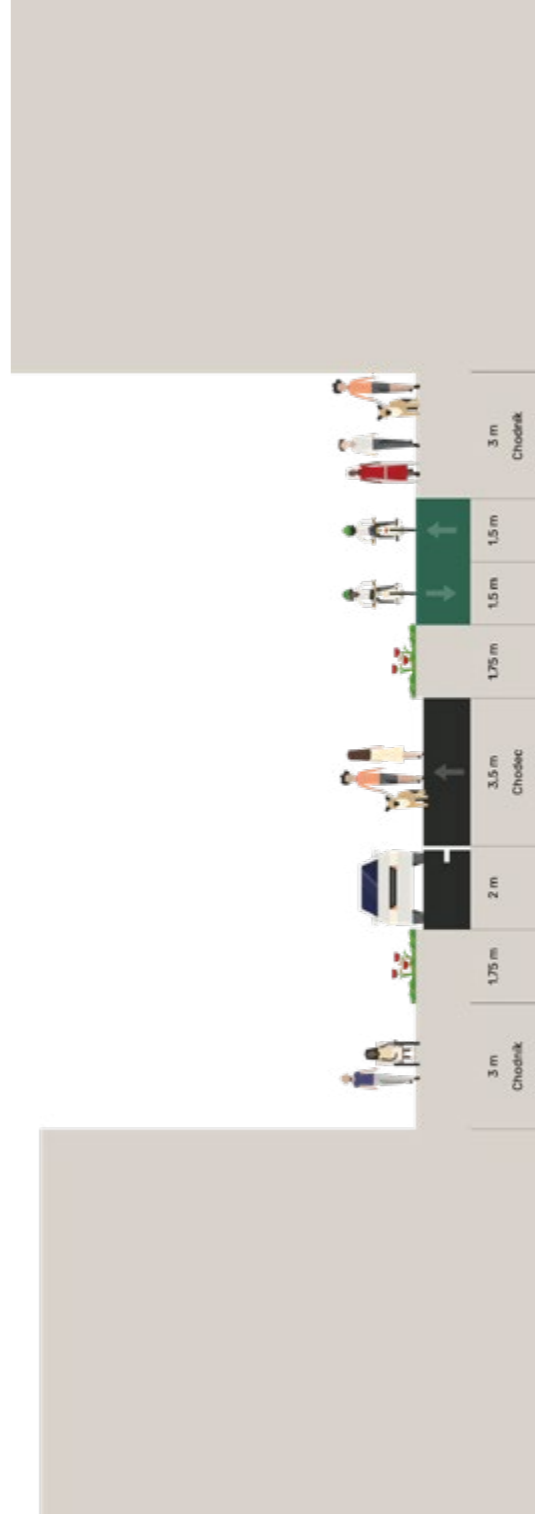
C2 - NÁVRH UL. CVOKAŘSKÁ



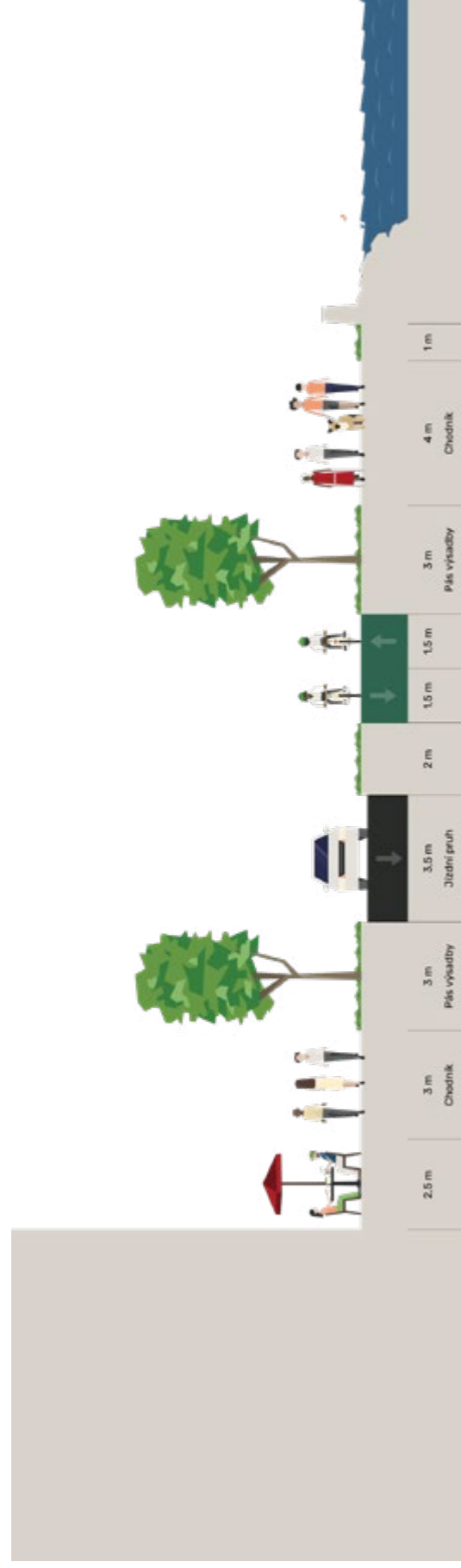
S1 - NÁVRH UL. SENIORNÍ



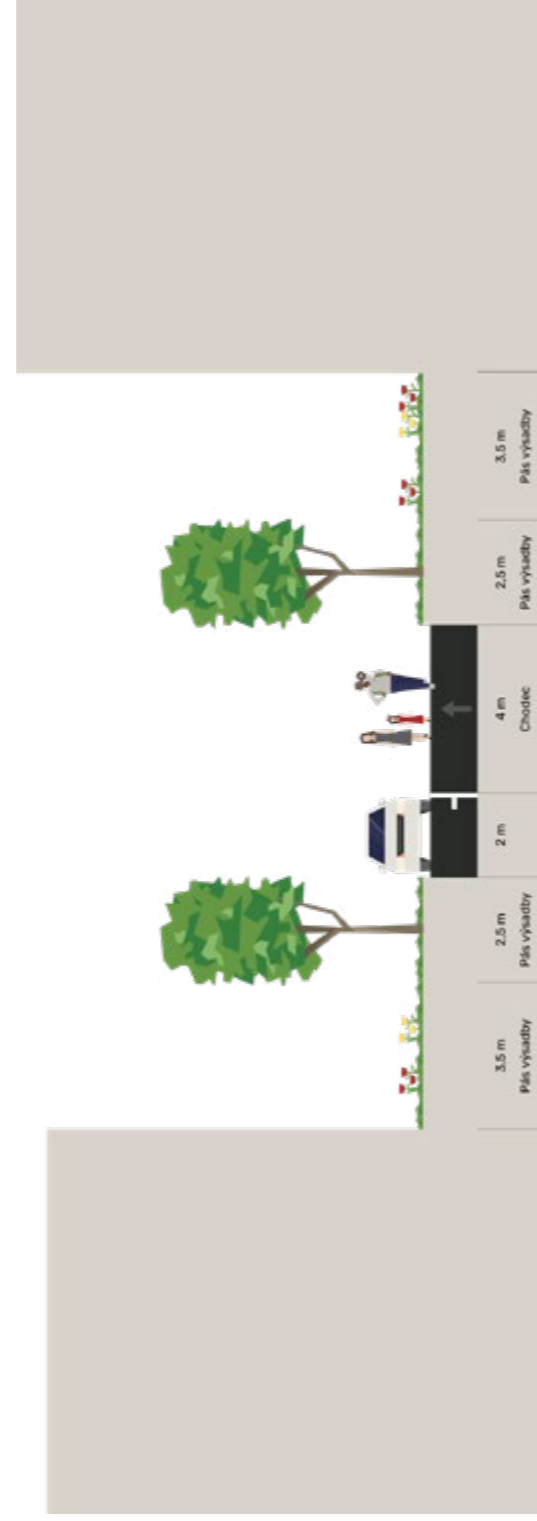
Š1 - NÁVRH UL. ŠKOLNÍ



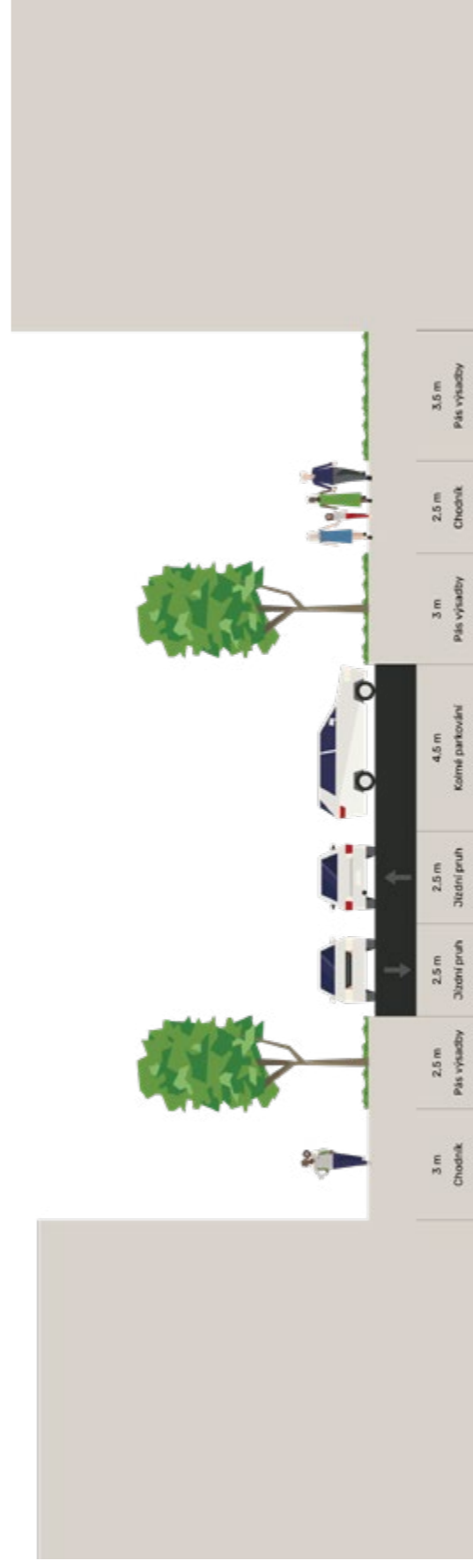
N1 - NÁVRH UL. NÁBŘEŽNÍ



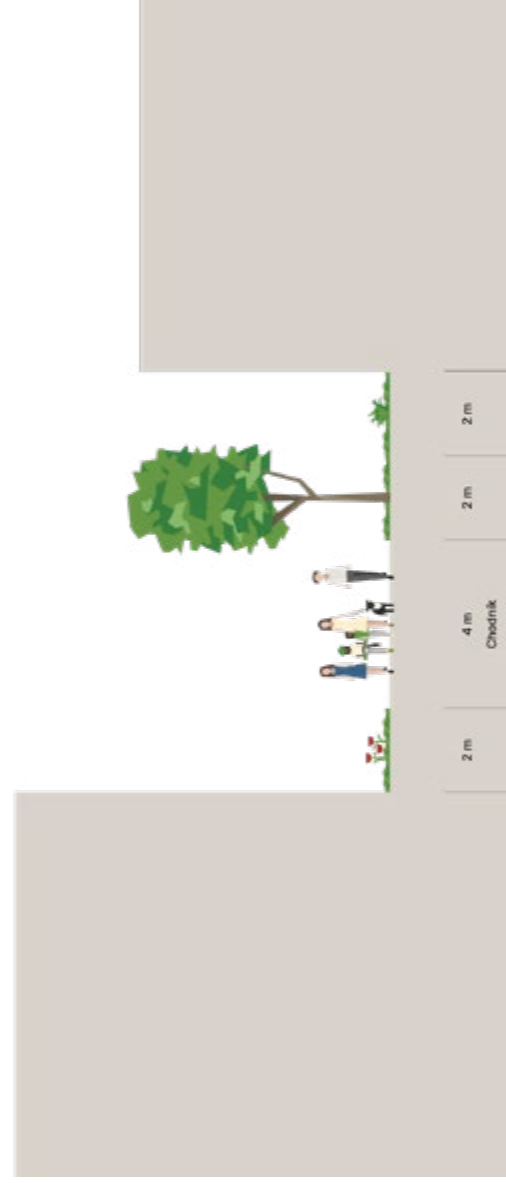
O1 - NÁVRH OBYTNÁ UL.

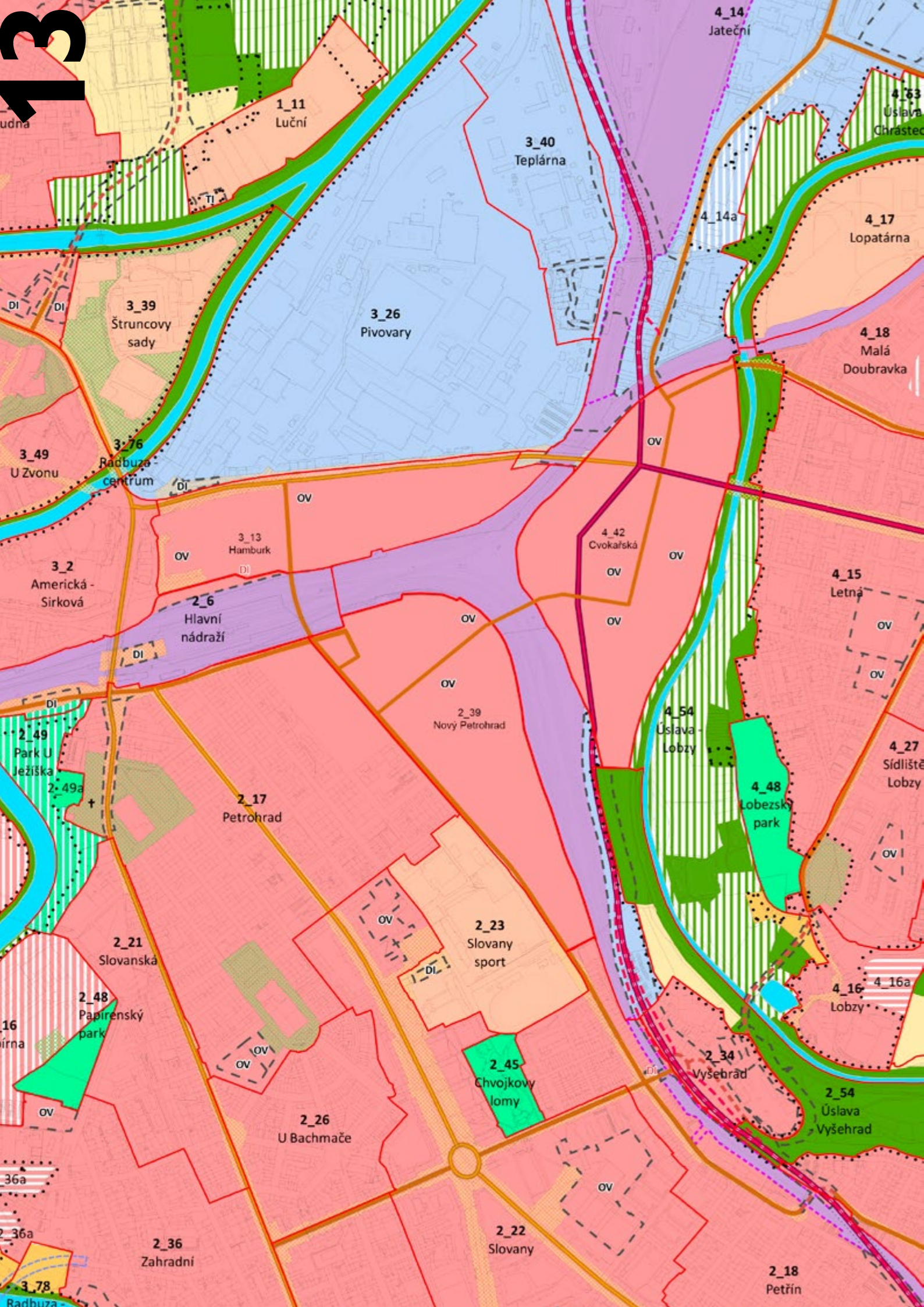


O2 - NÁVRH OBYTNÁ UL.



