

# Motol

## Typ vnitřní periferie: Strategie: Vymezení vnitřní periferie

Správní obvod: Praha 5

Katastrální území: Motol

*“Potenciál vidí městská část v rekultivaci a využití nezastavitelného území Motol, které představuje v současnosti dle odborníků poměrně devastované území, skládkou a stavbou metra, s historickými objekty uprostřed těchto provizorií. Oblast Motola je zelenou spojkou mezi přírodním parkem Košíře-Motol, Bílou horou a rekreačním územím Ladrůvky. Současně ale zůstává dodnes nevyřešeným územím se skládkou a s potenciálním rozvojem v okolí nově vznikající stanice metra.”*

### Problémy území

#### Fyzická a sociální segregace území

Lokalita je navzdory fyzické vzdálenosti od okraje Prahy charakteristická řídkou bytovou zástavbou a zahrnuje rozsáhlý areál bývalého vojenského cvičiště, jehož převážná část je nyní využívána jako městská skládka. Rostoucí dopravní zatížení, reprezentované zejména rušnou silnicí v Plzeňské ulici, paradoxně přispívá k větší izolaci některých míst.

I tato prostorová rezidua však mohou lidi z přilehlých sídlišť lákat k využití. Omezené možnosti obývání sídlištního prostoru, jeho uniformita a nedostatečná vrstevnatost podněcují k překračování mantinelů a k vytváření tlaku na využívání volného prostoru. Přestože území Motolu není celoměstsky strategické místo, město by mělo mít představu, co s ním.

#### Území bez organizace

Prostor v okolí historického jádra Motolu a zahrnující rozsáhlou městskou skládku postrádá jasné vnitřní členění. Cesty, které v tomto neprostupném terénu existují, nejsou obvykle jasně vymezené, ale vznikají spontánně. Často tu také vyhledávají úkryty

bezdromovci a vedle povoleného ukládání odpadu tu vznikají také četné černé skládky, jak je to u podobně izolovaných a skrytých prostorů obvyklé. Těžko prostupné jsou ale i části původní vesnice Motol, kde se nacházejí ruiny domů či vrakoviště. Obnova funkční a prostorové provázanosti obou míst vyžaduje, aby se plánovaná transformace neomezila pouze na historickou vesnici Motol či naopak pouze na její okolí.

### Uplatnění zvolené strategie = návrh řešení problému vnitřní periferie

#### 1. Důvody pro výběr lokality pro zvolenou strategii

Přilehlé sídliště Řepy nemá bezprostřední kontakt s větším parkem či jiným obdobným územím, které by mohlo sloužit rekreaci tamních obyvatel. Lokalita, na níž se zaměřuji, se přitom k tomuto účelu vzhledem ke své poloze nabízí.

Území však postrádá zřetelnější vymezení uvnitř i navenek vůči sídlišti Řepy, Malému Břevnovu i historickému jádru Motolu. Zamýšlená transformace tohoto území je zároveň způsobem jeho definování. Rozsáhlejší zástavba v tomto území je těžko realizovatelná a z více důvodů nežádoucí:

- Navážky suti a zeminy, které budou tvořit nestabilní podloží i dlouhé roky poté, co bude skládka rekultivována.  
- Vedení plynovodu a vysokého napětí včetně svých ochranných pásem, které touto oblastí procházejí.

#### 2. Principy řešení

Ústředním motivem řešení je zohlednění topografie území, respektování paměti krajiny přetvořené člověkem.

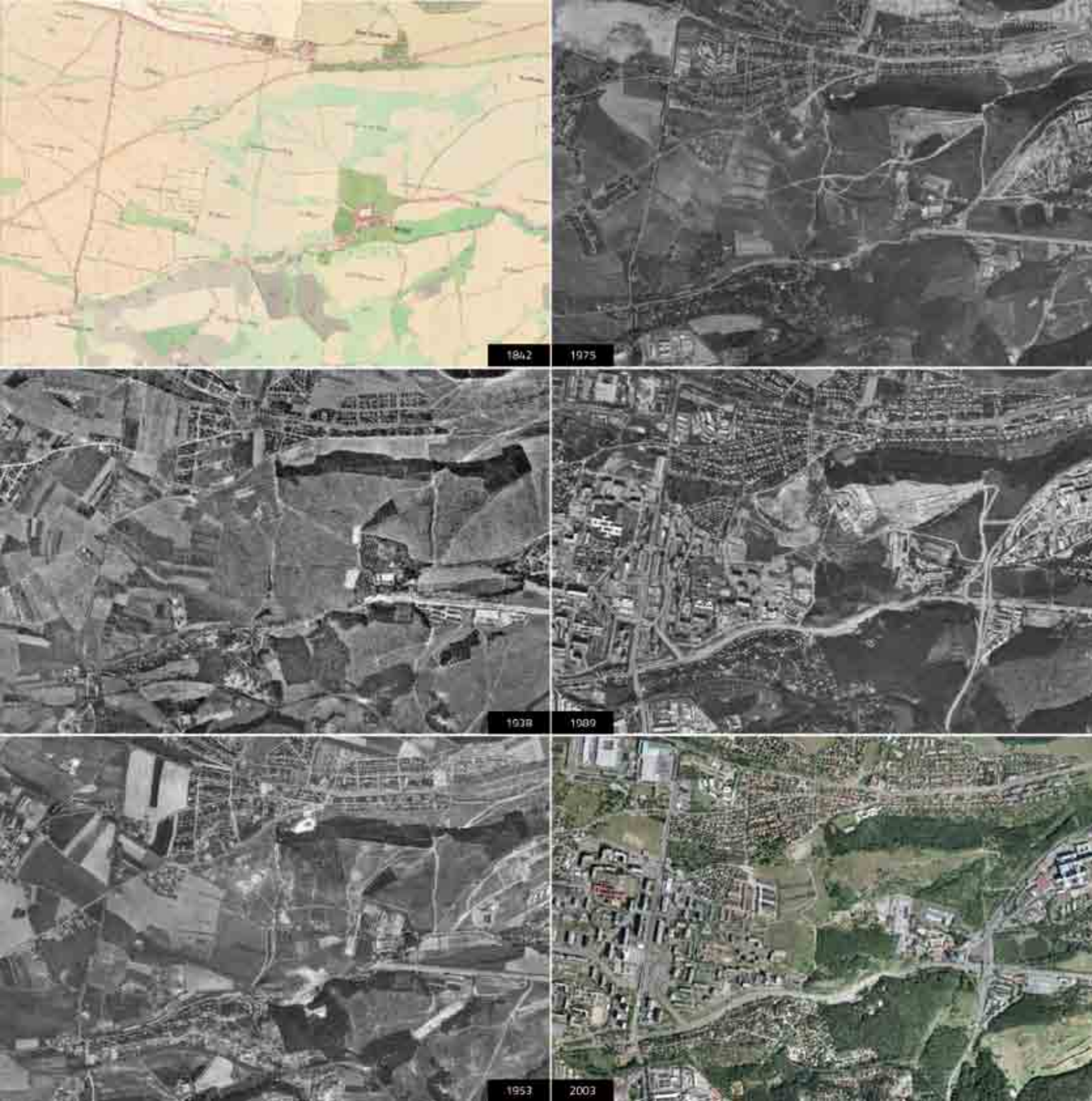
Vytvoření přístupného a prostupného místa, tj. místa zapojeného do svého okolí; prostor by měl být přehledný a dávat pocit bezpečí.

Zachování diversity a vytvoření místa pro lidi, zvířata i rostliny. Půjde o místo rozličných charakterů pro rozličné aktivity pro rozličné skupiny lidí.

Umožnit svobodu pohybovat se volně po území, zvolit si cestu – přímou, či nepřímou. Podpořit plynlost chůze odstraněním překážek.







#### Osídlení motolského údolí a přilehlých svahů

1146 – první zmínka

1358 – zakládání vinic

18.s. – barokní dvory a selské usedlosti

1922 - Motol okrajem Prahy

1938 - tramvajová doprava

1943 - nemocnice Motol

1971 - sídliště Homolka

1980 - sídliště Řepy

První známky osídlení a zemědělského využívání údolí motolského potoka a přilehlého území se objevují již v pravěku. První písemná zmínka o Motolu pochází už z roku 1146, přesto zůstával Motol dlouhá staletí minimálně osídlenou **vinařskou oblastí**. Vesnice stejného jména sestávala pouze z několika dvorů a patřila tak k nejmenším v blízkosti Prahy. Vinice na svazích byly součástí dlouhého pásu na levém břehu Vltavy, v němž mezi vinicemi byly rozestety viniční domky.

Od 18. století se okolí Prahy začalo rozrůstat o výstavní barokní dvory a velké selské usedlosti. Na území Motola a jeho okolí tak vznikly Maltézský dvůr, Šafránka a Ladronka. K významným barokním stavbám patří i kaple svatého Kříže od Kiliána Ignáce Dientzenhofera.

K dominantám z „předpražského“ období, tedy z období před připojením Motola k městu, patří například novogotický zámek přeměněný v kasárna zbudovaný na místě původní středověké tvrze (nyní inspektorát Státní zemědělské a potravinářské inspekce) v ulici Za Opravnou a bývalý pivovar v ulici Plzeňská, jehož areál byl v průběhu 20. Století několikrát ubouráván a jehož zbytek



byl před několika lety zrekonstruován a nyní slouží jako hotel a restaurace.

Na přelomu 18. a 19. století poblíž malé obce krátce fungovala i těžba uhlí a od poloviny 19. Století byl Motol využíván jako **oblíbené výletní místo pražského měšťanstva**, pozůstatky tehdejšího rázu krajiny tvoří dodnes přírodní památka Kalvárie. Ještě v roce 1922, kdy místo od maltézských rytířů odkoupila Pražská obec a připojila ho k hlavnímu městu, měl Motol jen zhruba 20 domů a 350 obyvatel.

**Okrajová čtvrť** začala nabývat na významu koncem 30. let, v roce 1938 tam byla zavedena tramvajová doprava a byla vybudována vozovna, zhruba v téže době také začaly první přípravy na vybudování budoucí nemocnice. Ta začala fungovat v roce 1943, tehdy však ještě jako provizorní nemocnice, částečně sloužící jako vojenský lazaret.

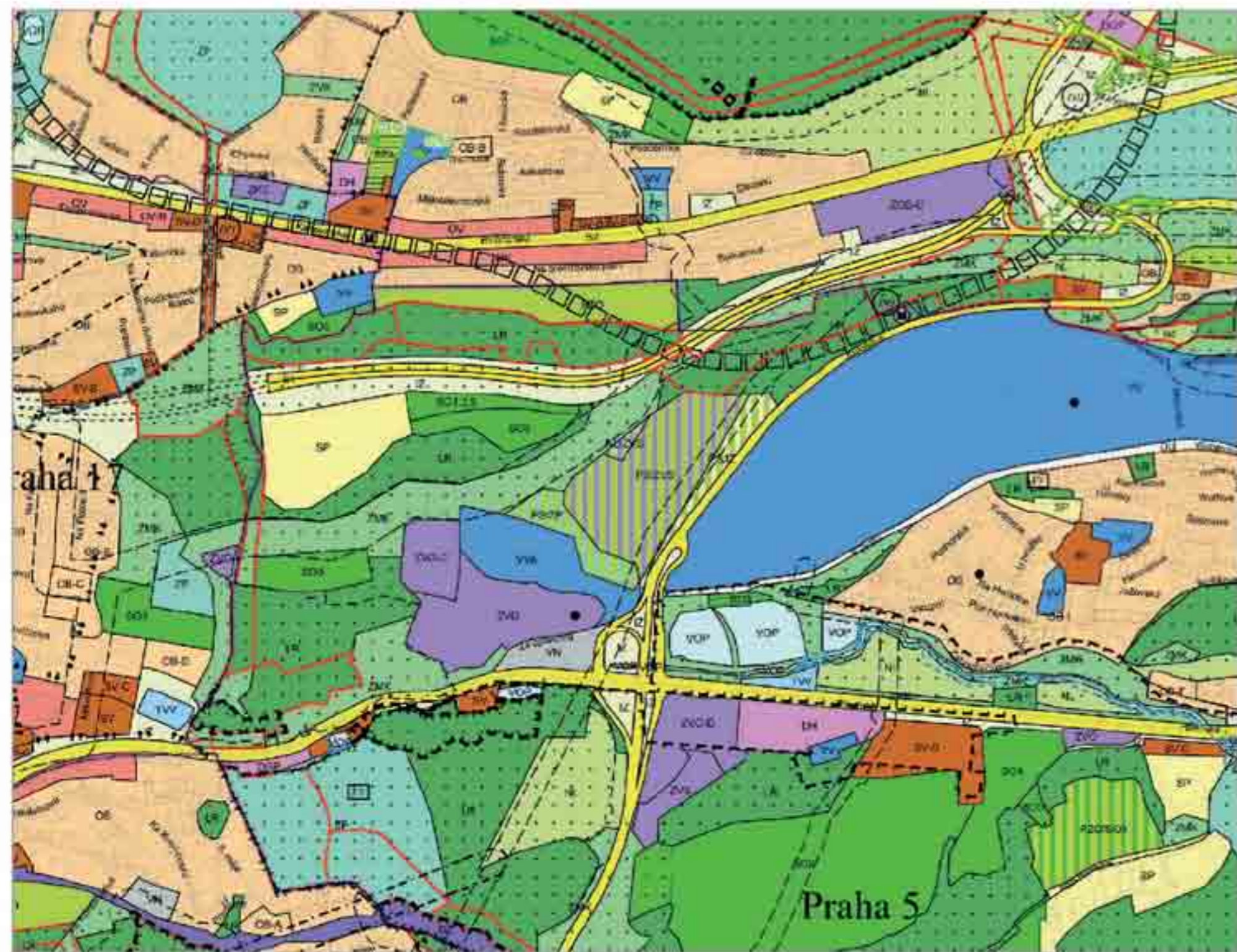
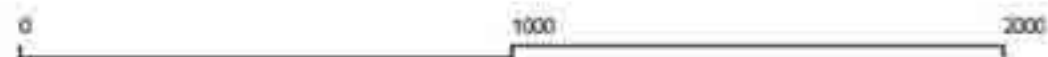
Obě stavby jsou pro Motol klíčové dodnes – postupně rozšiřovaný areál nemocnice (včetně další nemocnice Na Homolce) je nyní nejrozsáhlejším souborem objektů v celé čtvrti a vozovna (spojená se střední dopravní školou a učilištěm) je přímo napojena na hustou síť vytižených komunikací v okolí

páteří ulice Plzeňská, které dohromady tvoří významný dopravní uzel pro přiléhající čtvrti. Důležitost Motola jako dopravního uzlu nepochybně ještě vzroste poté, co dojde k prodloužení metra z Dejvické ke zmíněné nemocnici.

S výjimkou malého sídliště Homolka poblíž zmíněné nemocnice, navrženého pro 2200 lidí postaveného v letech 1971 až 1977 podle projektu Vladimíra Hladíka se přitom v Motole dosud nenachází rozsáhlejší sídliště či bytová zástavba. Okolo Kalvárie má **čtvrť spíše venkovský charakter**, včetně luk a soustavy menších rybníků na Motolském potoce.

