

DIPLOMOVÁ PRÁCE

PRAHA - VÝCHODNÍ MEANDR

AUTOR_Bc. PETR LUKAŠTÍK

VEDOUČÍ PRÁCE_Ing. arch. JAN SEDLÁK

FA ČVUT V PRAZE_LS 2012

Křenová 23-02-2012
ÚSTAV

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Petr Lukašík
datum narození: 4. 12. 1986
akademický rok / semestr: 2011/2012, letní semestr
ústav: 15 129 Ústav navrhování III
vedoucí diplomové práce: Ing. arch. Jan Sedlák
téma diplomové práce: Praha – východní meandr
viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

- 1/popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení
- 2/popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování
- 3/seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

- 1) Urbanistické řešení zastavitelných ploch v prostoru vymezeném osou ulice Komunardů a Thámova, třídou Rohanské nábřeží a Libeňským mostem. Funkční využití řešeného území bude vycházet z principu z územního plánu. Předpokládá se návrh úprav nábřeží s ohledem na rozsáhlé plochy zeleně Rohanského ostrova a jeho budoucí podobu.
- 2) Širší vztahy 1:5000
Hlavní plán – prostorový plán 1:2000
Funkční výkres 1:2000
Urbanistické řezy
Celková vizualizace
Žánrová vizualizace z úrovně chodce
Detailní řešení vybraného prostoru (měřítka bude stanoveno v průběhu projektu)
Průvodní zpráva
Urbanistická bilance
- 3) Model podél řešeného území
Portfolio

Datum a podpis studenta 23.2.2012

Datum a podpis vedoucího DP

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**FAKULTA ARCHITEKTURY**

AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Petr Lukašík
AR 2011/2012, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:
(ČJ) PRAHA – VÝCHODNÍ MEANDR

(AJ) PRAGUE – THE EASTERN MEANDER

JAZYK PRÁCE: ČESKÝ

Vedoucí práce: Ing. arch. Jan Sedlák **Ústav:** 15129 Ústav navrhování III

Oponent práce: Ing. arch. Daneš Dvořák

Klíčová slova
(česká): Urbanismus, Praha, Vltava, meandr, Rohanský ostrov

Anotace
(česká):

Předmětem práce je urbanistické řešení zastavitelných ploch v oblasti pražského východního meandru řeky Vltavy. Součástí návrhu je zpracování karlínského a holešovického nábřeží, jejich vzájemné propojení a rozdělení Rohanského ostrova nově navrženými rameny řeky.

Anotace
(anglická):

Subject of this work is an urban solution of the parts of the Prague East Vltava meander area to be built over. The proposed concept processes also the adaptation of the Karlín and Holešovice embankments, their interconnection and division of the Rohan island with newly designed river side channels.

Prohlášení autora

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

(Celý text metodického pokynu je na www.FA.studium/ke-stazeni)

V Praze dne 18. května 2012

podpis autora-diplomanta



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

OBSAH:

PRŮVODNÍ ZPRÁVA
URBANISTICKÁ BILANCE
ŠIRŠÍ VZTAHY
HISTORIE VÝCHODNÍHO MEANDRU
PRAŽSKÉ OSTROVY A MOSTY
KONCEPT
PROSTOROVÝ VÝKRES
FUNKČNÍ VÝKRES
SCHWARZPLAN
URBANISTICKÝ ŘEZ A-A'
URBANISTICKÝ ŘEZ B-B'
URBANISTICKÝ ŘEZ C-C'
URBANISTICKÝ ŘEZ D-D'
ULIČNÍ PROFILY
DETAIL NÁPLAVKY
ŽÁNROVÁ VIZUALIZACE
CELKOVÉ VIZUALIZACE

ŠIRŠÍ VZTAHY

Oblast východního meandru prolíná na svém levém břehu katastrální území Holešovice a na pravém břehu Karlín a Libeň. Z hlediska struktury a vnitřních vazeb se jedná o území, které se nachází v rámci vnitřního kompaktního města a přiléhá z východní strany k celoměstskému centru. Na jižní straně Karlín sousedí s Žižkovem. Jejich vzájemnou hranicí prochází vrch Vítkov, kterým je veden tunel umožňující pěší propojení obou území. Vrch Vítkov je významnou přírodní dominantou s vlivem na řešené území, které se rozkládá v segmentu meandru vymezeného osou ulice Thámova a Libeňským mostem. Do oblasti návrhu spadá část holešovického břehu a na druhé straně řeky celá plocha Rohanského ostrova až po zástavbu Nového Karlína a sídliště Invalidovna. Oblast Rohanského ostrova je významnou transformační plochou, která je v současné době v neutěšeném stavu, zejména po povodni v roce 2002. Vzhledem k požadavkům na protipovodňová opatření je nutná výška terénu pro umístění staveb cca devět metrů nad hladinou řeky za normálních podmínek. Díky tomuto požadavku se terén musí od třídy Rohanské nábřeží zvýšit o tři metry směrem k nábřeží.

Karlínem prochází nedávno vybudovaná komunikace Rohanské nábřeží, která je součástí systému komunikací navazujícího na Městský okruh a zajišťující propojení s centrem. Tato dopravní tepna je v souběhu s ulicí Sokolovskou, historickou urbanizační osou. Dopravní obslužnost území na obou stranách řeky je zajišťována tramvajovou dopravou a na straně Karlína také stanicemi metra Křížíkova, Invalidovna.

Mezi stavební a historické dominanty s vlivem na řešené území lze zařadit kostel svatého Cyrila a Metoděje z konce devatenáctého století, jehož dvě věže se tyčí nad hladinou zástavby Starého Karlína. Další významnou stavbou je barokní budova Invalidovny dokončená pouze z jedné devítiny. V zástavbě Nového Karlína je architektonicky i kompozičně rovněž významná secesní budova školy na Lyčkově náměstí. Z pozdějších staveb pak hotel Olympik, který je zajímavou výškovou dominantou na hranici Karlína. V holešovické zástavbě je pro řešené území podstatná Pražská tržnice.

KONCEPT

Řešené území je rozděleno na několik částí, přičemž princip dělení vychází v určité míře z kompozice stávajících struktur, systému zeleně a nově definovaných podmínek. Z pohledu přibližování města a obyvatel k řece je zásadním návrhovým prvkem náplavka. Ta vytváří pestré a příjemné lineární prostory a zároveň napomáhá vypořádat se s větším výškovým rozdílem hladiny řeky a terénu v místě zástavby daným úrovní hladiny při povodni. Při definování břehů a náplavek vychází návrh z platného územního plánu, zejména dbá na dodržení hranic územního systému ekologické stability.

Zástavba na straně Karlína je členěna na sourodé celky v segmentech podél řeky. Jejich předěly jsou tvořeny parky. Jednotlivé struktury se po proudu řeky rozvolňují. Na holešovickém břehu je navržena zástavba pouze u Pražské tržnice. Důležitým prvkem návrhu je zlepšení prostupnosti města propojením obou břehů lávkou. Toto propojení navazuje na tunel pod Vítkovem. Koncepce systému zeleně vychází z některých principů daných platným územním plánem a je upravena s ohledem na vytváření dalších přírodních a kompozičních hodnot.

Návrh využívá souběh nově vzniklé komunikace Rohanské nábřeží s ulicí Sokolovskou. V místě Nového Karlína propisuje městskou mřížku a proporce stávající zástavby do struktur nových. Rovněž osa vedoucí od secesní školy a přilehlého náměstí k řece je podtržena a dostává nový význam umístěním budovy veřejné vybavenosti na její druhý konec. Ta je umístěna tak, aby osu ukončila, ale zároveň nevytvořila bariéru mezi řekou a městem. Pro potvrzení duality je i zde jako u budovy školy před touto významnou stavbou veřejné prostranství. Obdobných principů jako u prvního segmentu je využito i u části druhé, kde je umístěn soubor školských staveb. Kompoziční osa u tohoto segmentu prochází osou Invalidovny a není uzavřená. Do třetího segmentu se již stávající zástavba nepropisuje, struktura je více rozvolněná, nicméně částečně vytváří bloky s poloveřejným vnitroblokem. Prostor mezi stavbami u náplavky je pak veřejný. Celek u Libeňského mostu tvoří soustava bodových domů.

Část území mezi ulicemi Sokolovská a Rohanské nábřeží u sídliště Invalidovna tvoří struktura, která vhodně dotváří klín zapadající do nepravidelné plochy.

V oblasti meandru jsou navrženy dva nové ostrovy. Na rozdíl od platného územního plánu člení návrh ostrovy tak, aby jejich tvary a odstupy byly přírodně bližší a odpovídaly více charakteru pražských ostrovů. Podobně, jako se mění zástavba směrem po proudu řeky, je rozdílné i pojetí obou ostrovů. První je více městský se sportovním využitím a druhý přírodně bližší s terénními modelacemi.

