



motol

ondřej suk

diplomní projekt

URBANISMUS MOTOL

autor: Ondřej Suk

vedoucí diplomního projektu: prof. Ing. arch. Roman Koucký
odborná asistentka: Ing. arch. Edita Lisecová

České vysoké učení technické v Praze
Fakulta architektury
Ústav nauky o budovách
LS 2020/2021

meziměsta / diplomní seminář

7

motol / diplomní projekt

81

Děkuji vedoucím práce, rodině a přátelům za podporu.



meziměsta

diplomní seminář

úvod

Města 21. století čelí mnoha problémům. Přelidnění, znečištění, suburbanizace, narůstající ceny pozemků, gentrifikace. A přesto nikdy v historii lidstva ve městech nežilo takové procento celosvětové populace, a tento trend bude narůstat.

Rem Koolhaas píše o paradoxu smrti urbanismu v momentě, kdy se díky masivní vlně urbanizace teprve dostává do popředí všeobecného zájmu. Města se amebickým způsobem přetvářejí, žijí jako autonomní organismy, do jejichž DNA se nám daří pronikat stále hůře.

Jak udělat město prostředím, ve kterém budou lidé spokojeni? Nevyhnutelnost našeho života v nich nám nedává jinou možnost. Potřebujeme města krásná a efektivní. Města dostatečně hustá, udržitelná a živá.

Jedním z klíčů k takovým městům jsou rozlehlé opuštěné oblasti v městském organizmu. Tyto zdánlivě fádňí prostory vklíněné do městské struktury skýtají nevídaný potenciál obnovy. Potenciál návratu městu a přeměny jeho obrazu do podoby, ve které chceme žít. Poslední neopávané prostory, na kterých lze oživit urbanismus.

Koolhaas uzavírá svůj text větou: "Více než kdy jindy platí, že město je vše, co máme". Porozuměním místům, která se městu odcizila, můžeme mimoděk uchopit problém odcizenosti města současnému člověku.

I / terrain vague	11
II / historie	21
III / srovnání	31
IV / současnost	65
V / budoucnost	75

“Only an architecture
of dualism,
of the difference
and discontinuity
installed within
the continuity of time,
can stand up against
the anguished aggression
of technological reason,
telematic universalism,
cybernetic totalitarianism,
and egalitarian
and homogenizing
terror.”

Ignasi de Solà-Morales

Terrain Vague, 1995

I /

terrain vague

kořeny termínu / interpretace

“Terrain vague” je poprvé zmíněn v textu Ignasi de Sola-Moralese stejného jména z roku 1995. V kontextu vnímání současného města skrze fotografii jako určující médium 20. století, které navždy proměnilo základní představu jednotlivce o vzdálených metropolích a omezilo ji na skupiny ikonických obrazů, se Sola-Morales pozastavuje nad místy, která přitahují fotografy stejně podmanivě jako panoramata velkoměst, avšak z jiných důvodů.

Architektura měst naší doby je formována skrze objektivy fotografů, naše ledničky zdobí fotografie Paříže a Tokia, bez toho, aniž bychom rozšířili svoje povědomí o těchto místech za hranice dvojměrného snímku.

Moralesův postřeh je o to aktuálnější v době, kdy i prožitek ze samotného pohybu v prostoru je často doprovázen neustálým fotografováním sebe a svého okolí, právě za účelem vytvoření instantního dojmu “byl jsem zde”, “takhle to tu vypadá” a “takhle mi to před tou budovou sluší.” Život a svět už jen ve dvou rozměrech.

Avšak obrazy, kterými se zabývá tento text, a které tolik fascinují fotografy městských krajin, mají daleko k fotogenické kráse a ke zkráslené výpovědi o tváři města. Nikde se nedá pravá podstata místa postihnout tak dobře jako tady, v prázdných a opuštěných prostorech uvnitř městského organismu.

Jsou to místa dvojznačnosti a protikladu.

Průmyslové oblasti, nádraží, ghetta, kontaminované plochy.

Fyzicky součástí městského soukolí, mentálně však izolovaná. Střet měřítek a souvislostí.

Když procházíme takovouto oblastí, nejsilněji vnímáme opuštěnost a absenci jakékoli zřejmé funkce, což však zároveň můžeme chápat jako projev svobody a nečekaného potenciálu.

Tato dvojznačnost je hlavním spojujícím prvkem těchto míst a těžištěm Moralesova textu.



Káhira / Bas Princen



New Street Station, Birmingham / John Davies

Prostor se zde stává obrazem našeho celospolečenského rozpoložení, ke kterému nás váže silný pocit odcizení a zároveň samoty, která se tady stává tak přirozenou, že přestává být nesnesitelnou.

Morales zmiňuje tezi Odo Marquanda, že "současnost je epochou odcizení od světa".

Vztah mezi člověkem a okolním světem je podmíněn rychlostí dějících se změn, jejichž intervaly se v posledních letech stále zkracují. Odcizený člověk tak podvědomě hledá pevný bod v místě, které nepodlehlo měnícímu se světu a tím odcizilo se městu.

Proč jsme ale tolik přitahováni těmito omšelými místy na fyzickém okraji městského osídlení a mentálním okraji společenského zájmu?

Fotografie Johna Daviese, Davida Plowdena, Thomase Strutha a dalších jsou klíčem k podstatě naší zdánlivě iracionální vazby k těmto "terrain vagues", ve kterých vzpomínky na minulost zastínily bezútěšnou současnost.

Nostalgické obrazy, romantické upomínky na dávno zmizelý svět a města, napětí z očekávání, které míří k lepší budoucnosti.

Místa beznaděje i bezmezné naděje.



Parkoviště obchodního domu, Dubai / Bas Princen



Stockportský viadukt, Manchester / John Davies

Samotný termín terrain vague je francouzského původu a v podstatě znamená "nezařazené (vágní) městské území".

Složitost obecného pojmenování těchto prostor (nejen) v češtině je vlastně ironickým vedlejším projevem naší neschopnosti tato místa uchopit.

Právě z důvodu nejednoznačnosti jejich významu v rámci městského prostoru, ale zároveň z jejich neoddiskutovatelné příslušnosti k městu jsem si pro ně stanovil termín **meziměsta**. Dle mého názoru nejlépe vystihuje podstatu jejich polohy, charakteru a vztahu k městu, jak ho známe a chápeme.



Chicago / David Plowden



Tokio / Thomas Struth



Jersey City, New Jersey / David Plowden



Dieselstrasse, Duisburg / Thomas Struth

Pozice architekta ve vztahu k meziměstům je dle Moralese velmi problematická.

Stojí rozkročen mezi svou odvěkou rolí uchvátitele a tvůrce prostředí, a zároveň snahou o zachování autenticity prázdného meziměstského prostoru. Formy a figury proti prázdnému a neuchopitelnému.

Je třeba zachovat kontinuitu neplánovaného, energii místa, jehož přirozeností je mnohoznačnost a vrstevnatost, ale zároveň ji navrátit městu v podobě, která zůstává autentická, avšak ne odcizená.



"Dutch landscape" / Jannes Linders

Meziměsta nelze svázat velkými gesty, neboť jsou velkými gesty sama o sobě, dosáhla sama sebe neexistujícím úsilím a skrze přehlížení okolí - jejich podmanivá síla je produktem až netečné slabosti.



"Dutch landscape" / Jannes Linders



New York, konec 19. století

II /

historie

příčiny / vazby / projevy

Vznik meziměst, stejně jako většina velkých změn v našich současných městech má své kořeny v průmyslové revoluci. Industrializace podnítila nejmasivnější změny využití městského prostoru v novodobé lidské historii, naprosto změnila způsob práce a života, a tím i obraz města a společnosti jako celku.

Technický pokrok a nové vynálezy usnadnily do té doby složité postupy výroby a dopravy, čímž došlo ke skokovému rozvoji raného kapitalismu a společenským změnám na něj navázaným. Rozpad cechovního systému pod tlakem narůstající poptávky po zboží, a zároveň lehká kvalifikace dělníků pro práci se stroji vedla k naprosté dominanci manufakturní výroby.

Kromě zrychlení samotné výroby je třeba zrychlit i zásobování manufaktur surovinami a následnou expedici hotových produktů zákazníkům.

S vynálezem parního stroje se do krajiny otiskuje zcela nová vrstva železničních kolejí a náspů, rovné linie tratí vytváří nové bariéry a kompoziční osy, se kterými se barokní aleje nemohou měřit. Koleje však z krajiny vstupují nejen do manufaktur, ale nevyhnutelně, a se stejnou silou i do měst. Obchod zažívá nebývalý rozkvět, nábřežím ve městech dominují přístavy a doky, po řekách se plaví lodě poháněné stejnou parou, která do pohybu uvádí vlaky. Krajinu protkává hustá železniční síť, neboť je potřeba doručit stále víc zboží na stále více míst stále více lidem. Už nestačí dvě koleje, nádraží se rozrůstají a pohlcují stále větší plochy.

Zároveň se stávají jedním z nejzásadnějších těžišť tehdejšího města. Ne nadarmo je bývalá Bahnhofstrasse ve většině bývalých rakouskouherských měst (a nejen jich) ulicí s nejvýstavnějšími domy. Kdo je úspěšný, chce být blízko pokroku. Chce mít svůj dům na Bahnhofstrasse, mezi hlavním nádražím a hlavním náměstím, daleko od kouřících továren, diametrálně odlišného obrazu toho stejného pokroku.

Chuť být blízko pokroku je lidskou přirozeností a v dnešní době se nijak neliší od té v průmyslové revoluci.

Ale kde žijí ti, kteří navzdory obrovskému průmyslovému rozvoji úspěšnější nejsou?

Dělníci, kterých je potřeba stále víc, neboť poptávka stále stoupá, a stroje je čím dál tím snazší obsluhovat, takže mezi nimi přibývají i děti.

V Manchesteru se dělnické rodiny v bytech dělily o postele podle toho, kdo právě má v továrně směnu. Případné zranění, které dělníka vyřadí z práce, pro rodinu znamená ztrátu střechy nad hlavou, neboť na jeho místo se již tísni další zájemci.

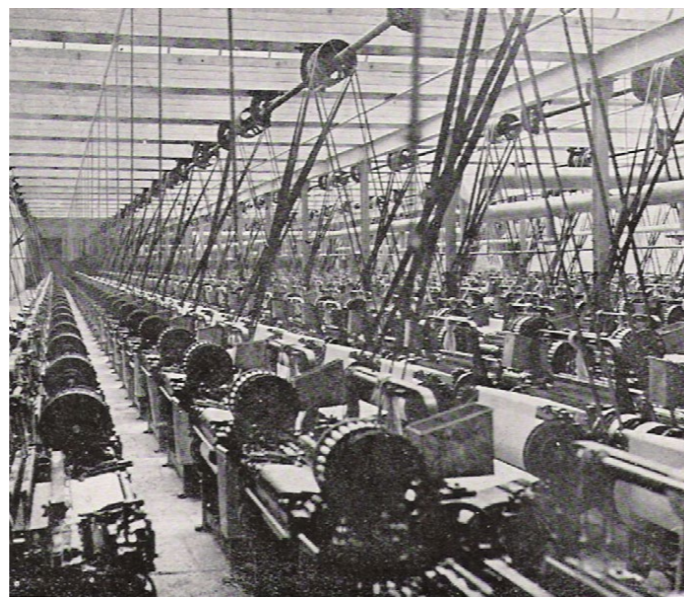
V důsledku těchto dvou tváří průmyslové revoluce, které by si nemohly být nepodobnější, začne proměňovat lidskou společnost a obraz města nová síla a nové ideje, jdoucí proti negativním aspektům industrializace.

Kromě neutěšené situace dělníků a jejich rodin, společenské nespravedlnosti a jejího kontinuálního prohlubování se dostává do popředí také ekologická situace, znečišťování a přeměna přírody a krajiny, ale také měst a zhoršování podmínek k životu v nich.

O proměně, kterou prošla města a společnost pod vlivem teorie Karla Marxe a jeho následovníků se zmíním později. V této chvíli se zaměřím na fenomén Zahradního města.

Města průmyslové epochy jsou městy překotně rostoucími. Námezdní dělníci se stahují z venkova do měst, kde se koncentruje veškerý průmysl a bohatství, které z něj pramení.

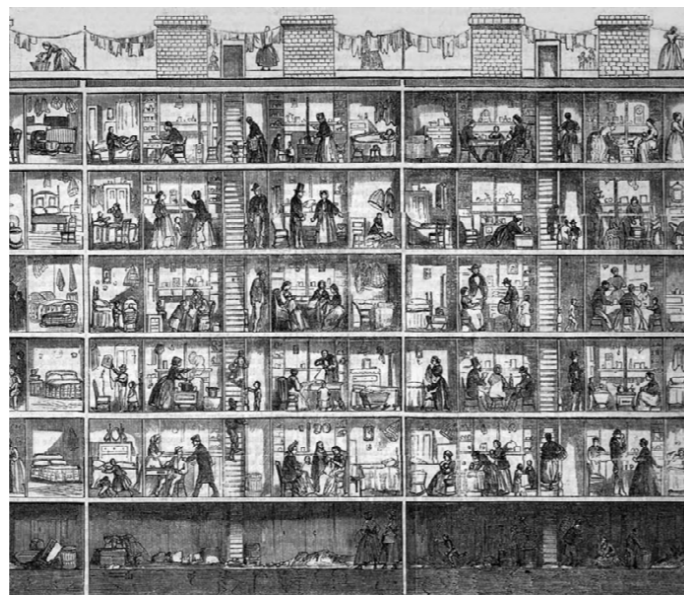
První obytné dělnické kolonie vznikaly v přímé blízkosti továren, které se zpravidla nacházely za městem po směru převažujícího větru. Jak však města pod vlivem neustálé produkce bobtnala, průmyslové areály do nich začaly pomalu vrůstat a stávat se jejich nedílnou součástí. Vznikají metropole, města ve kterých bydlení sdílí prostor jak s výrobou, tak i dopravou a relaxací.



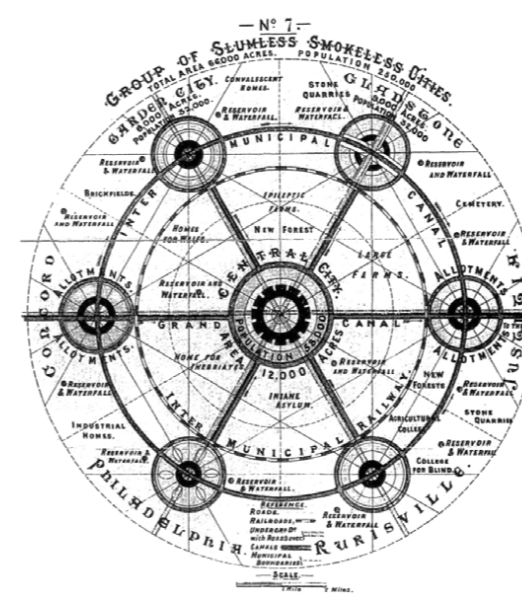
Továrna na bavlnu, Lancashire



Manchester



Řez činžovním domem, New York



Zahradní město, Ebenezer Howard

Hygienická situace začala být palčivým problémem, města měla velmi znečištěné ovzduší, nevyhovující uliční profily, kanalizaci i veřejné prostory a neodrážela ambice bohatnoucí společnosti. Proto většina evropských velkoměst přistoupila ve druhé polovině 19. století k rozsáhlým asanacím svých starých historických jader. Vznikaly okružní promenády, do měst se navracely výstavní aleje a stromořadí, byly vystavěny nové rezidenční čtvrti.

Ovšem revoluční proměna města si žádala revoluční odpověď. Tu nastínil roku 1898 anglický stenograf, urbanista-samouk a utopický teoretik Ebenezer Howard, ve své knize "Zahradní města zítřka".

Stěžejní myšlenkou je návrh modelového města kruhového půdorysu pro 32 000 obyvatel, které bude po dosažení této populace obkrouženo soustavou dalších šesti takovýchto měst, kterým dominují otevřené prostory parků a vzdušných zelených bulvárů, přičemž připouští navýšení populace jádrového města na 58 000 obyvatel a vznik „klastru“ pro celkem 250 000 obyvatel.

Howardova vize počítala s tím, že zmíněná koncepce nabídne důstojné a zdravé bydlení „v krajině“ nižším vrstvám. Ironií osudu je, že skutečně realizované obytné okrsky inspirované ideou zahradního města byly většinou vilovými čtvrtěmi pro střední a vyšší vrstvy. Co však této teorii a jejímu dopadu na teorie následující nelze upřít, je že hrála nezanedbatelnou roli při proměně tváře města.

Precizně geometrizovaná vize Ebenezera Howarda se totiž neubráníla dalšímu paradoxu, neboť i pod jejím vlivem započal rozpad tvaru města jako celku.

Tradiční rostlé město jako zlo.

Tento motiv byl jedním z hlavních motorů nejvlivnějšího urbanistického hnutí 20. století, modernismu. Zahradní město dle Howardova výkladu spoléhalo na překonávání velkých vzdáleností mezi nízkopodlažními a nepřiliš hustými městy zejména pomocí vlaků. Modernisté dostali k uskutečnění svých vizí kromě dalšího zdokonalení železniční dopravy další technologický dárek v podobě rozvoje automobilového průmyslu a celkově silniční přepravy. Rozpad blokového města započal.

Hlučná, přelidněná a špinavá města již nevyhovovala modernímu životu. Nevyhovovala modernímu člověku. Moderní člověk je člověk postindustriálního světa, který má žít v klidném a krásném prostředí, obklopen parkem a do práce jezdit automobilem, neboť práce jako negativní projev urbánního prostředí má být od bydlení zcela oddělena.

Ovšem než byly tyto teze definovány Athénskou chartou z roku 1933, stala se myšlenka zahradního města předlohou pro řadu nových rezidenčních čtvrtí vznikajících na periferii stávajících měst. Nízkopodlažní domky se zahrady pokrývaly rozsáhlé plochy na okrajích měst, nevědomky připravující odstupovou zónu pro nadcházející plány modernistů.

Rozvoj silniční dopravy přináší do krajiny a měst další zásadní formující vrstvu, analogickou k vrstvě železnic. Silniční tahy prostoupily město hustěji než doprava železniční, zároveň však způsobem prostorově úspornějším.

Co bylo ušetřeno na dopravě lineární, se násobně propadlo v dopravě v klidu. Parkovací plochy postupně zaplnily poměrně rozsáhlé nevyužité městské prostory a určily podobu většiny městských ulic a náměstí.



Starý Spoiřilov, 1926 - 29



Krach na newyorské burze, 1929



Dálnice v Německu, 30. léta



Drážďany po spojeneckých náletech, 1945

Do tohoto nejpokrokovějšího období moderních lidských dějin však dvakrát rychle za sebou zasáhly nejničivější války, jaké většina tehdejšího světa kdy viděla. Dopady zejména války druhé, která po sobě zanechala zdevastovaná města a krajiny napříč evropským kulturním prostorem, klíčovou oblastí průmyslové revoluce, nastavila zrcadlo společnosti, která z ní vzešla.

První světová válka svrhla většinu velkých evropských monarchií a stvořila nezávislé národní státy, které chtěly usilovat o své místo na výsluní ve výsostně kompetitivním prostředí. Carské Rusko se proměnilo v první skutečnou socialistickou totalitu inspirovanou Marxovým učením na světě. Německo, Itálie a Španělsko směřovaly k agresivním nacionalistickým diktaturám, s autoritářstvím koketovaly i další evropské státy. Jedinou skutečnou demokracií střeoevropského prostoru v meziválečném období zůstalo Československo. Ohromná pluralita a nekompatibilita politických systémů na tak malém území byla odsouzena ke konfliktu, jehož přímé důsledky jednoznačně determinovaly rozdíly, které dnes můžeme velmi jednoduše sledovat mezi městy západoevropského a východoevropského prostoru. Jedním z nejviditelnějších projevů tohoto rozdílu jsou právě meziměsta a přístupy k řešení jejich problematiky.

Poválečné vyjednávání v už předem rozparcelované Evropě přešlo kontinent železnou oponou. Mocenské zájmy západních demokracií a sovětského Ruska pak nejen ve vztahu k městu vyústily ve velmi odlišné závěry. Evropa bojovala s ohromnou bytovou krizí, která byla dopadem jak obou válek, tak i světové hospodářské krize, která ke druhé světové válce výrazně přispěla. Hospodářská krize se navíc v očích mnohých proměnila v počátek konce kapitalismu, zvláště když naoko byl Sovětský svaz zasažen méně než některé západní státy a hlavně USA. Centrálně řízená ekonomika versus volný trh.

Centrální plánování ve Východním bloku rozvolnilo ruce modernistické zástavbě. Neexistence pozemkového trhu, indikujícího ekonomické tlaky ve městě, které nutí k přehodnocování a opětovnému využívání nerentabilních provozů, průmyslových areálů a zastaralých obytných čtvrtí v blízkosti centra, měla za důsledek přehlížení těchto ploch a naopak podnítila masivní výstavbu za jejich hranicí směrem do volné krajiny. Nutno vzít také v potaz byrokratickou podstatu centrálního plánování, která vykazovala vyšší náchylnost k administrativně jednodušším řešením, což vysvětluje například to, proč výstavba socialistických sídlišť začala v Praze masivně až za hranou svahů údolí Vltavy, kde se nekontrolovaně rozrostla do polí. Topografie samotná samozřejmě sehrála svou roli, ovšem je zřejmé, že absence pozemkového trhu zcela odstranila bariéry komplexního uvažování o městském prostoru.

Neexistence tržního tlaku na kvalitu výstavby, ale i například veřejných prostor už jsou jen dílčí důsledky celkového problému centrální ekonomiky. V mezerách mezi blokovou strukturou, zahradními městy a modernistickými sídlišti nám zůstala mementa industriálního rozvoje a jeho úpadku, připomínky našeho plýtvání prostorem v ne zcela vzdálené minulosti a neschopnosti jej znovu využít v přítomnosti. Meziměsta.

Místa, která v určité době byla možná příliš blízko hluku a špíně železnic a silnic, a tak jsme je prostě nechali být. Místa, která možná z nějakých důvodů prostě jen zbyla na okraji města a pro socialistické plánovače představovala jeho neduhy, od kterých se chtěli distancovat. Místa, která sloužila určité funkci, ale s příchodem nových politických, ekonomických nebo společenských pořádků přestala být potřebná. Místa, která lidé buď opustili, nebo je už od začátku přehlíželi.

Naše velká nesplacená daň městu.



"Výsledky první pětiletky", Varvara Stepanova, 1932



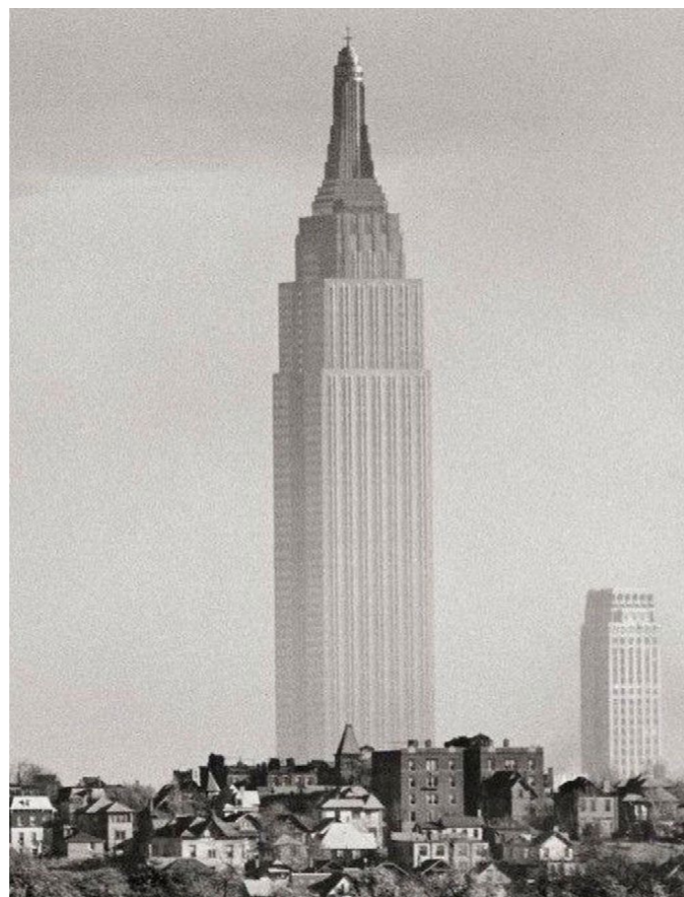
Nouzová kolonie Na Slatinách, Praha



Jižní Město, 80. léta



Nákladové nádraží Žižkov



Empire State Building, pohled z New Jersey, 30. léta



Leningradskaja Hotel, Moskva, 1953

III /

srovnání

barcelona

budapešť

milán

mnichov

praha

Jaký vliv na tvář Prahy měl její vývoj ve druhé polovině dvacátého století v porovnání se čtyřmi evropskými městy srovnatelného počtu obyvatel? Každé z těchto měst má různou historii, topografii i další specifika, která je od Prahy odlišují.

Mým cílem nebylo srovnat Prahu s co nejdokonalším prototypem města, kterým by se měla stát, ale naopak na městech rozdílných kvalit a přístupů pojmenovat problémy, které Prahu trápí a nastavit ji zrcadlo v rámci evropského kontextu. Praha je unikátní město, s výraznou topografií a nebývale dochovanou historickou kompozicí, které není možné zařadit do žádné odpovídající typologické kategorie, která by byla dostatečně objektivní pro účely srovnání.

Dostatečná rozdílnost jednotlivých měst, u nichž jediným spojujícím kritériem byl kromě populace i administrativní význam, který tato sídla hrají v rámci svého regionu (odpovídající hlavnímu městu regionu velikosti ČR), je zdrojem řady styčných bodů, které obecně definují jejich běžné parametry.

Zaměřil jsem se zejména na parametry přímo navázané na meziměsta, tedy rozlohu města a hustotu osídlení, zastavěné a nezastavěné území, elementární využití ploch a rozlohu ploch určených k transformaci. Výsledkem je série soutisků schwarzplanů jednotlivých měst se schwarzplanem Prahy pro účely porovnání urbánních struktur, jejich hustot a rozsahu, v kontextu se sesbíranými daty. Jednotlivá data pro každé z měst porovnávám s daty pražskými zvlášť, závěrem však je obecný poznatek o evropském městě a jeho současném obrazu.

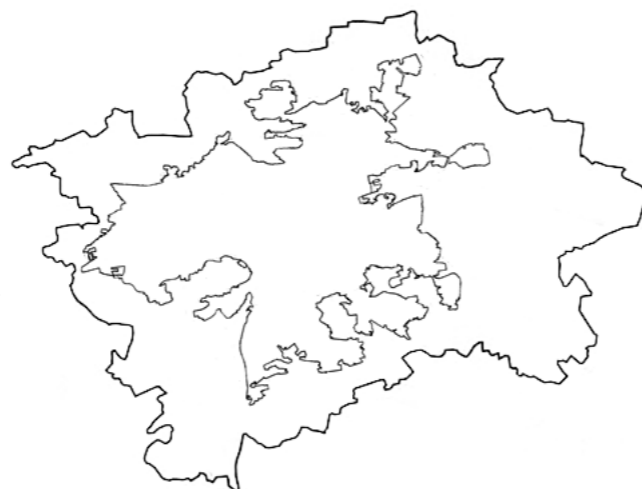


praha

počet obyvatel	1 324 277
rozloha	496 km²
hustota zalidnění	2 669,9 obyv./km²

praha / skutečně zastavěné území

počet obyvatel	1 068 101
rozloha	171,2 km²
hustota zalidnění	6 240 obyv./km²



Jak již bylo zmíněno, Praha je město velmi specifických parametrů. Je formováno několika výraznými topografickými prvky : údolím řeky Vltavy a jejím meandrovitým zákrutem s několika říčními ostrovy, pahorky a kopci svírajícími údolní krajinu, s významnými městotvornými body a liniemi na jejich vrcholech, a zaříznutými údolními a svahy těchto kopců, za jejichž horizontem začínají rozsáhlé náhorní plošiny.

Tato topografie předurčila Prahu k ikonické vedutě, ve které je obsažena všechna dramaticčnost jejího genia loci. Zároveň však město svázala přírodními hranicemi natolik přesvědčivě, že po jejich překročení jako by se vylilo z břehů. Rozsáhlá panelová sídliště rozprostřená na náhorních plošinách obkružují Prahu takřka ze všech směrů, zasahují daleko do krajiny, doslova pod okny paneláků zlátnou pole.

Specifická topografie tak sama poskytla živnou půdu pro meziměsta. Právě sevřená údolí, svahy a úpatí pražských kopců jsou velmi často místy, se kterými si dnes nevíme rady, které byly vynechány z plánů minulých generací. I z tohoto důvodu jsem do srovnání zahrnul "skutečně zastavěné území Prahy", které bylo stanoveno ÚAP v roce 2014, a zároveň je i součástí návrhu nového Metropolitního plánu. Velký poměr území krajinného rázu v rámci celkové rozlohy Prahy je dán začleněním mnoha bývalých vesnic do jejích administrativních hranic. Je tedy logické využít jak hranice administrativní, tak zastavěné, k objektivnímu porovnání skutečného městského území.

Nenechme se však alibisticky mámit topografií a rozsáhlostí administrativního území. Praha má i ve svém zastavěném území (které neobsahuje parkové plochy) pouze průměrnou hustotou zalidnění, a zároveň se většina jejích velkých transformačních ploch nachází na rovném terénu v bezprostřední blízkosti centra.

praha / využití území



typ území	zastavěné	nezastavěné	obytné	produkční	transformační
praha	43,4 %	56,6 %	18 %	32 %	7,6 %
praha skutečně zastavěné	76,4 %	23,6 %	33 %	12,7 %	25 %

Jak bylo již zřetelné ze soutisku na předchozí straně, zastavěné území se radiálně rozpíná údolími a náhorními plošinami od těžiště Starého Města. Celé je pak obkrouženo územím, ve kterém dominuje složka volné krajiny. Není tedy divu, že v celkové rozloze Prahy tvoří zastavěné území 43,4 %, zatímco při zaměření se na "skutečně zastavěné území Prahy" se dostáváme až na 76,4 %. Z tohoto území jsou však vyňata např. území Modřanské rokle, Vidoule nebo Přírodní park Hostivař-Záběhlice, které jsou takřka obestavěny souvislou zástavbou. Je důležité mít na paměti, že obě hodnoty mají své příčiny, a bez jejich vzájemného porovnávání nedosáhneme objektivních závěrů.

barcelona



barcelona

počet obyvatel **1 620 343**
rozloha **101,4 km²**
hustota zalidnění **16 000 obyv./km²**



praha

počet obyvatel **1 324 277**
rozloha **496 km²**
hustota zalidnění **2 669,9 obyv./km²**

barcelona

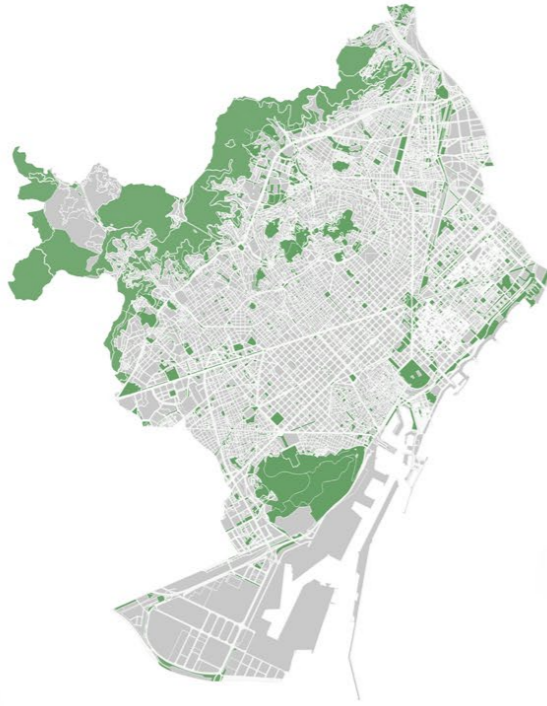
počet obyvatel **1 620 343**
rozloha **101,4 km²**
hustota zalidnění **16 000 obyv./km²**



praha / skutečně zastavěné území

počet obyvatel **1 068 101**
rozloha **171,2 km²**
hustota zalidnění **6 240 obyv./km²**

barcelona / využití území



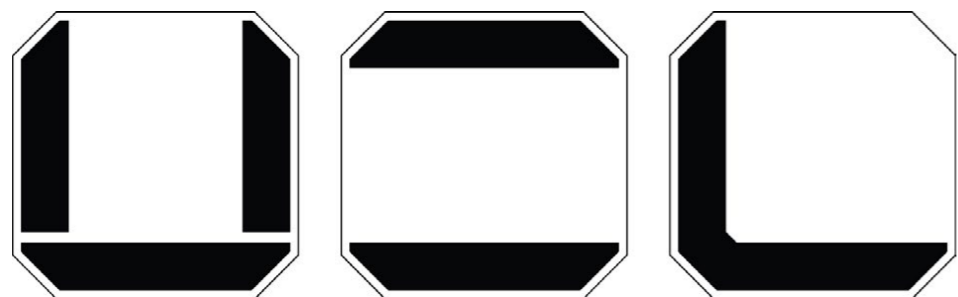
První z porovnávaných měst je zároveň město největšího kontrastu většiny parametrů a také obecně nejodlišnější od Prahy a zbylých měst. Objektivita přímého srovnání jde tedy v tomto případě stranou, ovšem unikátní urbanismus a genius loci Barcelony jsou důvodem, proč i přes velkou rozdílnost má smysl jejím parametrům věnovat pozornost.

O rozdílech mezi Prahou a Barcelonou by se daly popsat dlouhé řádky : Barcelona je přístavní město s šachovnicovou sítí a hlavní diagonální osou, město masivně přestavěné podle jednotného plánu už v 19. století. Praha je oproti tomu město na řece, s bohatou historickou vrstevnatostí a excentrickým rozvojem akcentovaným druhou polovinou století dvacátého. Topografie, klima, historická tradice.

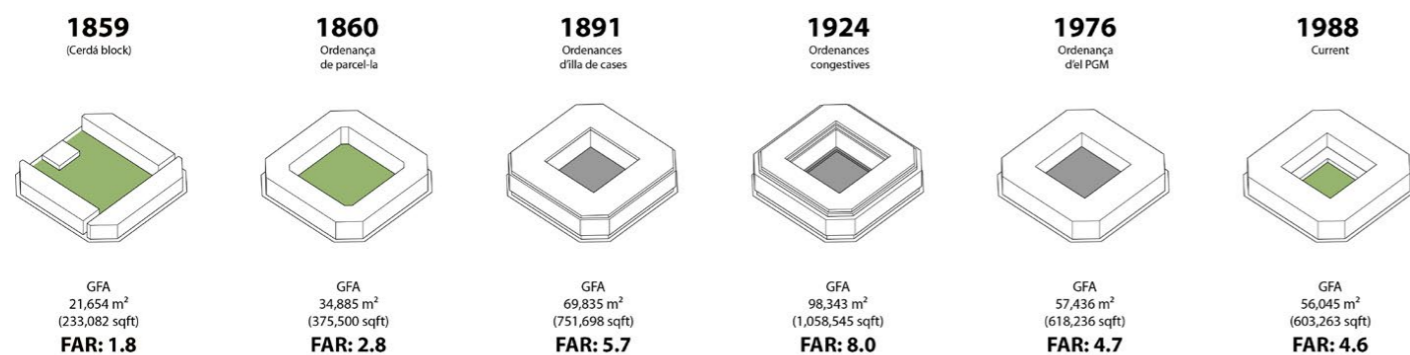
Jak vyplývá z dat i soutisku, Barcelona je město velmi husté, dokonce jedno z nejhustěji zalidněných v EU. Hlavní příčinou je radikální urbanistická přestavba dle plánu Ildefonsa Cerdy z roku 1859. Bývalé římské castrum a pozdější středověké přístavní město bylo přeměněno na husté blokové město šachovnicového půdorysu, přeřazené diagonální osou. Bloky 100 x 100 m se seříznutými rohy pro vznik veřejných prostor na křižovnách 20 m širokých ulic s alejemi stromů, široké zelené bulváry a častá příjemná náměstí. Příbřežní topografie a nadřazenost plánu umožnila naprostou přeměnu tváře města do podoby, ze které čerpají i současní urbanisté.

Ovšem to, co je pro nás hodnotné v kontextu meziměst, je způsob, jakým se Barcelona dokázala s těmito prostory vyrovnat v období po pádu režimu generála Franca. Za jeho vlády byla Barcelona soustavně přehlížena a na okrajích této pravidelné zástavby začaly vznikat velké nekoordinované oblasti. Roku 1979 byl po prvních svobodných volbách na místo městského urbanisty jmenován Oriol Bohigas.

typ území	zastavěné	nezastavěné	obytné	produkční	transformační
barcelona	62,6 %	37,4 %	39 %	19,5 %	2,1 %
praha	43,4 %	56,6 %	18 %	32 %	7,6 %
praha skutečně zastavěné	76,4 %	23,6 %	33 %	12,7 %	25 %



Původní typologie bloků dle Ildefonsa Cerdy



Vývoj bloků v Barceloně



Revitalizace sídliště La Mina, Barcelona, 2006



Projekt 22@ Poblenou, Barcelona, 2000

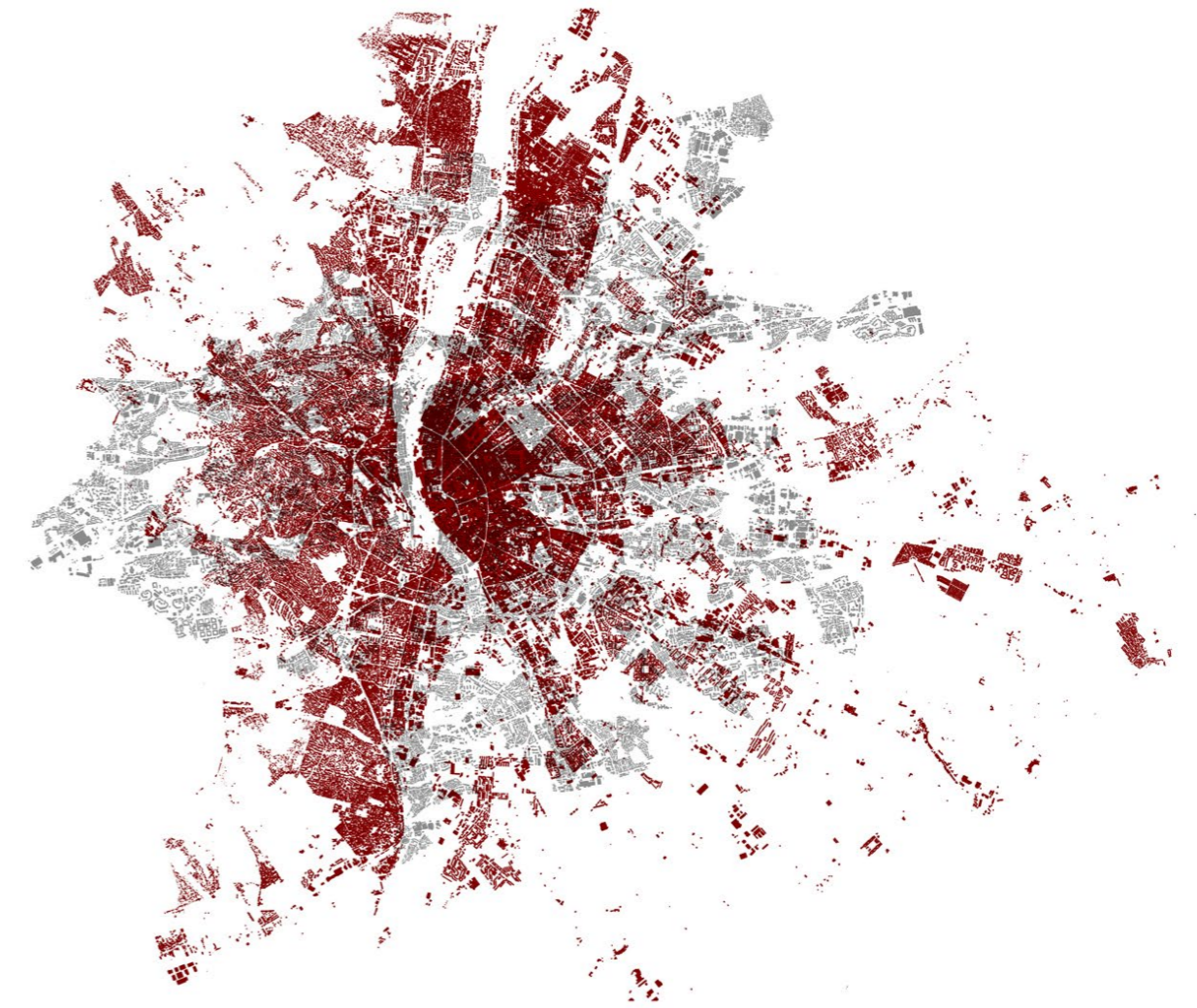
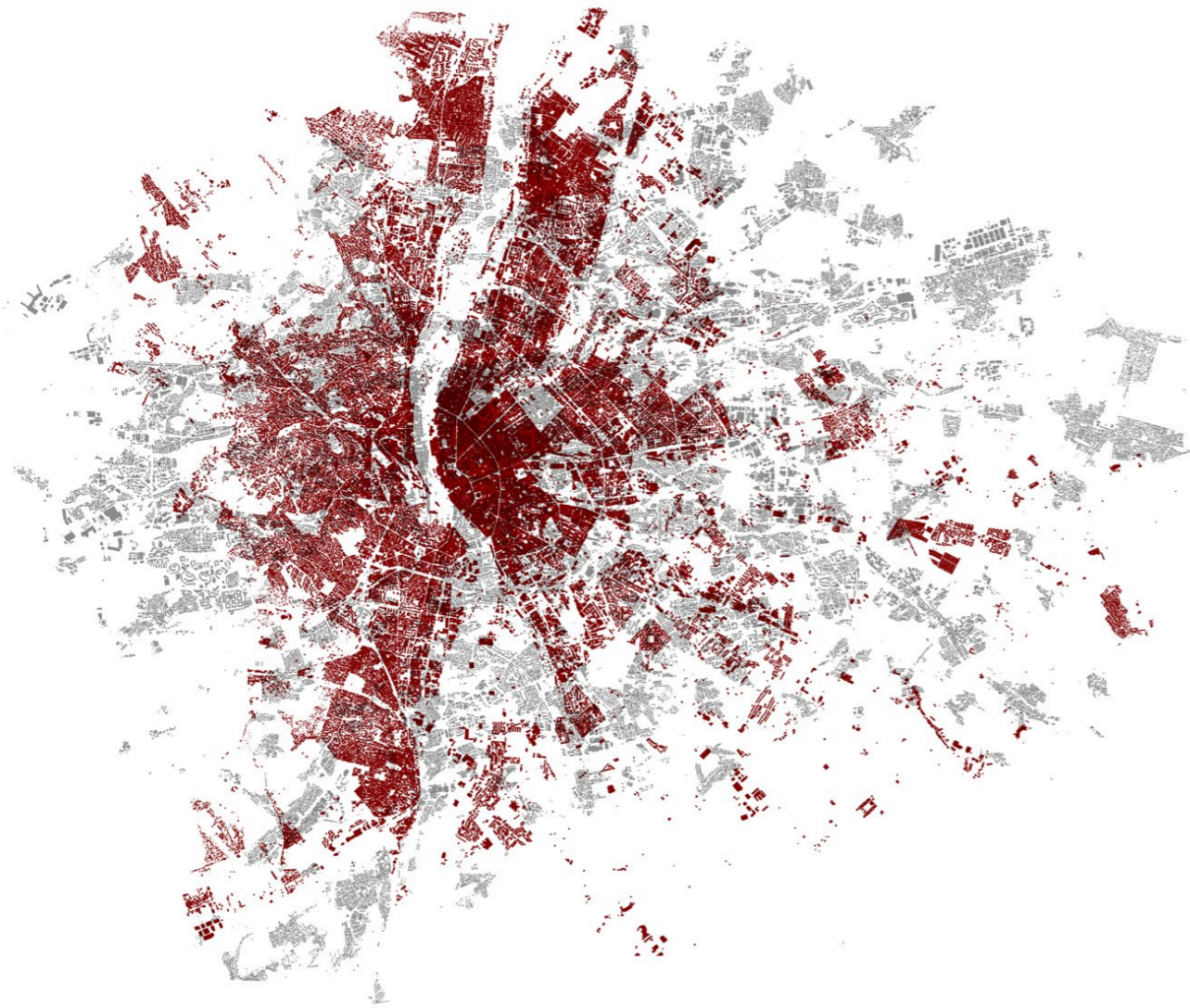
Neboť byl velký společenský tlak na rychlé změny k lepšímu, Bohigas přesvědčil politickou reprezentaci k aktivnímu zapojení města do realizace potřebných projektů. Architektura se tak do jisté míry stala hlavním nástrojem městské politiky, neboť každá čtvrť prošla určitou revitalizací, vznikaly nové veřejné prostory na místech bývalých průmyslových oblastí a nevyhovujících staveb. Tak hustě zastavěné město jako Barcelona se v první řadě zaměřilo na sanaci nevyhovujících staveb a jejich přeměnu v městské prostory.

