

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA STAVEBNÍ

KATEDRA URBANISMU A ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ (K127)



DIPLOMOVÁ PRÁCE

Sídliště Černý Most – návrh revitalizace

Vypracoval: Bc. Tomáš Klusák

Vedoucí práce: Ing. Václav Jetel, Ph.D.

Studijní program: Stavební inženýrství

Studijní obor: Inženýrství životního prostředí



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta stavební
Thákurova 7, 166 29 Praha 6



ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

I. OSOBNÍ A STUDIJNÍ ÚDAJE

Příjmení: Klusák Jméno: Tomáš Osobní číslo: 458919
Zadávající katedra: Katedra urbanismu a územního plánování
Studijní program: Stavební inženýrství
Studijní obor: Inženýrství životního prostředí

II. ÚDAJE K DIPLOMOVÉ PRÁCI

Název diplomové práce: Sídliště Černý Most - návrh revitalizace
Název diplomové práce anglicky: Housing Estate Černý Most - Proposal for Revitalization
Pokyny pro vypracování:
Diplomová práce bude obsahovat textovou, grafickou a fotodokumentační část.
Práce se bude skládat z teoretické části, analytické části a autorského návrhu.
Analýza a návrh revitalizace bude upřesněna v průběhu práce.
Teoretická část se bude opírat o legislativní prostředí revitalizace území a regenerace sídlišť vč. metodických materiálů, odborné literatury a realizovaných staveb v ČR příp. v zahraničí.
Analytická část vyhodnotí stav a vývoj vybrané části území v rozsahu zpřesnění průzkumů a rozborů dle metodiky ÚAP.
Autorský návrh bude obsahovat koncepci revitalizace vybrané části území v detailu vhodném pro územně plánovací činnost a pro navazující postupy.
Seznam doporučené literatury:
Linka č. 141 – Kniha o Černém Mostě, Havlovec V., ISBN: 978-80-270-4925-7
Jméno vedoucího diplomové práce: Ing. Václav Jetel, Ph.D.
Datum zadání diplomové práce: 21.9.2021 Termín odevzdání diplomové práce: 2.1.2022
Údaj uveďte v souladu s datem v časovém plánu příslušného ak. roku

Podpis vedoucího práce Podpis vedoucího katedry

III. PŘEVZETÍ ZADÁNÍ

Beru na vědomí, že jsem povinen vypracovat diplomovou práci samostatně, bez cizí pomoci, s výjimkou poskytnutých konzultací. Seznam použité literatury, jiných pramenů a jmen konzultantů je nutně uvést v diplomové práci a při citování postupovat v souladu s metodickou příručkou ČVUT „Jak psát vysokoškolské závěrečné práce“ a metodickým pokynem ČVUT „O dodržování etických principů při přípravě vysokoškolských závěrečných prací“.

Datum převzetí zadání Podpis studenta(ky)



Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci na téma sídliště Černý Most – návrh revitalizace vypracoval samostatně a veškeré použité informační zdroje jsem uvedl v seznamu použité literatury.

V Praze dne:

.....

Tomáš Klusák



Poděkování

V prvé řadě bych rád poděkoval panu Ing. Václavu Jetelovi, Ph.D. za odborné a přínosné rady při vedení této diplomové práce v té druhé bych pak rád taktéž poděkoval rodině a přítelkyni za podporu a pevné nervy.



Anotace

Diplomová práce se skládá z textové a grafické části. Textová část je nejprve zaměřena na sídliště obecně. Zkoumá historicko-politický kontext jejich vzniku a zabývá se odlišnostmi v evropském měřítku. Navazuje část zaměřená již konkrétně na sídliště Černý Most, jedno z nejmladších sídlišť v naší zemi. Na základě analýzy území jsou stanoveny nedostatky, které jsou řešeny v části revitalizace. Často opakujícím se negativním jevem na sídlištích je podřizování prostoru automobilistům. V návrhové části se proto vyskytuje řešení dopravy v klidu a transformace veřejného prostranství tak, aby v něm mohli aktivně trávit čas i pěší.

Grafická část, která je nedílnou součástí práce byla zpracována v programech ArcGIS Pro a AutoCAD. Výkresy z ArcGIS Pro mapují především současný stav celého území, kdežto z AutoCADu pochází výkresy konkrétních návrhů.

Klíčová slova

Černý Most, sídliště, revitalizace

Abstract

The diploma thesis consists of a text and a graphic part. The text part is first focused on housing estates in general. It examines the historical and political context of their origin and deals with differences on a European scale. This is followed by a section focused specifically on the Černý Most housing estate, one of the youngest housing estates in our country. Based on the analysis of the area, shortcomings are identified, which are addressed in the revitalization part. The often recurring negative phenomenon in housing estates is the subordination of space to motorists. In the design part, therefore, there is a solution to traffic at rest and the transformation of public space so that pedestrians can actively spend time in it.

The graphic part, which is an integral part of the work, was processed in programs ArcGIS Pro and AutoCAD. Drawings from ArcGIS Pro mainly map the current state of the whole area, while AutoCAD comes with drawings of specific designs.

Key words

Černý Most, housing estate, revitalization



Seznam použitých zkratk

k.ú. – katastrální území

Sb. – sbírka zákonů

ÚP – územní plán

Hl. m. – hlavní město

MMR – ministerstvo pro místní rozvoj

VÚMOP – výzkumný ústav meliorací a ochrany půdy

PUPFL – pozemky určené k plnění funkcí lesa

DI – dopravní infrastruktura

TI – technická infrastruktura

OV – občanské vybavení

VP – veřejná prostranství

MŠ – mateřská škola

ZŠ – základní škola

ZUŠ – základní umělecká škola

MHD – městská hromadná doprava

P+R – *park and ride* – zaparkuj a jed'

CO – civilní ochrana



Obsah

1. Úvod.....	8	5.12. Rekreace a cestovní ruch.....	34
2. Sídliště – geneze	8	5.13. Bezpečnost a ochrana obyvatel	34
2.1. Le Corbusier	8	6. Pozitiva, negativa a příležitosti	34
2.2. Historie prefabrikovaných panelů	9	7. Revitalizace území	35
2.3. Východ × Západ	10	7.1. Doprava v klidu.....	36
2.4. Kritika.....	11	7.2. Dětská hřiště.....	36
3. Hlavní město Praha	12	7.3. Veřejná prostranství.....	37
4. Černý Most.....	13	7.4. Plochy bydlení	38
4.1. Historie Černý Most	13	7.5. Revize cestní sítě.....	39
4.1.6. Obchodní centrum Černý Most.....	16	7.6. Plochy s více vlastníky.....	39
5. Rozbor udržitelného rozvoje území	17	7.7. Revitalizace okolí obchodního domu Sparta	40
5.1. Širší územní vztahy	17	8. Závěr	42
5.2. Prostorové a funkční uspořádání území.....	17	9. Seznam grafických příloh.....	44
5.3. Struktura osídlení.....	18	10. Seznam obrázků.....	44
5.4. Sociodemografické podmínky a bydlení	18	11. Seznam grafů	45
5.5. Příroda a krajina.....	25	12. Seznam tabulek	45
5.6. Vodní režim a horninové prostředí.....	25	13. Bibliografie	46
5.7. Kvalita životního prostředí	26		
5.8. Zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkcí lesa.....	28		
5.9. Občanská vybavenost včetně její dostupnosti a veřejná prostranství.....	28		
5.10. Dopravní a technická infrastruktura včetně jejich dostupnosti.....	29		
5.11. Ekonomické a hospodářské podmínky	33		

1. Úvod

Bydlení na sídlišti v panelovém domě je mnohdy vnímáno spíše negativně. Kvůli způsobu výstavby z prefabrikovaných panelů a jejich často malému rozponu se pro tento způsob bydlení vžil nevlídný pojem *králíkárny*. Na věc je ovšem potřeba hledět v historickém kontextu, kdy tato poměrně levná a rychlá výstavba pomohla vyřešit problém s poptávkou po bydlení převyšující nabídku, situaci, ve které se v dnešních dnech opět nacházíme. Diplomová práce se v prvých kapitolách bude zabývat fenoménem sídliště jako takového, od vývoje původní ideje, přes realizaci až po konstruktivní kritiku s identifikací negativních a pozitivních jevů a hledáním jejich příčin tak, aby bylo možné je dílčími řešeními eliminovat.

Následně se práce bude zabírat již konkrétně Černým Mostem, jedním z nejmladších sídlišť na našem území. Od historického vývoje a původních plánů až k realizaci a současnému stavu. Současný stav bude zhodnocen pomocí rozboru území tak, aby bylo možné nalézt problémy k řešení. Tyto nedostatky v území budou řešeny formou možných doporučení nebo konkrétními příklady realizovaných staveb u nás či v zahraničí. Pro dále specifikované prostory budou vytvořeny konkrétní návrhy snažící se o zlepšení současného nevyhovujícího stavu.

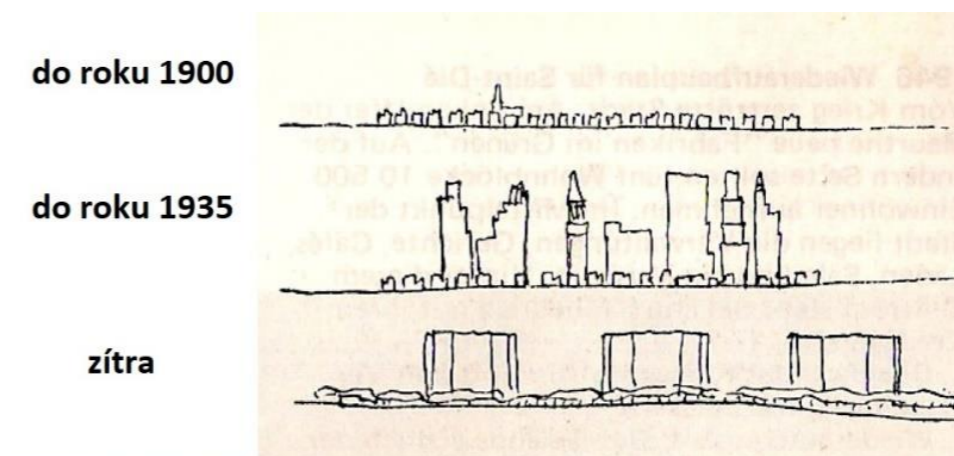
Pro lepší orientaci v řešeném území je práce doplněna krom výkresů návrhů i o výkresy mapující současný stav území a o rozsáhlou fotodokumentaci.

2. Sídlíště – geneze

Kapitola se bude věnovat především českým a částečně evropským sídlištím. Celá kapitola je členěna do logických dílčích podkapitol na základě historického vývoje.

2.1. Le Corbusier

Le Corbusier (1887–1965) byl jedním z nejvýznamnějších architektů a urbanistů minulého století, jež stál u vzniku Athénské charty, a jehož názory výrazně ovlivnili podobu urbanismu a architektury 20. století. Jeho *Soudobé město pro tři miliony obyvatel (Plan Voisin)* z roku 1922 se dá považovat za předobraz sídlišť s panelovými domy. Le Corbusier zde uplatnil funkční zónování a prostory svého města rozložil do čtyř kategorií (bydlení, práce, rekreace a doprava). Bydlení zajišťovaly obytné bloky s deseti až dvanácti patrovými budovami. Práce byla soustředěna do šedesátipatrových kancelářských mrakodrapů (Karteziánské mrakodrapy). Rozlehlé plochy mezi těmito budovami byly vyplněny zelení (parkem) plnící rekreační funkci, zároveň měly zajišťovat provzdušnění a proslunění celého prostoru. Vše pak bylo propojeno širokými silnicemi. [1] [2]

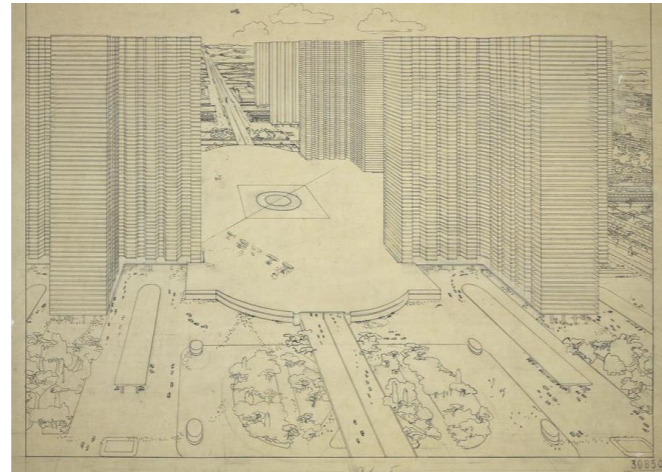


Obrázek 1 – Le Corbusierova skica vývoje měst, 1935 [3]

Le Corbusier rezignoval na používání a vytváření klasických městských prostorů. V jeho městě nenalezeme ulice, náměstí či pasáže. V jednom ze svých proslulých aforismů dokonce nazval ulice nepřítelem nového města. [2]



Obrázek 2 – model města pro tři miliony obyvatel (1925) [3]



Obrázek 3 – skica města pro tři miliony obyvatel (1925) [3]

Toto „ideální“ město je nositelem mnoha chyb. Le Corbusier se snažil fungující urbanistické poznatky nahradit svými zcela novými ideami, proto ignoroval ulice a náměstí jako základní městotvorné prvky. Nedá se mu však upřít nadčasovost a originalita jeho vizí, které měly vliv na chápání urbanismu a architektury.

*Dům je stroj na bydlení.*¹

*Velkopřemysl se musí zabývat stavbami a musí zavést sériovou výrobu stavebních prvků domu.*¹

*Problém domu je problém epochy. Na něm dnes závisí rovnováha společnosti. Prvním úkolem architektury v epoše obnovy je provést revizi hodnot, revizi ustavujících elementů domu.*¹

2.2. Historie prefabrikovaných panelů

Sídlištní celky jsou neodmyslitelně spjaty s panelovými domy. Panelové domy pak jsou spjaty s železobetonovými prefabrikovanými panely a potažmo s prefabrikací, která násobně urychlila celý stavební proces. Prvopočátky této metody lze datovat na přelom 19. a 20. století, kdy v roce 1901 byl ve Velké Británii patentován první betonový panelový systém. V Liverpoolu byl pak v roce 1904 postaven touto metodou první prefabrikovaný dům. [4] První vyloženě panelový dům byl však vybudován v Nizozemsku, a to již po první světové válce. [5] U nás za počátek výstavby panelových domů lze označit rok 1940, kdy firma Baťa experimentovala s prefabrikací a užíváním panelů, které byly lity přímo na staveništi. [5]

Masové užívání prefabrikovaných panelů nastalo však až po druhé světové válce, kdy došlo k výraznému zlevnění a zefektivnění výrobních postupů. Dříve se tak stávalo, že ti, pro něž byla bytová výstavba původně určena, nedosáhli na drahé nájmy, které byly vysoké právě kvůli stavebně-technologické náročnosti. Právě po druhé světové válce se tedy začíná psát historie sídlišť takových, jaké je známe víceméně dnes.

*Hromadná výstavba bytů v panelových sídlištních způsobila v Evropě urbanistickou revoluci, kterou lze přirovnat k přechodu od feudálních městských struktur k celkovým průmyslovým metropolím 19. století.*²

¹ Citace z knihy *Za novou architekturu* s. 83 a 187 [1]

² Citace z knihy *Zrod velkoměsta – Urbanizace českých zemí a Evropa* s. 274 [50]

2.3. Východ × Západ

Hlavním společným jmenovatelem nastalých společensko-urbanistických změn byla poptávka, poptávka po bydlení. Vyřešit tuto krizi bydlení měly pomoci právě sídliště s panelovými domy, ovšem dvěma různými způsoby, mezi něž lze postavit jasnou dělicí linii. Touto dělicí linií byla Železná opona.

Prvním patrným rozdílem je to, pro koho byla sídliště určena. Na západě byly byty v panelových domech na sídlištích určeny především pro nižší střední třídu, popřípadě fungovaly jako startovní byty pro mladé rodiny s malými dětmi, které se často po vybudování určitého kapitálu z místa odstěhovaly. Kvůli tomuto volnotržnímu prostředí docházelo k postupné segregaci obyvatel a ze sídlišť se v určitých případech stávala ghetta. U nás (potažmo ve východním bloku) nebyl jev sociální segregace na sídlištích tak častý, neboť neexistovalo příliš mnoho alternativ pro bydlení právě kvůli bytové nouzi a absenci volnotržních mechanismů. Naopak zde byla častá segregace věková (generační), protože nově vystavěné byty byly prioritně přidělovány mladým manželům (to vedlo ke zvýšené četnosti sňatků a snižování věku snoubenců od 60. do 80. let). Díky tomu se sociální rozmanitost ve větší či menší míře zachovala na našich sídlištích dodnes a její zachování je hlavním cílem regeneračních snah.

*Jako příklad země, kde na sídlištích v bytech s regulovaným nájemným žijí pouze nejméně favorizovaní občané, a ze sídliště se tak stávají slumy, lze uvést Francii.*³

Dalším výraznou odlišností byl přístup k samotným skladebným prvkům (prefabrikovaným panelům), z nichž se panelové domy stavěly. Zatímco na západě bylo možné vyprojektovat libovolné tvary prefabrikovaných panelů, u nás byla situace zcela jiná. Příčinou byla opět do značné míry absence volnotržních mechanismů. Bytová výstavba byla v režii státu, pod nějž spadaly i panelárny. Ty měly zajištěn stálý odbytek (poptávku), a nebylo proto potřeba aktualizovat nabídku. V našich podmínkách se proto projekty dělaly podle panelů a nikoli panely podle projektů, jako tomu bylo na západě. [6] To umocnilo pocit monotónnosti, kterým sídliště s panelovými domy působí, a přispělo k negativnímu vnímání této formy bydlení, pro níž se ujal dehonestující pojem „králíkárný“.

*Ivo Oberstein, jenž byl hlavním architektem Jihozápadního Města v Praze, popisuje, jak ještě v 80. letech byl přímo zázrak, když se podařilo vyprojektovat, a hlavně potom i vyrobit trojúhelníkové panely či zajistit panely probarvené.*⁴

*Jak upozorňuje historik Jiří Pešek, který se specializuje na dějiny měst, vzdělanosti a kultury, postupem času vznikala sídliště stále zřetelněji jako "samoučelný způsob (státně)firemního získávání zisku a moci" (...) Proto je v bývalých socialistických zemích také mnohem vyšší podíl lidí, kteří žijí na panelových sídlištích, než je tomu v západní Evropě.*⁵

V neposlední řadě je potřeba upozornit na to, jakým způsobem demokracie ovlivnila podobu sídlišť. Na západě, kde vládla demokracie a byla svoboda slova, díky níž bylo možné vynášet objektivní kritiku, ustoupili od masové výstavby sídlišť o dekádu až dvě dříve. Kritika neřestí, jež se na sídlištích koncentrovaly, byla slyšet i u nás již v 60. letech, její hlas však utlumila normalizace.

Tabulka 1 – přehled rozdílů mezi západními a východními sídlišti

Odlišnosti při realizaci sídlišť	
Západ	Východ
Skladebné prvky panelových domů	
- různorodost prefabrikovaných stavebních panelů - skladebné prvky se vytvářejí dle projektů	- monotónnost prefabrikovaných stavebních panelů - projekty se dělají dle předem panelárnami stanovených prvků
Segregace	
- byty v panelových sídlištích jsou pro vybranou sortu lidí - dochází k sociální segregaci, která může vést v horších případech až ke vzniku ghett či slumů	- na sídlištích žijí všechny sociální skupiny - dochází k věkové (generační) segregaci, protože nově vznikající byty jsou určeny primárně mladým manželským párům
Demokracie × Svoboda	
- konstruktivní kritika nedostatků panelové výstavby na sídlištích - opuštění od výstavby panelových sídlišť o dekádu až dvě dříve	- způsob získávání, upevňování a uplatňování státní moci - pozdější reakce na nedostatky (opakování chyb)

³ Citace z knihy *Když se utopie stane skutečností* s. 18 [4]

⁴ Citace z knihy *Když se utopie stane skutečností* s. 80 [4] převzato z rozhovoru s Ivo Obersteinem z 1. 4. 2004 [51]

⁵ Citace z knihy *Když se utopie stane skutečností* s. 20 [4] převzato z knihy *Evropská velkoměsta mezi koncem války světové a války studené* [52]

2.4. Kritika

Na kritiku sídlišť se lze hledět dvojitou optikou. Jednak kritika ideová a jednak kritika realizace. Jako ideovou kritiku lze chápat například zredukování komplexního města (a obecně urbánního prostředí) na čtyři základní prvky (bydlení, práce, odpočinek a doprava) jak to udělala Athénská charta z roku 1933 [7]. Města a městská prostředí pak nevznikají přirozeně a jsou zónována a zapřičiňují vznik monofunkčních úseků. Dále do této kategorie patří nadhodnocení až nezvládnutí měřítka či odklon od funkcí tradičních městotvorných prvků jako jsou náměstí a ulice (viz Le Corbusier výše).

Kritikou realizace jsou míněny problémy při samotné výstavbě, kterým se lze vyhnout při samotné realizaci. Velkým problémem je (bylo) absolutní upřednostnění bytové výstavby a upozadění výstavby OV a infrastruktury. Jako příklad může sloužit Jižní Město, kde lidé několik let žili víceméně na staveništi. To mělo několik příčin. Jednak se stát nacházel ve fázi ekonomické stagnace a k tomu byl dáván důraz spíše na kvantitu nežli na kvalitu. Bylo nutné prezentovat, kolika lidem stát zařídil nové bydlení. Kvalitativním aspektům okolního prostoru pak nebyla mnohdy věnována taková pozornost, kterou by si zasloužil.



Obrázek 4 - dobová fotografie Jižního Města I [8]



Obrázek 5 - dobová fotografie Jižního Města II [8]

Někteří autoři upozorňují na možnost chápat sídliště jako „nedokonalé naplnění ideálů funkcionalismu, racionalizace, typizace, standardizace i sociálních konceptů stejného zdravého a hygienického bydlení pro všechny.“⁶

Dnes si málokterý obyvatel panelového sídliště uvědomuje, že u zrodu jeho domova stála zatím poslední velká utopistická vize o ideálním městě.⁷

V rámci objektivní kritiky je potřeba vyzdvihnout i klady sídlištní zástavby. Jednalo se o rychlou a poměrně levnou výstavbu v dobách, kdy bylo potřeba zajistit ubytování velkému množství lidí. Velká hustota obyvatel snižuje náklady na budování infrastruktury. S velkou hustotou obyvatel je spojený i malý zábor plochy například oproti satelitním městečkům. Při dobrém uchopení projektu nevzniká ani sídelní kaše, která je pro satelity typická. A na závěr pár statistických dat, jak i díky sídlištím byla zlepšena kvalita života. V roce 1959 byla průměrná obytná plocha 35 m², v první polovině 80. letech to už bylo 46 m². Předválečný bytový fond měl 65 % bytů bez koupelny, ústřední vytápění mělo pouze 7,6 % bytů a dělnické byty se skládaly často pouze z jedné místnosti bez tekoucí vody, a tudíž i bez hygienického zařízení (to bylo společné). Tyto prvky byly v panelových bytech samozřejmostí.