Návrh prověřuje nové možnosti rozvoje řešeného území, které jej lépe zapojí do organismu města a vytvoří nové hodnoty. Je vhodným podkladem pro vypracování změny územního plánu.

PROSTOROVÉ A FUNKČNÍ USPOŘADÁNÍ

Cílem návrhu je vytvořit kompaktní městskou zástavbu s pestrou nabídkou veřejných prostor. Toho návrh dosahuje vhodným promísením a rozmístěním funkcí. Výškové uspořádání odpovídá požadavku na přiblížení města k řece. Hladina zástavby je rovnoměrná. Zástavba v Holešovicích je navržena tak, aby bylo dotvořeno nároží ulic Jateční a Komunardů, a ze západní strany komunikuje s náplavkou.

Celek u Nového Karlína

Celek je tvořen blokovou zástavbou sestávající z jednotlivých domů v obdobných proporcích jako u stávající zástavby. Ze strany od ulice Rohanské nábřeží jsou bloky vysoké pět nadzemních podlaží a jedno ustupující podlaží, blíže k řece je počet podlaží o jedno nižší vlivem zvýšení terénu o tři metry, výšková hladina atik je konstantní. Budova veřejné vybavenosti je vysoká čtyři nadzemní podlaží. Parkování je zajištěno v garážích pod blokem a na terénu. Výškový rozdíl terénu umožňuje přímý vjezd do garáží.

Části bloků jsou navrženy jako čistě obytné, obytné se službami v parteru a smíšené, kde se slučují služby či obchod v parteru, administrativní funkce a bydlení. U smíšené funkce představuje podíl bydlení jednu polovinu podlažních ploch.

Prostranství před budovou veřejné vybavenosti je řešeno kombinací zpevněných a zelených ploch s vodními prvky. Návrh předpokládá možnost pořádání drobných akcí pro veřejnost.

Celek u Invalidovny

V této části jsou umístěny školské budovy vysoké čtyři a tři nadzemní podlaží. Jejich uspořádání respektuje definovanou osu vedenou od barokní stavby. Uzavření souboru ze strany západní a otevření ze strany východní je odpovědí na nedokončenost budovy Invalidovny.

Celek střední - mezi částí u Invalidovny a částí u Libeňského mostu

Celek je složen z jednotlivých domů, ty jsou uspořádány do bloku a blíže k řece jsou řešeny soliterně. V rámci blokově uspořádané zástavby se terén zvyšuje o tři metry. Objekty u ulice Rohanské nábřeží jsou navrženy šestipodlažní s funkcí smíšenou, slučující obchod a služby v parteru, kancelářské plochy v dalších podlažích a bydlení. Další objekty tvořící blok jsou čistě obytné o čtyřech nadzemních podlažích a jednom ustupujícím. Vnitroblok je oddělen od veřejného prostoru výškovým rozdílem či nízkým živým plotem. Stavby blíže k řece jsou čistě obytné či obytné se službami v parteru.

Celek u Libeňského mostu

Zástavba v segmentu u Libeňského mostu je tvořena bodovými domy o výšce pět nadzemních podlaží s jedním ustupujícím podlažím. Jsou uspořádány tak, aby jedna fasáda měla zajištěn přímý výhled k řece. Jedná se o objekty čistě obytné s výjimkou jedné budovy se službami v parteru. Výška terénu v této oblasti je jednotná a výškový rozdíl třech metrů oproti třídě Rohanské nábřeží je překonán na hraně oblasti opěrnou zdí a od ulice Rohanské nábřeží skrytými garážemi.

Celek mezi ulicemi Rohanské nábřeží a Sokolovská

V této části jsou navrženy sportovní stavby vysoké tři nadzemní podlaží či jedno nadzemní podlaží s jedním halovým. Tyto objekty jsou umístěny u stanice metra Invalidovna. Převážná část parteru sportovních objektů se uvažuje pro obchod a služby. Kulturní dům situovaný vedle sportovních staveb má stejnou výškovou hladinu.

Objekt administrativní budovy a obchodního domu má čtyři nadzemní podlaží. Hotel a obytná budova se službami v parteru mají pět nadzemních podlaží, celková výšková úroveň těchto staveb je shodná. V této části se rovněž nachází bývalá budova kotelny průmyslového závodu Rustonka, která je určena ke konverzi na galerii.

Uspořádání objektů v tomto celku vytváří intenzivní veřejná prostranství u konvertované budovy průmyslového závodu a u stanice metra Invalidovna, kde je navíc vyloučena automobilová doprava v ulici Sokolovská.

Celek v Holešovicích

Zástavba na břehu Holešovickém sestává ze dvou staveb. První objekt uzavírající nároží u Pražské tržnice má výšku pět nadzemních podlaží a druhým objektem je jednopodlažní budova bazénu. Veřejné prostranství mezi těmito objekty přímo navazuje na parkově upravenou plochu svažující se k náplavce.

DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

Ulice se na karlínské straně napojují na komunikaci skupiny B Rohanské nábřeží. Systém ulic navazuje v oblasti Nového Karlína na stávající komunikační síť prodloužením jejích os k řece. Ulice u dalších celků vyúsťují k třídě Rohanské nábřeží radiálně s prostřídáním jednosměrných a obousměrných ulic. Souběžně s třídou Rohanské nábřeží je vedena ještě v rámci zástavby jedna obousměrná ulice obsluhující solitéry u řeky a druhé strany bloků.

Nově navrhované dopravní komunikace jsou skupiny C a v oblasti u Libeňského mostu skupiny D jako obytné ulice. Uliční profily v části u Nového Karlína odpovídají svou skladbou stávajícím profilům ulic, které prodlužují. Parkování je zajištěno podélně po stranách mezi stromy ve stromořadích. Obdobná skladba je i u ostatních navrhovaných ulic, stromořadí jsou však po stranách podélných parkovacích pásů. Ulice v celku u Libeňského mostu jsou navrženy jako obytné s kolmým parkováním v částech úseků jednotlivých větví. Napojení této části na vnější dopravní systém je v ulici Štorchova u Libeňského mostu.

Profil třídy Rohanské nábřeží je zúžen o cyklostezky vedené v hlavním komunikačním prostoru této frekventované ulice, zkracuje se tak i vzdálenost překonávaná chodci a ušetřený prostor je věnován na stranu zeleně, kde je v pásích po stranách navrženo stromořadí. Na ulici Sokolovské je v úseku u stanice metra Invalidovna, kde je v současné době rovněž zamezen průjezd, vyloučena automobilová doprav. O uliční profil se zde dělí pouze pěší a tramvajová doprava.

Cyklistická doprava je mimo dopravní komunikace vedena po cyklistických stezkách, které procházejí parky a ostrovy. Cyklostezka navržená na náplavce se napojuje na západním konci na stávající cyklistickou stezku vedenou podél řeky a na východní straně na stezku za Libeňským mostem.

Zástavba v Holešovicích je přímo napojena na stávající uliční síť, pouze ulice Jateční je v úseku nově navrhovaných staveb upravena, je odstraněn široký dělicí pás a ušetřený prostor rozdělen mezi obě strany ulice.

Doprava v klidu je řešena v podzemních garážích v rámci bloků a domů a částečně na terénu. Soliterní objekty podél řeky ve střední části mají parkování společné s přilehlými bloky. Zástavba u Libeňského mostu má parkování zajištěno ve společných garážích s přístupem z ulice Voctářovy. Výpočet parkovacích míst byl proveden dle metodiky uvedené ve vyhlášce o obecných technických požadavcích na výstavbu v Praze. Při výpočtu bylo využito redukčních součinitelů pro jednotlivé zóny města a spádová území metra.

