

KONCEPCE ROZVOJE ÚZEMÍ PODÉL METRA D

AUTOR: BC. LUKÁŠ KOPP | DIPLOMNÍ PROJEKT | FA ČVUT | 2016/17 | STUDIO MAIER, VOREL, ŠINDLEROVÁ, KRMELOVÁ

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Lukáš Kopp
AR 2016/2017, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: KONCEPCE ROZVOJE ÚZEMÍ PODÉL METRA D
(ČJ)
CONCEPTION OF URBAN DEVELOPEMENT ALONG METRO D
(AJ)

JAZYK PRÁCE: ČJ

Vedoucí práce:	prof. Ing. arch. Karel Maier, CSc.	Ústav: 15121 Ústav prostorového plánování
Oponent práce:	Ing. arch. Jana Langerová	
Klíčová slova (česká):	metro D, město krátkých vzdáleností, propojení lokálních center, koncepce pěších tras, dostupnost, lokální centrum Nemocnice Krč, Thomayerova nemocnice, urbanismus	
Anotace (česká):	Výstavba metra D přinese i zhodnocení území v okolí jeho stanic. Nad nimi vzniknou nová lokální a nadlokální centra, jejichž atraktivita bude podpořena každodenní dojížděnou obyvatel za prací. Nová centra budou konkurovat těm stávajícím. Ve spádové oblasti nové linky metra se změní každodenní pohyb lidí a slabá centra již nedokážou přitáhnout dostatečný počet okolních obyvatel k ekonomickému přežití. Vzdálenosti do nejbližších kvalitních center se budou zvyšovat, uměrně tomu i více obyvatel zvolí k cestě automobil. Tomuto lze předejít jasnou koncepcí s cílem propojit jednotlivá centra kvalitním veřejným prostorem, který motivuje lidi ke každodenní pěší chůzi v okolí center, jakožto iniciaci rozvoje obchodu a služeb. Tímto způsobem lze etablovat centra do městského života.	
Anotace (anglická):	Construction of Metro D will bring an appreciation of the area around its stations. Over them, new local and supra-local centers will be created, the daily commuting of the working population will support the attractiveness of which. The new centers will compete with the existing ones. In the catchment area of the new subway line, the daily movement of people will change, and weak centers will no longer attract sufficient population to economic survival. Distances to the nearest high-quality centers will increase, even more people will choose to drive. This can be avoid by a clear concept in order to link the individual centers to a quality public space that motivates people to walk around the streets as an initiation of the development of business and services. In this way, the centers can be established in urban life.	

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 24.5.2017

podpis autora-diplomanta



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

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Lukáš Kopp
datum narození: 01.05.1990
akademický rok / semestr: 2016/17 LS
obor: Architektura a urbanismus
ústav: 15121 Ústav prostorového plánování
vedoucí diplomové práce: prof. Ing. arch. Karel Maier, CSc.
téma diplomové práce: **Koncepce rozvoje území podél metra D**

zadání diplomové práce:

1/ Popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Tématem diplomové práce je celková koncepce rozvoje území dosahu změn vyvolaných výstavbou metra D, s důrazem na okolí v docházkové vzdálenosti stanic. Ambicí projektu je prověřit možnosti vzniku a rozvoje center navázaných na stanice metra, respektive transformace stávajících lokálních center na polyfunkční centra vybavenosti a pracovních příležitostí dle principu měst krátkých vzdáleností. Nalézt hodnoty a identifikovat slabá, problematická místa v území. V koncepci a navazujícím řešení vybraného územního detailu pochopit, zohlednit a využít různorodost prostorových a hmotových vztahů a toků vyvolaných tratí metra. V konceptuální úrovni dotvořit síť kvalitních a jasně definovaných veřejných prostranství jako hlavní, v čase stálé, hodnoty měst. Propojit mnohdy velmi odlišné lokality a zajistit uchování jejich charakteru i po výstavbě metra.

2/ Vzhledem k zadanému tématu není stavební program součástí zadání.

3/ Popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

Autorská zpráva

Analytická část

Vize, cíle návrhu a principy zhodnocení území

Širší vztahy, vazby na město 1:50 000

Urbanistická koncepce rozvoje celku 1:10 000 (1:25 000)

Urbanistická koncepce rozvoje okolí stanic 1:5 000

Urbanistický detail řešení v okolí vybrané stanice metra 1:1 000 (1:500)

Uliční profily 1:100

Perspektivy / vizualizace

Schémata

4/ Seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Fyzický model

Portfolio A4 (dle vzoru FA ČVUT)

Poster 4xA1 / 2xA0 (dle vzoru FA ČVUT)

CD

Rozsah a měřítka jednotlivých výkresů či modelu mohou být po shodě s vedoucím práce změněny. Měřítka výstupů mohou být přizpůsobena požadovaným formátům odevzdání.

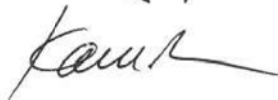
Datum a podpis studenta

24.2.2017



Datum a podpis vedoucího DP

27/2/2017



Datum a podpis děkana FA ČVUT

19.4.2017



registrováno studijním oddělením dne

24.2.2017



OBSAH

prohlášení autora

zadání diplomové práce

koncepte významných cest

rozvoj lokálních center

system páteřních cest

urbanistická koncepte

analytická část

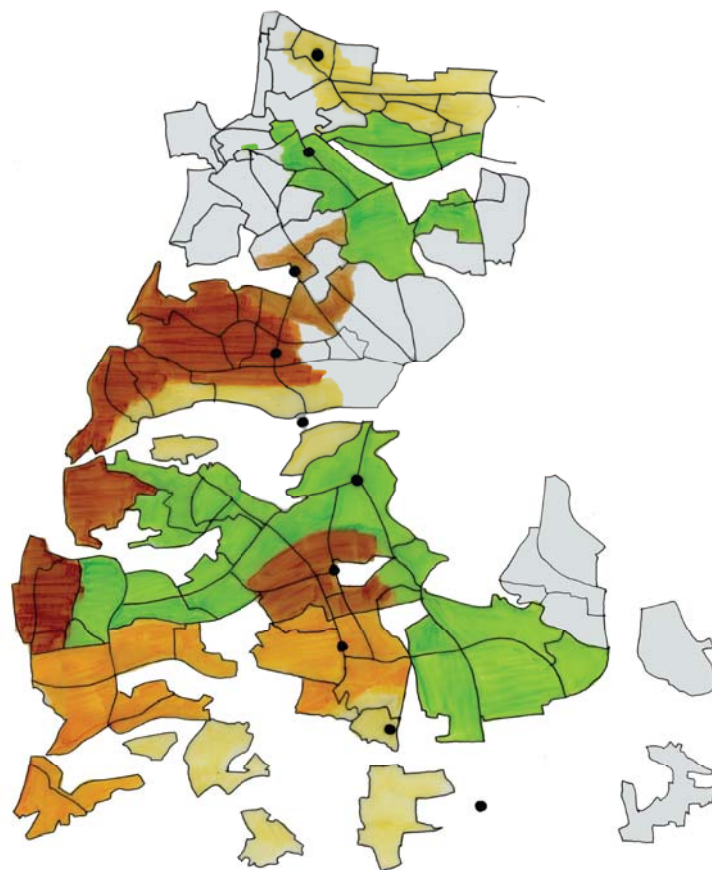
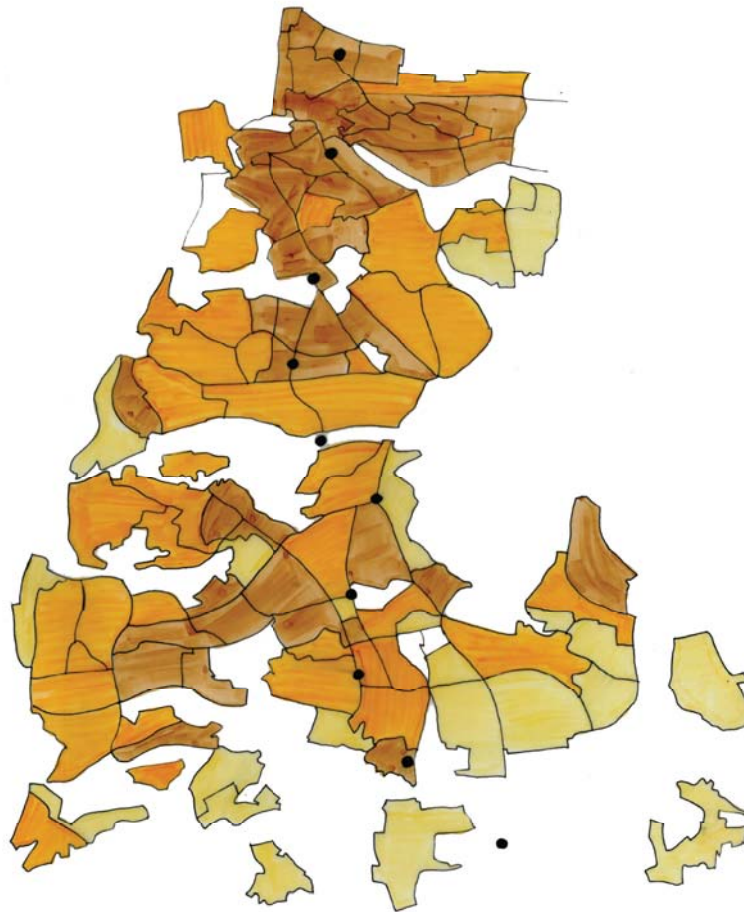
interpretace

research by design

návrh

Rád bych tímto poděkoval především Karlu Maierovi, Veronice Šindlerové a Jakubu Vorlovi za několik let odborného vedení, předávání vlastních zkušeností a velkou snahu naučit všechny studenty jak nejen stavět, ale především přemýšlet o městě. Dále bych rád poděkoval své rodině a přátelům, kteří mi jsou stálou životní oporou. Zvláštní poděkování patří Janě Langerové za čas a ochotu kriticky zhodnotit tuto práci.

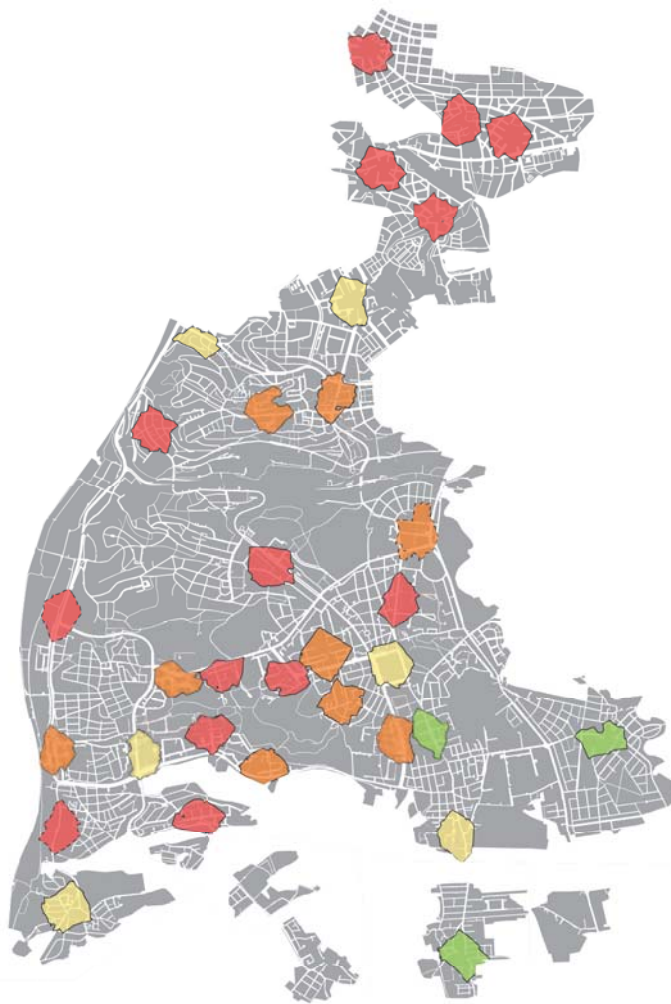
Pěší pohyb v době automobilů není nutností, ale volbou. Motivujme obyvatele měst k pěší chůzi. Nestačí mít dobrou pěší dostupnost do lokálního centra. Nestačí mít v rámci této dostupnosti centrum kvalitní, plně služeb a obchodu. Důležité je se každodenně pohybovat v kvalitním veřejném prostoru. Jedině tehdy se do něj budeme rádi vracet.



METRO A JEHO SPÁDOVOST



Nám. Bratří Synků	31900
Pankrác	11500
Olbrachtova	16500
Nádraží Krč	4800
Nemocnice Krč	38500
Nové Dvory	13000
Libuš	31500
Písnice	5850

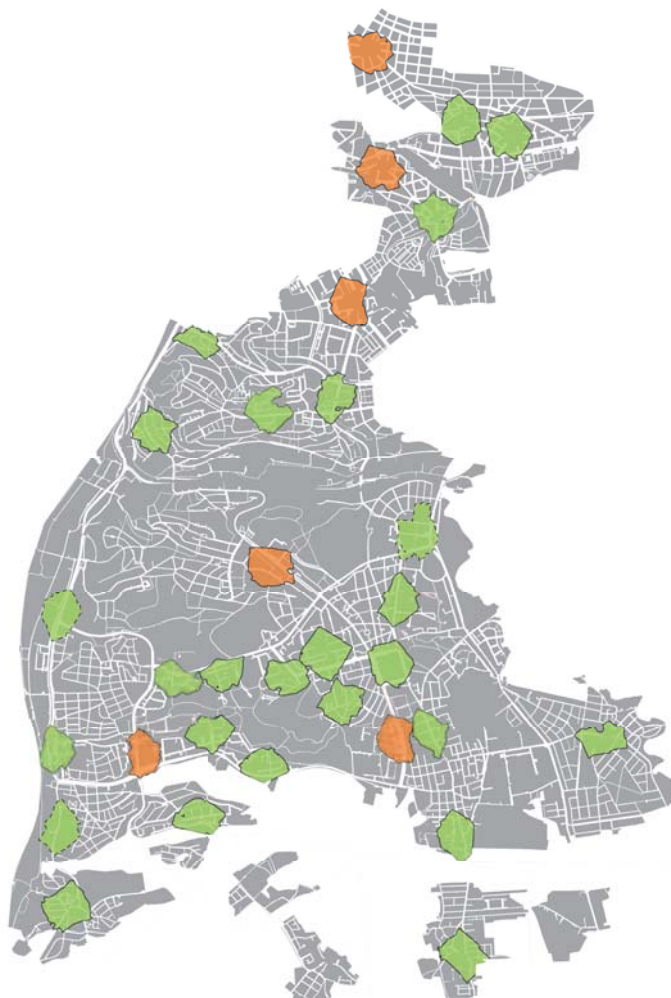
-  nízký
0- 999 obyvatel
-  střední
1000- 1999 obyvatel
-  vysoký
2000- 3999 obyvatel
-  velmi vysoký
nad 4000 obyvatel



