



otsēm
ínláedi

ideální město

kniha druhá

obsah

| | |
|----------------------------|-----|
| 1 / Analýzy | 9 |
| 2 / Územní studie | 31 |
| 3 / Architektonická studie | 79 |
| 4 / Zdroje | 112 |
| 5 / Přílohy | 114 |

anotace

Hlavním tématem práce je přemýšlení o existenci ideálního města a důležitosti pokračování tohoto snažení. Hledání ideálu jakožto jedné ze základních tendencí architekta/urbanisty je dodán společenský rozměr, kdy především pomocí plánování je do velké míry možné ovlivňovat kvalitu života obyvatel. Skrze analýzu dosavadních teorií o tématu a jejich propojení s jinými odvětvími tak práce sleduje spojitosti mezi prací architekta/urbanisty a sociální segregací, krizí bydlení, ekologickými dopady, ekonomickým rozvojem a kvalitou prostředí. Tyto obory byly zvoleny na základě subjektivně vnímané důležitosti autora této práce, oblastí, do kterých architekt/urbanista zasahuje je jistě mnohem více. Z teoretické části tak vyplývá především nutnost otevřít širší diskusi v současné architektonické praxi, a to hlavně ohledně současného nastavení našeho plánovacího systému, které je v současnosti řešeno především kvůli délce doby potřebné pro vydání stavebního povolení, už ale ne kvůli jeho možným dopadům na prostorovou a sociální segregaci obyvatel, vytváření nerovností ve společnosti, ani kvalitě prostředí. Přitom právě tyto dopady jsou dnes v době celosvětového vyhrcovaného rozdělování společnosti důležitější než kdy jindy. Cílem této práce je tedy nejvíce otevřít diskusi o možné proměně našeho současného plánovacího systému v širším kontextu oborů mimo architekturu a urbanismus, vůči takovému systému, který uvědoměle reaguje na současný stav společnosti i našeho poznání.

Praktická část práce se pak alespoň do jisté míry pokouší aplikovat některé z poznatků v konkrétním návrhu urbánní a architektonické studie. Bohužel mnoho důležitých změn, jejichž potřeba vyplývá z teoretické části je legislativního charakteru, a není možné je vtělit do praktické studie. Návrh tak alespoň částečně reaguje na problematiku bydlení, materiálové udržitelnosti, památkové péče a do určité míry i plánovacích systémů.

Teoretická část práce je pojata jako odborný text, který pro argumentaci využívá vědecké studie a akademické texty, praktická část má podobu klasické architektonické studie prezentované formou výkresů, urbanistická studie si bere za vzor v rozsahu dokumentace současný systém používaný Útvarem koncepce a rozvoje města Plzně.

ANALÝZY

ČR

Současné demografické rozdělení ČR je typické velkým rozdrobením s jediným výrazným hlavním centrem – Prahou. Toto silně centralizované rozdělení obyvatelstva i ekonomického zájmu je přitom nahlíženo jako chybné a jako lepší variantu práce spatřuje zájem především o regionalizaci jak je podporováno i současnou strategií EU. Vytváření mezinárodních regionů totiž umožní Česku i Evropě vytvářet prostředí schopné světové konkurence, a ve výsledku povede ke zlepšení současných pracovních podmínek. Větší zájem o regiony a vývoj mimo hlavní město by byl rovněž pozitivní kvůli sociální soudržnosti země. Nátlak na hlavní město se navíc odráží v jeho limitech, kde již nyní pozorujeme problémy s bydlením, které, pokud bude trend centralizace dále pokračovat, povedou k ještě větší krizi bydlení nebo finální přestavbě po vzoru Londýna či jiné moderní metropole.

Tato práce si tak od počátku stanovuje za cíl jedno z dalších měst nad 100 tis. obyvatel, které má potenciál stát se centrem národního, či nadnárodního ekonomického regionu a být prvním z kroků k polycentrálnímu státu. Jak je vidět z mapy těchto měst, jejich současné rozložení celkem dobře pokrývá plochu ČR a jsou tak slibným základem. Vývoj obyvatelstva těchto měst v poslední době nenaznačuje jejich významný růst, naopak, Ostrava se potýká s výrazným úbytkem, a ostatní s poměrně nízkým růstem či úpadkem.

Budoucí růst však není pouze otázkou vnitrostátní, nýbrž je potřeba rovněž zaujmout v mezinárodním měřítku. Protože porodnost v Česku se v posledních letech nevyrovná ani úmrtnosti, našim zájmem by se tak měla stát i podpora migrace.

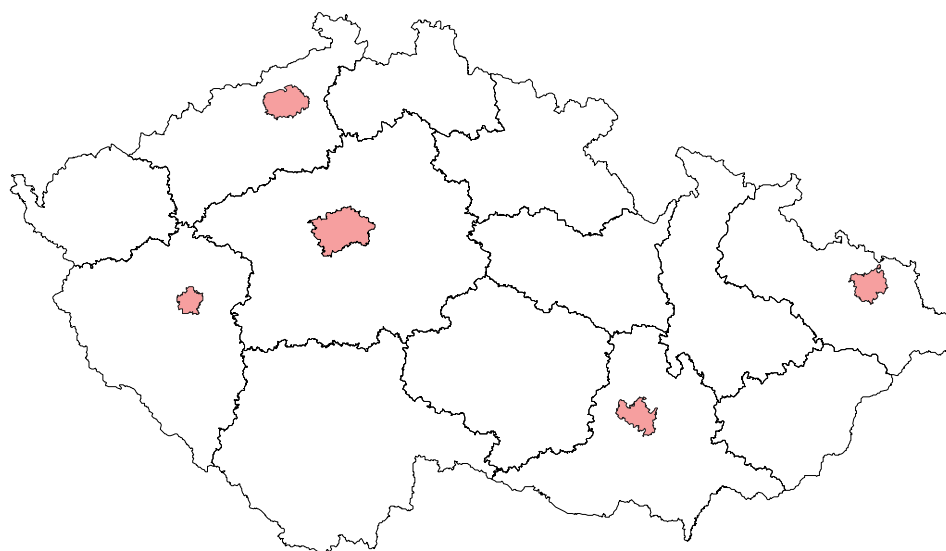
počet obyvatel ČR k 20. 3. 2024
(ČSÚ 2023): 10 901 000

města nad 100 tis. obyvatel

| | |
|----------|-----------|
| Praha: | 1 357 326 |
| Brno: | 396 101 |
| Ostrava: | 283 504 |
| Plzeň: | 181 240 |
| Liberec: | 107 389 |

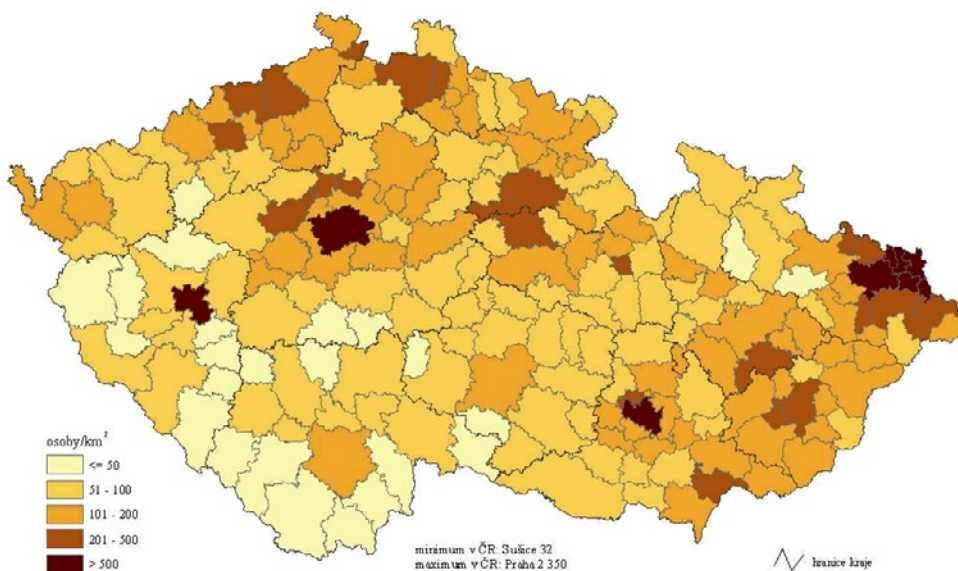
zastoupení obyvatel v městech:

| | |
|-----------------------|--------|
| hl. m. Praha: | 12,4 % |
| nad 100 tis obyvatel: | 10,1 % |
| nad 50 tis. obyvatel: | 7,6 % |
| nad 20 tis. obyvatel: | 12,3 % |
| nad 10 tis. obyvatel: | 9 % |
| do 10 tis. obyvatel: | 48,6 % |



Obr 1: mapka 5největších měst ČR.

Obr 2: Hustota obyvatel ve správních obvodech ORP 2003 (ČSÚ 2003).



Plzeň

M 1:30 000

Historie města Plzně začíná asi roku 1295, kdy byla založena na příkaz krále Václava II. Už dříve však v oblasti existovalo osídlení, které je podloženo nejstarší zmínkou z roku 976. Město bylo založeno na strategickém spojení mezi Prahou a německými zeměmi – a především městy Norimberkem a Řeznem, na místě bohatých zdrojů vody – řek Radbuzy, Mže, Úhlavy a Úslavy. Už ve 14. století bylo třetím největším městem českých zemí, kdy rozloha činila 20 ha a 3 000 obyvatel. Krátce byla dokonce sídlem Rudolfa II.. Kolem přelomu 19. století byly zbořeny městské hradby a na jejich místě vytvořeny sady. Největší rozvoj město však zaznamenalo v první polovině 19. století v době industrializace. Roku 1824 byl založen Měšťanský pivovar, který známe dodnes jako Plzeňský Prazdroj a který se výrazně promítá do struktury města. Za větším a významnějším podnikem pro další rozvoj města a jeho dnešní stav může být považován už jen původní Škodův závod, dodnes sídlí významného strojírenského průmyslu. Jejich historické továrny spolu s novými tvoří vlastní město v organizmu celé Plzně (Pecuch 2022).

Dnešní Plzeň je 4. největším městem ČR, nachází se zde několik vysokých škol, především Západočeská univerzita, a město je dodnes typické silným propojením s Německem a průmyslovými závody. Potřeba je však nové uvažování a transformace města do dnešní post-industriální doby, podpora výzkumu a vznik terciálních oblastí, které dokáží zaujmout vysokoškolsky vzdělané osoby z Česka i zahraničí. HDP plzeňského kraje podle analýz z roku 2020 pokleslo na 5. příčku v Česku (ČSÚ 2020), přičemž v dřívějších letech si držela 3. pozici. Plzeň se v současnosti potýká s mírným úbytkem obyvatel, který je předpokládán i v následujících letech.

Pro rozpracování teoretické části byla zvolena z několika důvodů. Narozdíl od Brna a Ostravy se dnešní Plzeň netěší tak velkému zájmu. Zatímco Brno se ustanovilo jako druhá česká metropole s vlastními silnými stránkami, rozvojem a spádovou oblastí, o Plzni se toto zatím říct nedá. Narozdíl od Ostravy se také netěší takovému zájmu. Právě problémy transformace třetího největšího českého silně průmyslového a těžbařského města jsou záležitostí státní kvůli jeho možným dopadům a Ostrava je tak cílem mnoha analýz a strategií budoucího rozvoje. Plzeň je v tomto pomyslném řebříčku vnímána jako méně palčivá, svým způsobem dobře fungující a tyto strategie tak nejsou tak výrazné. Je to ale již popsána významná pozice města, která umožňuje skrze strategický rozvoj vytvořit silné regionální centrum po vzoru Lipska a větší zájem jak Česka, tak architektů o jeho rozvoj je na místě pokud je našim cílem vytvoření polycentrálního státu se silnou pozicí regionů. To by mělo být dále podpořeno i zvýšenou mírou samosprávy regionů, které již byly popsány v teoretické části diplomové práce, a které nalezneme jak v Německu i Rakousku. Ta se týká především stavebních předpisů a schopností samospráv upravovat požadavky na výstavbu – stanovovat zdanění či úlevy z daní podle typu výstavby, zachycovat zisky z rozvoje území, či předepisovat požadavky na výstavbu městských bytů/dostupného bydlení.

Obr 1: Ortofoto Plzeň (CUZK 2024).

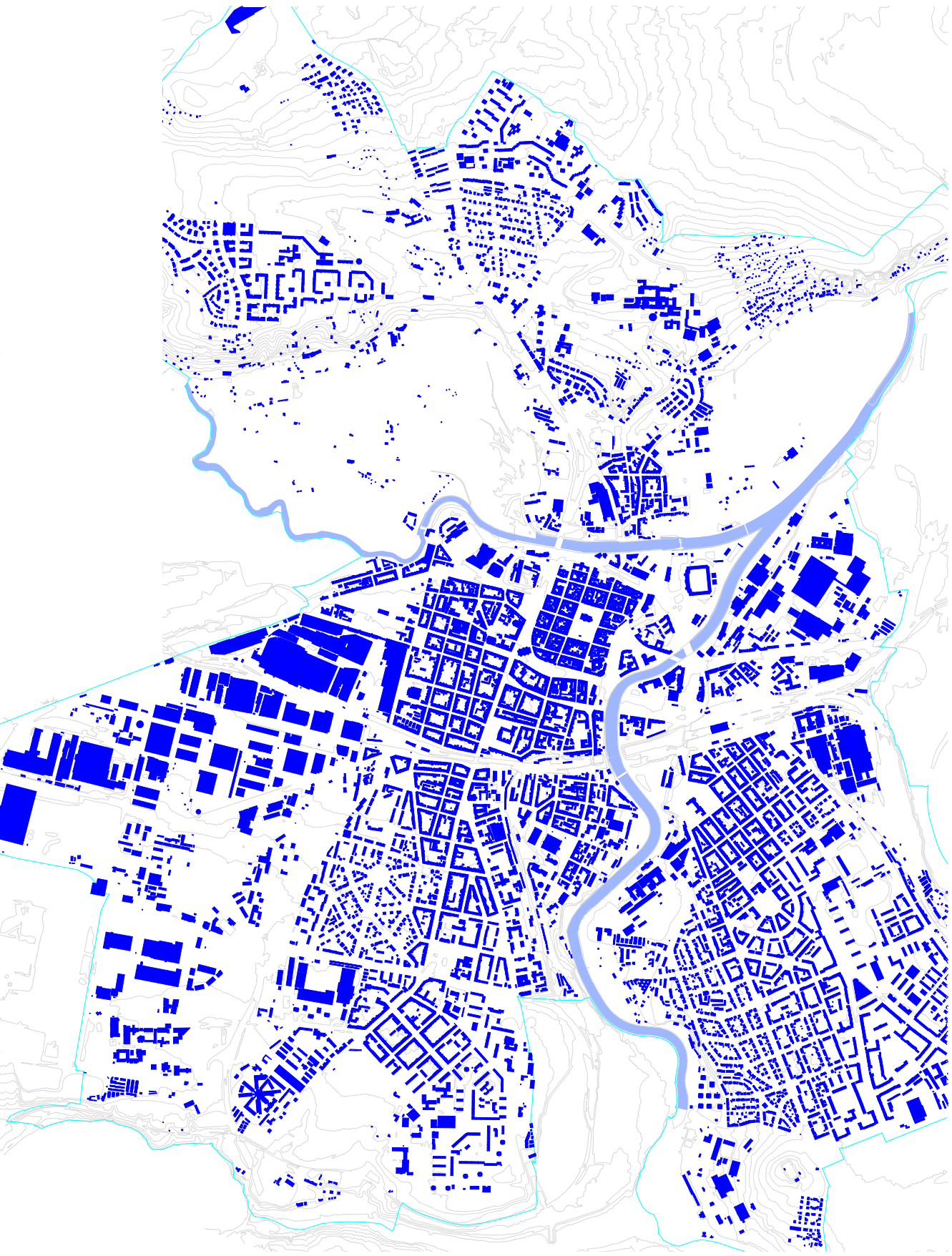


Schwarzplan

M 1:30 000

Při pohledu na plán města Plzně je jasné rozlišení do několika časových období, které určují jeho současný vzhled a charakter. V samém středu v ostrohu mezi řekami Mží a Radbuzou nalezneme zachované historické jádro se středověkou parcelací. To je na místě bývalých hradeb obkrouženo parkovým pásem, narušeným ze severní a západní strany dopravní infrastrukturou. Město se dále rozrůstalo na jih podél dvou os po vzoru blokové zástavby kterou městu vtiskl plán z třetí čtvrtiny 19. století. Ta byla dále doplněna o velké industriální areály podél železnice a řeky z nichž jsou dnes nejvýraznější Škoda Plzeň, Plzeňský Prazdroj a bývalý drážní areál spolu s řadou menších jako bývala Papírna a Cukrovar. Naopak na sever se město kvůli výrazné terénní situaci rozvíjelo jen velmi omezeně. Na Jižním předměstí také nalezneme čtvrť rodinných domků Na Hvězdě stavěnou po vzoru Zahradních měst Ebenezera Howarda. Finální velký rozvoj města dokončila druhá polovina 20. století ve které byla vystavěna velká sídliště jak na jihu a východu, tak konečně i severu města a následně sateelitní zástavba čtvrtí rodinných domků po celém obvodu.

| | |
|---|----------------|
|  | zástavba |
|  | řeka |
|  | vrstevnice 5 m |



Zeleň

M 1:30 000

Ačkoli se z mapy může zdát, že Plzeň disponuje rozlehlými plochami zeleně, je její charakter pouze málokde rekreační a chybí zde větší parky. Na Jižním předměstí nalezneme pouze Borský park a na Východním park Homolka, oba až na samém okraji města. V centru se nachází Smetanovy sady. Severní část města je více zelená, ale využívaná především jako zemědělská půda a zoologická zahrada. Ostatní větší plochy zeleně v městu bývají zbytkového charakteru a jejich rekreační potenciál je nevyužitý. Město má velký deficit jak velkých otevřených ploch tak i těch malých v podobě zelených náměstí a parčíků, chybí zde i dětská hřiště a venkovní sportoviště, která nalezneme v drtivé většině na sídlišťích jako součást areálů základních škol. Město má přitom velký potenciál pro vytvoření lineárního parku podél řek, zkultivování současných zanedbaných zelených náměstí a dokončení zeleného okruhu kolem historického centra, který je dnes narušený hlavními dopravními průtahy.

-  aleje
-  zelené plochy
-  lesy



Doprava

M 1:30 000

Jedním z hlavních problémů Plzně je právě velké zatížení dopravou. Nejvýrazněji se do městské struktury promítá severojižní silnice 1. třídy E53, která spojuje Plzeň s Mnichovem a pokračuje dále na sever. Narozdíl od mnichovské strany, kde silnice 1. třídy končí na okraji města a do centra nepokračuje, však v plzeňském kontextu silnice prochází skrze město a tečtuje přímo historické centrum, kolem kterého tvoří půlkruh. Druhou velkou ranou je východozápadní silnice 2. třídy, která je pokračováním dálnice D5, respektive evropské dálnice E50 z Prahy do Německa. Ta sice oficiálně vede po okruhu kolem Plzně, avšak přítomnost čtyřproudé rychlostní silnice skrze plzeňské centrum tvoří atraktivní zkratku a ještě více zatěžuje vnitřní město dopravou. Rychlostní limit v některých částech umožňuje až 70 km/h a tvoří tak i výraznou hlukovou zátěž města. Velká část Plzně je tak charakteristická rozsáhlými dopravními plochami a mimoúrovňovými křiženími, které ničí městský charakter. Výrazné je i zastoupení lokální IAD, kde v Plzni připadá 577 aut na 1 000 obyvatel (Pouzar 2023) a podle statistiky z roku 2016 tvořila 38 % cest Plzní právě IAD (ÚKRMP et al. 2016, s. 4).


-  silnice 1. třídy
-  silnice 2. třídy
-  silnice 3. třídy
-  místní komunikace
-  železnice



Cyklodoprava

M 1:30 000

Cyklistická síť v Plzni vykazuje známky nekoncepčnosti. Jak je vidět z mapy, je značně úsekovitá a neumožňuje dnes kvalitní průjezd městem, který by mohl konkurovat automobilové dopravě. I díky výhodnému terénu, který je dost rovinatý, tak dnes tvoří pouze okrajovou záležitost. Výraznější cyklostezky tvoří pouze rekreační cesty podél řeky Radbuzy, a naopak, hlavní tahy vedoucí do Jižního a Východního předměstí zde chybí. Přitom právě severojižní spojení silnice E50 – Klatovské třídy, nese velký potenciál pro vytvoření cyklostezky, která by pohodlně propojila centrum města s velkou částí Jižního předměstí a následně i s Východním předměstím a řekou. Ačkoli současný územní plán nepočítá s proměnou Klatovské třídy a vytvořením ucelené cyklostezky, neoficiální zdroje z Útvaru koncepce a rozvoje Plzně počítají se zpracováním studie její možné proměny a ustanovení cyklistické dopravy. Přesto ve městě zůstává velký nenaplněný potenciál pro rozvoj cyklistické dopravy do hlavních obytných oblastí.







 cyklostezky

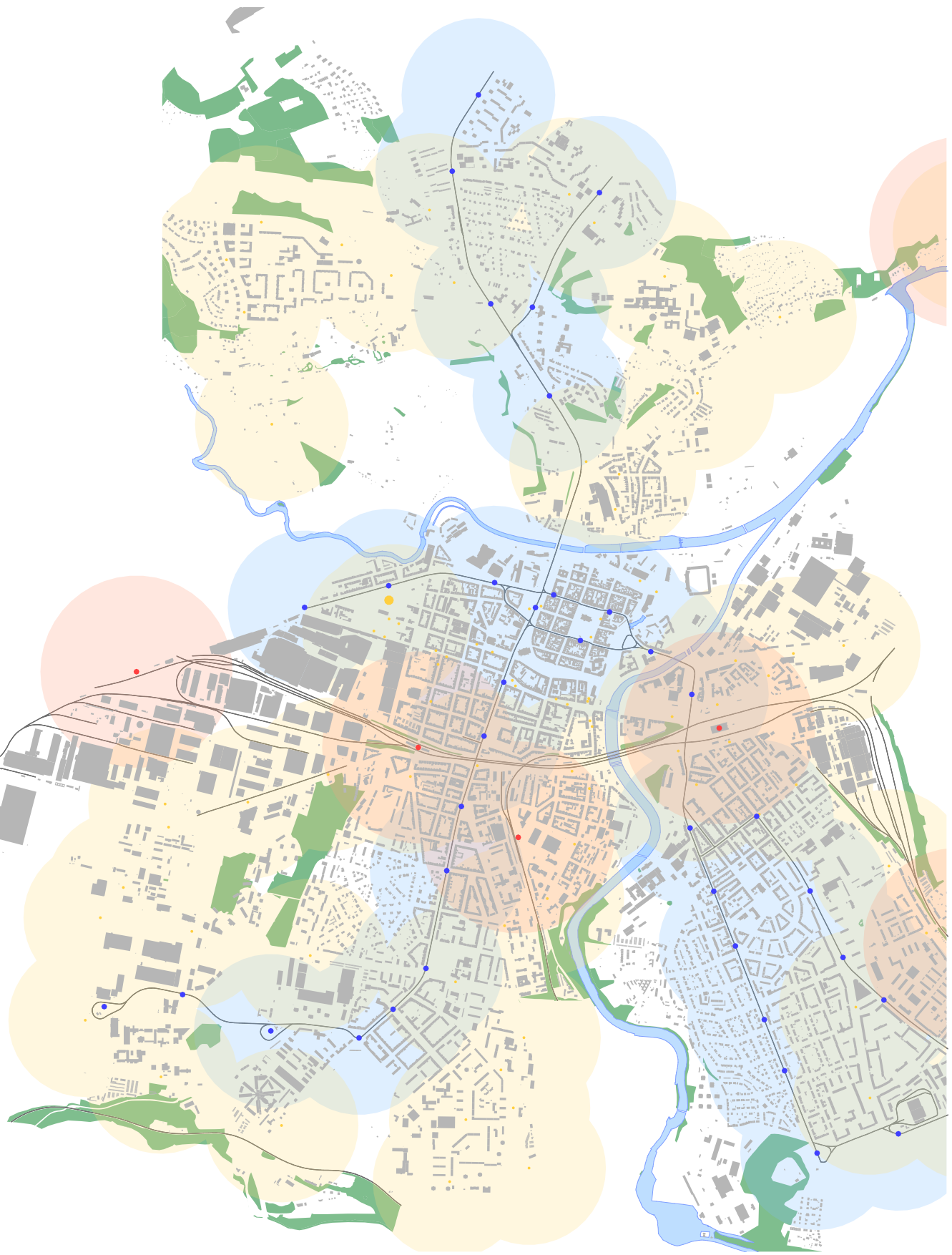


MHD

M 1:30 000

Dnešní Plzeň je velmi dobře pokryta městskou hromadnou dopravou. Na mapě můžeme vidět překrývající se kružnice docházkové vzdálenosti 400 m od jednotlivých zastávek, kde modrá reprezentuje tramvajovou síť, červená vlak a žlutá autobusovou dopravu. Především centrum, vnitřní město a Východní a Jižní předměstí jsou velmi dobře pokryty. Horší dostupnost však tíží sídliště, která byla vystavěna na okrajích města – sídliště Bory na samém jihu města a sídliště Lochotín a Bolevec, které se nachází daleko na severu. Ta jsou závislá hlavně na autobusové dopravě, a napojení na tramvajovou trať by jim značně zvýšilo komfort. To by spolu s větším provázáním s cyklistickou dopravou a zpříjemněním pěších spojení mohlo přinést výrazné zlepšení udržitelné dopravy města.

-  400 m tramvaj
-  400 m vlak
-  400 m bus
-  zastávka tramvaj
-  zastávka vlak
-  zastávka bus

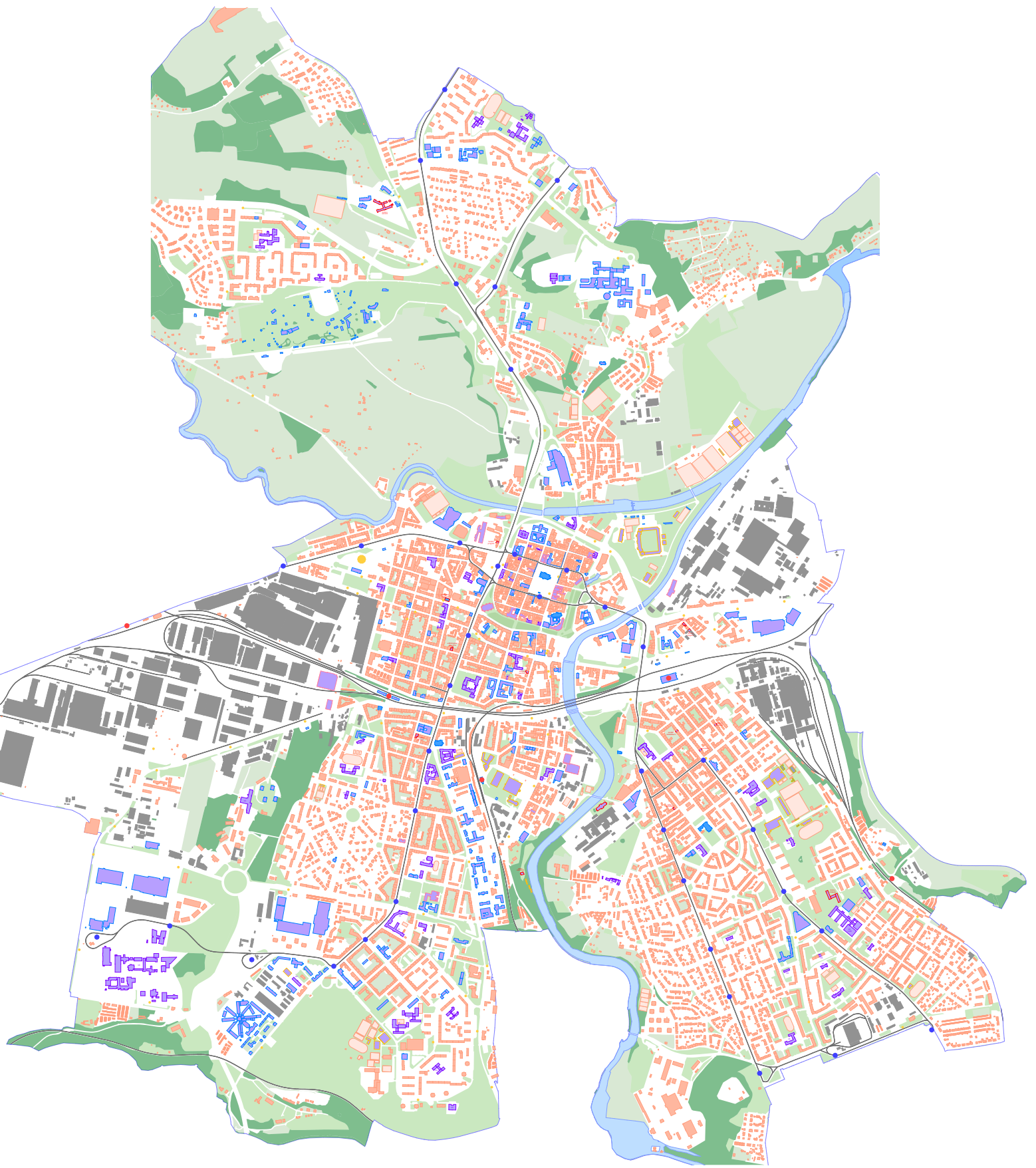


Využití území

M 1:30 000

Vybavenost Plzně zahrnuje širokou řadu kulturních, školských, správních a obchodních staveb. Nalezneme zde několik vysokých škol – Západočeskou univerzitu, Univerzitu Karlovu a Fakultu designu a umění Ladislava Sutnara. Školní budovy jsou rozmístěny napříč vnitřním městem a jižním předměstím a tvoří tak uzavřené areály s výjimkou Fakulty designu a umění. Nalezneme zde dvě velké nemocnice, zoologickou zahradu, věznici i sportovní zařízení. Plzeň bohužel chybí širší analýza školních kapacit, nalezneme pouze analýzu mateřských škole, ze které vyplývá její kapacitní deficit (ÚKRMP n.d.). Z dalších dokumentů města také vyplývá deficit některých kulturních zařízení a krytých sportovišť. Především velké kulturní stavby jako jsou galerie a koncertní sály by přitom Plzeň mohly dostat mezi světové kulturní metropole a ustanovit jako výrazné regionální centrum. Rovněž podpora podniků zaměstnávající vysokoškolsky vzdělané lidi a rozvoj vědy a výzkumu je jednou z priorit města proto, aby si dokázalo udržet absolventy zdejších univerzit.

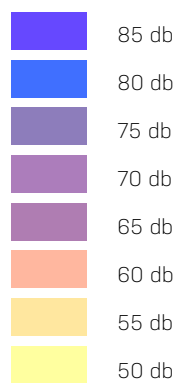
| | |
|---|-----------------------|
|  | bydlení |
|  | školství |
|  | správa, zdravotnictví |
|  | sport |
|  | sociální zařízení |
|  | kultura |
|  | parter |



Hluková mapa – den

M 1:30 000

Kvůli výrazným dopravním tahům jak automobilové tak železniční sítě, je Plzeň silně zatížena hlukem. Hygienické limity jsou překračovány všude kolem hlavních tahů a to až do výše 85 db. Ačkoli hlukové mapy podtrhují potřebu proměny dopravního systému, městu se stále nedaří současnou situaci regulovat a silná automobilová i železniční doprava tak zůstává velkým zatížením mnoha oblastí. Naopak z mapy krásně vidíme hierarchii dopravní sítě i její pozici vůči městské struktuře.