Sídliště se ovšem v západní Evropě stavějí dále, jak s použitím prefabrikátů, tak bez nich. urbanistické pojetí však směřuje spíše ke zmenšení měřítka, fragmentaci vzorů zastavění, a především obnově tradičních urbánních motivů.⁸

Tabulka 2 – sumarizace kladů a záporů sídlišť

Sídliště	
Pozitiva	Negativa
- efektivní využívání ploch - nízké náklady na infrastrukturu - zlepšení životních standardů	- naddimenzování měřítka - odklon od tradičních urbánních prvků - funkční zónování

⁶ Citace z knihy *Když se utopie stane skutečností* s. 15 [4]

⁷ Citace z knihy *Když se utopie stane skutečností* s. 19 [4]

⁸ Citace z knihy *Když se utopie stane skutečností* s. 38 [4]

3. Hlavní město Praha

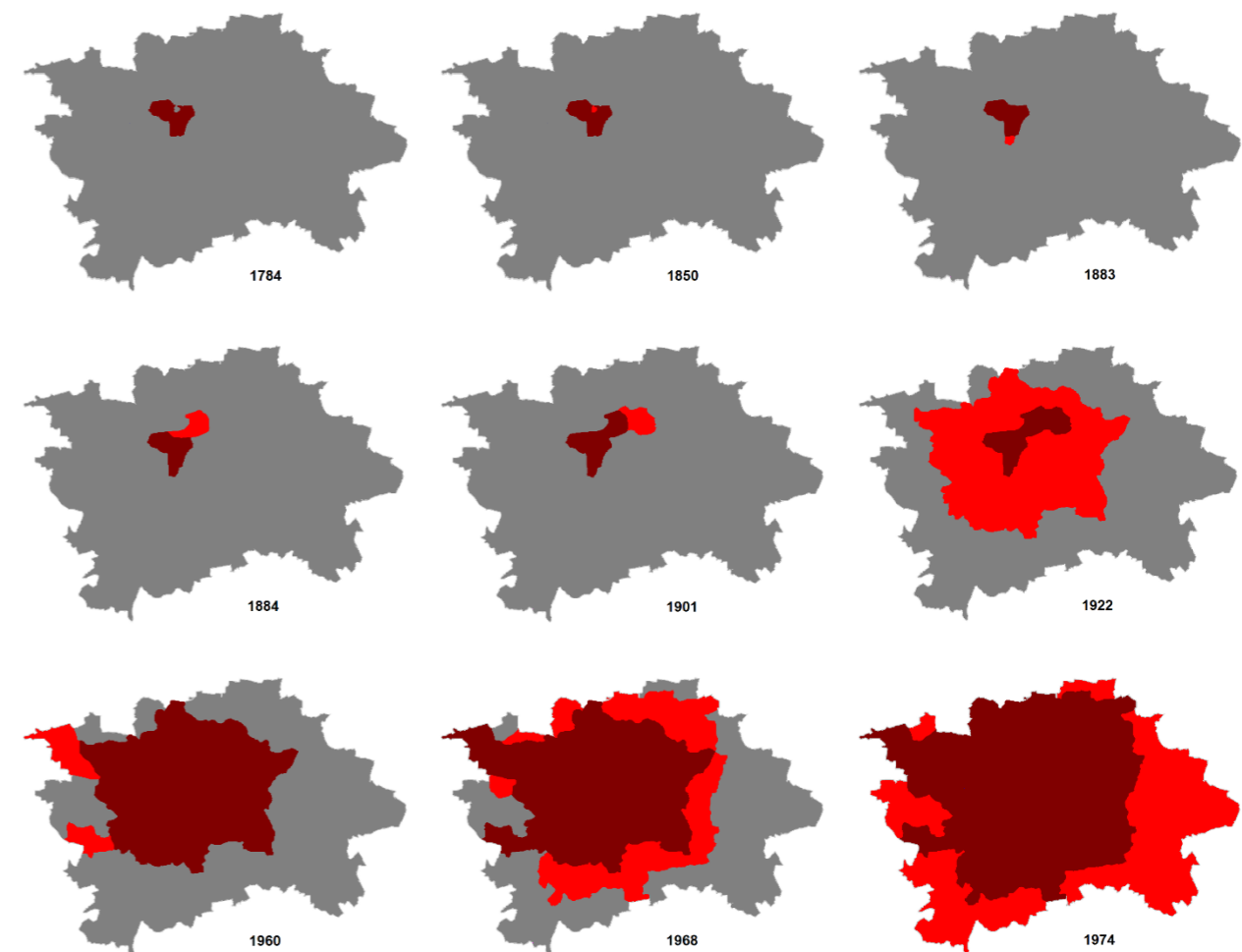
Praha, jakožto hlavní město (dále jen hl. m.) České republiky, je se svými 1 335 084 obyvateli (12,48 % z celkového počtu obyvatel) nejlidnatějším městem a s rozlohou 496 km² (0,63 % z celkové rozlohy). [9] Administrativní členění Prahy je ukotveno v zákoně 51/2020 Sb. *zákon o územně správním členění státu*, který nabyl účinnosti 1. 1. 2021, a v přidružených vyhláškách. Zákon 51/2020 Sb. vymezuje 10 obvodů (Praha 1 až Praha 10). Tyto obvody lze dále diverzifikovat na 22 městských částí (Praha 1 až Praha 22), které jsou tvořeny 57 samosprávnými městskými částmi, a ty jsou složeny již ze samotných k.ú., kterých celkově Praha čítá 112. [9]

Praha, jelikož je městem i krajem současně, má specifické postavení, co se samotného územního plánování týče. Tato anomálie se projevuje především u územního plánu (dále jen ÚP) a zabývá se jí § 8 *zákona 183/2006 o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)*. Zmíněný paragraf nese název *zvláštní působnost na území hlavního města Prahy* a ve svých dvou bodech se zabývá pořizováním ÚP pro hl. m. Praha. ÚP pro hl. m. může být pořizován ve dvou rovinách. Zaprvé ÚP pro území celého hl. m., kdy působnost krajského úřadu zastává ministerstvo pro místní rozvoj. A za druhé ÚP pro vymezené území hl. m., který je podřízen prvniému případu, a kdy působnost krajského úřadu vykonává magistrát hl. m. Prahy.

V současné době platný ÚP z roku 1999, jehož platnost vyprší v roce 2022, by měl být nahrazen, pokud vše půjde tak, jak má, metropolitním plánem, dokumentem celoměstského významu. Důvodem vzniku byl jednak vzor u ostatních velkých metropolí ale především nedostatečná efektivnost ÚP, který nebral v potaz potřeby současného územního plánování ve městě, jako je Praha. Metropolitní plán by měl mnohem více kopírovat potřeby současného směřování územního plánování. ÚP [10]

„Územní plán tak sice velmi podrobně řešil, co se tam či onde smí dít, ale dostatečně se nezabýval prostorovou urbanistickou strukturou města – kudy má vést hranice mezi domy a veřejným prostranstvím, kolik smí mít budova pater, jak se má chovat vůči okolním budovám. Metropolitní plán chce nyní optiku obrátit a vrátit se k tradičnímu plánování města, kdy plán určuje především strukturu města. Struktura města se totiž mění mnohem méně, než způsob využití té či oné budovy.“⁹

Metropolitní plán se chce pokusit o zjednodušení takto důležitého dokumentu v rámci územního plánování například snížením počtu barev, které vyjadřují účel ploch, na co nejméně, neboť v současném ÚP jich je více než 90. Metropolitní plán si taktéž stanovuje za cíl ukončení bobtnání města do krajiny a zamezení vzniku sídelní kaše, které zvyšuje nároky na infrastrukturu a prodražuje pokrok města. Tento problém by měl být řešen přísným vymezením nezastavitelné krajiny, což by mělo vést ke zvýšení kompaktnosti města krátkých vzdáleností již v existujících konturách. [10]



Obrázek 6 – rozrůstání Prahy od roku 1784 až po poslední rozšíření v roce 1974 [11]

⁹ Citace ze stránek Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy [10]

4. Černý Most

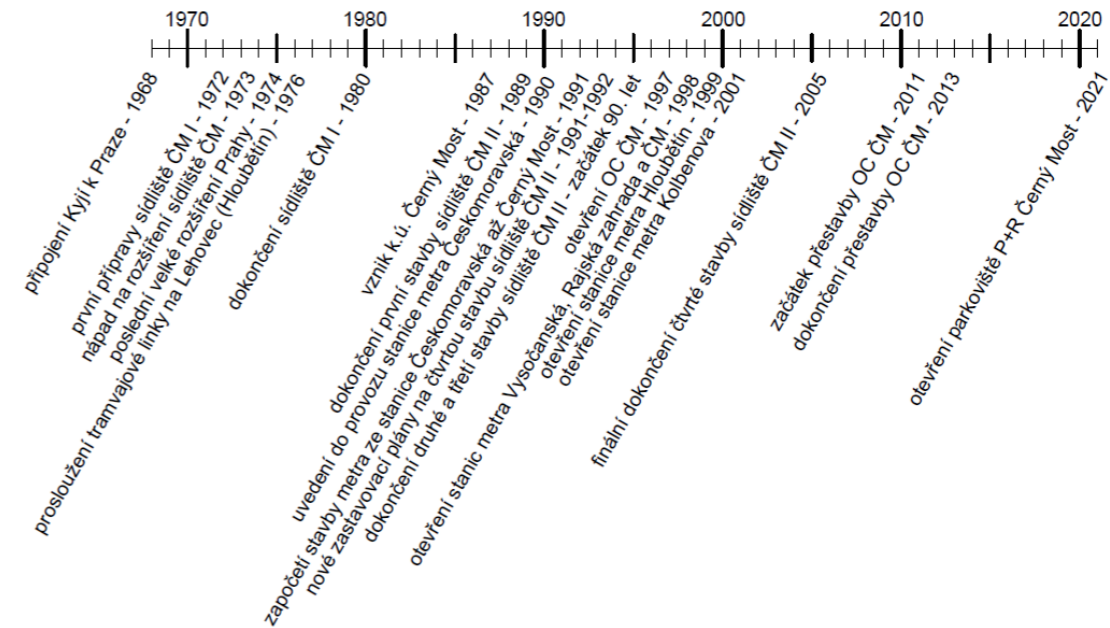
Sídliště Černý Most, sledovaný objekt zájmu, lze v celém svém rozsahu ztotožnit s k.ú. Černého Mostu. Území dostalo název podle mostu přes železniční trať, který byl černý od sazí z kouře parních lokomotiv, jeho torzo se však nachází na k.ú. Kyjí. [12] K.ú. Černý Most se nachází na území hl. m. Praha, konkrétně pak v její východní části. Černý Most sousedí s k.ú. Kyje, Hostavice, Horní Počernice a Dolní Počernice. K.ú. Černý Most se rozprostírá na ploše 210 ha (0,42 % z celkové rozlohy hl. m. Praha) [9] a žilo zde k 31. 12. 2020 24 422 obyvatel (1,83 % z celkového počtu obyvatel hl. m. Praha). [9] Černý Most je součástí městské části Praha 14 a správního obvodu Praha 9.



Obrázek 7 - pozůstatky Černého mostu

4.1. Historie Černý Most

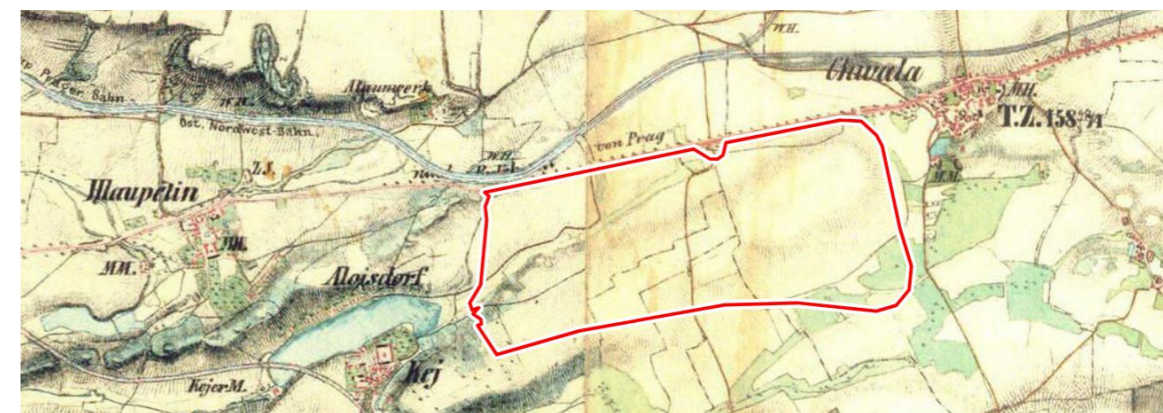
Následující část o historii Černého Mostu primárně vychází z doporučené literatury *Linka č. 141 – Černý Most, sídliště, které se stalo legendou*. Kapitoly jsou členěny logicky dle historického vývoje sídliště. Ke zlepšení orientace ve vývoji místa pomůže níže přiložená časová osa.



Obrázek 8 – časová osa vývoje sídliště Černý Most

4.1.1. Původní lokalita

Území, kde se v dnešních dnech rozprostírá sídliště Černý Most a samotné k.ú. Černý Most, je z historického hlediska nevýznamnou lokalitou nacházející se mezi vesnicemi Hloubětín (dříve Hloupětín – viz mapa) a Chvaly (dnes část k.ú. Horní Počernice). Procházela tudy cesta spojující Prahu s dalšími vesnicemi včetně výše zmiňovaných.



Obrázek 9 – mapa II. Vojenského mapování [13]

4.1.2. Počátek výstavby – sídliště Černý Most I

Území zůstává nezajímavým až do počátku sedmdesátých let. Roku 1972 započaly projekční přípravy k výstavbě sídliště Černý Most I (tehdy ještě bez indexu), především pak přípravy k dopravnímu řešení. Cílem bylo snížení zátěže silnice směrem na Poděbrady/Hradec Králové. Zmíněnou dopravní zátěž měla převzít Žižkovská radiála, s níž se počítalo až do roku 1989, kdy bylo od původního plánu opuštěno. [14] Radiála měla procházet pod sídlištěm, což je možné vidět ještě v ÚP z roku 1976 i 1986. Původní plán počítal s výstavbou pouze sídliště Černý Most I. Mělo původně jít o menší obytný celek se 1780 bytovými jednotkami pro 5340 obyvatel rozprostírající se na ploše 21,44 ha a jednalo se o pole úrodné černozemě, což následně komplikovalo vyjmutí pozemků ze zemědělského půdního fondu. V prvotním projektu se nemělo jednat o tolik monotónní celek, jakým se nakonec stal. Projekt počítal s panelovými domy o 4, 6, 8 a 10 podlažích odstupňovanými směrem na jih do krajiny. Z tohoto záměru nakonec vlivem tlaku bytové politiky na výstavbu sešlo a přešlo se na variantu s 8, 10 a 12 podlažními domy. Z toho pramenící zmíněná monotónnost.

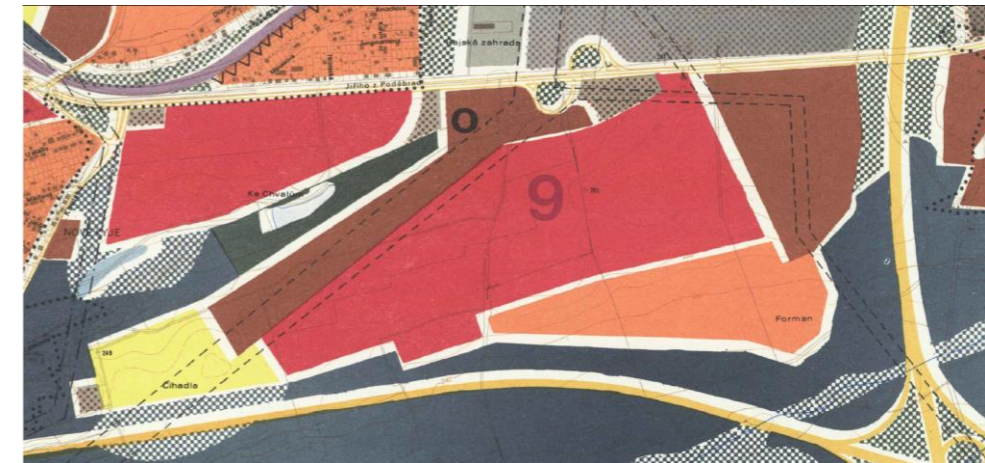
4.1.3. Změna plánu

Od roku 1973 kvůli neustávající poptávce po bydlení se začalo počítat s rozšířením sídliště. Plán rozšíření je možné vidět již v ÚP z roku 1976. Území zde již nabírá kontury současného stavu, ačkoli jsou na první pohled k vidění zřejmé rozdíly. Park okolo rybníka je předzvěstí současného centrálního parku a vymezení výškové obytné zástavby (červená) již také částečně odpovídá soudobé skutečnosti. Nejpřesněji je zakresleno sídliště Černý Most I v západní části, kde i komunikace obepínající tento prostor je vymezena v souladu s dnešní skutečností (dnes Pospíchalova ulice). Patrným rozdílem je pak vymezení OV (hnědá) na úkor dnešního centrálního parku mezi dvěma obytnými celky a vedení Žižkovské radiály pod sídelním celkem (viz výše).

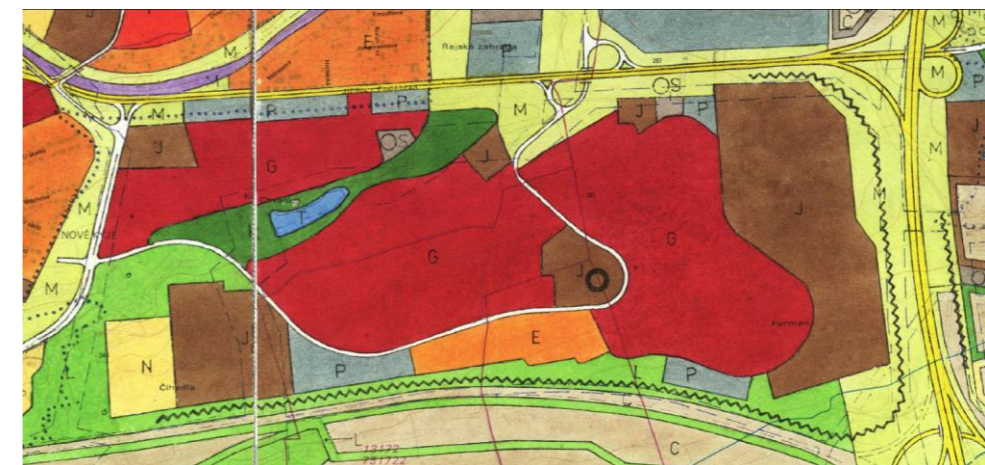
Zmíněná změna plánů nastíněná v ÚP z roku 1976 nabírá konkrétnějších rysů v ÚP z roku 1986. V té době je již sídliště Černý Most I zcela v provozu, to bylo dostavěno v roce 1980 včetně OV. Spojení „včetně OV“ je důležité, neboť dokončená OV u sídliště nebylo vždy samozřejmostí (viz geneze sídliště)



Obrázek 10 – výřez z ÚP 1971 hl. m. Praha [15]



Obrázek 11 – výřez z ÚP 1976 hl. m. Praha [15]



Obrázek 12 – výřez z ÚP 1986 hl. m. Praha [15]

4.1.4. Sídliště Černý Most II

Sídliště Černý Most II bylo etapizováno na 5 částí, a to na 1. až 5. stavbu (viz obrázek). V projektu je již možné rozpoznat dva hlavní rysy současné podoby sídliště. Prvním rysem je vymezení velké plochy v severovýchodní části s neobytnou funkcí (dnes obchodní centrum Černý Most). Ve zmiňované části se měl nacházet učňovský závod ČKD (Českomoravská-Kolben-Daněk – jeden z nejvýznamnějších československých strojírenských podniků) [14] Tím druhým je výrazná dvoupruhová, směrově oddělená silnice vinoucí se velkou částí území sídliště. Tudy měla být původně vedena i tramvajová linka, která by zajišťovala dopravní obslužnost sídliště. Z prodloužení tramvaje z konečné Lehovce až na Černý Most však nakonec sešlo, ovšem i tak je dodnes tento původní záměr v území patrný a čitelný, a to v podobě širokého zeleného pruhu směrově oddělující komunikaci, kudy měla kolejová doprava vést (ulice Ocelkova).



Obrázek 13 – rozložení staveb Černého Mostu [13]

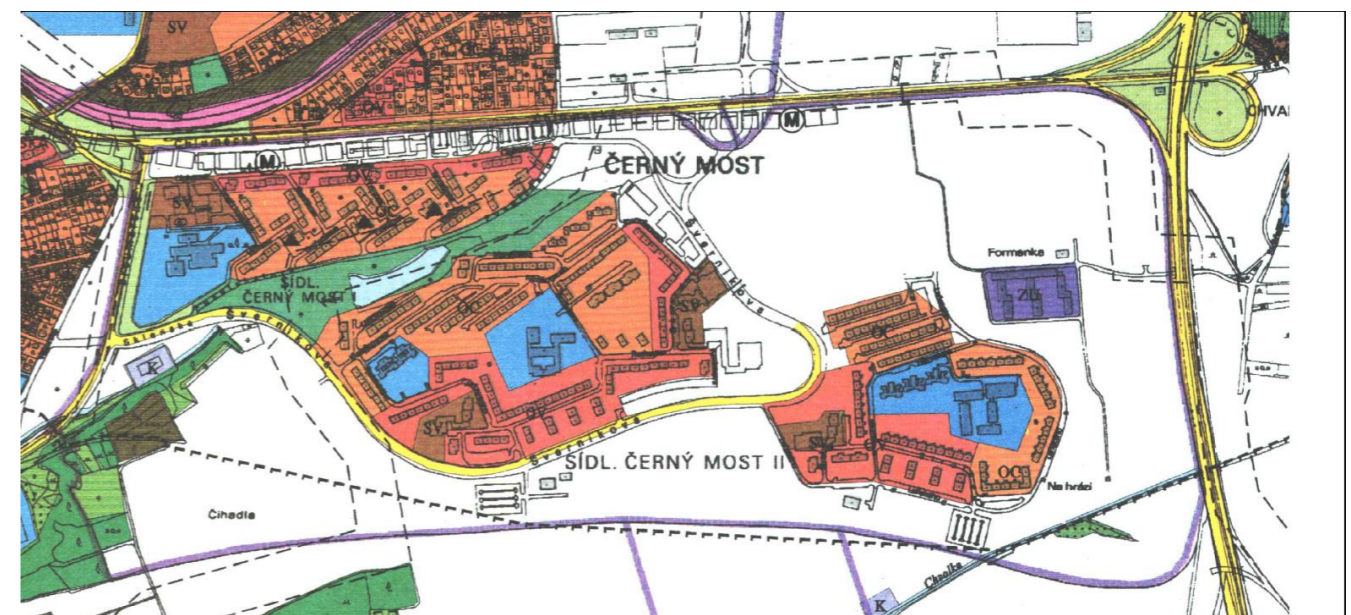
Dvě velké změny nastaly během osmdesátých let. Roku 1986 byl nahrazen původní vedoucí ateliéru, který projekt sídliště Černý Most II zpracovával, tím se namísto Vladimíra Machonina stal arch. Milan Klíma. Od té doby kvalita původního projektu částečně upadala, jelikož se se nejednalo o primární zakázku nově vedoucího ateliéru. Druhá velká změna přišla koncem osmdesátých let, kdy bylo rozhodnuto o prodloužení linky metra trasy B, a to z původní konečné Českomoravské až na novou konečnou na

Černém Mostě. To narušilo původní koncepci. V té mělo být těžiště OV sídliště soustředěno okolo zmíněné Ocelkovy ulice. Novým centrem OV se měla stát severovýchodní část sídliště namísto původního učňovského závodu ČKD tak, jak tomu je dodnes.

První stavba Černého Mostu II nebyla provázena zásadnějšími komplikacemi a roku 1989 byla již plně postavena včetně OV. Zbylé tři stavby se bez komplikací však již neobešly. Druhá a třetí část byla dokončena taktéž roku 1989 ovšem již bez OV, která byla dokončena až o něco později. Absenci dokončené OV pociťovali především obyvatelé třetí stavby, kde OV byla plně dostavěna až koncem první poloviny 90. let.

