



DIPLOMOVÁ PRÁCE

ANALYTICKÁ ČÁST

Bc. TEREZA TREJTNAROVÁ

ATELIÉR ŠINDLEROVÁ | LS 2022/23 | FA ČVUT

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT:
AR 2022/2023, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:
(ČJ) MLADOBOLSLAVSKÉ PODHRADÍ: VYUŽITÍ POTENCIÁLU VNITŘNÍ PERIFERIE MĚSTA
(AJ) MLADOBOLSLAVSKÉ PODHRADÍ: USING THE POTENTIAL OF THE CITY'S INNER PERIPHERY


JAZYK PRÁCE: ČESKÝ JAZYK

Vedoucí práce:	Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D.	Ústav: Ústav prostorového plánování
Oponent práce:	Ing. arch. Jiří Zavadil	
Klíčová slova (česká):	<i>Urbanismus, revitalizace, vnitřní periferie, soutok řek, podhradí</i>	
Anotace (česká):	<p>Město Mladá Boleslav leží na soutoku řeky Jizery a říčky Klenice, nad nímž se, na skalním ostrohu, rozkládá jeho historické jádro a na jižním okraji ostrohu pak Mladoboleslavský hrad. Zástavba na soutoku obou vodních toků, pod historickým jádrem, plnila během dlouhé historie města roli zázemí pro jeho centrum. S rozvojem průmyslu ve městě se definitivně změnila i tvář území okolo soutoku obou řek, z něhož se stala čtvrť se špatnou pověstí zatížená různými průmyslovými provozy. Dnes, když je prakticky veškerý průmysl postupně odsunutý na okraj města či za město, je Mladoboleslavské podhradí místem s velkým potenciálem, který ale zůstává zatím nevyužitý.</p> <p>Cílem diplomové práce je na základě vyhodnocení geneze Mladoboleslavského podhradí a analýzy současného neutěšeného stavu navrhnout urbanistické řešení zlepšující stav tohoto území a využívající potenciál historických a přírodních hodnot a bezprostřední vazby na plně vybavené centrum města.</p>	
Anotace (anglická):	<p>The city of Mladá Boleslav is located at the confluence of the Jizera and Klenice rivers, above which, on a rock, lies its historical core, and on the southern edge of the rock Mladá Boleslav's castle. During the long history of the city, the development at the confluence of the two waterways, under the historical core, played the role of background for its center. With the development of industry in the city, the face of the area around the confluence of the two rivers changed. It became a district with a bad reputation burdened by various industrial operations. Today, when practically all industry is gradually relegated to the edge of the city or beyond it, the area under Mladá Boleslav's castle is a place with great potential, which currently remains untapped.</p> <p>The aim of the diploma thesis is to propose an urban solution that improves the state of this area and uses the potential of historical and natural values and direct links to the fully equipped city center based on the evaluation of the genesis of the area and the analysis of its current unutilized state.</p>	

Prohlášení autora

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

V Praze dne 26.5.2023

podpis autora-diplomanta 

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Bc. Tereza Trejtnarová
datum narození: 25. 4. 1998
akademický rok / semestr: LS 2022/2023
obor: Architektura a urbanismus
ústav: 15121 – Ústav prostorového plánování
vedoucí diplomové práce: Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D.
téma diplomové práce: **MLADOBOLSLAVSKÉ PODHRADÍ: Využití potenciálu vnitřní periferie města**

Zadání diplomové práce:

1/ Popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Město Mladá Boleslav leží na soutoku řeky Jizery a říčky Klenice, nad níž se, na skalním ostrohu, rozkládá jeho historické jádro a na jižním okraji ostrohu pak Mladoboleslavský hrad. Zástavba na soutoku obou vodních toků, pod historickým jádrem, plnila během dlouhé historie města roli zázemí pro jeho centrum. S rozvojem průmyslu ve městě se definitivně změnila i tvář území okolo soutoku obou řek, z něhož se stala čtvrť se špatnou pověstí zatížená různými průmyslovými provozy. Dnes, když je prakticky veškerý průmysl postupně odsunutý na okraj města či za město, je Mladoboleslavské podhradí místem s velkým potenciálem, který ale zůstává zatím nevyužitý.

Cílem diplomové práce je na základě vyhodnocení geneze Mladoboleslavského podhradí a analýzy současného neutěšeného stavu navrhnout urbanistické řešení zlepšující stav tohoto území a využívající potenciál historických a přírodních hodnot a bezprostřední vazby na plně vybavené centrum města.

2/ Stavební program

Vzhledem k urbanistickému charakteru tématu diplomové práce není stavební program součástí zadání.

3/ Popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítko zpracování

a) Analytická část (text, výkresy, schémata, diagramy)

- Historický kontext a vývoj Mladoboleslavského podhradí
Teoretická rešerše tématu vnitřních periferií měst
Teoretická rešerše tématu soutoku řek ve městě a jejich využití
Rešerše konkrétních příkladů a případových studií zabývajících se řešením vnitřních periferií a využití vodních toků ve městě
Rešerše současného stavu řešeného území zaměřená zejména na:
- širší kontext řešeného území
 - veřejná prostranství
 - využití území
 - prostorovou strukturu zástavby v území
 - krajinu a modrozelenou infrastrukturu
 - dopravní infrastrukturu
 - občanské vybavení
- Analýza současného stavu:
- pozitiva a negativa, SWOT analýza
 - klíčová témata k řešení

b) Návrhová část (text, výkresy, schémata, diagramy, vizualizace)

Vize a cíle pro Mladoboleslavské podhradí
Celková koncepce urbanistického řešení proměny území Mladoboleslavského podhradí
Urbanistická situace (cca M 1: 5 000)
Vybraný urbanistický detail (cca M 1: 2 000 / 1: 1 000)
Doprovodné výkresy či vysvětlující schémata navrženého řešení systému veřejných prostranství, modrozelené infrastruktury, dopravní obslužnosti, využití atp.
Řezy vybranými veřejnými prostory (M 1: 500 / 1: 1 000)
Náhledové perspektivy celkového návrhu řešení
Perspektivy vybraných veřejných prostorů z horizontu chodce

4/ Seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Fyzický model vybraného území
Portfolio A4 – analýzy + návrh (dle vzoru FA ČVUT)
Poster 4x A1/2x A0 (dle vzoru FA ČVUT)

Datum a podpis studenta

27. 2. 2023 Trejtnarová

Datum a podpis vedoucího DP

27. 2. 2023

Datum a podpis děkana FA ČVUT

Šindlerová

registrováno studijním oddělením dne

1. 3. 2023

W

OBSAH

ÚVOD

TEORIE TÉMATU VNITŘNÍCH PERIFERIÍ MĚST

TEORIE TÉMATU SOUTOKU ŘEK VE MĚSTĚ

HISTORICKÝ KONTEXT A VÝVOJ MLADOBOLESLAVSKÉHO POHRADÍ

PŘÍPADOVÉ STUDIE ŘEŠENÍ VNITŘNÍCH PERIFERIÍ A VODNÍCH TOKŮ VE MĚSTĚ

ŠIRŠÍ VZTAHY ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

VÝKRES VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

VÝKRES FUNKČNÍHO VYUŽITÍ ÚZEMÍ

VÝKRES PROSTORVÉ STRUKTURY ZÁSTAVBY

VÝKRES KRAJINY

VÝKRES DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

VÝKRES OBČANSKÉ VYBAVENOSTI

PROBLÉMOVÁ MAPA

SWOT ANALÝZA

KLÍČOVÁ TÉMATA K ŘEŠENÍ

ZÁVĚR



ÚVOD

Město Mladá Boleslav leží na soutoku řeky Jizery a říčky Klenice. Jeho historické jádro se nachází na skalním ostrohu nad soutokem těchto řek. Zástavba mezi historickým jádrem a řekami byla během dlouhé historie města zázemím pro samotné centrum. Z širšího zázemí centra se s příchodem průmyslu do města stala čtvrť se špatnou pověstí, kvůli zatížení různými průmyslovými provozy. Dnes je Mladoboleslavské podhradí místem s velkým potenciálem, který ale zůstává nevyužitý.

“Periferie není jen zplodinou centra, jak by si centrum rádo myslelo, ale tím, co drží centrum na nohou.”

Cílem analytické části diplomové práce je nejprve získat informace o vzniku a řešení problematiky vnitřních periferií ve městech. Zjistit, jak se současná urbanistická praxe staví k využívání soutoků řek ve městech pro obohacení života v nich a pomocí příkladů ukázat možnosti řešení vhodné pro Mladoboleslavské podhradí.

V další části analýz popsat postupný vývoj Mladoboleslavského podhradí a jeho dospění do stavu vnitřní periferie města. Analyzovat současný stav řešeného území a stanovit, jaké má hodnoty, limity, potenciály a hrozby.

TEORIE



PERIFERIE MĚSTA OBEČNĚ

Přiblížení městské periferie citáty z knih:

“Centrem (jádrem) může být místo (bod), cesta (linie) i oblast (plocha). Směrem do centra se energie zvětšuje či zhušťuje. Určení hlavního a dílčích center je podstatné pro lokalizaci veřejné vybavenosti a strukturování veřejných prostranství. Vždy lze rozlišit jádro (koncentraci), tělo (stabilitu) a periferii (proměnu).

Periferie je ze své podstaty nestabilní území atakující hranici a zároveň těžící ze vztahu se stabilními částmi sídla. Proměna je zde přirozeným jevem a je proto nezbytné pracovat s tímto územím důsledně lokátorsky, tj. s koncepčním přístupem k založení podstatných prvků struktur.

Pokud se struktura sídla takto nechová je to špatně organizovaným vývojem sídla (viz. problémy vnitřních periferií).” [1]

“Periferie není jen zplodinou centra, jak by si centrum rádo myslelo, ale tím, co drží centrum na nohou.” [2]



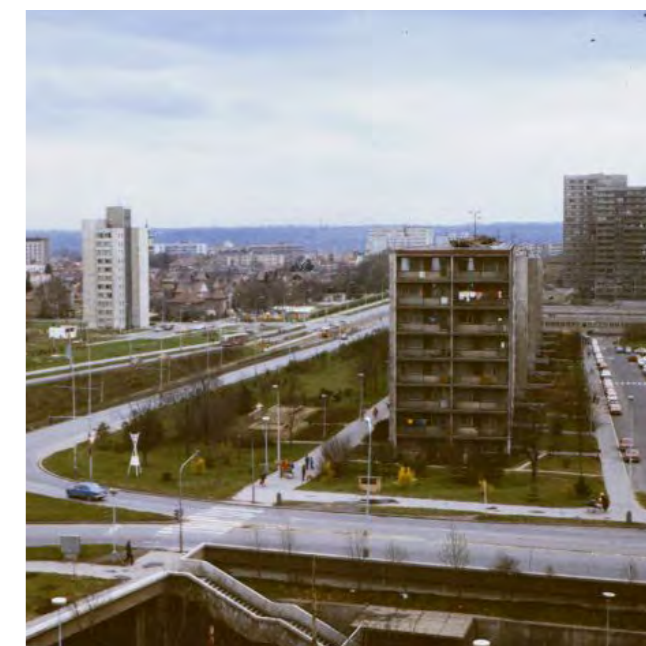
Obrázek 1 Podolecký Dvůr, pohled z hradu



Obrázek 2 Zchátralé Vršovické nádraží [10]



Obrázek 3 Opuštěná část Rohanského ostrova [11]



Obrázek 4 Sídliště Ďáblice [12]

VNITŘNÍ PERIFERIE MĚSTA

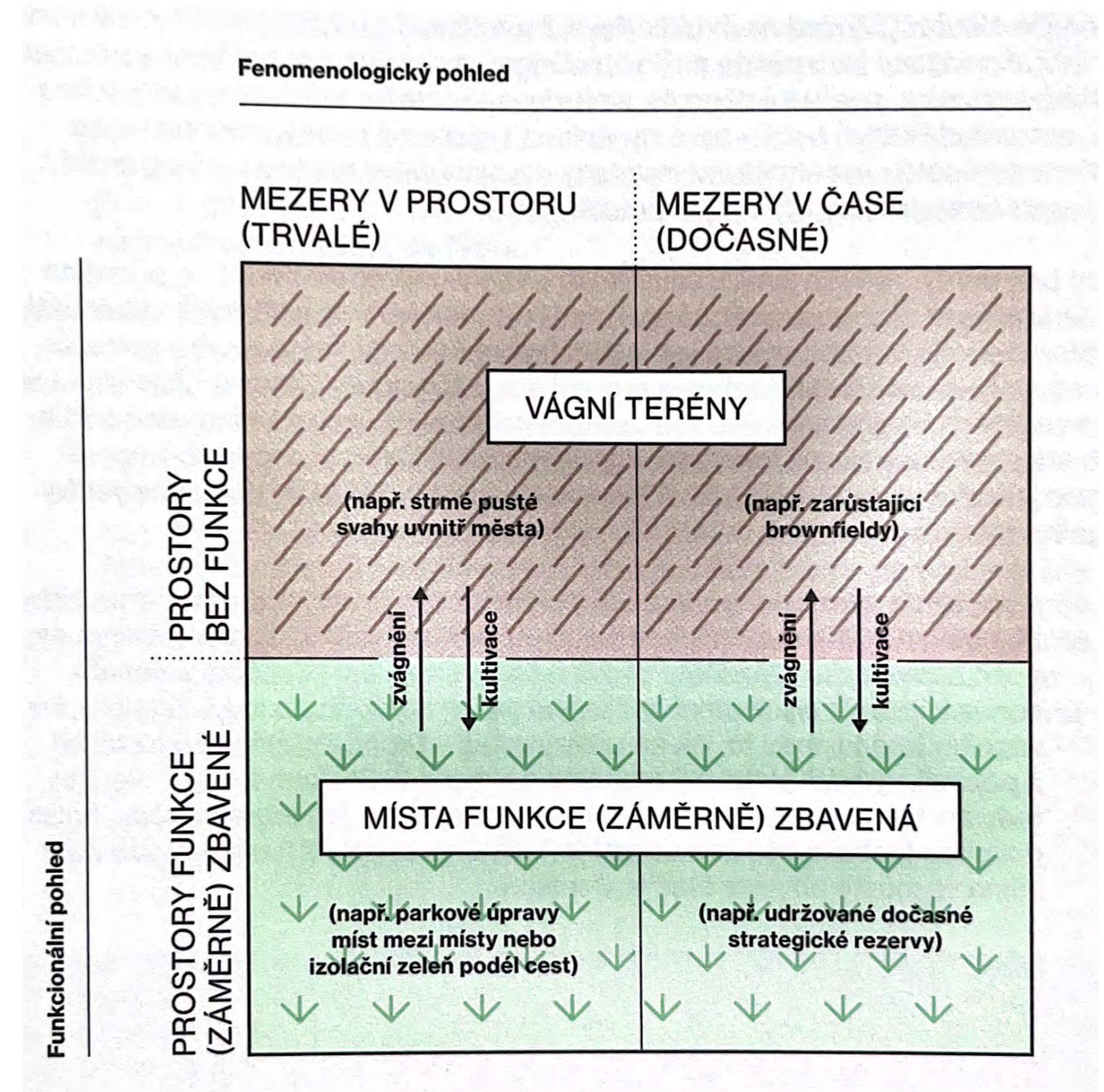
V literárních pramenech existují různé definice městské periferie. Všechny se ovšem shodnou na tom, že se jedná o oblast nestabilní, poněkud neurčitou a velmi často na rozhraní sídla s volnou krajinou.

Vnitřní periferie jsou místa, která dočasně ztratí svou funkci, často jsou to opuštěné provozy továren, nadále nepotřebná vlaková nádraží apod. Jsou to místa, kterých si obvykle při pohybu městem ani nevšimneme, nedáváme jim význam a pozornost, obvykle je ani nedokážeme pojmenovat. Chodíme kolem nich nebo jimi projíždíme a vlastně si to ani neuvědomujeme. Jsou to místa mezi místy - nebo tzv. nemísta [3]

Zajímavý je pojem vágní terén, kterým se zabývá architekt Sola-Morales Rubió. Je značením pro místa s absencí produktivity v dnešních městech, jde o místa aktuálně bez funkce. To je v dnešní době, která je na produktivitu ve všech směrech velmi zaměřená, výjimečný fenomén. O vágním terénu lze přemýšlet také jako o místech volných či dostupných, o místech, která čekají na novou náplň, na znovu určení své funkce.

Základní charakteristiky těchto periferií ve městě jsou pocit prázdnoty, těžká uchopitelnost způsobená tím, že tyto prostory nezapadají přesně do našich kódů a způsobů chápání měst, dále přechodný charakter a určitá tajemnost daných míst. Tyto místa mají nízkou stabilitu, jsou poněkud ošemetná a nepředvídatelná, což způsobuje jistou dezorientaci v prostoru. Jedná se o místa zdánlivě nevyužitá, která se ovšem často stávají útočištěm pro různé živočichy, kteří v uspořádaných částech města nemají obvykle své místo. [2]

“Město se ke své vnitřní periferii zpravidla otáčí svou ctěnou zadnicí.” [2]



Obrázek 5 Schéma scénářů vzniku periferie města [2]

JAK VZNIKAJÍ VNITŘNÍ PERIFERIE MĚSTA

Vnitřní periferie vznikají především na rozhraní různých urbanistických řádů. Obvykle kvůli velkému rozdílu ve funkcích struktur, které spolu přímo sousedí. Například na hranici centra, kde se struktura jádra města potkává s funkčně vydělenou částí města, jak je tomu také v mladoboleslavském podhradí. Častým případem jsou rozhraní mezi vodou a souší. Historicky byl častým důvodem pro vznik vnitřních periferií posun či odstranění hradeb středověkých měst. [1]

Dalším důvodem pro jejich vznik je ztráta funkce. K té může dojít záměrně, kvůli finančním problémům či zmatkům v majetkových vztazích a také kvůli dalším důvodům.