**POČET OBYVATEL
V DOCHÁZKOVÉ
VZDÁLENOSTI 5 MINUT**


počet obyvatel jako
kvantitativní ukazatel
potřebné nabídky služeb v
lokálních centrech

-  nadlokální centra
většinou nutná dojíždka
napojení na lokální centra hromadnou
dopravou
-  lokální centra
význam v pěší dostupnosti a blízkosti
základních služeb



**LOKÁLNÍ A NADLOKÁLNÍ
CENTRA**

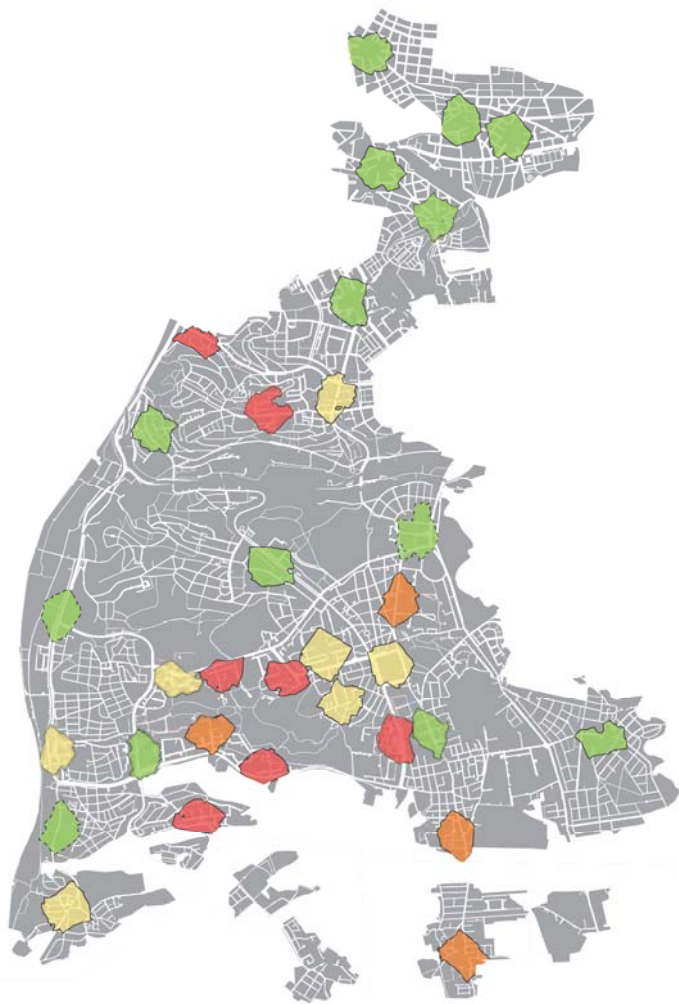
systém lokálních center,
která fungují především
v módu dostupnosti pěší
chůzí a jejich vazby na
centra nadlokální, dostupná
především kapacitní
hromadnou dopravou

 velmi vysoká


 vysoká


 střední


 nízká




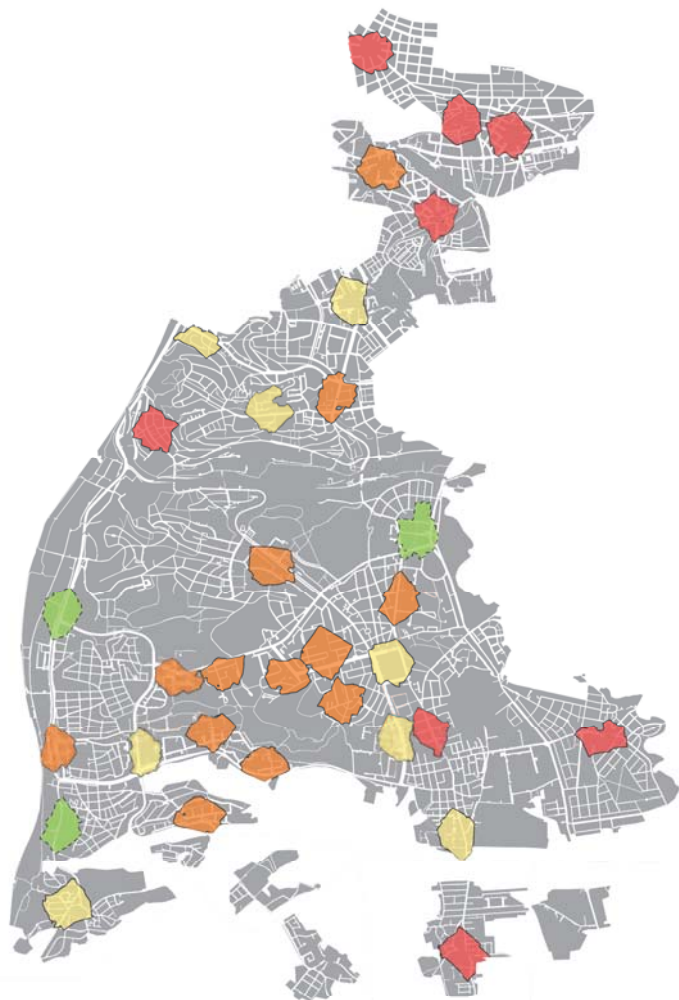
*porovnání s belgickým modelem teoretické ideální vybavenosti

 velmi vysoký
nová centra uvnitř transformačních území na stanicích metra a u břehu Vltavy v atraktivních lokalitách

 vysoký
stávající centra s menšími transformačními a rozvojovými plochami

 střední
stávající centra s možností transformace nevyhovujících objektů vybavenosti a veřejného prostoru v okolí

 nízký
dlouhodobě stabilizovaná centra s možností jen omezeného rozvoje (proluky, vnitrobloky)



ROZVOJOVÝ POTENCIÁL CENTER

vyjádřený především množstvím ploch pro dynamický růst





v této práci není uvažováno o růstu center v sídlištní zástavbě vertikálně

autor této práce je přesvědčen, že vysoká zástavba v místě současných center by vyvolal řadu negativních externalit, které by potlačili hodnoty, kvůli kterým lidé stále rádi bydlí na sídlišťích :

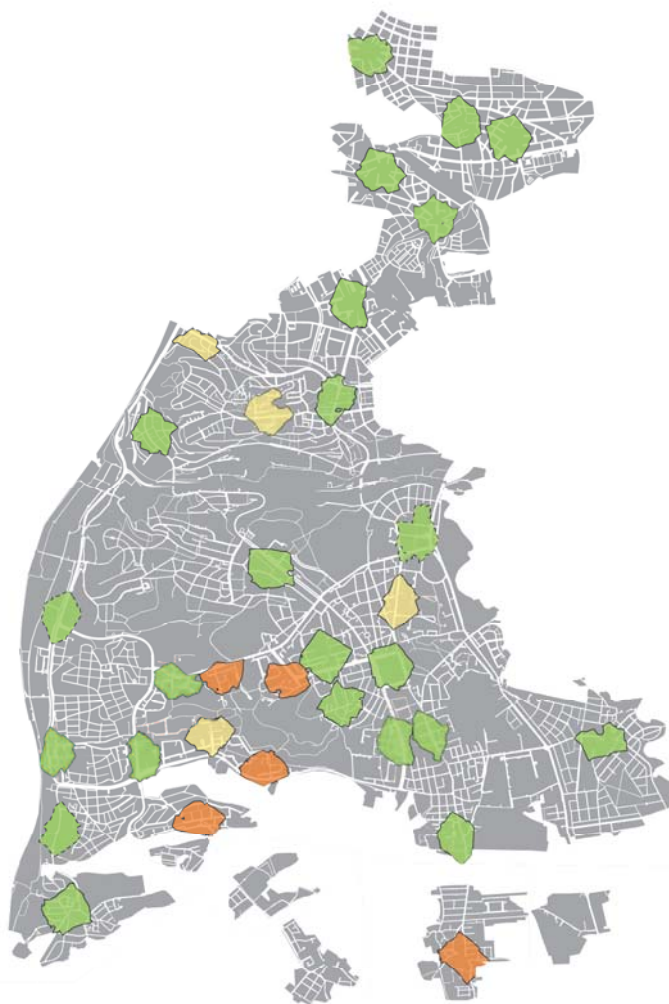
dálkové výhledy do zeleně

množství slunce v bytech

popření původní koncepce vysokých obytných domů a nízkých center vybavenosti a škol

-  vysoká
silná lokální a nadlokální centra s kvalitní a dostupnou nabídkou služeb
-  střední
lokální centra s průměrnou nabídkou služeb
-  nízká
lokální centra s omezenou nabídkou a kvalitou služeb v blízkosti silných, konkurenceschopných center
-  žádná (kolaps centra)*


*terénní průzkumy ukázaly, že základní služby jako jsou např. supermarket, večerka či hospoda jsou schopna přežít i v prostředí, kde ostatní služby nejsou schopny ekonomicky prosperovat. Je to dáno tím, že docházka za nimi není volitelná, ale nezbytná (např. nákup jídla).

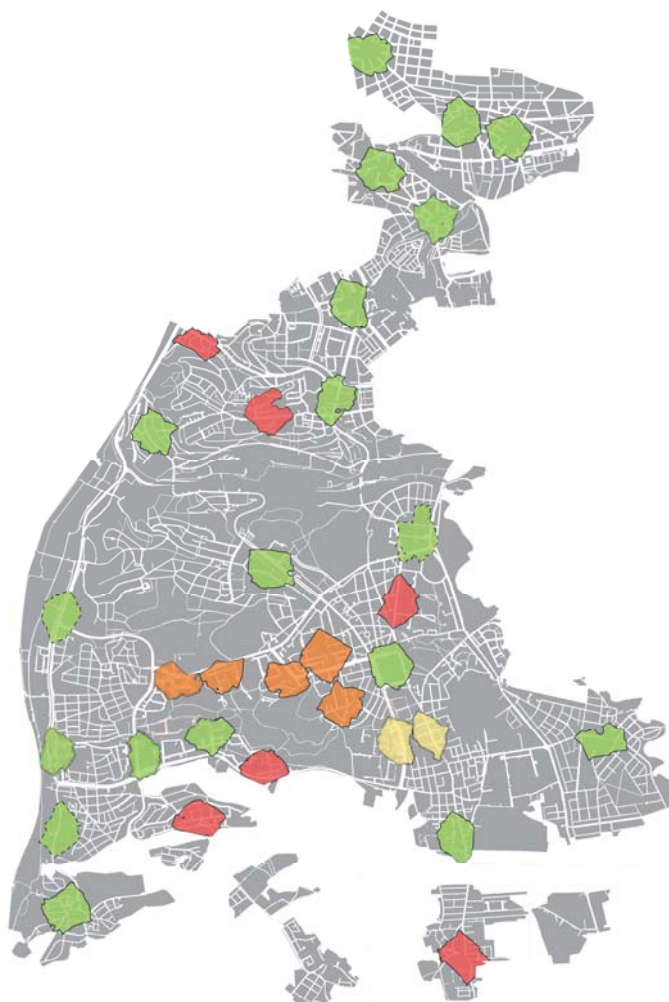


KONKURENCESCHOPNOST

výhledová situace po naplnění potenciálu center

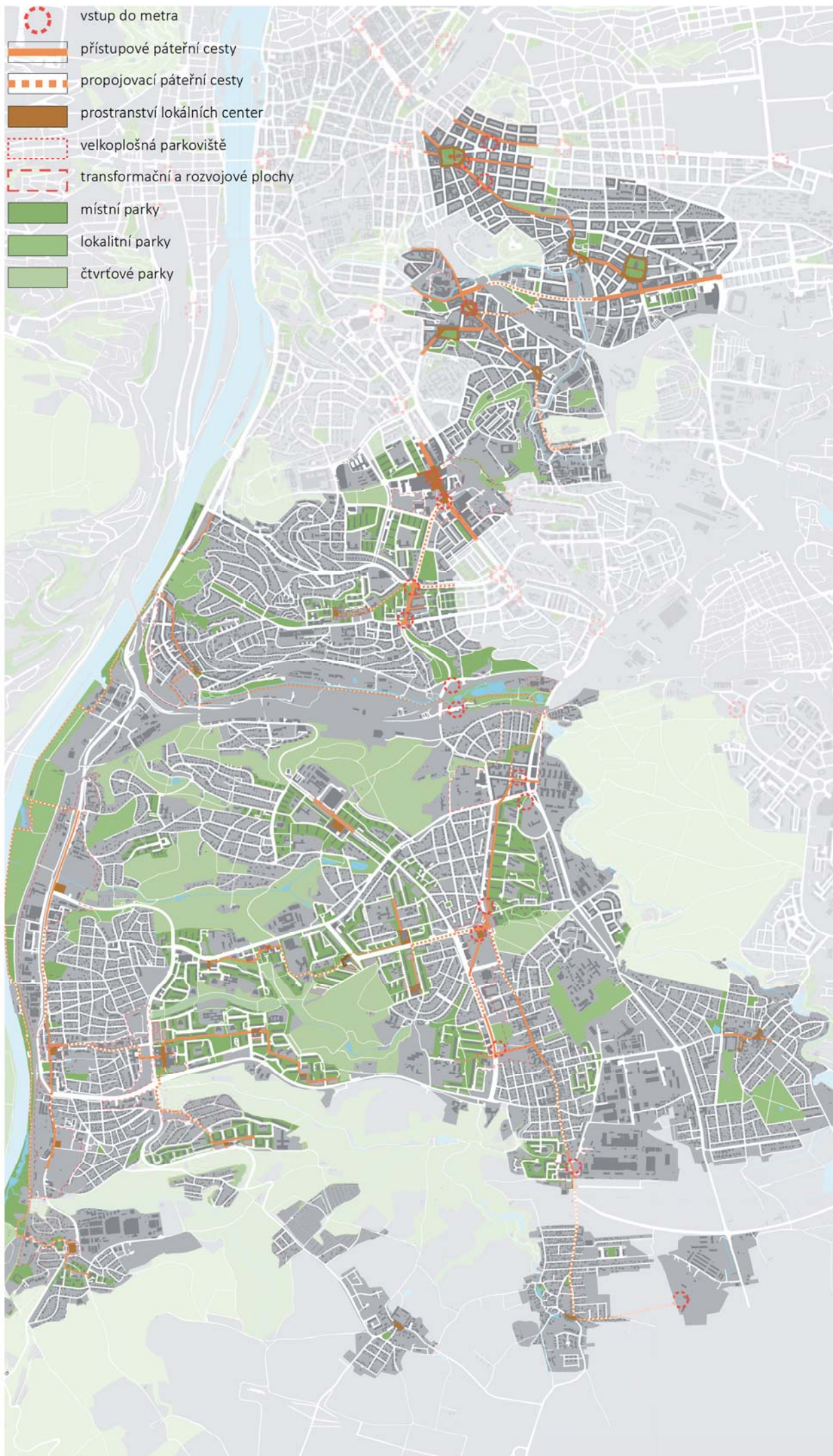
schopnost center s různou kvalitou služeb, tedy i různou intenzitou gravitace, obstát při rozdílných vzájemných lokalizačních vztazích