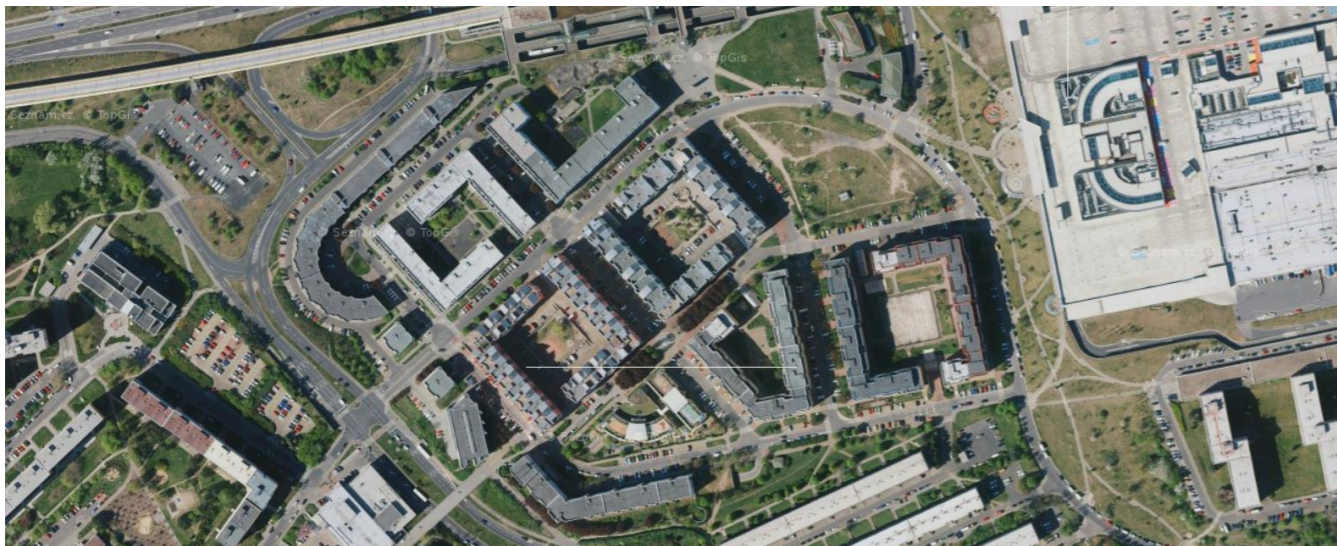
4.1.5. Revoluce

Sametová revoluce koncem roku 1989 přinesla mnoho změn a tyto změny se dotkly i sídliště Černý Most II. Stavby dva a tři byly sice dokončeny až po revoluci (počátkem 90. let), ale jejich valná část již byla hotova před ní. Jejich výslednou podobu již tedy nebylo možné nijak zvláště měnit. U stavby čtyři tomu bylo ovšem jinak. Výstavba čtvrté etapy před revolucí vůbec nezačala. Došlo zde pouze k položení inženýrských sítí. Absenci čtvrté stavby můžeme vidět i v ÚP z roku 1994.



Obrázek 14 – výřez z ÚP 1994 hl. m. Praha [15]

Nově nabytá svoboda se tak mohla propat i do tvůrčí činnosti, a tak mezi roky 1991 a 1992 vznikl nový zastavovací plán. Při pohledu na ortofoto mapu celého k.ú. je patrné, že právě čtvrtá stavba se od zbylé zástavby nějak odlišuje a zbytku prostoru vymyká. Jednalo se o záměr a o naplněný pokus vymezení se zbytku zástavby, která ztělesňovala minulý režim. Autoři urbanistické a architektonické koncepce se inspirovali Dejvickou zástavbou a snažili se navrátit k tradiční městotvorné formě. Ulice jsou zde především pravoúhlé. Zástavba zde nedosahuje takových výšek (v průměru pět pater), jako na zbytku k.ú., což je pokusem o návrat k lidskému měřítku. Architektonické řešení jednotlivých bloků se liší, díky čemuž místo nepůsobí tolik monotónně. Zbudováním podzemních garáží došlo k redukci ploch parkovišť a městský prostor tak měl být navrácen lidem, kterým by měl patřit. Tento pocit měl umocnit ještě parter bloků, který byl navrhován tak, aby zde mohly být situovány obchody a služby (tuto ideu však částečně zmařilo obchodní centrum Černý Most, jak bude vysvětleno dále). Na volné ploše navazující na čtvrtou stavbu měla být soustředěna navazující OV, která by místo dotvářela. Tyto plány však narušily restituční a problémy s majetkoprávními vztahy a postavena byla pouze policejní stanice.



Obrázek 15 - detail na čtvrtou zástavbu sídliště Černý Most II [13]

Polední z původního projektu byla realizována pátá stavba, kde se původně měla nacházet kolonie rodinných domů. Z tohoto záměru taktéž sešlo a na ploše páté stavby nakonec vyrostly nižší bytové domy.

4.1.6. Obchodní centrum Černý Most

Dalším velkým milníkem formujícím celkovou podobu sídliště je obchodní centrum (dále jen OC) Černý Most. K jeho otevření došlo 30. 11. 1997 téměř o rok dříve, než bylo uvedeno do provozu prodloužení metra linky B až na Černý Most (stanice Vysočanská, Rajska zahrada a Černý Most byly uvedeny v provoz 8. 11. 1998). Předobrazem OC byl americký „shopping mall“. OC Černý Most bylo vůbec prvním takovýmto záměrem u nás (nyní třetí největší OC po Chodovu a Letňanech [16]) a bylo importem západního konzumerismu i k nám. OC bylo jakousi substitucí za chybějící OV sídliště. Nutno ovšem podotknout, že při projektování se nebral primární zřetel na místního obyvatele (pěšího), jelikož k OC nevedla pořádná pěší přístupová cesta (čemuž, jak bude později ukázáno, zůstává koncepce věrna dodnes). Rozsáhlá přidružená venkovní parkoviště vytvářela dojem, že OC je určeno především automobilistům přijíždějícím z jiné části Prahy či jejího okolí (na fotografii před rekonstrukcí je vidět určitá podobnost s Metropolí Zličín na opačném konci metra B, kde je většina prostoru celého objektu věnována dopravě v klidu). Tento pocit byl po rekonstrukci OC (dokončené v roce 2013) utlumen díky přemístění parkovacích stání na objekt obchodního domu, vybudování vícepodlažních garáží a zpříjemněním přidruženého prostoru parkovou úpravou.



Obrázek 16 – OC Černý Most před rekonstrukcí [13]

Obrázek 17 – OC Černý Most po rekonstrukci [13]

5. Rozbor udržitelného rozvoje území

Rozbor udržitelného rozvoje území (dále jen RURÚ) bude rozčleněn do jednotlivých podkapitol podle vyhlášky č. 500/2006 Sb. *Vyhláška o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a o způsobu evidence územně plánovací činnosti.*

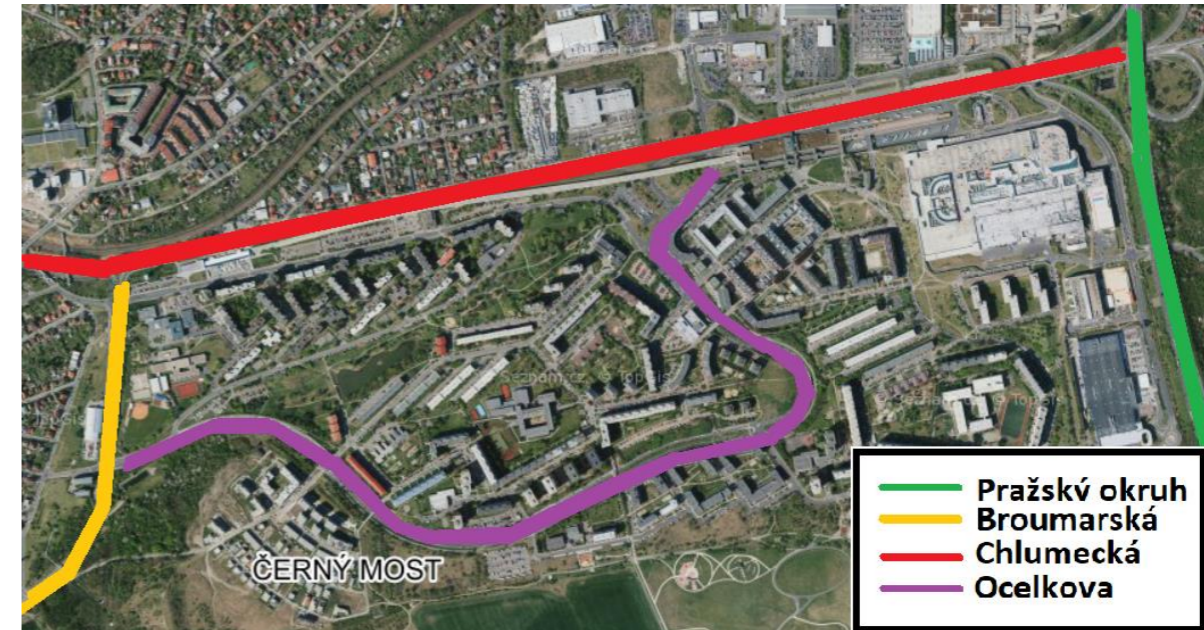
5.1. Širší územní vztahy

Černý Most se nachází ve východní části hl. m. Prahy. Spadá do městské části Prahy 14 společně s k.ú. Kyje, Hostavice, Dolní Počernice a většiny Hloubětína. Městské části Prahy na jejím území vykonávají úkony na základě zákona č. 418/1990 Sb. *zákon České národní rady o hlavním městě Praze.* Samotný Černý Most sousedí s k.ú. Kyje (sever a západ), Hostavice (jih), Dolní Počernice (jih) a Horní Počernice (sever a východ).

Z centra Prahy vede nad Černým Mostem železniční trať (k.ú. Kyje), která se zde dvojí, jedna větev pokračuje na sever do Neratovic druhá na východ do Lysé nad Labem potažmo do Nymburka. K.ú. Černý Most je ze tří světových stran ohraničeno silniční dopravou, na východě Pražským okruhem, na severu silnicí Chlumecká, která vede dopravu z centra a napojuje se na Pražský okruh, a ze západu silnicí Broumarskou, která svádí dopravu z Kyjí a napojuje se na zmíněnou Chlumeckou potažmo Pražský okruh (více v podkapitole o dopravní infrastruktuře). [13]

V historické části práce bylo nastíněno, že sídliště Černý Most je jedním z nejmladších sídlišť na území Prahy a před jeho výstavbou se jednalo o holou pláň mezi historickými obcemi. Kvůli tomu a taktéž kvůli kladení hlavního důrazu na automobilovou dopravu a obslužnost území působí Černý Most jako osamocený ostrov v zástavbě města s jediným otevřeným prostorem směrem na Dolní Počernice. Tímto směrem se nachází plocha orné půdy, zahrádkářská kolonie, rybník, rozlehlý park a resort golfového hřiště. (více v podkapitole o přírodě a krajině a rekreaci). S výjimkou zástavby Rajský Vrch je území zastavěno panelovými domy a velkými obchodními domy ve východní části. K této panelové zástavbě je v kontrastu individuální zástavba nacházející se za západní, východní a částečně i severní hranicí řešeného území. Individuální zástavba na severu nad ulicí Chlumecká se zde rozprostírá pouze nad sídlištěm Černý Most I

a následně směrem na východ tuto zástavbu střídají velké obchodní haly (SIKO, Electro World, Makro, Hornbach a další).



Obrázek 18 – schéma dopravního ohraničení Černého Mostu [13]

5.2. Prostorové a funkční uspořádání území

Prostorové uspořádání území vychází z historických souvislostí, jak byly popsány v kapitole o historickém vývoji. V severozápadní části se nachází sídliště Černý Most I, nejstarší zástavba, vymezený ze severu silnicí Chlumecká, ze západu silnicí Broumarská a z jihovýchodu komunikací Pospíchalova obepínající sídliště. Na ulici Pospíchalovu navazují nejrozsáhlejší ucelené plochy veřejné zeleně v sídlišti v podobě centrálního parku. Nejvýznamnější ulicí z hlediska dopravní obslužnosti sídliště je ulice Ocelkova, zmíněná komunikace, kudy měla být vedena tramvajová linka z Hloubětína. Ta hraje taktéž důležitou roli v rámci prostorového vymezení území. Mezi ulicí Ocelkova a centrálním parkem se nachází první a druhá stavba sídliště Černý Most II. Od Ocelkovy ulice na východ najdeme třetí a čtvrtou stavbu a směrem na jih pátou. Na západ od Ocelkovy ulice je nejmladší zástavba na Rajském Vrchu, kde dochází k rozrůstání zástavby směrem ke Kyjskému lesu.

Všechny výše popsané části plní převážně funkci bydlení. Výjimkou je centrální park plnící funkci rekreační a stavby pro OV zakomponované do struktury sídliště jako jsou školy a menší obchodní domy. To jsou ovšem pouze ostrůvky s rozdílnou funkcí v moři funkce bydlení. Téměř celá východní část k.ú. je pak zasvěcena funkci obchodní, kde na severu je velké OC Černý Most, které se dá považovat za těžiště veškeré OV celého sídliště, a na jih od něho dva velké obchody s nábytkem XXXLutz a IKEA. Konkrétněji k funkčnímu uspořádání území v mapové části práce.

5.3. Struktura osídlení

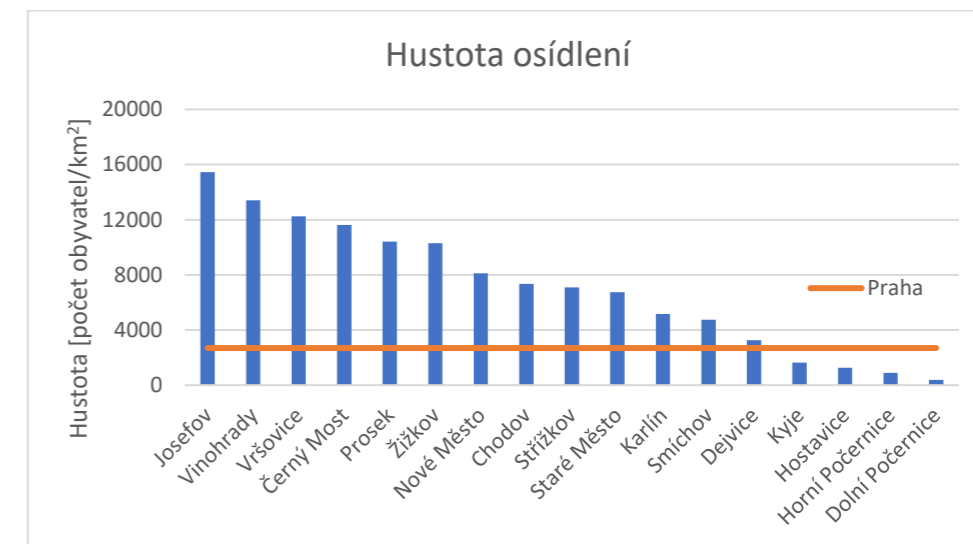
Při pohledu na letecké snímky je patrné, že území sídliště není extrémně zastavěné. Toto potvrzuje i tabulka ohledně využití území, kde plochy zeleně zabírají téměř 50 % celkové plochy a spolu s lesy pak polovinu dokonce překračují (viz mapa využití území). Plochy zeleně v tabulce zahrnují jednak veřejnou zeleň (zeleň mezi obytnými bloky, zeleň centrálního parku či výplňová zeleň) a taktéž zeleň zahrad (zeleň u rodinných domů v části Rajský Vrch a zeleň areálů vzdělávacích zařízení – školy, školky). Rekreační plochy v sobě zahrnují plochy sportovišť (včetně sportovních ploch ve zmíněných vzdělávacích areálech) a především dětská hřiště. Zastavěné plochy zaujímají asi šestinu celkové plochy a jedná se o plochy budov a menších zastavěných ploch (nádvoří a menší stavby).

Tabulka 3 – využití území¹⁰

Způsob využití plochy	Zastoupení [ha]	Zastoupení [%]
Pěší komunikace	22,83	10,9
Automobilové komunikace	22,88	10,9
Parkoviště	14,83	7,1
Lesní plochy	11,36	5,4
Plochy zeleně	93,89	44,7
Rekreační plochy	4,76	2,3
Vodní plochy	1,18	0,6
Zastavěné plochy	35,47	16,9
Hospodářská půda	2,90	1,38
Celkem	210,09	100,0

¹⁰ Tabulka využití ploch byla vytvořena na základě mapy využití ploch. Podklady pro tvorbu mapy využití ploch byly dostupná liniová a polygonová data z pražského geoportálu [30], letecké snímky a vlastní průzkum území. Bylo potřeba zpřesnit geometrii některých prvků, zakreslit nevyznačené cestní síť a jiné

I přes velké zastoupení zelených ploch v území je hustota obyvatel v rámci Prahy jedna z největších, konkrétně čtvrtá největší po Josefově, Vinohradech a Vršovicích (). K začátku roku 2021 činila hustota obyvatel na Černém Mostě 11 630 obyvatel na km², což je 4,3 násobek hustoty osídlení celé Prahy, který činil 2 692 obyvatel na km².



Graf 1 – hustoty obyvatel ve vybraných k.ú. Prahy [9]

5.4. Sociodemografické podmínky a bydlení

V této podkapitole půjde o analyzování zpracovaných dat poskytnutých českým statistickým úřadem. Ve většině případů se jedná o data z roku 2011, kdy probíhalo sčítání lidu, domů a bytů. Data z posledního sčítání v roce 2021 bohužel ještě nejsou zpracovaná a dostupná.

prvky a zařadit plochy, které v mapových podkladech byly označeny jako ostatní plochy. Statistický úřad poskytuje data o využití ploch území, kde kategorie ostatní plochy tvoří 69 % všech ploch.

5.4.1. Věkové struktura obyvatelstva

Na Černém Mostě k 31. 12. 2020 žilo dle statistického úřadu 24 422 obyvatel o průměrném věku 40 let, z toho 12 126 mužů (49,7 % z celkového počtu obyvatel) s průměrným věkem 39 let a 12 296 žen (50,3 % z celkového počtu obyvatel) s průměrným věkem 41 let. [9]

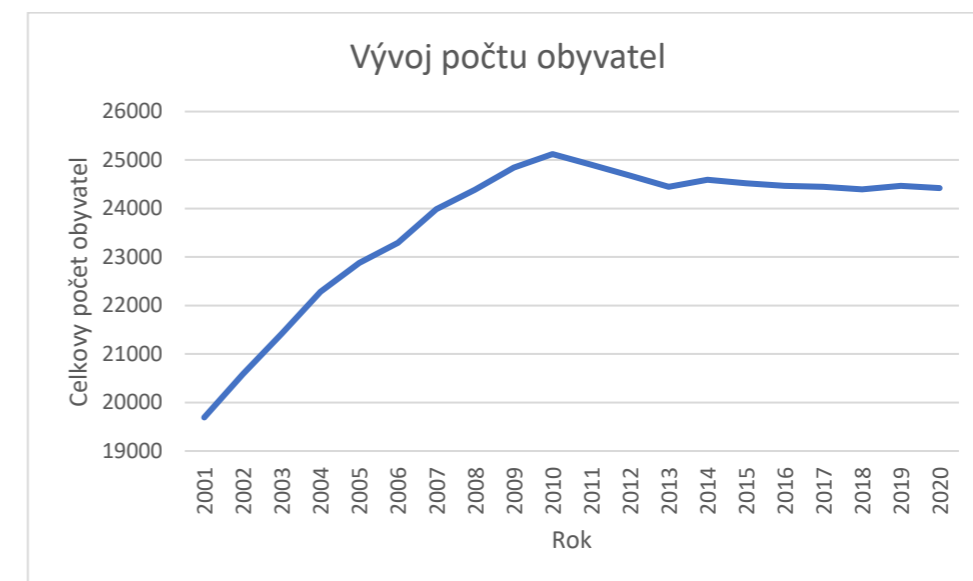


Graf 2 – věkové složení obyvatel Černého Mostu v procentuálním zastoupení za rok 2020 [9]

Na grafu o věkovém složení obyvatelstva vidíme, že největší procento zastoupení má věková skupina 45 až 49 let a o 9,7 %. V prvních 4 kategoriích (0 až 19 let) vidíme s minimálními odchylkami stejné zastoupení a od kategorie 20 až 24 let nárůst až ke zmiňovanému vrcholu, pak je patrný prudký pokles. Obyvatelé starší 75 let jsou zastoupeni pouze 3,6 %. Sídliště Černý Most je jedním z nejmladších sídlišť v našich podmínkách. Sídliště měla být odpovědí na krizi bydlení, v mnoha případech právě tyto byty sloužili jako startovní byty pro mladé rodiny. Sídliště Černý Most I bylo dokončeno před 40 lety v roce 1980, první, druhá a třetí stavba Černého Mostu II byly před 32 lety roku 1989. Pokud tyto roky připočteme k věku tehdejších mladých rodin (20 až 25 někdy až 30 let), dostaneme výraznou část (původních) obyvatel zvyšující průměrný věk sídliště.

5.4.2. Vývoj počtu obyvatel a bytů

Pro pokročilejší analýze nejenom věkového složení obyvatel je potřeba se podívat na další sociodemografická data v podobě grafů. Jako první je zde vývoj počtu obyvatel. Od roku 2001 (19 692 obyvatel) do roku 2010 (25 123 obyvatel) je pozorovatelný vzrůstající trend. Od roku 2010, kdy bylo na území zaznamenáno historické maximum počtu obyvatel, dochází k stagnaci až mírnému poklesu. Nárůst na začátku grafu se časově shoduje s dokončováním bytů na čtvrté a páté stavbě sídliště Černý Most II. Zlom pak poukazuje na určitou konsolidaci nabídky, jelikož od kompletní dostavby čtvrté a páté stavby již k realizaci takovýchto rozměrů nedošlo. Navýšení kapacity bydlení proběhlo částečně na sídlišti Černý Most I, kde vybraným panelovým domům bylo nadstavěno další bytové patro. Poslední významnější bytová realizace proběhla až ve zmiňované části Černého Mostu Rajský Vrch (viz vývoj Rajského Vrchu 2003 až po současnost).