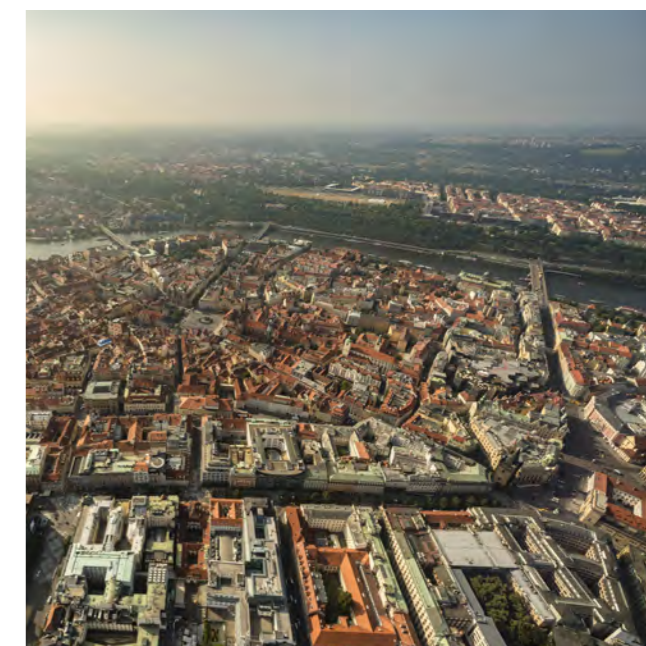
Mohou vzniknout nedomyšleným plánováním, kde velmi záleží na trendech konkrétní doby. Plánované středověké město s hradbami má tendenci vytvářet jiné funkční zbytky než socialistické sídliště, ale periferie se najdou v obou případech. Zbytky ve funkčně rozdělených masterplánech jsou obvyklým důvodem pro vznik vnitřních periferií v současných městech.

Vágní prostory ve městě mohou vzniknout i důsledky politických či ekonomických zvratů, město mohou potkat traumatické historické události jako bombardování Berlína za 2. sv. války. Obrovský dopad může mít pád určitého druhu průmyslu, na kterém je závislá místní ekonomika, což by v případě Mladé Boleslavy a automobilky byla obrovská rána.

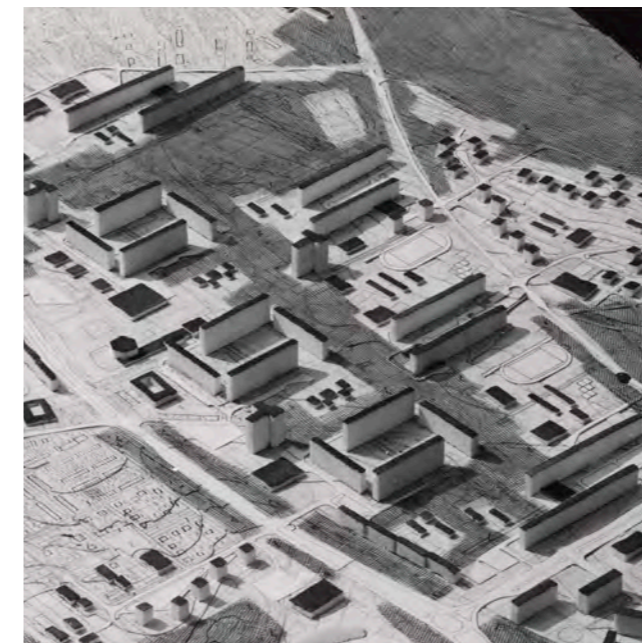
V místech s historicky vzniklými významnými zatíženími, jako jsou masové hroby, nebo naopak posvátná místa kostelů či klášterů, se můžeme setkat s lokalitami, které se z neurčitosti a periferního charakteru nedokážou vymanit. Často pak takové lokality přitahují další a další neurčité a pochybné aktivity, které jejich status ještě zhoršují. . [2]



Obrázek 6 Středověký plán městských hradeb Prahy [13]



Obrázek 7 Městské třídy v současné zástavbě v místech bývalých hradeb [13]



Obrázek 8 Plán sídliště Ďáblice [14]



Obrázek 9 Současný letecký pohled na sídliště Ďáblice [12]

VNITŘNÍ PERIFERIE MĚSTA - CO ZACHOVAT A CO ZMĚNIT

Postindustriální metropole ve svém růstu potřebují využít i své vnitřní periferie. Tyto různorodé plochy někdy obsahují hodnotné průmyslové stavby, jindy naopak stavby, které žádnou historickou hodnotou nevynikají, nebo jen chaoticky vystavěné dělnické kolonie. [2]

Neurčitost periferie má i své hodnoty. Vnitřní periferie může být pro město příležitostí pro vytvoření nové identity místa, které není zatížené předurčeností historické funkce a dává nám tak volnost k imaginaci. Periferie jsou z tohoto důvodu oblíbeným útočištěm umělců, protože nabízejí prostor k realizaci neobvyklých nápadů. Vágní terén může být příležitostí pro obnovu města, bez omezení přesně danými funkcemi, které svazují jasně využitě části města, jako například jeho centrum. Výborně s tímto pracuje Berlín, který vzal své vnitřní periferie jako příležitost vyprávět svůj unikátní příběh, který mluví o válce či železné oponě pomocí parků a veřejných prostranství, kde se setkává a tmelí místní komunita a zároveň je srozumitelný i pro návštěvníky města.

Vnitřní periferie může být také příležitostí pro tvorbu nových lokálních center, pro zahušťování měst, a tedy ochranu před zástavbou volné krajiny a také pro výstavbu, která nebude nechávat zbytky inženýrské infrastruktury. Postaví se například dopravní infrastruktura a zbytek plochy se osází, nazve se to městskou zelení a po pár letech je překvapující, že vzniklý park nefunguje. [2]

Máme zde příležitost vytvořit prostředí pro moderní dobu, ve které mají lidé potřebu zažít přírodu v její přirozené formě, potřebu mít k dispozici různorodá místa, prostor, kde bude možné ráno cvičit jógu, večer si jít zaběhat a mezitím si zde mohou hrát děti. Zároveň přísností parkových úprav příliš neomezíme ekosystémové funkce a necháme prostor i pro spontánnost jak přírody, tak lidských aktivit. Chce to dát prostor velkým profesionálním projektům i těm menším komunitním nebo aktivistickým, abychom dosáhli různorodosti prostředí, která odpovídá různorodosti moderní společnosti.

Nejefektivnějším způsobem prevence neurčitosti a ošemetnosti periferií je jejich zapojení do sítě sociální kontroly. Je nezbytné dát místům příležitosti k setkávání a pohybu lidí, k tvorbě komunity, která by místo brala za své a měla zájem o jeho kultivaci a dobré fungování.



Obrázek 10 Pracovna v parku v Karlíně [15]



Obrázek 11 Architektonická soutěž v parku [15]



Obrázek 12 Revitalizace parku Gleisdreieck [16]



Obrázek 13 Revitalizace parku v Berlíně [17]

SOUTOK ŘEK VE MĚSTĚ

Historicky byly řeky zásadním faktorem při zakládání měst, poskytovaly životadárnou tekutinu, ochranu před dobyvateli, možnost přepravy a tvořily hygienické zázemí pro město. Lidské vnímání obrazu města je často pojmuto prismaticem řeky. Mnoho světových měst spojíme s jejich řekami například Londýn a Temže, Praha a Vltava nebo Paříž a Seina.

Organismus řeky se lidé ve městech dlouhodobě snaží krotit, využívat ho pro své potřeby, ale zároveň se snaží vyhnout ničivým tendencím vody při záplavách. Vodní tok je již po staletí pro lidi zdrojem obživy, od rybolovu, přes mlýnská kola a průmyslové provozy až po dopravu zboží. Pro své záměry si lidé řeky přetvářejí pomocí jezů, splavů a umělých koryt. Tyto úpravy bohužel mají následky, se kterými se při jejich budování často nepočítalo, jako zhoršení ekosystémové funkce říčních koryt.

Voda působí na všechny lidské smysly, vnímáme ji vizuálně, sluchem a při přímém doteku i hmatem. Zároveň má efekty, které na první pohled nevidíme. Má příznivý vliv na lokální mikroklima a pomáhá proti tvorbě tepelných ostrovů ve městě. Voda v městské krajině je také prvkem pro člověka velmi stimulujícím, protože na rozdíl od budov či silnic a podobných lidských staveb je značně proměnlivá. Mění svůj vzhled s pohybem Slunce po obloze, s proměnami počasí a neustále svým vlastním pohybem.

Pro město jsou řeky také důležitým orientačním prvkem. Vodní tok ve městě nabízí větší plochu, kde se lze pořádně rozhlédnout bez bariér zástavby. V některých městech je toto otevřené prostranství skoro až nepříjemné díky šířce toku. Řeka Garonne v městě Bordeaux má obvyklou šířku až 400 m. [4]



Obrázek 14 Soutok Labe a Vltavy v Mělníce [18]



Obrázek 15 Soutok tří řek Pasov [19]



Obrázek 16 Soutok Vltavy a Berounky [20]



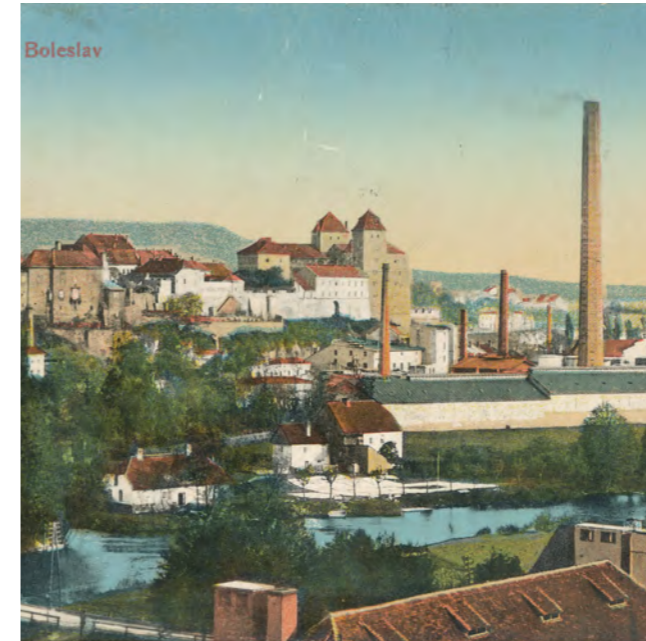
Obrázek 17 Soutok Vltavy a Malše v Českých Budějovicích [21]

ŘEKY A PRŮMYSL VE MĚSTĚ

S průmyslovou revolucí se ke konci 18. století a poté naplno v 19. století rozběhla stavba továren ve městech. Vodní tok byl pro mnoho provozů důležitým faktorem. Sloužil jako zdroj energie pro chod továren, někdy bohužel také jako odpadní stoka. V případě řek splavných bylo nábřeží využíváno pro skladování či doky a řeka jako dopravní tepna. Situace rychle rostoucích průmyslových měst byla značně neutěšená, především v hygienických podmínkách, ale i v koexistenci řeky a města.

Historicky byly řeky zpravidla na okrajích měst, často jako ochranné bariéry. Ovšem kvůli překotnému růstu měst způsobenému průmyslovou revolucí se řeky staly součástí urbanistické struktury měst. S nástupem funkcionalistických architektů a urbanistů se pohled na řeky v plánování měst posunul k velmi utilitárnímu vnímání. Například LeCorbusier o řekách ve městě říkal „Řeka by měla téct daleko od města. Je to jakási tekutá železnice, nákladové nádraží a překladiště.“ (Cílek, 2012). Během 20. století bylo mnoho řek ve městech i mimo ně narovnáno nebo zatrubněno. Ze struktury sídel tak zmizely prvky, které měly historicky velký vliv na jejich formování. Následkem těchto změn se kterým plánovači nepočítali, je urychlený odvod vody z krajiny, který má za následky přívalové povodně.

Dnes už průmyslové areály ke svému provozu vodní tok nutně nepotřebují, vystačí si s umělým přívodem vody. V rozmístění funkcí v sídlech ovšem stále vidíme stopy po dobách, kdy papírny, textilky a podobné řeku ke svému provozu nutně potřebovaly, především v podobě současných průmyslových či jim blízkých provozů. [5]



Obrázek 18 Historický pohled Mladá Boleslav [Archiv muzeum Mladá Boleslav]



Obrázek 19 Historický pohled továrny na náplavce v Praze [28]



Obrázek 20 Současný průmyslový provoz na řece v Wolfsburgu [29]



Obrázek 21 Současný průmyslový provoz na řece v Wolfsburgu [30]

PŘÍPADOVÉ STUDIE

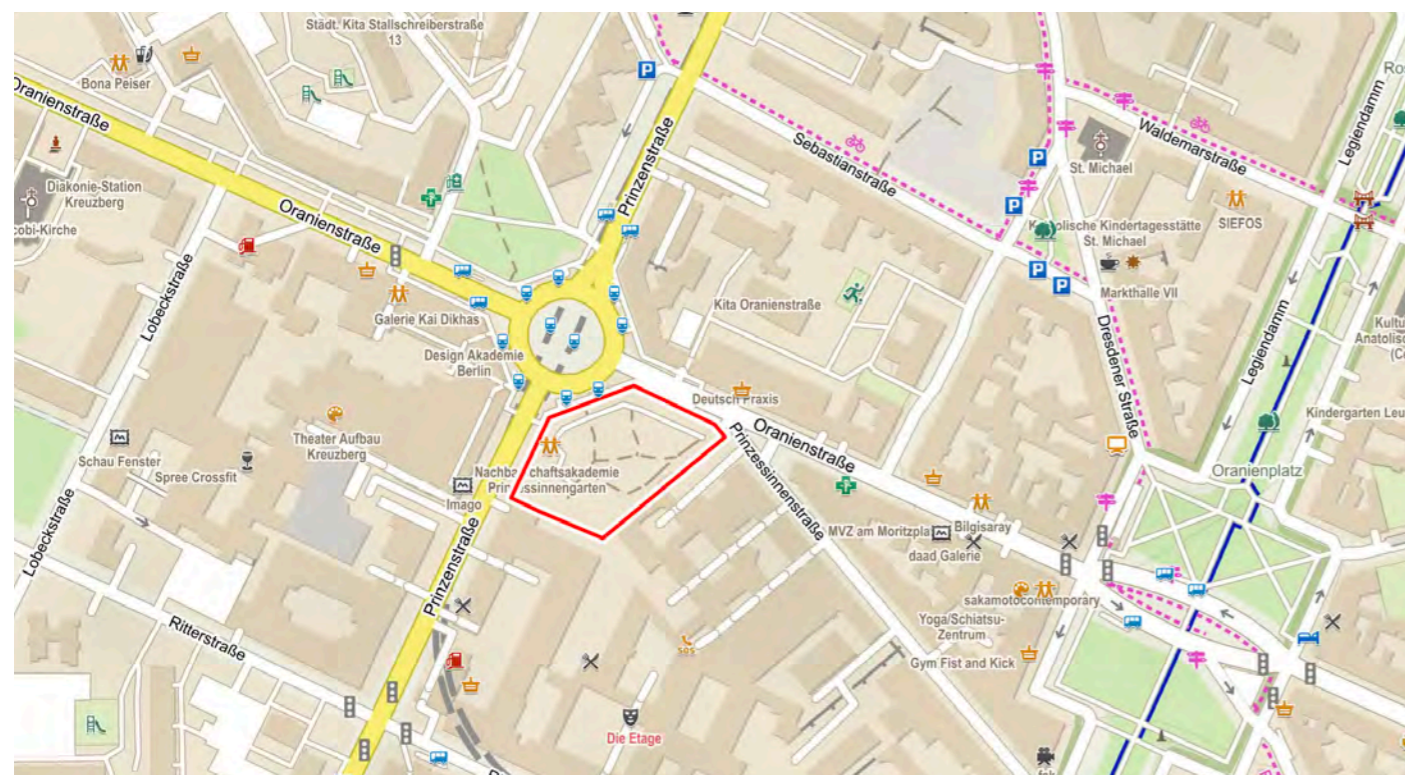


PRINZESSINGÄRTEN Berlín, Německo

Berlín byl dlouho nazýván největším stavenišťem Evropy, jako hlavní město Německa se stále vyrovnává s následky 2. světové války a zároveň poněkud brutálního socialistického plánování. Velké volné plochy plní obří zakázky často ze státních peněz, které získávají různé ceny za svůj design

Princess Gardens je komunitní zahrada na Moritzplatz v berlínské čtvrti Kreuzberg. Jedná se o bývalou ladem ležící oblast mezi Prinzenstrasse a Oranienstrasse, kde stával obchodní dům, který byl zničen bombardováním Berlína za 2. světové války a potom 50 let sloužila jako skládka. Místní obyvatelé místo od roku 2009 přestavují na užitkovou zahradu pro městské zemědělství. Areál si sdružení Nomadisch Grün každoročně pronajímá od města, proto je celý projekt pojatý jako mobilní. Budovy jsou vyrobeny z kontejnerů, rostliny jsou v recyklovaných pekařských bednách, nádobách a pytlích na rýži, takže zahradu je možné v případě potřeby přemístit.