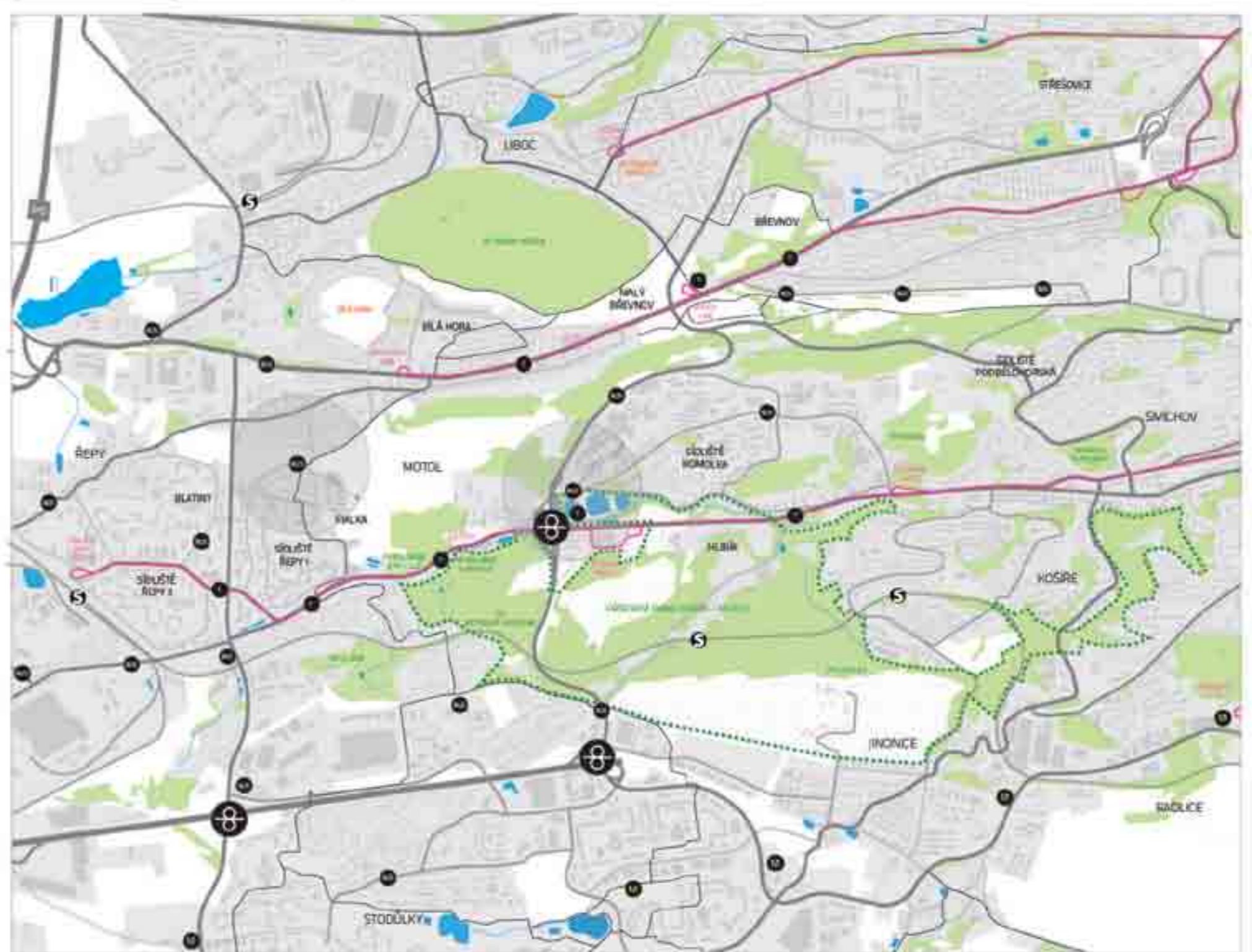


# MOTOL - ÚZEMNÍ PLÁN



# MOTOL - ŠIRŠÍ VZTAHY

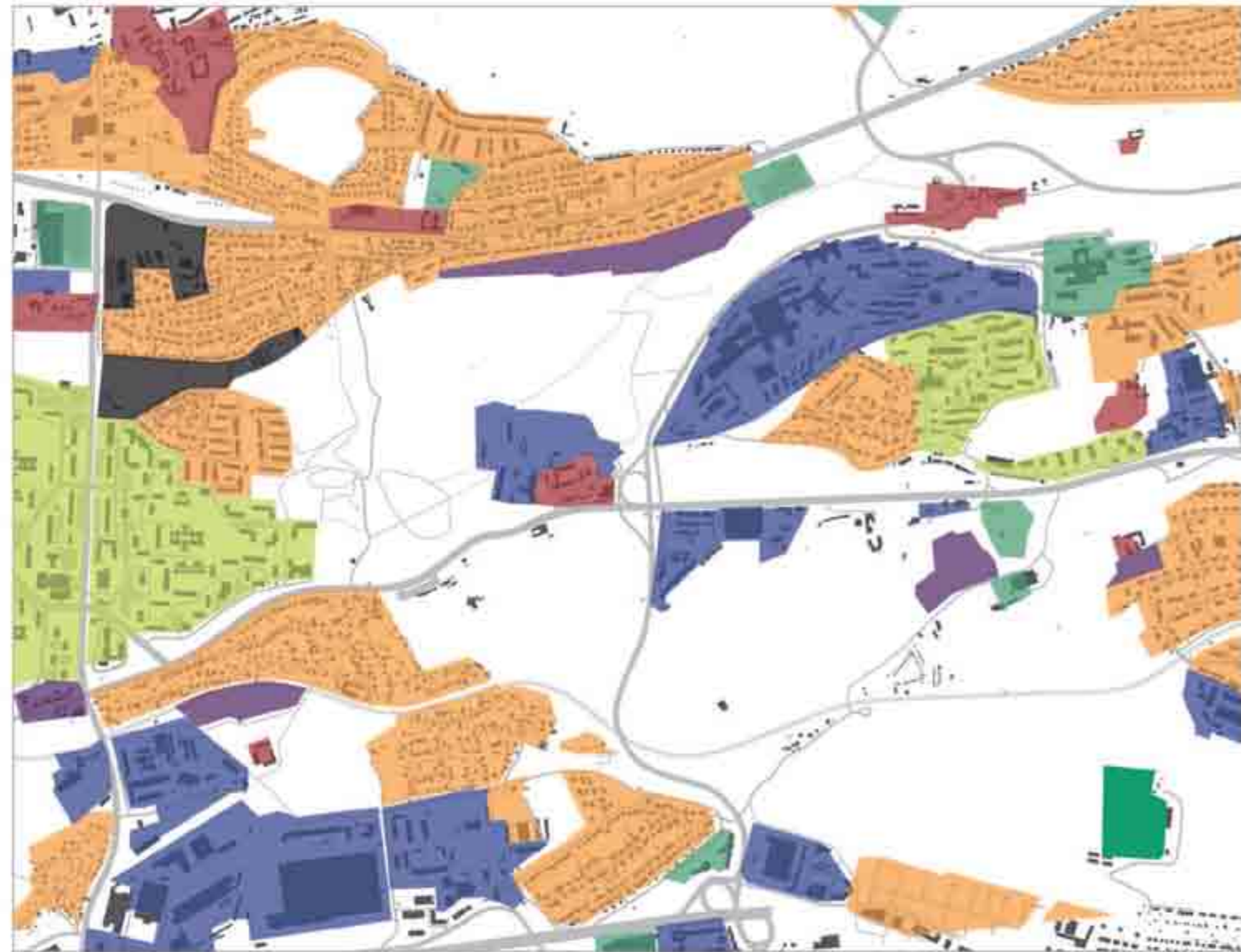
- PRAŽSKÝ OKRES
- MĚSTSKÝ OKRES
- KATASTRÁLNÍ OBLAST
- TRASA TRAMVAJE
- TRASA ŽELEZNIČE
- CYKLOSTEŽKA
- ZASTÁVKA METRA
- ZASTÁVKA AUTOMOBILU
- ZASTÁVKA TRAMVAJE
- ZASTÁVKA ŽELEZNIČE



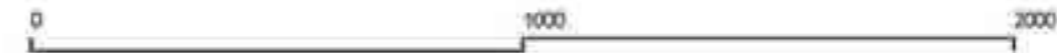


# MOTOL - TYPOLOGIE STRUKTURY

- ČERNÁ: ÚZEMNÍ OHRANICE
- ČERVENÁ: PLÁNOVANÁ STRUKTURA
- TMAVĚ ČERVENÁ: SOULADNÁ STRUKTURA
- MODRÁ: ROZDÍLNÁ ZAMĚŘENÁ OBČI
- ZELNÁ: AŽDÁKY
- SVĚTLĚ ZELNÁ: MOUZLOVITÝ
- ŽLUTÁ: MĚŠTĚ
- ORANŽOVÁ: ZAHNACÍ MĚSTO



- SVĚTLÁ: 0-6 m
- PŮLMĚ: 6-12 m
- ROZSAH: 12-15 m
- STŘEDNÍ: 15-30 m
- VELKÝ: 30-21 m
- VELKÝ: 21-25 m
- VELKÝ: 25-30 m
- VELKÝ: 30-35 m
- VELKÝ: 35-40 m
- VELKÝ: 40-45 m



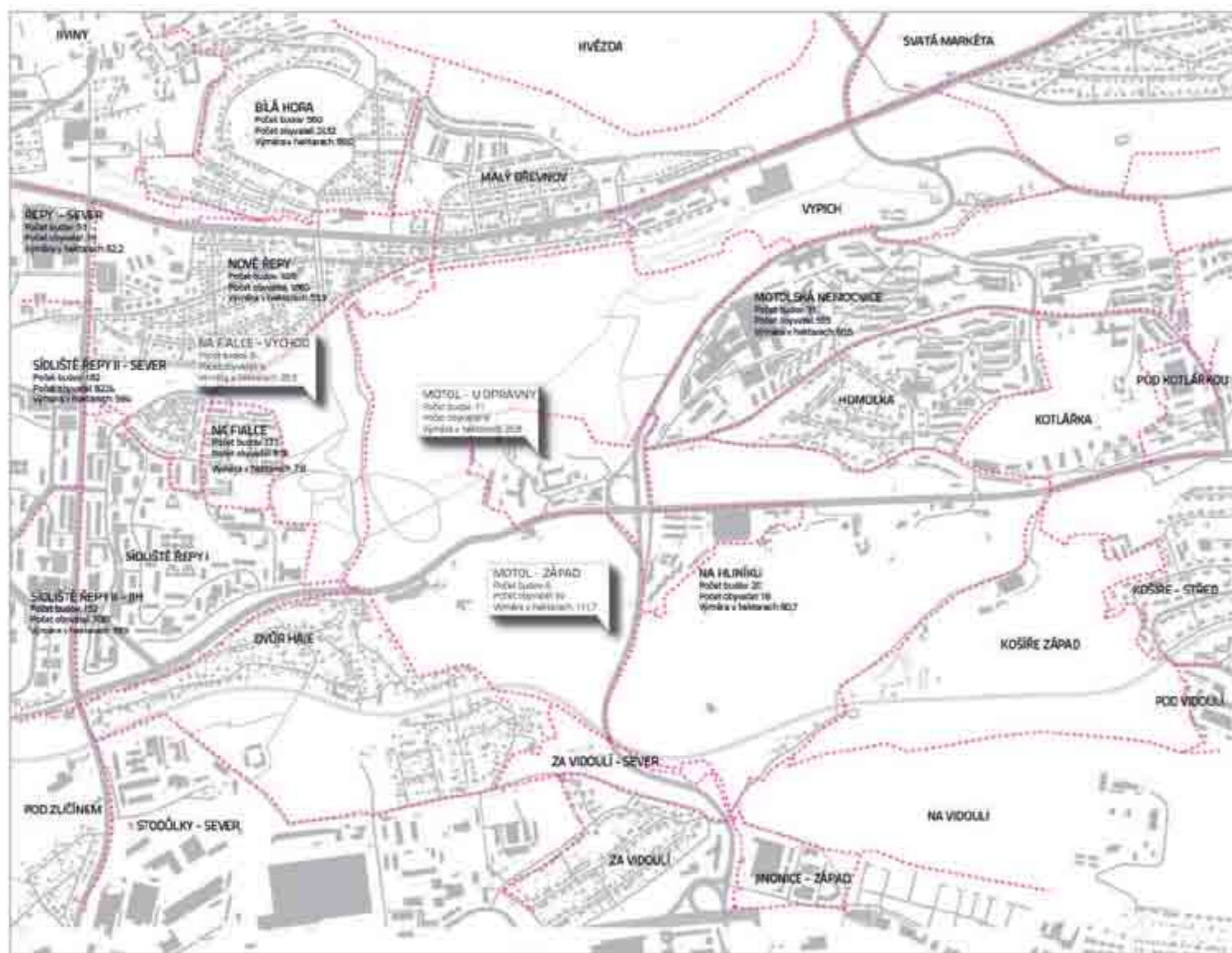


## MOTOL - DEMOGRAFIE



Poměrně rozsáhlou prognózu vývoje obyvatel na úrovni městských částí s výhledem do roku 2035 zpracovali v roce 2007 Boris Burcin, Tomáš Kučera a Zdeněk Čermák. Z jejich závěrů vyplývá, že v Praze 5 bude vzhledem k plánovaným etapám bytové výstavby počet obyvatel růst až do počátku 20. let, přičemž zhruba po roce 2015 by měl tento nárůst s ohledem na

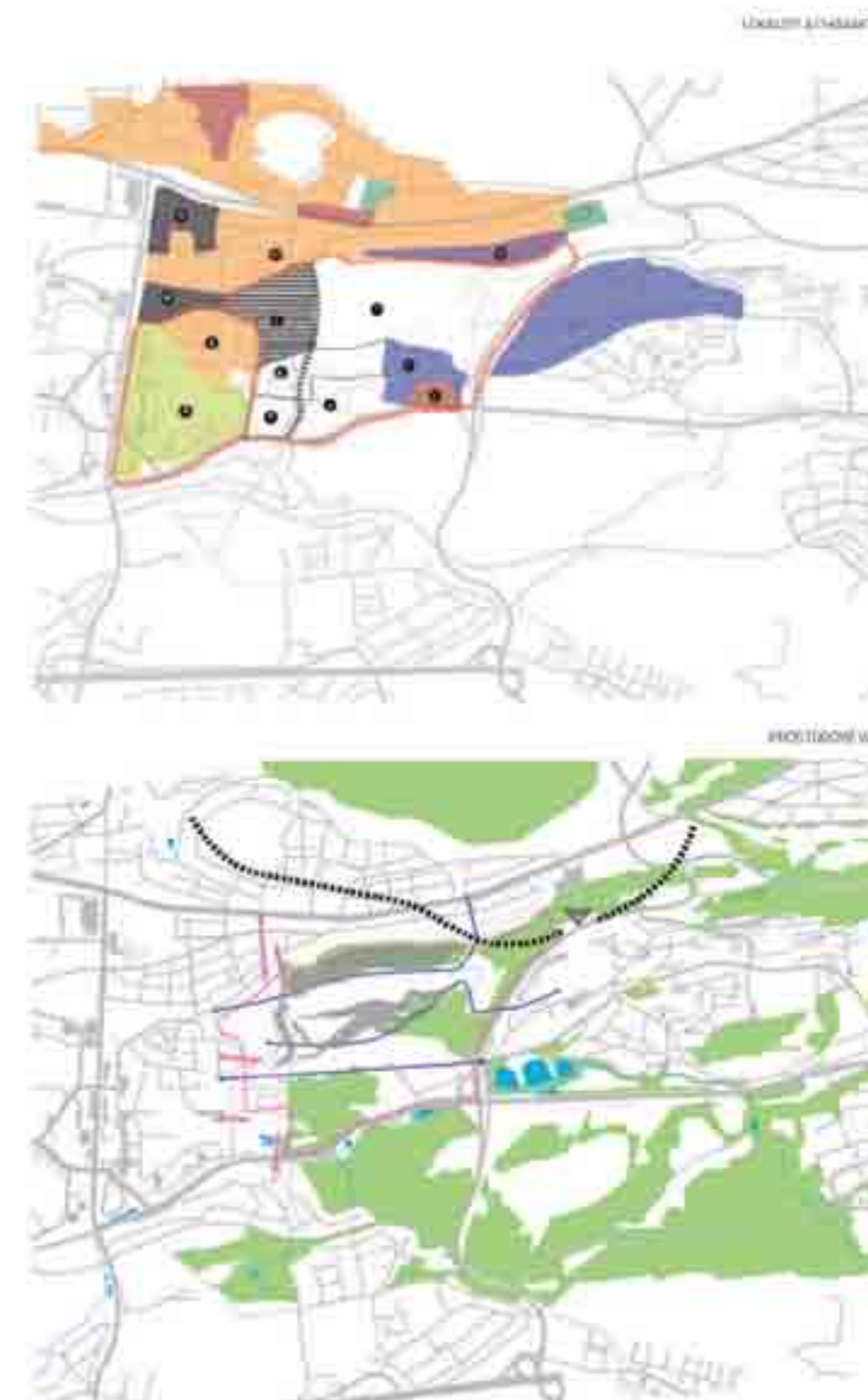
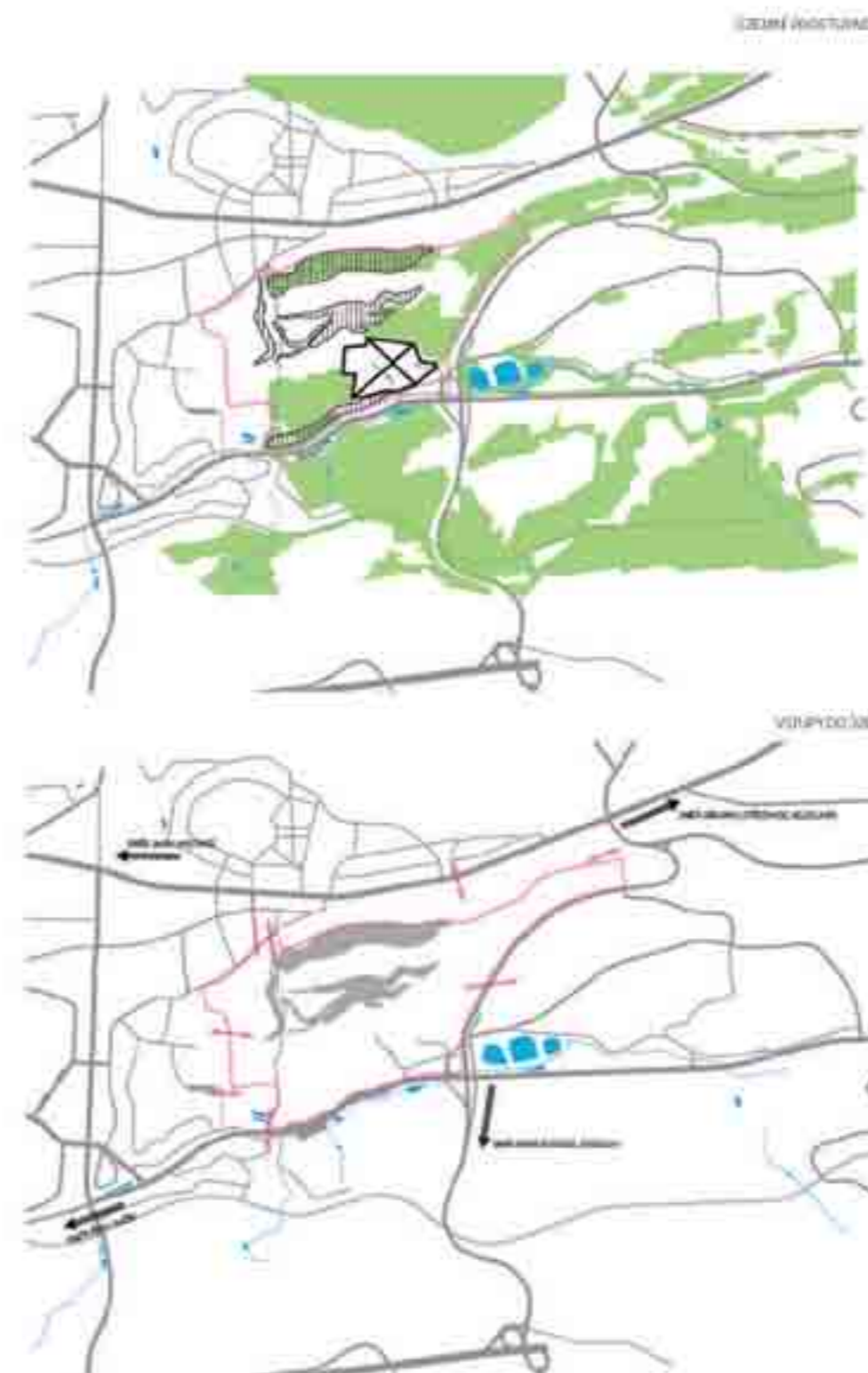
celkové stárnutí populace začít postupně zpomalovat. V závěru sledovaného období by tak podle nízké varianty městská část mohla mít 93 tisíc obyvatel. Nelze však vyloučit, že to bude méně. Dosavadní vývoj populace totiž nedosahuje ani hodnot této nízké varianty - oproti předpokládaným 98 tisícům lidí žilo v Praze 5 k 31. prosinci 2013 pouze 80 931 lidí.



