



BOHDALEC - SLATINY: "MĚSTO BEZ AUT"

AUTOR: Bc. JAN IZÁK; VEDOUČÍ PRÁCE: prof. Ing. arch. KAREL MAIER, CSc.

OBSAH:

01.....	ZADÁNÍ A PROHLÁŠENÍ DIPLOMANTA
02.....	ÚVOD, ZHODNOCENÍ LOKALITY
03.....	SWOT, CÍLE NÁVRHU, POPIS NÁVRHU, ZÁVĚR
04.....	HISTORICKÉ FOTOGRAFIE
05.....	AKTUÁLNÍ FOTOGRAFIE
06.....	MORFOLOGIE TERÉNU
07.....	ANALÝZY (FUNKCE, LYNCHOVA ANALÝZA)
08.....	ŠIRŠÍ VZTAHY
09.....	STRATEGICKÉ ALTERNATIVY, KONCEPT
10.....	SCHEMATA NÁVRHU (VEŘ. PROSTOR, FUNKCE, DOPRAVA)
11.....	HLAVNÍ VÝKRES
12.....	ŘEZY
13.....	ŘEZY
14.....	URBANISTICKÝ DETAIL A ŘEZY - NÁMĚSTÍ
15.....	VIZUALIZACE (CELKOVÉ)
16.....	SKICI K DETAILU
17.....	TYOLOGIE OBYTNÉHO BLOKU A ULIC
18.....	TYOLOGIE OBČANSKÉHO VYBAVENÍ, OSLUNĚNÍ

PODĚKOVÁNÍ

Rád bych poděkoval panu profesoru Maierovi za motivaci, své rodině za trpělivost a M. Kristianovi za podporu. Poděkování patří i těm, kteří si udělali čas na konzultaci: Ing. M. Zděradičkovi (URM), Ing. M. Sidorové (FA ČVUT) a Ing. arch. P. Klápštěmu (FA ČVUT).

Tento projekt bych chtěl věnovat všem lidem, jimž záleží na městě, ve kterém žijí.

KRETA W - 23-02-2012
VŠTA

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Jan Izák
datum narození: 10.06.1985
akademický rok / semestr: 2011/2012, letní semestr
ústav: 15121 Ústav prostorového plánování
vedoucí diplomové práce: prof. Ing. arch. Karel Maier, CSc.

téma diplomové práce: Bohdalec - Slatiny

viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

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

- 1) Práce naváže na poznatky z předchozího diplomního semináře, ve kterém byla zkoumána města s omezenou automobilizací. Cílem řešení je prokázat možnost aplikace principu urbánního prostředí s minimalizovaným vlivem osobní automobilové dopravy v lokalitě Bohdalec – Slatiny. Výběr území je výsledkem rozboru několika lokalit v diplomním semináři.
- 2) - tištěný výkres 1188*1680mm obsahující tyto dílčí výkresy:
 - výkres širších vztahů 1:25 000
 - hlavní výkres 1:2 000
 - urbanistický detail 1:1000 (1:500)
 - řezy 1:1 000 (pro detaily 1:500)
 - pomocná schémata 1:25 000 (1:50 000)
 - vizualizace, skicy a fotografie nadhledové a z přirozeného horizontu
 - textová část s bilancí ploch, bytů, principy dopravní obsluhy apod.
 - identifikační údaje a logo- 2 výtisky portfolia ve formátu A3 se všemi částmi DP (včetně kopie zadání podepsaného děkanem FA ČVUT a prohlášení diplomanta dle příslušné vyhlášky FA)
- CD s portfoliem ve formátu .pdf.
- 3) Součástí diplomního projektu bude fyzický model v měřítku 1:2000 a model urbanistického detailu v měřítku 1:1000 (1:500).

Datum a podpis studenta 21.2.2012 *Jan Izák*

Datum a podpis vedoucího DP *Karel Maier*

Datum a podpis děkana FA ČVUT *Miroslav* registrováno studijním oddělením dne

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Jan Izák, LS AR 2011/ 2012

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:

Bohdalec - Slatiny

Bohdalec - Slatiny

JAZYK PRÁCE: čeština

Vedoucí práce: prof. Ing. arch Karel Maier, CSc., ústav 15121

Oponent práce:

Klíčová slova (česká): Bohdalec, Slatiny, car-free, město bez aut

Anotace (česká):

Diplomová práce se zabývá urbanistickým návrhem části města s omezenou mírou negativních vlivů osobních automobilů. Pro tento návrh byla zvolena konkrétní oblast Bohdalec - Slatiny, která je jedním z pražských transformačních území. V návrhu bylo využito poznatků z průzkumu provedeného v rámci předešlého diplomního semináře, jehož závěrem bylo zhodnocení a seznam společných i rozdílných znaků současných tzv. car-free měst.

Anotace (anglická):

Objective of the diploma project is design of a car-free city. The new structure was designed for the particular part of Prague – Bohdalec and Slatiny, which is an area for urbanistic transformation according to the actual urban planning materials of Prague. For the design were used results of preceding research on actual car-free cities in the world.

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 10. května 2012

podpis autora-diplomanta

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

Společné znaky moderních měst bez aut (Vauban – Freiburg), Kronsberg – Hanover – DEU, Masdar – ARE, Linz – AUT)

- sociální solidarita a integrace (výstavba bytů pro všechny kategorie obyvatel, výstavba sociálních bytů, velký podíl obecních bytů oproti soukromým nemovitostem)
- omezení aut není úplné a je chtěně většinou obyvatel (bydlení je poptáváno s předpokladem jiných výhod, než je možnost jezdit autem)
- omezení vjezdu aut do určitých částí nebo omezení časové a rychlostní; parkování v parkovacích domech nebo v podzemních garážích
- ulice jsou dimenzovány a upraveny i pro obsluhu automobily (pro případ zásahů hasičů, zdravotníků, policie, apod.); filtrovaná propustnost ulic
- přísný pohled na udržitelnost – stavba energeticky méně náročných až „aktivních“ domů, využití obnovitelných zdrojů energie, snaha o redukci odpadů, promyšlené hospodaření s vodou pomocí vyšší retence
- kvalitní (kapacitní, pohodlná) veřejná doprava, časté využití nejmodernějších dopravních systémů, plánování na základě reálné pěší dostupnosti zastávek
- integrace respektive snadná pěší dostupnost základní občanské vybavenosti
- promísení funkcí za účelem omezení přepravních nároků; značné množství pracovních míst přímo ve městě resp. čtvrti
- prioritou pěší a cyklistické dopravy realizovaná při stavbě ulic (pásky, profily, omezená rychlost)
- čtvrti měst závislé na centru města (kromě Masdaru) spojené s centrem tramvajů (spojení lokálního a celoměstského centra)

Výběr lokality

Oblast je součástí dvou katastrů – Michle a Vršovic. Obě nynější čtvrti byly vesnicemi až do 2. poloviny 19. století a do roku 1922, kdy se přidružili k Velké Praze, prošly bouřlivou expanzí podobně jako mnohé další vesnice “za hradbami”. Bohdalec ležící mezi nimi je zvláštní v tom, že byl od počátku izolován od Vršovic a Michle železničními násypy, takže vlna osídlování sem došla mnohem později, než do sousedních Vršovic. Není divu, že zde vznikaly dělnické nebo spíše chudinské kolonie, neboť v takovém případě je izolovanost spíše vítána. Pracovní místa byl blízko, protože právě průmyslové podniky za hradbami byly impulsem pro související bytovou výstavbu. To mělo pozitivní efekt v dostupnosti, ale negativní efekt při ztrátě zaměstnání (dojíždění) a také na životní prostředí v těchto předměstích. Průmyslové podniky se vždy stavěly na okraji měst, který se však prostorovým rozvojem města dostával postupně dovnitř a později byl takový podnik zpravidla transformován nebo opuštěn, protože se Praha začala orientovat na terciér. Dnes je území Bohdalce a Slatiny označeno v územně plánovacích podkladech a dokumentaci jako transformační. Tento typ území poskytuje obvykle velké možnosti rozvoje, neboť konstant bývá méně. Výběrem z transformačních území ze ZÚR a koncepce ÚP omezeným na místa s možností zavedení kapacitní a rychlé MHD (tramvaj, vlak) nebo dokonce její přítomností jsme získali tato vhodná místa: Masarykovo nádraží, nádraží Bubny, nákladové nádraží Smíchov, nákladové nádraží Žižkov a Bohdalec – Slatiny. Z těchto území bylo nejméně prostudováno právě území Bohdalce a Slatiny. Domníváme se, že čím více je určitá oblast prostudována, tím lepší je potenciální výsledek (např. územní plán). Každá další studie území přispívá k názoru na určité místo a ukazuje v ideálním případě cesty správné či možné nebo alespoň cesty špatné či nemožné, což je však neméně důležité.

Území Bohdalec– Slatiny je tedy pro náš záměr vhodné z těchto důvodů:

- transformační území
- blízkost centra Prahy a možná dostupnost kolejovou dopravou
- existující tramvajová, kterou je možné rozšířit; vlaková trať
- existující přírodní prvky, jejichž využití je možné rozvinout

Vymezení území

Území Bohdalec – Slatiny je logicky i pocitově snadno vymezené, neboť je ze všech stran ohraničeno barierami. Na severozápadě kopci Bohdalec a Tyršův vrch, z ostatních stran železničním seřadištěm Praha – Vršovice a odstavným nádražím Praha – Jih a dále na východě tzv. Jižní spojkou (tj. jihovýchodní částí pražského okruhu). Hlavní vstupy do území jsou:

- 1) na západě mezi oběma kopci pod trojnásobným viaduktem ulicí U plynárny
- 2) na severu z Vršovic pod viaduktem z ulice U Slavie do ulice U Vršovického hřbitova a také Moskevskou ulicí přes most nad seřadištěm
- 3) na severovýchodě ze Strašnic z ulice V Korytech do Průhonické ulice pod několikanásobným viaduktem
- 4) z východu Záběhlickou ulicí pod trojnásobným viaduktem a přes most nad odstavným nádražím
- 5) z jihovýchodu Chodovskou ulicí pod trojnásobným viaduktem a přes most nad odstavným nádražím

Vstupů do území je málo a oblast je tedy poměrně izolovaná. Navíc tyto ohraničující bariery způsobují nadměrné zatížení hlukem. Přibližná velikost celé oblasti je podle ÚP asi 190ha.

