

EKOLOGICKÝ POHYB

PRAHA HAJE

YURCHENKO FEDOR
DP, L5 2021/2022, ATELIÉR REHWALDT



DIPLOMOVÁ PRÁCE

FAKULTA ARCHITEKTURY
ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ
V PRAZE

LS 2021/2022

AUTOR

Bc. Fedor Yurchenko

VEDOUcí PRÁCE

Dipl. Ing. Till Rehwaldt
Ing. arch. Klára Conception

ÚSTAV

15120 Ústav krajinářské architektury

Poděkování

Chtěl bych poděkovat svým vedoucím diplomové práce Dipl. Ing. Tillu Rehwald a Ing. arch Klare Konception za odborné vedení, pomoc a cenné rady při zpracování této práce

Ing. arch. David Pfann za odbornou pomoc v oboru cyklistické dopravy

Finanční a odbornou podporu Ing. arch Filip Ziegler a týmu Hans-Paul architekti

Rad bych poděkoval svým rodičům, kamarádům a také všem kdo pomohal a podporoval projít tuhle cestu.

0 ČÁST: ÚVOD

1 ČÁST: ANALÝZA

- Úvod
- Historie a současný stav území
 - Historický vývoj lokality
 - Historické stopy v lokalitě
 - Charakter lokalit
 - Stávající stav území
- Analýza územního plánu
 - Územní plán
 - Metropolitní plán
- Analýza dopravy
 - MHD
 - IAD
 - Cyklistická doprava
- Analýza morfologie
 - morfologie terénu
 - morfologie zastavěného prostředí
- Územní studie Háje

2 ČÁST: KONCEPCE

- Funkční členění území
- zeleň
- cyklistická doprava
- Peši a cyklistický pohyb
- Materiály a zeleň

3 ČÁST: NÁVRH

- Situace
- Návrh parku
- Návrh soukromé cyklistické stanice
- Návrh veřejné cyklistické stanice

4 ČÁST: ZDROJE

Předmětem diplomové práce je řešení území v blízkosti stanice metra Háje v městské části Praha 11. Tématem práce je rozvoj cyklistické dopravy a zatraktivnění současného neorganizovaného parku návrhem různých funkcí jako jsou náměstí, výstavní prostory, dětské hřiště, předzahradky a rekreační plochy. Navržené parkové úpravy jsou v návaznosti na historické stopy území.

V dnešní době, automobilová doprava nejvíce popularizuje a jedná z nejnáročnějších na prostor, ale rozhodně neefektivní. Současné urbanistické teorie vedou ke snížení vzálenosti mezi cíli. Lepší alternativy auto jsou MHD, pěší a cyklistická doprava.

