Integrovaná strategie urbanistického rozvoje Podhořan

Příklady dobré praxe

Verze 7. 3. 2024

ON plan | Umění plánovat. Společně.

Objednatel:

Obec Nelahozeves
Školní čp. 3
277 51 Nelahozeves

Veronika Jedlíčková
V Šáreckém údolí 2562/72a
160 00 Praha 6 Dejvice

Kateřina Jelínková
Na Hanspaulce 815/26
160 00 Praha 6 Dejvice

Zpracovatel:

ONplan lab, s. r. o.
Karmelitská 18/379
118 00 Praha 1 Malá Strana
www.onplanlab.com

Členové pracovní skupiny:

Karolína Koupalová
Dorotea Dlesková
Jakuby Brynda, starosta, Obec Nelahozeves
Zdeněk Schneider, Obec Nelahozeves
Ivo Kubica, Obec Nelahozeves
Tomáš Jedlička
Dušan Novák
Kryštof Jedlička

Zpracovatelský tým:

Ing. Karolína Koupalová
Ing. Zbyněk Sperat, Ph.D
Ing. Dorotea Dlesková
Ing. arch. Esra Akgün Kulin

Obsah

1	**Úvod**	**7**
2	**Referenční projekty**	**11**
2.1	Kodaň – „Finger Plan"	12
2.2	Beaulieu	16
2.3	Vauban	24
2.4	Příměstská železnice v Praze	30
3	**Doporučení**	**39**
4	**Zdroje**	**43**

1 Úvod

Tento dokument mapuje příklady dobré praxe, které považujeme za relevantní pro přípravu Integrované strategie rozvoje Podhořan. Cílem je shromáždit katalog reálných aplikací principů udržitelného rozvoje menších měst a venkovských sídel, resp. výstavby nových udržitelných čtvrtí těchto měst a obcí. Důraz je kladen především na příklady sídel a nových čtvrtí, které mají přímé napojení na železniční trať.

Referenční projekty byly vybírány tak, aby naplnily alespoň některé z níže uvedených parametrů a byly relevantní pro námi řešené území:

- nová část sídla je **dobře dopravně obsloužena** (má přímé napojení na **železnici** a dálnici) a dopravní infrastruktura poskytuje kvalitní spojení s velkým městem,
- referenční projekt je postaven na **principech udržitelnosti**,
- **původně** (před výstavbou nové části) **se jednalo o menší obec či město** (ideálně 2–4 tisíce obyvatel) (je uveden alespoň jeden příklad projektu, který leží v zemědělské krajině s venkovským charakterem),
- obec či město leží v poměrně **hustě osídlené aglomeraci**,
- **nová část sídla vznikla v krátké době**, nejde o postupný nárůst zastavěného území, resp. počtu obyvatel a **počet obyvatel v nové části sídla je cca 1000 obyvatel**,
- nová část sídla vznikla **v blízkosti původního obce/města**,
- alespoň část nového sídla byla **financována z různých zdrojů (soukromých i veřejných)**,
- vznik nové čtvrti **podpořil rozvoj sekundární turistické infrastruktury v oblasti**.

Na základě těchto parametrů byly blíže zmapovány nejen příklady samostatných čtvrtí, naplňující výše uvedené parametry, ale popsány i koncepční plány rozvoje metropolitních oblastí, na jejichž základě dochází k rozvoji sídel ležících na železnici, tzv. transit-oriented development. Detailněji pak byly popsány příklady konkrétních sídel rozvíjejících se dle těchto plánů.

V dokumentu jsou představeny tyto referenční projekty:

1. Kodaň, Fingerplan, obec Hvalsø
2. Beaulieu, Chelmsford, Velká Británie
3. Vauban, Freiburg, Německo
4. Příměstská železnice v Praze, obec Kolovraty a Nová Zeleneč

U jednotlivých projektů byly definovány klíčové poznatky, které lze v určité míře aplikovat v rámci přípravy projektu integrované urbanistické strategie rozvoje Podhořan. Tyto klíčové poznatky lze zařadit do následujících kategorií:

- Dostupná, rychlá a udržitelná doprava
- Občanská vybavenost
- Krajina a modrozelená infrastruktura
- Kvalitní design

Podrobněji jsou doporučení v jednotlivých kategoriích popsána na závěr tohoto dokumentu.

2 Referenční projekty

2.1 Kodaň – „Finger Plan“

Příkladem koncepčního a dlouhodobého plánování rozvoje metropolitní oblasti v návaznosti na páteřní železniční infrastrukturu je Kodaň. V roce 1947 zde byl schválen **plán rozvoje metropolitní oblasti, tzv. „Finger Plan“**. Ten vychází ze snahy o regulaci rychlého růstu Kodaně ve 20. a 30. letech 20. století a zachování a ochranu přírodních a rekreačních ploch v zázemí města.

Principem „Finger Plan“ je **soustředit urbánní rozvoj podél pěti radiálních železničních tratí, která propojí sídla v okolí tak, aby mezi nimi zůstala volná krajina**.

Hlavním cílem plánu je **lokalizovat rozvoj sídel v blízkosti železničních stanic tak, aby byl podporován ekologicky udržitelný urbanistický model**. Mezi další cíle patří: zlepšením systému veřejné dopravy minimalizovat závislost na používání automobilu; zlepšit životní podmínky v centru města snížením počtu cest autem; podpořit způsob mobility dostupné pro všechny skupiny obyvatel tím, že bydlení i většina pracovních příležitostí bude lehce dostupná pomocí veřejné dopravy; podpořit integrovanou zástavbu s vysokou hustotou a zamezit extenzivnímu zastavování volné krajiny. Mimo jiné je zajištěno, že vlaky jezdí v této oblasti minimálně čtyřikrát za hodinu.

Cíle plánu jsou prosazovány i jednotlivými politikami, které poskytují prostředky prioritně na **rozvoj oblastí dobře dostupných z hlavních dopravních uzlů**. Např. budovy úřadů a služeb mají být přednostně umísťovány **ve vzdálenosti do 600 m od dobře obsloužené železniční stanice**.

Jako příklad sídla rozvíjejícího se na železnici a podporujícího principy Finger Plan je obec Hvalsø.

2.1.1 Obec Hvalsø

Název: Hvalsø

Lokace: Hvalsø, Sjælland, Dánsko

Rozloha: 2,4 km^2

Počet obyvatel: 4 340

Stručný popis

Město Hvalsø leží 45 km západně od Kodaně v zemědělské krajině. Centrem obce prochází železnice s železniční stanicí a zástavba se rozvíjí rovnoměrně po obou jejích stranách. Jedná se především o rezidenční obec se základní občanskou vybaveností. Jižně od obce leží rozsáhlé lesy, Bidstrup Skovene, využívané pro rekreaci. Právě umístění Hvalsø ve venkovské krajně je vnímáno jako jeho největší hodnota, která by měla být, společně s budováním místní komunity, posilována, přestože má obec vizi se dále rozvíjet.

Prostorové vztahy

Obec leží na **železniční trati, která poskytuje spojení s blízkým městem Roskilde** (48 tisíc obyvatel, 14 minut jízda vlakem) a **hlavním městem Kodaní** (43 minut). Cesta z okraje Hvalsø do centra – na nádraží – trvá pěšky cca 15 minut, na kole cca 5 minut.

Jižně od obce leží rozsáhlý les Budstrup Skovene se sítí turistických a cyklistických tras, který je součástí národního parku Skjoldungernes Land. Obec tak nabízí **rozsáhle krajinné zázemí pro rekreaci**.

Urbanismus

Zástavba obce se **historicky přirozeně rozvíjí kolem centrální železniční stanice**. Obec je charakterizována především jedno- až dvoupatrovou rezidenční zástavbou samostatných či řadových domů. V obci se nachází jak starší zástavba v jejím centru, tak i nové zástavba na okrajích. V Hvalsø stále vzniká nová zástavba rezidenčních domů. Jihozápadně od železniční stanice leží areál komerční a smíšené zástavby.



Obrázek 1 Ortofotomapa obce Hvalsø s patrnou železnicí procházející jejím centrem, zdroj: Mapy.cz, 2024, upraveno: ONplan

Občanská vybavenost

Obec má velmi dobrou základní občanskou vybavenost. Nachází se zde obecní úřad, obchod, lékárna, mateřská a základní škola, centrum pro seniory, kulturní dům, kino, sportovní centrum, kemp, dětská hřiště, malí podnikatelé.