-  stabilita
silná konkurenceschopná centra s kvalitní nabídkou služeb
-  sjednocení
silná centra v těsné blízkosti od sebe (na úrovni 5 minutové docházky), přirozeně propojená pěším pohybem (návštěvností) mezi nimi
-  spojení
plánované pěší propojení blízkých center skrze kvalitní veřejný prostor pro motivaci obyvatel se pohybovat mezi nimi a tím zvýšit jejich konkurenceschopnost jako celku
-  samota
slabá centra s omezenou nabídkou služeb bez možnosti krátkého pěšího napojení na silnější centrum



PŘEDCHÁZENÍ PÁDU

možné řešení výhledové situace po uvážení rozdílné konkurenceschopnosti center



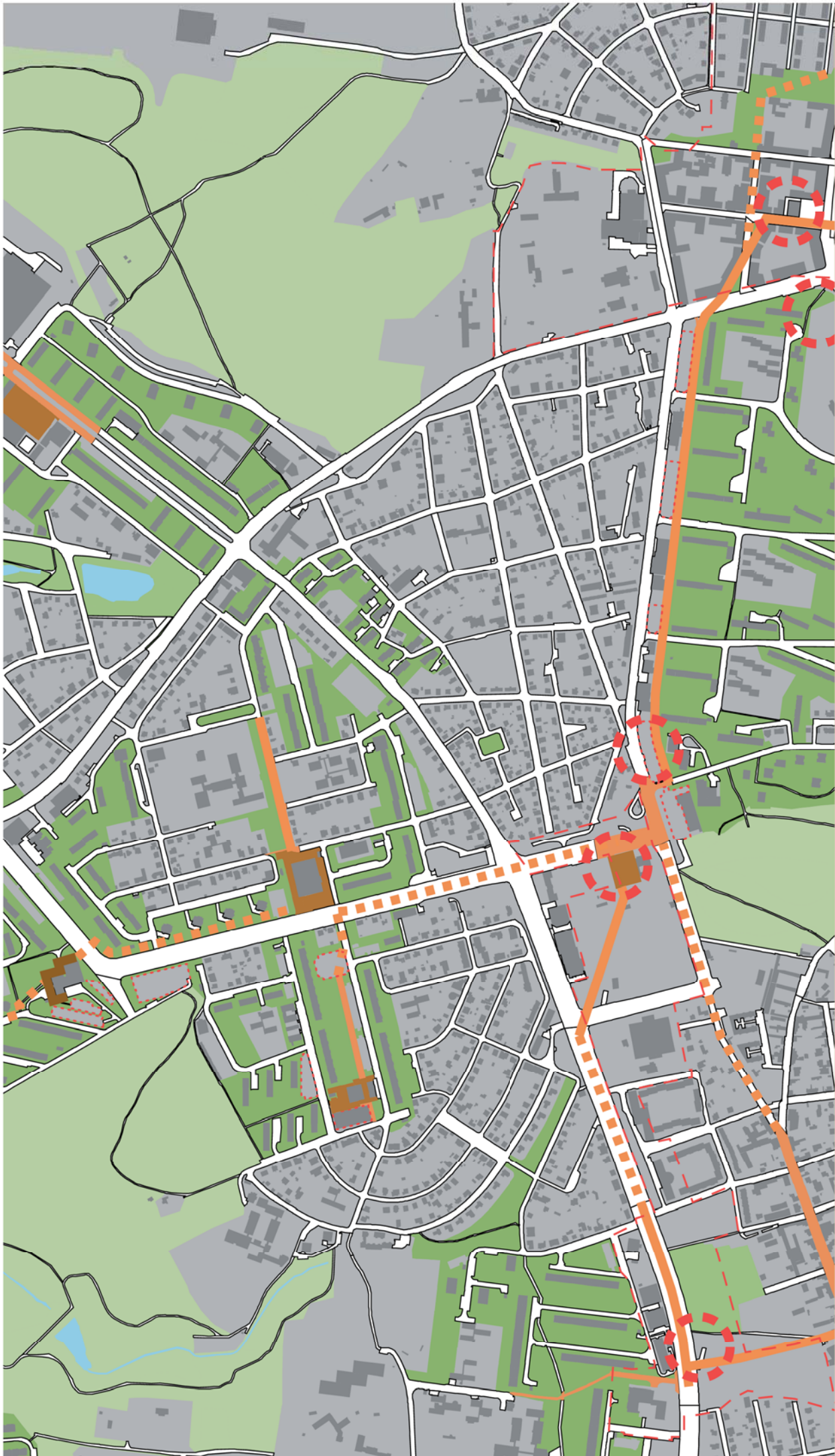
-  vstup do metra
-  přístupové páteřní cesty
-  propojovací páteřní cesty
-  prostranství lokálních center
-  velkoplošná parkoviště
-  transformační a rozvojové plochy
-  místní parky
-  lokální parky
-  čtvrtkové parky

KONCEPCE VÝZNAMNÝCH MÍSTNÍCH CEST

znalost cest s nejvyšší intenzitou pohybu v daných lokalitách je zásadní pro další rozhodování o směřování investic do zlepšování stavu veřejných prostranství

právě v místech nejvyšší koncentrace lidí lze dosáhnout nejpříznivějších změn

území mezi stanicemi
Nemocnice Krč, Nové Dvory
a Libuš



	Místní centra	počet obyvatel (5 min)	základní vybavenost (5 min)					
			supermarket 500-1000 m2	prodejna potravin 200-500 m2	restaurace, kavárna, bar	ordinace	lékárna	drobné prodejny a služby
6 / 10	Sídliště Písnice	1950	1 (0)	0 (1)	2 (6)	1 (2)	1 (0)	5 (30)
4 / 10	Sídliště Libuš	3120	1 (1)	2 (1)	3 (8)	0 (4)	0 (0)	12 (50)
1 / 10	Nad Roklí	2565	0 (1)	0 (1)	1 (6)	0 (3)	0 (0)	3 (40)
3 / 10	Baba	3967	1 (1)	0 (2)	2 (11)	0 (6)	0 (0)	7 (65)
5 / 10	Komořany	1935	0 (0)	1 (1)	4 (6)	0 (2)	0 (0)	5 (30)
8 / 10	Modřany	1642	1 (0)	1 (0)	9 (4)	0 (2)	1 (0)	40 (26)
10 / 10	Sídliště Modřany	2880	1 (1)	1 (1)	7 (8)	2 (5) ZC	3 (0)	60 (50)
6 / 10	S. Modřany/Nad Roklí	4410	1 (1)	1 (2)	4 (12)	0 (8)	1 (1)	12 (78)
7 / 10	V Pišovicích	3262	2 (1)	1 (1)	3 (8)	2 (4)	2 (0)	19 (50)
4 / 10	V Piš./S. Lhotka	3960	2 (1)	1 (2)	3 (11)	0 (6)	0 (0)	10 (65)
4 / 10	Sídliště Lhotka (horní var)	6192	1 (2)	1 (2)	3 (18)	0 (10)	1 (1)	12 (110)
4 / 10	Sídliště Lhotka (spodní var)	6192	1 (2)	1 (2)	4 (18)	0 (10)	2 (1)	10 (110)
7 / 10	Kamýk	4492	1 (1)	1 (2)	5 (12)	0 (8) ZC	1 (1)	18 (78)
1 / 10	Novodvorská východ	5175	0 (1)	1 (2)	0 (15)	0 (9)	0 (1)	4 (90)
	Novodvorská západ (OC)	5625	1	4	9	1	1	80
	Novodvorská západ (zbytek)	5625	1	0	4	3	1	14
9 / 10	Novodvorská západ	5625	2 (2)	4 (3)	13 (15)	4 (9)	2 (1)	94 (97)
7 / 10	Nové Dvory	1710	1 (0)	0 (0)	4 (4)	0 (2)	1 (0)	9 (26)
6 / 10	Sídliště Krč	4312	1 (1)	1 (2)	3 (12)	0 (8)	1 (1)	20 (78)
6 / 10	Nemocnice Krč	1612	0 (0)	0 (0)	3 (4)	TN ! (2)	1 (0)	5 (26)
9 / 10	Kačerov	1530	0 (0)	1 (0)	4 (4)	2 (2)	1 (0)	12 (26)
10 / 10	Budějovická	3570	1 (1)	6 (2)	17 (10)	ZC	3 (0)	135 (55)
8 / 10	Olbrachtova	3247	1 (1)	1 (1)	8 (8)	1 (4)	1 (0)	38 (50)
2 / 10	Antala Staška	2077	0 (0)	0 (1)	2 (6)	0 (2)	0 (0)	0 (30)
9 / 10	Braník	4732	1 (1)	4 (2)	13 (12)	3 (8)	2 (1)	65 (78)
4 / 10	Podolí	1837	0 (0)	0 (1)	8 (6)	0 (2)	0 (0)	14 (30)
10 / 10	Kunratice	920	1 (0)	1 (0)	5 (4)	1 (1)	1 (0)	12 (15)
5 / 10	Písnice	790	0 (0)	1 (0)	1 (3)	0 (0)	0 (0)	3 (12)
10 / 10	Libuš	986	0 (0)	1 (0)	6 (4)	1 (0)	1 (0)	23 (15)

TABULKA PRO POROVNÁNÍ ROZSAHU SLUŽEB CENTER S BELGICKÝM TEORETICKÝM MODELEM IDEÁLNÍHO NASYCENÍ LOKÁLNÍCH CENTER

data byla laskavě zapůjčena Jiřím Klokočkou.

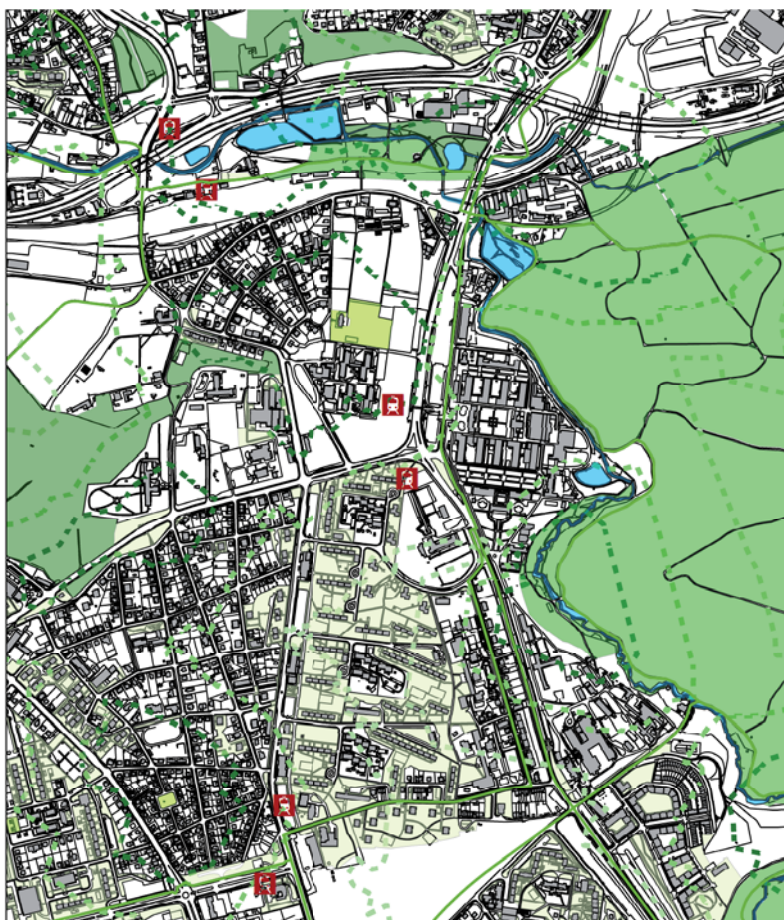
pro posouzení jsem vytvořil 6 rovnocenných kategorií základní vybavenosti

v závorkách je zaznačeno optimum dle belgického modelu

výsledkem je hodnocení jednotlivých center na škále od 1 do 10 a jejich zařazení do 4 kategorií (dle barvy) kvality a rozsahu služeb

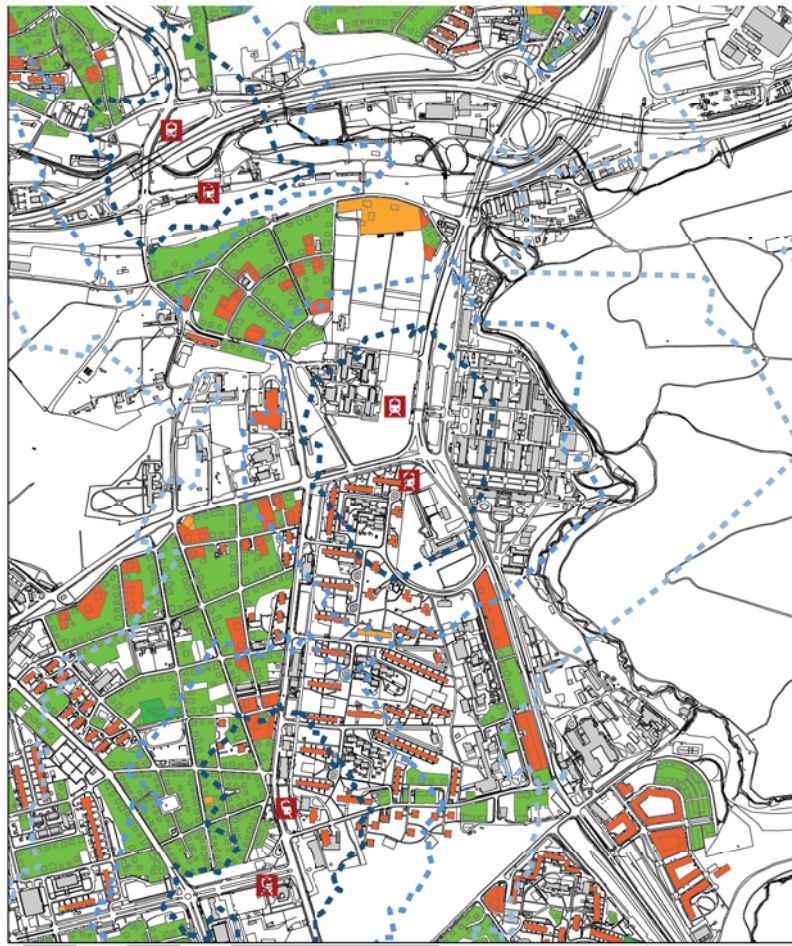


vstupy do metra **stoupání do 8°** **stoupání do 4°**
 vstupy do metra 8 4
stoupání 8° a více **stoupání do 6°** **stoupání do 2°**
 8+ 6 2