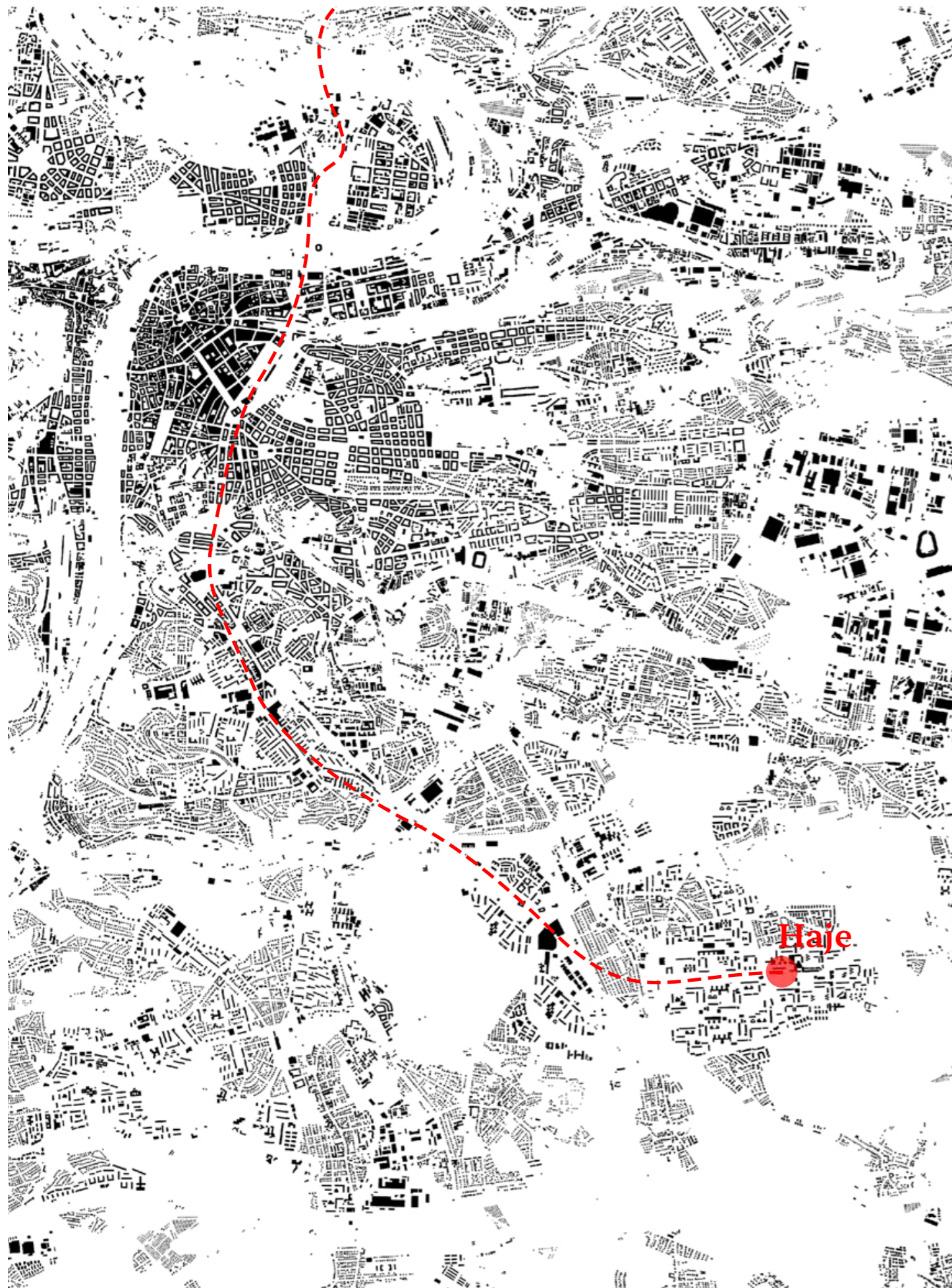
Návrhem nové infrastruktury lze zvýšit atraktivnost cyklodopravy a zvýšit její popularitu.

Řešený pozemek patří městu, a veden jako Městská zelen, parky a zelen, obecně smíšené, což vede k různým přístupem k návrhu městského prostoru.

V rámci diplomové práce se klade důraz na řešení cyklistické dopravy, parkování a spojky. Další důraz je kladen na propojení jednotlivé cyklo infrastruktury s různými funkcemi jako jsou Kavárny, obchody nebo servisní centra.

Cílem diplomové práce je vytvoření kvalitní části města, příjemného a atraktivního prostředí, které implementuje nové prvky cyklistické infrastruktury infrastruktury

1: ANALÝZA ÚZEMÍ



PRAHA 11

Háje

Naším vybraným územím je Praha 11, okolí metra Háje. Tato oblast má trojúhelníkový tvar, protože je ze tří stran ohraničena lesem. Samotné území je pak rozděleno na 2 části velkou evropskou dálnicí E55/E65, která spojuje města Helsingborg (Švédsko) a Kalamata (Řecko) / Malmö (Švédsko) a Chanii (Řecko). Silnice je velkou výzvou při propojování obou částí jednoho správního celku. Převážná část tohoto území leží na východě. Která je rozdělena na menší části pomocí místních komunikačních I typu.

Terén v této oblasti je převážně rovinný bez výrazných kopců. Potenciální rozvoj je možný jižním směrem anebo zahušťování stávající zástavby. Oblast je vybavena všemi potřebnými kulturními a občanskými funkcemi, jako jsou školy, nemocnice, divadla a nákupní centra. Lze říci, že oblast se směřuje k automatizaci. Obyvatelé ji vnímají jako samostatné a nezávislé město. Rozsáhlé lesní plochy v okolí jsou důležitou součástí života obyvatel, jedná se o Kunratický les, Hostivařský lesopark a Milíčovský les.