Občanská vybavenost je **rozmístěna rovnoměrně po celé obci, primárně se nachází v centru kolem železniční stanice** a podél hlavní silnice vedoucí severojižním směrem.

Rozvoj obce v návaznosti na železniční dopravu

Většina obyvatel Hvalsø **dojíždí za prací a vzděláním mimo obec do okolního regionu**, především do Roskilde a Kodaně a jsou tak na dojíždění závislí. Polovina z dojíždějících využívá automobilovou dopravu a vzhledem k venkovskému charakteru oblasti není veřejná doprava schopná obsluhovat všechny demografické skupiny v obci.

Obec přesto vyvíjí úsilí o zmírnění dopadu užívání automobilové dopravy na klima a snaží se, aby se **dojíždění vlakem stalo atraktivnější než dojíždění autem**. Důraz je kladen na multifunkční železniční stanici, která bude snadno dostupná. Mezi konkrétní dopady patří zkvalitnění veřejných prostranství v okolí stanice, rozšíření parkovacích místo pro auta i kola u nádražní budovy a doplnění podchodu pro pěší a cyklisty v přímé návaznosti na železniční stanici.

Mezi cíle místní komunity patří zajistit 30minutovou dobu jízdy, dostupnost nočních spojů, místa k sezení ve vlacích pro všechny dojíždějící a odpovídající vybavení železničních stanic.

V obci je zároveň rozvíjena a **podporována cyklistická infrastruktura** a nové cyklostezky jsou budovány tak, aby propojily novou zástavbu na okrajích obce s jejím centrem.

Vzhledem k tomu, že obec je primárně rezidenční obcí, má za **cíl být atraktivní pro nové obyvatele, kterým zajistí dostupnost pracovních příležitostí v rozumné vzdálenosti od domova**. Právě zajištění rychlého, kvalitního a dostupného dojíždění vlakem za prací a vzděláním je hlavním a atraktivním prostředkem, který rozšiřuje výběr nového bydliště při stěhování mimo město na venkov.

Klíčové poznatky

- Hlavní hodnotou obce je její **venkovský charakter a umístění v zemědělské krajině**. To má za cíl do budoucna zachovávat, přestože má vizi se dále rozvíjet a být atraktivní pro nové rezidenty.
- Obec se stává atraktivní pro nové rezidenty především díky **systematicky podporovanému, dostupnému a rychlému železničnímu spojení**, které umožňuje **udržitelné dojíždění** za prací a vzděláním do větších měst.
- Obec podporuje cyklistickou infrastrukturu, která usnadňuje její prostupnost a **dostupnost občanské vybavenosti v centru obce**.
- **Občanská vybavenost je soustředěna především v centru obce a kolem železniční stanice.**
- Železniční nádraží slouží jako **výchozí bod pro rekreaci v krajinném zázemí obce** a v přilehlém národním parku.



Obrázek 2 Budova kina umístěná v těsné blízkosti železniční stanice doplňuje občanskou infrastrukturu obce, zdroj: Mapy Google, 2021



Obrázek 3 Rekonstruované parkoviště u nádraží a cyklostezka vedoucí k podchodu, zdroj: Mapy Google, 2022



Obrázek 4 Nový podchod pod železnicí pro pěší a cyklisty. Podchod je dostatečně široký a osvětlený, tudíž působí bezpečně. Zdroj: Mapy Google, 2022

2.2 Beaulieu

Název: Beaulieu

Lokace: Chelmsford, Essex, Velká Británie

Status: realizace navazujících fází (2016–2024)

Rozloha: 244 ha

Počet obyvatel: 11 200 (aktuální fáze)

Počet bytových jednotek: 3 600

Funkční využití území: obytné, smíšené

Developer: Countryside Properties PLC, L&Q Group, Countryside Zest

Stručný popis

Beaulieu je nově vznikající čtvrť na okraji města Chelmsford, 50 km severovýchodně od Londýna, která se rozvíjí severně od hlavní železniční tratě. Zástavba vzniká kolem majestátní školy New Hall, někdejšího tudorovského paláce krále Jindřicha VIII., známého jako Beaulieu a jejího panského parku.

Zástavba je koncipována jako řada individuálně navržených čtvrtí, které se rozvíjejí na místě bývalého panství a navazují na širší historickou venkovskou krajinu. Nová čtvrť nabízí různorodé možnosti bydlení, občanskou vybavenost i nové plochy zeleně. V rámci výstavby je plánována výstavba nové železniční stanice, která poskytne nové dopravní spojení.

Prostorové vztahy

Čtvrť Beaulieu leží na severovýchodním okraji Chelmsfordu (110 tisíc obyvatel). Ze severu a východu je ohraničena silnicí A131, z východu železniční tratí, ze západu navazuje na stávající obytnou zástavbu Chelmsfordu.

Chelsmford leží v londýnském dojížďkovém pásmu a těží z dobrého dopravního spojení na dálnice A12, M11 a M25. Je plánována stavba odlehčovací silnice, která poskytne napojení na dálnici A12.

Nově budovaná železniční stanice bude od roku 2025/2026 poskytovat spojení s centrem Chelmsfordu (cca 5 km) a centrem Londýna (cca 50 km, cca 40 minut vlakem).

Kolem nově budované čtvrti leží zemědělská krajina charakteristická samostatnými farmami, plochami orné půdy a luk rozčleněnými liniovou vegetací.



Obrázek 5 Zástavba čtvrti Beaulieu Keep situovaná podél jednoho z páteřních veřejných prostranství, zdroj: hdawards.org

Beaulieu
244 ha
3 600 ob.

Chelmsford
110 000 ob.



Obrázek 6 Masterplan pro celé území nové čtvrti Beaulieu V jejím středu je vidět bývalé panské sídlo s navazujícím parkem, v jihovýchodní nové nádraží. Zdroj: TateHindle.co.uk, upraveno: ONplan

2.2.1 Popis nové části sídla

Urbanismus

Nová čtvrť Beaulieu má za cíl udržitelný rozvoj stávající zástavby Chelmsfordu. Forma zástavby reaguje na **místní dědictví, ekologii a infrastrukturní podmínky** tak, aby vytvořená městská krajina byla jedinečná, osobitá a zcela odpovídající svému okolí.

Hlavní dominantou Beaulieu je **bývalý palác Jindřicha VII., kolem kterého se zástavba rozvíjí**, dnes budova New Hall School. Pevný krajinný rámec a pečlivě rozvržené výhledy a průhledy umožňují začlenit moderní čtvrť se smíšeným využitím do krajiny památkově citlivého prostředí.

V masterplanu je navrženo **několik samostatných čtvrtí**, které navazují na okolní venkovskou krajinu. Každá ze čtvrtí má svoji **vlastní podobou, charakter a architekturu** s ohledem na její krajinné téma.

Zástavba je tvořena **mozaikou rodinných i bytových domů**. Jejich architektura (od tradiční po moderní) a rozložení jsou stanoveny masterplanem podle charakteru jednotlivých čtvrtí. Hustota obytných staveb je 32 až 50 jednotek na hektar.

Celkem bude více než třetina obytných jednotek v území vyhrazena jako tzv. **dostupné bydlení** (pronájmy nebo družstva). Jednotky dostupného bydlení jsou navrženy jako součást ostatní zástavby, aby nedošlo k nežádoucímu vyčlenění obyvatel.

V jihozápadní části nové zástavby vzniklo nové **náměstí s občanskou vybaveností a službami** v parteru. Na náměstí je také umístěno nové komunitní centrum a zdravotnické zařízení a je místem pro pořádání kulturních a komunitních akcí. Podoba náměstí je inspirována tradiční anglickou návsí, která je místem setkání pro místní obyvatele.

Nový rozvoj v Beaulieu je také vázán na vytvoření **nové železniční stanice přímo ve městě**, která posílí kvalitu dopravního spojení, umožní propojení s širším regionem a zkrátí dobu cestování.

Jednotlivé čtvrti jsou propojeny sítí **zelených veřejných prostranství**, parků, luk, lesů a komunitních zahrad a navazují na budoucí nový panský park.

V masterplanu je navržena s**íť pěších a cyklistických stezek a běžeckých tras**. Celá čtvrť je zároveň obsloužena autobusy hromadné dopravy, které poskytují spojení do centra Chelmsfordu.

