

DIPLOMNÍ PROJEKT
JAKUB ŘÍDKÝ

OKOLÍ STANICE METRA LUKA
JIHOZÁPADNÍ MĚSTO
FA ČVUT, LETNÍ SEMESTR 2014

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR:
AR 2013 - 2014, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: Okolí stanice metra Luka

JAZYK PRÁCE: český

VEDOUCÍ PRÁCE: Ing. arch. Michal Kuzemský

OPONENT PRÁCE: MgA. Martin Kožnar

KLÍČOVÁ SLOVA:

sídlíště, stanice metra, obchodní parter, služby, molo, buňky

ANOTACE:

Projekt se zabývá územím panelového sídlíště v okolí stanice metra Luka, kde se v současné době nachází dvě obchodní centra. Projekt vychází z ideální situace, v níž se podařilo zcelit potřebné parcely a v níž je dostatek prostředků na celkové přehodnocení stávajícího stavu. Ambicí projektu je nalézt příčiny problematik místa a též způsob jejich komplexního řešení, aniž by se výsledný projekt stavěl proti povaze místa.

SYNOPSIS:

This project deal with subway station surrounding in panel housing estate, where two shopping malls are situated currently. The project is based on ideal situation in which fragmented plotting is joined together and there are also adequate resources to reevaluate whole area. Ambition of this project is to find the reasons of territory problems and to find the complex solution for the place which would follow it's disposition.

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury 2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

Jméno a příjmení: Jakub Řídký
datum narození: 22. 9. 1986
akademický rok / semestr: 2013/14 / letní semestr
ústav: 15119 Ústav urbanismu
vedoucí diplomové práce: Ing. arch. Michal Kuzemský

Téma diplomové práce: Centrum na sídlišti - okolí stanice metra Luka

Zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení:

pracovní teze: Na podnět hl. m. Prahy došlo k dohodě mezi městskou částí Praha 13 a vlastníky nemovitostí v okolí stanice metra Luka, za účelem zvýšení kvality území. To jest zlepšení podmínek stávajících služeb, návaznosti parteru obchodního centra a okolní zástavby, případně navýšení nabídky pracovních příležitostí. Cílem je zpracování studie rekonstrukce, konverze či novostavby „centra“ navazující na stanici metra Luka. Případně návrh nové utilitární budovy související se stanicí metra a popření smyslu centra.

Témata k řešení:

- stanice metra - jakou hraje roli? Má potenciál pro vznik centra, nebo je pouze tranzitem?
- centrum sídliště - co má být centrem sídliště, má mít sídliště centrum?
- reprezentace - jaké spektrum obyvatelstva na sídlišti žije? Jak velkou část z nich centrum reprezentuje?
- cyklus dne obyvatel - kudy lidé chodí, kdy se kde zastavují?
- služby - jaké jsou stávající služby, jaké služby lidé na sídlišti postrádají?
- průchodnost - jakou hraje v území roli?

2/ součástí zadání bude jasné a konkrétně specifikovaný stavební program

Stanovení stavebního programu je součástí diplomové práce (ověření kapacity území, naplně...) a nelze jej předem uvést.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítko zpracování

širší vztahy v podrobnosti 1:2000 (1:5000)

situace v podrobnosti 1:250 - 500

pohledy + řezpohledy „uliční panorama“ v podrobnosti 1:200

půdorysy v podrobnosti 1:200

řezy v podrobnosti 1:200

3 velké vizualizace

nadhledová perspektiva

realistický pohled - výřez fasády v podrobnosti 1:20 (1:25)

autorský text (počet znaků vč. mezer: 3600 z toho perex 400, tělo 3200)

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

- povinné výkresy odpovídající velikosti 4xA1

- kniha/portfólio A3 2x

- zadání s podpisem vedoucího DP a děkana FA, naskenované bude součástí portfólia

- prohlášení autora, které je součástí portfólia i CD

- projekt uložený v souvislosti s odst. 1 § 47b zákona č. 111/1999 Sb. o vysokých školách v platném znění „Povinnost zveřejnění diplomové práce“

- CD

- model 1:500 – vkládací část do modelu kontextu

Datum a podpis studenta 26.02.2014 Jakub Řídký

Datum a podpis vedoucího DP 26.02.2014

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

OBSAH

AUTORSKÁ ZPRÁVA	1-2
SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ	4
STÁVAJÍCÍ SITUACE	5
GRAFICKÁ ZKRATKA ÚZEMNÍ ANALÝZY	6-7
OBRAZ NÁVRHU 1	8-9
SITUACE	10
OBRAZ NÁVRHU 2	11
PŮDORYS PŘÍZEMÍ	12
PŮDORYS PATRA	13
TYPICKÉ PODLAŽÍ BYTOVÝCH DOMŮ	14
OBRAZY NÁVRHU 3,4	15-16
ŘEZY	17
AXONOMETRIE NÁVRHU A OKOLÍ	18
OBRAZ NÁVRHU 5	19
POPISNÁ AXONOMETRIE PROJEKTU	20

1 JZM

Projekt pražského panelového sídliště Jihozápadní město, vypracovaný koncem šedesátých let a realizovaný v průběhu let osmdesátých byl jedním z posledních velkých přírůstků socialistického městského plánování. Ekonomické vyčerpání režimu již neumožnilo jeho dotažení po vzoru modernistického funkčního zónování, avšak jeho umístění nedaleko Prokopského údolí umožnilo dotáhnout koncepci výstavby do srozumitelného obrazu.

58 tisícové město bylo vystavěno podél velkého centrálního parku s umělými jezerními nádržemi, který ústí právě do Prokopského lomového údolí vinoucího se z Řeporyj do Hlubočep.

Charakteristickým rysem sídliště je použití lomených panelů v úhlech 45°, které zase napomohlo k výstavbě obřích veřejných nepravidelných vnitrobloků, určených rekreaci. Spolu s parkem se tyto otevřené bloky podílejí na celkovém krajinném výrazu sídliště, který zcela stírá pojmosloví míst, které jsme zvyklí užívat v definicích rostlého města.

K nedokončení některých funkčních zón, obzvláště té kulturní navíc přispěl fakt úspěšného napojení místa na dopravu. Jihozápadní sídliště se -coby rychlostní město- rozprostírá na pěti stanicích metra, z nichž je možné se dostat do centra Prahy za necelých 20 minut.

2 LIDÉ

Dalším důležitým rysem sídliště stojícím za motivací jeho vzniku je věkové složení obyvatelstva. Poptávka obyvatel po dostupném bydlení v Praze spojená s masivním odlivem lidí z venkova do měst a rychlá výstavba sídlišť způsobily převahu mladých rodin v době svého vzniku. Tuto odchylku potvrzují data ze sčítání lidu z roku 2011, podle nichž je zde oproti průměru Prahy o 38% méně lidí ve věku nad 65 let. Naopak lidí ve věku mezi 55 - 64 lety je zde o 36% více. Otázkou je, jak bude vypadat sídliště, až jeho původní obyvatelé zestárnou a z podprůměru starých lidí, s nimiž je spojena nižší tržní dynamika (resp. ekonomická degradace), se stane výrazný nadprůměr.

Jádro možných problémů netkví ani tak ve věku jednotlivých obyvatel, ale spíše v nerovnoměrnosti rozložení věkových skupin,



což je spojeno s většími nároky na změnu prostředí. Sídlíště neschopné unést ostrou generační výměnu je tak buď vyprázdněno a chátrá, nebo naopak nestíhá utáhnout potřebné kapacity.

Problematika sídliště se tedy možná může jevit jako téma budoucí, týká se ale aktuálních rozhodnutí zdejších obyvatel. Bude sídliště schopno motivovat nově založené rodiny právě dorůstajících generací, aby zde setrvali, nebo bude docházet k jeho degradaci a vzniku ghet?

3 OBCHODNÍ CENTRUM

Nedílnou součástí sídlištního panoramatu je obchodní zóna, jež má stimulovat chybějící nákupní parter a bývá situovaná mnohdy na nejfrekventovanější místo, tedy dopravní uzel. Narozdíl od rostlého města zde návrh dimenzí centra i dopravy probíhá současně na základě definitivního výpočtu dimenzovaného dle dopravní špičky denně migrujícího pracujícího lidu (po špičce pak velká centra zejí prázdnými chodbami).

Podstatným tématem těchto obchodních center je opět ona možnost adaptace. Více než jiné funkční složky sídlišť totiž podléhají morálnímu zastarání. Porevoluční změny ve způsobu nakupování a konkurenční tržní prostředí navíc zcela změnily podmínky, do nichž byli tyto „mamuti“ dimenzováni.

Výjimkou není ani obchodní centrum na stanici metra Luka, které navíc funguje i jako dopravní tranzit pro okolní sídla (Řeporyje, Třebonice, Velká Ohrada) a po Nových Butovicích (doplňených začátkem milénia kancelářskými budovami, obchodním centrem a novou radnicí) je nejvytíženějším místem Jihozápadního města. Přesto nic nenaznačuje, že by zde bylo, nebo mohlo být samovolně žijící centrum, jak ho známe například ze stanice Anděl. Ten je sice také poměrně novou čtvrtí, postavenou v krátkém období, narozdíl od sídlištních center ale může snadno navazovat na hodnoty města a být tak jeho integrální součástí.

Letecké snímky Luk a Lužin z roku 1989



4 LUKA

Podobně jako u ostatních stanic JZM je i na Lukách stanice metra cílem všech nutných denních tras. Jejich startem jsou jednotlivé výstupy z panelových bloků (36 bytů na jeden vstup), které jsou rovnoměrně rozmístěny kolem veřejného prostranství, jež svůj rozlohou nemá ve městě obdoby.

Poměrně brzy se ale tento rozptyl koncentruje do jedné trasy definované jednostranným nadchodem ústícím na středovém perónu metra a to i přesto, že je stanice jako jedna z mála v úrovni s okolním terénem. Možnost jejího podélného otevření zůstala nevyužita.