Jedním z nejdůležitějších problémů jsou nedostatečná propojení která nevyhovuje potřebám obyvatelstva z hlediska bezpečnosti, atraktivity a estetiky. Rozsáhlé zelené plochy mezi budovami jsou lidmi nezaslouženě nevyužívané, především kvůli chybějící společné koncepci veřejných prostranství.

V oblasti se nacházejí tři stanice červené linky metra, které jsou hlavními ohnisky společenského života a aktivit.

HISTORICKÝ VÝVOJ LOKALITY



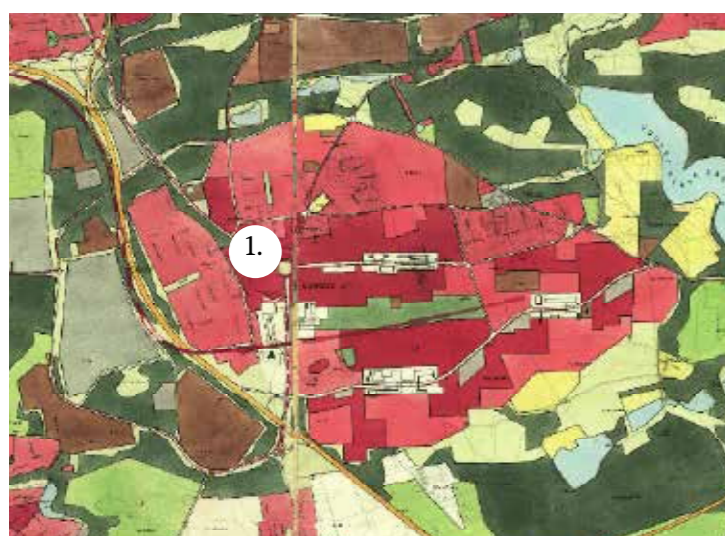
Stabilní katastr - 1842

Chodov (1) objevil v roce 1195 a 1197. Byl majetkem cisterciáckého kláštera ve Waldsassenu. Litochleby (2) v roce 1326. Háje (3) založen v roce 1603, historie obce byla úzce spjata s těžební a důlní činností, která v okolí probíhala. Roku 1841 byl pro Chodov a Litochleby vyměřen společný katastr. Celkem 18 domů různého významu a 3 pustá místa po hospodářstvích.



Výškopis - 1920 - 1924

v roce 1918 Chodov (1) a Háje (2) nezapojí do vznikající Velké Prahy. ovšem měli více než 593 domu s celkovým počtem obyvatelu 7035. Ale Kunratický velkostatkář v roce 1920 prodal pražské obci chodovský dvůr, k němuž náleželo 294 ha polí, a Praha umožnila na části těchto pozemků výstavbu. V následujících letech byl Chodov elektrifikován.



Arhiv ÚP - 1971

Od roku 1949 se obce Chodov a Háje staly součástí nově zřízeného okresu Praha - východ, ale od 1960 připadly do okresu Praha - západ. Přibývaly další rodinné domky a noví obyvatelé. Po r. 1971 ustupuje dvůr a některé domy páteřním komunikacím pro vznikající Jižní Město. Kostel sv. Františka (1) unikl zboření.



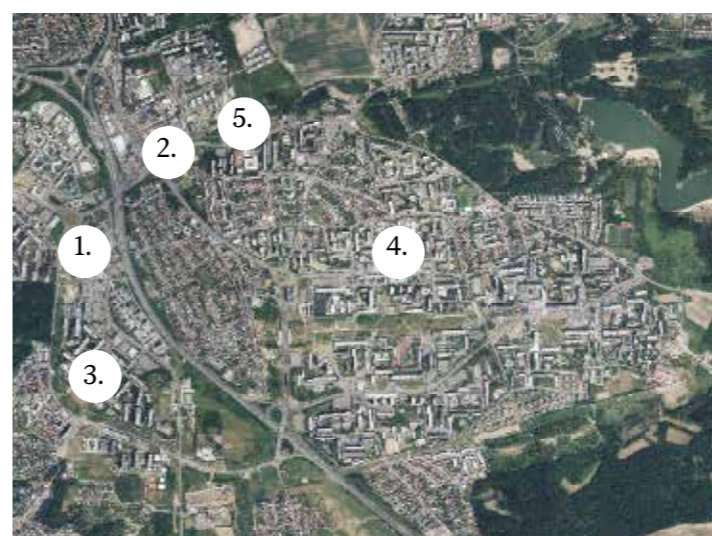
Ortofoto Prahy - 1974

Po víceleté přípravě se začalo stavět (1) v roce 1971 v Hájích. Zástavba směřovala k Chodovu, který mezitím již na více místech protnul jiné velké stavby: stavba dálnice D1 (1), vodovodu pro Prahu ze Želivky a páteřní komunikace propojující Prahu se středními Čechami. Prodloužení metra C,