Graf 3 - vývoj počtu obyvatel v k.ú. Černý Most od roku 2001 po rok 2020 [9]



Obrázek 19 – Rajský Vrch 2003 [13]



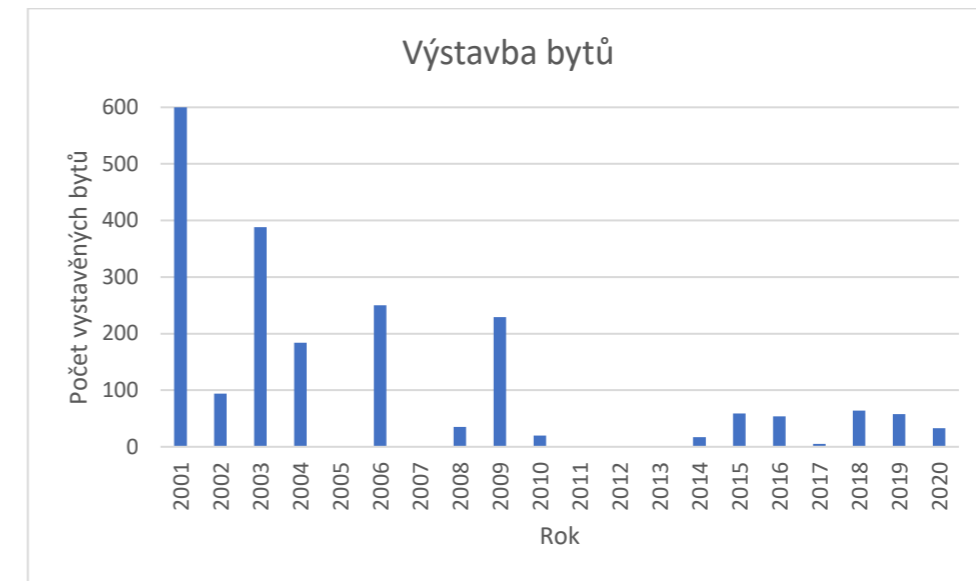
Obrázek 20 – Rajský Vrch 2006 [13]



Obrázek 21 – Rajský Vrch 2015 [13]

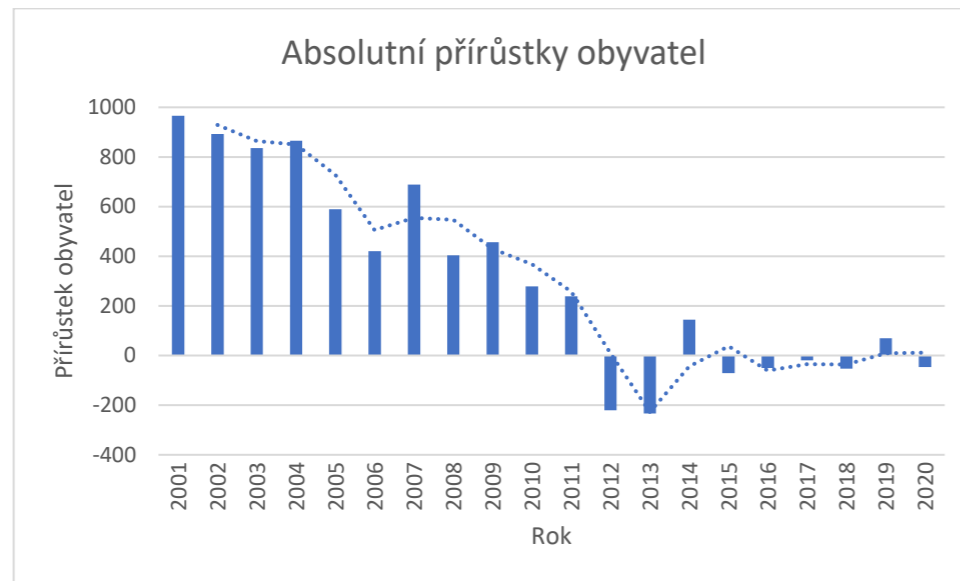


Obrázek 22 – Rajský Vrch 2021 [13]



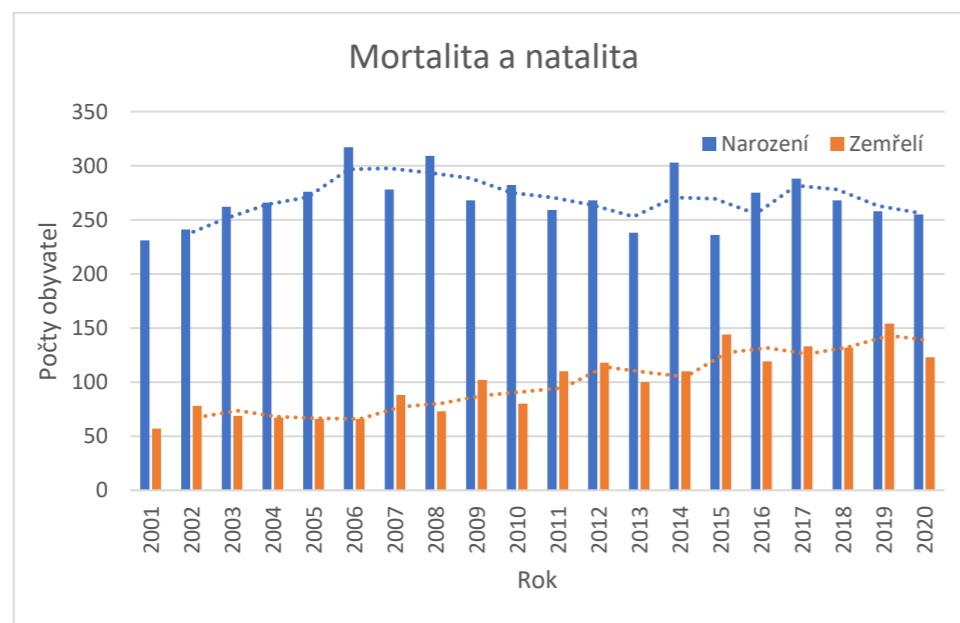
Graf 4 – výstavba bytů během let na k.ú. Černý Most od roku 2001 po rok 2020 [9]

Rekordní přírůstek 600 bytů a řádově až stovek bytů v prvních letech je opět dán dokončováním čtvrté a páté stavby a zmiňovanou přístavbou pater. Přírůstky v řádu desítek v posledních 6 letech jsou byty budované na Rajském Vrchu. Tam jednak vzrostly bytové domy menších i větších rozměrů, ale většinu prostoru zabírají domy rodinné (jediné rodinné domy na k.ú. Černý Most). Graf o vývoji počtu obyvatel ukazoval, že v posledních letech dochází ke stagnaci vývoje počtu obyvatel, a to i přesto, že bytové kapacity jsou i nadále pomalým tempem zvyšovány. To může být zapříčiněno tím, že byty jsou obývané lidmi bez nahlášeného trvalého bydliště zde (například zahraniční dělníci). Či zvyšující se oblibou bydlení samostatně.



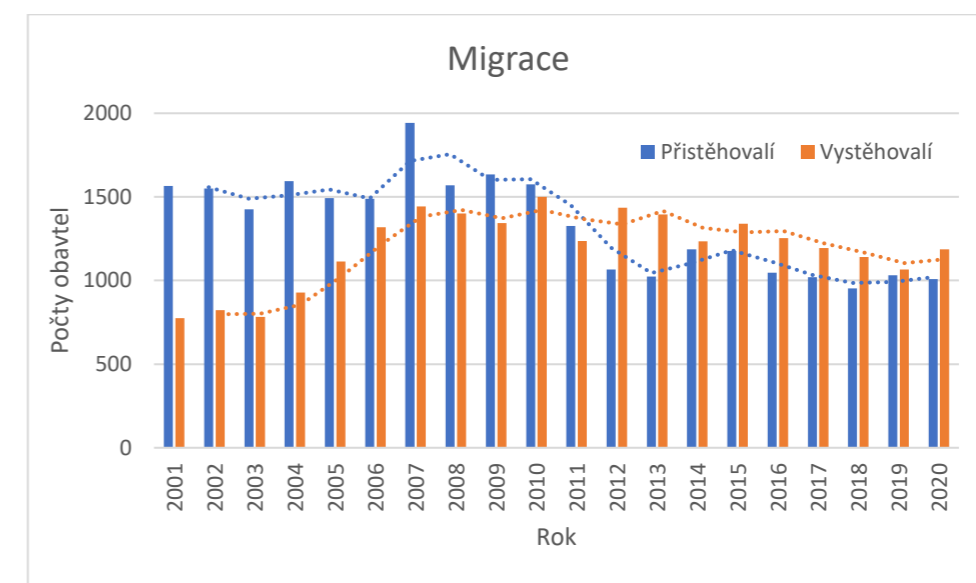
Graf 5 - absolutní přírůstky obyvatel na k.ú. Černý Most za roky 2001 až 2020 [9]

Graf s absolutními přírůstky obyvatel dokresluje trend stagnujícího počtu obyvatel na území. Absolutní přírůstky jsou počítány z přistěhovalých a vystěhovalých a z narozených a zemřelých obyvatel. Opět vidíme klesající trend grafu, kdy z území ubývají obyvatelé. Grafy níže pak představují jednotlivé složky absolutních přírůstků.



Graf 6 – mortalita a natalita na k.ú. Černý Most během let 2001 až 2020 [9]

U grafu natality a mortality je vidět přibližně ustálený počet narozených dětí lehce nad 250 každý rok a u křivky zemřelých lehký růstový trend. Děti narozené od roku 2001 do roku 2010 reprezentují v grafu o věkovém složení obyvatel věkovou skupinu 10 až 19 let a děti narozené od roku 2011 do roku 2020 reprezentují věkovou skupinu 0 až 9 let. V nominálních hodnotách bylo narozených dětí mezi roky 2001 a 2010 celkově 2 730, ale data o věkovém složení obyvatel udávají v současné době (resp. konec roku 2020) 2 449 obyvatel ve věkovém rozmezí 10 až 19 let. Obdobně je tomu i u dětí narozených mezi roky 2011 a 2020, kterých je dle dat natality 2 648, ale dle věkového složení pouze 2 265. Tuto skutečnost dokresluje data zpracována v následujícím grafu o migraci.



Graf 7 - migrace obyvatel na k.ú. Černý Most během let 2001 až 2020 [9]

Až do roku 2011 je viditelná převaha přistěhovaných obyvatel nad vystěhovalými. Počínaje rokem 2011 dochází ke změně tohoto poměru a vystěhovalí převažují nad přistěhovalými. Tyto složky migrace a složky natality a mortality dávají dohromady předchozí graf o absolutních přírůstcích obyvatel, kde bylo patrné, že trend přírůstku obyvatel klesá až došlo k mírné oscilaci okolo nuly. To je příčinou výše zmiňovaného nesouladu v číslech kategorií 0 až 9 let a 10 až 19 let věkového zastoupení obyvatel.

Velké přírůstky obyvatel vlivem přistěhování v počátcích grafu jsou opět důsledkem zmiňovaného dokončování čtvrté a páté stavby sídliště Černý Most II. Tyto nově vznikající kapacity hrály důležitou roli i při povodních v roce 2002. Obyvatelům Karlína zasažených povodněmi byla vyhrazena velká část právě

těchto nově vzniklých bytových prostorů. Od roku 2004 byly zde byty přidělovány v souladu s bytovou politikou hl. m. Prahy platné od téhož roku. Bezmála 1 200 bytů bylo přiděleno sociálně slabším rodinám (převážně Romům). Další byty byly vyčleněny jako integrační byty pro cizince, jimž byl v České republice udělen azyl. I to je jedním z důvodů, proč má Černý Most zastoupení cizinců (především ruské, ukrajinské a vietnamské národnosti) nad pražským průměrem. Taktéž byly vyčleněny byty pro obyvatele zastávající potřebné společenské profese jako jsou učitelé, hasiči, lékaři či policisté. Tato bytová politika je vedena snahou o zamezení segregace obyvatel, aby nedocházelo ke vzniku ghett, jak tomu bývá v západních zemích (např. Francie), a jak to bylo nastíněno v kapitole o historickém vývoji sídlišť. [17] [18]

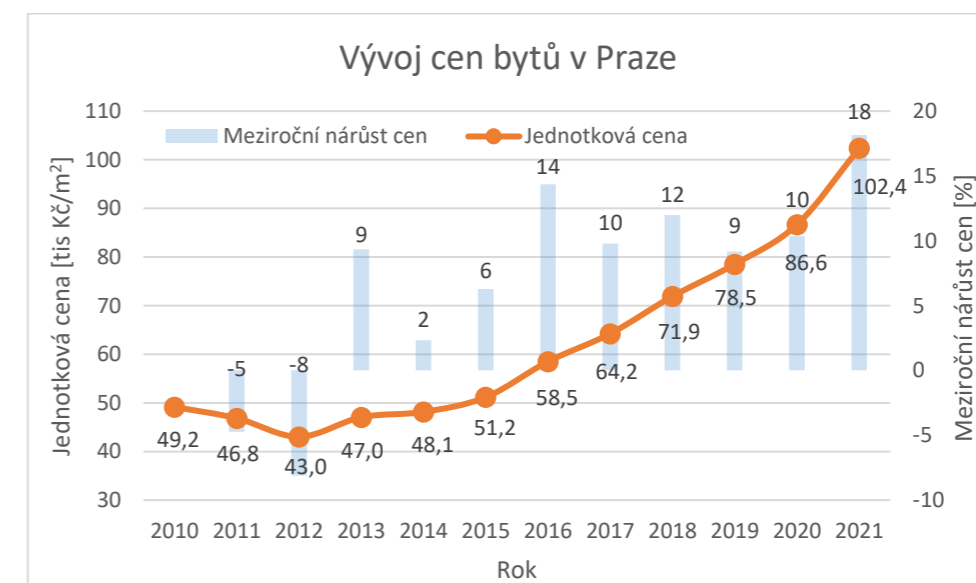
5.4.3. Vývoj cen bydlení

Bydlení je v současné době jedním z nejskloňovanějších problémů doby, a i nadále jím zůstane. Tento problém by měl vyřešit (dle politické prezentace) nový stavební zákon, který poslanecká sněmovna 13. července 2021 těsnou většinou 104 hlasů odhlasovala, a který nabývá účinnosti 1. ledna 2022.¹¹ Problematiku bydlení lze nejlépe demonstrovat na několika grafech ohledně vývoje cen bydlení (především ve vztahu ku Praze). [19]

V grafu a tabulce o vývoji cen bytů v Praze je možné vidět jednoznačný nárůst. Zdražování bytů má několik spolu provázaných příčin. Zjednodušeně se jedná o nevyváženost nabídky a poptávky, kdy poptávka nabídku převyšuje, čímž navyšuje pořizovací cenu bydlení. Doposud panovala ekonomická konjunktura. Příznivé ekonomické podmínky společnosti spolu s nízkými úrokovými sazbami vedly opět ke zvýšené poptávce, byty (potažmo pozemky) byly často také skupovány coby antiinflační komodita, což poptávku opět navýšilo. Dalšími důvody zvyšující se poptávky jsou demografické ukazatele. Zevšedňování trendu samostatného bydlení, zvyšující se rozvodovost, pozdější zakládání rodin či zvyšující se věk dožití. Dalšími příčinami pak je zdlouhavá výstavba, chybějící nájemní bydlení či nesystematičnost daní. Dalšími příčinami růstu cen nemovitostí je růst cen materiálů, zvyšující se ceny stavebních prací,

rozmačkách airbnb, doposud nízké úrokové sazby na hypotéky či skupování bytů coby investičních příležitostí. [20] [21]

Dnes běžně daň, kterou hradí kupující v ceně bytu, přesahuje milion korun u každého 70m2 velkého nového bytu. Je možné otevřeně říci, že na výstavbě nových bytů vydělá ze všech článků ve výstavbě nejvíce stát v podobě daní. To je v dnešní situaci velmi zvláštní, protože máme v ČR nejhorší dostupnost bydlení v Evropě.¹²



Graf 8 – realizované ceny bytů v Praze od roku 2010 do roku 2021 [21]

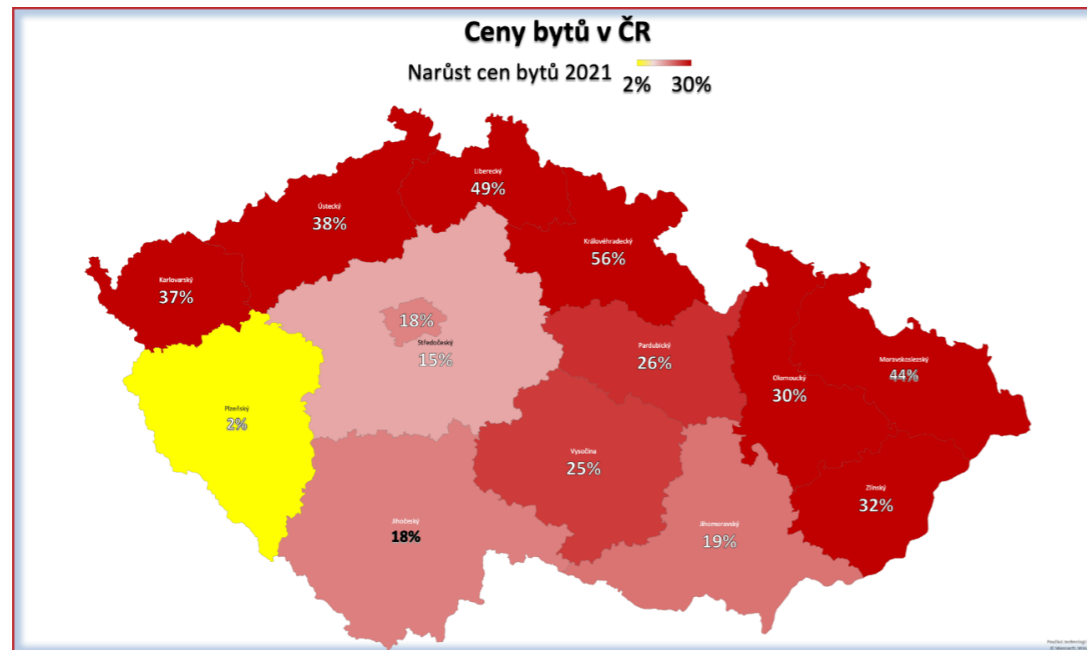
¹¹ Nový stavební zákon pod záštitou ministerstva pro místní rozvoj (dále jen MMR) byl vlastně pouhou sérií subdodávek. MMR přeneslo úkol sepsání nového zákona na hospodářskou komoru (zastupující defacto stavební a developerskou lobby), která tento úkol opět přenesla na advokátní kancelář HAVEL & PARTNERS (největší česko-slovenská advokátní kancelář s mezinárodním dosahem). Práci na jeho přípravě zde tedy vykonávali primárně advokáti nikoli experti rozumějící věcné stránce problematiky. MMR, které celý proces mělo aktivně vést, skončilo spíše v roli připomínkovačů. Nový zákon by měl urychlit proces výstavby tím, že se přenesená působnost státní správy v režii obcí přesune pod jeden velký státní úřad (nejvyšší stavební úřad se sídlem v Ostravě).

Zákonu však nepředcházela analýza ohledně toho, co stavební řízení tolik zpomaluje. Tyto průtahy jsou mnohdy způsobeny špatnými a přehnanými projekty developerů a nikoli špatnou prací úřadů. Nový zákon do určité míry stavební proces urychluje ovšem na úkor regulací a veřejných zájmů (ochrana životního prostředí, ochrana půdního fondu, hygienické normy, ochrana památek a další). Jedná se o princip jeden úřad jedno razítko, což v konečném důsledku zvyšuje i prostor pro potenciální korupci. [54] [55]

¹² Citace z webových stránek dReport [53]

Tabulka 4 – realizované jednotkové ceny bytů v Praze od roku 2018 do roku 2021 [21]

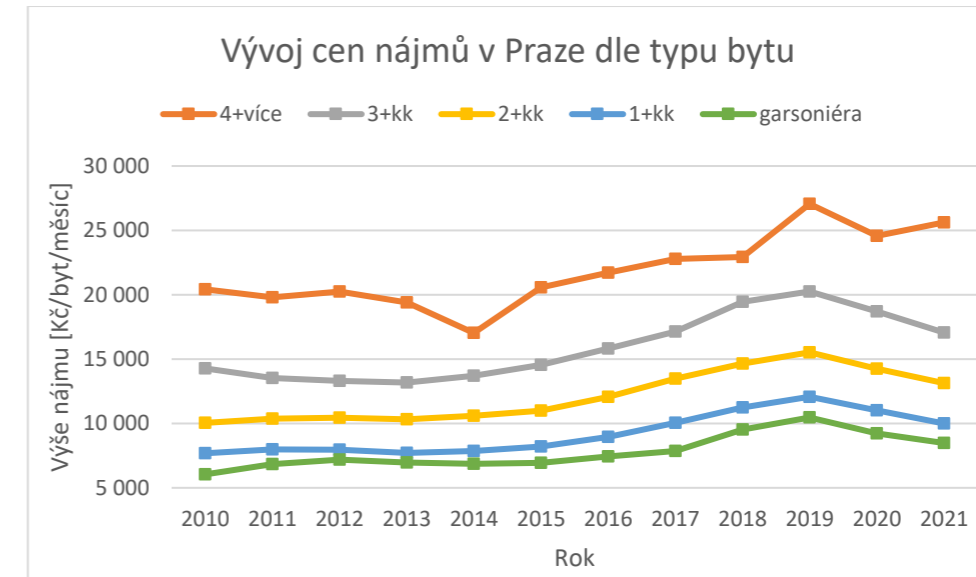
Vývoj cen bytů za 1 m ² v tisících Kč				
Rok	2018	2019	2020	2021
Hl. m. Praha	71,9	78,5	86,6	102,4
Praha 1	129,3	133,5	142,3	146,7
Praha 2	96,7	108,4	109,5	127,9
Praha 3	81,7	89,2	96,6	113,0
Praha 4	68,1	74,1	83,5	93,4
Praha 5	71,3	80,5	82,4	102,7
Praha 6	78,7	84,6	91,1	103,2
Praha 7	80,2	89,3	97,7	118,6
Praha 8	70,2	73,6	82,0	106,1
Praha 9	66,6	71,5	80,9	97,1
Praha 10	68,2	73,7	81,9	100,8



Obrázek 23 - meziroční nárůst cen bytů v ČR [21]

Dle dat nedochází ovšem k nejdramatičtějším nárůstům cen v Praze, na mapě výše je vidět, že k nejvyššímu nárůstu dochází v severních a východních krajích. Nejvyšší nárůst hlásí kraj Královéhradecký kraj (56 %) a nejnižší růst kraj Plzeňský (2 %). Ceny bytů jsou také závislé na druhu

materiálu, ze kterého jsou byty postaveny. Cihlové byty (118,3 tisíc Kč za metr čtvereční) jsou v Praze v průměru o 20 tisíc dražší oproti bytům panelovým (98,0 tisíc Kč za metr čtvereční). [21]



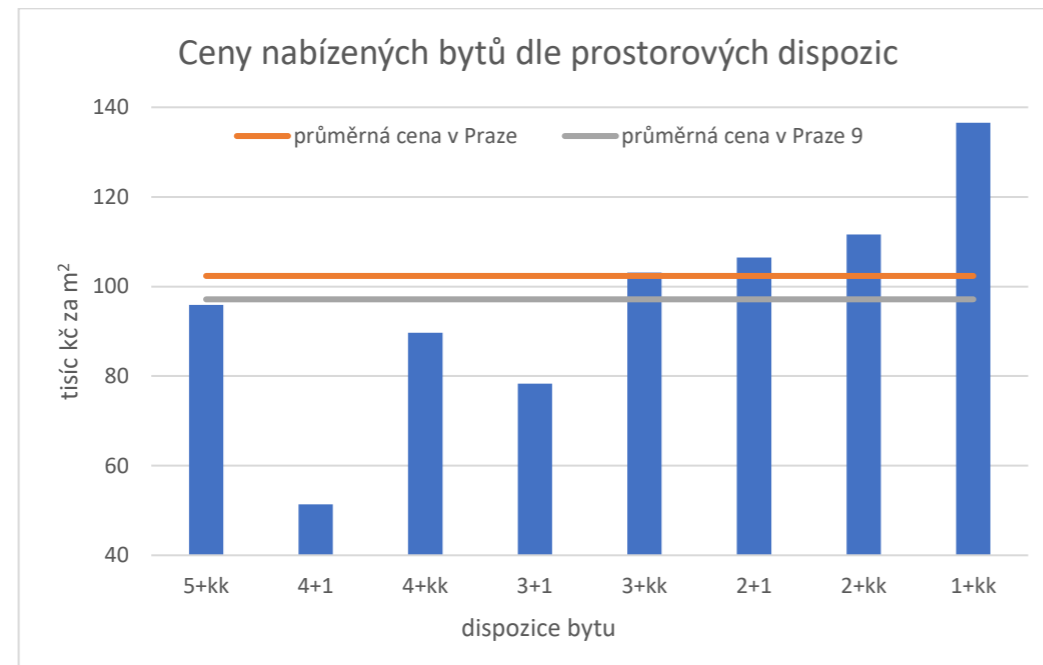
Graf 9 – realizované ceny pronájmů bytů v Praze od roku 2010 až 2021 [21]

U nájemního bydlení je situace o něco jiná. Na grafu výše je mezi lety 2019 a 2020 vidět pokles výše nájemného. Na vině je pandemie zapříčiněná nemocí covid-19, která značně omezila turismus, díky čemuž se zvýšila nabídka nájemního bydlení o byty, které do té doby sloužily výhradně ke krátkodobým pronájmům typu airbnb. Zároveň došlo i k částečnému snížení poptávky z řad vysokoškoláků z důvodů distanční výuky a snížené potřebě bydlet v hlavním městě. Situace s nájmy se začala měnit ke konci léta 2021 a ceny nájemného se pomalu začaly vracet k předpandemickým hodnotám. [22]

Ačkoli by se mohlo z grafů zdát, že cena nájemního bydlení obecně klesá, není to tak. V průměru ceny nájmu sice klesaly nikoli ale rovnoměrně. K většímu poklesu došlo u nadstandardního bydlení jako jsou třeba nadprůměrně rozměrné byty v centru, které byly využívány právě pro krátkodobé pronajímání. Naopak na sídlištích či v okrajových částech Prahy nájmy stagnovaly a někdy dokonce zdražovaly. [22]

5.4.4. Nabídka bytů na prodej

Posledním grafem této kapitoly je graf sestavený z reálně nabízených nemovitostí (bytů) na Černém Mostě. Vzorek dat je samozřejmě nedostatečně rozsáhlý a těžko z něho vyvozovat nějaké obecně platné závěry pro bydlení na Černém Mostě (jedná se o vzorek 46 nabízených bytů). [23] Nicméně zde vidíme obecně platnou tendenci o snižující se jednotkové ceně při nákupu většího množství (v tomto případě množství metrů čtverečních).