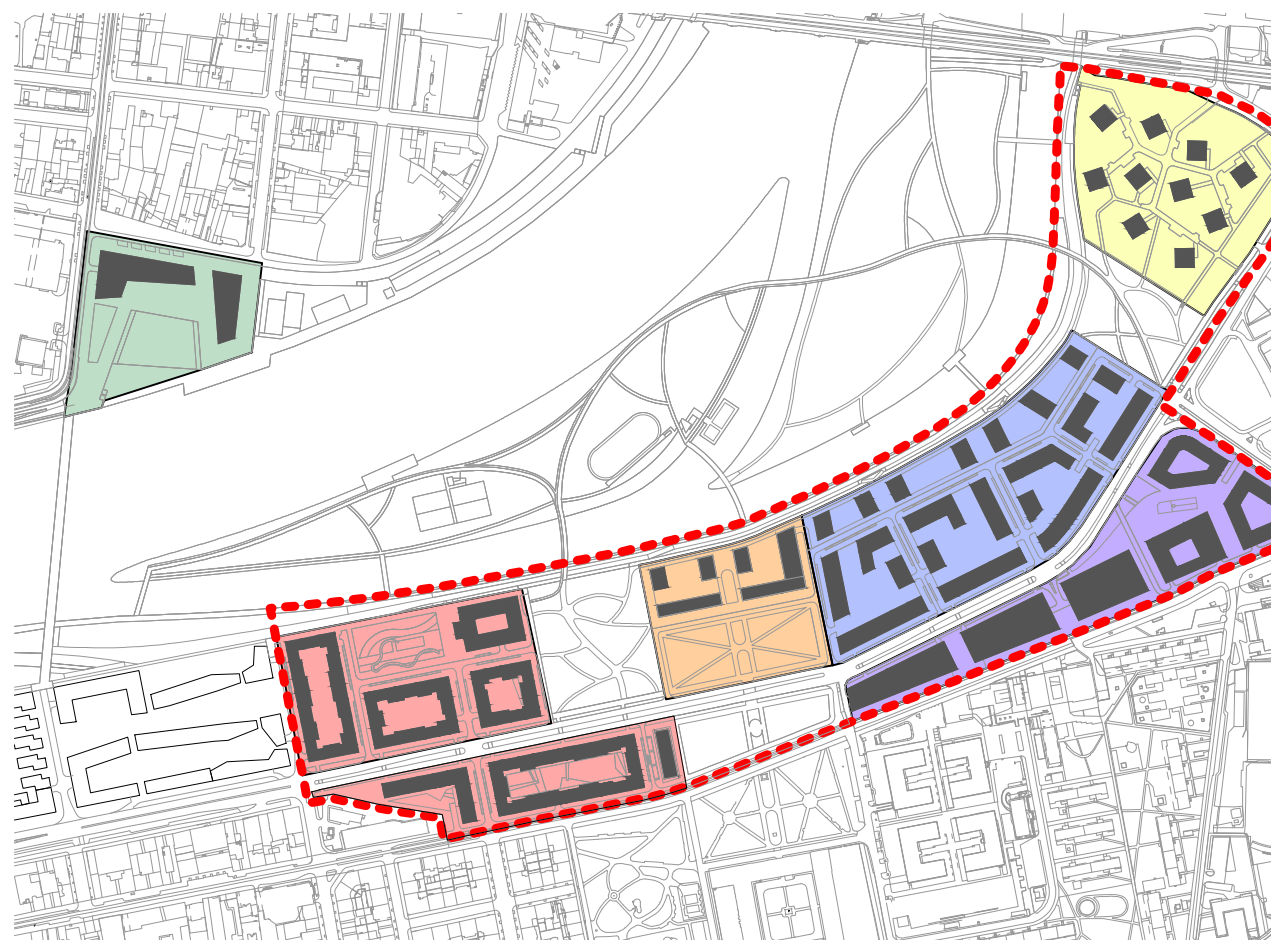
DIPLOMOVÁ PRÁCE_FA ČVUT V PRAZE_LS 2012

PRAHA - VÝCHODNÍ MEANDR

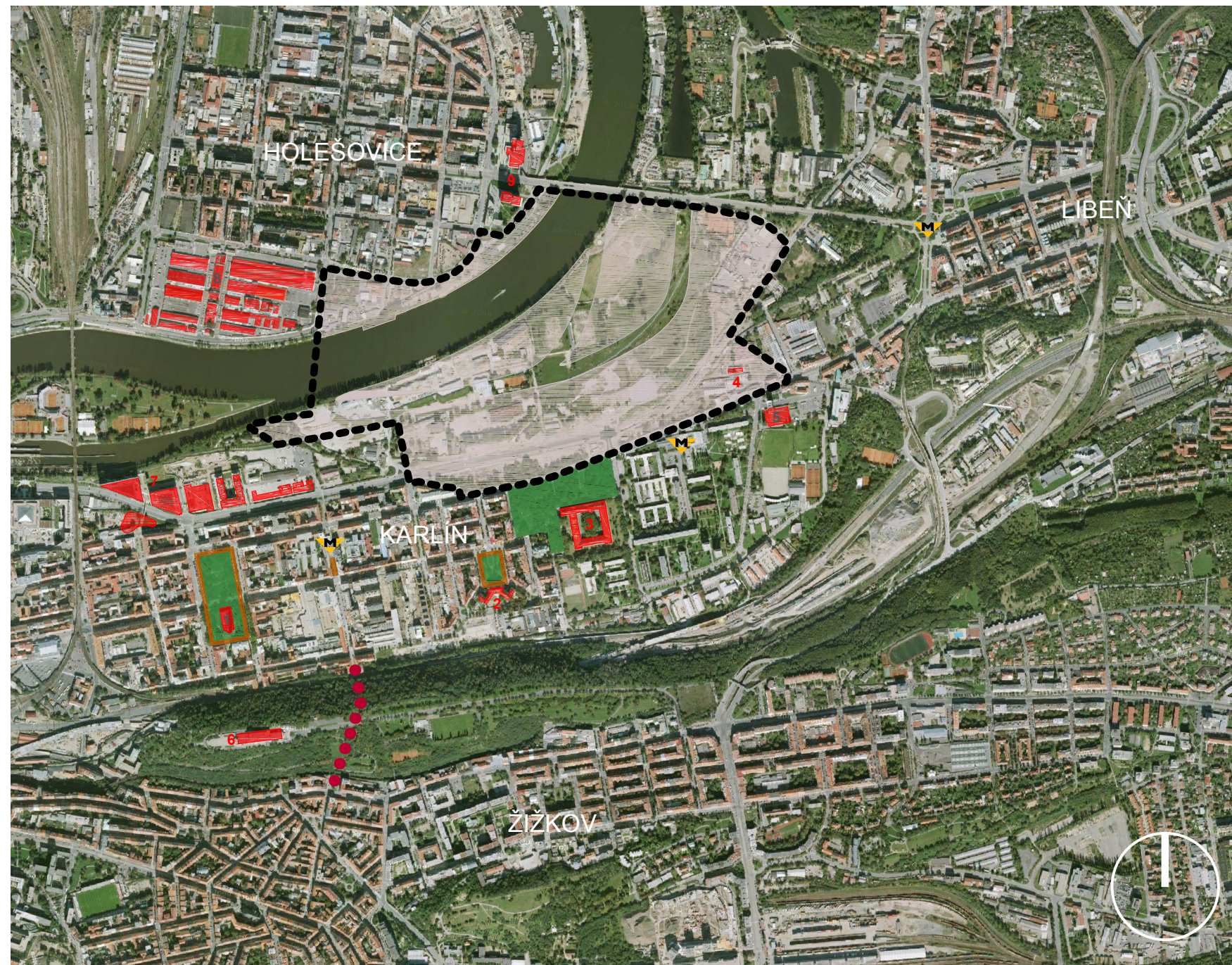
AUTOR_Bc. PETR LUKAŠTÍK

VEDOUCÍ PRÁCE_Ing. arch. JAN SEDLÁK

PRŮVODNÍ ZPRÁVA



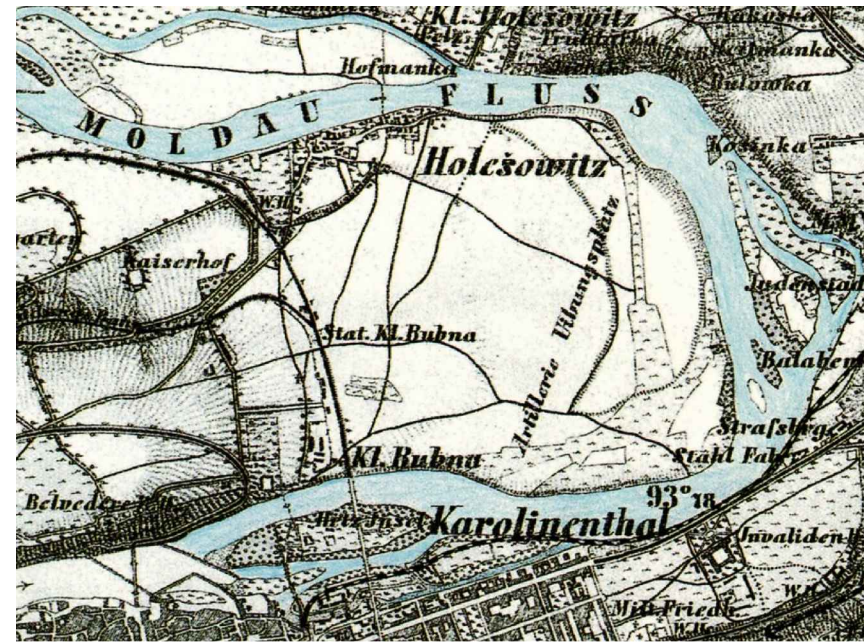
	Celková plocha [m ²]	Plocha zeleně m ² [m ²]	Funkce	Σ HPP m ² [m ²]	Parkovací stání	Počet obyvatel	Hustota [ob./ha]	KPP	KZP	KZ	
A	63048	11970	bydlení	63951	garážová stání	859	1343	213,01	1,62	0,31	0,19
			obchod/služby	10350	na terénu	83					
			administrativa	27944	celkem	942					
			celkem	102245							
B	61189	15061	bydlení	71169	garážová stání	988	1495	244,32	1,50	0,30	0,25
			obchod/služby	7558	na terénu	101					
			administrativa	13124	celkem	1089					
			celkem	91851							
C	40585	30025	bydlení	22360	garážová stání	214	470	115,81	0,56	0,10	0,74
			obchod/služby	200	na terénu	29					
			celkem	22560	celkem	243					
D	44098	5376	bydlení	11184	garážová stání	534	235	53,29	1,37	0,43	0,12
			obchod/služby	11803	na terénu	15					
			administrativa	9268	celkem	549					
			kultura	6710							
			sport	13109							
			ubytování	8420							
celkem	60494										
E	26773	10391	výchova a vzdělávání	13725	garážová stání	16	-	-	0,51	0,15	0,39