Ortofoto Prahy - 1988

Vzniklé město je obklopen příměstské lesy: Kunraticko-michelský (1), Milíčovská les (2) a Hostivařský Lesopark (3). Byty byly přidělovány domácnostem, které byly sociálně různorodé, bydleli spolu dělníci i inženýři, doktoři, a učitelé. Co umožnilo rozvíjet a investovat do města dale. Předávání bytů při ještě při nedokončené úpravě okolí domů. Od 90. let 20. století se uskutečňuje rozsáhlý program regenerace domů a okolí.



Ortofoto Prahy - 2021

Jižní Město nabízí celou škálu prodejen a jiných obchodních míst, restaurací, sportovních a kulturních zařízení. Obchodní centrum Westfield Chodov vybudované v roce 2005 a rozšířené v roce 2017. Dale Chodovská tvrz (2) a kulturní centrum Zahrada (3). Jihoměstská sportovní hala (4), Horohala (5).

HISTORICKÉ STOPY V LOKALITĚ

KULTURNÍ PAMÁTKY



1. Komunitní centrum Matky Terezy



2. Kaple svatého Jana Nepomuckého



3. Fontána ve vnitrobloku v Mendelově ulici



4. Keramická plastika v ulici Anežky Malé



5. Socha Kosmonauti u stanice metra Háje