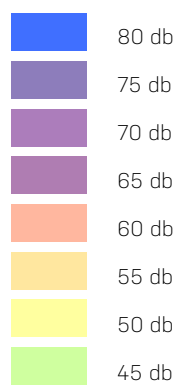


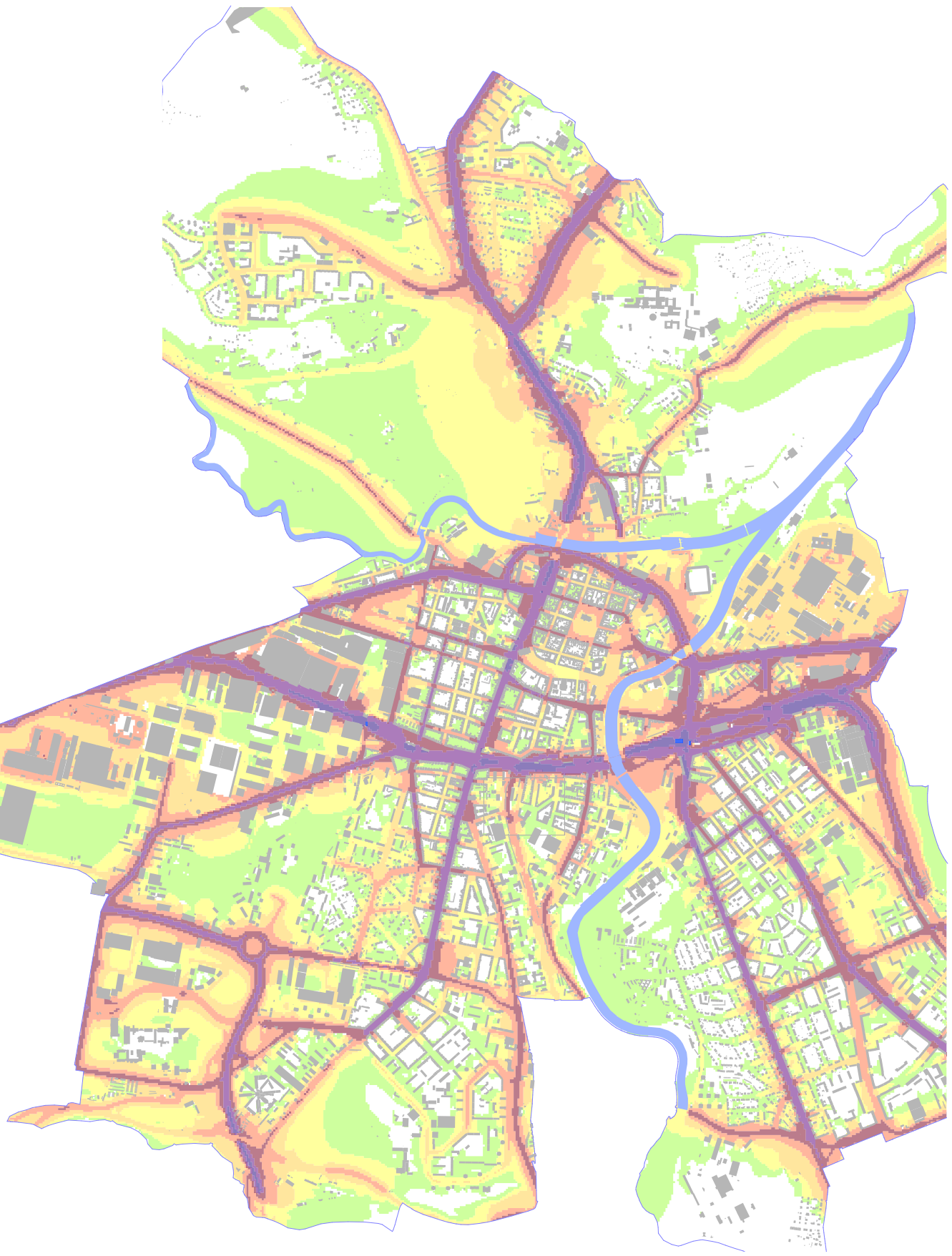


Hluková mapa – noc

M 1:30 000

Jak je z mapy patrné, hlukové zatížení se v noci diametrálně neodlišuje. Ačkoli je o něco nižší, stále se pohybuje v rozmezí 45 – 80 db. Hlavní zdroje hluku přitom prochází skrze obytnou zástavbu celého vnitřního města a i předměstí jsou charakteristická významnými dopravními tahy. Oblasti s hlukem pod 50db nalezneme jen na samých okrajích města a vnitřních periferiích.















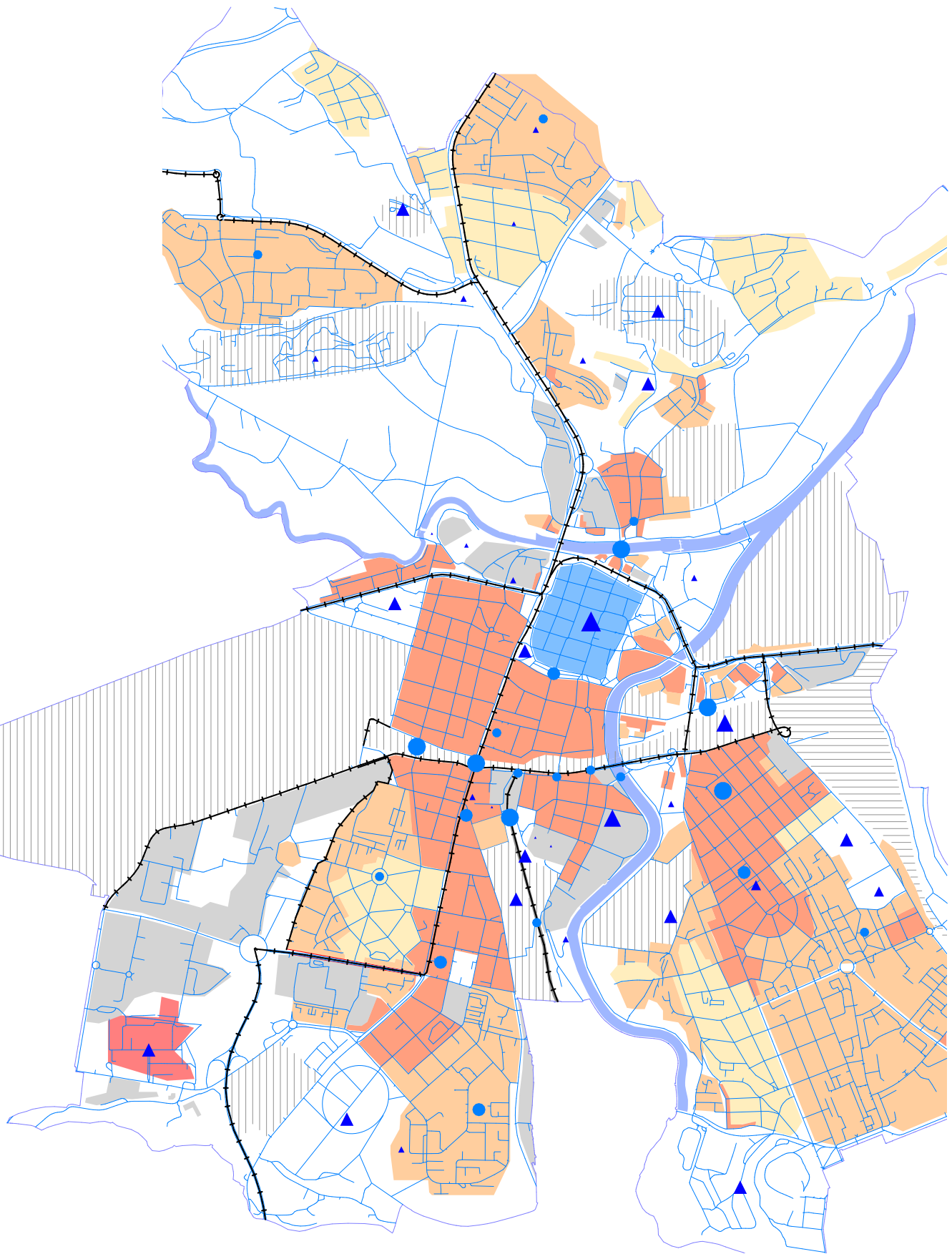
Lynchova mapa

M 1:30 000

Město Plzeň je charakteristické rozsáhlými plochami blokové zástavby na uliční čáru typickou pro 19. století. Od historického centra umístěného na ostrohu mezi řekami Radbuzou a Mží se rozvíjí na jih podél dvou os ve formě Jižního a východního předměstí. Pravidelná městská struktura je zde však dělena rozsáhlými plochy dopravní infrastruktury - automobilovými průtahy a železnicí, které ve spojení s industriálními areály město spolehlivě krájí na samostatné části – předměstí a vnitřní město. Hlavní bariéru ve spojení těchto částí tvoří východo-západní silnice spolu s železniční drahou a industriální areály navázané na řeku Radbuzu, které už v některých částech prochází přestavbou. Severní část města je kvůli dramatictější topografii více odtržena a sídliště, která zde v průběhu minulého století vzniká se nachází velmi daleko od centra a zatěžují tak město dopravou.

Město tak můžeme chápat jako hlavu (centrum) se dvěma nohama, oddělenými řekou a areály. Primární zájem města by se měl koncentrovat právě na spojení těchto částí a obrat městského života směrem k řece, jejíž potenciál jde zde dnes nevyužitý.

| | |
|---|----------------------------|
|  | historické centrum |
|  | kompaktní bloková zástavba |
|  | volná sídlištní zástavba |
|  | bloková volná zástavba |
|  | areálová volná |
|  | uzavřené areály |
|  | voda |
|  | cesty |
|  | hranice |
|  | uzly |
|  | významné body |



ÚZEMNÍ STUDIE

Místo

Zvolené území se nachází na severním okraji plzeňského Jižního předměstí. Jedná se o původní blok továrny na stroje bratří Bellaniů a protilehlý blok skladiště obchodního družstva spolu s přilehlými veřejnými prostory. Oblast je sevřena dvěma hlavními dopravními tahy: ze západu čtyřproudou silnicí 1. třídy E50 z Plzně do Mnichova - Klatovské třídy a ze severu čtyřproudou rychlostní silnicí a průtahu dálnice D5: Borská/U Trati a hlavním železničním koridorem Praha–Plzeň–Ostrava.

Původní továrenský blok zabíral celou oblast mezi Klatovskou třídou, Nemocniční, Soukenickou a ulicí U Trati. Už v plánu z roku 1938 však vzniká dnešní dělení – na západní části do dvou menších nedokončených bloků a východní poloviny ponechané jako industriální plochy. K nastíněnému finálnímu rozdělení do 4 bloků tak nikdy nedošlo.

Areál veřejného skladiště na východní straně železniční odbočky je v zásadě nezměněný od jeho zbudování mezi léty 1911-1912. V současnosti je opuštěný, obydlený bezdomovci a již několikrát vyhořel. Zdobná historická budova do ulice Přeštické je však stále zachována a stejně jako hlavní železobetonové skladištní budovy za ní vhodná k rekonstrukci a novému využití.

Hlavním centrem dění je Chodské náměstí, které tvoří přirozené centrum čtvrti. To bohužel neplní svou roli kvůli převažující dopravní povaze, kdy je rozetnuto mezi Klatovskou třídou a třídou Edvarda Beneše.

V místě se rovněž nachází jediný úrovňový přechod železniční odbočky ve více než půlkilometrovém okruhu spojující obě části Jižního předměstí. Ten je už historicky umístěn nelogicky mimo osu ulice Koziňovy. I přes to se jedná o významný uzel oblasti který denně používají stovky lidí. Správa železnic však chystá jeho zrušení a nahrazení podchodem.





Obr 1: Ortofoto Plzeň (CUZK 2024).

Současný stav místa

V současnosti je na místě nejvíce patrné právě přetížení individuální automobilovou dopravou, které značně omezuje jiné typy dopravy. Klatovská třída je čtyřproudová silnice se dvěma tramvajovými pásy uprostřed – v uličním profilu tedy nezbyvá místo na stromy, cyklostezky ani široké chodníky. Rovněž je kvůli velké hustotě dopravy vcelku běžné že dojde k dopravní zácpě a i autobusy zde zůstanou stát. Ač se jedná o nejpřímější spojení předměstí s vnitřním městem kvůli velmi omezenému počtu možných překonání železniční dráhy, cesta zde není příjemná.

Severní ulice U Trati je opět čtyřproudová silnice s oddělenými odbočovacími pruhy. Ze strany železnice je lemována svodidly a ze strany Jižního předměstí částečně domy a částečně protihlukovými stěnami právě kvůli vysoké rychlosti vozidel. Je tedy velmi efektivním rozdělením města na severní a jižní část.

Zástavba je v místě bloková, vznikající už od poloviny 19. století, částečně doplněna o nové stavby a solitery. Jejimi centry jsou náměstí Českých bratří, Chodské náměstí a náměstí Míru – všechna parkového a značně zanedbaného charakteru. Uliční profily oblasti jsou vcelku úzké a pohybují se kolem 15–16 metrů. Zástavba je přímo na uliční čáru a v oblasti nenalezneme odsazení od předzahrádky, bydlení v parteru je tedy zvýšené a podlažnost domů se obvykle pohybuje mezi 3-5 patry.

Některé plzeňské ulice disponují vzrostlými stromořadími, které jim dodávají velmi příjemný charakter, hojně zde nalezneme lípy, javory a kaštany.

Původní rozdělení bloku továrny na stroje s vyčleněným jižním pruhem pro kostel, jeho zahradu a veřejné skladiště, bylo velmi brzo narušeno. Dnes se tak za kostelem místo zahrady nachází vjezd na parkoviště městské policie a jednopodlaž-

ní halové objekty. Celá východní část bloku patří jediné právnické osobě – zemědělské společnosti, která spravuje skladištní budovu a provozuje i další moderní obilní skladiště. V této části se dnes nachází prodejna Normy, prodejna zahradních potřeb a krmiv, provizorní bydlení postavené ze zbylých panelů z výstavby některého z okolních sídlišť, několik jednopodlažních objektů sloužících jako pomocné k obilnímu skladišti a jediný zachovalý kousek původní továrny na stroje – pomocné skladiště s cihlovým průčelím do Nemocniční ulice. Ta je z druhé strany zastavěna dlouhou řadou jednopodlažních zděných garáží.

Překvapivě je vlečka, která byla zbudována pro účely zajištění vlakových vozů ke skladišti stále nenarušená, a ačkoli je zahrazená a nefunkční, tvoří tak silný prvek vnímání původní funkce místa.

Na východní straně železniční odbočky nalezneme dnes ohořelé zbytky přístaveb k druhému obilnímu skladišti, které tak opět otevírají možnost jeho původního směřování do náměstí a vzniku veřejného prostoru v návaznosti na ulici Tělocvičnou a případné dokončení osy vedoucí od náměstí Českých bratří, přes Chodské náměstí až sem. Ta je navíc podtrhována výškovými stavbami: dnešní ubytovnou a původním hotelem Škoda, kostelem sv. Jana Nepomuckého a obilním skladištěm.









1



2



3

- Obr 1: Stabilní katastr Plzně 1841 (Gis Plzeň n.d.).
- Obr 2: Plán města Plzně 1891 (Gis Plzeň n.d.).
- Obr 3: Plán města Plzně 1893 (Gis Plzeň n.d.).
- Obr 4: Plán města Plzně 1895 (Gis Plzeň n.d.).
- Obr 5: Plán města Plzně 1924 (Gis Plzeň n.d.).
- Obr 6: Plán města Plzně 1938 (Gis Plzeň n.d.).



5



6



5

1:6 892

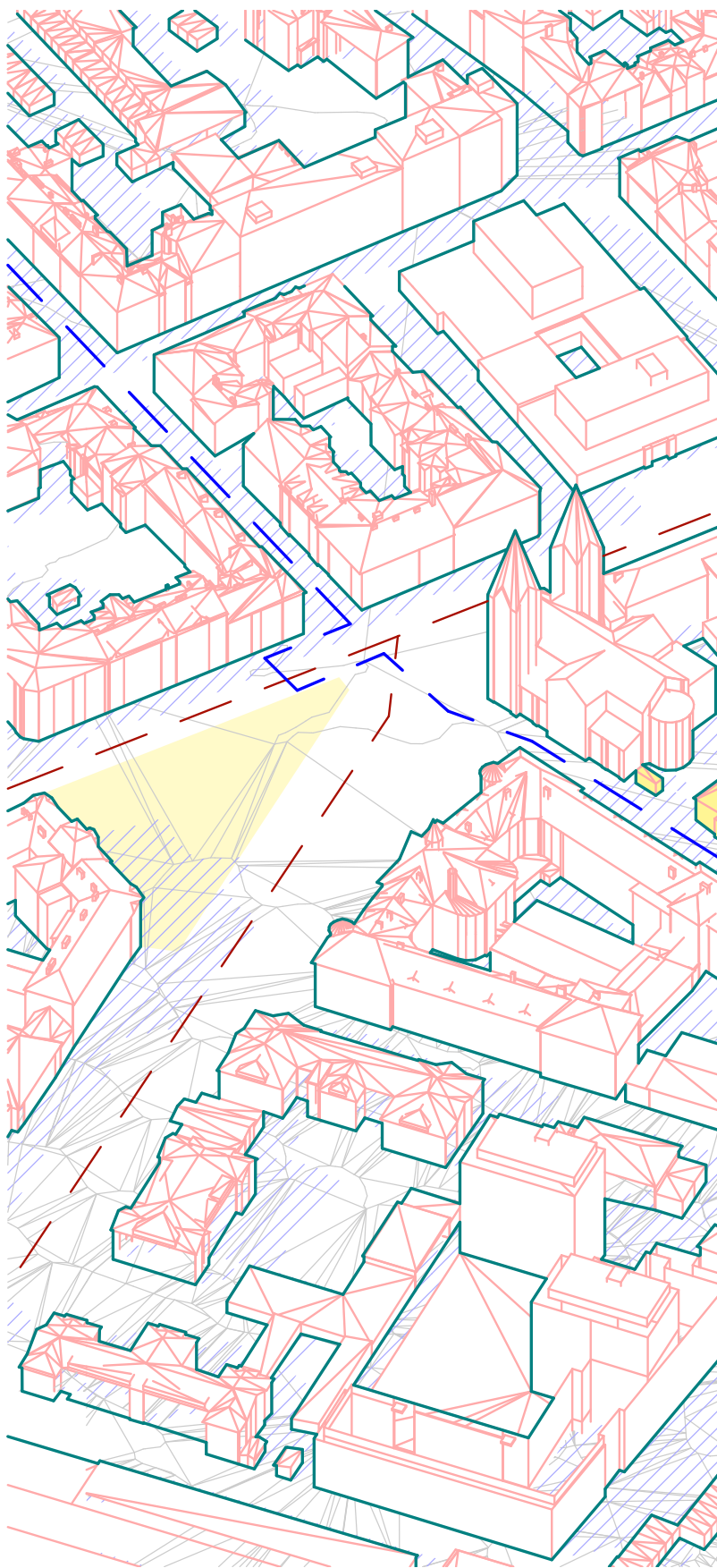
4

Současná situace

Axonometrie současného stavu ilustruje dnešní stav území. V centru se nachází původní blok továrny bratří Bellaniů se západní částí s téměř dokončenými dvěma menšími bloky a východní částí industriálního charakteru. Dělení bloku bývalé továrny v momentu vzniku obilního skladiště nám dobře ukazuje slepé ukončení ulice Na Belánce ve středu bloku, kdy současná zástavba v podstatě kopíruje hranici tohoto severojižního rozdělení a dává nám tak tušit i rozsah původní jen o několik let později vzniklé kostelní zahrady.

Žlutě jsou ve výkresu zvýrazněny bourané stavby, v zásadě se jedná o jednopodlažní halové objekty sloužící jako sklady, garáže či prodejny. Oranžově je zvýrazněna budova provizorního bydlení z panelů, která je určena k rozebrání a novému vystavení v rámci navrženého urbanismu. V ideálním případě by u bouraných staveb mělo dojít k inventarizaci prvků a možném znovupoužití v rámci nového urbanismu například pro konstrukce střech. Takto rozsáhlou analýzu území však nebylo pro tuto práci možné časově zvládnout, není tedy jejím dalším předmětem.

Světle žlutá barva označuje plochu dnešního Chodského náměstí, modrá čára hlavní osu pohybu napříč Jižním předměstím a hnědočervená vyznačuje hlavní dopravní tahy.



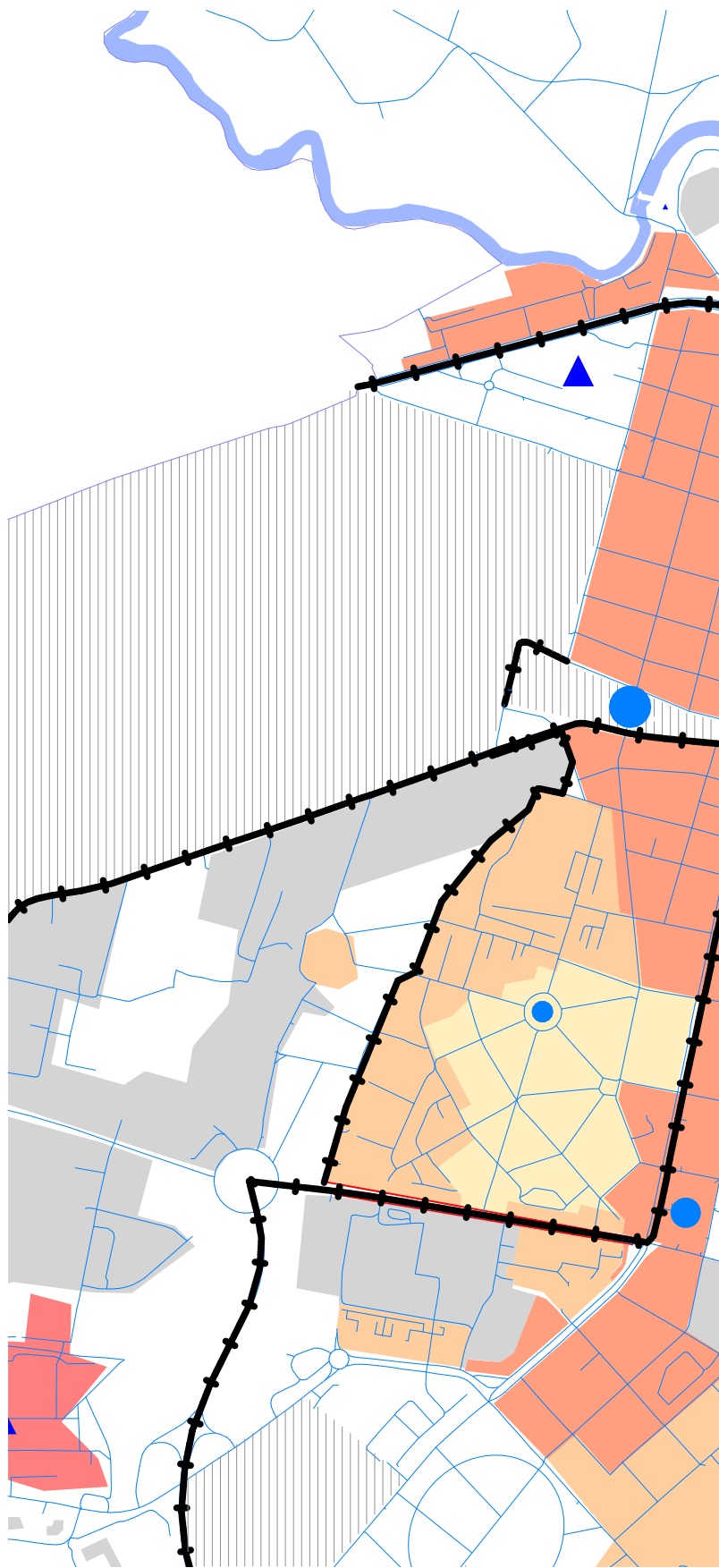


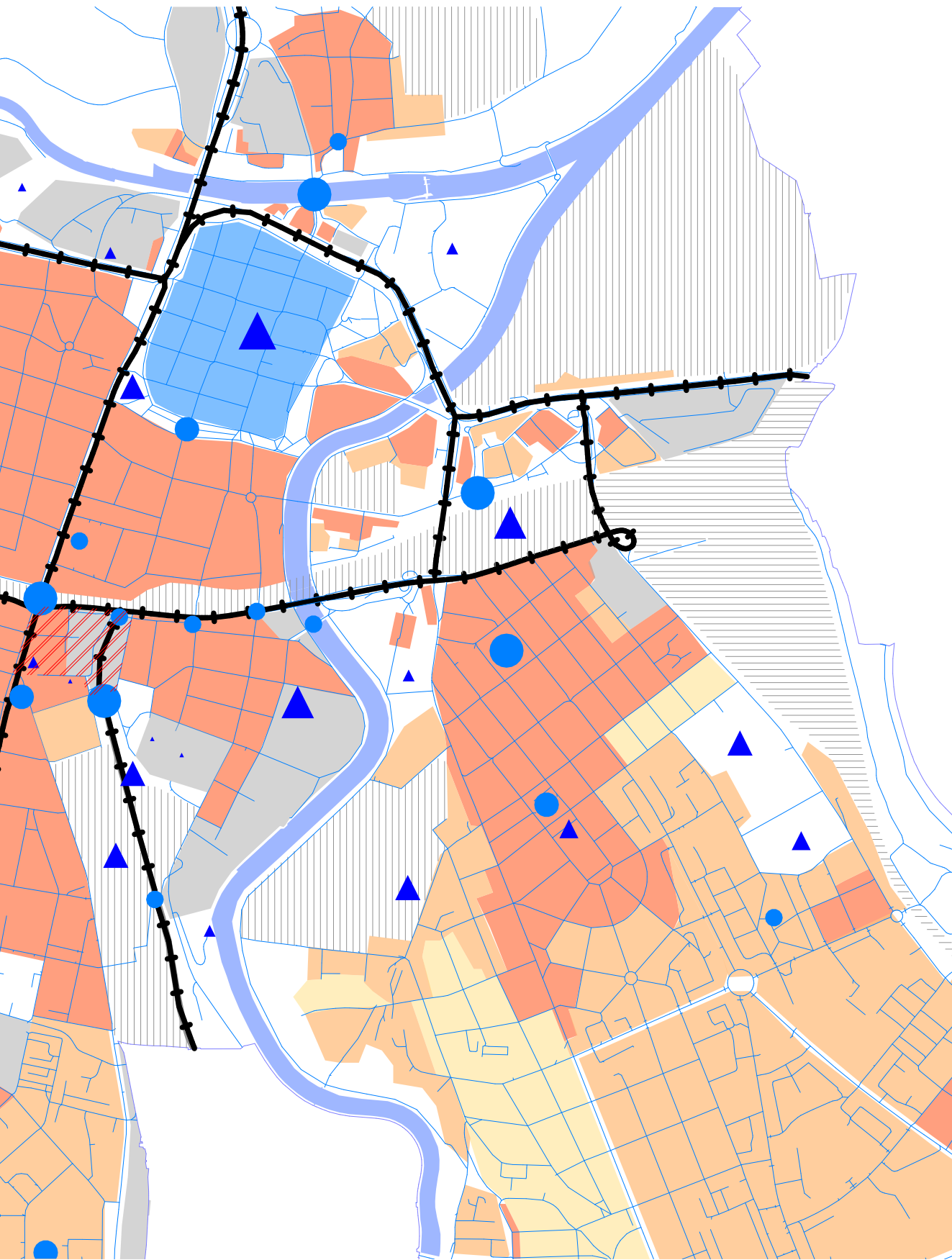
Širší vztahy

M 1:15 000

Mapa širších vztahů ukazuje umístění místa vůči městu. Zdůrazněno je rozložení mezi třemi významnými bariérami v podobě dopravní infrastruktury i významné umístění u hlavních uzlů, která reprezentují místa kde je tyto bariéry možno překonávat – most na Klatovské třídě a přechod přes železniční odbočku. Z mapky je dobře patrná blízkost centru Plzně i rozšíření klasické městské blokové struktury a současná i chybějící propojení její struktury..

| | |
|---|----------------------------|
|  | řešené území |
|  | historické centrum |
|  | kompaktní bloková zástavba |
|  | volná sídlištní zástavba |
|  | bloková volná zástavba |
|  | areálová volná |
|  | uzavřené areály |
|  | voda |
|  | cesty |
|  | hranice |
|  | uzly |
|  | významné body |

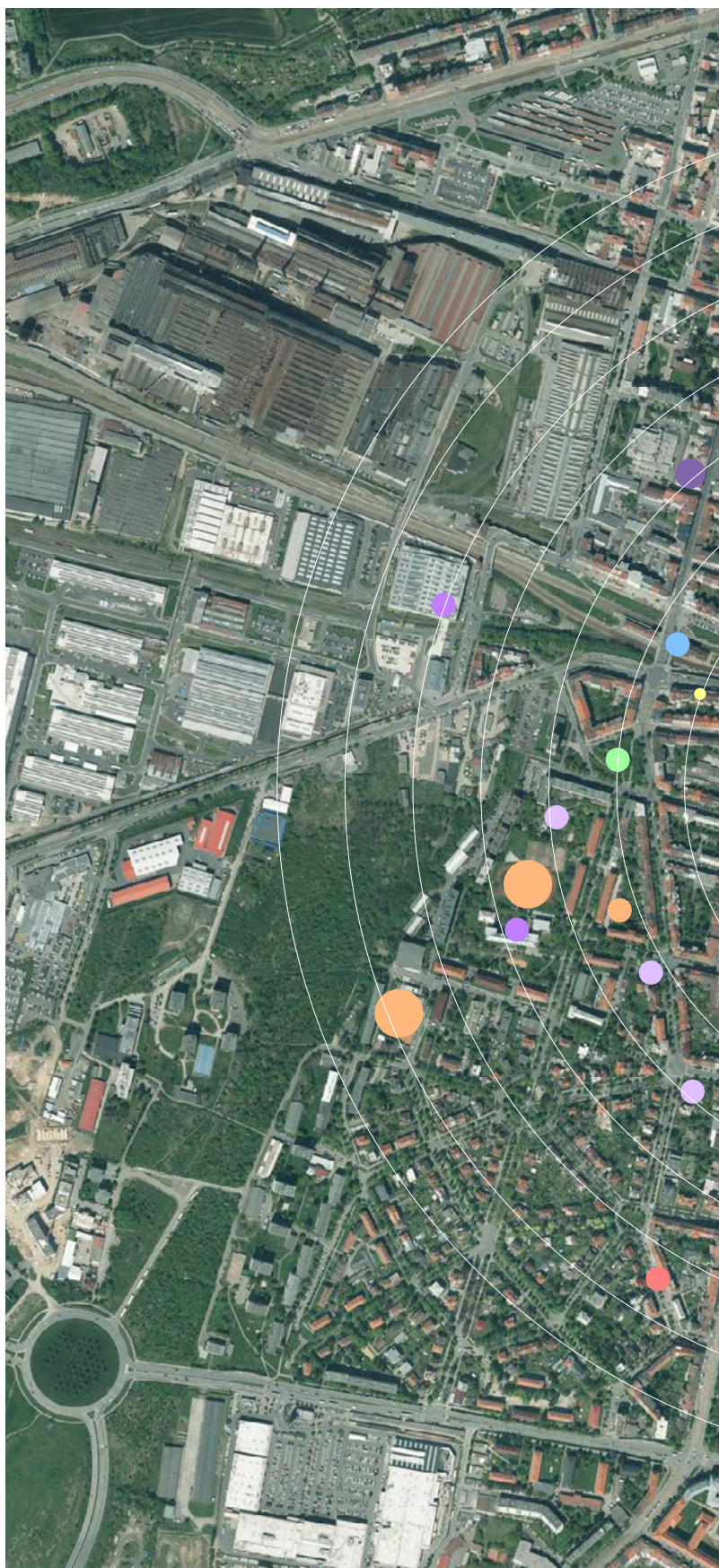




Vybavenost

M 1:10 000

Z provedené analýzy vybavenosti okolí vyplývá především velký deficit zelených prostranství. Malé parkové plochy zde reprezentují zelená náměstí, která však až na výjimku Smetanových sadů neplní účely parku. Velká parková plocha se v okolí nachází pouze jedna – park U Ježíška, který není příliš dobře udržován. Podobný problém nalezneme u dětských hřišť, které nalezneme až ve vzdálenosti 400 m a která jsou ve velmi špatném stavu. Naopak vybavenost obchodní, MHD, lékaři a školství je v místě vynikající.