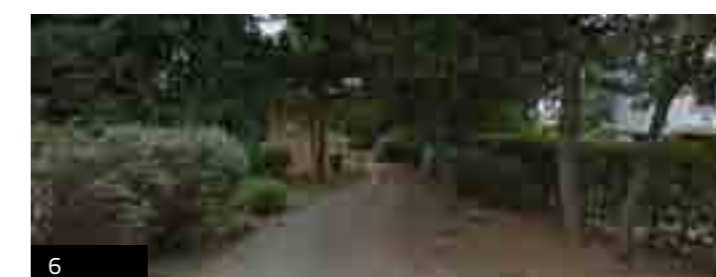
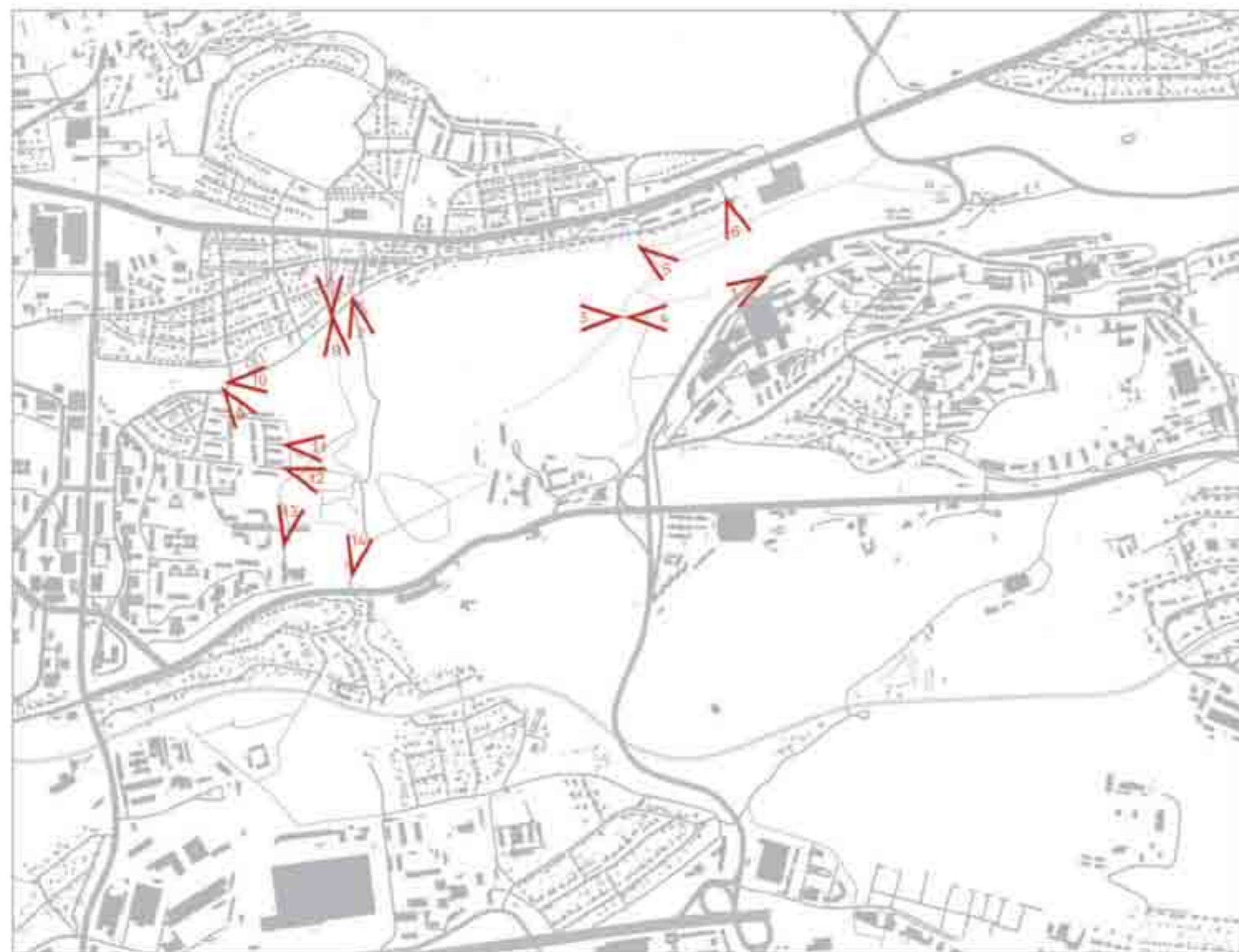
## MOTOL - PROSTUPNOST

- ROZLIČNÉ AREÁLY A NEPROSTUPNÁ ÚZEMÍ
- BARRIÉRA - ŽELEZNICE
- MĚSTSKÉ VZTAHY URBANISTICKÉ STRUKTURY
- PĚŠÍ A REKREAČNÍ VZTAHY K OKOLNÍM ÚZEMÍM
- PŘEDČASNÉ DOPRAVNÍ VZTAHY A PŘIPOJENÍ
- VSTUPY DO ÚZEMÍ ZE STÁVAJÍCÍCH KOMUNIKACÍ
- HLAVNÍ TRASY PŘÍPOJENÍ SYSTÉMU ŽELEŽE
- ZASTÁVKY BUDOUCÍ LINY TRAMVAJE
- ZASTÁVKY BUDOUCÍHO S-BARNA
- ZASTÁVKY BUDOUCÍ LINY TRAMVAJE

1. DALŠÍNA MOTOL
2. ZA OPRÁVNÝ
3. STŘEŠŤ MOTOL
4. KALUŽE V MOTOLU
5. OKOLÍ TŘEMŠŤNÉ MĚSTČE
6. PROJEKČNÍ PRAČKA
7. NA BARRIÉRU
8. SLOUČENÉ BARRIÉRY
9. NA PALCE PD
10. ZA PĚŠÍ
11. POD HLINÍČI MĚSTČE
12. ZA PĚŠÍ







1 Kukulova  
budoucí zas távka metra A Motol

2 U boroviček  
vstup do území - cyklostezka

3 Motolská skládka  
směr k nemocnici

4 Motolská skládka  
směr k vrcholu

5 Bolívarova  
vstup mezi zahrádkami

6 Bělohorská  
vstup kolem kapičky

7 Na Bělohorské pláni  
směr k Bílé hoře

8 Na Bělohorské pláni  
vstup do území

9 U Boroviček  
směr k Fialce

10 U Boroviček  
vstup do území

11 Na Fialce  
vstup do území

12 Na Fialce  
vstup do území

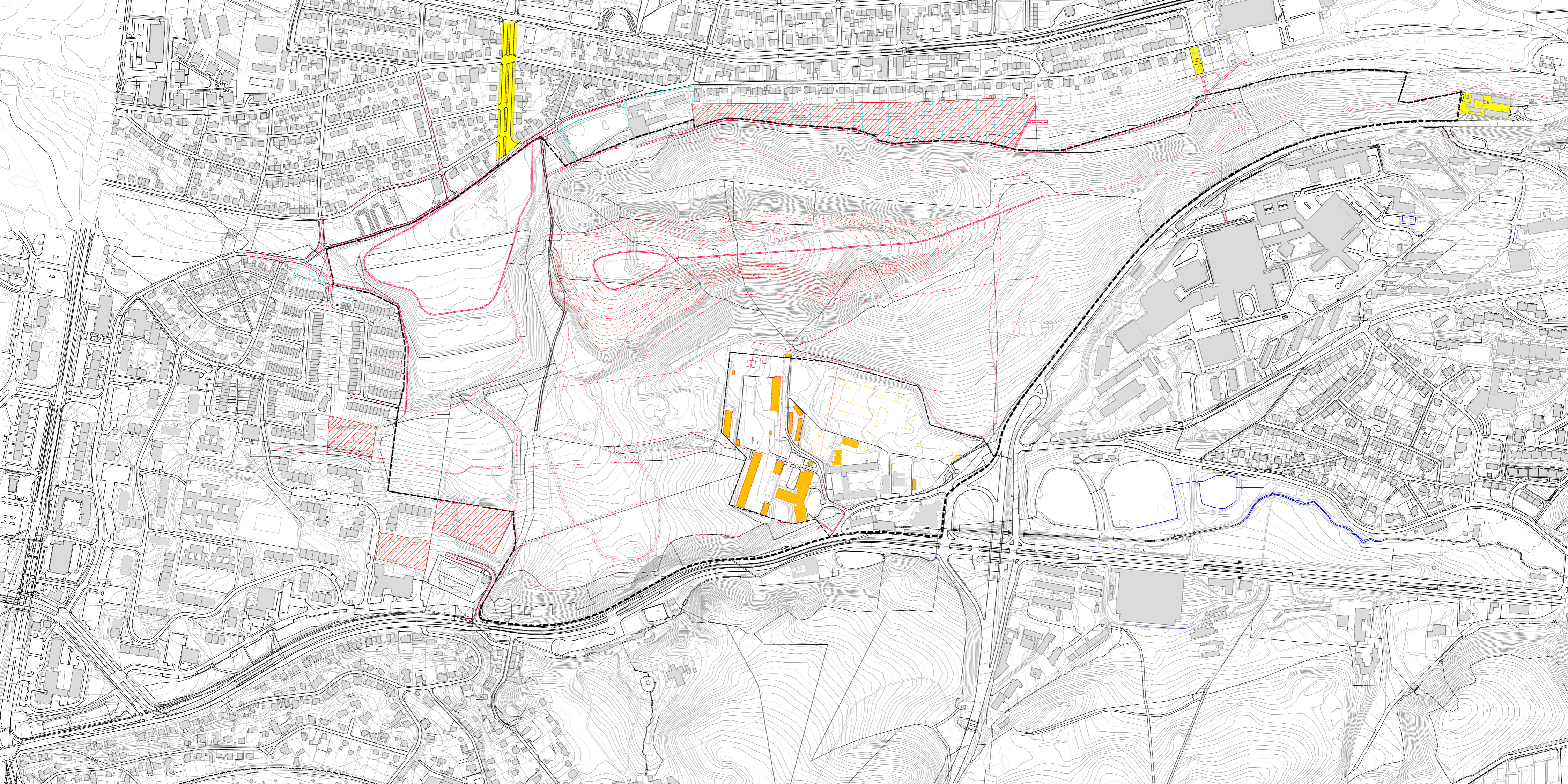
13 Mrkvičkova  
vstup do území

14 U Kalvárie  
vstup do území











# Slatiny



## Typ vnitřní periferie: Strategie: Revitalizace hybridní formou městské krajiny

Správní obvod: Praha 10  
Katastrální území: Michle, Záběhllice, Vršovice

*“Rozsáhlé území Bohdalec - Slatiny se nachází v zastavěném území hlavního města Prahy, ale vlivem vývoje okolního prostředí se z něho stal jakýsi „ostrov“, nepatřící svým charakterem do zástavby vnitřního města, a který je od ostatních částí Prahy významově a funkčně odtržen a izolován. Je zde nesourodá směs nejružnějších typů staveb. Jde o směs průmyslových objektů, skladů, hromadných garáží, domů pro bydlení, zahrádkářských kolonií, ale i území s útočištěm bezdomovců a pochybných aktivit. Vzhledem ke složitosti řešení celé oblasti zahrnul Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy (územní plán) Bohdalec – Slatiny do režimu tzv. velkých rozvojových území, pro který byl vymezen územním plánem zvláštní režim a pro který byla vyhlášena i stavební uzávěra.”*

### Problémy území

Fyzická a sociální segregace území  
Lokalita o rozloze městské čtvrti se potýká s problematickým napojením na okolní uliční síť protnutí železniční tratí na severu území. Další prvek izolace z jihovýchodní strany představuje Jižní spojka. Klíčové je najít vhodné řešení dopravní obsluhy území s ohledem na zvolenou strategii (tj. rekreační území kolem slatinského potoka probíhající středem území). Od prvorepublikové éry, kdy Slatiny vznikaly jako nouzová kolonie, se jejich charakter jako vyloučené lokality ještě více prohloubil. Nyní je toto minimálně kontrolované území útočištěm osob na okraji společnosti a obyvateli přilehlých částí je vnímáno jako nebezpečné.

### Území bez organizace - bez řádu, neprostopupné.

Stávající, spíše skomírající, využívání neodpovídá poloze lokality v rámci města. Neexistující ekonomický model investování do veřejně přístupných ploch, infrastruktury a veřejné zeleně.

### Topografie území

Záplavové území a přítomnost vodního toku. Terénní podmínky.

### Uplatnění zvolené strategie = návrh řešení problému vnitřní periferie

#### 1. Důvody pro výběr lokality pro zvolenou strategii

V současnosti je území již částečně využíváno k podobnému účelu. Lokalita se nachází v blízkosti hustě osídlených čtvrtí města, která je podmínkou pro uplatnění této strategie (hybridní krajina). Výhodou je rovněž blízkost k městským trhům. Kvalita půdy v území je vhodná pro pěstování plodin.

#### 2. Principy řešení

**Flexibilita** - uchování půdy pro budoucí rozvoj (vývoj města) - flexibilní území, které se snadno přizpůsobí budoucím, možná odlišným nárokům požadavkům města v budoucnosti. (příklad Vídeň - řešení bytové krize povolením bydlení v zahrádkových osadách)

**Mnohovrstevnaté město** umožňující koexistenci různých způsobů využívání území na pomezí rekreace a zemědělství.

Prostorová regulace zohledňující přírodní procesy v území (záplavy).