Místo funguje jako centrum pro komunitní zahradničení, které je otevřené všem zájemcům. Přidružená jídelna a prodej plodin i sazenic zajišťuje příjem pro provoz zahrady. Projekt má zároveň i vzdělávací funkci, v zahradě se nachází dětský klub a sdružení provozující zahradu spolupracuje s lokálními školami, školkami a také s Berlínskou univerzitou umění. Plocha zahrady je zhruba 6000 m² a součástí projektu je i včelí úl. Prinzessingärten je pilotním projektem pro další podobné komunitní zahrady. [6]



Obrázek 24 Projekt v kontextu města [31]



Obrázek 22 Komunitní zahrada v Berlíně [6]



Obrázek 23 Komunitní zahrada v Berlíně [6]

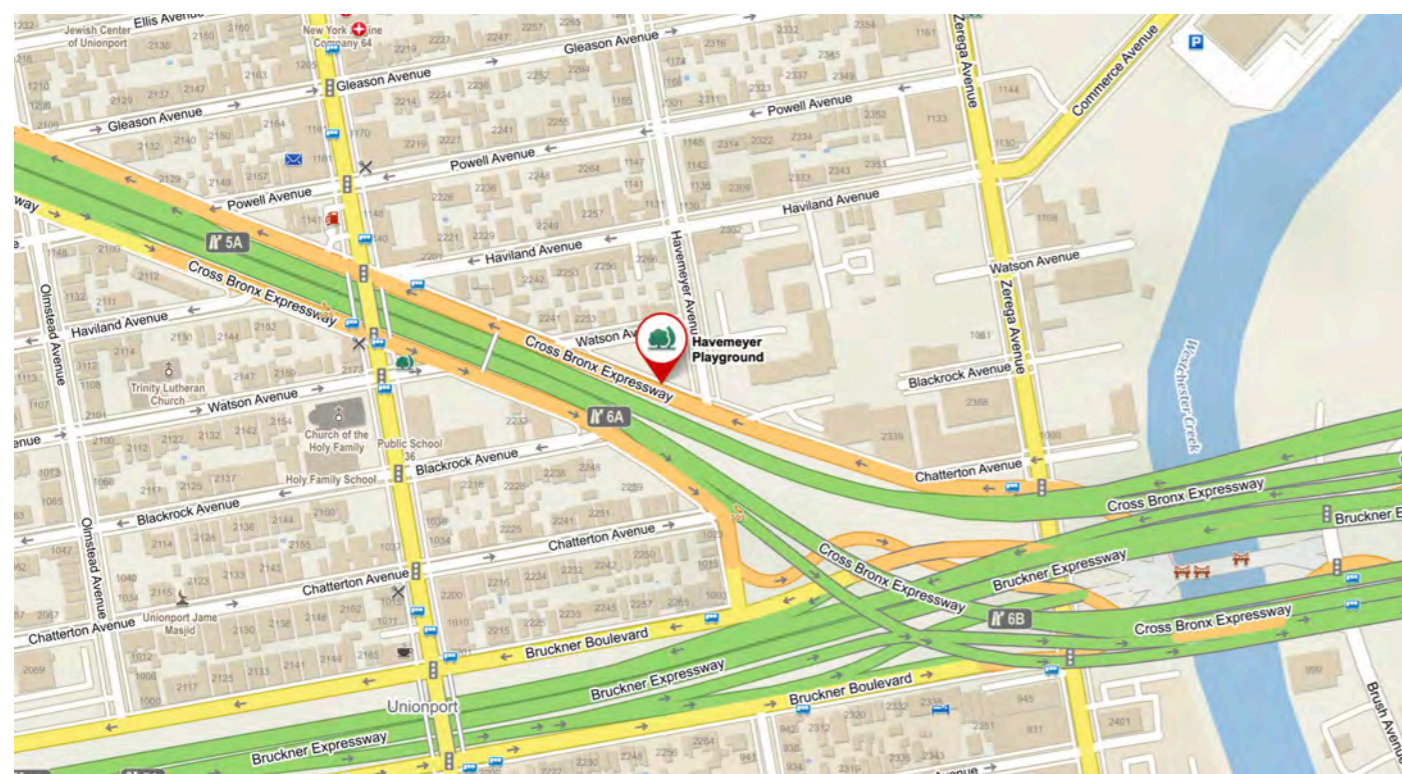
HAVEMEYER PARK New York, USA

Jedná se o komunitní park v newyorské čtvrti Brooklyn v bezprostřední blízkosti Williamsburského mostu. Hustá městská zástavba v okolí má částečně industriální charakter a některé průmyslové provozy jsou zde funkční dodnes.

Areál původně sloužil jako parkoviště pro firmy vykládající zboží z East River. Stávající projekt je částečně parkem, komunitní zahradou a bike-parkem. Dráha pro terénní kola provozovaná cyklistickým obchodem Ride Brooklyn, je volně přístupná a nabízejí zde pronájem kol pro dospělé. Pro děti je půjčovna otevřená zdarma, lze zde absolvovat i výuku jízdy na kole. Dráha má varianty pro různě pokročilé jezdce. Městská farma tu organizuje své workshopy, lekce pěstování pro děti i dospělé a prodávají se zde vypěstované potraviny. V parku se nachází také čítárna se stovkami knih a areál je skutečně multifunkční s různorodým výběrem aktivit od výuky jógy až po různé kulturní akce. [7]



Obrázek 25 Bikepark v Havemeyer park [7]



Obrázek 26 Projekt v kontextu města [31]



Obrázek 27 Komunitní zahrada v Havemeyer park [7]

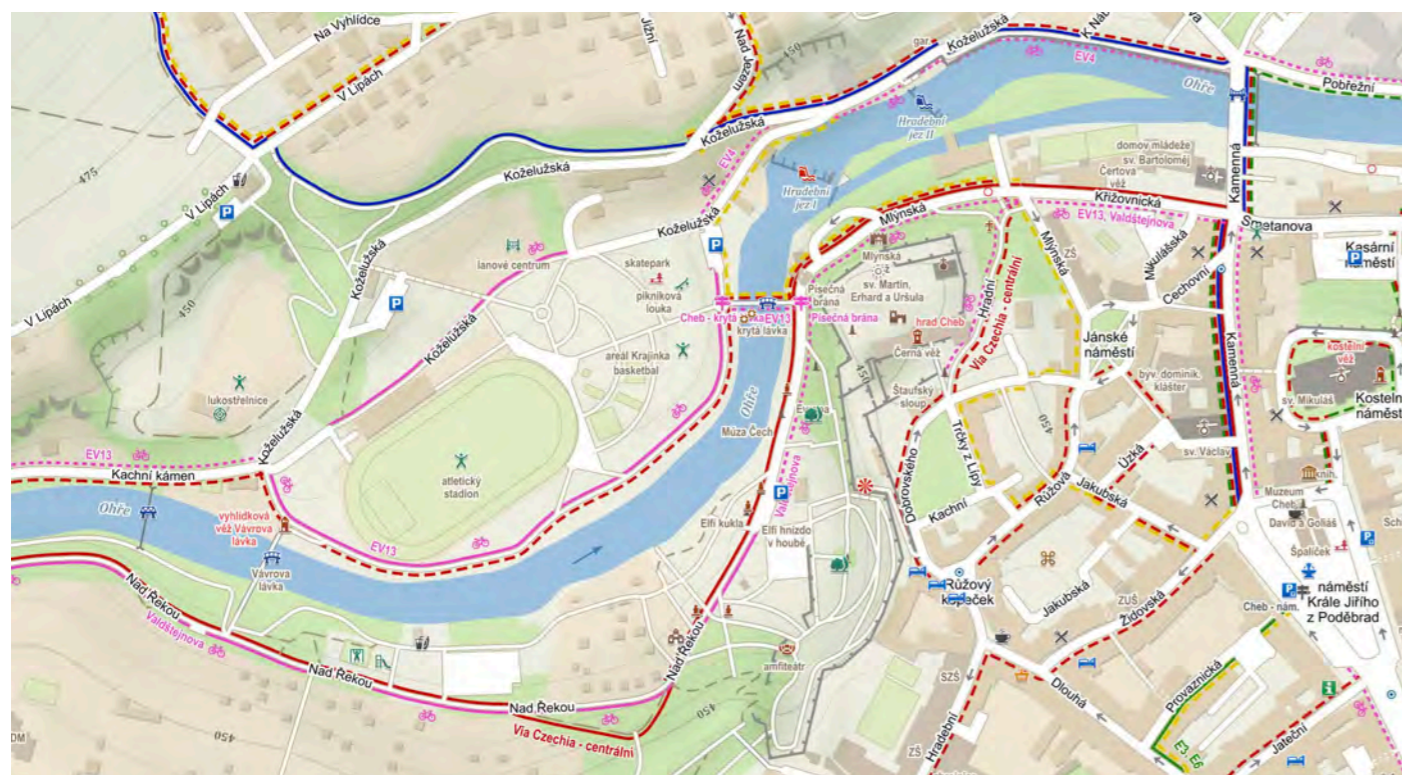
KRAJINKA SPORTOVNĚ REKREAČNÍ AREÁL Cheb, ČR

Sportovní areál u řeky Ohře v Chebu byl realizován v roce 2013 v rámci projektu Turistické využití levého břehu Ohře, z fondů Evropské unie. Za projekt bylo uděleno čestné uznání v soutěži Stavba Karlovarského kraje za příkladnou obnovu zanedbaného území.

Součástí areálu je atletický ovál, který slouží sportovcům především z místního atletického oddílu, ale má na něj přístup i široká veřejnost. Nachází se zde také půjčovna sportovních potřeb, kde si je možné vypůjčit fotbalové míče, volejbalové míče, branky, vybavení na líný tenis, stolní tenis, badminton nebo také frisbee. Na prostranství přímo u řeky se nacházejí víceúčelová sportoviště, například hřiště na streetball, dráha na petanque či stolní tenis.

Přiléhající pikniková louka je určena především pro odpočinek a pohodové využití volného času. Je umístěna hned u vstupu po dřevěné lávce přes Ohři pod Chebským hradem. Prostranství umožňuje přinést si deku a předem nachystaný piknik či využít jeden ze tří velkých veřejných grilů. Dále se v těsné blízkosti Sportovního areálu Krajinka nachází crossová dráha a lanové centrum. Dráha splňuje kritéria určená pro závody na kolech, ale také v běhu. Lanové centrum nabízí tři různě náročné okruhy.

Jedná se o skvělý příklad revitalizace části území, která měla dříve velmi špatnou pověst na místo, které dobře slouží obyvatelům města a je atraktivní i pro turisty navštěvující Chebský hrad. [8]



Obrázek 30 Projekt v kontextu města [31]



Obrázek 28 Sportovně rekreační areál Krajinka v Chebu [8]



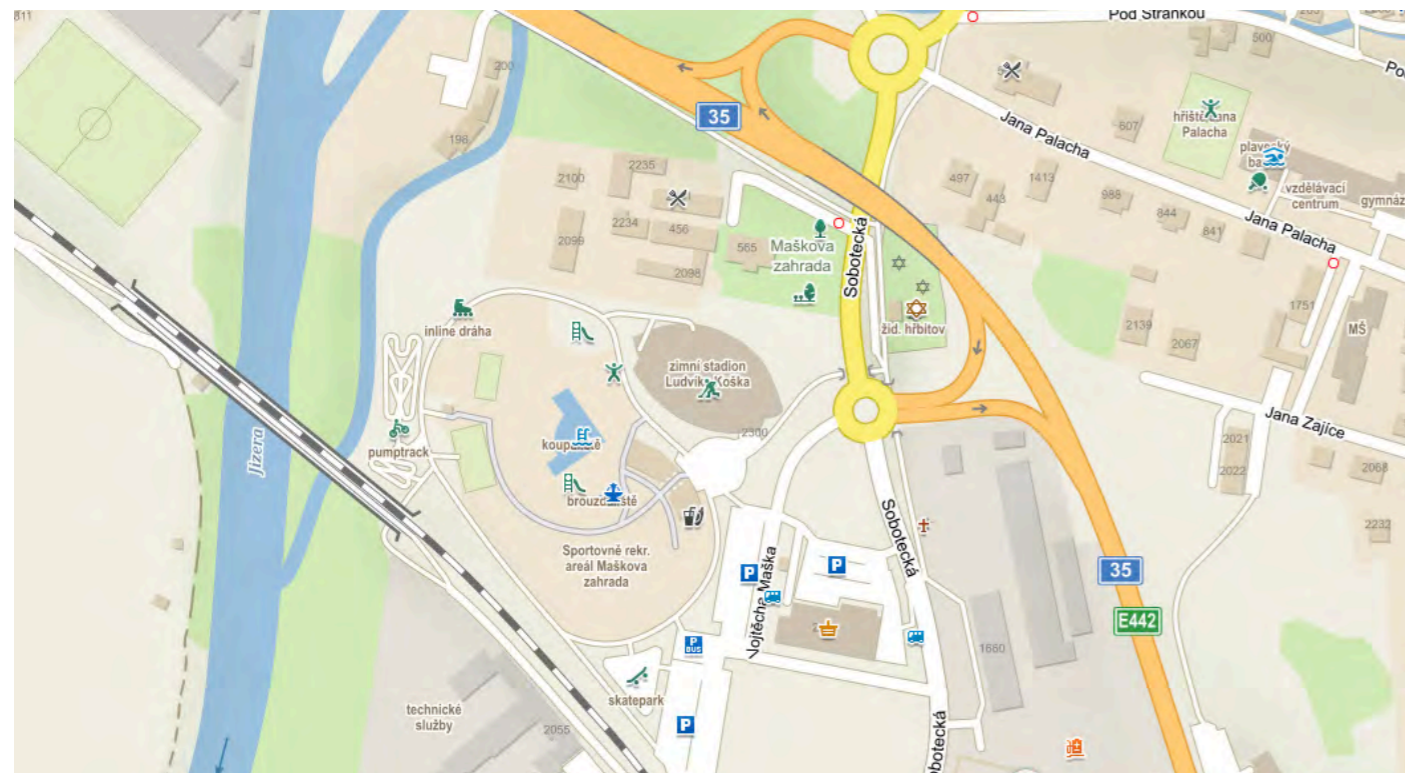
Obrázek 29 Sportovně rekreační areál Krajinka v Chebu [8]

MAŠKOVA ZAHRADA - SPORTOVNĚ REKREAČNÍ AREÁL Turnov, ČR

Místo má svůj název po zahradníkovi knížete Rohana. Areál patřil šlechticům ze Sychrovského zámku jako arboretum a zásobní sbírka dřevin. Město pozemky získalo už v roce 2000, projekt se ovšem zastavil kvůli financování. Projekt byl znovu spuštěn před rokem 2016 a zahrnuje výstavbu koupaliště se soustavou nerezových bazénů, brouzdališti a skluzavkami. Dále je areál vybaven technickým, sociálním a gastronomickým zázemím. Revitalizaci dalších venkovních ploch včetně výstavby několika sportovních hřišť a skateparku, vybudování nových inženýrských sítí, přístupové komunikace, parkovacích ploch a cyklostezky.

Ještě před koupalištěm byl postaven zimní stadion, který byl zprovozněn pro zimní sezónu 2016. Jedná se o největší zimní stadion v Libereckém kraji. Je otevřen pro tréninky hokejistů HC Turnov, ale také pro krasobruslaře a veřejnost. Veřejné bruslení se ve městě setkala s velkým úspěchem, jen za první sezónu dorazilo podle odhadů provozovatelů stadionu asi 9000 lidí.

Jedná se o místo sevřené mezi řekou, železnicí a silnicemi, jedna z těchto silnic je vysoce frekventovaná silnice číslo 35, která je zvednutá nad úroveň terénu kvůli překonání řeky. Přes komplikovanou situaci daného místa se zde podařilo vybudovat sportovní areál, který dobře funguje a je oblíbený u místních i návštěvníků z okolí. [9] [10]



Obrázek 32 Projekt v kontextu města [31]



Obrázek 30 Letecký pohled Mašková zahrada [9]



Obrázek 31 Zimní stadion Ludvíka Koška v Turnově [9]

OBNOVA NÁBŘEŽÍ ŘEKY LOUČNÉ Litomyšl, ČR

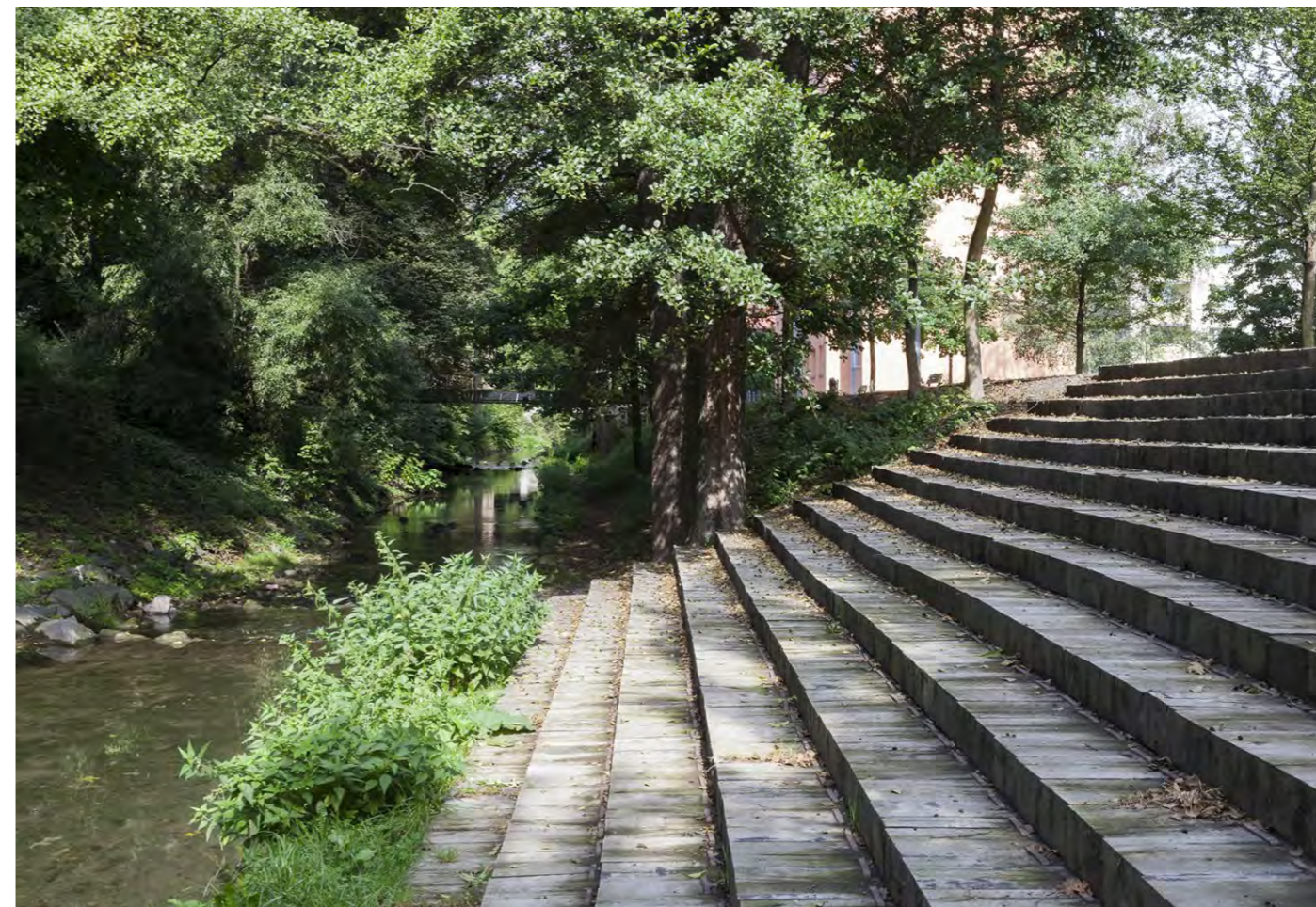
První projekt na obnovu břehů Loučné byl zpracován na základě soutěže vypsane městem v roce 2001 ateliérem AP. Tým Josefa Pleskota se rozhodl pro jemnější řešení než jsou protipovodňové bariéry. Rozšířil veřejný prostor z přilehlého sídliště až přímo k řece. Byly vytvořeny schodišťové terasy vedoucí až k vodě, promenáda podél břehu, která je poro- pojená cestičkami se sídlištěm a zároveň přímo kolem vody vede pěšina. Na projektu je jasně patrná hra s městským a přírodním charakterem různých cest, zatímco promenáda je jasně definovaná, širší jasně průchozí cesta, pěšina vedoucí přímo kolem vody má divočejší turistický charakter, nabízí určité dobrodružství v přírodě, přesto, že se nachází blízko úplného centra města.