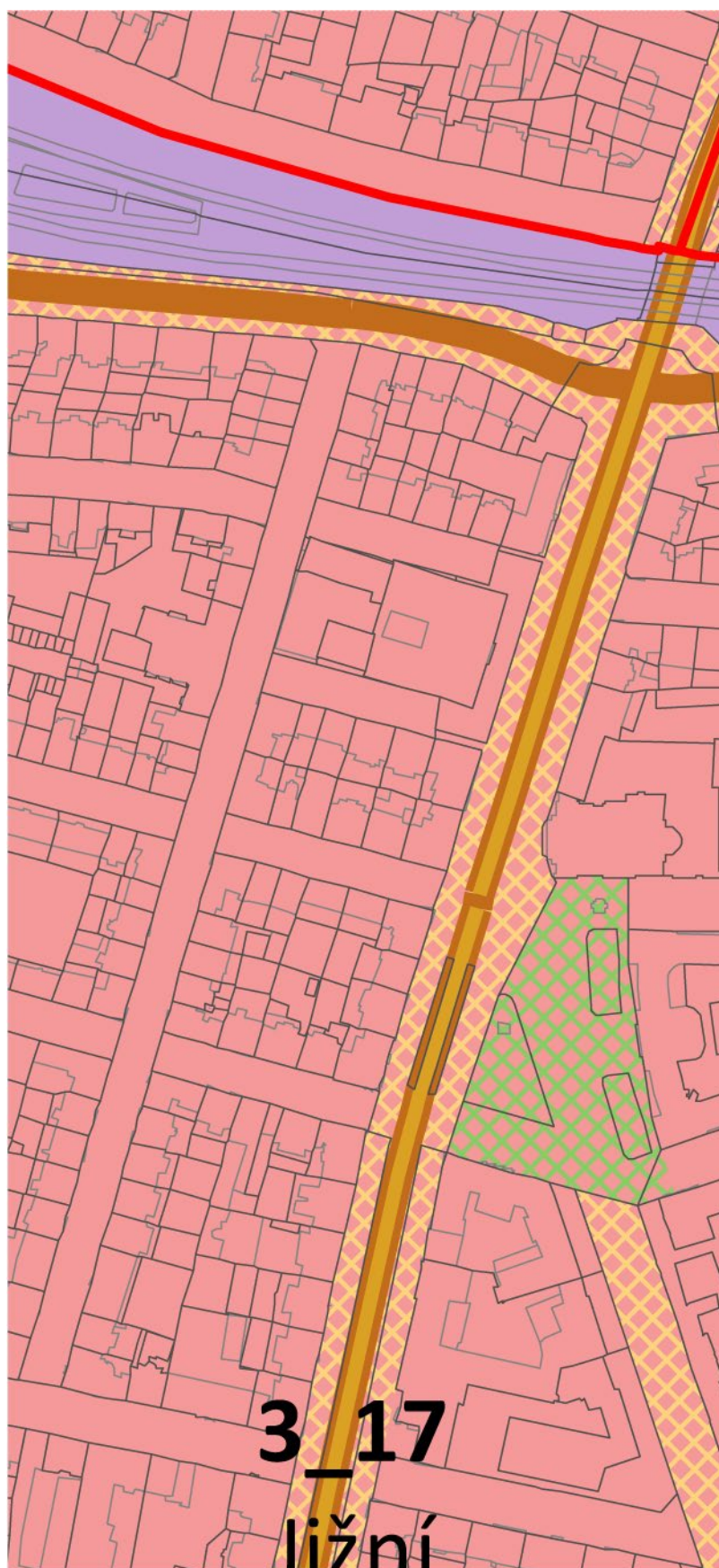
Obr 1: Ortofoto Plzeň (CUZK 2024).

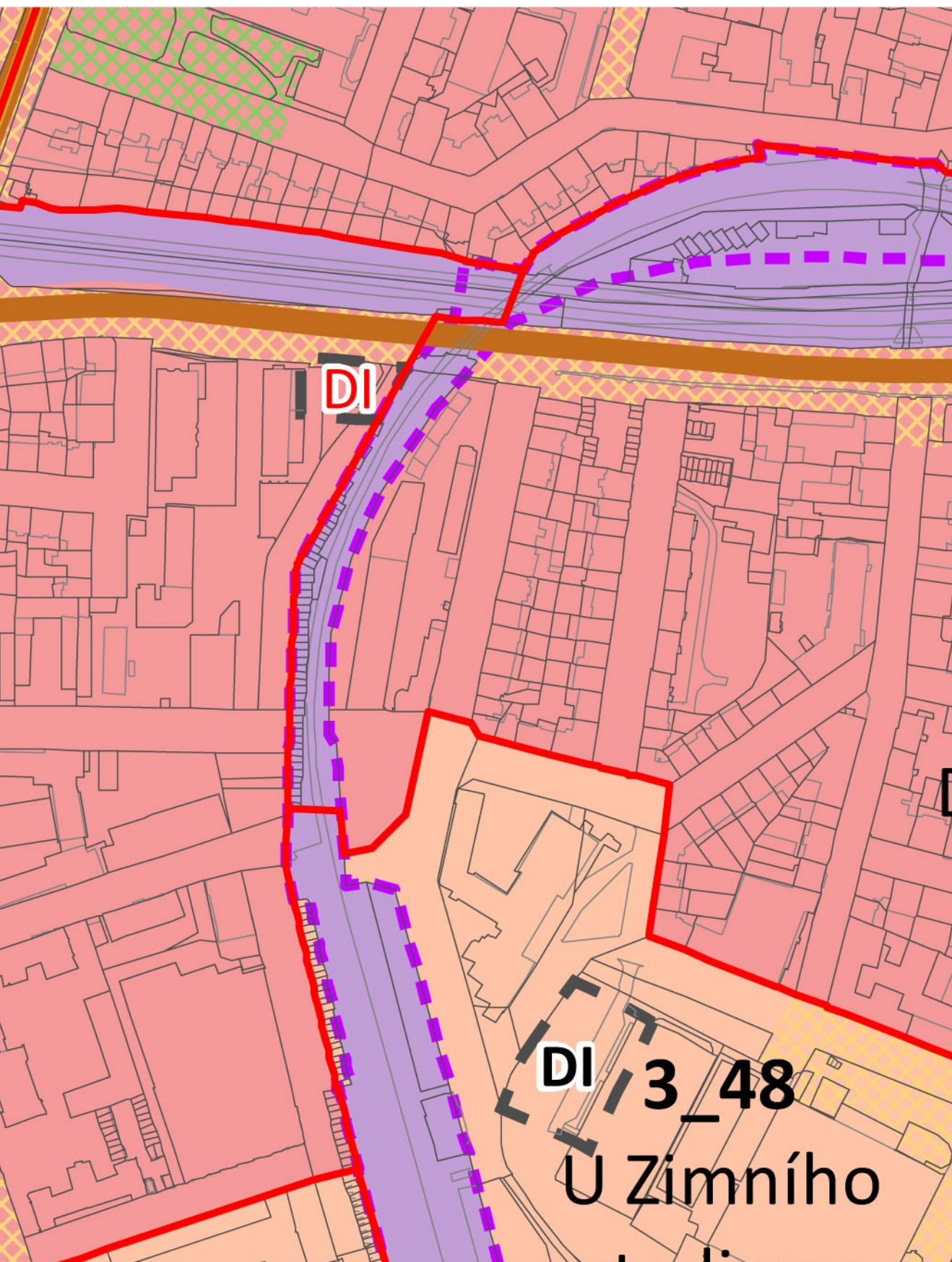
Územní plán

M 1:2 500

Současný územní plán Plzně identifikuje vybrané územní jako plochu smíšeně obytnou. V té je možno umísťovat bydlení, ale i administrativu, obchod, volnočasové aktivity, vybrané odvětví výroby a další funkce. Toto současné dělení je v souladu s navrženým urbanismem. Nutné je však podotknout, že Plzeň se podobně jako Praha chystá zbavit funkčního dělení města a nahradit jej dělením urbanistickým. Dnes již rovněž běžně vytváří územní studie a regulační plány a to jak ze své vlastní iniciativy, tak i v koordinaci s developery, kteří o oblast projeví zájem. Oba tyto kroky jsou hodnoceny kladně ke zlepšení výstavby ve městě, kdy funkční dělení města je už dnes vnímáno jako přežitek a územní studie a regulační plány umožňují městu mnohem lépe koordinovat kvalitu vystavěného prostředí. Potřeba je však ještě více podpořit výstavbu menšími subjekty právě skrze městem připravené územní studie/regulační plány, které jim jednoduše dovolí získat stavební povolení a nastavit obecně zásady pro land-value capturing, které by městu umožnily zachycovat a následně využívat spekulativní zisky z výstavby pro veřejný zájem.

-  plochy stabilizované smíšeně obytné
-  plochy stabilizované občanské vybavení
-  plochy dopravní – železnice
-  veřejná prostranství
-  veřejná prostranství s převahou parkových ploch







Obr 1: Územní plán Plzeň (ÚKRMP 2023).

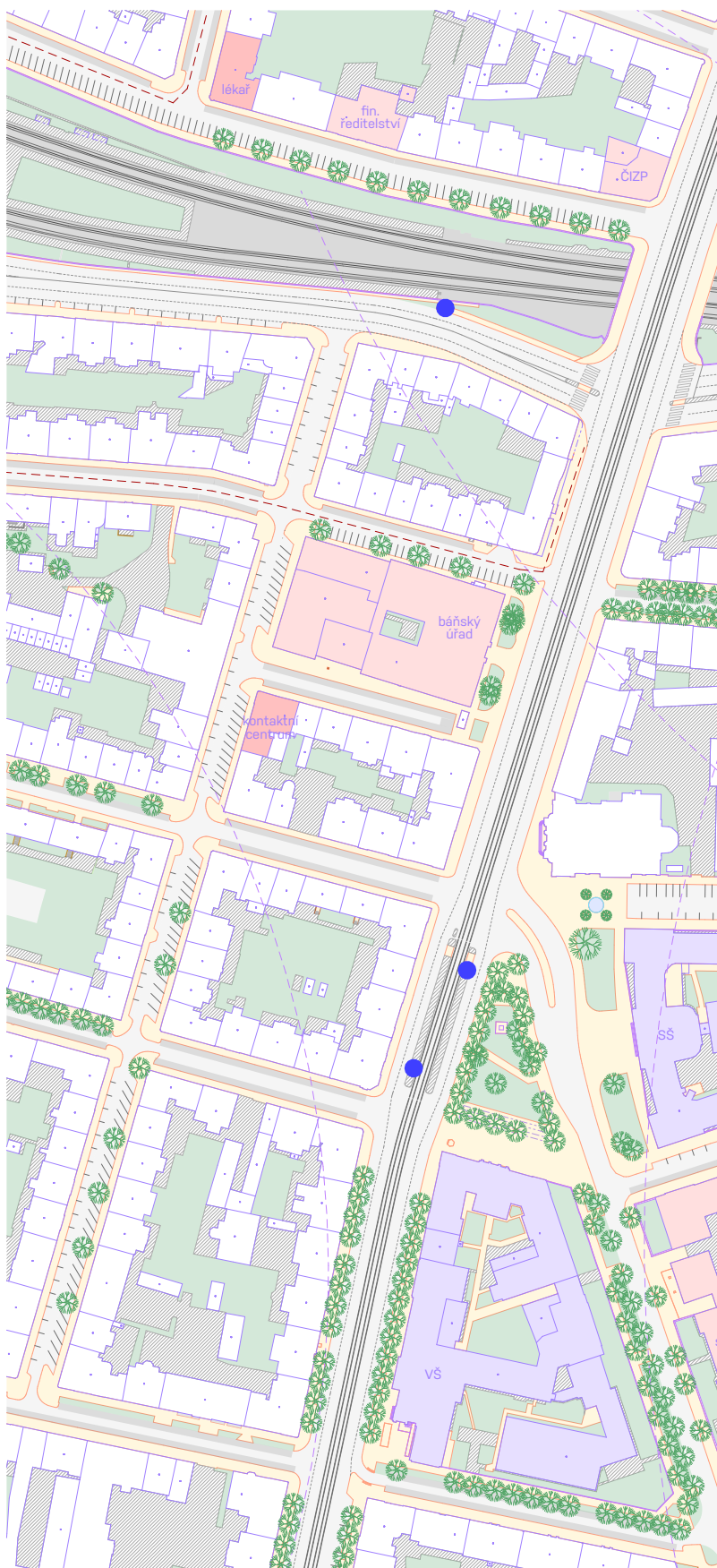
Situace

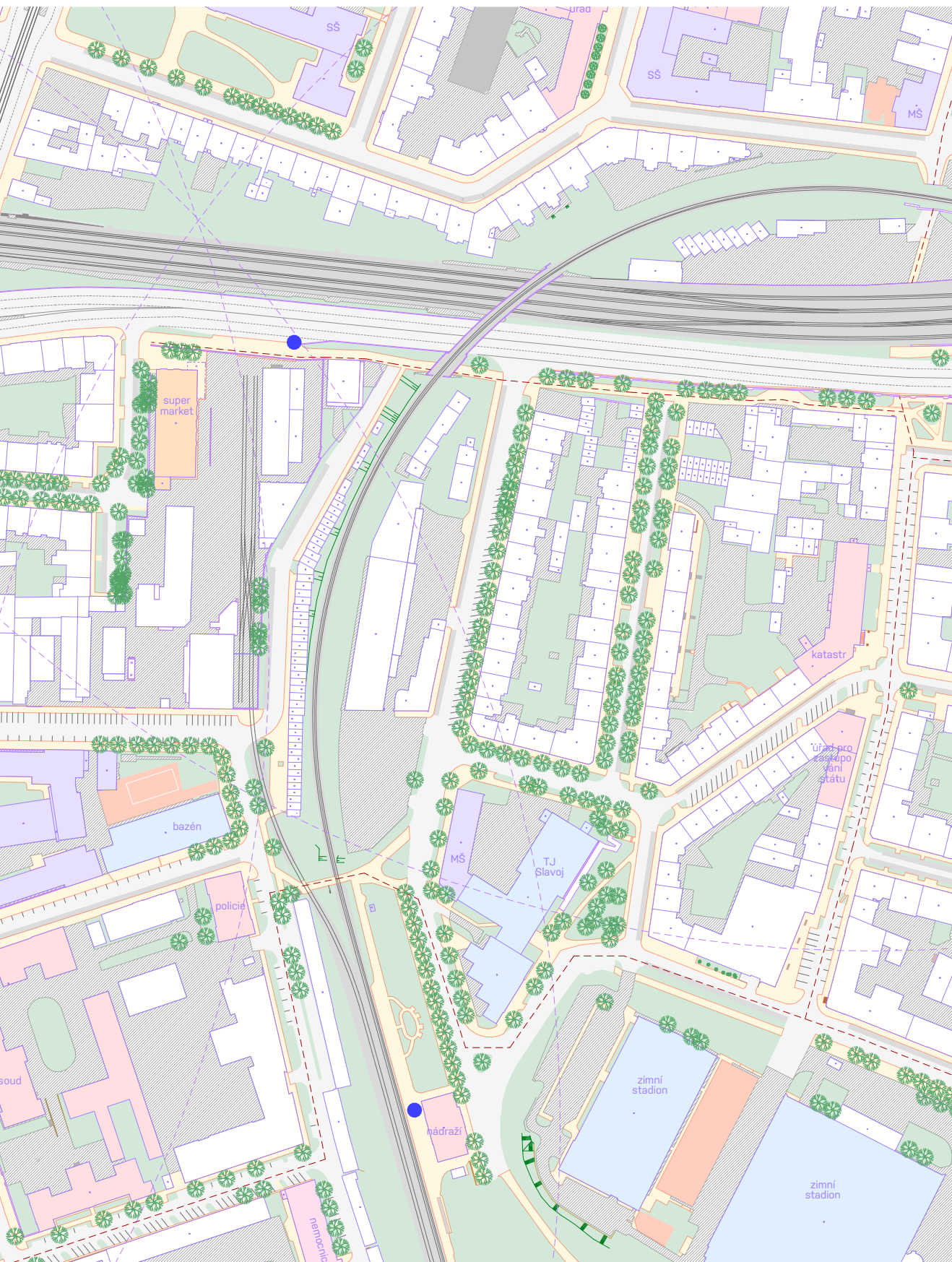
M 1:2 500

Podrobná situace místa ukazuje rozdělení ploch a vybavenosti. Vidíme jak skutečně silně dopravně orientované ulice Klatovské a U Trati, ale i rozsah parkovacích ploch, současnou zeleň i cyklostezky. Rovněž je dobře patrné i současné využití Chodského náměstí, které je dnes rozděleno mezi dva výrazné silniční proudy s převažující plochou volné zeleně a jen těžko tak plní funkci náměstí. Dobře vidět je i vytrácějící se zástavba směrem k ulici Na Trati, kde i další bloky jsou směrem k ní rozdrobené a nedokončené a i umístění protihlukových stěn.

Důležitá je také situace kolem jednokolejní železniční odbočky, která je podstatně méně frekventovaná než hlavní východozápadní dráha a mohla by být do města celkem dobře včleněna. Přesto je z něj vyříznutá rozsáhlou zelenou plochou a lemující zástavbou jednopodlažních individuálních garáží. Přitom má právě ona skvělý potenciál stát se spojnici mezi Jižním předměstím a Vnitřním městem a následně i řekou, kdy by bylo možné vytvořit podél ní cestu a následně i přemostění ulice U Trati a železnice pro pěší a cyklistický provoz a proměnit tak její dnešní vnímání jako bariéry ve spojnici.

-  zastávky MHD
-  docházková vzdálenost 600 m pro základní školy










Vlastnictví

M 1:2 500

Jak je vidět z mapy, s výjimkou ulic je relativně málo pozemků ve vlastnictví města Plzně. Ve zpracovávaném území se jedná pouze o dva - nárožní bytový dům na Klatovské třídě a pozemek s halovým objektem měřírny elektrické energie pro MHD v samém rohu u železniční odbočky. Většina domů a pozemků v oblasti je ve vlastnictví fyzických osob, pozemky východní části původního bloku bratří Bellaniů jsou ve vlastnictví právnických osob. Tři haly za kostelem na původní kostelní zahradě patří firmě ZYNESY s.r.o. a zbylá část společnosti ZETEN s.r.o., která se zabývá nákupem a prodejem obilovin. Rovněž je majitelem společnosti Zemědělské zásobování Plzeň s.r.o., která vznikla v roce 1991 při privatizaci. Skladiště se tak nikdy nedostalo mimo vlastnictví společností hospodařících s obilovinami, které tak zajistily jeho kontinuální provoz až dodnes. To už neplatí u budovy bývalého veřejného skladiště, které je dnes majetkem fyzické osoby a chátrá. Z mapy je taktéž vidět že ač jsou stavby individuálních garáží podél železniční odbočky v ulici Nemocniční vlastněny fyzickými osobami jejich pozemky patří k dráze a tím také do vlastnictví České republiky.

-  majetek ve vlastnictví statutárního města Plzně
-  majetek ve vlastnictví Plzeňského kraje
-  majetek ve vlastnictví ČR
-  majetek ve vlastnictví fyzické osoby
-  majetek ve vlastnictví právnické osoby












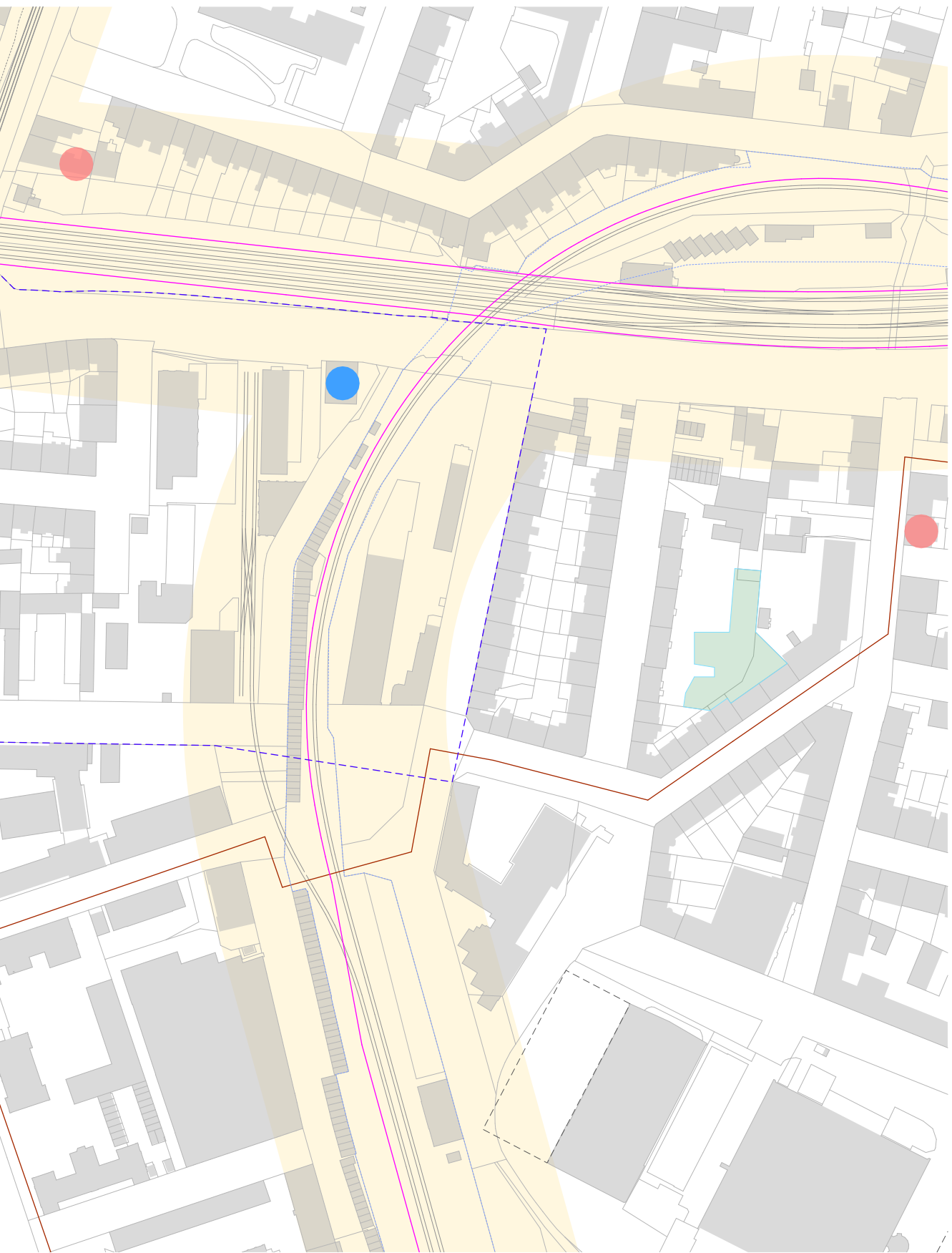
Limity

M 1:2 500

Hlavním limitem využití území je ochranné pásmo dráhy, které zabírá značnou část území. Dále se zde nachází trolejové vedení, významný teplovod a nadzemní vedení vysokého napětí provázející dráhu a trafostanice. Ani jeden z nich však není zásadní překážkou pro novou výstavbu v oblasti.

-  ochranné pásmo dráhy
-  významný teplovod
-  nadzemní vedení vysokého napětí
-  trolejové vedení
-  trafostanice pro MHD
-  trafostanice
-  urbanistická zeleň

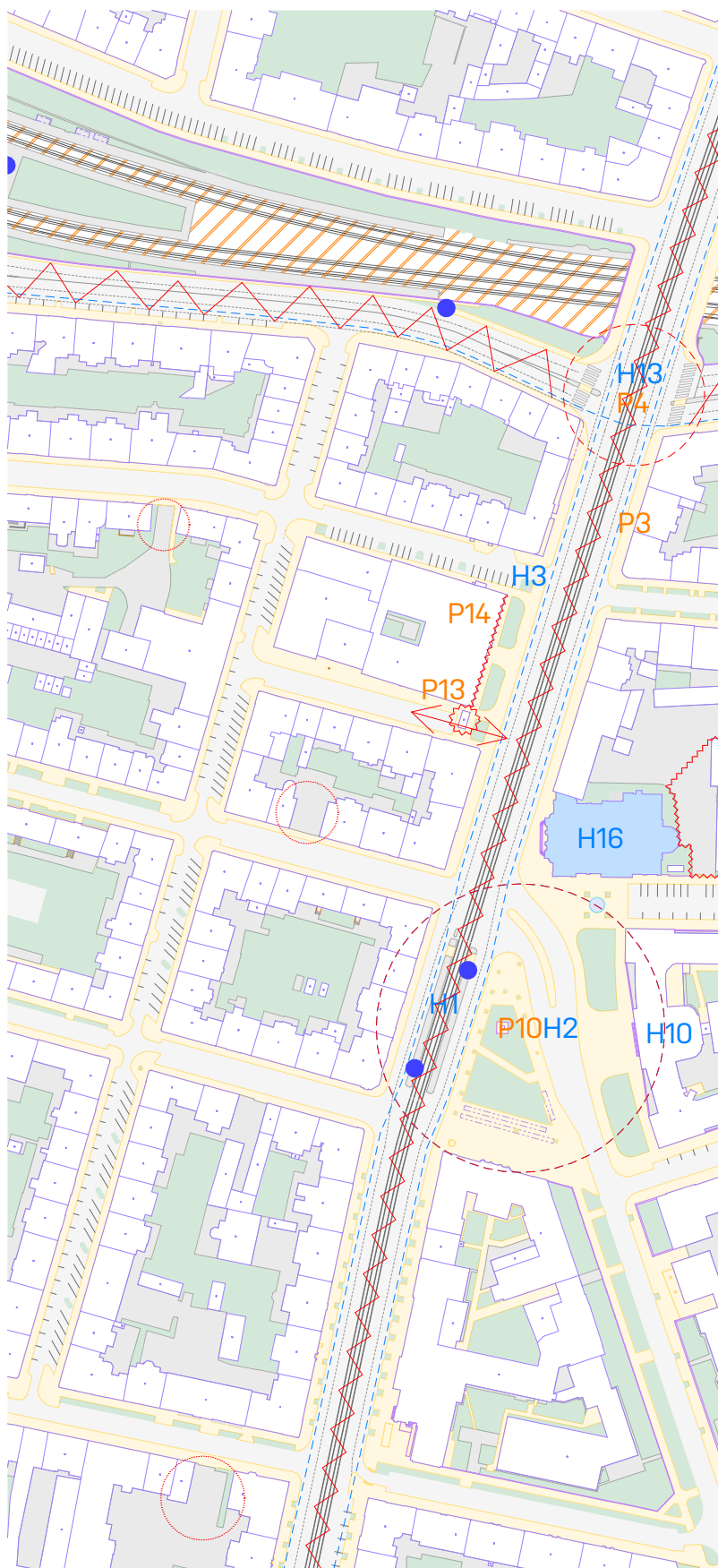


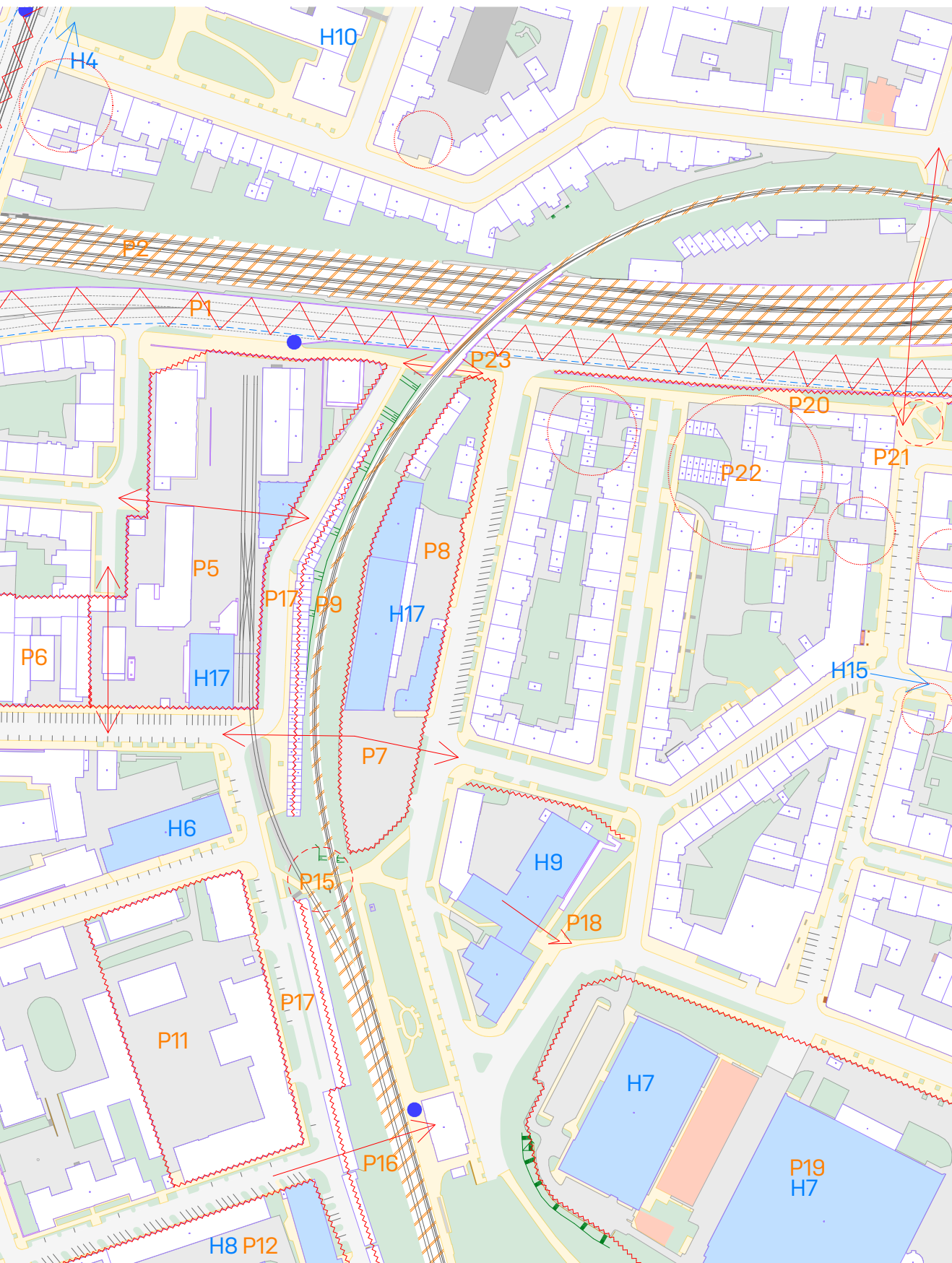


Výkres hodnot a problémů

M 1:2 500

V dané oblasti lze identifikovat celou řadu hodnot a problémů. Významné hodnoty tvoří jak atraktivní pozice místa vůči městu, tak blízká návaznost na náměstí, významný bod, který tvoří kostel, a výborné napojení na MHD a skvělá vybavenost. Naopak problémy tvoří hlavně doprava a hluk, chybějící propojení oblasti a zbytečné bariéry, nedostatek zeleně, parků a hřišť, velké areály ztěžující přístup územím, chybějící cyklistická infrastruktura a rovněž i potenciální užití carsharingu a elektromobilů.