O3 - NÁVRH OBYTNÁ UL.





Hlavní výkres, Výkres č.2

LEGENDA

A. PLOCHY S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ

<p>plochy stabilizované</p>	<p>plochy zastavitelné</p>	<p>plochy změn</p> <p>plochy přestavbové</p>	<p>změny v krajně</p>	<p>plochy územních rezerv</p>
-----------------------------	----------------------------	--	-----------------------	-------------------------------

- PLOCHY REKREACE
- PLOCHY OBČANSKÉHO VYBAVENÍ
- PLOCHY SMÍŠENÉ OBYTNÉ
- PLOCHY OBCHODU, SLUŽEB A VÝROBY
- PLOCHY VÝROBY A SKLADOVÁNÍ
- PLOCHY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY - ŽELEZNICE
- PLOCHY TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY
- PLOCHY VODNÍ A VODOHOSPODÁŘSKÉ
- PLOCHY ZEMĚLÉSKÉ
- PLOCHY LESNÍ
- PLOCHY PŘÍRODNÍ
- PLOCHY PARKŮ
- PLOCHY TĚŽBY
- PLOCHY SPECIFICKÉ - OBRANA A BEZPEČNOST STÁTU

B. VEŘEJNÁ INFRASTRUKTURA

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

stav	návrh	koridory územních rezerv	
			DÁLNIČE
			RYCHLOSTNÍ KOMUNIKACE (VČETNĚ NAVAZUJÍCÍCH ÚSEKŮ SILNIC I. TRÍDY)
			SĚRNÉ KOMUNIKACE - MĚSTSKÝ OKRUH A JEHO NAPOJENÍ úseky se zvýšeným dopravním komfortem
			SĚRNÉ KOMUNIKACE - MĚSTSKÝ OKRUH A JEHO NAPOJENÍ ostatní úseky
			SĚRNÉ KOMUNIKACE (VČETNĚ NAVAZUJÍCÍCH ÚSEKŮ SILNIC II. A III. TRÍDY) úseky se sníženým dopravním komfortem
			SĚRNÉ KOMUNIKACE (VČETNĚ NAVAZUJÍCÍCH ÚSEKŮ SILNIC II. A III. TRÍDY) ostatní úseky
			KORIDORY PRO ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURU
			KORIDORY PRO POZEMNÍ KOMUNIKACE A TRAMVAJOVÉ TRATĚ
			KORIDORY - REZERVA
			VYMEZENÁ ČÁST PLOCHY URČENÁ PRO DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU
			ŽELEZNICE - TUNEL

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

stav	návrh	plochy územních rezerv	
			VYMEZENÁ ČÁST PLOCHY URČENÁ PRO TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

OBČANSKÉ VYBAVENÍ

stav	návrh	
		VYMEZENÁ ČÁST PLOCHY URČENÁ PRO OBČANSKÉ VYBAVENÍ
		HŘBITOVY

VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

- VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ
- VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ S PŘEVAHOU PARKOVÝCH PLOCH
- PIETNÍ MÍSTA

HRANICE

- ŘEŠENÉ ÚZEMÍ
- ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ
- LOKALITA

ZMĚNA ÚP



Celkem zastavitelné lokality



1 172 500 Plocha celkem

503 400 Plocha stavebních bloků

259 700 Zastavěno celkem
z toho

- 3,7 % Rodinné domy
- 7,1 % Viladomy
- 37,4 % Bytové domy
- 17,6 % Polyfunkční domy
- 17,4 % Nebytové komerční budovy
- 10 % Občanská vybavenost
- 6,7 % Ostatní

1 365 300 HPP celkem
z toho

- 1,8 % Rodinné domy
- 5,6 % Viladomy
- 38,7 % Bytové domy
- 21,9 % Polyfunkční domy
- 21 % Nebytové komerční budovy
- 7,6 % Občanská vybavenost
- 3,5 % Ostatní

626 900 Podlahová plocha bytů

40 200 Odhad počtu obyvatel

340 ob./ha Hustota města

411 700 Podlahová plocha ost.

27 400 Odhad počtu pracovních míst

5 200 Vodní nádrže a toky

428 200 Nezpevněné plochy
z toho

- 12,1 % Krajinná zeleň, lesoparky
- 20,2 % Parkové plochy
- 1,9 % Okrasné záhony
- 12,9 % Dešťové trávníky
- 42,5 % Zahrady a dvory
- 7,3 % Zemědělství
- 1,3 % Dětská hřiště
- 1,9 % Sportoviště

482 300 Zpevněné plochy
z toho

- 4,1 % Náměstí, plochy s vysokými nároky
- 0,4 % Sportoviště
- 31,3 % Komunikace pro motorvá vozidla
- 5,3 % Sdílené a obytné zóny
- 4,3 % Parkovací stání na ulici
- 5 % Tramvajová trať
- 4,5 % Cyklostezky
- 38,5 % Chodníky
- 6,7 % Zahrady a dvory



Hamburk

250 600 Plocha celkem

76 100 Plocha stavebních bloků

57 400 Zastavěno celkem

z toho

0 %	Rodinné domy
1,6 %	Viladomy
15 %	Bytové domy
27,2 %	Polyfunkční domy
37,3 %	Nebytové komerční budovy
9,9 %	Občanská vybavenost
9,1 %	Ostatní

314 300 HPP celkem

z toho

0 %	Rodinné domy
1,1 %	Viladomy
16,5 %	Bytové domy
28,5 %	Polyfunkční domy
43,3 %	Nebytové komerční budovy
5,8 %	Občanská vybavenost
4,9 %	Ostatní

92 400 Podlahová plocha bytů

5 900 Odhad počtu obyvatel

14,7 % Podíl z celého návrhu

235 ob./ha Hustota města

144 500 Podlahová plocha ost.

9 600 Odhad počtu pracovních míst

47,3 % Podíl z celého návrhu

0 Vodní nádrže a toky

56 000 Nezpevněné plochy

z toho

24,5 %	Krajinná zeleň, lesoparky
32,4 %	Parkové plochy
0 %	Okrasné záhony
34,1 %	Dešťové trávníky
6,9 %	Zahrady a dvory
0 %	Zemědělství
2,1 %	Dětská hřiště
0 %	Sportoviště

132 200 Zpevněné plochy

z toho

1,2 %	Náměstí, plochy s vysokými nároky
0 %	Sportoviště
40,1 %	Komunikace pro motorvá vozidla
2,6 %	Sdílené a obytné zóny
3,1 %	Parkovací stání na ulici
8,1 %	Tramvajová trať
2,4 %	Cyklostezky
32,7 %	Chodníky
9,9 %	Zahrady a dvory



Petrohrad

260 700 Plocha celkem

141 300 Plocha stavebních bloků

75 800 Zastavěno celkem

z toho

3,2 % Rodinné domy

1,7 % Viladomy

43,1 % Bytové domy

19,6 % Polyfunkční domy

22,7 % Nebytové komerční budovy

6,8 % Občanská vybavenost

2,8 % Ostatní

415 700 HPP celkem

z toho

1,6 % Rodinné domy

1,8 % Viladomy

42,8 % Bytové domy

20,1 % Polyfunkční domy

25,4 % Nebytové komerční budovy

6,3 % Občanská vybavenost

2 % Ostatní

185 800 Podlahová plocha bytů

11 900 Odhad počtu obyvatel

29,6 % Podíl z celého návrhu

450 ob./ha Hustota města

136 500 Podlahová plocha ost.

5 500 Odhad počtu pracovních míst

26,9 % Podíl z celého návrhu

600 Vodní nádrže a toky

79 300 Nezpevněné plochy

z toho

8 % Krajinná zeleň, lesoparky

28,5 % Parkové plochy

4,4 % Okrasné záhony

11,2 % Dešťové trávníky

44 % Zahrady a dvory

0 % Zemědělství

3,3 % Dětská hřiště

0,7 % Sportoviště

103 200 Zpevněné plochy

z toho

5,9 % Náměstí, plochy s vysokými nároky

1 % Sportoviště

28,3 % Komunikace pro motorová vozidla

4,6 % Sdílené a obytné zóny

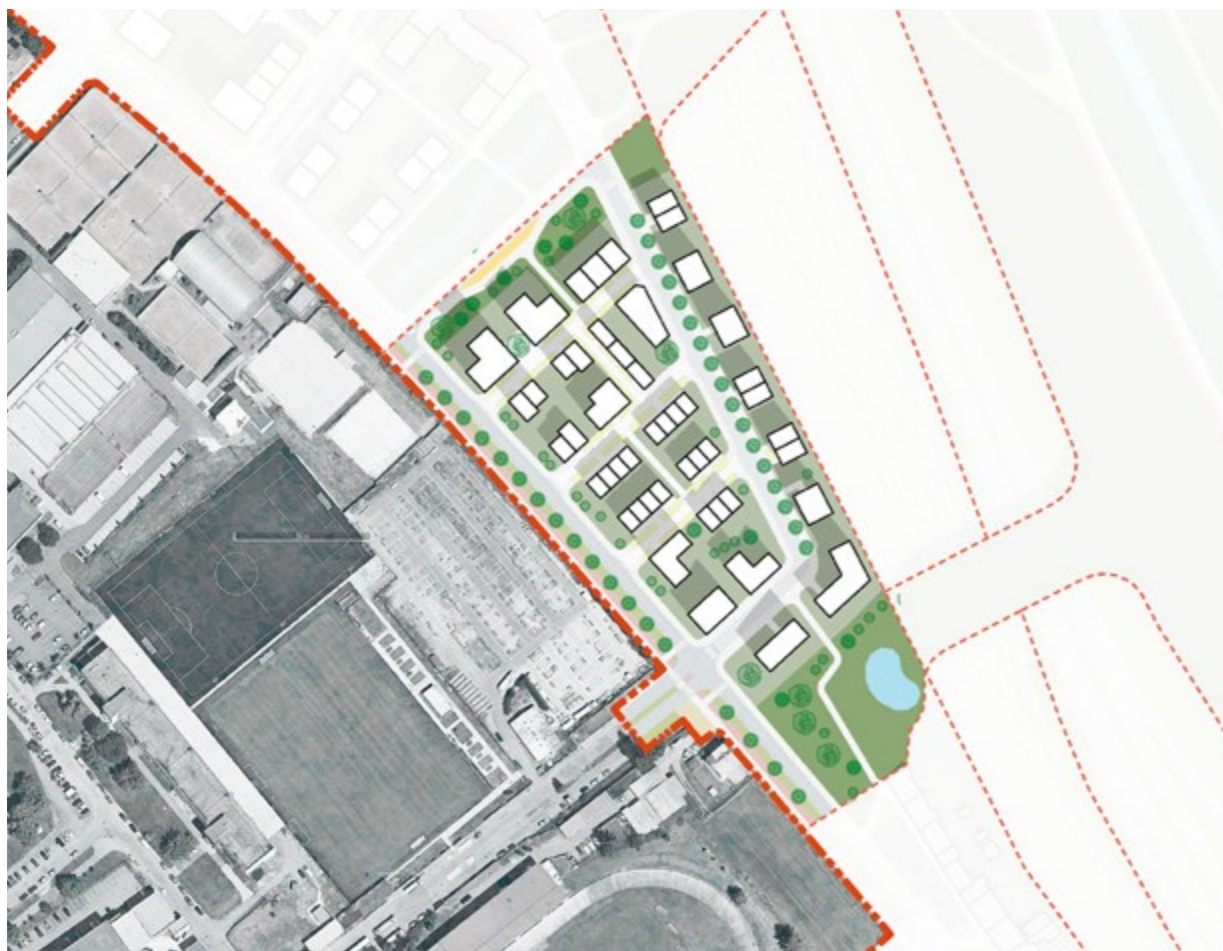
6,8 % Parkovací stání na ulici

6,4 % Tramvajová trať

4,3 % Cyklostezky

42,6 % Chodníky

0 % Zahrady a dvory



Amster

27 200 Plocha celkem

14 600 Plocha stavebních bloků

5 500 Zastavěno celkem

z toho

43 % Rodinné domy

43 % Viladomy

41 % Bytové domy

0 % Polyfunkční domy

0 % Nebytové komerční budovy

0 % Občanská vybavenost

0 % Ostatní

22 400 HPP celkem

z toho

33,1 % Rodinné domy

48,5 % Viladomy

18,4 % Bytové domy

0 % Polyfunkční domy

0 % Nebytové komerční budovy

0 % Občanská vybavenost

0 % Ostatní

17 400 Podlahová plocha bytů

1 100 Odhad počtu obyvatel

2,8 % Podíl z celého návrhu

370 ob./ha Hustota města

400 Podlahová plocha ost.

20 Odhad počtu pracovních míst

0,1 % Podíl z celého návrhu

300 Vodní nádrže a toky

11 700 Nezpevněné plochy

z toho

0 % Krajinná zeleň, lesoparky

9,7 % Parkové plochy

9,6 % Okrasné záhony

5,8 % Dešťové trávniky

74,9 % Zahrady a dvory

0 % Zemědělství

0 % Dětská hřiště

0 % Sportoviště

9 800 Zpevněné plochy

z toho

0 % Náměstí, plochy s vysokými nároky

0 % Sportoviště

36,2 % Komunikace pro motorová vozidla

18,4 % Sdílené a obytné zóny

0 % Parkovací stání na ulici

0 % Tramvajová trať

5,3 % Cyklostezky

40 % Chodníky

0 % Zahrady a dvory



Cvokařská - Sever



178 000 Plocha celkem

79 000 Plocha stavebních bloků

40 800 Zastavěno celkem

z toho

0 %

2,2 %

51 %

23,7 %

9,8 %

13,1 %

0,2 %

Rodinné domy

Viladomy

Bytové domy

Polyfunkční domy

Nebytové komerční budovy

Občanská vybavenost

Ostatní

261 100 HPP celkem

z toho

0 %

1,6 %

46,8 %

31,3 %

10,3 %

10 %

0 %

Rodinné domy

Viladomy

Bytové domy

Polyfunkční domy

Nebytové komerční budovy

Občanská vybavenost

Ostatní

137 700 Podlahová plocha bytů

8 800

22 %

490 ob./ha

67 000 Podlahová plocha ost.