Rusina Frei architekti mezi lety 2013 a 2017 zrealizovali projekt, který navazuje na Pleskotovu revitalizaci. Celý návrh stojí na propojení čtyř různých druhů veřejných prostranství, tedy nábřeží, břehů řeky, parku a ulice, takovým způsobem, aby tvořili organizovaný funkční celek. Pokračují v myšlence proménady na nábřeží řeky, která je obohacena velmi citlivě provedeným dětským hřištěm s herními prvky připomínajícími hudbu. Břehy řeky jsou zanechány ve svém přírodním stavu a jejich pozorování je usnadněno pozorovatelnami z jemných ocelových konstrukcí. Podobným způsobem je pojatá také nová pěší lávka přes řeku. Park u Smetanova domu byl také revitalizován a to v charakteru prosluněné pobytové louky. Obnovena byla také zahrádka místní restaurace, které také přibyl ještě jeden pavilon.

Oba projekty zprostředkovávají kontakt lidských smyslů s řekou, který ve městě není úplně obvyklý. Oběma týmům se podařilo zachovat velmi přírodní charakter nábřeží řeky Loučné a zároveň umožnit jejich využití ke každodenní rekreaci místních obyvatel, ale také celkovému pozvednutí dané části města, díky velmi kvalitním veřejným prostranstvím. . [11]



Obrázek 35 Projekt v kontextu města [31]



Obrázek 33 Úprava břehu řeky Loučné [32]



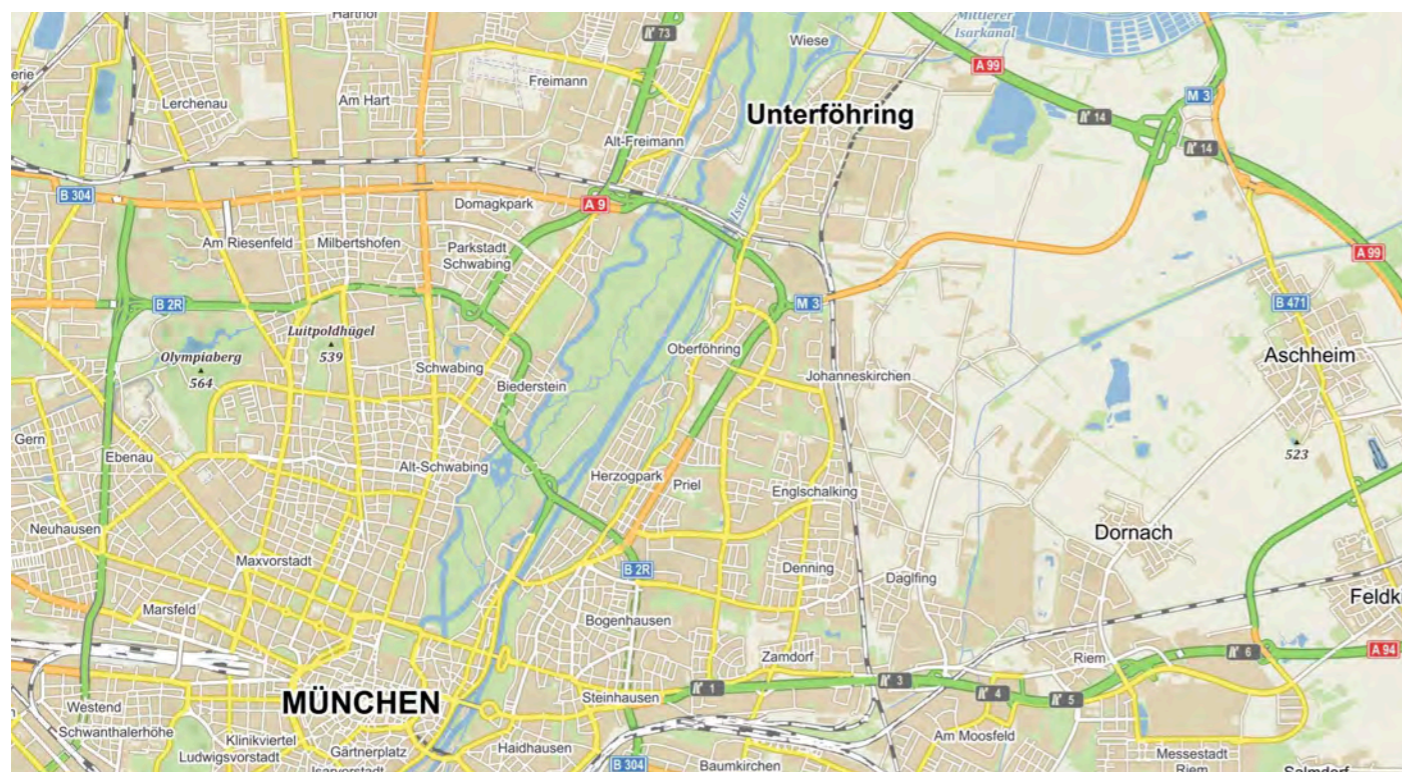
Obrázek 34 Dětské hřiště u řeky Loučné [11]

REVITALIZACE ŘEKY ISAR Mnichov, Německo

Kvůli umělým stavebním úpravám ztratila řeka Isar v okolí Mnichova během posledních 200 let svůj charakter divoké alpské řeky, která by byla schopna absorbovat velké množství vody. Po velké povodni na konci 20. století se rozhodlo, že musí proběhnout revitalizace toku. Na rozsáhlé revitalizaci Isaru se podíleli spolkový stát Bavorsko, Mnichov a také spolek Aliance Isar. Projekt byl uskutečněn s mottem „Nový život pro Isar“. Cílem projektu bylo především zvýšení ekologické funkce toku, zlepšení povodňové situace, která byla zásahy člověka zhoršená a rozvinutí rekreačního potenciálu řeky pro město. Mezi opatření pro zlepšení podélného propojení patří například přestavba souvislých ramp na propojení z příčných řad kamenů, tak ponechání toku vlastnímu vývoji a vzniku přírodě blízké dynamiky nivy v mezích vývoje- vých koridorů ohraničených „spící ochranou břehů“.

Práce na projektu zabraly 11 let a vše bylo dokončeno až v roce 2011. Tok Isaru je po revitalizaci rozmanitější, přibyl zde široké štěrkovité ostrovy, umělé břehy se změnil v pozvolné písčité, byly přidány také meandry a mělčiny. S rozsáhlou proměnou říčního koryta se obnovila i biologická rozmanitost jejího okolí. Podobně jako řeka je upraven i její náhon protékající parkem Englischer Garten v centru města, kde vzniklo jedno z nejoblíbenějších míst a to umělá surfařská vlna.

Revitalizace Isaru je projekt, ve kterém se podařilo propojit obnovení ekosystémové funkce přírodního prvku a zároveň jeho začlenění a využití pro život a rekreaci obyvatel města. [12]



Obrázek 38 Řeka Isar v kontextu města [31]



Obrázek 36 Městská pláž na řece Isar [12]



Obrázek 37 Surfařská vlna v centru Mnichova [12]

HISTORIE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ



STARÉ MĚSTO

První známky trvalejšího pobytu člověka na území dnešní Mladé Boleslavi jsou známy cca 10 000 př. n. l. Jedná se o unikátní úkaz pro celý středověk hustě zastavěné město. V území se našlo nejvíce objevů kultury lidí popelnicových polí z konce doby bronzové a nejméně nalezišť je Keltských. Důležitými prvky pro osídlování byly skalní ostroh nabízející ochranu a soutok řeky Jizery a říčky Klenice.

Nejvýznamnějším archeologickým nálezem na území města je bronzový býček, jehož nejpravděpodobnější původ je v Kyjevské Rusi (cca 9. století) a do Mladé Boleslavi se nejspíše dostal s obchodníkem v 11. století, což by dokazovalo její obchodní význam už v té době.

Podle první kroniky města (Kezeliovy) bylo sídlo založeno v roce 973. Mladá Boleslav vznikala ovšem postupně, ne najednou zakládací listinou. Již od samého počátku mělo znaky města, tedy opevnění a městská práva. Osídlení kolem samotného hradiště se postupně zahušťovalo.

Kamenný hrad byl založen zhruba v polovině 13. století jeho zakladatelem byl pravděpodobně král Václav I. nebo kníže Boleslav II. Nejvýznamnějším šlechtickým rodem pro oblast Mladé Boleslavi byli páni z Michalovic. Pod jejich vládou se městu rozšiřovala práva a ekonomický status. Velikou krizí pro ně jako katolíky byly husitské války, jimiž bylo město výrazně poškozeno. Nový rod přišel k moci s Janem Tovačovským, který byl kališníkem a tím se změnil přístup k Jednotě bratrské ve městě a přišla její podpora. V roce 1554 byl postaven sbor českých bratří (kostel) a městu se začalo říkat bratrský Řím.

Prvním kostelem v Mladé Boleslavi byl kostel sv. Víta velmi pravděpodobně již z 11. století. Do dnešní doby se nedochoval, jeho existenci připomínají některé náhrobní kameny. Nacházel se na cestě z hradu směrem do Prahy u říčky Klenice a byl centrem osídlení v místech dnešního Podolce. Toto osídlení tvořilo již v této době významné hospodářské zázemí pro samotné hradiště.

První dochovalá demografická informace pochází z roku 1654, kdy zde stálo 193 domů. První zmínka o počtu obyvatel města je z roku 1702, kdy zde žilo 2 370 lidí. [13]



Obrázek 39 Veduta města Mladá Boleslav z roku 1602 [Archiv muzeum Mladá Boleslav]



Obrázek 40 Veduta města Mladá Boleslav s kostelem sv. Víta [Archiv muzeum Mladá Boleslav]



Obrázek 41 Barevná veduta města Mladá Boleslav [Archiv muzeum Mladá Boleslav]

PODOLEC

Městská čtvrť s číslem tři se původně rozkládala pouze kolem říčky Klenice, dnes dosahuje až k ulicím Jičínská a Dukelská. Byla první městskou čtvrtí s kostelem. Je nejstarší částí osídlení města mimo samotné hradiště. Kostel a klášter zanikly koncem 18. století a z kláštera se stal hospodářský dvůr se sýpkou a hostincem. Tou dobou už zde stával i pivovar. Dochovaná památka Podolce je židovský hřbitov, kde byl mimo jiné pohřben Jakub Baševi, jeden z mála židů, kterým se dostalo jmenování na šlechtice.

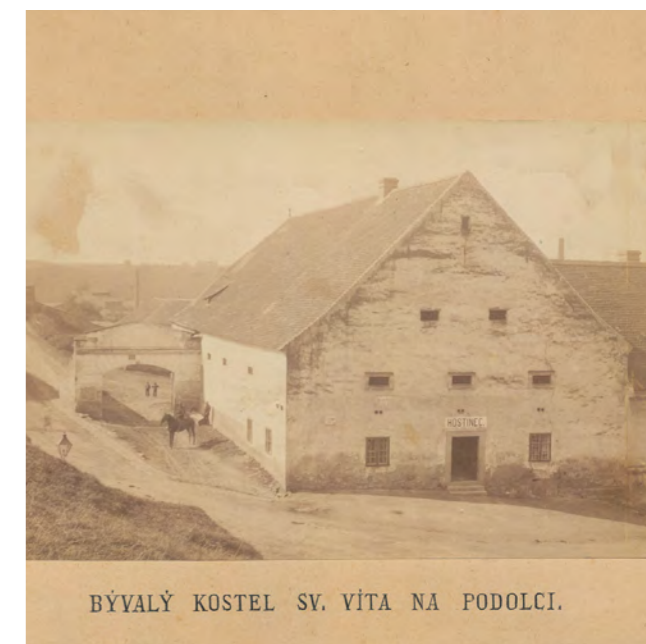
Na Podolci se nacházel jeden z městských mlýnů, který stával při rybníku na Klenici pod Havelským kostelem. Říkalo se mu Suchý a vedle něho byl haltýř, kde se chytaly drobné ryby, které tu bylo možné zakoupit opečené na roštu. Když byl zrušen Houpavý rybník nad mostem do Boží Vody zanikl tím i Suchý mlýn. V jehož blízkosti bylo později místními sportovci zřízeno kluziště. Bylo postaveno svépomocí díky velkému aktuálnímu zájmu o zvedající se sport.

Podolec má stejně jako celé mladoboleslavské podhradí bohatou průmyslovou historii. V roce 1917 na Podolci vznikla pod vedením Ing. Egera pekárna Suchar. Byl tu provozován také lihovar z roku 1867, v němž se vyráběla například také umělá hnojiva. Lihovar byl jednou z větších firem ve městě, již ve 20. století živil téměř 500 zaměstnanců. Na Podolci stále stojí už řadu let opuštěná bývalá továrna na sirup a škrob, která se nacházela v místech dnešního EMBE pivovaru. V těchto místech se nacházela také první parní pila v Mladé Boleslavi.

V 60. a 70. letech 19. století prošlo město velkou komunistickou přestavbou v pohradí byl vystavěn zimní stadion a na Štěpánce vzniklo letní kino. [13] [14]



Obrázek 42 Podolecká parní pila [Archiv muzeum Mladá Boleslav]



Obrázek 43 Podolecký zájezdní dvůr [Archiv muzeum Mladá Boleslav]



Obrázek 44 Zimní stadion na Podolci [Archiv muzeum Mladá Boleslav]



Obrázek 45 Podolecká škola [Archiv muzeum Mladá Boleslav]

PTÁK

Pták se historicky říkalo čtvrti v podhradí rozléhající se podél dnešní Ptácké ulice. Je čtvrtou městskou částí a patří mezi ty nejstarší ve městě. Struktura zástavby byla značně omezena prudkým terénem hradního ostrohu a řekou Jizerou. Bývala to chudinská čtvrť, kde bydlelo velké množství cizinců, historicky především Němců, postupem času se z ní stala čtvrť průmyslová. Byla zde kaskáda mlýnů a později textilní továrna tzv. Klingrovka, která se v roce 1881 rozšířila i na druhý břeh řeky. Toto rozšíření má důsledky až do současnosti, dnes se zde nachází areál Škoda auto, kterému se říká Česana (podle česání přize) a zachoval se i tovární komín. Klingrovka byla až do začátku 20. století významným podnikem, s dosahem i do politiky.

Téměř zapomenutou výrobou z historie města je soustava mlýnů na Ptáku. Mlýny Na Valše a Podstupenský se nacházely v blízkosti pramene podzemní vody, takže jejich správce měl na starosti i vodárnu zásobující město pitnou vodou. Voda k mlýnům byla přiváděna náhonem, který vedl z Jizery a ústil do Klenice. Ten byl později zrušen a dnes po něm nenajdeme na Ptácké ani stopy. V podhradí stály na začátku 19. století dva pivovary Kosmonoský a měšťanský, mladoboleslavské pivovarnictví ovšem nebylo příliš významné.

Na místě současné Akumy bývala od roku 1880 mydlárna, která ve svém největším provozu zaměstnávala asi 50 dělníků. Další továrna na mýdlo a voňavky byla ještě starší a nacházela se naproti výše jmenované firmě na levém břehu Klenice. Výrobou svíček, olejů a tuků se zabývala firma Fr. Sezemského na Ptácké ulici, která zaměstnávala asi 300 dělníků. Poté se zde významným způsobem projevil textilní průmysl, který později ustoupil tomu automobilovému. Na Ptáku se na začátku 20. století nacházela továrna jízdní kola značky Nora, vyráběla se zde dětská a horská kola, podnikl zanikl kvůli znárodnění.

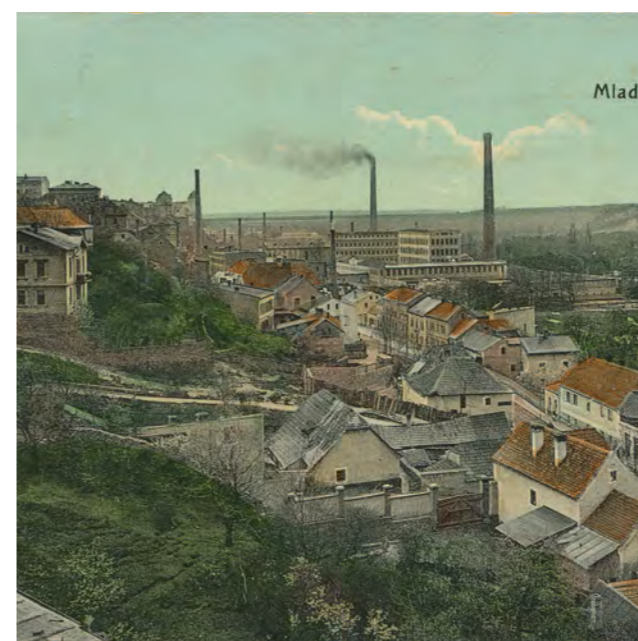
Ústup převažujícího textilního průmyslu tomu automobilovému proběhl díky založení firmy Laurin a Klement, tedy budoucí firmy Škoda auto, jež silně ovlivňuje město dodnes. Vznikem automobilového průmyslu byl vytlačen z města jakýkoliv jiný i přesto, že textilní továrny zde byly na svou dobu na opravdu vysoké úrovni po stránce technologické i architektonické. [13] [14] [15]



Obrázek 46 Náhon na Ptácké ulici [Archiv muzeum Mladá Boleslav]



Obrázek 47 Hostinec na křižovatce Ptácké a Vodkovi ulice [Archiv muzeum Mladá Boleslav]



Obrázek 48 Průmyslové závody na Ptácké ulici [Archiv muzeum Mladá Boleslav]



Obrázek 49 Mlýny na Ptácké ulici [Archiv muzeum Mladá Boleslav]

ČEJETIČKY

Kamenný hrad Rácov (nejméně ze 14. století) se nacházel jen kilometr od toho boleslavského, byl ovšem podstatně menší. Nacházel se na ostrohu nad Jizerou v blízkosti brodu přes řeku, kde se dnes nachází most a kamenné zdivo z něj bylo využito při výstavbě zámku Neuberg (1738), který byl vystavěn přímo pod dále nevyužívaným hradem Rácov, díky novým majitelům panství měšťanskému rodu Gemrichů. Na zámku byla zbudována rozsáhlá knihovna, která byla z části věnována do sbírky Národního muzea a místní se zapojili do českého národního obrození. Zámecký park a pivovar podlehly skáze kvůli válce a následné konfiskaci

V Čejetičkách se nachází hlavní železniční nádraží, železnice byla do Mladé Boleslavy zavedena v roce 1865 při výstavbě trati Kralupy nad Vltavou - Turnov až později proběhlo propojení na Neratovice. Místní průmyslníci měli o napojení na kladenskou pánev a zásobování uhlím pro své továrny velký zájem. Zároveň zde byly ekonomické tlaky také od dopravců mimo železnici, kteří se báli, že přijdou o svůj výdělek. Výstavbu nádraží provázely dlouhé úvahy a tažanice o jeho umístění, původně zamýšlené pozemky byly příliš drahé nebo geologicky nevhodné, proto je nádraží tak vzdálené centru města. S tímto řešením bylo spokojeno společenstvo povozníků, jemuž z další dopravy od hlavního nádraží do města plynuly dobré výdělky.