Hodnoty

- H1 – vynikající dostupnost MHD, v oblasti se nachází zastávka tramvaje, trolejbusu i vlaková nádraží, která zajišťují skvělou dostupnost čtvrti i nad rámec města Plzně
- H2 – přirozené centrum Chodské náměstí s významnými budovami (kostel, škola) je umístěno na hlavním bulváru oblasti Klatovské třídy s živým parterem
- H3 - Klatovská třída jako hlavní bulvár oblasti kumuluje služby do osy směřující do historického centra města
- H4 - vynikající blízkost a dostupnost centra města (do 20minut chůzí)
- H5- celé oblasti dominuje pravidelná bloková struktura příjemných dimenzí, ve vedlejších ulicích často doplněna o stromořadí s příjemnou výškou zástavby kolem 5 NP
- H6 - v oblasti se nachází veřejný plavecký bazén
- H7 - dvojice zimních stadionů využívaných pro zápasy, školy i volné bruslení přináší do oblasti širokou škálu sportovního vyžití od aktivního až po fanouškovské
- H8 - v oblasti se nachází Fakultní nemocnice Plzně s širokou škálou poskytovaných služeb
- H9 - volnočasové sportovní aktivity dále poskytuje TJ Slavoj Plzeň, kde se pořádají kurzy pro děti i dospělé
- H10 - nachází se zde hned několik středních škol, skvělá dostupnost i rozmanitost výběru
- H11 - v oblasti a jejím okolí se rovněž nalézá celá řada budov vysokých škol
- H12 - oblast je typická jistou koncentrací úředních a správních budov
- H13 - blízkost centra a dvojice hlavních komunikací obsluhujících celou Plzeň (Klatovská třída a ulice U Dráhy) vytváří v oblasti velký potenciál pro vytvoření páteřních cyklotras vedoucích napříč Plzní
- H14 - v oblasti existuje bikesharing, ale málo kol, jediný stojan v oblasti - potenciální rozvoj
- H15 - v docházkové vzdálenosti se nachází Depo 2015, nová kulturní instituce
- H16 - kostel sv. Jana Nepomuckého přispívá k přirozenému centru oblasti
- H17 - dvojice obilních skladišť z poč. 20. století význačných jak kvůli dobové architektuře, tak i technologii a spolkovému charakteru

Problémy

- P1 – ulice Borská, U Dráhy: silně frekventovaná čtyřproudová silnice 2./3. třídy lemovaná svodidly, chybí pěší/cyklotrasa, bez vyhrazených pruhů, zdroj hluku (až 95db), rychlost 50/75 km/h, bez zeleně
- P2 – hlavní železniční tah rozděluje Plzeň na jižní a severní část, těžko překonatelná bariéra území, ztížený přechod pro pěší i cyklisty
- P3 – Klatovská třída, čtyřproudová silně frekventovaná silnice 1. třídy se samostatným tramvajovým pásem vedoucí až do historického centra Plzně, bariéra a zdroj hluku, chybí cyklistické pruhy a zeleň, velká prioritizace IAD na úkor jiných druhů dopravy
- P4 – křižovatka ulic Borské, U Dráhy a Klatovské třídy, velmi nepříjemné místo pro chodce i cyklisty
- P5 – areál historického obilního skladiště, dřívější továrna na stroje, dnes nefunkční část území, průchozí, ale z velké části nevyužitá, na místě je vytvoření územní studie a nové výstavby
- P6 – původní zahrada kostela je dnes využívána jako parkoviště a zčásti zastavěna halami
- P7 – chybí logické propojení ulic Soukenické a Tělocvičné
- P8 – areál veřejného skladiště v Plzni je léta opuštěný a chátrá, je obýván bezdomovci a v minulosti několikrát vyhořel, historická budova je přitom noblesního charakteru, místo má velký potenciál
- P9 – železniční odbočka do Klatov, částečně na valu, částečně na terénu tvoří další bariéru území, v současnosti je zde velmi malé množství možných přechodů, jediný úroňový přechod je plánován proměnit na podchod, potenciální zahloubení tratě do tunelu by oblasti značně prospělo
- P10 – Chodské náměstí, logické centrum oblasti je dnes silně zatíženo dopravou, veřejné prostranství je neudržované a nepřehledné
- P11 – nový bytový komplex tvoří uzavřený areál bez parteru s minimem vstupů do okolních ulic
- P12 – areál nemocnice tvoří dlouhý těžko propustný pás mezi čtvrtěmi
- P13 – slepá ulice Havířská je uzavřena jednopodlažní stavbou trafiky, která ulici znepréhledňuje a ztěžuje vstup
- P14 – báňský úřad přerušuje parter v oblasti, do ulice vstupuje nepřátelským neudržovaným průčelím s jediným vchodem
- P15 – jediný úroňový přechod železniční odbočky je umístěn nelogicky mimo osu ulice
- P16 – historická památkově chráněná budova železniční stanice Plzeň–zastávka je vizuálně blokována řadou garáží, chybí zde další možné propojení
- P17 – ulice Nemocniční je z jedné strany lemována řadami jednopodlažních individuálních garáží, které podtrhují její charakter okraje
- P18 – nelogická orientace objektu TU Slavoj Plzeň, který se otáčí směrem od přilehlých ulic
- P19 – uzavřený areál zimního stadionu tvoří bariéru, chybí prostor pro aktivní volný čas venku
- P20 – protihlukové stěny lemující ulici U Dráhy umocňují charakter bariéry a vydělení z města
- P21 – plácek a podchod pod tratí a silnicí mezi ulicemi Radobyčická a Resslerova směřující do historického centra města jsou neudržované a nepůsobí bezpečně
- P22 – v oblasti se nachází mnoho proluk a narušení blokové struktury, především podél silně frekventované ulice U Dráhy
- P23 – současný podchod pod železniční odbočkou je úzký a neumožňuje cyklistům projet bez sesednutí z kola
- P24 – celá oblast je silně přehlcena parkováním, doprava je zde často umisťována na úkor zeleně, prostorů pro pěší i cyklisty
- P25 – v oblasti chybí nabíjecí stanice elektromobilů, vyhrazená stání pro carsharing i zóny jejich parkování
- P26 – cyklostezky v oblasti jsou značně přerušované, chybí logika v jejich směřování, navíc se zde nachází pouze jediný stojan na kola
- P27 – v oblasti chybí dětská hřiště

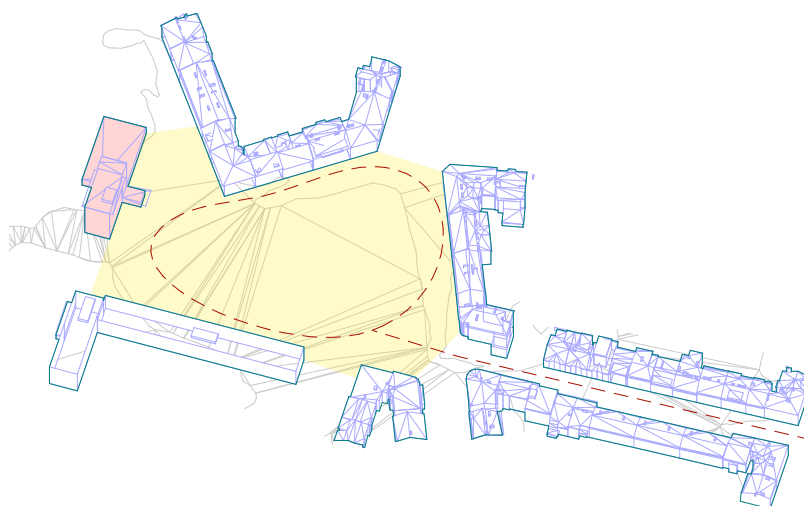
Koncepce

M 1:x xxx

Hlavní myšlenkou urbanistického návrhu je vytvoření rozmanitých veřejných prostranství na nově vzniklé ose náměstí Českých bratří – nové náměstí na ulici Přeštické, které podtrhuje významnost tohoto mezičtvrťového propojení. Ta je ještě zdůrazněna výskytem vysokých staveb, na kterou se napojují návrhem nové věže. Vzniká tak řetězec rozličných účelů, možných charakterů míst – reprezentativní Chodské náměstí pro trhy a velké události, uzavřená klidná kostelní zahrada, menší ležerní náměstí u obilního skladiště se sezením, mlatem a stromy, malý park ve vnitrobloku pro každodenní rekreaci, nové sportoviště a konečně obchodní náměstí před novou kancelářskou věží s rozsáhlým prodejem v platformě. Celkovým záměrem je vytvoření rozmanitých prostorů tak, aby dokázaly zaujmout lidi napříč věkovými a sociálními skupinami a vytvořily tak nové možnosti setkávání a trávení volného času. Cílem je jistě i zlepšení prostupnosti území, a to především vytvořením spojnice podél železniční odbočky směrem do Vnitřního města a k řece Radbuze a přímý železniční přechod odbočky v ose ulic Soukenická – Tělocvičná.

Od počátku návrhu bylo ústředním záměrem vytvoření alespoň malého parku v rámci dokončení blokové výstavby kvůli jejich zoufalému nedostatku. V okolí se ani nenachází plochy, kde by bylo možné větší parky vytvořit, je proto nutné volit menší řešení více podobná velkoměstům. Park také integruje existující vlakovou vlečku a průchod pod vlakovým přístřeškem, které by místu vtiskly jistý charakter a učinily jej rozpoznatelným skrze celé město.

Finálně je cílem také vytvoření rozumné urbánní struktury s dobrou hustotou, která bude přínosná jak pro stavebníky, ale i obyvatele a město.

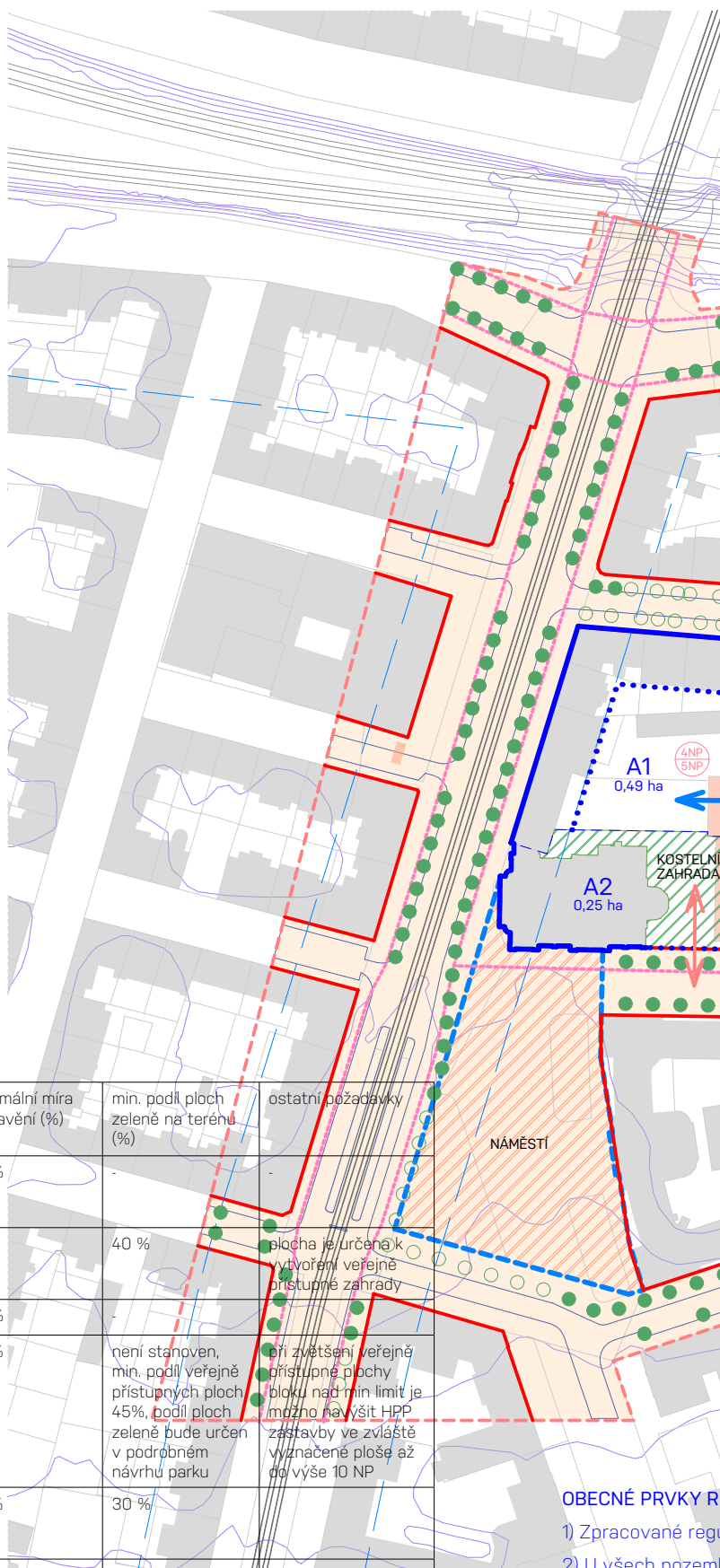




HLAVNÍ REGULAČNÍ VÝKRES

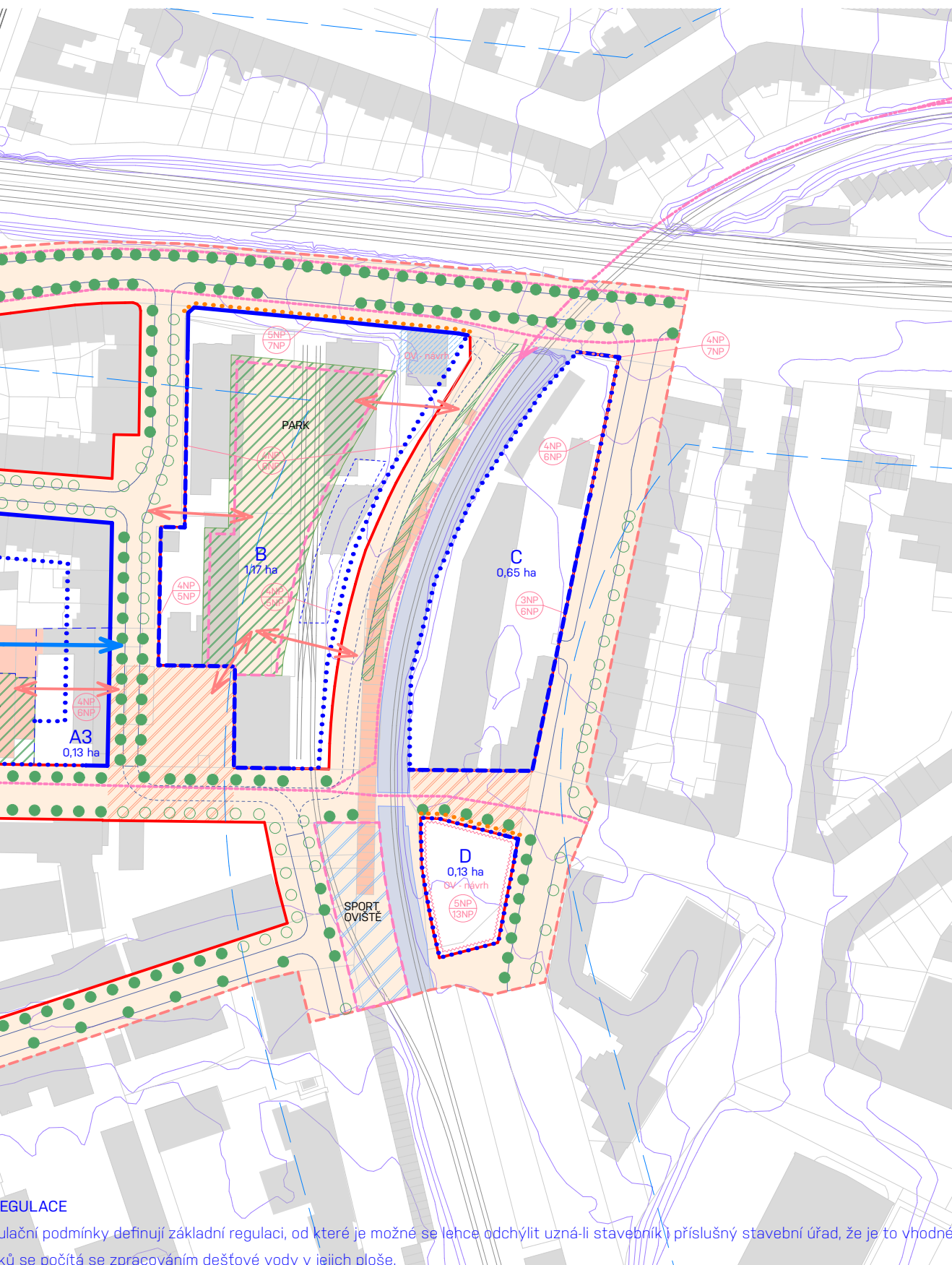
M 1:2 000

- - - hranice řešeného území
- hranice pozemků dle KN
- budovy stávající
- dopravní řešení
- uliční čára
- dělení bloků
- A1 označení bloků
- veřejná prostranství
- veřejná zeleň
- /● alej stávající/návrh
- stavební čára pevná
- - - stavební čára otevřená
- ⋯ stavební čára volná
- ⋯ závazný parter
- ↔ požad. pěší propojení/průjezd
- - - hl. cyklistické tahy
- 3NP
6NP min/max podlažnost
- ~ OV návrh
- vrstevnice
- ochranné pásmo železnice
- vymezení plochy pro zpracování podrobnější dokumentace
- vymezení plochy pro zpracování formou architektonické soutěže



| blok (ozn.) | velikost bloku (ha) | způsob využití dle ÚP Plzeň | urbanistická struktura | výška zástavby (min/max NP) | maximální míra zastavění (%) | min. podíl ploch zeleně na terénu (%) | ostatní požadavky |
|-------------|---------------------|--------------------------------|------------------------|---|---------------------------------------|---|---|
| A1 | 0,49 | smíšeně obytná (stabilizovaná) | kompaktní bloková | 4NP/5NP+P | 55 % | - | - |
| A2 | 0,25 | dtto | dtto | 1 NP | - | 40 % | plocha je určena k vytvoření veřejně přístupné zahrady |
| A3 | 0,13 | dtto | dtto | 4NP/6NP | 55 % | - | - |
| B | 1,27 | dtto | volná sídlištní | 4NP/5NP k ulici Soukenická a Nemocniční 4NP/6NP+P k ulici Na Belánce 5NP/7 NP k ulici U Trati | 40 % | není stanoven, min. podíl veřejně přístupných ploch 45%, podíl ploch zeleně bude určen v podrobném návrhu parku | při zvětšení veřejně přístupné plochy bloku nad min limit je možno navýšit HPP zástavby ve zvláště vyznačené ploše až do výše 10 NP |
| C | 0,65 | dtto | kompaktní bloková | 3NP/6NP k ulici Soukenická a Nemocniční 4NP/6NP+P k ulici Na Belánce 4NP/7 NP k ulici U Trati | 45 % | 30 % | - |
| D | 0,13 | dtto | volná sídlištní | 5NP/13NP | 1PP a níže: 100 % 1NP a výše: 80 % | není stanoven, min. podíl zelených střech 50% | OV návrh obchodní zařízení |

OBCENÉ PRVKY R
 1) Zpracované regu
 2) U všech pozem



REGULACE


Podmínky definují základní regulaci, od které je možné se lehce odchýlit uzná-li stavebník příslušný stavební úřad, že je to vhodné. K tomu se počítá se zpracováním dešťové vody v jejich ploše.





KOORDINAČNÍ SITUACE

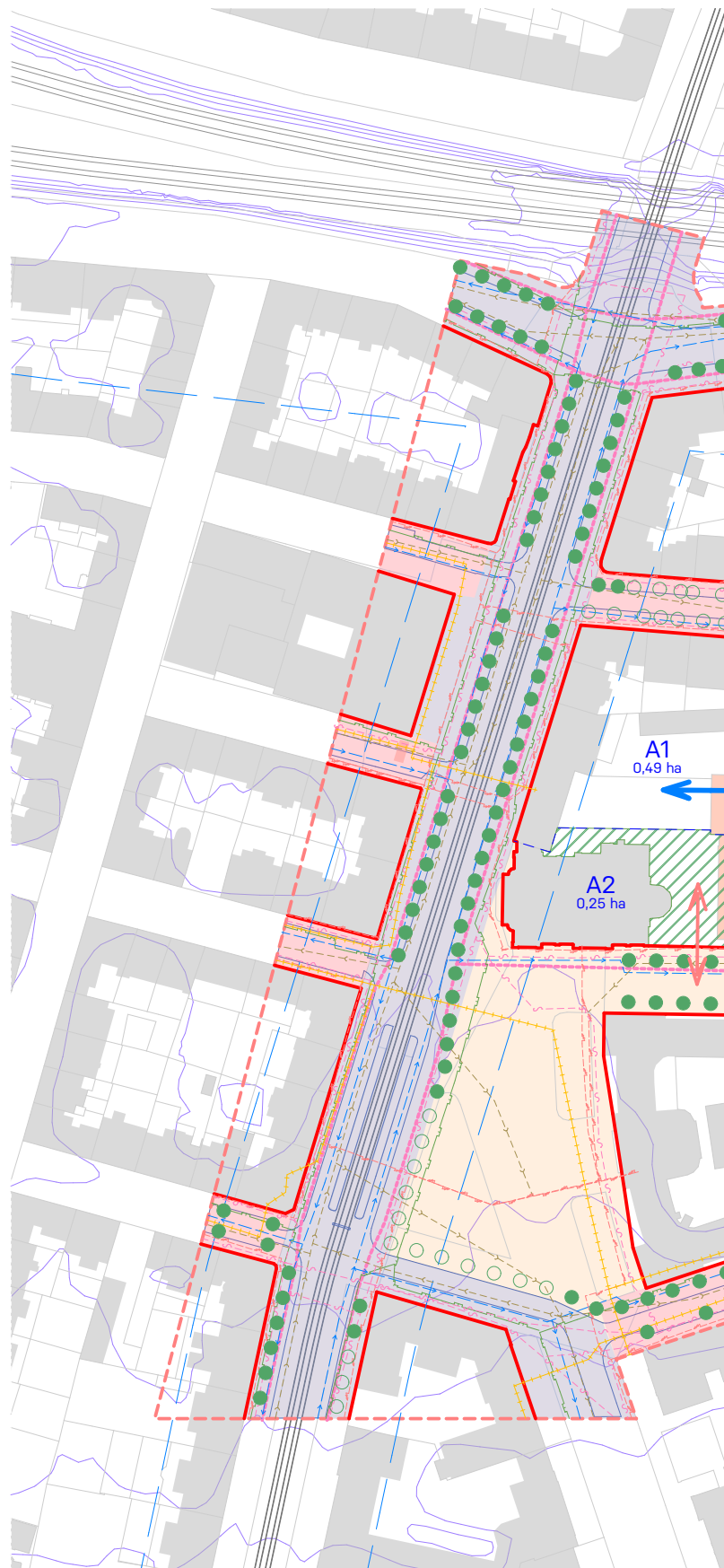
M 1:2 000

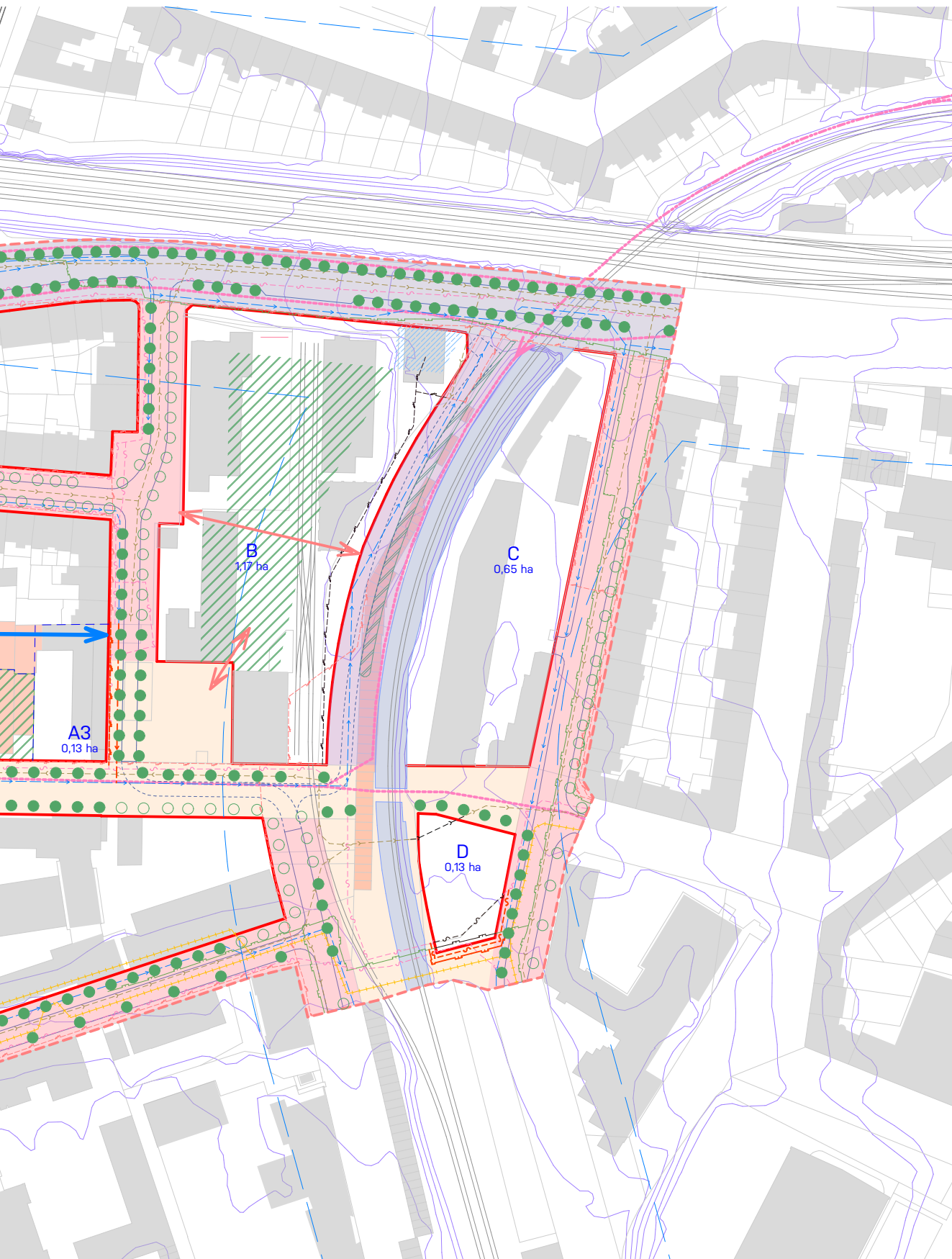
- stávající
-  vodovod
 -  kanalizace splašková
 -  plynovod STL
 -  teplovod
 -  elektrické vedení
 -  telekomunikační kabely

- návrh
-  vodovod
 -  kanalizace splašková
 -  plynovod STL
 -  teplovod
 -  elektrické vedení
 -  telekomunikační kabely

-  sběrná ulice
-  obslužná ulice
-  obytná ulice
-  prostor pro pěší/cyklo
-  dopravní řešení
-  pěší propojení/průjezd
-  hl. cyklistická trasa
-  alej stávající/návrh
-  veřejná zeleň
-  hranice řešeného území
-  vymezení bloků
-  vrstevnice

- návrh rušené
-  kanalizace splašková
 -  plynovod STL
 -  elektrické vedení
 -  telekomunikační kabely
