Vývoj

Na císařských otiscích z poloviny 19. století je celá oblast rozparcelována na pole a stál tu jediný zděný dům v dnešní ulici U plynárny, který však dnes již neexistuje. V roce 1894 byla jižním svahu Bohdalce nad touto ulicí postavena novorenesanční vila od architekta Jiřího Stibrala, která je dnes zchátralá. Skrz původní sedlo mezi Bohdalcem a Tyršovým vrchem vedl 94m dlouhý železniční tunel, který spojoval Vršovické nádraží s Krčí a byl prokopán v letech 1881–1882. Jednalo se o posázavskou dráhu, která byla uvedena do provozu 1. března 1882. Tunel sloužil až do roku 1927, kdy z důvodu rozšíření tratě byl vytvořen zářez, který oddělil Bohdalec od Tyršova vrchu. Zářezem vede železniční vlečka, železniční trať 210, železniční trať na odstavné nádraží Praha jih a také ulice Nad Vinným potokem. Těsně za tunelem byla v roce 1900 zřízena železniční zastávka Michle, která byla zrušena v roce 1970 a v roce 2002 nahrazena služební zastávkou Praha Vršovice – depo, která je zhruba v místě bývalého tunelu. Po připojení k Praze v lednu 1922 vznikaly v okolí Bohdalce a v širším území zasahujícím do Záběhlic, Vršovic a Strašnic rozsáhlé nouzové kolonie. Malé improvizované domky vyrostly při jižním úpatí Bohdalce (část jich byla zbořena při rozšíření ulice U plynárny v 80. letech 20. století), velké území s charakterem slumu vzniklo ve druhé polovině 20. let a ve 30. letech na východní straně Bohdalce a v údolí Slatinského potoka. Ve třicátých letech byla na východním svahu Bohdalce postavena vilová čtvrť – tehdy předměstská – s oblíbenou formou „zahradního města“. Parcelace nese typické, formální kompoziční znaky jako je široká osa a půlkruhové řazení domů. Na ortofotomapě z roku 1953 je vilová oblast z poloviny dostavěna. Ačkoliv dnes jsou kolonie Na Slatinách a Pod Bohdalcem oficiálně zahrádkářskými koloniemi, dosud v nich stojí mnoho původních staveb a některé z nich jsou do dnešní doby stále ještě obydleny (například tzv. sedmidomky, jimž byla dokonce přidělena popisná čísla). V místě části původní kolonie vznikla elektrická rozvodna a několik bloků činžovních domů pro zaměstnance rozvodny, autobusové garáže DP (dříve trolejbusové depo), kamionové garáže patřící původně ČSAD, severovýchodní část odstavného nádraží Praha–jih a několik dalších objektů. V údolí jižně od Bohdalce je několik průmyslových areálů a jednotlivých objektů. Nejvýznamnější jsou plynárna a teplárna, bývalá mýdlárna Hellada a objekt TONAK (továrna na klobouky). Plynárna sloužila k výrobě svítíplynu od roku 1927 a nyní je tu administrativní centrum Pražské plynárenské, a.s. Rozsáhlé odstavné nádraží Praha–jih, zahrnující i železničářské ubytovny a administrativní objekty, odděluje průmyslovou část Michle (tedy Bohdalec) od centra Michle a Kačerova. Původní cesty (viz císařské otisky, které toto území členily (dnešní ulice U Plynárny, Záběhlická, Bohdalecká a U Vršovického hřbitova) zároveň determinovaly jednotlivé oblasti, které jsou nyní využity převážně monofunkčně a tvoří uzavřené oblasti (areály) s výjimkou jediné obytné zóny – souboru vilových domů na svahu Bohdalce. Křížení původních cest jistě bylo výsledkem přirozených tras ovlivněných terénem a nemělo v minulosti jiný význam, neboť nebylo potvrzeno žádnou významnější stavbou až do konce 20. století, kdy zde byl postaven obchodní dům Kaufland s parkovištěm.

Přírodní podmínky

Morfologii území dominují kopce Bohdalec a Tyršův vrch. Vrchol Bohdalce má kótu 272m n.m. a převyšuje okolní terén o 60 – 70m (pro srovnání Bílá Hora: 381m n.m.). Oblastí protéká říčka Botič a Slatinský potok, které jsou nevhodně využity (špatný porost a pasivní využití břehů). Oba toky mají vymezené průtočné zátopové území. V oblasti Slatiny jsou cenné mokřadní společenstva. Podél Jižní spojky je jediný prvek ÚSES v oblasti a sice tzv. interakční prvek v podobě malého pásu zalesnění. Vzhledem k přítomnosti průmyslových areálů jsou předpokládány staré ekologické zátěže a nepovolené skládky ovlivňující budoucí využití půdy.

Limity

Silniční a drážní ochranná pásma dle příslušných zákonů.
Pohledový horizont kolem historického jádra Prahy.
Slatinský a Záběhlický kanalizační sběrač a sběrač z Jižního města.
Nadzemní vedení 110kV v oblasti rozvodny.
Teplotod z Malešic (2xDN500) a rozvod tepla v ulici Nad Vršovskou horou.

Hodnoty

Podle koncepce ÚP jsou hodnotami v území: blízkost jádra, svébytnost prostoru a relativně dobrá dostupnost. Dále bychom zmínili lesopark Bohdalec, potenciálně Botič a Slatinský potok. Hodnotnými soubory či dominantami jistě jsou: plynárna z 20. let 20. století, teplárenské komíny, hlavní budova elektrorozvodny (ČEPS), Sedmidomky (pozůstatek dělnické kolonie), věžové domy v ulici V Dolině, zastavovací plán „zahradního města“, Stibralova vila (špatný stav).

Záměry

Podle aktuálně tvořeného územního plánu by se mělo území zbavit vnitřních barier, postupně transformovat a přidat celoměstské funkce a vytvořit tak lokální centrum. Cílem koncepce by mělo být smíšené obytné území s úplnou základní a částečně i vyšší vybaveností a pracovními místy.

(zdroje: ÚAP, koncept ÚP Prahy 2011, Jiří Hrůza: *Město: Praha*. Praha 1989.

Problémy

Životní prostředí území nepříznivě ovlivňuje silný automobilový provoz (tranzitní doprava Chodovskou a Bohdaleckou ulicí), doprava na městském okruhu (hluk, nadlimitní koncentrace výfukových plynů) a vlaková doprava (hluk). V průmyslových areálech lze počítat s kontaminací půdy. Oblast má problémy s odvodněním, patrně kvůli železničním náspům resp. zářezům, které obepínají velkou část území.

(zdroj informací: platné ÚAP hlavního města Prahy a koncepce nového ÚP Prahy z roku 2011)



CÍLE NÁVRHU

- INTEGRACE VNITŘNÍ A VNĚJŠÍ
- VEŘEJNÝ PROSTOR SPOLEČENSKÝ A REKREAČNÍ
- KONKURENCESCHOPNÁ VEŘEJNÁ DOPRAVA

Vizí této diplomové práce je „město bez aut“. „Městem bez aut“ rozumíme město, v němž je množství osobních automobilů sníženo na úroveň, která ještě umožňuje jeho bezproblémovou funkci. Ve strategických dokumentech i v územně plánovací dokumentaci a podkladech hlavního města Prahy jsou automobily v současné míře vnímány jako problém, který je třeba řešit. V předchozím diplomním semináři jsem studoval vývoj a fungování města od doby, kdy auta neexistovala až po současné příklady realizovaných tzv. car-free měst či jejich částí. Výsledkem byl seznam společných a rozdílných znaků současných a plánovaných měst bez aut.

Je-li úkolem urbanismu zkoumat a vytvářet vhodné podmínky pro život všech lidí v sídlech, musí řešit i rozpor mezi potřebami všech obyvatel města a těch, kdo používáním automobilů vytvářejí negativní hodnoty ve městě, přičemž se tyto množiny překrývají. Z toho plyne nejednodušnost a také nesourodost rozhodnutí týkajících se v důsledku rozvíjení všech aspektů města. Tato rozhodnutí se však přesto musí dělat, neboť očekávání lidí od života ve městě i obecně se bez ohledu na základní, skutečné potřeby mění (zvětšují) a urbanismus stěží v takové situaci může stagnovat. Teoretických možností, jak redukovat negativa automobilizace na únosnou míru je mnoho. Od restrikce, jež by mohla vést k umrtvení města nebo jeho částí, až po ryzí akademickou debatu, která v nejlepším případě v dlouhodobém horizontu povede k zárodkům možností, nikoliv k řešení. Ve skutečně demokratickém prostředí existuje zřejmě jediné legitimní a zároveň proveditelné řešení, a sice prastarý princip „něco za něco“, ke kterému se ještě musí přidat skutečná mezioborová diskuse o problémech a hodnotách měst vedená (nejen) ve školách a s veřejností v rámci participace na plánování. Tento principje zde použit tak, že za upuštění od používání automobilu je nabízen kvalitní veřejný prostor se všemi aspekty městského života (zejména pracovními příležitostmi a veškerou infrastrukturou) dostupnými pěšky nebo na kole. Spojení s centrem Prahy (a tedy vyšší vybaveností a množstvím pracovních i jiných příležitostí) je zajištěno dostupnou kapacitní kolejovou dopravou (železnice, tramvaj). Pokud tyto protihodnoty nebudou někomu stačit, tak zřejmě vůbec nebude do této oblasti směřovat. Pokud přesto bude někdo chtít či potřebovat osobní automobil, bude příspěvkem městu pomáhat s náklady, které s infrastrukturou pro automobily souvisí. Podobný přístup je použit například ve Vaubanu (Freiburg, Německo). Pěší dostupnosti všech jmenovaných aspektů je dosaženo kompaktní zástavbou s vysokou hustotou osídlení. Silná a území degradující tranzitní doprava z jihu na sever je vyloučena na okraj Bohdalce do zářezu podél výjezdu ze seřadiště, čímž se oblast uvolní a integruje. Slatiny naopak zůstávají až na jedinou spojnicí odděleny, neboť s ohledem na terénní konfiguraci patří spíše ke Strašnicím než k Bohdalci. Nová struktura se do té současné zapojuje tak, že dodržuje základní rozvržení cest, jež byly v minulosti vytvořeny podle terénních podmínek. Připojuje se na osu „zahradního města“ na jihovýchodním svahu Bohdalce hlavním náměstím, které je tak zároveň v nejvyšším bodě nové zástavby a v těžišti celého území.