Cestu z metra domů pak obohacuje nezbytnost pravidelného nákupu, tedy zastavení se v jednom ze dvou supermarketů (každý na jedné straně metra).

Narozdíl od městského centra Luka postrádají nahodilost, s níž se lidé na jednotlivých místech vyskytují a s ní i tolik oživující nepravidelnost. Otázkou je, zda se zde něco nepravidelně dít vůbec má, je-li městské centrum plné dění na dosah metrem?

Odpověď by se mohla nabízet v momentech, kdy místní lidé (7535 o.) netouží žít svou závislost na metru a hledají bližší cíle, tedy lokální centrum.

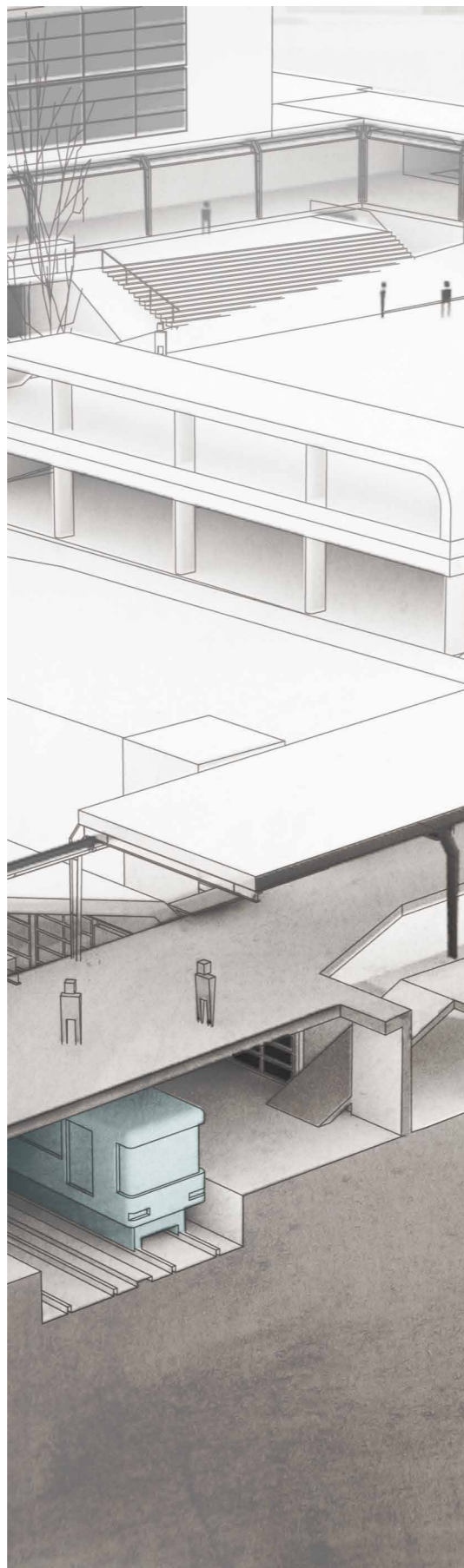
5 SLUŽBY

Rysy, které by pojmenovaly rozdíly mezi službami v městském centru a těmi kolem stanice Luka logicky naráží na frekvenci jejich návštěvnosti.

V centru často frekventovaným službám -typu pekárna, večerka, rychlé občerstvení- na sídlišti chybí dlouhá špička. Na tisíc obyvatel připadá asi jedna takto frekventovaná služba.

U služeb jako kadeřnictví, drogerie, fitness a kasino, které jsou zde multiplikovány, a kde frekvence návštěvnosti tolik nezávisí na vzdálenosti je klíč výběru složitější, podobně jako u hospody, kavárny a restaurace, které mají v místě více reprezentační charakter.

Umístění všech těchto služeb se na Lukách znatelně liší od těch městských svou omezenou schopností expandovat do svého okolí skrze parter, či vizuální exponovanost. Bereme-li parter jako území kde hraje vzájemná kontrola služeb a lidí v nich roli atraktora, pak služby schované v obchodním domě Luka dokončeném v roce 1989 tuto roli postrádají.



6 K NÁVRHU

Ambice návrhu je obdobná jako snad u jakéhokoli jiného architektonického projektu sloužícího veřejnosti (vyjímaje ty pietní). Tedy oživit místo.

Otázka, kterou si kladu před uvažováním JAK toho dosáhnout, je: kdo by toto oživení podněcoval a co je jeho motivací?

Položím-li si stejnou otázku retrospektivně v místě již žijících městských center, je zřejmé, že jejich buditeli jsou lidé, kteří sem přijíždějí z širšího okolí (a trochu odlišným způsobem také turisté). Panelová sídliště jsou spíše inverzní. V podstatě nikdo sem nejezdí jako do centra, naopak jeho drtivá část odsud v rámci každodenního cyklu odjede. Odpověď na otázku se zde tedy týká převážně rezidentů, v menší míře pak cestujících, kteří zde přestupují.

Zjevná funkční i vzhledová odlišnost těchto sídlišť od jiných městských čtvrtí potvrzuje fakt, že jsou jiným orgánem města, který živí jeho metabolismus a obohacuje jeho diferenciaci. Více než rostlé čtvrti sídliště vzbuzují kontroverzi a stírají estetický pohled na to v čem spočívá kvalita prožitků.

V návrhu proto nechci přenášet obraz života městských center na sídliště, ale spíše oživit zdejší lokální centrum.

Pro způsob navrhování na sídlišti je pro mě podstatný ještě jeden jev, který bych rád zmínil. Nelze zde tvořit prostory na základě skládání zažitých pojmů městských definic, jako ulice, náměstí, dvůr, atd., jelikož jsou založeny na prostorových uspořádáních, které sídliště nemá. Zkušenost zažité kvality, která je v těchto pojmech implementována, je ale možné abstrahovat a stimulovat v uspořádání sídlišti bližším. Tedy zkušenost oslunění, větru, kontaktu s lidmi, kontaktu se stromy, výhledu, vizuální kontroly, příležitosti.

Na Lukách (a Jihozápadním městě vůbec) obzvláště vyniká zkušenost přírodního cyklu, který se zde znatelně podepisuje v paměti. Naopak krátkodobý cyklus služeb které zde zaštiťují obchodní centra na protilehlých stranách metra, se zdá být vyčerpaný a neschopný obměny.

Mojí snahou bylo v návrhu umožnit službám v těchto centrech více fluktuovat, vizuálně i dostupností je otevřít a dodat jim přirozenou hierarchii. Tyto zákroky motivovalo vědomí, že na Lukách je několik velkých, v podstatě nedělitelných služeb s výsadní a těžce konkurenceschopnou po-

zicí a je přinejmenším diskutabilní, jak velkou část zde žijících obyvatel jsou schopny reprezentovat.

Při prověřování těchto cílů jsem dospěl k názoru, že je stávající centra nejsou schopna komplexně absorbovat, aniž by byl zásah do nich nákladnější než jejich demolice a znovupostavení.

Implementaci navíc komplikovaly nároky na srozumitelnost řešení, v němž jsem se snažil odlišit frekventované služby nákupního charakteru od služeb jako fitness, posilovna ale hlavně lidové kroužky, komunitní centrum XIII., ordinaci a případně nové drobné kanceláře.

7 MOLO

Základem návrhu je metro s přeloženým kolejištěm do středu a velkorysým podélným otevřením do svého okolí.

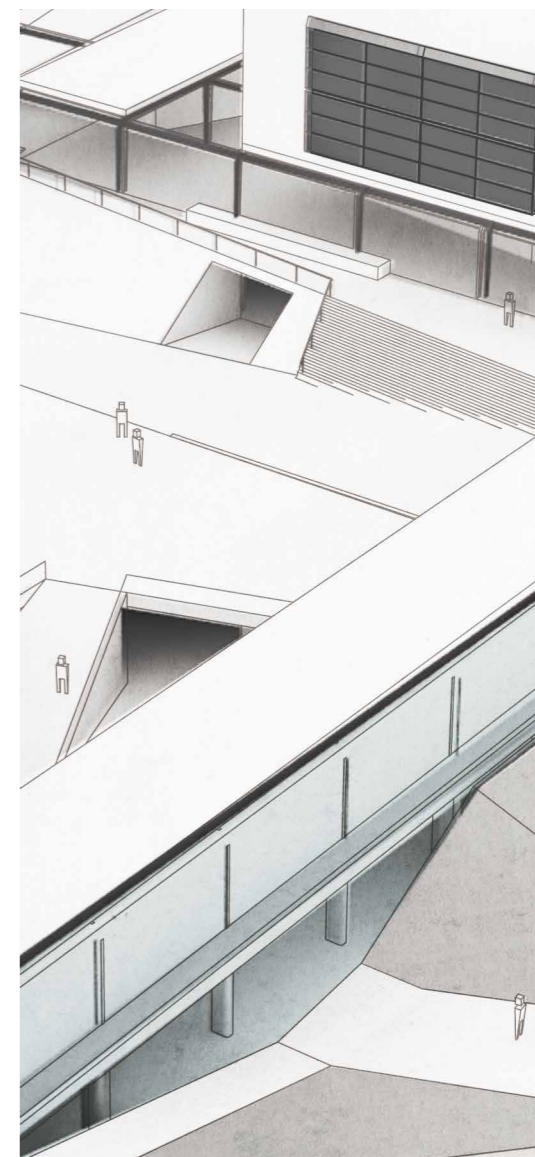
Kolem metra stavím stabilní (betonový) prstenec mola, do něž ústí nadchody kolejiště a který vyrovnává svažité terén území do jedné úrovně, dále vymezuje svou hranici směrem dovnitř širokou rozlivnou plochu kontrolovanou službami na prstenci, směrem ven pak reaguje různorodě v závislosti na okolním terénu a přirozeně tak celou oblast diferencuje a vytváří charakteristické prostory pro jednotlivé objekty. Pod rozlivnou plochou jsou schovány nezbytné služby, dva supermarkety (každý na jedné straně metra), na molu jsou pak rozesety drobnější frekventované nákupní služby, které jsou viditelně doplněny jako jednotlivé objekty na stabilním okruhu. O patro výše jsou méně navštěvované služby a volněji pronajimatelné prostory. Rastr ocelových rámu vymezuje hranici možného přibývání a ubývání dílčích objektů v rámci generační obměny služeb. Tím že vymezuje zastavitelnou plochu tak přispívá k čitelnosti místa. V jižní části prstence, vyzdvižené z bezprostřední blízkosti metra jsou vymezeny prostory supluující dnešní proměnlivě fungující trhy erodující z dnešního obchodního centra.