			celkem	13725	celkem	16					
Část Karlín	302727	116496	bydlení	168664	garážová stání	2611	3543	117,04	0,96	0,21	0,38
			obchod/služby	29911	na terénu	228					
			administrativa	50336	celkem	2839					
			kultura	6710							
			výchova a vzdělávání	13725							
			sport	13109							
			ubytování	8420							
celkem	290875										
F	27408	5097	bydlení	7257	garážová stání	136	152	55,46	0,57	0,17	0,19
			obchod/služby	6538	na terénu	20					
			sport	1704	celkem	156					
			celkem	15499							



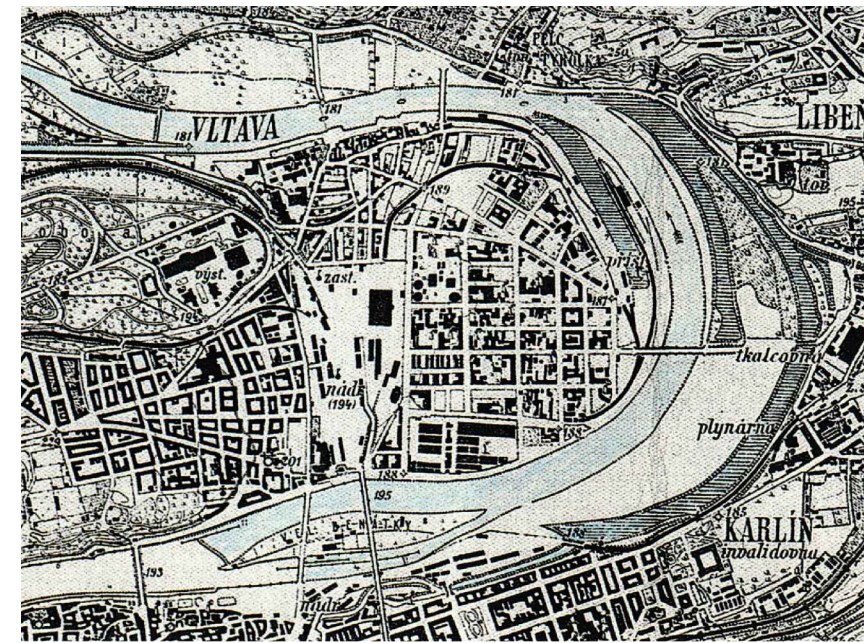
LEGENDA

- HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ
 - VÝZNAMNÉ PARKY
 - VÝZNAMNÁ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ
 - TUNEL PRO PĚŠÍ POD VRCHEM VÍTKOVEM
 - STAVBY SE VZTAHEM K ŘEŠENÉMU ÚZEMÍ
- 1 KOSTEL SV. CYRILA A METODĚJE V KARLÍNĚ
 - 2 ZÁKLADNÍ A MATEŘSKÁ ŠKOLA NA LYČKOVĚ NÁMĚSTÍ V KARLÍNĚ
 - 3 INVALIDOVNA
 - 4 OBJEKT BÝVALÉHO PRŮMYSLOVÉHO ZÁVODU RUSTONKA
 - 5 HOTEL OLYMPIK
 - 6 NÁRODNÍ PAMÁTNÍK NA VÍTKOVĚ
 - 7 SOUČASNÉ KOMERČNÍ A REZIDENČNÍ SOUBORY RIVER CITY A RIVER GARDENS
 - 8 PRAŽSKÁ TRŽNICE V HOLEŠOVICÍCH
 - 9 VÝŠKOVÉ STAVBY V HOLEŠOVICÍCH U LIBEŇSKÉHO MOSTU
- STANICE METRA