2 700

13,2 %

Odhad počtu obyvatel

Podíl z celého návrhu

Hustota města

Odhad počtu pracovních míst

Podíl z celého návrhu

0 Vodní nádrže a toky

70 500 Nezpevněné plochy

z toho

16 %

30,9 %

0,7 %

9,9 %

42,5 %

0 %

0 %

0 %

z toho

Krajinná zeleň, lesoparky

Parkové plochy

Okrasné záhony

Dešťové trávníky

Zahrady a dvory

Zemědělství

Dětská hřiště

Sportoviště

73 500 Zpevněné plochy

z toho

3,1 %

0 %

25,8 %

5,6 %

2,8 %

5,1 %

5,4 %

52,2 %

0 %

z toho

Náměstí, plochy s vysokými nároky

Sportoviště

Komunikace pro motorová vozidla

Sdílené a obytné zóny

Parkovací stání na ulici

Tramvajová trať

Cyklostezky

Chodníky

Zahrady a dvory

Cvokařská - Jih



132 700 Plocha celkem

74 300 Plocha stavebních bloků

30 400 Zastavěno celkem

z toho

0 %

12,5 %

37,5 %

14,6 %

8,5 %

21,5 %

5,6 %

z toho

Rodinné domy

Viladomy

Bytové domy

Polyfunkční domy

Nebytové komerční budovy

Občanská vybavenost

Ostatní

174 300 HPP celkem

z toho

0 %

11,5 %

39 %

21,3 %

10,3 %

14,3 %

3,6 %

z toho

Rodinné domy

Viladomy

Bytové domy

Polyfunkční domy

Nebytové komerční budovy

Občanská vybavenost

Ostatní

84 800 Podlahová plocha bytů

5 400

13,6 %

400 ob./ha

45 100 Podlahová plocha ost.

1 800

8,9 %

Odhad počtu obyvatel

Podíl z celého návrhu

Hustota města

Odhad počtu pracovních míst

Podíl z celého návrhu

420 Vodní nádrže a toky

60 900 Nezpevněné plochy

z toho

11,6 %

20,9 %

2 %

3,1 %

48,2 %

0 %

1,4 %

12,7 %

z toho

Krajinná zeleň, lesoparky

Parkové plochy

Okrasné záhony

Dešťové trávníky

Zahrady a dvory

Zemědělství

Dětská hřiště

Sportoviště

47 200 Zpevněné plochy

z toho

17,1 %

0 %

15,3 %

12,5 %

3,9 %

2,8 %

12,5 %

35,9 %

0 %

z toho

Náměstí, plochy s vysokými nároky

Sportoviště

Komunikace pro motorová vozidla

Sdílené a obytné zóny

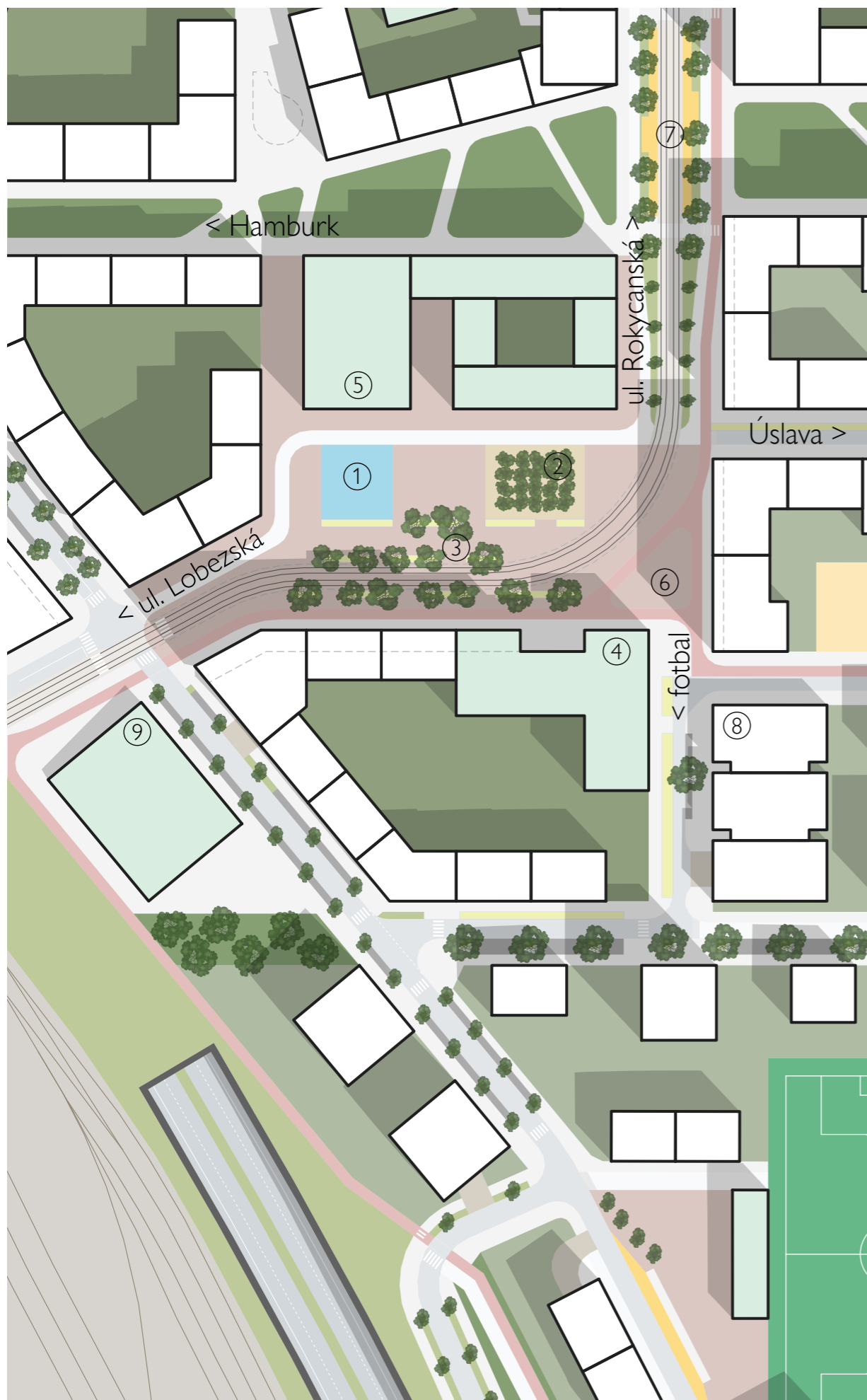
Parkovací stání na ulici

Tramvajová trať

Cyklostezky

Chodníky

Zahrady a dvory



Cvokařské náměstí

Cvokařské náměstí je novým hlavním čtvrtovým náměstím této lokality. Jeho významem ho tak lze přiřadit například ke Karlínskému náměstí v Praze či Jiráskovu náměstí v Plzni.

Náměstí je koncipované formou vynechání půlbloku typické zástavby, kdy je na zbylém místě ponechán prostor pro občanskou vybavenost.

Odpařovací jezírko (1)

V letních měsících mělké jezírko dovolí se ochladit, proběhnout ve vodě, či jen posedět na vyhřátém odpočívadle. V zimních měsících při správném stavebně technickém provedení umožní vytvořit přirozené kluziště.

Pobytový bosket (2)

Většina veřejných prostorů dnes již neumožňuje jen tak posedět s přáteli nad vlastním občerstvením. Veřejný prostor se stal obětí konzumního způsobu života. Bosket před školou však tuto funkci navrátí.

Stromořadí (3)

Ačkoliv už je na náměstí bosket, klimatická změna si již nyní vyžaduje co největší ochlazovací potenciál veřejných prostorů, tím spíše u prostorů jako je náměstí s rozptylovou funkcí, které je ze své podstaty převážně dlážděné. Pod stromořadím lze navíc umístit další mobiliář, který by nebyl typologicky vhodný do bosketu.

Základní škola (4)

V nejméně vytíženém rohu, podlíz „cyklo-uzlu“, s vlastním dvorem a východem do navazující městské krajiny, určená pro danou lokalitu, s kapacitou 3-4 paralelky dle stavebního programu, tj. 900-1200 žáků.

Střední škola (5)

V čele náměstí je umístěná střední škola, která vzhledem k navýšenému počtu obyvatel překračujícímu 30 tis. určitě bude využívána. Navíc se při správném architektonickém provedení dá aula/sál školy využívat i pro potřeby širší veřejnosti mimo dobu výuky.

Cyklo uzel (6)

Na náměstí se v rohu potkávají 3 významné směry cyklostezek, které protínají celé řešené území. V cyklo uzlu tak vzniká prostor pro bezpečné odložení dvoustopých kamarádů.

Zastávka MHD (7)

V blízkosti náměstí je umístěna zastávka veřejné hromadné dopravy (autobus, tramvaj), která slouží celé širší lokalitě. Ačkoliv se její umístění může zdát na první pohled nelogické (vzdálenost cca 130 m od náměstí) je to právě tato pozice, která nejlépe obslouží všechny obyvatele a návštěvníky území, nehlédě a destinaci.

Doprava v klidu (8)

Náměstí je řešeno jako sdílená zóna. Motorizovaná doprava má umožněný pohodlnější objezd po kraji lokality. Obyvatelé parkují v podzemních garážích s přístupem z přilehlých ulic. Návštěvníci náměstí (či např. fotbalu) mohou auto nechat v parkovacím domě.

Sport (9)

Nejenže se v blízkosti náměstí (cca 300 m) nachází fotbalové hřiště, ale již za jeho okrajem najdeme sportovní halu s hřištěm 30x40 m, na kterém tak lze hrát větší část halových sportů

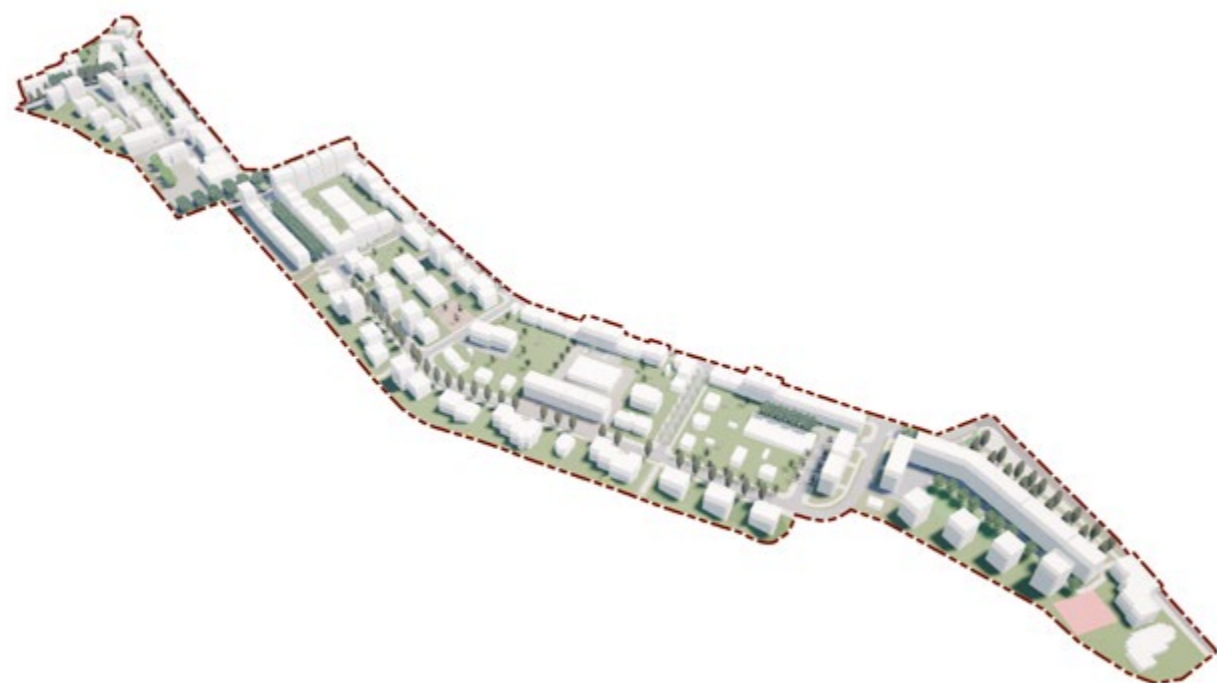


POHLED OD JIHOZÁPADNÍHO VSTUPU

Cvokařské náměstí



V POŘADÍ ZLEVA ZVRCHLU: POHLED OD JIHOZÁPADNÍHO VSTUPU, POHLED OD ZÁPADNÍ HRANY NÁMĚSTÍ, POHLED OD ZÁKLADNÍ ŠKOLY, POHLED OD CYKLO-ZÓNY, POHLED OD SEVEROVÝCHODNÍHO VSTUPU



Letná

177 700 Plocha celkem

89 400 Plocha stavebních bloků

37 100 Zastavěno celkem

z toho

5,9 %

18,9 %

51,8 %

3,2 %

0 %

6,5 %

13,8 %

145 900 HPP celkem

z toho

3,3 %

20 %

61,7 %

2,6 %

0 %

4,2 %

8,2 %

91 200 Podlahová plocha bytů

5 800

14,6 %

330 ob./ha

14 400 Podlahová plocha ost.