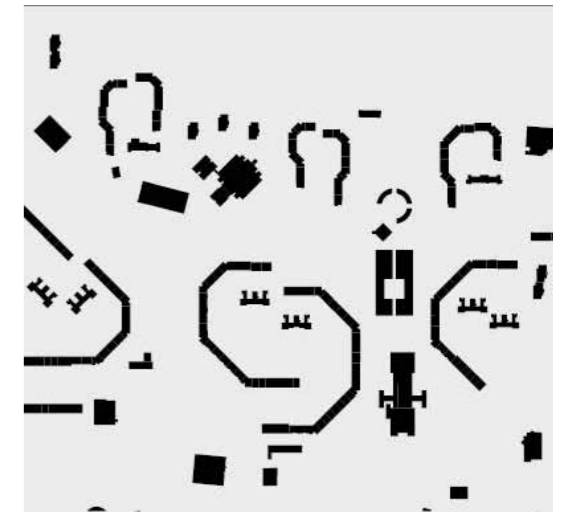
Část stavební jámy po bývalém centru, která je vedle prstence, je využita jako zastřešené parkoviště s pochozí střechou volně navazující na stálejší služby v prstenci.

Další důležitou součástí projektu jsou dva nové bytové domy umístěné mimo prstenec do stávající struktury panelových domů. Jakkoli se toto rozhodnutí může

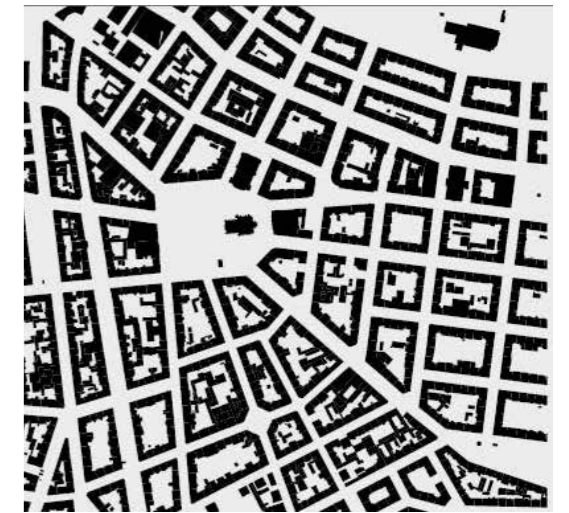
jevit absurdně, příchod nových obyvatel je stěžejní jak z hlediska svého impaktu do věkového rozložení stávajícího obyvatelstva, tak schopností akcelarovat život blízkého prstence. Svým umístěním mimo nové lokální centrum nestaví své majitele z pohledu rezidentů do okaté privilegované role, naopak definuje svým okolím dnes neurčité území.

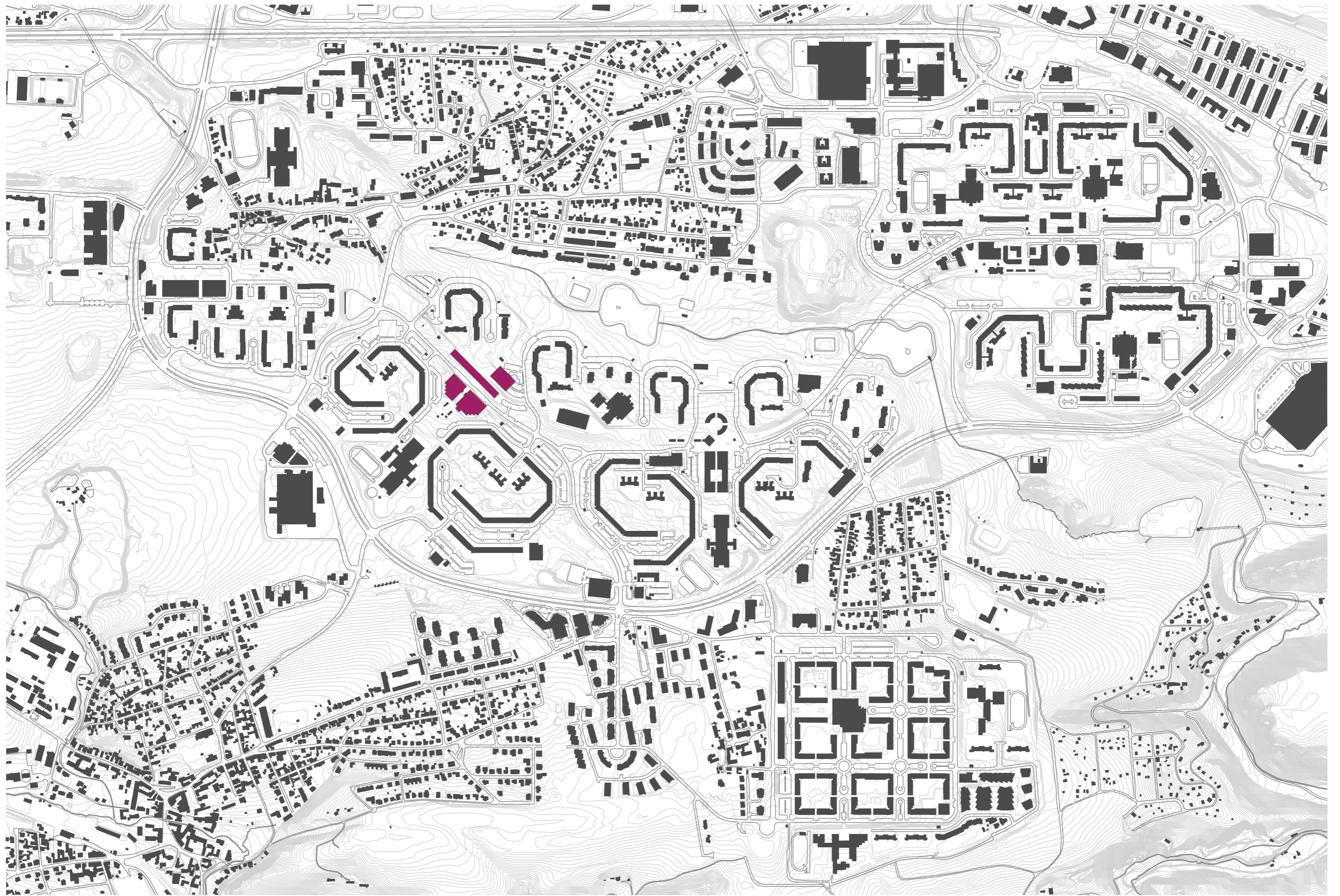
Je třeba mít na paměti kvality území, v nichž otevřenost zástavby hraje důležitou roli. Dům proto neumísťuji do opakujících se míst, kde by získal precedens nadbytečného zahušťování. Jeho polohu určují široké předprosory a výhledy okolních domů, do nichž nezasahuje, trasování metra a stejnou vahou vlastní výhledové osy domu. Do bezprostřední blízkosti metra navíc přináší obraz kvality oddechově naladěných sídlištních vnitrobloků. ●