6. Den před kinem na Jižním městě



7. Kovová plastika Květ v parku Ocelík

CENNÉ STAVBY



8. Klinika jednodenní chirurgie



9. Obchodní centrum Háje



10. Cinema City Galaxie



11. Modrá škola



12. Úřad MČ Praha 11, budova Ocelíkova



13. Úřad MČ Praha 11, budova Vidimova



14. Centrální park

VEŘEJNÉ PROSTORY



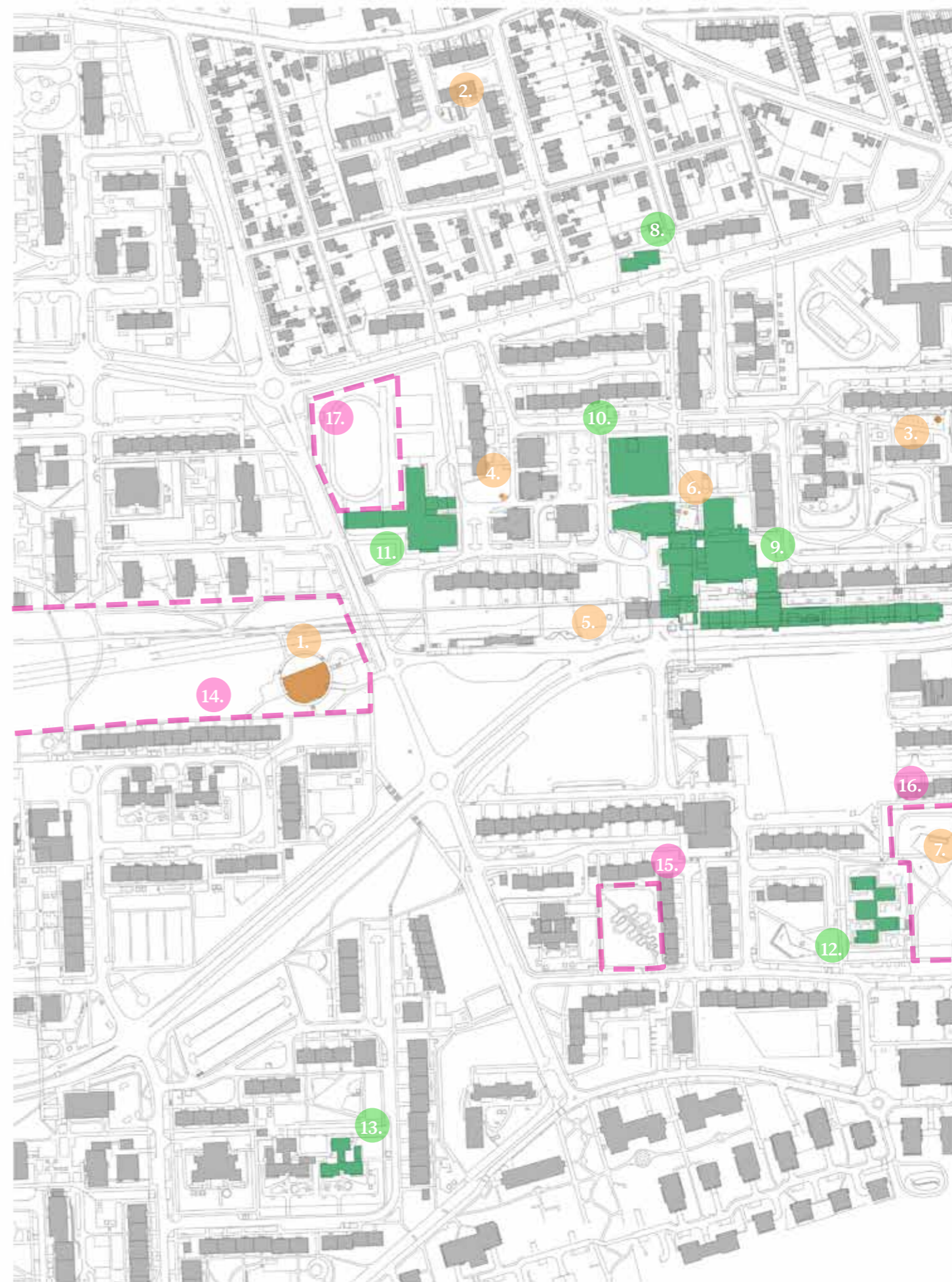
15. Regenerace vnitrobloku Stříbrského



16. Park Ocelík



17. Volnočasový Areál Kupeckého



CHARAKTER LOKALIT



1. Central park



2. Míchnova a Podjavorinská ulice



3. Hnevkovského ulice



4. RD, původní obec Haje



5. Starobylá ulice a U Rybářství



6. Míchnova a Podjavorinská ulice



7. OC Haje



8. RD, původní obec Haje



9. Metodějova ulice



10. Kosmická



11. Stříbrského ulice



12. Loosova ulice



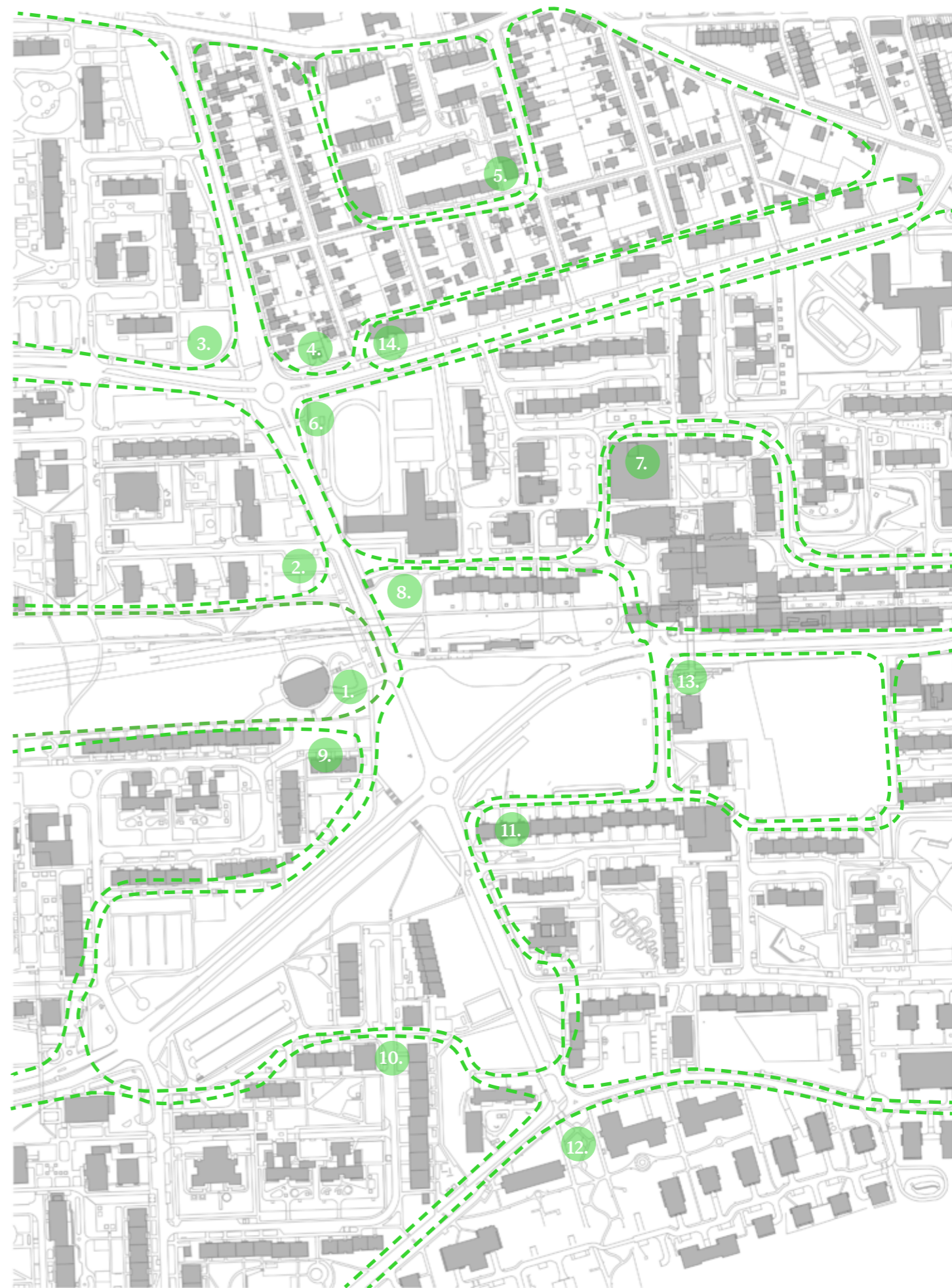
13. Steinerova ulice a náměstí



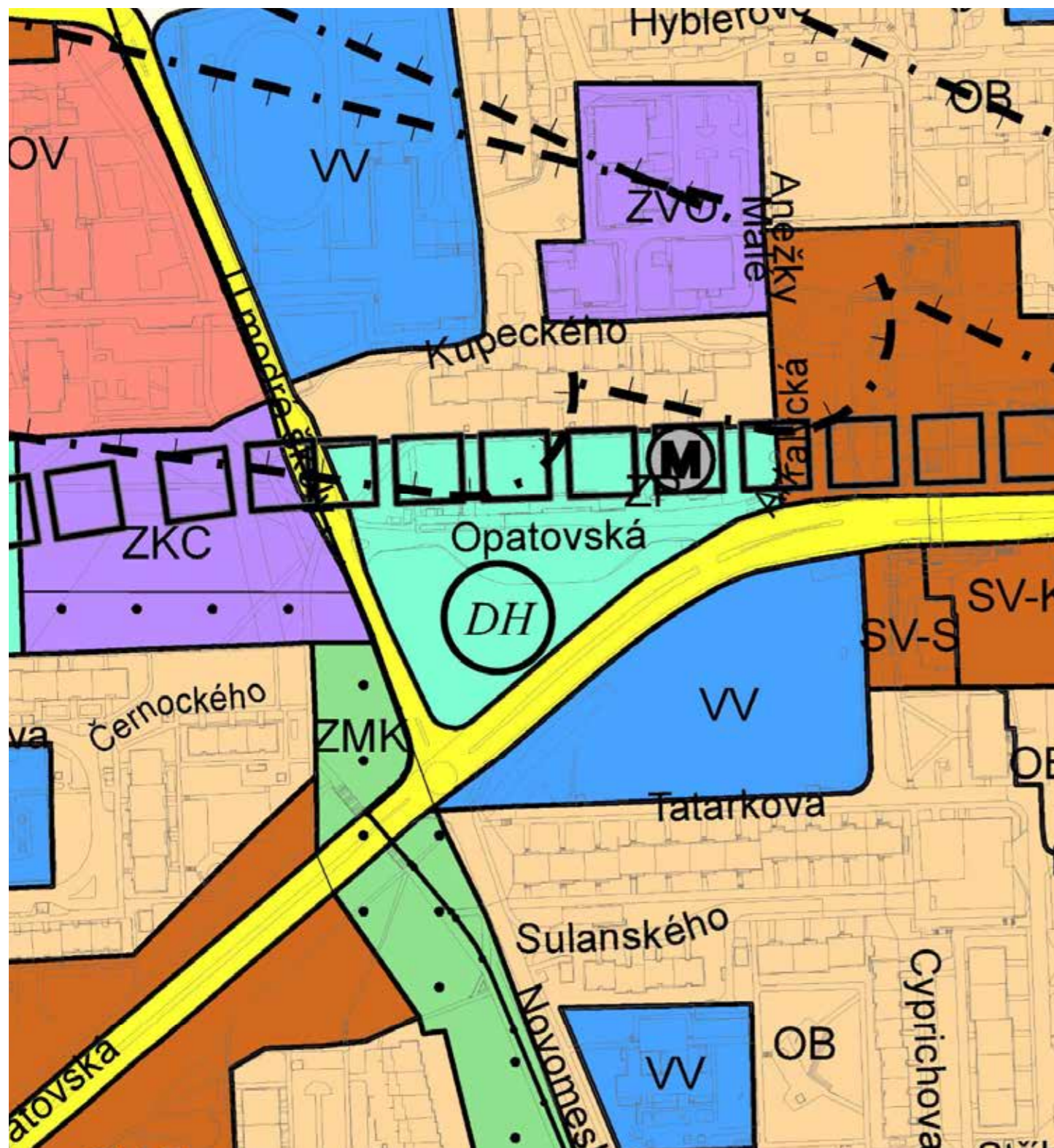
14. Hviezdoslavova ulice

Urbanistická struktura