600

2,8 %

0 Vodní nádrže a toky

76 000 Nezpevněné plochy

z toho

3,7 %

7 %

0,7 %

17,2 %

70,4 %

0 %

1 %

0 %

64 100 Zpevněné plochy

z toho

1,9 %

1,1 %

39,7 %

6,2 %

7,2 %

2,4 %

2,5 %

39 %

0 %



Lobzy - Vyšehrad

145 600 Plocha celkem

28 700 Plocha stavebních bloků

12 700 Zastavěno celkem

z toho

20,6 % Rodinné domy

19,4 % Viladomy

27,2 % Bytové domy

0 % Polyfunkční domy

0 % Nebytové komerční budovy

6,9 % Občanská vybavenost

25,9 % Ostatní

31 600 HPP celkem

z toho

16,5 % Rodinné domy

6,6 % Viladomy

44 % Bytové domy

0 % Polyfunkční domy

0 % Nebytové komerční budovy

7,5 % Občanská vybavenost

16 % Ostatní

16 700 Podlahová plocha bytů

1 000 Odhad počtu obyvatel

2,7 % Podíl z celého návrhu

70 ob./ha Hustota obydlí

3 600 Podlahová plocha ost.

100 Odhad počtu pracovních míst

0,7 % Podíl z celého návrhu

4 100 Vodní nádrže a toky

73 900 Nezpevněné plochy

z toho

14,3 % Krajinná zeleň, lesoparky

6,7 % Parkové plochy

1,4 % Okrasné záhony

6,2 % Dešťové trávniky

29,1 % Zahrady a dvory

42,3 % Zemědělství

0 % Dětská hřiště

0 % Sportoviště

52 300 Zpevněné plochy

z toho

0,7 % Náměstí, plochy s vysokými nároky

0 % Sportoviště

25,9 % Komunikace pro motorová vozidla

3,3 % Sdílené a obytné zóny

2,4 % Parkovací stání na ulici

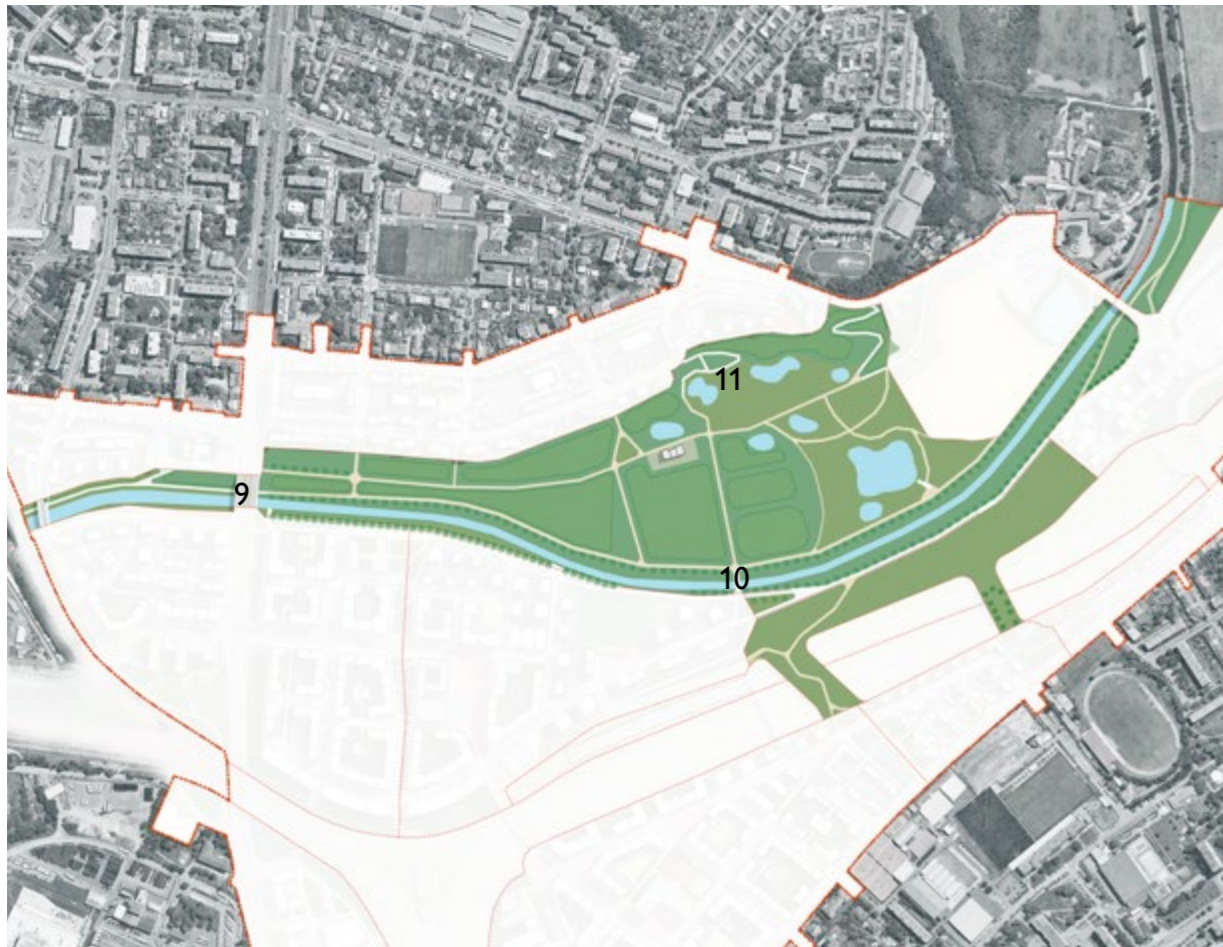
0 % Tramvajová trať

3,5 % Cyklostezky

27,2 % Chodníky

37 % Zahrady a dvory

Parky - Železnice - Obchvat I/20



558 600 Plocha celkem

0 Plocha stavebních bloků

3 300 Zastavěno celkem
z toho

37,2% Rodinné domy
62,8% Ostatní

6 000 HPP celkem

Nová dopravní infrastruktura

Tunely (m)

750 Hloubený železniční (A)
800 Hloubený silniční (B)
100 Ražený silniční (C)
cca 1 000 Hloubené nájezdy / sjezdy (D)

Mosty (m)

cca 600 Silniční přesmyk na severu území (1)
270 Most u nádraží (2)
180 Lávka u nádraží (3)
100 Most Petrohrad - Cvokařská (4)
80 Most Slovany - Úslava (5)
120 Biokoridor Slovany - Úslava (6)
120 Most Vyšehrad - Úslava (7)
cca 250 Mostová okružní křižovatka (8)
80 Most Letná - Cvokařská (9)
30 Lávka přes Úslavu (10)
200 Lávka Letná - Lobežský park (11)

34 500 Vodní nádrže a toky

313 500 Nezpevněné plochy
z toho

57,8% Krajinná zeleň, lesoparky
28,5% Parkové plochy
0% Okrasné záhony
13,1% Dešťové trávniky
0,5% Zahrady a dvory
0% Zemědělství
0% Dětská hřiště
0% Sportoviště

200 700 Zpevněné plochy
z toho

0% Náměstí, plochy s vysokými nároky
0% Sportoviště
17,1% Komunikace pro motorová vozidla
71,2% Sdílené a obytné zóny
0,2% Parkovací stání na ulici
69,5% Železniční tratě a zařízení
0,5% Cyklostezky
10,9% Chodníky
0% Zahrady a dvory



Gravitační index

Gravitační index je klíčovým nástrojem pro pochopení dostupnosti územím, zejména pokud jde o to, jak odstranění fyzických nebo infrastrukturních překážek zvyšuje propojení mezi jednotlivými lokalitami. Na rozdíl od základního měřítka „dostupnosti“, které jednoduše počítá, kolik cílů se nachází v určité vzdálenosti, zohledňuje gravitační index obtížnost dosažení těchto cílů. Tato obtížnost zahrnuje omezení - jako jsou mosty, podchody, okružní trasy nebo omezený přístup -, kterým lidé čelí při pohybu mezi jednotlivými body ve městě.

Gravitační index, který původně vyvinul Hansen v roce 1959, je stále jednou z nejpoužívanějších metod měření dostupnosti. Základní myšlenka je jednoduchá: místa, která jsou snáze dostupná (tj. mají méně nebo menší bariéry), se stávají v rámci městského systému centrálnějšími a dostupnějšími. Gravitační index pro danou lokalitu zohledňuje jak její vzdálenost od jiných lokalit, tak atraktivitu či důležitost těchto cílů. [36]

Ve své analýze jsem vzhledem k nedostatku konkrétnějších měřitek použil jako váhový faktor pro destinace hrubou podlahovou plochu budovy (HPP). Ačkoli není HPP jako váhový faktor dokonalá, slouží jako rozumný ukazatel velikosti budovy a úrovně aktivity, přičemž větší budovy pravděpodobně přitahují více uživatelů.

Matematicky váží gravitační index každý cíl podle jeho HPP a upravuje jej na základě vzdálenosti nebo překážek potřebných k dosažení cíle. Bez zohlednění vzdálenosti se index redukuje na jednoduchý ukazatel dosahu, ale zohlednění cestovních nákladů ukazuje, jak bariéry snižují dostupnost.

Odstraněním bariér - například odpojených tras nebo nepřístupné infrastruktury - se prostorová překážka sníží, čímž se zvýší hodnoty indexu gravitace. To ukazuje, jak zlepšení connectivity přímo zvyšuje dostupnost a vytváří integrovanější městské prostředí.

Stávající stav dostupnosti územím





Změny

Z map je jasně patrné, že rozložení gravitačního potenciálu se mezi stavy „před“ a „po“ výrazně změnilo. Zelené oblasti, které představují nejlepší gravitační potenciál, se mírně zmenšily, což naznačuje malé zmenšení jejich rozsahu. Zároveň se rozšířily žluté oblasti, které označují střední potenciál, což ukazuje na znatelné zlepšení v několika oblastech. Červené oblasti, které představují nejhorší gravitační potenciál, zůstaly stabilní, bez výraznějších změn.

Celkově změny naznačují vyváženější rozložení gravitačního potenciálu v oblasti. Rozšíření žlutých zón poukazuje na zlepšení v oblastech s dříve nižším potenciálem, zatímco mírné snížení zelených zón naznačuje určité kompromisy v oblastech s nejvyšším potenciálem. Mapy ukazují mírný posun směrem k rovnoměrnějšímu rozložení gravitačního potenciálu s menším počtem extrémních rozdílů v oblasti.

Za zmínku stojí fakt, že návrhem neprofitují pouze oblasti přímo v řešeném území, ale i oblasti za jeho hranicí.

Navrhovaný stav prostupnosti územím



1. Klíčová zjištění a poznatky

Projekt odhalil, že řešení bariér v infrastruktuře prostřednictvím progresivních strategií navrhování těchto systémů může významně ovlivnit propojení a obyvatelnost městských prostor. Rozhodnutí zúžit železniční trať z 10 na 4+2 koleje v kombinaci se snížením železniční trati pro umožnění jejího přirozeného překlenutí v rámci minimálních terénních úprav sehrálo zásadní roli při zhodnocování kontinuity města. Tím, že se projekt rozhodl pro několikanásobné překlenutí kolejí, se otevřela dostupnost veřejných prostor za železniční infrastrukturou, což by mělo poskytnout zlepšení mobility a zvýšení sociální integrace napříč rozdělenými městskými částmi.

2. Řešení bariér

Projekt přistupoval k bariérám především z jejich fyzické stránky. Přeměnou bývalého náspu, který kdysi působil jako pevný předěl mezi jednotlivými čtvrtěmi, na spojovací prvek infrastruktury, návrh prolamuje fyzické bariéry a zároveň podporuje sociální soudržnost. Reorganizace systému městských obchvatů a bulvárů přispěla k lepší plynulosti dopravy a zvýšení její dostupnosti. Díky městskému okruhu plánovanému v souladu s vlakovou tratí projekt ukazuje, jak lze integrovat dopravní infrastrukturu, aniž by se v městské struktuře vytvářely ostré separace. Toto strategické přeskupení městských prvků pomáhá smazat hranice mezi dříve oddělenými oblastmi a zlepšuje celkové propojení a dostupnost.

3. Rekultivace průmyslových zón

Kromě řešení problémů, které představují železniční tratě a dopravní infrastruktura, se projekt zabýval problémem nedostatečně využitých výrobních zón ve městě. Odstraněním urbanisticky zcela nevhodných a zastaralých průmyslových zón a rekultivací těchto pozemků pro obytnou a smíšenou zástavbu jsme vytvořili významnou příležitost pro zahuštění města v těsné blízkosti centra. Odstraněním těchto bariér, a to jak infrastrukturních, tak průmyslových, se otevřely rozsáhlé plochy uvnitř města, čímž vznikl prostor pro přibližně 30 000 nových obyvatel.

Tento přístup je mnohem udržitelnější a efektivnější než rozšiřování městské zástavby na okrajové zelené plochy. [34]

Tím, že se projekt zaměřuje na regeneraci měst a rekultivaci území uvnitř města, zabraňuje dalšímu rozrůstání města, zachovává přírodní krajinu na okraji města a zvyšuje kvalitu života budoucích obyvatel. Nově vytvořené městské prostory podporují užší propojení mezi jednotlivými čtvrtěmi a nabízejí lepší dostupnost služeb, pracovních míst a občanské vybavenosti, čímž posilují městské jádro.

3. Výzvy a omezení

Navzdory přínosům návrhu se projekt setkal s několika problémy, zejména při vyvažování technických a estetických požadavků. Omezení spočívající ve sklonu pro vlakové koleje omezovalo flexibilitu způsobu začlenění železnice do městské krajiny. Krom toho, samotná absence dostupnosti a znalosti progresivního softwaru pro plánování dopravní infrastruktury sehrála emalou roli ve kvalitě výstupu. Také, ačkoli řešení přineslo patrné výhody, představovalo výzvu při zachování dostatečné vizuální harmonie a začlenění zeleně podél stavby. Existovaly také praktické kompromisy, pokud jde o zmírnění hluku formou bariérové zástavby a (v rámci Plzně) experimentální umístění zástavby nad hloubený silniční tunel, což by vyžadovalo další technické úvahy v navazujících projektech. Tato omezení ukazují na složitost urbanistických projektů, kde je třeba vyvážit více požadavků.