1868



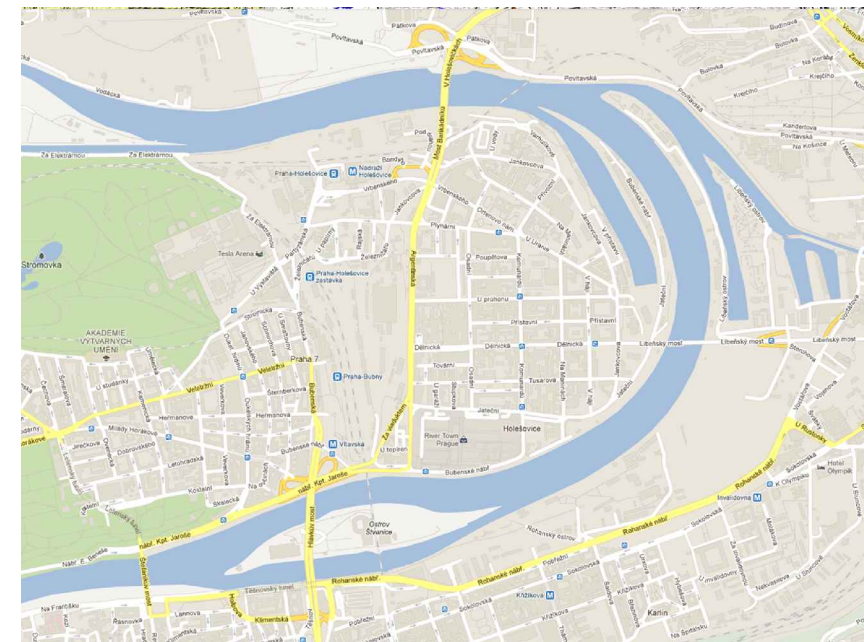
1929



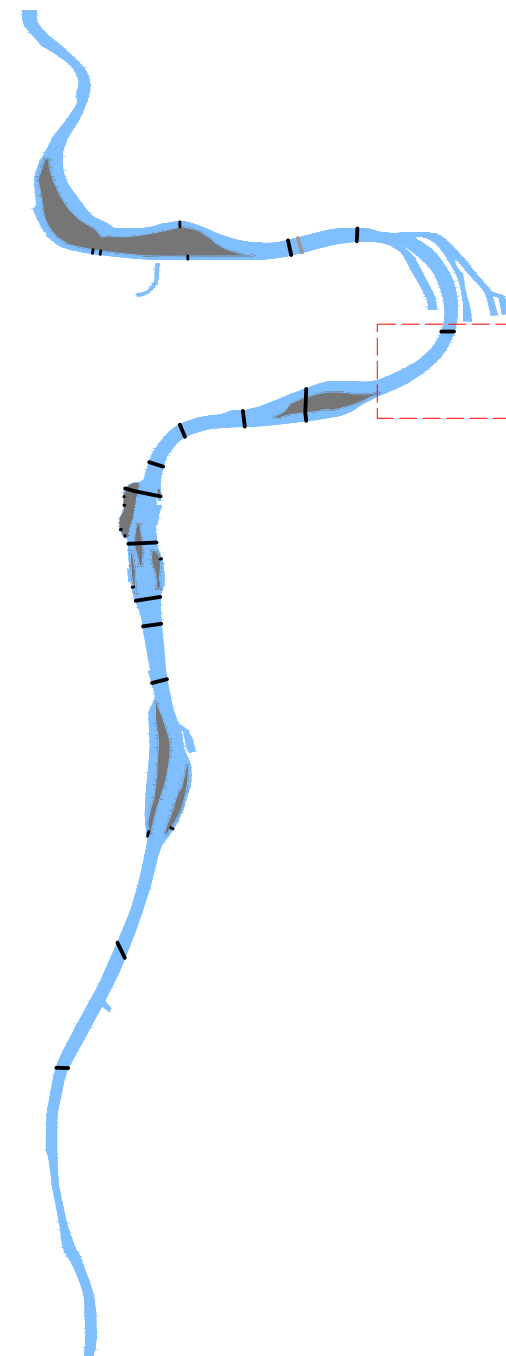
1940



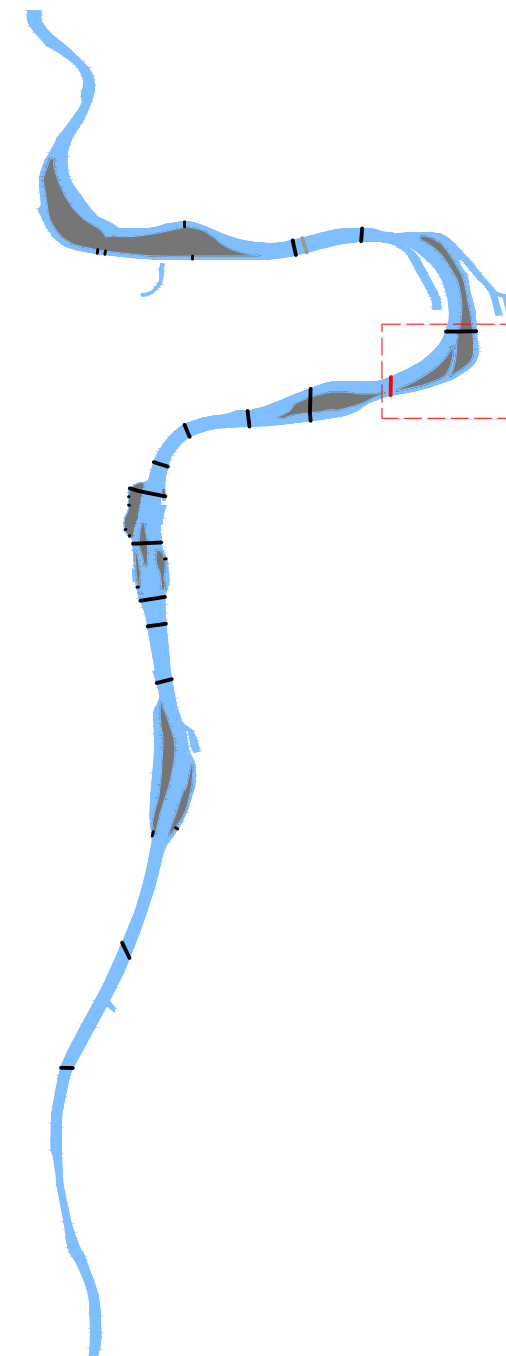
2012



STÁVAJÍCÍ STAV

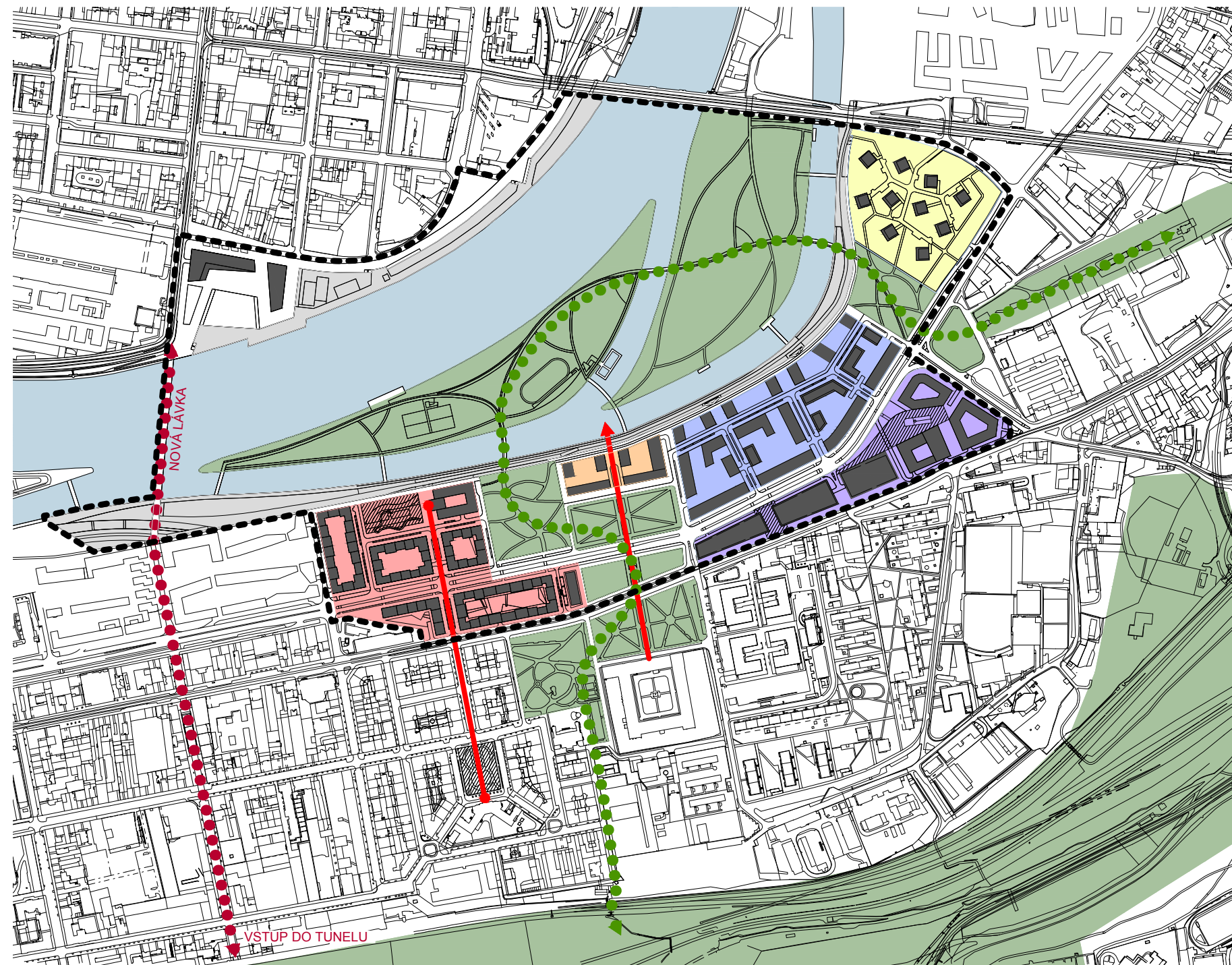


NÁVRH



LEGENDA

- OSTROVY
- LÁVKY A MOSTY S PĚŠÍM PROVOZEM
- NAVRHOVANÁ LÁVKA
- ŘEŠENÉ ÚZEMÍ



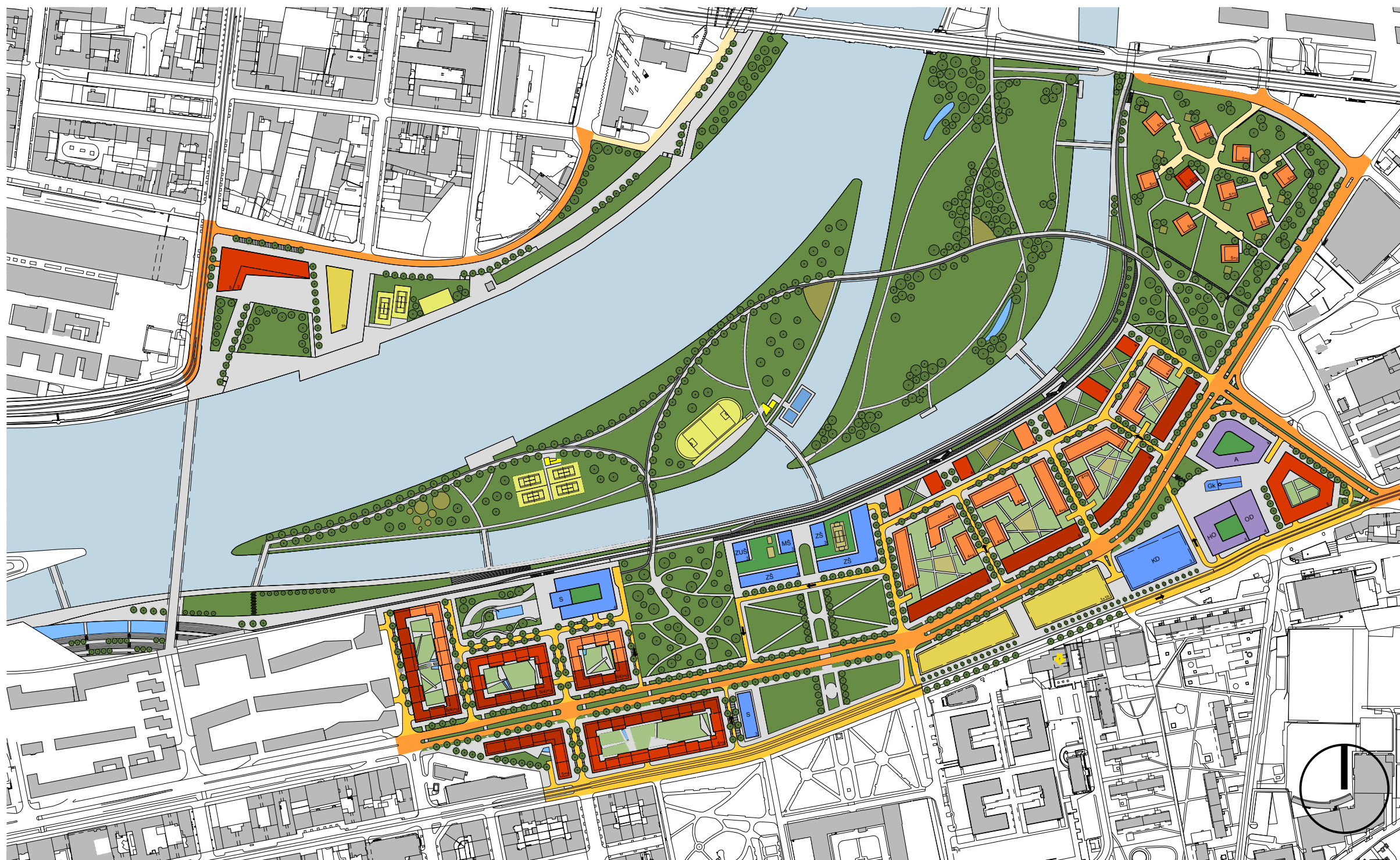
LEGENDA

- HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ
- NAVRHOVANÁ ZÁSTAVBA
- SYSTÉM ZELENĚ
- ▨ VÝZNAMNÁ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ
- NAVRHOVANÉ SOURODÉ CELKY NA ÚZEMÍ KARLÍNA
- ŘEŠENÍ BŘEHU NÁPLAVKAMI
- VÝZNAMNÉ OSY
- ZELENÁ PROPOJENÍ
- PROPOJENÍ ŽIŽKOV - HOLEŠOVICE STÁVAJÍCÍM TUNELEM POD VÍTKOVEM A NAVRHOVANOU LÁVKOU