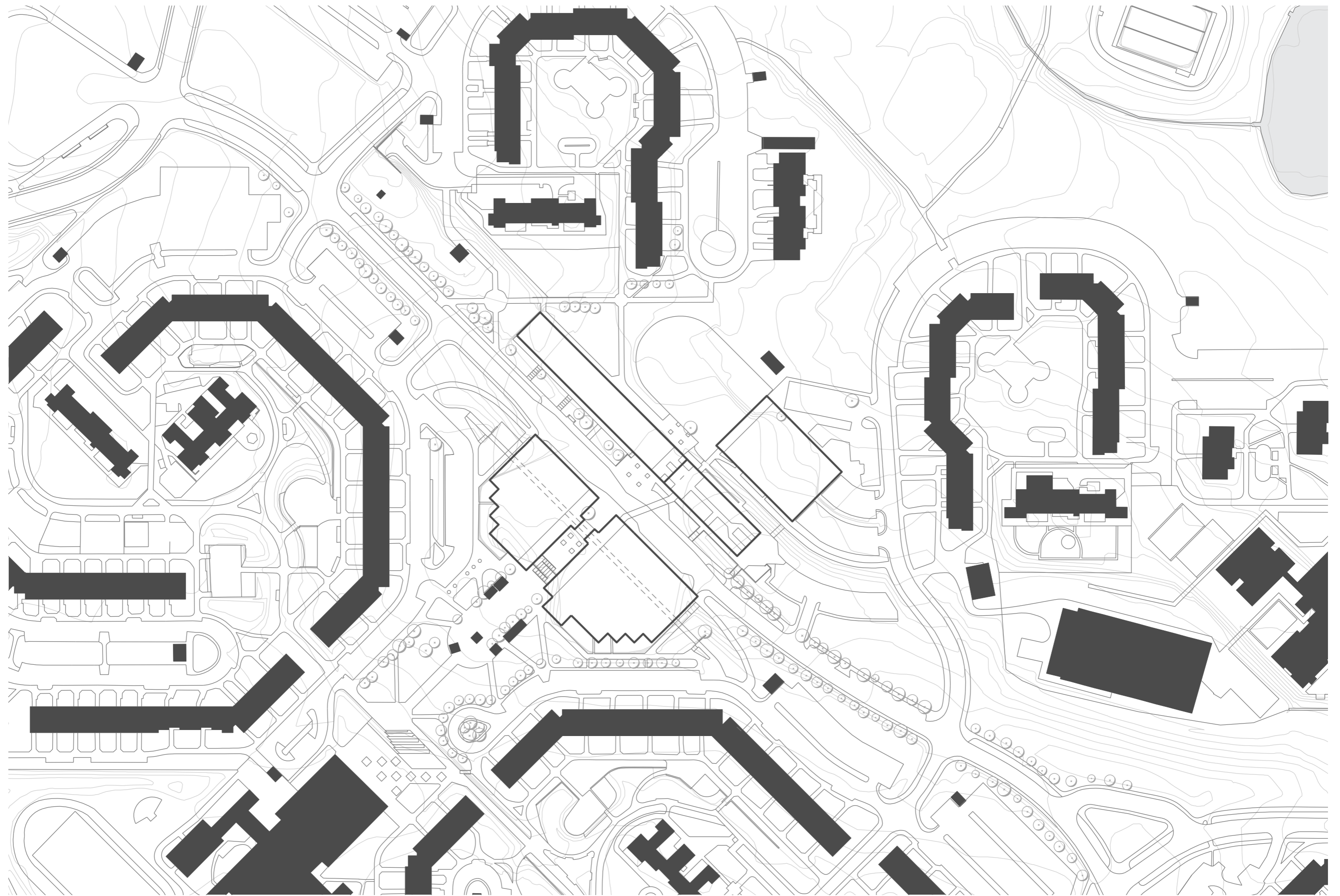


SOUČASNÁ SITUACE



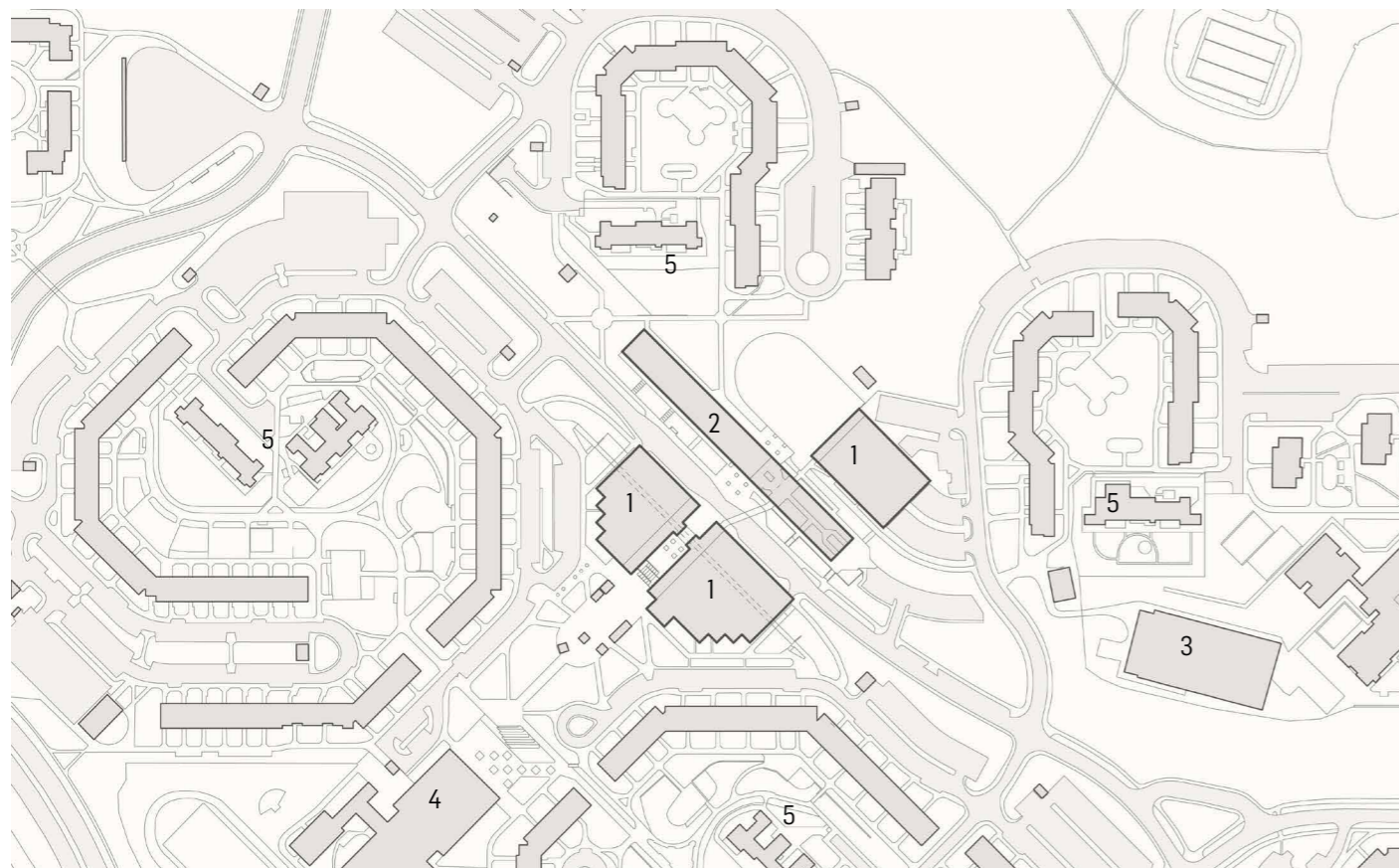


SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ M 1:10 000

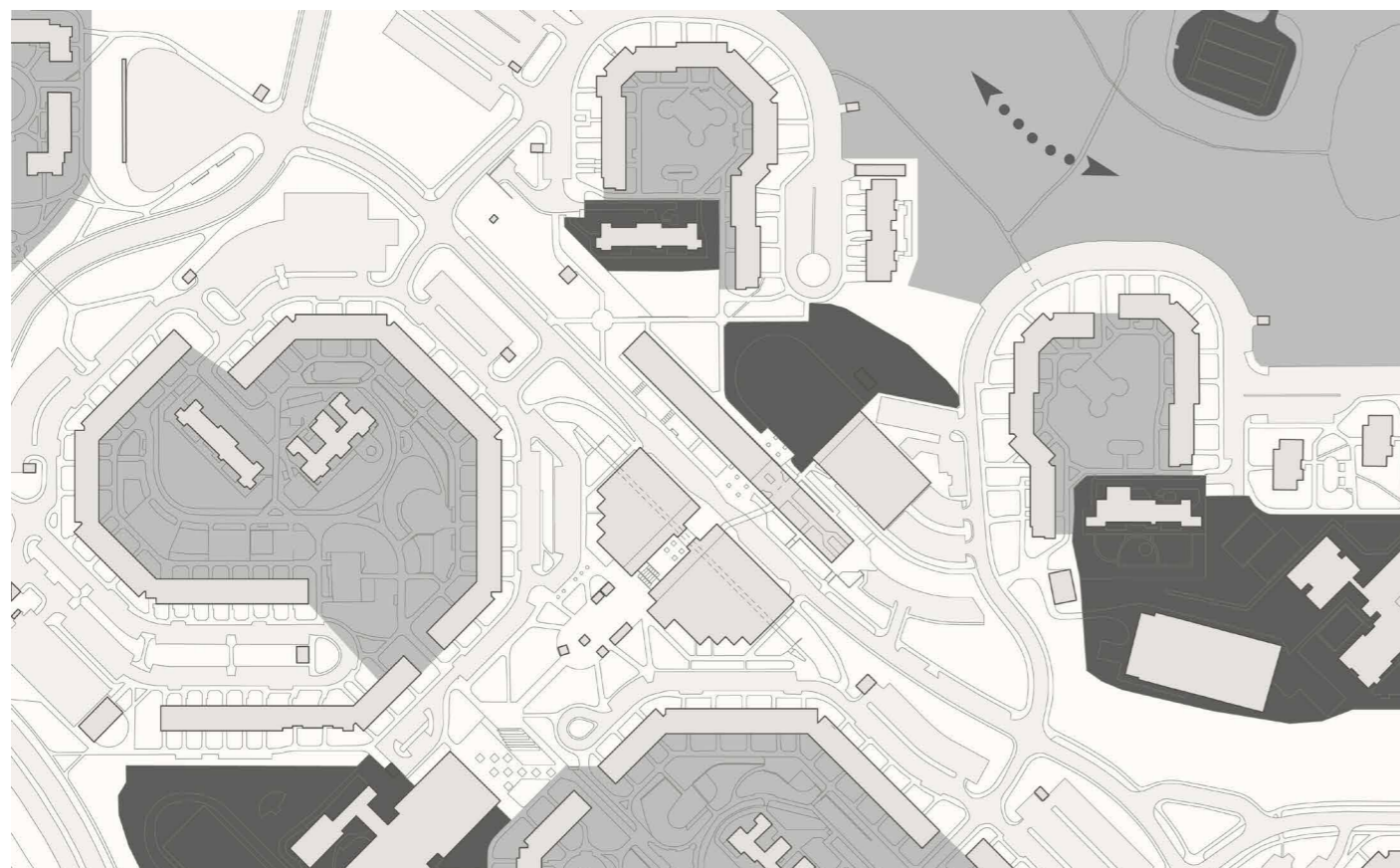


STÁVAJÍCÍ SITUACE M 1:2000

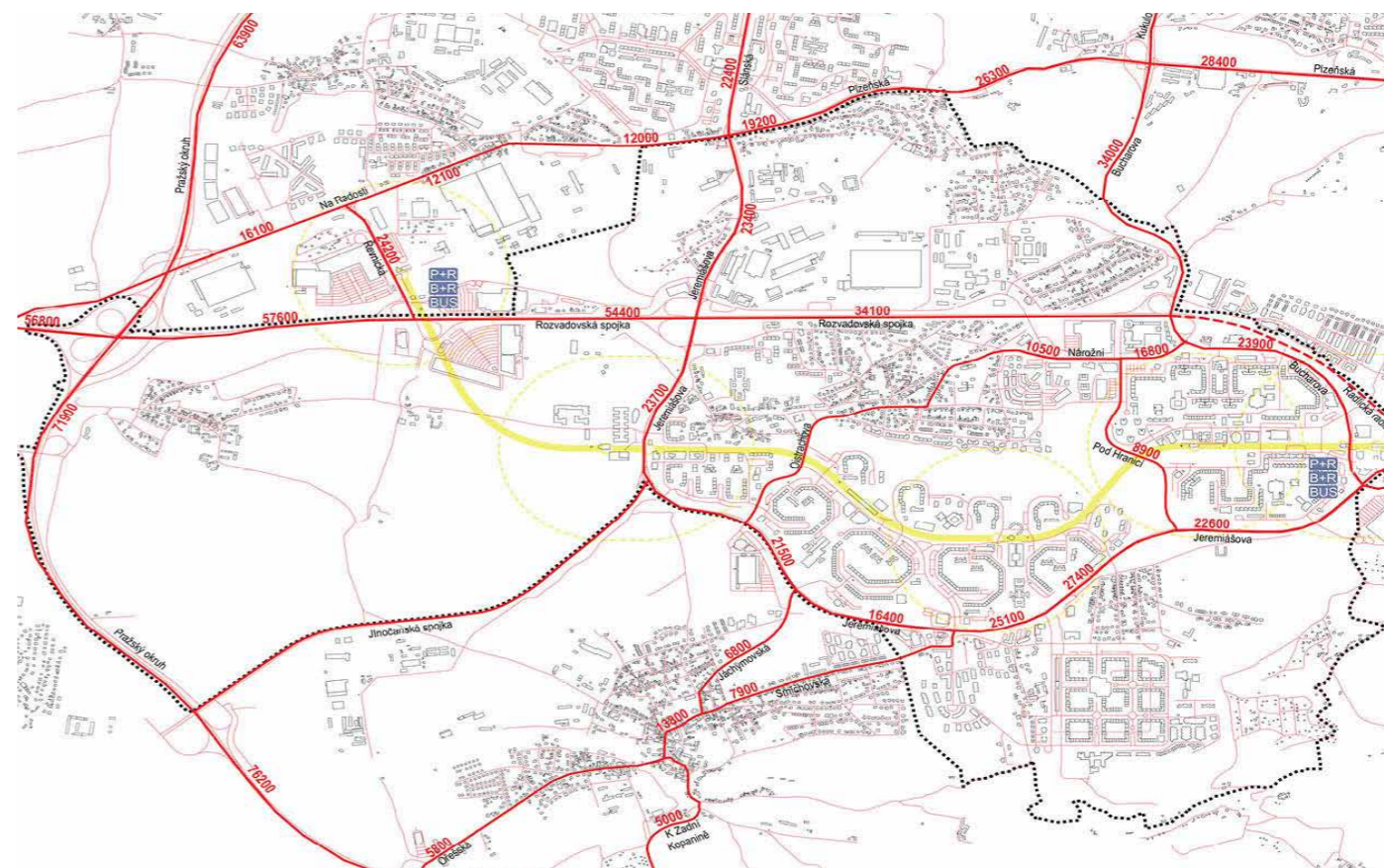