Graf 10 - průměrné ceny nabízených bytů dle dispozic [23]

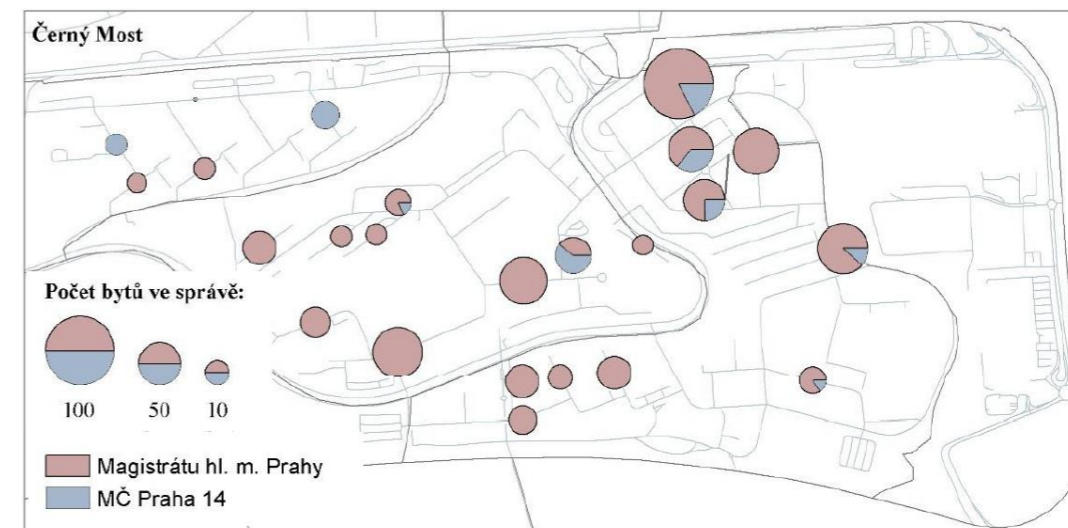
5.4.5. Bytová politika

Prvním předpokladem pro dobrou bytovou politiku a politiku sociálního bydlení je dostatečný bytový fond ve vlastnictví města či městské části. Pro Černý Most (potažmo Prahu 14) je typické velké množství bytů v obecním či státním vlastnictví. Téměř 90 % bytů takto vlastněných na území Prahy 14 se nachází na k.ú. Černého Mostu. A většina těchto bytů je situována v místech novější zástavby (IV. a V. stavba sídliště Černý Most II). [24] Navzdory pokračujícímu trendu odprodeje městských bytů, který

započala revoluce s privatizací, je množství bytů, kterými město v této městské části disponuje, nad pražským průměrem. Díky této skutečnosti mohly být byty přiřazeny obyvatelům Karlína postižených povodněmi v roce 2002. [14] Navzdory tomuto nespornému kladu je největším problémem nízká variabilita bytového fondu ve vlastnictví města. Tato nízká variabilita je dvojitá. Jednak z hlediska velikosti a typu bytů a jednak z hlediska lokace, kdy je většina těchto bytů koncentrována ve východní části. Tato nízká různorodost dává městu menší manipulační prostor při prosazování sociální a bytové politiky. [24]



Obrázek 24 – lokace bytů ve správě MČ Praha 14 a magistrátu hl. m. Prahy [24]



Obrázek 25 – velikost bytového fondu ve správě MČ Praha 14 a magistrátu hl. m. Prahy [24]

5.5. Příroda a krajina

Přírodní prvek v sídlišti je přítomen především ve formě městské zeleně, která tvoří 44,7 % z celkové využití plochy území. Díky výškovým budovám zde může být přítomna velká hustota obyvatel i velké zastoupení travních ploch doplněných o stromy. Nejucelenější přírodním prvkem je centrální park Černý Most. Centrální park má rozlohu 10 ha a odděluje od sebe sídliště Černý Most I a II. Součástí parku je i jeden ze dvou vodních prvků území, a to rybník Alois, na nějž navazuje malá vodní říčka (beze jména), částečně zatrubnění pod ulicí Ocelkova, vlévající se do západně položeného Kyjského rybníku. Centrální park je jedním z míst vyžadující revitalizaci. V nejlepším stavu je prostřední část parku, ve které se nachází rybník a dětské hřiště. Zbytek parku není v takovém stavu, aby mohl plnit relaxační funkci, a jedná se o místo, který lidé spíše pouze procházejí. Na park je již zpracován projekt čekající na projednání, jehož cílem je území parku zatraktivnit a zkvalitnit. Proto má být přetvořen na takový, ve kterém lidé budou aktivně trávit svůj volný čas. [25]

Druhým vodním prvkem je říčka Chvalka v jihovýchodní části k.ú. tekoucí z Horních Počernic (část Chvaly) a vlévající se do rybníka Martiňák (Čeněk). Centrálním parkem taktéž prochází nefunkční lokální biokoridor. Vinu na jeho nefunkčnosti nese jednak městská zástavba a dvě přerušení kapacitními komunikacemi (Ocelkova a Chlumecká).

Zbytek zelených ploch, kromě pozemků určených k plnění funkce lesa, zastává zezeň v území spíše funkci výplně mezi ostatními plochami. V některých lokacích (především rezidenční VP v sídlišti Černý Most I) je stav zezeň špatný. Výškové budovy a stromové patro nedává přízemní zezeň dostatečný prostor pro oslunění. Travní porost v těchto místech pak částečně chybí a nezabraňuje tak účinkům eroze, která je posílena svažností terénu. Půda je kvůli tomu při deštích vyplavována na přidružené pěší komunikace a proces se postupně urychluje.



Obrázek 26 – prostřední část parku



Obrázek 27 – rybník Alois v prostřední části parku



Obrázek 28 – neupravená dolní část parku (I)



Obrázek 29 – neupravená dolní část parku (II)

5.6. Vodní režim a horninové prostředí

Téměř celé území Prahy je tvořeno shodným geologickým podložím a to břidlicemi, prachovci a pískovci (O12 a O23). Černý Most (vyznačen v mapě) do této kategorie ještě spadá, za jeho hranicemi je kategorie podloží již jiná. Tmavě zelená barva reprezentuje podloží z jílovců, prachovců, pískovců a slepenců. Světle zelená barva reprezentuje podloží vápnitých jílovců, slínovců a méně jílovitých vápenců. [26]

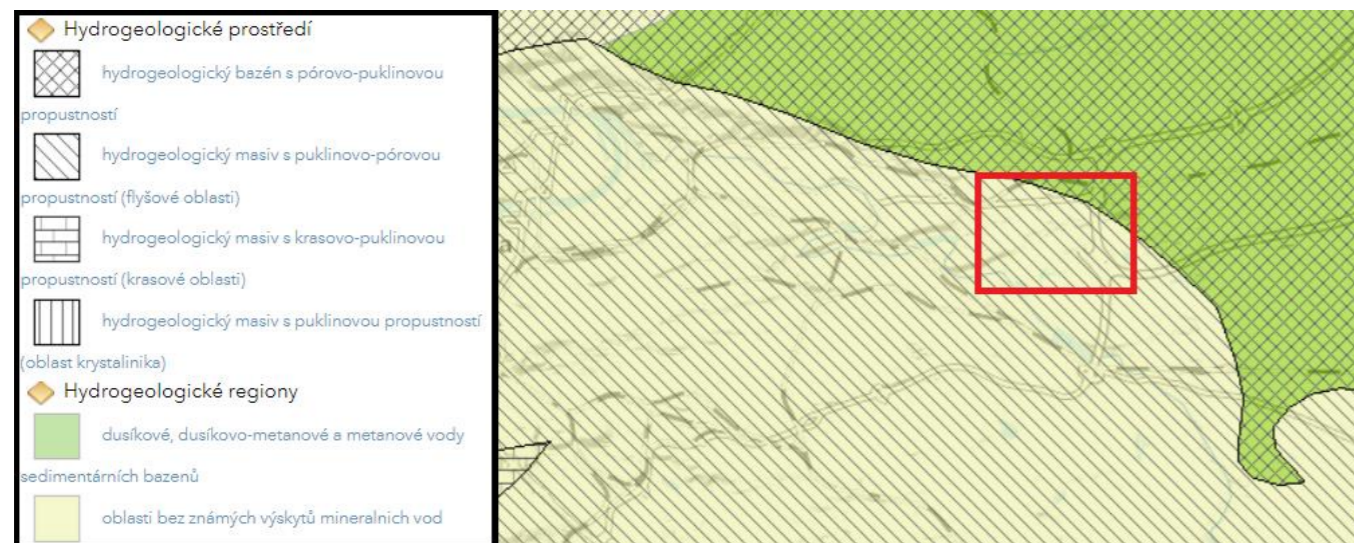


Obrázek 30 - geologická mapa s územím Černého Mostu [26]

Hydrologické prostředí je pro celou Prahu téměř shodné a Černý Most se opět nachází na rozhraní dvou kategorií. Vody na území Černého Mostu (a většiny Prahy) jsou bez výskytu známých minerálních vod a s puklinovo-pórovou propustností za jeho hranicemi je jsou pak vody s obsahem dusíku.



Obrázek 32 – místa s překročenými hygienickými limity [27]



Obrázek 31 - mapa hydrogeologických prostředí a hydrogeologických regionů s vyznačeným Černým Mostem [26]

5.7. Kvalita životního prostředí

Ve výstřižku z mapy problémů k řešení v UAP z roku 2020 níže jsou k vidění lokality s překročenými hygienickými limity okolo Pražského okruhu. Tam dochází ke kumulaci hygienických negativ jako je hluk a znečištění ovzduší.

Hlukové mapy území neukazují překvapivé závěry ohledně nadměrného působení hluku v území. Ten se koncentruje okolo komunikací, a především u Pražského okruhu a ulice Chlumecká. Standardní limity dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací jsou pro denní dobu (6:00 – 22:00) jsou 40 dB a pro noční dobu (22:00 – 6:00) 50 dB. Tyto limity mohou být dle zmíněného nařízení za určitých podmínek překročeny. U dálnic, silnic I. a II. třídy, místních komunikací I. a II. třídy mohou být limity navýšeny pro denní dobu na 65 dB a pro noční dobu 55 dB. V mapě jsou vyznačeny protihlukové opatření instalované v území (čáry znázorňují protihlukové stěny a polygony protihlukové valy). Masivy obchodních domů (OC Černý Most, XXXLutz a Ikea) ve východní části území fungují taktéž jako protihluková bariéra před hlukem z Pražského okruhu. Nadzemní tubus metra (více v kapitole o dopravní infrastruktuře) tlumí hluk z ulice Chlumecká. Díky těmto pasivním protihlukovým opatřením nebývají hlukové hladiny překročeny (jedná se ovšem o případ, kdy jsou okna v budově/bytě zavřena). Dodržování zákonem stanovených hodnot hluku je důležité, jelikož hluk má mnoho negativních účinků na lidský organismus a může rozvíjet civilizační nemoci či působit na vegetativní nervový systém. [28]

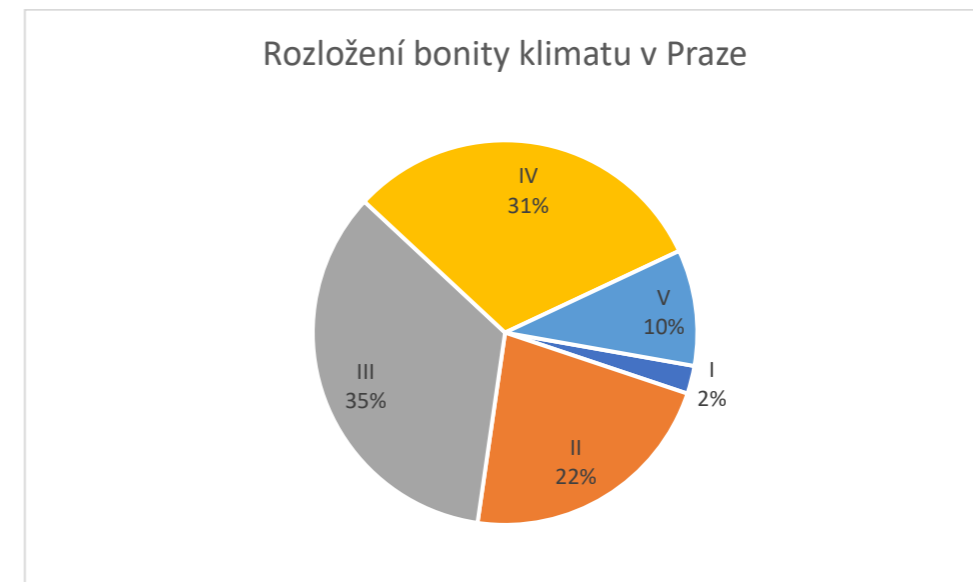


Obrázek 33 - denní hluková mapa s vyznačenými protihlukovými opatřeními [10]



Obrázek 34 – noční hluková mapa s vyznačenými protihlukovými opatřeními [10]

kategorie byly stanoveny na základě měření koncentrací oxidu dusičitého (NO₂) a pevných částic menších než 10 µm (PM₁₀). Dle grafu je vidět, že nejlepší bonita klimatu se vyskytuje pouze na 2 % území Prahy a jedná se především o periferní oblasti. Největší lokalita s nejlepším ovzduším se rozpíná nad přírodním parkem Klánovice-Čihadla. Naopak nejhorší situace je okolo Starého a Nového města v kompaktní zástavbě s minimem zelených ploch.



Graf 11 – kvalita ovzduší v Praze [30]

Na Černém Mostě není situace z hlediska ovzduší zvláště dobrá. Většina území (66,3 %) má druhý nejhorší stupeň kvality ovzduší (oranžová barva) a téměř třetina (30,3 %) dokonce ovzduší s nejvyššími koncentracemi škodlivých látek (červená barva). Druhá a třetí jakost (zelená a žlutá) ovzduší (dohromady 3,6 %) je přítomno u zástavby Rajský Vrch, kudy pokračuje les a ovzduší se tím směrem zlepšuje.

Dalším hygienickým problémem v území a ve městech obecně je kvalita vzduchu. Vzduch nabývá zhoršené kvality především vlivem automobilové dopravy a průmyslové činnosti. V konkrétním případě Černého Mostu je na vině automobilová doprava obdobně jako u hlukového znečištění. Dle měření bývá až 80 % obyvatel evropských měst vystaveno koncentracím škodlivých látek v ovzduší, než je doporučení světové zdravotnické organizace. To zapříčiňuje tisíce předčasných úmrtí. [29] Praha na svém geoportalu [30] má data ohledně kvality ovzduší, které je rozděleno do 5 kategorií (I – nejlepší a V – nejhorší). Tyto



Obrázek 35 – rozložení kvality ovzduší na k.ú. Černý Most [30]

5.8. Zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkcí lesa

Jako zemědělská půda je kategorizována plocha východně od zástavby Rajský Vrch a je v území přítomna v minimální míře (1,38 %).¹³ Tento pozemek ale k zemědělskému účelu není užíván a je dlouhodobě zarostlý dřevinami. Důvodem je nízká bonitní hodnota půdy, která je dle dat výzkumného ústavu meliorací a ochrany půdy (dále jen VÚMOP) kategorizována jako podprůměrně produkční až velmi málo produkční. [31] Většina území k.ú. Černý Most zabírá půdy průměrně až podprůměrně produkční. Jako jediné dvě výjimky uvádí VÚMOP severozápadní roh k.ú. (zástavba sídliště Černý Most I – viz historie) a severovýchodní roh k.ú. (část OC Černý Most). Obě již plně zastavěné. Plocha vyčleněná jako orná půda je v metropolitním plánu transformační zastavitelnou plochou s rekreačním využitím. [10] S rozvojem rekreačního potenciálu této plochy se počítá především v souvislosti s postupujícím rozrůstáním Rajského Vrchu. [25]

Lesní plochy jsou na k.ú. Černého Mostu již přítomny v zastoupení 5,4 % celkové plochy. Pozemky určené k plnění funkcí lesa (dále jen PUPFL) jsou primárně rozprostřeny v jihozápadní části k.ú. u

obytného souboru Rajský Vrch, odkud navazují na les Čihadla v k.ú. Kyje. Stávající PUPFL jsou v metropolitním plánu vně zastavěného území, a i nadále se počítá s plněním stejné funkce.

5.9. Občanská vybavenost včetně její dostupnosti a veřejná prostranství

Veřejný prostor je prostorem života společnosti, prostorem společenské komunikace. Je místem, kde se společnost „děje“, kde dochází ke kontaktům a komunikaci mezi lidmi, ke sdílení, inspiraci a vzniku všeho, co přesahuje jedince.¹⁴

Dopravní infrastruktura (dále jen DI), technická infrastruktura (dále jen TI), občanská vybavenost (dále jen OV) a veřejná prostranství (dále jen VP) jsou pojmy, kterými je v § 2 zákona 183/2006 Sb. definován pojem veřejná infrastruktura. OV se rozumí stavby, zařízení a pozemky sloužící například pro vzdělávání a výchovu, sociální služby a péči o rodiny, zdravotní služby, kulturu, veřejnou správu a ochranu obyvatelstva. VP definuje § 34 zákona č. 128/2000 Sb. o obcích (obecní zřízení) jako všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru.

VP byla v rámci řešeného území rozdělena na 10 kategorií, a to na pěší, rekreační, dopravní, dětské, komerční, s omezením, rezidenční, shromažďovací, sportovní a ostatní. [32] Pěšími VP jsou všechny cesty pro pěší (primárně chodníky). Jako plochy rekreačního VP byly vymezeny oba parky (centrální park a část parku u Čeňku na jihu území) a veřejná zeleň s cestami a posezením před OC Černý Most. Dopravními VP jsou zde pouze plochy autobusového terminálu a metra Černý Most a Rajska zahrada. Dětskými VP se rozumí všechna dětská hřiště a pískoviště, a to včetně hřišť, která jsou součástí mateřských škol. Místa se zvýšenou koncentrací obchodu byla zařazena do VP komerčních. VP s omezeným přístupem jsou primárně areály mateřských, základních a středních škol. Jako rezidenční VP jsou brány prostory ohraničené bytovou zástavbou. Shromažďovacími VP jsou především prostory před vstupem do významnějších budov. Sportovní hřiště, venkovní posilovny a jiné prostory sloužící k rozvoji pohybu jsou brány jako sportovní

¹³ Data statistického úřadě ze sčítání v roce 2011 uvádějí vyšší procento zastoupení orné půdy, jelikož jako orná půda v té době byly klasifikovány i pozemky současné zástavby Rajský vrch

¹⁴ Citace ze stránek katedry urbanismu a územního plánování [56]

VP, a to i sportoviště, které jsou součástí areálu základních a středních škol. Ostatními VP se rozumí těžko kategorizovatelné plochy mnohdy pouze vybetonované kruhové prostory s nespécifikovatelným účelem.

VP jsou v území doplněna OV v podobě pěti mateřských škol (dále jen MŠ), třech základních škol (dále jen ZŠ), soukromé střední odborné školy, dvou gymnázií (z toho jedno soukromé), základní umělecké školy (dále jen ZUŠ), jeslí, knihovny, domova pro seniory a polikliniky. Metodika MMR o standardech dostupnosti VI stanovuje docházkovou vzdálenost pro MŠ 400 m, pro ZŠ úplné (I. a II. stupeň) 800 m a pro hřiště pro předškolní děti (dětské VP) 200 m. [33] Tyto prahy efektivity jsou u MŠ i ZŠ dodrženy a všechny obytné oblasti se nachází ve stanovených docházkových vzdálenostech. Docházková vzdálenost dětských hřišť v některých částech území ovšem splněna není (viz obrázek).



Obrázek 36 - docházkové vzdálenosti dětských hřišť [30]

V rámci území jsou důležité tři místa se zvýšenou koncentrací služeb. Nejvýznamnějším a největším z nich v území je OC Černý Most, kde je k nalezení téměř každá služba. Dále se jedná o obchodní dům Hasso v místech II. zástavby sídliště Černý Most II, v níž se nalézá supermarket Albert, restaurace, bowling, prodejna s kosmetikou a další. Posledním z těchto míst je obchodní dům Sparta v samém severozápadním rohu území, který slouží především pro obyvatele sídliště Černý Most I u Rajske zahrady. Zde je k nalezení taktéž supermarket Albert, hostel, pošta, lékárna, drogerie a jiné. Z hlediska dostupnosti

jsou části I., III, a V. stavby a zástavby Rajský Vrch odkázány na výše zmíněné lokality. V těchto místech se pak víceméně nacházejí pouze menší prodejny potravin.

5.10. Dopravní a technická infrastruktura včetně jejich dostupnosti

Kapitola o DI a TI vychází především z otevřených dat poskytovaných pražským geoportálem. [30] Data byla zpracována v programu ArcGIS Pro a výsledkem zpracování je výkres TI, který spolu s mapou širších vztahů slouží i k lepší orientaci v textové části.

5.10.1. Silniční doprava

Silniční doprava a městské hromadná doprava (dále jen MHD – viz dále) zastávají v rámci řešeného území nezastupitelnou roli. Řešené území je definováno ze třech světových stran kapacitními silničními tepnami. Dvě z těchto důležitých silničních komunikací leží vně řešeného území a jedna územím částečně prochází. První z těchto komunikací je část Pražského okruhu (doposud nenavazující na zbývající část okruhu) za východní hranicí řešeného území v k.ú. Horní Počernice. Další z těchto definujících komunikací je silnice II. třídy Chlumecká za severní hranicí řešeného území v k.ú. Kyje a Horní Počernice. A poslední komunikací je silnice II. třídy na západní hranici řešeného území Broumarská. Směrem na jih ustupuje hmota sídliště do krajiny a jedná se tak o jedinou stranu, která není definována silniční dopravou.

V rámci samotného řešeného území hrají hlavní roli komunikace v ulici Pospíchalova, která vede po okraji zástavby sídliště Černý Most I a centrálního parku. Komunikace v ulici Cíglerova vedoucí rovnoběžně s Chlumeckou a tubusem metra (viz dále). Nejdůležitější roli uvnitř k.ú. hraje komunikace v ulici Ocelkova, která zajišťuje dopravní obslužnost skrze celý Černý Most II.

5.10.2. Doprava v klidu

O významnosti individuální automobilové dopravy svědčí i fakt významného podílu parkovacích ploch v rámci celého území (viz tabulka a mapa využití území), tuto hodnotu ovšem stále nelze brát, jako finální, neboť další parkovací stání se nachází v podzemních garážích. Podzemní garáže lze nalézt především u pozdější zástavby (čtvrtá a pátá stavba sídliště Černý Most II).