Nejen díky nádraží měly Čejetičky, jako celé podhradí bohatou průmyslovou historii, v této části města se jednalo především o zpracovatelský průmysl zemědělských produktů. Nacházel se zde cukrovar, který byl ve strategické pozici vůči nádraží. Dále Hospodářské družstvo, sýrárna a také mlékarna, kterou zde najdeme dodnes. Velká část zástavby pro bydlení v Čejetičkách vznikla za první republiky právě díky provozu průmyslových závodů, tedy díky vysoké zaměstnanosti obyvatelstva. [13] [14]



Obrázek 50 Pohled na hrad z Nádražní ulice [Archiv muzeum Mladá Boleslav]



Obrázek 51 Křižovatka Ptáček a Nádražní ulice [Archiv muzeum Mladá Boleslav]

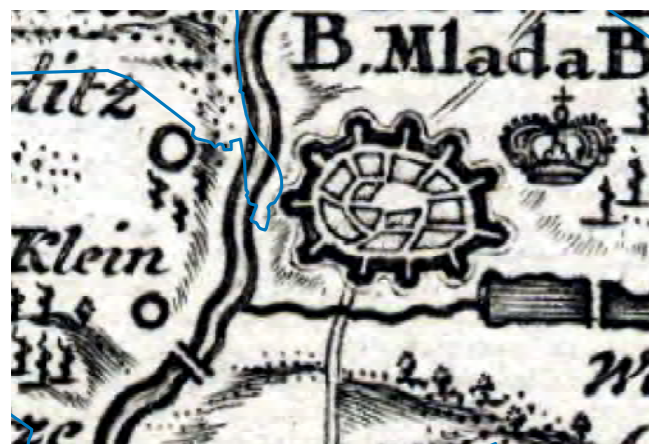


Obrázek 52 Pohled na hrad z Nádražní ulice [Archiv muzeum Mladá Boleslav]



Obrázek 53 Bývalá pekárna Suchar [Archiv muzeum Mladá Boleslav]

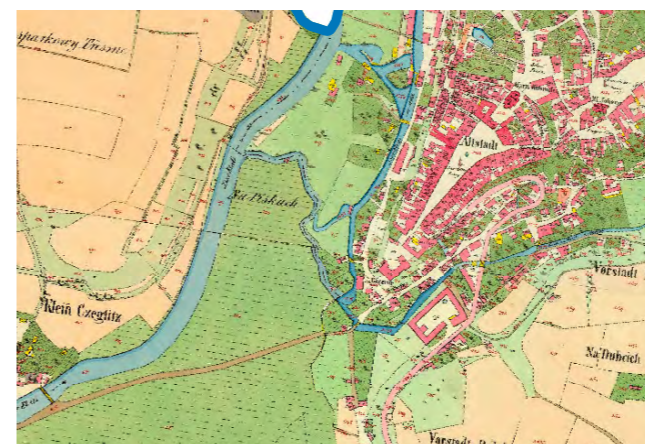
VÝVOJ STRUKTURY ZÁSTAVBY



Obrázek 54 Muellerovo mapování 1720



Obrázek 55 I. Vojenské mapování 1764 - 1768



Obrázek 56 Stablní katastr 1826 - 1843



Obrázek 57 II. Vojenské mapování - Františkovo 1836 - 1852



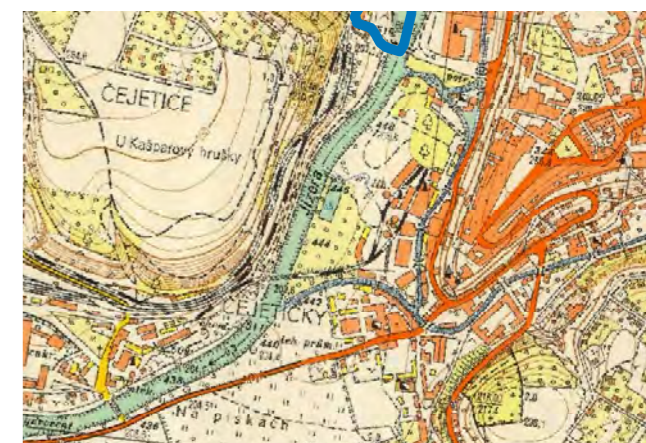
Obrázek 58 III. Vojenské mapování 1877-1880



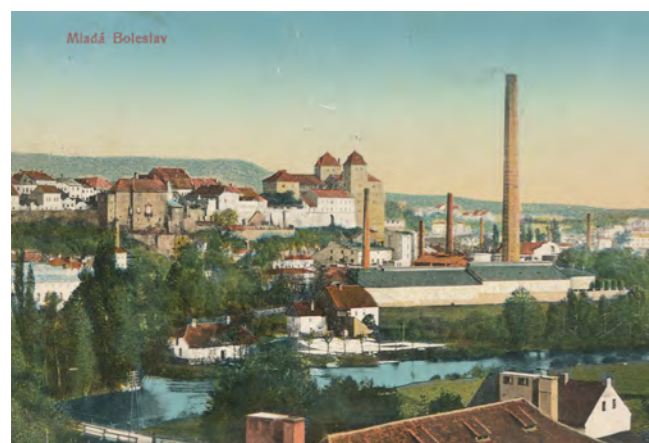
Obrázek 59 Vojenské mapování Josefské 1872 - 1953



Obrázek 60 Místopisný plán královského města Mladé Boleslavi 1912



Obrázek 61 TOPO-S (1: 10 000) 1952



Obrázek 62 Historická pohlednice města od Čejetic



Obrázek 63 Historická pohlednice města od jezu na Jizeři



Obrázek 64 Historická pohlednice města od Pražské ulice



Obrázek 65 Historická pohlednice města z Chrástecské ulice

SOUČASNÝ STAV ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ



ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Mladá Boleslav

Rozloha: 2 895 ha

Počet obyvatel: 44 327

Hustota osídlení: 28,44 obyv./km²

Statut: statutární město

Nachází se: ve Středočeském kraji

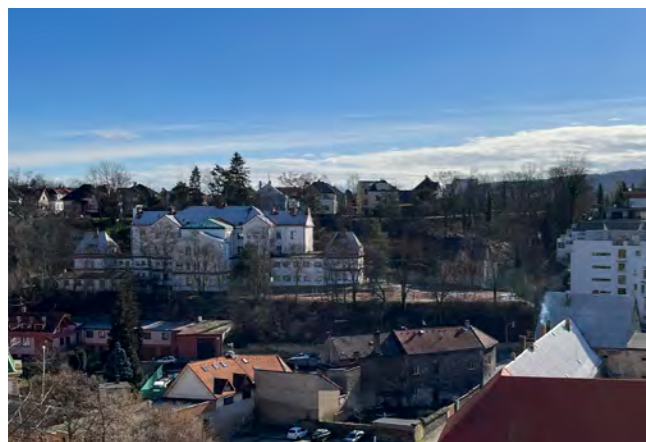
Řešená část města

Rozloha: 336 ha

Počet obyvatel: přibližně 3500



FOTODOKUMENTACE - CHARAKTER MÍSTA



Obrázek 66 Podolecká základní škola



Obrázek 67 Lávka přes Klenici u Podoleckého dvora



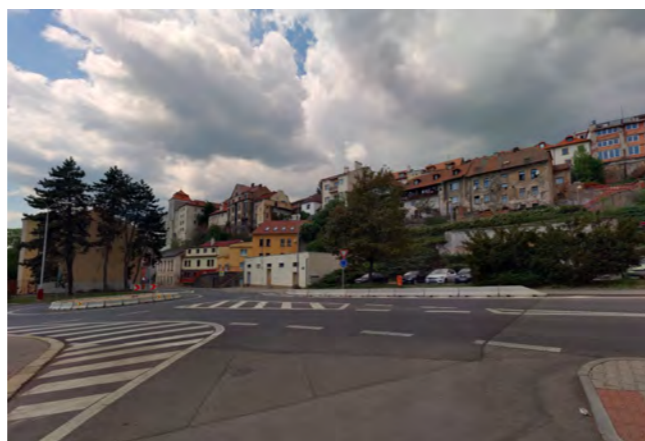
Obrázek 68 Náměstíčko Štýrsova a Pod Borkem



Obrázek 69 Nádražní ulice (téměř pod hradem)



Obrázek 70 Neutěšený stav Podoleckého dvora



Obrázek 71 Křižovatka Pražské a Nádražní ulice



Obrázek 72 Hlavní železniční nádraží v Čejetických



Obrázek 73 Nádražní ulice (asi v polovině délky)



Obrázek 74 Bývalá Podolecká pila



Obrázek 75 Historická pohlednice města od jezu na Jizeře

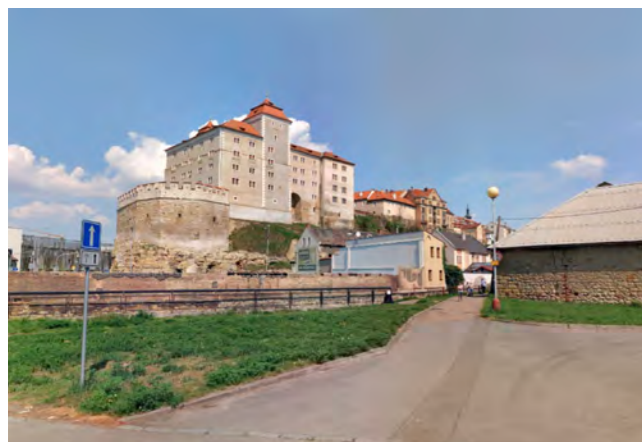


Obrázek 76 Most přes Jizeř z Nádražní ulice



Obrázek 77 Jednopodlažní garáže v ulici Pod Borkem

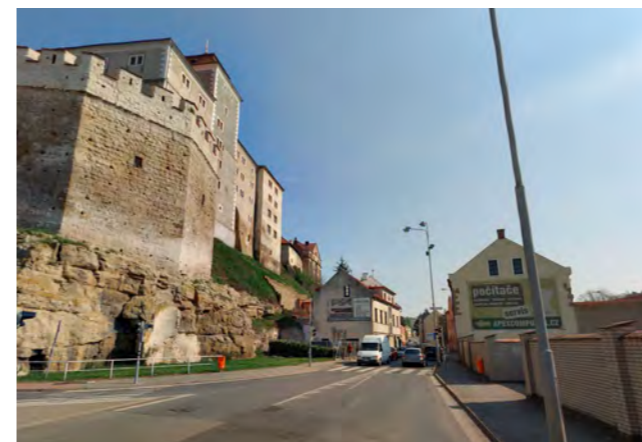
FOTODOKUMENTACE - CHARAKTER MÍSTA



Obrázek 78 Pohled na hrad z prostranství mezi bývalou pekárnou Suchar a Podoleckým dvorem



Obrázek 79 Začátek Ptáček ulice pod hradem



Obrázek 80 Nádražní ulice na křížení s ulicí Ptáčkou



Obrázek 81 Křížkové schody stíci do Nádražní ulice



Obrázek 82 Objekt pekárny Suchar od Podoleckého dvora



Obrázek 83 Křižovatka ulic Ptáček a Nádražní



Obrázek 84 Šestipodlažní parkovací dům mezi komerčními objekty na Ptáček ulici



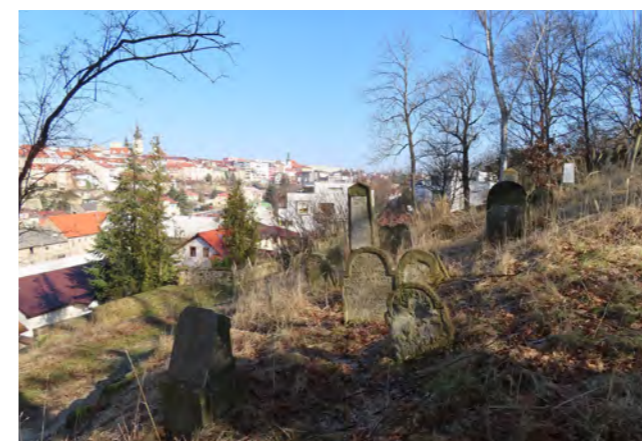
Obrázek 85 Ptáček ulice a městský palác Templ



Obrázek 86 Ptáček ulice pod hradem



Obrázek 87 Podolecký dvůr na Pražské ulici

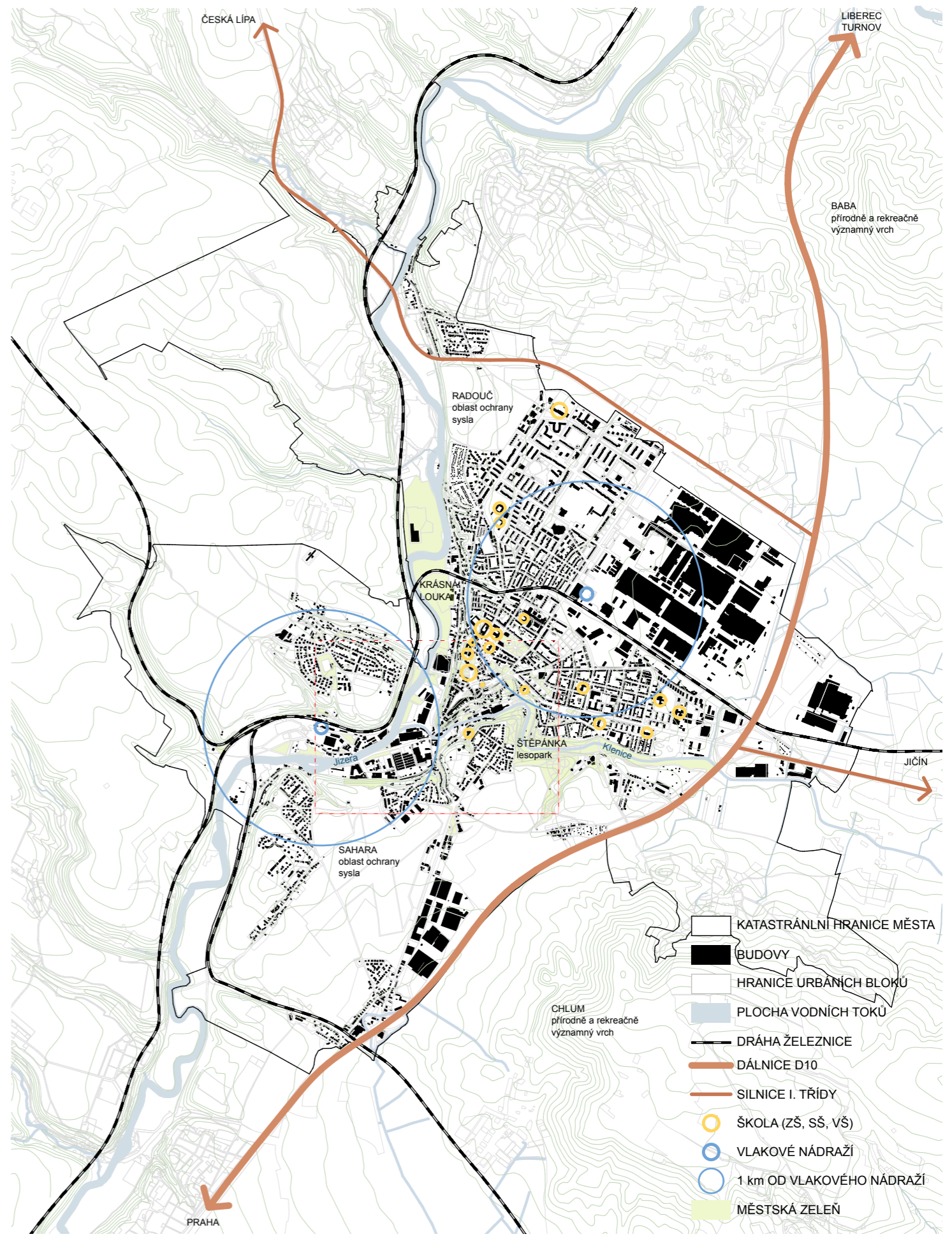
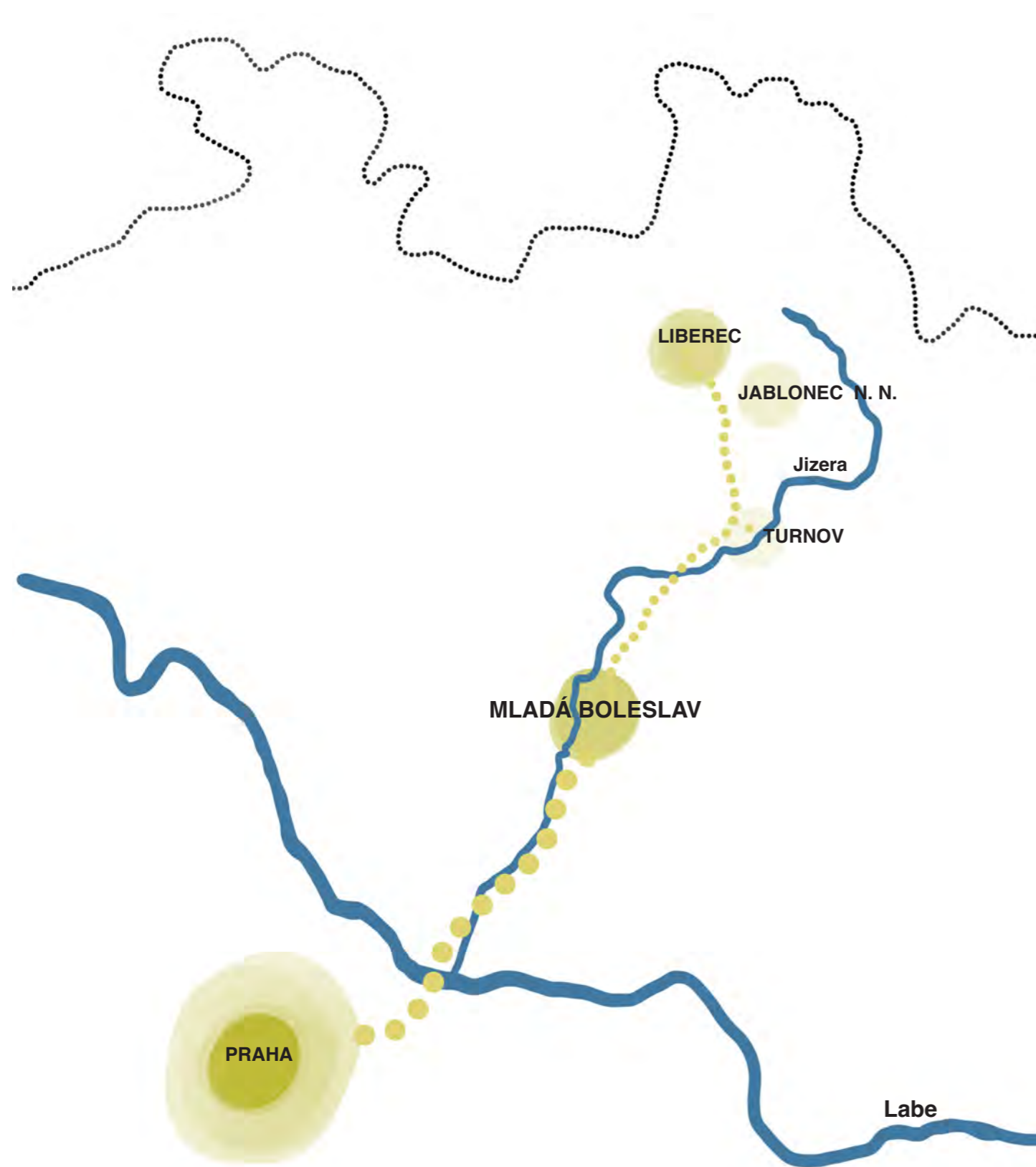