Od devadesátých let se ovšem také zaměřuje na přestavbu starých čtvrtí, průmyslových areálů a dalších meziměstských prostor na nové městské čtvrti v pravém slova smyslu. Nové návrhy vznikají v okolí nádraží La Sagrera, industriální čtvrti Poblenou, v minulých letech prošlo revitalizací sídliště La Mina či Forum Universal de las Culturas.

Zejména Projekt 22@ v Poblenou je velmi komplexní revitalizací s potenciálem vzniku nového kulturního a inovativního centra města. V bývalé přístavní dělnické čtvrti již od roku 2000 dochází k jedné z nejrozsáhlejších přestaveb v EU. Preference smíšeného funkčního schématu už do lokality přilákala 4 500 nových společností, z nichž 47,3 % byly start-upy, počet obyvatel se zde od počátku přestavby zvýšil o 23 %, což je o 15 % víc, než v Barceloně jako celku. Čtvrť se stává motorem celého města.

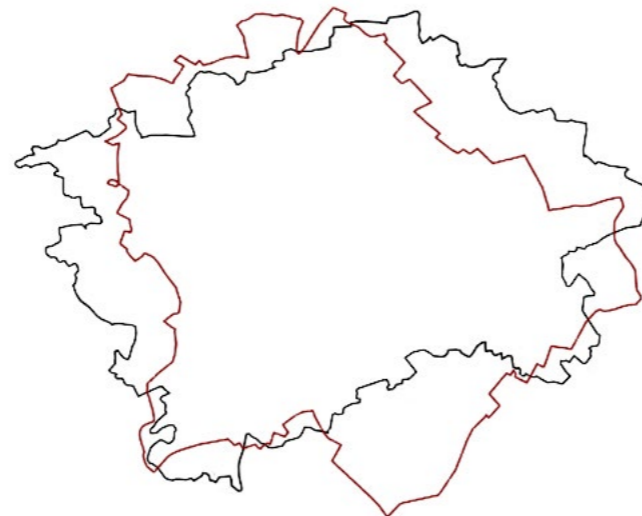
Barcelona je dlouhodobě městem s tradicí radikálních změn pro docílení kvalitního prostředí a důstojného života svých obyvatel. Na prostoru téměř 5x menším, než je rozloha Prahy neustále recykluje již nepotřebné plochy a vytváří z nich nová těžiště města. Dynamické změny jsou hlavním motorem ekonomiky, zároveň však s sebou nesou globálně rozšířený problém gentrifkace. Z hlediska přístupu ke svým meziměstům je však Barcelona jedním z měst, jejichž přístup má i v globálním měřítku relevanci.

budapešť



budapešť

počet obyvatel **1 752 286**
rozloha **525,2 km²**
hustota zalidnění **3 388 obyv./km²**

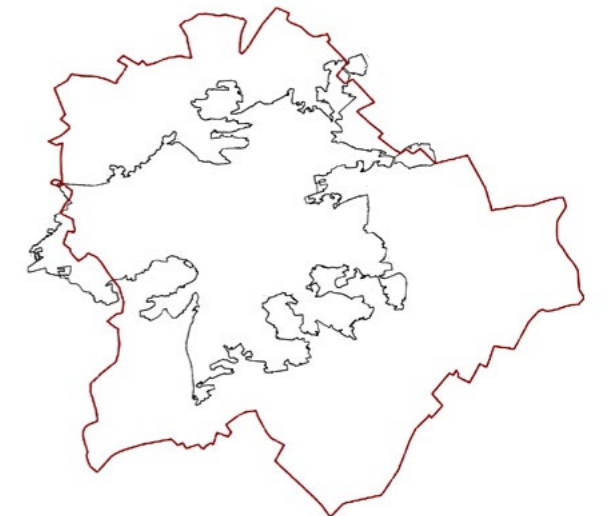


praha

počet obyvatel **1 324 277**
rozloha **496 km²**
hustota zalidnění **2 669,9 obyv./km²**

budapešť

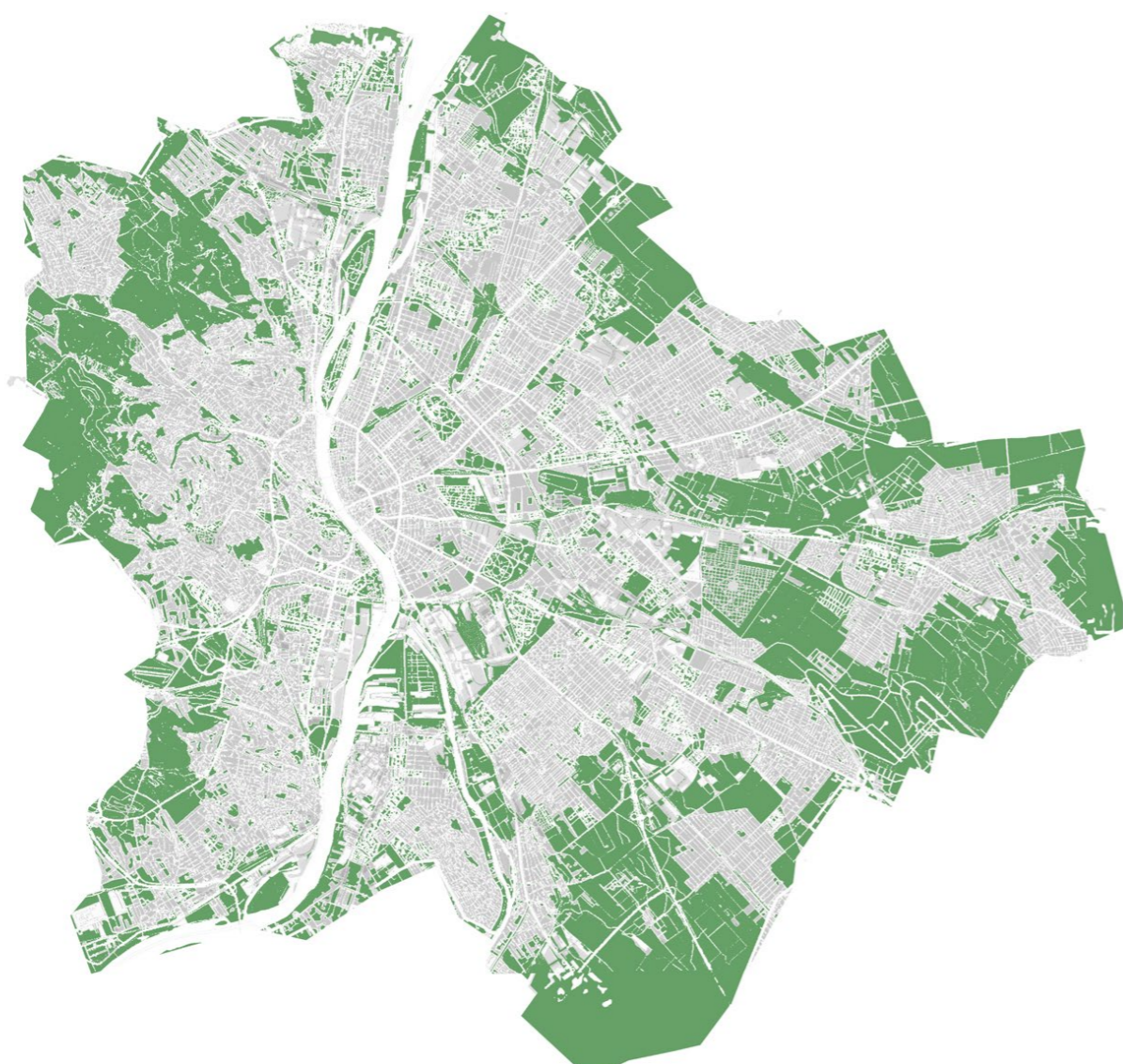
počet obyvatel **1 752 286**
rozloha **525,2 km²**
hustota zalidnění **3 388 obyv./km²**



praha / skutečně zastavěné území

počet obyvatel **1 068 101**
rozloha **171,2 km²**
hustota zalidnění **6 240 obyv./km²**

budapešť / využití území



typ území	zastavěné	nezastavěné	obytné	produkční	transformační
budapešť	45,4 %	54,6 %	28 %	12,8 %	8,9 %
praha	43,4 %	56,6 %	18 %	32 %	7,6 %
praha skutečně zastavěné	76,4 %	23,6 %	33 %	12,7 %	25 %

Budapešť váže s Prahou velmi podobná historie v průběhu posledního století. Dvě významná rakouskouherská města se stala hlavními městy nezávislých států. Města rozprostírající se kolem říčního toku, se starým městem v nížině pod hradním kopcem. Města východního bloku, formována panelovými sídlišti po svých obvodech, města potýkající se s novými výzvami v podobě návratu k tržní ekonomice.

Určitá podobnost měst je dobře čitelná jak ze soutisku, tak z cekových dat. Poměr zastavěného a nezastavěného území je téměř shodný, to samé platí i o rozlohách transformačních území, která indikují nedostatečné řešení či dokonce přehlížení tohoto problému. Rozdíl však vidíme ve funkčním využití obytném, které je u Budapešti o dost vyšší, ačkoli hustota zalidnění výrazně nepřevyšuje tu pražskou. Tato skutečnost je přímo navázána na meziměsta, a zároveň na fenomén zahradních měst a suburbánní výstavby.

Rozsáhlé plochy administrativního území Budapešti totiž pokrývá extenzivní zástavba rodinnými domy na způsob zahradního města. Zatímco v Praze zabírají zahradní města poměrně malé plochy především na svazích a v údolích pražské kotliny, v Budapešti se jedná o kilometry kobercové zástavby na více i méně pravidelných rastroch, které se přímo na hranici města srůstají s rozpínajícím se urban sprawlem. Tato místa vznikala zejména s rostoucí urbanizací po 1. světové válce, kdy venkovští přistěhovalci stavěli jednopodlažní domy v přímé blízkosti města. U nás takovýmto způsobem vznikaly nouzové kolonie (Kotlaska). Na tyto rozsáhlé kolonie a skutečná zahradní města po válce druhé navázaly domy nových přistěhovalců, kterým socialistická vláda povolovala stavět pouze v příměstských oblastech. Před nástupem výstavby panelových domů v 60. letech tedy už ve městě (zejména ve východní rovinaté části) existovala kontinuální odstupová zóna venkovského charakteru.



Újpalota, Budapešť

Budapešťská sídliště jsou tedy oproti pražským, obklopeným poli a lesy, spíš ostrovy v nekonečném moři nízkopodlažní zástavby, ať už kolonií, tak i zahradních měst vyšších vrstev.

Meziměsta, která v Budapešti vznikají, jsou ve velkém navázána na industriální areály na březích Dunaje, případně na okolí železničních uzlů na hranici blokového města.

Zda nejsou meziměsty ve své pravé podstatě i nekonečné kolonie nízkopodlažních domků, které z hlediska okolností jejich vzniku nelze zcela uspokojivě označit za urban sprawl, by bylo předmětem samostatného zkoumání.

Důležitým poznatkem však je, že absence tržní ekonomiky i v případě Budapešti umožnila rozpad města do krajiny a zabránila jeho účelné recyklaci, jakkoli je projev této skutečnosti jiný, než je tomu v Praze.

Meziměsta pražská jsou městem dotčena a pak opuštěna, u některých meziměst budapešťských se však jedná o autentické kusy venkovské krajiny, obrostlé venkovskou zástavbou proloženou panelovými sídlišti.

Ve větším měřítku si můžeme představit obraz takové krajiny jako výsledku nekontrolované kolonizace mimoměstského prostoru sídelní kaší. Utopené segmenty přírody, nostalgické obrazy venkova - terrain vagues krajiny.

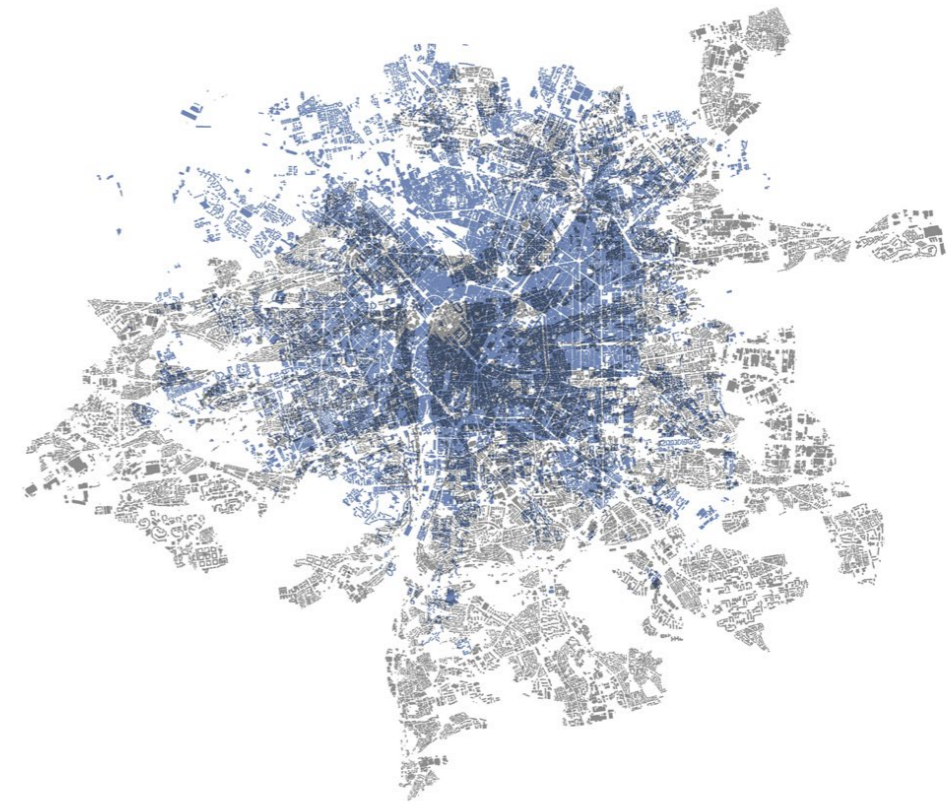
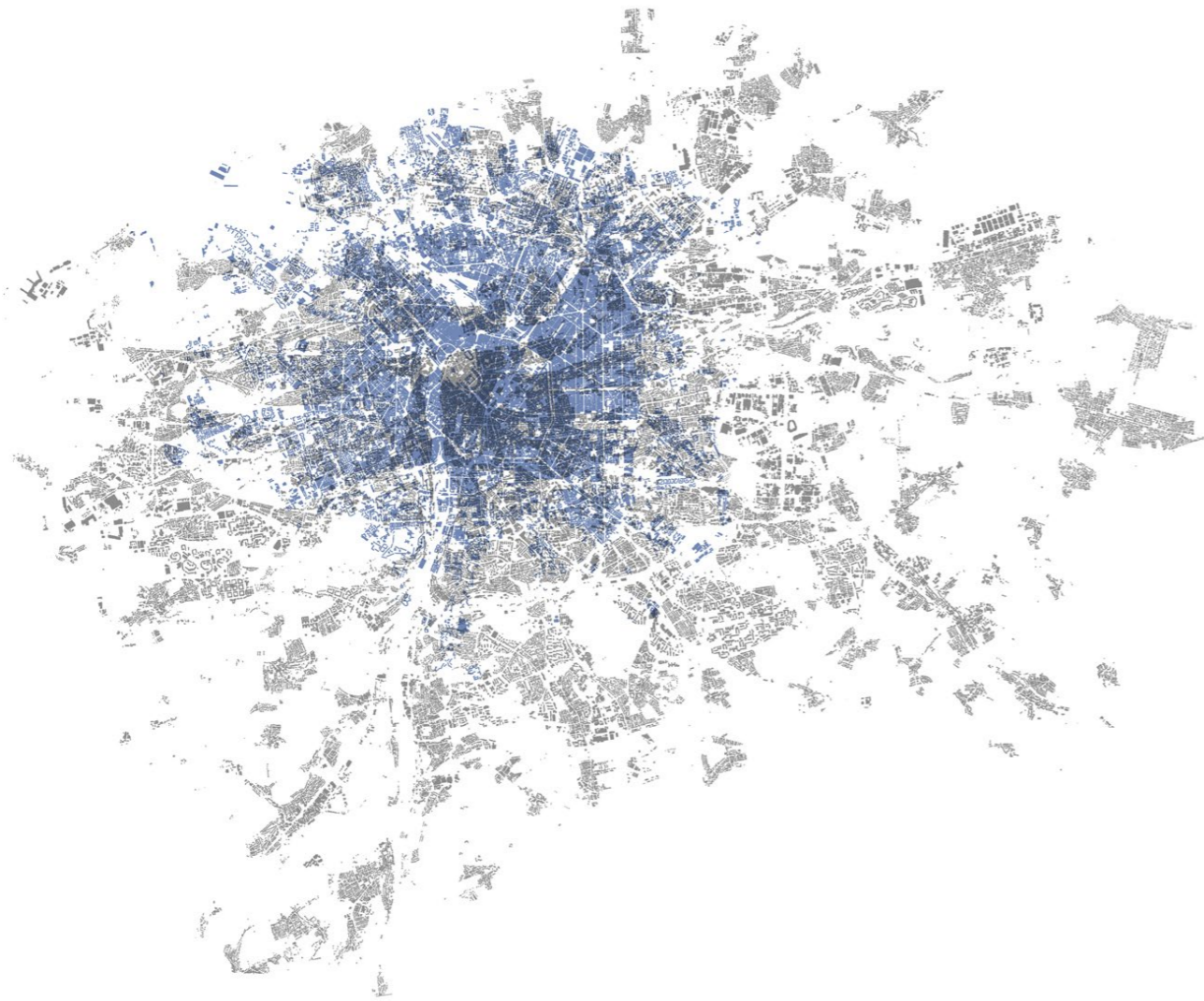
Důsledky neschopnosti hospodárně spravovat a obnovovat město v jeho hranicích, mohou mít právě podobu velkých bezútěšných terrain vagues vymezených satelitní zástavbou, jako posledních zbytků "skutečné" přírody v krajinách zítřka.

Řešení meziměst v měřítku sídla tak může zabránit dominanci terrain vague v měřítku krajiny.



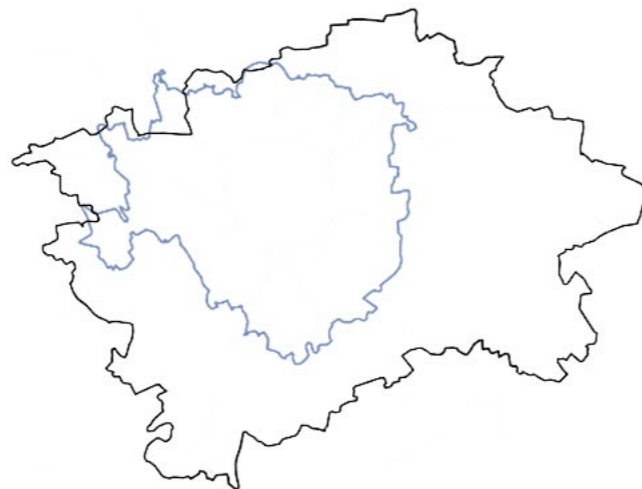
Kispest, Budapešť

milán



milán

počet obyvatel **1 351 562**
rozloha **182 km²**
hustota zalidnění **7 426,2 obyv./km²**

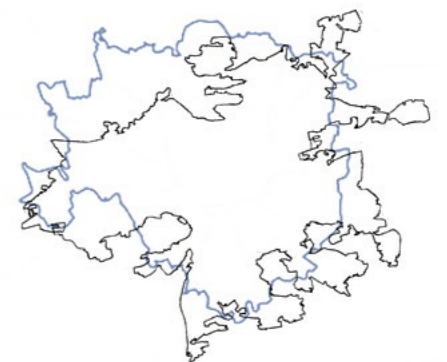


praha

počet obyvatel **1 324 277**
rozloha **496 km²**
hustota zalidnění **2 669,9 obyv./km²**

milán

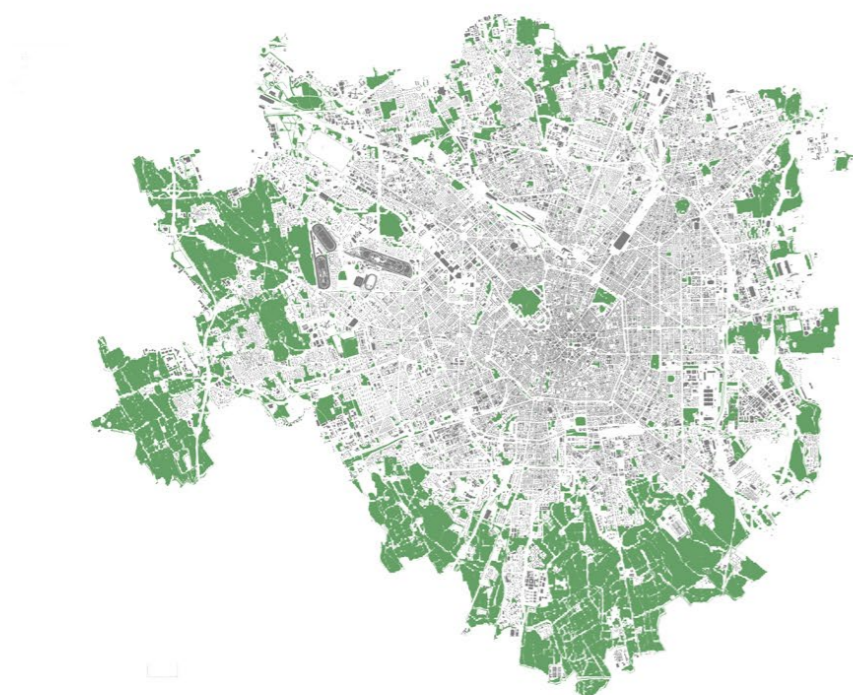
počet obyvatel **1 351 562**
rozloha **182 km²**
hustota zalidnění **7 426,2 obyv./km²**



praha / skutečně zastavěné území

počet obyvatel **1 068 101**
rozloha **171,2 km²**
hustota zalidnění **6 240 obyv./km²**

milán / využití území



Milán, neboli “město na rovné půdě”, leží na důležité křižovatce cest procházejících severní Itálií. Také z tohoto důvodu bylo toto bývalé keltské hradiště přestavěno na římské castrum a později sloužilo jako hlavní město západní římské říše. Právě poloha na křižovatce cest a jeho geometrie určená tímto vlivem je jedním ze spojujících prvků Milána a Prahy, města založeného na strategickém brodu přes Vltavu na křížení dávných severojižních a západových obchodních stezek.

Milán se díky své poloze stal druhým nejlidnatějším městem Itálie, a zároveň jejím ekonomickým motorem. Město si také udrželo svůj radiálně se větvící koncentrický charakter i přes významné proměny v průběhu času, včetně rozsáhlé přestavby po druhé světové válce.

Od počátku 50. let do roku 1967 vzrostla v důsledku ekonomické migrace populace o 400 000 obyvatel na 1.7 milionu, ve městě vyrostly první mrakodrapy a započalo období přestavby. S ústupem průmyslu se Milán přeměnil v město módy a ekonomicky převládl terciární sektor.

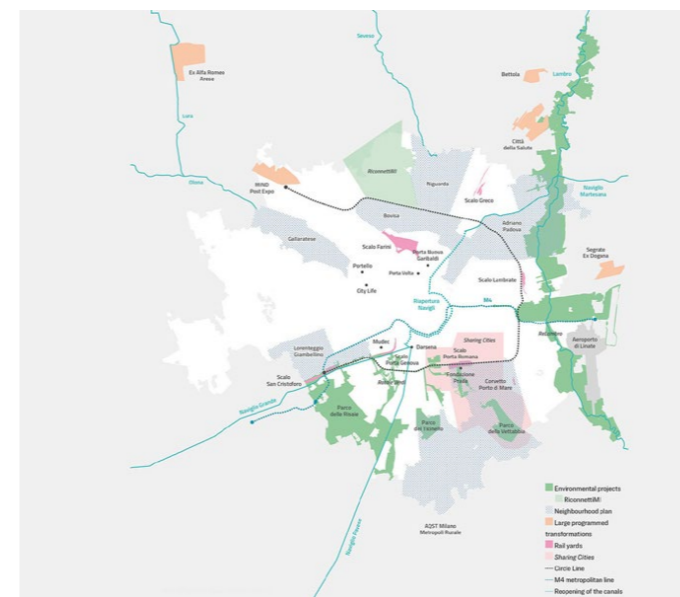
V devadesátých letech v důsledku finanční krize a úpadku automobilového průmyslu se populace opět smrštila na 1.3 milionu, ovšem milánská metropolitní oblast neustále narůstala a od roku 2008 narůstá i počet obyvatel samotného města.

Významná přestavba na počátku 21. století dala vzniknout čtvrtím jako Porta Nuova nebo CityLife a potvrdila trend narůstající výšky města.

Milán se přerodil v tepající velkoměsto a vzrostla potřeba jeho území řešit jako celek. Město je velice hustě zastavěné, ovšem poměrně velké procento tvoří i transformační území.

Zejména nastupující suburbanizace, ale i nezanedbatelná rozloha meziměst v blízkosti centra vedla Milán k vypracování ambiciózního projektu revitalizace nazvaného Milano 2030.

typ území	zastavěné	nezastavěné	obytné	produkční	transformační
milán	67 %	33 %	29 %	19 %	7,7 %
praha	43,4 %	56,6 %	18 %	32 %	7,6 %
praha skutečně zastavěné	76,4 %	23,6 %	33 %	12,7 %	25 %



Celkové schéma plánu Milano 2030

Komplexní plán rozvoje a přestavby města pro potřeby 21. století si vytyčil dosáhnout cíle ve velmi krátkém čase, který je unikátní i v evropském kontextu. Například Londýn má datum naplnění svého velkého plánu stanoveno na rok 2050. Milánská vize spoléhá na závazek krátkého času, neboť jeho plnění podléhá bezprostřednímu politickému tlaku. Účinky plánu jsou v rozsahu dvou volebních období, což vytváří dostatečný tlak na vedení města i možnost průběžně hodnotit jeho naplňování.

Plán je motivován současnou a zároveň předpokládanou budoucí demografickou změnou. Od roku 2005 do roku 2015 vzrostl počet univerzitních studentů ve městě ze 48 na 171 tisíc a nárůst bude do roku 2030 pokračovat. Zároveň se zvyšující se kvalitou života bude přibývat i lidí nad 85 let. V roce 2030 bude podle odhadů plánovačů ve městě o 12 000 víc lidí nad 85 a o 50 000 víc lidí ve věkové kategorii od 19 do 34 let. Důležitým aspektem plánu je právě z tohoto důvodu i zvýšení soběstačnosti seniorů.

Velký prostor je v plánu věnován využití městských rezerv a udržitelnému rozvoji města v rámci jeho hranic. V Itálii je velmi nízké procento lidí žijících v nájemních bytech, v Miláně je to 25 % (evropský průměr je 50%), proto plán podporuje vznik nájemního bydlení například v okolí železnic i přes maximální index zastavění. Na okraji města pak není možné stavět jiné než nájemní byty.

Plán také pracuje s motivací soukromých investorů k výstavbě v okolí železnic, silnic a metra různými úlevami. Slevy na daních jsou také uplatňovány při výstavbě budov různých funkcí, aby nevznikaly monofunkční celky, nebo jako motivace soukromých investorů k produkci pozitivních externalit svých projektů (úpravy veřejných prostranství, výstavba veřejně prospěšných staveb apod.). Součástí návrhu je i provázaná síť nových parků prostupujících městem, vytvářejících systém zajišťující ekologickou stabilitu i ve vztahu ke krajině.



Torre Velasca, Milán



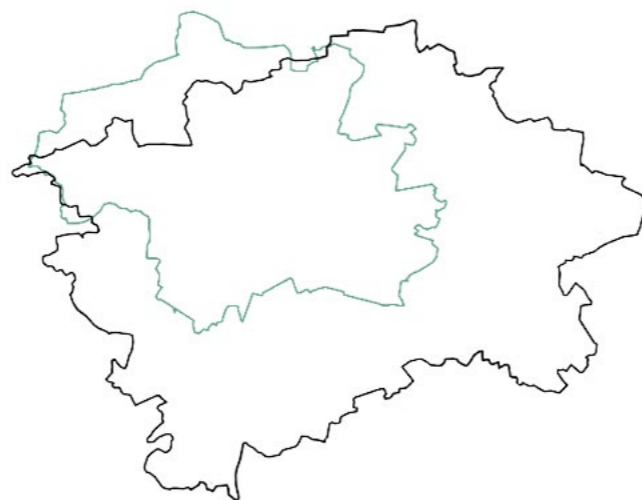
Scalo San Cristoforo, OMA

mnichov



mnichov

počet obyvatel **1 484 226**
rozloha **310 km²**
hustota zalidnění **4 800 obyv./km²**



praha

počet obyvatel **1 324 277**
rozloha **496 km²**
hustota zalidnění **2 669,9 obyv./km²**

mnichov

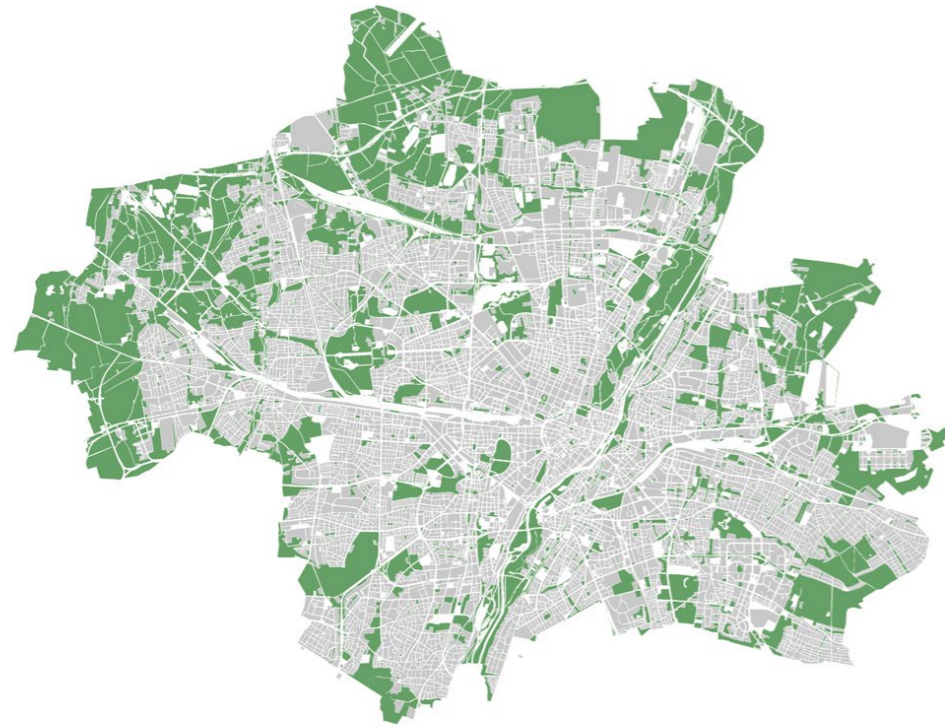
počet obyvatel **1 484 226**
rozloha **310 km²**
hustota zalidnění **4 800 obyv./km²**



praha / skutečně zastavěné území

počet obyvatel **1 068 101**
rozloha **171,2 km²**
hustota zalidnění **6 240 obyv./km²**

mnichov / využití území



Mnichov je městem, které dokáže pracovat s meziměstsky a obecně územními rezervami velmi efektivním způsobem. Přestože z dat samotných to není možné jednoznačně vyčíst, město je ve svých zastavěných hranicích velmi husté. Situace je podobná Praze, čísla zkrsluje velký podíl krajiny venkovského charakteru v administrativním území města. Ze soutisků je však tato skutečnost dobře patrná.

Největší přestavbu 20. století neodstartovala v Mnichově bezúspěšná hygienická situace, nýbrž destrukce téměř poloviny města během druhé světové války.

Z hlediska meziměst je pro vývoj Mnichova před válkou důležitý přesun koncentrace průmyslu z okolí řeky do blízkosti železnic. To uvolnilo prostor pro rekreační a bytové využití nábřeží a problémy meziměst se rozvinuly převážně radiálně podél železničních tratí.

Poválečná přestavba paradoxně neznamena radikální obrát, neboť bylo rozhodnuto o rekonstrukci starého města do původního stavu. Zároveň však bylo staré město obkrouženo městským okruhem, za jehož hranicí navázala komerční a bytová zástavba.

V 60. letech nárůst cen pozemků v centru začíná vytlačovat obyvatelstvo na periferii. Ze stejné doby také pochází prvopočátky mnichovské participace - Münchner Bauforum. V roce 1963 vzniká nový územní plán, který umožnil výstavbu modernistických sídlišť. Narozdíl od Prahy byl tento přístup přehodnocen a opuštěn už na začátku 70. let, kdy vzniká "Pink Zone Plan", zaručující ochranu stávajících rezidenčních čtvrtí, ale zároveň zbytečně neregulující soukromé investory, kteří se historicky významně podíleli na výstavbě Mnichova. Ze soukromých peněz byly například financovány první rezidenční čtvrti na pozemcích po továrnách na březích Isary.

typ území	zastavěné	nezastavěné	obytné	produkční	transformační
mnichov	47 %	53 %	36 %	24,6 %	2 %
praha	43,4 %	56,6 %	18 %	32 %	7,6 %
praha skutečně zastavěné	76,4 %	23,6 %	33 %	12,7 %	25 %



Frauenkirche po bombardování Mnichova

V 70. letech tím pádem započíná návrat výstavby do centra a postupně i do meziměst. Dochází k zaplňování trhlin v městské struktuře v době, kdy megalomanské modernistické plány většiny pražských sídlišť teprve čekají na svou realizaci.

Ve stejné době také vznikla kancelář městského plánování, která se kromě centrální koordinace rozvoje zabývala hlubším zkoumáním města a participací. Z transformace meziměst se postupem času stala městská priorita.

Důraz byl také kladen na udržení současných struktur a jejich modernizaci, čímž se navyšovala jejich hodnota, a zároveň i motivace k zastavování do té doby přehížených míst. Atraktivita centra začala stoupat díky rekonstruovaným domům. V návaznosti na to byla zavedena prezervační pravidla v místech, kde docházelo ke gentrifikaci.

Od 50. let bylo v Mnichově pro jádrové město i přilehlou oblast venkovského charakteru společné plánování. I díky tomu vznikl systém kvalitní městské hromadné dopravy, která byla městem výrazně podporována. Nová zástavba je tak velmi často vázána na stanice S-Bahnu.

Na konci devadesátých let představil Mnichov obecný plán přístupu k městu pro 21. století "Munich perspective". Nosným tématem je kompaktní a husté město smíšených funkcí s atraktivními zelenými pásy rekreačního a přírodního charakteru.

V současné době Mnichov začíná trpět nedostatkem místa pro výstavbu, neboť už téměř dokonale zrecykloval veškerá svá meziměstská a podíl území určeného k transformaci dosahuje pouhých 2 % celkové rozlohy.

Situace nevyhnutelně směřuje k tomu, že bude nutné přistoupit k recyklaci části současného bytového fondu ve prospěch prostorově efektivnější zástavby.



Quartiersplatz Theresienhöhe, Mnichov

srovnání / využití území

typ území	zastavěné	nezastavěné	obytné	produkční	transformační	počet obyvatel	rozloha (km ²)	hustota zalidnění (ob./km ²)
barcelona	62,6 %	37,4 %	39 %	19,5 %	2,1 %	1 620 343	101,4	16 000
budapešť	45,4 %	54,6 %	28 %	12,8 %	8,9 %	1 752 286	525,2	3 388
milán	67 %	33 %	29 %	19 %	7,7 %	1 351 562	182	7 426,2
mnichov	47 %	53 %	36 %	24,6 %	2 %	1 484 226	310	4 800
praha	43,4 %	56,6 %	18 %	32 %	7,6 %	1 324 277	496	2 669,9
praha skutečně zastavěné	76,4 %	23,6 %	33 %	12,7 %	25 %	1 068 101	171,2	6 240

Zkoumání různých parametrů pěti evropských měst ukázalo význam vlivu poválečného politického a ekonomického vývoje. Západoevropská města vykazují vyšší hustotu zalidnění, která jakkoli může být zkreslena topografií a rozlohou administrativních území, je při bližším zkoumání velmi dobře patrná. Husté město je udržitelné a živé, je to město krátkých vzdáleností.

Tuto skutečnost podporují i soutisky, ze kterých je možné vyčíst velkou podobnost mezi Prahou a Budapeští. Kromě vysoké preference sídlištní periferní zástavby v zemích bývalého východního bloku hraje zásadní roli naprosté přehlížení meziměst. Oba tyto aspekty se vážou na již zmiňovaný ekonomický systém centrálního plánování.

Ovšem od pádu socialismu v roce 1989 uplynulo již 30 let, a přesto zůstávají meziměsta neřešeným problémem našich měst. Důkazem toho je i neuvěřitelná rozloha transformačních a rozvojových lokalit v rámci skutečně zastavěného území Prahy. Samozřejmě si musíme uvědomit, že určitou část hrají lokality, které nejsou určeny k úplné přestavbě, a také to, že termín transformačního území se v jednotlivých zemích liší.

I přes tyto odchylky je však jasné, že náskok západních měst ve vztahu ke svým územním rezervám je dílem zaměření se na jejich přestavbu v 70. a 80. letech, kdy u nás probíhala nejmasivnější periferizace města. Na toto období pak přímo navázal opačný efekt suburbanizace, který se k nám v 90. letech přelil bez toho, aniž bychom stihli řešit meziměsta, která měla být logicky středem našeho zájmu. Výsledkem tohoto vývoje je situace, kdy na prahu čtvrté dekády od pádu socialismu teprve začínáme řešit problém, který si státy západní Evropy uvědomovaly už před více než půl stoletím. Polemika o oprávněnosti nové výstavby na území meziměst je tedy v této chvíli stejně na místě, jako polemizovat o oprávněnosti rozpadu Rakouska-Uherska v roce 1968.

“Před rokem nás
všechny spojovala radost
z toho, že jsme
prolomili mříže totality
a osvobodili se,
dnes jsme všichni
trochu zneurotizováni
tíhou svobody. ”

Václav Havel

Novoroční projev, 1991

IV /

současnost

obraz / přístupy / příklady

Meziměsta současnosti jsou vždy určitým obrazem Solà-Moralesovy dvojznačnosti opuštěnosti a potenciálu. V západních metropolích se bývalá meziměsta stávají moderními čtvrtěmi, případně rozlehlými parky, místy koncentrace vědomostí a kapitálu, novými centry měst. V Evropě východní jsou naopak převážně stále ohromnými zdánlivě vyprázdňenými místy, přehlíženými ve prospěch ekonomicky výhodnější výstavby na zelené louce.