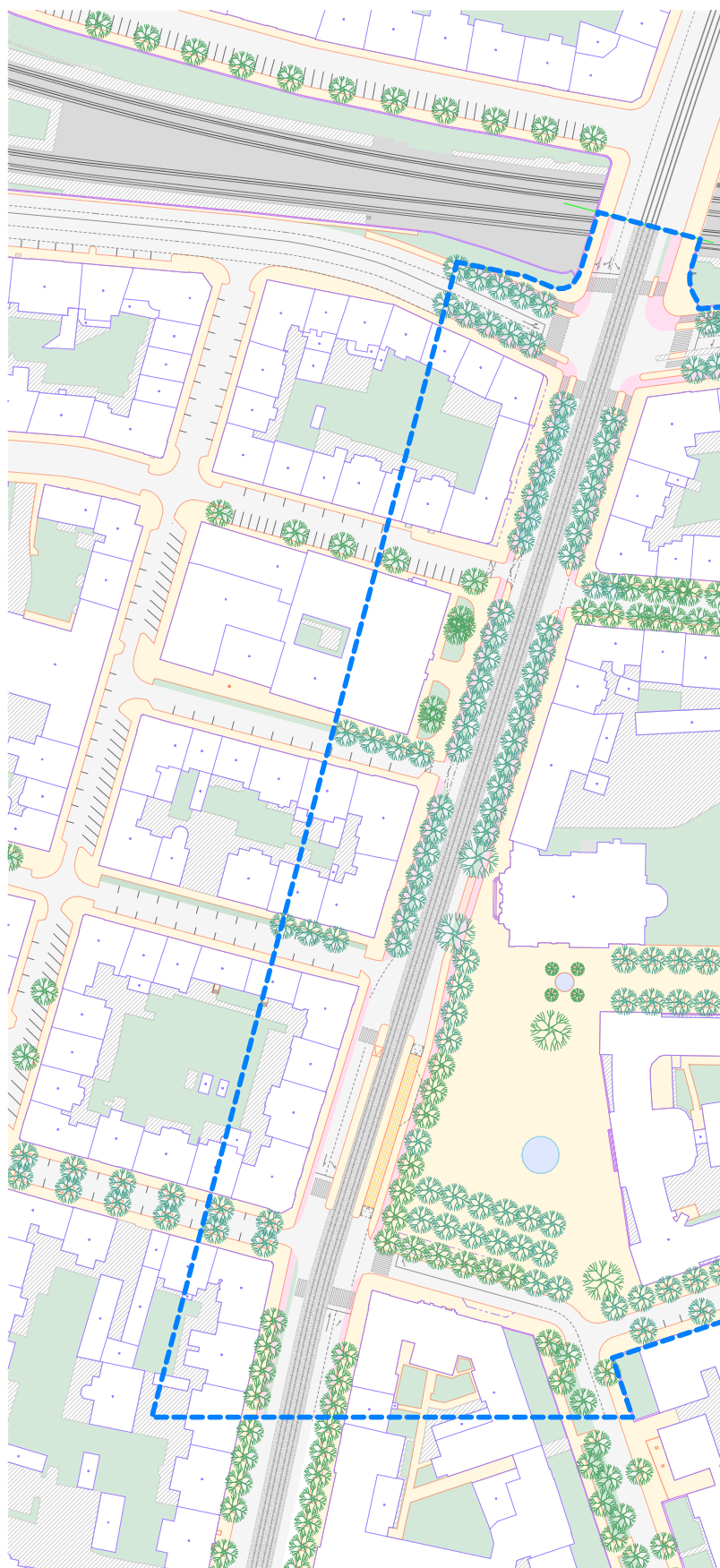
Územní studie

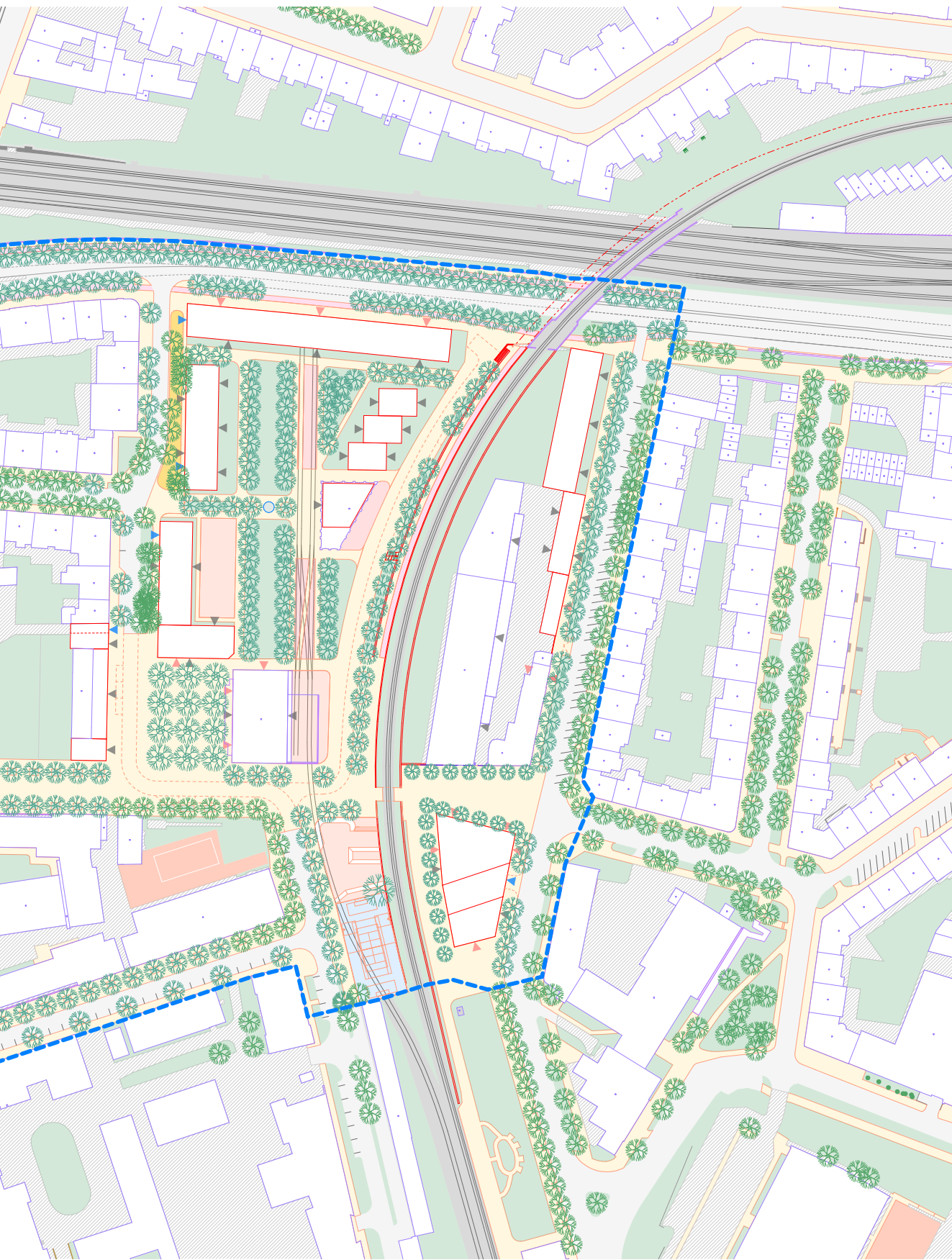
M 1:2 000

Výsledná studie místa přichází s výraznou přeměnou ulic U Trati a Klatovské třídy. Z Klatovské byly odebrány dva jízdni pruhy namísto kterých byla navržena samostatná cyklostezka v obou směrech doplněná o stromořadí a vznikl tak městský bulvár s vyváženým poměrem všech typů dopravy. Ulice U Trati byla rovněž zúžena na 3 pruhy a doplněna o cyklostezky a stromořadí. Jízdní podmínky jinak pozměněny nebyly a jsou zachovány všechny stávající odbočovací možnosti. Na Klatovské došlo díky úpravám došlo i k vytvoření tzv. vídeňské tramvajové zastávky ve směru do centra města.

Nově navržené domy jsou různých typologií aby zajistily různorodost vystavěných bytů. Jsou zde domy deskové s/bez předzahrádek, řadové bytovky, townhousy a věž. Uvnitř parku nalezneme i velké dětské hřiště a podél železniční odbočky je umístěno multifunkční hřiště a malá plocha pro skateboardy.

-  hranice řešeného území
-  budovy stávající
-  budovy návrh
-  vstupy bydlení
-  vstupy vybavenost
-  vjezdy do parkování
-  /  stromy stávající/návrh
-  silnice
-  pěší zóny + cyklo
-  samostatná cyklostezky
-  zeleň
-  květinový porost
-  zpevněné plochy
-  dětské hřiště
-  voda





Využití území








M 1:x xxx

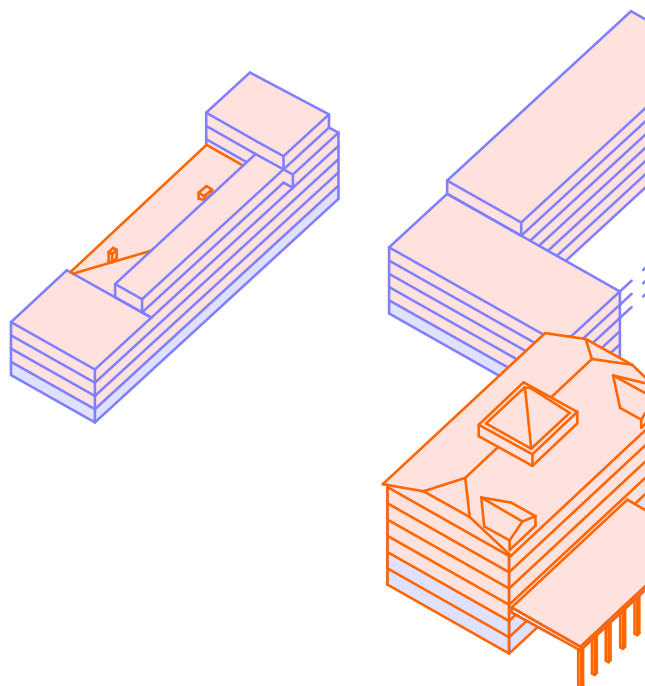
Převládající funkcí oblasti je bydlení, které je doplněno o partery s vybaveností, administrativní prostory, velkoobchod, výrobu a parkování.

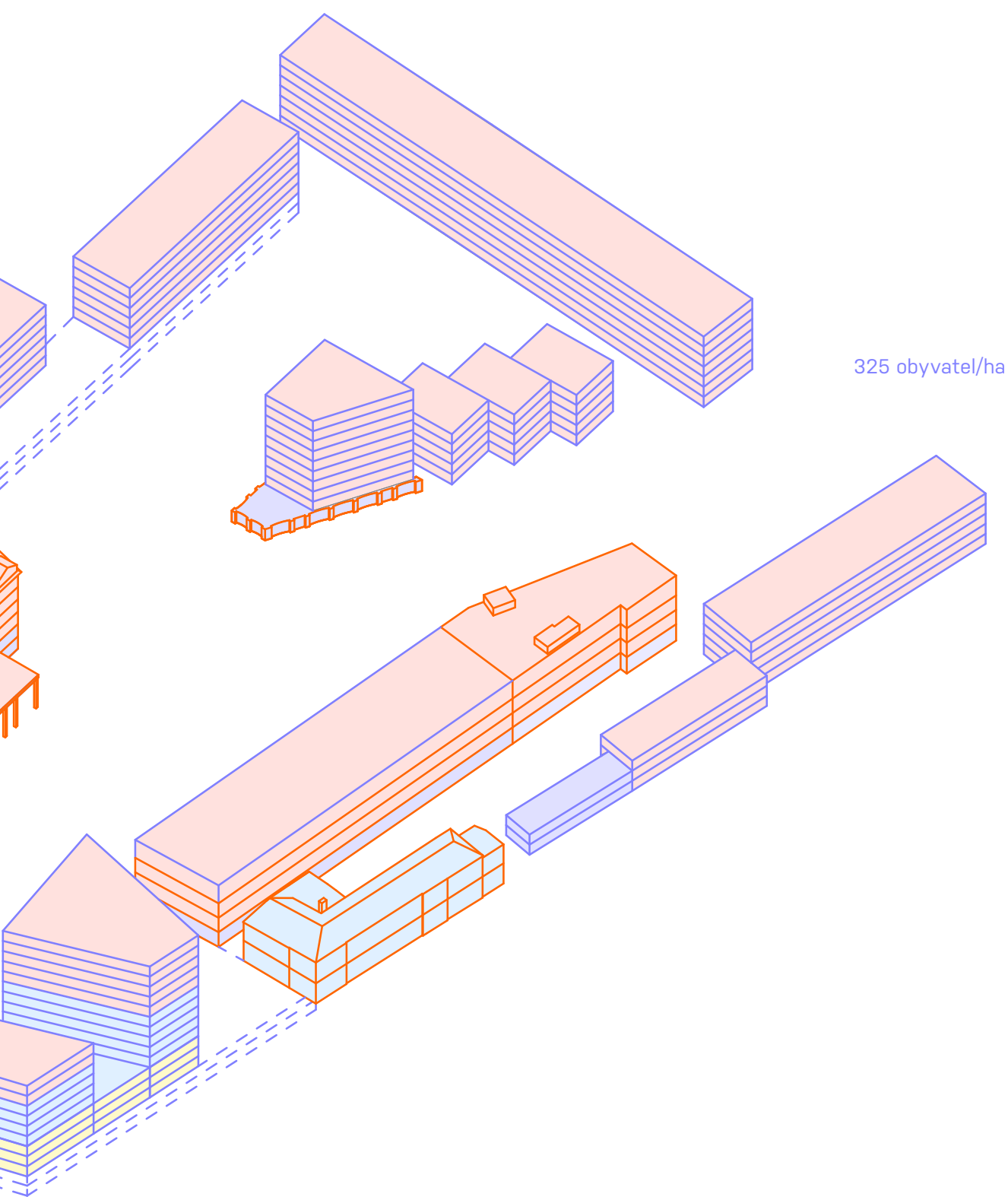
Navrhované rozložení bytů reflektuje data z demografického průzkumu města z roku 2011 (ÚKRMP 2016) a kopíruje domácnosti dle počtu členů s jemným vychýlením kvůli předpokládanému stárnutí populace. Domácnosti se skládaly z: 1 člen 34,7 %, 2 členové 32,1 %, 3 členové 17,1 %, 4 členové 11,6 %, 5 členů 2,8 % a 6+ členů 1,8 %. Z toho plyne rozdělení bytů na: 1kk 35 %, 2kk 35 %, 3kk 17%, 4 kk 10% a 5 kk 3 %.

Hrubá podlažní plocha bydlení nově navržené výstavby činí celkem 34 228 m². Pro získání ČPP odečteme 30 % a získáme tak 23 960 m². Procentuálním rozložením plochy mezi velikosti bytů tak získáme: 342 bytů 1kk, 177x 2kk, 67x 3kk, 24x 4kk a 6x 5kk, celkem tak v oblasti přibude 616 bytů a při optimálním obsazení 1025 obyvatel. Celková plocha oblasti výstavby činí asi 3,15 hektaru, výsledná hustota oblasti je tedy asi 325 obyvatel/ha či 195 bytů/ha.

Parkování je navrženo jako společné pro celý blok B, koncentrace na jedno místo umožňuje zanechat co největší podíl parku jako volnou zelenou plochu. Rovněž pro blok C je společné parkování navrženo pod věží. Je tomu tak i proto, že u rekonstrukcí stávajících staveb nelze jednoduše parkování vytvořit přímo v objektu.

-  stávající stavby
-  nové stavby
-  bydlení
-  parter
-  administrativa
-  vytyčená plocha pro přesun rychloobrátkové prodejny
-  podzemní parkování

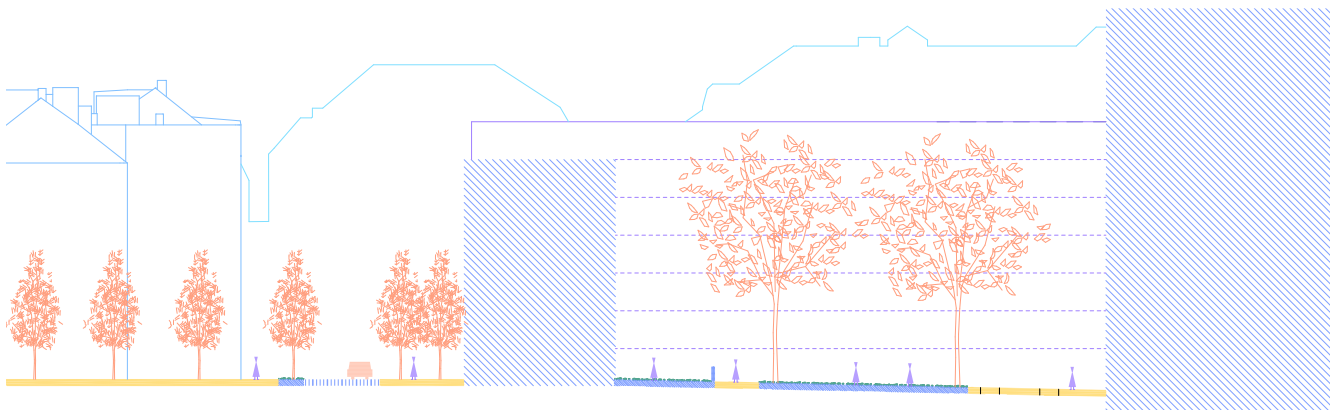
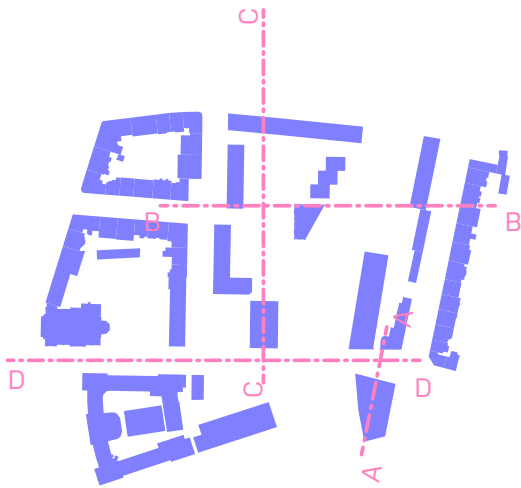


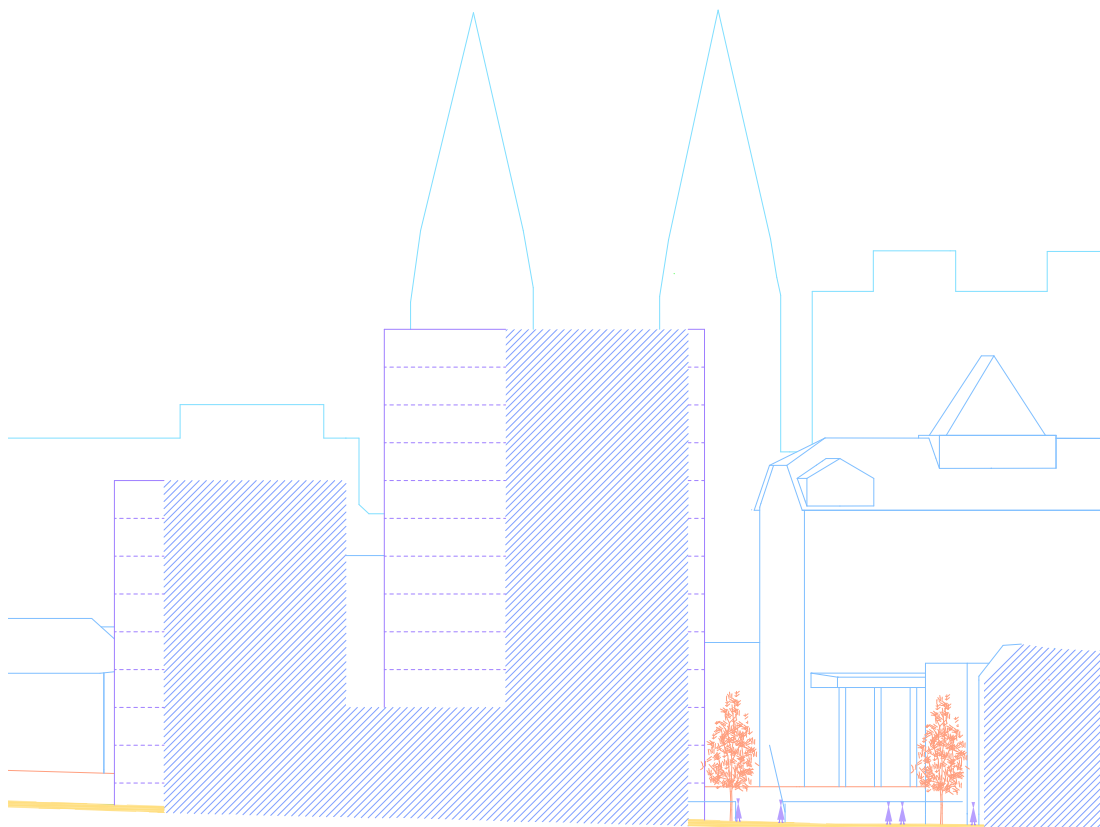


325 obyvatel/ha

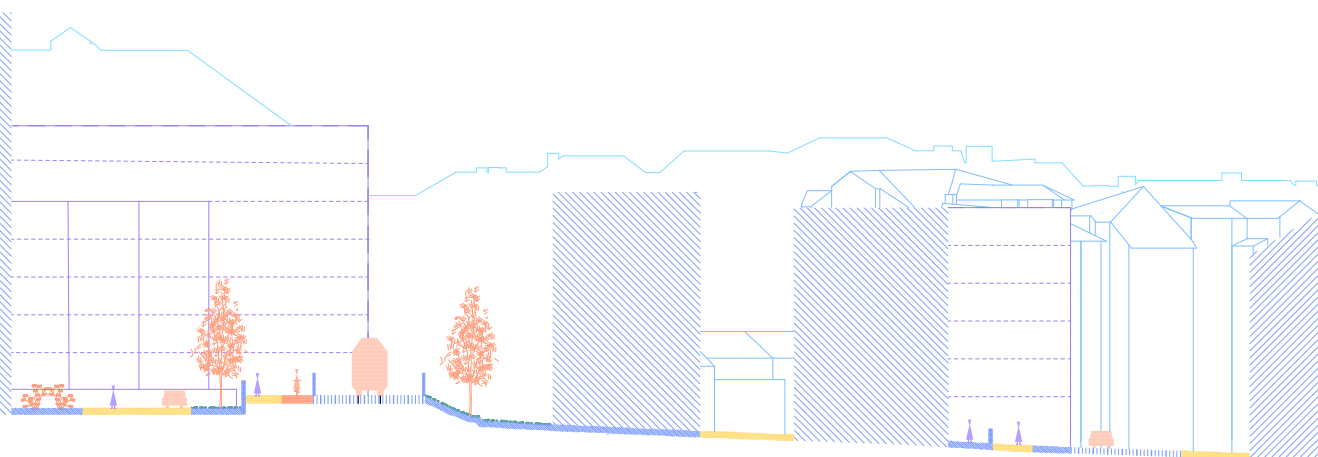
Řezy územím

M 1:2 000

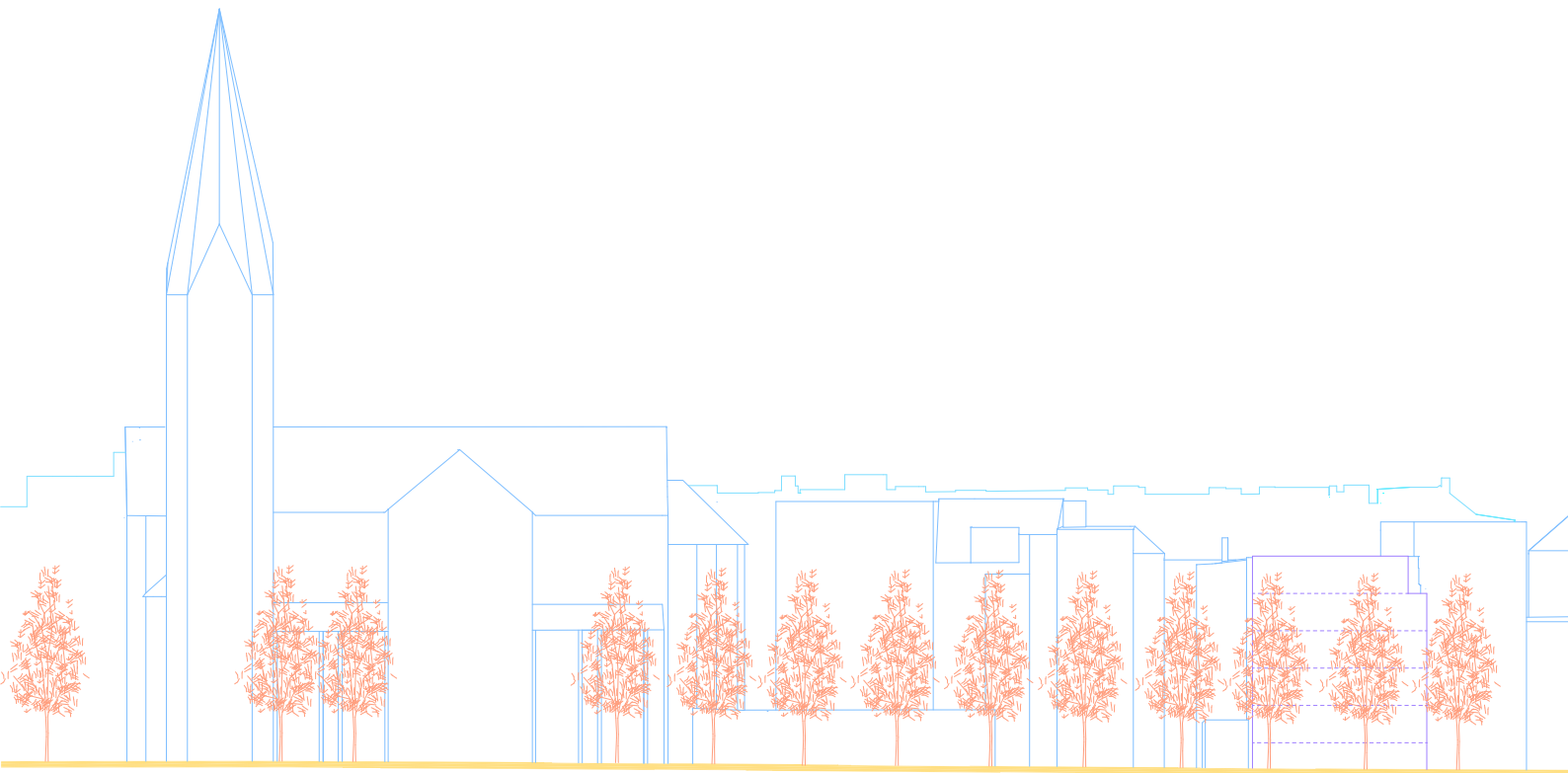
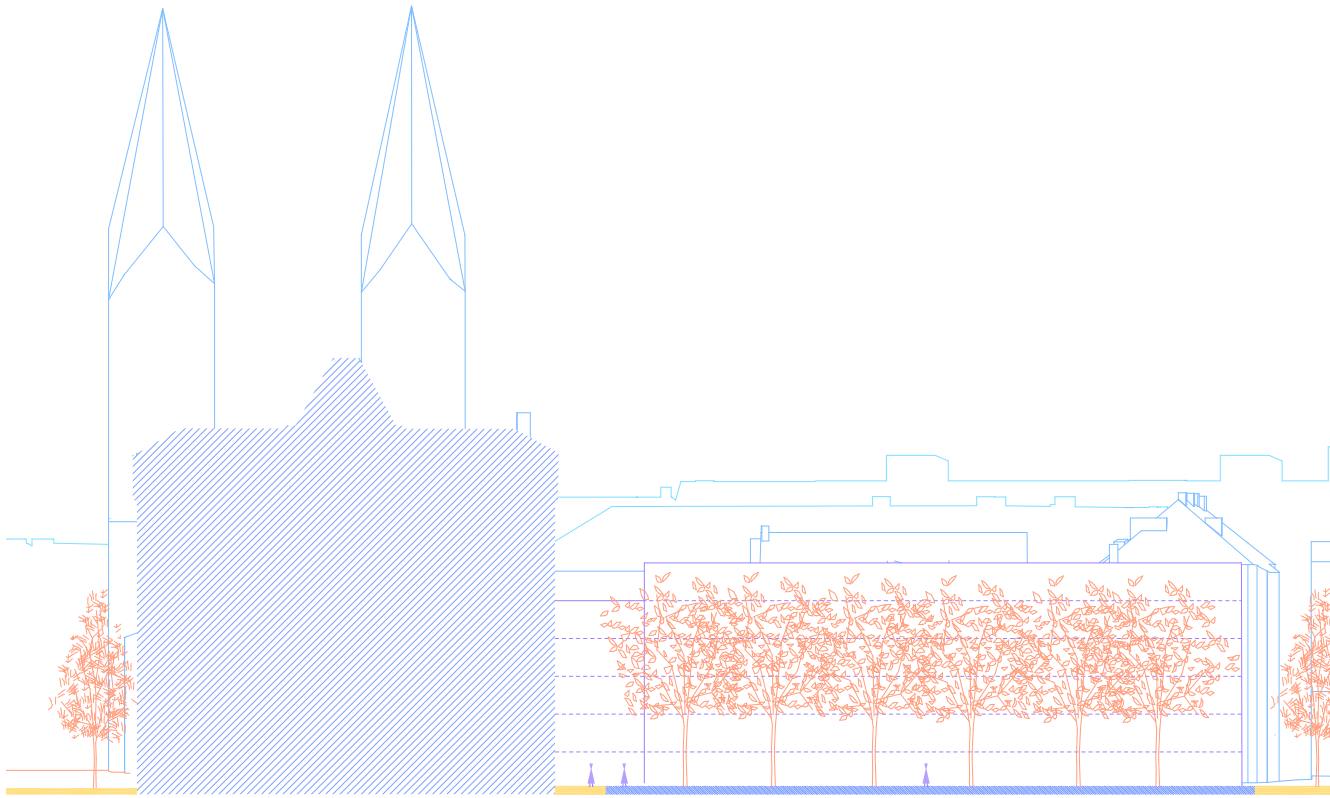