Jednotlivé čtvrti nové zástavby:

1. **Beaulieu Heath:** Čtvrť leží západně od New Hall School. Vyznačuje se rodinnými domy. Čtvrť sousedí s rozsáhlým parkem „The Heath", který se rozkládá až železniční trati.
2. **Beaulieu Gate:** Čtvrť leží v západní části nové výstavby. Je charakteristická moderní architekturou inspirovanou tradičními anglickými stavbami, která je propojena sítí veřejných prostranství se zelení a parky.
3. **Beaulieu Keep:** Součástí čtvrti Beaulieu Gate je i její nejnovější část, Beaulieu Keep. Forma zástavby a její urbanistické uspořádání vychází z charakteru tradiční essexské vesnice, z uspořádání stávajících mezí a živých plotů a inspiruje se místní lidovou architekturou, kterou překlápí do moderní podoby. Zahrnuje jak samostatné rodinné domy, tak i dvojdomky a bytové domy.

   Jedná se o udržitelnou čtvrť, která poskytuje vysoce kvalitní, inovativní bydlení a občanskou vybavenost, podporuje inkluzivní komunitu a začleňuje se do historické krajiny. Prostupnost je zajištěna sítí cest pro pěší a cyklisty, povrch cest dává přednost pěšímu pohybu ve čtvrti. Parkování je řešeno v malých dvorech a garážích, aby se dále podpořil aktivní pohyb územím a zamezilo se vzniku ulic s převahou automobilů. Zároveň je zde zachována řada krajinných prvků (staré stromy, meze, živé ploty, vodní plochy), které odkazují k původnímu charakteru lokality a zároveň zvyšují biologickou rozmanitost.

   Čtvrť Beaulieu Keep se v roce 2022 stala vítězem britské ocenění Housing Design Award.
4. **The Arbour:** Čtvrť leží v severozápadní části nové výstavby, ve které jsou stavěny domy a byty určené pro sdílené vlastnictví.
5. **Beaulieu Grange:** Čtvrť leží v severní části nové výstavby a je charakteristická bytovými i rodinnými domy.
6. **CALA at Beaulieu:** Čtvrť leží v severní části nové výstavby a je charakteristická rodinnými dvojdomky.

Funkce

Na celkové ploše 244 ha je v rámci masterplanu navrženo: 3 600 obytných domů, 71 ha veřejných prostranství včetně nových zelených ploch a parků, plochy pro občanskou vybavenost a komerční plochy v blízkosti železnice.

Občanská vybavenost

Ve čtvrti je navržena, a postupné vzniká, velká škála občanské vybavenosti: dvě nové základní a střední školy, služby, komunitní centra, zdravotnické zařízení, sportovní a maloobchodní zařízení, hotel a obchodní park.

Železniční dopravní spojení bude poskytovat nové nádraží na hlavní železniční trati směrem do centra Chelmsfordu a Londýna. Dokončení stavby je plánované na roky 2025/2026. Intervaly vlakových spojení budou každých 10 minut.

Veřejná doprava v nové čtvrti je zajištěna autobusovými linkami, které poskytují spojení do centra Chelsmfordu a na vlakové nádraží.



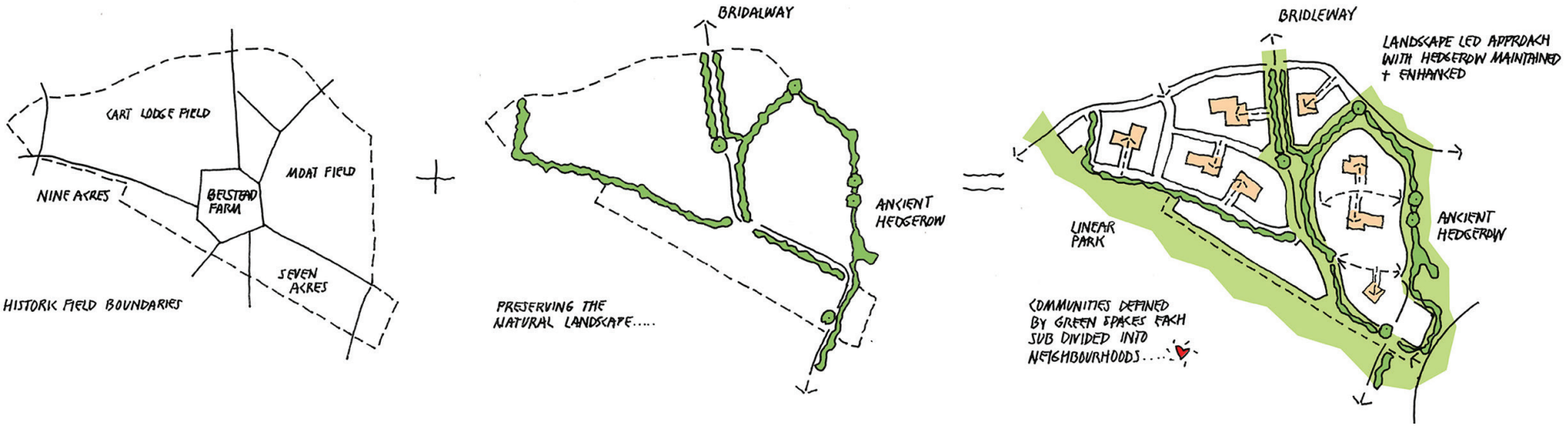
Obrázek 7 Schéma rozdělení jednotlivých čtvrtí, zdroj: Beaulieu.uk.com



Obrázek 8 Schéma sítě pěších a cyklistických tras, zdroj: Beaulieu.uk.com



Obrázek 9 Schéma hlavních parkových ploch a veřejných prostranství, zdroj: Beaulieu.uk.com



Obrázek 10 Urbanistický koncept čtvrti Beaulieu Keep, který vychází z původních krajinných struktur – solitérních stromů, mezí, živých plotů a vodních toků a začleňuje je do veřejných prostranství nové čtvrti, zdroj: hdawards.org

Značka sídla

Vizí Beaulieu je vytvoření čtvrti, která bude bohatá na kvalitní obytné prostředí, architekturu, atraktivní krajinu s množstvím občanské vybavenosti, která zároveň podpoří budování místní komunity a bude mít osobitý charakter.

Ve veřejném prostoru Beaulieu jsou také systematicky umisťována umělecká díla, která zvyšují kvalitu prostředí.

Opatření proti změnám klimatu

Komplexní sítí cest pro pěší a cyklisty, zaváděním nových autobusových linek a vybudováním nového vlakového nádraží jsou v nové zástavbě podporovány udržitelné způsoby dopravy. V autobusovém spojení do Chelmsfordu byla zavedena roční bezplatná jízdenka pro obyvatele Beaulieu.

V nové zástavbě jsou zachovány původní krajinné prvky (vzrostlé stromy, meze, živé ploty, vodní toky a plochy), které odkazují k původnímu charakteru lokality a zároveň zvyšují biologickou rozmanitost.

V Beaulieu probíhá rozsáhlá výsadba nových stromů. Kromě jednotlivých stromů vznikne bude vysázeno také přibližně 12 ha nových lesních porostů. Cílem je podpoření biodiverzity, poskytnout přívětivé prostředí pro volně žijící živočichy a vytvořit vegetaci, která bude sloužit i dalším generacím.

V některých čtvrtích (Beaulieu Keep) je řízena spotřeba a odtok vody a jsou zavedeny systémy pro její recyklaci.



Obrázek 11 Charakter obytné zástavby ve čtvrti Beaulieu Chase, zdroj: Beaulieu.uk.com



Obrázek 12 Charakter obytné zástavby ve čtvrti Beaulieu Chase se zachovaným vzrostlým stromem, zdroj: Beaulieu.uk.com



Obrázek 13 Cyklostezka procházející čtvrtí Chase. V zeleném pásu, kterým stezka vede, jsou zachovány původní vzrostlé stromy. Zdroj: Google Maps, 2023



Obrázek 14 Charakter obytné zástavby ve čtvrti Beaulieu Chase, zdroj: Google Maps, 2023

2.2.2 Výstavba a financování

Projekt

Beaulieu je příkladem plánování s proaktivním přístupem všech zúčastněných v plánovacím procesu. První návrh rozvoje v Beaulieu byl představen v roce 1996, v tomto roce byl také záměr schválen městskou radou. Developeři a samospráva následně k přípravným pracím přizvali další architekty a stavitele jednotlivých domů. Na základě společné dohody a definování hlavních zásad připravil každý developer svůj plán zástavby pro určenou lokalitu, na které provádí výstavbu. Každá čtvrť je tak postavena jiným developerem, čímž je zajištěna různorodost celého území.