Například v Moskvě zabíraly v polovině 90. let areály těžkého průmyslu, stěžejního pro sovětskou ekonomiku, až přes 31% celkové rozlohy města. V současnosti zabírají 16 %, což je však ve srovnání s Paříží stále téměř 3x víc. Ani 30. let svobodného trhu není schopno vymazat rozdíl způsobený dekádami centrálně plánované ekonomiky orientované na těžký průmysl. Pozemkový trh totiž umožnil spekulaci s cenami, která problémem paradoxně odsunula ještě dále do pozadí.

České země jsou v tomto směru projevem téže dvojznačnosti v rámci Evropy. Orientace na těžký průmysl tu nikdy nedosáhla sovětských rozměrů, ani působení centrálního plánování neprobíhalo po tak dlouhou dobu, aby bylo schopné naprosto změnit představu o lidském sídle, jako se tomu stalo v SSSR. Spolu s tím však nebyla postsocialistická společnost schopna reagovat na dynamický rozvoj západu a poučit se z jeho řešení problémů měst. S přihlédnutím k naší celé historii je tedy příznačné, že zůstáváme nejednoznačným územím ve středu Evropy, jejím terrainem vague.

Až v posledních letech se začíná objevovat skutečná diskuze o městě, která zde byla potřebná již na začátku devadesátých let. Nutno však podotknout, že západoevropský vlak na 30 let nezastavil, naopak začal nabírat na rychlosti. Dnes již tedy nemůžeme vést diskuzi, která patří do začátku devadesátých let, ale diskuzi, která vědoma si našeho deficitu z období socialismu, patří do 20. let 21. století.

Významná část pražských meziměst se nachází v bezprostřední blízkosti železničních tratí. Nádraží Bubny, nádraží Smíchov, nákladové nádraží Žižkov, okolí Bohdalce, Mezitratí, Vysočany. Okolnosti jejich vzniku již byly vysvětleny ze svého historického hlediska, ovšem obraz jejich současného stavu nikoli.

Návaznost na důležité dopravní tepny je kromě předurčení jejich polohy v rámci města i zdrojem jejich unikátního biotopu. Jakkoli se totiž tato místa mohou jevit opuštěná, z hlediska fauny a flóry patří mezi velmi bohatá a živá území.

Lokalitám kromě extenzivního využívání lidmi prospívá i velká klimatická extremita. Koleje, šterkovité a tmavé povrchy způsobují v letních měsících přehřívání, rozsáhlé holé plochy pak v měsících zimních mrazy, obojí v řádu rozdílu až 5 °C oproti teplotám ve zbytku města. Tyto rozdíly pomáhají vytvořit kamenitý stepní až lesostepní biotop, který by jinak neměl šanci se v centru města objevit.

K rozmanitosti ještě přispívá skutečnost, že se mezi kolejišti velmi dobře daří různým invazním rostlinám, které se na nádraží dostaly ve vagonech ze stepních oblastí, a našly zde vhodné prostředí. Globalizace světa a rozšířenost železniční dopravy tak umožnily na několika nádražích na dohled centra Prahy setkání rostlin z diametrálně odlišných částí světa.

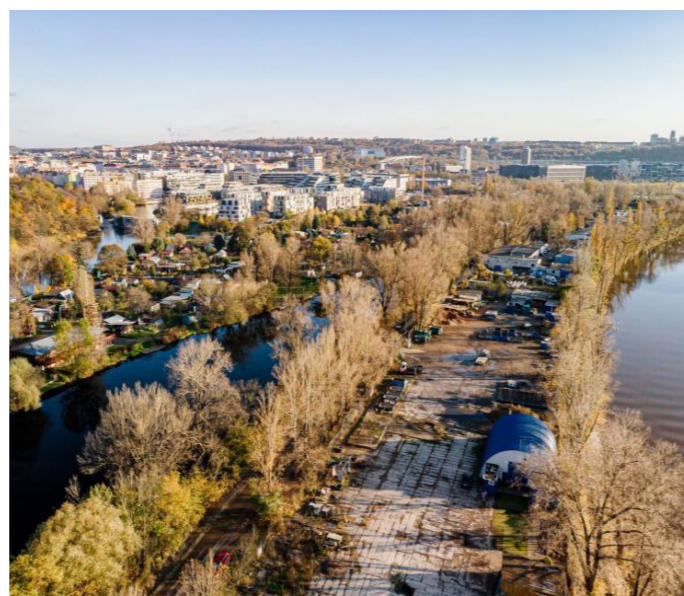
Přítomnost člověka na těchto místech, byť netradiční a mnohdy sporadická je důležitou složkou jejich výjimečnosti. Člověk svým pohybem v meziměstech udržuje kontinuitu své přítomnosti, která jim dala vzniknout, a která je důležitá pro to, co je dělá jedinečnými. Nejen železniční dopravou a pojezdem, ale i sešlapem zabíráje tomu, aby náletové dřeviny a jiné monokultury opanovaly prostor a zničily rozmanitost vznikající po desetiletí se stejnou bezděčností.



Kolejiště seřadovacího nádraží Vršovice



Halda Makču Pikču, Jihozápadní Město



Libeňský ostrov



Nádraží Praha Smíchov

Tato skutečnost je velmi významná i v meziměstských prostorech sídlišť. Takovým místem je například halda Makču Pikču na sídlišti Jihozápadní Město, která se stala vyhlídkovým a vycházkovým bodem, tudíž je zde vliv člověka výraznější než v některých prostorech podél tratí. Sídlíště jsou však díky svému specifickému podílu veřejného prostoru lokalitami, kde je vznik terrain vagues motivován jinými vlivy, než je tomu v centrech měst a tudíž i pohyb lidí v nich mívá jiný charakter.

Meziměsta se stávají hlavními nositeli biodiverzity v centru měst. Je to jeden z aspektů, proč dnes se svým vstupem do nich stále váháme. Je důležité mít na paměti tyto kvality, abychom je byli schopni správně uchopit. Je však také nutné si uvědomit, že přítomnost člověka je pro ně přirozeností, která měla a má zásadní formativní význam pro jejich utváření, a jejich budoucnost s nimi musí být logicky spjatá.

Přístupů k meziměstům existuje celá řada. Solà-Morales ve svém textu mluví o potřebě postihnout jejich atmosféru a energii, jako klíče k udržení kontinuity jejich dějů. Zachování zvláštního náboje těchto míst je do jisté míry cílem velkého množství projektů, vznikajících v poslední době. Výsledkem je udržení historické stopy vývoje, která zejména v bohatě vrstvené Praze hraje zcela zásadní roli.

Vybral jsem proto dva projekty, pracující s odlišnými principy přístupu k městské tkáni, které vyjadřují snahu udržet historickou pamět místa, avšak navracející jej zpět městu. Jedním z nich je berlínský park Gleisdreieck, jehož projektanti se soustředili na přenos autentické atmosféry do kontextu městského parku. Druhým je La Grande Mosaïque v Caen od studia MVRDV, jenž vytváří na místě bývalého terrain vague novou městskou čtvrť, která postindustriální atmosféru interpretuje svými vystavěnými prvky.

Ateliér LOIDL je berlínské krajinářské studio, které stojí za projektem Park am Gleisdreieck. Hlavním motem jejich přístupu bylo minimum nutného zásahu do stávající podoby místa, a přesto vytvoření kvalitního městského parku velkého rozsahu, který plní spojovací funkci v rámci městské struktury.

Část krajiny je ponechána svému původnímu obrazu, nositeli unikátního biotopu v centru města, který se velmi přirozeně potkává s navrhovanými krajinnými prvky. Celým parkem dále prostupuje série parkového a městského mobiliáře z odolných základních materiálů. Uchování unikátní atmosféry bývalého terrain vague je hlavní linkou návrhu, na který je přímo navázán městem schválený nový development o rozsahu 16 ha, který park vymezí na hranicích se stávající městskou strukturou.

Toto spolupůsobení dvou městských složek a jejich bohatost dělá z parku jedno z nejhodnotnějších míst v této části Berlína.



Park am Gleisdreieck, Berlín



La Grande Mosaique, Caen

La Grande Mosaique neboli Velká mozaika, je projektem nizozemského studia MVRDV, představeném v roce 2013. Jedná se o dynamickou přestavbu 600 ha bývalého přístavu v Caen na novou městskou čtvrť.

Otisk industriální historické stopy zde má inverzní charakter. Bloky existujících průmyslových budov jsou nahrazeny novou výstavbou, která sleduje obrys původních staveb. Projekt však obrací místa v půdorysech bývalých hal v plochy s rostlinnou skladbou podobnou mozaikám typických severofrancouzských bocage, a naopak původně nezastavěná prostranství určuje pro výstavbu. Extenzivní využití území je tak převráceno do skutečného městského prostředí s dostatečným množstvím kvalitních veřejných prostor.

Stejně jako ve vztahu ke krajinné složce, i ve složce vystavěné projekt klade důraz na maximální rozmanitost funkcí a typologií, čímž podporuje celkový koncept oné velké mozaiky.



Park am Gleisdreieck, Berlín



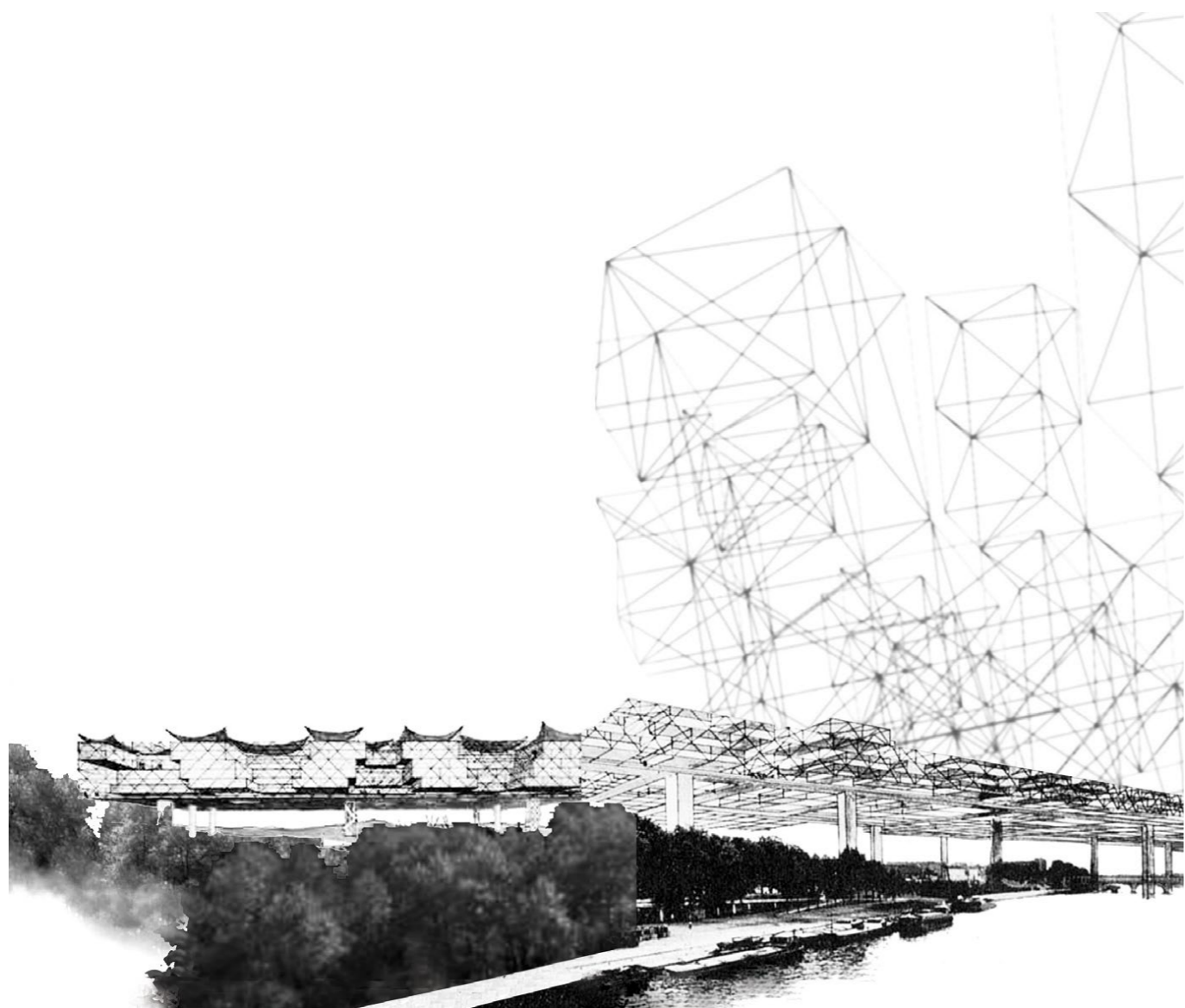
La Grande Mosaique, Caen



La Grande Mosaïque, Caen



Celkové schéma parku Gleisdreieck, Berlín



Mobile Architecture, Yona Friedman, 1958

V /

budoucnost

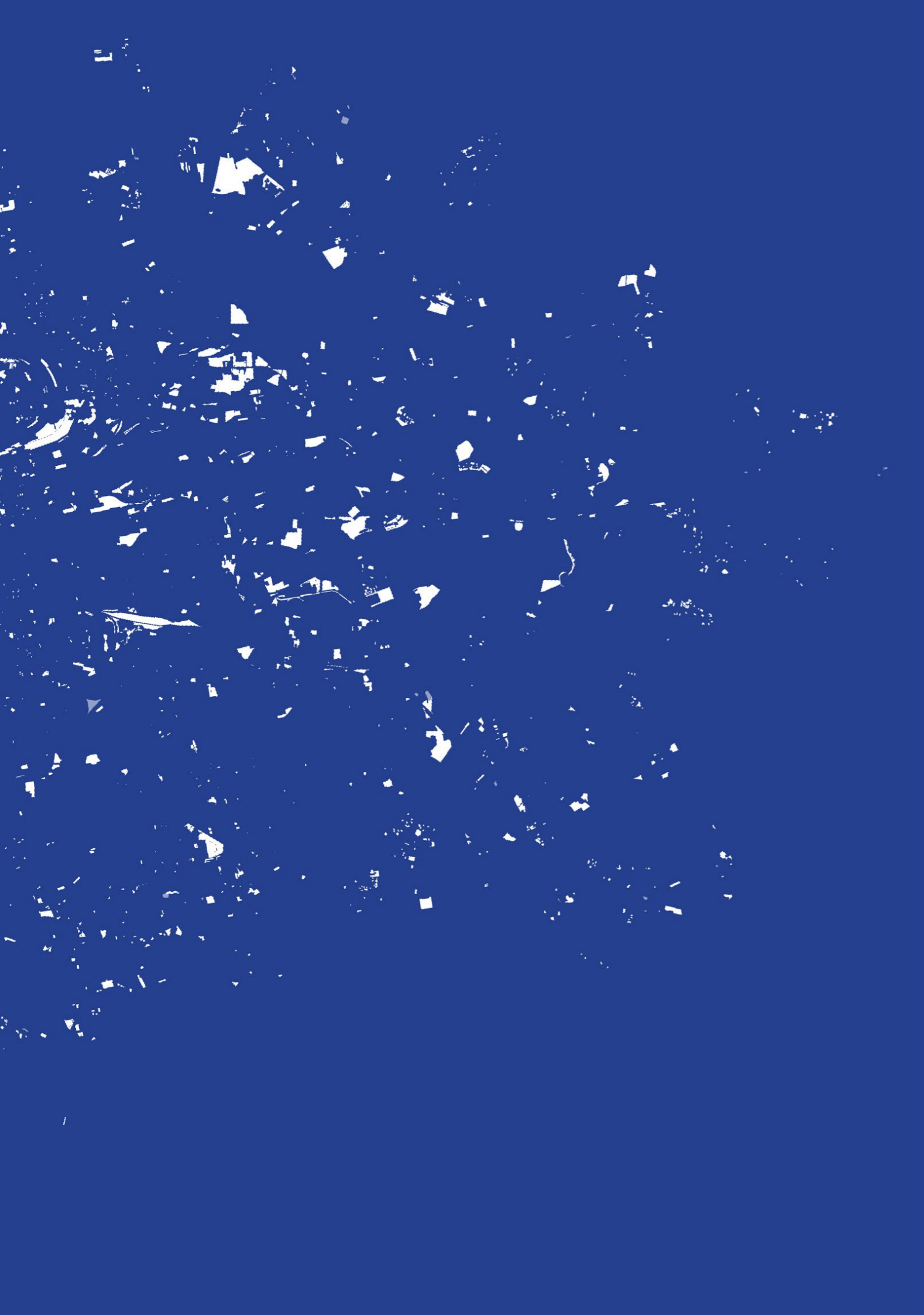
závěr

Při pohledu do otvoru v jedné z překližek vymezujících staveniště na bývalém brownfieldu Smíchovského nádraží nás napadne, jak ohromný výkop tu vzniká. Měsíční krajina na dohled jednoho z nejrušnějších bodů této části města, Andělu. Jak je možné, že nás ta velikost tolik překvapuje až ve chvíli, kdy se zde stavební stroje začínají dávat do pohybu?

Sola-Morales ve svém textu dobře vystihl podstatu místa, které jako by bylo předurčeno k přehlížení. Místo, kde minulost dominuje nad současností. Místo, kde začínáme žasnout nad jeho velikostí až ve chvíli, kdy ji začíná ztrácet. Místo, kde plně doceňujeme jeho kvality až ve chvíli, kdy již nastupují kvality nové. Místo opuštěné.

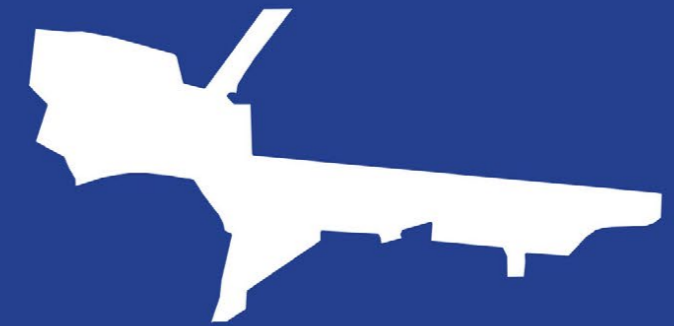
Jak má vypadat budoucnost takového území? V Praze přehlížení meziměst trvalo tak dlouhou dobu, že jsme začali přehlížet i tuto skutečnost. Natolik jsme se sžili s představou, že tato místa nepatří městu, že jsme ji brali jako neměnnou pravdu. Města nám expandovala do krajiny, suburbie s patřičným odstupem posely jejich okolí. A přitom hned za rohem od staroměstských uliček a pravidelného rastru blokového města se celá ta léta rozpínaly opuštěné plochy s potenciálem nových čtvrtí. Jenže jako by nám léta modernistického plánování a euforického úprku do satelitů vštípily představu, že stavět ve městě je špatně. Ne náhodou je latinské slovo *civitas* základem slova civilizace, stejně jako Platón označil za ideální *polis* takové, které vede k obecnému blahu. Město je obrazem naší společnosti. A město, z kterého lidé utíkají je obrazem společnosti odcizené sobě samé.

Meziměsta jsou dědictvím generací, které se odcizily městu. Jsou však také ohromnou příležitostí, a zároveň závazkem generace současné, zda je dokáže uchopit způsobem, který nám pomůže se s městy opět identifikovat. Neboť identifikace s městem je identifikací se směřováním lidstva.



motol

diplomní projekt



I / analytická část	84
motolské údolí	85
plzeňská	93
současný charakter	101
II / návrh	118
koncept	119
obrazy	136
tři složky návrhu	147
městské třídy	149
mřížka	175
přírodní složka	195
bilance	213
závěr	215

I /

analytická část

/ motolské údolí

Údolí motolského potoka se nachází na levém břehu řeky Vltavy, vklíněné mezi táhlé vrchy Vidoule a Strahova. Tato příhodná poloha jej předurčila k vzniku významné obchodní cesty, která tudy již od středověku procházela až k brodu přes Vltavu a dál na východ údolím Botiče. Západním směrem pokračovala na Plzeň a do Bavorska.

Charakter území byl tedy od počátku formován jak procházející západovýchodní radiálou, tak i svahy okolních kopců, na jejichž úpatí vedle sadů a vinic ve 12. století vzniká sadařská obec Motoly. Její název byl odvozen z kalů (*mot*) místního potoka.



Praha 1743, obchodní stezka údolními potoky

Po většinu své historie je Motol spojen s řádem Maltézských rytířů, kteří zde nechali v 16. století vybudovat mlýn, jenž byl v 18. století přestavěn v pozdně barokním stylu a dnes slouží jako obytný dům. V 17. století zde pak Kryštof Vratislav z Mitrovic vystavěl barokní zámek, jenž byl do dnešní novogotické podoby změněn v 19. století taktéž Maltézskými rytíři. Další významnou dodnes dochovanou stavbou je Maltézský pivovar, který vznikl v 18. století přestavbou starého hostince a stal se tak jediným průmyslovým objektem ve starém Motole. V rukou johanitů zůstal až do začlenění obce do Velké Prahy v roce 1922, kdy byla činnost pivovaru přerušena a dnes slouží jako hotel a restaurace.



Stabilní katastr, 1842



Výškopisný plán, 1920-24

I přes přítomnost významné cesty byl Motol v době připojení k Velké Praze stále malou vesnicí. Veškerá významná zástavba byla soustředěna podél obchodní cesty, potažmo potoka, a v o málo víc než dvaceti domech zde žilo 350 obyvatel. Nenarušený přírodní charakter území sem již v 19. století lákal výletníky, zejména pak na skalnatý vrchol Kalvárie, po první světové válce zde pak byl založen první golfový klub. Není tedy divu, že i nastávající vývoj lokality byl úzce spojen jak s rozvojem jeho páteřní komunikace, tak s jejím romantickým prostředím. Na svahu pod Bílou horou vznikla motolská vilová čtvrť, na svahu protějším nouzová kolonie Hliníků. Typická dvojznačnost tehdejší pražské periferie.

Stará cesta ovšem nedokázala vyhovět požadavkům nové doby. S nástupem automobilů a tramvajové dopravy se zvýšil tlak na rychlejší obsluhu západní části města. Cesta klikatící se odedávna po břehu potoka nebyla pro tyto typy dopravy vhodná a téměř plochý profil motolské části údolí umožnil plánovačům narýsovat prakticky přímého 1,5 km dlouhého úseku. Ten se pod usedlostí Cibulka odklonil z trasy původní cesty, aby ji opět protnul na úrovni starého mlýna. V roce 1938 sem byla zavedena tramvajová trať a spolu s ní byla na úpatí Vidoule vystavěna poblíž starého Motola vozovna, ze západu ohraničená provizorními vojenskými barákami z 1. světové války.

charakter
motolské údolí

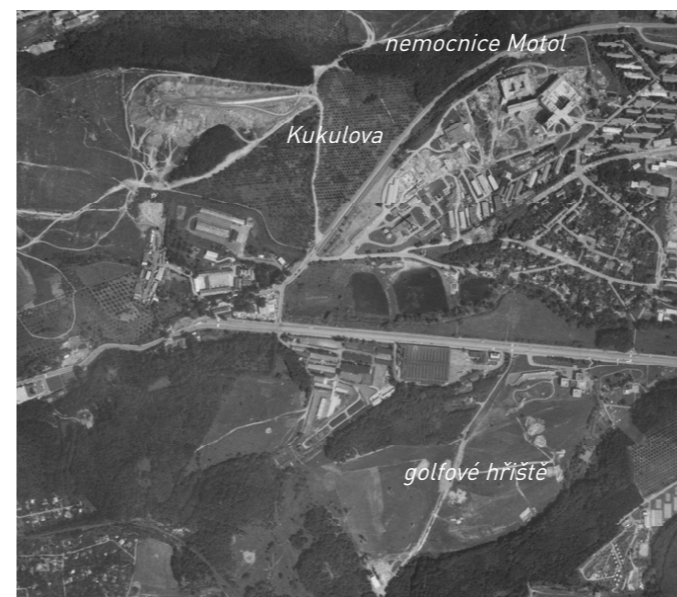
Za druhé světové války byl na bělohorském svahu nad vilovou čtvrtí vystavěn vojenský lazaret, jehož dřevěné pavilony využívala motolská nemocnice až do šedesátých let, kdy zde vznikl její první monoblok.

Ve stejné době byla na vlhkých nivách motolského potoka založena soustava tří rybníků. Při té příležitosti byl v těchto místech potok narovnan a vydlážděn.

Ke krajinné úpravě došlo též při výstavbě krematoria Motol na počátku 50. let, kdy byl přetvořen svah u bývalého mlýna v lesní hřbitov a okolí rybníka v rozptylovou loučku. V roce 1972 nad baráky a vozovnou vzniká současné golfové hřiště.



1945



1975

Jedním z nejvýznamnějších zásahů do charakteru údolí byl bezesporu vznik mimoúrovňového křížení Plzeňské s Kukulovou/Bucharovou.

Vznik Jihozápadního města si vyžádal propojení obou stran údolí a v oblasti Motolských rybníků a starého Motola se tak objevuje výrazný kříž, který přerušuje tradiční vazbu do té doby tvořenou původní cestou.

Starý Motol a vilová čtvrť s nemocnicí jsou od sebe zcela izolovány a původní nosná linie zůstává pouze jako neznatelný historický otisk.

Křížení zároveň posiluje již do té doby narůstající tranzitní charakter Plzeňské, čímž se dopravní složka stává v oblasti Motola zcela dominantní.



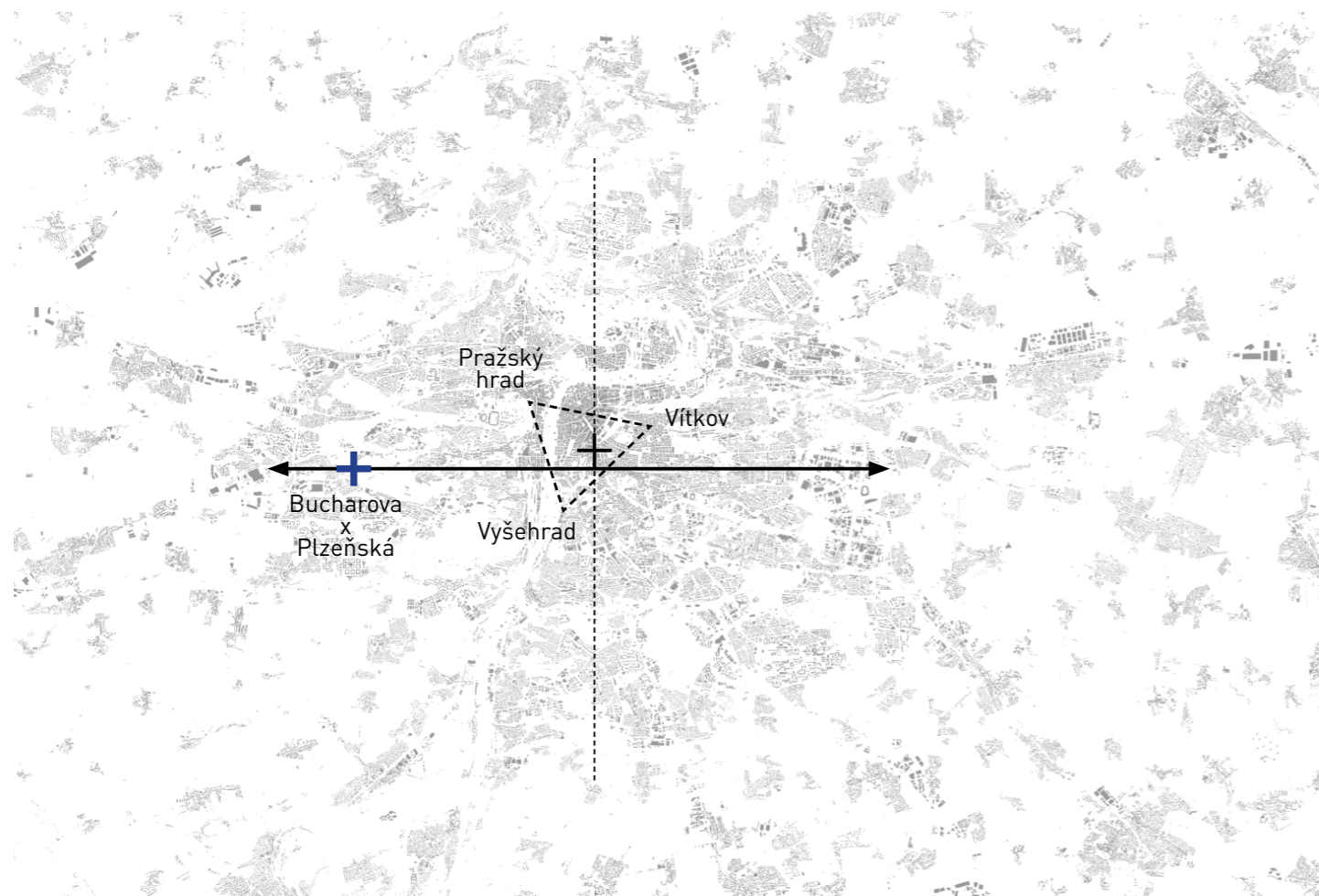
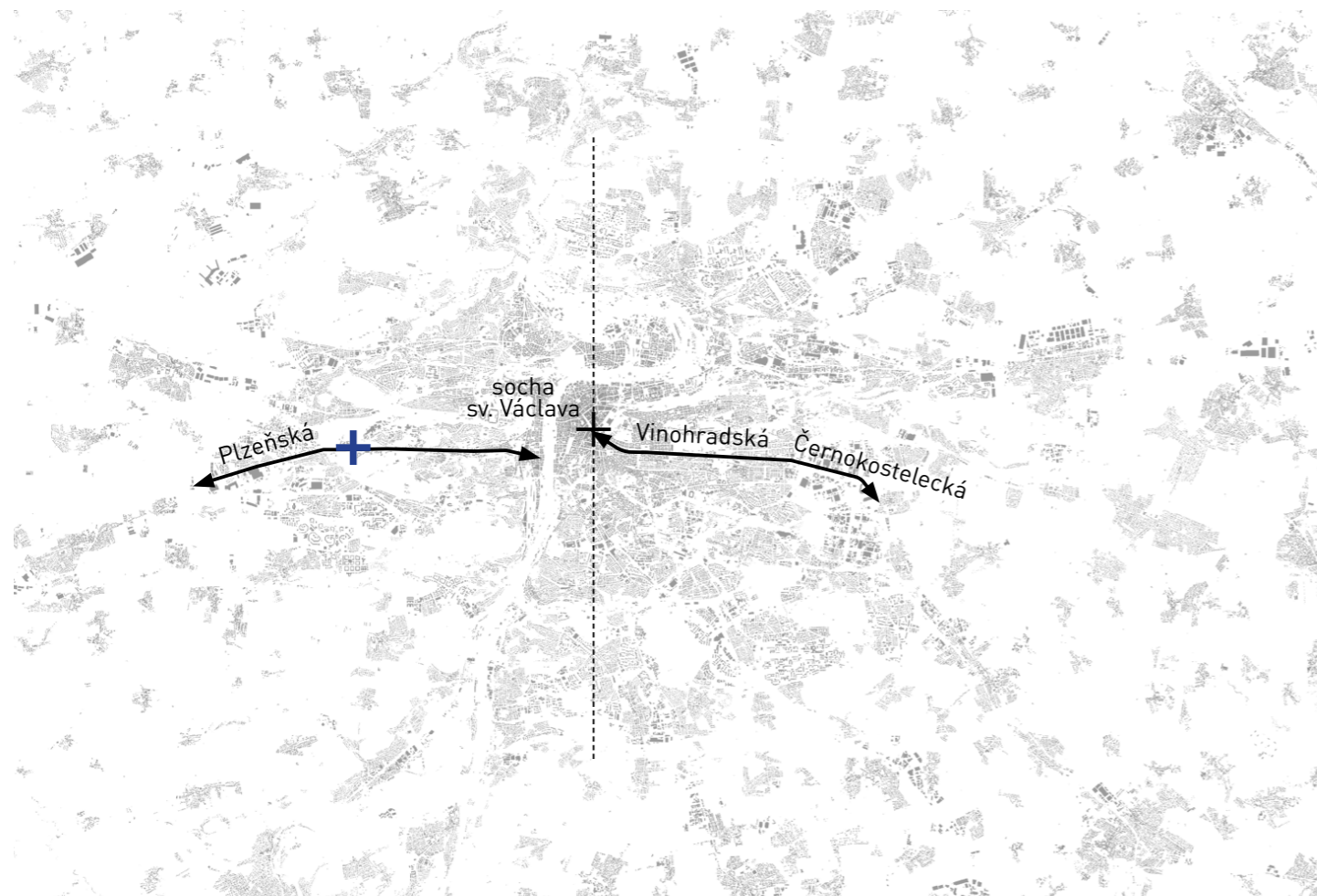
1966



1988



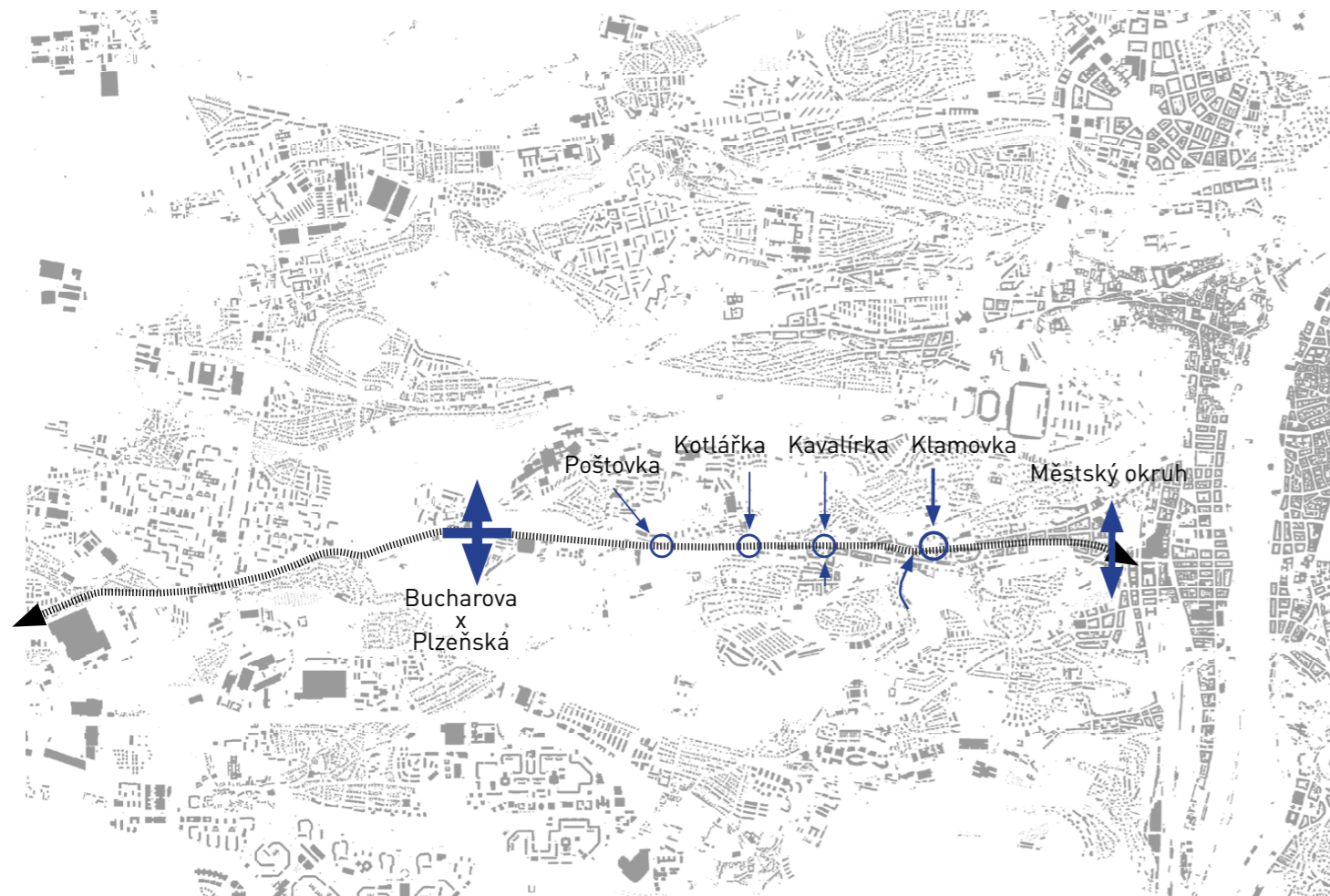
/ plzeňská



Plzeňská ulice je se svou délkou téměř 8 kilometrů nejdelší obydlenou ulicí v Praze, a i v současné době významnou západovýchodní radiálou levého břehu Vltavy.

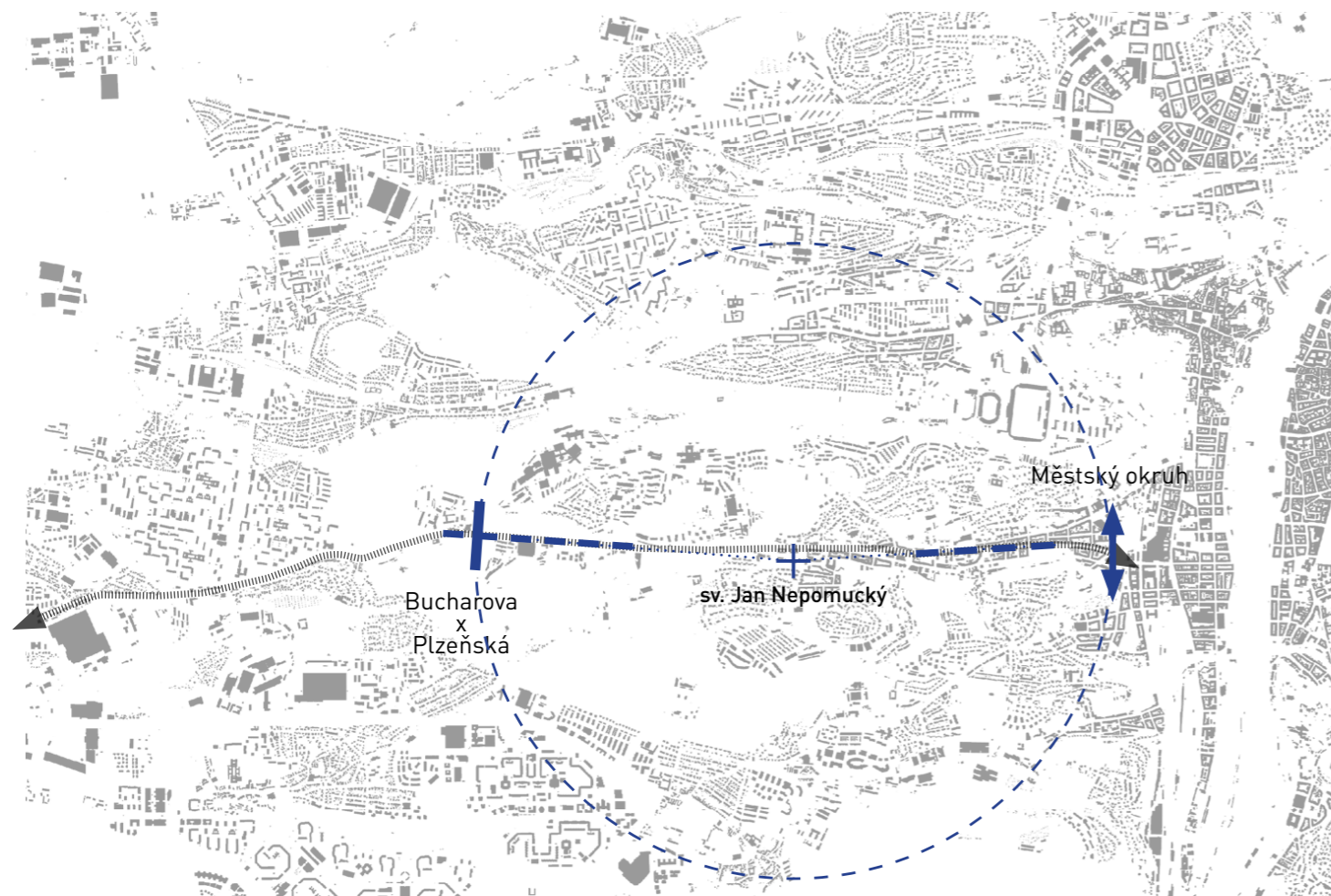
Na druhém břehu plní funkci obdobné radiály ulice Vinohradská, přecházející ve Strašnicích v Černokosteckou. Zatímco Vinohradská začíná přímo v těžišti současné Prahy, nad sochou sv. Václava, Plzeňská ústí na Andělu, jedné z nejvýznamnějších lokalit mimo historické centrum.

Přestože mezi nimi neexistuje přímá vazba, jsou obě třídy nositeli energie napříč městem ze západu na východ.



Od svého počátku na Andělu má Plzeňská specifický charakter.

Počáteční pasáž je uvozena mimoúrovňovým křížením s Městským okruhem, který zde na krátký moment vystupuje ze systému tunelů. Následuje pozvolně stoupající úsek, nečekaně těsně sevřený bývalými dělnickými činžovními domy. Uliční profil postupně dostává na obou stranách střídavé trhliny, aby byl za Klamovkou na chvíli z obou stran semknut, avšak za Kavalírkou se opět téměř úplně rozvolnil. Tento charakter je částečně způsoben tím, že až do úrovně Kavalírky je Plzeňská pouze jednosměrná a o svou energii se dělí s paralelně jdoucí a v opačném směru jednosměrnou ulicí Vrchlického.