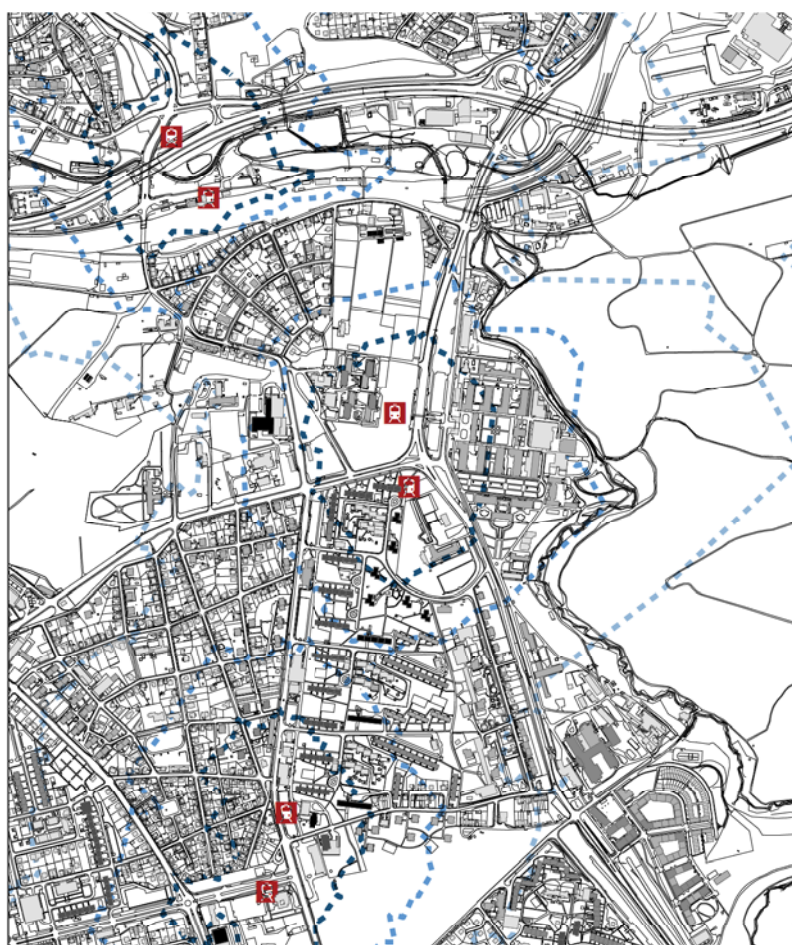
páteční cyklo doprava lesy parky 500
 vstupy do metra lesoparky parkově upravené plochy 800
přírodní prostředí pole **dostupnost přírody**
 vodní toky a plochy rekreační areál 300





0 0,55 1,1 1,65 Km

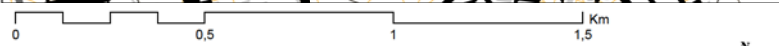
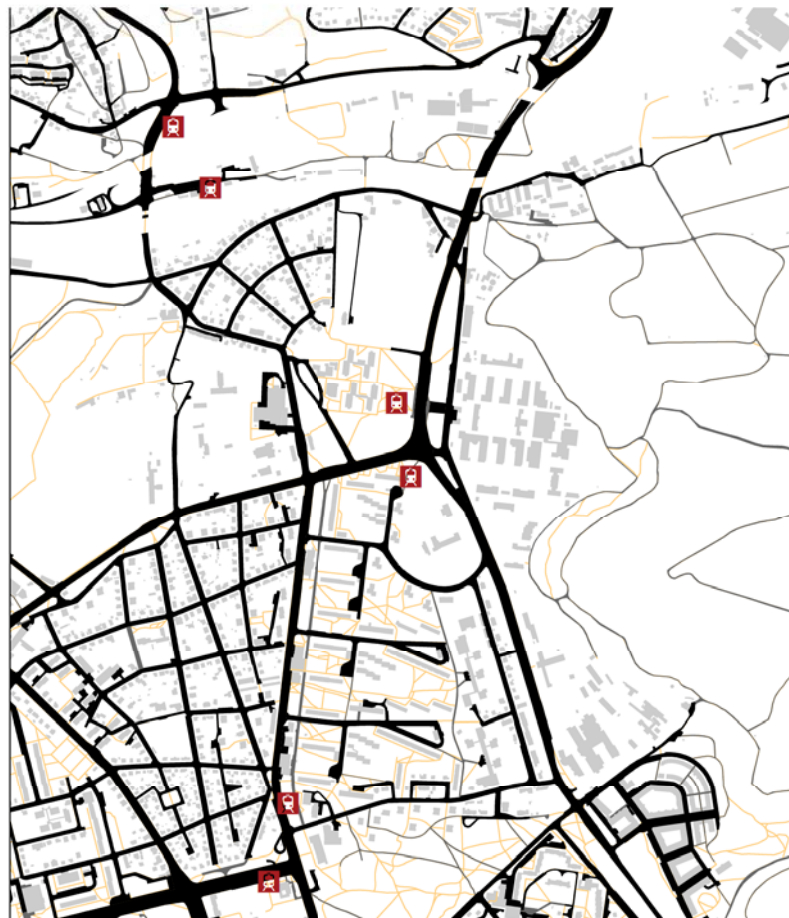
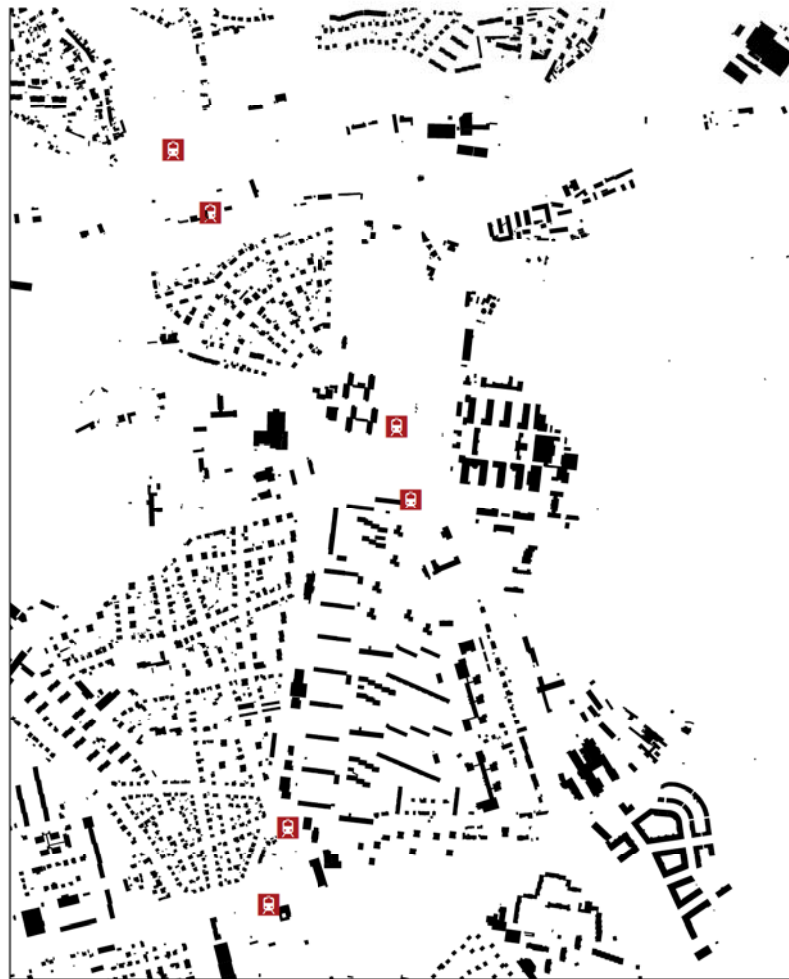
vstupy do metra polyfunkční rodinné a bytové domy **dostupnost metra**
 vstup do metra rodinné domy 300 m
 bydlení číznovní vily 500 m
 bytové domy 800 m



0 0,55 1,1 1,65 Km

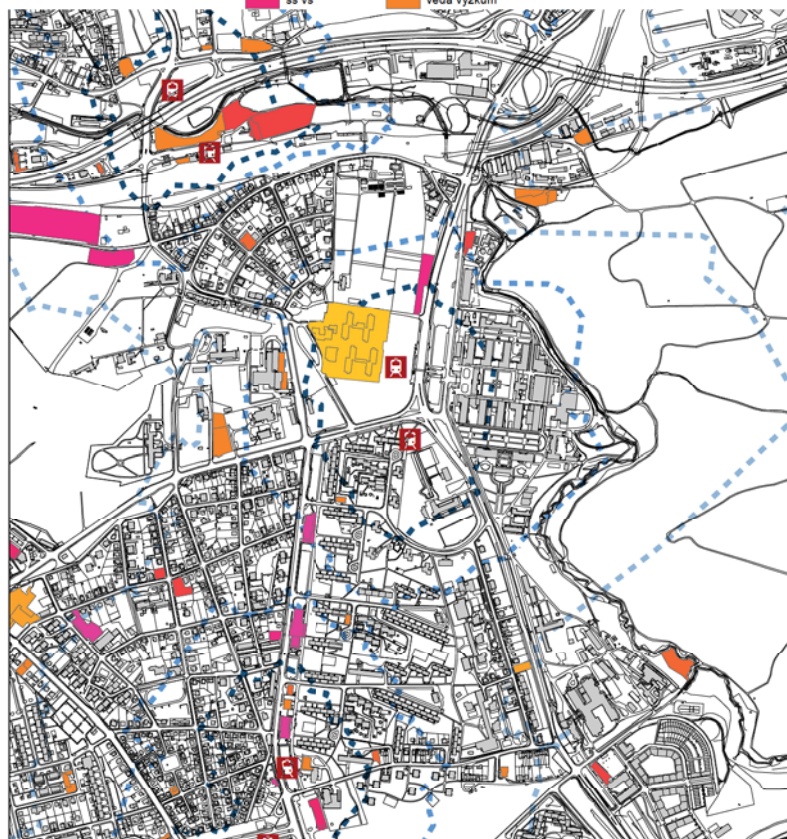
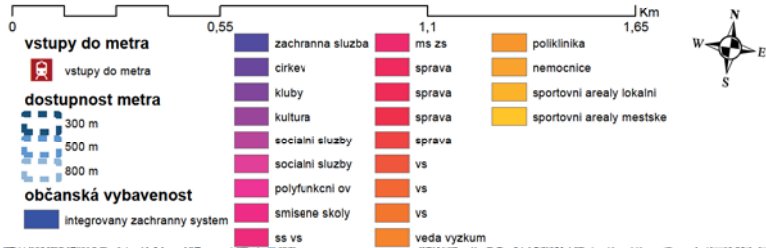
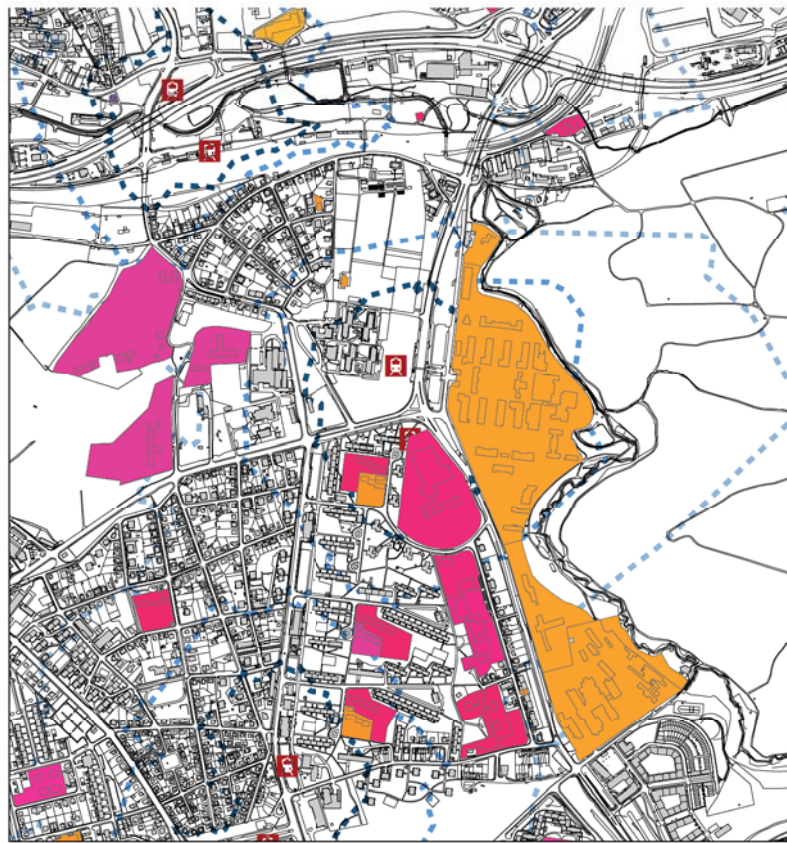
vstupy do metra 500 m 3 - 5 NP
 vstup do metra 800 m 6 - 8 NP
dostupnost metra 300 m **výška zástavby** 9 - 13 NP
 1 - 2 NP 14 - 20 NP