V roce 2012 a 2013 proběhly dvě veřejné konzultace návrhu s veřejností.

Etapizace výstavby

V Beaulieu dochází k postupné výstavbě samostatných čtvrtí, jejichž stavbu zajišťují jednotlivá developeři.

V roce 2014 započala výstavba prvních obytných domů v Beaulieu Heath. V roce 2015 získala stavební povolení druhá váze výstavby čtvrti Beaulieu Chase, první domy byly dokončeny v roce 2016. V roce 2016 započala výstavba komunitního centra na centrálním náměstí, které bylo dokončeno v roce 2017. V stejném roce byla také zavedena nová autobusová linka zajišťující spojení s centrem Chelmsfordu. Ve stejném roce započala stavba nové školy – Beaulieu Park School – která spojuje základní a střední školu do jedné. Základní škola byla otevřena v roce 2018, střední o rok později. V roce 2020 byla dokončena výstavba ve čtvrti Beaulieu Keep. V roce 2021 byla zahájena stavba čtvrti Beaulieu Gate. V roce 2023 započala stavba nového nádraží, které by mělo být dokončeno na přelomu let 2025 a 2026. V roce 2023 započala stavba nové nízkoenergetické části Beaulieu Park School a stavba nového zdravotního centra. V roce 2023 byla dokončena stavba nové mostu, který poskytne napojení na dálnici A12 a A130.

Financování rozvoje

Stavba jednotlivých čtvrtí je financována konkrétními developery. Stavba nových škol je financována radou hrabství Essex. Stavba nové železniční stanice je financována z Fondu infrastruktury pro bydlení, příspěvkům developerů a South East Local Enterprise Partnership.

Správa a údržba

Správou veřejných prostranství a parků je pověřena národní charitativní organizace Land Trust ve spolupráci s místními obyvateli a komunitou.

2.2.3 Komunita

V Beaulieu jsou od počátku organizovány akce, které napomáhají sbližování obyvatel a posilování komunity. Řada akcí se pravidelně opakuje (Vánoční a Velikonoční akce, akce pro děti, akce v komunitních zahradách, sportovní události apod.).

2.2.4 Klíčové poznatky

- Nová zástavba vzniká jako řada individuálních čtvrtí, z nichž každá má svůj **specifický charakter, architekturu i typ budov a veřejných prostranství**. Vzniká tak zástavba, která **není uniformní**. To druhotně vede i k **atraktivitě čtvrti pro různé sociální a věkové skupiny obyvatel a různorodé komunitě**.
- Masterplanem je navržena síť cest pro pěší a cyklisty, jsou zaváděny nové autobusové linky, což společně se stavbou nového nádraží pomáhá k **udržitelnému způsobu dopravy v území i mimo něj**.
- V Beaulieu vzniká síť **kvalitních veřejných prostranství** a parků, které navazují na cyklistické a pěší trasy.
- Nová zástavba n**avazuje na původní charakter venkovské krajiny, zachovává krajinné prvky a zapojuje je do nových veřejných prostranství**.
- **Architektura, urbanismus i materiálové řešení** se dokazuje k tradičním formám zástavby v regionu.



Obrázek 15 Charakter obytné zástavby a veřejných prostranství s cyklostezkou, čtvrťBeaulieu Chase, zdroj: Google Maps, 2023



Obrázek 16 Charakter obytné zástavby ve čtvrti Beaulieu Chase, pohled na hlavní trasu pro pěší a cyklisty, zdroj: Beaulieu.uk.com

2.3 Vauban

Název: Vauban

Lokace: Freiburg, Německo

Status: dokončeno

Rozloha: 41 ha

Počet obyvatel: 5 500

Počet bytových jednotek: 2 001

Funkční využití území: obytné

Developer: Countryside Properties

Stručný popis

Čtvrť „Vauban" nedaleko centra Freiburgu byla vybudována na ploše bývalých kasáren francouzských ozbrojených sil o rozloze cca 40 ha. Jedná se o atraktivní čtvrť přátelskou k rodinám, kde je velmi důležitá občanská angažovanost, budování komunity a ekologicky uvědomělý život. V současné době zde žije přibližně 5 700 obyvatel a v obchodech a službách ve čtvrti bylo vytvořeno přibližně 400 pracovních míst.

Prostorové vztahy

Vauban je spojen s centrem Freiburgu tramvajovou tratí a je rozvrženo lineárně podél kolejí tak, aby všechny domy byly v pěší dostupnosti od tramvajové zastávky. Východní hranici čtvrti tvoří hlavní tramvajová trať, severní železniční trať a jižní potok Dorfbach, obklopený přírodní zelení.

Cesta tramvají do centra Freiburgu trvá cca 20 minut.



Obrázek 17 Ptačí pohled na čtvrť Vaubaun, zdroj: Erich Meyer, Hasel|Stadt Freiburg, upraveno: ONplan

2.3.1 Popis nové části sídla

Urbanismus

Urbanistická koncepce vychází z blokové struktury čtvrtí tzv. vilémovském stylu. Mřížka je definována hlavní osou a kolmými liniemi vymezujícími bloky.

V centru má většina domů výšku maximálně 13 m a mezi domy je stanovena minimální vzdálenost 19,0 m. Tyto parametry vytvářejí základ pro kvalitní uliční prostory. Ulice mezi domy jsou vymezeny jako dopravně zklidněné plochy a jsou bohatě osázeny zelení, která dohromady čítá 6 hektarů. Na okrajích sídla je struktura zahuštěna a budovy zde mají maximální výšku 25 m.

Masterplan stanovuje základní regulaci území, ale záměrně neobsahuje detailní regulativy, jako jsou materiály, barvy, sklony střech, aby majitelé měli možnost flexibility a variability, pokud jde o design budov.

Klíčovou novinkou v procesu plánování byla široká škála různých velikostí pozemků. se Pozemky se prodávaly od nejmenší možné velikosti (162 m^2) pro individuální stavebníky až po velikost kolem 5 400 m^2 pro větší stavební skupiny nebo komerční investory. Výsledný mix uživatelů ve spojení s hustotou zástavby je základním předpokladem pro vznik městského prostředí a vysokou míru identifikace s novou čtvrtí.

Funkce

V rámci Masterplanu bylo vymezeno přibližně 20 hektarů stavebních pozemků pro bydlení, přibližně 4,5 hektaru smíšených a komerčních ploch a 1,7 hektaru ploch pro společné využití.



Obrázek 19 Ortofotomapa čtvrti Vaubaun, zdroj: Google Earth, 2020



Obrázek 18 Ulice bez aut ve čtvrti Vauban, zdroj: Lieven SOETE

Občanská vybavenost

Čtvrť je vybavena třemi mateřskými školami, základní školou, velkým sálem a komunitním centrem v budově bývalého družstva, které je již léta domovem mnoha sdružení a klubů a stalo se centrálním kontaktním místem pro mnoho obyvatel.

Značka sídla

V průběhu let si čtvrť Vauban získala uznání jako „nejúspěšnější model udržitelného rozvoje měst" a je dnes celosvětovým příkladem v oblasti plánování udržitelných čtvrtí. Koncepce spočívá v rozvoji prostřednictvím společného rozhodování a stává se vzorem komplexního environmentálního plánování a ekologicky šetrného života.

Jedinečným rysem čtvrti Vauban je zapojení místních obyvatel do tvorby čtvrti, což vede k „bottom-up" přístupu. Výsledkem je životaschopná, ekologická, zelená a vysoce kvalitní obytná čtvrť.

Čtvrť je z hlediska obyvatelstva nejmladší ve Freiburgu (přibližně 30 % všech obyvatel je mladších 18 let).

Opatření proti změnám klimatu

Část budov ve čtvrti Vauban byla postavena ve standardu pasivních staveb, což odpovídá energetické náročnosti maximálně 15 kWh/m2, přičemž v Německu platí povinnost stavět v nízkoenergetickém standardu, který odpovídá energetické náročnosti 65 kWh/m2. V některých z těchto pasivních domů se vyrobí více energie, než se spotřebuje. Zásobování teplem pro celou čtvrť zajišťuje kombinovaná výroba tepla a elektřiny na bázi dřevní štěpky, která pokrývá potřeby přibližně 700 domácností.

Zachování starých stromů bylo podstatnou součástí již v zadání projektu a nyní má mimořádný význam pro atraktivitu čtvrti. Na okraji města se nacházejí plochy chráněných biotopů.