**Překonání fyzických bariér** (železniční koridory, terén) a vytvoření funkčních vazeb na okolní čtvrti.

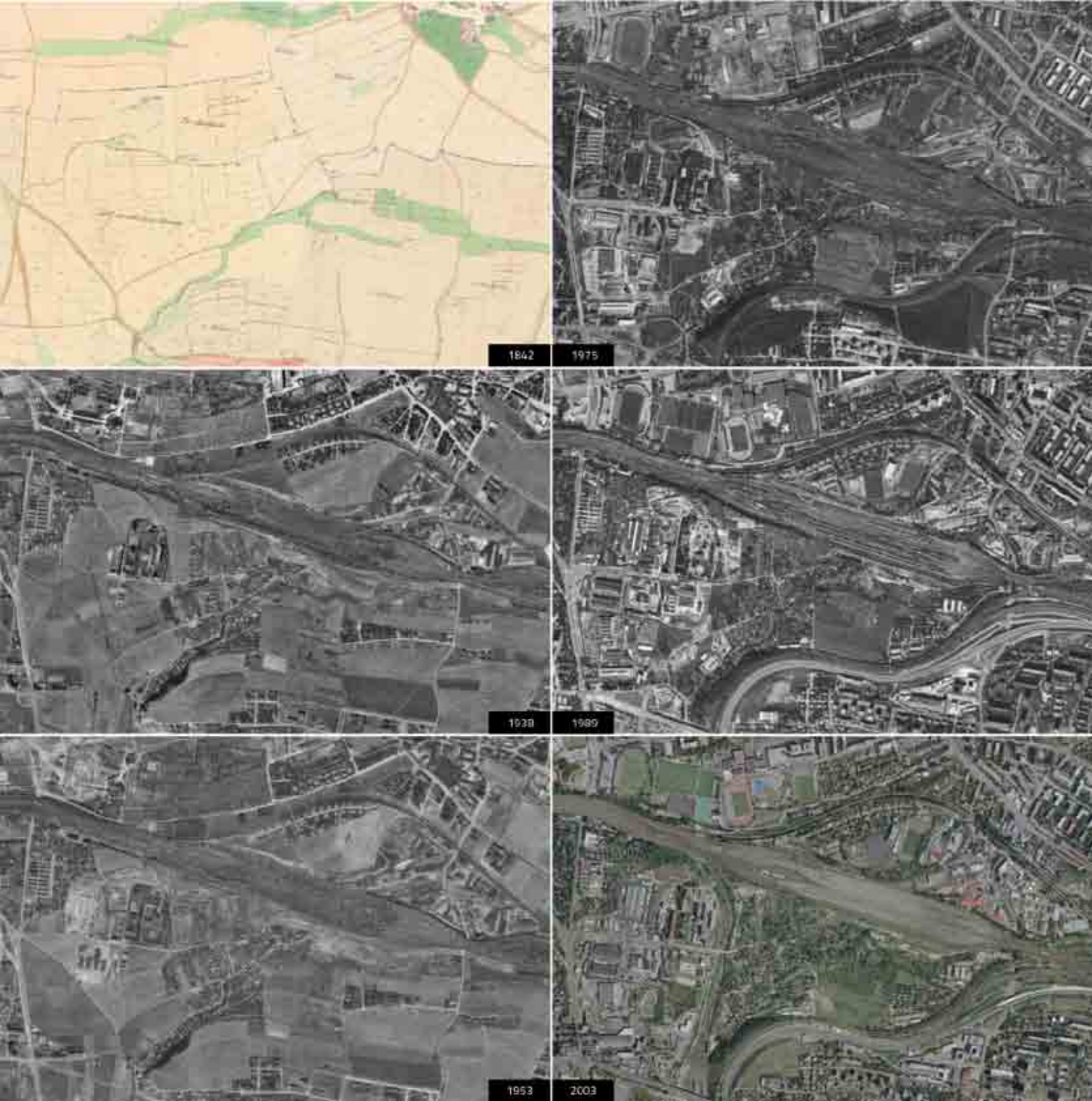
**Zapojení území do "zelené" infrastruktury města**, obnovení kontinuity městské krajiny.

**Stanovení velikosti parcel** s ohledem na míru využívání území.

**Zahrádky jako nástroj pro podporu místních komunit** – kooperace (veřejně přístupné komunitní centrum „zahrádkářské kolonie“ se sdílenou zahradou).

**Opečovávaná městská krajina**, o kterou se starají sami obyvatelé - zapojení obyvatel do tvorby městského prostředí - aktivně jej mohou ovlivňovat. Údržba pak není jen starostí města - udržitelný podíl veřejných a soukromých "zelených" ploch.





1922 – Nouzová kolonie Na Slatinách

1924 – První oficiální stavení s číslem popisným.

1934 – Zavedení tekoucí vody (formou hydrantů) a většího množství elektrických přípojek

30. - 50. léta – Největší rozkvět kolonie.

60.- 70. léta – Počátek úpadku kolonie (Značná část obydlí nahrazena garážemi a zahrádkami)

90. léta – Znepřehlednění vlastnických poměrů. Faktická legalizace části černých staveb.

??? - vyhlášení stavební uzávěry

Jak už napovídá název Na Slatinách, původně se v oblasti rozkládal **močál**, jehož kultivace trvala řadu let. První domy pozdější nouzové kolonie (lidově někdy nazývané Rafanda) začaly vznikat po připojení obcí Michle, Záběhlic a Strašnice k Praze v první polovině 20. let. Město dalo obecní pozemky k dispozici navrátilivším se legionářům, část u trati na území Strašnic pak byla obývaná rodinami drážních zaměstnanců. Místo se ale stalo útočištěm i pro dělníky pracující v přilehlých čtvrtích, pro nezaměstnané a pro lidi na okraji společnosti.

První evidovaný dům s číslem popisným byl postaven v místě nynější michelské ulice Nad Vršovskou horou v roce 1924. Značná část výstavby se dala označit spíše za improvizované chatrče, které vznikaly bez povolení. Živelný rozvoj (**bez jakéhokoliv urbanistického plánu**) vedl k tomu, že během několika málo let zaplnily údolí Slatinského potoka stovky obydlí.

Výkladní skříní kolonie se stala zděná stavení s podkrovím v takzvaných Sedmidomcích (v jednom z objektů nyní fungují byty pro neplatiče), která už od dokončení v roce 1928 měla elektrinu.

Inženýrské sítě byly přitom pro většinu obyvatel Slatin nedostupné přinejmenším do 40. let (plyn a kanalizace tu dosud plošně zavedené nejsou). Čtvrť byla také dlouho odříznutá od veřejné dopravy, přesto Na Slatinách během první republiky fungovaly (více než dnes) prostory občanské vybavenosti – fungovalo tu kino, ochotnické divadlo i fotbalový klub.

Nepopíratelně vysoká míra kriminality a nízká životní úroveň většiny obyvatel však vedla k tomu, že se úřady téměř od počátku až do dnes snažily **odstranit nouzová obydlí a vtisknout území jiný charakter**. Ačkoliv se to dodnes nepodařilo, samotná kolonie začala upadat nejpozději od počátku 70. let.

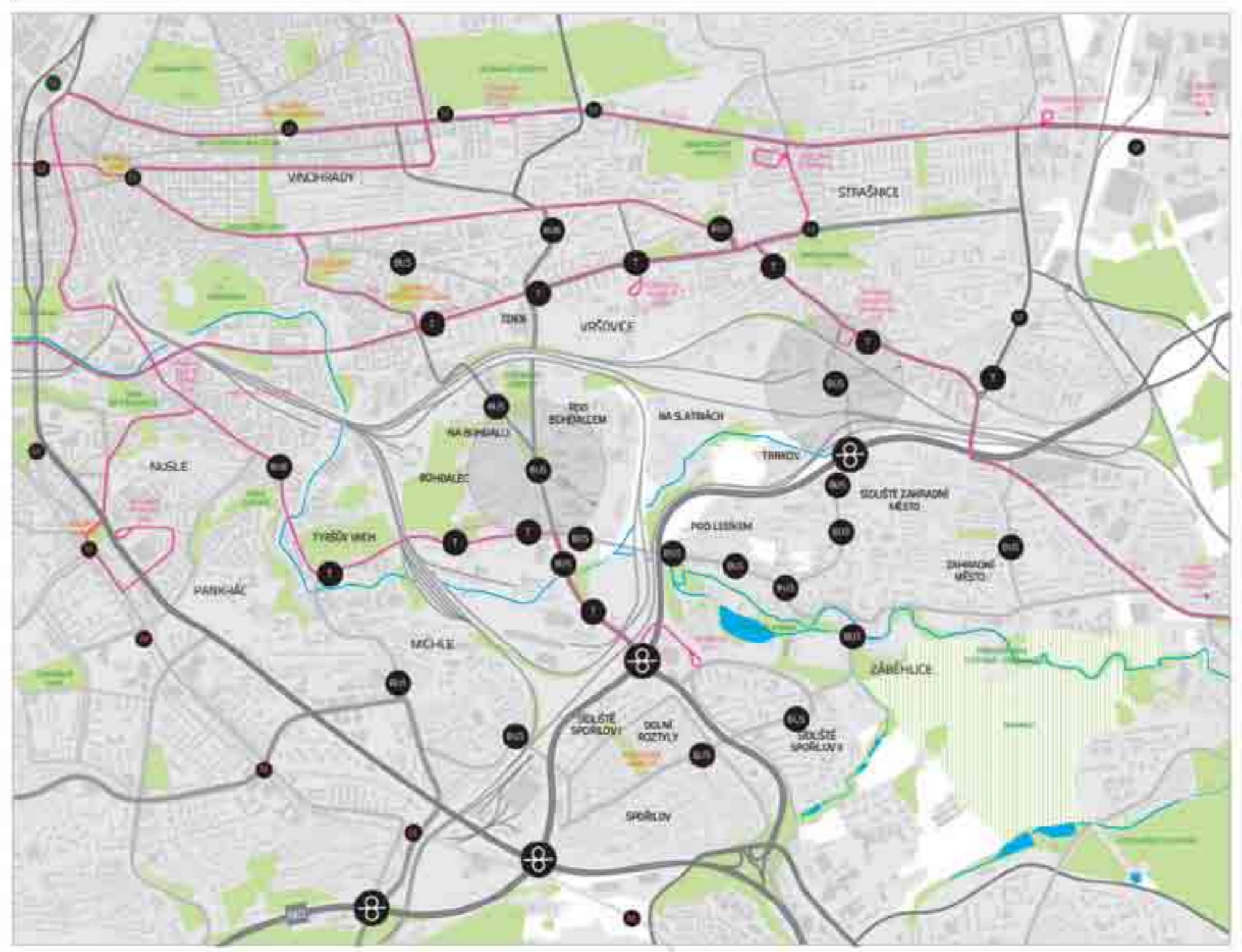
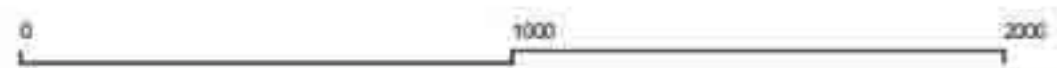
Místním obyvatelům byly nabízeny **byty na nových sídlištích výměnou za to, že sami zbourají svá obydlí** Na Slatinách. Takto uvolněné pozemky pak byly přidělovány jako parcely pro garáže nebo zahrádky. To značně rozrušilo dříve soudružnou komunitu, původní kolonie (dnes oficiálně vedená jako zahrádkářská osada) se navíc zmenšovala i jinou okolní výstavbou (autobusové garáže, železniční dílny, sklady).

Na oblast Slatin je **vydaná stavební uzávěra**, plány počítají s proměnou místa na městskou čtvrť s řidší zástavbou a přírodním parkem podél Slatinského potoka. Realizaci však zřejmě budou komplikovat ne zcela přehledné vlastnické poměry – některé parcely pronajímají městské části, řada černých staveb stále stojí na cizích pozemcích a vedle legálních domů existují i stavby v „šedé zóně“, jejichž status je nejasný - v době překotných právních změn počátkem 90. let bylo například vydáno několik stavební povolení na rozšíření několika nelegálních obydlí.



SLATINY - ŠIRŠÍ VZTAHY

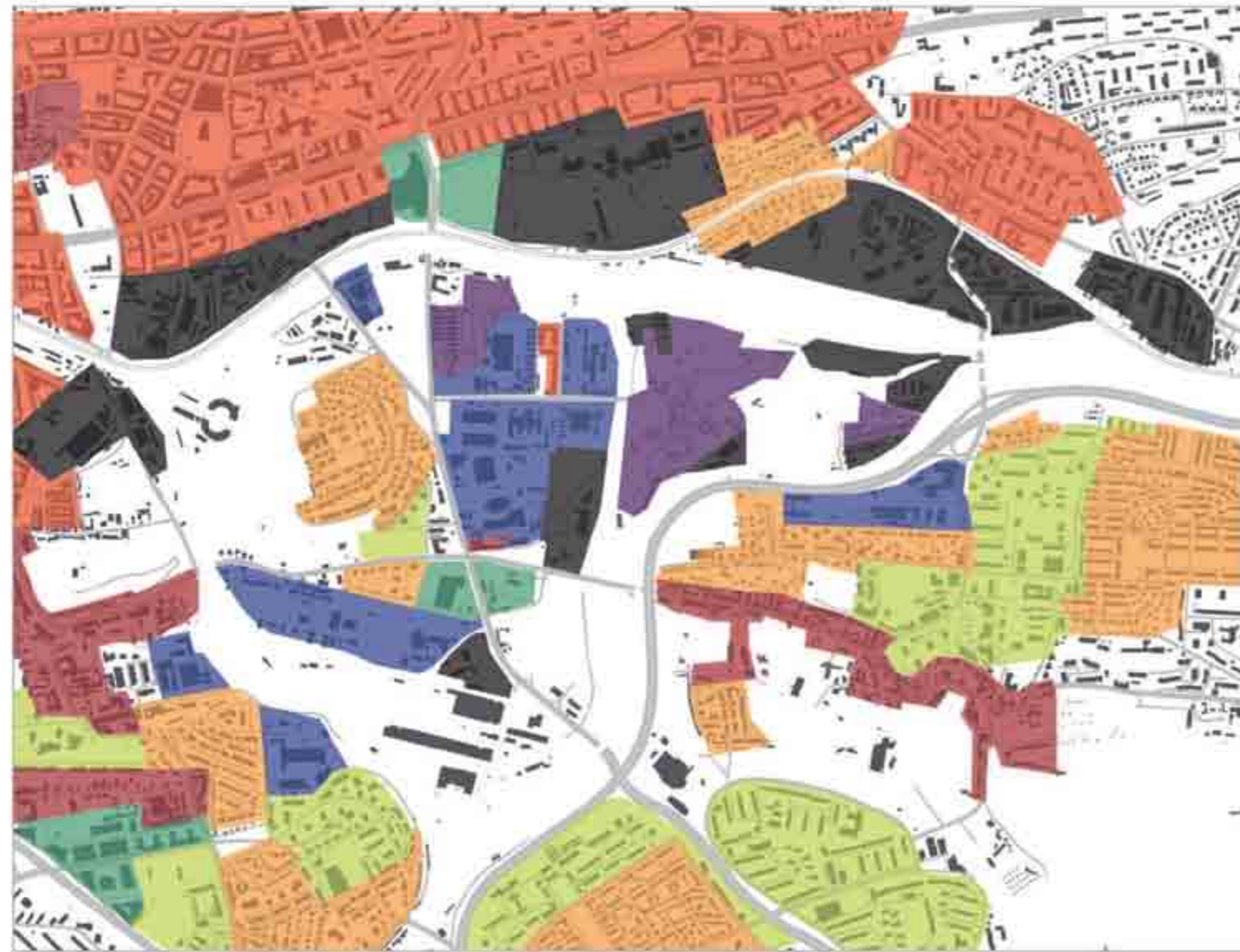
-  PRAŽSKÝ OKRAH
-  MĚSTSKÝ OKRAH
-  PATEŘNÍ KOMUNIKACE
-  TISÍC METRŮ
-  TRASA TRAMVAJE
-  TRASA ŽELEZNICE
-  CYKLOSTEŽKA
-  ZASTÁVKA METRA
-  ZASTÁVKA AUTOBUSŮ
-  ZASTÁVKA TRAMVAJE
-  ZASTÁVKA ŽELEZNICE



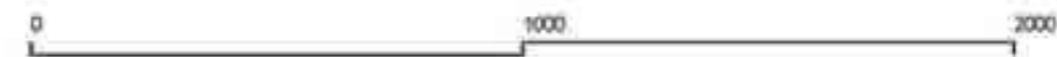


# SLATINY - TYPOLOGIE STRUKTUR

- ČERNÁ BEZ ORGANIZACE
- ORANŽOVÁ PLÁNOVANÁ STRUKTURA
- ČERVENÁ POCITÁ STRUKTURA
- PURPurová/zahradkářská kolonie
- MODRÁ ATRAKT
- ZELENÁ MONOKOLOVIT
- SVĚTLĚ ZELENÁ MĚŠTĚ
- ORANŽOVÁ ZAHNADNÍ MĚŠTĚ



- 40 m
- 8-12 m
- 12-15 m
- 15-18 m
- 18-21 m
- 21-25 m
- 25-30 m
- 30-35 m
- 35-40 m
- 100 m





- BUDOUCÍ PLOCHY ŽELEZNICE
- PLOCHY UVOLNĚNÉ ZÚŽENÍM KOLEJISTÉ
- PLOCHY UVOLNĚNÉ ZRUŠENÍM DRÁŽNÍCH OBJEKTŮ
- ÚZEMÍ STAVEBNÍ UZÁVĚRY
- BUDOUCÍ ŽELEZNIČNÍ UZLY EDEN A ZAHRADNÍ MĚSTO