Skrze její polohu v údolí se na ní nachází jen velmi málo křížení, která by přinášela energii v příčném směru. Kromě Klamovky a Kavalírky je prvním skutečným propojením mezi svahy lemuujícími údolí až mimoúrovňové křížení v Motole s ulicemi Bucharova a Kukulova.

Vztah mezi motolským a smíchovským mimoúrovňovým křížením v sobě nese potenciální kompoziční princip Plzeňské. V těžišti kruhu spojujícího tato dvě místa leží kostel sv. Jana Nepomuckého, jehož zvonice je v dlouhých segmentech Plzeňské výrazným výhledovým bodem. Síla tohoto vztahu je umocněna tím, že je stejně platný pro plochý úsek v Motole, tak pro stoupající smíchovský.

charakter
plzeňská



kostel sv. Jana Nepomuckého z Bucharovy



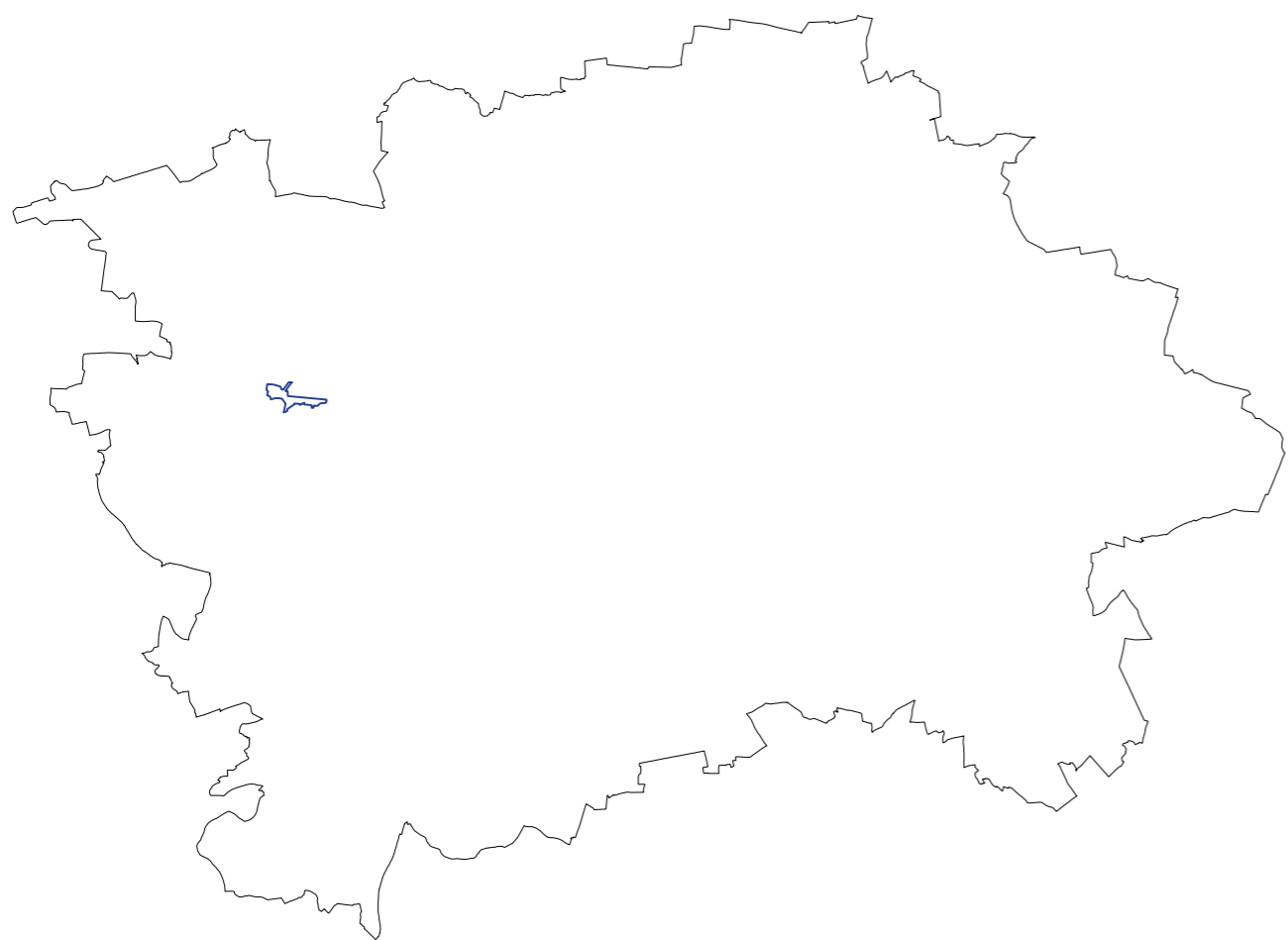
kostel sv. Jana Nepomuckého v Košířích



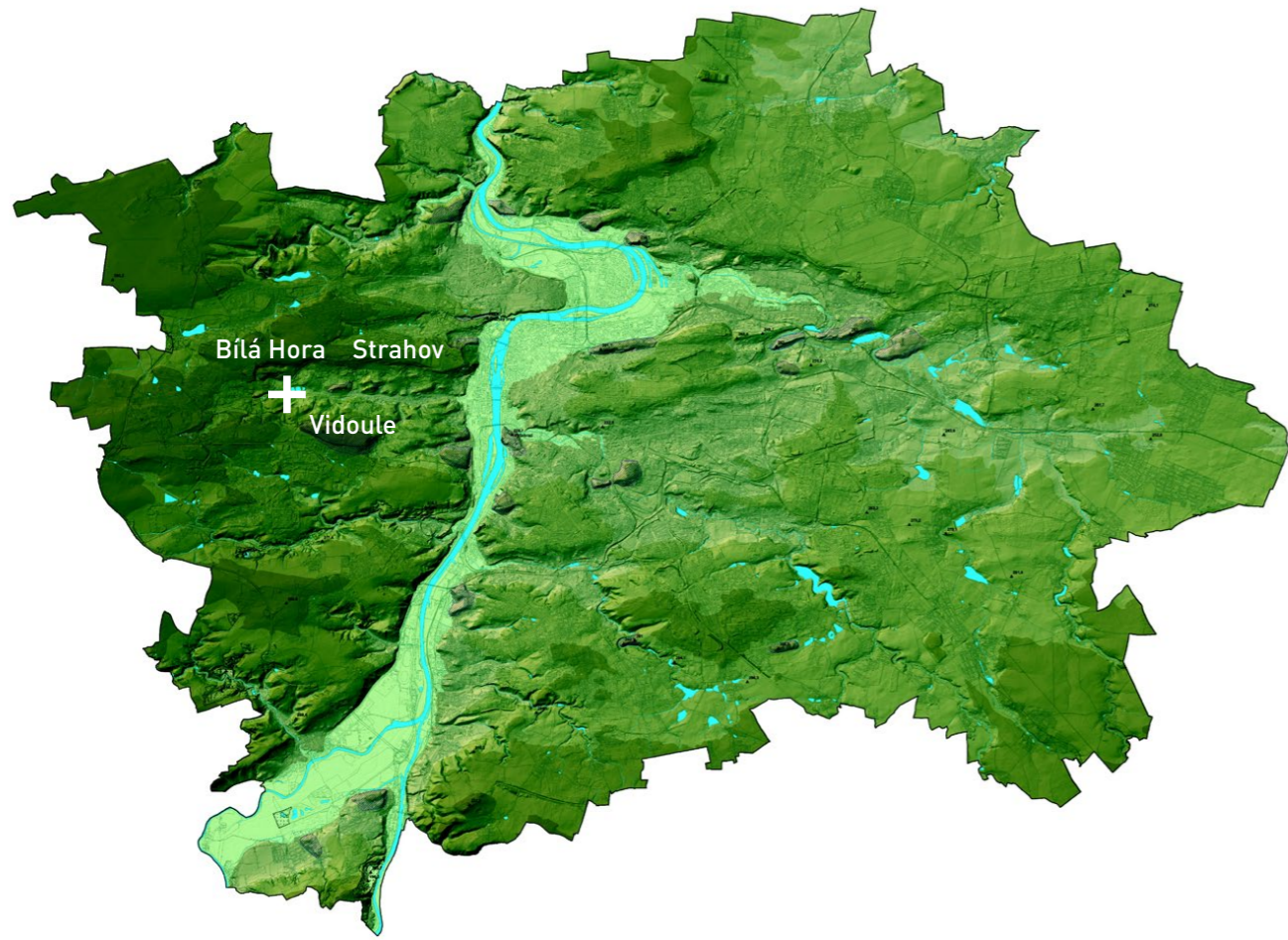
Motolská vozovna při pohledu od města



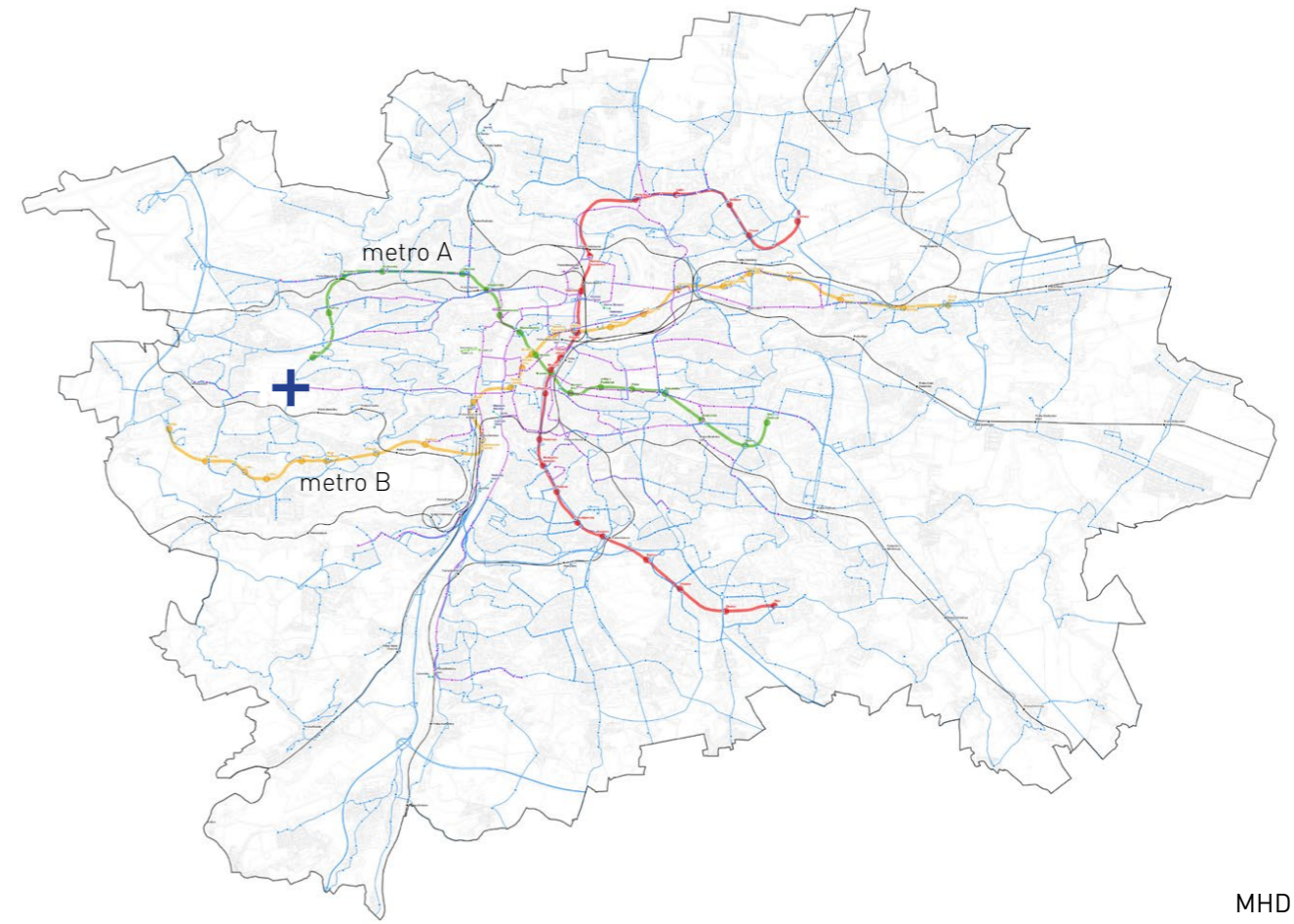
střední škola a v pozadí Hotel Golf



/ současný charakter



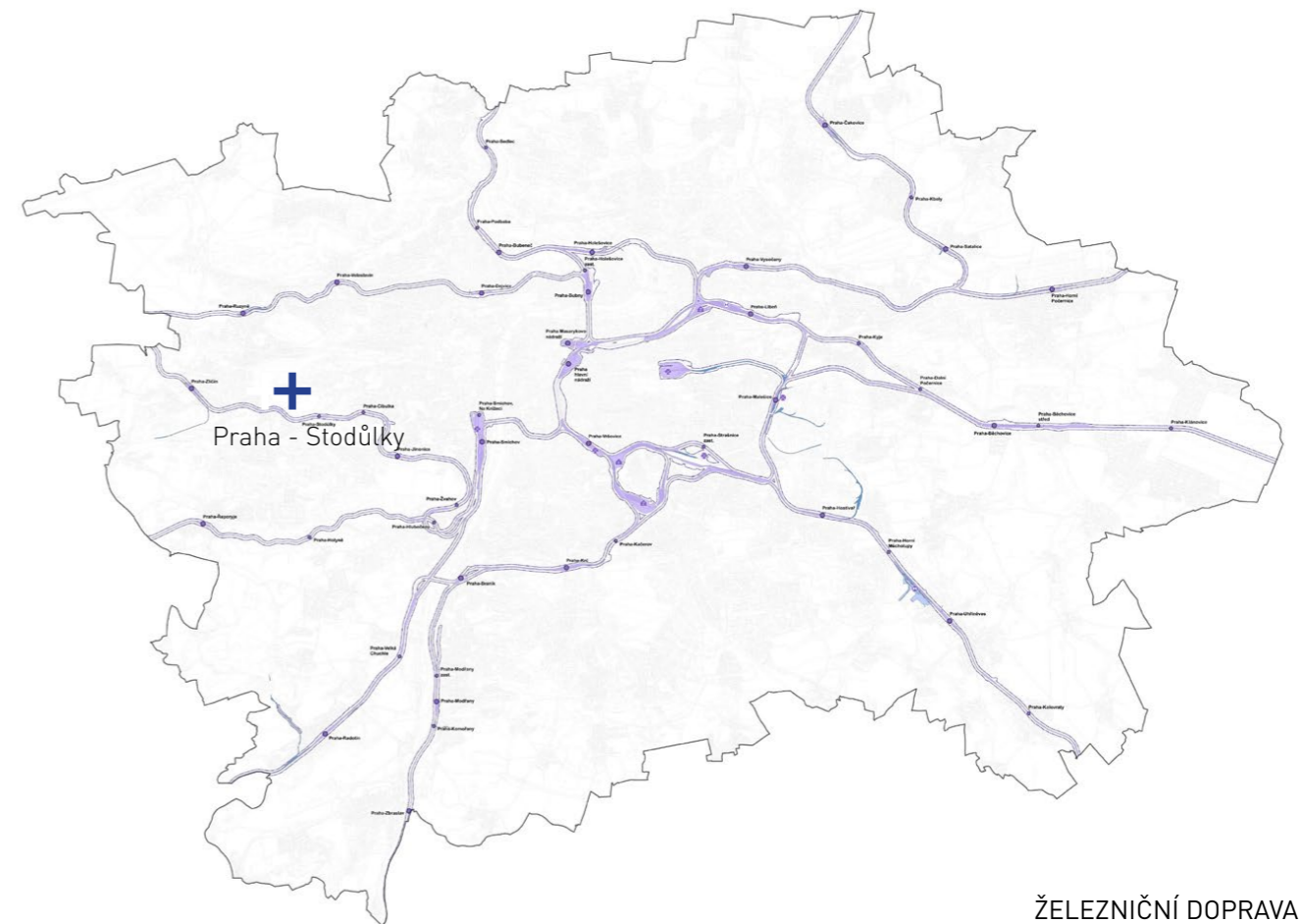
TERÉN



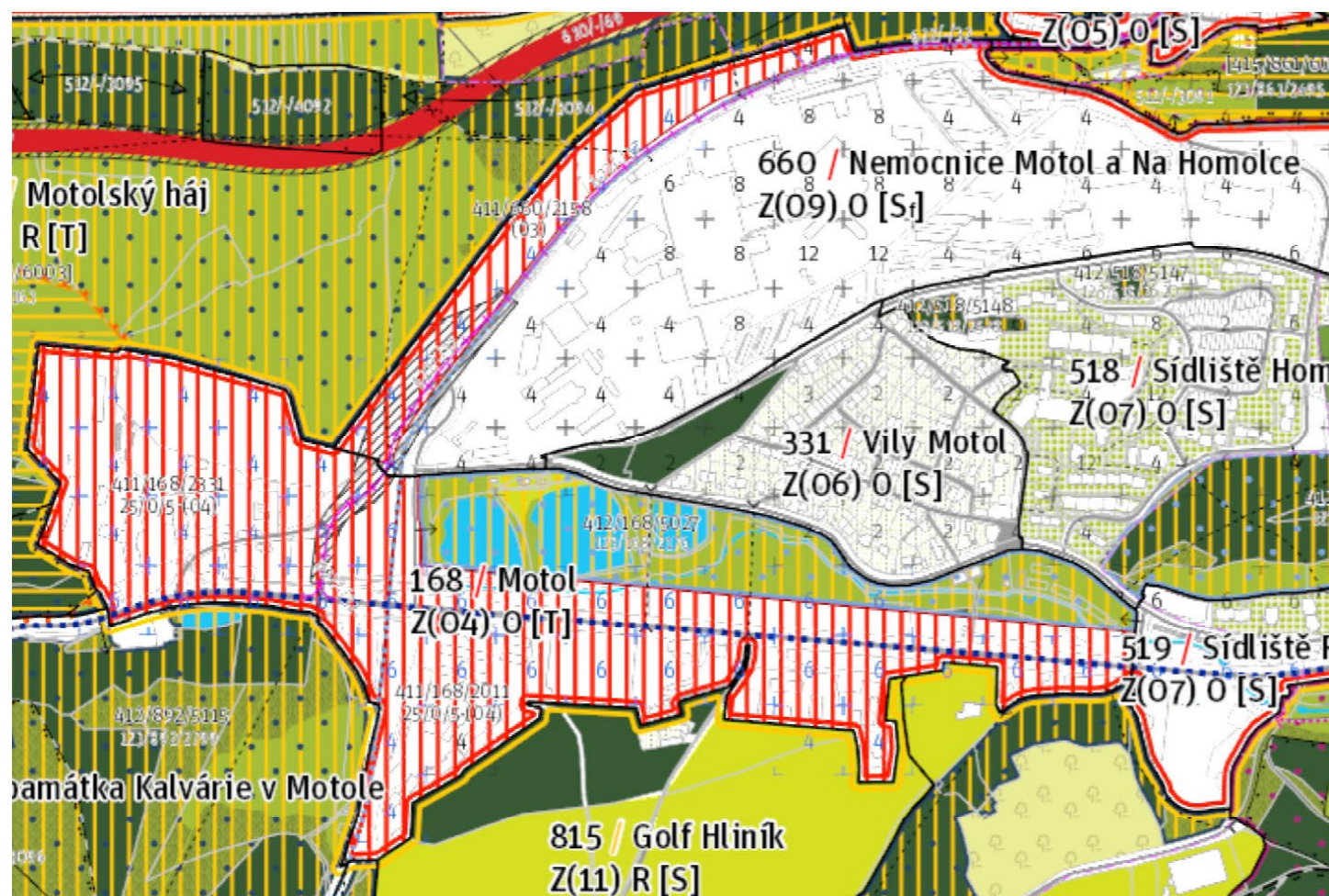
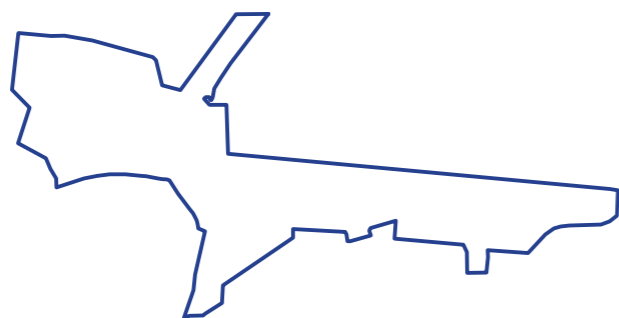
MHD



POVRCHOVÁ DOPRAVA



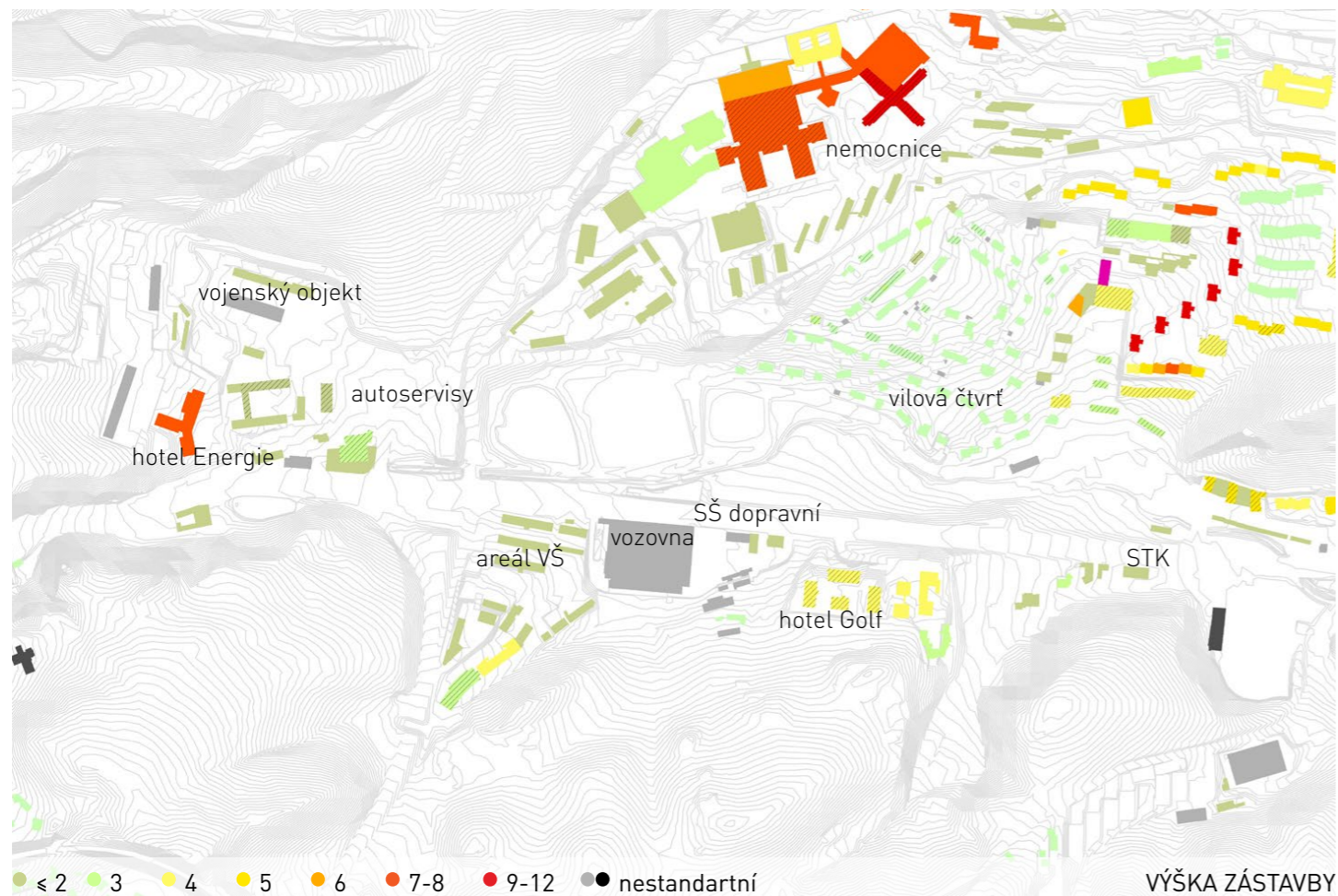
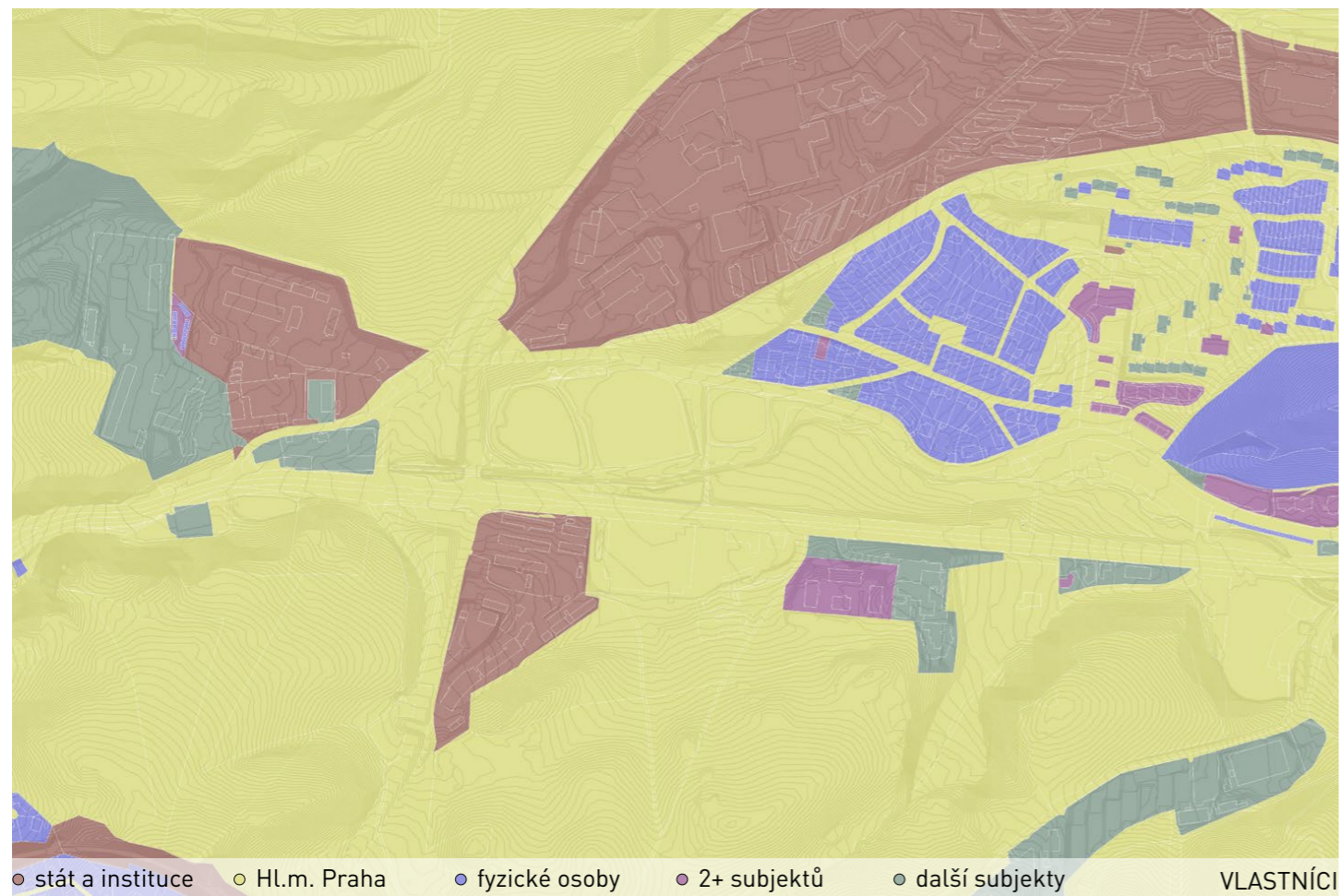
ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA



Území Motola je v Metropolitním plánu určeno jako transformační. V jeho vymezených hranicích se nachází mimoúrovňová křižovatka a její nejbližší okolí. Na něj přímo navazuje přibližně kilometr dlouhý úsek podél Plzeňské ulice s přesahy do svahů na jižní straně a nivy Motolského potoka na straně severní.

Pro naznačení komplexního řešení celé lokality jsem toto území rozšířil o pás stoupající podél Kukulovy ulice, náležící do území "Nemocnice Motol". Širší návaznosti přírodního charakteru jsou řešeny i s přesahem mimo toto vymezené území, zejména v lokalitě Motolských rybníků a nivy potoka.

vymezení
současného charakteru

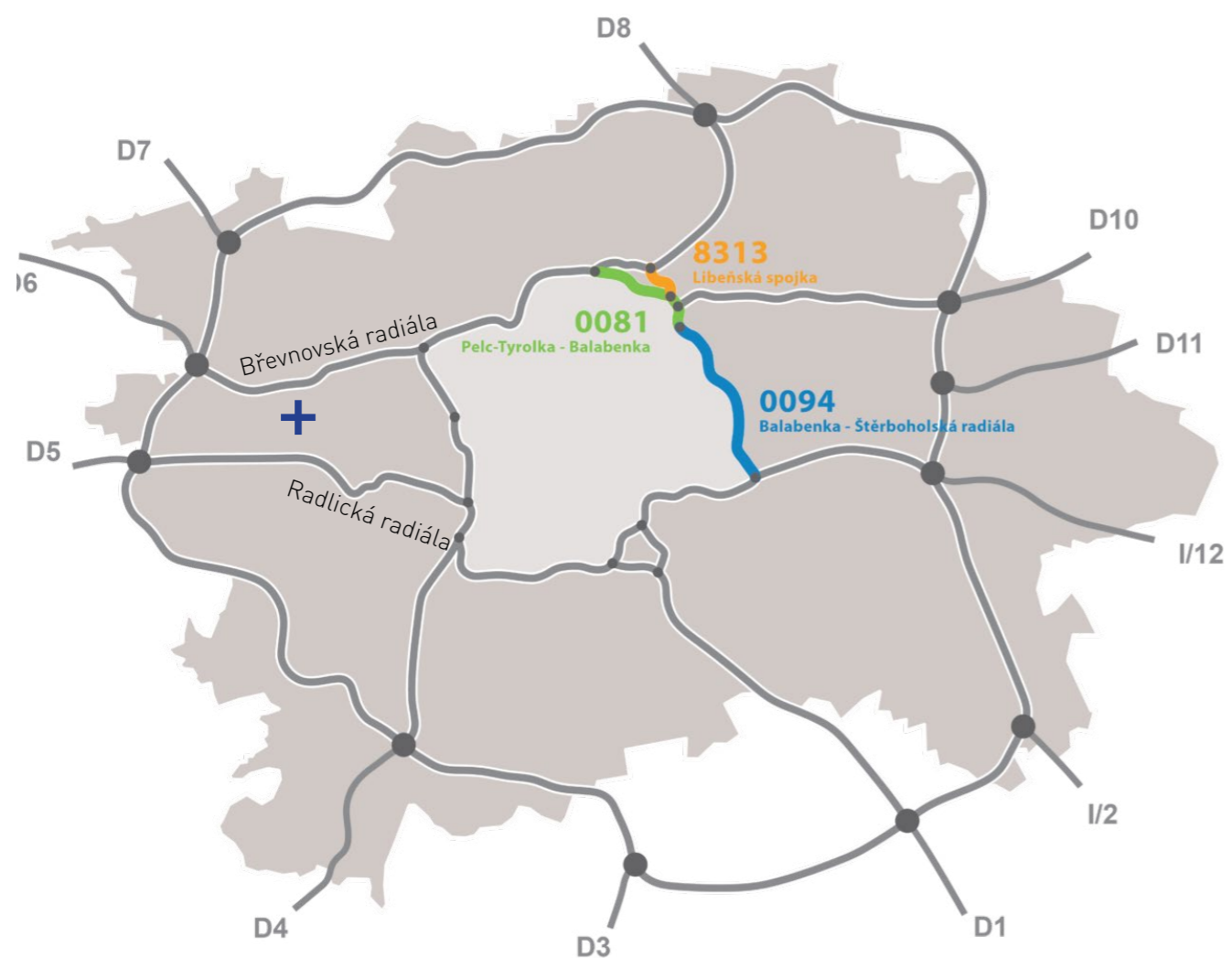


Zástavba v území je heterogenní, soustředěná podél hlavních os, v případě starého Motola podle původní cesty. Většina objektů je nízkých, do 3 pater výšky. O to kontrastněji působí solitéry obou hotelů a zejména motolské nemocnice, která vévodí severnímu svahu.

Sřet měřítek a prazvláštní mix funkcí s převahou skladů, autoservisů a uzavřených komplexů státu a stanic institucí potvrzuje periferní charakter oblasti.

Ve starém Motole se zachovalo několik původních staveb, zejména Motolský zámek, který v současné době slouží jako sídlo Státní zemědělské a potravinářské inspekce,

struktura zástavby
současný charakter

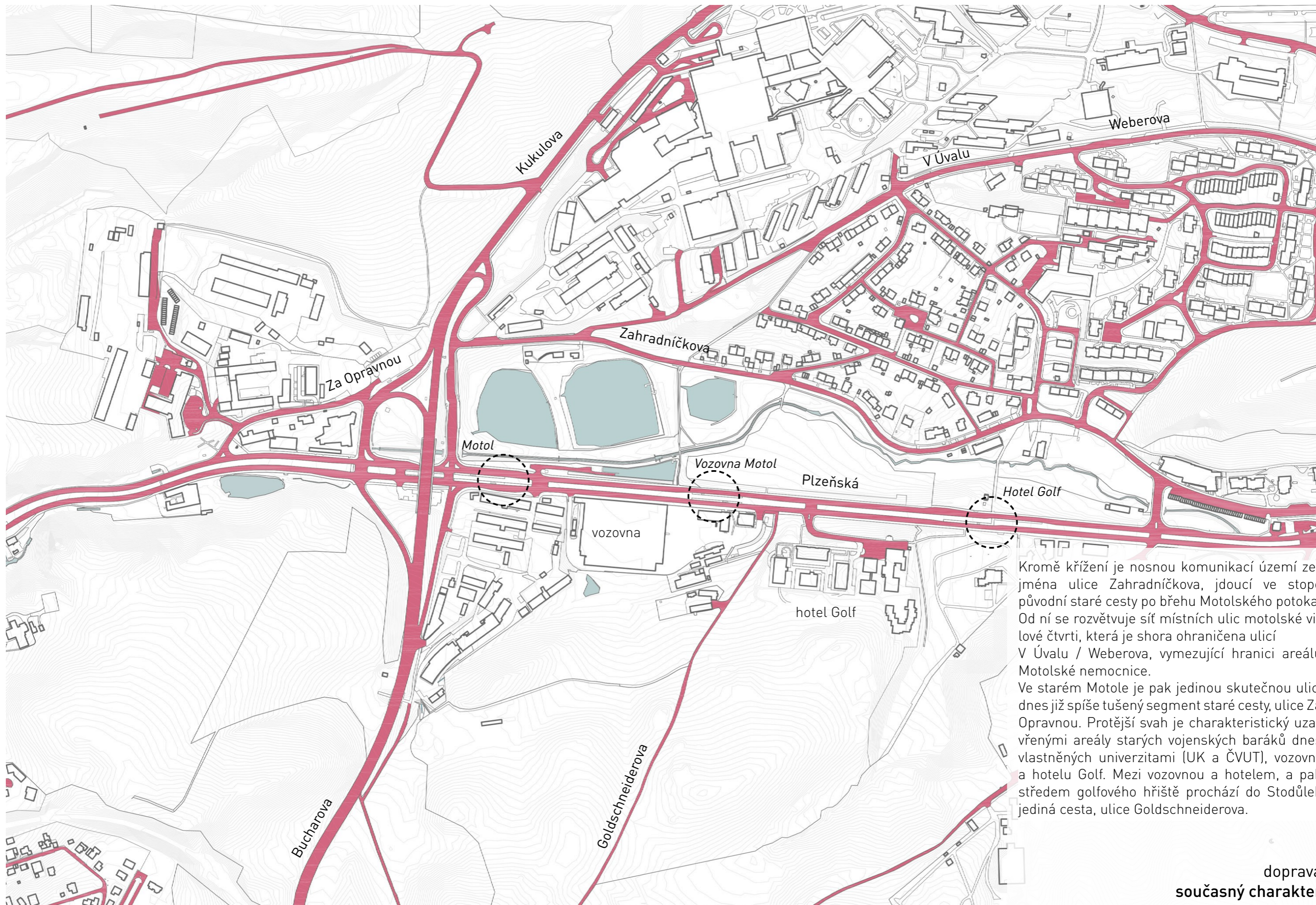


Křižovatka Plzeňské s Bucharovou, která na sever od křižení přechází v Kukulovu, je vytiženým dopravním uzlem, kterým za den projede přes 57 tisíc vozidel. Její dopravní zaátěž má být částečně rozložena do dvou plánovaných městských radiál, Radlické na jihu a Břevnovské na severu na úbočí Bílé hory.

Výstavba Radlické radiály bude započata nejdříve v roce 2026, Břevnovská pak v současné době není pro město prioritou, z čehož vyplývá, že si toto křižení svůj tranzitní charakter v blízké budoucnosti uchová.