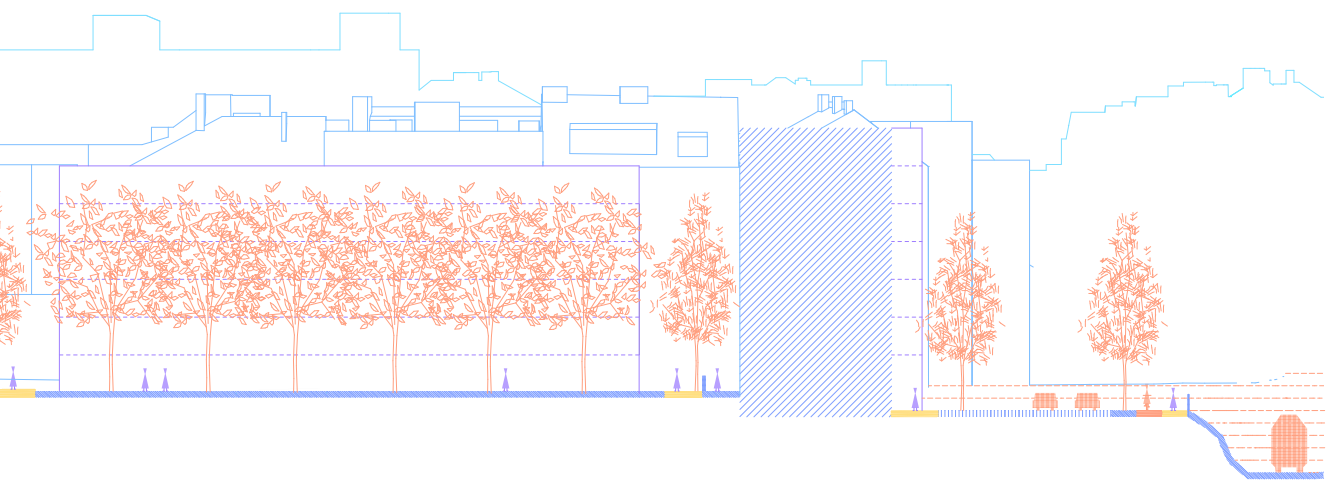


řez A—A



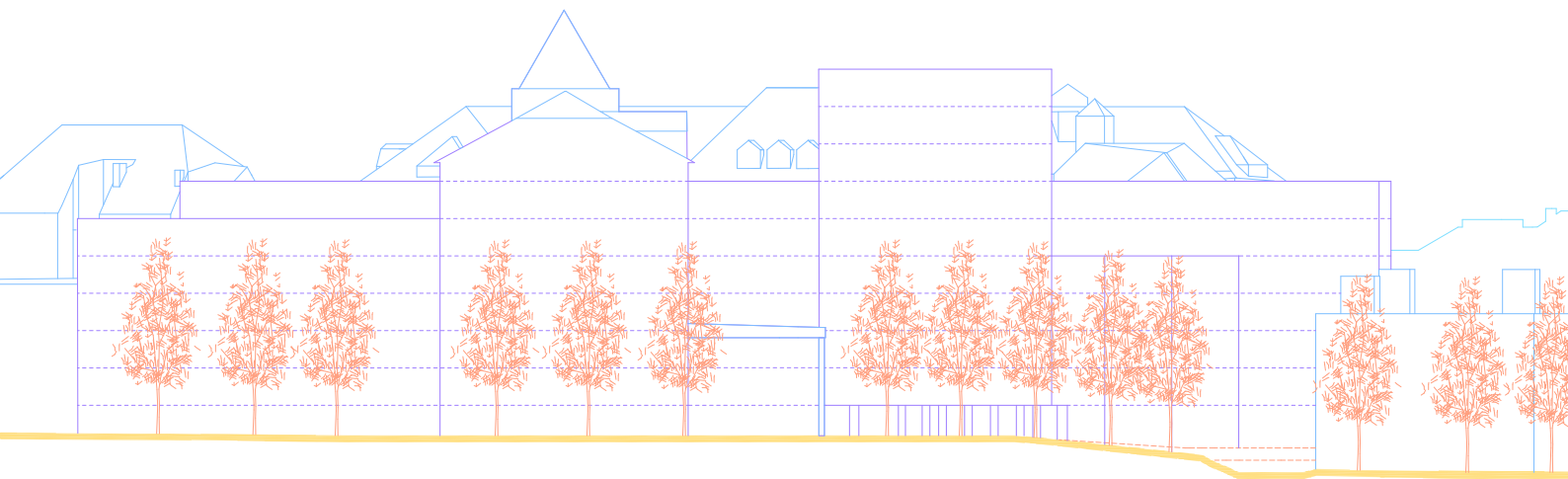
řez B—B

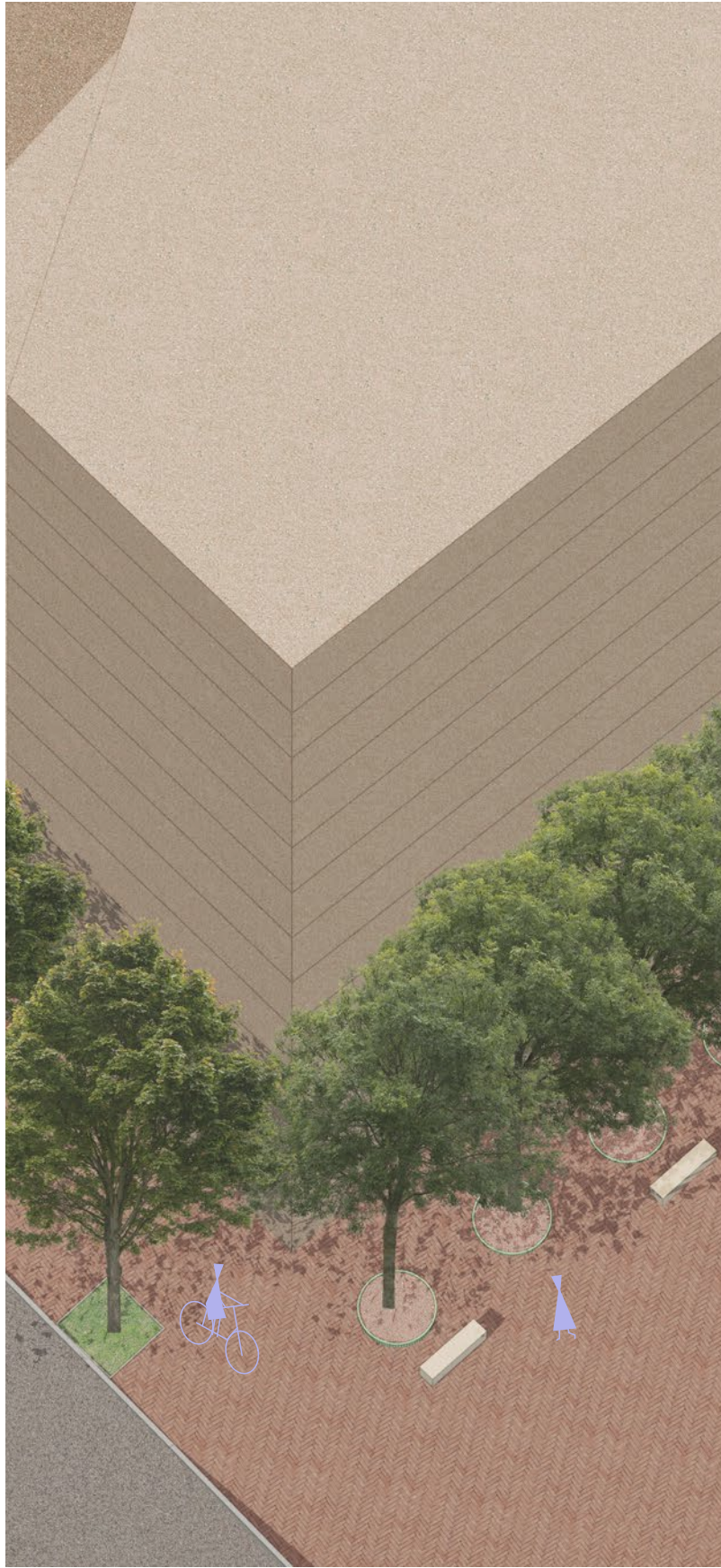
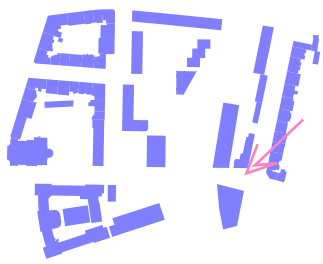




řez C—C

řez D—D







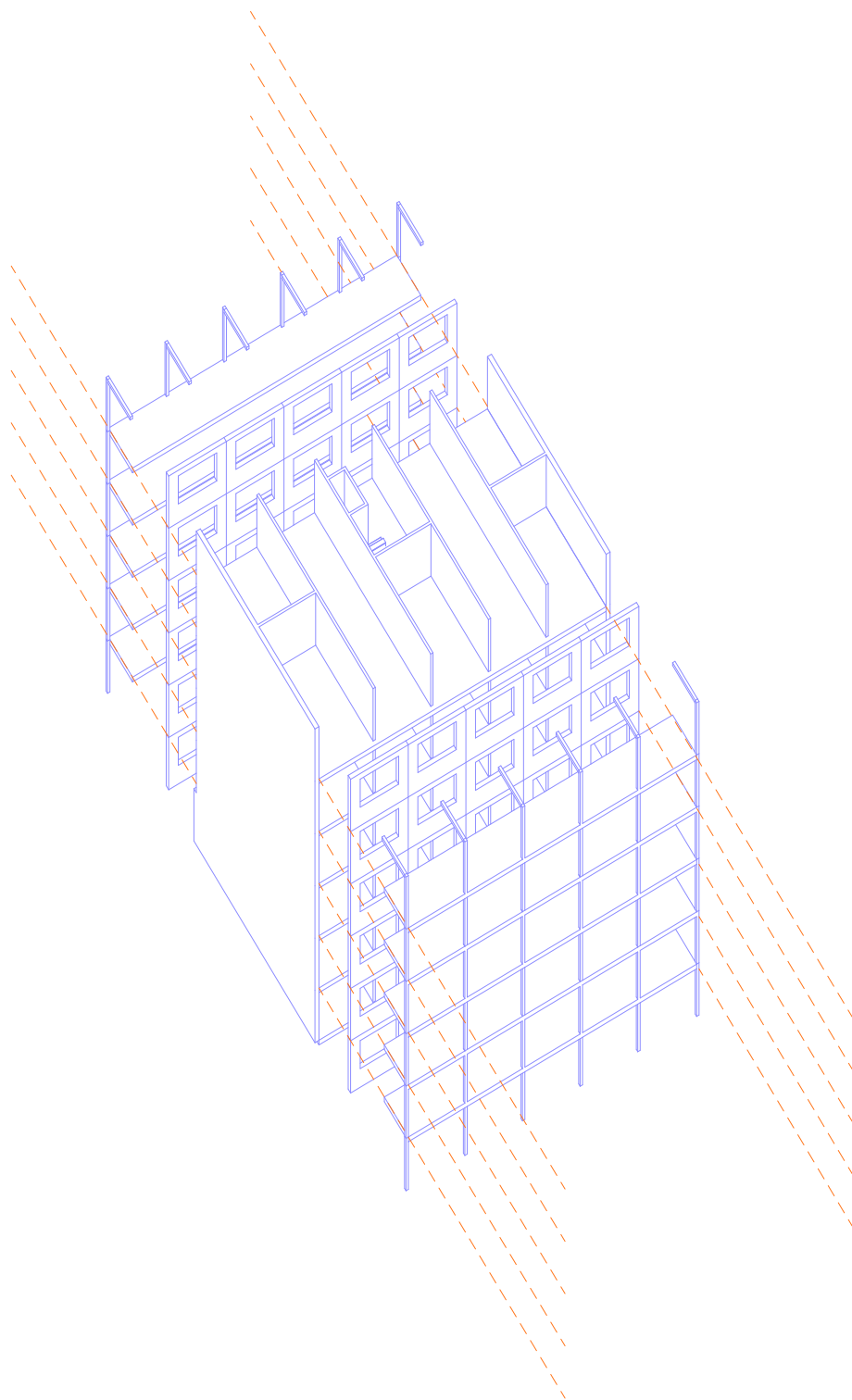
Reduce reuse

M 1:x xxx

Součástí stávající situace bloku původní továrny bratří Bellaniů je i provizorní bydlení postavené ze zbylých panelů z výstavby blízkého sídliště. To je dnes bohužel umístěno nešťastně uprostřed bloku a je tedy potřeba jej přemístit. Díky montovanému systému je však možné stavbu opatrně rozložit a následně znovuvystavit jako součást navrženého urbanismu. S několika úpravami by tak mohlo vzniknout příjemné městské bydlení dobré kvality.

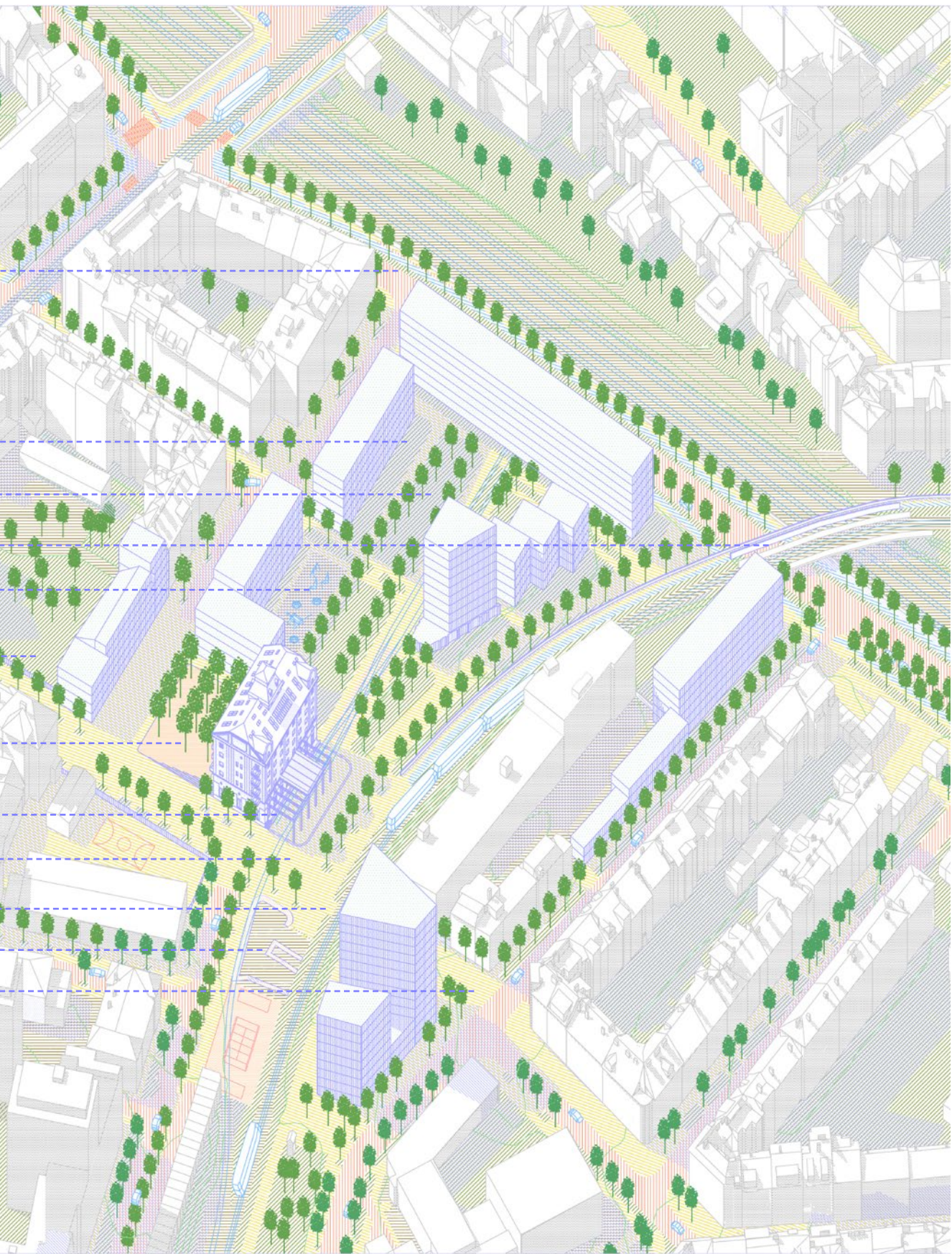
Návrh počítá se zmenšením půdorysné stopy dnešního objektu na polovinu a využití zbylých elementů pro výstavbu do výšky. Objekt se tak ze 3 podlažního transformuje na 6 podlaží. Dnes nezateplené panely budou zatepleny, aby zajistily tepelný komfort a vytvořena nová fasáda objektu jeho rozšířením o široké předsazené balkony s vlastním stíněním. Dům je rovněž možné odsadit o výšku jednoho podlaží a vytvořit pod ním i parter.

Bourané halové konstrukce, které se dnes nachází v místě návrhu jsou ocelové montované. Jejich jednotlivé nosné elementy by mohly být využity například pro výstavbu předsazených balkonů či střech a důkladná inventarizace prvků všech stávajících staveb by tak měla být předpokladem pro výstavbu v oblasti. Tento přístup může ušetřit peníze, ale především je důležitý pro ekologický dopad nové výstavby. Pro podrobný návrh by bylo dobré přijmout na západě již běžné požadavky na právě využití recyklovaných anebo reclaimnutých materiálů a minimalizovat tak výrobu zcela nových prvků. Ocelové haly tak lze využít pro stropy, střechy a balkony a zděné bourané stavby pro dlažby, povrchy cest a opěrné zídky.









ARCHITEKTONICKÁ STUDIE

Veřejné obilní skladiště v Plzni

Historické veřejné obilní skladiště v Plzni–Jižním předměstí pochází z roků 1904–1905. Jeho autorem je Nikolaus Heid a toto skladiště je jedním z několika jeho typových projektů. Areál skladiště vznikl současně s kostelem sv. Jana Nepomuckého na bývalém pozemku továrny na stroje bratří Bellaniů, která zanikla až roku 1932, několik desetiletí vedle sebe stavby tedy koexistovaly.

Skladiště bylo stavěno ještě jako klasická patrová dispozice s rovnými podlahami, kde bylo zrno uchováváno v boxech na podlahách. Nebylo ho tak možné vykládat samospádem, ale muselo být do dřehrnuto ručně. Narozdíl od jen o pár let mladšího skladiště obchodního družstva nacházejícího se hned naproti je rovněž ještě vystavěno bez pomoci železobetonu. Obvodové stěny jsou zděné a vnitřní skelet dřevěný a sestává se z masivních sestav sloupů a průvlaků o rozměrech až 500x750 mm a zdí tlustých až 900 mm..

Kapacita skladiště činila 5 000 tun a sloužilo především pro obchodování s obilím skrze skladištní listy – warranty. Nebylo však příliš úspěšné a už v roce 1913 se dostalo do likvidace, ze které jej zachránilo Hospodářské družstvo západu království Českého a vybavila ho elektrickými elevátory a výtahem (Industriální topografie n.d.).

Skladiště má za sebou téměř 120 let provozu, kdy je dodnes s obdivem využíváno ke svému původnímu účelu, už však jen velmi okrajově. Nové technologie samospádových plně automatizovaných skladišť již v polovině minulého století zcela nahradily patrová skladiště, která jsou dnes pro tyto účely již velmi neefektivní. Jejich výhodou je však výborná schopnost transformace v jiné městské funkce právě díky skeletovému patrovému systému s rovnými podlahami.

Původní secesní fasádu stavby nahradilo dnešní jednoduché členění z roku 1939 od Karla Hájka (Industriální topografie n.d.). Skladiště je vybaveno strojním zařízením ve formě elevátorů, rozdělovačů, řetězových dopravníků a cyklonů tak, aby umožňovalo do velké míry automatizovaný provoz. Obilí se ke stavbě mohlo dostávat vlakovými vagóny pomocí vlečky z východní strany objektu nebo na korbách nákladním aut ze strany západní. Odtamtud bylo zrno přepravováno nejprve do podzemí, a poté co bylo vyčištěno směřovalo elevátory do podkroví, kde bylo následně děleno a sypáno do jednotlivých košů na jednotlivých patrech. Při expedici se otevřel otvor v podlaze a zrno do něj bylo znovu nahnuto a následně padalo buď na korbu anebo do vlaku. Velmi důležitým faktorem pro uskladnění zrna je vlhkost vzduchu a teplota, kterou je nutno kontrolovat aby nedošlo k hnití či klíčení. Ta v tomto skladišti přítomná není, větrání je zajištěno pouze okny a není zde tak možné uchovávat jiné než suché zrno. Dnešní optimální podmínky, ve kterých je možné zrno skladovat hned po sklizni bez degradace činí 12-15 % vlhkosti a teplotu kolem 5°C.

I přes dlouhou historii a nepřetržitým užíváním se dnešní skladiště nachází ve skvělém technickém stavu a při prohlídce nebyly pozorovány žádné poruchy nosných konstrukcí. Vnitřní dřevěný skelet nejeví známky degradace, ale je zdravý a suchý, stejně jako zděné sklepy ve kterých s podivem nebyla sledována vlhkost ani plíseň. Rovněž většina historických skladištních strojů je dodnes funkční a jsou tak cennými technickými památkami. Samozřejmě pro jakoukoli rekonstrukci objektu by bylo potřeba udělat důkladný statický posudek kvůli možným skrytým poruchám konstrukcí.







Stručný vývoj typologie obilních skladišť

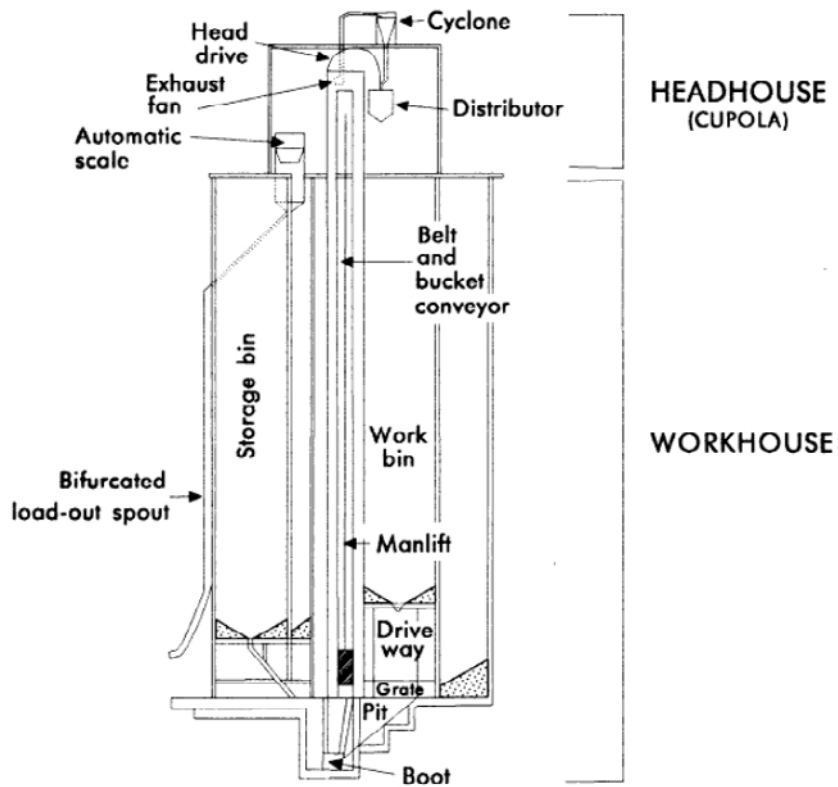
Vznik typologie obilních skladišť nalezneme ne náhodou v Severní Americe. Odtud pramení i jejich pojmenování grain elevator, či česky elevátor. Narozdíl od starší typologie sýpek, které sloužily jako skladiště zrna pro přežití a byly tak záležitostí nutnou, jsou obilní skladiště už záležitostí strategickou ekonomickou.

Obilní skladiště shromažďují zrna od mnoha farmářů, se kterým následně obchodují. Především velká americká skladiště jsou typickými rychloobrátkovými provozy, které zrna téměř plivou na světový trh. Právě světový obchod a náhlá přítomnost států schopných vypěstovat násobně větší objemy zrna vedly k ztrátě potřeby uchovávání zrna kvůli hladu, ale i k ztrátě jistoty místních zemědělců, kteří si nemohli dovolit cenami konkurovat velkým pěstitelům ze zámoří. To dalo vzniknout dalšímu účelu obilních skladišť – ochrannému, dlouhodobě úschovnému. Naše obilní skladiště plní především tyto účely, slouží zemědělcům k dlouhodobému uchování zrna tak, aby nebyly nuceni je prodávat za nejnižší cenu, ale mohli si počkat a sami vybrat kdy a komu jej prodají. Vznikají tak skladiště družstevní a veřejná.

Obilní skladiště nalezneme dvojího typu – silosová a špýcharová. Narozdíl od Ameriky u nás velmi dlouhou dobu převládá dispozice špýcharová, která je méně vhodná. Historická skladiště tak v podstatě vypadají jako klasické domy, na o něco delším půdorysu a zrna se v nich skladovalo nasypané na podlaže jednotlivých pater, případně bylo děleno do dřevěných boxů. První obilní skladiště se u nás začínají objevovat na sklonku 19. století a jsou tedy o více než 50 let mladší než skladiště v USA. Během dalších 50 let u nás dochází k postupné přeměně od podélného nízkého domu na tvar krychle a využití výšky

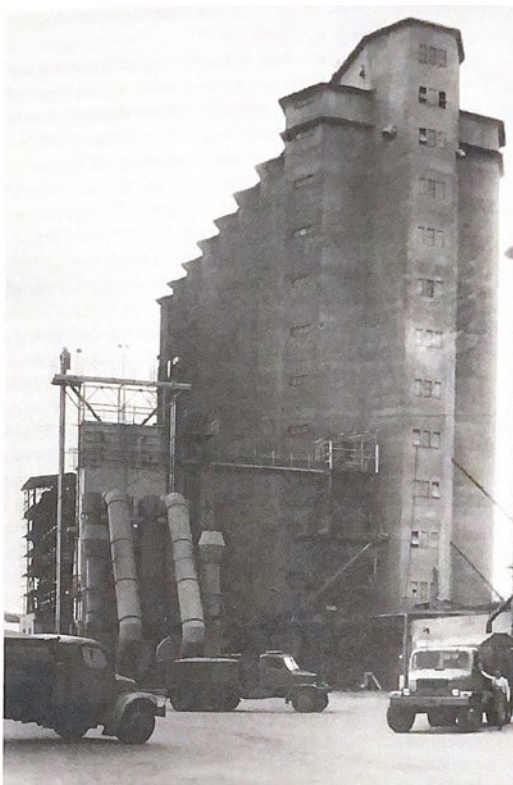
pro skladování zrna. První silosové skladiště u nás pochází z roku 1927 a od té doby se v podstatě s typem špýcharovým již nesetkáme. Dlouhou dobu ještě přetrvává snaha o vytváření klasického domovního tvarosloví na stavbách, skladiště bývají zdobena pilastry, napodobují klasické patrování a mají okna. Počátky existence moderního typu obilního skladiště u nás nalezneme v 50. letech, který dal nakonec vzniknout asi nejkoničtějšímu typu v celém Československu – typu 21, aneb obilnímu skladišti na 21 000 tun. To je ztělesněním své funkce, kdy je zrna uchováváno v jednotlivých silosech, které tvoří i jeho fasádu, odkud je možné jej jednoduše vysypat, s plně automatizovaným procesem, a ve kterém je zrna možné uchovávat hned po sklizni po dlouhou dobu. V 60. letech u nás tak dochází konečně k vývoji, který v Americe sledujeme už od počátků typu. Zrna je v tomto duchu uchováváno dodnes, v Česku stále využíváme hojně typ 21, případná nová skladiště jsou ale stejného principu - zrna je skladováno ve vysokých plně automatizovaných silosech.

Co se materiality týče, historická skladiště u nás jsou především zděná, před nástupem železobetonu s vnitřním dřevěným skeletem a po jeho rozšíření s železobetonovým. Ocelová skladiště se v historii příliš nepoužívala kvůli tepelné roztažnosti materiálu a velkému zahřívání. Skeletová dispozice je vyžadována pro účel skladování zrna, stěnové dispozice tak najdeme pouze u nejstarších špýcharových skladišť a s rozvojem silosového typu dochází k jejímu vytrácení. Skelet je v nich nahrazen nosným obvodem – pláštěm jednotlivých silosů, často z betonu, který například typu 21 vtiskl jeho nezapomenutelný vzhled. Dnes se již pro výstavbu často užívá i ocel (Beran a Zikmund, 2018).

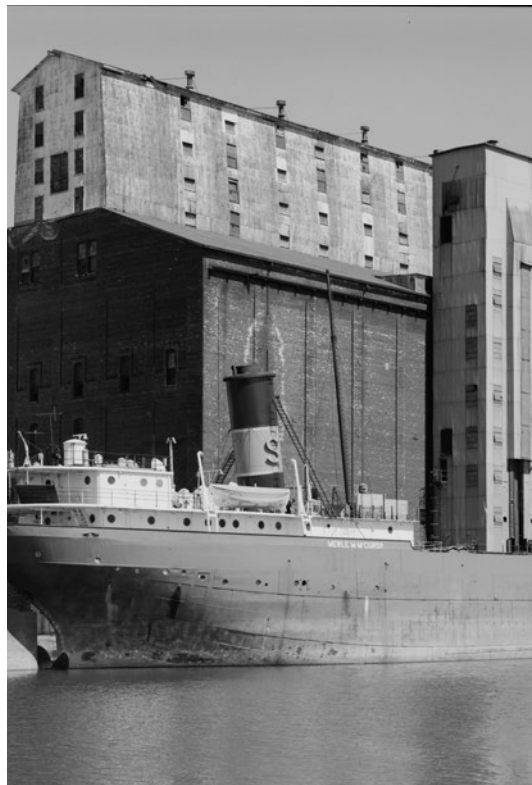


1

Obr 1: Schéma dělení obilního skladiště (Carney 1995, s. 5).
 Obr 2: První typ 21, kapacita 21 000 tun, Pardubice, 1960–61 (Beran a Zikmund 2018, str. 140).
 Obr 3: Great Northern Elevator, Buffalo, New York, 1897 (wikipedia en, 2023).



2



3

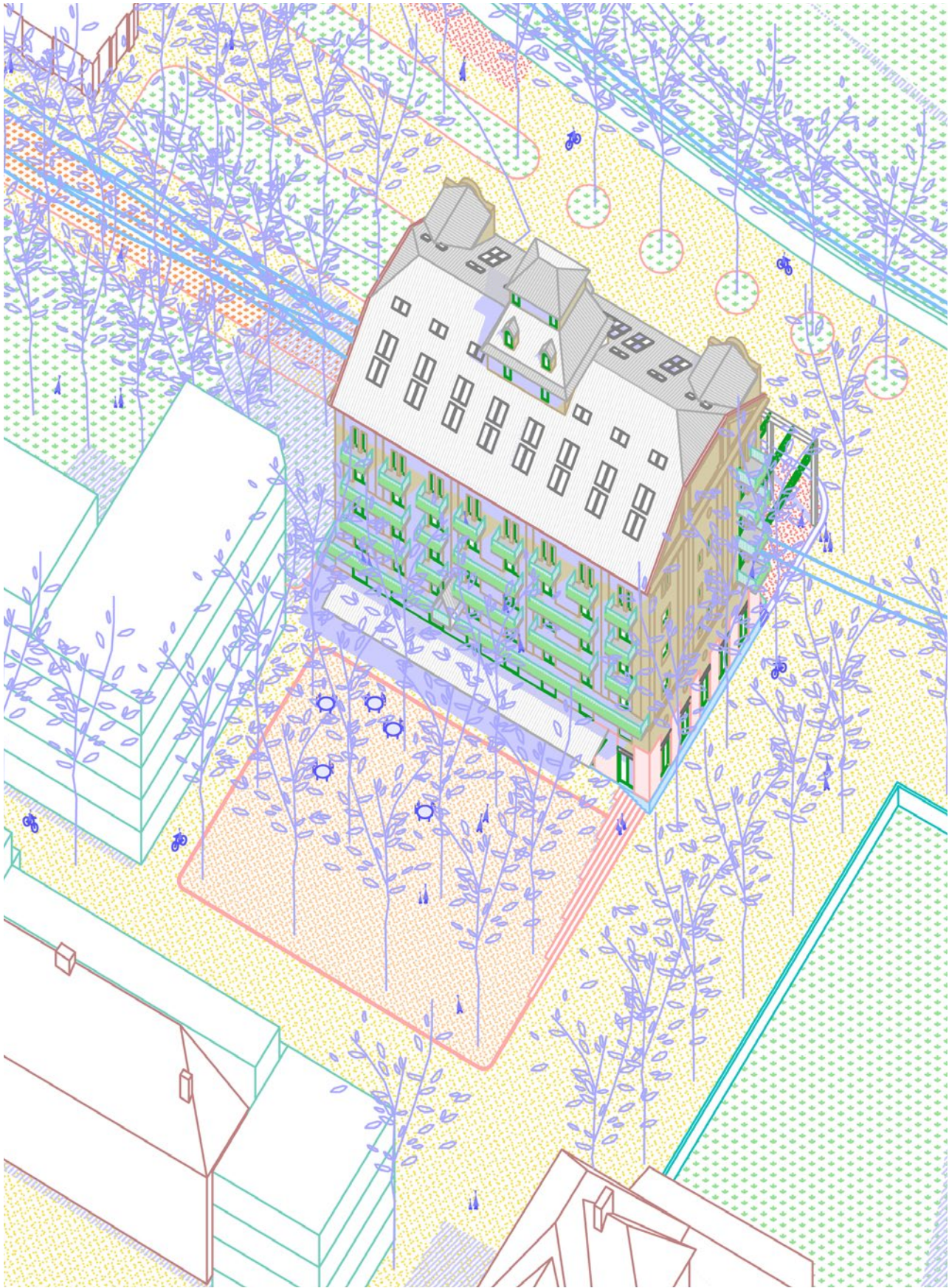
Koncept domu

Hlavní koncepcí domu je vytvořit místo, které bude umožňovat lidem setkávání. Velké atrium bytové části umožňuje bytům vystoupit do společného prostoru a obývat jej společně. V problematice bydlení je třeba se více zabývat specifickými potřebami lidí, a tak navrhuji bydlení pro všechny, kteří potřebují nebýt sami. Ať už jde o důchodce, kteří si chtějí popovídat, rodiče v domácnosti, dlouhodobě nemocné, lidi s úzkostmi, ty, kteří mají problémy se závislostmi, lidi z problematických poměrů, pro všechny, kteří potřebují oporu ve svém okolí. Dům tak vytváří místo, které jim všem umožní najít si potřebný kontakt, vytvořit přátelství a známosti a vytvořit komunitu, která se může dokázat navzájem podporovat skrze typologii, ve které je samota nejvíce rozšířená a stále tolik oceňovaná. Dům však poskytuje i soukromí klasických bytů, kde každý najde klid pokud po něm touží. Každý z bytů má balkon a vnitřní atrium je napojeno na velkou společnou střešní terasu, kde je možné pořádát společné akce. K domu rovněž patří náměstí, ale i prostor pod střešní terasou sloužící jako vstup do parku. V něm jsou umístěny některé z původních strojů skladiště, může ale sloužit i pro prezentaci komunity, která jej obývá. Mohou zde pořádát výstavy, či akce pro lidi z okolí, pěstovat rostliny i jen odpočívat.