Osa „zahradního města“ pokračuje z náměstí směrem ke Slatinám „vycházkovou ulicí“. Ta slouží zároveň k odvodňování oblasti, které se množstvím nových zpevněných ploch zkomplikuje. Vstupy do tvrdě ohraničeného a tím silně izolovaného území jsou zachovány (jiné jsou těžko myslitelné), přičemž hlavní význam je přiložen propojení s Vršovicemi, jak je patrné i z orientace nové struktury tíhnoucí právě k Vršovicím. Veřejná doprava je zajištěna novou tramvajovou tratí do Vršovic a současnou tratí do Michle. U stadionu Eden se nyní projektuje vlaková zastávka, kterou jsme využili jako jednu „stěnu“ náměstí a zároveň jako způsob překonání převýšení mezi náměstím a hlavní třídou.

Zástavba je tvořena čtyřmi stavebními typy:

- bloky (4-5NP, 0-1PP) v mírně nepravidelném rastru
- deskovými polyfunkčními domy (5-6NP, 0-1PP) podél hlavní třídy
- řádkovou zástavbou (4NP) na okrajích
- řadovými rodinnými domy (2NP, 1PP)

Tyto čtyři typy by měly vyhovovat všem potřebám města od veřejné vybavenosti až po bydlení pro všechny myslitelné sociální a ekonomické vrstvy obyvatel. Základními veřejnými prostory jsou:

- dvě velká multifunkční náměstí a mezi nimi hlavní urbanizační osa s tramvajovou tratí
- obytná (parková) náměstí uvnitř zástavby, sloužící zároveň jako předprostory budov veřejného vybavení, a
- široká „vycházková“ ulice propojující oba parky

Navrženy jsou 3 typy ulic:

- běžné ulice sloužící tranzitní i cílové dopravě, které jsou situovány na okraj oblasti, čímž pouze posilují neodstranitelné bariery
- obslužné ulice uvnitř nové struktury, které budou určeny pro cyklisty, chodce, MHD a až v poslední řadě osobním automobilům a pouze pro cílovou dopravu
- obytné ulice uvnitř struktury, určené zejména pro chodce (a jejich pobyt v nich), cyklisty a pro občasný vjezd osobního automobilu

Všechny typy ulic samozřejmě umožňují vjezd zásobování, údržby komunikací a veřejných služeb (HZS, PČR, zdravotníci, atd.). Omezení osobních automobilů uvnitř nové struktury má (kromě samotné struktury a zvláštní legislativy) formu omezení rychlosti a doby vjezdu. Parkování je umožněno v parkovacích domech na okraji území a v částí jinak nevyužitelných suterénů obytných domů ve svahu (řešení není paušální).

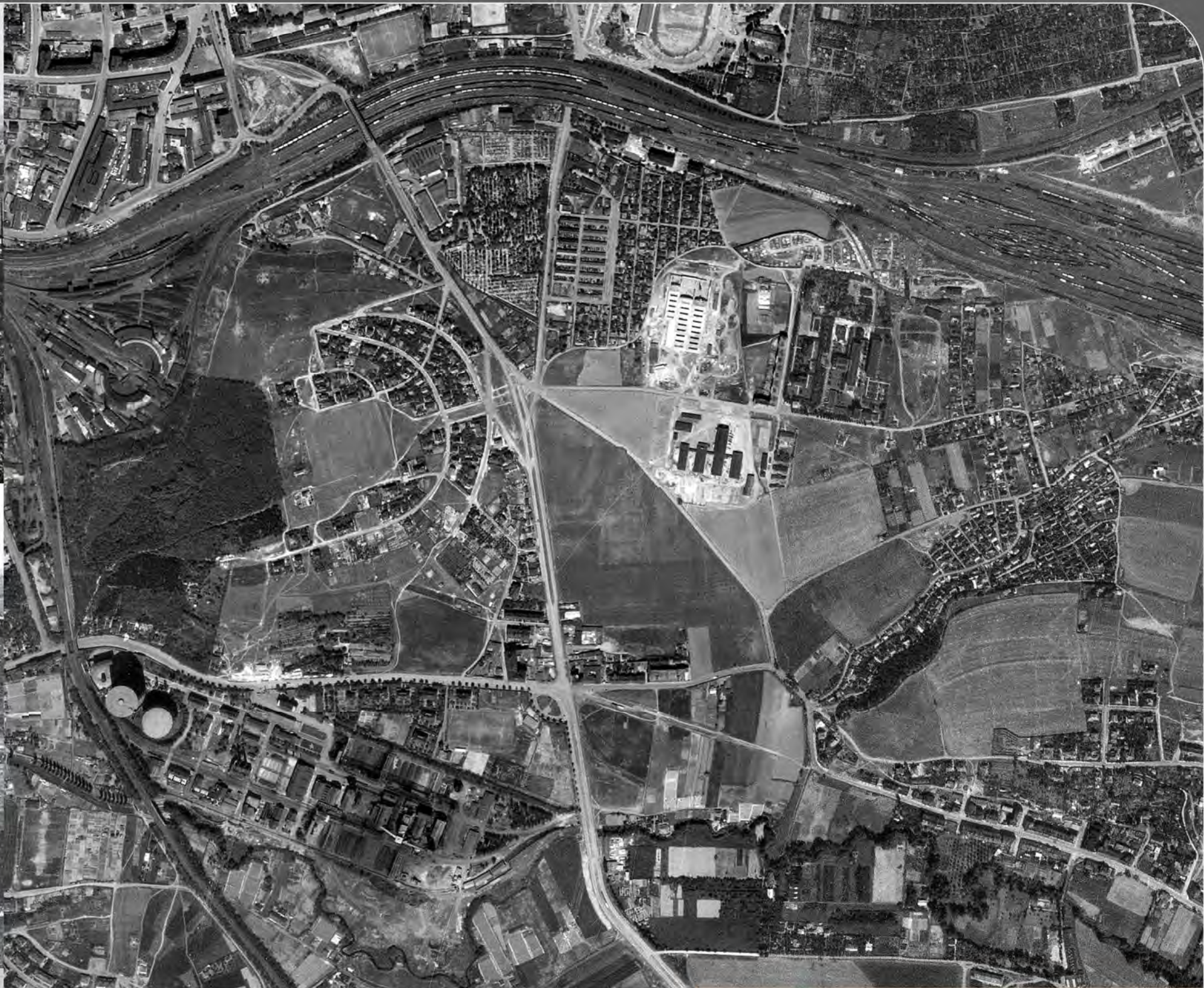
Ze společných znaků moderních měst bez aut vyjmenovaných výše jsme přímo pracovali s omezením vjezdů resp. filtrovanou propustností, kapacitní veřejnou dopravou a promísením funkcí. Vjezdy pro veřejné služby jsou samozřejmě všude umožněny. Území zůstane přirozeně částečně závislé na centru Prahy.

V našich podmínkách není prozatím obvyklá výstavba většího množství bytů na účet města. Z nástrojů územního plánování by se muselo dále využít například regulačního plánu, který by sociální rozměr/ záměr nové struktury podpořil; přímý nástroj pro ovlivnění sociálního složení oblasti dnes neexistuje.

Cílem této práce bylo prokázat možnost aplikace urbánního prostředí s minimalizovaným vlivem osobní automobilové dopravy v území Bohdalce a Slatin. Tento cíl byl návrhem teoreticky splněn, ovšem k praktickému použití podobného principu je potřeba více, než je návrh schopen prokázat. Přestože práce nereflektuje současné trendy plánování měst u nás, mohla by prozatím být přínosem k názoru na řešení této transformační oblasti a také příspěvkem do diskuse o podobě a struktuře města, které by vyhovovaly všem obyvatelům. To znamená i těm, kteří preferují udržitelnější formu dopravy ve městech a také těm, pro něž je pobyt ve více než jen prostředkem.

Bilance území

Celková plocha transformačního území Bohdalec - Slatiny (T/13 v konceptu ÚP).....	191ha
Plocha území řešeného v podrobnosti návrhu.....	77ha
Plocha území Bohdalce, která bude samostatnou funkční jednotkou.....	150ha
Předpokládaný počet obyvatel funkční jednotky/ území řešeného v návrhu.....	15000/ 12700
Předpokládaná hustota obyvatel funkční jednotky/ území řešeného v návrhu.....	100/ 195 ob./ha
Celkový počet navrhovaných bytů.....	3200
Počet základních škol/ celkový předpokládaný počet žáků.....	2/ 1350 (9%)
Počet mateřských škol/ celkový předpokládaný počet dětí v nich.....	1/ 150 (1%)
Uvažovaný počet ordinací v poliklinice.....	30
Předpokládaný poměr prac. míst ve fčn. jednotce na EAO (tzn. včetně současných podniků).....	8,7/ 10
(průmysl 900, školy 200, poliklinika 100, obchody 1600, služby 1600, administrativa 4300)	
Počet parkovacích míst v parkovacích domech.....	1600



VLEVO SHORA:
BOHDALEC Z PANKRÁČE
PLYNÁRNA Z KOPCE BOHDALCE
(ZDROJ: K. BEČKOVÁ: ZMIZELÁ PRAHA, DODATKY 2, PRAHA 2006.)
BOHDALEC Z VRŠOVIC
(Z WEBU MČ PRAHA 10)