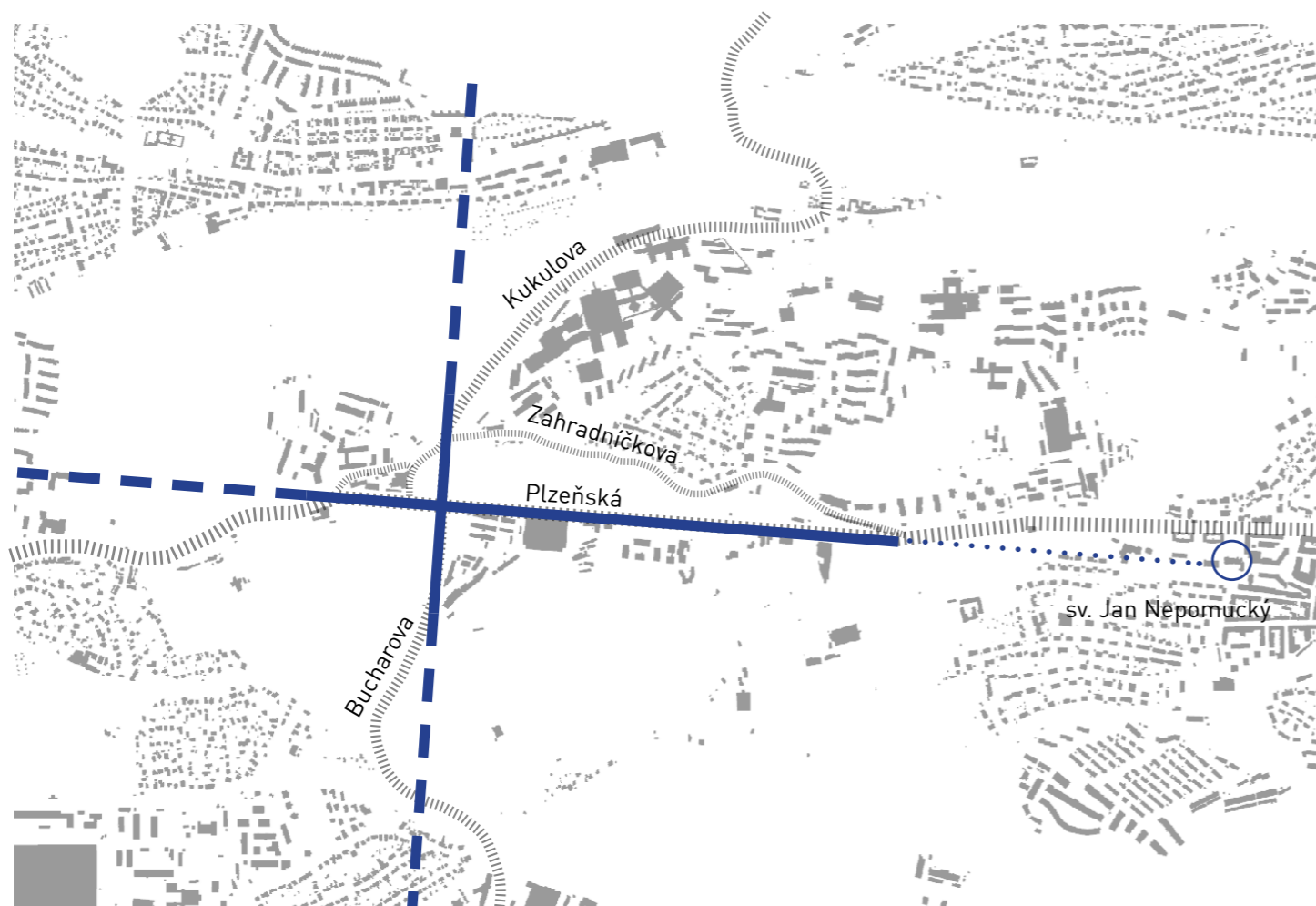
Oblast je také dobře obsloužena tramvajovou dopravou, v řešeném úseku se nachází hned tři zastávky: Motol, Vozovna Motol a Hotel Golf.

doprava
současný charakter

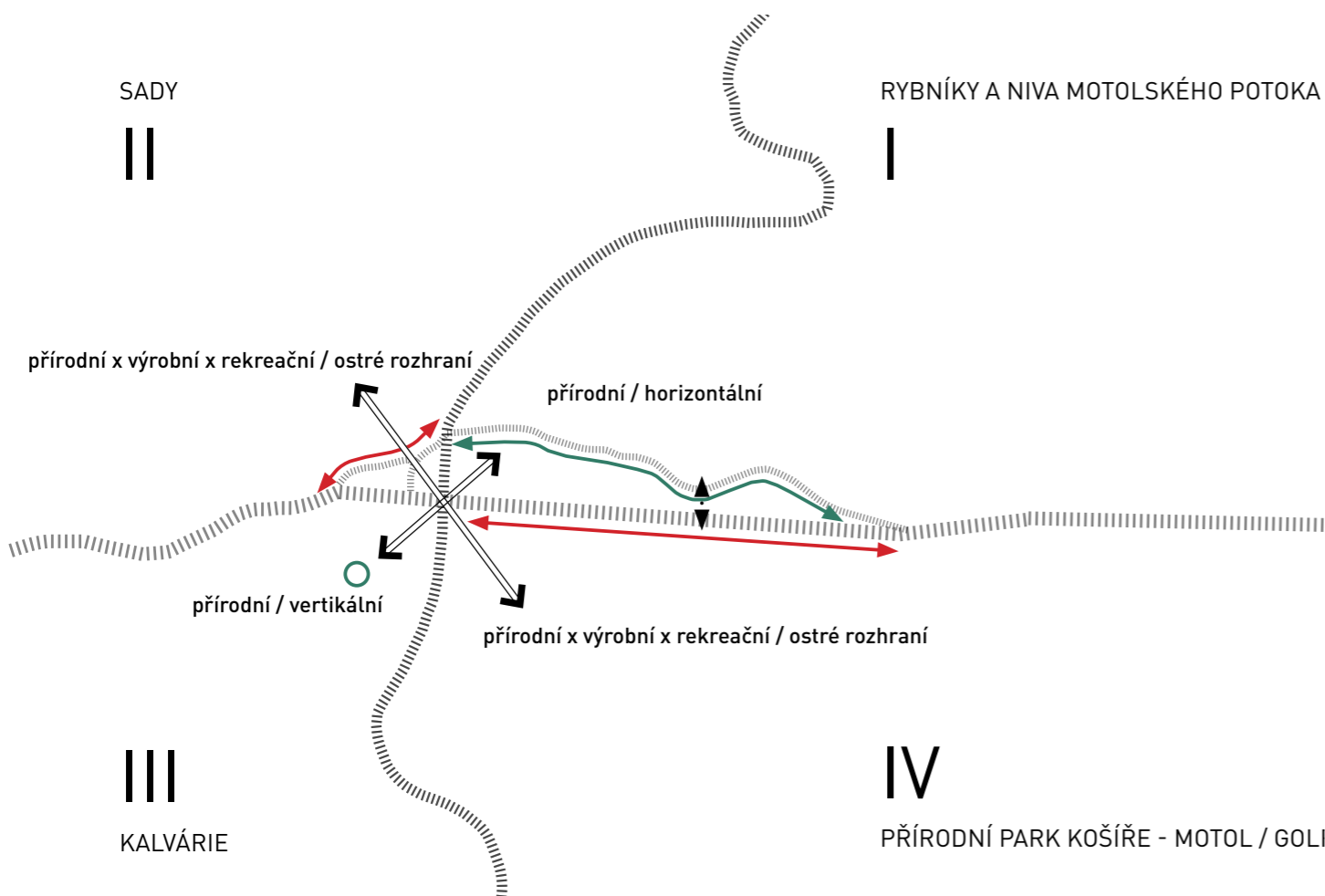


Kromě křížení je nosnou komunikační území zejména ulice Zahradníčkova, jdoucí ve stopě původní staré cesty po břehu Motolského potoka. Od ní se rozvětňuje síť místních ulic motolské vilové čtvrti, která je shora ohraničena ulicemi V Úvalu / Weberova, vymezující hranici areálu Motolské nemocnice. Ve starém Motole je pak jedinou skutečnou ulicí dnes již spíše tušený segment staré cesty, ulice Za Opravnou. Protější svah je charakteristický uzavřenými areály starých vojenských baráků dnes vlastněných univerzitami (UK a ČVUT), vozovny a hotelu Golf. Mezi vozovnou a hotelem, a pak středem golfového hřiště prochází do Stodůlek jediná cesta, ulice Goldschneiderova.

doprava
současný charakter

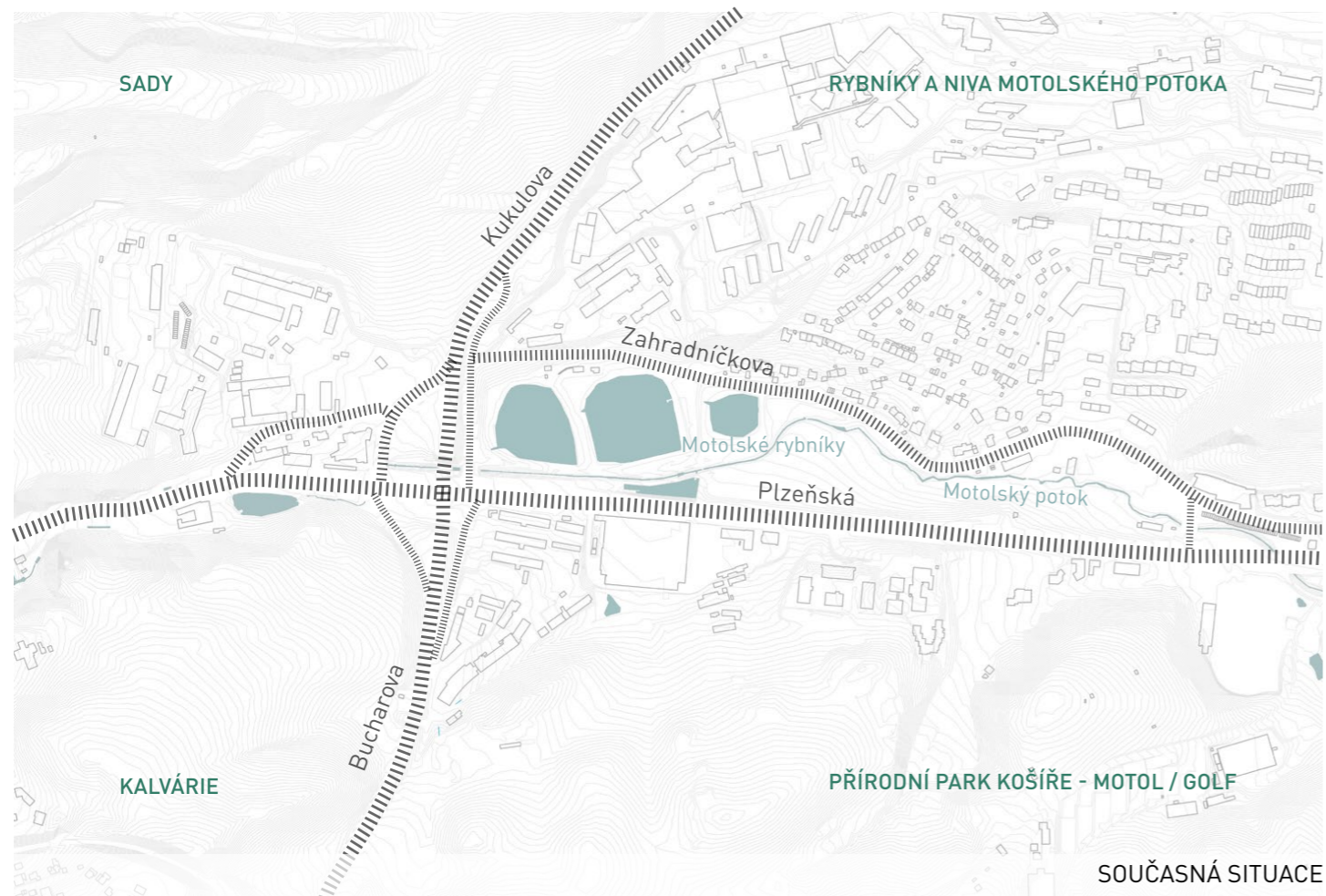


Území je kvůli nedostatku příčné prostupnosti přes významné tahy formováno pomyslným křížem s prodlouženým ramenem v délce narovnaného úseku Plzeňské. Toto rameno zároveň vymezuje osu, v níž kostel sv. Jana Nepomuckého tvoří výhledovou dominantu.



Křížové dělení nahrává popisu charakteru území podle jednotlivých kvadrantů. Při bližším pohledu je možné mezi nimi vysledovat určité vztahy. Z hlediska obecné charakteristiky je dominantní vztah diagonální, kdy v kvadrantech I a III převažuje přírodní složka, v nivě potoka horizontálního a v oblasti Kalvárie vertikálního charakteru. V kvadrantech II a IV naopak převládá složka vystavěná, navázaná na příslušnou páteřní komunikaci. Styk mezi vystavěným a přírodním prostředím tvoří v těchto kvadrantech ostrou hranici. Z hlediska prostupnosti existuje spíše vztah mezi kvadranty napříč Plzeňskou než Bucharovou, ovšem v současné době je velmi slabý a jednotlivé charaktery se tak příliš neovlivňují.

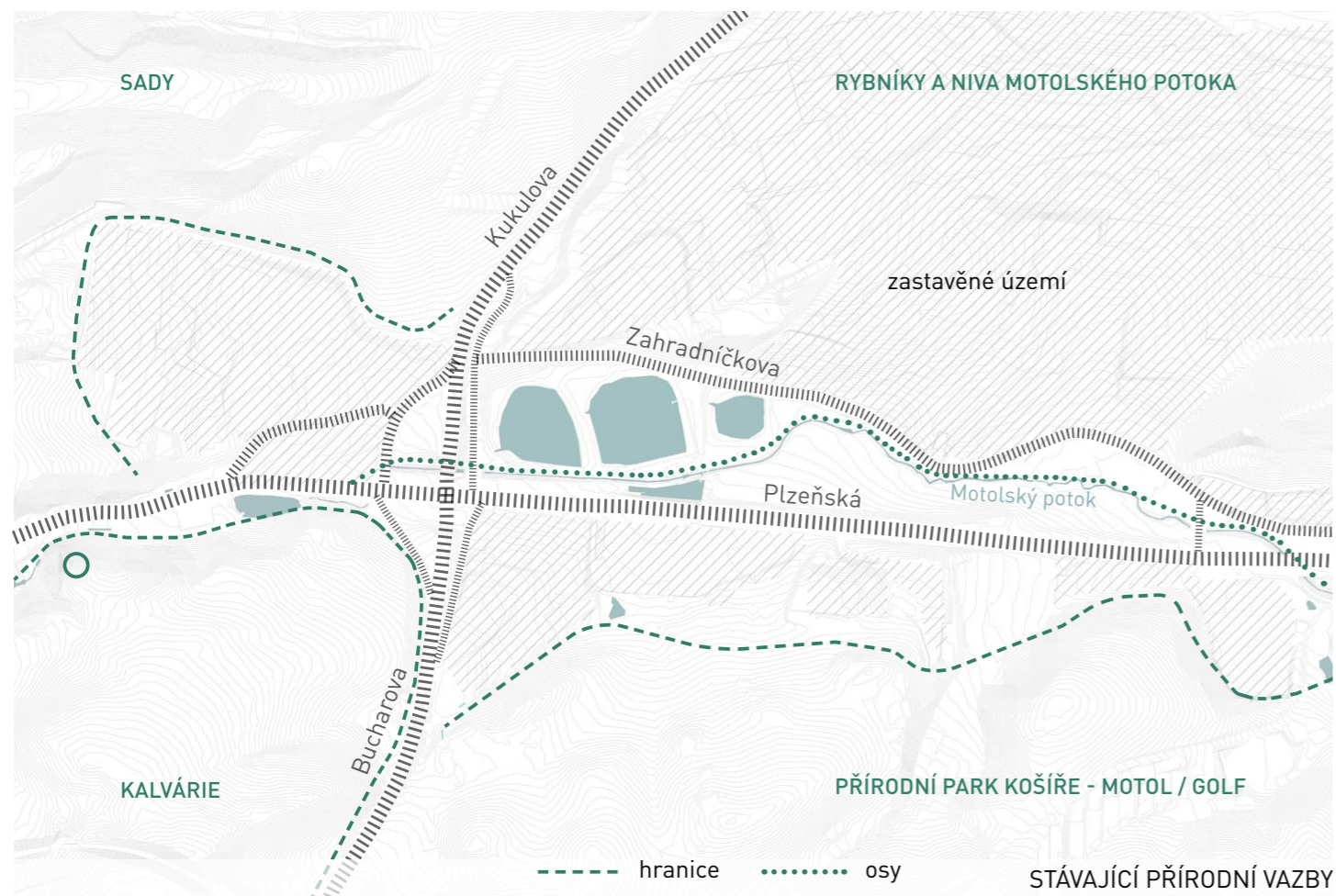
kompozice
současný charakter



To samé platí o přírodní složce údolí.

Kvadranty zde vytvářejí 4 rozdílné charaktery, jimž chybí nebo jsou zcela oslabeny vazby, které je před výstavbou mimoúrovňového křížení formovaly. Kalvárie je izolovaný ostroh sestupující až k hraně silnice, oba dva s ním sousedící kvadranty jsou naopak odděleny od kontaktu s komunikacemi pruhy zástavby.

Zásadní roli tedy v rámci území sehrává niva Motolského potoka, neboť jakkoli byl předchozí charakter území potlačen, Motolský potok je jedinou přírodní složkou, která nadále územím prostupuje napříč.



Přestože zatrubněn, ve vydlážděném korytě, narovnan a regulován, objevuje se v podobě struh a rybníků, které napájí, postupně ve všech čtyřech kvadrantech.

Ačkoli v kvadrantu Sady je jeho přítomnost pouze nepatrná (v oku silničního sjezdu) a v Přírodním parku Košíře-Motol se objevuje až mimo řešené území, je důležitou přírodní osou provazující jinak výrazně roztržštěné území dohromady.

příroda
současný charakter



Motolský potok pod mimoúrovňovým křížením



cesta mezi Motolskými rybníky



potok v území nivy

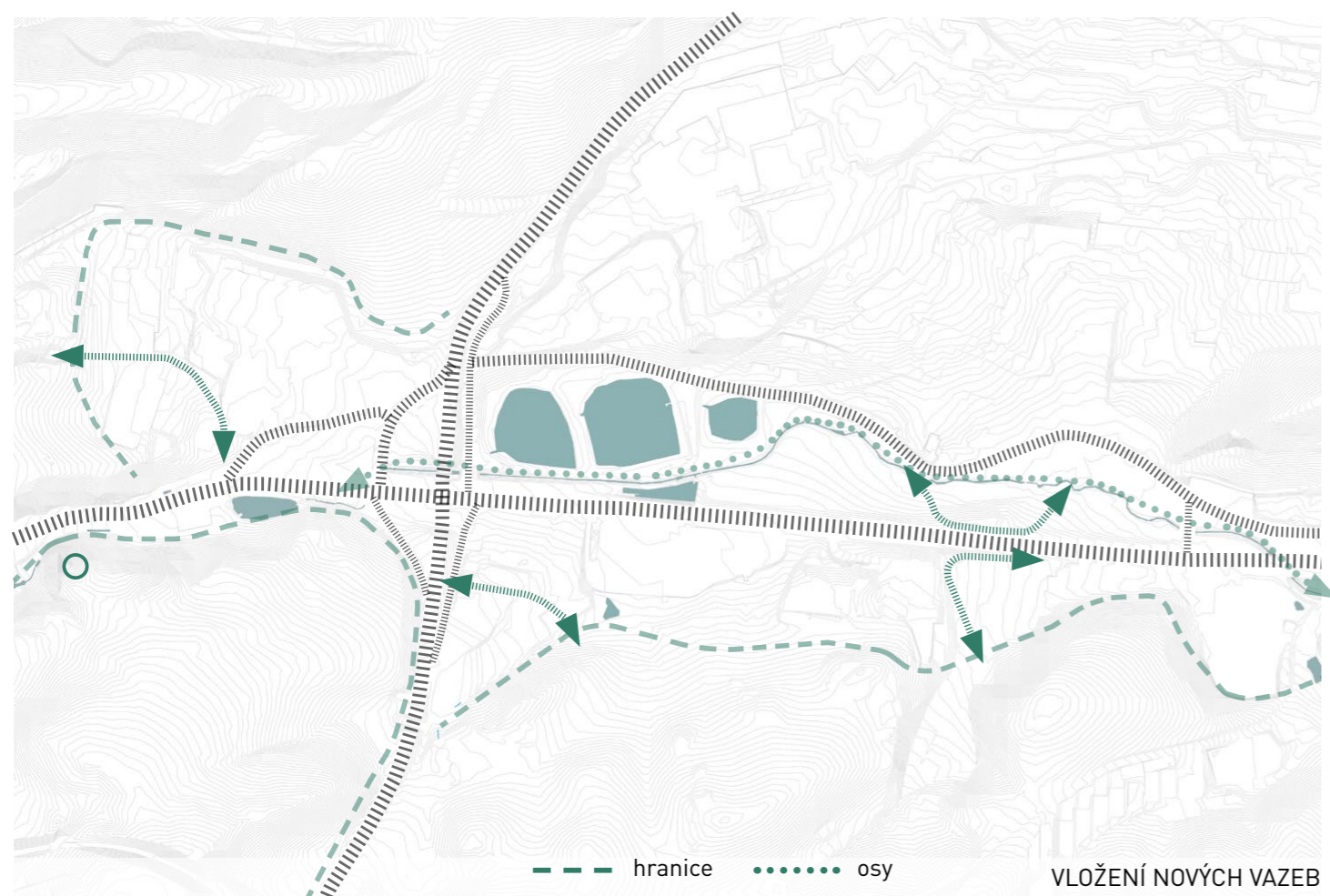
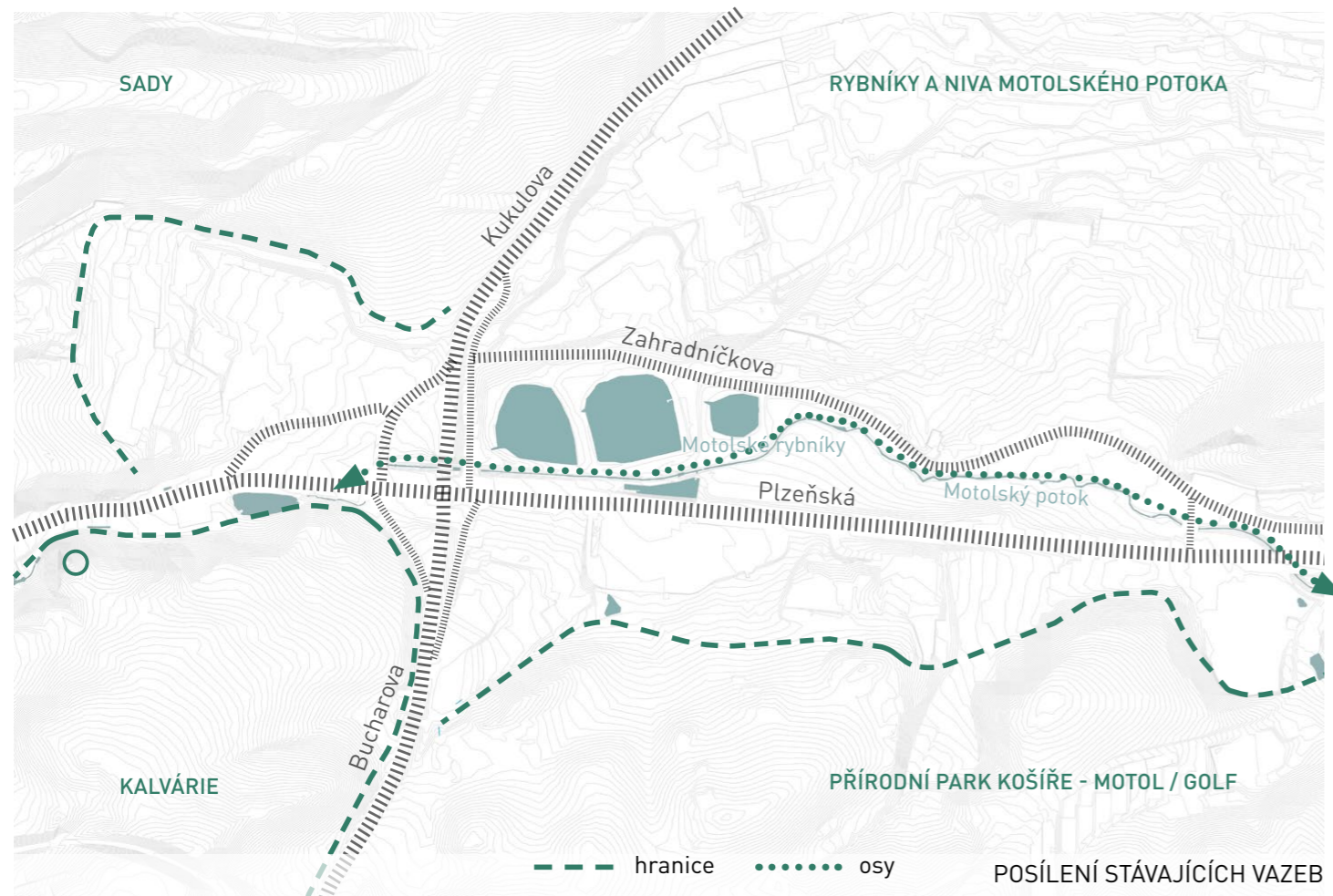


úsek původní cesty ve starém Motole, vlevo zámek

II /

návrh

/ koncept

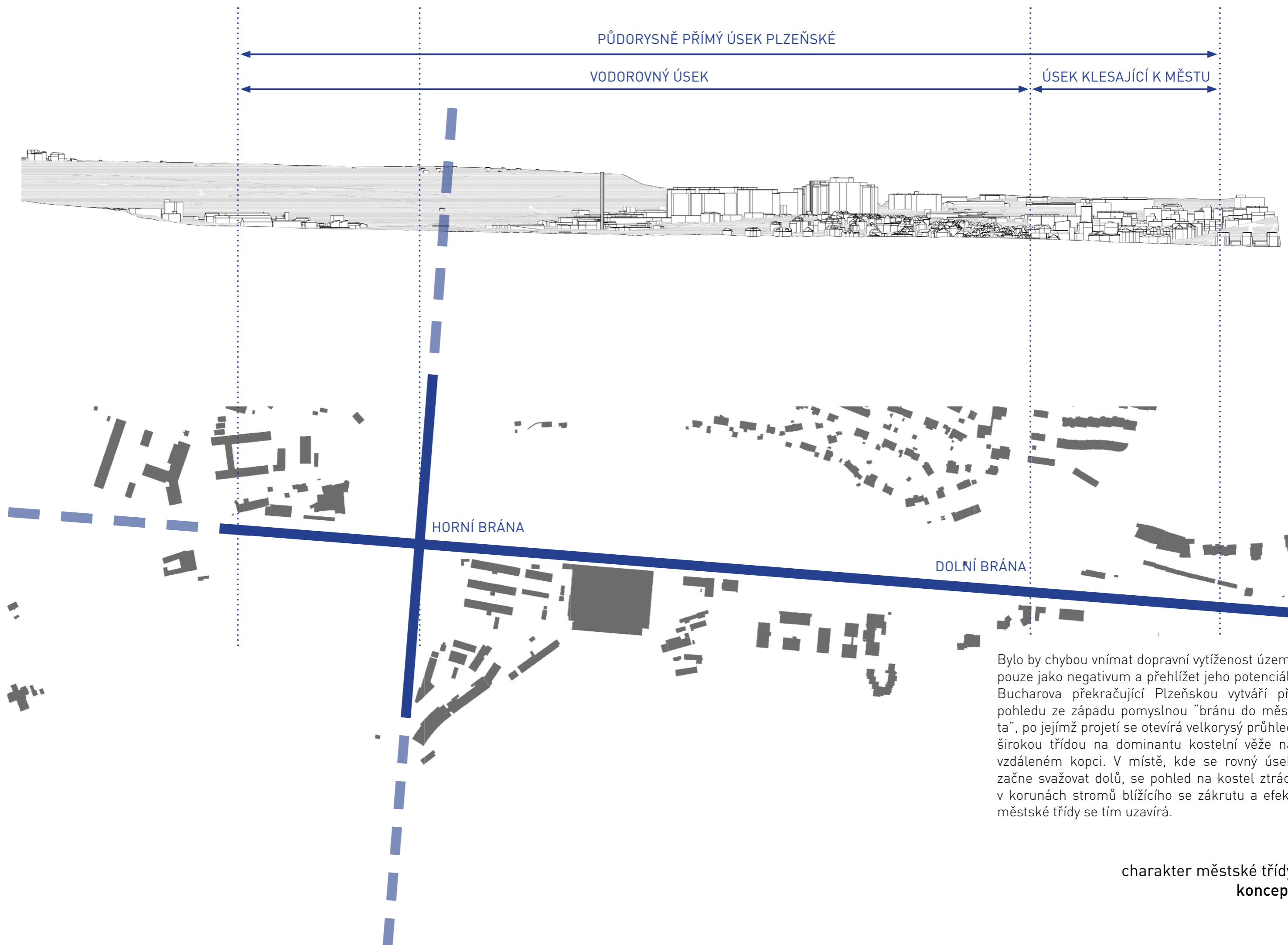


Motol ztratil svou tvář. Původní přírodní charakter nahradil ruch tranzitní radiály, ospalá vesnice se přeměnila do nesourodých shluků zástavby městské periferie. Prvotním krokem je posílit to, co v území má nějakou hodnotu - přírodní parky a osa Motolského potoka s rybníky, které do blízkosti široké třídy přináší život. Určit nepřekročitelné hranice, za něž se zastavěné území nebude rozšiřovat.

Následuje vložení nových přírodních vazeb, které prostoupí současně zastavěným územím, aby posílily vztah mezi vystavěným a přírodním aspektem lokality. Současná ostrá hranice uzavřených areálů a přírody se tedy stává propustnou, což vytváří rozvětvenou zelenou síť.

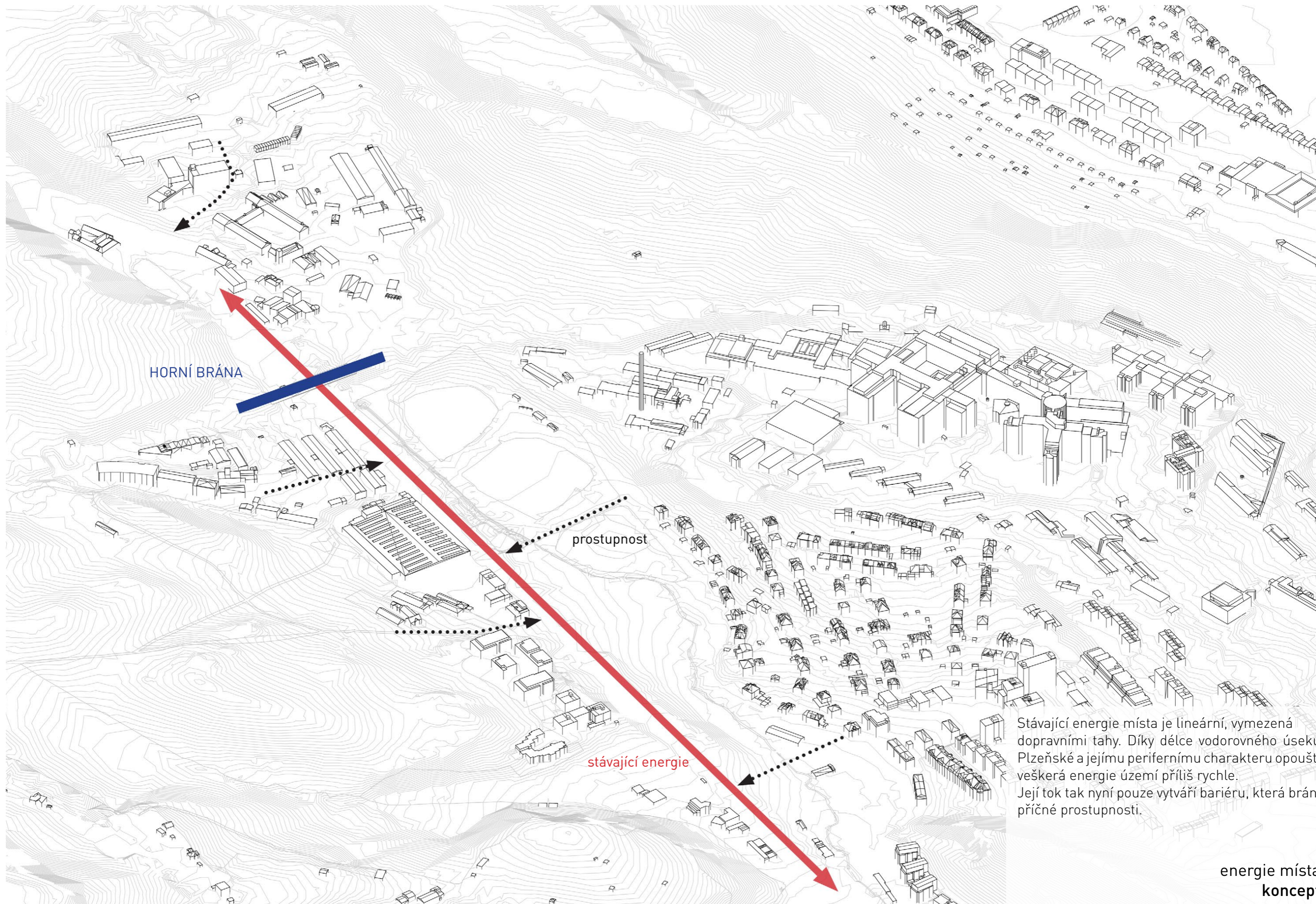
přírodní vazby
koncept





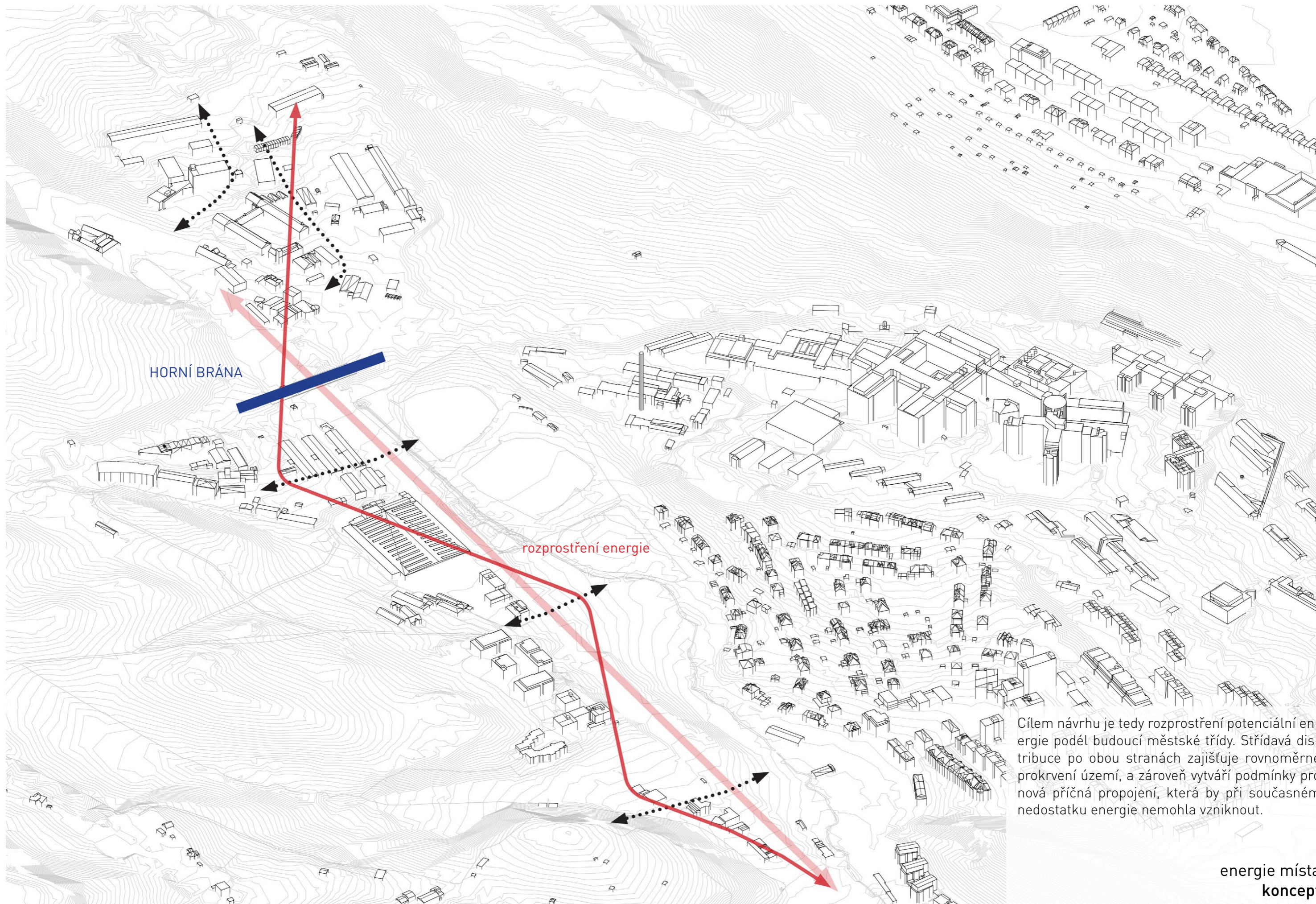
Bylo by chybou vnímat dopravní vytíženost území pouze jako negativum a přehlížet jeho potenciál. Bucharova překračující Plzeňskou vytváří při pohledu ze západu pomyslnou "bránu do města", po jejímž projetí se otevírá velkorysý průhled širokou třídou na dominantu kostelní věže na vzdáleném kopci. V místě, kde se rovný úsek začne svažovat dolů, se pohled na kostel ztrácí v korunách stromů blížícího se zákrutu a efekt městské třídy se tím uzavírá.

charakter městské třídy
koncept



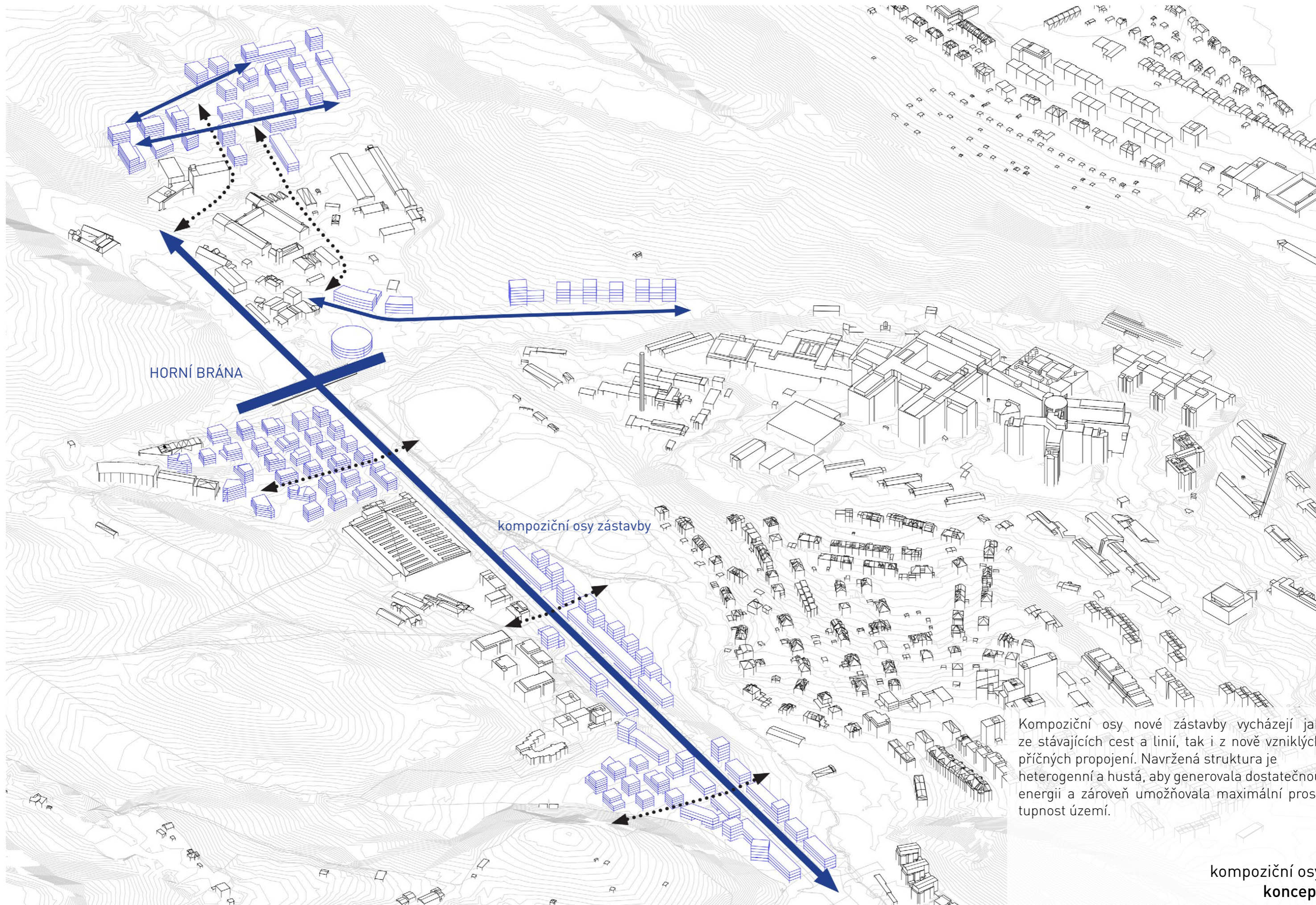
Stávající energie místa je lineární, vymezená dopravními tahy. Díky délce vodorovného úseku Plzeňské a jejímu perifernímu charakteru opouští veškerá energie území příliš rychle. Její tok tak nyní pouze vytváří bariéru, která brání příčné prostupnosti.

energie místa
koncept



Cílem návrhu je tedy rozptřeni potenciální energie podél budoucí městské třídy. Střídavá distribuce po obou stranách zajišťuje rovnoměrné prokrvení území, a zároveň vytváří podmínky pro nová příčná propojení, která by při současném nedostatku energie nemohla vzniknout.

energie místa
koncept



HORNÍ BRÁNA

kompoziční osy zástavby

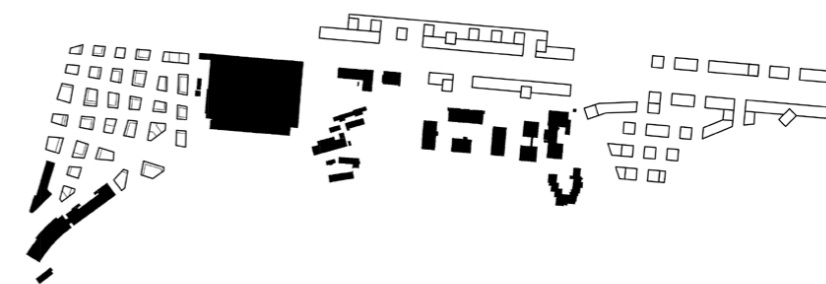
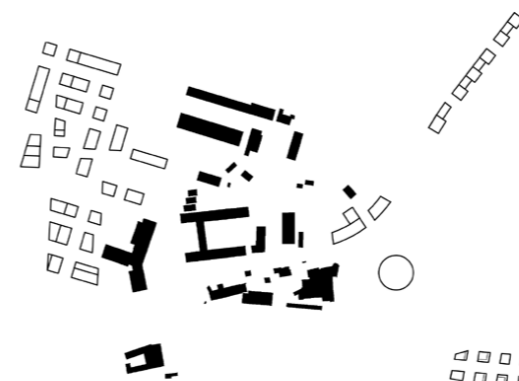
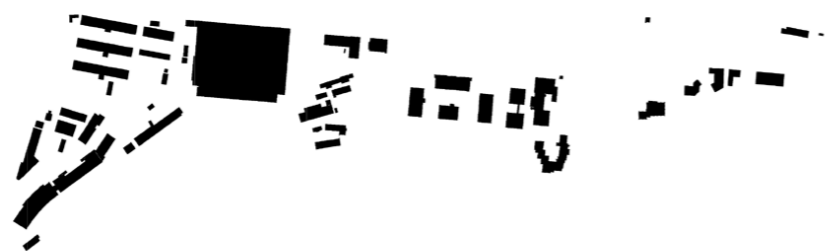
Kompoziční osy nové zástavby vycházejí jak ze stávajících cest a linií, tak i z nově vzniklých příčných propojení. Navržená struktura je heterogenní a hustá, aby generovala dostatečnou energii a zároveň umožňovala maximální prostupnost území.

kompoziční osy
koncept



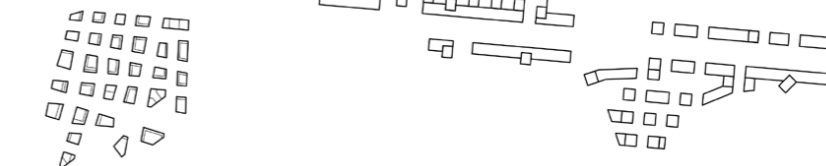
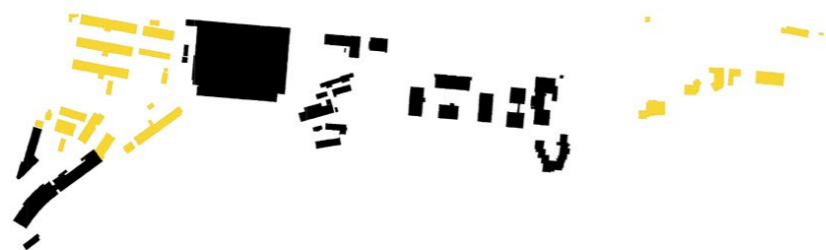
Navrhovaná zástavba definuje Plzeňskou ulici v Motole jako plnohodnotnou městskou třídu. Zároveň vytváří na svazích údolí ucelené lokality provázané s okolními přírodními parky, z nichž klíčovým je niva potoka. V Kukulově je budoucí vývoj naznačen zástavbou kopírující úpatí svahu.