1 supermarket s doprovodnými službami 2 metro 3 zimní stadion 4 základní škola 5 mateřské školky



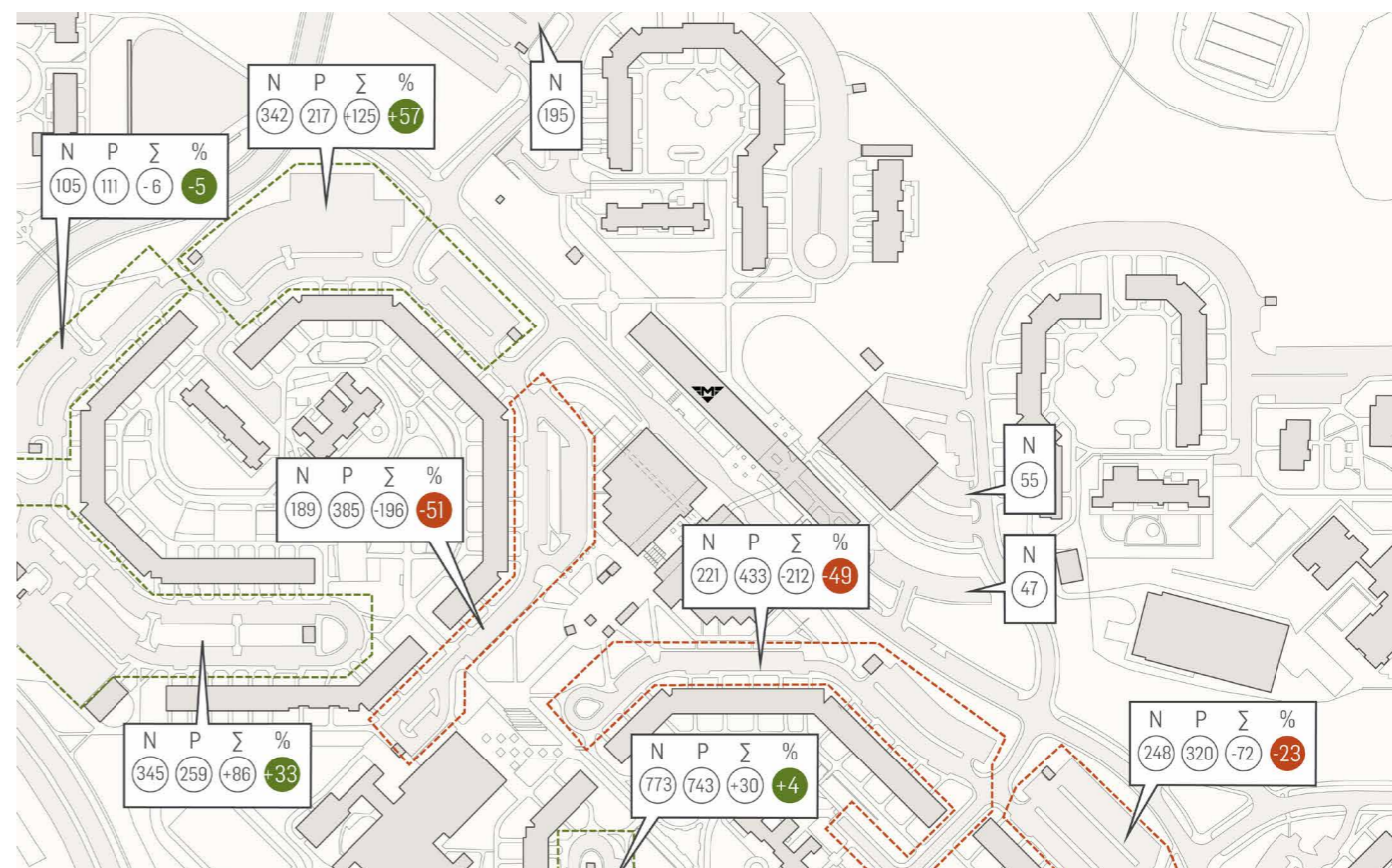
Mimo stanici metra výrazně usměřují pohyb obyvatel velkorysý vnitrobloky, Centrální park ale též neprostopné plochy (tmavě šedá)



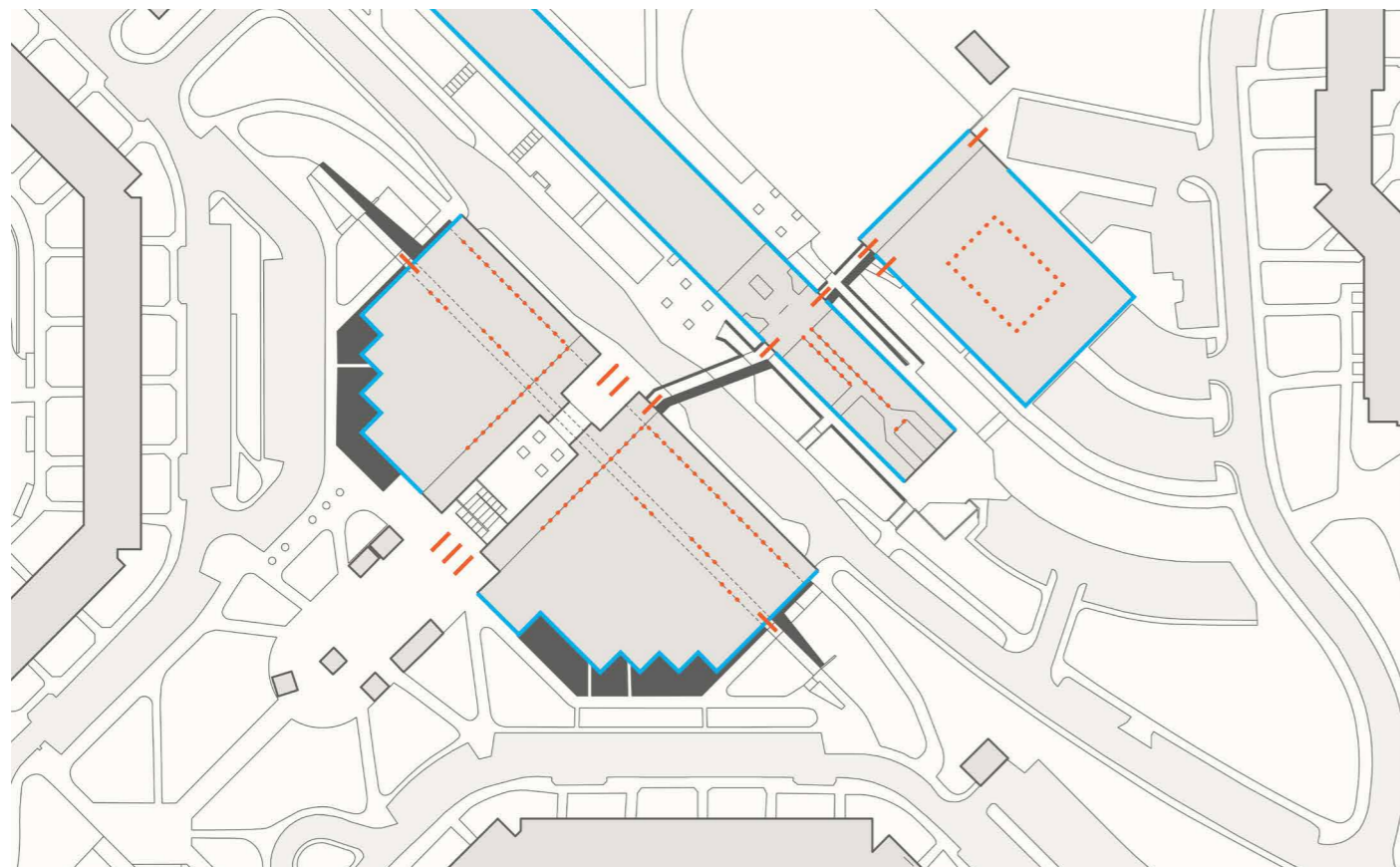
DOPRAVNÍ HUSTOTA denní bilance projíždějících aut