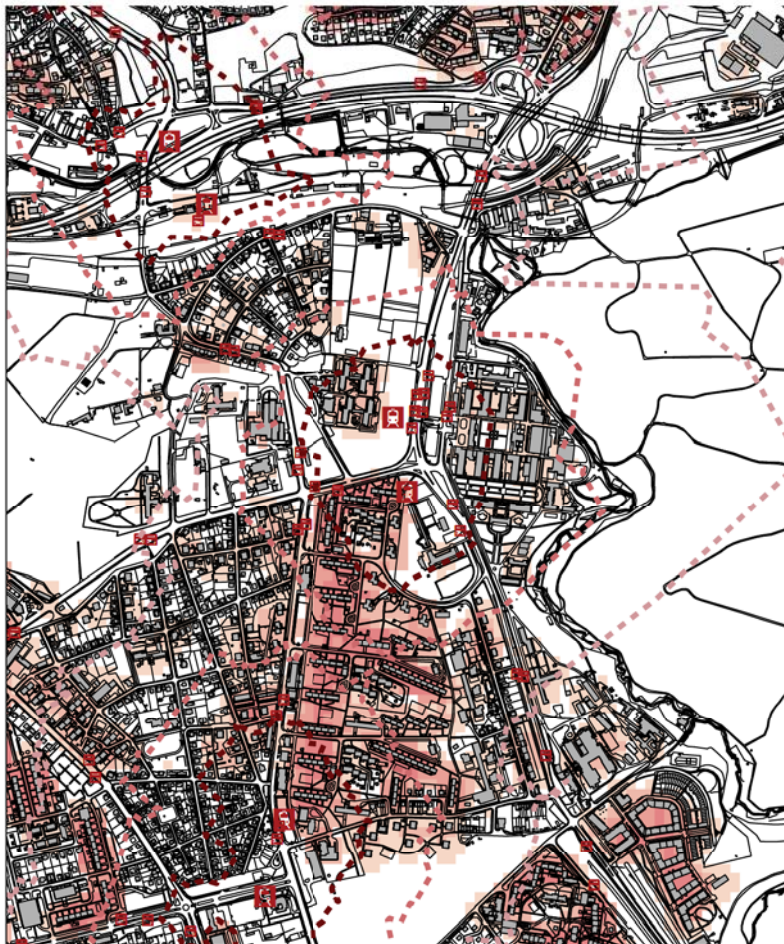




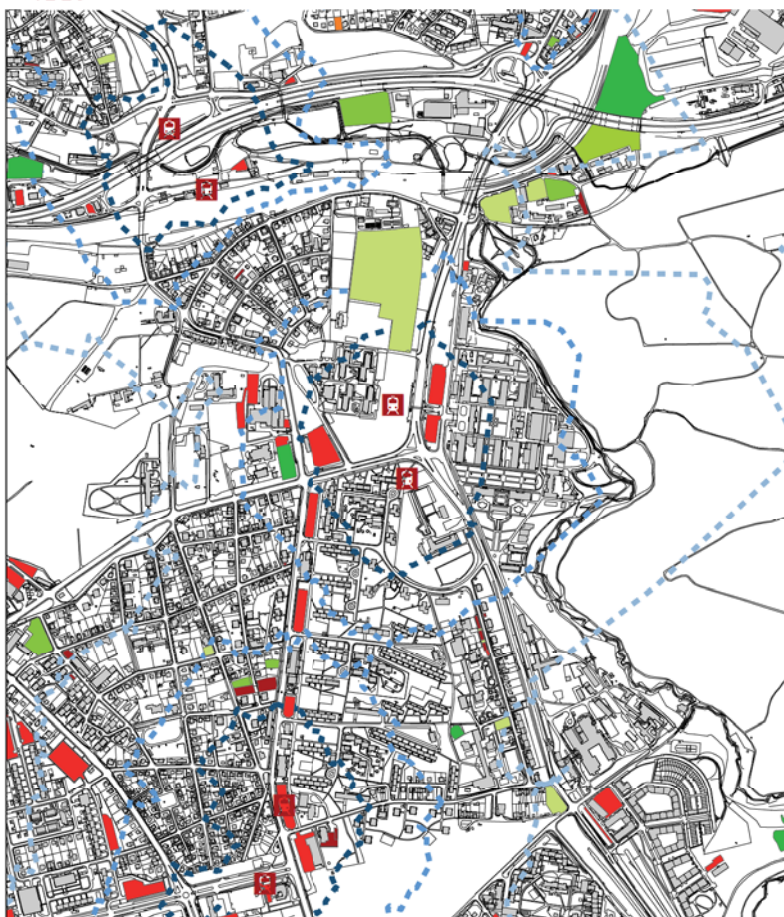
- | | | |
|-----------------|--------------------|-------------------|
| vstupy do metra | ulice | pěšiny |
| vstupy do metra | významné ulice | pěší trasy |
| ulice | manipulační plochy | pěší trasy |
| cesty | pěší prostranství | |

ULIČNÍ PROSTRANSTVÍ
A PĚŠÍ CESTY

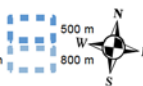




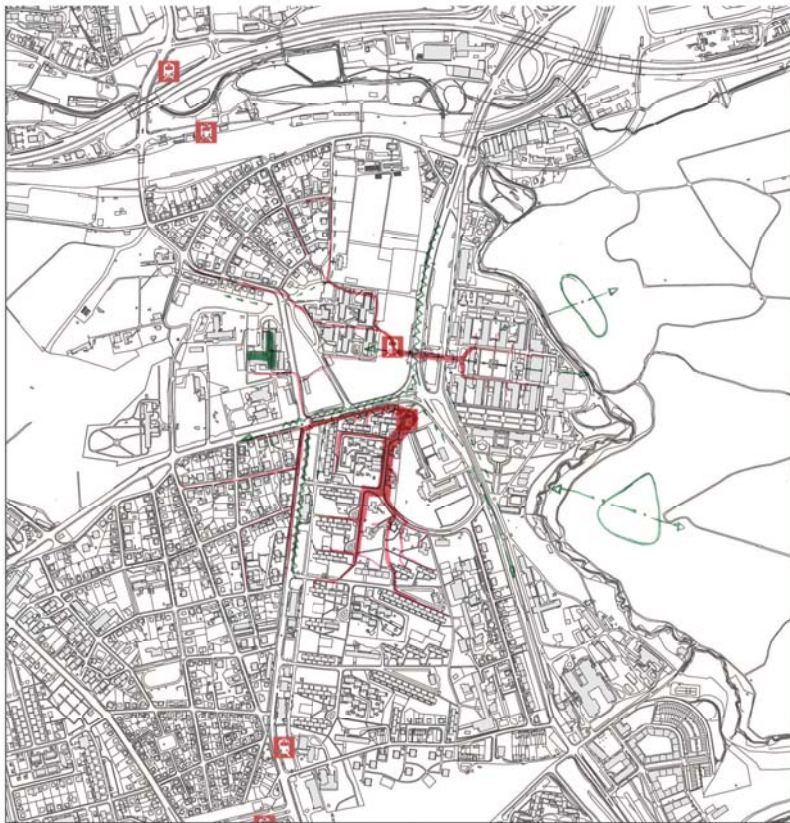
- 300 m
- 500 m
- 800 m
- zastávky bus, tram
- vstupy do metra












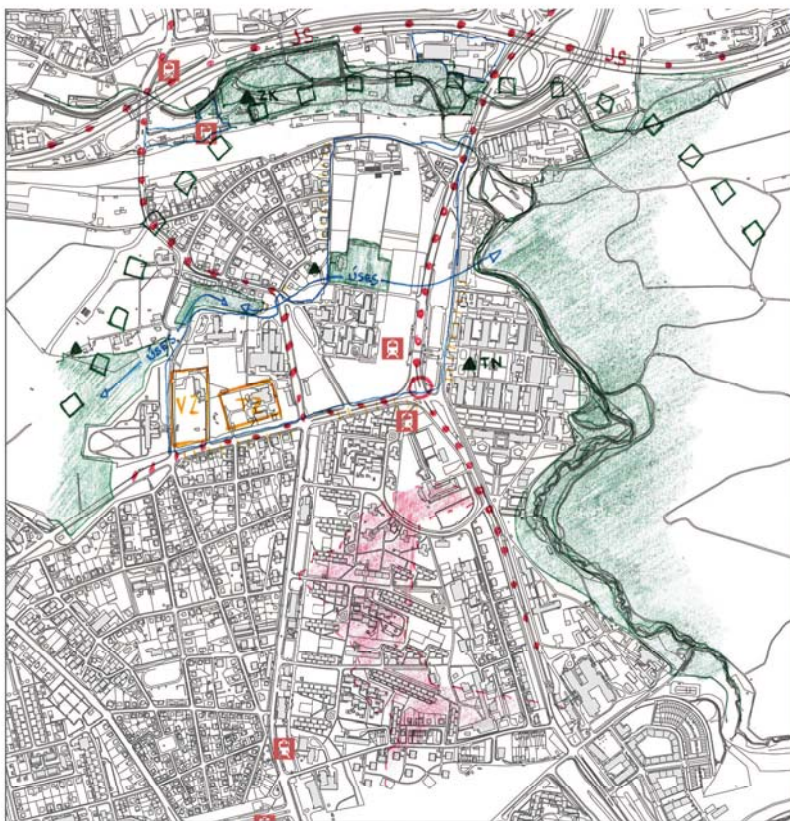
- vstupy do metra
- parkoviště
- staveniště
- vstupy do metra
- devastovaná území, deponie
- nevyužívané plochy s nálety dřevin
- rozvojové plochy
- nevyužívané plochy, objekty
- dostupnost metra
- garáže
- proluky
- 300 m






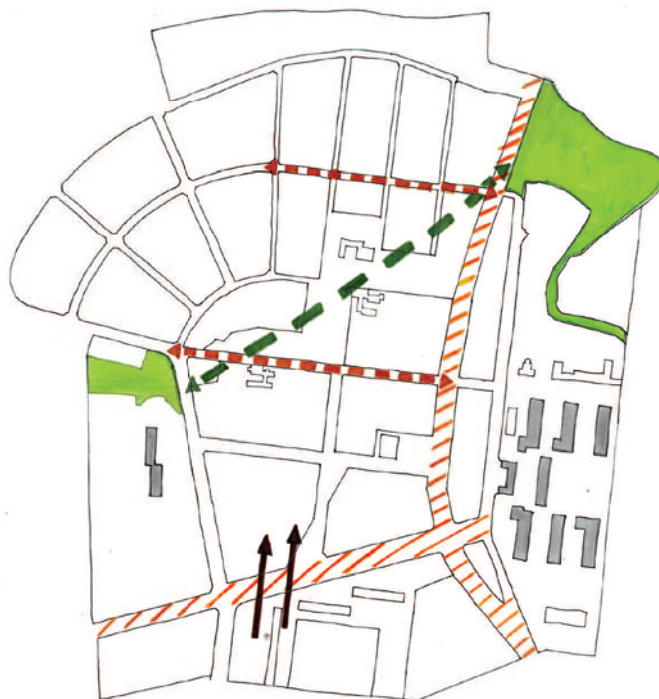
POTENCIÁLNÍ ROZVOJOVÉ PLOCHY



-  důležitý prostor
-  lokální centrum
-  dominanta
-  osa
-  hranice
-  bariéra
-  rytmus
-  pohyb lidí (řádově stovky až tisíce)
-  pohyb lidí (řádově desítky až stovky)



-  panoram. výhled
-  městské centrum
-  historické jádro
-  les, park
-  přírodní park
-  přírodní osa
-  tramvaj - inic. rozvoje
- důležitá ulice
- potok
-  přeplněná ulice
-  problém. křižov.
-  deficit parků
-  depo metra
-  transform. území
-  přenesení dopravy
-  propojení tramvaj
-  vodárenské zařízení
-  topičenské zařízení
-  bariéra propojení
-  citlivé rozhraní
-  nadzemní vedení VVN



VZTAHY V ÚZEMÍ

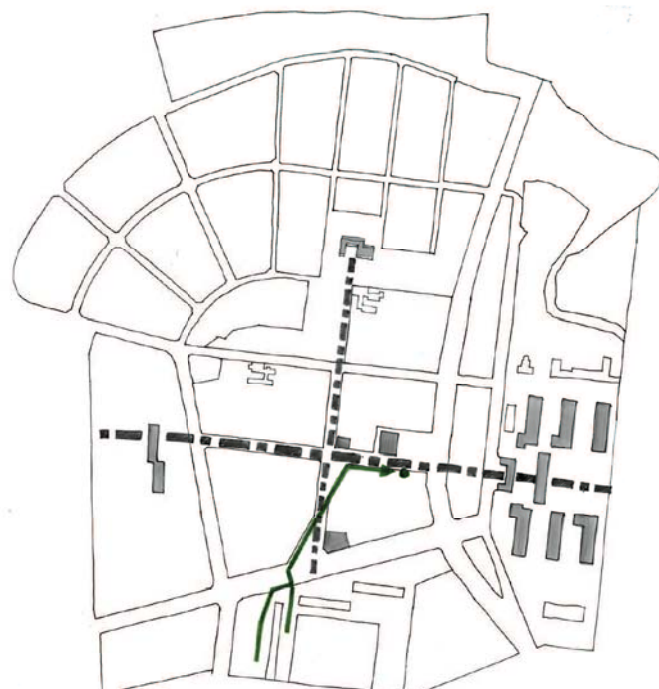
chybějící přírodní propojení Kunratického lesa a Velkého háje

chybějící uliční propojení zahradního města a ulicí Vídeňskou

hlavní směr pěšího pohybu z jihu ze Sídliště Krč

kompoziční dominanta Thomayerovy nemocnice a výšková dominanta učiliště

vysoce frekventovaná transitní komunikace

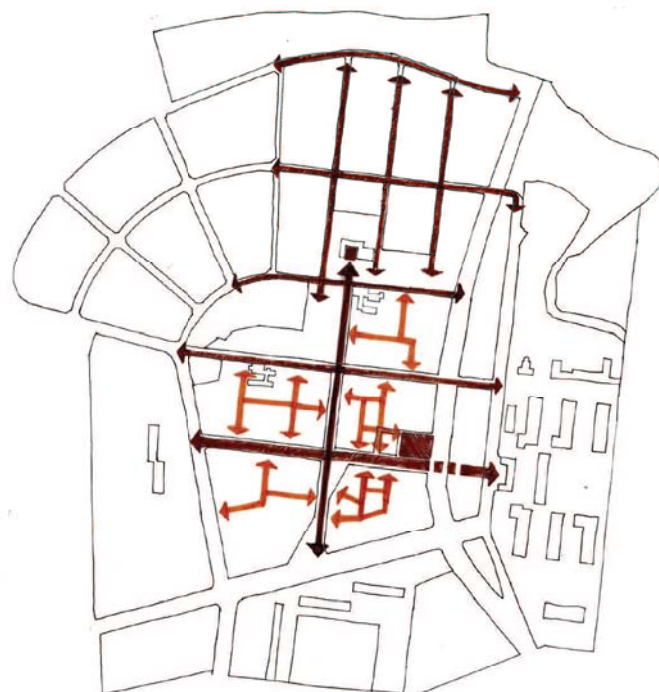


KOMPOZIČNÍ OSY

hlavní kompoziční osa vychází ze zdařilé kompozice bývalých Masarykových domů, dnešní Thomayerovy nemocnice.

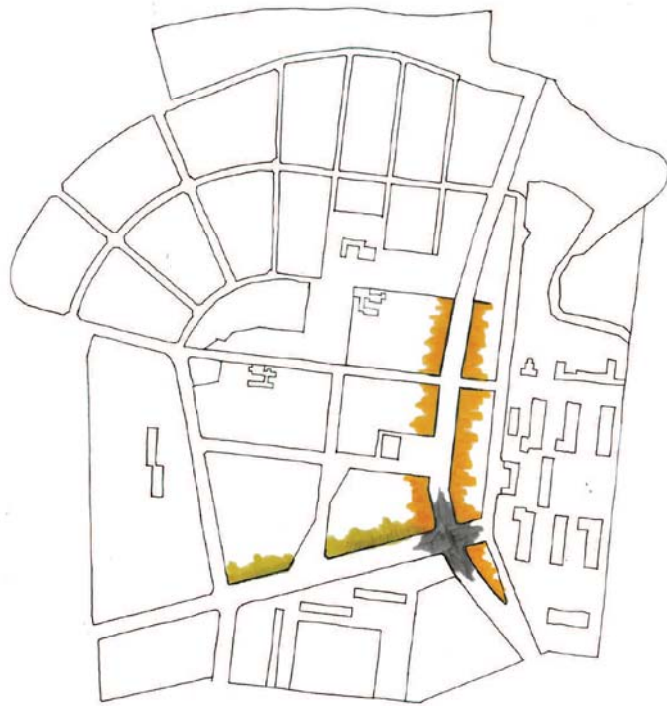
Tato osa je zakončena výškovou dominantou (21 NP) odborného učiliště.

Na ni navazuje vedlejší kompoziční osa od sídliště.