4. Širší důsledky

Řešení vyvinutá v tomto projektu mají širší význam pro města, která čelí podobným problémům v oblasti infrastruktury. Městské regiony, které se potýkají s rozsáhlými dopravními systémy protínajícími jádra měst, se mohou poučit z tohoto přístupu kombinujícího efektivitu dopravy s vytvářením veřejného prostoru. Zejména pro evropská města, která se potýkají se stárnoucími železničními náspy a potřebou lepšího sociálního propojení, může být zahloubení nebo i například zvýšení železniční infrastruktury slibným modelem. Tato návrhová strategie nejen řeší okamžité dopravní problémy, ale umožňuje také dlouhodobou regeneraci měst a zlepšení kvality života díky integraci zelených ploch, pěších tras a multifunkčních veřejných prostor. Tento koncept by mohl sloužit jako cenný precedens pro budoucí vývoj v Česku.

1. Zopakování hlavního cíle

Hlavním cílem tohoto projektu bylo prozkoumat, jak by se koncept „prolomení bariér“ mohl uplatnit při navrhování měst a plánování infrastruktury, zejména při řešení rozdělení způsobeného rozsáhlými dopravními systémy. Cílem projektu bylo prostřednictvím práce s těmito systémy v území a zlepšením pěší a automobilové konektivity ukázat, jak může promyšlený urbanistický návrh přeměnit bariéry v příležitosti.

2. Klíčové přínosy

Nejvýznamnější přínos projektu spočívá v jeho schopnosti snížit infrastrukturní stopu a zároveň maximalizovat městský prostor. Snížením počtu vlakových kolejí a jejich zahloubením návrh nejen zvýšil efektivitu dopravy, ale také uvolnil půdorysnou rovinu pro veřejné využití. Integrace městského okruhu do podzemí přidala novou úroveň pohybu, čímž se zvýšila mobilita a dostupnost nejen řešeného území. Tento návrh je příkladem toho, jak prolomení bariér prostřednictvím infrastruktury může mít vlnový efekt na sociální, ekonomické a environmentální aspekty města.

3. Dopad na město

Projekt měl přímý dopad na městské prostředí tím, že proměnil segregované, nedostatečně využívané prostory v živé oblasti pro veřejný život. Nová spojení mezi čtvrtěmi umožnila rozvoj zelených koridorů a veřejných prostranství. Tím, že projekt poprvé propojil oblasti, které byly dříve rozděleny, a měly zůstat rozděleny, podpořil soudržnější městskou strukturu a nabídl obyvatelům snadnější přístup ke službám, rekreačním prostorům i k sobě navzájem. Tato strategická integrace infrastruktury a městských prostor zvyšuje obyvatelnost a identitu města.

4. Perspektivy do budoucna

Při pohledu do budoucna existují příležitosti, jak na tento projekt navázat integrací technologií inteligentního města a dalším posílením multifunkčnosti veřejných prostranství. Kromě toho by aplikace těchto principů v jiných městských kontextech, a to jak v České republice, tak v zahraničí, mohla podnítit podobné projekty zaměřené na odbourávání dlouhodobých městských bariér.

Projekt slouží jako prototyp pro budoucí rozvoj, kde infrastruktura neplní pouze svou primární dopravní funkci, ale funguje také jako klíčový prvek při vytváření živého, inkluzivního a udržitelného městského prostředí.

[1]

Anne Barber, Dagmar Haase, Manuel Wolff,

Permeability of the city – Physical barriers of and in urban green spaces in the city of Halle, Germany,

2021

Ecological Indicators, Volume 125

Citováno: 02.07.2024

[Online]. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.ecolind.2021.107555>.

Abstract: Urban green spaces (UGS) provide important ecosystem services in cities as they support human health and wellbeing with fresh and cool air, beauty and space for physical activities. To benefit from the positive effects, citizens need access to UGS. Multi-layered barriers can restrict accessibility to green–blue infrastructure (GBI) and accompanying benefits. This study aims to quantify and visualize physical barriers to public and semi-public UGS in the city of Halle, Germany, focusing on three spatial dimensions regarding UGS. For each dimension, three indicator classes are defined as proxies for varying aspects of accessibility: inside, boundary, and outside. A barrier index was calculated for all public and semi-public UGS of the city that cumulated the ratings of each indicator class. The aggregation of all ratings for all three dimensions creates a final barrier index that illustrates all physical barriers of, to and within UGS. We can show to which degree UGS accessibility might be restricted in Halle. As the results show, inside barriers exhibit the highest barrier index indicating that accessibility is most restricted on this dimension of UGS throughout the city. Comparatively low barrier indices in the inner city indicate the best accessibility to UGS in the five districts. Moreover, semi-public UGS like gardens or cemeteries show higher levels of physical barriers than public ones. Linking the barrier index to current urban planning and examining how the indicators defined in this study are addressed in planning documents concerning the improvement of accessibility can be a useful tool for spatially identifying potential planning measures that can reduce physical UGS barriers.

[2]

Job van Eldijk, Jorge Gil, Lars Marcus

Disentangling barrier effects of transport infrastructure: synthesising research for the practice of impact assessment

2022

European Transport Research Review, Volume 14

Citováno: 02.07.2024

[Online]. Dostupné z: <https://doi.org/10.1186/s12544-021-00517-y>

Abstract: Transport infrastructure such as railways, motorways and arterial roads increases regional accessibility for motorised transport but simultaneously can create barriers in local street networks that can decrease accessibility for pedestrians and cyclists. Although several tools for an objective assessment of these barrier effects have been developed, their use in practice is limited; impact assessments are instead based on subjective descriptions. This article reviews the literature on barrier effects of the last 60 years and aims to offer guidance for the use of objective methods of assessment of barrier effects. The first contribution is a conceptual model for the barrier effects of transport infrastructure and their determinants. The second contribution is an overview of tools for the assessment of barrier effects. We conclude that a multi-disciplinary approach is required, supported by the conceptual model and the overview of assessment tools. Investments in transport infrastructure can then be based on broader decision support involving not only the benefits of increasing regional accessibility but also the cost of reducing local accessibility.

[3]

Job van Eldijk, Jorge Gil, Natalia Kuska, Rashmita Sisinty Patro,

Missing links – Quantifying barrier effects of transport infrastructure on local accessibility,

2020

Transportation Research Part D: Transport and Environment, Volume 85

Citováno: 02.07.2024

[Online]. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102410>.

Abstract: Transport infrastructure can create efficient connections in traffic systems, yet it can also create barriers to movement on a local scale. In transport infrastructure projects there is a need for methods to quantify these barrier effects – also called severance – to assess their impacts on social inclusion, health and viability of businesses. This paper proposes four local accessibility indicators to measure direct barrier effects: Travel time, Choice, Catchment and Service efficiency. The indicators are tested in a case study where the consequences of placing a motorway and a railway in tunnels are assessed. The results show how local accessibility is affected in non-linear patterns. The paper contributes to accessibility literature by introducing direct barrier effects as an applied case of local accessibility, and demonstrates the potential of those indicators to quantify barrier effects. Finally, it offers accessibility as a theoretical framework for further developing theories on barrier effects.

[4]

Divya Kasarabada

Urban Leftovers - Identifying and Harnessing their potential for the Agenda 2030 in Malmö

2020

Malmö universitet/Kultur och samhälle , 2020

Citováno: 02.07.2024

[Online]. Dostupné z: <https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:mau:diva-23876>

Abstract: The planning of cities and transformation of social, political and economic structures have resulted in open spaces of two types. First, the type of open space that is planned and designed and the second type, that is undesigned. These undesigned open spaces are referred to as leftover spaces. They are unused roof tops, or space under a flyover that is vacant, or spaces behind a building that are unattractive or a parking lot that is empty on weekends. Their nature, appearance and qualities vary from context to context. Some cities are recognizing the untapped potential of these spaces and are working towards revitalizing them. The narrative of a city can change when these spaces are incorporated into the urban fabric of the city. Malmö, as a city with so much industrial history and one in the forefront of sustainable development, is also home to many leftover spaces. These spaces could be a test ground for working towards the Sustainable Development Goals (SDGs). Leftover spaces are also already being recognized for different needs such as temporary uses, artworks, tactical urbanism, environmental design. This thesis maps the types of leftover spaces in the city using different methods and suggests a typology of spaces for the city. Case study examples from Scandinavia and strategies that were inferred from them form the basis of linking these spaces to the SDGs. These leftover spaces are not 'seen' by the city and pose various challenges such as ownership, funding and the building traditions of Sweden. This discussion will put Malmö, Sweden and broadly Scandinavia among the other studies done on the realm of leftover spaces.

[5]

GeeksforGeeks.

Binning in Data Mining - GeeksforGeeks

2024

Citováno: 26.06.2024

[Online]. Dostupné z: <https://www.geeksforgeeks.org/binning-in-data-mining/>

[6]

Český statistický úřad.

Databáze demografických údajů za obce ČR | Statistika

2024

Citováno: 26.06.2024

[Online]. Dostupné z: <https://csu.gov.cz/databaze-demografickych-udaju-za-obce-cr>

[7]

Vorel, J., et al.

Hodnocení rozvojového potenciálu - ArcGIS Web Application

2024

Citováno: 26.06.2024

[Online]. Dostupné z: <https://potencial.risy.cz/orp/index.html>

[8]

Oživení.cz.

Žebříčky měst 2023 | Transparentní Česko

2024

Citováno: 26.06.2024

[Online]. Dostupné z: <https://www.transparentni-cesko.cz/cs/zebricky-mest/>

[9]

Otevřená společnost, o.p.s.

MAPAKRIMINALITY.CZ

2024

Citováno: 26.06.2024

[Online]. Dostupné z: <https://www.mapakriminality.cz/#tabulky>

[10]

Adamcová, P. and Kropáček, J.

Žebříček zmapoval, jak se žije v českých městech. Na

posledním místě došlo ke změně | Aktuálně.cz

2024

Citováno: 26.06.2024

[Online]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/index-kvality-zivota-v-ceskych-mestech-v-roce-2023/>

[11]

Obce v datech, s.r.o.

Jsmo datovým partnerem českých obcí - Obce v datech

2024

Citováno: 26.06.2024

[Online]. Dostupné z: <https://www.obcevedatech.cz/>

[12]

CzechInvest.

Seznam brownfieldů | Národní databáze brownfieldů

2024

Citováno: 26.06.2024

[Online]. Dostupné z: <https://brownfieldy-dotace.czechinvest.org/Aplikace/bf-public-x.nsf/bfjs.xsp>

[13]

Hudeček, et al.

Hustota a ekonomika města

2018

Citováno: 26.06.2024

[Online]. Dostupné z: https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e-3b8a53d337518d988763f8d/hustota-a-ekonomika-mesta-2018.pdf

[14]

Česká centrála cestovního ruchu - CzechTourism.

Homepage – Kudy z nudy

2024

Citováno: 26.06.2024

[Online]. Dostupné z: <https://www.kudyznudy.cz/>

[15]

Register, R.

Ecocities: Building Cities in Balance with Nature

2002

Berkeley Hills Books

Citováno: 06.06.2024

[Online]. Dostupné z: [https://books.google.cz/books?id=xm\]PAAAAAA](https://books.google.cz/books?id=xm]PAAAAAA)

[16]

McDonough, William and Braungart, Michael.

Cradle to Cradle: Remaking the Way We Make Things

2010

Farrar, Straus and Giroux

Citováno: 06.06.2024

[Online]. Dostupné z: <https://books.google.cz/books?id=KFX5RprPGQ0C>

[17]

Matan, A. and Newman, P.

People Cities: The Life and Legacy of Jan Gehl

2016

Island Press

Citováno: 06.06.2024

[Online]. Dostupné z: <https://books.google.cz/books?id=nYM1DQAAQBA>

[18]

Gehl, J. and Svarre, B.

How to Study Public Life

2013

Island Press/Center for Resource Economics

Citováno: 06.06.2024

[Online]. Dostupné z: <https://books.google.cz/books?id=9iIGswEACAAJ>

[19]

Lynch, K.

The Image of the City

1964

MIT Press

Citováno: 26.06.2024

[Online]. Dostupné z: https://books.google.cz/books?id=_phRPWwSpAgC

[20]

Mumford, L.

The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects

1961

Harcourt, Brace & World

Citováno: 26.06.2024

[Online]. Dostupné z: <https://books.google.cz/books?id=q0NNgjY03DKC>

[21]

Jacobs, J.

The Death and Life of Great American Cities

2016

Knopf Doubleday Publishing Group

Citováno: 26.06.2024

[Online]. Dostupné z: <https://books.google.cz/books?id=pauDAAAQBAJ>

[22]

Rossi, A. and Eisenman, P.

The Architecture of the City

1984

MIT Press

Citováno: 26.06.2024

[Online]. Dostupné z: <https://books.google.cz/books?id=9GlrP7EQ0Y8C>

[23]

Gehl, J. and Koch, J.

Life Between Buildings: Using Public Space

2006

Danish Architectural Press

Citováno: 06.06.2024

[Online]. Dostupné z: <https://books.google.cz/books?id=K98JAQAAMAAJ>

[24]

Harvey, D.

Social Justice and the City

2009

University of Georgia Press

Citováno: 26.06.2024

[Online]. Dostupné z: <https://books.google.cz/books?id=GJMFBAAAQBAJ>

[25]

Newman, O.

Defensible Space; Crime Prevention Through Urban Design

1972

Macmillan

Citováno: 26.06.2024

[Online]. Dostupné z: <https://books.google.cz/books?id=ZXVPAAAAMAAJ>

[26]

Alexander, C., Ishikawa, S., and Silverstein, M.

A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction

1977

OUP USA

Citováno: 26.06.2024

[Online]. Dostupné z: <https://books.google.cz/books?id=hwAHmktpk5IC>

[27]

Fleischmann, M., Feliciotti, A., & Kerr, W.R.

Evolution of Urban Patterns: Urban Morphology as an Open Reproducible Data Science

2021

Geographical Analysis

Citováno: 10.11.2024

[Online]. Dostupné z: <https://doi.org/10.1111/gean.12273>

[28]

National Recreation and Park Association

Park Metrics and Agency Performance Review 2024

2024

National Recreation and Park Association

Citováno: 10.11.2024

[Online]. Dostupné z: <https://www.nrpa.org/publications-research/research-papers/agency-performance-review/>

[29]

American Planning Association

Planning and Urban Design Standards

2nd ed.

2006

John Wiley & Sons

Citováno: 10.11.2024

[Online]. Dostupné z:

<https://www.wiley.com/en-us/Planning+and+Urban+Design+Standards%2C+2nd+Edition-p-9780471475811>

[30]

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy /

Pražská developerská společnost, p. o.

Směrnice pro vytvoření zadání investora pro městskou bytovou výstavbu hl. m. Prahy

04/2021

Citováno: 10.11.2024

[Online]. Dostupné z: www.iprpraha.cz/srm/zadaniinvestora

[31]

Základní školy: Manuál pro zadávání projektů veřejných budov

2022

Pražská developerská společnost p. o.