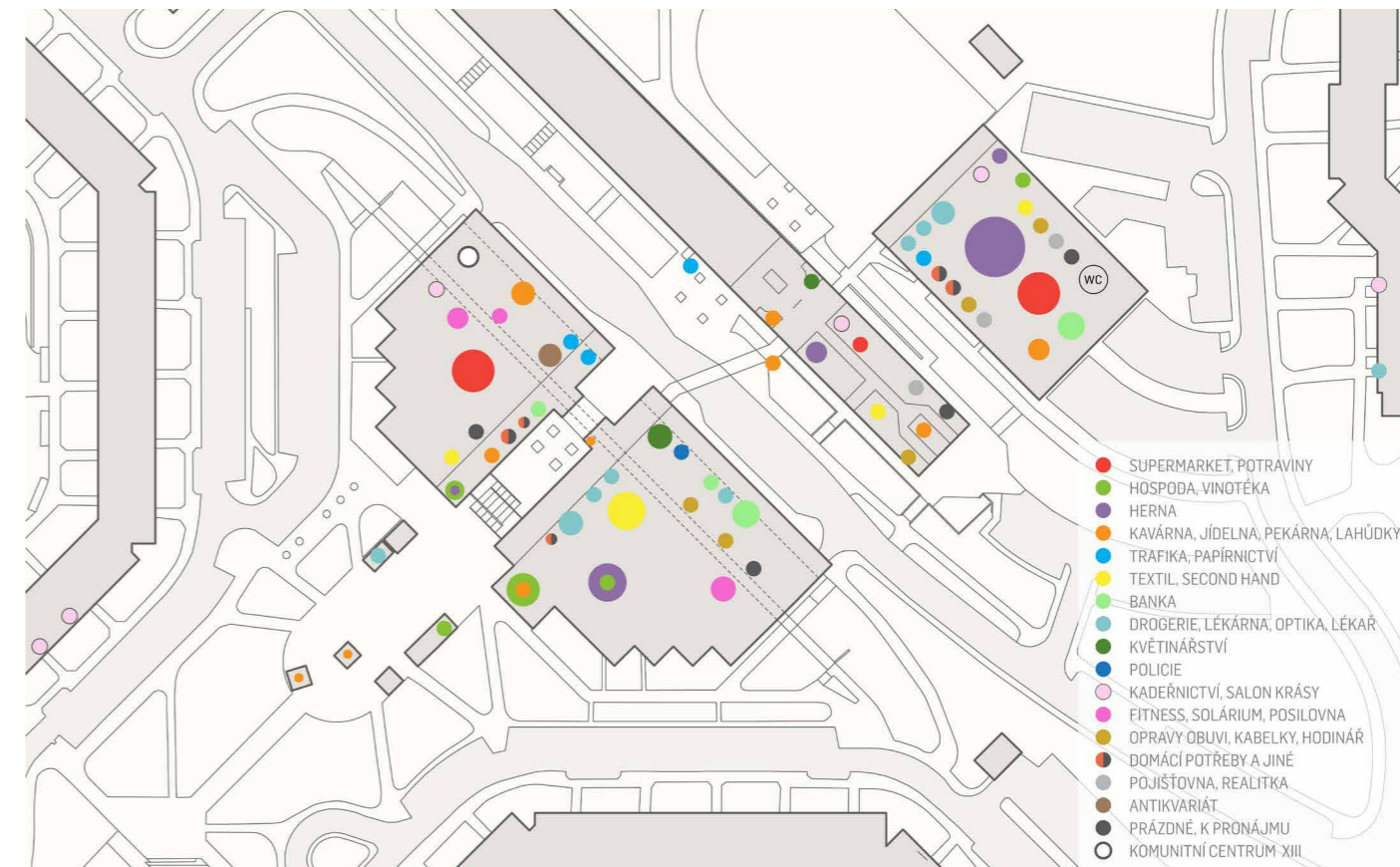
KAPACITY PARKOVÁNÍ nabídka, poptávka, rozdíl nabídky a poptávky v počtech aut a v procentech.



PROPUSTNOST ÚZEMÍ uzavřené (modře) a otevřené (červeně) části fasád. Výkopy a nadchody.



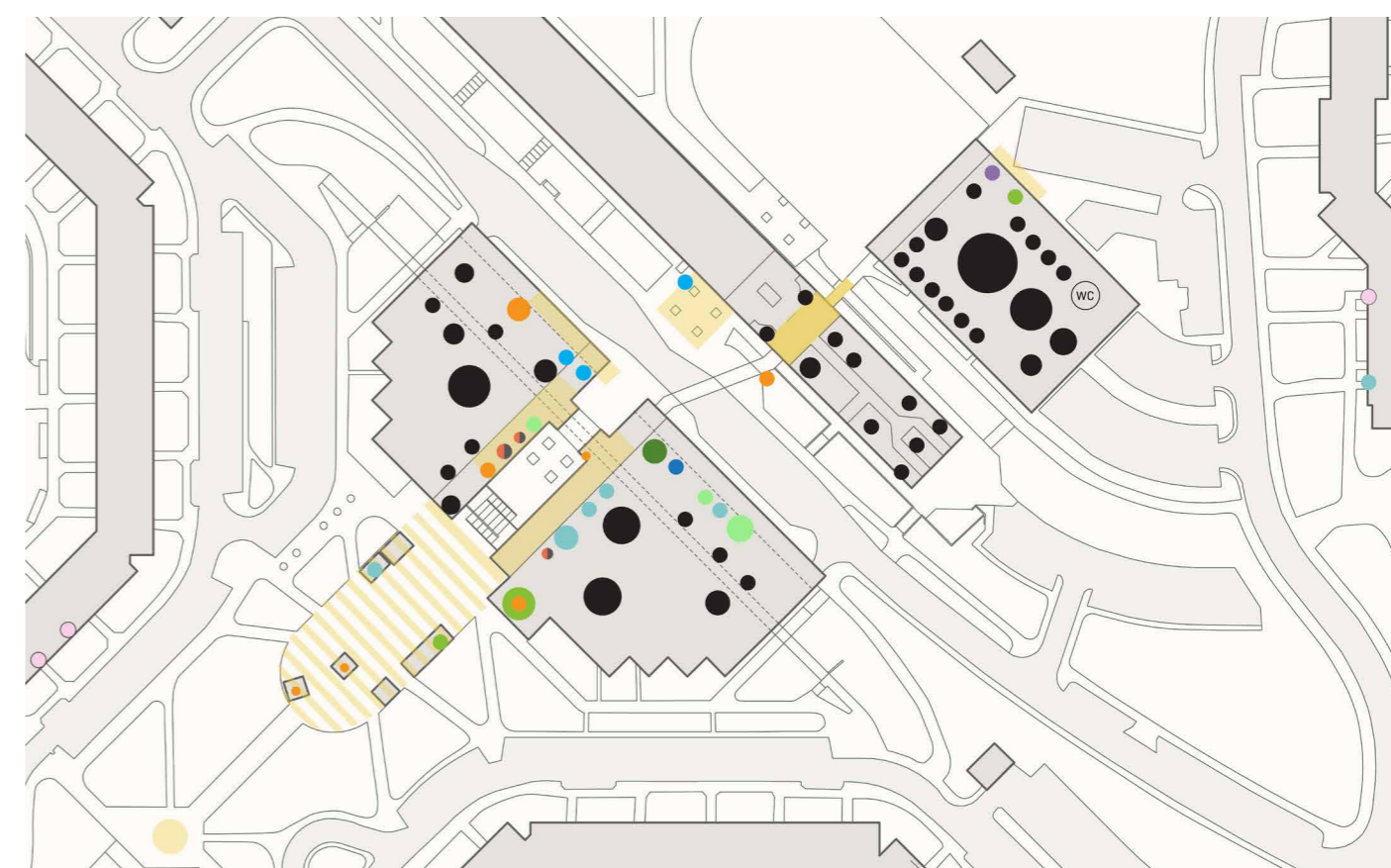
Stávající služby...