celková axonometrie
koncept



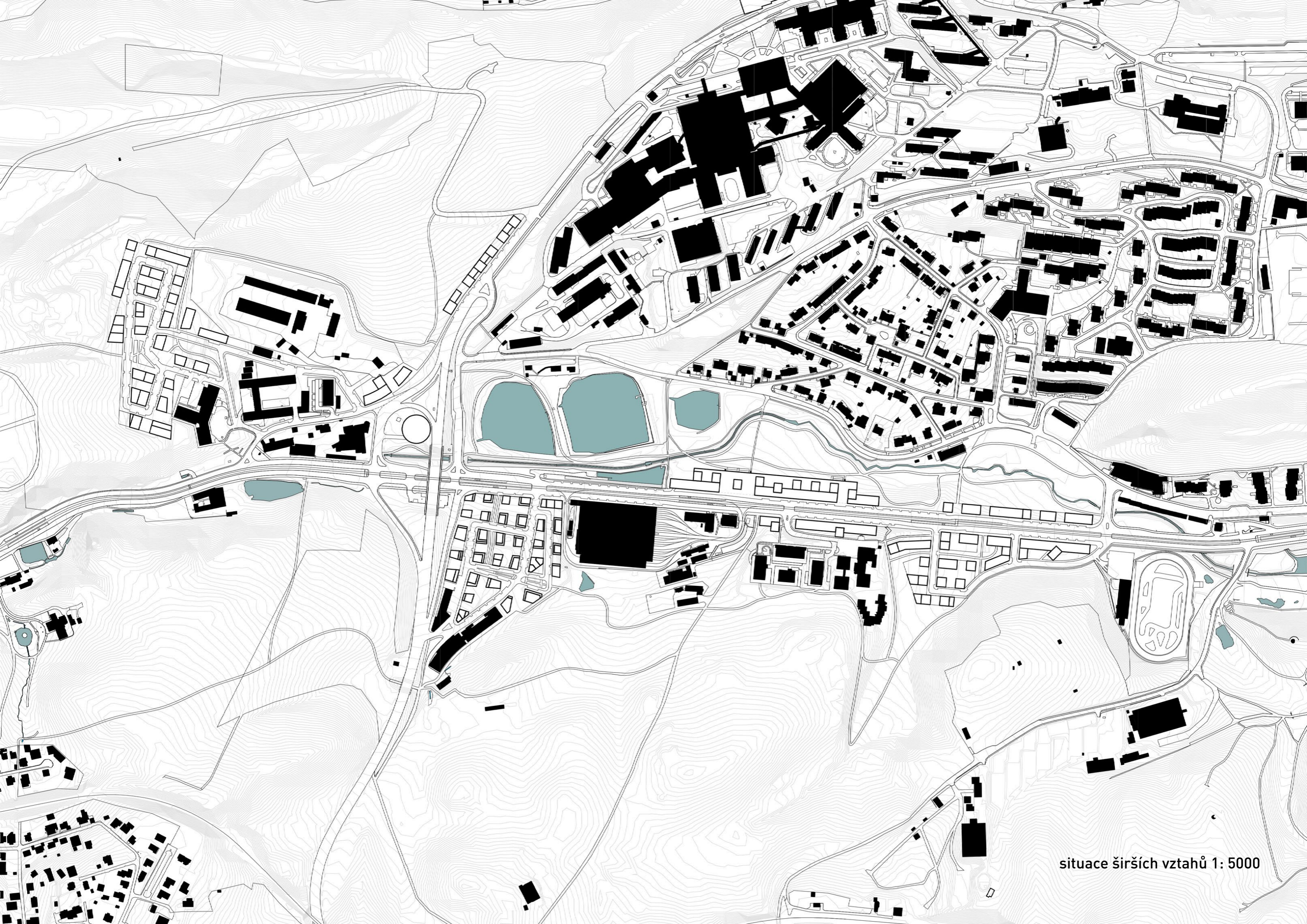
STÁVAJÍCÍ

NÁVRH



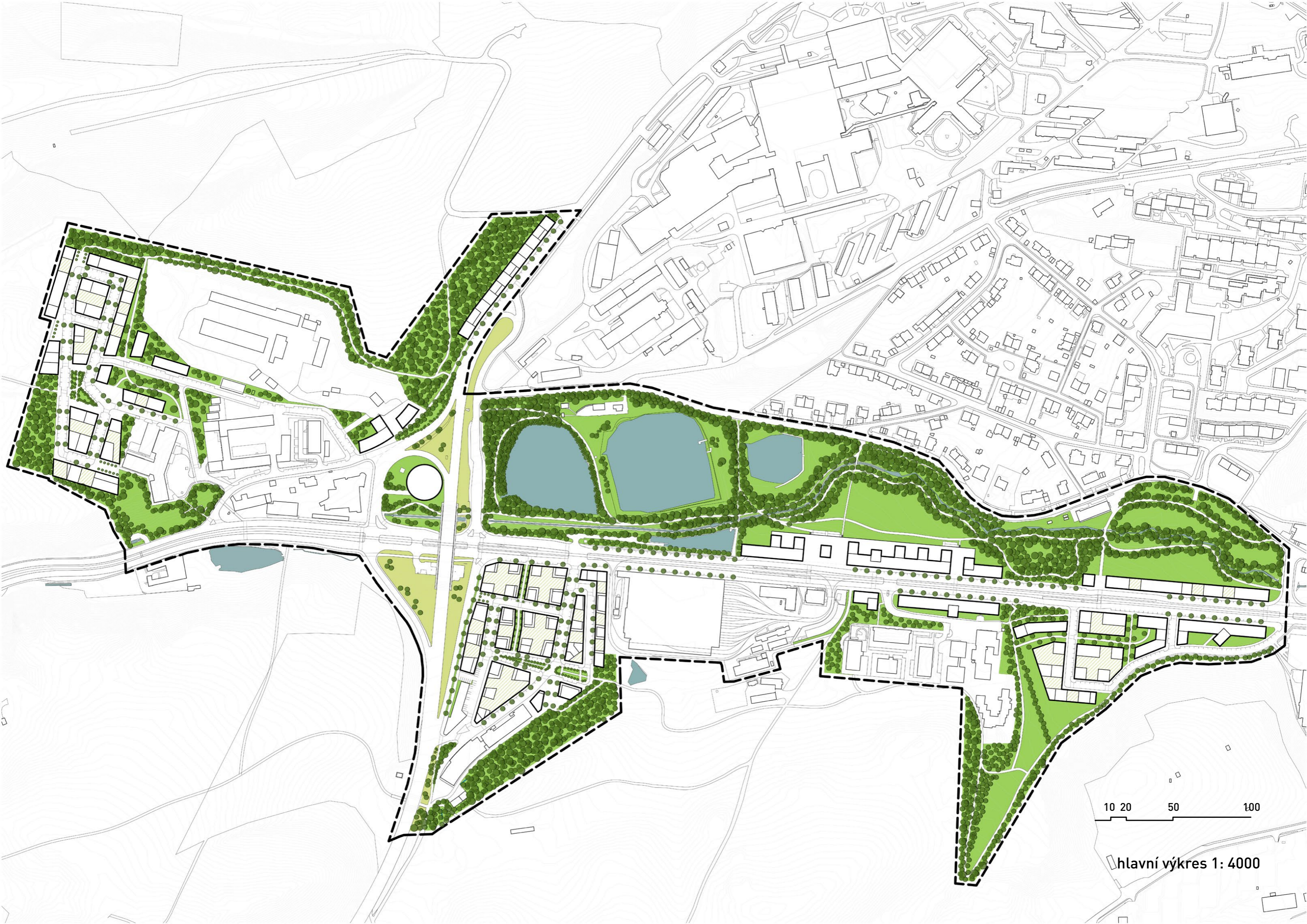
BOURANÉ

NOVÉ



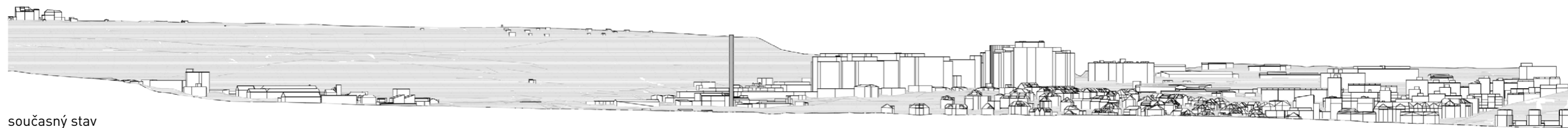
situace širších vztahů 1: 5000



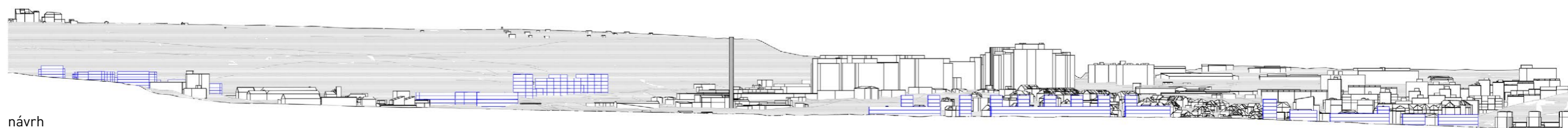


10 20 50 100

hlavní výkres 1: 4000

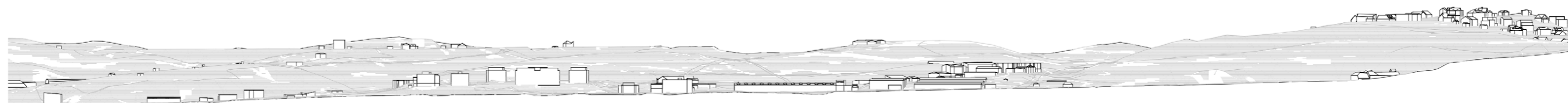


současný stav

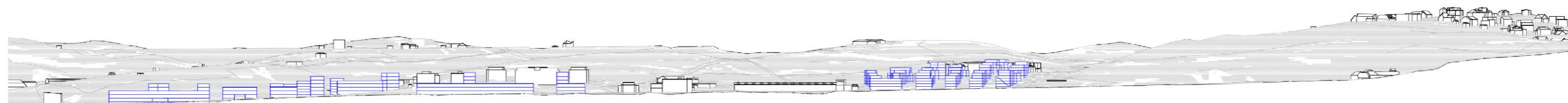


návrh

pohled na sever
podélný řez Plzeňskou



současný stav



návrh

pohled na jih
podélný řez Plzeňskou

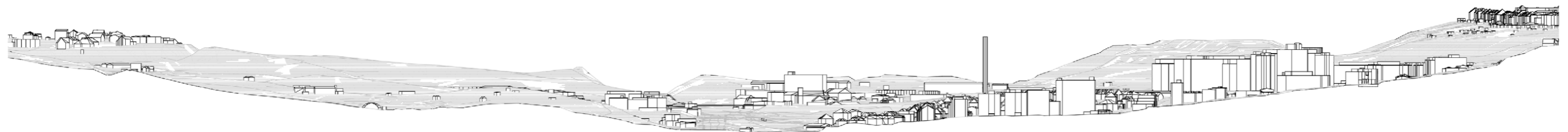


současný stav

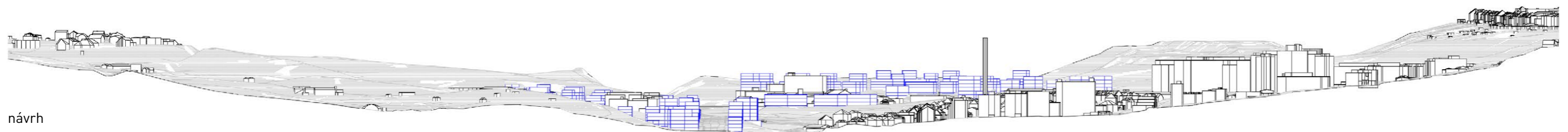


návrh

pohled Horní bránou
příčný řez Plzeňskou

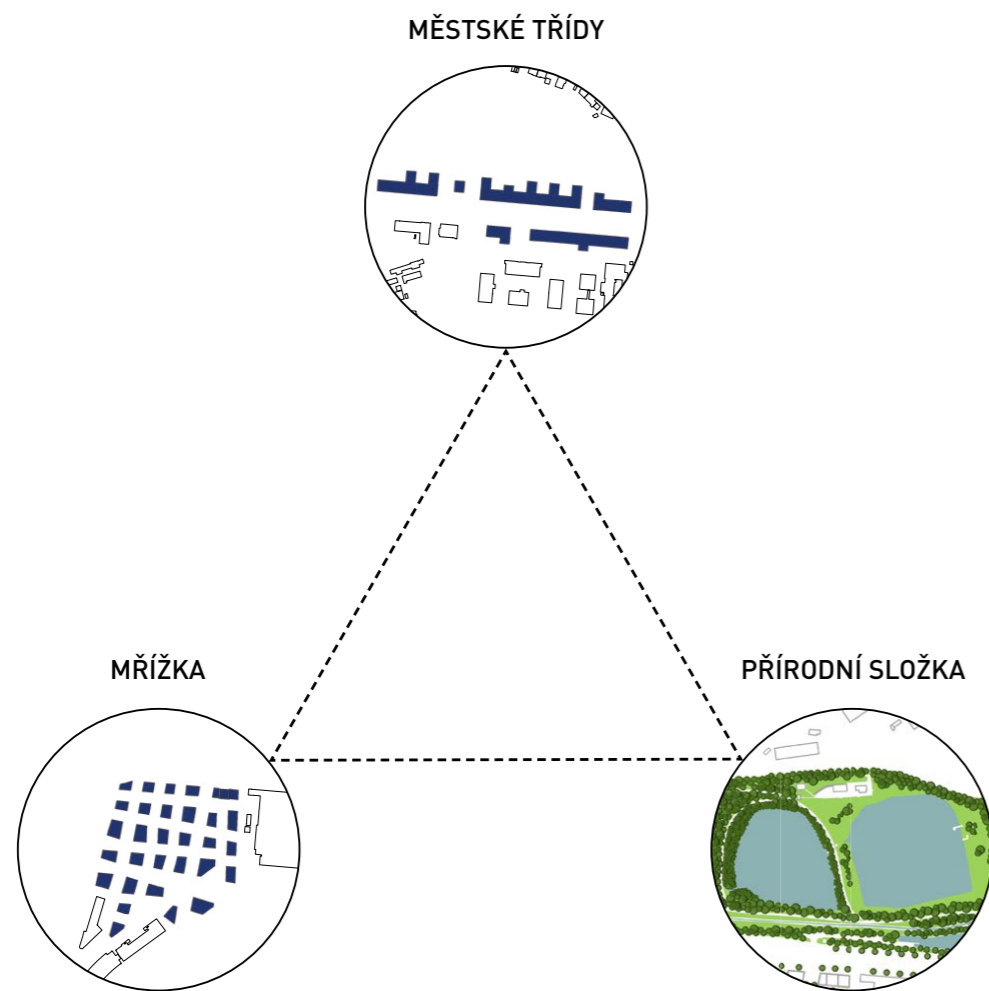


současný stav

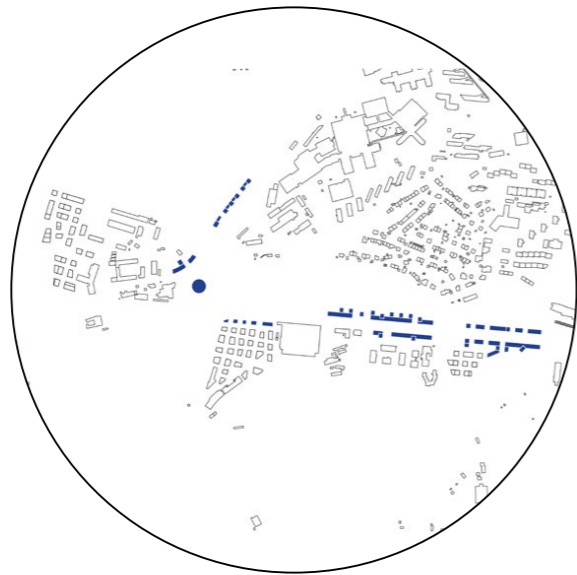


návrh

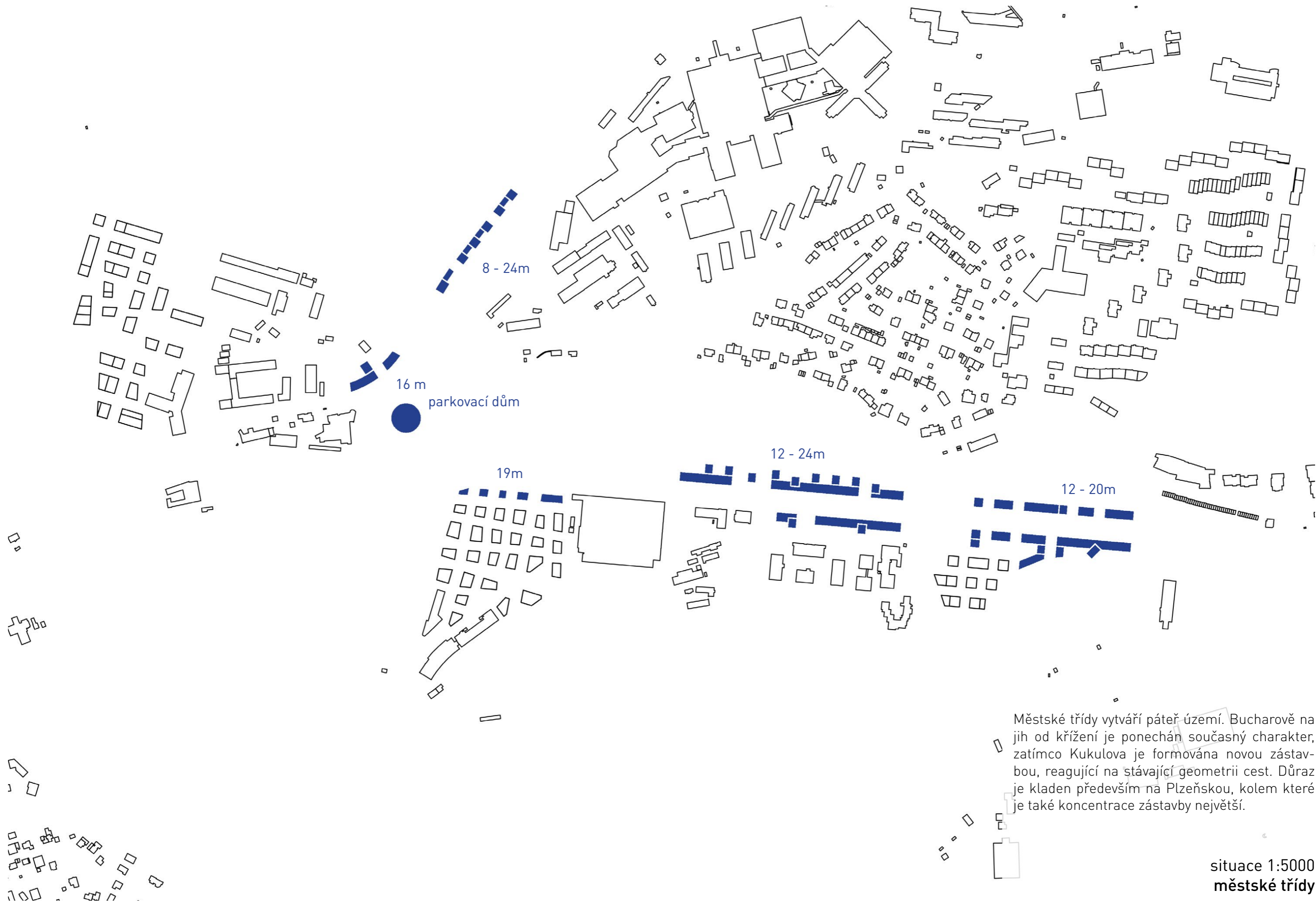
pohled od města
příčný řez Plzeňskou



/ tři složky návrhu

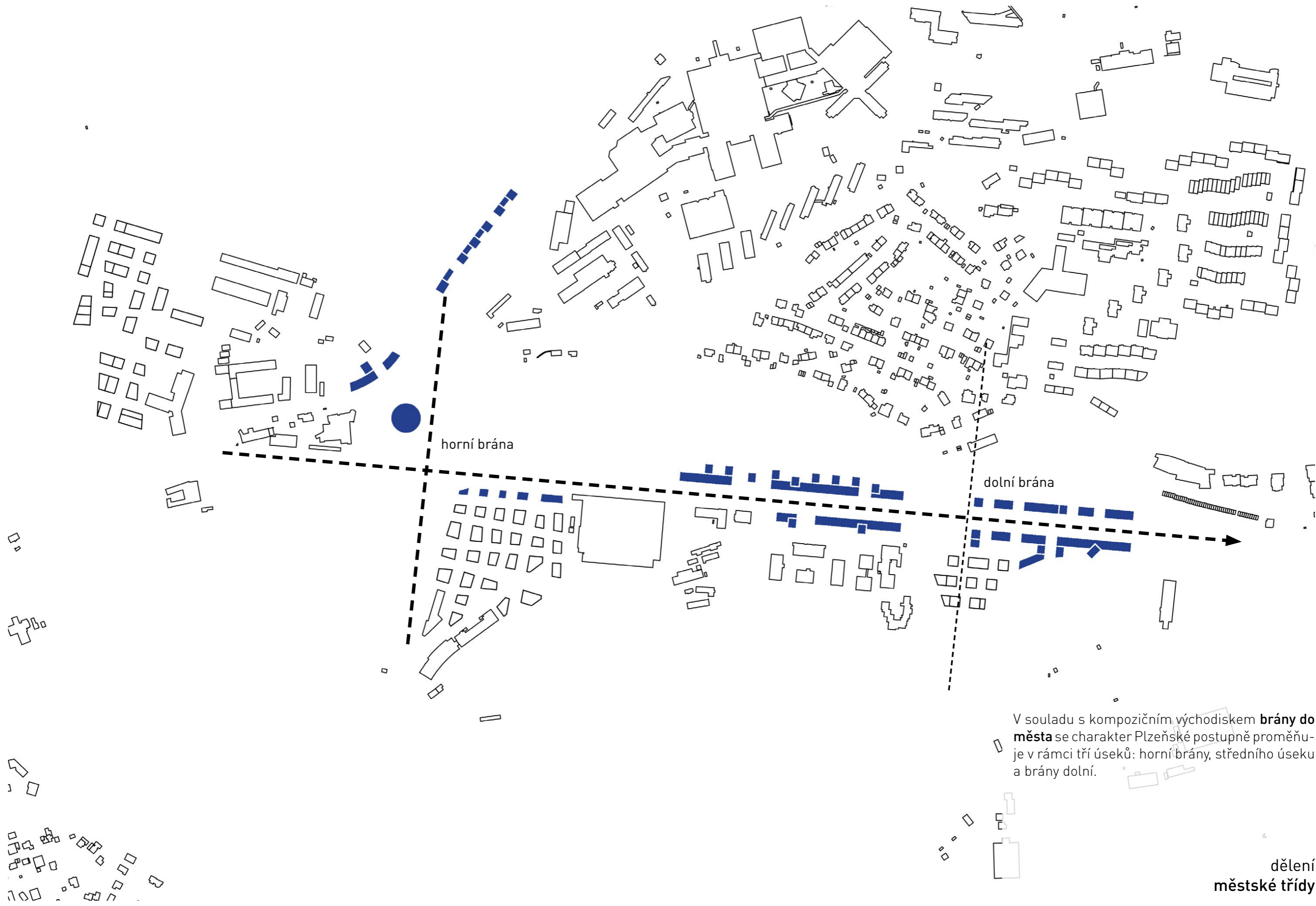


/ městské třídy



Městské třídy vytváří páteř území. Bucharově na jih od křížení je ponechán současný charakter, zatímco Kukulova je formována novou zástavbou, reagující na stávající geometrii cest. Důraz je kladen především na Plzeňskou, kolem které je také koncentrace zástavby největší.

situace 1:5000
městské třídy



horní brána

dolní brána

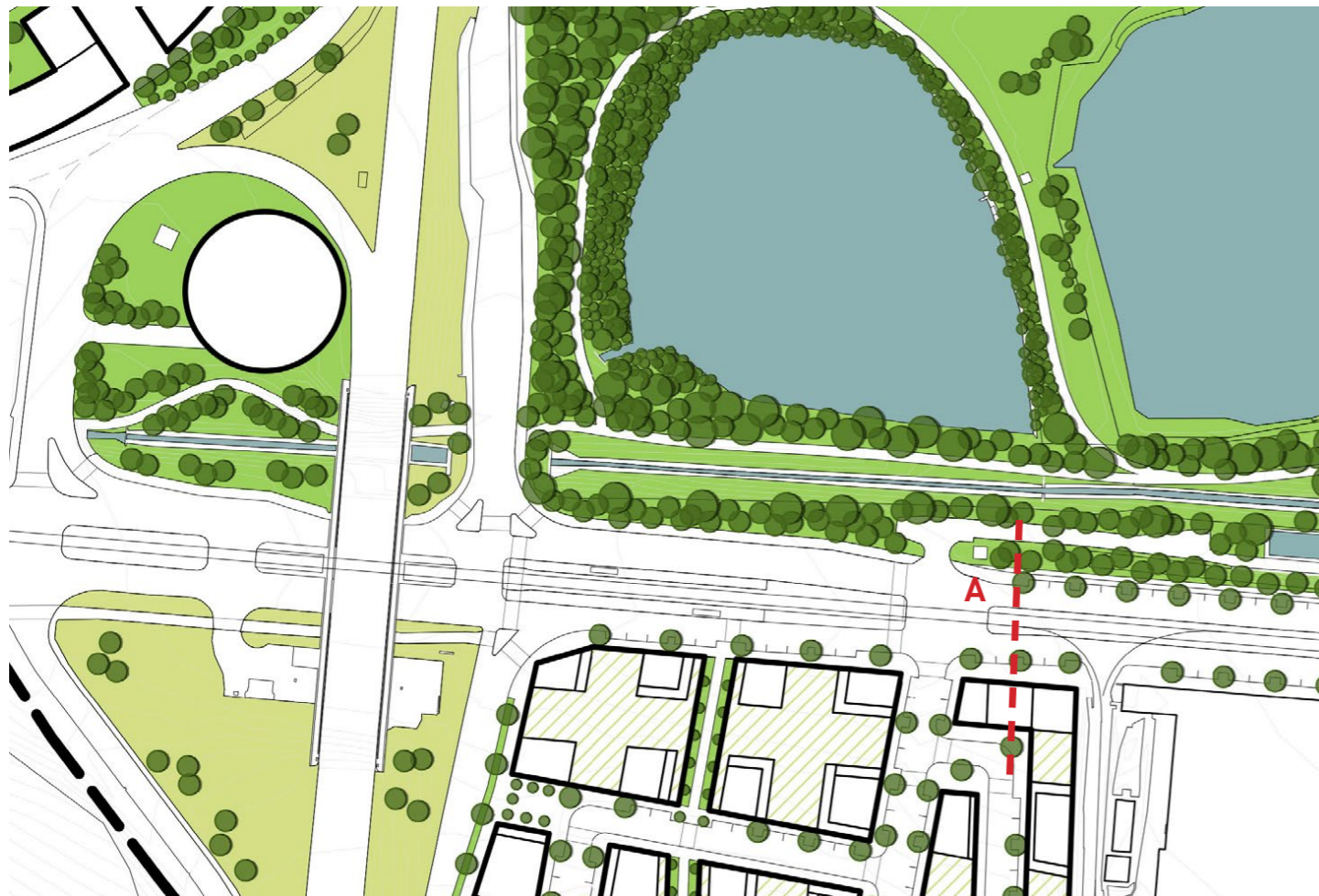
V souladu s kompozičním východiskem **brány do města** se charakter Plzeňské postupně proměňuje v rámci tří úseků: horní brány, středního úseku a brány dolní.

dělení
městské třídy

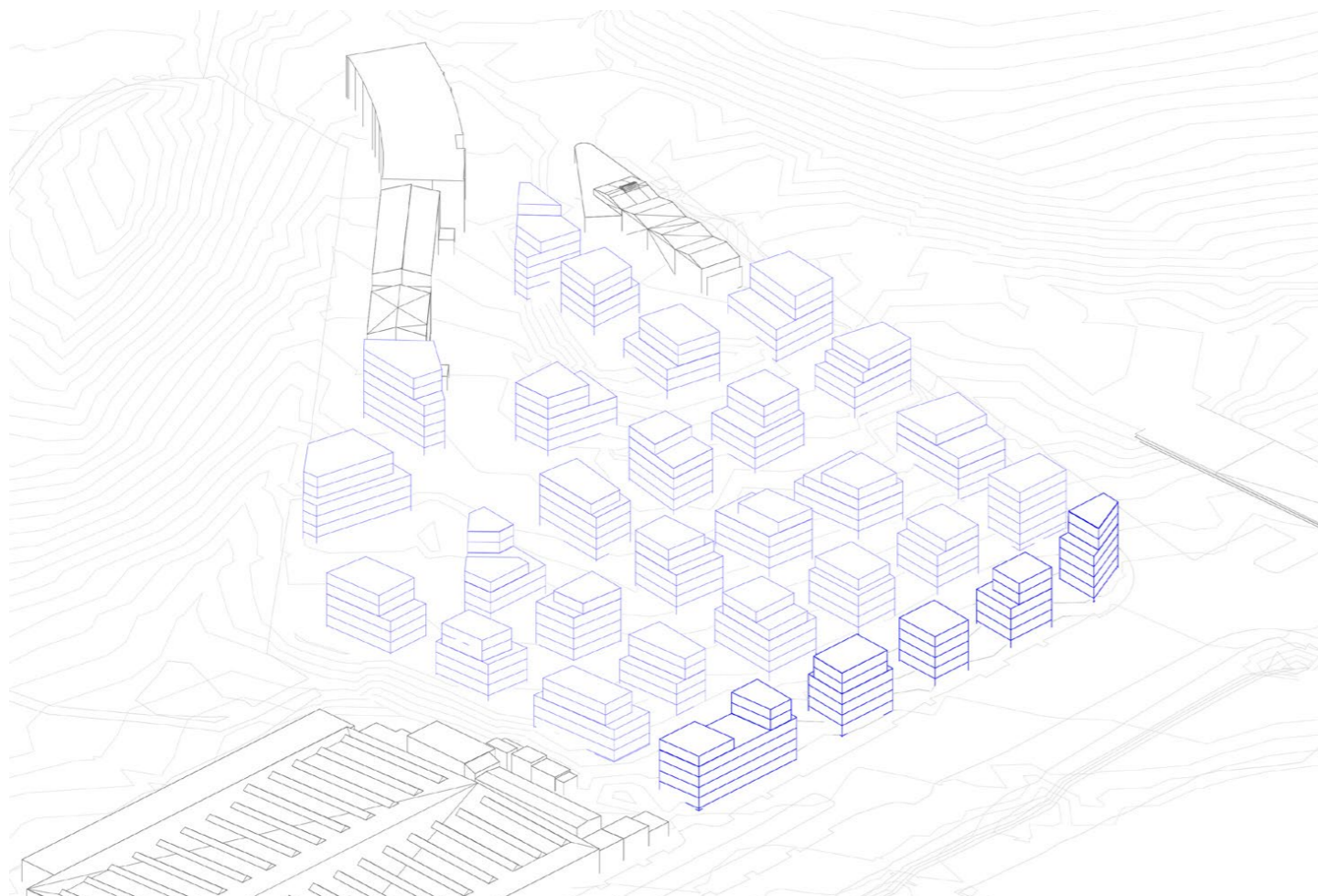
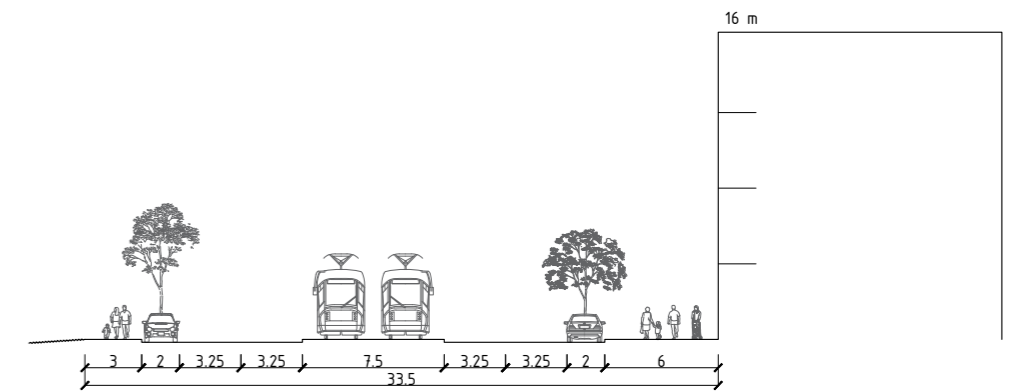


Periferní poloha a dopravní zatížení vytváří požadavek na větší počet parkovacích míst typu P+R. Přímo v nájezdovém oblouku je navržen parkovací dům, druhý se pak nachází v podnoží pod středním úsekem Plzeňské. Operativně lze umístit další pod první řadu domů v lokalitě Horní brány.

**parkovací domy
městské třídy**



A/

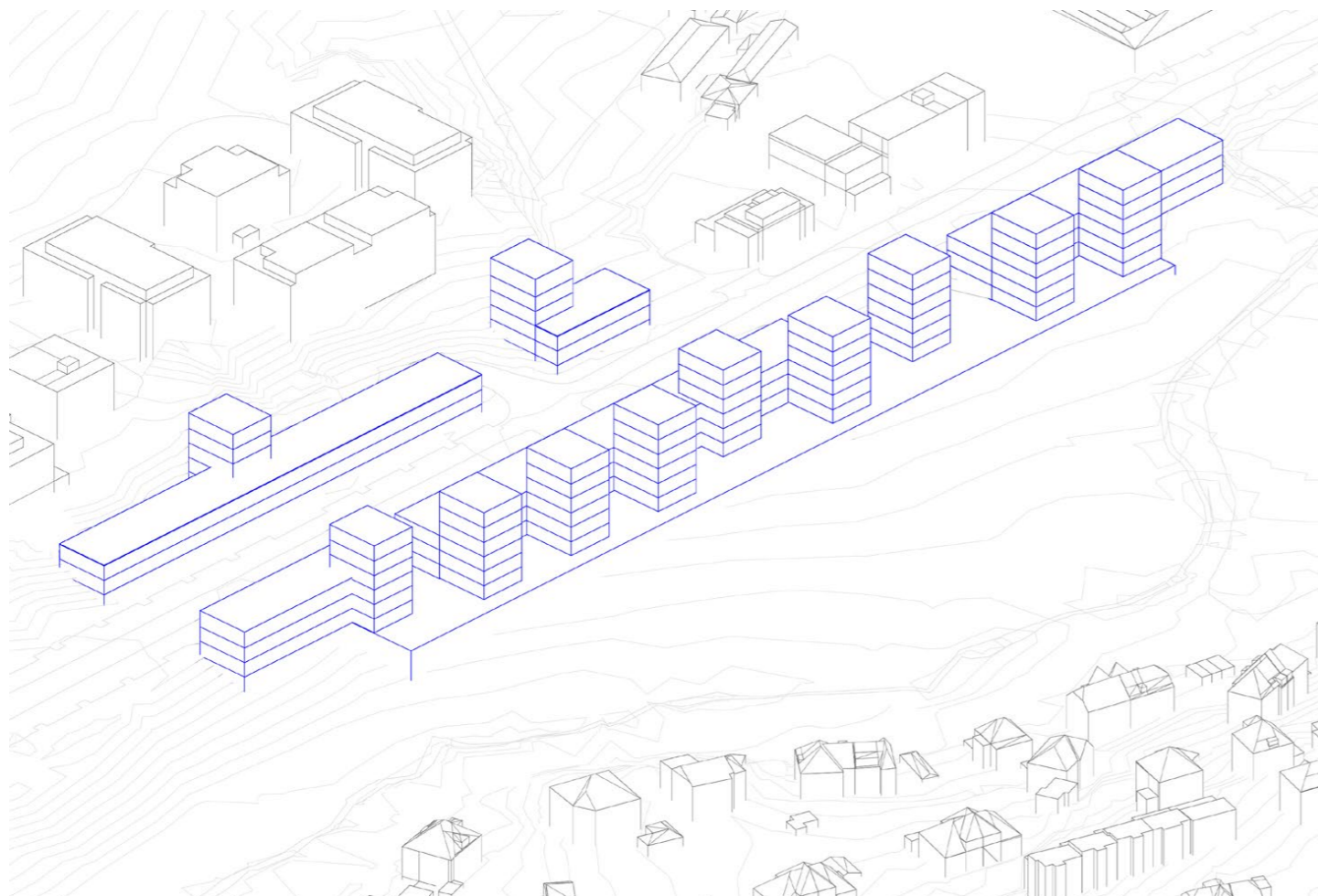


Hned po průjezdu pod mostem je nastíněn charakter lokality - setkání přírodní a vystavěné složky. Pravá strana ulice je formována řadou solitérních objektů dosahujících 19 m výšky, zatímco levá má čistě přírodní charakter, neboť se zde park Motolského potoka přibližuje k silnici.

Tento kontrast opticky rozšiřuje profil ulice, a zároveň nabízí dlouhý průhled na střední úsek a dominantu kostelní věže.