0 1000 2000

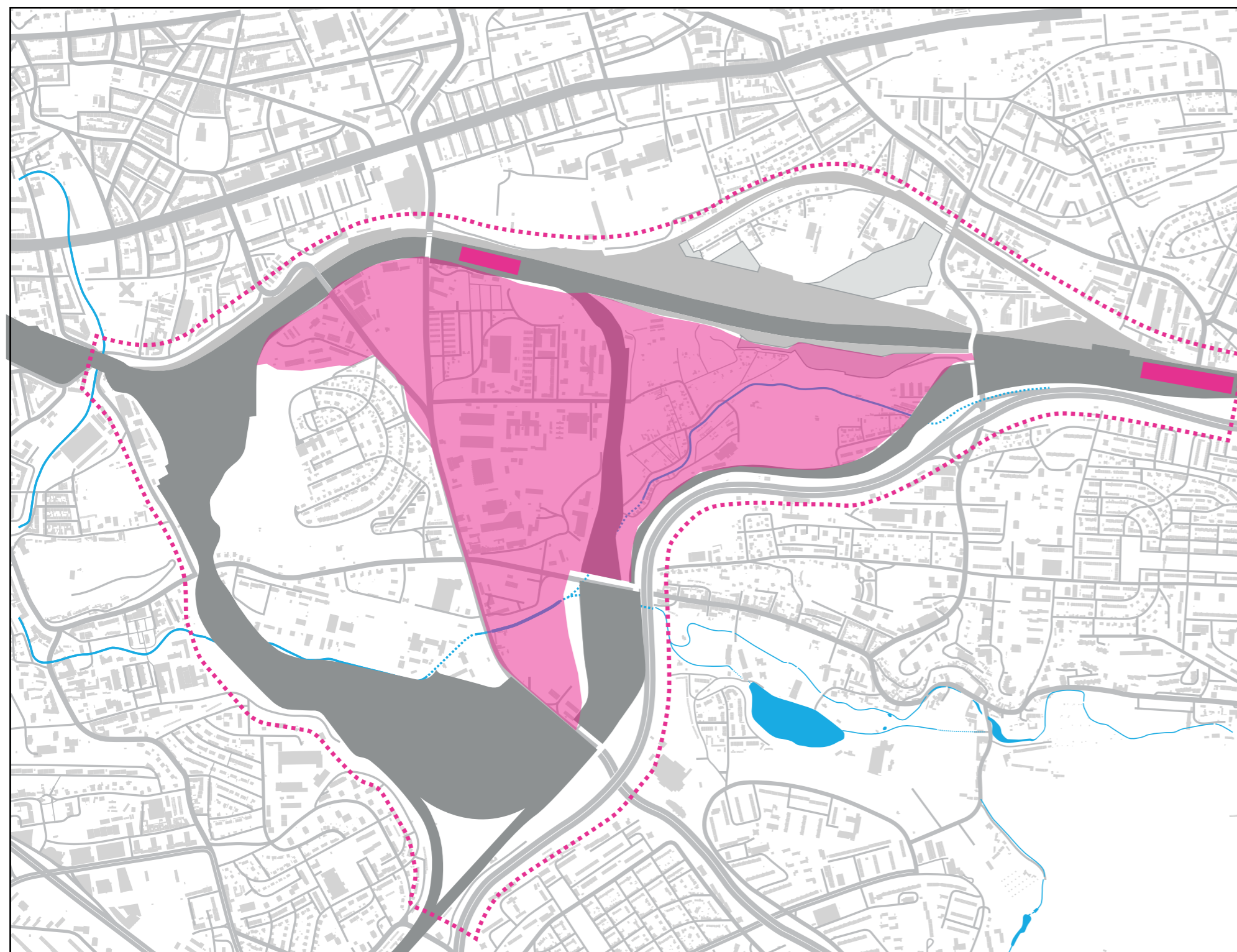


Schéma připravované stavby



Seřad'ovací nádraží Vršovice

Původní seřad'ovací nádraží fungovalo souběžně s osobní dopravou na místě stávající stanice Praha-Vršovice (mimo území Slatin) od roku 1886. Tehdy byla také dokončena navazující půlkruhová výtopna na severozápadě Slatin. Druhá, rozměrově symetrická výtopna s točnou vznikla 1899.

Výtopna byla později napojena z druhé, východní strany na trať Libeň-Malešice-Vršovice protínající sever kolonie Na Slatinách. Ta se začala budovat v říjnu 1913 s cílem odklonit nákladní dopravu z přetíženého železničního uzlu v centru Prahy. Stavět se začalo z libeňské strany. První světová válka ale práce značně zkomplikovala a v roce 1917 se realizace projektu prakticky zastavila. Trať byla dokončena v roce 1919, tehdy ještě jako nouzová stavba. Od stejného roku bylo v provozu i Seřad'ovací nádraží Vršovice, v jehož bezprostřední blízkosti vznikla kolonie pro drážní zaměstnance.

Ti však museli počítat s hlukem brzděných a vzájemně narážejících vagonů – tato výrazná zvuková kulisa se přitom rozléhala do širokého okolí. Původně dvoukolejný provoz se v průběhu desetiletí mnohokrát rozšiřoval, trať byla elektrifikována v roce 1951.

Vršovické seřad'ovací nádraží, které sloužilo čistě k přepojování vagonů mezi jednotlivými nákladními soupravami, bylo po většinu svého provozu jedním z nevytíženějších a největších svého typu v Česku. Celý objekt je postaven v mírném sklonu (zhruba 10 promile) směrem k Hostivaři. Tato zvláštnost usnadňovala manipulaci s vagony, ale později znemožnila automatizaci provozu a přispěla k tomu, že význam nádraží od počátku 90. letech (spolu s celkovým poklesem významu nákladní vlakové dopravy) postupně upadal.

V roce 1999 bylo rozhodnuto o jeho zrušení, opuštěný areál je dodnes ponechán svému osudu. Ty z tratí, které jsou stále ještě využívány projíždějícími vlaky, slouží výhradně k osobní dopravě.

**Proměny železniční trati z Prahy Hostivaře do Prahy hlavního nádraží**

Na změnu charakteru drážního provozu reaguje SŽDC, státní organizace (Správa železniční dopravní cesty) připravovanou rekonstrukcí úseku budějovické trati (4. železničního koridoru) mezi Hlavním nádražím a Hostivaři. Trati budou přizpůsobeny potřebám provozu dálkové osobní dopravy z jižních Čech, příměstské železniční dopravy z Benešovska a Říčanska

(v patnáctiminutových intervalech), ale i provozu budoucích městských železničních linek, například z Běchovic přes Zahradní Město na Smíchov. Aby se provoz dálkové a příměstské dopravy vzájemně nerušil, bude v úseku Praha Zahradní Město – Praha hl. n. trať upravena jako čtyřkolejná s tím, že bude mít rezervu pro další dvě koleje pro vlaky vysokých rychlostí („TGV“).

Cílem stavby je umožnit výraznější zapojení železnice do vnitroměstské osobní dopravy, jde o krok navazující na právě dokončenou stavbu Nového Spojení (tunely pod Vítkovem). Součástí stavby bude rekonstrukce nádraží Vršovice, stavba nových stanic Eden a Zahradní Město a zrušení zastávky Strašnice. Všechny stanice budou mít nová nástupiště zajišťující bezpečný a bezbariérový přístup cestujících k vlakům. Všechny umožní snadný přestup na veřejnou městskou dopravu.

Rychlé spojení na jih Železniční trať z Hlavního nádraží do Hostivaře je částí trati mířící z Prahy přes Benešov a Tábor do Českých Budějovic, dále do Rakouska, alpských horských středisek a jaderských přístavů. Toto spojení je natolik významné i v evropském měřítku, že jej Evropská unie zařadila do sítě transevropských projektů.

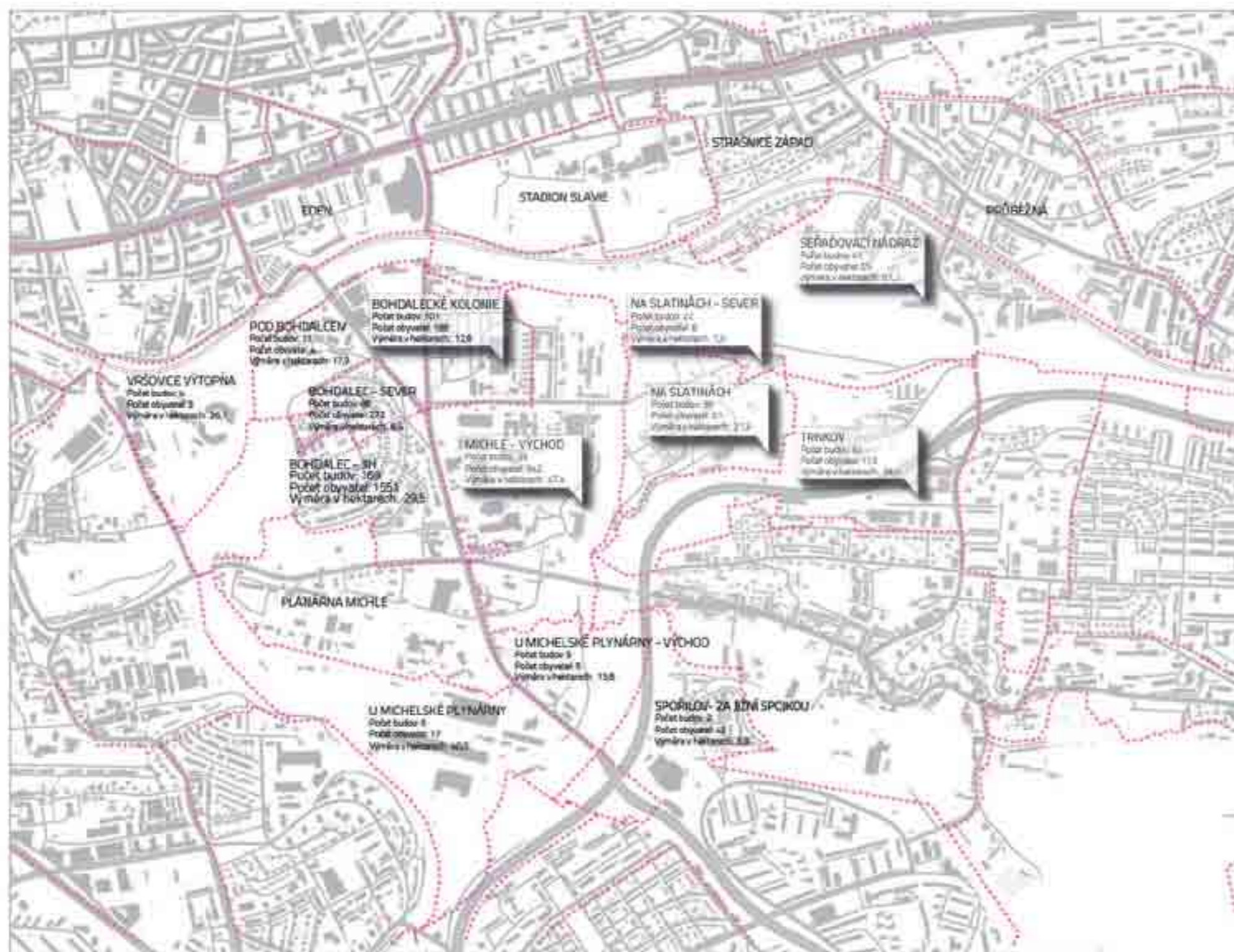


# SLATINY - DEMOGRAFIE



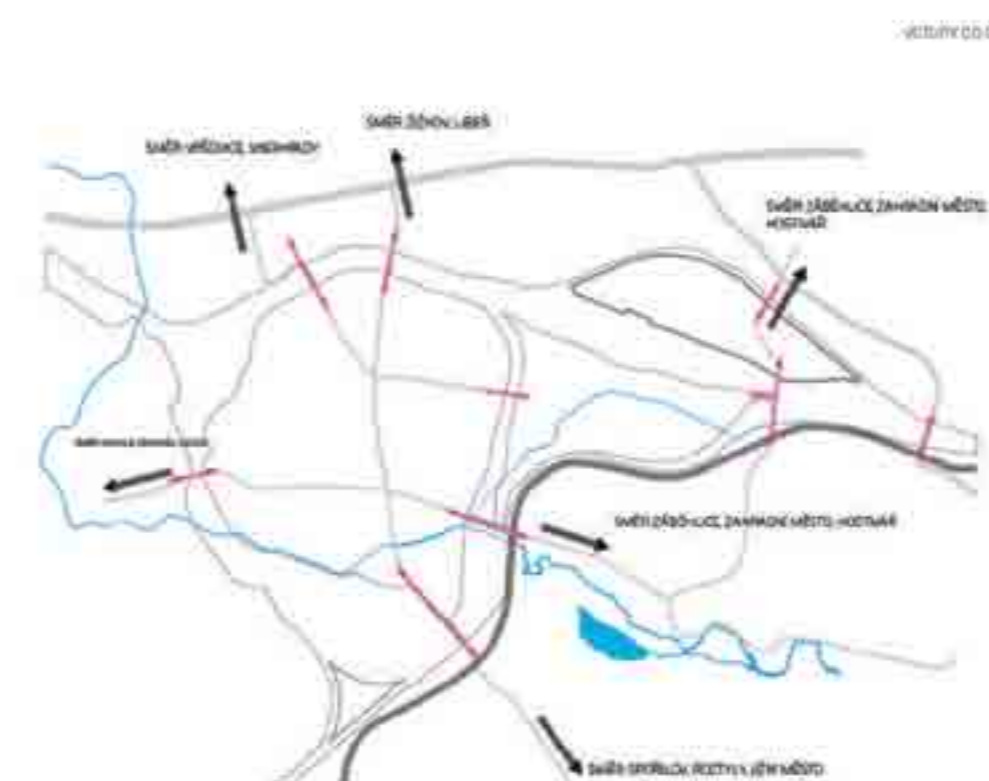
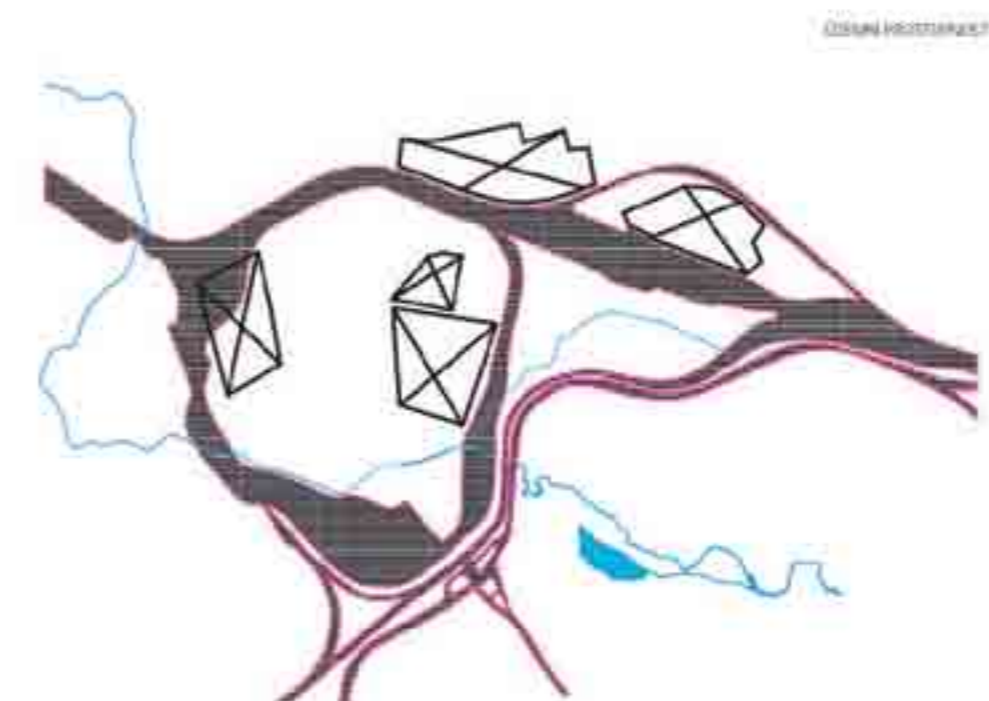
Nízká varianta prognózy pro Prahu 10 počítá s dočasným poklesem obyvatel přibližně do počátku 20. let a poté s postupným nárůstem obyvatel díky migraci související s novou bytovou výstavbou. Počet obyvatel by se v roce 2035 tak mohl pohybovat okolo 117 tisíc.

Dosavadní vývoj nicméně potvrzuje, že prognózu lze brát jen jako vodítko naznačující přibližný tvar demografické křivky než jako záruku přesných čísel. Skutečný počet obyvatel k 31. prosinci 2013 (108 477) totiž i v tomto případě zaostával za nejnižší variantou prognózy (zhruba 12 tisíc).