Nejkratší cesty z jednotlivých domovních vstupů do metra.

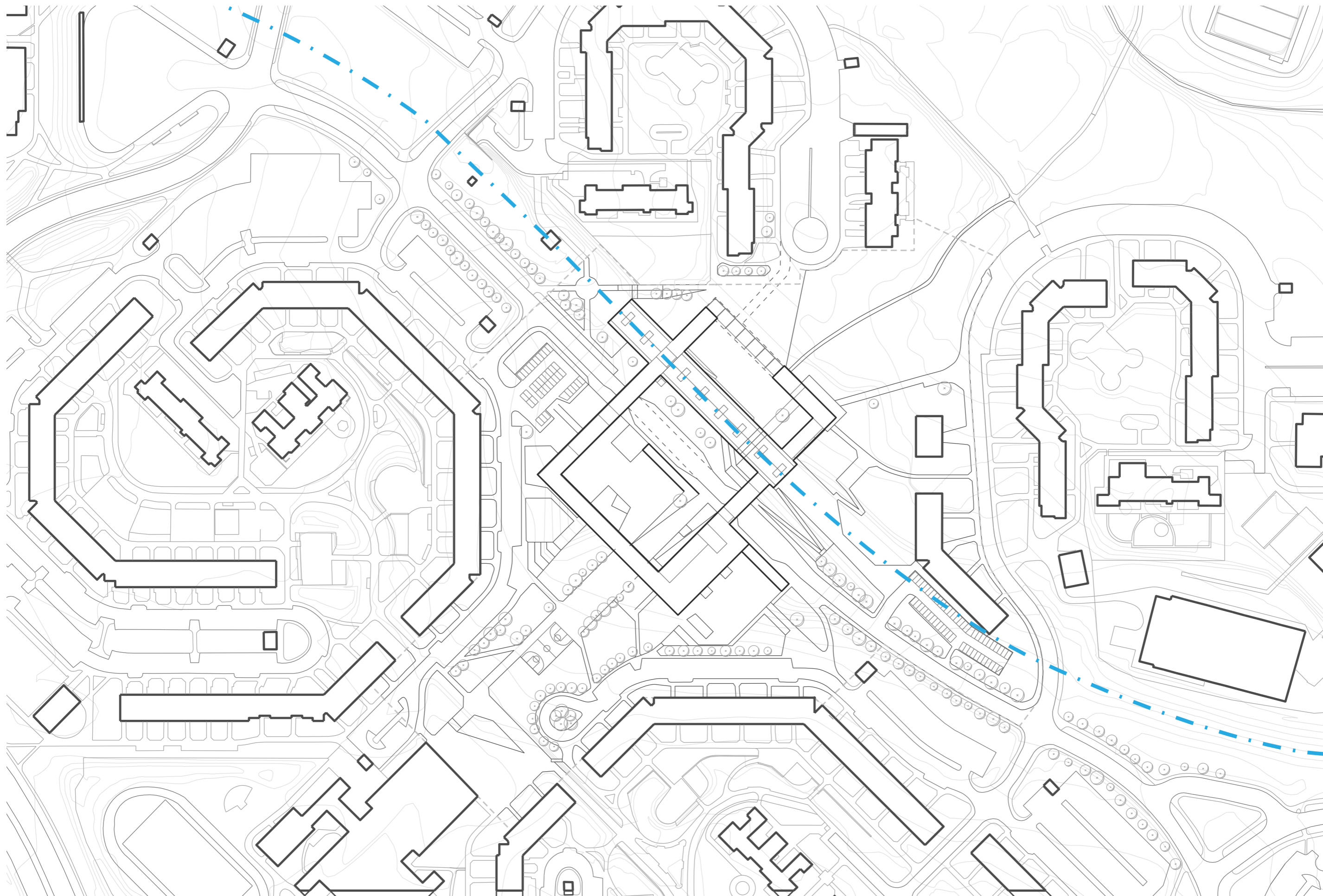


....a jejich nerovná pozice vůči frekventovanému parteru.