Obrázek 88 Židovský hřbitov



Obrázek 89 EMBE pivovar

ŠIRŠÍ VZTAHY



- KATASTRÁLNÍ HRANICE MĚSTA
- BUDOVY
- HRANICE URBÁNÍCH BLOKŮ
- PLOCHA VODNÍCH TOKŮ
- DRÁHA ŽELEZNICE
- DÁLNIČE D10
- SILNICE I. TŘÍDY
- ŠKOLA (ZŠ, SŠ, VŠ)
- VLAKOVÉ NÁDRAŽÍ
- 1 km OD VLAKOVÉHO NÁDRAŽÍ
- MĚSTSKÁ ZELEŇ

VÝKRES KRAJINY



- Q 100
- AKTIVNÍ ZÓNA
- ÚSES
- PAMÁTNÝ STROM
- MĚSTSKÁ ZELEŇ
- VÝZNAMNÝ KRAJINNÝ PRVEK
- ZEMĚDĚLSKÁ PŮDA
- VRSTEVNICE
- PLOCHY LESA
- BUDOVI
- HRANICE URBÁNIČ BLOKŮ
- KATASTRÁLNÍ HRANICE MĚSTA
- DRÁHA ŽELEZNICE
- PLOCHA VODNÍCH TOKŮ

M 1: 5000
100 m 500 m

FUNKČNÍ VYUŽITÍ ÚZEMÍ

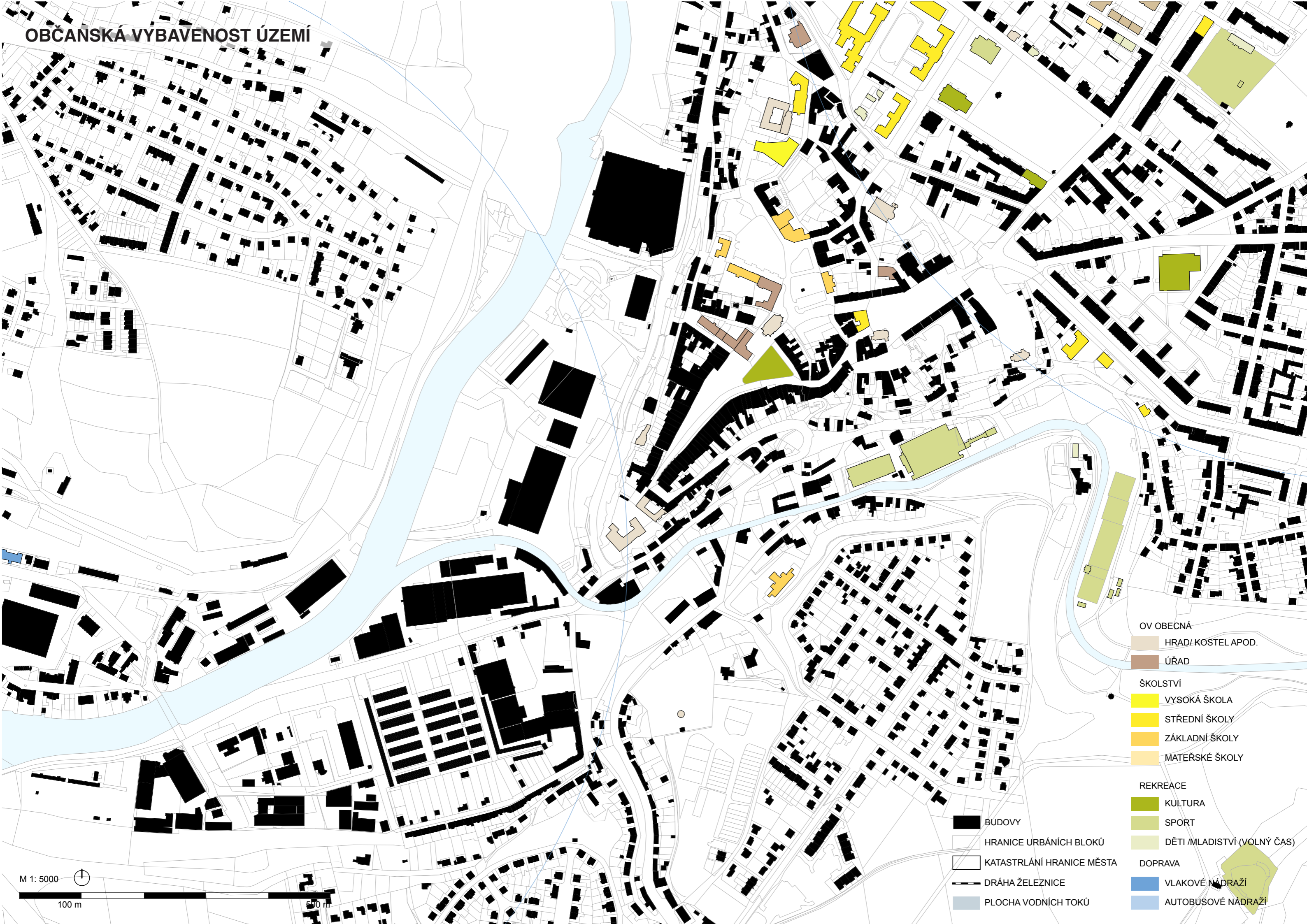


- BYDLENÍ SMÍŠENÉ
- BYDLENÍ HROMADNÉ
- BYDLENÍ INDIVIDUÁLNÍ
- MĚSTSKÁ ZELENĚ
- ŠKOLSTVÍ
- SPORT A VOLNÝ ČAS
- KULTURA
- KOMERCE
- VEŘEJNÉ INSTITUCE
- ADMINISTRATIVA A VÝVOJ
- VÝROBA
- HŘBITOV
- ZEMĚDĚLSKÁ PŮDA

- BUDOVY
- HRANICE URBÁNIČ BLOKŮ
- KATASTRÁLNÍ HRANICE MĚSTA
- DRÁHA ŽELEZNICE
- PLOCHA VODNÍCH TOKŮ

M 1: 5000
100 m 500 m

OBČANSKÁ VYBAVENOST ÚZEMÍ



OV OBECNÁ

- HRAD/ KOSTEL APOD.
- ÚŘAD

ŠKOLSTVÍ

- VYSOKÁ ŠKOLA
- STŘEDNÍ ŠKOLY
- ZÁKLADNÍ ŠKOLY
- MATEŘSKÉ ŠKOLY

REKREACE

- KULTURA
- SPORT
- DĚTI /MLADISTVÍ (VOLNÝ ČAS)

DOPRAVA

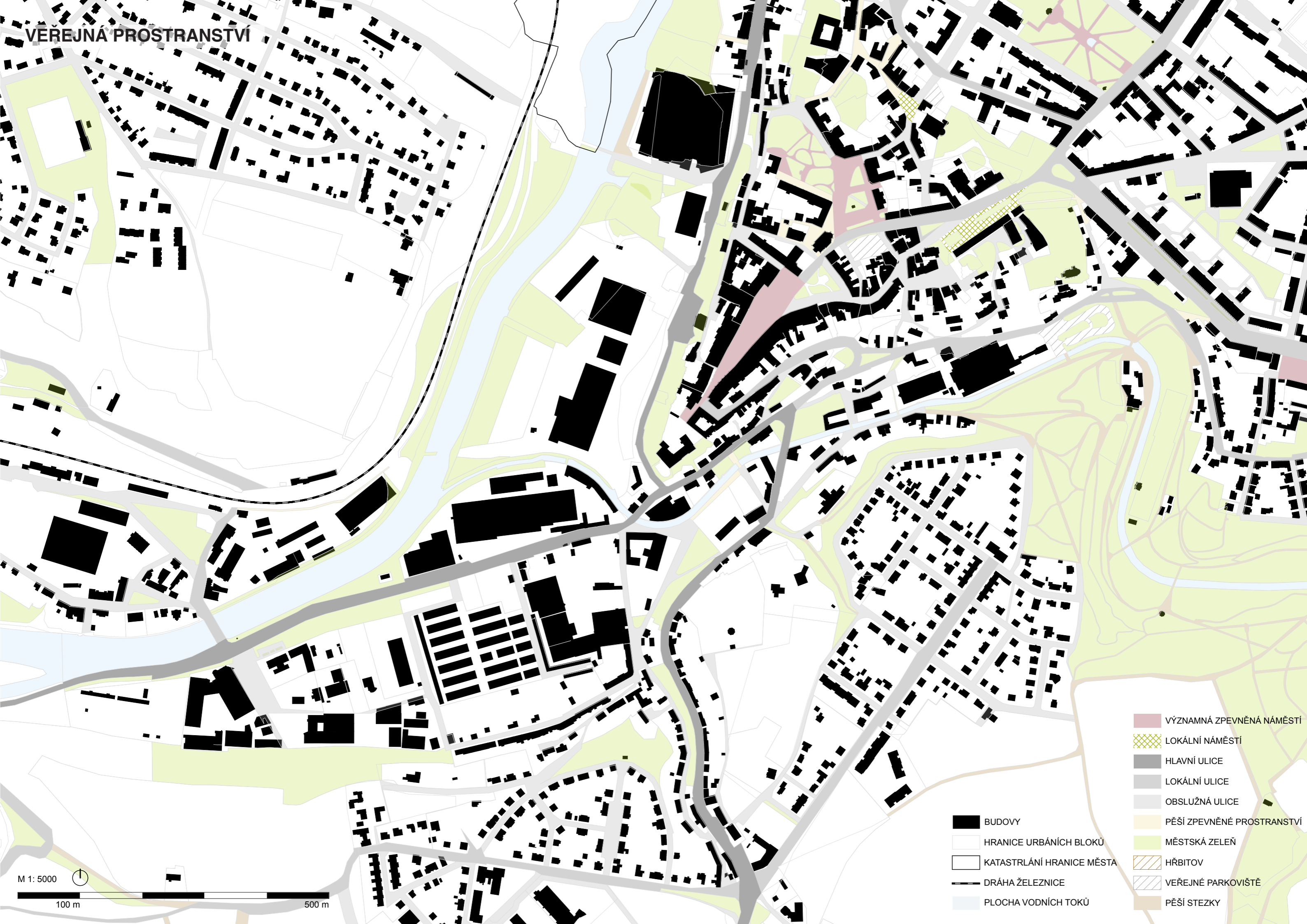
- VLAKOVÉ NÁDRAŽÍ
- AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ














- BUDOVY
- HRANICE URBÁNNÍCH BLOKŮ
- KATASTRÁLNÍ HRANICE MĚSTA
- DRÁHA ŽELEZNICE
- PLOCHA VODNÍCH TOKŮ

M 1: 5000

100 m 500 m

VĚREJNÁ PROSTRANSTVÍ



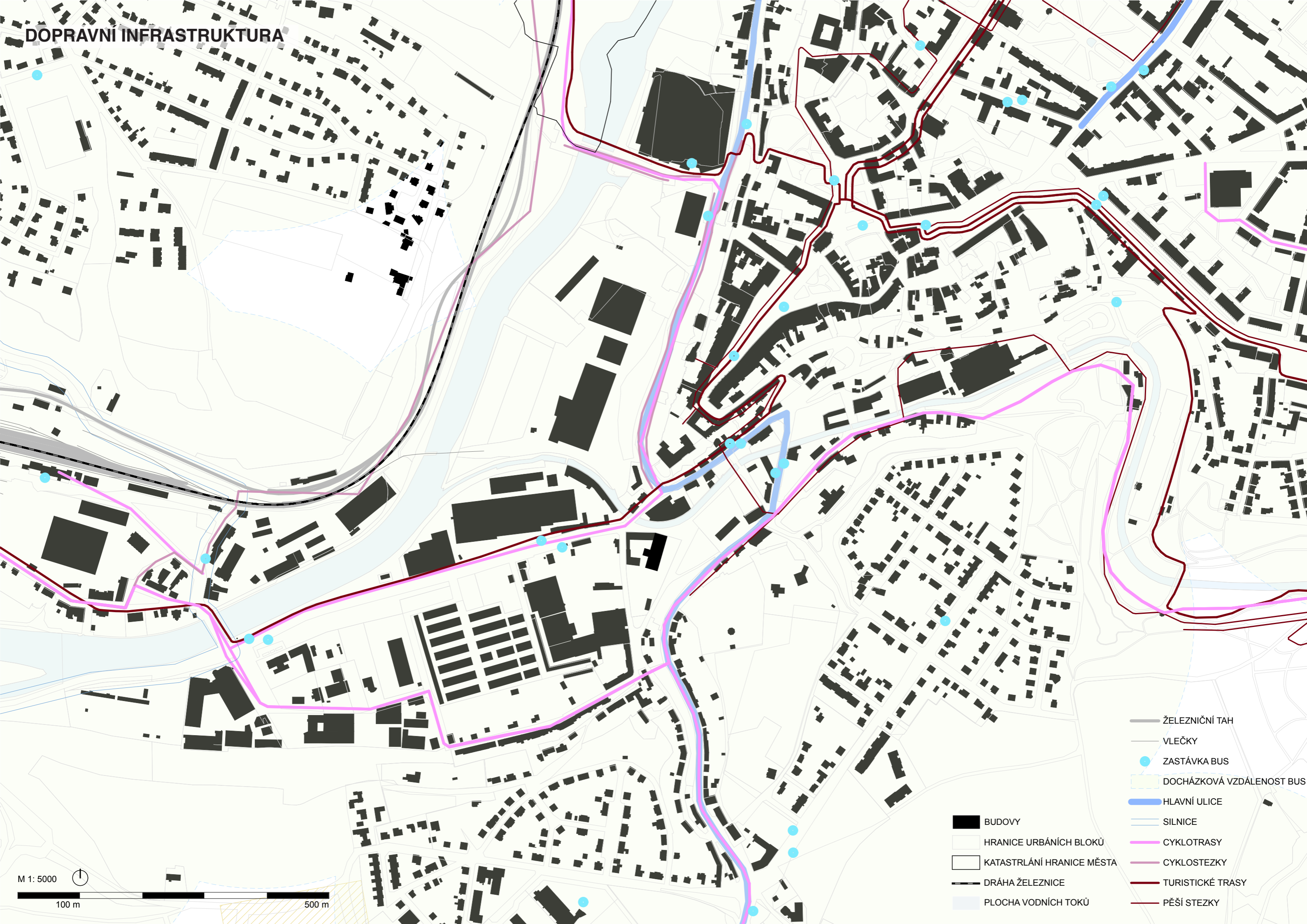
-  VÝZNAMNÁ ZPEVNĚNÁ NÁMĚSTÍ
-  LOKÁLNÍ NÁMĚSTÍ
-  HLAVNÍ ULICE
-  LOKÁLNÍ ULICE
-  OBSLUŽNÁ ULICE
-  PĚŠÍ ZPEVNĚNÉ PROSTRANSTVÍ
-  MĚSTSKÁ ZELEŇ
-  HŘBITOV
-  VEŘEJNÉ PARKOVIŠTĚ
-  PĚŠÍ STEZKY
-  BUDOVY
-  HRANICE URBÁŇNÍCH BLOKŮ
-  KATASTRÁLNÍ HRANICE MĚSTA
-  DRÁHA ŽELEZNICE
-  PLOCHA VODNÍCH TOKŮ

M 1: 5000



100 m 500 m

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA



- ŽELEZNIČNÍ TAH
- VLEČKY
- ZASTÁVKA BUS
- DOCHÁZKOVÁ VZDÁLENOST BUS
- HLAVNÍ ULICE
- SILNICE
- BUDOVY
- HRANICE URBÁNÍCH BLOKŮ
- KATASTRÁLNÍ HRANICE MĚSTA
- DRÁHA ŽELEZNICE
- PLOCHA VODNÍCH TOKŮ
- CYKLOTRASY
- CYKLOSTEZKY
- TURISTICKÉ TRASY
- PĚŠÍ STEZKY