PRŮCHODNOST

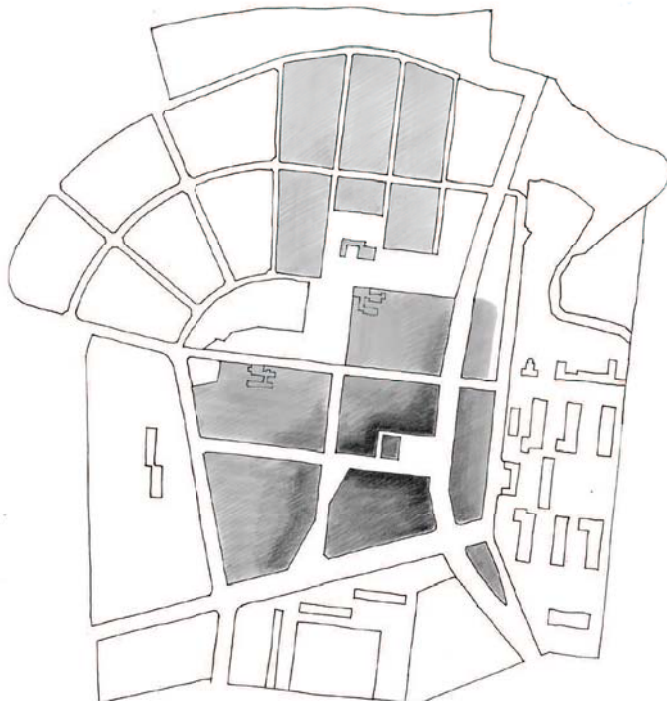
území by mělo být dostatečně prostupné, směrem k náměstí a metru na něm ústící by mělo být více prokrveno sekundární sítí veřejných prostor



RŮST ZÁSTAVBY

zástavba by měla být v souladu s charakterem místa, na které se napojuje

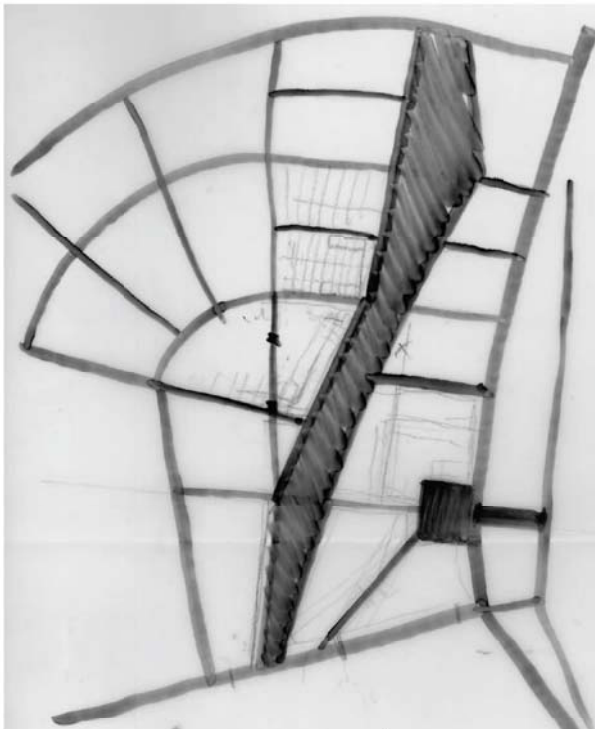
v tomto případě se jedná o 2 podlažní domy v zahradním městě.



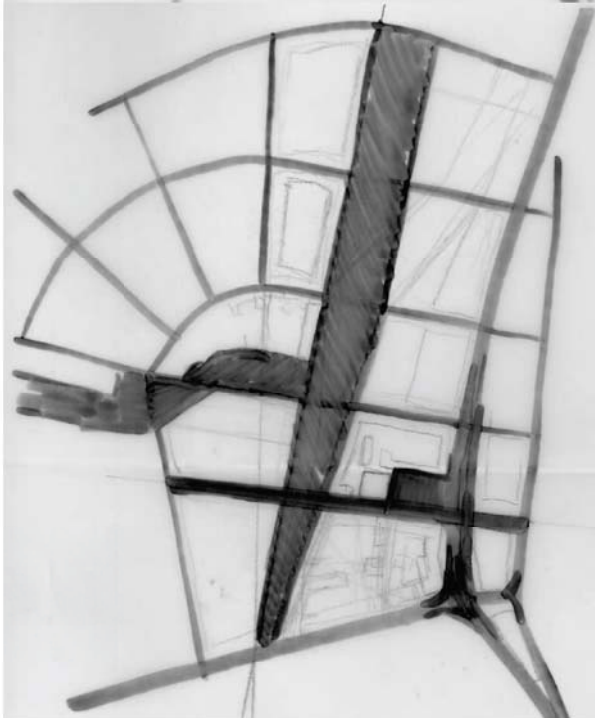
PŘÍRODNÍ PROPOJENÍ

územím by měla procházet přírodní spojka, sloužící k rekreaci samotné, ale především jako přístupový mod do Kunratického parku a Velkého háje.





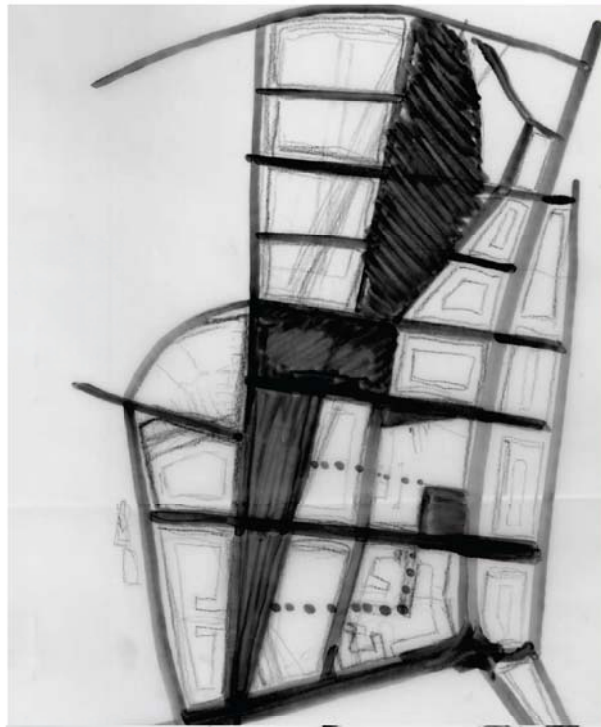
KOMPOZIČNÍ OSA JAKO
PARK



PŘÍPOJKA



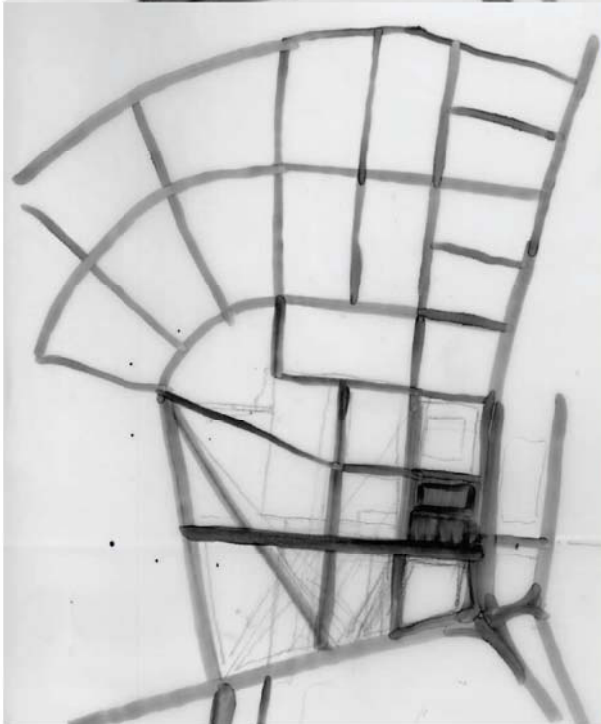
“BAROKNÍ” MODEL



2 LOKALITY



NÁMĚSTÍ- DOMINANTA
- PARK

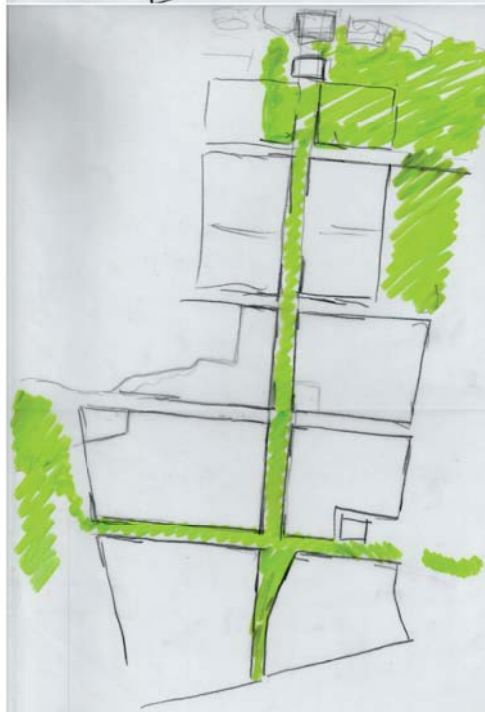


POTENCIÁLNÍ ROZVOJOVÉ
PLOCHY



TVRDÁ DIAGONÁLA

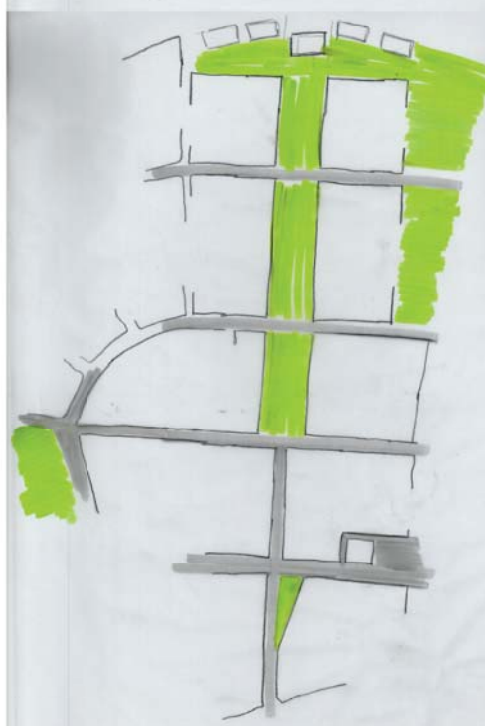
sílná diagonála narušuje jinak jasně definovanou pravouhlou uliční síť



ZELENÉ OSY

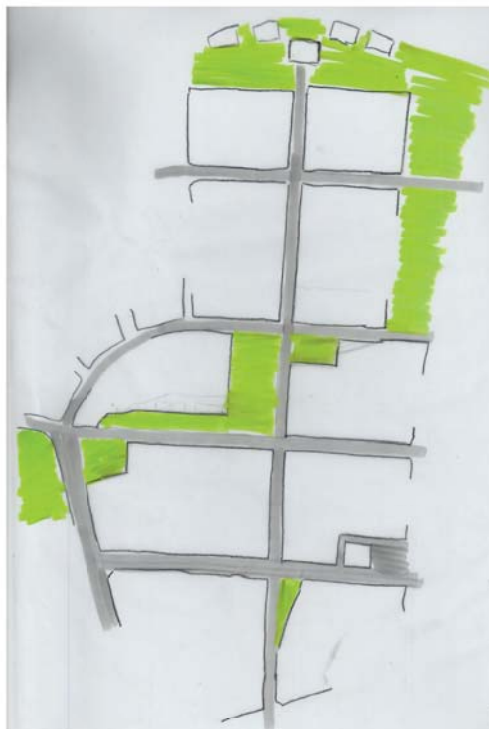
stromořadí místo těla parku

bohužel zde chybí propojení s přírodními plochami v Kunratickém lese a Velkém háji



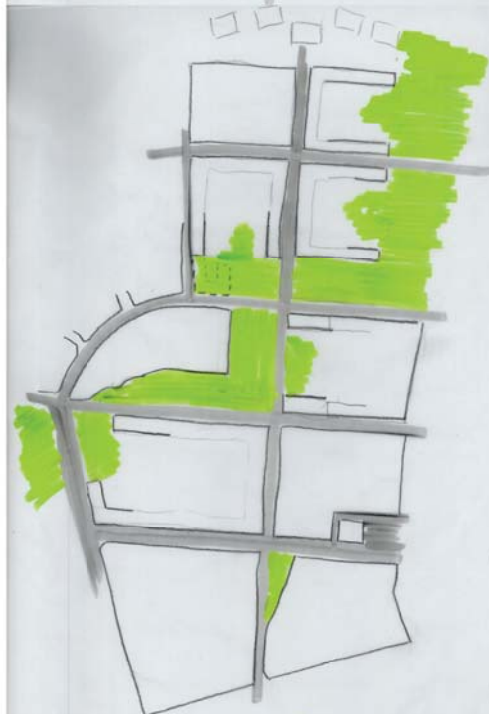
PARK V PRODLOUŽENÍ OSY

park, jenž nezačíná u jižního vstupu do území, ale až v jeho klidnější, severnější části

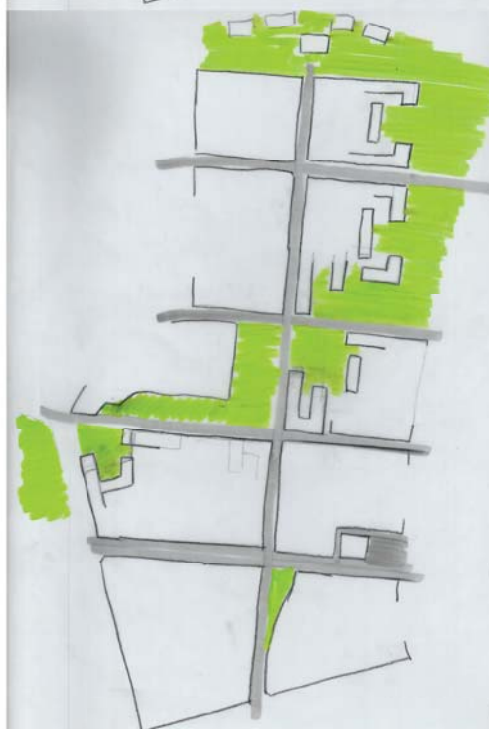


DIAGONÁLA V PRAVOÚHLÉ SÍTI ULIC 1

přetváření jasně vymezené diagonály do systému pravoúhlých veřejných prostor.



DIAGONÁLA V PRAVOÚHLÉ SÍTI ULIC 2 - PARK DO VNITRA



DIAGONÁLA V PRAVOÚHLÉ SÍTI ULIC 3 - PARK DO VNITRA

Snaha přetvořit Vídeňskou ulici v městský bulvár se jeví jako neúspěšná. Bulvár je příliš dlouhý, u jeho severní části navíc výrazně ubývá počtu obyvatel, kteří by do něj v této části vstupovali.

Řadové domy tvoří příliš monotónní stěnu, záměr navázat na stávající zástavby stejným teypem struktury se jeví jako správný krok.