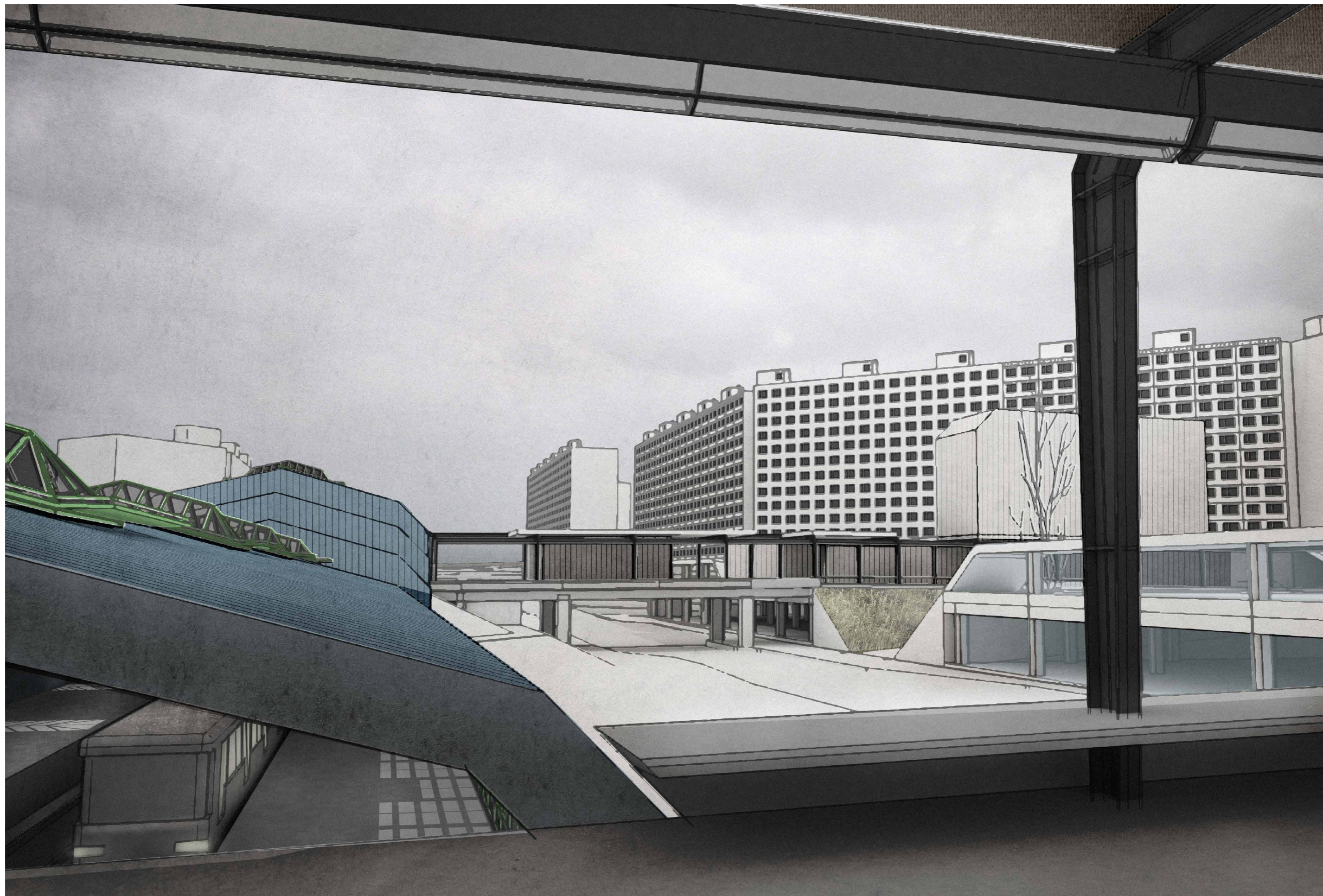


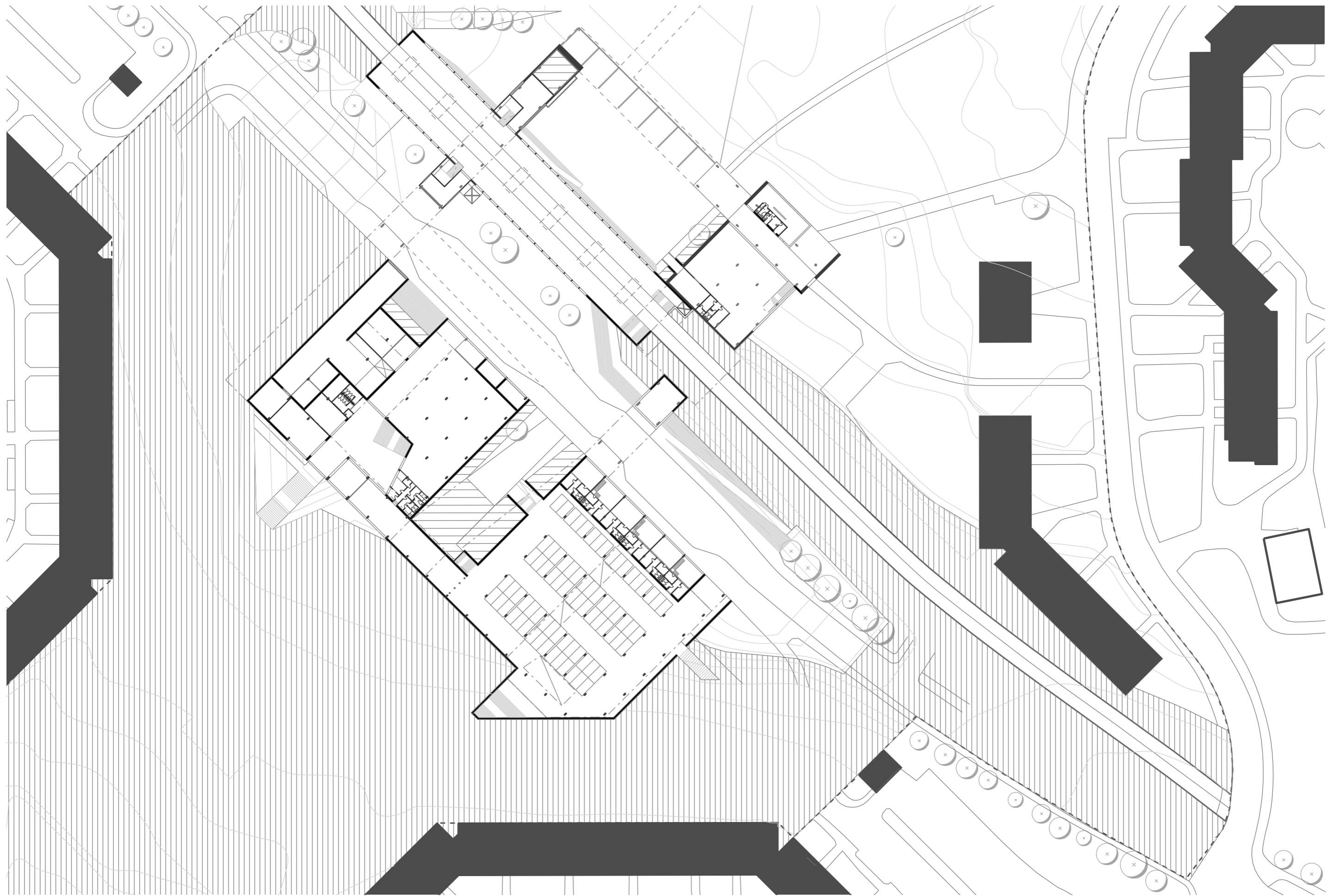






SITUACE M 1:2000

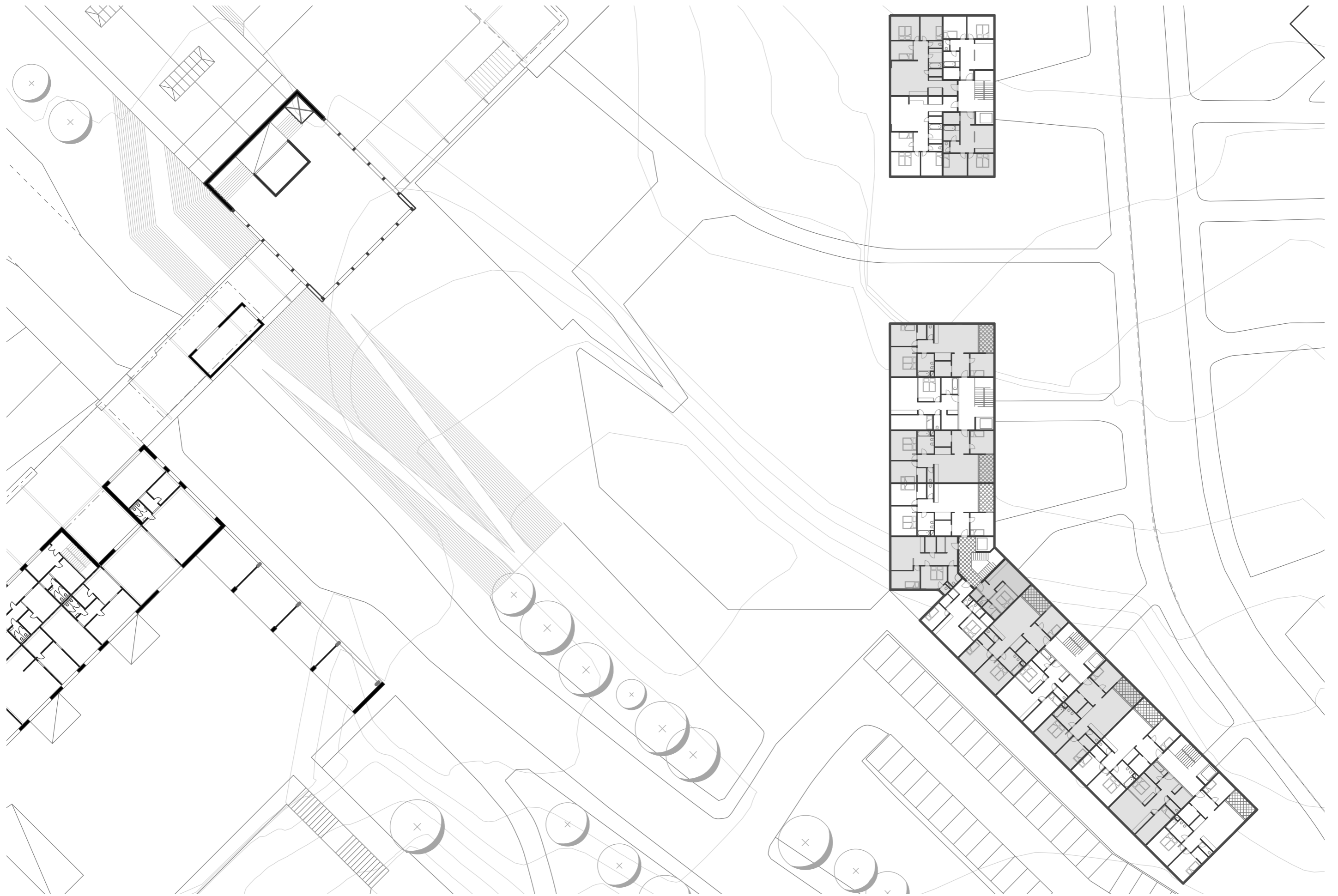




PŮDORYS PŘÍZEMÍ M 1:1000



PŮDORYS PATRA M 1:1000

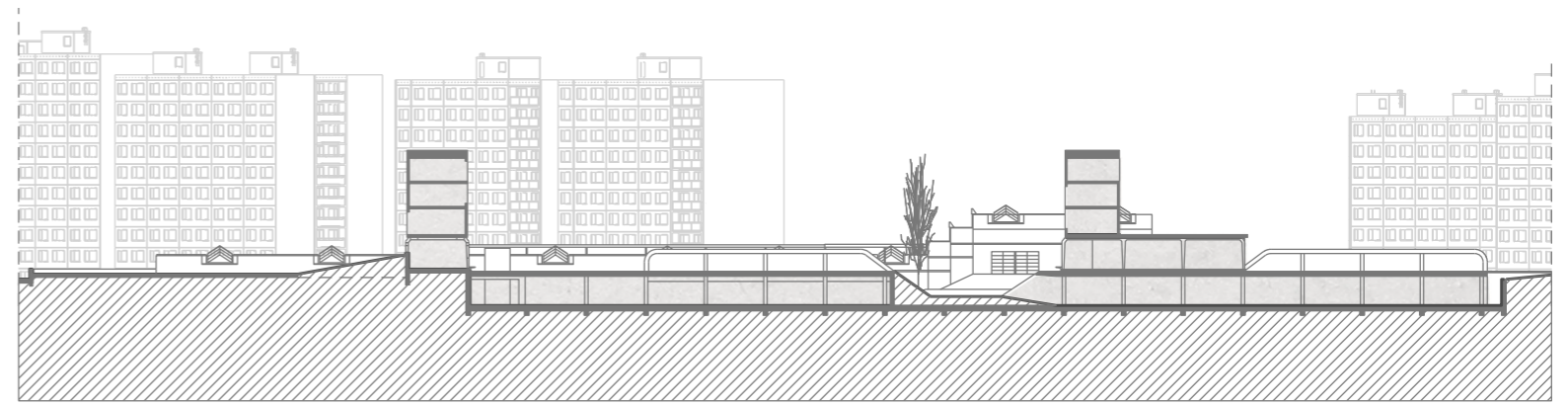


TYPICKÉ PODLAŽÍ BYTOVÝCH DOMŮ M 1:500

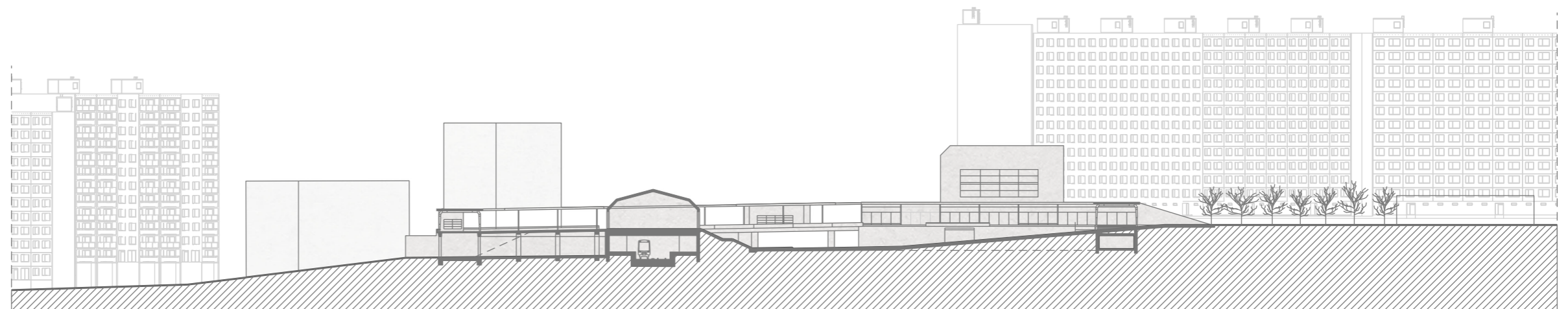




PŘÍČNÝ ŘEZ V POHLEDU OD JIHOZÁPADU M 1:1000



PODÉLNÝ ŘEZ V POHLEDU OD SEVEROZÁPADU M 1:1000



PODÉLNÝ ŘEZ V POHLEDU OD JIHOVÝCHODU M 1:1000