V území se nenachází žádná dešťová kanalizace. Vzniklá dešťová voda je přiváděna do dvou centrálních příkopů, kde se vsakuje a většina dešťové vody proto zůstává „na místě". Někteří majitelé domů shromažďují dešťovou vodu v cisternách a dále ji využívají.



Obrázek 20 Ulice bez aut ve čtvrti Vauban, zdroj: Emmett Rusell architects, 2018

2.3.2 Výstavba a financování

Projekt

Pozemky opuštěné armádní základny, odkoupilo město Freiburg od německé vlády v roce 1991 a pro výstavbu nové čtvrti je uvolnilo v roce 1993. Vedením přípravy projektu a participace byla pověřena nevládní organizace Forum Vauban, která získala finanční prostředky EU na přípravu konceptu nové udržitelné čtvrti. Výsledkem řady workshopů a veřejného aktivismu bylo rozhodnutí využít pro novou čtvrť model „kup a postav si sám".

Etapizace výstavby

Zatímco počáteční fáze přípravy projektu byla náročná na plánování a realizaci participativního procesu, situace se rychle změnila díky vysokému nasazení zúčastněných stavitelů i architektů.

První obyvatelé se do Vaubanu přestěhovali v roce 2000. Pro fungování nově realizované čtvrti bylo zásadní včasné dokončení důležité občanské vybavenosti. Základní škola, která byla přístavbou přizpůsobena rostoucím potřebám, mohla přijmout první děti již na začátku školního roku 2000. První ze tří šestitřídních mateřských škol byla dokončena již o rok dříve. Obě budovy byly výsledkem samostatné soutěže.

V souvislosti s postupem stavebních fází vzniklo postupně pět nových ploch veřejné zeleně. Ty slouží k rozvolnění a strukturování jednotlivých obytných ploch a jsou využívány zejména k rekreaci, dětským hrám a také k provětrávání celého areálu. Na jejich plánování se podíleli i obyvatelé z okolních domů.

Financování rozvoje

Na výstavbu byly využity dotace EU na udržitelný rozvoj a urbanismus, a to z iniciativy nevládní organizace Forum Vauban a za podpory města Freiburg.

Snaha o individuální design jednotlivých domů byla vyřešena tím, že pozemky byly prodávány především soukromým stavebníkům (cca 70 % pozemků). Jimi postavené domy lze rozdělit na ty, které postavil individuální stavebník (domy na pozemku o šířce 6 až 9 m) a na domy postavené společenstvím stavebníků. Tyto, většinou čtyřpodlažní domy, často obsahují dvě bytové jednotky nad sebou, z nichž každá je rozložena do dvou podlaží (mezonet). Horní jednotky jsou přístupné přes vnější schodiště.

Pětipodlažní budovy (výška 15 m), byly všechny zadány větším stavebním skupinám a developerům. Tyto budovy lze rozdělit na nájemní bydlení, nemovitosti určené k prodeji a nemovitosti založené na družstevním vlastnictví.

2.3.3 Správa a údržba

Původně byla koordinace a správa území svěřena nevládní organizaci Forum Vauban, která však zkrachovala a přenechala své místo jiné organizaci vytvořené místními obyvateli.

2.3.4 Komunita

Smysl pro komunitu je ve Vaubanu velmi silný, protože místní obyvatelé museli od začátku projektu v jistém smyslu „bojovat", aby si své pozemky udrželi a mohli je rozvíjet podle svých potřeb. Od počátku nastavený proces participace zahrnující i ty nejmenší skupiny místních obyvatel vedl k pocitu zodpovědnosti a společného vlastnictví této čtvrti.

2.3.5 Problémy

Ve čtvrti nebyl od počátku nastaven systém, který by zajistil dostatečné finanční prostředky na správu území, což vedlo k bankrotu místní nevládní organizace. To představuje riziko pro zachování jedinečného systému správy a údržby čtvrti.

Dalším velkým problémem v oblasti jsou extrémně vysoké nájmy, které dosahují výše nájemného v Mnichově nebo Frankfurtu. To zpochybňuje opakovatelnost tohoto modelu.



Obrázek 23 Rezidenční budova ve Vauban,
zdroj: ADEUPa Brest, 2008



Obrázek 24 Ptačí pohled na čtvrť, zdroj: Construction21



Obrázek 25 Rezidenční budova ve Vauban,
zdroj: FWTM/Schoenen



Obrázek 26 Vnitřní dvůr ve čtvrti Vauban,
zdroj: Stadtteil Vauban



Obrázek 21 Budova Sun Ship navržená průkopníkem solárních technologií Rolfem Dischem,
zdroj: Harold Cunningham/Getty Images



Obrázek 22 Dětské dobrodružné hřiště ve Vauban,
zdroj: Oliver Pieper/DW

2.3.6 Klíčove poznatky

- **Proces participace ve Vauban představuje vysoce kooperativní a inkluzivní přístup, kdy se obyvatelé aktivně podílejí na utváření své čtvrti.** Místní obyvatelé se mobilizují v družstvech a hrají významnou roli při plánování a realizaci koncepcí udržitelného bydlení. Tento participativní přístup zajišťuje, že potřeby a názory obyvatel jsou zohledněny a integrovány, což vede k pocitu **kolektivního vlastnictví a odpovědnosti za budoucnost komunity a celé čtvrti**.
- Vauban je známý svým **silným smyslem pro komunitu**, který je klíčovým aspektem jeho identity a úspěchu. **Komunita se výrazně zapojuje do místních rozhodovacích procesů a přispívá k iniciativám udržitelného rozvoje města.** To vytváří ve čtvrti velký pocit vlastnictví a odpovědnosti. Toto prostředí pěstuje komunitu, kde se sousedé navzájem znají a společně usilují o společné cíle, jako je udržitelný a ekologický život.
- Přísná pravidla minimálních vzdáleností mezi budovami a jejich velikostí vytvářejí ve čtvrti **kvalitní a příjemná otevřená prostranství**.
- Návrh podporuje interakci a propojení mezi jejími obyvateli, a to díky **plochám bez aut, společenským prostorům a zeleným zónám**, které podporují společenská setkávání a životní styl přátelský k chodcům.

2.4 Příměstská železnice v Praze

V pražské metropolitní oblasti byl vývoj příměstské železnice zcela odlišný od obdobných metropolitních oblastí v západní Evropě. Význam osobní železniční dopravy v rámci metropolitního regionu začal růst za první republiky. Ve druhé polovině 20. století nicméně došlo k **oslabení popularity železnice**. Ta souvisela s preferencí nákladní a dálkové dopravy a s tím související úpravou infrastruktury, rozvojem automobilové dopravy a oddělení funkcí metra a železnice.

Prvorepublikové plány na rozvoj příměstské železnice nakonec nebyly naplněny. Větší změny nastaly až po revoluci v roce 1989, kdy došlo k integraci železnice do sítě MHD a snahou bylo zaměřit se na její modernizaci a uzpůsobení pro příměstský provoz. Železniční doprava a její růst nicméně začaly narážet na **kapacitní a provozní omezení železniční infrastruktury**, což omezuje možnost zavádějí dalších spojů a linek a negativně se projevuje na spolehlivosti příměstské železniční dopravy. Zároveň je tak omezen větší rozvoj sídel v návaznosti na příměstskou železnici.

Obec Kolovraty byla vybrána jako příklad sídla, které těží ze se své polohy na železnici. Druhým příkladem projektu připravovaným na obdobných principech jako rozvoj Podhořan je nově plánovaná obec Nový Zeleneč.

2.4.1 Kolovraty

Název: Kolovraty

Lokace: Kolovraty, Praha

Rozloha: 1,5 km^2 (zastavěné území obce)

Počet obyvatel: 3 500

Stručný popis

Kolovraty jsou městskou částí na jihozápadní hranici hlavního města Prahy v blízkosti Říčan v rovinaté zemědělské krajině. Jedná se o obec s vesnickým charakterem, jejímž středem prochází železniční trať, kolem které se rovnoměrně rozvíjí rezidenční zástavba. Do krajinného zázemí obce se rozbíhá řada turistických a cyklistických tras. Kolovraty staví své hodnoty na dobré dostupnosti centra Prahy i do okolní přírody. Návaznosti na historii a zachování své identity v rámci velkoměsta.

Prostorové vztahy

Obec je položena přímo na železnici, což umožňuje **spojení do Prahy za 24 minut, do Říčan za 4 minuty**. Cesta z okraje obce do centra a k nádraží trvá cca 15–20 minut pěšky. Mimo centrum obce leží hlavní silnice I/2.