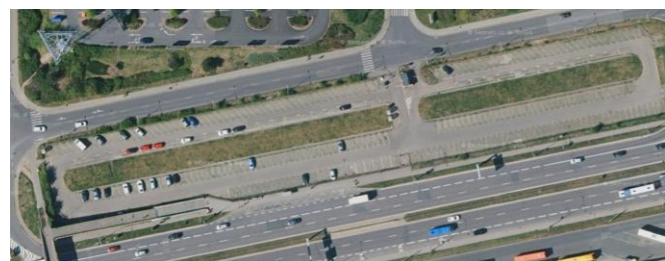
Doprava v klidu hraje v území důležitou roli také proto, že Černý Most je pro mnoho lidí jen mezizastávkou při cestě do jiné části města. Tato funkce byla ke konci roku 2021 ještě více posílena otevřením nového parkovacího domu typu *park and ride* (dále jen P+R). Zbudováním tohoto vícepodlažního parkoviště došlo téměř k trojnásobnému navýšení počtu parkovacích stání na 886. Z nich 89 pro automobily na plyn, 8 pro elektromobily, 22 pro handicapované a 18 pro rodiče s dětmi (širší parkovací stání). Součástí domu je i 28 stání pro motocykly a uzamykatelné kóje na bicykly. Jedná se o funkcionalistickou stavbu z pohledového betonu, kterou doplní zelená fasáda. [34]



Obrázek 37 – vymezení nového parkoviště P+R [13]



Obrázek 38 – nový parkovací dům



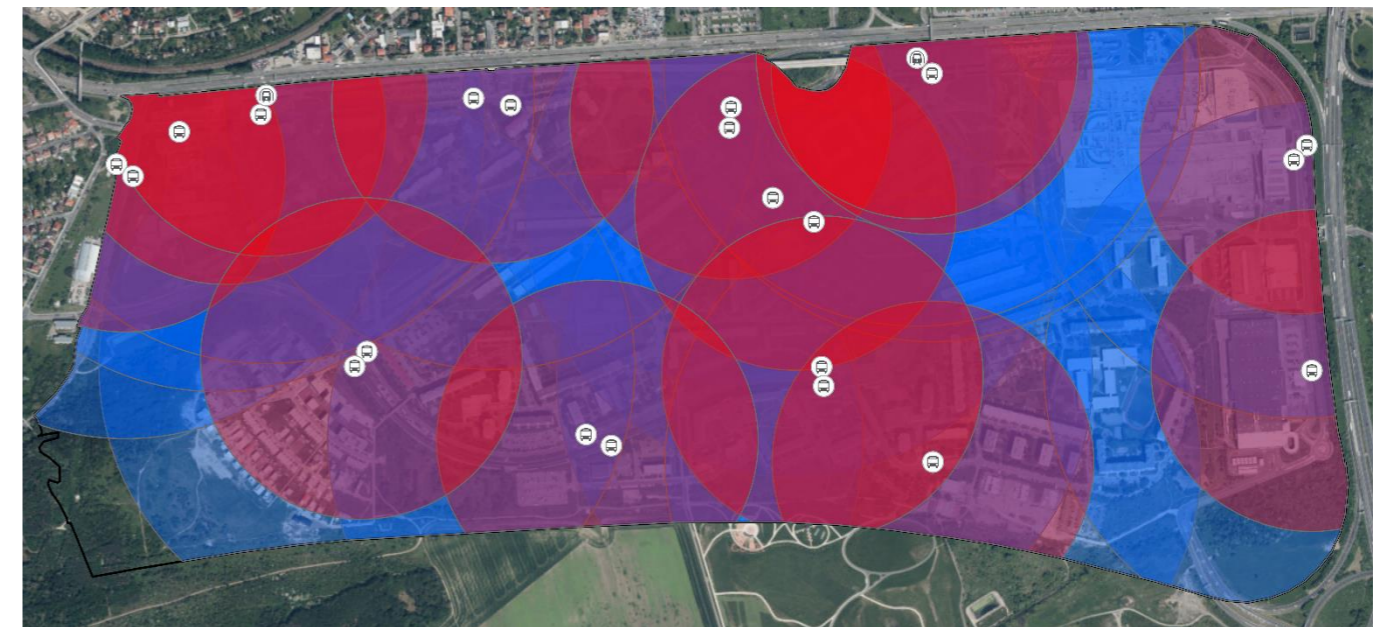
Obrázek 39 – stav před výstavbou [13]



Obrázek 40 – vizualizace [34]

5.10.3. Městská hromadná doprava

V řešeném území jsou k nalezení dvě zastávky metra linky B (Rajská Zahrada a Černý Most) a 12 zastávek autobusu, z nichž jedna je autobusový terminál Černý Most (viz dále). MMR v rámci svých standardů dostupnosti veřejné infrastruktury uvádí jako práh efektivity vzdálenost 300 m od zastávky MHD při hustotě 80 a více obyvatel na ha a 500 m při hustotě 30 obyvatel na ha. Hustota Černého Mostu činí 116 obyvatel na ha a v území by tak měla být dodržena první podmínka. Dle schématu níže (červeně – docházková 300 m od zastávky MHD; modře – docházková vzdálenost 500 m od zastávky MHD) tato podmínka není splněna u veškeré obytné zástavby v území. Podmínka není splněna ovšem v minimu případů a do 500 m od zastávek MHD se již nachází veškerá zástavba. [33]



Obrázek 41 - vyznačené docházkové vzdálenosti zastávek MHD [30]

Stanice metra Rajská Zahrada je jednou z nejzajímavějších staveb v řešeném území. Jedná se o povrchovou zastávku o třech patrech. První, přízemní patro je vyhrazeno nástupišti metra směrem na Černý Most, druhé patro je vyhrazeno nástupišti metra ve směru Zličín a třetí, nejvrchnější patro je vyhrazeno drobnému maloobchodu, coby náhrada za scházející prostory vestibulu. Tato stavba z oceli a skla byla vyhodnocena jako nejlepší stavba roku 1999, jejíž design navrhl Ing. arch. Patrik Kotas spolu s Ing.

Jaroslavem Kácovským. Trasa metra na konečnou Černý Most vede uvnitř betonového nadzemního tubusu, který slouží jako protihluková bariéra (viz níže) a jako pěší/cyklo trasa (viz výše).



Obrázek 42 - stanice metra Rajská zahrada

5.10.4. Autobusový terminál Černý most

Terminál Černý Most je důležitým dopravním uzlem v území celoměstského až celostátního významu. Denně (před koronavirovou krizí) využívalo terminál na 50 000 osob denně především jako přestup z městské, příměstské ale i dálkové dopravy. Terminál je z dopravního hlediska tvořen jednak stavbou stanice metra s dvěma nástupišti bez středového ostrůvku (obdobně jako u Hlavního nádraží) a dále samotnými zastávkami autobusové dopravy. Prostory byly vybudovány koncem 20. století bez vypsané architektonické soutěže a jejich stav rozhodně nekorresponduje s jejich významností. Problémy místa jsou četné. Množství předsazených konstrukcí, jejichž jedinou funkcí je mnohdy pouze držení osvětlení, jsou oblíbeným místem holubů. Špatně řešené odvodnění prostoru je příčinou zvýšené koroze u ocelových konstrukcí, obnažené armatury u železobetonu nebo krasových jevů. Stanice Černý Most je mnohdy pokládána za nejošklivější stavbu Prahy, což je umocněno faktem, že za celou dobu své existence zde nedošlo k významnější rekonstrukci či opravě (ke konci roku 2021 došlo k řešení problémového odvodnění v podobě odtokových žlabů). V září roku 2021 byla odevzdána koncepční studie k projednání, ačkoli s rekonstrukcí se kvůli finanční náročnosti nepočítá dříve než v roce 2030. [16] [27] [35]



Obrázek 43 - terminál Černý Most současný stav I



Obrázek 44 - terminál Černý Most současný stav II



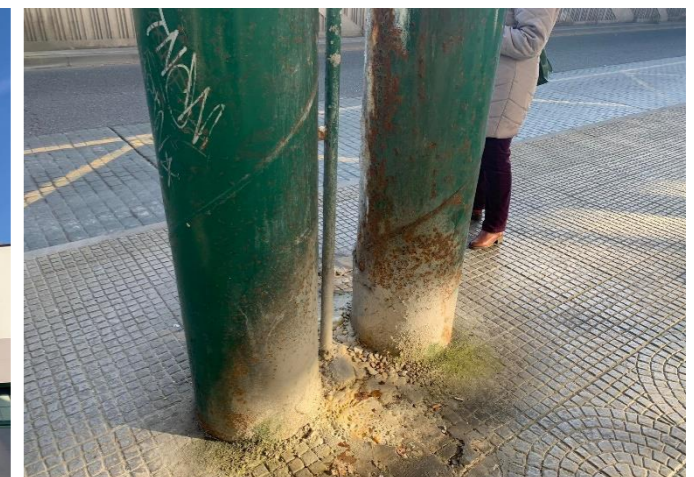
Obrázek 45 - terminál Černý Most současný stav III



Obrázek 46 - terminál Černý Most současný stav IV



Obrázek 47 - terminál Černý Most současný stav V



Obrázek 48 - terminál Černý Most současný stav VI

5.10.5. Pěší doprava

Pěší dopravu v území až na několik výjimek lze považovat za dostačující. Z hlediska využití území zabírají pěší cesty více prostoru než plochy pro automobilovou dopravu (bez započítání parkovišť). Největší bariérou v území je Ocelkova ulice, která pěším komplikuje přechod mezi III. a IV. stavbou sídliště Černý Most II. Z toho důvodu je tato ulice na třech místech, kde to výškové podmínky umožňují, přemostěna. Další bariéry souvisí s ohraničením sídliště ze třech světových stran silnicemi (západ, sever, východ – viz silniční doprava). Nedostatky v rámci pěší dopravy jsou myšleny především vyšlapané cesty, které poukazují na nesoulad mezi plánováním a následným reálným užíváním území. Konkrétním příkladem špatně provedené cesty je cesta z autobusového terminálu do OC Černý Most. Těleso chodníku je zde nedostatečně široké s množstvím překážek v podobě sloupů veřejného osvětlení a průduchů od TI. Jedná se o problém přítomný v území již od prvopočátku sídliště. OC Černý Most bylo původně koncipováno jako nákupní středisko primárně pro automobilisty a na pěší se nebral takový zřetel.



Obrázek 49 – cesta k OC Černý Most



Obrázek 50 – cesta od OC Černý Most

5.10.6. Cyklistická doprava

Územím Černého Mostu procházejí cyklotrasy v celkové délce 9,4 km. [30] Cyklistická doprava zde probíhá ve smíšeném provozu, a to buď na silničních komunikacích nebo po pěších cestách. Tím dochází ke komplikacím především u frekventovanějších komunikací, kde se pohyb stává nepříjemným pro automobilisty i pro cyklisty. S rozvojem cyklistické dopravy se však dle současného trendu počítá i nadále (viz budování uzamykatelných kójí na kola v novém P+R parkovišti). I přes rovnoměrné rozptřeni stojanů na kola po celém území zde nedochází k takovému využívání, jak by se očekávalo a stojany zůstávají po většinu času prázdné. Platí zde totiž to samé jako u pěší dopravy, a i pro cyklisty je Černý Most jakýmsi ostrovem ohraničeným ze tří stran kapacitními komunikacemi.



Obrázek 51 – stojany na kola u OC Černý Most I

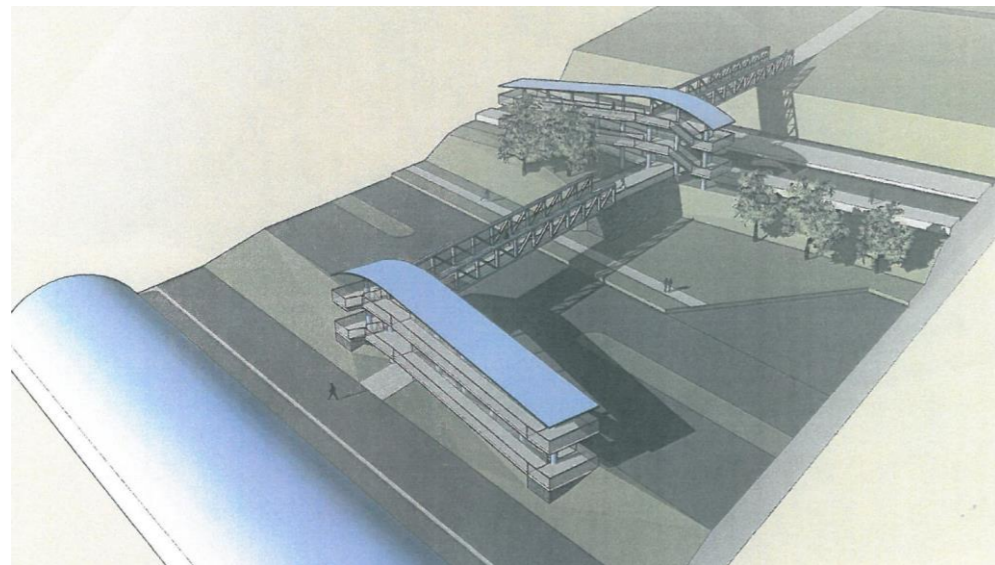


Obrázek 52 - stojany na kola u OC Černý Most II

5.10.7. Vlaková doprava

Z Vysočan (potažmo z centra Prahy) vede dvou kolejová trať, která se nad Černým Mostem rozchází. Jedna trať pokračuje na sever do Neratovic a druhá na východ do Nymburka. Nejbližšími zastávkami od řešeného území na zmíněné trati jsou Praha-Vysočany (4,5 km), Praha-Satalice (2 km) a Praha-Horní Počernice (2 km). Ačkoli železniční trať v některých úsecích není od k.ú. Černého Mostu

vzdálena ani 100 m, vlaková zastávka se zde zatím nenachází. Plány na její zbudování pochází již ze studie z roku 1995. V roce 2022 by měla započít stavba vlakové zastávky Rajská Zahrada, jejíž součástí je i lávka, která zastávku propojí se stejnojmenným metrem. Součástí plánovaného projektu je i zbudování třetí koleje a oprava současné trati, čímž dojde ke zrychlení a zkapacitnění železniční dopravy. [25]



Obrázek 53 - vizualizace lávky

5.10.8. Letecká doprava

V blízkosti k.ú. Černý Most se nachází hned dvě letiště. Prvním je veřejné vnitrostátní a neveřejné mezinárodní letiště Letňany asi 3,5 km od hranice řešeného území. Druhým je vojenské neveřejné mezinárodní letiště Kbely zhruba 2 km od řešeného území. [36]

5.10.9. Technická infrastruktura

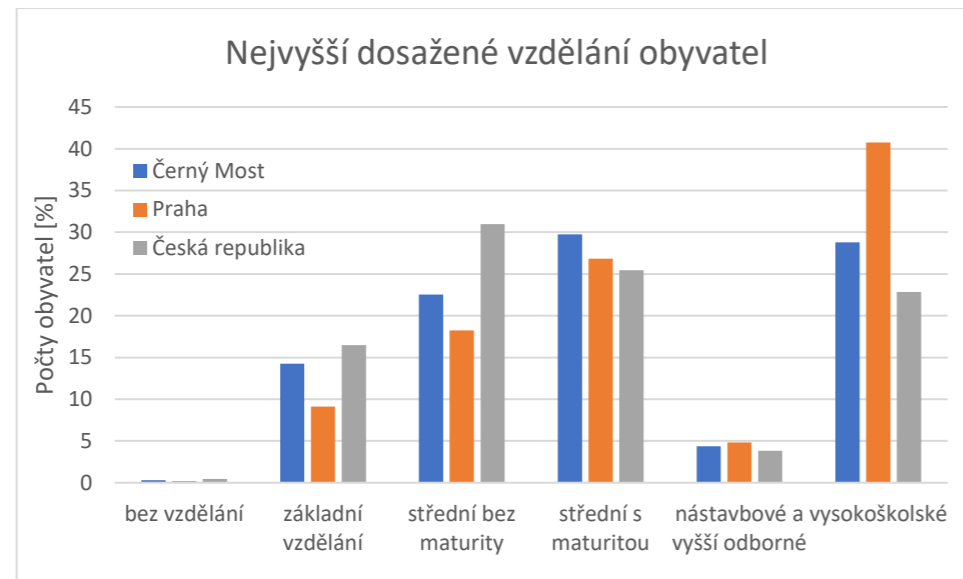
Podrobný přehled TI v řešeném území přináší výkres TI. Důležitou roli v území hrají podzemní kolektory, které se nachází na území sídliště Černý Most I i II. Kolektory jsou zpravidla podzemní liniové stavby sloužící k ukládání a ochraně inženýrských sítí. Jejich výhodou je prodloužení životnosti vedení a možnost rychlé kontroly a opravy bez nutnosti výkopových prací, které přinášejí řadu nepříjemných přidružených efektů jako je hluk a prašnost. Jako nevýhoda kolektorů může být uvedena vysoká pořizovací cena a nezbytnost umístování průduchů kolektorů kvůli větrání. Tyto průduchy při nedostatečném plánování do budoucna mohou narušovat cestní síť, jako tomu je v určitých místech čtvrté stavby sídliště. (viz historie a pěší doprava).

5.11. Ekonomické a hospodářské podmínky

Ekonomické podmínky jsou dalším důvodem, proč Černý Most do značné míry funguje pouze jako přestupní místo při cestě do dalších částí Prahy. Na území chybí pracovní příležitosti v podobě administrativních budov a kancelářských prostorů, které by do území přiváděly pracující na denní bázi. Pracovní příležitosti jsou v území k nalezení především v podobě služeb a obchodu. Ve východní části jsou tyto příležitosti nejvíce koncentrovány díky OC Černý Most, obchodům Ikea a XXXLutz a taktéž díky aktivnímu parteru čtvrté stavby sídliště Černý Most II. [24]

K analýze hospodářských podmínek nejlépe poslouží socioekonomická data sloužící k lepšímu vhledu do problematiky. Data o nejvyšším dosaženém vzdělání v k.ú. Černý Most poukazují na nižší zastoupení vysokoškolsky vzdělaných obyvatel, než je pražským standardem. Zatímco v rámci celé Prahy dosáhlo vysokoškolského vzdělání (bakalářské a vyšší) 40,8 % obyvatel na Černém Mostě to je 28,8 %, i tak je to ovšem o 6 % více, nežli je celorepublikový průměr. Výraznější rozdíl je ještě pozorovatelný u maximálního dosaženého základního vzdělání, kterého na Černém Mostě dosáhlo 14,3 %. Zde je celorepublikový průměr 16,5 % a na území Prahy pouze 9,1 %. Složení obyvatel Černého Mostu z hlediska

dosaženého vzdělání se blíží spíše celorepublikovým hodnotám, nežli by kopírovalo pražský trend, ale i tak jsou hodnoty nadprůměrné.¹⁵ [9] [24]



Graf 12 – přehled nejvyššího dosaženého vzdělání [9]

Dalším socioekonomickým ukazatelem je míra nezaměstnanosti. Ta na řešeném území vykazuje obdobný trend jako hodnoty nejvyššího dosaženého vzdělání. Oproti celostátnímu průměru je míra nezaměstnanosti na Černém Mostě nižší, ale ve srovnání s daty pro celou Prahu naopak opět vyšší.

5.12. Rekreace a cestovní ruch

Vyloženě o cestovním ruchu v pravém slova smyslu se kontextu Černého Mostu moc nedá mluvit, ale i přesto je zde k nalezení hostel a hotel. Z hlediska cestování je však Černý Most důležitým cestovním uzlem, a to nejenom kvůli autobusovému terminálu, jak bylo popsáno v kapitole o dopravě. Zejména do

východní části území, kde je k nalezení OC Černý Most, XXXLutz a Ikea, cestují denně, a především pak o víkendu lidé z ostatních částí Prahy a jejího blízkého okolí.

Plochy pro rekreaci byly již z větší části rozebrány v kapitole o VP. Největší rekreační plochou v území je centrální park oddělující sídliště Černý Most I a II. Další blízké významné rekreační plochy se nachází jižně a jihozápadně od řešeného území. První z nich je park U Čeňku navazující na pátou stavbu sídliště Černý Most II. Zde byly provedeny rozsáhlé parkové úpravy, které doposud pokračují například výsadbou stromů. V prahu lze nalézt velké dětské hřiště, venkovní posilovnu a zpevněné asfaltové plochy pro běh nebo jízdu na inline bruslích. Další významnou rekreační plochou je les u zástavby Rajský Vrch, který pokračuje do k.ú. Kyjí. Zde je k nalezení naučná stezka a nově zbudovaná rozhledna Doubravka. Za zmínku stojí i park u Dolních Počernic s geologickou zahradou a nejmenší pražskou rozhlednou.

5.13. Bezpečnost a ochrana obyvatel

K ochraně obyvatel bylo při budování sídliště postaveno i 5 podzemních krytů civilní ochrany (dále jen CO) k přežití až 72 hodin. Tyto kryty se nacházejí primárně na území sídliště Černý Most II a dohromady pojmu 11 900 osob. Jelikož je zástavba na Černém Mostě poměrně nová, jedná se o jedny z posledních a nejmodernějších krytů CO, které lze v Praze najít. V současné době jsou kryty pronajímány jako podzemní parkoviště či sklady, díky čemuž je možné financovat jejich údržbu. [12]

6. Pozitiva, negativa a příležitosti

Na základě RURÚ byly vyhodnoceny pozitiva, negativa a příležitosti v území a přehledně zaneseny do tabulek. Velkým plusem území je přítomnost dvou stanic metra, které zajišťují rychlou a snadnou dopravu po Praze. Většina území se nachází v docházkové vzdálenosti alespoň dvou zastávek MHD, díky čemuž je zajištěna dobrá dopravní dostupnost i u vzdálenějších částí od stanic metra. Území je protkáno kolektorovou sítí, která zajišťuje dlouhou životnost technické infrastruktury bez nutnosti výkopových

¹⁵ Je potřeba brát v potaz fakt, že český statistický úřad dává k dispozici doposud pouze data ze sčítání lidu z roku 2011, od té doby došlo například k výstavbě rodinných domů v části Rájský Vrch, kde se dá předpokládat zvýšená koncentrace obyvatel s vysokoškolským vzděláním. Nejedná se ovšem o tak rozsáhlou zástavbu, která by zvrátila trend, na nějž poukazují data z roku 2011.

prací, které by narušovaly plynulost provozu na povrchu. Díky panelovým domům je v území vysoká hustota obyvatel s relativně malým množstvím zastavěných ploch. To umožňuje mít v území velké zastoupení zeleně. Území v jižní části navazuje na velký park U Čenku, který zprostředkovává únik z města. Jeho rekreační potenciál navíc s postupující revitalizací vzrůstá.

Hlavní negativa území jsou především spojeny s městskou a sídlištní zástavbou. Jsou to zhoršené hygienické poměry v území jako kvalita ovzduší a hluk, které ve městě nabývají horších hodnot. Zhoršení hlukové zátěže území se dá předpokládat s vybudováním třetí železniční trati, a to především v části sídliště Černý Most I u Rajské zahrady. Se sídlištní zástavbou je spojeno funkční zónování, které vytváří v území monotónní bloky, a vysoké plošné nároky na dopravu v klidu. Jedním z největších problémů území je stav terminálu Černý Most, který vytváří negativní pohled na celé území.

Ačkoli rozšíření železniční tratě a vybudování vlakové zastávky Rajská zahrada přinese do území zvýšenou hlukovou aktivitu, jedná se o důležitý projekt zvyšujícím propojenost s okolím. Vybudování přidružené lávky zároveň zpřístupní stanici metra i pro severní zástavbu v Kyjích. S postupující elektromobilitou by mělo dojít ke snížení hlukové zátěže z blízkých kapacitních komunikací. Vzrůstající obliba carsharing či klesající potřeba vlastnit ve městě automobil přináší příležitost ke snížení nároků na dopravu v klidu nebo alespoň jejich nezvyšování. Díky doposud trvající pandemii došlo ve společnosti také k transformaci z hlediska pracovních podmínek. Již mnohdy není nezbytně nutné dojíždět dennodenně do kanceláří, ale je možné pracovat z domova. Díky této skutečnosti by tak do budoucna mohl být eliminován problém s nedostatkem pracovních příležitostí v územích jakým je právě Černý Most.