LEGENDA

- NAVRHOVANÁ ZÁSTAVBA
- STÁVAJÍCÍ ZÁSTAVBA



LEGENDA

FUNKCE BUDOV

- ČISTĚ OBYTNÁ
- OBYTNÁ SE SLUŽBAMI V PARTERU
- SMÍŠENÁ - OBYTNÁ A ADMINISTRATIVNÍ SE SLUŽBAMI V PARTERU
- VEŘEJNÁ VYBAVENOST
- KOMERČNÍ
- SPORTOVNÍ
- SPORTOVNÍ SE SLUŽBAMI

- S SPRÁVA A SLUŽBY VEŘEJNOSTI
- KD KULTURNÍ DŮM
- MŠ MATEŘSKÁ ŠKOLA
- ZŠ ZÁKLADNÍ ŠKOLA
- ZUŠ ZÁKLADNÍ UMĚLECKÁ ŠKOLA
- GK GALERIE - KONVERZE STÁVAJÍCÍHO OBJEKTU
- HO HOTEL
- OD OBCHODNÍ DŮM
- A ADMINISTRATIVNÍ BUDOVA

PLOCHY

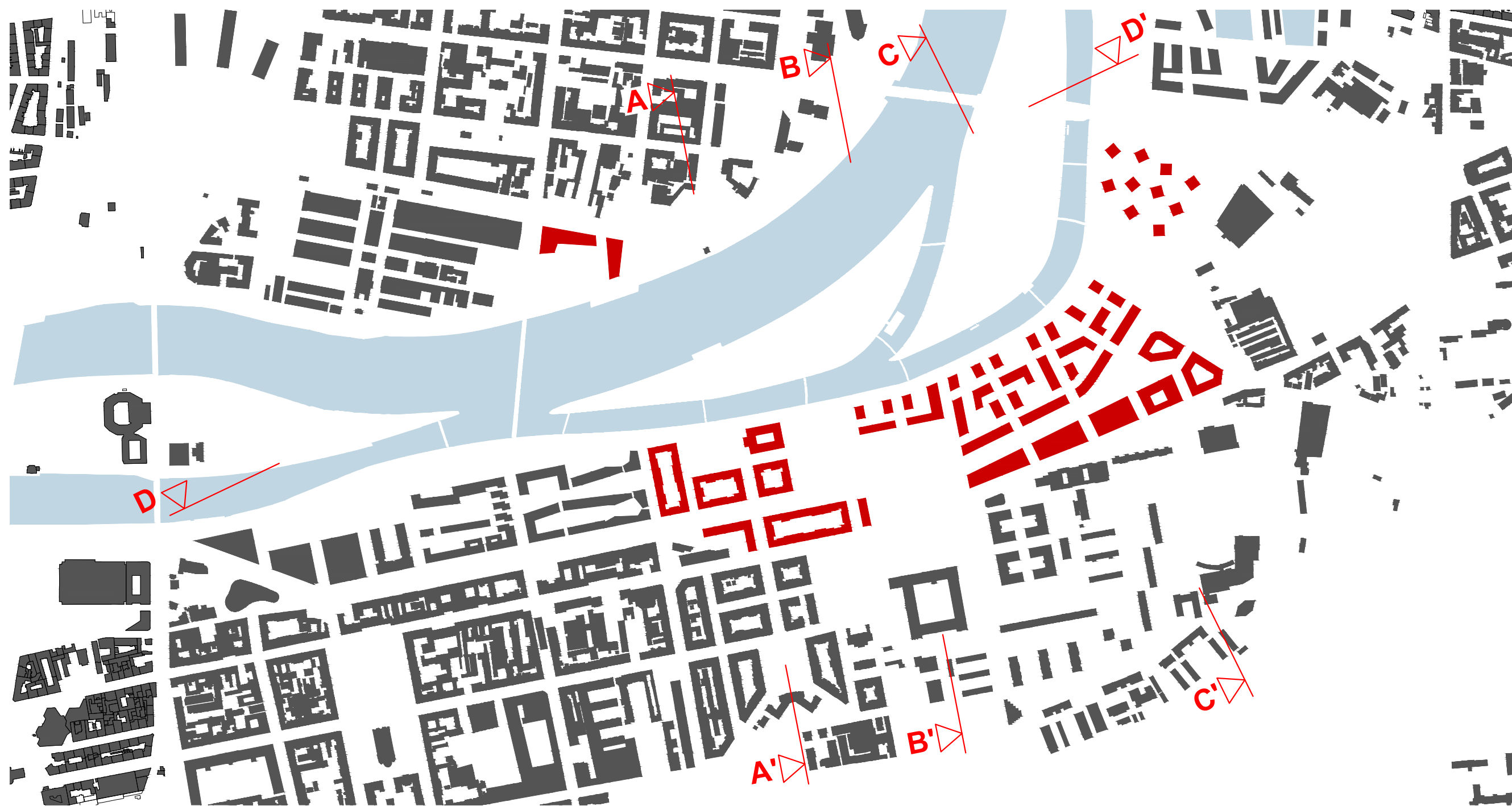
- VEŘEJNÁ ZELEŇ
- POLOVEŘEJNÁ ZELEŇ
- VYHRAZENÁ ZELEŇ
- VODNÍ PRVKY
- PŘÍRODNÍ KOUPALIŠTĚ
- ŘEKA
- SPORTOVIŠTĚ
- VEŘEJNÁ HRŠTIŠTĚ A ODPOČÍNKOVÉ PLOCHY
- HRŠTIŠTĚ POLOVEŘEJNÁ A VYHRAZENÁ