NAHOŘE: ORTOFOTOMAPA 1953
(ZDROJ: CENIA)
VPRAVO: STABILNÍ KATASTR CCA 1860
(ZDROJ: ČUZK)





1) KŘÍŽOVATKA ZÁBĚHLICKÁ-U PLYNÁRNY



2) NOVÁ VÝSTAVBA V ULICI U PLYNÁRNY



3) KŘÍŽOVATKA OSNICKÁ - BOHDALECKÁ



4) (NE)VYUŽITÍ BOTIČE



UPROSTŘED:
LETECKÝ SNÍMEK
BOHDALECE

(ZDROJ:
<http://www.horizonholding.cz/projekty--bohdalec.html>)

OSTATNÍ FOTO-
GRAFIE Z ARCHI-
VU AUTORA



5) SOUČASNĚ PROPOJENÍ S VRŠOVICEMI



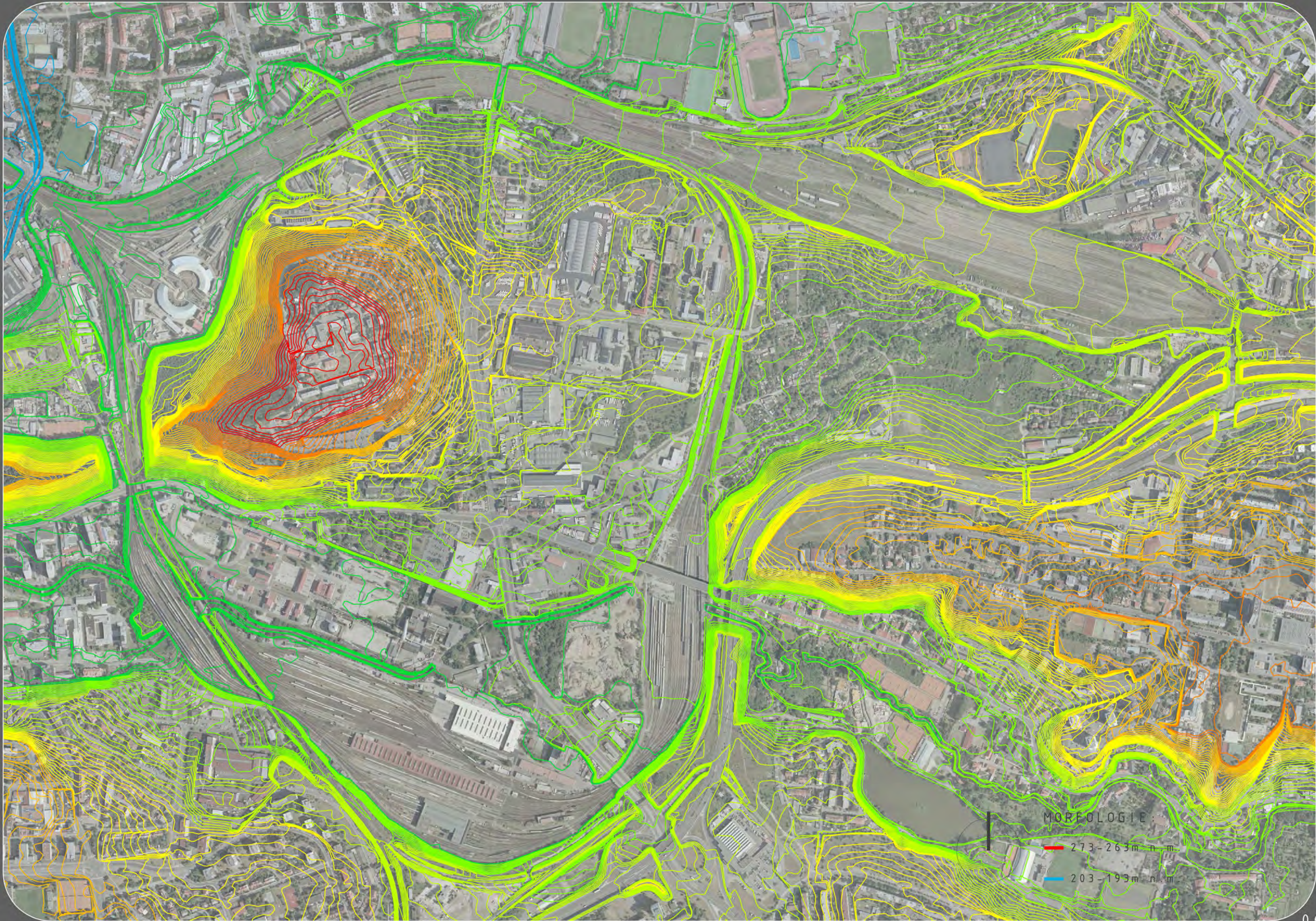
6) SEDMIDOMKY X VÝSTAVBA NA JEJICH MÍSTĚ