Tabulka 5 – pozitiva území

Pozitiva
Dvě stanice metra
Celé území v docházkové vzdálenosti MHD
Celé území ve stanovených docházkových vzdálenostech ZŠ a MŠ
Blízkost přírodních prvků
Kolektorová síť
Velikost bytové fondu ve vlastnictví magistrátu/MČ nad pražským průměrem
Nepřítomnost výrazné segregace (především sociální)
Nové P+R parkoviště
Jedny z nejmodernějších (na naše podmínky) ochranných krytů

Tabulka 6 – negativa území

Negativa
Špatný stav ovzduší
Hluk
Terminál Černý Most
Zvýšená hluková zátěž při rozvoji železnice
Monotónnost sídliště/funkční monozóny (především u Rajské zahrady)
Zhoršený stav zeleni v západní části centrálního parku a ve vnitroblocích u Rajské zahrady
Zanedbaný stav některých VP
Vysoké nároky dopravy v klidu na plochu
Socioekonomická data v průměru pod pražským standardem
Absence pracovních příležitostí
Určité oblasti vně docházkové vzdálenosti dětských hřišť

Tabulka 7 - příležitosti území

Příležitosti
Množství ploch potenciálního rozvoje
S postupující elektromobilitou snížení hlukové a emisní zátěže
Díky vzrůstající oblibě práce z domova zaniká částečně nutnost vytvářet v území pracovní příležitosti
Snižování nároků na dopravu v klidu díky carsharingu
Stavba železniční zastávky Rajská zahrada a lávky – větší propojení s okolím

7. Revitalizace území

Cílem revitalizace je obecné zlepšení stavu, eliminace negativních jevů a vytváření lepších podmínek pro užívání území. Tyto úpravy mohou být financovány ze státního rozpočtu ve formě dotací. U panelových sídlišť je tato problematika řešena nařízením vlády č. 494/2000 Sb. *o podmínkách poskytování dotací ze státního rozpočtu na podporu regenerace panelových sídlišť*. Zde je v § 2 panelové sídliště definováno jako ucelená část území obce zastavěná bytovými domy postavenými panelovou technologií o celkovém počtu nejméně 150 bytů. Úpravy, které mohou být dotovány až ze 70 %, jsou definovány v tomtéž paragrafu. Může se jednat o budování cyklostezek, protihlukových stěn, dětských hřišť, aktualizaci městského mobiliáře, doplnění veřejného osvětlení, zhotovení regulačního plánu a další.

Při přípravě projektů k tomuto programu je možné se inspirovat katalogy příkladů vydaných ústavem územního rozvoje pod MMR. [37] Mezi časté problémy, které je na sídlištích potřeba řešit, patří monofunkčnost území, nevyhovující řešení dopravy v klidu, nevybavený parter či stav jednotlivých VP. Projekty regenerace musejí být v souladu s územním plánem a zabývat se komplexními řešeními problémů. To bývá občas důvodem neúspěchu projektů, kdy dochází k řešení pouze dílčích nedostatků. [37]

Pro primární potřeby revitalizace území byl vyhotoven výkres ploch potenciálního rozvoje a přestavby, kde je celkově evidováno 29 ploch. Tyto plochy byly vytipovány na základně přecházející analýzy a průzkumu území.

7.1. Doprava v klidu

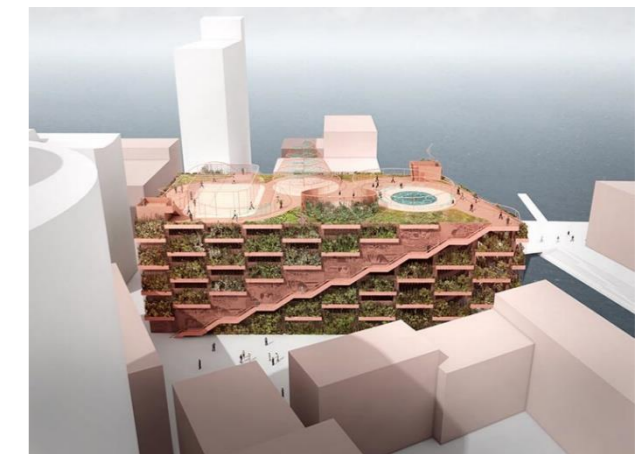
Automobilová doprava je obecně problémem měst především proto, že nebyla projektována na současné kapacity. Přidruženým problémem pak je i doprava v klidu, kdy prostory vyhrazeny původně pouze parkování nestačí a musí být zabírán prostor původně sloužící jiným účelům. Poměrně běžně se stává, že chodníky jsou zužovány právě kvůli navyšování množství parkovacích stání. Pěší, kterým by prostor měl sloužit především, bývají takto z území vytlačováni. U novější zástavby je tento problém částečně eliminován podzemními garážemi, které již u nově vznikajících objektů bývají standardem, jako tomu je u IV. a V. stavby sídliště Černý Most II. U již existující zástavby je řešení problémové z několika důvodů. Jednak stávajícím územím již procházejí inženýrské sítě, které mohou znemožňovat nebo minimálně značně prodražit realizaci. Dalším problémem jsou prostorové dispozice, kdy zastavěnost území nenabízí vhodné prostory k řešení dopravy v klidu.

V řešeném území byly vytipovány 3 plochy s potenciálním rozvojem parkovacích stání. Jedná se o plochy současných parkovišť, kde by bylo možné vystavět vícepatrové parkování bez nutnosti záběru velkého množství přidružených ploch. Lokalita podél linky metra byla zpracována i ve výkresové části. Byl zde navržen parkovací dům o 144 parkovacích stání na patro. Parkovací dům by jednak nahradil stání na současné ploše, kde je k nalezení 208 parkovacích stání, a taktéž by nahradil parkovací stání západně od tohoto místa, kde je k nalezení 93 parkovacích stání. Návrh byl koncipován jako budova z pohledového

betonu se zelenými fasádami a rozdílným využitím střešního prostoru, kde by mohlo být situováno hřiště. Inspirace pochází z návrhu parkovacího domu *Park+Play* v Kodani (viz obrázky).



Obrázek 54 – model parkovacího domu v Kodani I [38]



Obrázek 55 - model parkovacího domu v Kodani II [38]



Obrázek 56 - model parkovacího domu v Kodani III [38]



Obrázek 57 - model parkovacího domu v Kodani IV [38]

7.2. Dětská hřiště

Při ověřování dostupnosti OV byla lokalizována místo, která se nenachází uvnitř docházkové vzdálenosti dětských hřišť. Ve výkresu potenciálních ploch rozvoje jsou k nalezení 4 místa, která by zajistila zlepšení dostupnosti dětských hřišť (plus teoretické využití střešních ploch parkovacích domů – *Park+Play*). Jedna z takto vymezených ploch by taktéž mohla sloužit ke zbudování dalšího skateparku. Ten se sice v řešeném území již nachází, ale jejich obliba pro koloběžkové aktivity v posledních letech

značně stoupá, a tak nezřídka dochází k jeho přeplnění. Dětská hřiště taktéž mohou být i uměleckým dílem zkrášlujícím okolí. Příkladem může být dětské hřiště *Gulliver park* ve Španělské Valencii, kdy při pohledu z vyšších pater vypadá výjev jak z Gulliverových cest.



Obrázek 58 – Gulliver park ve Valencii I [39]



Obrázek 59 - Gulliver park ve Valencii II [39]

7.3. Veřejná prostranství

VP nejsou na mnoha místech v reprezentativním stavu. To je dáno buď jejich špatnou údržbou či jejich návrhem pouze coby výplňové plochy, kde nelze aktivně trávit volný čas. Především mezi panelovými domy ve východní části území jsou rezidenční VP, která jsou celá (popřípadě téměř celá) vyplněna zelení nebo zpevněnými plochami někdy dokonce bez přítomnosti základního mobiliáře jako jsou lavičky a koše. Často vyskytujícím se jevem v řešeném území jsou menší vybetonované kruhové plošky, které mnohdy postrádají význam nebo slouží pouze jako zakončení cest. Tyto druhy VP byly ve výkrese VP zařazeny do kategorie ostatních VP, kam byl taktéž zařazen zvláštní prostor na území II. stavby sídliště Černý Most II trojúhelníkového tvaru (taktéž vyznačen na výkrese potenciálního rozvoje). Jedná se o vydlážděný prostor s kruhovými mezerami, ve kterých jsou na přeskáčku vysazeny stromy a keře (viz obrázek). Jediné, co lze v prostoru nalézt, je skromné pískoviště uprostřed. Tento prostor svým stavem a provedením neodpovídá tomu, jak by VP, v němž je možné aktivně trávit volný čas, vypadat.



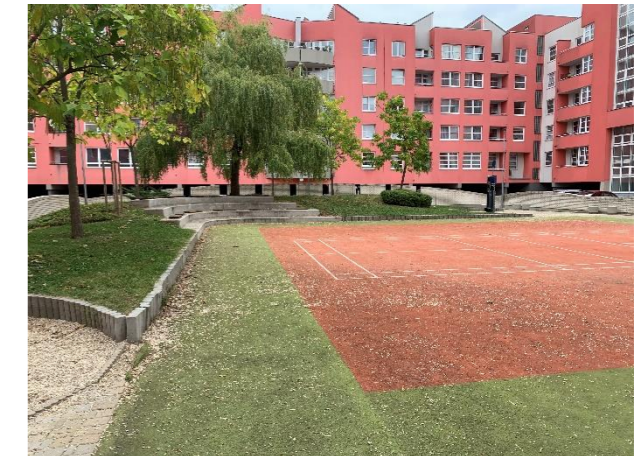
Obrázek 60 - neudržované rezidenční VP



Obrázek 61 - vybetonované rezidenční VP



Obrázek 62 - vydlážděné rezidenční VP



Obrázek 63 – dobře povedené rezidenční VP



Obrázek 64 – kruhové prostranství bez specifického účelu



Obrázek 65 – trojúhelníkové ostatní VP

Mezi rezidenční VP patří i tři prostory definované ze všech stran panelovými domy jižně od stanice metra Rajská zahrada. Ty byly společně zpracovány i ve výkresové části. V současné době jsou tyto prostory vyplněny pouze smíšenými stromy. Stav zeleni v těchto místech byl popsán v kapitole o přírodě a krajině, kde byl popsán problém s postupující erozí. Stromové patro a panelové domy okolo celého prostoru neumožňují dostatečné oslunění travního porostu, který by bránil erozi (viz foto).



Obrázek 66 - chybějící travní porost I



Obrázek 67 - chybějící travní porost II

Absence cest v těchto místech taktéž vytváří v území bariéru. V návrhu tudy byly navrženy úhlopříčné cesty zlepšující prostupnost prostorem. Tyto cesty byly doplněny o menší cestičky z dlaždic. Zeleň byla navržena v menší intenzitě z výhradně listnatých stromů, které se do měst hodí více, jelikož neokyselují půdu a vrhají více stínu. [40] Území bylo doplněno o mobiliář v podobě laviček a prostorů pro veřejné grilování, které se v posledních letech těší velké oblibě. Pokud by nebylo možné z hygienických důvodů do území umístit veřejný gril, mohlo by území být doplněno pouze o kryté posezení.



Obrázek 68 – veřejný gril v Praze na Výstavišti [41]



Obrázek 69 – veřejný gril v Pardubicích [42]

7.4. Plochy bydlení

Plochy pro nové bydlení byly stanoveny v místech s volným prostorem a bez vedení inženýrských sítí. Mezi místa s možností výstavby bytového souboru byla zařazena i plocha současného parkoviště podél linky metra, k jejímuž uvolnění by došlo při zbudování parkovacího domu z kapitoly o dopravě v klidu (viz výše).

Součástí bytové problematiky je i revize stávajícího bytového fondu. Příkladem takových úprav může být pařížský obytný dům *Tour Bois le Pretre*. Ten pod vedením architekta Frederica Druota získal roku 2013 ocenění *Design of the Year Awards*. Proměna spočívala ve vybourání většiny stávající fasády a přistavění ocelové konstrukce okolo objektu. Takovéto řešení má hned několik výhod. Nově skleněné fasády umožňují lepší oslunění bytů, přistavění zimních zahrad snížilo energetickou spotřebu o více než 50 % a celkové náklady se pohybují zhruba na polovině oproti nákladům na demolici a novou výstavbu. Výhodou taktéž je, že takovéto rozšíření lze provést na přiléhajících plochách bez nutnosti záběru ploch nových. [43]



Obrázek 70 - Tour Bois le Pretre před rekonstrukcí [43]



Obrázek 71 - Tour Bois le Pretre po rekonstrukci [43]



Obrázek 72 – příklad absence přístupových cest do obytného objektu [13]

7.5. Revize cestní sítě

Součástí revitalizace území by měla být i revize cestní sítě. Pěší cesty by měly být navrhovány tak, jak je chodci užívají. Pokud někudy vedou ortogonální cesty, ale je možné si uškrtnout čas přejitím přes přeponu pomyslného pravoúhlého trojúhelníku, je jisté, že mnoho chodců tak učiní. Tyto principy by měla ctít i cestní síť. Zároveň není v území ojedinělým jevem, že k bytovým domům, které mají vchod z obou stran, vede cesta pouze z jedné strany. V takovýchto případech není nezbytně nutné v těchto místech budovat hned přímo chodníky, mnohdy by zde stačily menší cesty z dlaždic.

7.6. Plochy s více vlastníky

Tato problematika byla již částečně nastíněna při historickém vývoji u IV. stavby sídliště Černý Most II. Jedná se o dvě plochy bezprostředně navazující na IV. stavbu, terminál Černý Most a OC Černý Most. Plochy lze také nalézt ve výkresu ploch s potenciálním rozvojem. Tyto plochy měly být zastavěny v rámci výstavby IV. stavby. Problém nastal po revoluci při restitucích, kdy hl. m. Praha přišlo o výhradní vlastnictví. Jedná se tedy o dvě plochy tvořené několika katastrálními pozemky, kdy na pěti z nich dochází k vlastnickým problémům (pozemky katastru nemovitostí 305, 306, 307, 327 a 328). Jedná se o pozemky s celkovou rozlohou 14 807 m², a, ačkoli vlastníkem valné většiny plochy je stále Praha, 3,8% vlastní celkem 10 majitelů.

Tabulka 8 – vlastnické poměry plochy potenciálního rozvoje A [44]

Plocha potenciálního rozvoje A		
Vlastník	Rozloha [m ²]	Rozloha [%]
Praha	3906,7	98,90
Hosnedlová Mlíková Dita	1,2	0,03
Kalousek Kamil	27,2	0,69
Mlíková Kristýna	1,4	0,04
Svoboda Jana	13,5	0,34
Suma	3950	100

Tabulka 9 - vlastnické poměry plochy potenciálního rozvoje B [44]

Plocha potenciálního rozvoje B		
Vlastník	Rozloha [m ²]	Rozloha [%]
Praha	10335	95,19
Hosnedlová Mlíková Dita	13	0,12
Kalousek Kamil	274	2,52
Mlíková Kristýna	14	0,13
Svoboda Jana	136	1,25
Ing. Bareš David	4	0,03
MUDr. Fenclová Linda	4	0,03
Ing. Klenka Jiří	43	0,39
Klenka Matěj	21	0,20
Stoupa Libor	7	0,07
Veselá Julie	7	0,07
Suma	10857	100



Obrázek 73 – příklad administrativní budovy z Indie [45]



Obrázek 74 – příklad administrativní budovy z Číny [46]

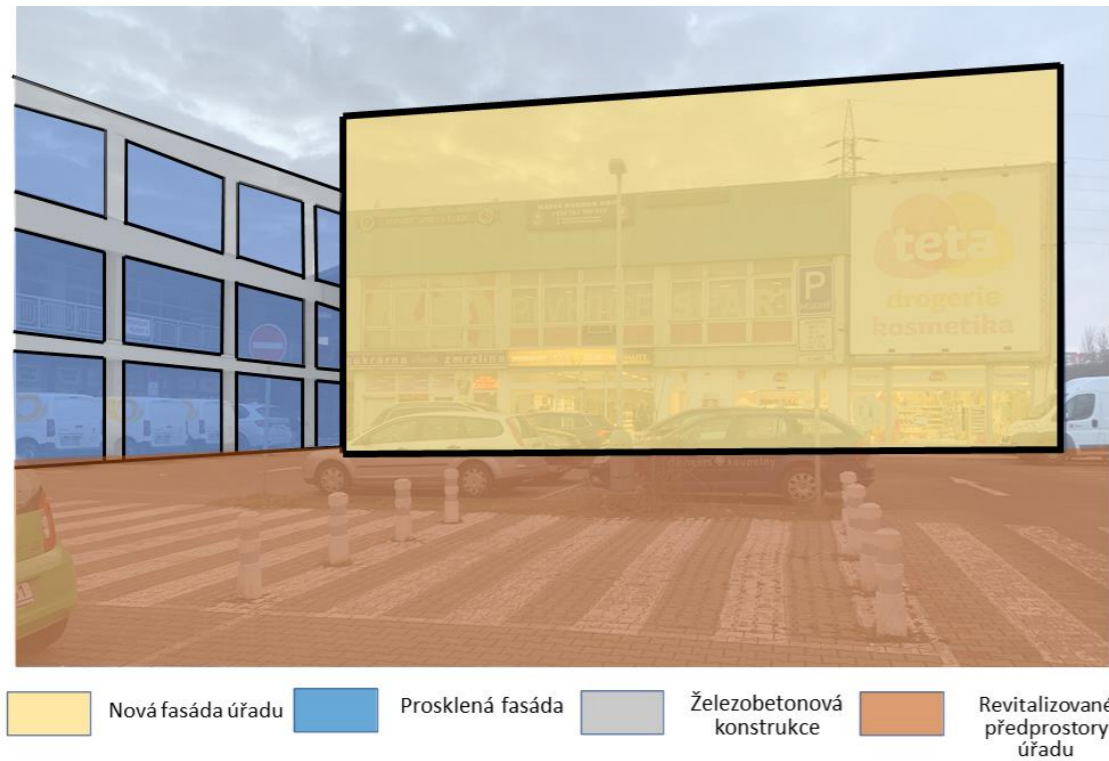
Jedná se hlavní překážku rozvoje území. Pozemky lze samozřejmě získat na základě zákona č. 184/2006 Sb. *o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (zákon o vyvlastnění)*. Vyvlastňování má ale v našich historicky politických souvislostech natolik negativní konotaci, že se o něm málokdy vůbec uvažuje.

Tyto plochy by přitom v rámci rozvoje území mohly hrát velmi důležitou roli. Jedná se o prostor, kde by bylo nasnadě zbudovat administrativní budovu, popřípadě budovy, díky čemuž by v území vznikly nové pracovní příležitosti, jejichž nedostatek je jedním z hlavních problémů území a sídlišť obecně. Lokace je ideální především ze dvou důvodů. Dobrá dopravní obslužnost díky metru, terminálu Černý Most a novému parkoviště P+R. Vysoká koncentrace služeb především díky OC Černý Most.

7.7. Revitalizace okolí obchodního domu Sparta

Součástí revitalizace území je i návrh proměny ploch přidružených k obchodnímu domu Sparta u metra Rajska zahrada. Prostory jsou zároveň vymezeny ve výkrese ploch potenciálního rozvoje. V současné situaci je prostor bezvýhradně podřízen dopravě v klidu a jen stěží lze hovořit o VP, kde lze trávit volný čas. Úprava prostoru by se dala rozdělit na dvě části. Na úpravu prostoru severně od objektu a úpravu prostoru na jih od objektu.

První velkou změnou, která určuje směr celého návrhu, je přemístění úřadu městské části Praha 14, který je v současné době umístěn v panelovém domě východně od objektu Sparta. Ten by byl přemístěn do severozápadní části komplexu, kde se v současné době nalézá Teta drogerie, obchod s potravinami, cukrárna a pivnice. Uvolněné prostory po městském úřadu by mohly sloužit bytovým účelům, díky čemuž by došlo k navýšení bytového fondu. V rámci transformace by mělo dojít i ke zvýšení podlažnosti stávajícího objektu tak, aby zde stále mohl být lokalizován komerční sektor vytlačený přesunem úřadu, popřípadě, aby zde mohly vzniknout menší kancelářské prostory k vytvoření pracovních míst v území.



Obrázek 75 – jednoduché schéma nové úpravy prostorů

Jednoduché schéma návrhu je načrtnuto v obrázku. Objektu by byla dána nová fasáda, čímž by došlo k odstranění současného grafického smogu. Předprostor nového úřadu vznikl přeměnou parkovacích stání na čistě pěší plochy s vodním prvkem zvýrazňujícím vstup do objektu. Nové pěší plochy byly doplněny stromy, pod nimiž byly umístěny lavičky. Zaniklá parkovací stání byla přemístěna na východ od objektu na místo současné zeleně, která zde zastává spíše výplňovou funkci. Východní parkoviště bylo rozšířeno opět na úkor zeleně podél severního chodníku. Aby nedocházelo pouze k ubírání zelených ploch, parkovací místa by měla být ve stylu zatravněné dlažby, která přináší řadu výhod. Díky propustnosti není na povrchu zadržována voda a nevznikají tak kaluže, kanalizace je méně zatěžována dešťovou vodou a při letních dnech nedochází k tak markantnímu zahřívání prostoru. [47]



Obrázek 76 – parkovací stání na zatravněvací dlažbě [47]

Posledním místem, který v rámci úpravy severní části prošel změnou, je čtvercová zelená plocha, do níž zasahuje schodiště objektu. Zde by mělo dojít k vystavení výškově odstupňovaných dřevěných palet na způsob VP Šešák na Vítězném náměstí v Dejvicích. Díky instalaci těchto dřevěných ploch by mělo dojít k propojení se zbytkem prostoru, který je v současné době neprostopný kvůli výškovým rozdílům.



Obrázek 77 – VP Šešák [48]

Jižní část od obchodního domu Sparta je zároveň i předprostorem ZŠ a SŠ. Zde probíhaly úpravy dvojího druhu. Za prvé úpravy prostoru před školami a za druhé úpravy dopravního prostoru. Inspirací pro úpravu prostoru před školou bylo Komenského náměstí jako předprostor školy na Žižkově. Zde jsou k nalezení rozšířené betonové schodiště s dřevěnými lavicemi a stromy. Obdobné lavice by měly být instalovány z obou stran stávajícího schodiště, čímž by vznikl prostor pro posezení, kde by studenti mohli trávit čas například před odpoledním vyučováním. Zelená plocha byla doplněna o další stromy s lavičkami, aby došlo k efektivnějšímu využití už tak malého placu.



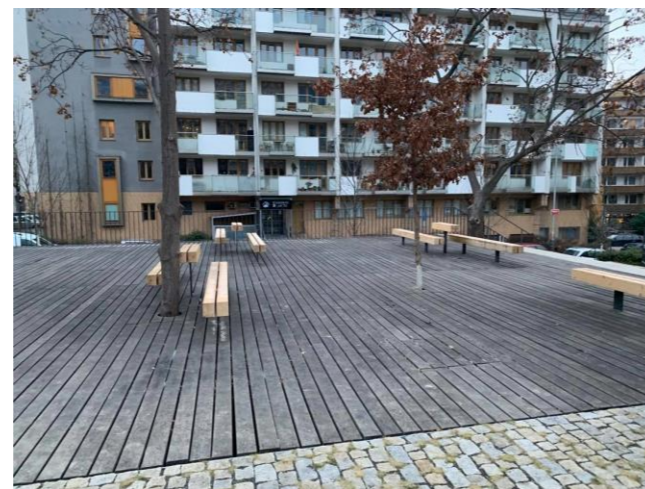
Obrázek 78 – Komenského náměstí I



Obrázek 79 - Komenského náměstí II



Obrázek 80 - Komenského náměstí III



Obrázek 81 - Komenského náměstí IV

Dopravní řešení této jižní části vychází především z dokumentu školní plán mobility. [49] Zde jsou na základě dotazníků identifikovány problémy v blízkém okolí související primárně s přístupem do školy. Vůbec nejčastěji zmiňovaným problematickým místem je křižovatka pod současným městským úřadem, kde chybí přechod a parkující auta zde brání v rozhledu. Z tohoto důvodu zde byl umístěn přechod, částečně zredukována parkovací stání a zapuštěny kontejnery na tříděný odpad. Dalším problematickým místem je přechod navazující na podchod. Zde je zmiňována opět nepřehlednost a bezohlednost řidičů, z těchto důvodů zde byl umístěn zvýšený přechod, který by situaci měl alespoň částečně zlepšit. Jako problémové místo je taktéž zmiňován současný travnatý půlkruh, okolo kterého řidiči parkují mnohdy bez ladu a skladu. Zde byl tento zvláštní tvar nahrazen standardními kolmými parkovacími stánky. [49]

Současný stav svým řešením dává jasně najevo, komu je prostor vymezen. Návrh má alespoň částečně tuto nerovnováhu mezi automobilisty a chodci zvrátit a taktéž vytvořit o něco bezpečnější místo pro studenty, kteří těmito prostory musí denně procházet.