V krajinném zázemí obce je **systematicky budována síť turistických tras a okruhů**, které nabízejí prostor pro rekreaci. Cesty jsou doplňovány novými alejemi a remízky a podporují tak využívání krajiny občany obce.

Do Kolovrat také vede **cyklotrasa propojující okolní obce** (Mnichovice, Říčany) a pokračuje dále směrem do Prahy.

Urbanismus

Historické jádro Kolovrat leží jižně od železnice a je charakteristické jednopodlažními staveními a bývalými usedlostmi. Kolem něho se severním i jižním směrem od železnice postupně rozrostla a dále vzniká zástavba jedno- či dvoupatrových rodinných domů a několika obytných domů. Nová zástavba rodinných domů je rozvíjena především při severním okraji obce.



Obrázek 27 Ortofoto Kolovrat s vyznačeným nádražím v centru obce, zdroj: Mapy.cz, upraveno: ONplan

Občanská vybavenost

Kolovraty mají velmi dobrou základní občanskou vybavenost: obecní úřad, poštu, základní školy, mateřskou i uměleckou školu, komunitní centrum, knihovnu, dům s pečovatelskou službou, obchody, restaurace, ubytovací kapacity, malé podnikatele, venkovní sportoviště a dětská hřiště.

Vybavenost se nachází především v historickém jádru obce jižně od železnice.

Rozvoj obce v návaznosti na železniční dopravu

Kolovraty se rozvíjí a jsou atraktivní díky blízkosti přírody a poloze na železnici, která zajišťuje rychlé a časté spojení do centra Prahy. Linky do Prahy jsou provozovány v rámci Pražské integrované dopravy. Ta zajištuje i autobusové spojení se stanicí metra Háje.

Železniční spoje do Prahy jezdí každých 10–20 minut, cesta na pražské hlavní nádraží trvá 24 minut. Atraktivitě používání železniční dopravy pomáhá i parkoviště u nádraží, které podporuje dostupnější dojíždění za prací či vzděláním.

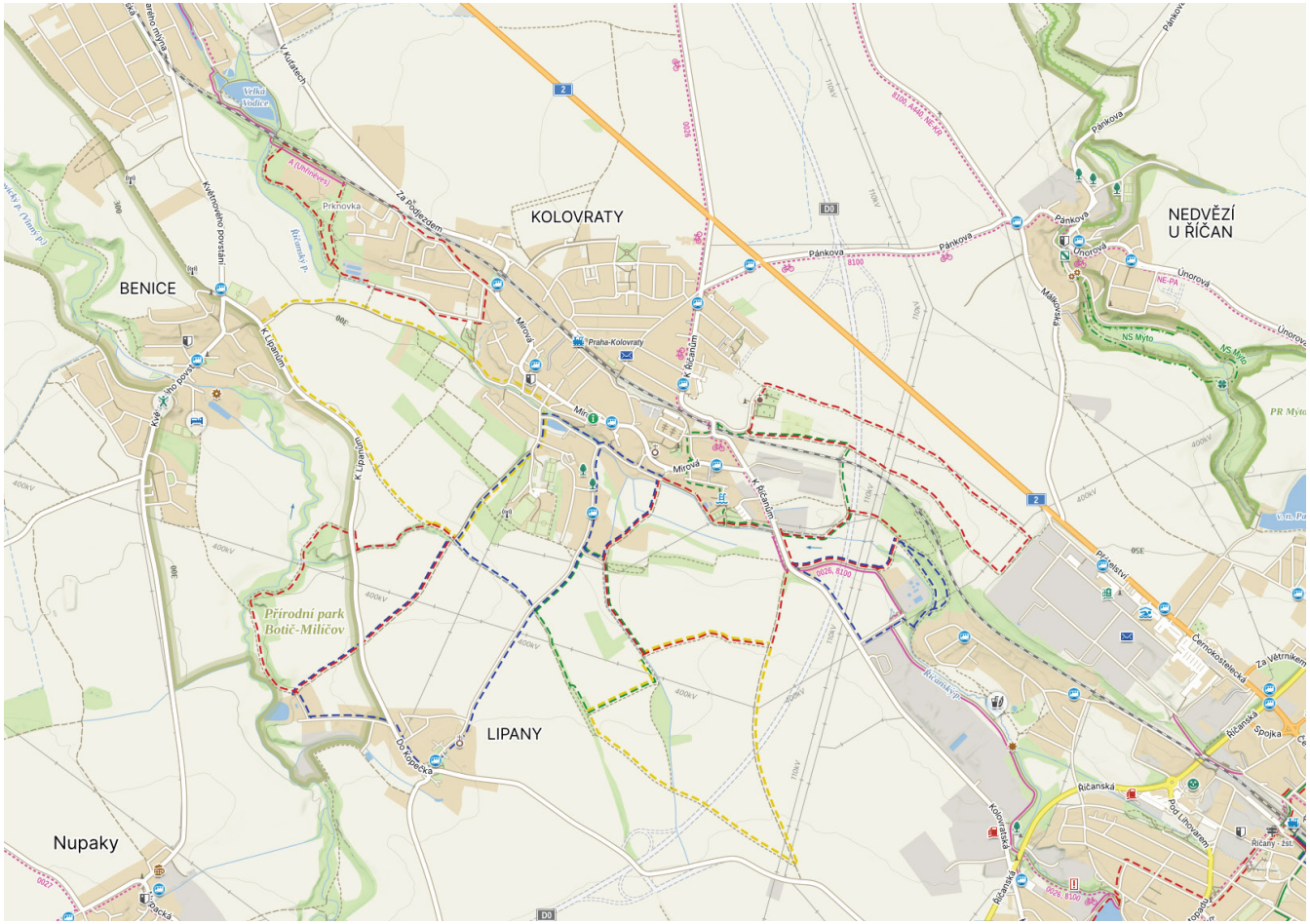
Kolovraty jsou proto vyhledávanou obcí pro nové obyvatele, kteří hledají blízkost přírody, ale zároveň vyžadují dobré dopravní spojení do centra Prahy. Rozvoj nových čtvrtí obec vždy podmiňuje kompenzačními opatřeními ve formě nových parků či darováním pozemků městské části.

Samotná železnice je ale také bariérou, kterou je možné v centru obce překonat pouze jedním přechodem pro pěší a lávkou pro pěší, dále od centra jedním podjezdem a jedním nadjezdem. Přechod přes železnici pro pěší je chráněn závorami.

V centru obce je železnice odcloněna protihlukovými stěnami, které jsou vizuální bariérou.



Obrázek 28 Přechod přes železnici pro pěší chráněný závorami, zdroj: Google Maps, 2019



Obrázek 29 Turistická mapa okolí Kolovrat s vyznačenými turistickými okruhy, zdroj: Mapy.cz

Klíčové poznatky

- **Poloha na železnici a dostupnost rychlého železničního spojení do Prahy** vytvářejí z Kolovrat **atraktivní obec pro nové obyvatele**.
- **Základní občanská vybavenost leží v centru obce a při železnici** a je tak pro občany snadno dostupná.
- **Kolovraty leží na cyklotrase**, která propojuje přilehlé obce se stanicemi metra na okraji Prahy a poskytuje tak alternativní spojení směrem k hlavnímu městu.
- **Obec Kolovraty systematicky budují síť turistických tras a okruhů** v zemědělské krajině v okolí zastavěného území obce.

2.4.2 Nový Zeleneč

Název: Nový Zeleneč

Lokace: Zeleneč, Praha-východ

Status: v přípravě

Rozloha: 126 ha

Počet obyvatel: 3 500

Funkční využití území: smíšené obytné

Developer: Nový Zeleneč a.s.