Citováno: 10.11.2024

ISBN 978-80-01-07036-9

[32]

Koucký, R.

Metropolitní plán: Kapesní atlas

2018

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy

Citováno: 10.11.2024

[33]

Český úřad zeměměřičský a katastrální

Nahlížení do katastru nemovitostí

2024

Citováno: 18.12.2024

[Online]. Dostupné z: <https://sgi-nahlizenidokn.cuzk.gov.cz/marushka/>

[34]

Tosics I.

Growing cities: How to Expand in a Sustainable and Integrated way?

2024

Citováno: 07.12.2024

[Online]. Dostupné z: <https://urbact.eu/articles/growing-cities-how-expand-sustainable-and-integrated-way>

[35]

Divišová K.

Stručná architektonická historie Plzně

2024

Citováno: 27.12.2024

[Fyzický], Nepublikovaný rukopis, repozitář autora

[36]

Sevtsuk A., Mekonnen M.

Urban network analysis, A new toolbox for ArcGIS

2012

Revue internationale de géomatique – n° 2/2012, 287-305

Citováno: 09.01.2025

[Online]. Dostupné z: https://www.sutd.edu.sg/cmsresource/ldc/papers/2012_Urban_Network_Analysis_A%20New%20Toolbox_for_ArcGIS.pdf

Obrázky:

[O1]

https://as1.ftcdn.net/v2/img/02/43/06/34/1000_F_243063440_XLKDjQVRSWjXH3XXUGSLD9UHIFPGBGQYJPG

[O2]

https://jfe-kenzai.co.jp/sbp-data/media/2023/05/PRODU-CTS-04-02SPORTS-PARK-01HIGH-LENGTH_MAIN02.JPG

[O3]

https://img.freepik.com/premium-photo/bus-stop-picturesque-location-mountain-view-old-bus-stop_537001-1545.jpg

[O4]

https://miro.medium.com/v2/resize:fit:3200/1*x7ZZGFDRSMFN_BNYNHLSZAJPEG

[O5]

https://naacto.org/wp-content/uploads/2013/07/USDG-CHAPTER_INTERSECTION-DESIGN-ELEMENTS_1060X360_MINORINTERSECTION_NYCDOT-960X326.JPG

[O6]

<https://media.post.rvohealth.io/wp-content/uploads/sites/3/2022/08/OCTOGENARIAN-GRANDSON-WALK-STEP5-THUMB-732X549.JPG>

[O7]

https://www.planetizen.com/files/images/shutterstock_1047875437.jpg

[O8]

<https://www.eventbrite.co.uk/blog/wp-content/uploads/2022/06/DALKEYBOOKFEST2017WEEKEND-419.JPG>

[O9]

AUTOR: LYNX1211 – VLASTNÍ DÍLO, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=62576651>

[O10]

BORÓWSKA-STEFAŃSKA, MARTA, MAXIM A. DULEBENETS, PIOTR KONECZNY, MICHAŁ KOWALSKI, EDYTA MASIEREK, FILIP TUROBOŚ, AND SZYMON WIŚNIEWSKI. 2024. „CHANGES TO THE TRANSPORT BEHAVIOUR OF INHABITANTS OF A LARGE CITY DUE THE PANDEMIC” SUSTAINABILITY 16, NO. 6: 2568. <https://doi.org/10.3390/SU16062568>

[O11]

<https://www.reddit.com/media?url=https%3A%2F%2Fpreview.reddit.it%2Fwhats-the-only-thing-worse-than-a-stroad-a-strigh-way-this-vo-u9ZSZGF91Y1B1.JPG%3Fwidth%3D1080%26crop%3Dsmart%26auto%3Dwebp%26s%3D-47CB0834809E79D26EEBB4E365F20F0E36370825>

[O12-O14]

BERNARD, JOSEF AND ŠIMON, MARTIN.

VNITŘNÍ PERIFERIE V ČESKU: MULTIDIMENZIONALITA SOCIÁLNÍHO VYLOUČENÍ VE VENKOVSKÝCH OBLASTECH

2017

SOCIOLOGICKÝ ČASOPIS / CZECH SOCIOLOGICAL REVIEW, 53 (1): 3-28

CITOVÁNO: 26.06.2024

[ONLINE]. DOSTUPNÉ Z: [HTTP://SREVIEW.SOC.CAS.CZ/UPLOADS/A9B9E85F53A662930BC8D33D176437FF5BCA786_17-1-02BERNARD18.INDD.PDF](http://sreview.soc.cas.cz/uploads/A9B9E85F53A662930BC8D33D176437FF5BCA786_17-1-02BERNARD18.INDD.PDF)

[O15]

<https://www.scaler.com/topics/images/example-of-binning-continuous-data.webp>

[O16]

https://miro.medium.com/v2/resize:fit:1400/format:webp/0*vHMVUWRA_YF95FWY.PNG

[O17]

<https://www.researchgate.net/publication/363865298/figure/fig/4/AS:11431281086763543@1664287332321/COMPARISON-BETWEEN-WEIGHTED-SAMPLING-AND-UNWEIGHTED-SAMPLING-A-HISTOGRAM-OF-THE-PPM>

[O18]

AUTOR: DELASOTO – VLASTNÍ DÍLO, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=82096921>

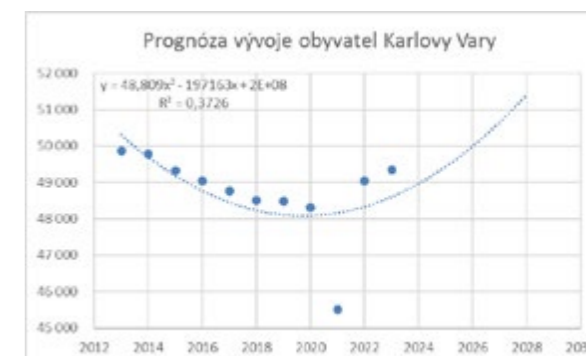
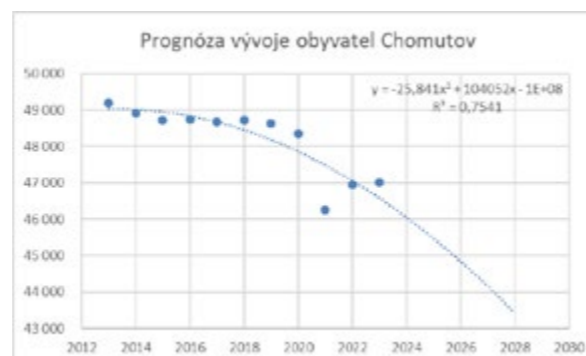
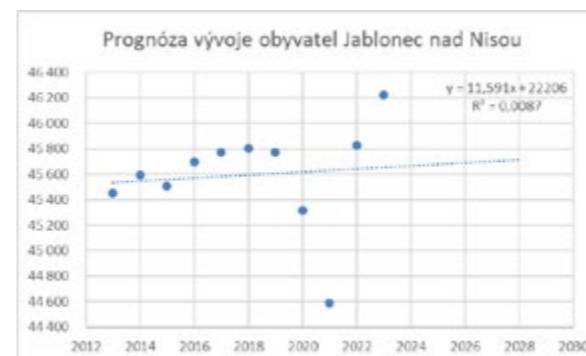
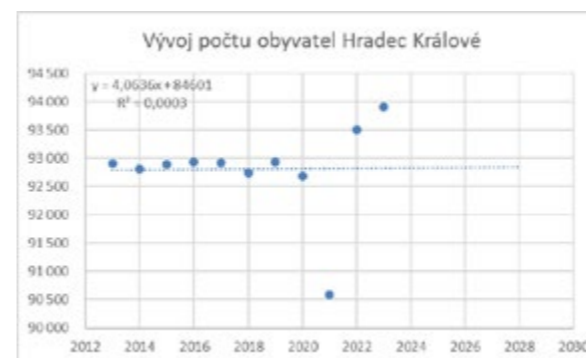
[O19]

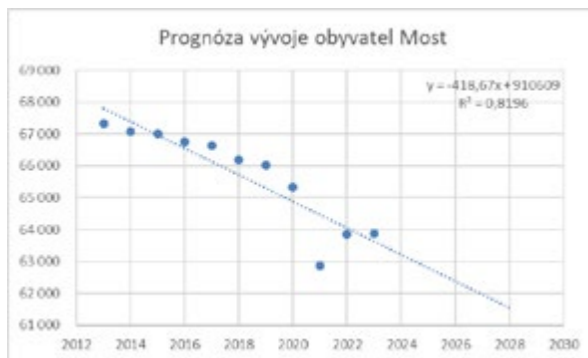
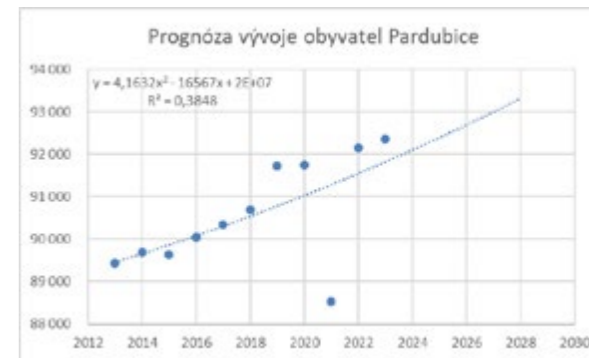
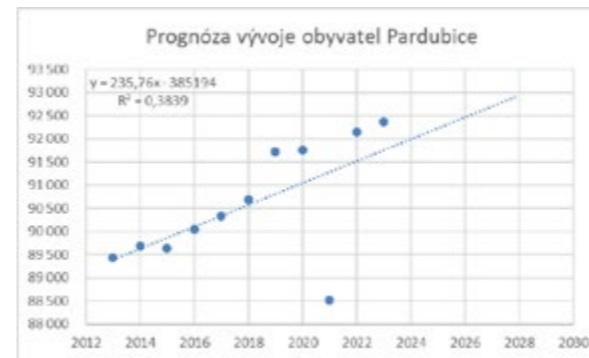
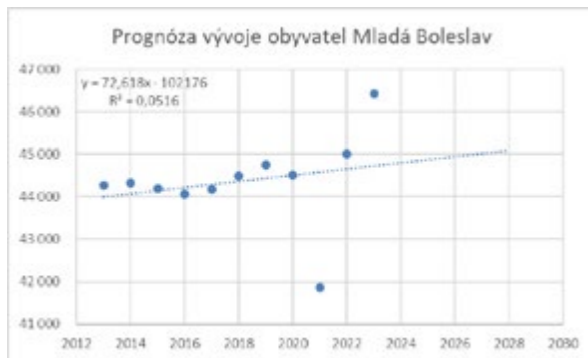
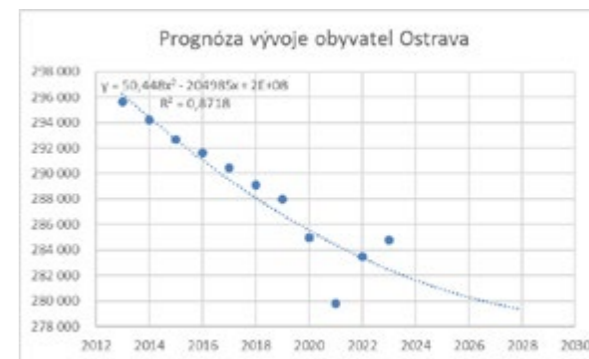
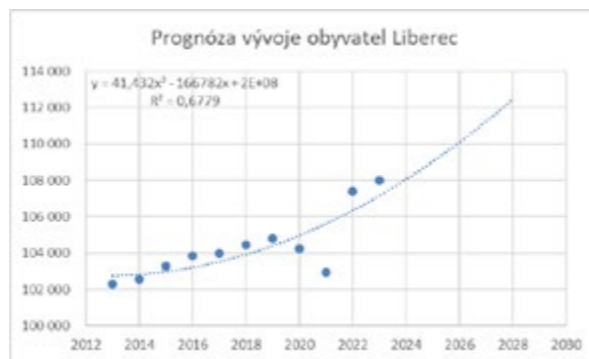
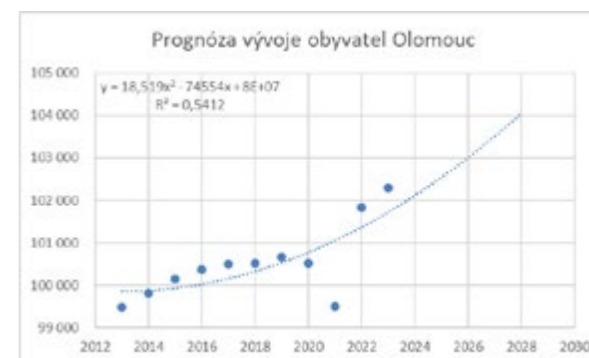
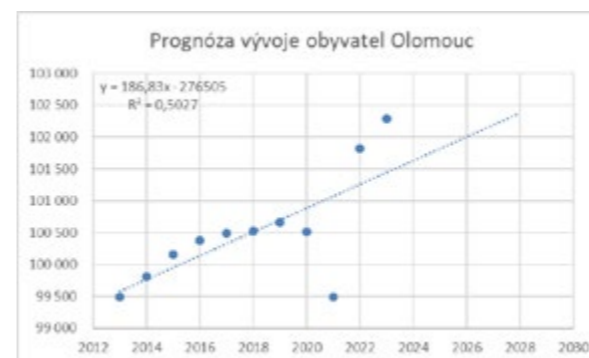
https://www.plzen.cz/media/k2/items/cache/68872c90030d4bee6f3b00fcc8409c91_xl.jpg?T=20200810_203029

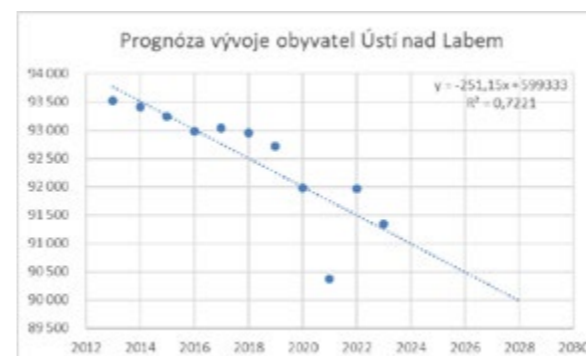
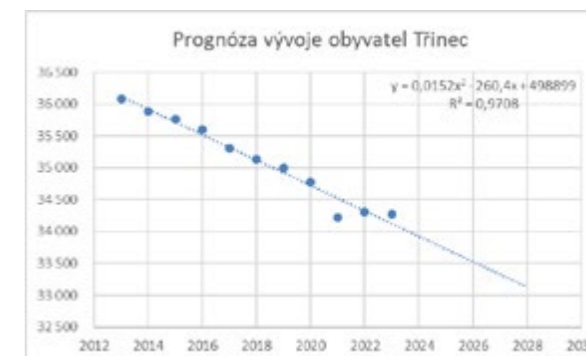
[O20]