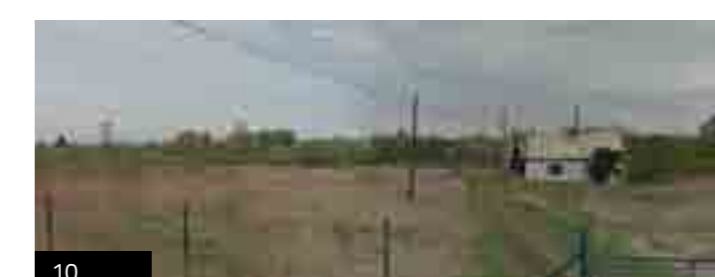


- ROZLEHLÉ AREÁLY A NEPROSTUPNÁ ÚZEMÍ
- BARIÉRA - ZELENICE
- MĚSTSKÉ VZTAHY URBANISTICKÉ STRUKTURY
- ŘEŠÍ A REKREAČNÍ VZTAHY S OKOLNÍM ÚZEMÍM
- PŘESAHUJÍCÍ ODPRAVNÍ VZTAHY A PROJEKCI
- VSTUPY DO ÚZEMÍ ZE STÁVAJÍCÍCH KOMPLEXŮ
- HLAVNÍ TRASY PROJEKCI SYSTÉMU ZELENĚ
- ZASTÁVKA BUDOUCÍ LINKY TRAMVAJE
- ZASTÁVKA BUDOUCÍHO S-BUSU
- ZASTÁVKA BUDOUCÍ LINKY TRAMVAJE

- |    |                             |
|----|-----------------------------|
| 1  | VÝROBNÍ AREÁLY              |
| 2  | VÝŠOVCE VÝTOPNA             |
| 3  | SEŘÁDOVACÍ                  |
| 4  | KOLIBNE                     |
| 5  | AUTOBUSOVÉ DEP.             |
| 6  | ROZVOJNA / ČEPS             |
| 7  | VÝROBNÍ AREÁLY              |
| 8  | OBCHODNÍ CENTRA             |
| 9  | SKLADY                      |
| 10 | ODSTAVNÉ NÁDRAŽÍ PRAHA - JH |
| 11 | PL. TRÁVKA                  |
| 12 | BOŘEBŽNA - JIHOVÝCHOD       |
- |    |              |
|----|--------------|
| 13 | NA SLATINÁCH |
| 14 | TRÁVKOV      |
| 15 | UTRAT        |
| 16 | STADION      |
| 17 | NÁDRAŽÍ      |
| 18 | V KORIÝTĚCH  |







1 Elektrárnská  
bytové domy

2 Nad Vršovskou horou  
autobusové depo

3 Nad Vršovskou horou  
vstup ke Slatinám

4 Nad Vršovskou horou  
železniční koridor

5 Litochlebská  
vstup do Trnkova

6 V Korytech  
vstup do Trnkova

7 U Trati

8 Zrušené plochy železnice  
od Strašnic

9 Litochlebská  
cesta k Trnkovu

10 Obytné domy  
mezi Slatinami a Trnkovem

11 Na Slatinách  
Slatinský potok

12 Na Slatinách  
Slatinský potok

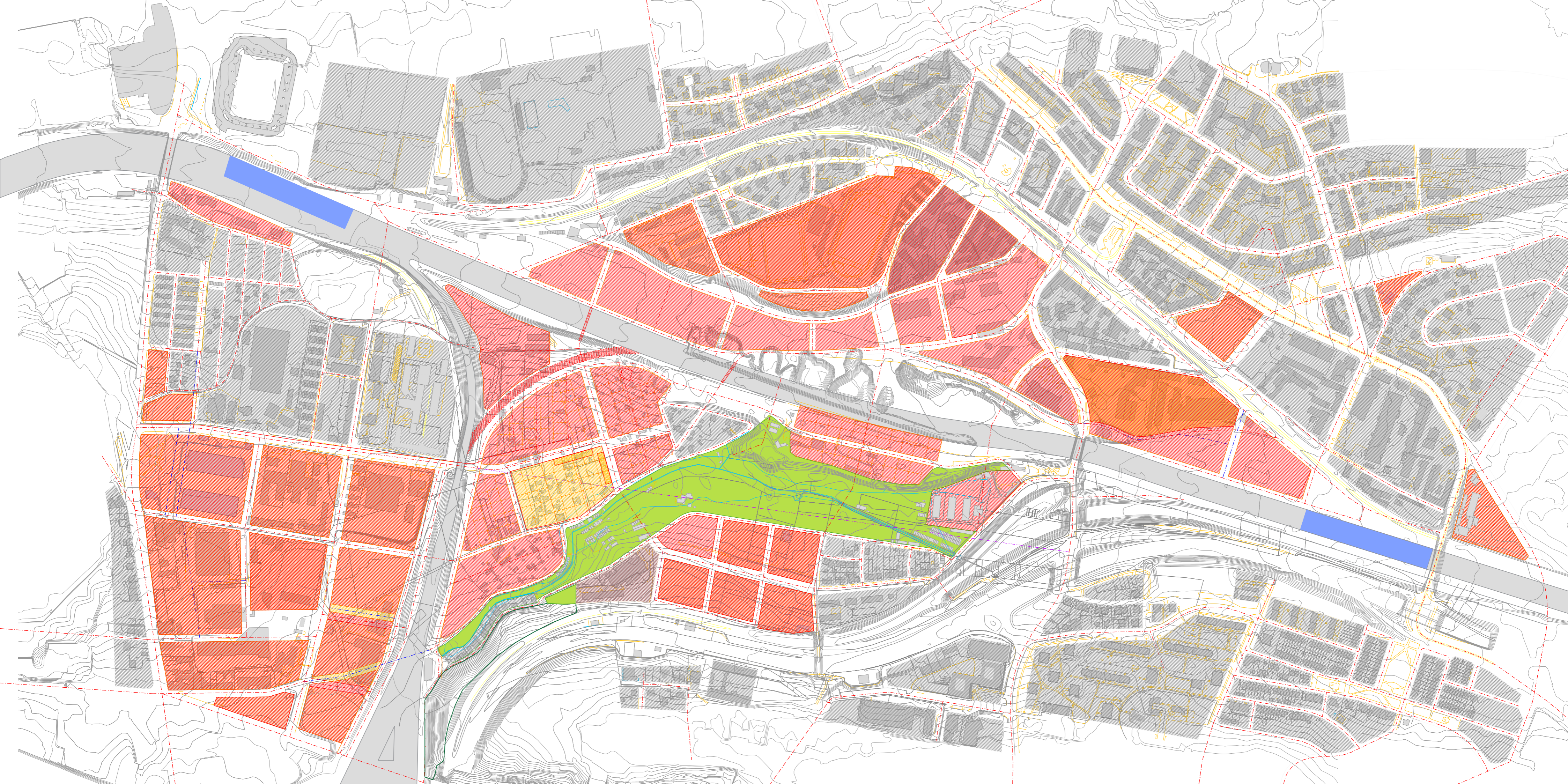
13 Slatiny  
zástavba

14 Trnkov  
zástavba











# Barrandov

## Typ vnitřní periferie: Strategie: Doplnění městskou strukturou

Správní obvod: Praha 5

Katastrální území: Hlubočepy

*Historie barrandovské „vnitřní periferie“ nesahá nijak daleko do minulosti. Je spojena se vznikem sídliště v 90. letech, kdy byla v územním plánu ponechána rezerva pro výstavbu střední školy, ke které dodnes nedošlo. Ačkoliv většinu rozsáhlého území mezi ulicemi Štěpánská a Hogerova vyhrazuje územní plán pro veřejné vybavení, je velmi pravděpodobné, že původně zamýšlená střední škola (která na Barrandově chybí) tu nevyroste. Společnost Bouwfonds, která parcely v roce 2005 koupila, usiluje o změnu územního plánu a chce na místě postavit budovu ve tvaru L s přibližně 80 byty. Ta má být stěžejní částí developerského projektu Biografie Barrandov, jehož méně části v podobě pětipatrových bytových domů na kraji území již stojí.*

### Problémy území

Bezprostřední blízkost kapacitní komunikace

Bezprostřední blízkost kapacitní komunikace svádí k vrstvení bariérových prvků, jako jsou protihlukové stěny či izolační zeleň. Takové řešení ovšem znamená, že se problém vnitřní periferie jako takové neřeší – nevzniká hodnotné prostředí.

### Problematický územní plán

Platný územní plán v daném místě vymezuje těžko zastavitelné plochy. Plán původně počítal s výstavbou budovy střední školy. Ovšem i její výstavba by vedla ke vzniku problematické prostorové organizace. Původní záměr výstavby střední školy se dostává v současnosti do kolize se zájmy pozemkových spekulantů a developerů.

### Chybí pracovní příležitosti

Prostředí sídliště jako monofunkční zóny určené primárně k bydlení – absence jiného typu budov využitelných pro výrobu / podnikání.

### Uplatnění zvolené strategie = návrh řešení problému vnitřní periferie

#### 1. Důvody pro výběr lokality pro zvolenou strategii

Kapacitní komunikace je, coby jedna z pražských radiál, velmi frekventovaná, což skýtá potenciál využití „nárazníkové zóny“ pro podnikatelské účely.

Vnitřní periferie přiléhající ke kapacitní komunikaci je z obou stran obklopena zastavěným územím. Řešení je příležitostí spojit oba „břehy“ dohromady.

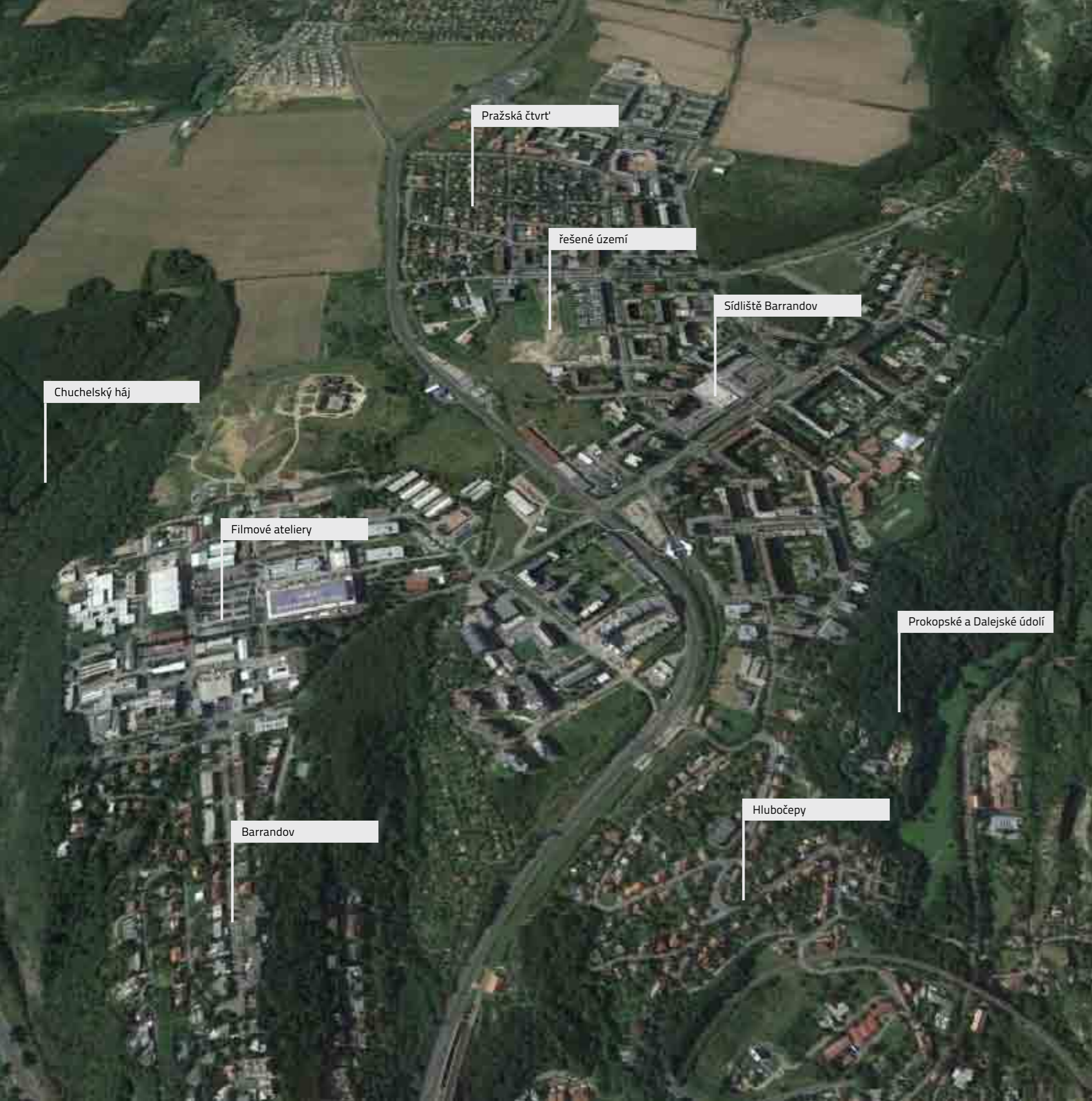
Výplň městskou strukturou v navrhované podobě tlumí negativní vlivy tohoto typu frekventované komunikace.

#### 2. Principy řešení

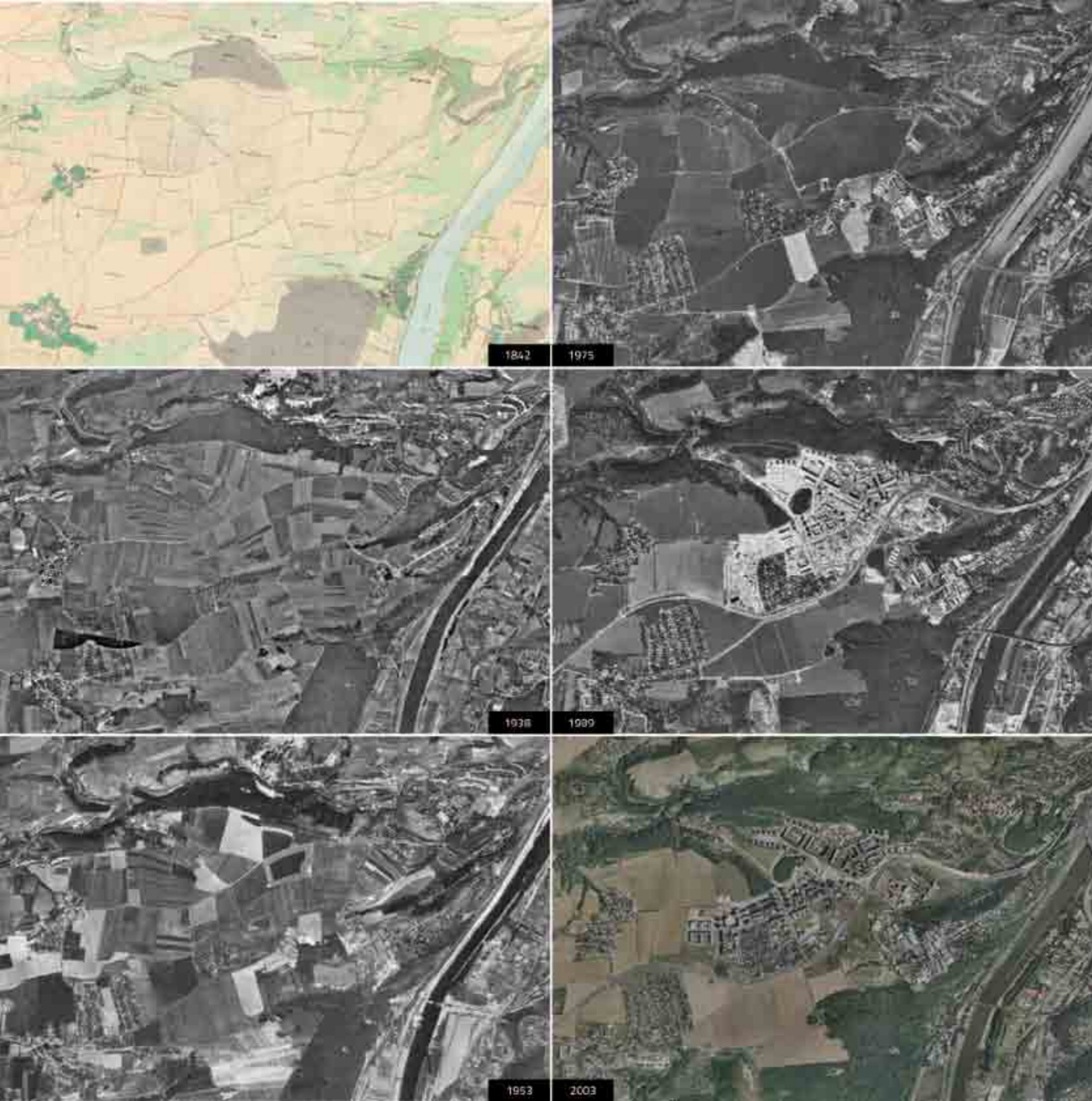
Vytvoření „nárazníkového“ pásu, který bude komunikovat jak s dopravní infrastrukturou, tak s navrhovanou zástavbou.