RESEARCH BY DESIGN

PŘÍLIŠ DLOUHÝ MĚSTSKÝ
BULVÁR



RESEARCH BY DESIGN

PŘÍLIŠ DLOUHÁ VNITŘNÍ
OSA





POHLED VEDLEJŠÍ OSOU OD
SÍDLIŠTĚ KRČ




POHLED HLAVNÍ OSOU OD
NÁMĚSTÍ


















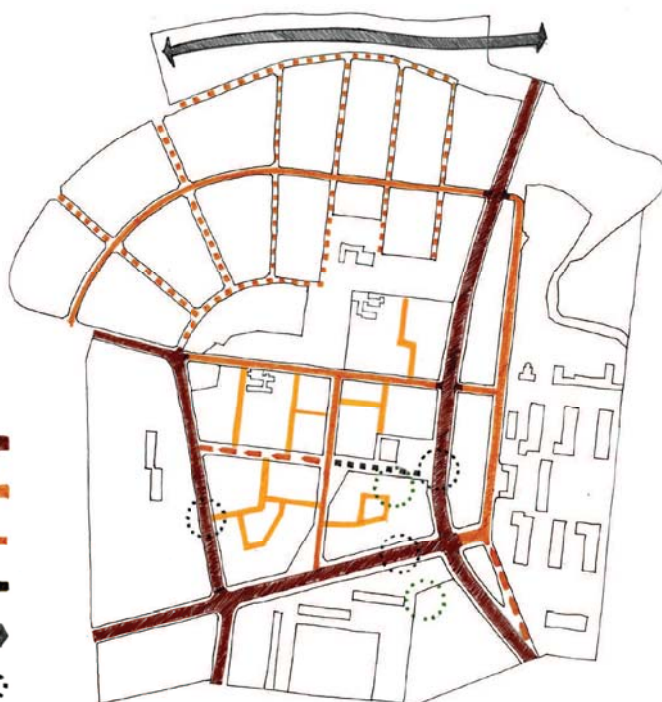
- veřejný prostor 
- veřejný prostor s účelovým omezením 
- veřejný prostor s polohovým omezením 



- prostupnost uličním prostranstvím 
- prostupnost parkem 
- prostupnost urbánními bloky 





- transitní komunikace 
- místní komunikace 
- místní jednosměrné / sdílené komunikace 
- sdílené komunikace vnitrobloku / pěší zóna 
- železniční trať 
- stanice metra / zastávka autobusu 

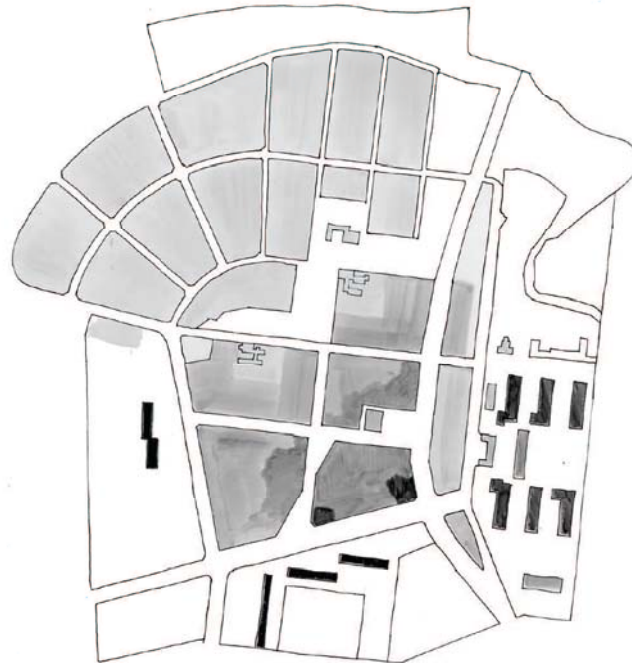











- místní park 
- přírodní spojení Kunratického lesa a Velkého háje 







VÝŠKA ZÁSTAVBY



- 1- 2 NP 
- 3- 4 NP 
- 5- 6 NP 
- 7- 8 NP 
- 9 a více NP 

VYUŽITÍ ÚZEMÍ



- rodinné domy individuální / 2- 4 domy 
- polyfunkční město 
- vybavenost (mš, komunitní centrum, knihovna) 
- administrativa 
- výzkumné centrum Thomayerovy nemocnice 
- parkovací dům 

PODCHOD K NEMOCNICI A VÝZKUMNÉMU ÚSTAVU

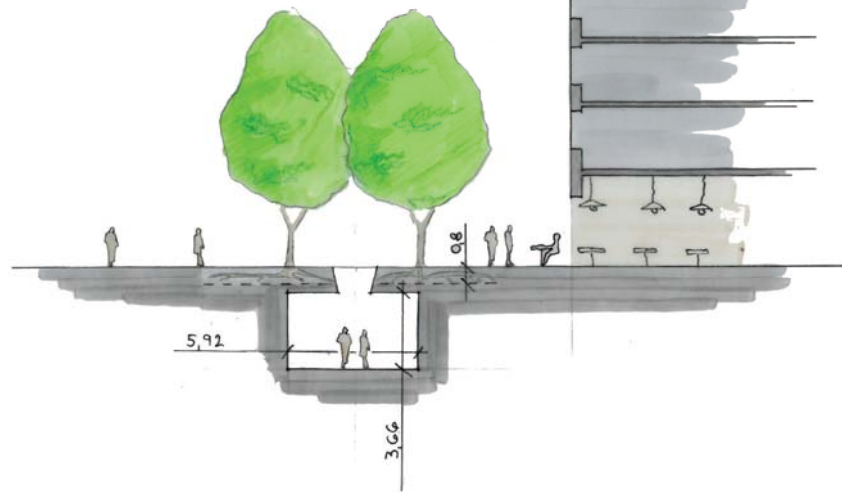
denně zde po výstavbě
stanice metra projde
přes 1600 zaměstnanců
Thomayerovy nemocnice

světlé rozměry podchodu v
proporcích člověka

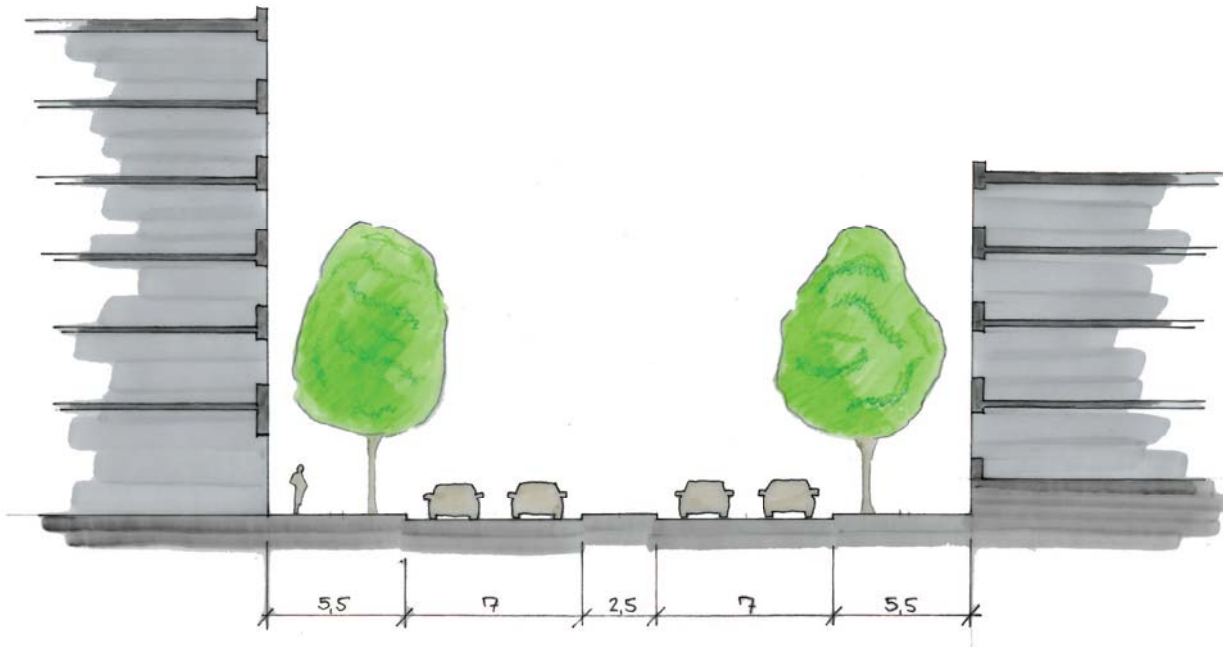
Corbusierův Modulor

šířka : 5,92 m
výška : 3,66 m

podchod by měl alespoň
v části své délky umožnit
osvětlení denním světlem a
zachovat si vizuální kontakt
s oblohou



ULIČNÍ ŘEZ MIMO ZASTÁVKU MHD



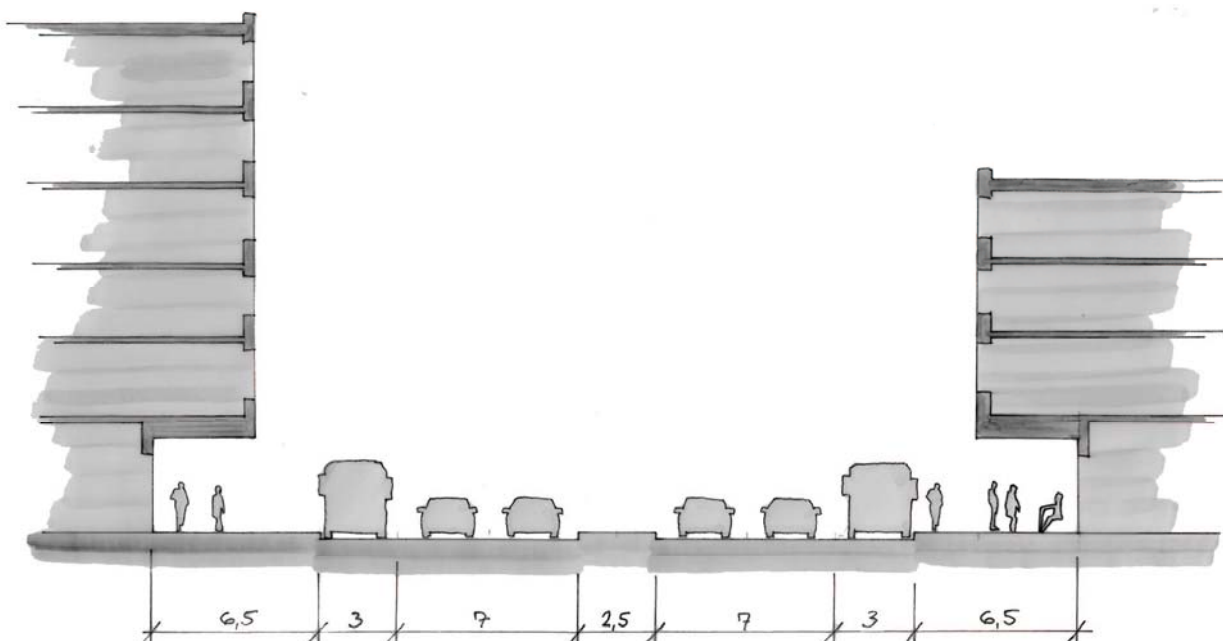
ULIČNÍ ŘEZ ZASTÁVKOU MHD

nutnost dostatečného
předprostoru zastávky
autobusu při čekání
i vystupování

široký chodník by pouze
rozšiřoval již tak širokou
silnici

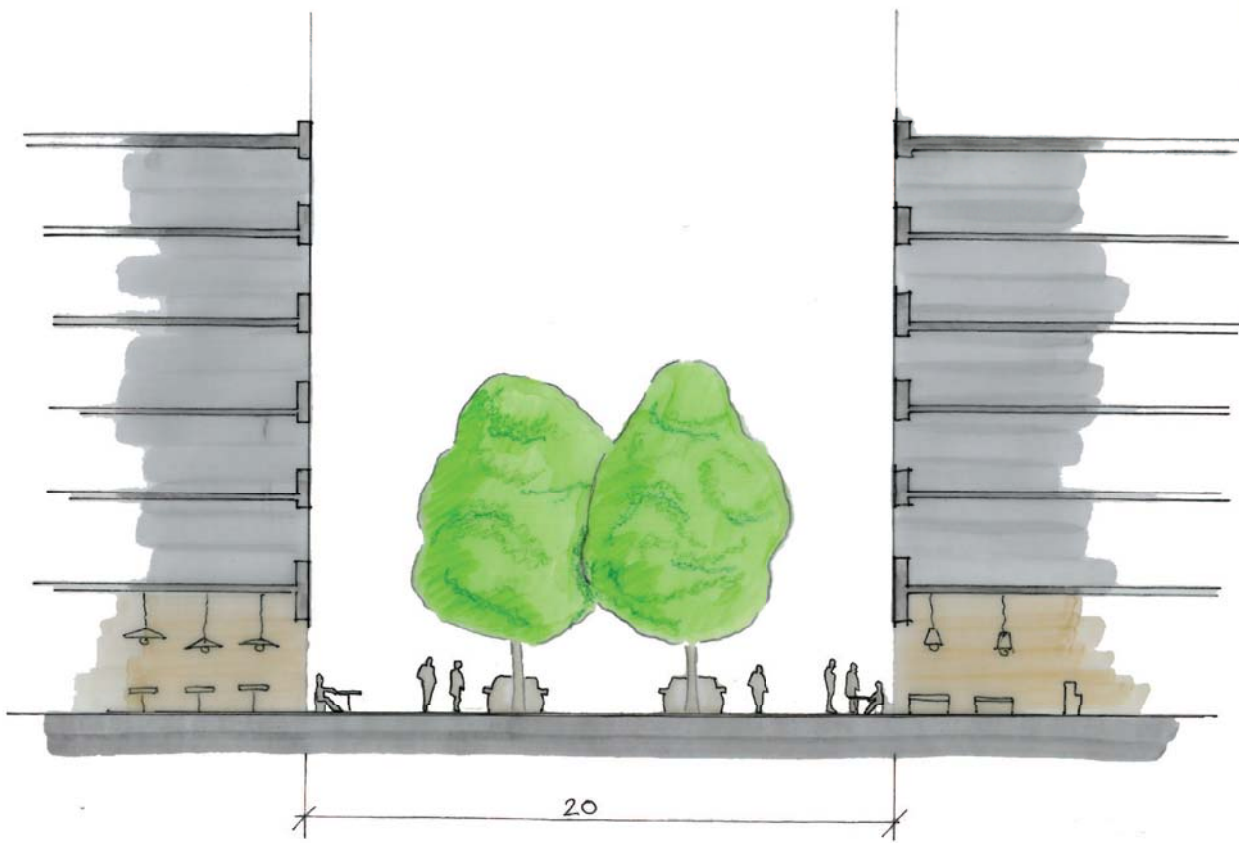
jedním z řešení jsou malá
podloubí, která vizuálně
nerozšiřují ulici, ale pouze
chodníky