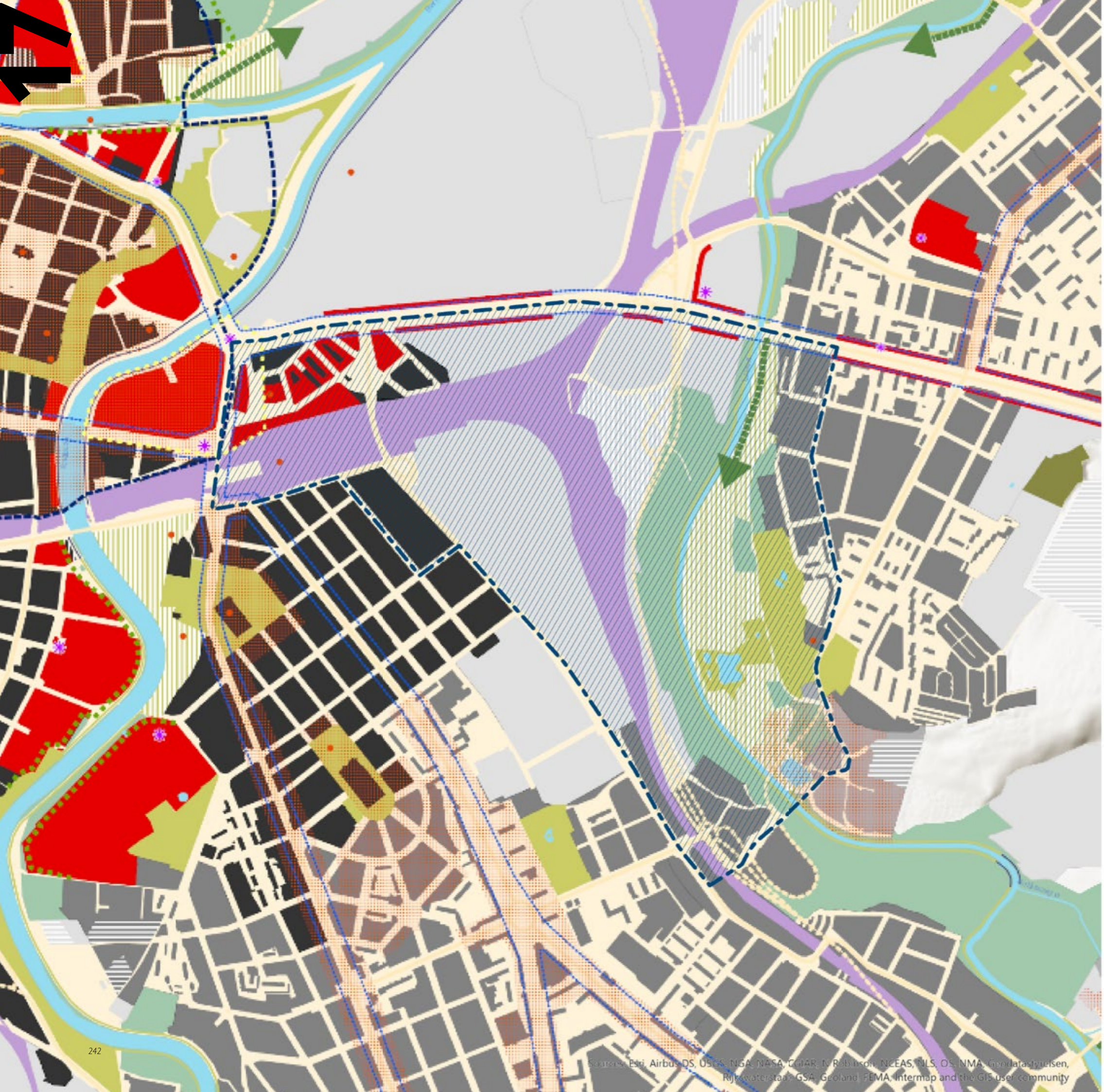
U PRAZDROJE 75/17, 75/19, 75/21 (FOTO 02), AUTOR: PETR JEHLÍK, 2015

<https://pam.plzne.cz/objekt/c9-75-soubor-tzv-kroftovych-domu-mestanskeho-pivovaru-v-plzni#lg=1&slide=1>





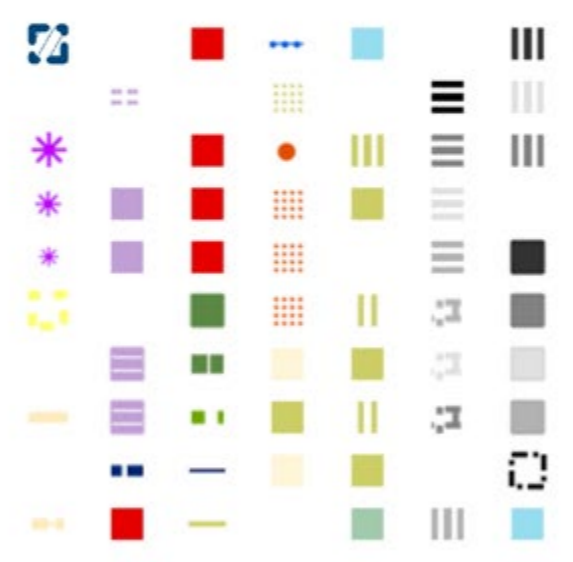




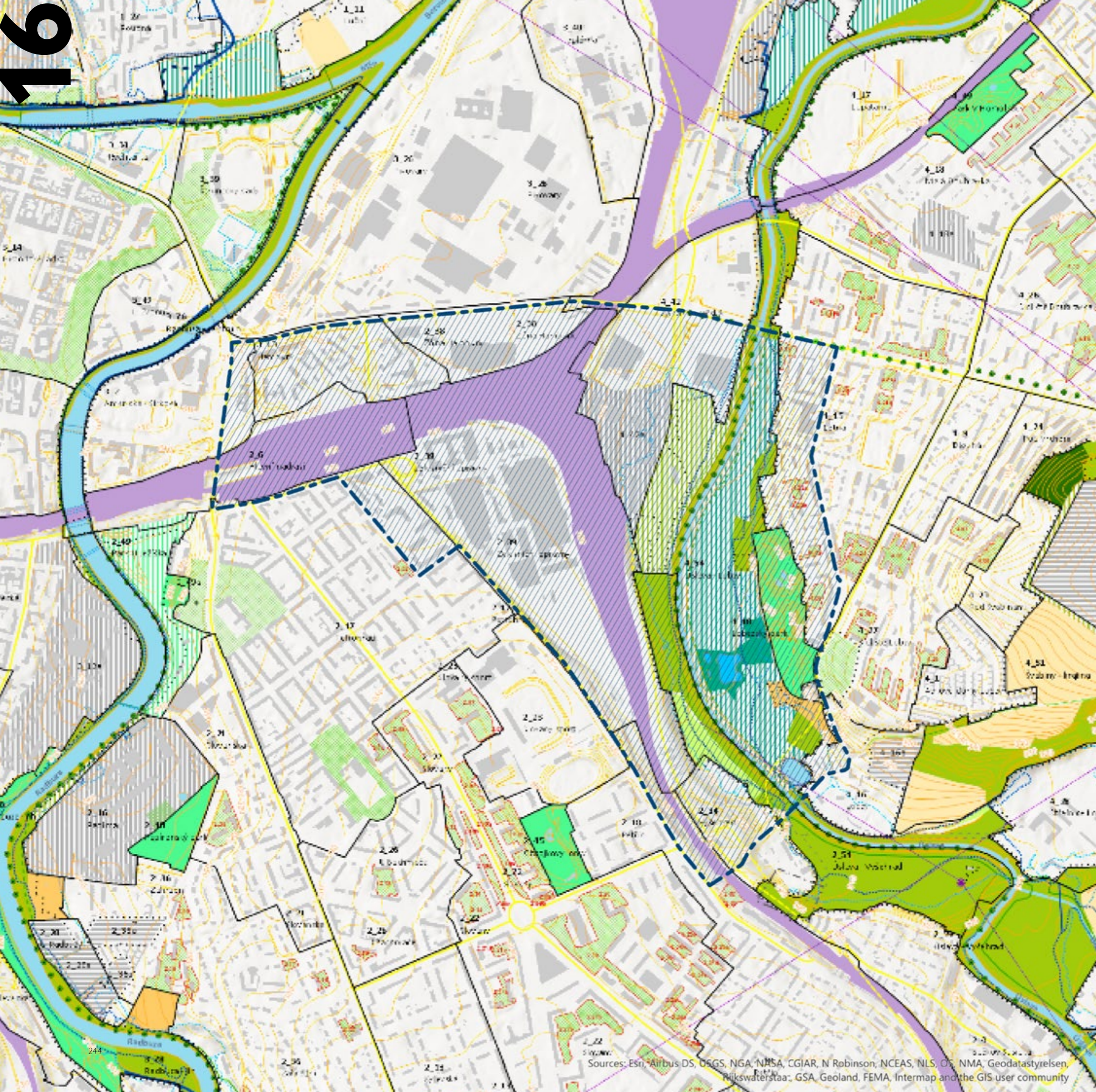
Územní plán - stav

Urbanistická koncepce

LEGENDA



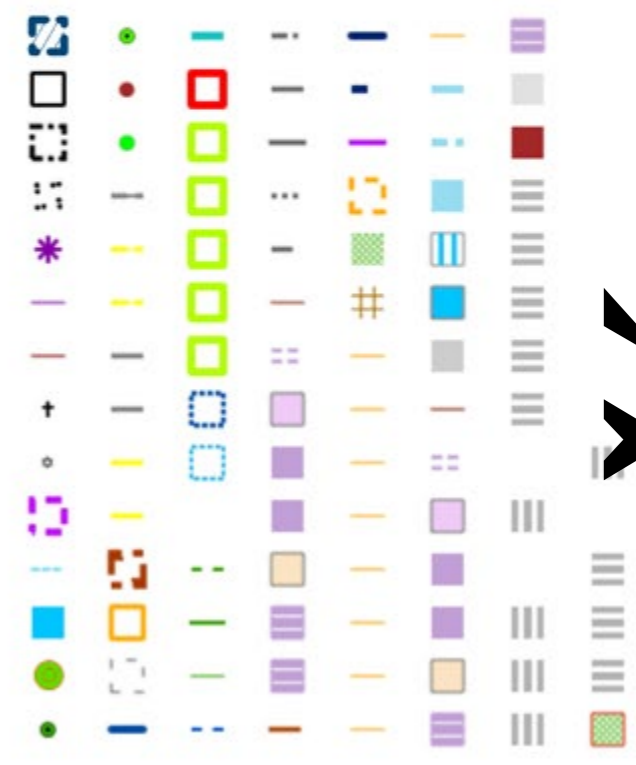
PŘÍLOHY



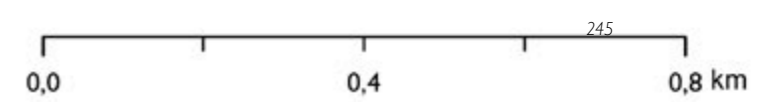
Územní plán - stav

Koncepce uspořádání krajiny

LEGENDA



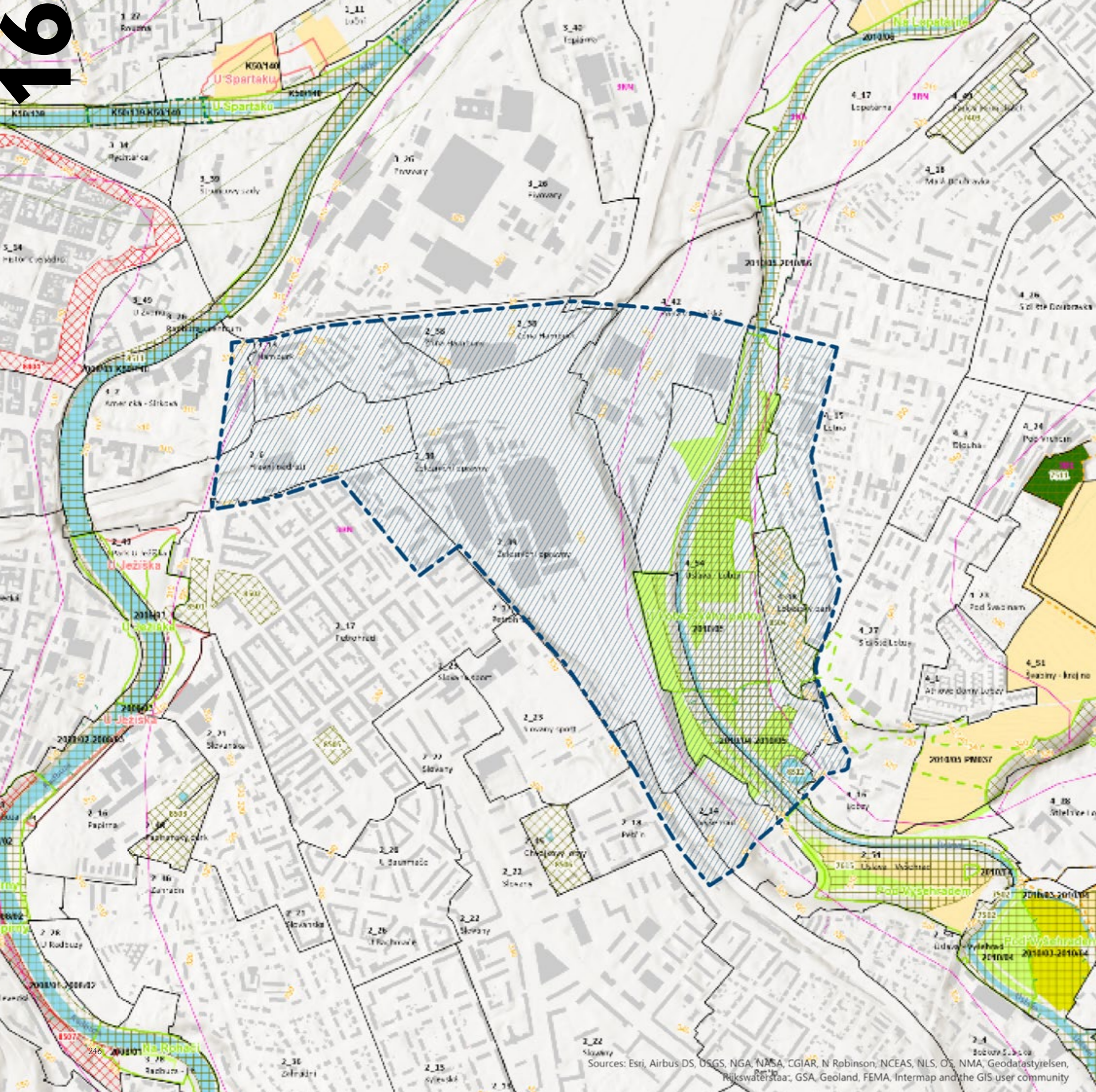
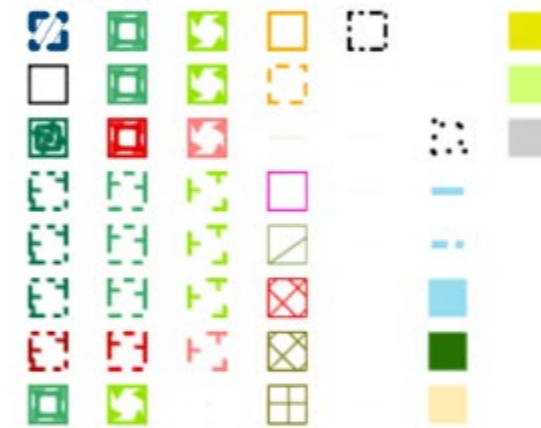
Sources: Esri, Airbus DS, USGS, NGA, NASA, CGIAR, N Robinson, NCEAS, NLS, OS, NMA, Geodatastyrelsen, Rijkswaterstaat, GSA, Geoland, FEMA, Intermap and the GIS user community