Navržení prostorové regulace, která by umožnila realizaci plánu střední školy a obytných bloků.

Využití potenciálu frekventované komunikace – „nárazníková zóna“ jako příležitost k zastavení.







#### Osídlení barrandovské terasy

- Osada Habrová

1927 - Zahradní čtvrť Barrandov

1930 - Filmové ateliéry

1980 - Sídliště Nový Barrandov

Jediným osídlením pravobřežní vltavské terasy před vznikem barrandovské čtvrti byla dnes již zaniklá osada Habrová s lomem a jedinou úvozovou cestou. Ještě ve 20. letech 20. století bylo území téměř úplně nezastavěné, pouze s pozůstatky staveb hájovny a strážního domku.

S plánem vybudovat tu moderní **zahradní čtvrť** přišel stavební inženýr Václav Havel, který byl tehdy silně ovlivněn návštěvou San Francisca a romantickou skalnatou oblast si vyhlédl jako ideální pro realizaci svých plánů (v Kalifornii jej obzvláště nadchla ikonická restaurace Cliff House na skalním výběžku). Havel také prosadil pojmenování místa po Joachimovi Barrandovi. Majitelem pozemků se Václav Havel stal až poté, co pražské obci slíbil, že zaplatí vybudování komunikací a inženýrských sítí ke dvěma stovkám parcel. Urbanistický plán byl dílem architekta Maxe Urbana a vlastní stavební práce začaly v roce 1928. Individuální výstavba na parcelách byla na jejich nových majitelích, právo nahlížet do plánů a usměrňovat je ale Havlovi s Urbanem zůstalo.

Urban je také autorem řady dominantních staveb z tohoto období – dnes zchátralá skalní restaurace Terasy Barrandov (in-

spirovaná zmíněným Cliff House) nebo velkorysě **ateliéry Barrandov**, které nechal vybudovat bratr Václava Havla Miloš. Další výraznou prvorepublikovou stavbou je plavecký stadion pod Terasami Barrandov – ten byl v 60. letech opuštěn a postupně upadl v zapomnění.

Další velký stavební rozmach začal až od roku 1980, kdy západně od dřívější vilové výstavby (soustředěné zhruba kolem ulic Pod Ateliéry, Barrandovská, Filmařská) začalo vznikat rozsáhlé sídliště **Nový Barrandov**, jehož výstavba skončila až v 90. letech. Architekti Zdeněk Hölzl a Jan Kerel přitom vsadili na netypický kompromis mezi volnější sídlištní zástavbou a centrální městskou ulicí. Okolo této páteřní pěší osy (spojující Chaplinovo, Tilleho a Trnkovo náměstí) jsou přitom soustředěny veřejné prostory s občanskou vybaveností. Osa je dlouhá 950 m a křížení s komunikacemi je řešeno mimoúrovňově. Jasná prostorová struktura sídliště založená na pravouhlé osnově odkazuje na tradiční městské prostředí.

V typologii zastavovacích soustav byly použity jak různé variace neuzavřených bloků s předzahrádkami a vnitřními dvory,

tak bodové akcenty v uzlových polohách. Dominantami souboru jsou skupiny 12podlažních věžových domů, které vystupují z 6 a 8podlažní hladiny zástavby. Sídliště je dobře viditelné z teras pravého břehu Vltavy i z otevřeně krajiny levého břehu.

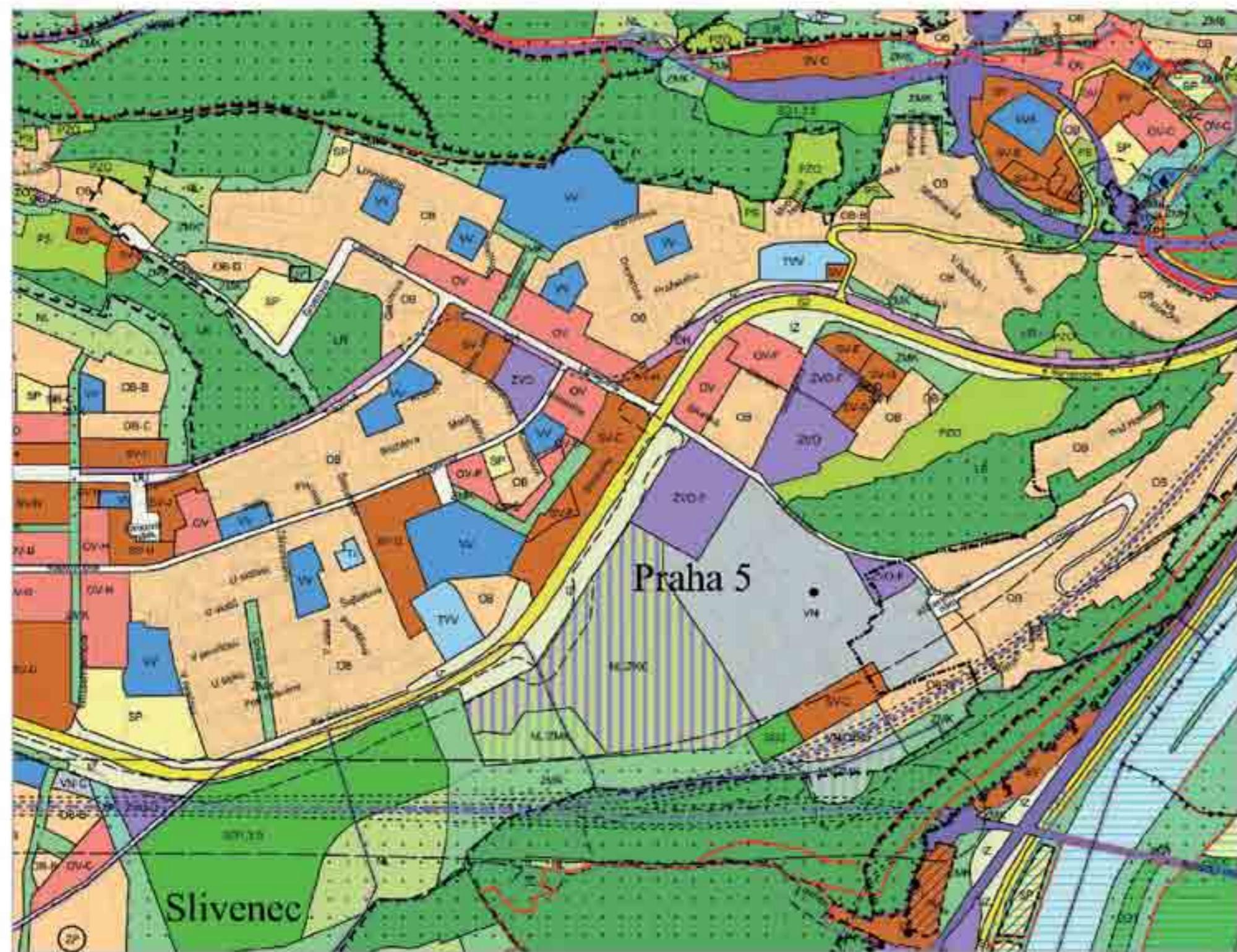
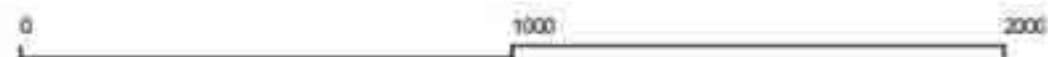
Zmíněná dvojice architektů významným způsobem ovlivnila tvář Barrandova i v nedávných letech, když pod hlavičkou ateliéru AHK navrhovala rozsáhlou výstavbu souboru bytových domů v rámci projektů Kaskády Barrandov (Voskovcova ulice) a atypičtějšího komplexu Panorama Barrandov (Devonská ulice).



## BARRANDOV - ÚZEMNÍ PLÁN

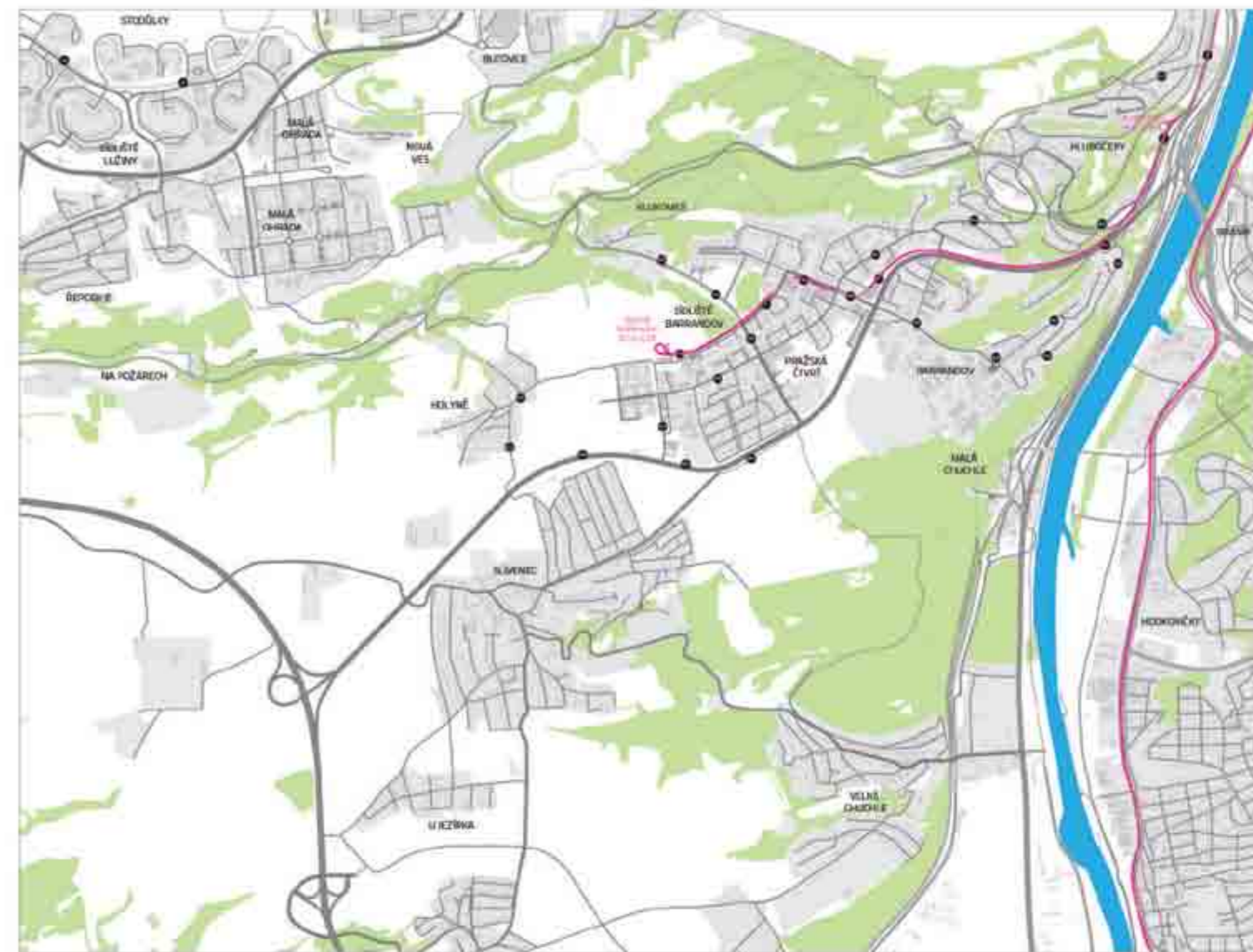
Ačkoliv většinu rozsáhlého území mezi ulicemi Štěpánská a Hegerova vyhrazuje územní plán pro veřejné vybavení, je velmi pravděpodobné, že původně zamýšlená střední škola (která na Barrandově chybí) tu nevyroste. Společnost Bouwfonds, která parcely v roce 2005 koupila, usiluje o změnu územního plánu a chce na místě postavit budovu ve tvaru L s přibližně 80 byty.

Ta má být stěžejní částí developerského projektu Biografy barrandov, jehož měší část v podobě pětipatrových bytových domů na kraji území již stojí.



## BARRANDOV - ŠIRŠÍ VZTAHY

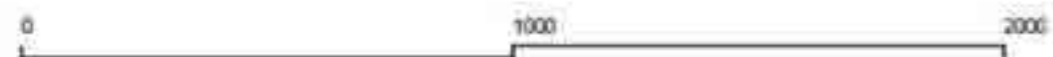
- PRAŽSKÝ OKRAJ
- MĚSTSKÝ OKRAJ
- KRAJOVÁ KORMUNICE
- TRASA METRA
- TRASA TRAMVAJE
- TRASA ŽELEZNICE
- CYKLOSTEZKA
- ZASTÁVKA METRA
- ZASTÁVKA TRAMVAJE
- ZASTÁVKA ŽELEZNICE



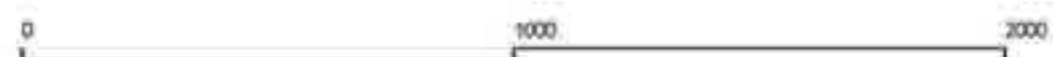


# BARRANDOV - TYPOLOGIE STRUKTUR

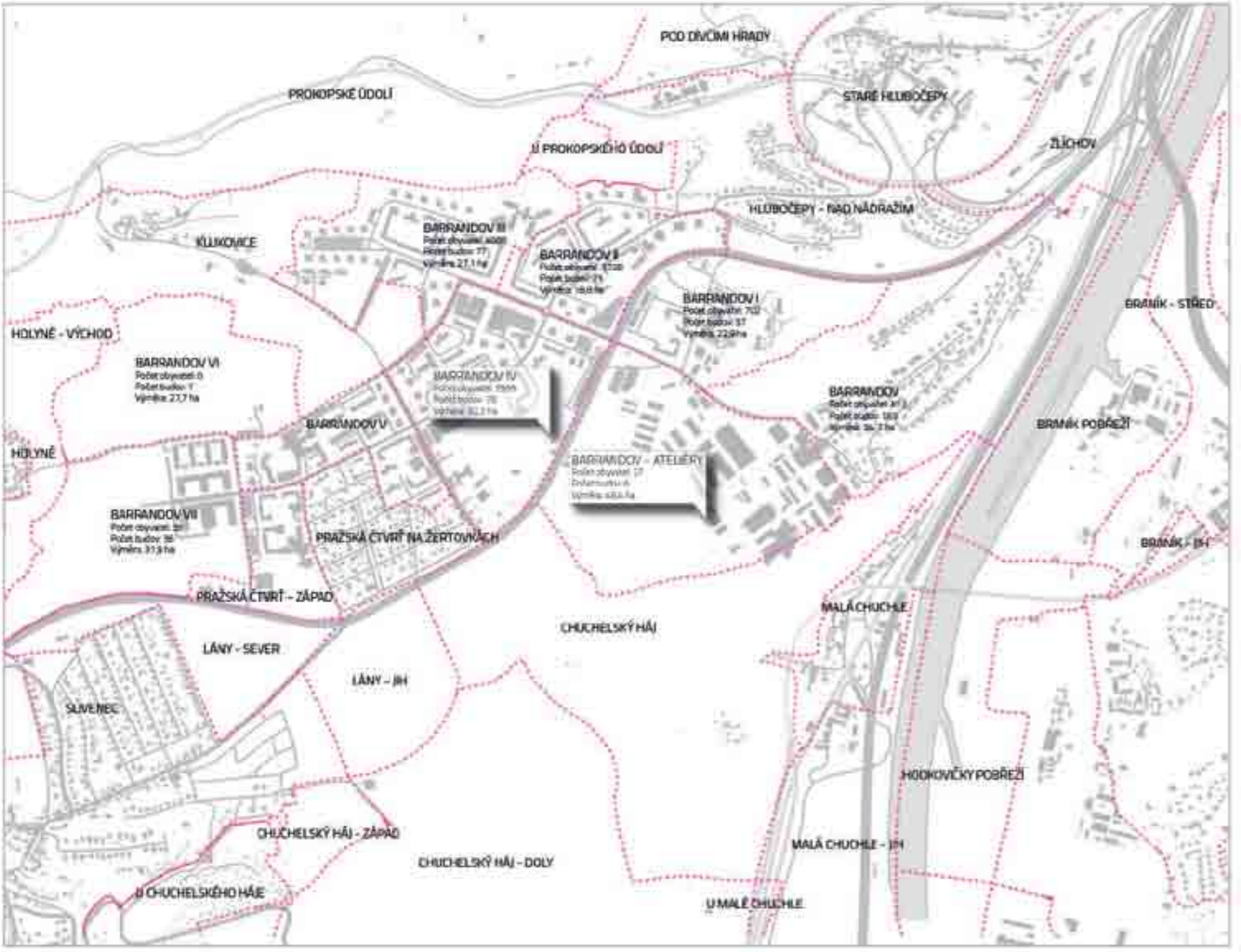
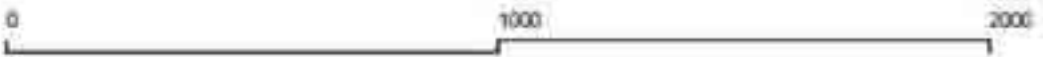
- ČERNÁ: ÚZEMNÍ ORGANIZACE
- ČERVENÁ: PLÁNOVÁ STRUKTURA
- TMAVĚ ČERVENÁ: SOULĀ STRUKTURA
- TMAVĚ FIALOVÁ: ROZLOŽENÍ ZÁHRADKOVÉHO KOLONIJE
- MODRÁ: ARÁLY
- ZELENÁ: MOULOVY
- SVĚTLĚ ZELENÁ: SKUPĚNĚ
- ORANŽOVÁ: ZÁHRADNĚ MĚSTO