**struktura zástavby
horní brána - plzeňská**

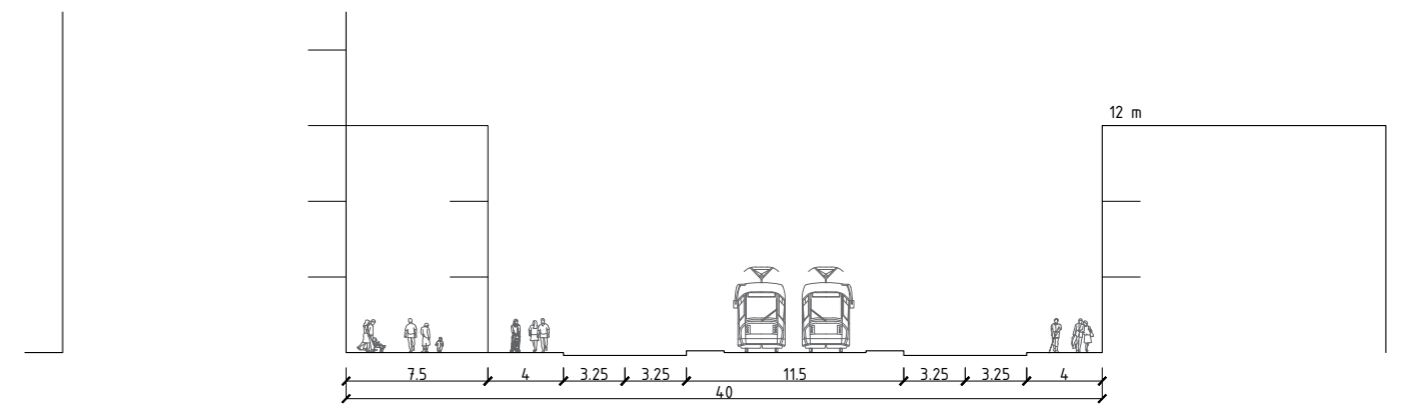




A/



B/



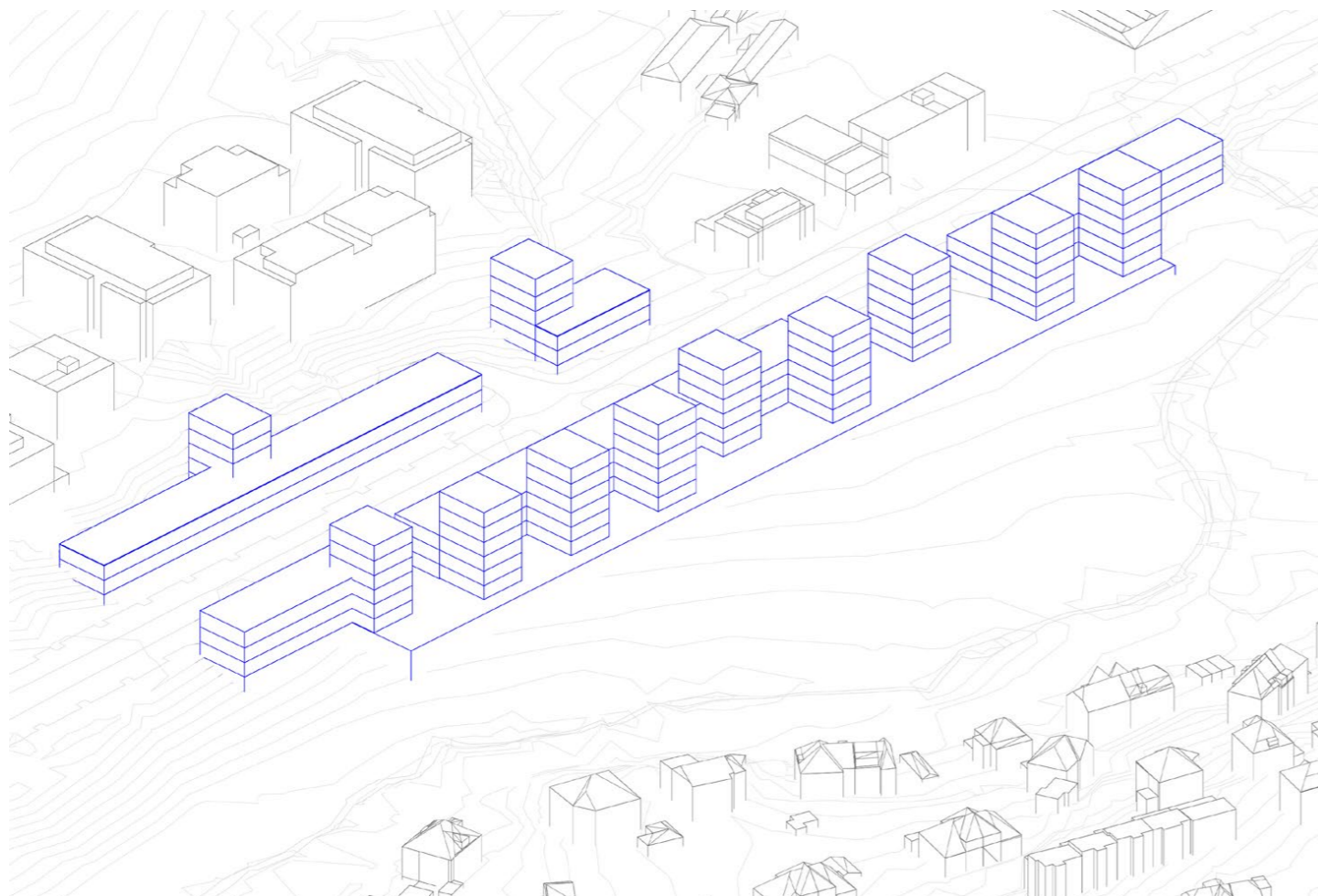
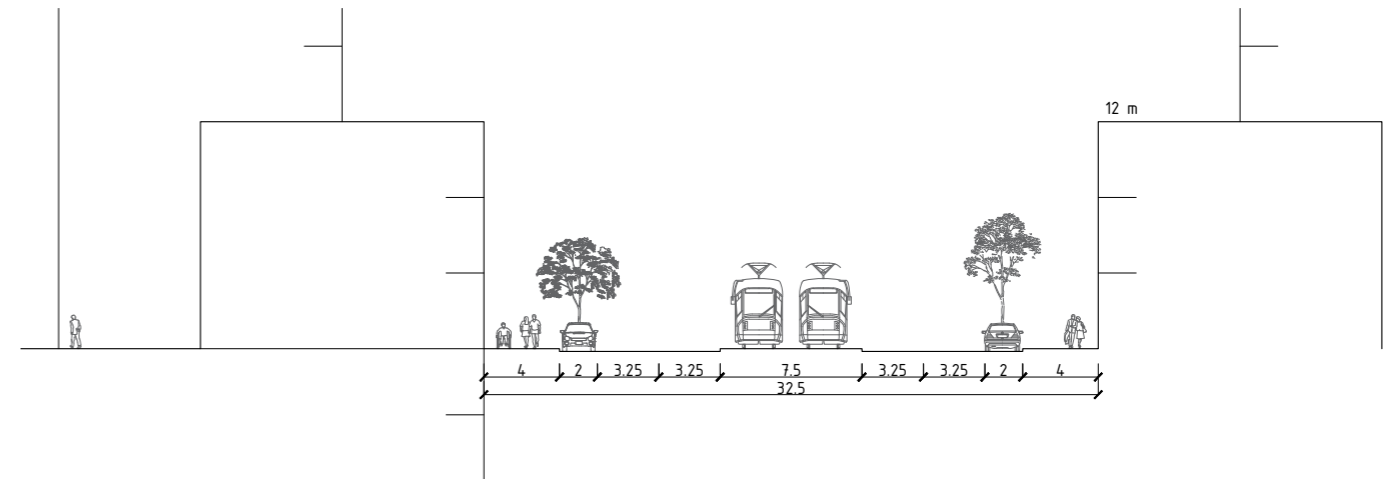
Střední úsek je charakterizován principem dlouhých lineárních objektů definujících tvar ulice a zpoza nich vystupujících vertikál, které se otáčí směrem k existující zástavbě. Horizontální objekty jsou přerušeny v místech vstupů územím, aby byl zajištěn co nejplynulejší příčný pohyb mezi oběma stranami Plzeňské.

struktura zástavby
střední úsek - plzeňská





C/

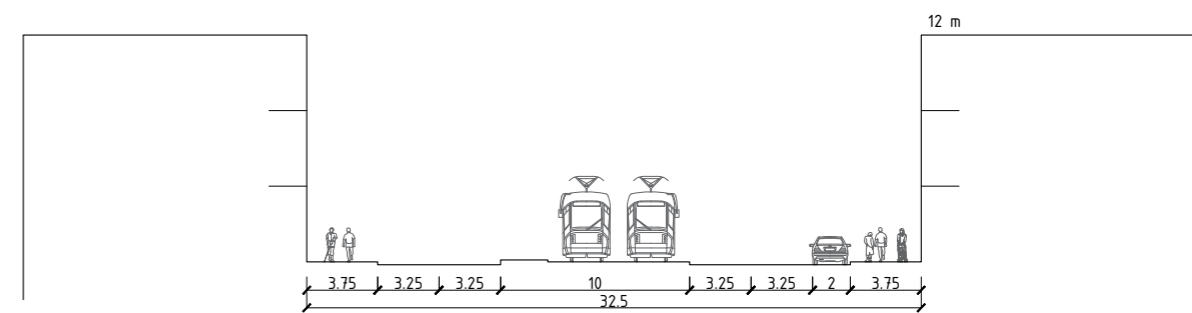


Na severní straně je využit terénní rozdíl mezi úrovní Plzeňské a parku Motolského potoka k vytvoření dlouhé pěší platformy, která se stává jakousi promenádou nad hranou parku. Podzemní část platformy slouží jako parkovací dům.

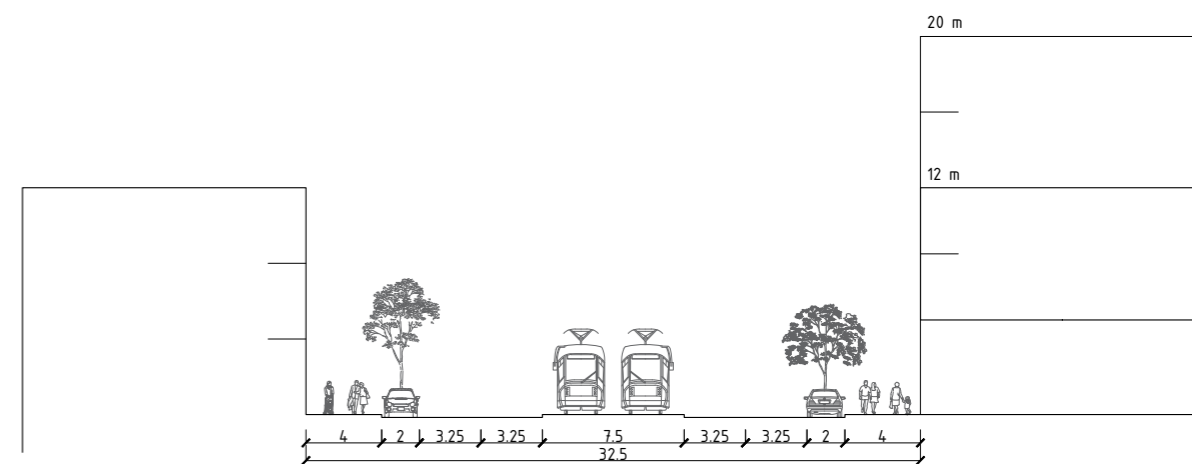
struktura zástavby
střední úsek - plzeňská



A/

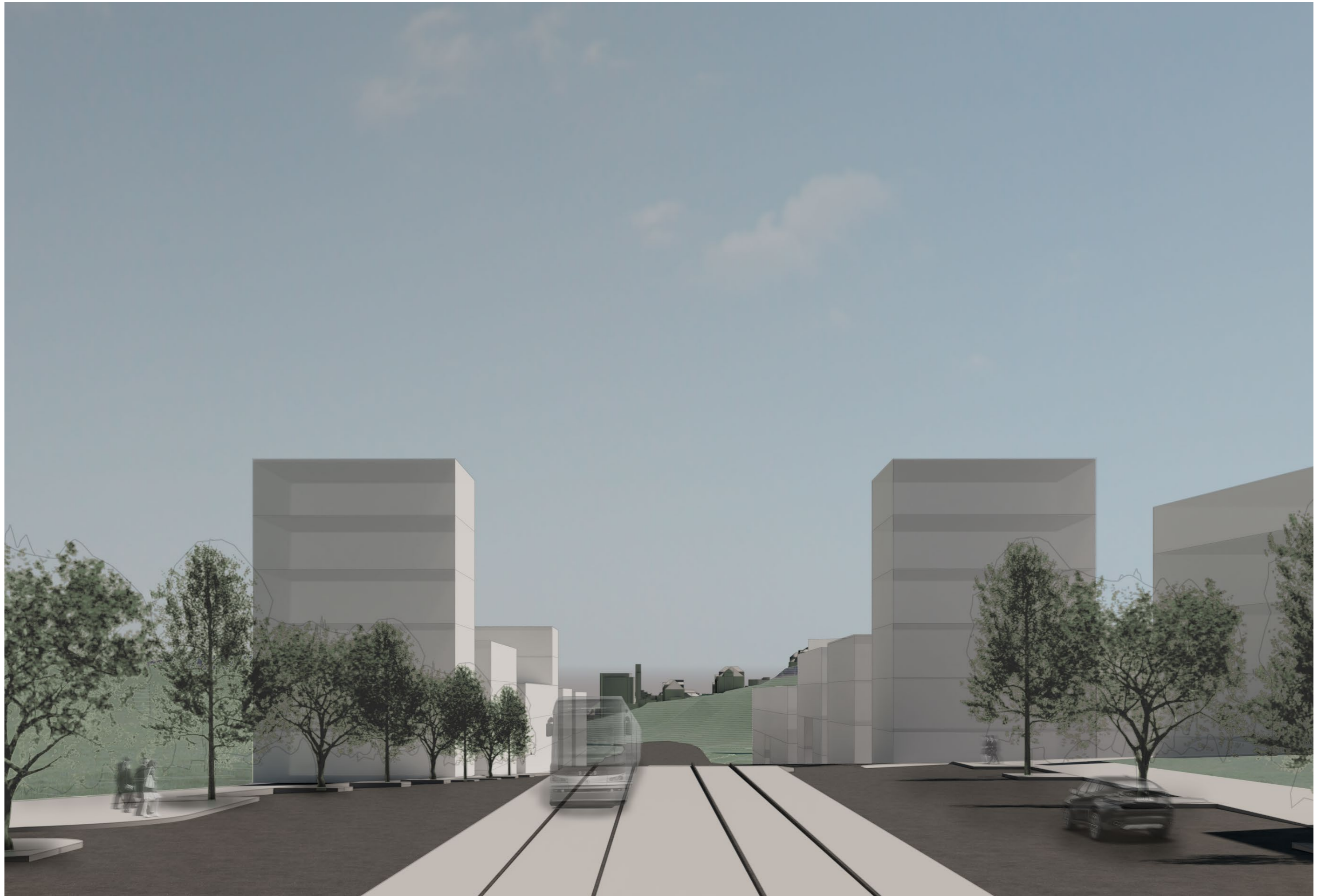


B/



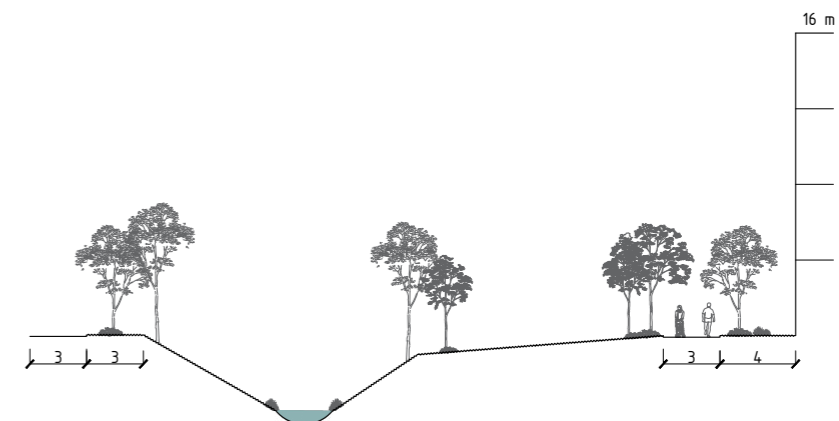
Dolní brána je uvozena krátkým úsekem, kdy se na obou stranách k Plzeňské přiblíží park. Tento "nádech" pak dává vyniknout dvěma vertikálním objektům, které naposledy orámuji věž kostela, aby pak cesta začala klesat dolů do města. Zbývající zástavba je převážně lineární a členěná s četnými prostupy. Na severní straně tvoří přímou hranici s parkem, na jižní pak uvozuje další novou zástavbu.

struktura zástavby
dolní brána - plzeňská

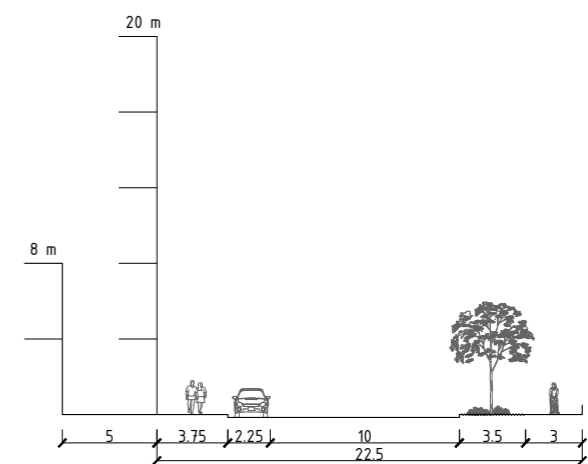




A/

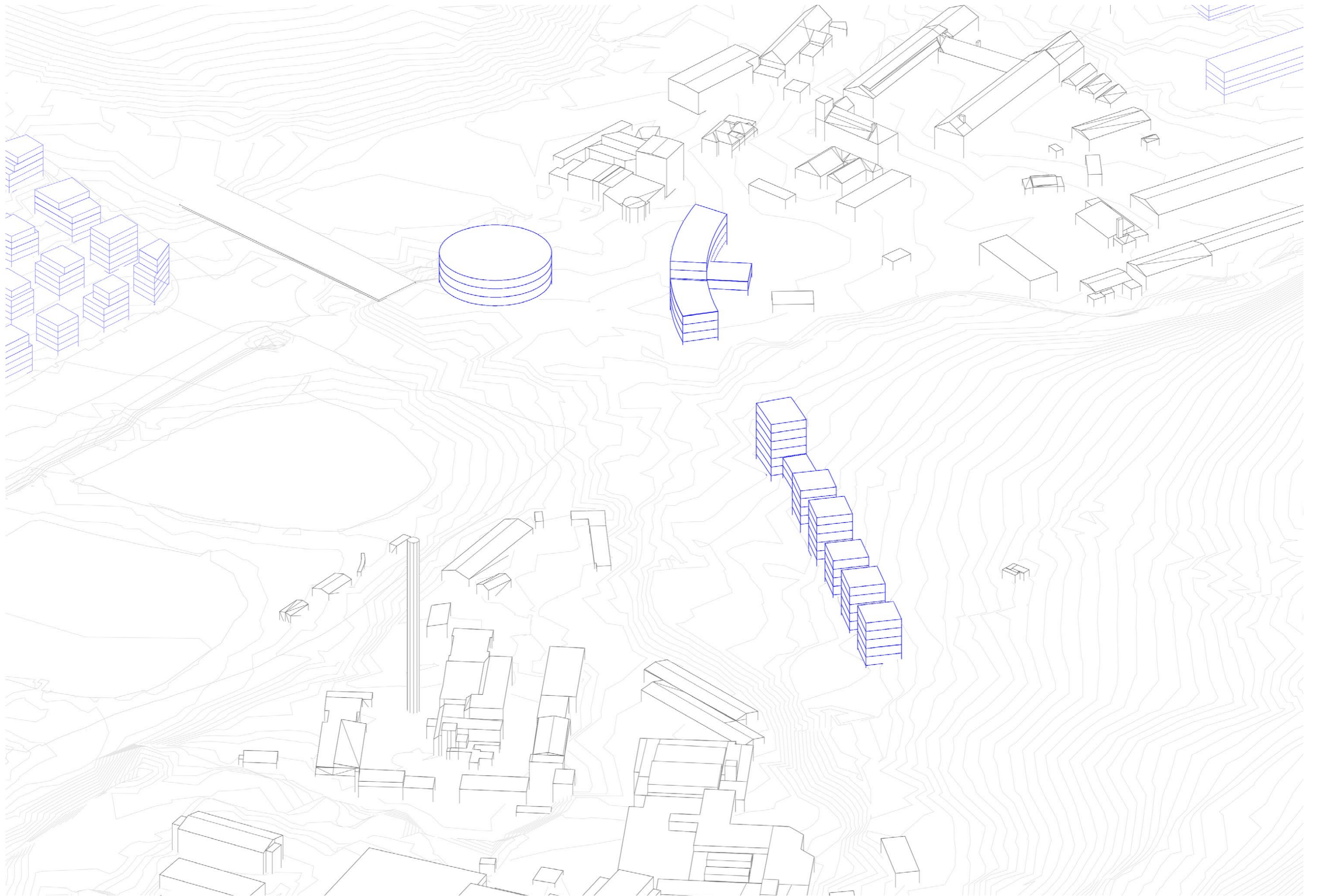


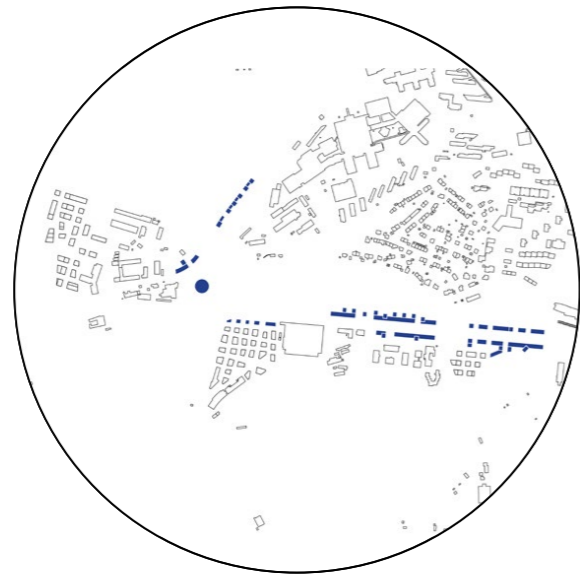
B/



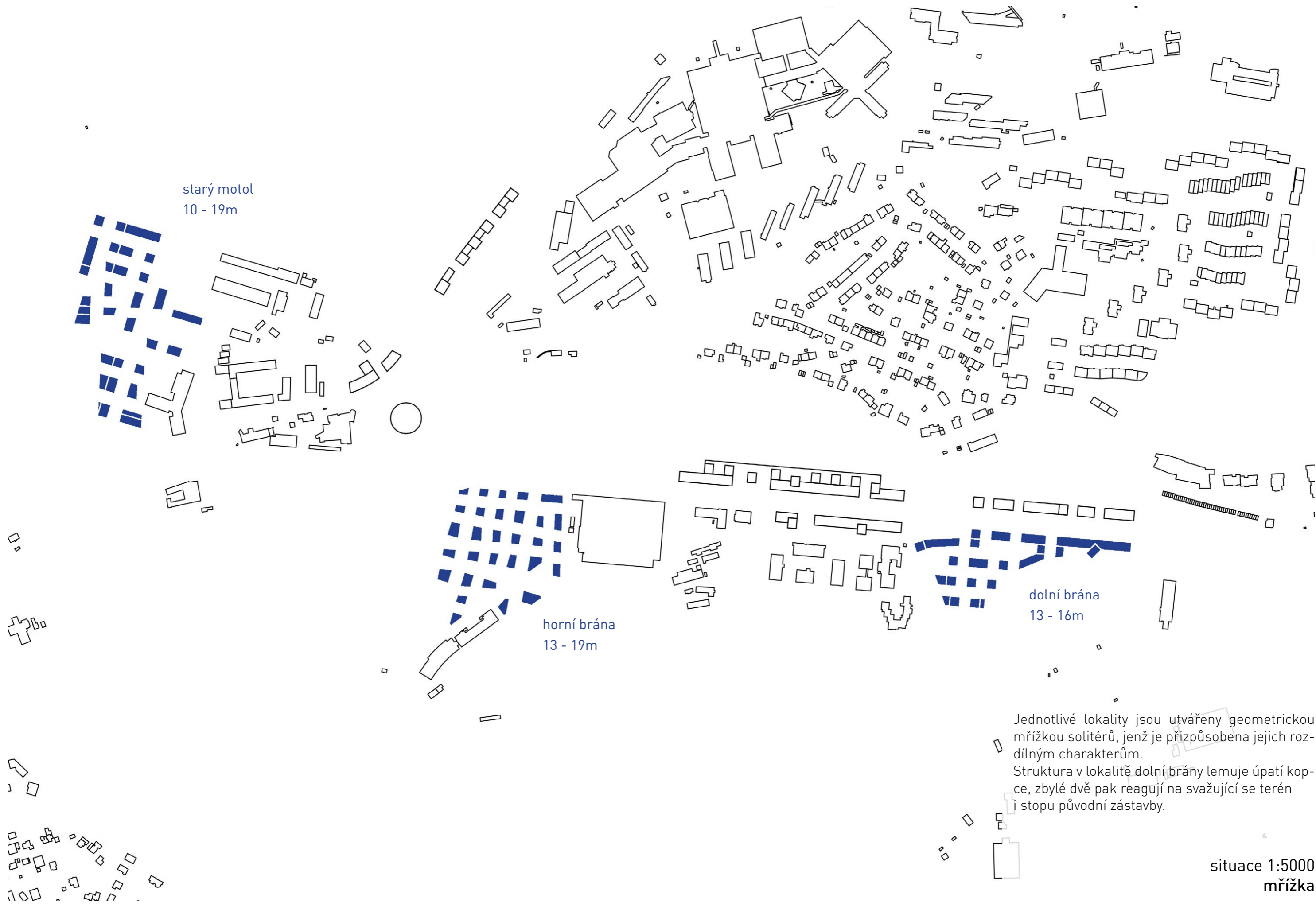
Zástavba navázaná na ulici Kukulovu reaguje na její současný charakter a pouze jej dotváří. Ten je formován především tranzitní dopravou, proto se v křížení nachází parkovací dům. Řada šesti solitérů s podnožemi formuje náznak uličního profilu v klesání od nemocnice. Na proměnlivou uliční křivku pak navazuje i dvojice zaoblených solitérů zdůrazňujících sjezd z Kukulovy do lokality Starého Motola.

struktura zástavby
kukulova





/ mřížka



starý motol
10 - 19m

horní brána
13 - 19m

dolní brána
13 - 16m

Jednotlivé lokality jsou utvářeny geometrickou mřížkou solitérů, jenž je přizpůsobena jejich rozdílným charakterům.
Struktura v lokalitě dolní brány lemuje úpatí kopce, zbylé dvě pak reagují na svažující se terén i stopu původní zástavby.

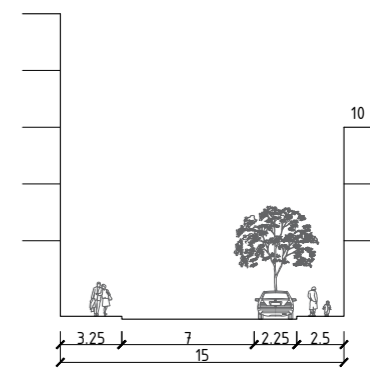
situace 1:5000
mřížka



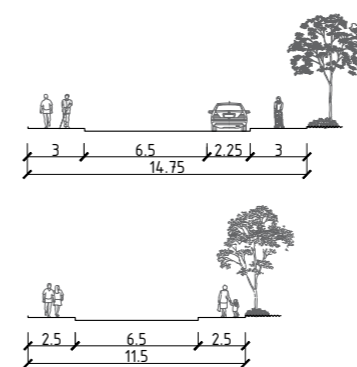
A/



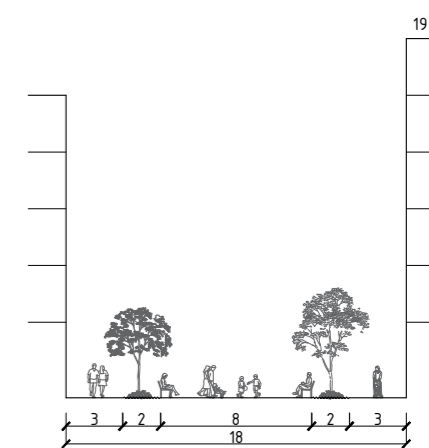
B/



C/
D/



E/

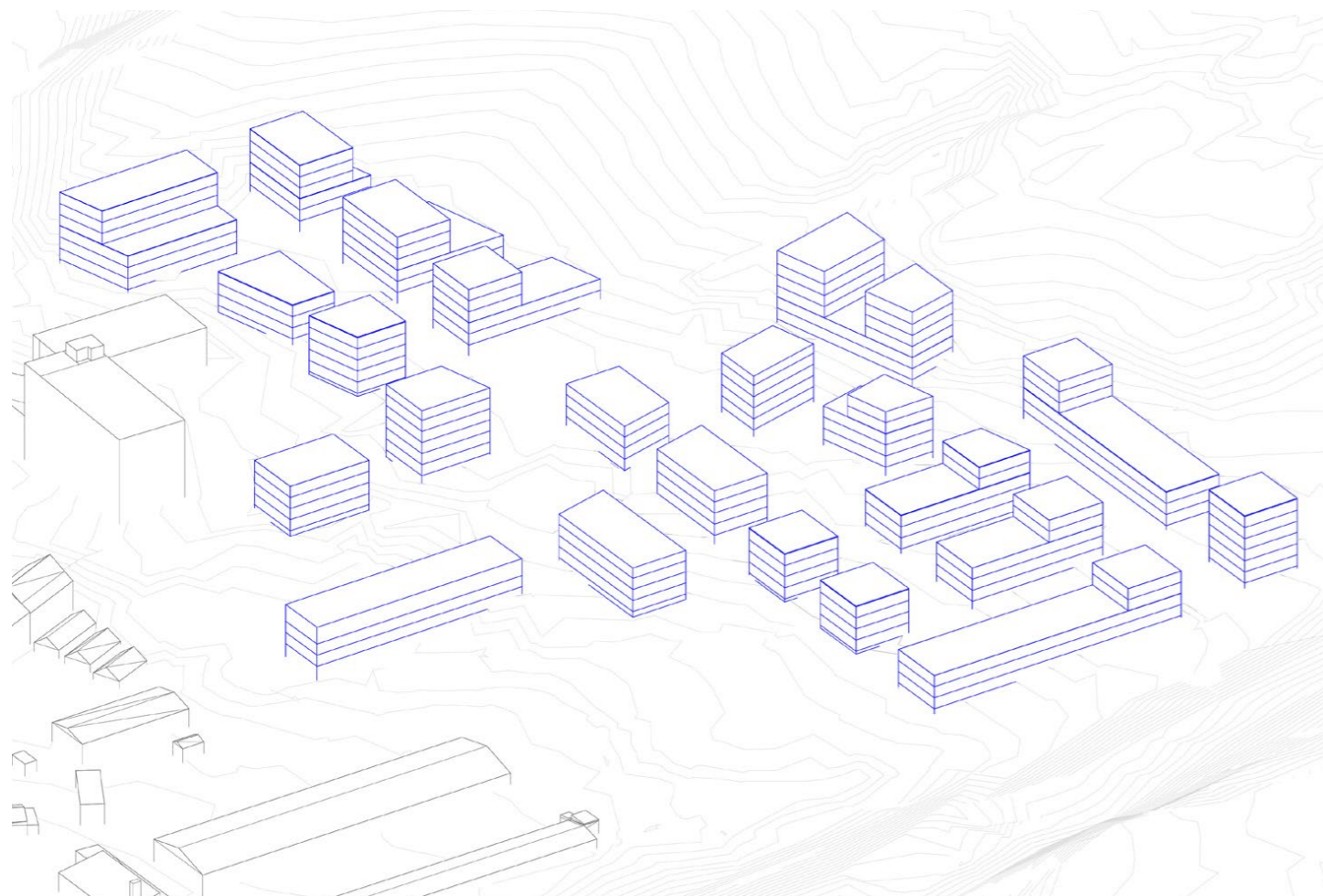
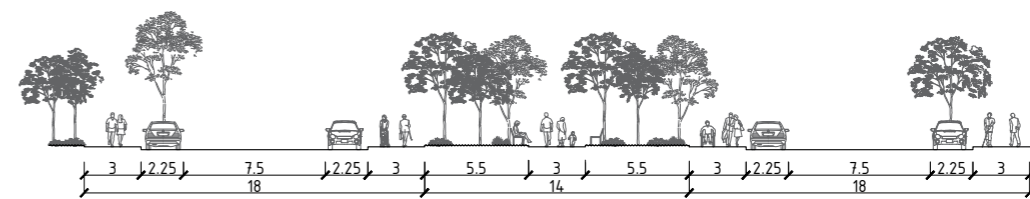


Dříve izolovaná lokalita několika autoservisů nad starým Motolem je rozčleněna mřížkou reagující na původní geometrii sadů a okolní zástavby. Soliterní zástavba reaguje na stoupající okolní svah ve východozápadním směru, takže její výška směrem k řepskému lesoparku graduje. Tímto principem zároveň zceluje panorama starého Motola, kde se nízkopodlažní zástavba znenadání setkává s masivním objemem hotelu Energie.

struktura zástavby
starý motol - sady



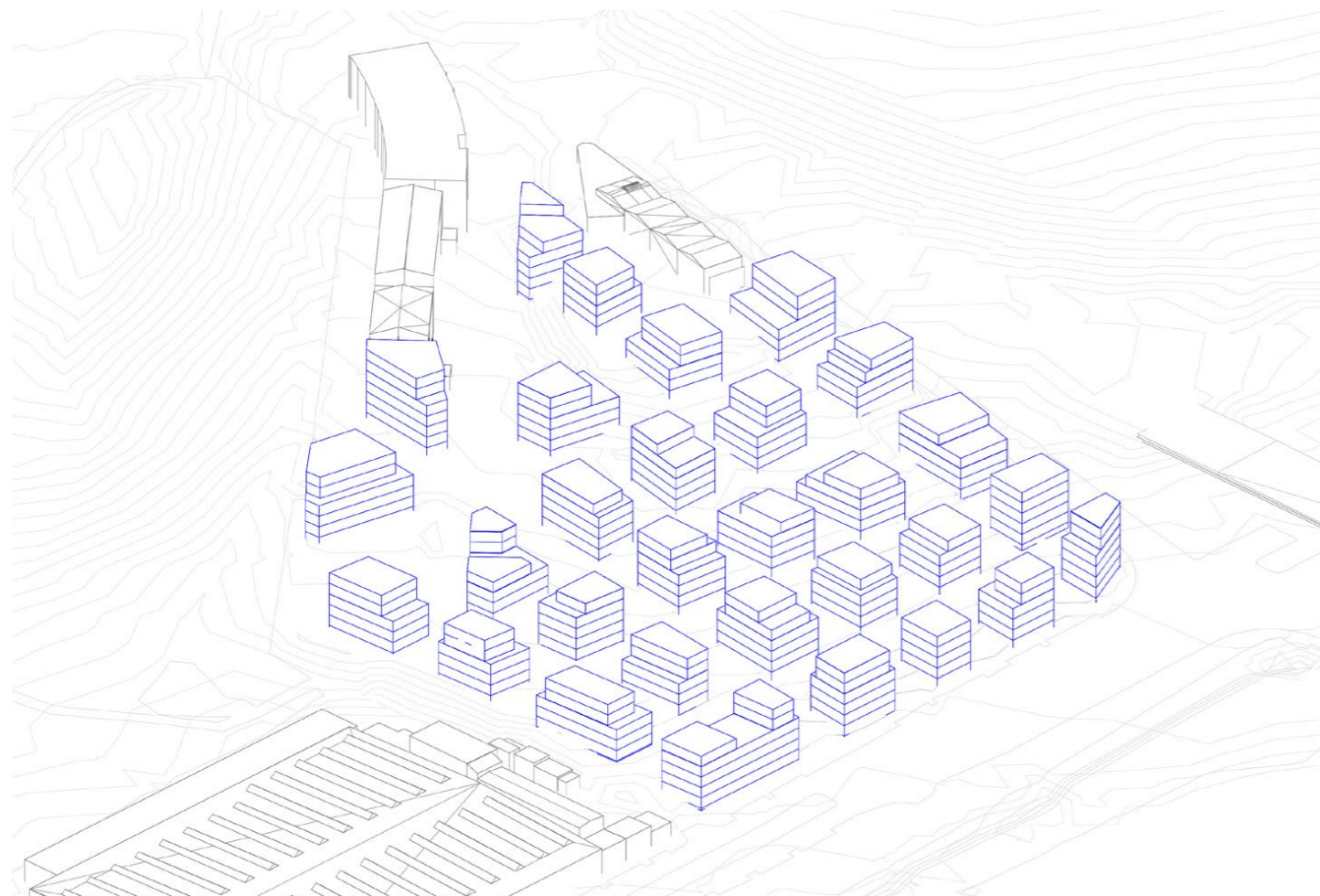
F/



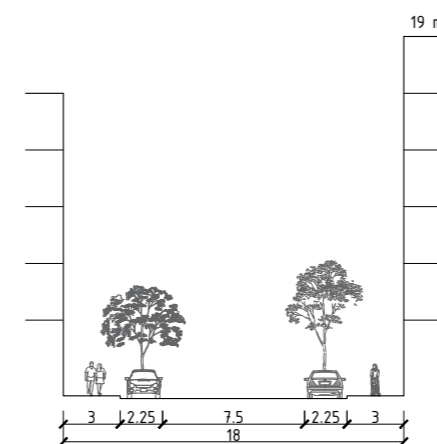
Do středu navrženého území vstupuje přírodní složka, která se ve formě parku prolíná až do nitra starého Motola a vytváří i příčné propojení se sady na bělohorském svahu. Přírodní linie vytváří v těžišti území parkové náměstí.

struktura zástavby
starý motol - sady

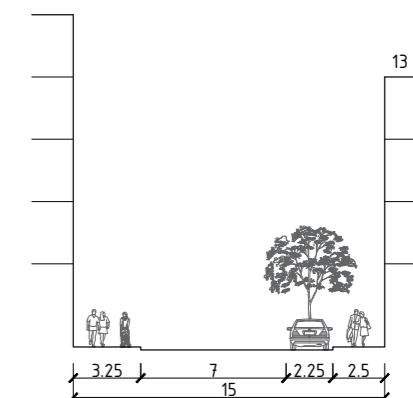




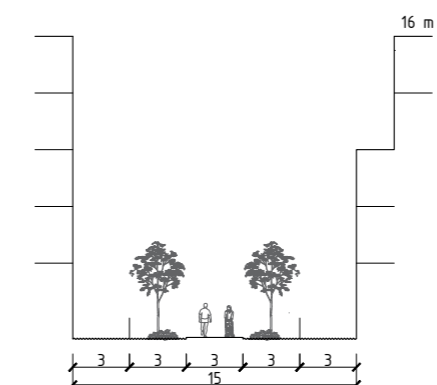
A/



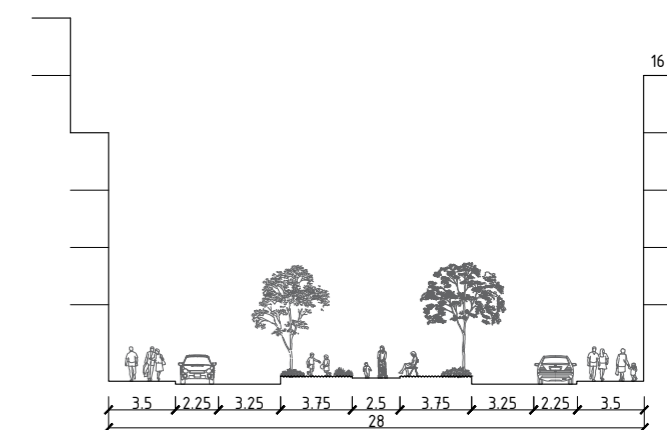
B/



C/



D/



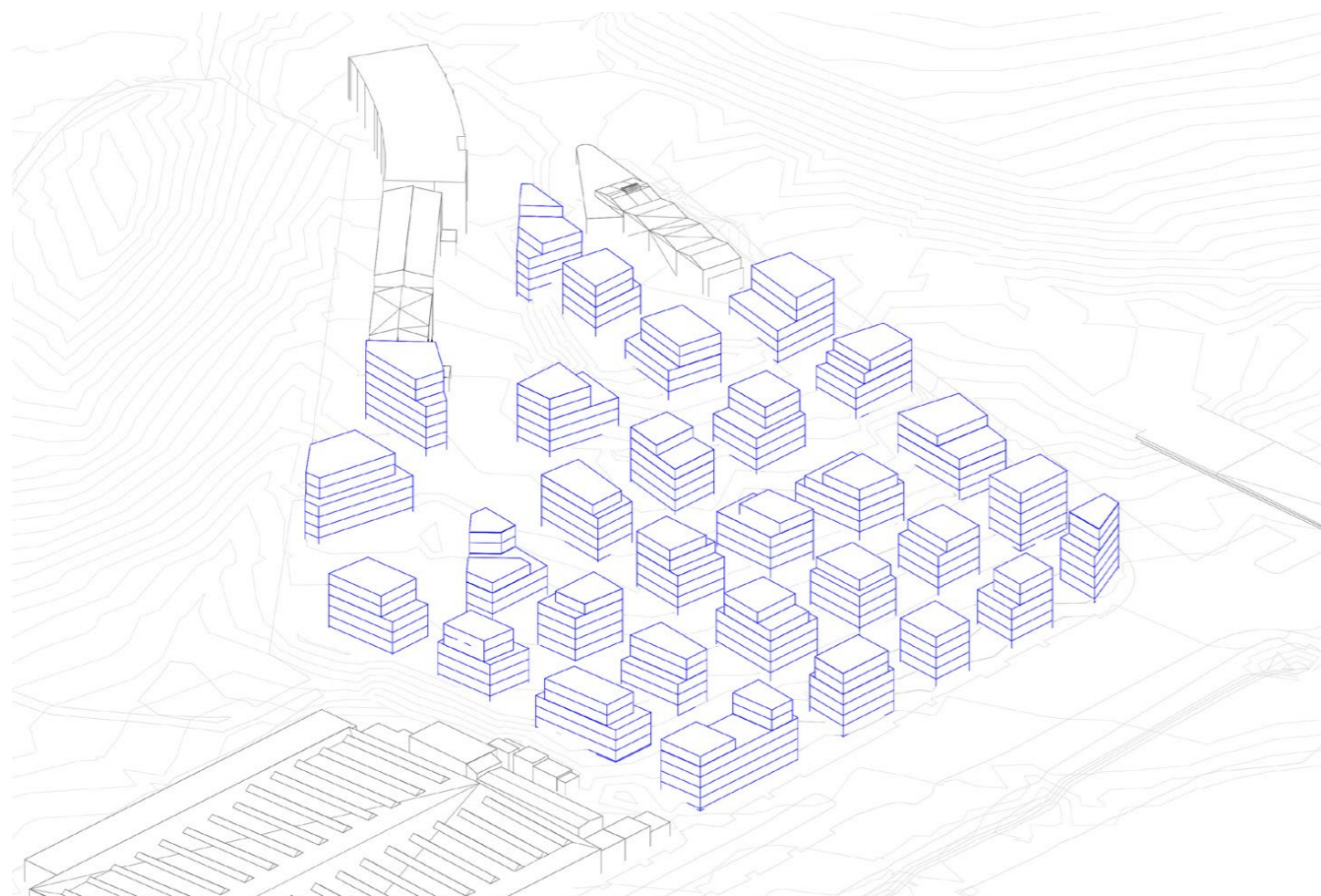
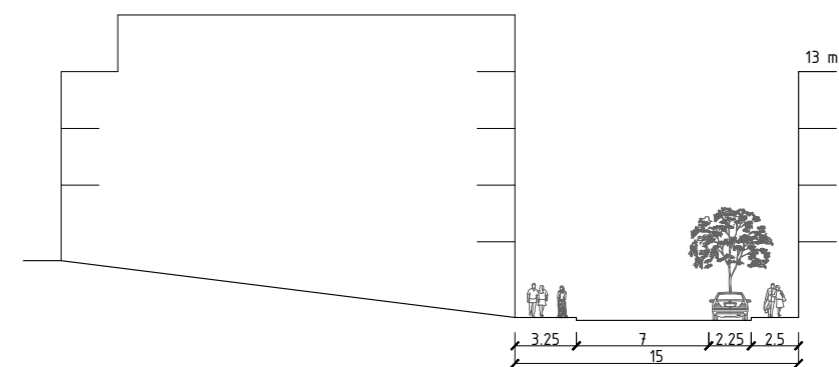
Struktura Horní brány vytváří hustou mřížku solitérů, odvozenou z terénu svahu a původní zástavby. Návrh vymezuje výškovou hladinu mezi 13 - 19 metry s tím, že finální modelaci ponechává na konkrétním architektonickém návrhu v souladu s Pražskými stavebními předpisy. Vytváří tedy možnost variabilního hmotového řešení, která umožňuje diverzitu objemů a funkcí v rámci pravidelného rastru.

Navržené objemy díky svému půdorysně kompaktnímu charakteru modelují svah údolí, a při pohledu od Motolské nemocnice rozehrávají výškovou hru.

struktura zástavby
horní brána - mřížka



E/



V návrhu jsou přízemní podlaží znázorněny vyšší, než ostatní patra, čímž je naznačen potenciál vzniku aktivního parteru různého charakteru, či v případě obytného domu zvýšeného obytného přízemí.