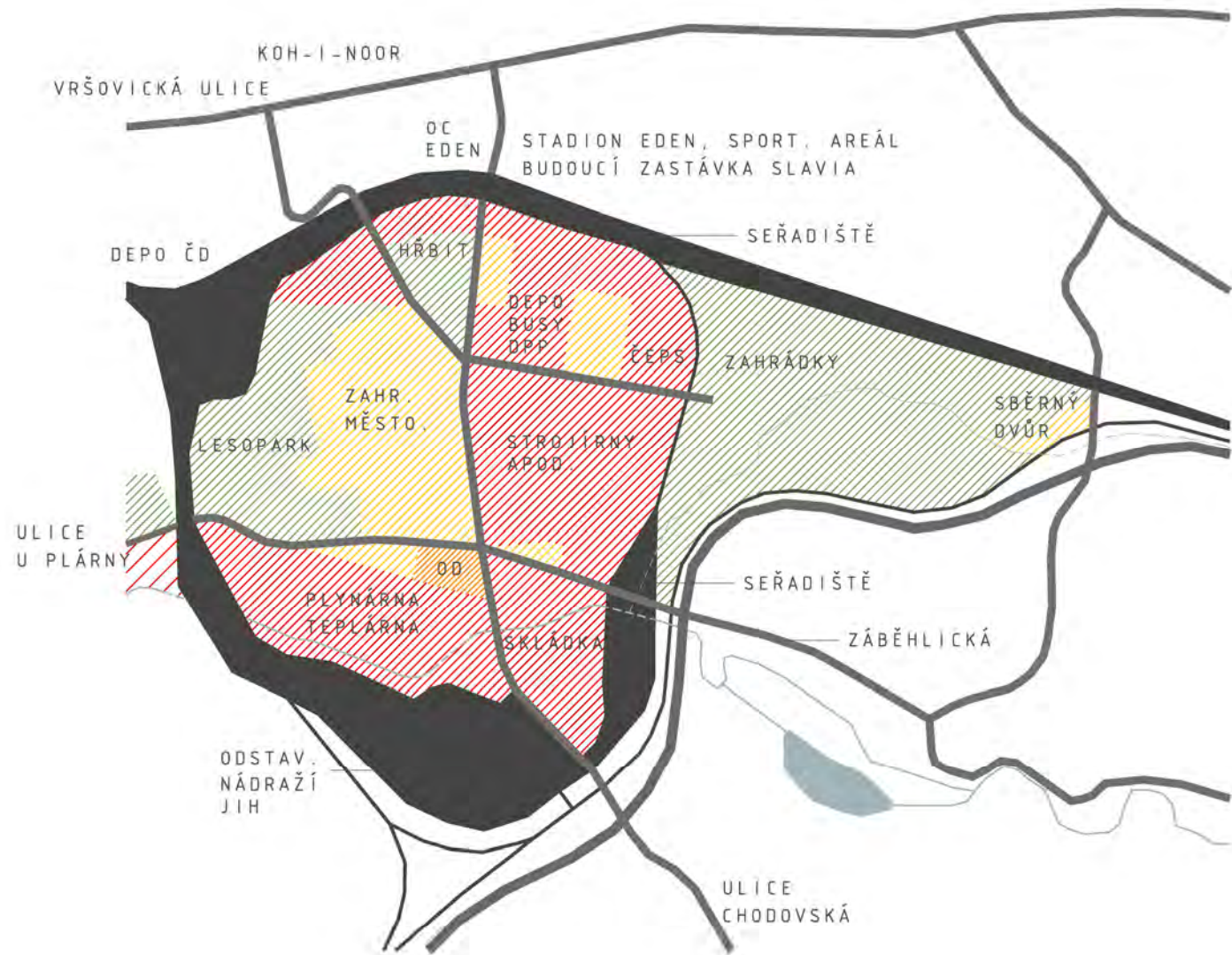
7) MOST DO VRŠOVIC



8) VÝJEZD ZE SEŘADIŠTĚ NA OKRAJI BOHDALECE

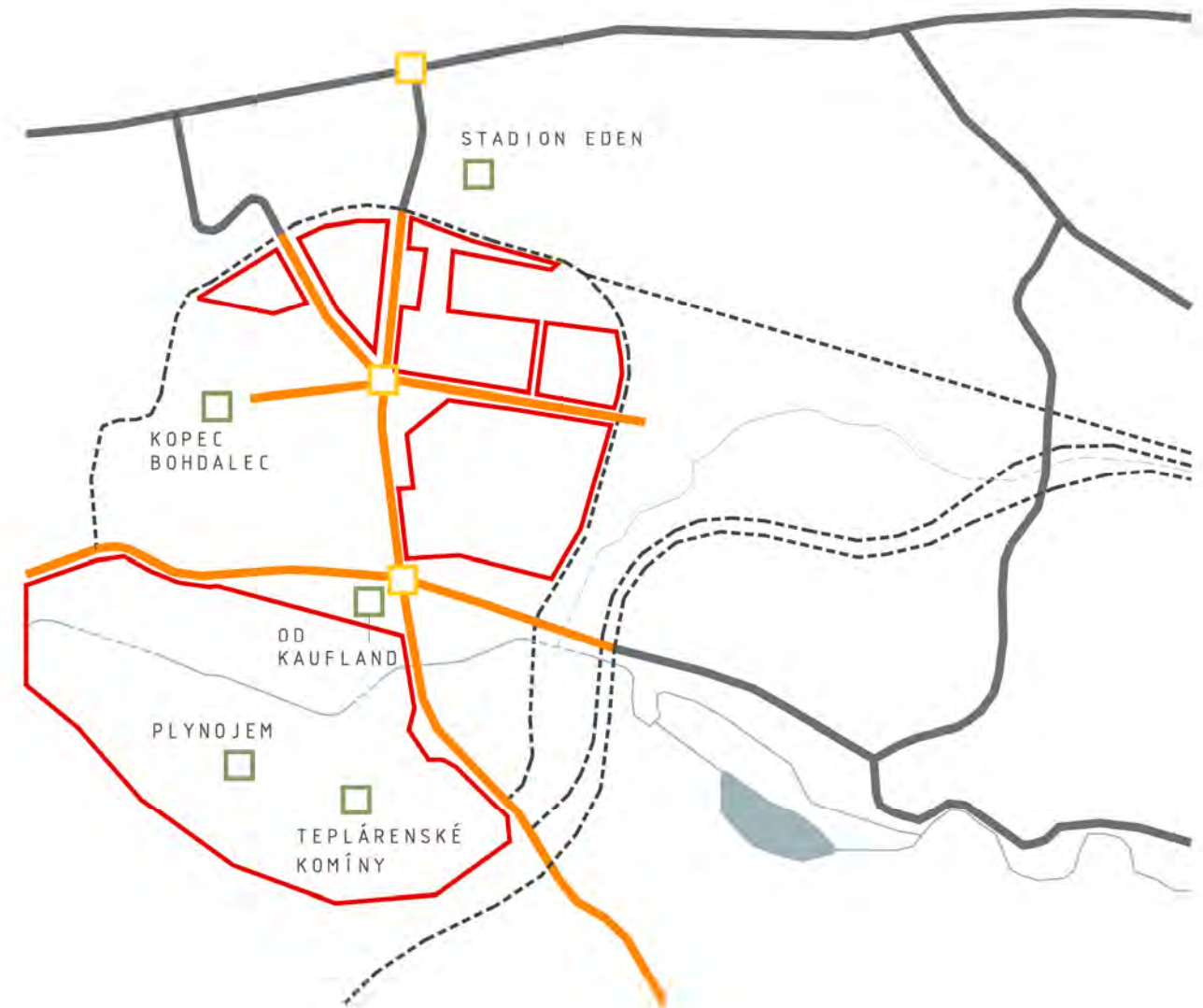


MORFOLOGIE:
— 273-263m n.m.
— 203-193m n.m.



FUNKCE:

- STAVBY A PLOCHY PRO DOPRAVU
- ▨ PRŮMYSL, VÝROBA
- ▨ BYDLENÍ
- ▨ ZELEŇ
- ▨ VYBAVENOST
- BOTIČ



LYNCHOVA ANALÝZA:

- OBLAST
- CESTA
- OKRAJ
- ▣ DOMINANTA, ORIENT. BOD
- ▣ UZEL

1:20000





(ZDROJ MAPY: WWW.MAPY.CZ, 23.4.2012)

NÁDRAŽÍ PRAHA VRŠOVICE
 BUDOUCÍ STANICE METRA D
 BBC
 ÚZEMÍ ŘEŠENÉ V NÁVRHU
 NAVRH. PARK A RYBNÍK
 SPORT. AREÁL EDEN FN VINOHRADY
 HAMERSKÝ RYBNÍK
 PROJEKTOVANÁ VLAK. ZASTÁVKA SLAVIA
 1 : 15000

CÍL: INTEGRACE VNITŘNÍ A VNĚJŠÍ



CÍL: KONKURENCESCHOPNÁ VEŘEJNÁ DOPRAVA



CÍL: VEŘEJNÝ PROSTOR SOPELEČENSKÝ A REKREAČNÍ



LEGENDA:

- ŽELEZNICE/JIŽNÍ SPOJKA
- SILNICE (SOUČASNÉ)
- ULICE (AUTA+MHD)
- ULICE (MHD, CHODCI, CYKLO)
- LOKÁLNÍ CENTRA

SYNTÉZA - KONCEPT





LEGENDA FUNKCÍ

- VEŘEJNÁ VYBAVENOST
- POLYFUNKČNÍ ZÁSTAVBA
- DOPRAVNÍ STAVBY
- SPORTOVNÍ STAVBY
- STAVBY PŘEVÁŽNĚ PRO BYDLENÍ
- PRŮMYSL



LEGENDA VEŘ. PROSTRANSTVÍ:

- HLAVNÍ NÁMĚSTÍ
- OBYTNÁ (PARKOVÁ) NÁMĚSTÍ
- PARKY
- HLAVNÍ TŘÍDA
- POKRAČOVÁNÍ URBANIZAČNÍ OSY
- VYCHÁZKOVÁ ULICE

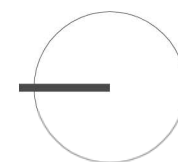
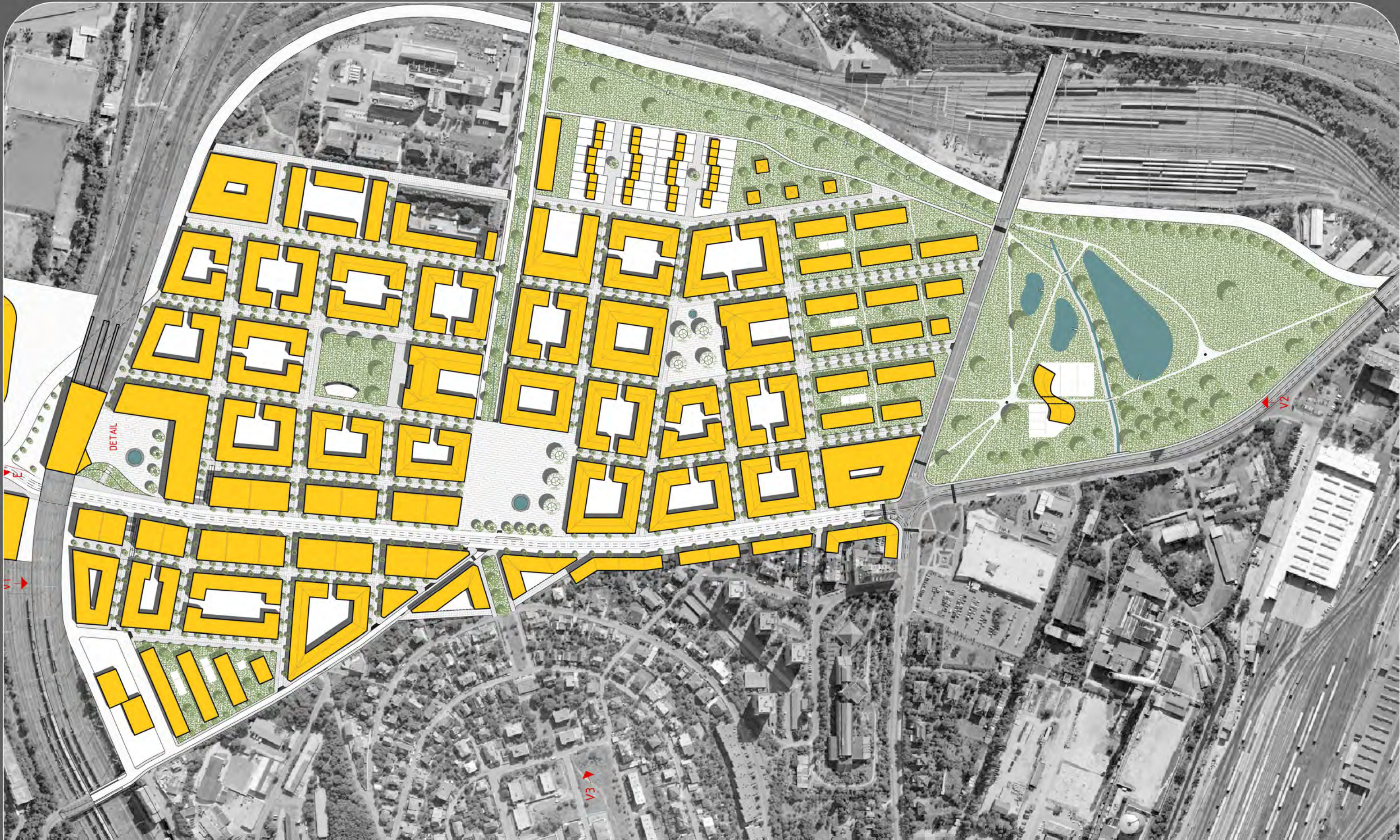


LEGENDA DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ:

- ULICE S PROSTOROVĚ SEGREGOVANÝMI DRUHY DOPRAVY
- ULICE S OMEZENÍM VLIVU OSOBNÍCH AUTOMOBILŮ
- DOSTUPNOST (500-600m)
- OSTATNÍ ULICE - VÝRAZNĚJŠÍ OMEZENÍ OSOBNÍCH AUTOMOBILŮ