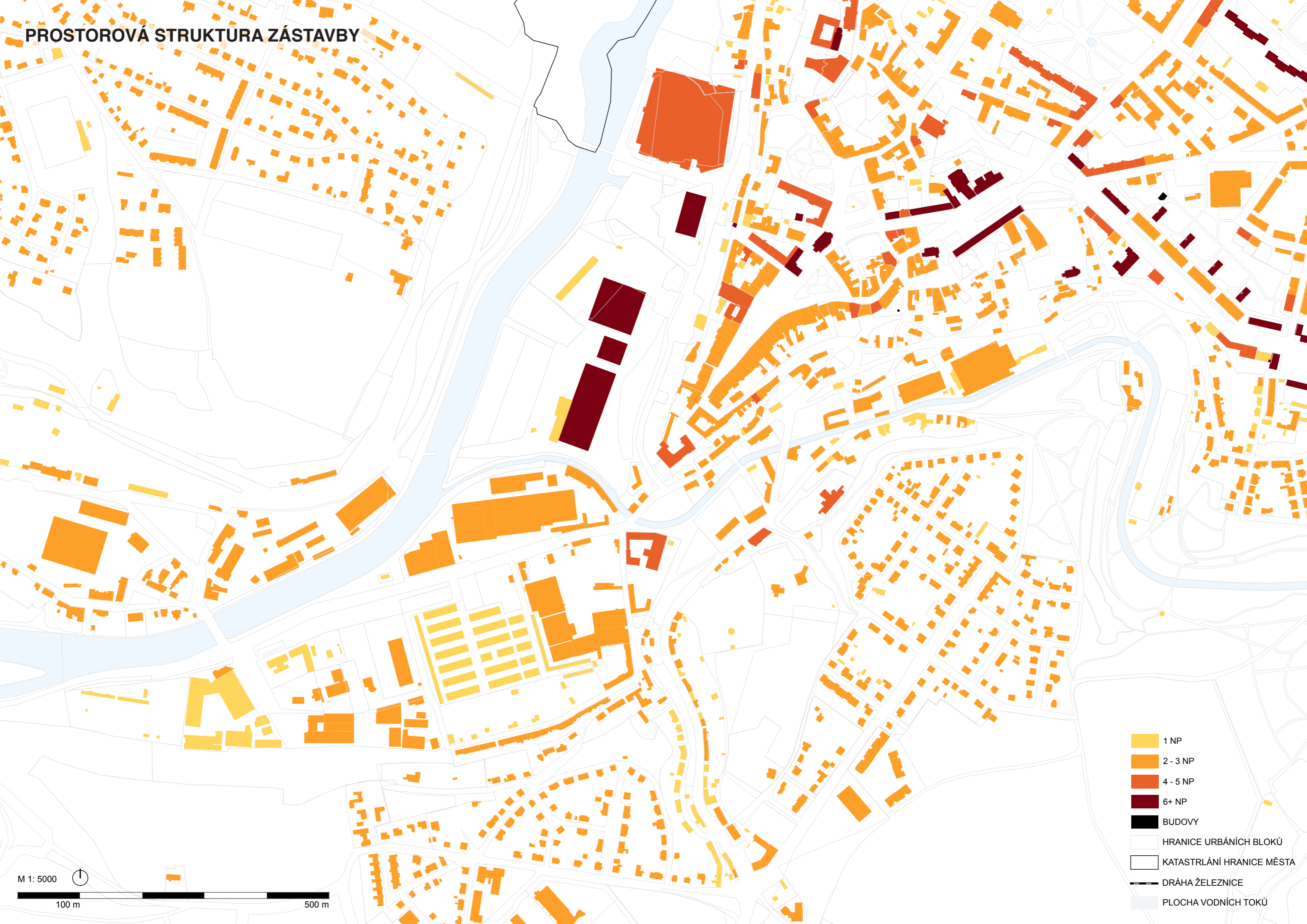
ZAMĚRY Z ÚP A ZÚR



- HRANICE ZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ
- MĚSTSKÁ ZELEŇ
- MĚSTSKÁ PAMÁTKOVÁ ZÓNA
- ZAMĚRY Z ÚP
- BROWNFIELDY DLE ÚP
- ÚZEMNÍ REZERVY Z ÚP
- ZAMĚRY DI ZE ZUR
- BUDOVY
- HRANICE URBÁNÍCH BLOKŮ
- KATASTRALNÍ HRANICE MĚSTA
- DRÁHA ŽELEZNICE
- PLOCHA VODNÍCH TOKŮ

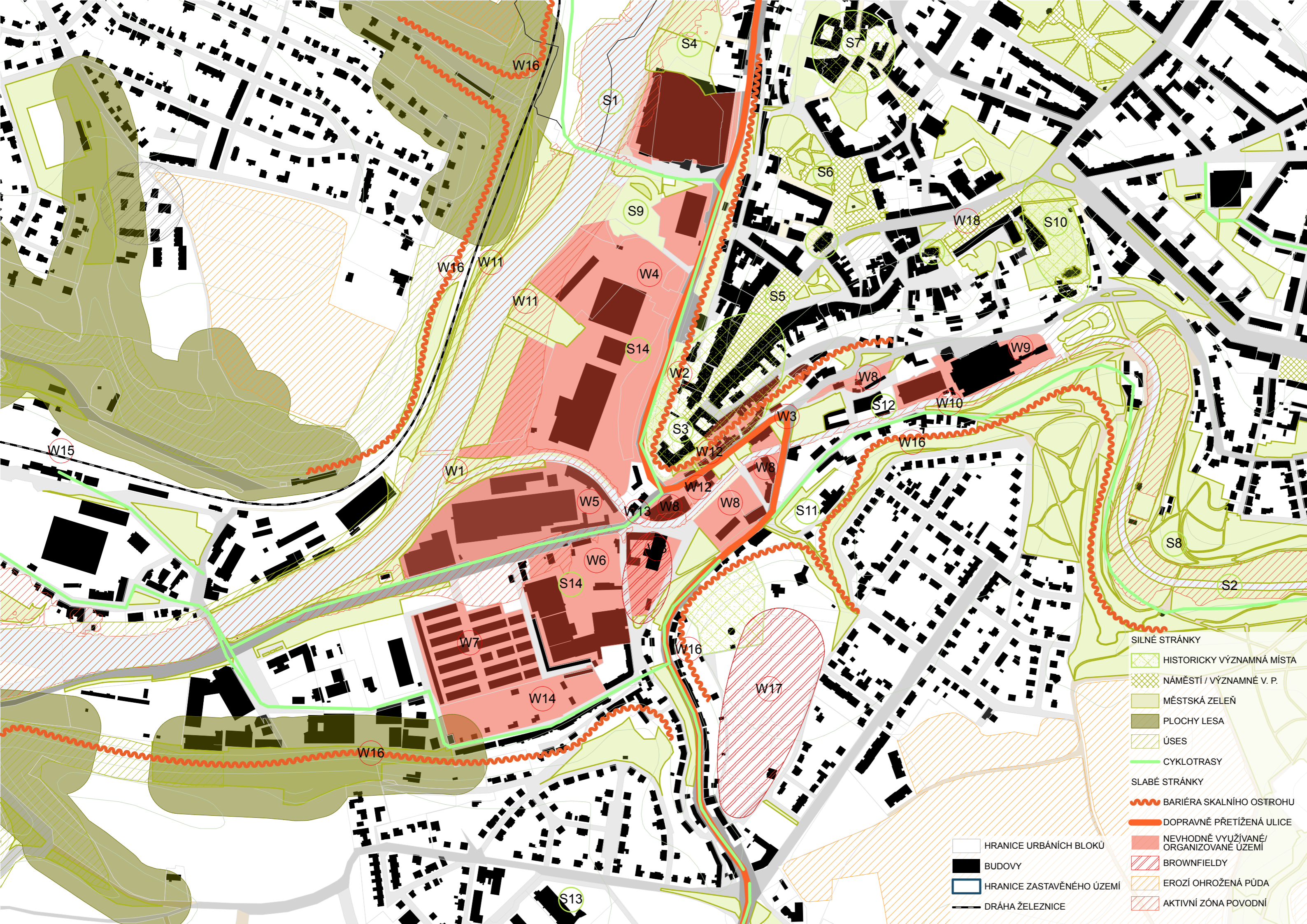
M 1: 5000
100 m 500 m

PROSTOROVÁ STRUKTURA ZÁSTAVBY



- 1 NP
- 2 - 3 NP
- 4 - 5 NP
- 6+ NP
- BUDOVI
- HRANICE URBÁNIČ BLOKŮ
- KATASTRLÁNÍ HRANICE MĚSTA
- DRÁHA ŽELEZNICE
- PLOCHA VODNÍCH TOKŮ

M 1: 5000
100 m 500 m



POZITIVA

- S1 Řeka Jizera
- S2 Řeka Klenice
- S3 Mladoboleslavský hrad
- S4 Krásná louka - přírodní rekreační plocha
- S5 Zrekonstruované Staroměstské náměstí
- S6 Zrekonstruované Komenského náměstí
- S7 Karmel - VŠ, SŠ, historický areál Karmelitánského kláštera
- S8 Lesopark Štěpánka
- S9 Památné duby
- S10 Areál Havelského kostela a bývalého hřbitova (zelená plocha)
- S11 Velmi pozitivně vnímaná podolecká ZŠ
- S12 Oblíbená restaurace EMBe pivovar
- S13 Letecké muzeum Metoděje Vlacha (+restaurace)
- S14 Zaměstnavatel s vysokými požadavky na kvalifikaci

NEGATIVA

- W1 Pro lidi nepřístupný soutok Jizery a Klenice
- W2 Výrazná bariéra skalního ostrohu rozdávající podhradí a centrum města
- W3 Dopravně přetížené ulice Ptácká a Pražská
- W4 Nový areál budov Škoda Auto nerespektující urbánní principy a lidské měřítko
- W5 Areál AKUMY - žádný vztah k ulici, zabraňuje přístupu ke Klenici a k soutoku řek
- W6 Průmyslový areál s nulovým vztahem k ulici, působí velmi neuspořádaně
- W7 Nizkopodlažní individuální garáže
- W8 Opuštěné rozpadající se domy
- W9 Zimní stadion - kapacitně a technicky již nevyhovuje
- W10 Tok Klenice v chátrajícím betonovém korytě
- W11 Nepřístupné břehy řeky Jizery
- W12 Chaotická, málo udržovaná zástavba
- W13 Nonstop hospoda - koncentrace zvláštních aktivit
- W14 Zahrádkářská kolonie - chaotická, málo využívaná
- W15 Hlavní vlakové nádraží více než 1 km od centra, špatně dostupné pro obytné části města, velmi zanedbaná údržba
- W16 Velmi prudký terén - bariéra
- W17 Neurčitá a nevyužívaná zeleň
- W18 Náměstí Míru - příliš zpevněné, průjezdový charakter

SILNÉ STRÁNKY

- HISTORICKY VÝZNAMNÁ MÍSTA
- NÁMĚSTÍ / VÝZNAMNÉ V. P.
- MĚSTSKÁ ZELENĚ
- PLOCHY LESA
- ÚSES
- CYKLOTRASY

SLABÉ STRÁNKY

- BARIÉRA SKALNÍHO OSTROHU
- DOPRAVNĚ PŘETÍŽENÁ ULICE
- NEVHODNĚ VYUŽÍVANÉ/ ORGANIZOVANÉ ÚZEMÍ
- BROWNFIELDY
- EROZÍ OHROŽENÁ PŮDA
- AKTIVNÍ ZÓNA POVODNÍ

- HRANICE URBÁNNÍCH BLOKŮ
- BUDOVY
- HRANICE ZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ
- DRÁHA ŽELEZNICE

SWOT ANALÝZA

Řeka Jizera protékající v těsné blízkosti centra města poskytuje mnoho příležitostí a možností k využití. Má velký význam pro průmysl, ale také pro volnočasové aktivity. Tvoří přirozenou linii městem, na které je možné do budoucna stavět.

Řeka Klenice je páteří lesoparku Štěpánka, který se podél ní rozkládá. Spolu s řekou Jizerou tvoří lokálně významný soutok.

Mladoboleslavský hrad je jednou z hlavních dominant města. Rozkládá se na skalním ostrohu a je viditelný ze širokého okolí. Pro město má velký historický význam.

Rekreační oblast Krásná louka se rozkládá na břehu řeky Jizery a poskytuje zázemí pro volnočasové aktivity pro širokou veřejnost. Díky své rozloze nabízí možnosti pořádání kulturních a sportovních akcí. Zároveň je také významnou přírodní lokalitou.

Nově zrekonstruované Staroměstské náměstí je historickým centrem města s vysokým stupněm občanské vybavenosti. Je reprezentativním prvkem města.

Komenského náměstí je díky svému parkovému charakteru hodnotnou součástí centra města.

Vzdělávací centrum na Karmeli dává městu přidanou hodnotu v podobě propojení historických budov s moderními architektonickými prvky. V areálu sídlí soukromá vysoká škola Škoda auto.

Lesopark Štěpánka je největším lesoparkem ve městě a pyšní se vysokou oblibou obyvatel. Nabízí prostor pro širokou škálu volnočasového vyžití.

Památné duby jsou dendrologicky významnou památkou.

Areál Havelského kostela je spojením historické památky spolu s městskou zelení.

Podolecká základní škola je v lokalitě vnímána velmi pozitivně a je důležitou součástí oblasti.

EMBe pivovar reprezentuje skvěle zvládnutou rekonstrukci bývalého provozu na restaurační zařízení, které se těší velké oblibě.

Letecké muzeum Metoděje Vlacha je dalším moderním prvkem města a má potenciál stát se regionálně významným bodem.

Strojírenský průmysl s vysokými požadavky na kvalifikaci pracovníků přináší pracovní příležitosti.

Soutok řek Jizery a Klenice má velký potenciál pro danou lokalitu. Proměna tohoto místa je v budoucnu reálná i díky dotačním titulům vlády ČR, která má revitalizaci říčních toků ve svém programovém prohlášení. Stejně tak je možné předpokládat pozitivní vývoj okolí řek Jizery a Klenice.

Potenciálem je také přesunutí těžiště města zpět do historického centra pomocí nové obytné výstavby v Mladoboleslavském podhradí. Dále zajištění většího propojení mezi zrekonstruovaným historickým centrem se zbytkem města zjednodušením pěší prostupnosti mezi těmito lokalitami.

Změna polohy zimního stadionu je příležitostí k vybudování nového komplexního sportovního areálu, který bude vyhovovat moderním požadavkům a trendům. Zajistí důstojné zázemí pro sportovce i návštěvníky. Multifunkční uspořádání stadionu přinese do města tolik potřebné prostory pro kulturní akce.

Soutok řek Jizery a Klenice je v současné době pro veřejnost nepřístupný, protože je okupován soukromými zájmy.

Skalní ostroh tvoří významnou přírodní bariéru mezi centrem města a podhradím, což velmi komplikuje propojení obou městských částí.

Ulice Ptácká a Pražská jsou dopravně přetížené především díky zatížení kamionovou dopravou, která obsluhuje průmyslové areály.

Nový areál Škoda auto nerespektuje urbánní a lidské měřítko a nabourává tak charakter původní zástavby v této části města.

Areál AKUMY vytváří umělou překážku mezi soutokem řek a ulicí. Brání přístupu veřejnosti k tomuto významnému bodu.

Průmyslový areál je chaotický a nemá žádný vztah s ulicí.

Nízkopodlažní individuální garáže jsou pozůstatkem z komunistické historie a zabírají velkou plochu území bez přidané hodnoty.

Opuštěné rozpadající se domy jejichž stav je již několik let neměnný a zatěžuje oblast.

Městský zimní stadion je již technicky zastaralý a nevyhovuje aktuálním předpisům a standardům. Nedisponuje dostatečným zázemím pro sportovce ani pro diváky.

Tok Klenice v chátrajícím betonovém korytě představuje možná bezpečnostní a ekosystémová rizika.

Nepřístupné břehy řeky Jizery znemožňují bližší propojení města a řeky.

V oblasti se nachází mnoho objektů, které již ztratily své původní využití a dnes chátrají.

Nonstop hospoda koncentruje nepřizpůsobivé občany a dochází zde k častému rušení veřejného pořádku.

Zahrádkářská kolonie je komunistickým pozůstatkem, působí chaoticky a je málo využívána.

Hlavní nádraží má velmi nevhodnou polohu vůči centru města. Je špatně dostupné pro obytné části sídla a jeho stav je zanedbaný.

Velmi prudký terén vytváří bariéru mezi obytnou částí a řekou Jizerou.

Velká plocha neurčitě a nevyužité zeleně neplní ekosystémové a rekreační funkce.

Náměstí Míru má příliš zpevněný charakter a je pouze průjezdové. Měřítko některých staveb je neadekvátní historickému kontextu.

S W

O

T

Globálně zhoršující se ekologická situace přináší hrozby v podobě přívalových povodní nebo naopak vysychání koryt řek. Aktuální pověst městské čtvrti přispívá k vyliďňování území a vzniku vyloučené lokality, což je velkým rizikem v již tak málo obydlené oblasti. Významnou hrozbou pro celou Mladou Boleslav by byl náhlý úpadek automobilového průmyslu, na kterém je město nyní ekonomicky závislé.

TÉMATATA K ŘEŠENÍ

Mladoboleslavské podhradí je dnes místem kudy většina obyvatel pouze projíždí autem. Potřebuje oživit funkcemi, které dají lidem důvod chodit zde pěšky a trávit tu čas, ne se pouze rychle snažit dostat z této oblasti. Celá čtvrť je zároveň především průmyslovou oblastí, ulice mají dopravní charakter a bydlí zde jen malé procento obyvatel města.

Soutok řek, díky kterému bylo město právě na tomto místě založeno je nepřístupný, což je způsobeno zabráním jeho okolí soukromými komerčními zájmy a nízkým stupněm údržby břehu mezi Jizerou a železnicí. Soutok Jizery s Klenicí je významným bodem pro celou Mladou Boleslav a měl by být veřejně přístupný.

Ptácká ulice je dnes především dopravním tahem. Má však potenciál stát se městskou třídou. Je v těsné blízkosti historického jádra města a při každodenním pohybu městem zde proudí velké množství lidí, ovšem bez jediného zastavení. Je nutné ji lépe napojit na historické centrum a tok Jizery, dát větší prostor také nemotorovým složkám dopravy a zvolit lidské měřítko a vhodný mix funkcí přilehlé zástavby. Nové administrativní budovy, které byly postaveny na místě bývalého lihovaru, a přilehlý parkovací dům jsou urbanisticky vytržené z kontextu a pro místo velmi nevhodné.