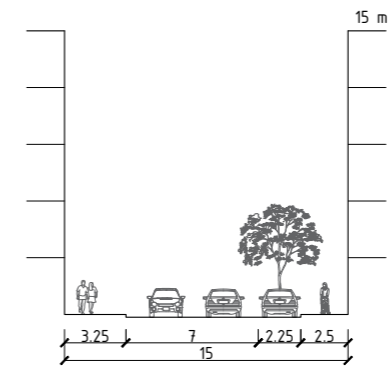
Území je opět prostoupeno segmentem parkového charakteru, který je do něj vklíněna napříč hlavní ulicí. Vzniká tím parkové náměstí a na něj navázaná pěší promenáda, která ústí na Plzeňské u zastávky tramvaje.

struktura zástavby
horní brána - mřížka

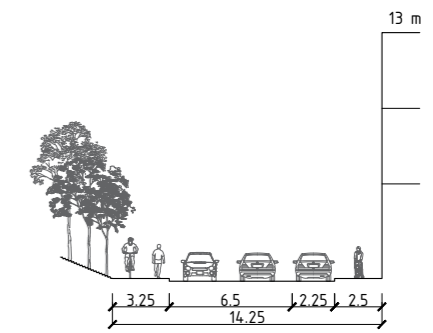




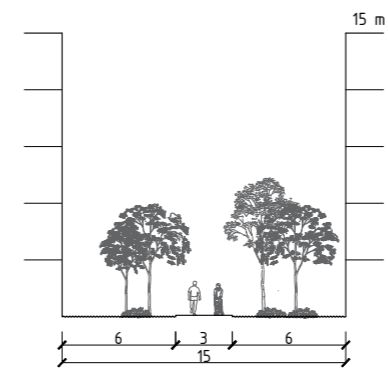
A/



B/



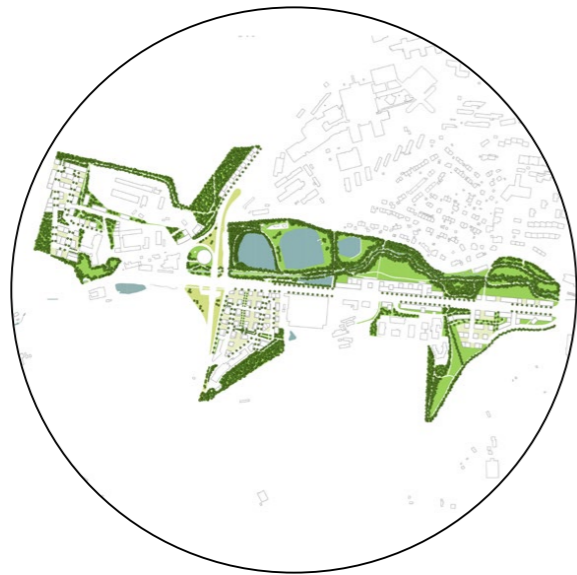
C/



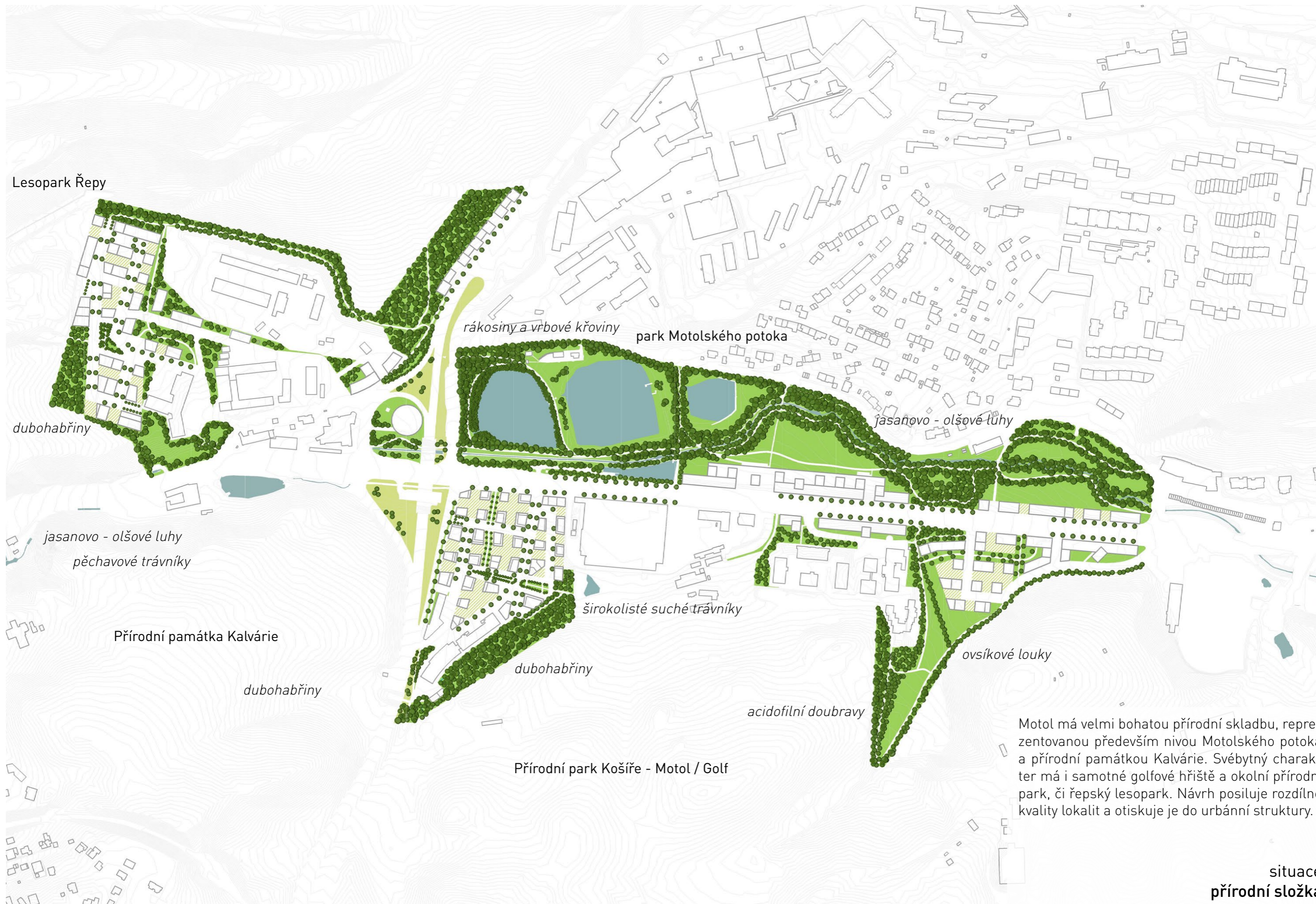
Dolní brána je tvořena soustavou heterogenních solitérů, které v nejširším úseku pod hranou kopce vytváří několik urbánních bloků. Výška zástavby je víceméně konstantní napříč územím, s akcenty podél Plzeňské ulice. I zde se opakuje leitmotiv přírodního charakteru vstupujícího do zastavěného území v podobě lineárního parkového pásu.

struktura zástavby
dolní brána - mřížka





/ přírodní složka



Lesopark Řepy

dubohabřiny

jasanovo - olšové luhy
pěchavové trávníky

Přírodní památka Kalvárie

dubohabřiny

rákosiny a vrbové křoviny

park Motolského potoka

jasanovo - olšové luhy

širokolisté suché trávníky

dubohabřiny

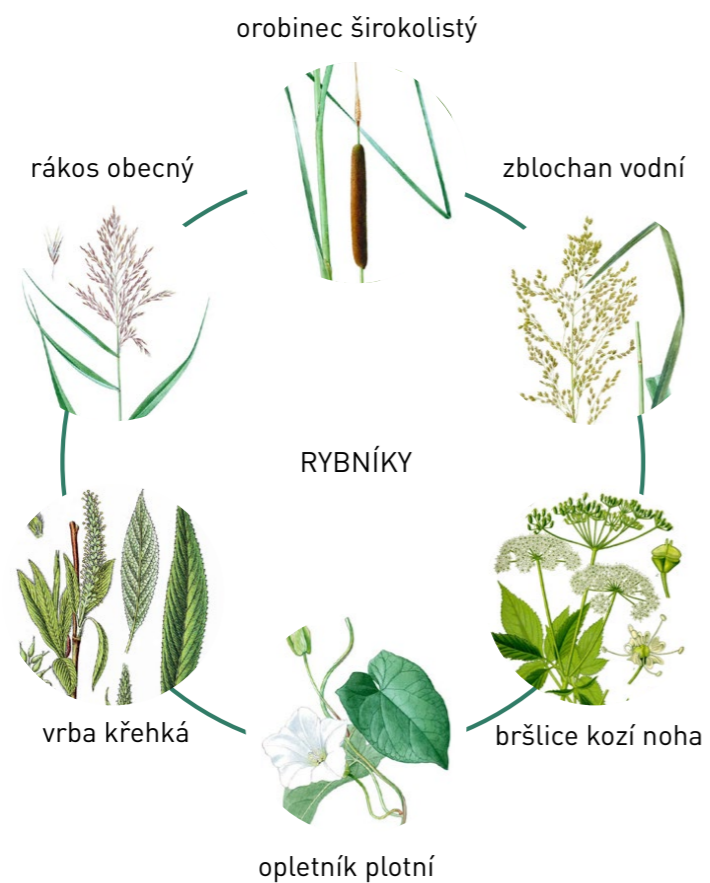
acidofilní doubravy

ovsíkové louky

Přírodní park Košíře - Motol / Golf

Motol má velmi bohatou přírodní skladbu, reprezentovanou především nivou Motolského potoka a přírodní památkou Kalvárie. Svěbytný charakter má i samotné golfové hřiště a okolní přírodní park, či řepský lesopark. Návrh posiluje rozdílné kvality lokalit a otiskuje je do urbánní struktury.

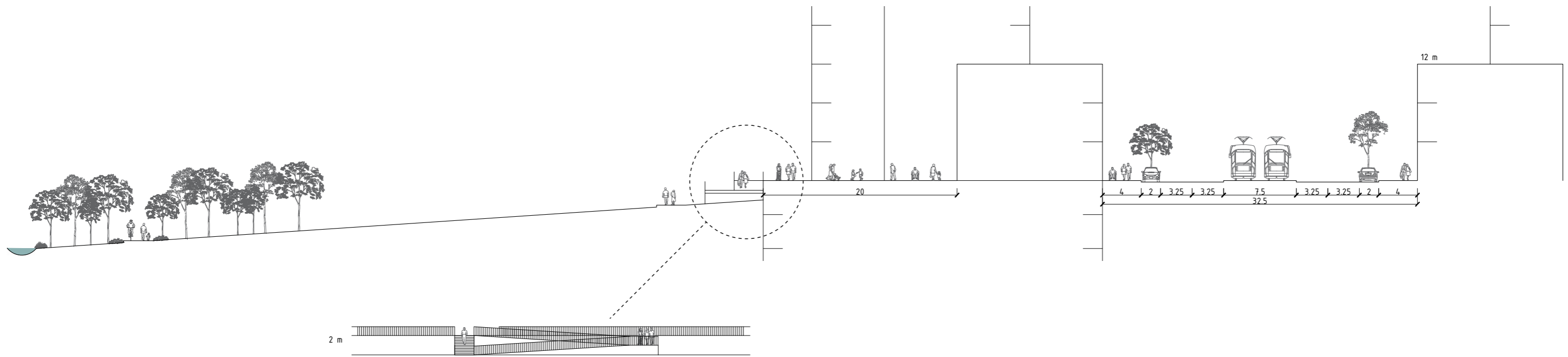
situace
přírodní složka



Motolské rybníky a potoční niva jsou druhově bohaté lokality, které slouží jako obrovská zásobárna vláhy v těsné blízkosti městské třídy. Vydlážděné koryto Motolského potoka navrhuji revitalizovat do původního stavu, aby byla voda lépe zadržována v půdě a tím se mohl v jeho blízkosti obnovit přirozený nivní biotop, který je v současnosti narušen náletovými dřevinami. Významnému rákosovému břehu Horního rybníka ponechává návrh jeho současný charakter opět s přihlédnutím k odstranění invazních druhů. V dostatečné vzdálenosti od břehu prochází územím nová cesta.

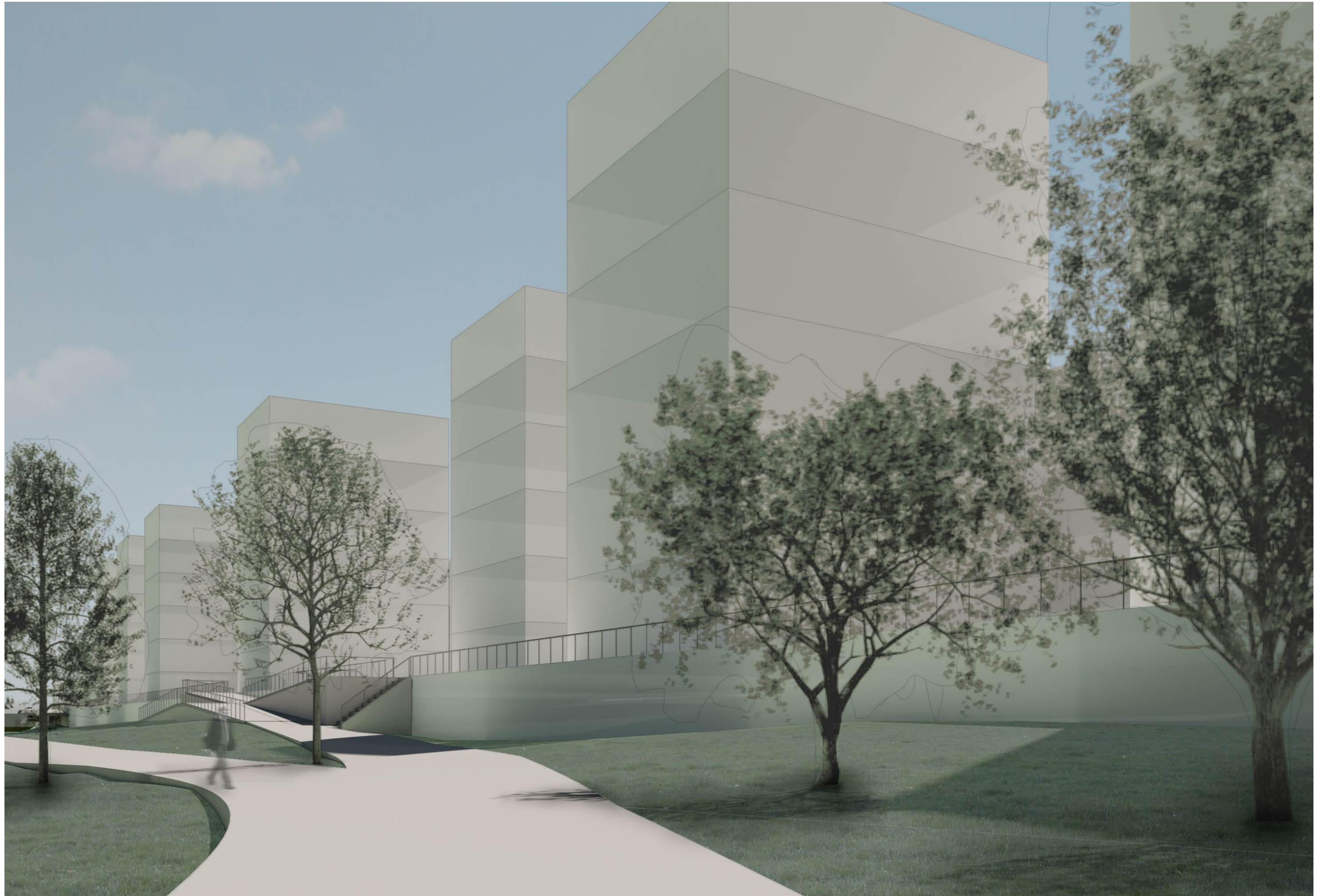
přírodní skladba
park motolského potoka

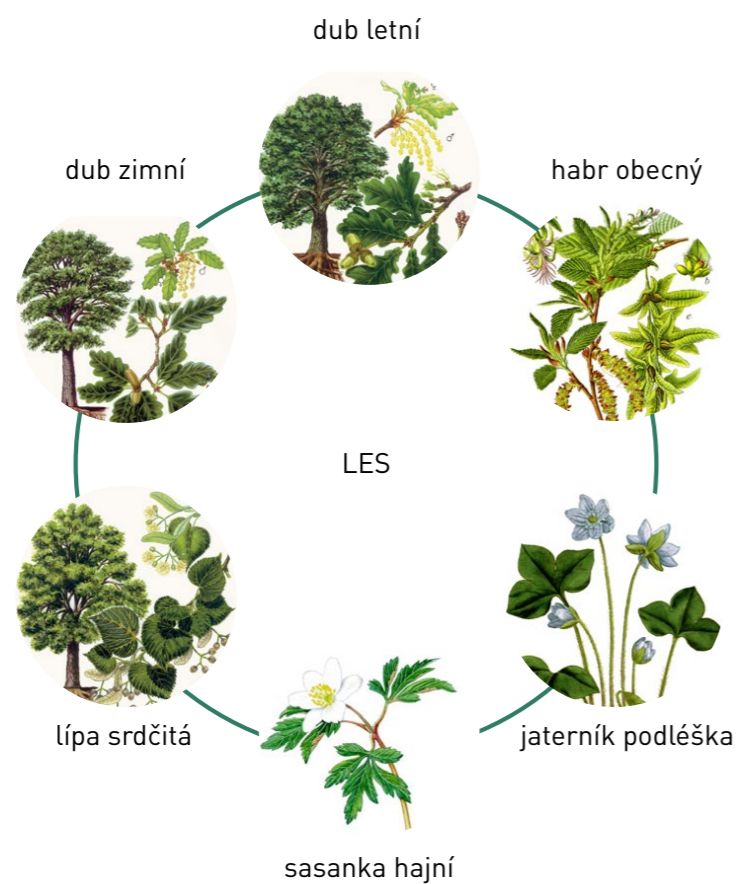
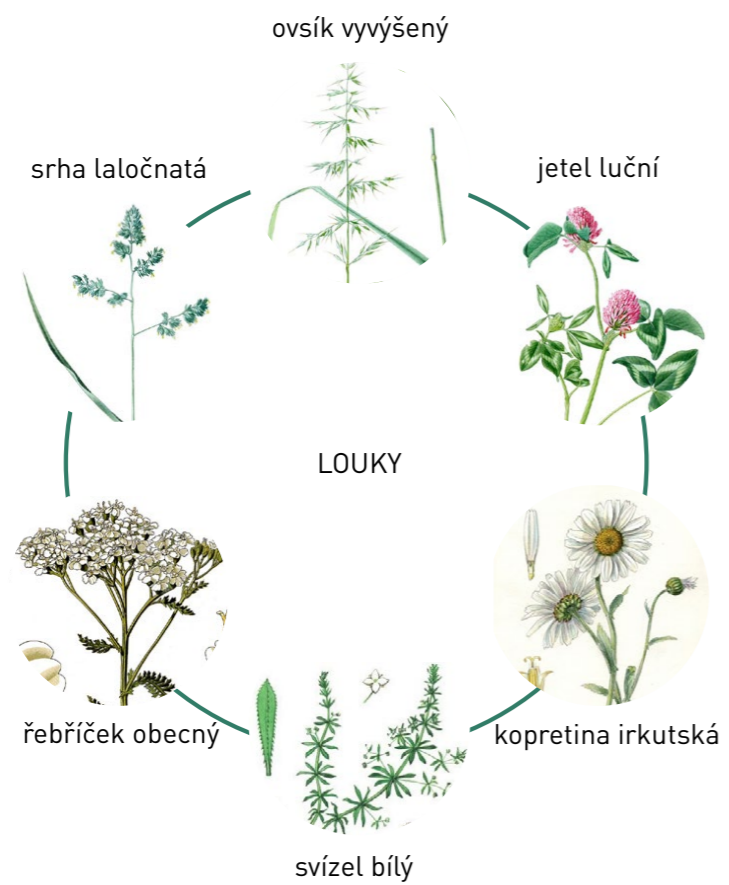
C/



Ve středním úseku Plzeňské do parku vstupuje platforma pěší promenády paralelní s městskou třídou. V její délce jsou navrženy celkem čtyři rampy, který zajišťují prostupnost mezi parkem a Plzeňskou. Cestní síť vychází z původních pěšin, které jsou doplněny novými a navzájem propojeny do několika okruhů.

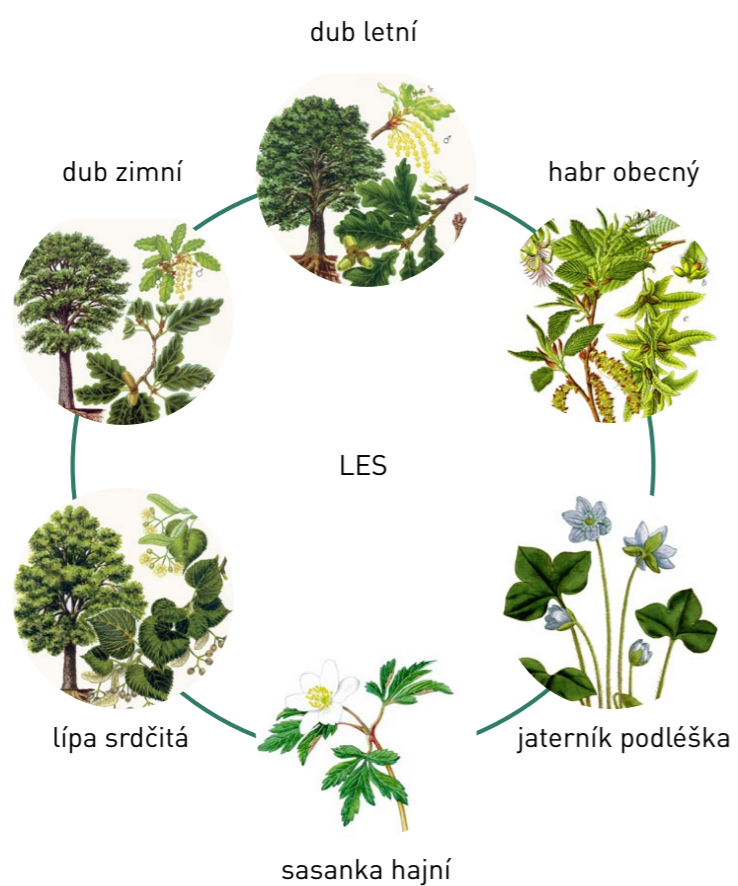
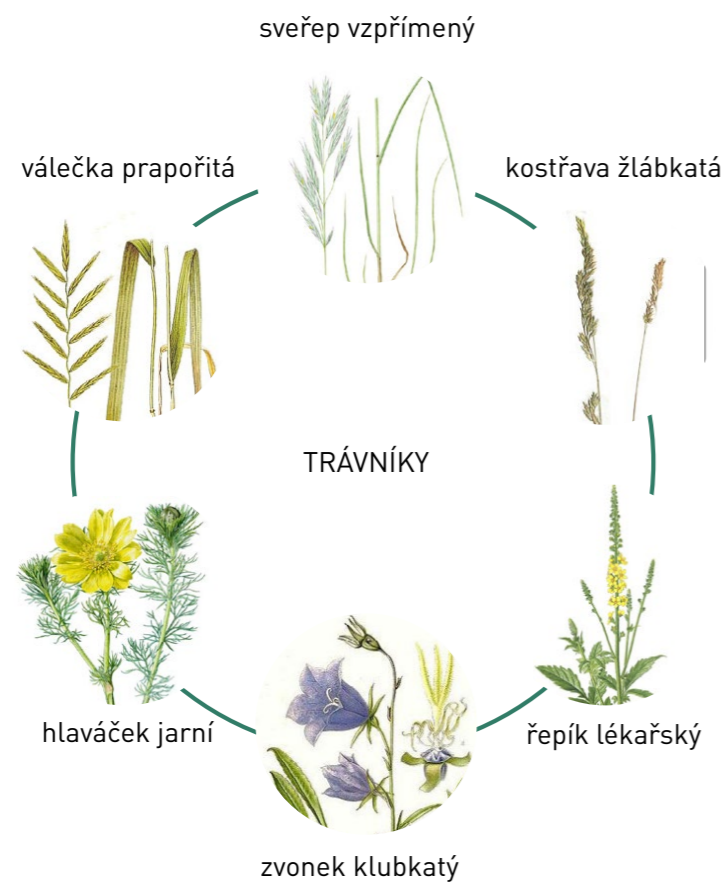
přírodní skladba
park motolského potoka





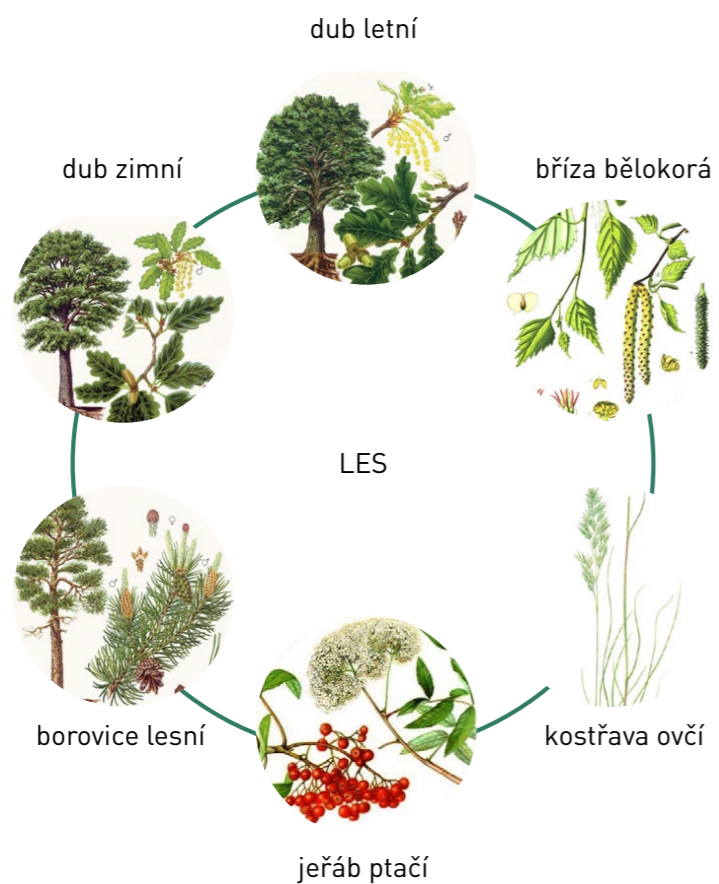
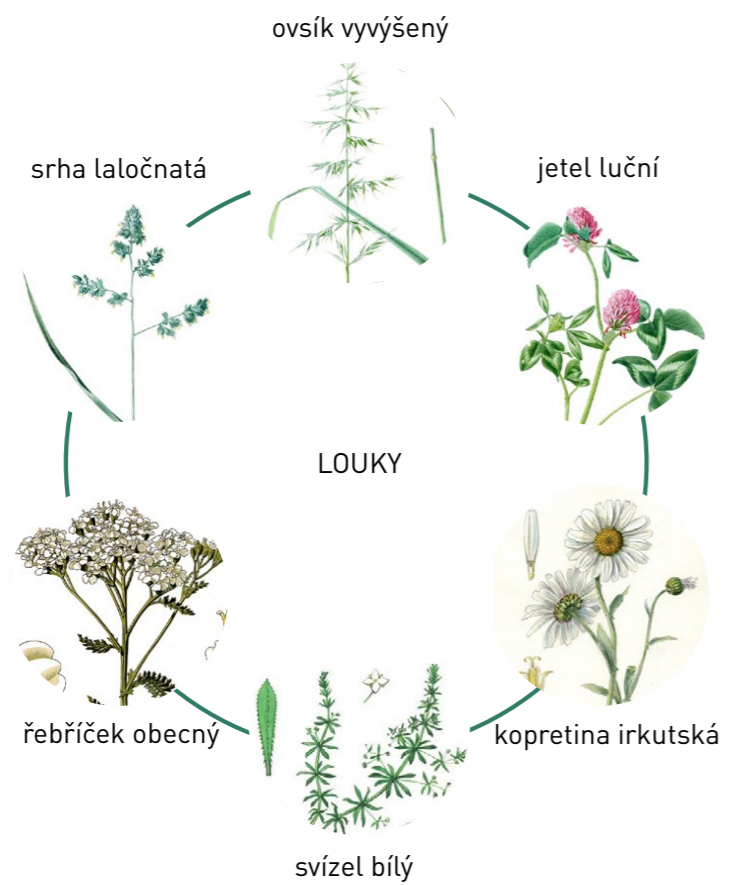
Typickou přírodní skladbu starého Motola určuje především řepský lesopark, vyznačující se dubovo-habrovými lesy a loukami na svazích klesajících k Plzeňské ulici. Návrh pracuje s místními přírodními druhy při tvorbě uliční a parkové zeleně, čímž posiluje přítomnost lokálního biotopu.

přírodní skladba
starý motol - sady



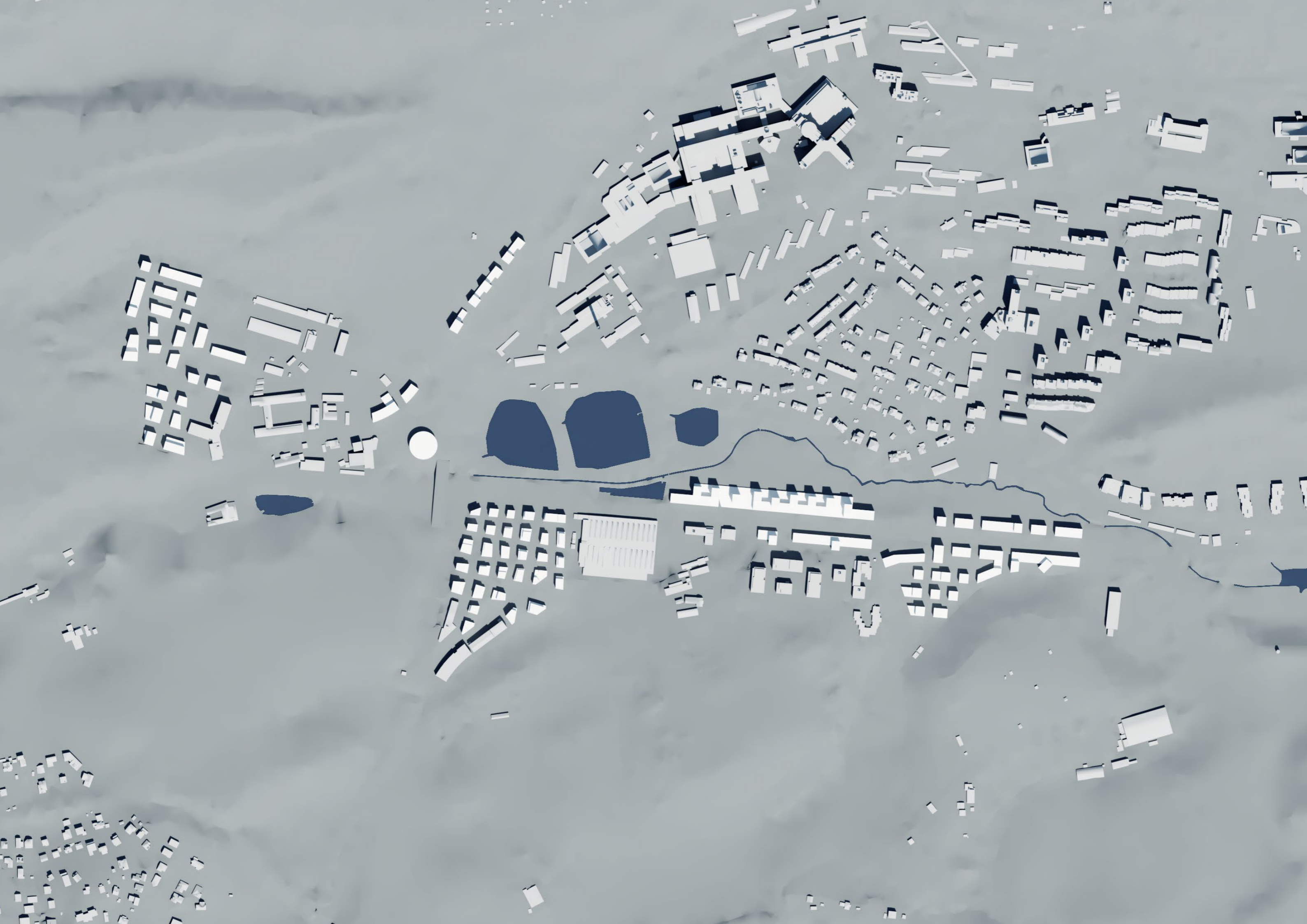
Obdobně jako ve starém Motole, i v lokalitě Horní brány převažují dubohabřiny, tentokrát v kombinaci s širokolistými suchými trávníky. Stejným způsobem se také propisují do navrženého území.

přírodní skladba
horní brána



Okolí Dolní brány je v současnosti neudržované a přehlížené. Návrh mu vrací původní luční charakter ohraničený dubovým lesem. Tak jako v ostatních lokalitách, se i zde místní biotop stává podkladem pro tvorbu zelených veřejných prostranství.

přírodní skladba
dolní brána



plocha řešeného území	409 043 m ²
hustota	95 ob./ha
počet nových obyvatel	3860

závěr

Záměrem projektu bylo vtisknout tvář místu, které svou původní ztratilo překotným rozvojem města. Motol se během jednoho století stal z malé vesničky místem s jednou z největších nemocnic v Evropě a dopravním uzlem celoměstského významu.

Každá epocha uplynulého století zde zanechala své stopy, vilová čtvrť, golfový klub, mimoúrovňové křížení. Ovšem zároveň se k němu každá zachovala macešsky. Využila jeho potenciálu, avšak svou odlišností postupně drolila jeho jednotný charakter. Proto byla klíčovým prvkem projektu jednotící myšlenka městské třídy navazující na sebe veškerou novou zástavbu. Proces „sešívání“ lokality městskou třídou podpořilo i jasné posílení přírodních vazeb, které na rozdíl od starých cest odolaly působení času.

Tvář místa byla velmi hluboko skrytá. Pod nánosy parkovišť, dřevěných vojenských baráků, autoservisů a jedné mimoúrovňové křižovatky. Avšak bližší pohled ukázal, že i zdánlivě rozbité místo může svou tvář znovu získat, pokud se mu vetkne nová jednotící myšlenka.

zdroje

/ úvod

Koolhaas, Rem.
Co se stalo urbanismu, 1994

I /

de Solà-Morales, Ignasi.
Terrain Vague, 1995

II /

Jacobs, Jane.
Smrt a život amerických velkoměst, 1961

IPR Praha.
Koncept odůvodnění Metropolitního plánu, 2014

IPR Praha.
Jak se plánovala Praha, 2013, brožura

Hnilička, Pavel.
Sídelní kaše, 2012

Jeanneret, Charles-Édouard.
Athénská charta, 1933

Renaud, Bertrand a Bertaud, Alain.
Cities Without Land Markets - Location and Land Use in the Socialist City, 1995

<https://www.britannica.com/topic/urban-planning/The-era-of-industrialization>

<https://www.history.com/news/second-industrial-revolution-advances>

<https://historicengland.org.uk/content/docs/education/explorer/lessons-1-6-resources-industrial-revolution-manchester-pdf/>

<https://www.historyonthenet.com/industrial-revolution-working-conditions>

https://www.digitalhistory.uh.edu/disp_textbook.cfm?smtid=2&psid=3433

III /

Norberg-Schulz, Christian.
Genius loci, 1994

IPR Praha.
ÚAP hl.m. Prahy / 300 - Využití území, 2014

de las Rivas Sanz, Juan Luis.
Urban regeneration and its role in city planning : Perspectives from Spain, 2013

Bertaud, Alain.
The Spatial Organization of Cities: Deliberate Outcome or Unforeseen Consequence, 2004

Egedy, Tamás.
Urban Development in Eastern European Cities – Suburbanisation and Urban Sprawl – Budapest, 2017

Maran, Pierfrancesco.
Gli obiettivi strategici per la città di Milano del 2030, 2018

In: Youtube [online].
Dostupné z: https://www.youtube.com/watch?v=dm-wGJWmCJe&ab_channel=IGPDcaux

Tucci, Michele.
For an urban history of Milan, Italy : The role of GIScience, 2011

City of Munich - Department of Urban Planning.
Munich : In Dialogue about Urban Transformation, 2014

Referat für Gesundheit und Umwelt
Fortschreibung der Münchner Versiegelungskarte, 2014

www.geoportalpraha.cz

<https://uap.iprpraha.cz/atlas-praha-5000>

<https://www.amb.cat/en/web/area-metropolitana/municipis-metropolitans/>

<https://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/en/services/the-city-works/urban-planning-and-management/urban-information/urban-planning-information-portal>

<http://kme-ur.blogspot.com/2010/03/03-9-mest-analyza-barcelona.htm>
<http://densityatlas.org/casestudies/profile.php?id=92>

<https://en.wikipedia.org/wiki/Panelh%C3%A1z>

https://budapest.hu/Documents/varosfejlesztesi_koncepcio_2011dec/08_Terulethasznatat_Beepites.pdf

<https://www.pgt.comune.milano.it/vas-raall2-quadro-di-riferimento-territoriale-e-ambientale/3-analisi-del-sistema-paesistico-ambientale/31-usi-del-suolo/311-struttura-complessiva-degli-usi-del-suolo>

<https://www.osservatoriomilanoscoreboard.it/sites/default/files/2019-10/Osservatorio-Milano-2018-ITA.pdf>

https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Stadtentwicklung/stadt-bau-plan/city-building-plan/cbp_summary.html

<https://www.spiegel.de/fotostrecke/grossstaedte-in-deutschland-bebaut-betoniert-asphaltiert-fotostrecke-164652.html>

IV /

Šturma, Jan Albert a Jurda, Pavel.
Nedej se! : Městská divočina, 2020
In: Česká televize [online].

Dostupné z:
<https://www.ceskatelevize.cz/po-rady/1095913550-nedej-se/220562248420010-mests-ka-divocina/?fbclid=IwAR2HZ9BPFJX9ck-OVOfjvPyNakjJ7xmPGICyfCoeLvPxDU0Bl16dN-1QJ1jU>

<https://www.info.cz/zpravodajstvi/cesko/prazs-ka-divocina-hromada-odpadu-mezi-pan-elaky-se-samovolne-promenila-v-unikatni-savanu>

www.archdaily.com

www.atelier-loidl.de

www.mvr.dv.nl

V /

Topolská, Markéta.
Platónův ideál sofokracie, 2013

<https://www.ancient.eu/civilization/>

diplomní projekt /

Hnilička, Pavel a kolektiv.
Pražské stavební předpisy, 2018

Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky.
Katalog biotopů České republiky, 2010

Technická správa komunikací hlavního města Prahy.
Intenzity automobilové dopravy na sledované síti, 2019

www.geoportalpraha.cz

<https://uap.iprpraha.cz/atlas-praha-5000>

<https://www.dveprahy.cz/>

www.prahaneznama.cz

www.praha-priroda.cz

<https://farnostkosire.webnode.cz/historie/>

<https://www.radlickaradiala.info/>

<https://www.brevnovskaradiala.info/>

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury
2/ ZADÁNÍ diplomové práce
Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Ondřej Suk

datum narození: 24.10.1994

akademický rok / semestr: LS 2020 / 2021
obor: Architektura
ústav: Ústav nauky o budovách
vedoucí diplomové práce: prof. Ing. arch. Roman Koucký

téma diplomové práce: Transformační území v Praze
viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Řešeným územím je převážně transformační území MP 168 / Motol, s přesahem do území 660 / Nemocnice Motol, a to do pásu klesajícího podél ulice Bucharova směrem k Motolskému údolí. Těžištěm území je rušná Plzeňská ulice, jejíž dynamický rozvoj ve 20. století vedl k vytvoření převážně tranzitní radiály, která ale zůstává dodnes spíše periferní radiálou. Cílem je zapojení Plzeňské ulice a svahů Motolského údolí do městské tkáně.

2/

Návrh se bude věnovat vztahu Plzeňské ulice k obou svahům Motolského údolí a důslednému definování jejich charakteru. V pásech podél Plzeňské a Bucharovy ulice bude navržena nová zástavba, u níž bude řešeno zapojení do stávajícího prostředí i nově vzniknuvší veřejné prostory a vazby mezi nimi.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítko zpracování (tištěné měřítko po dohodě s vedoucím v průběhu semestru)

Výkres širších vztahů	1:5000
Situace	1:2000
Řezy územím	1:2000/200
Uliční profily	1:200
Vizualizace, axonometrie	

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Specifikace modelu/pracovních modelů návrhu budou stanoveny vedoucím DP v průběhu semestru.

Datum a podpis studenta 22. 2. 2021 

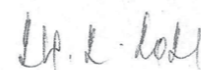
Datum a podpis vedoucího DP prof. Ing. arch. Roman Koucký

Digitálně podepsal prof. Ing. arch.
Roman Koucký
Datum: 2021.02.24 20:39:31 +01'00'

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

01-03-2021 





ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Ondřej Suk
AR 2020/2021, ZS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:
(ČJ) TRANSFORMAČNÍ ÚZEMÍ V PRAZE

(AJ) TRANSFORMATION AREA IN PRAGUE

JAZYK PRÁCE: český

Vedoucí práce: prof. Ing. arch. Roman Koucký Ústav: 15188 Ústav nauky o budovách

Oponent práce: Ing. arch. Jiří Deyl

Klíčová slova (česká): Transformační území v Praze, Motol, Urbanismus, Periferie, Heterogenní zástavba

Anotace (česká): Návrh se zabývá územím Motola, v blízkosti mimoúrovňového křížení ulic Plzeňská a Bucharova. Místo má výrazně porušený charakter velkým dopravním zatížením i překotným vývojem v průběhu dvacátého století, kdy bylo zcela přetvořeno soustavou nekoordinovaných těžkotonážních zásahů. Stěžejním motivem projektu je přeměna periferního shluku budov podél dopravního tahu ve skutečnou městskou třídu, uvozující příjezd do Prahy ze západního směru.

Anotace (anglická): The proposal focuses on the territory of Motol, near the level crossing of Plzeňská and Bucharova streets. The place has a significantly damaged character due to heavy traffic and rapid development during the twentieth century, when it was completely transformed by a system of uncoordinated heavy interventions. The main motive of the project is the transformation of a peripheral development along the traffic line into a real city street, introducing the arrival to Prague from the western direction.

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 20.5.2021

podpis autora-diplomanta

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