K atriu směřují pracovní koutky bytů, kde kvůli současným normám není možné navrhovat obytné místnosti. Návrh přesto přichází s prostorem, který si jeho obyvatelé mohou sami přizpůsobit k tomu, jak moc chtějí být se společným prostorem propojeni. Mohou zde mít květiny, pracovní stůl, dílnu, ale i posezení či malý skleník a je jen na nich, zda využijí okna a dveře do atria pouze k získávání světla, anebo skrze ně nechají nahlížet do dění uvnitř a případně s ním i expandují ven.

Provozy v 1. a 2. NP se snaží o co největší otevřenost a přístupnost domu na každodenní bázi. V severní části směrem do parku najdeme velkou pekárnu s kavárnou, která připomíná k původní funkci objektu, i umožňuje lidem zde strávit den s prací na počítači. Rovněž provoz pekárny místu zajišťuje život během celého dne, protože pekárna funguje v noci a brzo ráno, kdy se peče vždy na nový den. Dále zde najdeme malý obchod, který může sloužit jako útočiště pro místní designéry, dětskou skupinu pro 12 dětí, která rodičům přinese blízkou jistotu péče o dítě, komunitní dílu směrem do náměstí a hlavní nové osy oblasti s čilým ruchem, vstup do bytového domu a vstup do coworkingu, který se nachází v 2. NP. Ten může ale nemusí sloužit lidem z domu, a umožňuje tak další setkávání a tvoření přátelství a představuje místo, které bude k práci pravděpodobně sloužit čím dál více kvůli narůstající digitalizaci a propojenosti světa skrze internet.

Kvůli požárnímu řešení jsou byty v krovu navrženy přes 3 podlaží, přesto však nejsou příliš veliké. Poskytují naopak rozmanitou škálu prostor, které v nich lze vytvořit. Do atria se mohou navíc obracet pracovními, pokoji, ale i vnitřními terasami a převýšený prostor nad obývacím pokojem může sloužit jako ložnice, knihovna, dětský koutek, či jeho prosté rozšíření. Díky tomuto řešení byla navíc snížena požární výška objektu a došlo tak k snížení vyžadovaného stupně požární bezpečnosti. Je proto možné nechat masivní dřevěnou konstrukci domu odhalenou, protože její dimenze dle tabulek eurokódů (Buchtová et al. 2015) splňuje požadavek na odolnost 60 minut a vnitřní výraz domu tak může zůstat zachován. Právě on je silným prvkem domu, který tak nebude ztracen a navíc nově vynikne v prostoru atria.

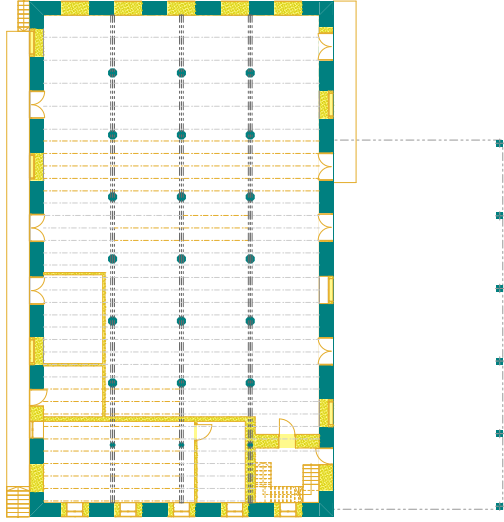


Bourané konstrukce

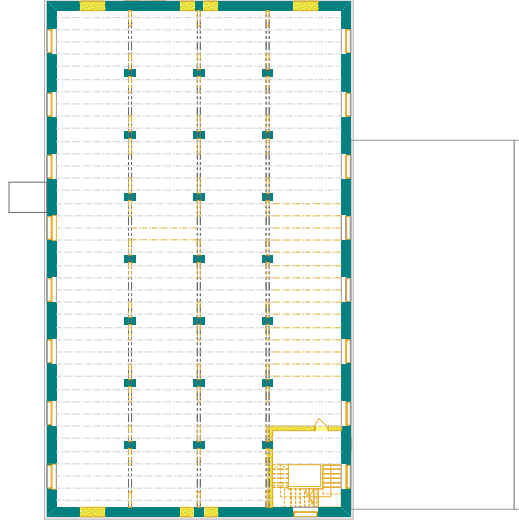
Současnou stavbuskladiště tvoří vnitřní skeletový systém s nosným obvodem. Jedná se o kombinaci stěn z cihel plných o tloušťce 300–900 mm, která směrem nahoru klesá spolu s masivními dřevěnými sloupy, průvlaky a trámy. Konstrukční výška běžného patra činí 3 150 mm a stavba má vnější dimenze 34x20 m. Dimenze dřevěných vnitřních nosných prvků se pohybují v násobcích 250 mm, přičemž dřevěný skelet začíná ve 3 NP. Zde nalezneme sloupy o rozměrech 750x500 mm, které se směrem nahoru ztenčují až do rozměru 500x250 mm v 5. NP. V prvním a druhém podlaží najdeme sloupy betonové o rozměrech 600x600 mm a v místě kanceláří dokonce kruhové ocelové, které musely nahradit původní betonové někdy v 70. letech. Sloupy jsou kombinované s ocelovými průvlaky a dřevěnými trámy a v severní části klenbou. Podzemní podlaží je čistě zděné s mohutnými cihelnými pilíři o rozměrech 1250x1250 mm a klenutými stropy na pasy rovněž plně cihelnými.

Je to právě skeletový systém který tak budově umožňuje se vcelku jednoduše proměnit na jinou funkci. Navíc díky původnímu účelu skladování jsou konstrukce dostatečně dimenzovány i pro jiné účely a problémy s přetížením zde nehrozí. Demolice v objektu se tak omezují na holé minimum – v přízemí vybourání několika příček kde byly dodatečně zařizovány kanceláře a nových otvorů, které stavbu otevrou do veřejného prostoru, který kolem ní vzniká a ve vyšších podlažích vybourání a následná repase oken a zvětšení otvorů především na západní straně pro umístění balkonových dveří. Zvětšování otvorů od 2. NP výše probíhá vždy jen bouráním parapetů, aby bylo možno využít stávající klenuté překlady. Pouze zcela nové otvory na severní/jižní straně a v přízemí domu tak vyžadují umístění nových překladů.

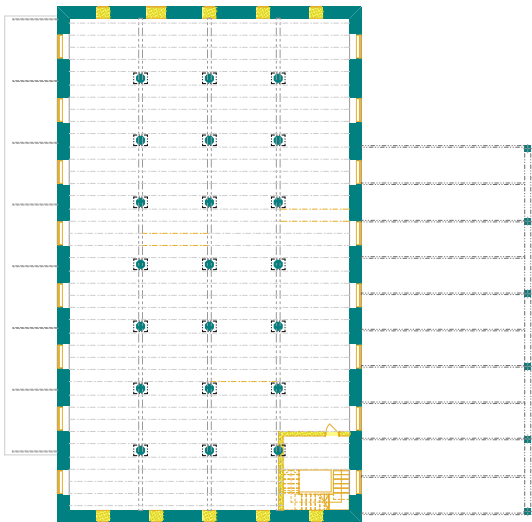
Dále je to vytvoření schodišťové a výtahové šachty a zrušení schodiště původního a vytvoření několika zvýšených prostorů přes dvě patra v přízemí a prvním patře, jakož i vytvoření atria v bytové části. Vybourané dřevěné trámy by navíc bylo možné uplatnit v jiných stavbách díky dobrému stavu a solidním dimenzím. Do skeletového systému sloupů a průvlaků není v návrhu nijak zasahováno. V krovu se taktéž nepočítá s výrazným bouráním, dřevěné prvky jsou jako v celém objektu ve výborném stavu a není na nich pozorována degradace. Pouze střešní plášť je nutno sejmut, aby bylo možné krov zateplit na úroveň dnešních tepelně izolačních požadavků a pravděpodobně i nahradit současnou krytinu, minimálně v místech asfaltových či eternitových šindelů, které by byly nahrazeny plechem kvůli únosnosti krovu. Bourány jsou i obě plošiny na náklad zboží – jak z východní tak ze západní strany. Veškeré bourané prvky by byly rozebrány a nejlépe znovuuplatněny v rozsahu územní studie. Původní strojové zařízení skladištního provozu by bylo částečně darováno muzeu a částečně umístěno v objektu a jeho okolí.



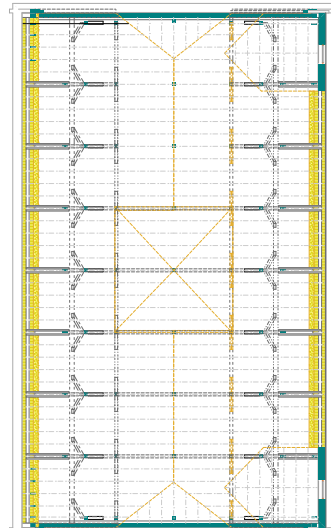
1NP



3NP



2NP



6NP

Nové konstrukce

Všechny nové konstrukce jsou díky zachovalému skeletu stavby nenosné. Jsou proto navrženy jako demontovatelné a v budoucnu v případě další výrazné přestavby jednoduše odstranitelné. Veškeré stěny jsou sádkartonové kvůli požadavku na odolnosti dělení jednotlivých požárních úseků, přičemž v přízemí a prvním patře, kde se pohybuje větší množství lidí jsou zděné. Bohužel užití dřevěných příček ani desek není možné právě kvůli požární ochraně objektu, která je pro kombinované stavby přísnější. Zděné konstrukce musí být navrženy tak, aby umožňovaly v budoucnu rozložení na jednotlivé elementy, a to především výběrem správné malty. Ideální by bylo pro jejich zdění využít bloky betonové, které jsou dostatečně pevné narozdíl od cihelných tvárnic.

Stavba se zcela vyhýbá užití monolitického betonu, schodiště by byla prefabrikovaná ocelová, případně betonová. Nové podlahy jsou navrženy jako suché s roznášecí vrstvou písku či keramzitu nahrazující beton. Současná okna jsou částečně repasována, přičemž musí zůstat jako trvale otevřená kvůli případné kondenzaci vlhkosti na jejich povrchu. Za ně jsou následně umístěna nová izolační trojskla, která už nekopírují historické členění oken. V případě balkonových dveří je nutno je zhotovit nově.

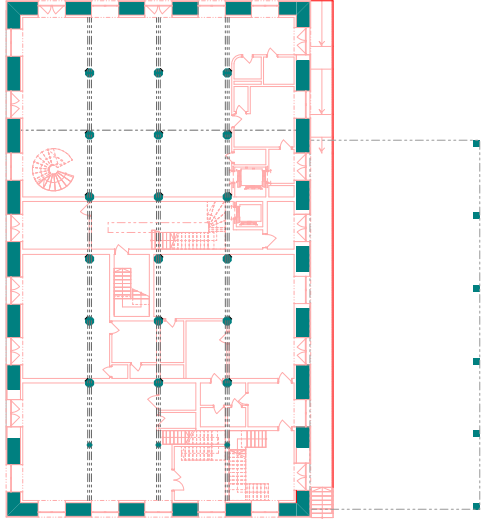
Balkony samotné jsou navrženy jako ocelové konzoly opět kvůli budoucímu možnému sejmutí a znovuvyužití. Jedná se o klasické ocelové U profily kotvené do tloušťky nosných obvodových zdí. I díky tloušťce stávajícího obvodu je možné se vyhnout vnějšímu zateplení, které by zakrylo historickou profilaci fasády. Požadovaného prostupu tepla je tak docíleno stávající tloušťkou materiálu v kombinaci s vnitřní dozdívkou novými tepelné izolačními cihelnými tvárnicemi.

Hydroizolace objektu je vyřešena injektáží stěn nad základy v prvním podzemním podlaží s napojením na klasickou hydroizolací podlahy suterénu, která bude provedena v rámci její rekonstrukce a hydroizolace obvodových stěn, která by rovněž byla provedena v rámci rekonstrukce. Obvodové stěny podzemí by byly rovněž přiklopeny několika centimetry XPS, která by chránila povrch hydroizolace. Nově vzniklý sokl stoupající 30 cm nad úroveň terénu je skryt za obklad.

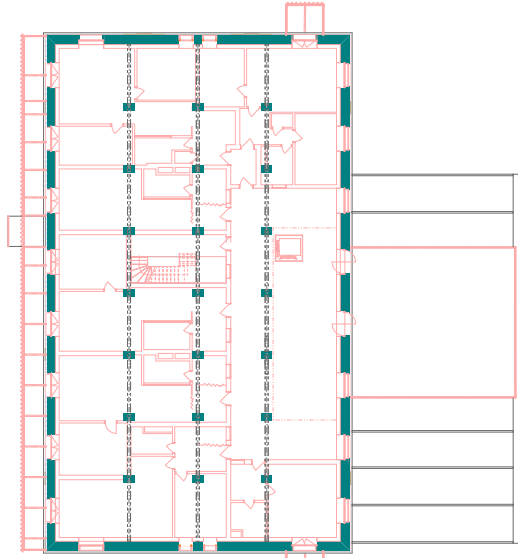
Suterén je využit pouze pro sklady a pomocné prostory, zateplení objektu je tak dokončeno podlahou v jeho přízemí. To je nově napojeno ze západní strany přímo na úroveň terénu, kde bylo využito nově vzniklého náměstí k výškovému vyrovnání původního metrového rozdílu mezi ním a přízemím objektu. Tím je zajištěn jak bezbariérový přístup tak i lepší napojení provozů na veřejný prostor. Z východní strany nebylo možné tento princip napodobit, je zde tedy nově vystavěna původní plošina pro nakládání, která byla z velké části zdemolována již v uplynulých letech. Ta má na jedné straně rampu pro vozíčkáře a na druhé schody, umožňuje tak opět pohodlný přístup do domu. Požadavek na odvodnění povrchů směrem od fasády domu je rovněž vyřešen právě těmito zásahy.

Na části původního přístřešku pro železniční vozy na východní straně objektu je navržena velká společná terasy přístupná z nejnižšího podlaží atria bytové části, které spolu slouží pro všechny obyvatele domu jako hlavní místo setkávání. Ta využívá stávajícího systému betonových sloupů, průvlastu a ocelových nosníků, na které přidává pouze pochozí dřevěnou terasu a roznášecí vrstvu.

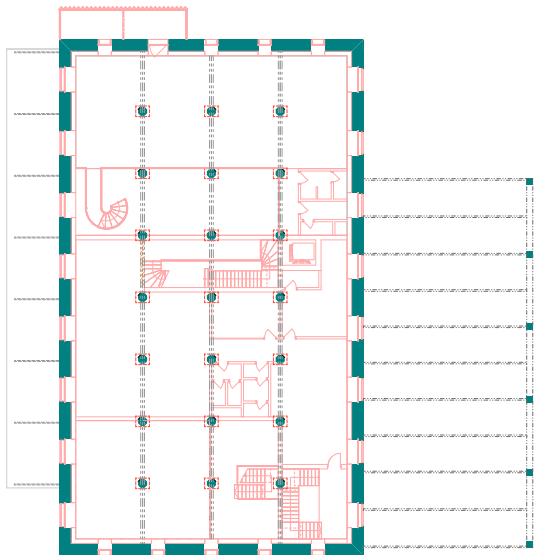
Nové vzniklé prostory v krovu domu jsou osvětleny novými střešními okny. Ty rovněž osvětlují i atrium bytové části.