Původně tety byly 3 malé vesnice s rodinnými domy. Její tvar a uspořádání je zachováno v dnešní městské struktuře. Aktivní výstavba sídliště v 70. letech obklopilo stávající vesničky novou urbanni strukturou, která převládá dodnes. Během deseti let byly postaveny stovky výškových budov, desítky kilometrů silnic a několik stanic metra. V následujících 50 letech se oblast příliš nezměnila. Byly dostaveny plochy o které v té době nebyl zájem. V neaktivnějších místech (stanice metra) rozvíjela komerční a administrativní funkce. Na místě původní vesnice byly pozemky dále rozděleny a zastavěny. Staré domy byly nahrazeny většími a modernějšími. Hlavní problémy a hlavní výhody vytvořené struktury vyplývají z jejího prostorového řešení. Vysoké budovy s malými byty mají stejnou hustotu jako městská bloková zástavba. Co vede ke vzniku rozsáhlých veřejných ploch, které je složité organizují. Výsledkem je veřejný prostor s velmi nízkou bezpečností a atraktivitou. Udržování velkého veřejného prostoru vyžaduje neustálé investice. Proto se většina městských prostorů zanedbaná. Ale na jinou stranu je velkým potenciálem rozvoje veřejného prostranství, vytváření prostor který by nemohli objevit v hustě zastavěném městě, auto-ki-no, rozsáhlé parky, jezera a komfortní cyklostezky.



ÚZEMNÍ PLAN



V platném ÚP sídelního útvaru hl. m. Prahy je v návaznosti na Zásady územního rozvoje s Jižním městem počítáno jako s jedním z významných center celoměstského významu (C/4). Na rozdíl od původní verze územního plánu z roku 1999 není v platné verzi podél ulice Novomeského (oblast těsně u hranic řešeného území) je vedena jako ZMK – zeleň městská a krajinná. Jinak velké změny nejsou. Rozvoj území bude řešen převážně rekultivací veřejných prostorů a dostavbou stávajících bytových souborů.

METROPOLITNÍ PLAN



Řešené území se nachází v zastavitelné transformační ploše 411/553/2039 o rozloze 13,1 ha. Cílem navržených regulativů je zachování urbanistické struktury a doplnění veřejné vybavenosti a napojení lokality na síť tramvajové dopravy. Výšková úroveň nové zástavby je v rozmezí 6 až 21m.