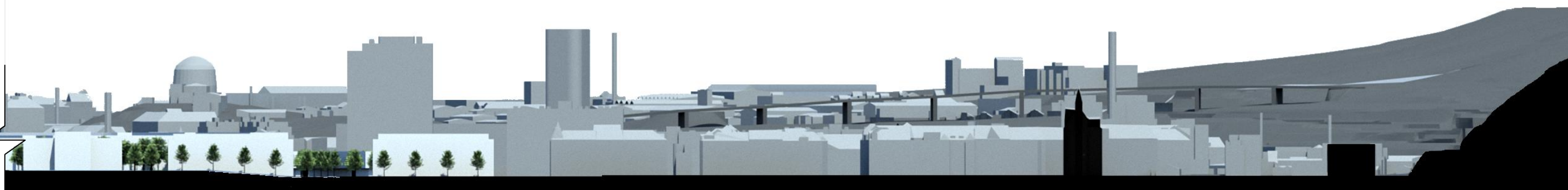
KOMUNIKACE

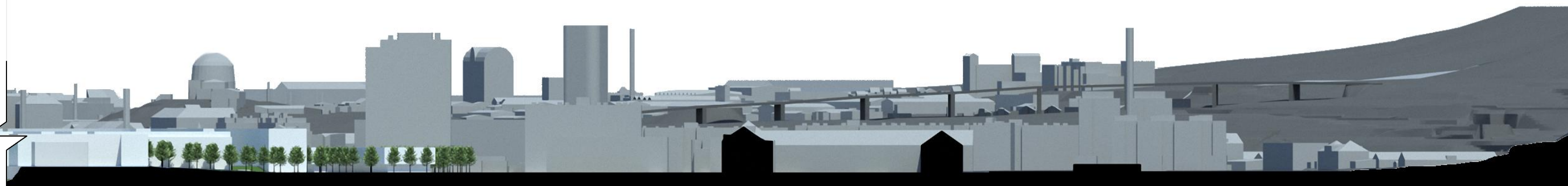
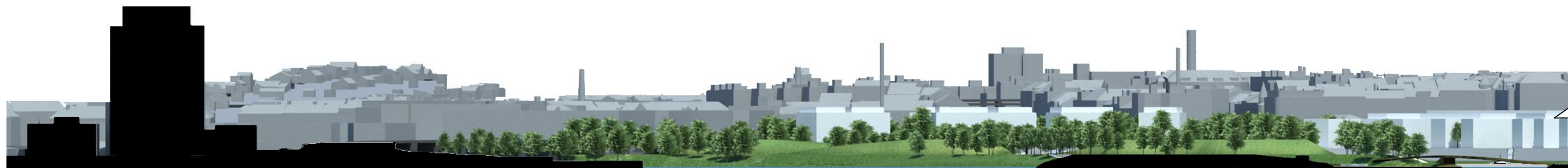
- MÍSTNÍ KOMUNIKACE SKUPINY B
- MÍSTNÍ KOMUNIKACE SKUPINY C
- MÍSTNÍ KOMUNIKACE SKUPINY D
- CHODNÍKY A POCHOZÍ PLOCHY
- CYKLOSTEZKA
- JEDNOSMĚRNÝ PROVOZ
- PARKOVACÍ PLOCHY

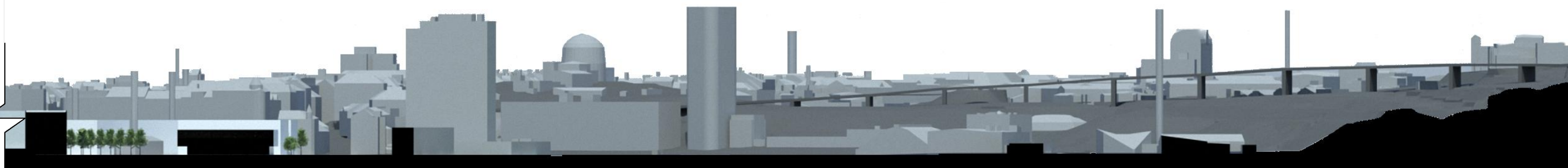
OSTATNÍ

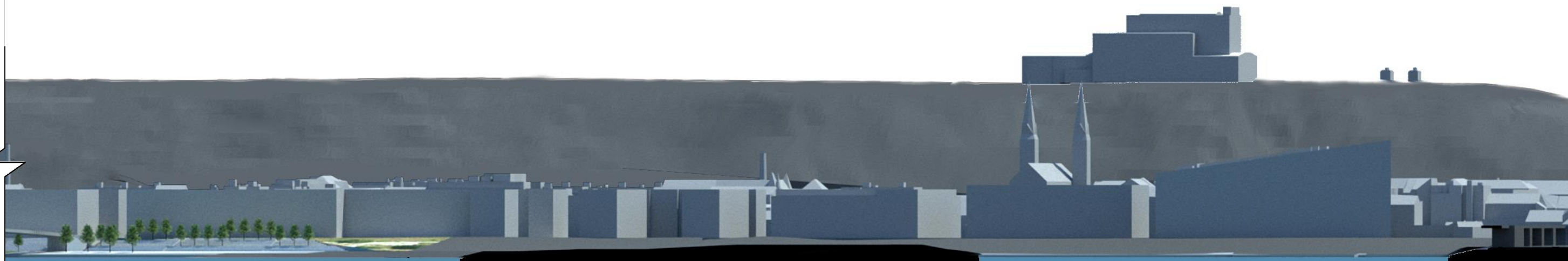
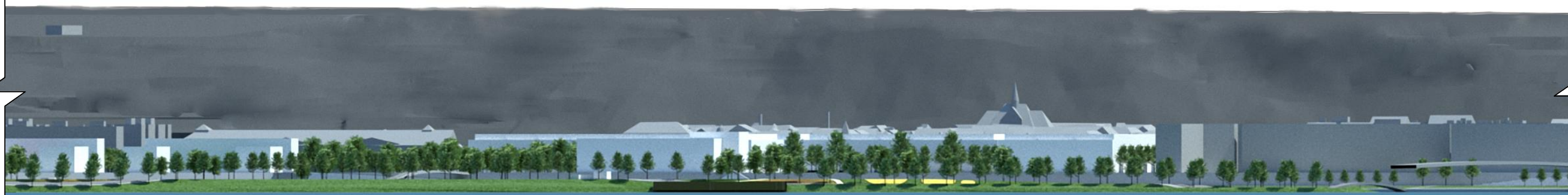
- STÁVAJÍCÍ OBJEKTY
- STROMY
- OPĚRNÁ ZEĚ/ZÍDKA
- PRŮCHOD BLOKEM
- LÁVKY
- VESTIBUL METRA
- 4 PODLAŽNOST
- 4+U USTUPUJÍCÍ PODLAŽÍ
- 5(4)+U POČET PODLAŽÍ V ČÁSTI BLOKU NA ZVÝŠENÉM TERÉNU
- 1+1h POČET PODLAŽÍ SPORTOVNÍ HALY

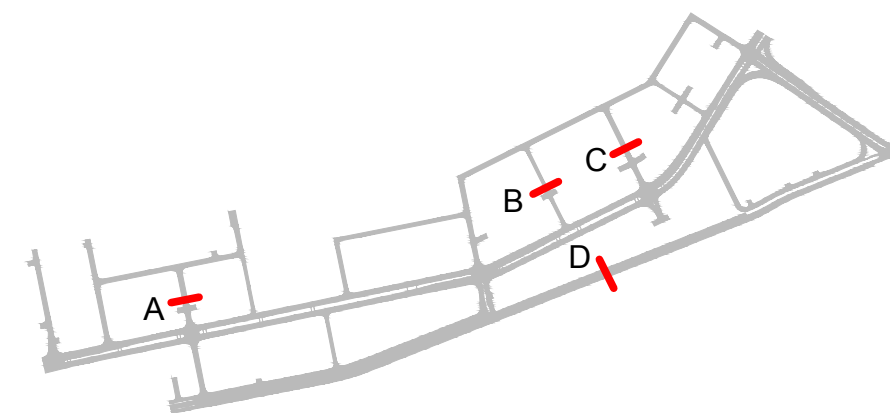
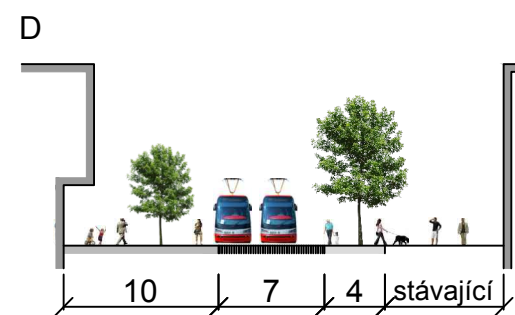
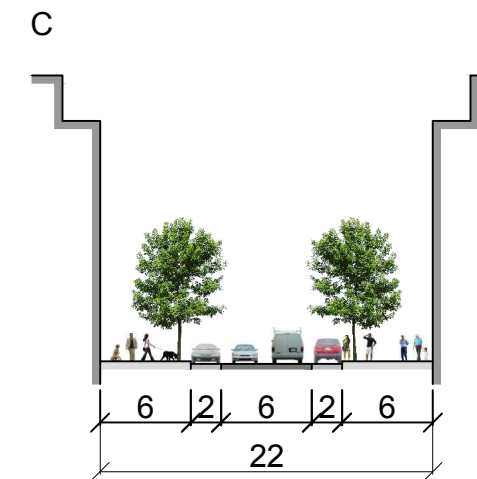
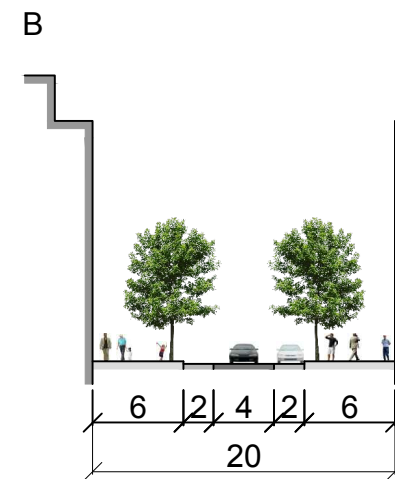
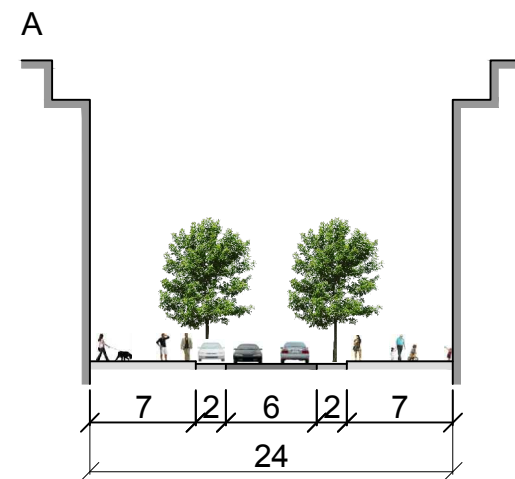