Stručný popis

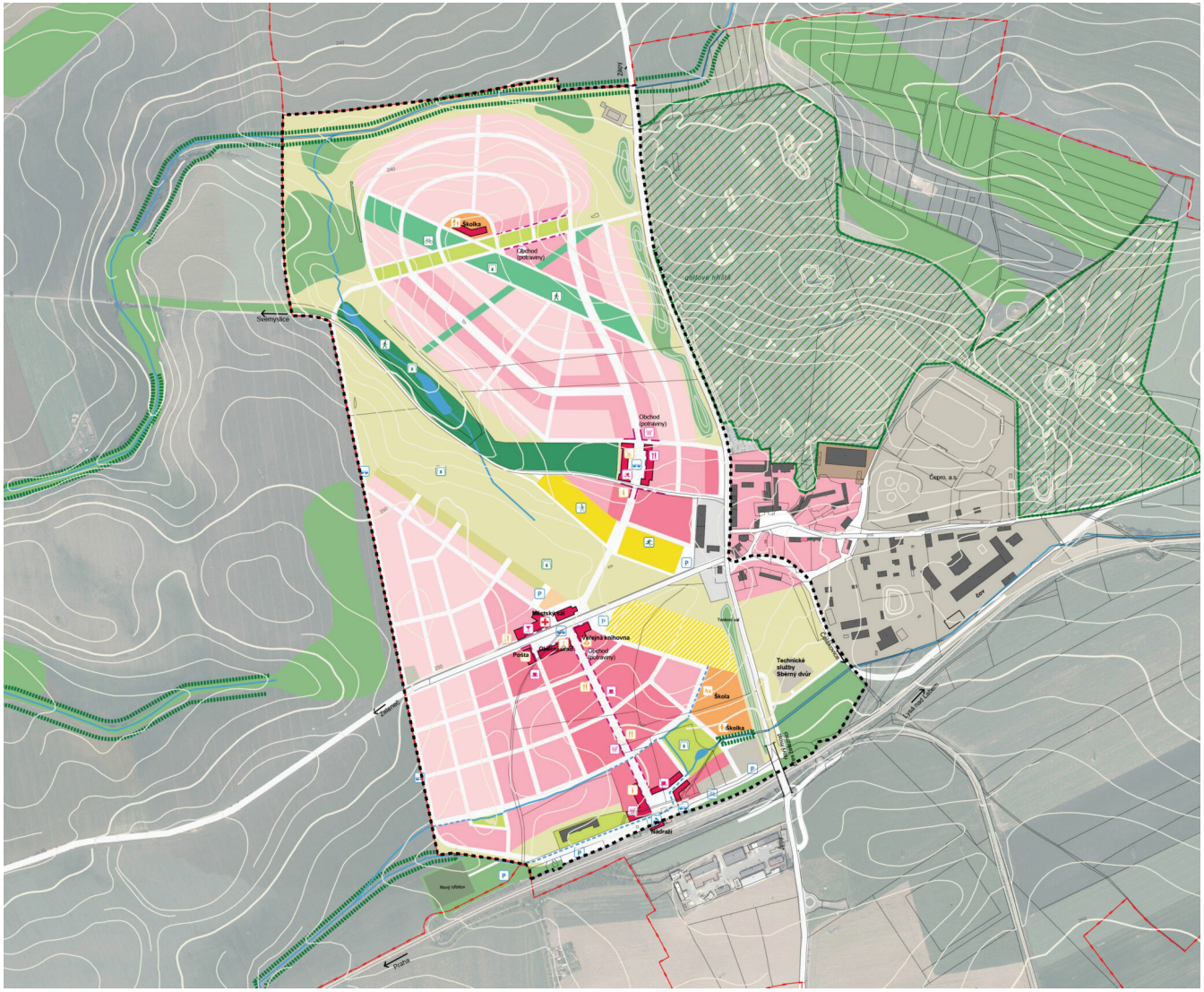
Na území obce Zeleneč je plánován projekt výstavby nového sídla – Nového Zelenče – pro téměř 3 500 obyvatel v zemědělské krajině východně od Prahy. Nová zástavba je navržena jako obytná s rodinnými a bytovými domy, včetně služeb, občanské vybavenosti a pracovních příležitostí. Zásadní je jeho obsluha železniční dopravou, návrh proto počítá s vybudováním nádraží na stávající trati mezi Lysou nad Labem a Prahou.

Prostorové vztahy

Nový Zeleneč je navržen severně od linie železnice, která bude poskytovat dopravní spojení do centra Prahy (předpoklad délky jízdy vlakem do centra Prahy je cca 30 minut). Na východní hraně sídla leží zástavba stávající malé obce Mstětice. 2 km jižně od nového sídla prochází dálnice D11. Je navržena obsluha sídla autobusovou dopravou, prostupnost pro pěší i cyklisty.



Obrázek 30 Nadhledová vizualizace obce Nový Zeleneč. Železniční trať prochází podél jižního okraje zástavby.
Zdroj: phap.cz, upraveno: ONplan



Obrázek 31 Hlavní výkres zobrazuje postupné rozvolňování zástavby směrem od železnice a hlavních uličních os do okolní krajiny. Zdroj: phap.cz

Urbanismus

Návrh sídla vychází z předpokladu vyšší hustoty obyvatelstva v blízkosti nádraží (100 obyvatel/ha), která se směrem k okraji sídla snižuje (cca 30–50 obyvatel/ha). Typologie staveb je navržena od menších bytových domů se službami v parteru, řadových domů, dvojdomů a samostatných vil. Podél hlavní osy ulice směřující od nádraží se nacházejí řadové domy, směrem od centra se charakter zástavby mění ve vilovou. Jádra obce jsou navržena u nádraží, na ose ulice směřující od nádraží a u stávající zástavby obce Mstětice.

V sídle je navržen systém veřejných prostranství se zelení. Uprostřed města je navržen pás zeleně, který poskytuje prostor pro rekreaci a navazuje na zelené plochy v zemědělské krajině. Výsadba vegetace a modelace terénu je navržena i z důvodu snížení hluku a světelného smogu, zároveň pomůže zlepšit klima sídla v jinak větrné poloze. Předpokladem návrhu bude zachování stávajících mokřadů a propojení sídla do krajiny sítí cyklostezek a pěších cest.

Občanská vybavenost

Navrhované sídlo bude poskytovat občanskou vybavenost, obchody a služby, včetně pracovních příležitostí, které zajistí každodenní potřeby obyvatel. Je počítáno s výstavbou základní a mateřské školy, obecním úřadem, společenským sálem, venkovním i krytým sportovištěm, dětskými hřišti, domem pro seniory, komunitními prostory, restauracemi, kaplí, hřbitovem a další vybaveností. Vybavenost by měla zároveň nabídnout nová pracovní místa.

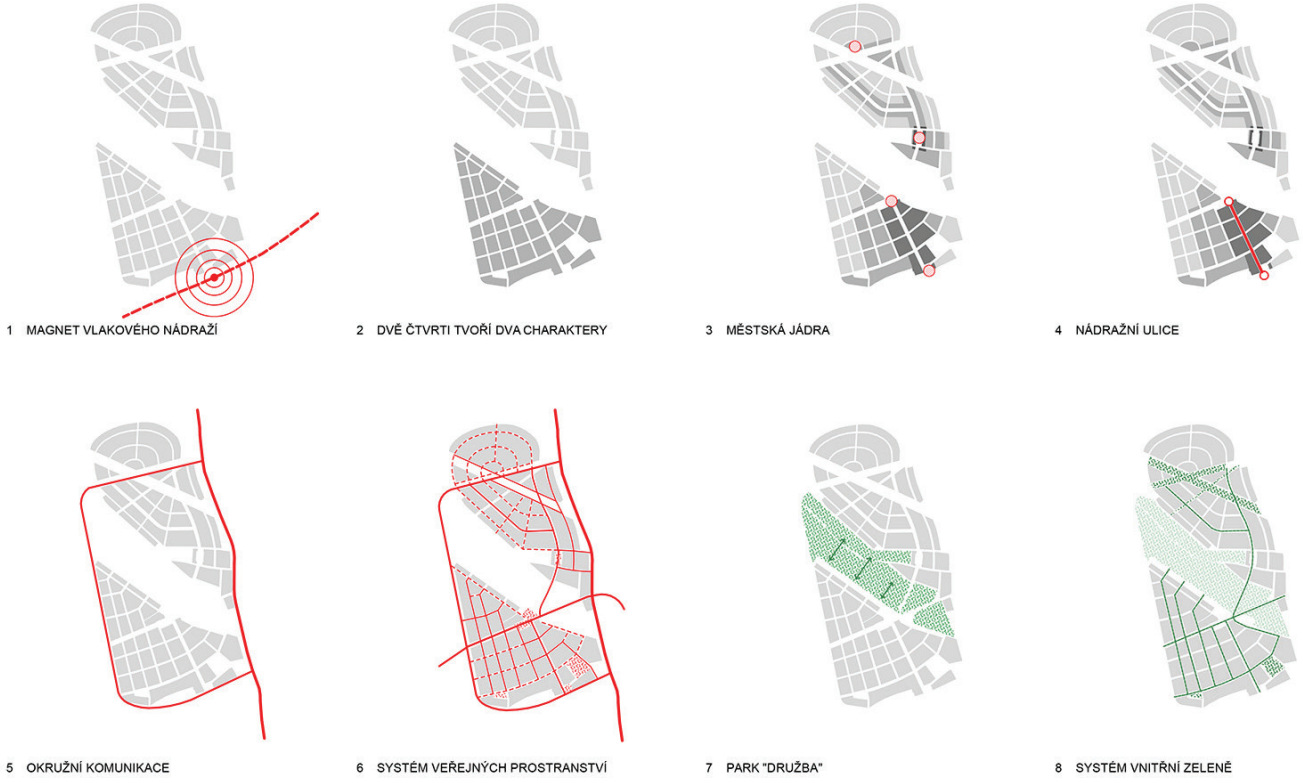
Občanská vybavenost je umístěna v blízkosti nového nádraží.