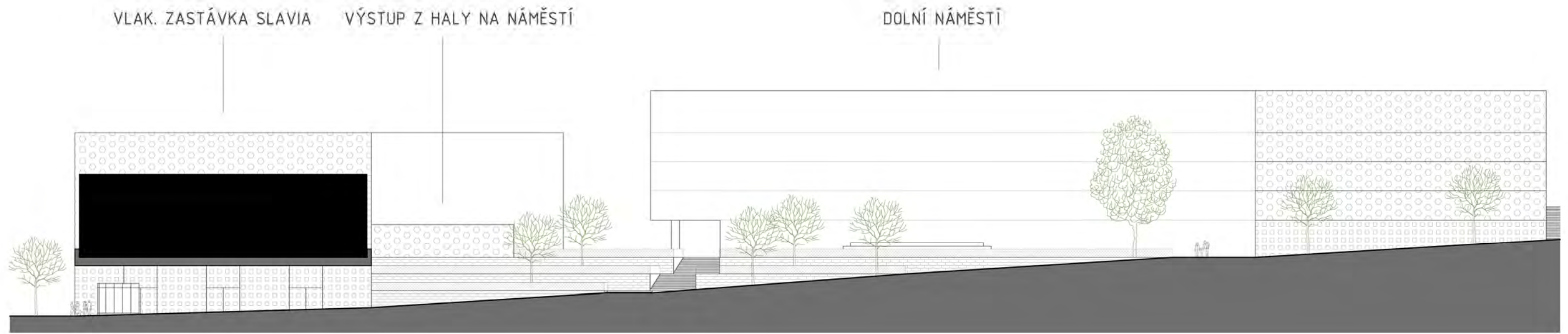


SCHEMATA NÁVRHU 1:15000

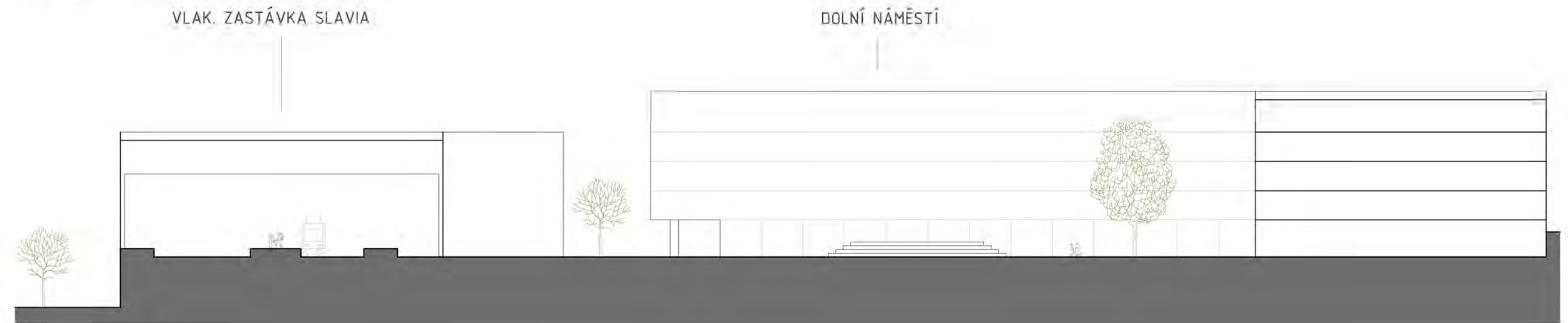


HLAVNÍ VÝKRES 1:5000

ŘEZ B 1:500



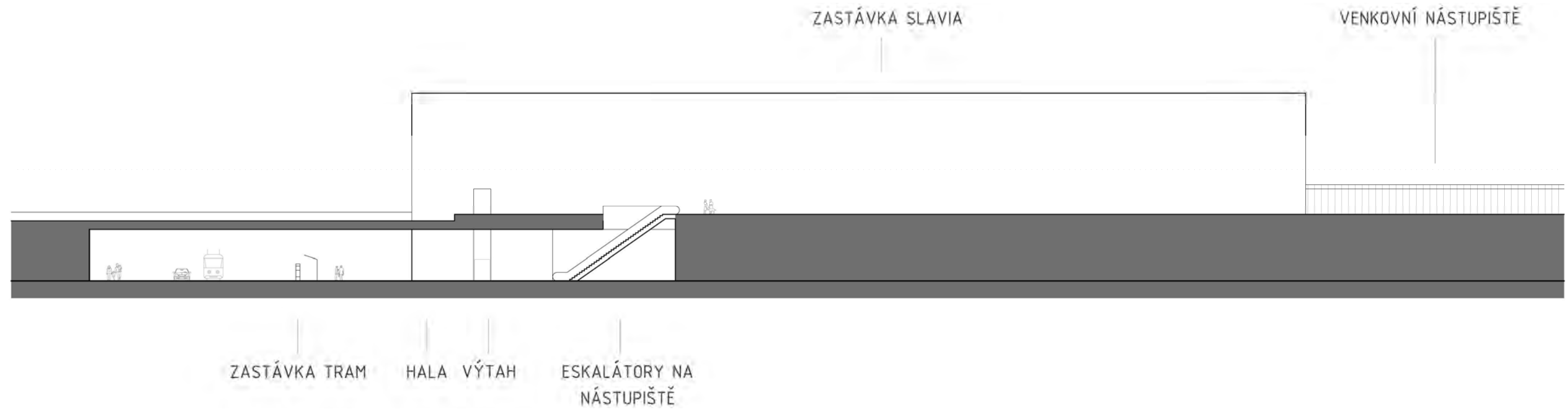
ŘEZ D 1:500



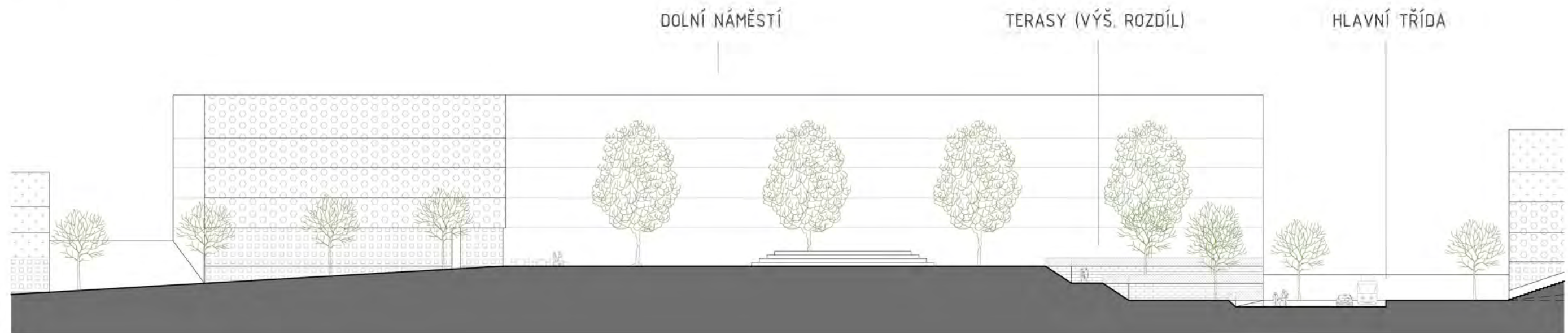
ŘEZ E 1:2000



ŘEZ C 1:500



ŘEZ A 1:500



ŘEZ B:

VLAK ZASTÁVKA SLAVIA VÝSTUP Z HALY NA NÁMĚSTÍ

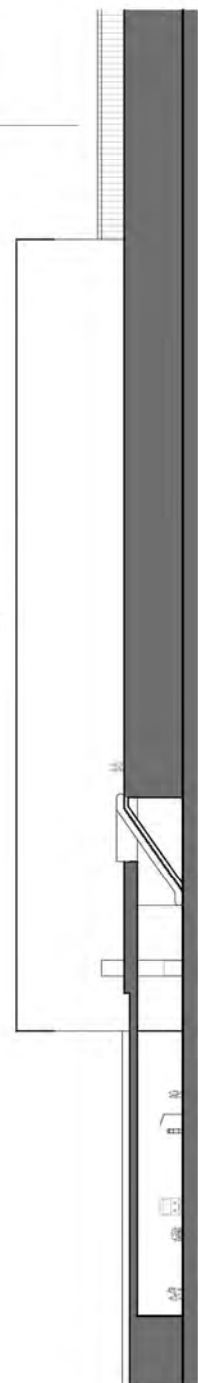
DOLNÍ NÁMĚSTÍ



ŘEZ C:

VENKOVNÍ NÁSTUPIŠTĚ

ZASTÁVKA SLAVIA

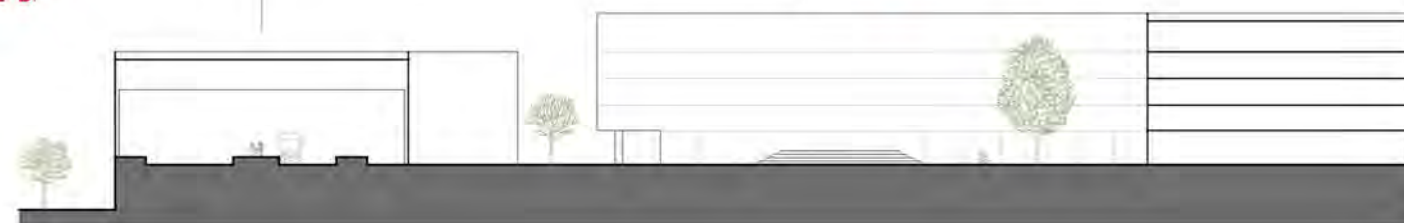


ŘEZ D:

ŘEZ D:

VLAK ZASTÁVKA SLAVIA

DOLNÍ NÁMĚSTÍ

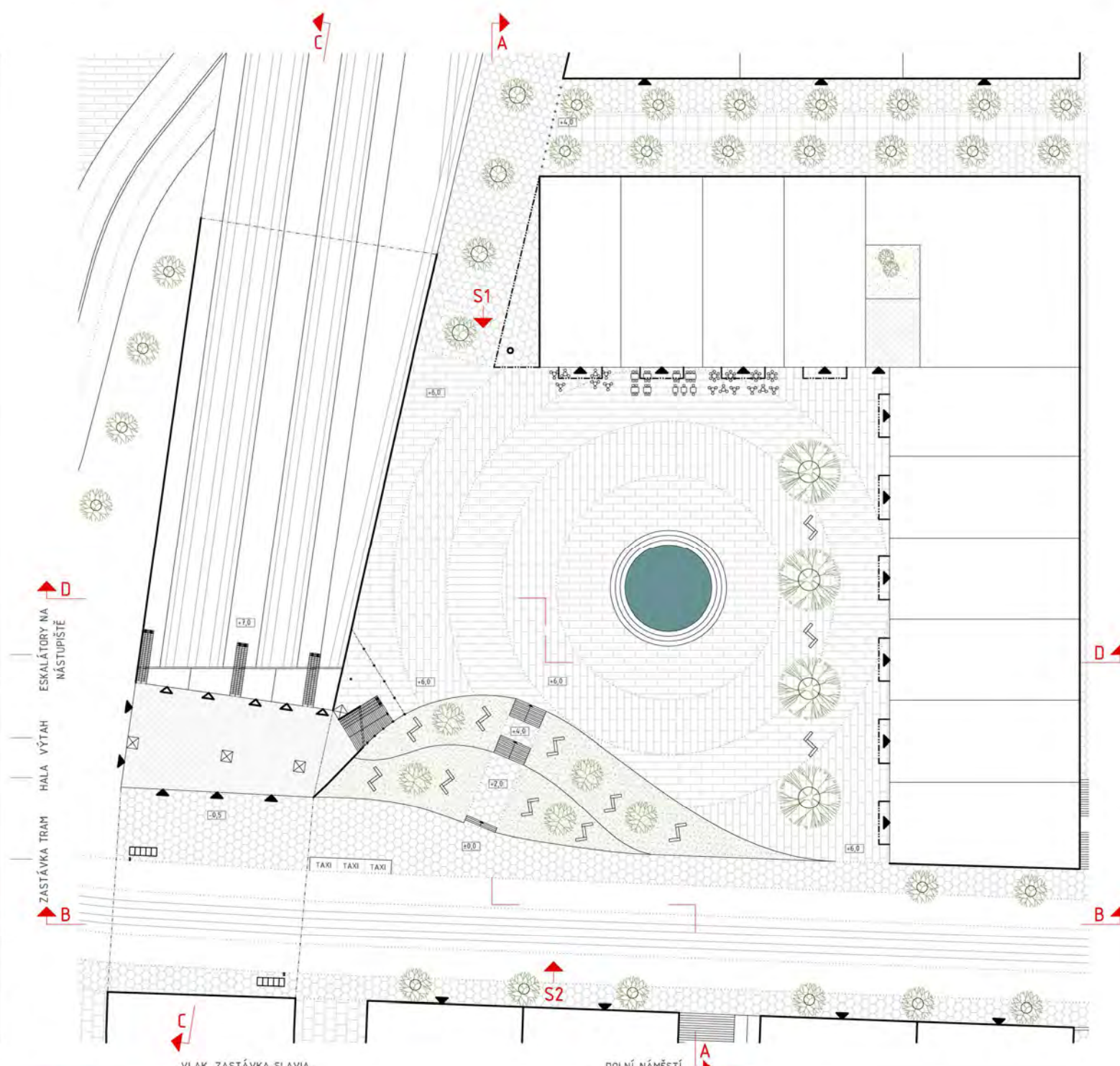
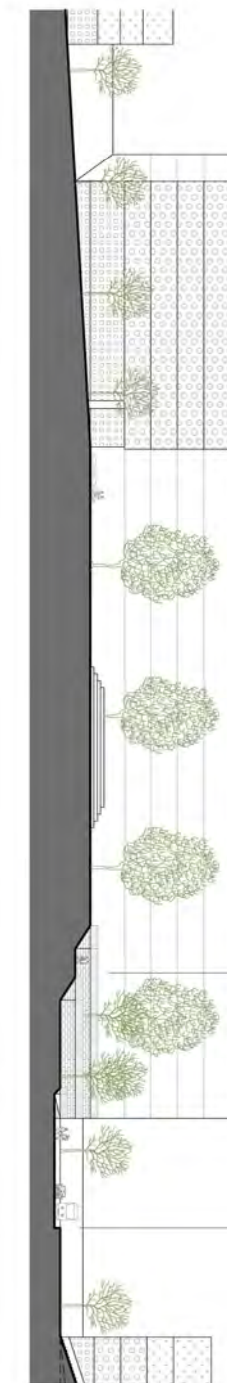


ŘEZ A:

DOLNÍ NÁMĚSTÍ

TERASY (VYS. ROZDÍL)

Hlavní třída



DETAIL 1:1000





POHLED OD VRŠOVIC



POHLED OD SPOŘILOVA



DOLNÍ NÁMĚSTÍ

HLAVNÍ TŘÍDA

PARKOVÉ NÁMĚSTÍ,
LETNÍ KINO,
PŘEDPROSTOR ŠKOLY

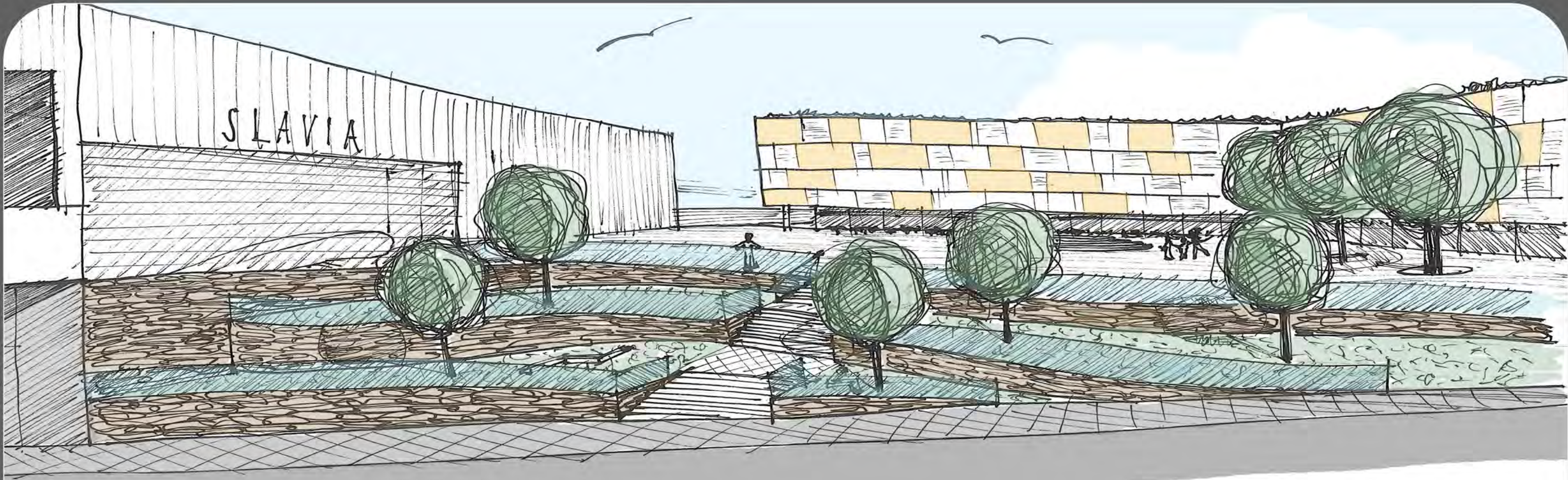
VYCHÁZKOVÁ ULICE,
ODVODNĚNÍ OBLASTI

HORNÍ NÁM.