8. Závěr

Diplomová práce se nejprve zabývala sídlišti jako takovými, popisovala jejich vývoj a snažila se identifikovat příčiny jejich negativních jevů. Sídliště byla porovnávána v evropském kontextu a byla zde nalezena pomyslná fyzická hranice jejich rozdílů při realizaci a následném užívání v podobě Berlínské zdi. Posléze následovalo mapování historického vývoje samotného sídliště Černý Most, které je jedním z nejmladších sídlišť na našem území. Původní koncepce se od současného stavu sídliště poměrně lišila a nesystematičnost změn, které přicházely, je částečně příčinou dílčích nedostatků.

Cílem práce bylo nejprve vymezit lokalitu či lokality k transformaci tak, aby lépe odpovídaly nárokům území a jeho uživatelů. Tomu předcházela RURÚ vytvořená na základě platné legislativy, z něhož vychází přehled negativ, pozitiv a potenciálů území.

Samotná návrhová část se zabírala několika problematikami. Jako je doprava v klidu, která je zásadním nedostatkem kvůli své prostorové náročnosti. Zde bylo vymezeno několik lokalit, kde by mohly být postaveny vícepatrové garáže, čímž by došlo k zefektivnění využívání území a snížení nároků na prostorovou náročnost. Zároveň je v takto kompaktně zastavěném prostoru potřeba hledat řešení na více úrovních. I proto byl na konkrétní lokalitě navrhnout na základě příkladu ze světa parkovací dům



Park+Play. Dále byla vymezena VP, jejichž stav nikterak nenapomáhá tomu, aby zde lidé aktivně trávili svůj volný čas. Ve výkresové části byly tři bezprostředně na sebe navazující VP řešeny tak, aby nevytvářely v území bariéru, a, jak bylo řečeno, lidé zde mohli aktivně trávit svůj čas. V neposlední řadě došlo k návrhu řešení prostorů přiléhajících k obchodnímu domu Sparta u Rajske zahrady, který při svém současném řešení, je bezmezně vymezen automobilům.

Mimo konkrétní návrhy řešení je součástí diplomové práce i výkresová část mapující současný stav v území jako jsou výkres širších vztahů, využití území či TI. Ty byly zpracovány z dat poskytovaných pražským geoportálem a z dat ZABAGED. Především u využití území musela být data na mnoha místech revidována kvůli neevidované cestní síti nebo špatně lícující geometrii prvků.

9. Seznam grafických příloh

Grafická příloha 1 – výkres širších vztahů
Grafická příloha 2 – výkres využití území
Grafická příloha 3 – výkres technické infrastruktury
Grafická příloha 4 – výkres veřejných prostranství a občanské vybavenosti
Grafická příloha 5 – výkres výškového rozložení
Grafická příloha 6 – výkres ploch potenciálního rozvoje
Grafická příloha 7 – výkres návrhu parkovacího domu
Grafická příloha 8 – výkres návrhu řešení rezidenčních veřejných prostranství na sídlišti Černý Most I
Grafická příloha 9 – výkres stavu vlastnických poměrů ploch u IV. stavby
Grafická příloha 10 – výkres současného stavu okolí obchodního domu Sparta
Grafická příloha 11 – výkres s fotodokumentací okolí obchodního domu Sparta
Grafická příloha 12 -výkres návrhu řešení okolí obchodního domu Sparta

10. Seznam obrázků

Obrázek 1 – Le Corbusierova skica vývoje měst, 1935 [3].....	8
Obrázek 2 – model města pro tři miliony obyvatel (1925) [3].....	9
Obrázek 3 – skica města pro tři miliony obyvatel (1925) [3].....	9
Obrázek 4 - dobová fotografie Jižního Města I [8]	11
Obrázek 5 - - dobová fotografie Jižního Města II [8].....	11
Obrázek 6 – rozrůstání Prahy od roku 1784 až po poslední rozšíření v roce 1974 [9]	12
Obrázek 7 - pozůstatky Černého mostu.....	13
Obrázek 8 – časová osa vývoje sídliště Černý Most	13
Obrázek 9 – mapa II. Vojenského mapování [11].....	13
Obrázek 10 – výřez z ÚP 1971 hl. m. Praha [13].....	14
Obrázek 11 – výřez z ÚP 1976 hl. m. Praha [13].....	14
Obrázek 12 – výřez z ÚP 1986 hl. m. Praha [13].....	14
Obrázek 13 – rozložení staveb Černého Mostu [11]	15
Obrázek 14 – výřez z ÚP 1994 hl. m. Praha [13].....	15
Obrázek 15 - detail na čtvrtou zástavbu sídliště Černý Most II [11].....	16

Obrázek 16 – OC Černý Most před rekonstrukcí [11].....	16
Obrázek 17 – OC Černý Most po rekonstrukci [11].....	16
Obrázek 18 – schéma dopravního ohraničení Černého Mostu [13].....	17
Obrázek 19 – Rajský Vrch 2003 [11]	20
Obrázek 20 – Rajský Vrch 2006 [11]	20
Obrázek 21 – Rajský Vrch 2015 [11]	20
Obrázek 22 – Rajský Vrch 2021 [11]	20
Obrázek 23 - meziroční nárůst cen bytů v ČR [18]	23
Obrázek 24 – lokace bytů ve správě MČ Praha 14 a magistrátu hl. m. Prahy [21]	24
Obrázek 25 – velikost bytového fondu ve správě MČ Praha 14 a magistrátu hl. m. Prahy [21]	24
Obrázek 26 – prostřední část parku.....	25
Obrázek 27 – rybník Alois v prostřední části parku	25
Obrázek 28 – neupravená dolní část parku (I)	25
Obrázek 29 - neupravená dolní část parku (II)	25
Obrázek 30 - geologická mapa s územím Černého Mostu [23].....	26
Obrázek 31 - mapa hydrogeologických prostředí a hydrogeologických regionů s vyznačeným Černým Mostem .	26
Obrázek 32 – místa s překročenými hygienickými limity [24].....	26
Obrázek 33 - denní hluková mapa s vyznačenými protihlukovými opatřeními [8].....	27
Obrázek 34 – noční hluková mapa s vyznačenými protihlukovými opatřeními [8]	27
Obrázek 35 – rozložení kvality ovzduší na k.ú. Černý Most [27]	28
Obrázek 36 -docházkové vzdálenosti dětských hřišť [27].....	29
Obrázek 37 – vymezení nového parkoviště P+R [11]	30
Obrázek 38 – nový parkovací dům	30
Obrázek 39 – stav před výstavbou [11]	30
Obrázek 40 – vizualizace [31]	30
Obrázek 41 - vyznačené docházkové vzdálenosti zastávek MHD [27]	30
Obrázek 42 - stanice metra Rajská zahrada	31
Obrázek 43 – terminál Černý Most současný stav I	31
Obrázek 44 - terminál Černý Most současný stav II.....	31
Obrázek 45 - terminál Černý Most současný stav III	31
Obrázek 46 - terminál Černý Most současný stav IV	31
Obrázek 47 - terminál Černý Most současný stav V.....	31
Obrázek 48 - terminál Černý Most současný stav VI.....	31
Obrázek 49 – cesta k OC Černý Most.....	32

Obrázek 50 – cesta od OC Černý Most	32
Obrázek 51 – stojany na kola u OC Černý Most I	32
Obrázek 52 - stojany na kola u OC Černý Most II.....	32
Obrázek 53 - vizualizace lávky	33
Obrázek 54 – model parkovacího domu v Kodani I [36]	36
Obrázek 55 - model parkovacího domu v Kodani II [36]	36
Obrázek 56 - model parkovacího domu v Kodani III [36]	36
Obrázek 57 - model parkovacího domu v Kodani IV [36].....	36
Obrázek 58 – Gulliver park ve Valencii I [37].....	37
Obrázek 59 - Gulliver park ve Valencii II [37]	37
Obrázek 60 - neudržované rezidenční VP	37
Obrázek 61 - vybetonované rezidenční VP	37
Obrázek 62 - vydlážděné rezidenční VP	37
Obrázek 63 – dobře povedené rezidenční VP	37
Obrázek 64 – kruhové prostranství bez specifického účelu	37
Obrázek 65 – trojúhelníkové ostatní VP	37
Obrázek 66 - chybějící travní porost I.....	38
Obrázek 67 - chybějící travní porost II.....	38
Obrázek 68 – veřejný gril v Praze na Výstavišti [39].....	38
Obrázek 69 – veřejný gril v Pardubicích [40]	38
Obrázek 70 - Tour Bois le Pretre před rekonstrukcí [41]	39
Obrázek 71 - Tour Bois le Pretre po rekonstrukci [41]	39
Obrázek 72 – příklad absence přístupových cest do obytného objektu [11]	39
Obrázek 73 – příklad administrativní budovy z Indie [43]	40
Obrázek 74 – příklad administrativní budovy z Číny [44].....	40
Obrázek 75 – jednoduché schéma nové úpravy prostorů	41
Obrázek 76 – parkovací stání na zatravnovací dlažbě [45].....	41
Obrázek 77 – VP Šestřák [46].....	41
Obrázek 78 – Komenského náměstí I.....	42
Obrázek 79 - Komenského náměstí II	42
Obrázek 80 - Komenského náměstí III.....	42
Obrázek 81 - Komenského náměstí IV	42

11. Seznam grafů

Graf 1 – hustoty obyvatel ve vybraných k.ú. Prahy [7]	18
Graf 2 – věkové složení obyvatel Černého Mostu v procentuálním zastoupení za rok 2020 [7]	19
Graf 3 - vývoj počtu obyvatel v k.ú. Černý Most od roku 2001 po rok 2020 [7]	19
Graf 4 – výstavba bytů během let na k.ú. Černý Most od roku 2001 po rok 2020 [7].....	20
Graf 5 - absolutní přírůstky obyvatel na k.ú. Černý Most za roky 2001 až 2020 [7]	21
Graf 6 – mortalita a natalita na k.ú. Černý Most během let 2001 až 2020 [7].....	21
Graf 7 - migrace obyvatel na k.ú. Černý Most během let 2001 až 2020 [7].....	21
Graf 8 – realizované ceny bytů v Praze od roku 2010 do roku 2021 [18]	22
Graf 9 – realizované ceny pronájmů bytů v Praze od roku 2010 až 2021 [18].....	23
Graf 10 - průměrné ceny nabízených bytů dle dispozic [20].....	24
Graf 11 – kvalita ovzduší v Praze [27]	27
Graf 12 – přehled nejvyššího dosaženého vzdělání [7]	34

12. Seznam tabulek

Tabulka 1 – přehled rozdílů mezi západními a východními sídlišti	10
Tabulka 2 – sumarizace kladů a záporů sídlišť	11
Tabulka 3 – využití území	18
Tabulka 4 – realizované jednotkové ceny bytů v Praze od roku 2018 do roku 2021 [18].....	23
Tabulka 5 – pozitiva území	35
Tabulka 6 – negativa území	35
Tabulka 7 - příležitosti území	35
Tabulka 8 – vlastnické poměry plochy potenciálního rozvoje A [42]	39
Tabulka 9 - vlastnické poměry plochy potenciálního rozvoje B [42]	40



13. Bibliografie

- [1] CORBUSIER, Le. *Za novou architekturou*. Praha: Petr Rezek, 2005. ISBN 80-860-2723-6.
- [2] DOBEŠOVÁ, Veronika. *Porovnání Le Corbusierových urbanistických tezí se současným pojetím města.*, 31-36.
- [3] BOESIGER, Willy, Oscar STONOROV a Max BILL. *Le Corbusier : Complete Works (Oeuvre Complete) in Eight Volumes*. Birkhauser, 1995. ISBN 3764355158.
- [4] ZADRAŽILOVÁ, Lucie. *Když se utopie stane skutečností*. V Praze: Uměleckoprůmyslové museum v Praze ve spolupráci s Arbor vitae, 2013. Kontexty (Uměleckoprůmyslové museum). ISBN 978-80-7467-058-9.
- [5] Panelový dům. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001 [cit. 2021-12-14]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Panelov%C3%BD_d%C5%AFm
- [6] ŠEVČÍK, Oldřich a Ondřej BENEŠ. *Architektura 60. let: "zlatá šedesátá léta" v české architektuře 20. století*. Praha: Grada, 2009. ISBN 978-802-4713-724.
- [7] CORBUSIER, Le. *The Athens Charter*. Grossman, 1973. ISBN 9780670139705.
- [8] ČEJKA, Vladimír. *Jižní Město* [online]. In: . [cit. 2022-01-02]. Dostupné z: <https://vikend.hn.cz/c1-65448130-jizni-mesto-tyricet-let-betonovych-krabicek-od-sirek-ktere-jako-by-nekomu-vypadly-z-kapsy>
- [9] *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2021-10-20]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/>
- [10] Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy. *IprPraha* [online]. [cit. 2021-12-14]. Dostupné z: <https://iprpraha.cz/>
- [11] Vývoj území Prahy a jeho administrativního dělení: Vznik velké Prahy. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001 [cit. 2021-12-30]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/V%C3%BDvoj_%C3%BAzem%C3%AD_Prahy_a_jeho_administrativn%C3%ADho_d%C4%9Blen%C3%AD
- [12] HAVLOVEC, Vojtěch, Pjeer ECK a Šimon MATĚJKA. *141: Černý Most, sídliště, které se stalo legendou*. Praha: Stop Zevling productions, 2018. ISBN 978-802-7049-257.
- [13] *Mapy.cz* [online]. [cit. 2021-10-20]. Dostupné z: <https://www.mapy.cz/>
- [14] PAVLOVÁ, Jana. *Analýza vývoje sídliště Černý Most: se zaměřením na vnitroblok „Vybíralova“ a nejbližší okolí*. Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2015.
- [15] *Výkresy územního plánu Prahy* [online]. [cit. 2021-10-20]. Dostupné z: <https://app.iprpraha.cz/apl/app/vykresyUP/>
- [16] *Územně analytické podklady hl. m. Prahy pro kraj*. Praha, 2020. ISBN 978-80-88377-19-1.
- [17] *KONCEPCE BYTOVÉ POLITIKY HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY*. In: . Praha: Praha.eu, 2004. Dostupné také z: https://www.praha.eu/public/9e/9/b1/840740_81825_koncepce_bytove_politiky_ZHMP_24_6_04.pdf
- [18] SÝKORA, Luděk. *Rezidenční segregace*. Praha: Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, 2010. ISBN 978-80-87147-25-2.
- [19] *Sněmovna stvrdila nový stavební zákon* [online]. In: . [cit. 2021-12-14]. Dostupné z: <https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/snemovna-stvrdila-novy-stavebni-zakon-s-prosazenim-pomohly-hlasy-kscm/2062599>
- [20] *Ceny bytů v Česku meziročně vzrostly o 19 procent: iROZHLAS* [online]. In: . [cit. 2021-12-14]. Dostupné z: https://www.irozhlaz.cz/ekonomika/cena-bytu-praha-cesko-usti-nejlevnejsi-byty_2107041041_ban
- [21] *Ceny bytů* [online]. 2021 [cit. 2021-12-14]. Dostupné z: <https://www.toplak.cz/ceny-bytu/>
- [22] BAJTLER, Martin. *Nájmy se v Praze vrací do stavu před pandemií*. [online]. In: . [cit. 2021-12-14]. Dostupné z: <https://forbes.cz/najmy-se-v-praze-vraci-k-predcovidovemu-stavu-hypoteku-z-nich-ale-nezaplatite/>
- [23] *Sreality* [online]. [cit. 2021-12-14]. Dostupné z: <https://www.sreality.cz/>
- [24] KOPECKÁ, Zuzana, Nina DVOŘÁKOVÁ, Martin OUŘEDNÍČEK, Jana JÍCHOVÁ a Jan SÝKORA. *Analýza segregace a možností rozvoje území městské části Praha 14*. Praha: Urbánní a regionální laboratoř, 2019.
- [25] *Projekty Prahy 14* [online]. [cit. 2021-12-31]. Dostupné z: <https://www.praha14.cz/zivot-na-praze-14/pripavujeme-v-praze-14/>
- [26] *Česká geologická služba: Resort životního prostředí* [online]. [cit. 2021-10-22]. Dostupné z: <http://www.geology.cz/extranet/>
- [27] *Územně analytické podklady hl. m. Prahy pro obec*. Praha, 2020. ISBN 978-80-88377-21-4.
- [28] *Nepříznivé účinky hluku na člověka. Ministerstvo zdravotnictví České republiky* [online]. [cit. 2021-12-14]. Dostupné z: <https://www.mzcr.cz/nepriznive-ucinky-hluku-na-cloveka/>
- [29] *Kvalita ovzduší. Ministerstvo životního prostředí* [online]. [cit. 2021-12-14]. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/kvalita_ovzduši
- [30] *Geografická data Prahy: geoportal. Geoportalpraha* [online]. [cit. 2021-12-31]. Dostupné z: <https://www.geoportalpraha.cz/>
- [31] *Výzkumný ústav meliorací a ochrany půdy* [online]. [cit. 2021-12-31]. Dostupné z: <https://www.vumop.cz/>
- [32] LAVRÍK, Vladimír. *Analýza soustavy veřejných prostorů města Pardubice*. Praha, 2012.



- [33] MAIER, Karel. *Standardy dostupnosti veřejné infrastruktury*. Praha, 2016.
- [34] DORŇÁKOVÁ, Monika. *Černý Most III otevře za rok a půl* [online]. [cit. 2022-01-01]. Dostupné z: <https://www.denik.cz/regiony/cerny-most-iii-otevre-za-rok-a-pul-tripatrovy-parkovaci-dum-nabidne-880-stani-20200606.html>
- [35] HÝŘ, Marek. *Terminál Černý Most dají po jednadvaceti letech do pucu* [online]. [cit. 2022-01-01]. Dostupné z: https://www.metro.cz/terminal-cerny-most-daji-po-jednadvaceti-letech-do-pucu-opravu-zdrzely-majetkove-spory-g59-/praha.aspx?c=A190411_170656_metro-praha_hyr
- [36] *Aeroweb* [online]. [cit. 2022-01-01]. Dostupné z: <https://www.aeroweb.cz/>
- [37] ŠIMKOVÁ, Hana. *REGENERACE PANELOVÝCH SÍDLIŠŤ: KATALOG PŘÍKLADŮ ZA ROK 2002*. 2003.
- [38] *Park + Play parking* [online]. In: . [cit. 2022-01-01]. Dostupné z: <https://inhabitat.com/jaja-architects-reinevent-the-parking-garage-into-a-green-community-gathering-space-with-park-n-play/jaja-architects-parking-garage/>
- [39] The Very Best Playgrounds in the World. In: *Ellaslist* [online]. [cit. 2022-01-01]. Dostupné z: <https://www.ellaslist.com.au/articles/the-very-best-playgrounds-in-the-world>
- [40] *Jehličnany ve městech* [online]. [cit. 2022-01-01]. Dostupné z: <https://mybychomtoudelalilepe.cz/jehlicnany-ve-mestech/>
- [41] *Piknik na Výstavišti. Revitalizovaný areál nabízí nové možnosti trávení volného času* [online]. In: . [cit. 2022-01-01]. Dostupné z: <https://www.praha7.cz/piknik-na-vystavisti-revitalizovany-areal-nabizi-nove-moznosti-traveni-volneho-casu/>
- [42] *Nové griloviště Pod Vinicí* [online]. In: . [cit. 2022-01-01]. Dostupné z: <https://www.pardubicezive.eu/nove-griloviste-pod-vinici/>
- [43] *Tour Bois-le-Prêtre by Frédéric Druot, Anne Lacaton and Jean-Philippe Vassal* [online]. [cit. 2022-01-01]. Dostupné z: <https://www.dezeen.com/2013/04/16/tour-bois-le-pretre-by-frederic-druot-anne-lacaton-and-jean-philippe-vassal/>
- [44] *Český úřad zeměměřičský a katastrální* [online]. [cit. 2022-01-01]. Dostupné z: <https://www.cuzk.cz/>
- [45] *10 Coolest Office Buildings in India* [online]. In: . [cit. 2022-01-01]. Dostupné z: <https://officechai.com/stories/most-craziest-coolest-offices-in-india/>
- [46] *Guangming Public Service Platform* [online]. In: . [cit. 2022-01-01]. Dostupné z: <https://www.archdaily.com/956371/guangming-public-service-platform-zhubo-design>
- [47] *Zatrávňovací dlažba ECORASTER pro ideální zelený povrch* [online]. [cit. 2022-01-01]. Dostupné z: <https://www.ecoraster.cz/ecoraster/zatravnovaci-dlazba-ecoraster-pro-idealni-zeleny-povrch/>
- [48] *Platforma Šesták* [online]. In: . [cit. 2022-01-01]. Dostupné z: <https://www.stavbaweb.cz/platforma-sesak-14461/clanek.html>
- [49] *ŠKOLNÍ PLÁN MOBILITY: Základní škola Bratří Venclíků, Praha 9* [online]. In: . [cit. 2022-01-01]. Dostupné z: <https://www.praha14.cz/samosprava/wp-content/uploads/sites/3/2014/04/%C5%A0KOLN%C3%8D-PL%C3%81N-MOBILITY-Z%C5%A0-B%C5%99%C3%AD-Venc1%C3%ADk%C5%AF.pdf>
- [50] HORSKÁ, Pavla, Eduard MAUR a Jiří MUSIL. *Zrod velkoměsta: urbanizace českých zemí a Evropa*. Praha: Paseka, 2002. ISBN 80-718-5409-3.
- [51] URLICH, Petr. *Šedesátá léta v architektuře očima pamětníků*. Praha: Česká technika - nakladatelství ČVUT, 2006. ISBN 80-010-3413-5.
- [52] FEJTOVÁ, Olga, Václav LEDVINKA a Jiří PEŠEK. *Evropská velkoměsta mezi koncem války světové a války studené (1945-1989): stati a rozšířené příspěvky z 28. vědecké konference Archivu hlavního města Prahy, uspořádané ve spolupráci s Institutem mezinárodních studií Fakulty sociálních věd Univerzity Karlovy ve dnech 6. a 7. října 2009 v Clam-Gallasově paláci v Praze*. Praha: Scriptorium, 2011. ISBN 978-80-86852-38-6.
- [53] HÁNA, Petr. *12 důvodů, proč rostou ceny bytů* [online]. [cit. 2021-12-31]. Dostupné z: <https://www.dreport.cz/blog/12-duvodu-proc-ceny-bytu-rostou/>
- [54] NÁDOBA, Jiří. *HOTOVO, STAVÍME* [online]. [cit. 2021-12-31]. Dostupné z: <https://www.respekt.cz/tydenik/2021/29/hotovo-stavime>
- [55] NÁDOBA, Jiří. *VELKÝ STAVEBNÍ OMYL – ANEB KAJÍNEK TO ZAŘÍDÍ* [online]. [cit. 2021-12-31]. Dostupné z: <https://www.respekt.cz/agenda/velky-stavebni-omyl-aneb-kajinek-to-zaridi>
- [56] *Katedra urbanismu a územního plánování* [online]. [cit. 2021-12-31]. Dostupné z: <http://www.uzemi.eu/>