- SVĚTLĚ ROZOVÁ: 0-5m
- ROZOVÁ: 6-10m
- TMAVĚ ROZOVÁ: 12-15m
- ČERVENÁ: 16-18m
- TMAVĚ ČERVENÁ: 19-21m
- ČERNĚ ČERVENÁ: 21-25m
- ČERNÁ: 25-30m
- TMAVĚ ČERNÁ: 30-35m
- ČERNĚ ČERNÁ: 36-40m
- ČERNÁ: 40-45m

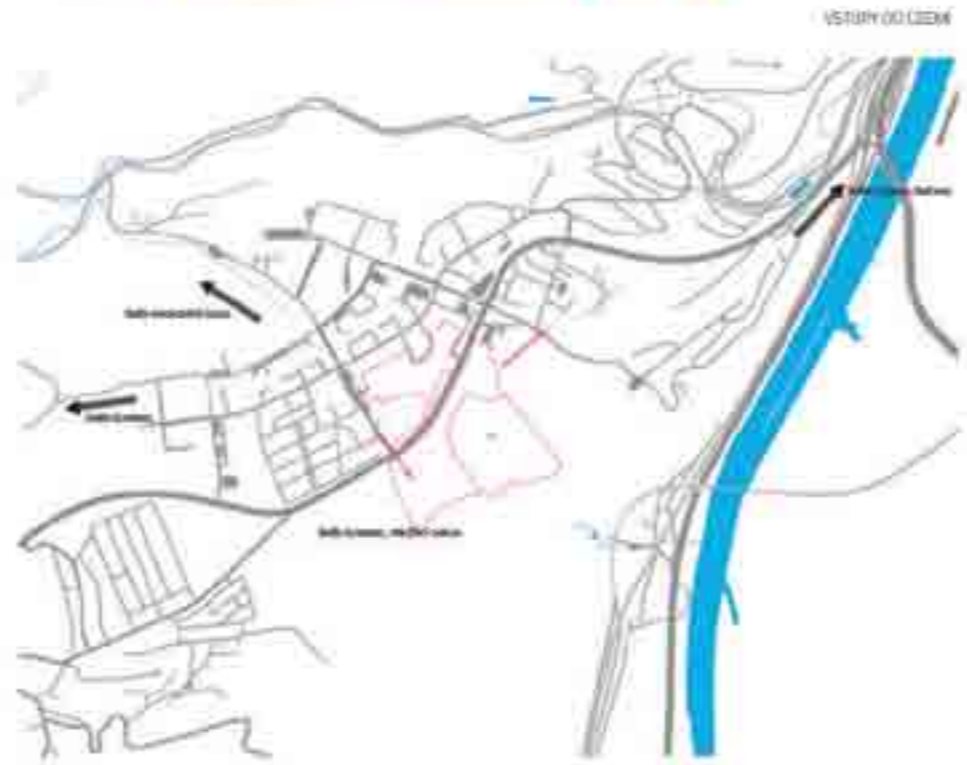




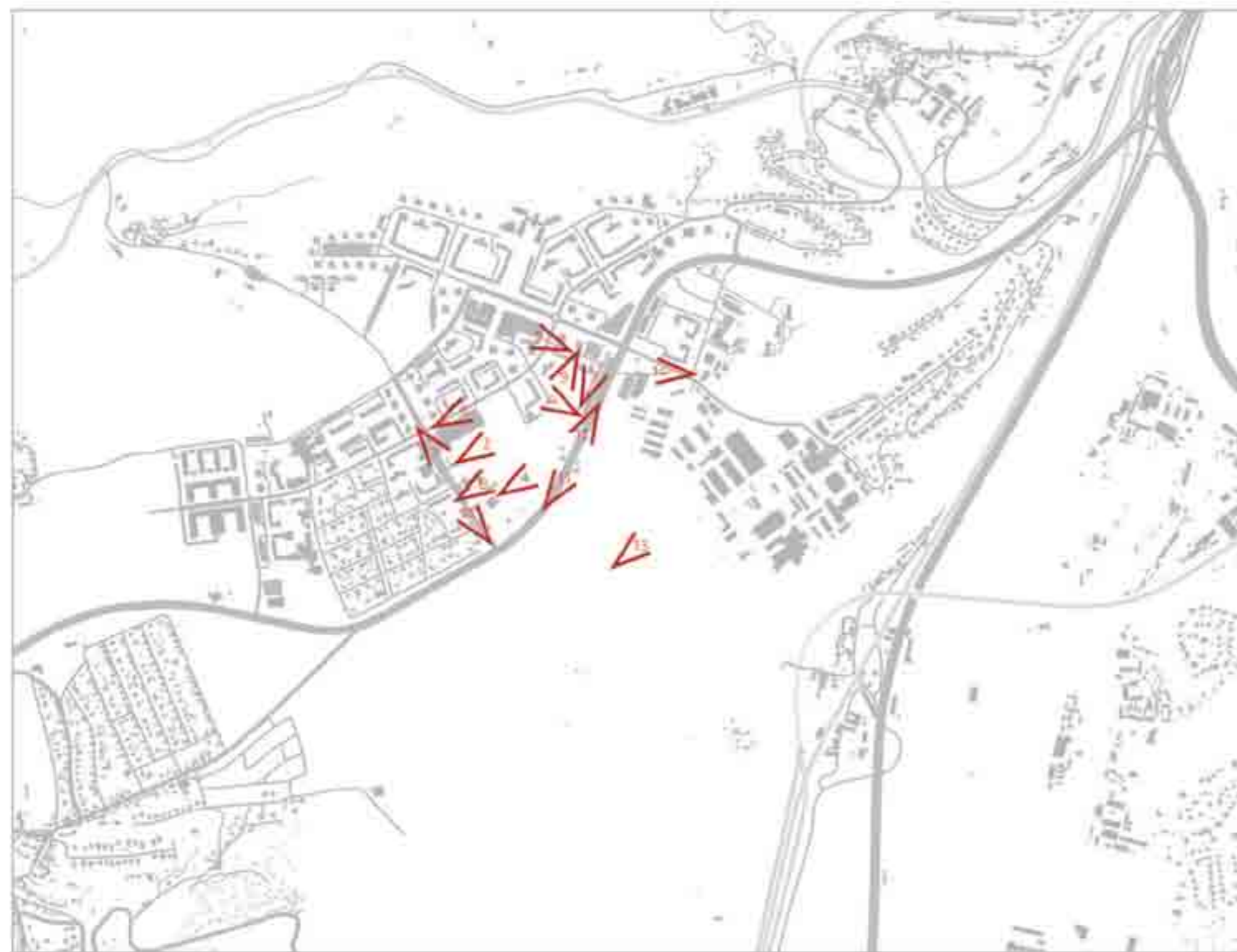


- ROZLEHLÉ ARÉÁLY A NEPROSTUPNÁ ÚZEMÍ
- BRANÍK - ŽELEZNICE
- MĚSTSKÉ VZTAHY URBANISTICKÉ STRUKTURY
- ŘEŠÍ A REKREAČNÍ VZTAHY S OKOLNÍM ÚZEMÍM
- PŘEVÁŽNĚ DOPRAVNÍ VZTAHY A PŘIPOJENÍ
- VSTUPY DO ÚZEMÍ ZE STÁVAJÍCÍCH KOMUNIKACÍ
- HLAVNÍ TRASY PŘIPOJENÍ SYSTÉMU ZELENĚ
- ZASTÁVNÁ - BUDOUCÍ LINKY TRAMVAJE
- ZASTÁVNÁ BUDOUCÍHO S-BAHNA
- ZASTÁVNÁ BUDOUCÍ LINKY TRAMVAJE

- VÝZNAMNÁ VĚTVEČNÁ POODRAVNĚNÍ
- VĚTVEČNÁ POODRAVNĚNÍ
- VĚTVEČNÁ POODRAVNĚNÍ





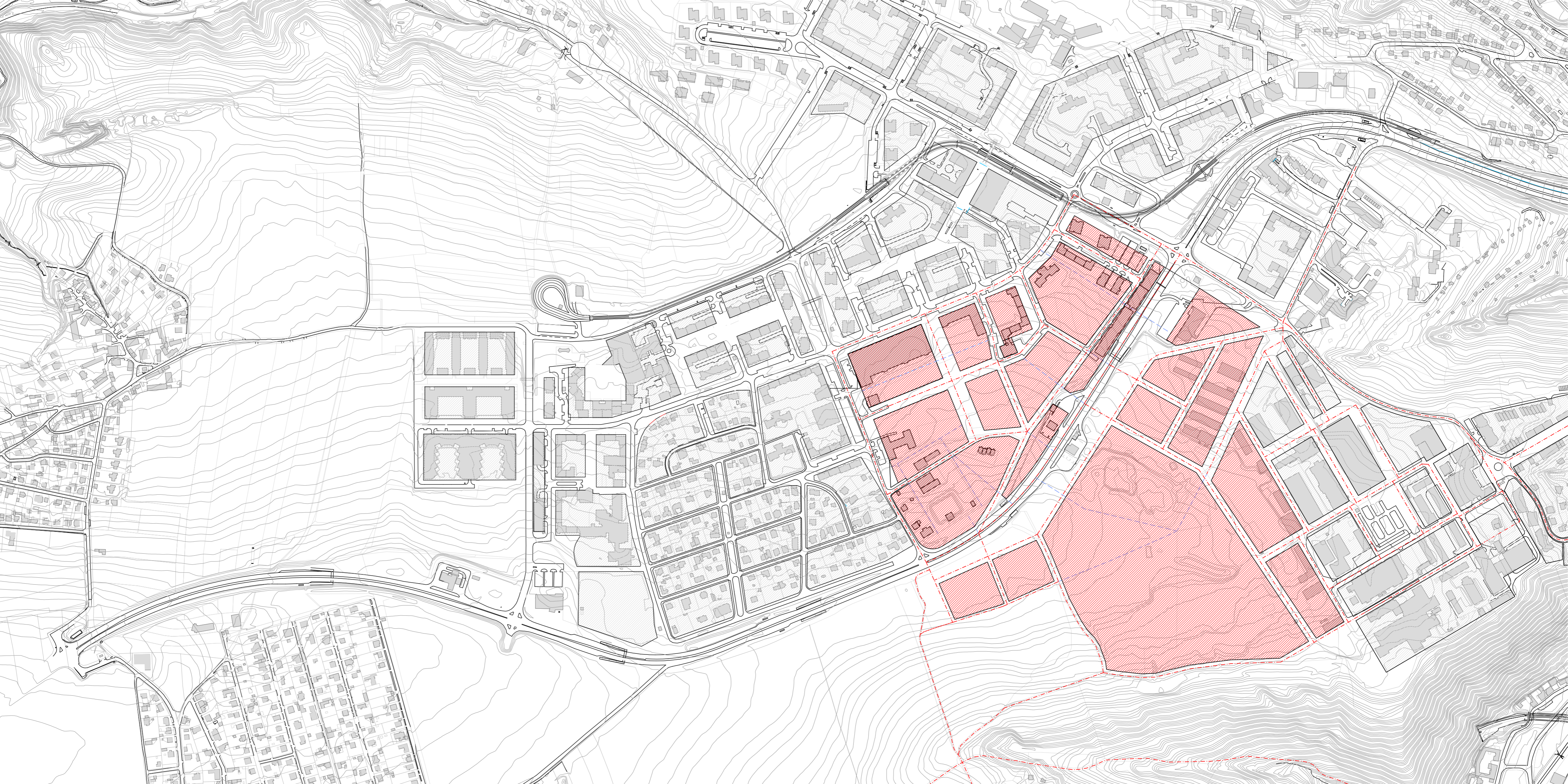


- 1 Štěpařská  
vstup do území
- 2 Štěpařská  
vstup do území
- 3 Borského  
směr
- 4 Borského  
směr k sídlišti
- 5 Kurandové  
směr k Tilleho náměstí
- 6 Högerova  
nové domy s obchody v parteru
- 7 Štěpařská  
vstup do území
- 8 Štěpařská  
perimetr sídliště
- 9 Kurandové  
vstup do území
- 10 K Barrandovu  
mezi rodinnými domy
- 11 K Barrandovu
- 12 Borského
- 13 Filmové aeliery
- 14 Slavínského











# Závěr

## Literatura

BARRON, Patrick (Ed.); MARIANI Manuela (Ed.).

**“Terrain Vague: Interstices at the Edge of the Pale”**

New York: Routledge, 2014

DORON, Gil. **“The Dead Zone and the Architecture of Transgression.”**

City: Analysis of Urban Trends, Culture, Theory, Policy, Action 4.2 (2000): 247–63.

GIBAS, Petr; MATĚJOVSKÁ, Lucie; NOVÁK, Arnošt; ROLFOVÁ, Eliška; TVARDKOVÁ, Veronika; VALEŠOVÁ, Irena; VESELÝ, Martin.

**“Zahrádkové osady: Stíny minulosti, nebo záblesky budoucnosti?”**

Praha: Fakulta humanitních studií Univerzity Karlovy v Praze, 2013

FIRLEY, Eric; GRÖN, Katharina. **“The Urban Masterplanning Handbook”**

Chichester: John Wiley & Sons Ltd, 2013

IBA Hamburg **“Metropole: Metrozonen.”**

Metropole 4. Berlin: Jovis Verlag Gmph, 2010.

RASPER, Martin. **“Urban Gardening: zahrady ve městě.”**

Praha: Dauphin, 2014

SOLÀ-MORALES, Ignasi. **“Terrain Vague.”**

Anyplace. Ed. Cynthia Davidson. Cambridge: MIT Press, 1995. 118-23.

SMITHSON, Robert. **“A Tour of the Monuments of Passaic, New Jersey.”**

Robert Smithson: The Collected Writings. Berkeley: U of California P, 1996.

## Internet

BOELENS, Luuk, **Time and Space in a Diffused Society** [online].

Dostupné z WWW:

[http://www.urbanunlimited.nl/uu/downloads.nsf/10/4B233E69AB3167DDC1256B240050C6C1/\\$file/time+and+space.pdf](http://www.urbanunlimited.nl/uu/downloads.nsf/10/4B233E69AB3167DDC1256B240050C6C1/$file/time+and+space.pdf)

BOWMAN, Yukiko **“STOP SPACE: 12 Discontinuous nonmoments in the global city.”**

<http://vagueterrain.net/journal13/yukiko-bowman/01>

HARRISON, Ruthanne, **Transformation of urban public space** [online], 2012.

Dostupné z WWW:

<http://scholarworks.umass.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1972&context=theses>

HEXNER, Michal, **Územně analytické podklady hlavního města Prahy: Cenné a pozoruhodné urbanistické soubory z hlediska urbanistického vývoje, založení, architektury a kompozice**

[online], 2007. Dostupné z WWW:

[http://www.iprpraha.cz/uploads/assets/soubory/data/UAP/UAP\\_book/kapitoly/a011-10\\_cenneurbsoubory.pdf](http://www.iprpraha.cz/uploads/assets/soubory/data/UAP/UAP_book/kapitoly/a011-10_cenneurbsoubory.pdf)

HŘÍBEK, Martin, **Marc Augé: Antropologie současných světů – referát** [online], 2000.

Dostupné z WWW:

[http://zdenek.konopasek.net/archiv/nms/99\\_00/inFrames/archiv/mh\\_ref.htm](http://zdenek.konopasek.net/archiv/nms/99_00/inFrames/archiv/mh_ref.htm)

KA CHING, Kwok, **(Re)Appropriation of Public Space : Transgressing the Residue** [online], 2013.

Dostupné z WWW:

<http://fac.arch.hku.hk/arch/thesis2013/reappropriation-of-public-space-transgressing-the-residue/>







## Poděkování

Děkuji především Michalu Kohoutovi a Davidu Tichému za inspirativní vedení práce a motivaci.

Děkuji své rodině a obzvláště svému příteli za podporu a zájem, které mi trpělivě poskytovali v průběhu celého studia.

Děkuji všem kolegům a přátelům, kteří mi dobrou radou či připomínkou pomohli k dokončení této práce.



FA ČVUT  
2 0 1 5