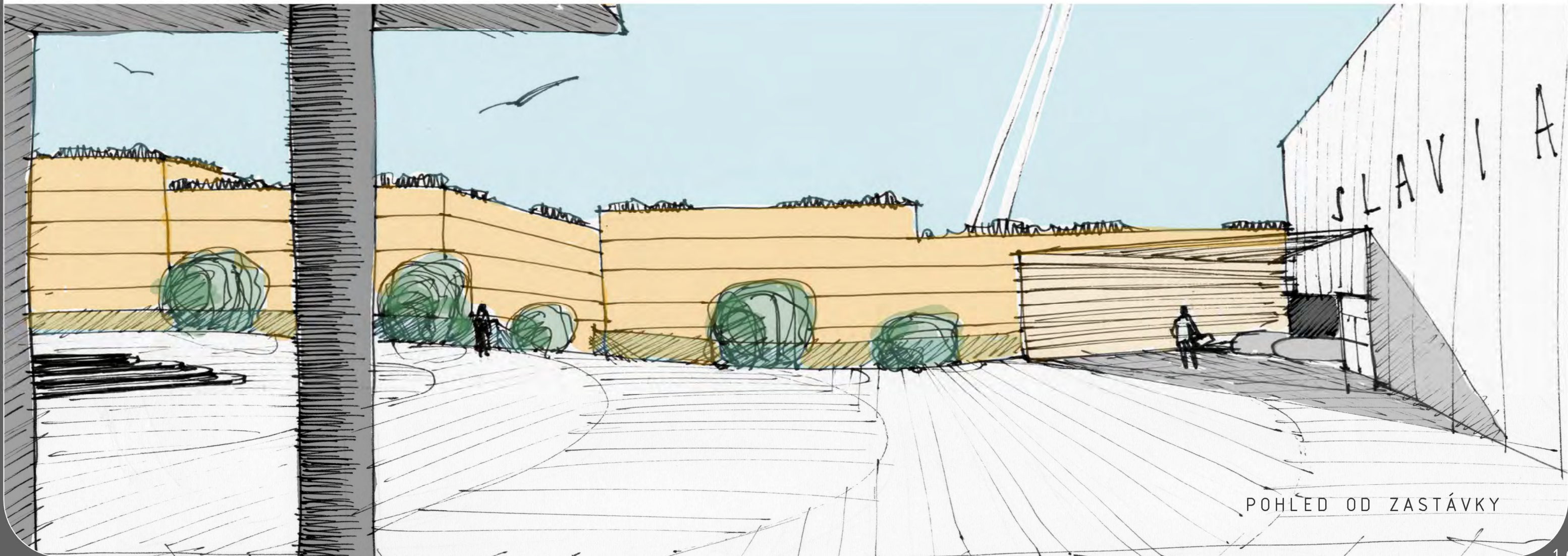
PARKOVÉ NÁMĚSTÍ,
PŘEDPROSTOR ŠKOLY

CELOMĚSTSKÝ PARK

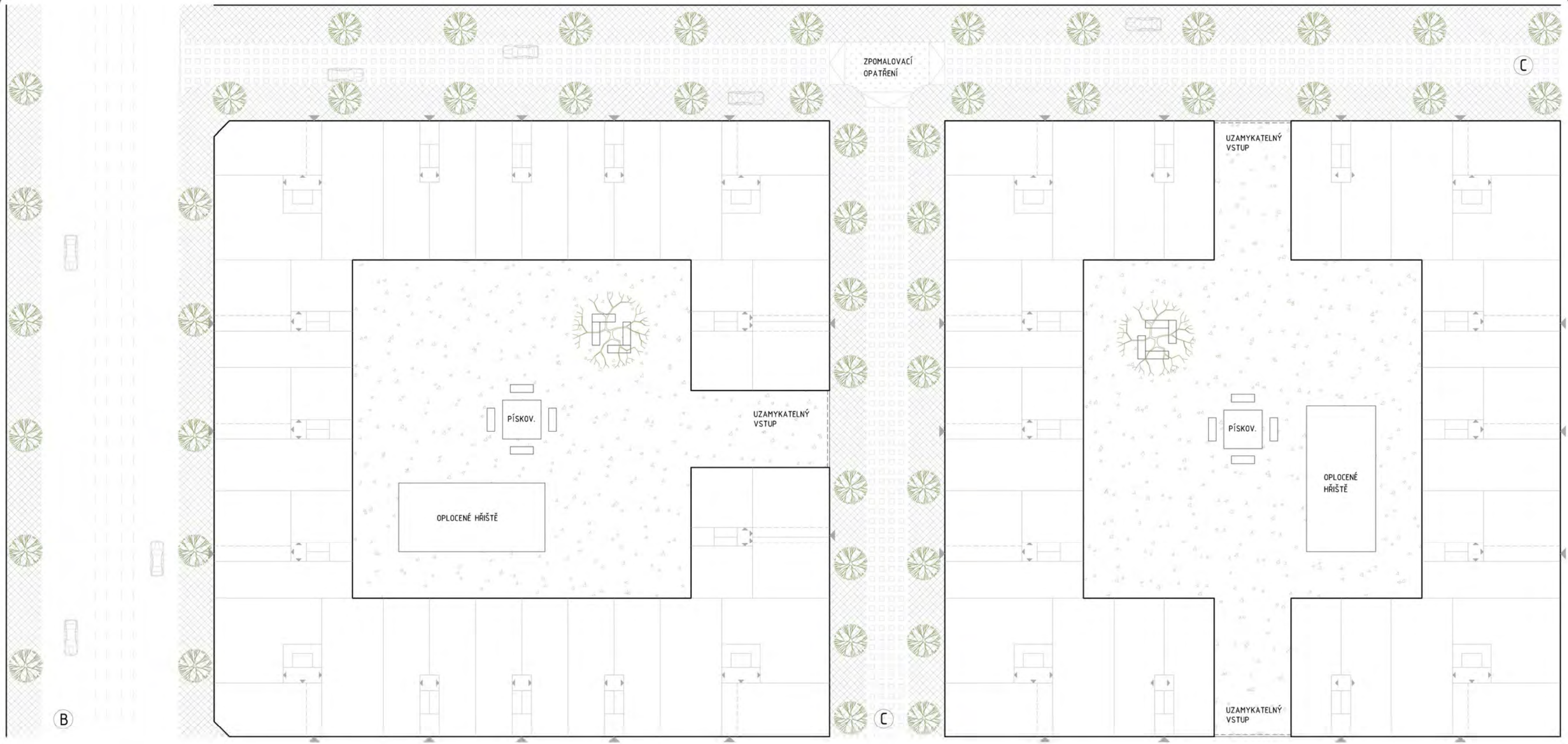
POHLED Z BOHDALCE



POHLED Z HLAVNÍ TŘÍDY

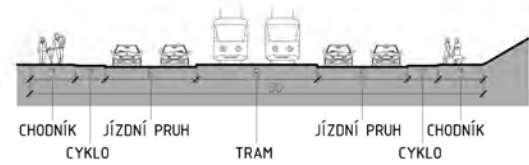


POHLED OD ZASTÁVKY



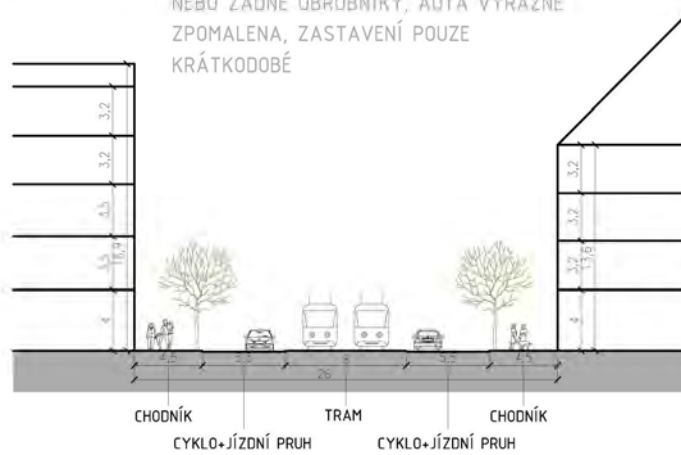
A ZÁBĚHLICKÁ, U PLYNÁRNY

BĚŽNÉ ULICE PRO TRANZITNÍ I CÍLOVOU DOPRAVU – SITUOVÁNY NA OKRAJI



B

HLAVNÍ TRÍDA NOVÉ STRUKTURY, NÍZKÉ NEBO ŽÁDNÉ OBRUBNÍKY, AVTA VÝRAZNĚ ZPOMALENA, ZASTAVENÍ POUZE KRÁTKODOBÉ

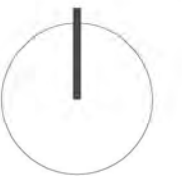


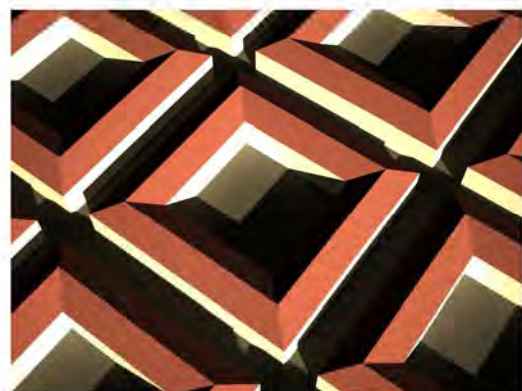
C

OBYTNÁ ULICE, POUZE PRO CÍLOVOU DOPRAVU, KRÁTKODOBÉ ZASTAVENÍ, VÝRAZNĚ RYCHLOSTNÍ OMEZENÍ



1 : 5 0 0





OSLUNĚNÍ

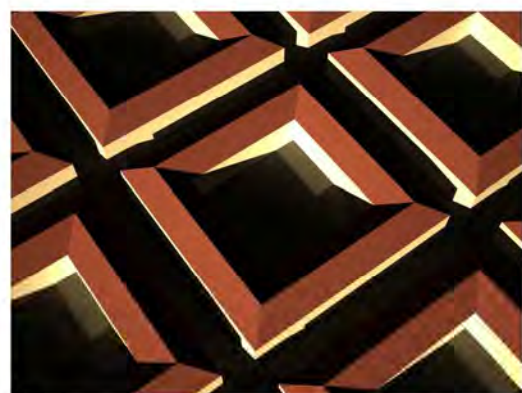
OBYTNÝ BLOK 4NP,
BŘEZEN 9:00



OBYTNÝ BLOK 4NP,
BŘEZEN 13:00

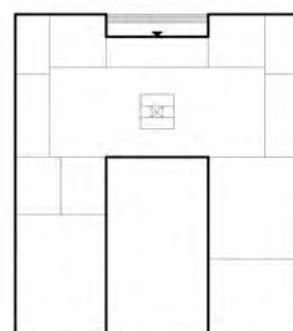


OBYTNÝ BLOK 4NP,
BŘEZEN 15:00

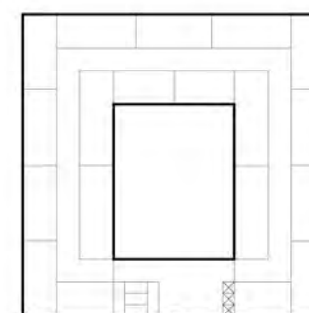


OBYTNÝ BLOK 4NP,
BŘEZEN 16:00

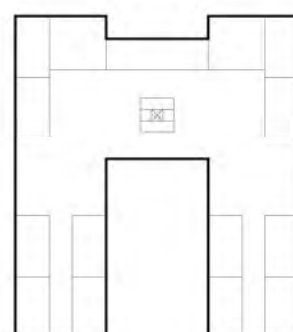
TYPOLOGIE VEŘEJNÉ VYBAVENOSTI (1:2000)



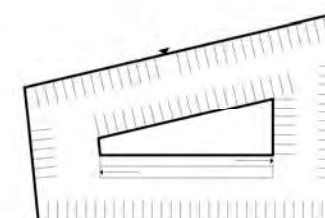
ŠKOLA - PŘÍZEMÍ
SPECIÁLNÍ UČEBNY,
2 SPORT. HALY,
VENK. HŘIŠTĚ



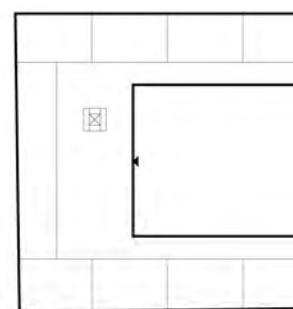
POLIKLINIKA
ATRIUM, ORDINACE



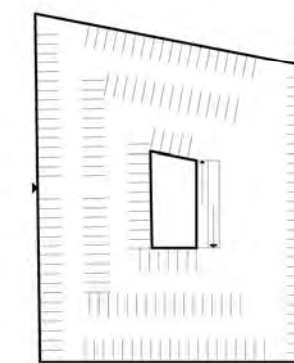
ŠKOLA - TYP. PODL.
UČEBNY, KABINETY,
DVŮR



PARKOVACÍ DŮM
(SEVEROZÁPADNÍ
ČÁST ÚZEMÍ)



ŠKOLKA - PŘÍZEMÍ
UZAVŘENÝ DVŮR



PARKOVACÍ DŮM
(SEVEROVÝCHODNÍ
ČÁST ÚZEMÍ)