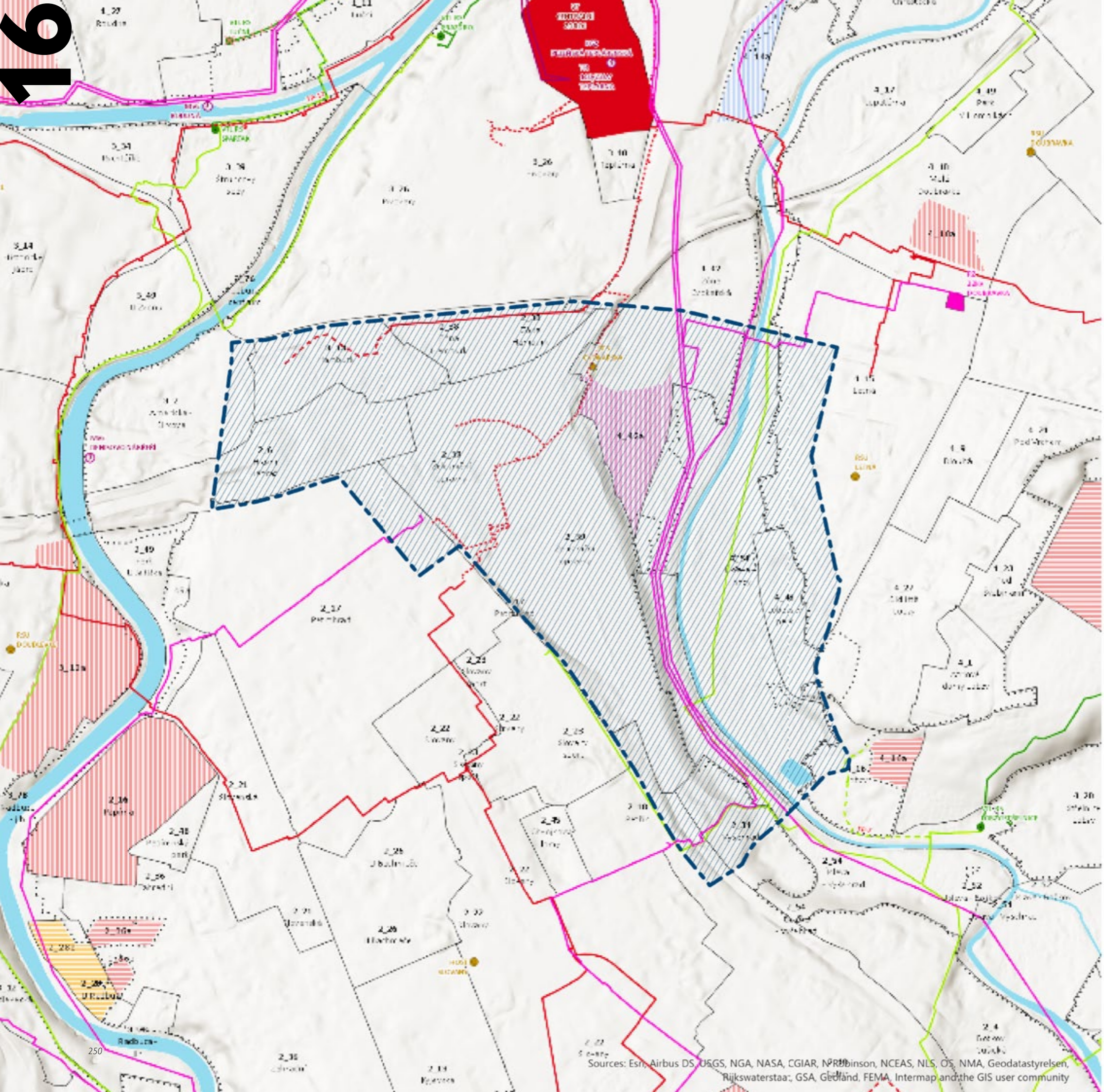
Územní plán - stav

ÚSES

LEGENDA



Sources: Esri, Airbus DS, USGS, NGA, NASA, CGIAR, N Robinson, NCEAS, NLS, OS, NMA, Geodafstyrelsen, Rijkswaterstaat, GSA, Geoland, FEMA, Intermap and the GIS user community

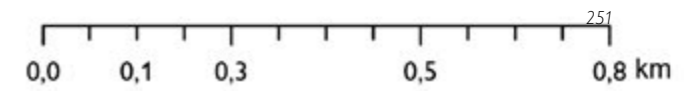


Územní plán - stav

Energie

LEGENDA

Sources: Esri, Airbus DS, USGS, NGA, NASA, CGIAR, NIPR, Robinson, NCEAS, NLS, OS, NMA, Geodatastyrelsen, Rijkswaterstaat, GSA, Geoland, FEMA, Intermap and the GIS user community



	Hamburk		Petrohrad		Amster		Vyšehrad	
Celkem	250 594		260 656		27 188		76 725	
Plocha stavebních bloků	76 126	30,4%	141 261	54,2%	14 612	53,7%	17 699	23,1%
Zastavěno celkem	57 393	22,9%	75 781	29,1%	5 490	20,2%	9 849	12,8%
z toho		75,4%		53,6%		37,6%		55,6%
01 - Rodinné domy	0	0,0%	2 448	3,2%	2 360	43,0%	2 616	26,6%
02 - Viladomy	894	1,6%	1 260	1,7%	2 252	41,0%	921	9,4%
03 - Bytové domy	8 624	15,0%	32 660	43,1%	878	16,0%	3 451	35,0%
04 - Polyfunkční domy	15 637	27,2%	14 882	19,6%	0	0,0%	0	0,0%
05 - Nebytové komerční	21 383	37,3%	17 234	22,7%	0	0,0%	0	0,0%
06 - Vybavenost	5 657	9,9%	5 182	6,8%	0	0,0%	0	0,0%
07 - Ostatní	5 198	9,1%	2 115	2,8%	0	0,0%	2 861	29,0%
HPP celkem	314 346		415 678		22 440		25 857	
z toho		5,5		5,5		4,1		2,6
01 - Rodinné domy	0	0,0%	6 609	1,6%	7 434	33,1%	5 225	20,2%
02 - Viladomy	3308	1,1%	7497	1,8%	10878	48,5%	2083	8,1%
03 - Bytové domy	51 793	16,5%	177 769	42,8%	4 128	18,4%	13 909	53,8%
04 - Polyfunkční domy	89 486	28,5%	83 572	20,1%	0	0,0%	0	0,0%
05 - Nebytové komerční	135 971	43,3%	105 781	25,4%	0	0,0%	0	0,0%
06 - Vybavenost	18 325	5,8%	26 025	6,3%	0	0,0%	0	0,0%
07 - Ostatní	15 463	4,9%	8 425	2,0%	0	0,0%	4 640	17,9%
Podlahová plocha bytů	92 428		184 831		16 252		14 956	
Odhad počtu obyvatel	5 932	14,9%	11 863	29,7%	1 043	2,6%	960	2,4%
Podlahová plocha ostatní	23 076		34491		412		1390	
Odhad počtu pracovních míst	1 538	20,6%	2 299	30,8%	27	0,4%	93	1,2%
Vodní nádrže a poldry	0		605		0		0	
Nezpevněné plochy	55 953		79 266		11 676		27 668	
Krajinná zeleň	13 714	24,5%	6 315	8,0%	0	0,0%	6 311	22,8%
Dešťové trávníky	19 090	34,1%	8 848	11,2%	678	5,8%	4 541	16,4%
Zemědělství	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Parkové plochy	18 143	32,4%	22 595	28,5%	1 129	9,7%	1 712	6,2%
Okrasné záhony	0	0,0%	3 502	4,4%	1 120	9,6%	998	3,6%
Dětská hřiště	1 151	2,1%	2 594	3,3%	0	0,0%	0	0,0%
Sportoviště	0	0,0%	529	0,7%	0	0,0%	0	0,0%
Zahrady a dvory	3 855	6,9%	34 883	44,0%	8 749	74,9%	14 106	51,0%
Zpevněné plochy	132 241		103 162		9 796		38 418	
Náměstí apod.	1 524	1,2%	6 122	5,9%	0	0,0%	0	0,0%
Sportoviště	0	0,0%	1 000	1,0%	0	0,0%	0	0,0%
Komunikace pro motor. voz.	53 039	40,1%	29 216	28,3%	3 551	36,2%	9 931	25,8%
Tramvajová trať	10 696	8,1%	6 653	6,4%	0	0,0%	0	0,0%
Sdílené a obytné zóny	3 375	2,6%	4 793	4,6%	1 802	18,4%	1 744	4,5%
Cyklostezky	3 225	2,4%	4 439	4,3%	523	5,3%	1 426	3,7%
Chodníky	43 221	32,7%	43 966	42,6%	3 920	40,0%	11 527	30,0%
Parkovací stání na ulici	4 082	3,1%	6 973	6,8%	0	0,0%	1 139	3,0%
Polosoukromé a soukromé	13 079	9,9%	0	0,0%	0	0,0%	12 651	32,9%
	245 587		258 814		26 962		75 935	

	Lobzy		Letná		Cvokařská Sever		Cvokařská Jih		Celkem	
Celkem	68 870		177 732		178 013		132 743		1 172 521	
	11 014	16,0%	89 382	50,3%	78 986	44,4%	74 330	56,0%		503 413
	2 832	4,1%	37 105	20,9%	40 849	22,9%	30 427	22,9%		259 727
		25,7%		41,5%		51,7%		40,9%		
	0	0,0%	2 172	5,9%	0	0,0%	0	0,0%		9 597
	1 535	54,2%	7 011	18,9%	882	2,2%	3 791	12,5%		18 547
	0	0,0%	19 218	51,8%	20 821	51,0%	11 398	37,5%		97 052
	0	0,0%	1 192	3,2%	9 687	23,7%	4 430	14,6%		45 829
	0	0,0%	0	0,0%	4 023	9,8%	2 580	8,5%		45 221
	879	31,0%	2 405	6,5%	5 336	13,1%	6 527	21,5%		25 987
	418	14,8%	5 107	13,8%	100	0,2%	1 701	5,6%		17 501
	5 748	2,0	145 898	3,9	261 121	6,4	174 259	5,7		1 365 377
	0	0,0%	4 852	3,3%	0	0,0%	0	0,0%		24 121
	0	0,0%	29117	20,0%	4 145	1,6%	20022	11,5%		77 051
	0	0,0%	90 039	61,7%	122300	46,8%	67 915	39,0%		527 855
	2 942	51,2%	3 790	2,6%	81 705	31,3%	37 076	21,3%		298 572
	0	0,0%	0	0,0%	26 910	10,3%	17 985	10,3%		286 648
	2 375	41,3%	6 197	4,2%	25 991	10,0%	24 969	14,3%		103 883
	431	7,5%	11 903	8,2%	70	0,0%	6 292	3,6%		47 224
	1 765		90 536		137 742		84 804			623 314
		0,0%	5 811	14,6%	8 840	22,2%	5 443	13,6%		39 892
	588		9762		28571		14206			112 496
		0,0%	651	8,7%	1 905	25,5%	947	12,7%		7 461
	4 156		0		0		420			5 181
	46 213	67,1%	76 083	42,8%	70 465	39,6%	60 903	45,9%		428 230
	4 243	9,2%	2 795	3,7%	11 270	16,0%	7 080	11,6%		51 729
	20	0,0%	13 121	17,2%	6 981	9,9%	1 914	3,1%		55 194
	31 247	67,6%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%		31 248
	3 238	7,0%	5 288	7,0%	21 782	30,9%	12 736	20,9%		86 624
	50	0,1%	553	0,7%	477	0,7%	1 228	2,0%		7 928
	0	0,0%	782	1,0%	0	0,0%	850	1,4%		5 377
	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	7 757	12,7%		8 286
	7 415	16,0%	53 544	70,4%	29 955	42,5%	29 338	48,2%		181 848
	13 872	20,1%	64 124	36,1%	73 510	41,3%	47 221	35,6%		482 347
	370	2,7%	1 235	1,9%	2 290	3,1%	8 069	17,1%		19 610
	0	0,0%	690	1,1%	0	0,0%	0	0,0%		1 690
	3 613	26,0%	25 457	39,7%	18 970	25,8%	7 235	15,3%		151 014
	0	0,0%	1 567	2,4%	3 763	5,1%	1 306	2,8%		23 985
	0	0,0%	3 960	6,2%	4 092	5,6%	5 894	12,5%		25 660
	429	3,1%	1 581	2,5%	3 933	5,4%	5 918	12,5%		21 474
	2 693	19,4%	25 021	39,0%	38 370	52,2%	16 943	35,9%		185 664
	90	0,6%	4 613	7,2%	2 092	2,8%	1 856	3,9%		20 845
	6 677	48,1%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%		32 408
	67 073		177 312		184 824		138 971			1 175 478