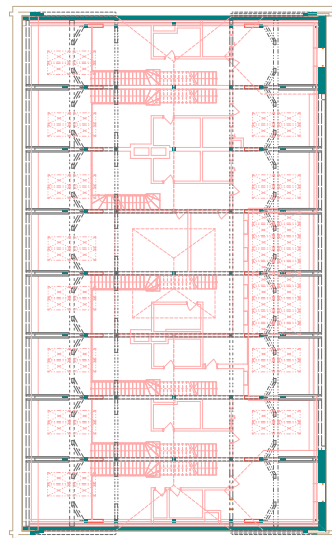
1NP



3NP

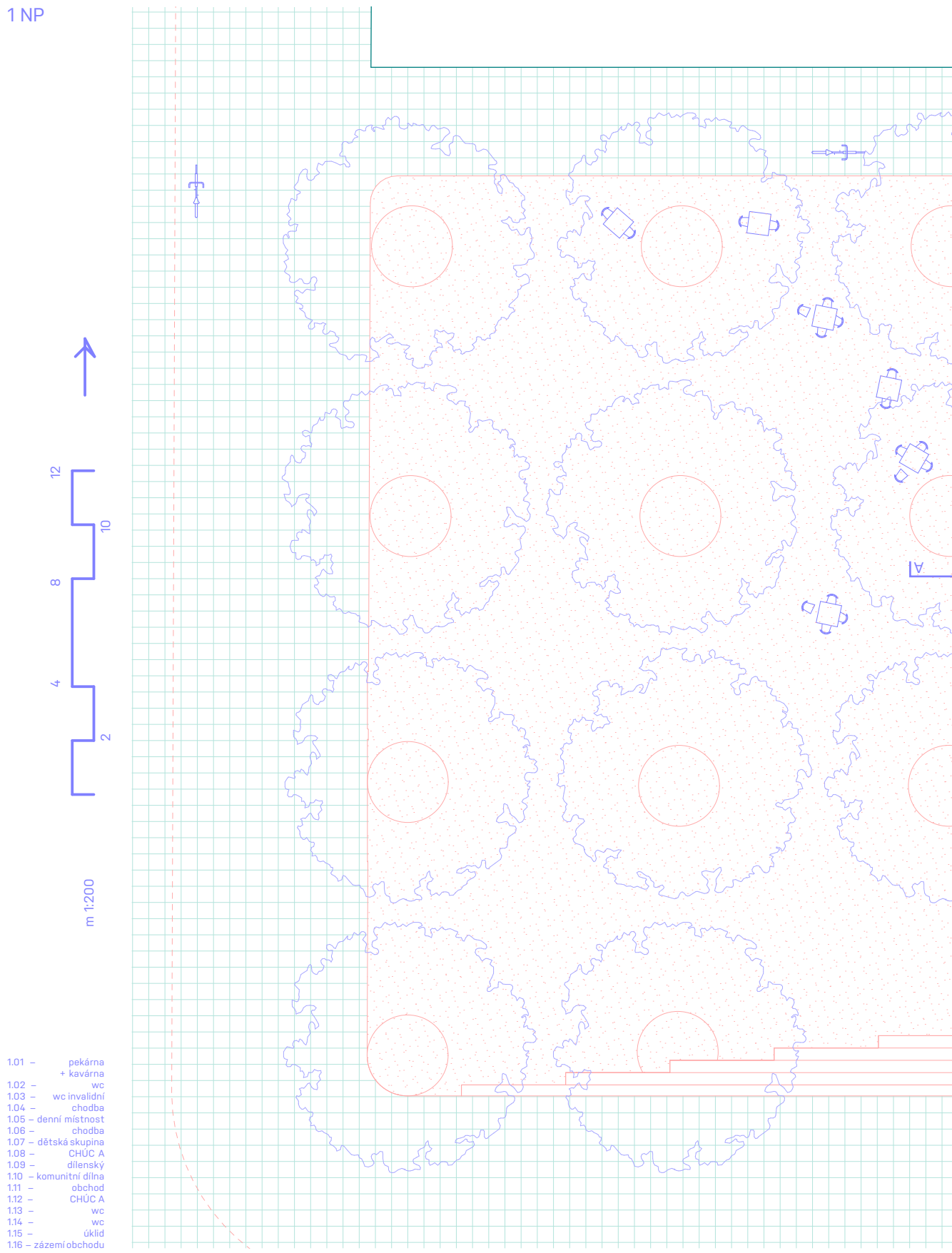


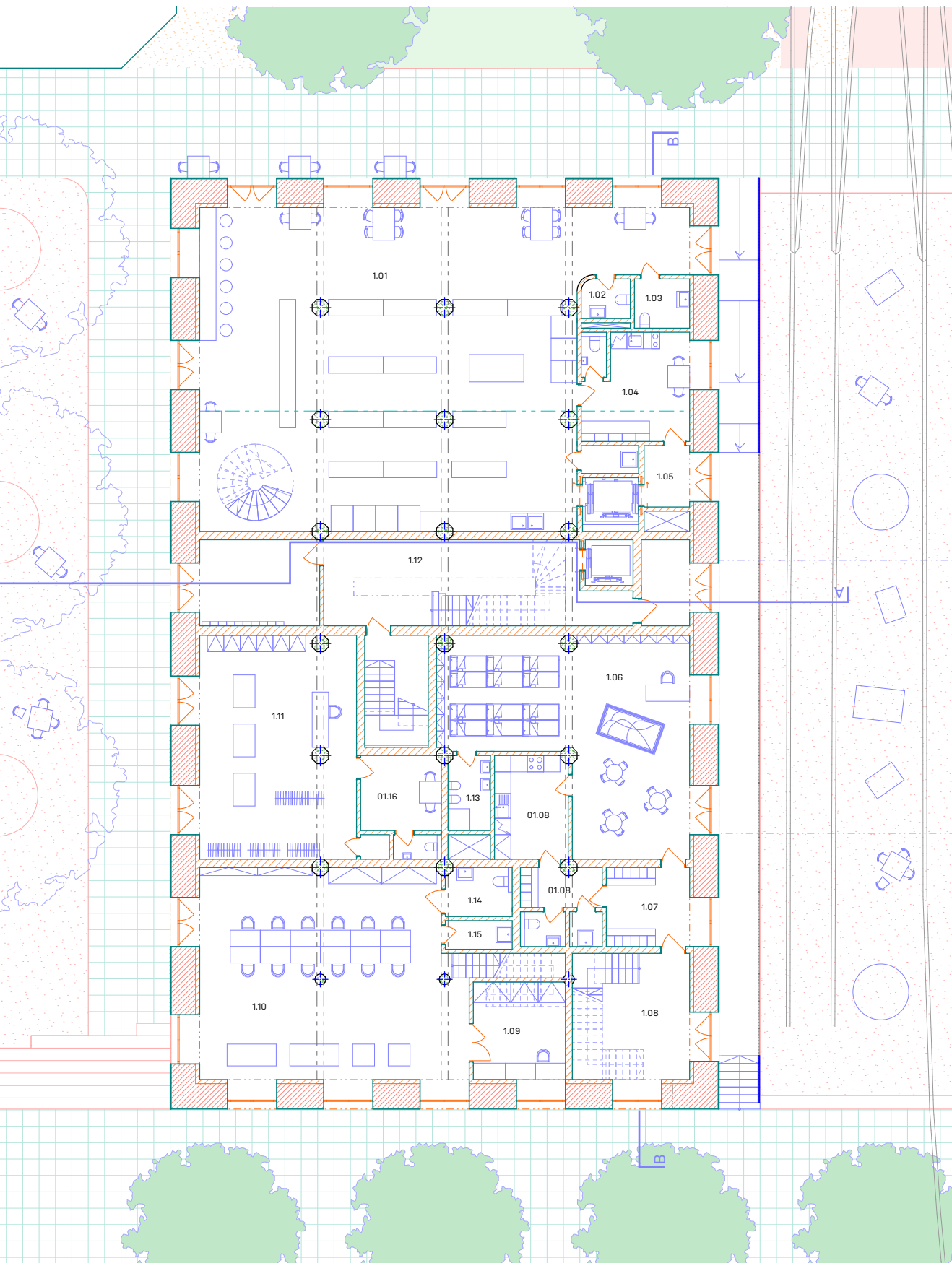
2NP

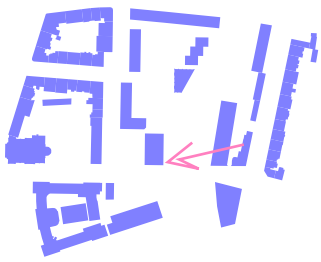


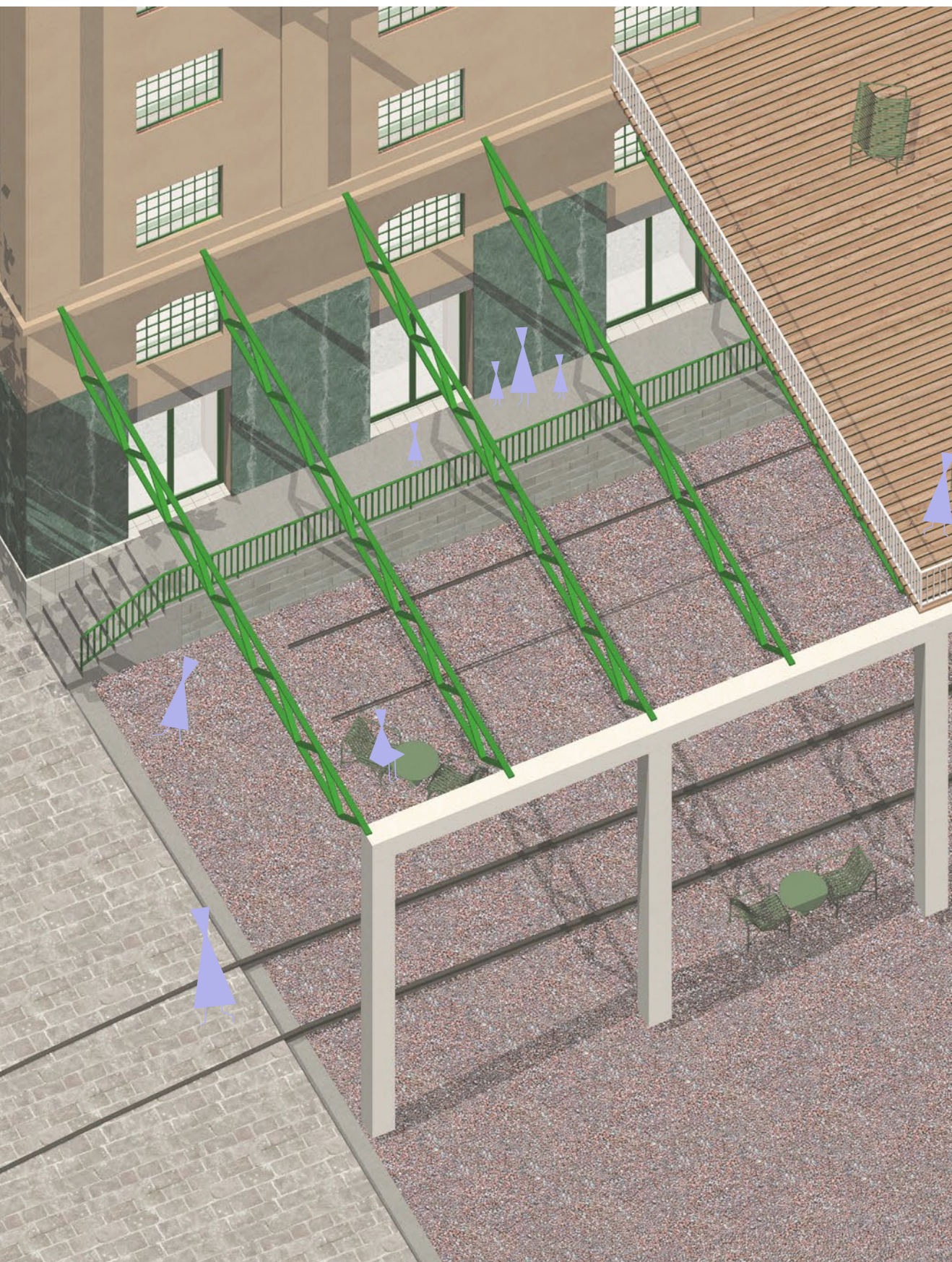
6NP

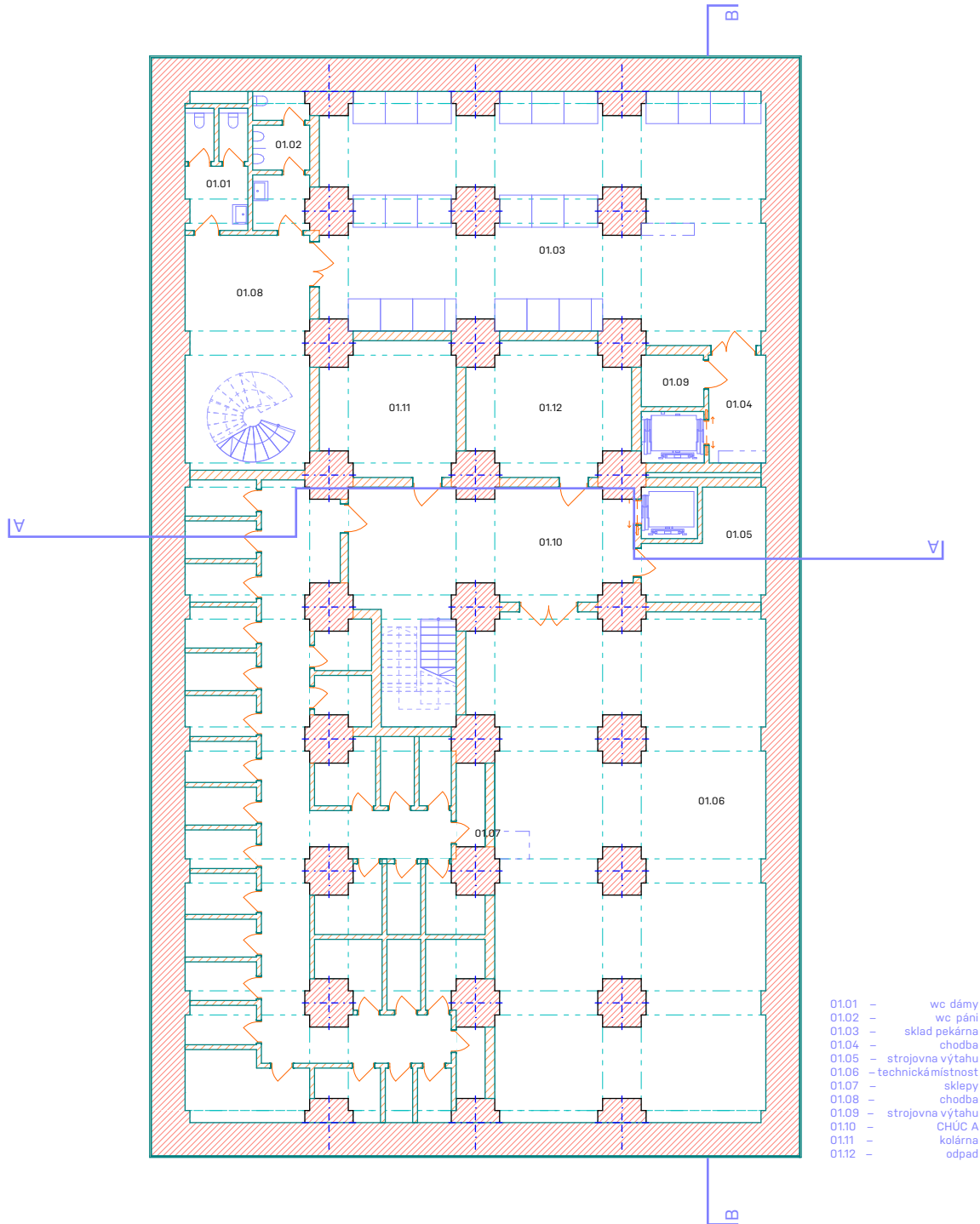
1 NP



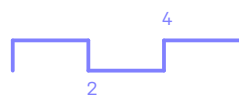


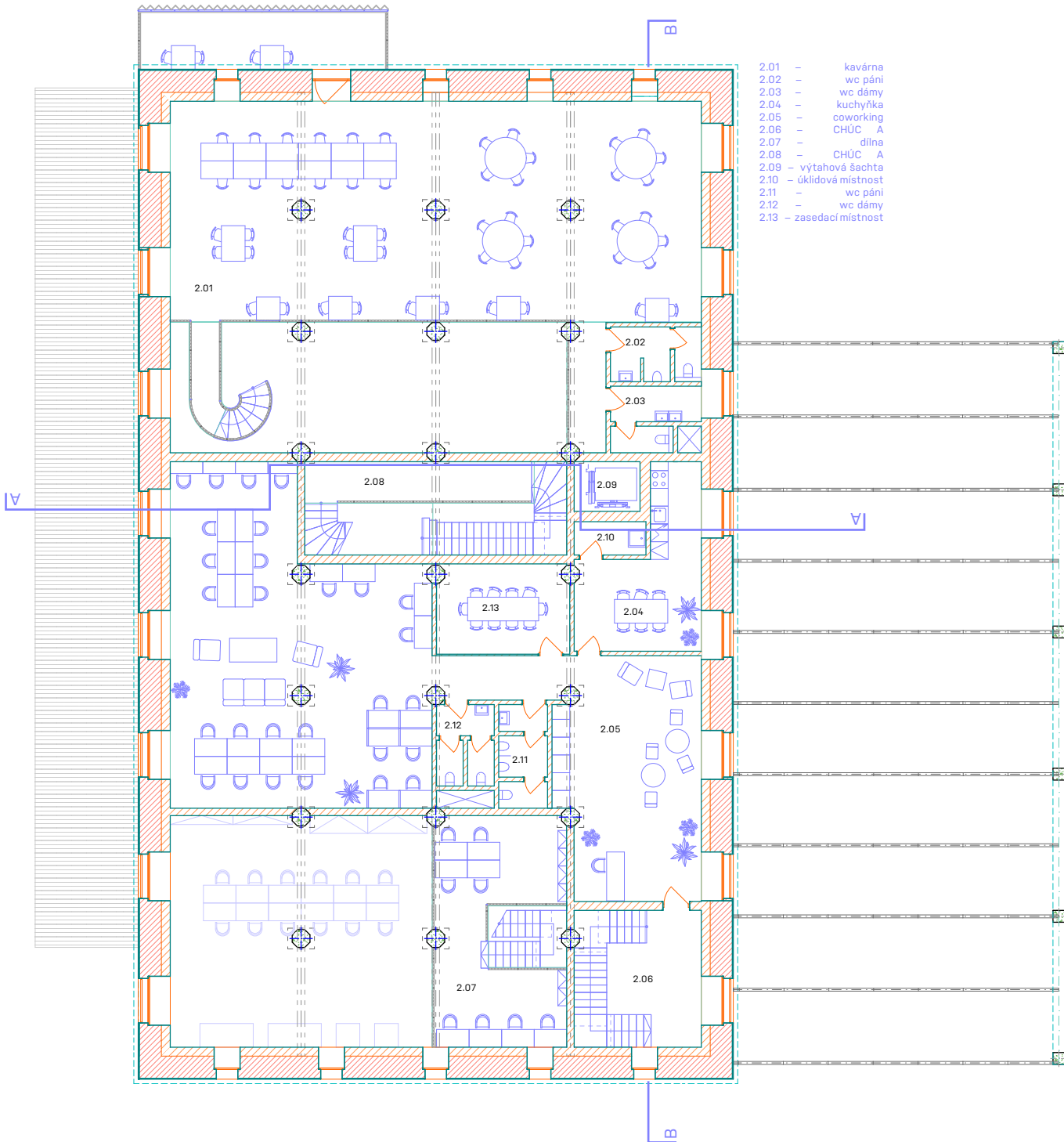




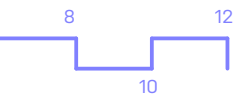


m 1:200

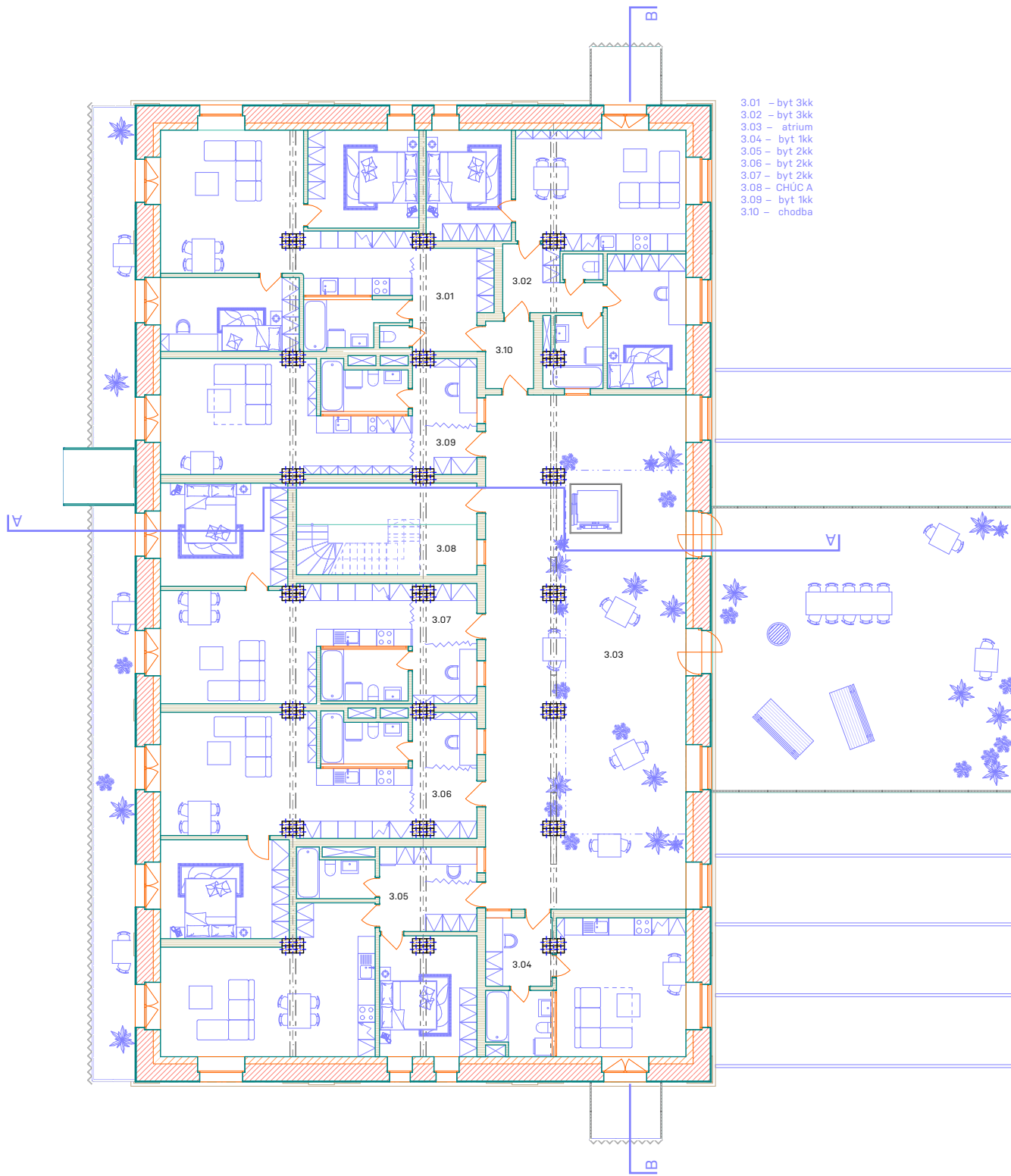




- 2.01 - kavárna
- 2.02 - wc páni
- 2.03 - wc dámy
- 2.04 - kuchyňka
- 2.05 - coworking
- 2.06 - CHÚC A
- 2.07 - dílna
- 2.08 - CHÚC A
- 2.09 - výtahová šachta
- 2.10 - úklidová místnost
- 2.11 - wc páni
- 2.12 - wc dámy
- 2.13 - zasedací místnost

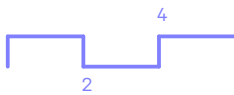


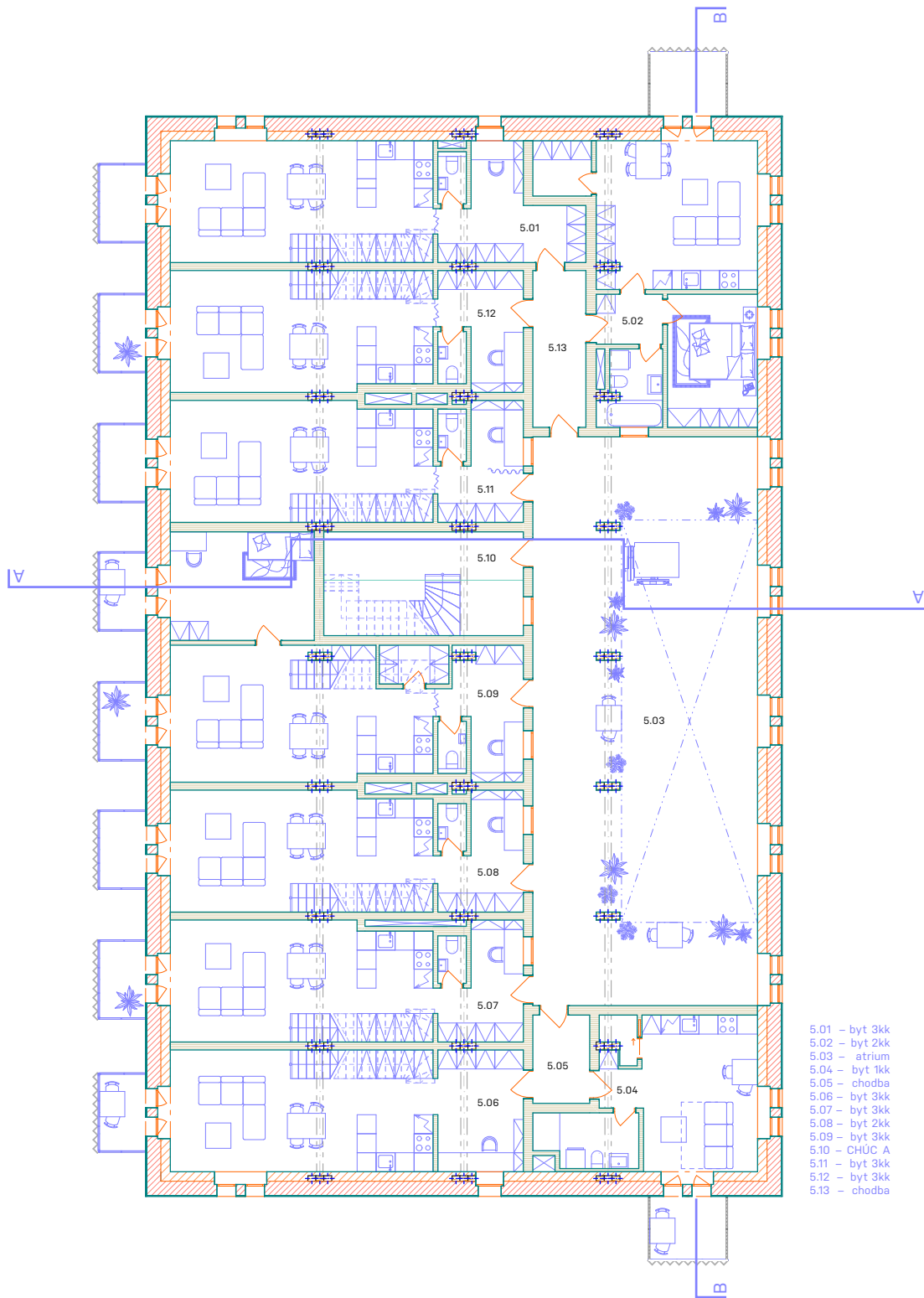
3 NP/4NP



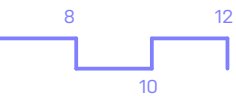
- 3.01 – byt 3kk
- 3.02 – byt 3kk
- 3.03 – atrium
- 3.04 – byt 1kk
- 3.05 – byt 2kk
- 3.06 – byt 2kk
- 3.07 – byt 2kk
- 3.08 – CHUC A
- 3.09 – byt 1kk
- 3.10 – chodba

m 1:200

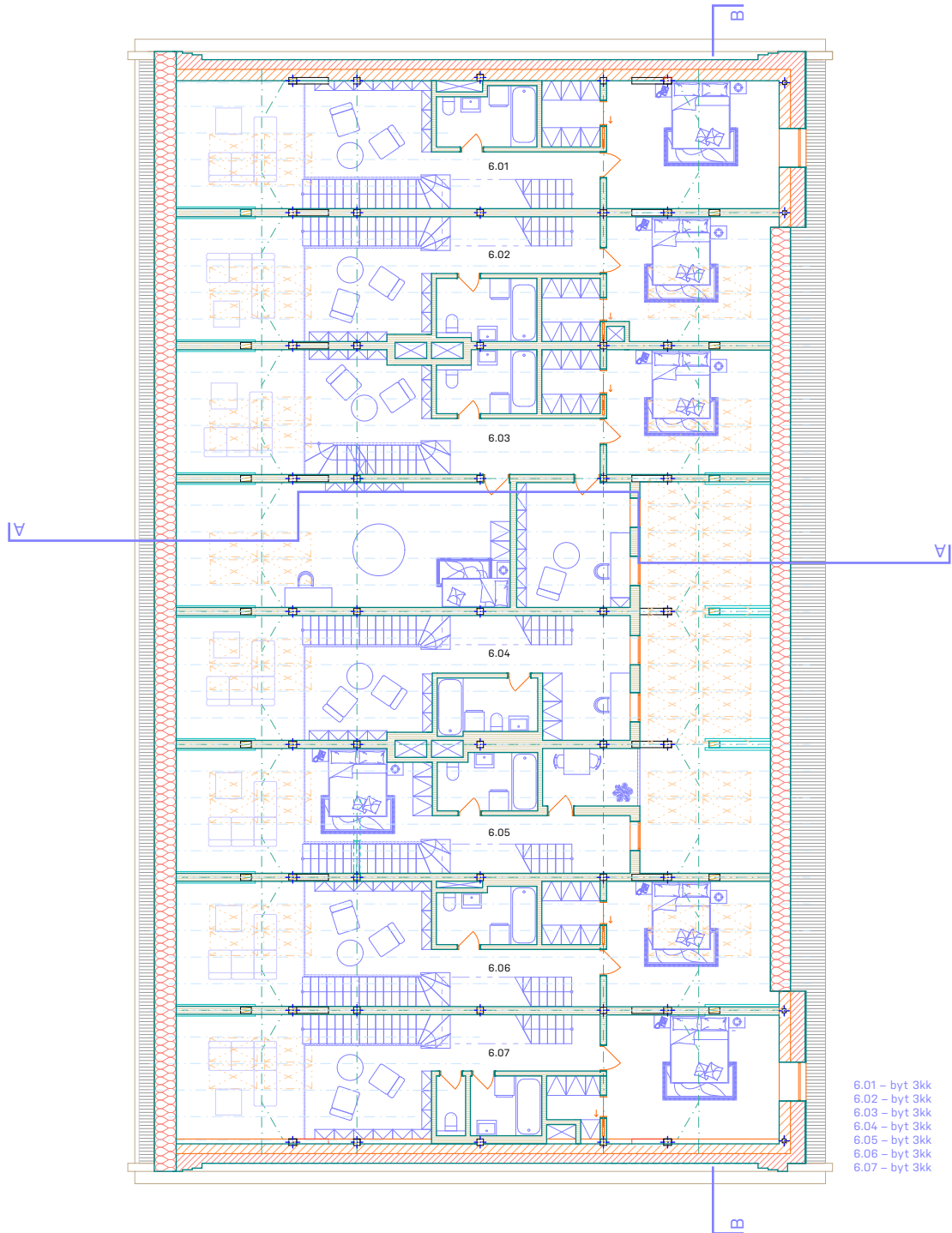




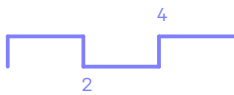
- 5.01 – byt 3kk
- 5.02 – byt 2kk
- 5.03 – atrium
- 5.04 – byt 1kk
- 5.05 – chodba
- 5.06 – byt 3kk
- 5.07 – byt 3kk
- 5.08 – byt 2kk
- 5.09 – byt 3kk
- 5.10 – CHÚC A
- 5.11 – byt 3kk
- 5.12 – byt 3kk
- 5.13 – chodba

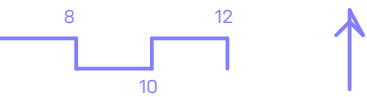
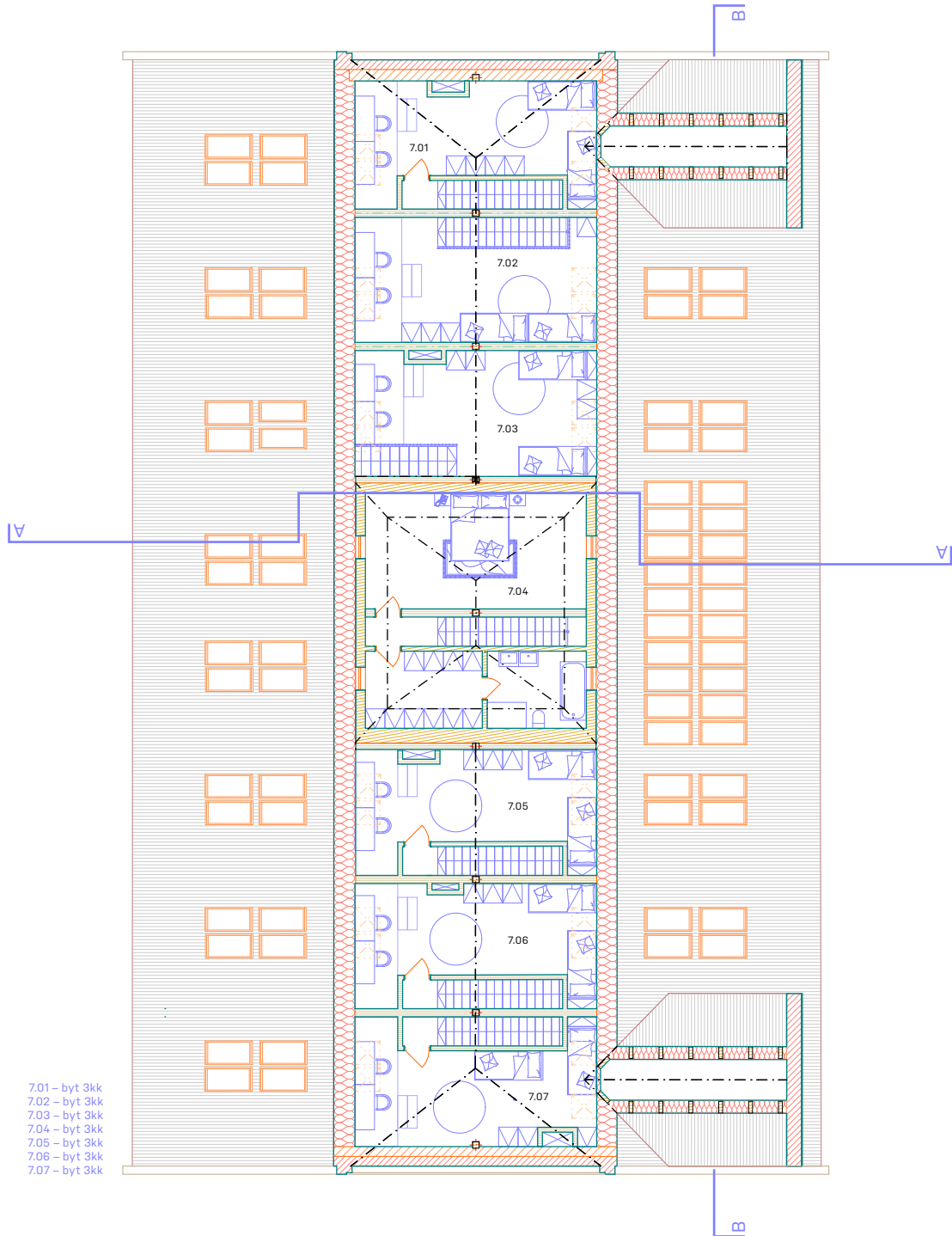


6 NP



m 1:200





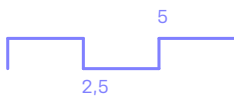




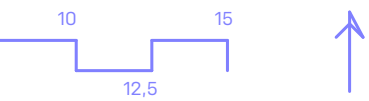
pohled jih



m 1:250



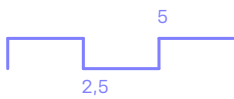
pohled východ



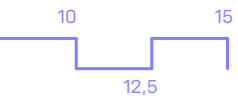
pohled sever



m 1:250



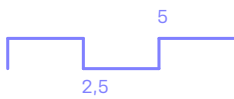
pohled západ



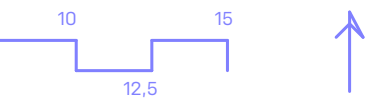
řez příčný – A

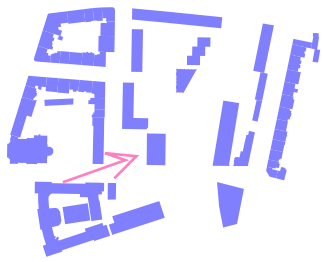


m 1:250



řez podélný – B







Zdroje:

Beran, L. a Zikmund, J. (2018). *Pro Zrna*. Praha: České vysoké učení technické, Výzkumné centrum průmyslového dědictví Fakulty architektury, Praha.

Český statistický úřad (ČSÚ) (2003). "Hustota obyvatel ve správních obvodech obcí s rozšířenou působností v roce 2003". Dostupno z: <https://www.czso.cz/csu/czso/8c00372365> (Čerpáno 21. 5. 2024).

Český statistický úřad (ČSÚ) (2023). Počet obyvatel v obcích - k 1. 1. 2023 [zpráva]. Dostupno z: <https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich-k112023> (Čerpáno 21. 5. 2024).

Český statistický úřad (ČSÚ) (2020). Regionální účty v Plzeňském kraji 2020 [zpráva]. Dostupno z: <https://www.czso.cz/csu/xp/regionalni-ucty-v-plzenskem-kraji-2021> (Čerpáno 21. 5. 2024).

Industriální topografie (n.d.). *Veřejné skladiště v Plzni*. Dostupno z: <http://www.industrialnitopografie.cz/karta.php?zaznam=V003585> (Čerpáno 21. 5. 2024).

Pecuch, M. (2022). *Po stopách historie města*, web Město Plzeň. Dostupno z: <https://plzen.eu/o-meste/historie/po-stopach-historie/> (Čerpáno 21. 5. 2024).

Pouzar, V., (2023). *Informace o dopravě v Plzni za rok 2022*, web Správa veřejného statku Plzeň. Dostupno z: <https://svsmp.cz/dopravni-pruzkumy/informace-o-doprave-v-plzni-za-rok-2022/> (Čerpáno 21. 5. 2024).

Správa informačních technologií města Plzně (Gis Plzeň) (n.d.). "STARÉ MAPY". Dostupno z: <https://gis.plzen.eu/staremapy/> (Čerpáno 21. 5. 2024).

Útvar koncepce a rozvoje Plzeň (ÚKRMP) (n.d.). *Mateřské školy a očekávaný vývoj počtu dětí v Plzni* [analýza]. Dostupno z: <https://ukr.plzen.eu/obcanska-vybavenost/obcanska-vybavenost-2/matenske-skoly-a-ocekavany-vyvoj-poctu-deti-v-plzni/> (Čerpáno 21. 5. 2024).

Útvar koncepce a rozvoje města Plzeň (ÚKRMP) (2016). *Strategický plán města Plzně*, Tematická analýza Doprava. Dostupno z: <https://ukr.plzen.eu/files/ukr/pdf/doprava.pdf> (Čerpáno 21. 5. 2024).

Útvar koncepce a rozvoje Plzeň (ÚKRMP) (2016). *Strategický plán města Plzně*, Tematická analýza Obyvatelstvo a bydlení. Dostupno z: https://ukr.plzen.eu/files/ukr/pdf/obyvatelstvo_bydleni.pdf (Čerpáno 21. 5. 2024).

Útvar koncepce a rozvoje města Plzeň (ÚKRMP) (2023). *Územní plán Plzně*. Dostupno z: <https://ukr.plzen.eu/uzemni-planovani/uzemni-plan-plzen/> (Čerpáno 21. 5. 2024).

není-li uvedeno jinak je autorem obrazových příloh autor této práce

Pro vytvoření map a výkresů projektu byly využity:

Český úřad zeměměřičský a katastrální (CUZK) (2024). Katastrální mapa ČR. Dostupno z: <https://www.cuzk.cz/Katastr-nemovitosti/Digitalizace-a-vedeni-katastralnich-map/Katastralni-mapa.aspx> (Čerpáno 21. 5. 2024).

Český úřad zeměměřičský a katastrální (CUZK) (2024). ZABAGED® - Výškopis - vrstevnice. Dostupno z: [https://geoportal.cuzk.cz/\(S\(ejbcwby1aoinpeozgma5sjw\)\)/Default.aspx?mode=TextMeta&side=vyskopis&metadataID=CZ-CUZK-VRSTEVNICE_DMR5G&mapid=8&head_tab=sekce-02-gp&menu=304](https://geoportal.cuzk.cz/(S(ejbcwby1aoinpeozgma5sjw))/Default.aspx?mode=TextMeta&side=vyskopis&metadataID=CZ-CUZK-VRSTEVNICE_DMR5G&mapid=8&head_tab=sekce-02-gp&menu=304) (Čerpáno 21. 5. 2024).

GEOREAL (2020). 3D model města Plzně

Google (2024). *Google maps*. Dostupno z: <https://www.google.com/maps> (Čerpáno 21. 5. 2024).

Seznam.cz (2024). *Mapy.cz*. Dostupno z: <https://en.mapy.cz/letecka?x=13.3754390&y=49.7183069&z=12> (Čerpáno 21. 5. 2024).

Správa informačních technologií města Plzně (Gis Plzeň) (n.d.). "ÚZEMNÍ SPRÁVA". Dostupno z: <https://gis.plzen.eu/uzemnisprava/> (Čerpáno 21. 5. 2024).

PŘÍLOHY

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury
2/ ZADÁNÍ diplomové práce
Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Veronika Vávrová

datum narození: 17. 10. 1997

akademický rok / semestr: LS 23/24
obor: Architektura a urbanismus
ústav: 15118 Ústav nauky o budovách
vedoucí diplomové práce: doc. Ing. arch. Boris Redčenkov

téma diplomové práce: Ideální město
viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Cílem práce je architektonicko-urbanistické řešení lokality zakládající se na předcházející výzkumné části diplomu. Součástí práce je výběr místa, které umožní aplikování všech priorit stanovených ve výzkumné textové části (plánovací systémy, památková péče, sociální bydlení a stavební materiály).

2/

Pro AU/ součástí zadání bude jasně a konkrétně specifikovaný stavební program
Pro D/ součástí zadání budou jasně a konkrétně specifikované jednotlivé fáze projektu, které jsou nezbytnou součástí řešení

Stavební program bude upřesněn ve fázi návrhu diplomové práce s ohledem k povaze zvolené lokality a textové části práce.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

Výsledkem diplomové práce bude architektonicko-urbanistická studie místa. Diplomová práce bude prezentována standardním způsobem (plachty a portfolio) v měřítkách adekvátních zobrazovanému předmětu. Finální výstupy budou zahrnovat půdorysy, řezy, pohledy, axonometrie, vizualizace, situace, a případně další vhodné výstupy (schémata, skici, ...).

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Součástí finálního návrhu bude model zpracovaný v adekvátním měřítku k velikosti lokality.

19.2. 2024 Vávř
Datum a podpis studenta

15. 2. 2024
Datum a podpis vedoucího DP

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

I. Hlaváček

15. 2. 2024

W

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Veronika VÁVROVÁ
AR 2023/2024, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:
(ČJ) IDEÁLNÍ MĚSTO

(AJ) AN IDEAL CITY

JAZYK PRÁCE: ČESKY

| | | |
|----------------------------------|---|---|
| Vedoucí práce: | doc. Ing. arch. Boris Redčenkov | Ústav: 15 118 Ústav nauky o budovách |
| Oponent práce: | M. Arch. Lynda Zein, urbaniste DESA | |
| Klíčová slova (česká): | ideální město, plánování, bydlení, reuse | |
| Anotace (česká): | Hlavním tématem práce je přemýšlení o existenci ideálního města a důležitosti tohoto snažení. Hledání ideálu jakožto jedné ze základních tendencí architekta/urbanisty je dodán společenský rozměr, kdy především pomocí plánování je do velké míry možné ovlivňovat kvalitu života obyvatel. Skrze analýzu dosavadních teorií o tématu a jejich propojení s jinými odvětvími tak práce sleduje spojitosti mezi prací architekta/urbanisty a sociální segregací, krizí bydlení, ekologickými dopady, ekonomickým rozvojem a kvalitou prostředí, jejichž poznatky se pak pokouší aplikovat v konkrétním návrhu urbánní a architektonické studie. | |
| Anotace (anglická): | The main purpose of this work is to continue the search for an ideal city and to emphasize the significance of this pursuit. A search for the ideal, as one of the basic tendencies of an architect/urban planner, is given a social dimension, where especially with planning it is possible to influence the quality of life to a large extent. Through the analysis of existing theories on the topic and its connection with other fields, the work follows the dependence between the work of an architect/urban planner and social segregation, housing crisis, ecological impacts and global warming, economic development, and the quality of the environment. Those findings are then applied in a concrete urban and architecture design. | |

Prohlášení autora

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

V Praze dne:
21. 5. 2024



Tento dokument je nedílnou a povinnou součástí diplomové práce / portfolia a CD.

Na závěr děkuji Borisovi, Vítovi, Filipovi, Paťovi, Linh,
Honzovi, mému otci a všem mým skvělým přátelům, kteří
i mě každodenně pomáhají neztrácet víru o ideály usilovat.

diplomní projekt

Ideální město

Fakulta architektury
České vysoké učení technické v Praze
Ateliér Redčenkův–Danda
Ústav nauky o budovách
Letní semestr 2024

autor:

Veronika Vávrová

vedoucí práce:

doc. Ing. arch. Boris Redčenkův

odborný asistent:

Ing. arch. Vítězslav Danda