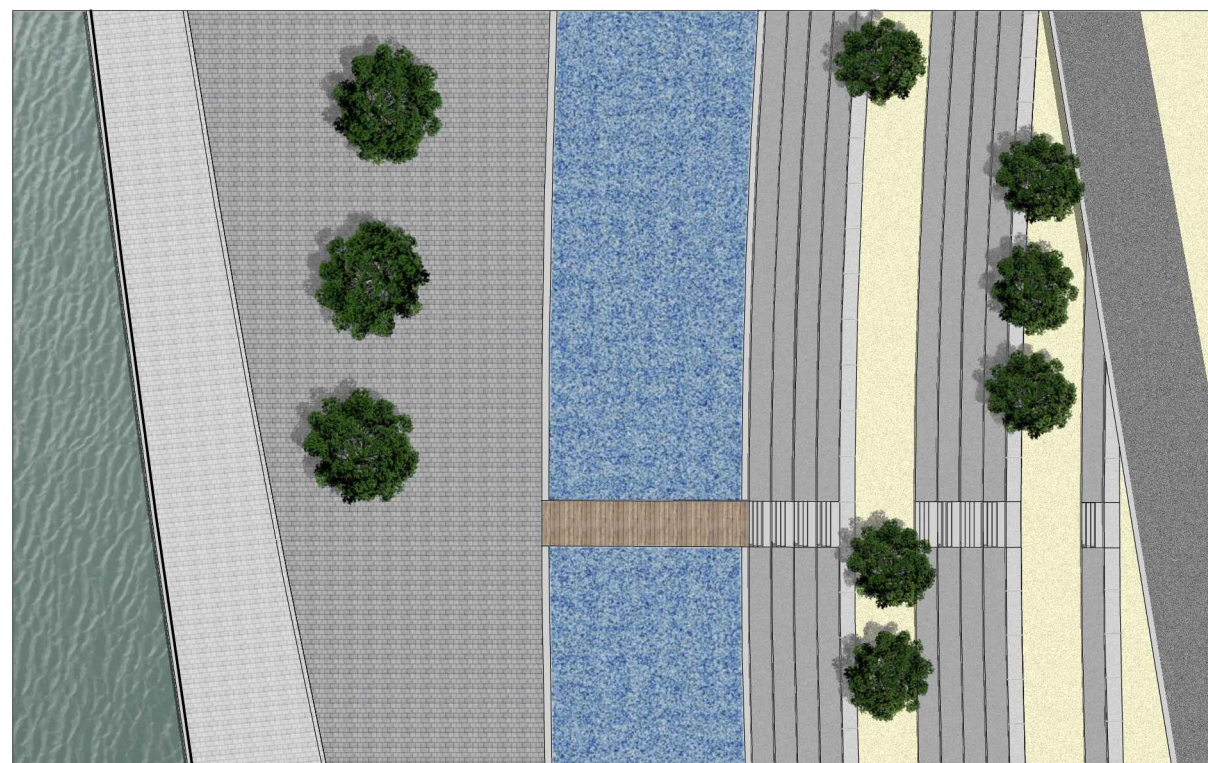






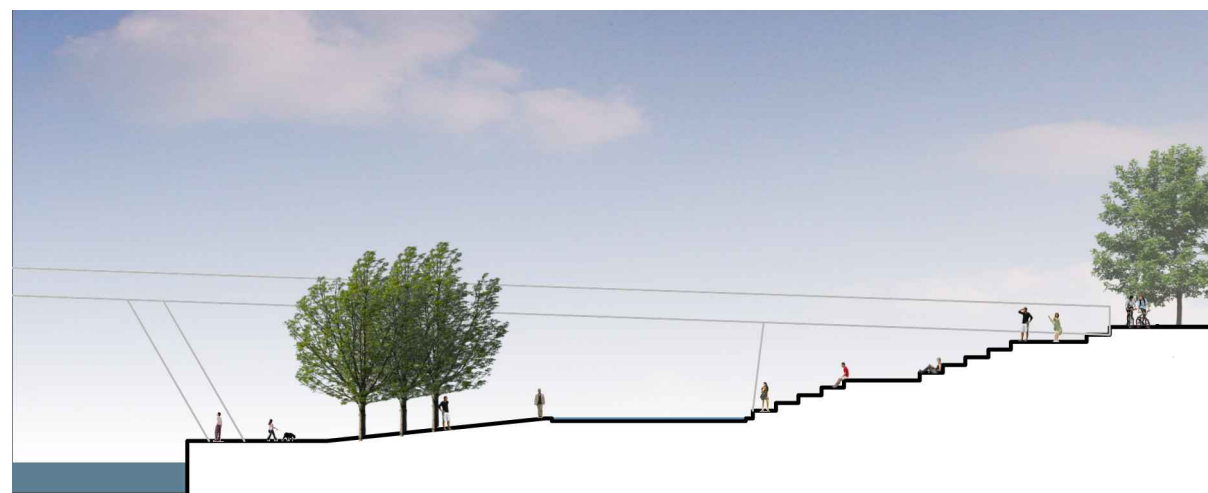






LEGENDA

-  DLAŽBA SVĚTLÁ
-  DLAŽBA TMAVÁ
-  BETONOVÉ STUPNĚ
-  MLAT
-  ASFALTOVÁ CYKLOSTEZKA
-  DŘEVO
-  VODNÍ PLOCHA
-  ŘEKA









Mapové podklady a dokumenty územního plánování:

1/ *Územní plán hl. m. Prahy - Útvar rozvoje hl. m. Prahy* [online]. 2010 [2012-04-20]. Dostupné z: <http://www.urm.cz>

2/ *Územně analytické podklady hl. m. Prahy - Útvar rozvoje hl. m. Prahy* [online]. 2010 [2012-04-20]. Dostupné z: <http://www.urm.cz>

3/ *Digitální mapové podklady - Útvar rozvoje hl. m. Prahy*, Praha, 2012

4/ *Google Maps* [online]. 2010 [2012-05-10].

Dostupné z: <http://maps.google.com>

Historické mapy:

5/ *ZA STAROU PRAHU: VĚSTNÍK KLUBU ZA STAROU PRAHU*. 15. 12. 2010, XI.(č. 3). ISSN 1213-4228.

6/ *Plán velké Prahy: podle nejnovějších pramenů zpracoval a sestavil Václav Grgurič*. 1:19000. Praha: Storch, 1940.

7/ *Orientační plán hlavního města Prahy*. 1:15000. Praha: Ústřední správa geodesie a kartografie, 1958.

Normy a legislativa:

8/ ČSN 73 6110. *Projektování místních komunikací*.

Praha: Český normalizační institut, 2006.

9/ ČSN 73 6056. *Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel*.

Praha: Český úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2011.

10/ vyhláška hl. m. Prahy č. 26/1999 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze

Ostatní zdroje:

11/ JEHLÍK, Jan, Jan SEDLÁK, Václav MALINA a Petr HRDLIČKA.

URBANISMUS - TECHNIKA STAVBY MĚSTA : U1 - přednášky. ČVUT v Praze, 2008.

12/ NEUFERT, Ernst. *Navrhování staveb*. 2. české vyd.

Praha: Consultinvest, 2000, 618 s. ISBN 80-901-4866-2.

13/ *ERA 21: kontrola veřejného prostoru*. Brno: ERA, 2009, roč. 9(č. 2). ISSN 1801-089x.