Klíčové poznatky

- Návrh sídla je postaven na principu **velmi dobré dopravní obsluhy oblasti**, kterou umožňuje poloha na železnici a blízkost dálnice D11.
- Hlavní **centrum obce s občanskou vybaveností je navrženo v blízkosti nového nádraží**.
- Je navržena **vyšší hustota zástavby u nádraží a podél hlavních os, která se rozvolňuje směrem k okrajům sídla**.
- **Stávající krajinné prvky jsou začleněny do hlavního zeleného prostranství nového sídla**, čímž zlepšují klima sídla a podporují biodiverzitu.



Obrázek 32 Navrhované rozmístění občanské vybavenosti v blízkosti nádraží, zdroj: www.novyzelenec.com



Obrázek 33 Schémata prostorových vztahů, řešení veřejných prostranství a zelené infrastruktury, zdroj: phap.cz

3 Doporučení

1. Dostupná, rychlá a udržitelná doprava

- **Dostupnost kvalitního a rychlého spojení veřejnou dopravou s většími městy** v regionu posílí udržitelné dojíždění za prací a vzděláním, které se tak může stát atraktivnější, než dojíždění autem.
- **Kvalitní spojení veřejnou dopravou** může vést ke zvýšení atraktivity oblasti pro nové obyvatele.
- **Kvalitní veřejná prostranství nádraží a v jeho okolí, jeho snadná pěší a cyklistická dostupnost a podpora parkovacích stání** zvýší atraktivitu využívání veřejné dopravy k dojíždění.
- **Železniční stanice může fungovat jako výchozí bod pro rekreaci v krajinném zázemí** čtvrti/obce a podpořit tak turismus v oblasti.
- **Kvalitní síť pěších a cyklistických tras** podpoří udržitelný způsob dopravy ve čtvrti i mimo ní a pomůže prostupnosti zástavby a dostupnosti občanské vybavenosti.
- **Návaznost pěších a cyklistických tras na okolní krajinu** podpoří integraci čtvrti do svého okolí.

2. Občanská vybavenost

- **Situování občanské vybavenosti do centra obce a v blízkosti nádraží** vytvoří z oblasti kolem nádraží živé jádro, které tak nebude vnímáno jako periferie. Zároveň umožní občanům využití služeb při cestě z nebo na nádraží.
- **Vytvoření adekvátní občanské vybavenosti je pro úspěch projektu zásadní.** Návrh by měl uspokojovat potřeby stávajících obyvatel obce a doplnit chybějící občanskou vybavenost.
- **Rozsah a kvalita občanské vybavenosti a její inkluzivita přispějí k vytvoření silné komunity.** Veškerá občanská vybavenost by měla být veřejně přístupná a v ideálním případě být místem setkávání původních a nových obyvatel obce.

3. Krajina a modrozelená infrastruktura

- **Integrace stávajících krajinných a vegetačních prvků** do nové čtvrti podpoří její biodiverzitu a budou sloužit i jako odkaz k původnímu charakteru lokality.
- **Veřejná prostranství s dostatkem kvalitní zeleně** zvýší atraktivitu čtvrti. Veřejná prostranství musí být snadno prostupná pro pěší i cyklisty.
- **Návaznost na okolní krajinu pomocí sítě pěších a cyklistických stezek povede k vytvoření kvalitního krajinného zázemí** nové čtvrti a podpoří její atraktivitu.

4. Kvalitní design

- **Zástavba, jejíž charakter, architektura i veřejná prostranství nejsou uniformní, která je flexibilní a nabízí různé typy bydlení** je atraktivní pro různé sociální i věkové skupiny, což druhotně vede i k vytvoření různorodé komunity.

- **Návrh by měl vycházet z kontextu lokality a odrážet místní podmínky.** Měl by respektovat charakter okolní zástavby, okolní krajinu i historii oblasti, zohledňovat místní podmínky, architektonické vzory či urbanistické uspořádání. Te předpokladem pro vytvoření zástavby s jedinečným charakterem, který bude pozitivně přijata veřejností a lépe integrována do venkovského charakteru oblasti.

- **Kvalitní architektura a veřejná prostranství jsou zásadní pro úspěch projektu.** Dobrý design pomůže k vytvoření značky místa a podpoří konkurenceschopnost projektu.

4 Zdroje

Beaulieu. (nedatováno). Načteno z TateHindle: https://www.tatehindle.co.uk/projects/beaulieu

Beaulieu. (nedatováno). Načteno z Beaulieu: https://www.beaulieu.uk.com/

Beaulieu Keep. (nedatováno). Načteno z Housing Design Awards: https://hdawards.org/scheme/beaulieu-keep-2/

Construction21. (nedatováno). Vauban EcoDistrict, Freiburg. Načteno 6. března 2024 z https://www.construction21.org/city/h/vaubanecodistrict-freiburg.html

Deutsche Welle (DW). (2021). The green city of Freiburg: Is this Germany's future? Načteno 6. března 2024 z https://www.dw.com/en/the-green-city-of-freiburg-is-this-germanys-future/a-60438622

Duchoň, R. (2020). *Soukromá firma plánuje postavit hned za Prahou úplně novou obec. Chybět nebude úřad ani sportoviště*. Načteno z iRozhlas: https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/soukroma-firma-plan-stavba-nova-obec-praha-novy-zelenec_2003061429_tef

Grunfelder, J., Lidmo, J., & Huynh, D. (2020). *Transit-oriented development in the Greater Copenhagen Region*. Stockholm: Nordregio. Načteno z https://norden.diva-portal.org/smash/get/diva2:1574872/FULLTEXT01.pdf

Hvalsø. (2024). Načteno z Wikipedia: https://en.wikipedia.org/wiki/Hvals%C3%B8

Lejre Komunne. (nedatováno). Načteno z Lejre Komunne: https://www.lejre.dk/

Maltby, C. (2022). *Beaulieu Keep development wins top award*. Načteno z Chelmsford City Life: https://citylife.chelmsford.gov.uk/posts/beaulieu-keep-development-wins-top-award

Martin, J. (2023). *Změna přístupu k plánování vztahu osídlení a železniční infrastruktury v zázemí Prahy*. Urbanismus a územní rozvoj. Číslo 6/2023, ročník XXVI, stránky 49–61.

Městská část Praha-Kolovraty. (2024). Načteno z Městská část Praha-Kolovraty: https://www.kolovraty.cz/

Nový Zeleneč. (nedatováno). Načteno z Nový Zeleneč: https://www.novyzelenec.com/

Osborne, K. (2023). *New Shared Ownership Homes To Launch In Chelmsford*. Načteno z What House?: https://www.whathouse.com/news/landq-launch-shared-ownership-the-arbour/

Stadt Freiburg im Breisgau. (nedatováno). Vauban. Načteno 6. března 2024 z https://www.freiburg.de/pb/208732.html

Stadtteil Vauban. (nedatováno). Quartier Vauban. Načteno 6. března 2024 z https://stadtteil-vauban.de/en/quartier-vauban-2/

Územní studie Zeleneč. (nedatováno). Načteno z Pavel Hnilička Architects+Planners: https://phap.cz/projekty/uzemni-studie-zelenec/

Za Prahou vyroste nová vesnice se školkou, parkem, kostelem či ordinacemi. (2023). Načteno z iDNES.cz: https://www.idnes.cz/praha/zpravy/stredocesky-kraj-novy-zelenec-vystavba-vesnice-vizualizace.A230313_713548_praha-zpravy_ihav

ON plan | Umění plánovat. Společně.