podloubí nabízí úkryt před
deštěm, prudkým sluncem
i větrnými porывy

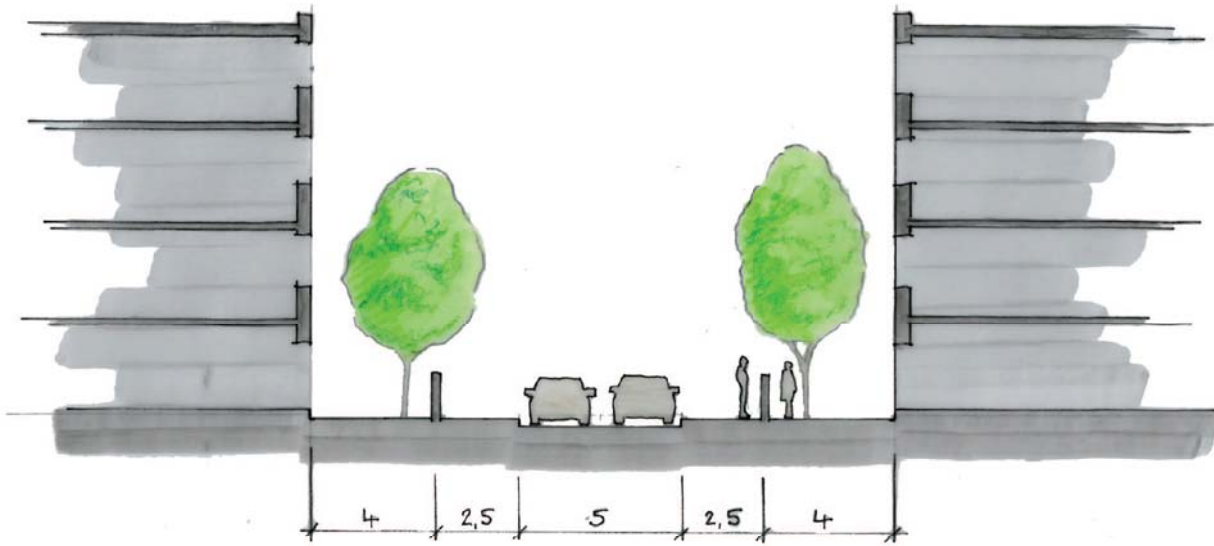


ULIČNÍ ŘEZ HLAVNÍ
KOMPOZIČNÍ OSOU

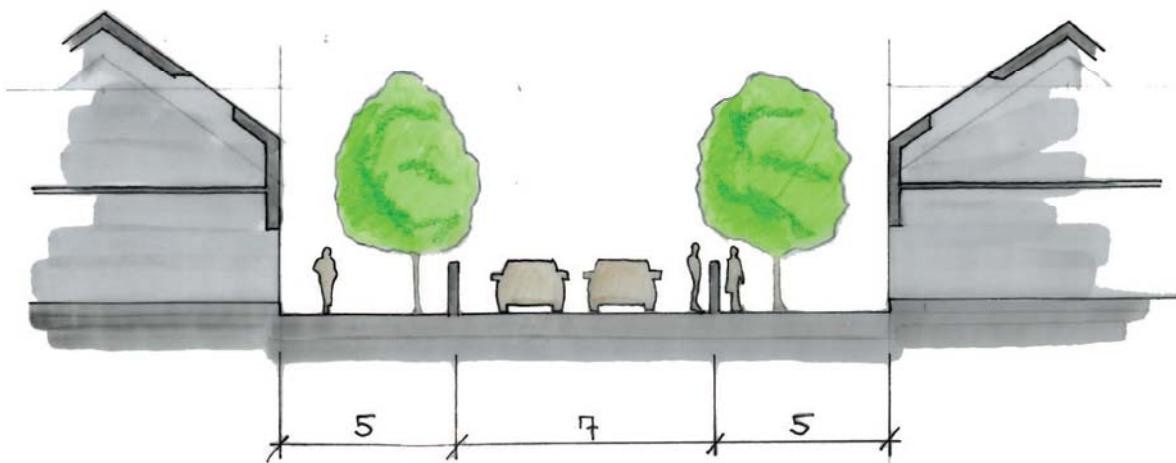
OBCHODNÍ ULICE S
AKTIVNÍM PARTEREM



ULIČNÍ ŘEZ VEDLEJŠÍ
KOMPOZIČNÍ OSOU

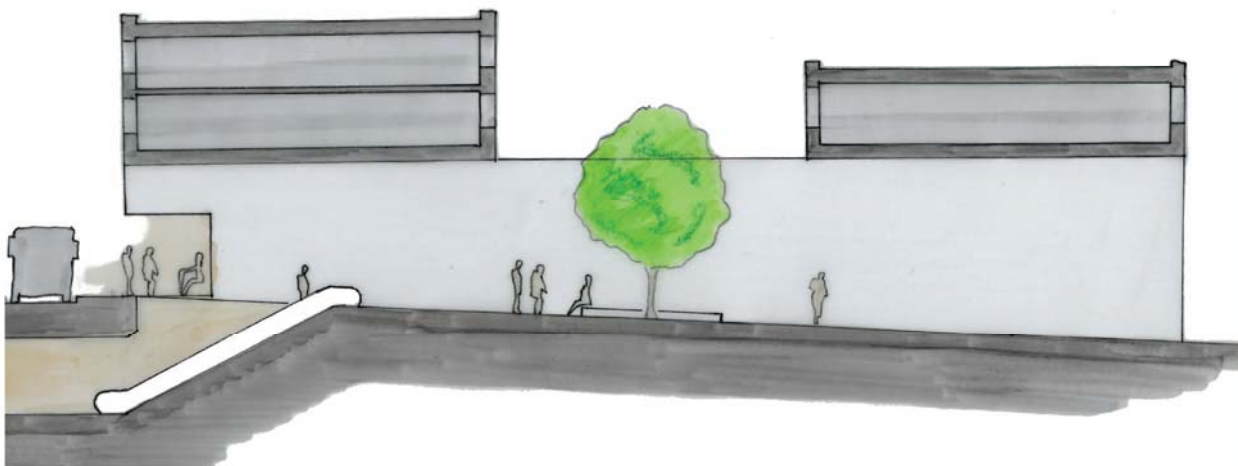
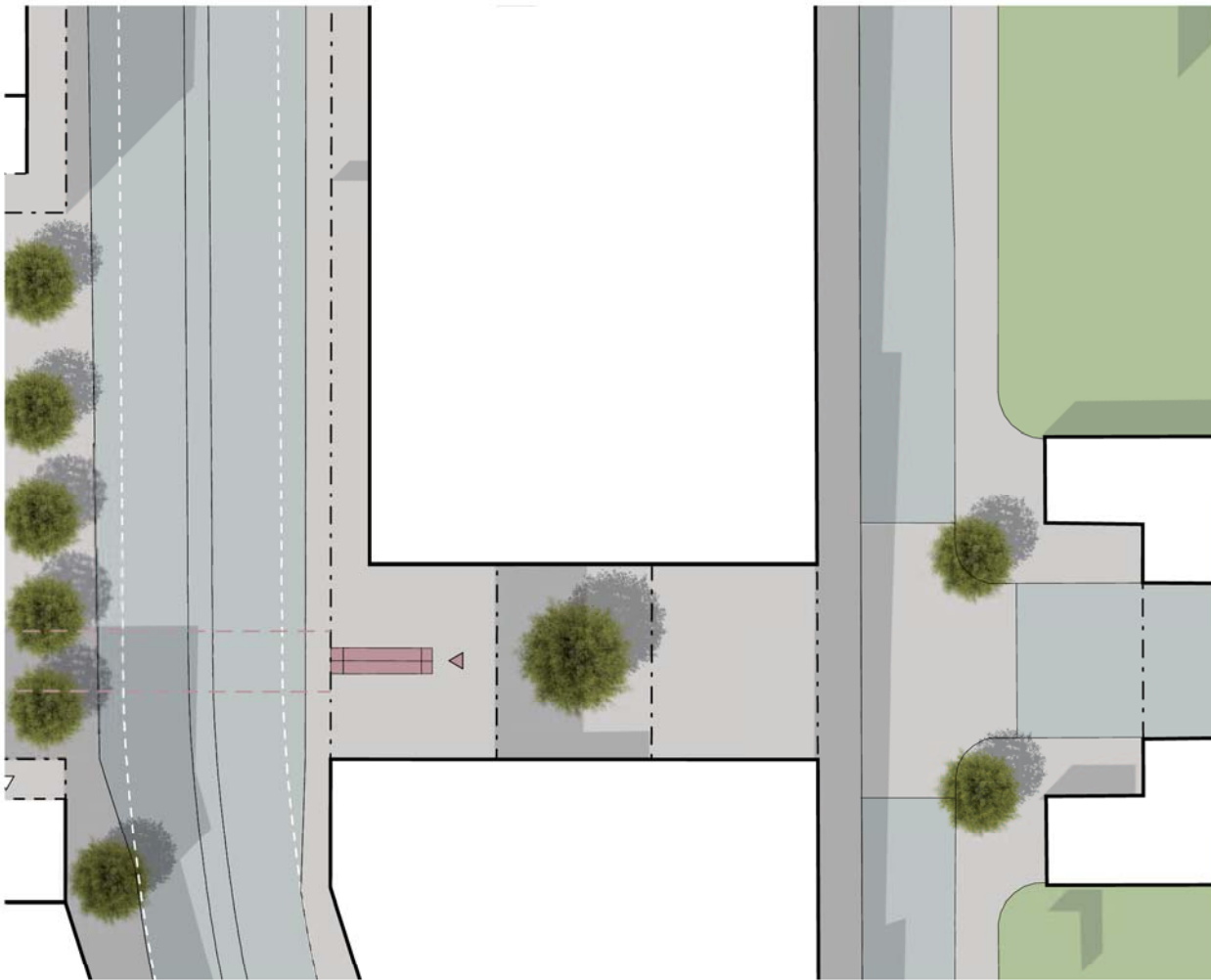


ULIČNÍ ŘEZ SDÍLENOU ULICÍ
VÝCHODNÍ ČÁST ÚZEMÍ



nízká zástavba formou 2 až
4 domů s předzahrádkami
jako měkou hranou
veřejného prostoru pro
interakci a navazování
sociálních kontaktů





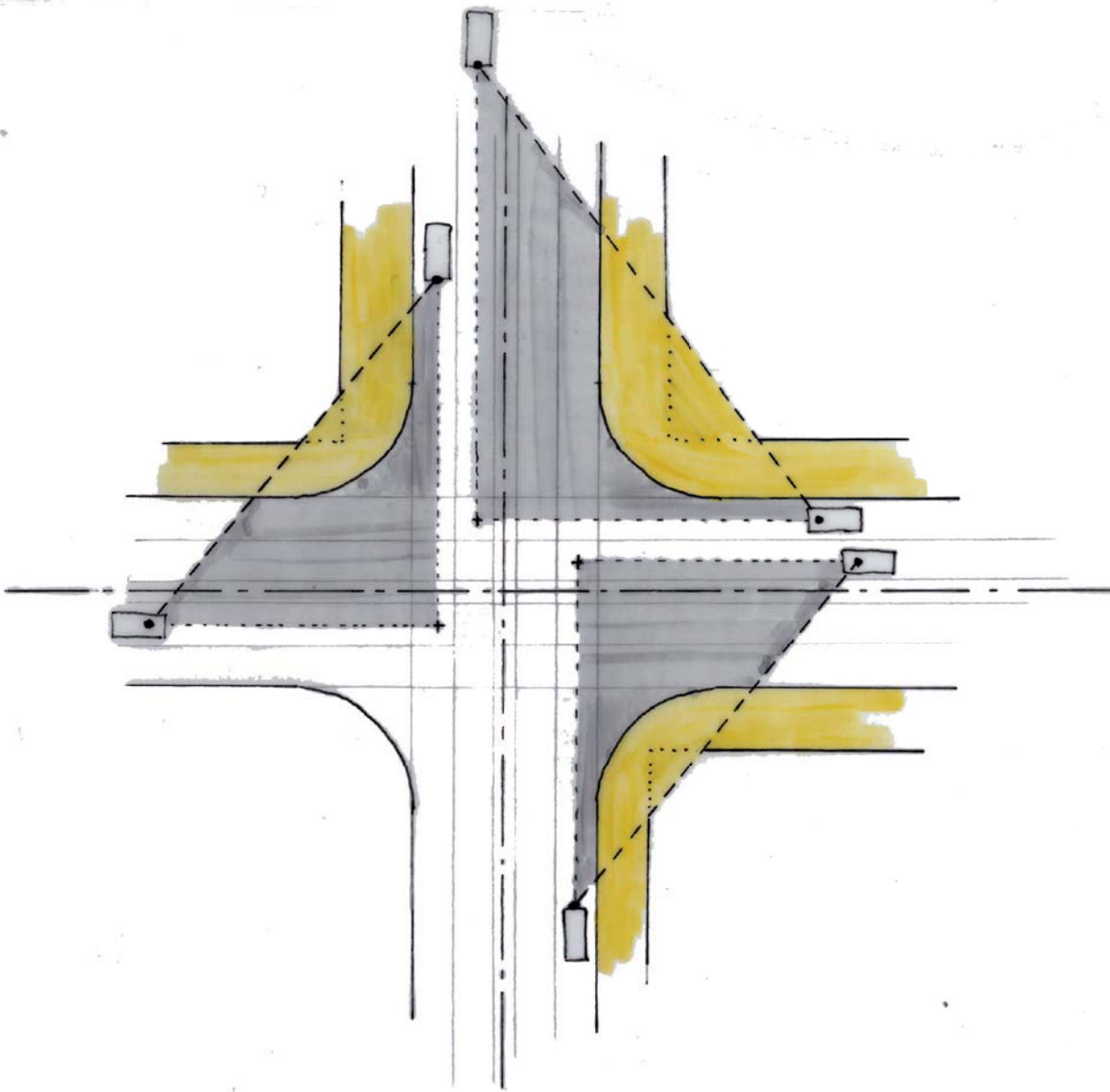
ROZHLEDOVÉ TROJÚHELNÍKY

při návrhové rychlosti 50 km/h nutný rozhled řidičů při výpadku světelné signalizace zasahoval pomyslnou čarou až 20 m do fasády od nároží.

tímto by byl výrazně znehodnocen veřejný prostor u křižovatky, měl by neurčitý "roztaháný" charakter

proto před křižovatkou navrhují systém, který při výpadku světelné signalizace (přepálení vláknů v signalizačních světlech) upozorní řidiče, aby zpomalili na 30 km/h

v takové rychlosti si už rozhledy nevybírají takovou daň



ZÁVĚR

Závěrem lze konstatovat, jak nesmírně důležité je nad touto problematikou přemýšlet konceptuálně. Výstavba metra D přinese do území velké změny. Ad hoc výstavba je zde příliš riskantní, zejména vůči slabým lokálním centrům bez možnosti výrazného zlepšení. Všechny tyto změny s dotknou každodenních životů desítek lidí a je potřeba o nich také tak přemýšlet. Bez rámcové představy o ekonomice, návštěvnosti a kvalitě služeb nelze v těchto otázkách nic usuzovat. Stejně tak bez znalosti míst pohybu lidí a trávení jejich času.