Zástavba podél Nádražní ulice je chaotická, nemá žádný vztah k veřejným prostranstvím a její funkční struktura vytváří vysoké nároky na dopravní obsluhu. Nabízí se zde příležitost pro přestavbu na obytnou čtvrť s vysokým podílem zeleně.

Domy v podhradí nacházející se v údolí Klenice jsou většinou ve špatném stavu a potřebovaly by zrekonstruovat. Převážně se ovšem jedná o obytnou zástavbu, která je zde výjimečná a cenná. Zásadně nevhodný je zde umístěný zimní stadion, který už nevyhovuje technicky ani kapacitně. Velkým plus této oblasti je Podolecká základní škola, která se aktuálně potýká s nedostatkem místa. Zároveň se přes ulici nachází dlouhodobě nevyužívaná stavba Podoleckého zájezdního dvora, který je v majetku města. Jeho přestavba by mohla být vhodným řešením této situace.

Dopravní situace je komplikovaná v celém městě. Mladá Boleslav má vysoký počet osobních automobilů na obyvatele a lidé jsou zde zvyklí auto využívat jako primární způsob dopravy. Řešením situace by mohla být změna uličních profilů a jejich uzpůsobení pro jiné módy dopravy než jen individuální motorovou. Trasy pro pěší a cyklisty by měly být dostatečně atraktivní a logicky propojovat jednotlivé významné lokality ve městě. Zastávky MHD jsou rozmístěny v dostatečném množství pro pěší dostupnost, problematická je aktuální frekvence spojů.

Hlavní vlakové nádraží je od obytné zástavby mimo docházkovou vzdálenost. Je potřeba řešit jeho lepší dostupnost MHD a vytvořit přímější a příjemnější pěší a cyklistické spojení k nádraží. Pro dopravu osobními vlaky by bylo vhodné v řešeném území umístit ještě jednu zastávku.

ZÁVĚR

V analytické části diplomové práce byla provedena teoretická rešerše problematiky městských periferií a popsány možnosti jejich využití. Dále byla rozebrána tematika řek ve městech a význam vodních toků pro sídla. Byly ukázány vhodné příklady současných řešení dané problematiky, které by mohly být inspirativní pro návrhovou část práce. Posléze byla popsána historie vývoje lokality.

V další sekci této práce byl prozkoumán a výkresy popsán aktuální stav řešeného území. Byla provedena analýza současného stavu území a popsány hlavní problémy a témata určená k řešení v návrhové části této diplomové práce.

Mezi hlavní témata k řešení v Mladoboleslavském podhradí patří neutěšená dopravní situace, neudržovaná nebo nevhodně využívaná zástavba, nadlidské měřítko staveb průmyslových firem, nepřístupnost soutoku Jizery a Klenice, nedostatek přímých napojení na historické centrum města a špatná dostupnost vlakového nádraží. Většina těchto témat je pro danou lokalitu zároveň příležitostí pro změnu k lepšímu.

ZDROJE

Bibliografie

- [1] JEHLÍK, Jan. Rukověť urbanismu: architektura poznávání a navrhování prostředí. Vydání druhé, upravené. Praha: Ausdruck Books, 2018. ISBN 978-80-270-4920-2.
- [2] HALUZÍK, Radan. Město naruby: vágní terén, vnitřní periferie a místa mezi místy. Vydání první. Praha: Academia, 2020. ISBN 978-80-200-3041-2.
- [3] ROGER, Trancik. Finding Lost Space: Theories of Urban Design. První vydání. Wiley, 1986. ISBN 978-0471289562.
- [4] HRŮZA, Jiří a Josef ZAJÍC. Vývoj urbanismu II. Praha: České vysoké učení technické, 1996. ISBN 80-010-1549-1.
- [5] CÍLEK, Václav. Krajiny vnitřní a vnější: texty o paměti krajiny, smysluplném bobrovi, areálu jablkového štrúdlu a také o tom, proč lezeme na rozhlednu. 2., dopl. vyd. Praha: Dokořán, 2005. ISBN 80-736-3042-7.
- [6] RASMUSSEN, Andrew. Where the Community Grows: Prinzessinnengärten. Urbanu [online]. [cit. 2023-05-23]. Dostupné z: <https://urbanuguide.com/2020/05/09/where-the-community-grows-prinzessinnengarten/>
- [7] COLON, David. First look at Havemeyer Park, home to BK's first bike park. Brokelyn [online]. 2013 [cit. 2023-05-23]. Dostupné z: <https://brokelyn.com/havemeyer-park-opens-to-the-public-on-friday-morning/>
- [8] Krajinka: sportovně-rekreační areál na březích řeky Ohře. In: TIC Cheb [online]. [cit. 2023-05-23]. Dostupné z: <https://tic.cheb.cz/cile/krajinka/>
- [9] Maškova zahrada [online]. Městská sportovní Turnov s.r.o., 2015 [cit. 2023-05-23]. Dostupné z: <http://maskova-zahrada.cz/>
- [10] Sportovně rekreační areál Maškova zahrada. In: Mladoboleslavsko [online]. [cit. 2023-05-23]. Dostupné z: <https://www.mladoboleslavsko.eu/dr-cs/23539-sportovne-rekreacni-areal-maskova-zahrada.html>
- [11] Obnova nábřeží řeky Loučné v Litomyšli. In: Česká cena za architekturu [online]. [cit. 2023-05-23]. Dostupné z: <https://ceskacenazaarchitekturu.cz/rocniky/2018/obnova-nabrezi-reky-loucne-v-litomysli>
- [12] Za novými nápady pro revitalizace vodních toků jsme se vydali do Mnichova. In: Lesy hl. města Prahy [online]. [cit. 2023-05-23]. Dostupné z: <https://lhmp.cz/2018/04/27/za-novymi-napady-pro-revitalizace-vodnich-toku-jsme-se-vydali-do-mnichova/>
- [13] HERČÍK, Karel. Čtení o Mladé Boleslavi. Vydání první. Mladá Boleslav: Kompakt, 2004. ISBN 80-239-4321-9.
- [14] MĚSTECKÁ, Sylva. Boleslavský uličník. Vydání druhé. Mladá Boleslav: Muzeum Mladoboleslavska, 2007. ISBN 978-80-254-6286-7.
- [15] BENEŠ, Luděk, Přemysl VEVERKA a Sylva MĚSTSKÁ. Historie a současnost podnikání na Mladoboleslavsku. Vydání první. Žehušice: Městské knihy, 2001. ISBN 80-902-9195-3.
- [16] Praha-Vršovice seřaďovací nádraží. In: Wikipedia: the free encyclopedia [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001 [cit. 2023-05-23]. Dostupné z: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Praha-Vr%C5%A1ovice_se%C5%99a%C4%8Fovac%C3%AD_n%C3%A1dra%C5%BE%C3%AD,_odbo%C4%8Dka_trati_221.jpg
- [17] Rohanský a Libeňský ostrov. In: CAMP [online]. [cit. 2023-05-23]. Dostupné z: <https://praha.camp/program/detail/4e42fb31-bcca-47ec-b1d1-5ce65593f992>
- [18] Letecký pohled na sídliště Ďáblice. V ulici Frýdlantská vznikne jeden ze čtyř plánovaných domů. Na obrázku je to dům ve spodní části fotografie, vlevo od domu se zelenou střechou. In: Metro [online]. [cit. 2023-05-23]. Dostupné z: https://www.metro.cz/foto.aspx?r=metro-praha&foto1=RSR6d03fb_Frydlantska13NP.JPG
- [19] HRADBY STŘEDOVĚKÉ PRAHY: Vývoj opevnění pražské raně středověké aglomerace a vrcholně středověkého města. In: Praha archeologická [online]. [cit. 2023-05-23]. Dostupné z: <http://www.praha-archeologicka.cz/p/367?tgo=82>
- [20] Sídliště v Metropolitním plánu. Metropolitní Praha [online]. 2016 [cit. 2023-05-23]. Dostupné z: <http://metropolitnipraha.cz/2016/11/08/sidliste-v-metropolitnim-planu/>
- [21] Přístav 18600 [online]. In: . [cit. 2023-05-23]. Dostupné z: <https://18600.cz/komunita/>

ZDROJE

- [22] Park am Gleisdreieck: Conversion of land once occupied by an old railway crossing into a large urban-scale metropolitan park. In: Public space [online]. 2011 [cit. 2023-05-23]. Dostupné z: <https://www.publicspace.org/works/-/project/g047-park-am-gleisdreieck>
- [23] PARK AM GLEISDREIECK. In: Future landscapes [online]. [cit. 2023-05-23]. Dostupné z: <https://futurelandscapes.ca/park-am-gleisdreieck>
- [24] SOUTOK LABE A VLTAVY. In: Turistické informační centrum Mělník [online]. [cit. 2023-05-23]. Dostupné z: <https://ticmelnik.cz/pamatky-a-zajimavosti/pamatky/soutok-labe-a-vltavy/>
- [25] PIKARTOVÁ, Táňa. Pasov, město na soutoku tří řek. Má styl a atmosféru. Family fresh news [online]. [cit. 2023-05-23]. Dostupné z: <http://www.familyfreshnews.cz/cestovani/1277-pasov-mesto-na-soutoku-tri-rek-ma-styl-a-atmosferu/>
- [26] OSVALDOVÁ, Božena. ŽIVÁ ŘEKA a Příměstský park Soutok. Praha Lipence [online]. [cit. 2023-05-23]. Dostupné z: <https://www.praha-lipence.cz/mestska-cast/zpravy-pro-obcany/ziva-reka-a-primestsky-park-soutok-834cs.html>
- [27] Soutok Vltavy a Malše v Českých Budějovicích. In: Sebranice u Litomyšle [online]. [cit. 2023-05-23]. Dostupné z: https://www.sebranice.cz/tipy_na_vylety_po_cr?id=62699&action=detail
- [28] HISTORIE MĚSTA A ŘEKY. In: Pražské náplavky [online]. [cit. 2023-05-23]. Dostupné z: <https://prazskenaplavky.cz/historie>
- [29] Factory in Wolfsburg [online]. In: . [cit. 2023-05-24]. Dostupné z: <https://content.r9cdn.net/rimg/dimg/19/ed/1f600175-city-50305-173140039f8.jpg?crop=true&width=1366&height=768&x-hint=2524&yhint=1804>
- [30] Volkswagen factory in Wolfsburg. In: Instockphoto [online]. [cit. 2023-05-24]. Dostupné z: https://media.istockphoto.com/id/622548248/photo/volkswagen-factory-in-wolfsburg-germany.jpg?s=612x612&w=0&k=20&c=nKEOErZiO4Y1b340Fx9lqGx0Mflex9z_4fOt9nJf_5Q=
- [31] Mapy.cz [online]. [cit. 2023-05-24]. Dostupné z: <https://mapy.cz/>
- [32] Úprava nábřeží řeky Loučné II. Litomyšlský architektonický manuál [online]. [cit. 2023-05-23]. Dostupné z: <https://lam.litomysl.cz/objekt/02-vp3-uprava-nabrezi-reky-loucne-ii>

Obrázky

- Obrázek 1 Podolecký Dvůr, pohled z hradu
- Obrázek 2 Zchátralé Vršovické nádraží [10]
- Obrázek 3 Opuštěná část Rohanského ostrova [11]
- Obrázek 4 Sídliště Ďáblice [12]
- Obrázek 5 Schéma scénářů vzniku periferie města [2]
- Obrázek 6 Středověký plán městských hradeb Prahy [13]
- Obrázek 7 Městské třídy v současné zástavbě v místech bývalých hradeb [13]
- Obrázek 8 Plán sídliště Ďáblice [14]
- Obrázek 9 Současný letecký pohled na sídliště Ďáblice [12]
- Obrázek 10 Pracovna v parku v Karlíně [15]
- Obrázek 11 Architektonická soutěž v parku [15]
- Obrázek 12 Revitalizace parku Gleisdreieck [16]
- Obrázek 13 Revitalizace parku v Berlíně [17]
- Obrázek 14 Soutok Labe a Vltavy v Mělníce [18]
- Obrázek 15 Soutok tří řek Pasov [19]
- Obrázek 16 Soutok Vltavy a Berounky [20]
- Obrázek 17 Soutok Vltavy a Malše v Českých Budějovicích [21]
- Obrázek 18 Historický pohled Mladá Boleslav [Archiv muzeum Mladá Boleslav]
- Obrázek 19 Historický pohled továrny na náplavce v Praze [28]
- Obrázek 20 Současný průmyslový provoz na řece v Wolfsburg [29]
- Obrázek 21 Současný průmyslový provoz na řece v Wolfsburg [30]
- Obrázek 22 Komunitní zahrada v Berlíně [6]
- Obrázek 23 Komunitní zahrada v Berlíně [6]
- Obrázek 24 Projekt v kontextu města [31]
- Obrázek 25 Bikepark v Havemeyer park [7]
- Obrázek 26 Projekt v kontextu města [31]

ZDROJE

Obrázek 27 Komunitní zahrada v Havemeyer park [7]

Obrázek 28 Sportovně rekreační areál Krajinka v Chebu [8]

Obrázek 29 Sportovně rekreační areál Krajinka v Chebu [8]

Obrázek 30 Letecký pohled Maškova zahrada [9]

Obrázek 31 Zimní stadion Ludvíka Koška v Turnově [9]

Obrázek 32 Projekt v kontextu města [31]

Obrázek 33 Úprava břehu řeky Loučné [32]

Obrázek 34 Dětské hřiště u řeky Loučné [11]

Obrázek 35 Projekt v kontextu města [31]

Obrázek 36 Městská pláž na řece Isar [12]

Obrázek 37 Surfařská vlna v centru Mnichova [12]

Obrázek 38 Řeka Isar v kontextu města [31]

Obrázek 39 Veduta města Mladá Boleslav z roku 1602 [Archiv muzeum Mladá Boleslav]

Obrázek 40 Veduta města Mladá Boleslav s kostelem sv. Víta [Archiv muzeum Mladá Boleslav]

Obrázek 41 Barevná veduta města Mladá Boleslav [Archiv muzeum Mladá Boleslav]

Obrázek 42 Podolecká parní pila [Archiv muzeum Mladá Boleslav]

Obrázek 43 Podolecký zájezdní dvůr [Archiv muzeum Mladá Boleslav]

Obrázek 44 Zimní stadion na Podolci [Archiv muzeum Mladá Boleslav]

Obrázek 45 Podolecká škola [Archiv muzeum Mladá Boleslav]

Obrázek 46 Náhon na Ptácké ulici [Archiv muzeum Mladá Boleslav]

Obrázek 47 Hostinec na křižovatce Ptácké a Vodkovi ulice [Archiv muzeum Mladá Boleslav]

Obrázek 48 Průmyslové závody na Ptácké ulici [Archiv muzeum Mladá Boleslav]

Obrázek 49 Mlýny na Ptácké ulici [Archiv muzeum Mladá Boleslav]

Obrázek 50 Pohled na hrad z Nádražní ulice [Archiv muzeum Mladá Boleslav]

Obrázek 51 Křižovatka Ptácké a Nádražní ulice [Archiv muzeum Mladá Boleslav]

Obrázek 52 Pohled na hrad z Nádražní ulice [Archiv muzeum Mladá Boleslav]

Obrázek 53 Bývalá pekárna Suchar [Archiv muzeum Mladá Boleslav]

Obrázek 54 Muellerovo mapování 1720 [Archiv muzeum Mladá Boleslav]

Obrázek 55 I. Vojenské mapování 1764 - 1768 [Archiv muzeum Mladá Boleslav]

Obrázek 56 Stabilní katastr 1826 - 1843 [Archiv muzeum Mladá Boleslav]

Obrázek 57 II. Vojenské mapování - Františkovo 1836 - 1852 [Archiv muzeum Mladá Boleslav]

Obrázek 58 III. Vojenské mapování 1877-1880 [Archiv muzeum Mladá Boleslav]

Obrázek 59 Vojenské mapování Josefské 1872 - 1953 [Archiv muzeum Mladá Boleslav]

Obrázek 60 Místopisný plán královského města Mladé Boleslavi 1912 [Archiv muzeum Mladá Boleslav]

Obrázek 61 TOPO-S (1: 10 000) 1952 [Archiv muzeum Mladá Boleslav]

Obrázek 62 Historická pohlednice města od Čejetic [Archiv muzeum Mladá Boleslav]

Obrázek 63 Historická pohlednice města od jezu na Jizeře [Archiv muzeum Mladá Boleslav]

Obrázek 64 Historická pohlednice města od Pražské ulice [Archiv muzeum Mladá Boleslav]

Obrázek 65 Historická pohlednice města z Chrástecké ulice [Archiv muzeum Mladá Boleslav]

Obrázek 66 Podolecká základní škola

Obrázek 67 Lávka přes Klenici u Podoleckého dvora

Obrázek 68 Náměstíčko Štrysova a Pod Borkem

Obrázek 69 Nádražní ulice (téměř pod hradem)

Obrázek 70 Neutěšený stav Podoleckého dvora

Obrázek 71 Křižovatka Pražské a Nádražní ulice

Obrázek 72 Hlavní železniční nádraží v Čejetičkách

Obrázek 73 Nádražní ulice (asi v polovině délky)

Obrázek 74 Bývalá Podolecká pila

Obrázek 75 Historická pohlednice města od jezu na Jizeře

Obrázek 76 Most přes Jizeru z Nádražní ulice

Obrázek 77 Jednopodlažní garáže v ulici Pod Borkem

Obrázek 78 Pohled na hrad z prostranství mezi bývalou pekárnou Suchar a Podoleckým dvorem

Obrázek 79 Začátek Ptácké ulice pod hradem

ZDROJE

Obrázek 80 Nádražní ulice na křížení s ulicí Ptáčkou

Obrázek 81 Křížkové schody stíčí do Nádražní ulice

Obrázek 82 Objekt pekárny Suchar od Podoleckého dvora

Obrázek 83 Křižovatka ulic Ptácké a Nádražní

Obrázek 84 Šestipodlažní parkovací dům mezi komerčními objekty na Ptácké ulici

Obrázek 85 Ptácká ulice a městský palác Templ

Obrázek 86 Ptácká ulice pod hradem

Obrázek 87 Podolecký dvůr na Pražské ulici

Obrázek 88 Židovský hřbitov

Obrázek 89 EMBe pivovar