VYUŽITÍ ÚZEMÍ

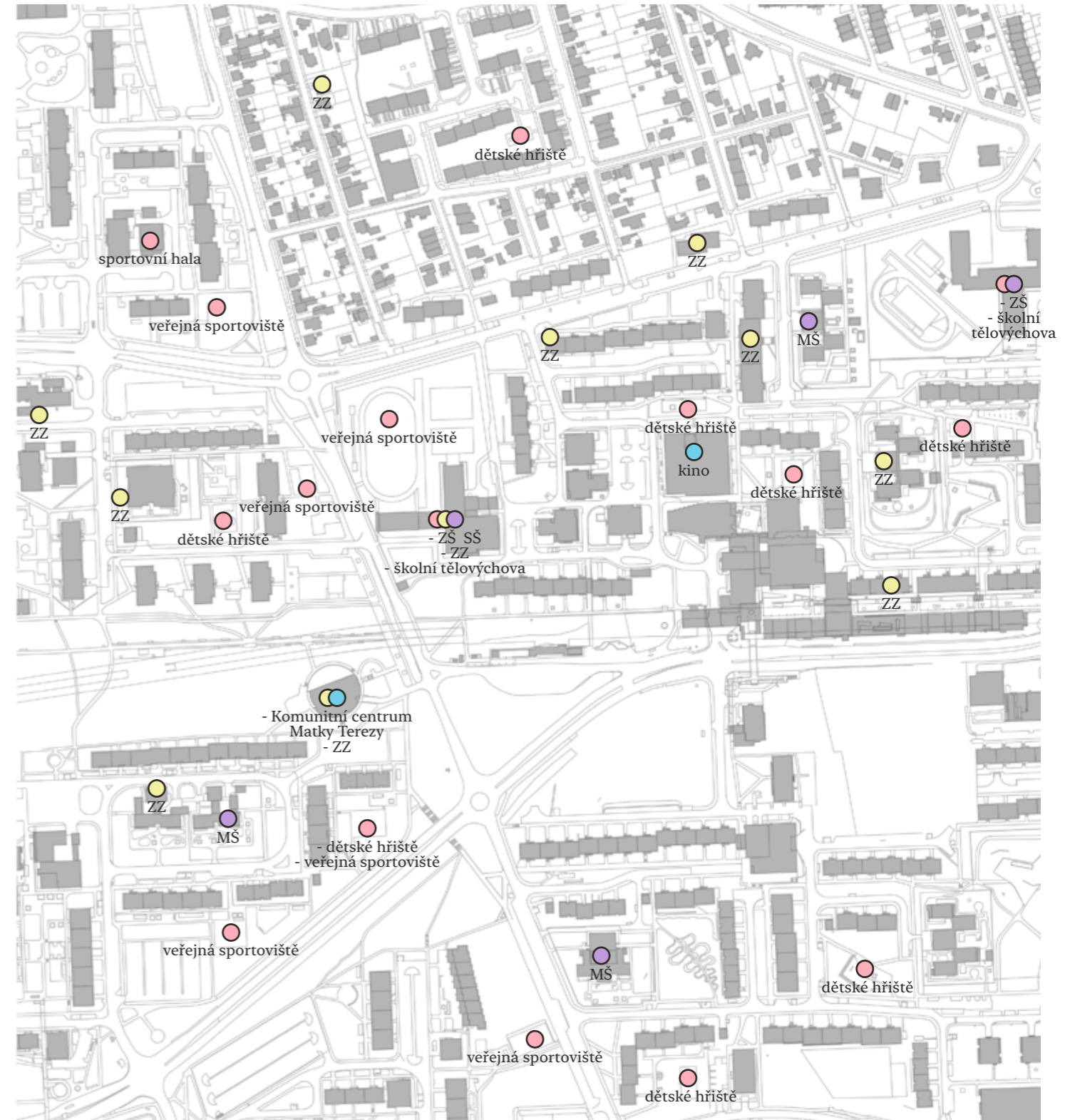


LEGENDA

- | | |
|--|---|
| ■ Rekreační přírodní | ■ Bydlení |
| ■ Krajina nelesní | ■ Služby |
| ■ Školy a výchova | ■ Veřejná hromadná doprava osob |
| ■ Garáže a parkoviště | ■ Plochy bez využití |

Řešené území je modernistická urbanistická struktura, kde do zeleny a parku vloženy větší monofunkční celky jako bydlení, kultura, služby a sociální funkce

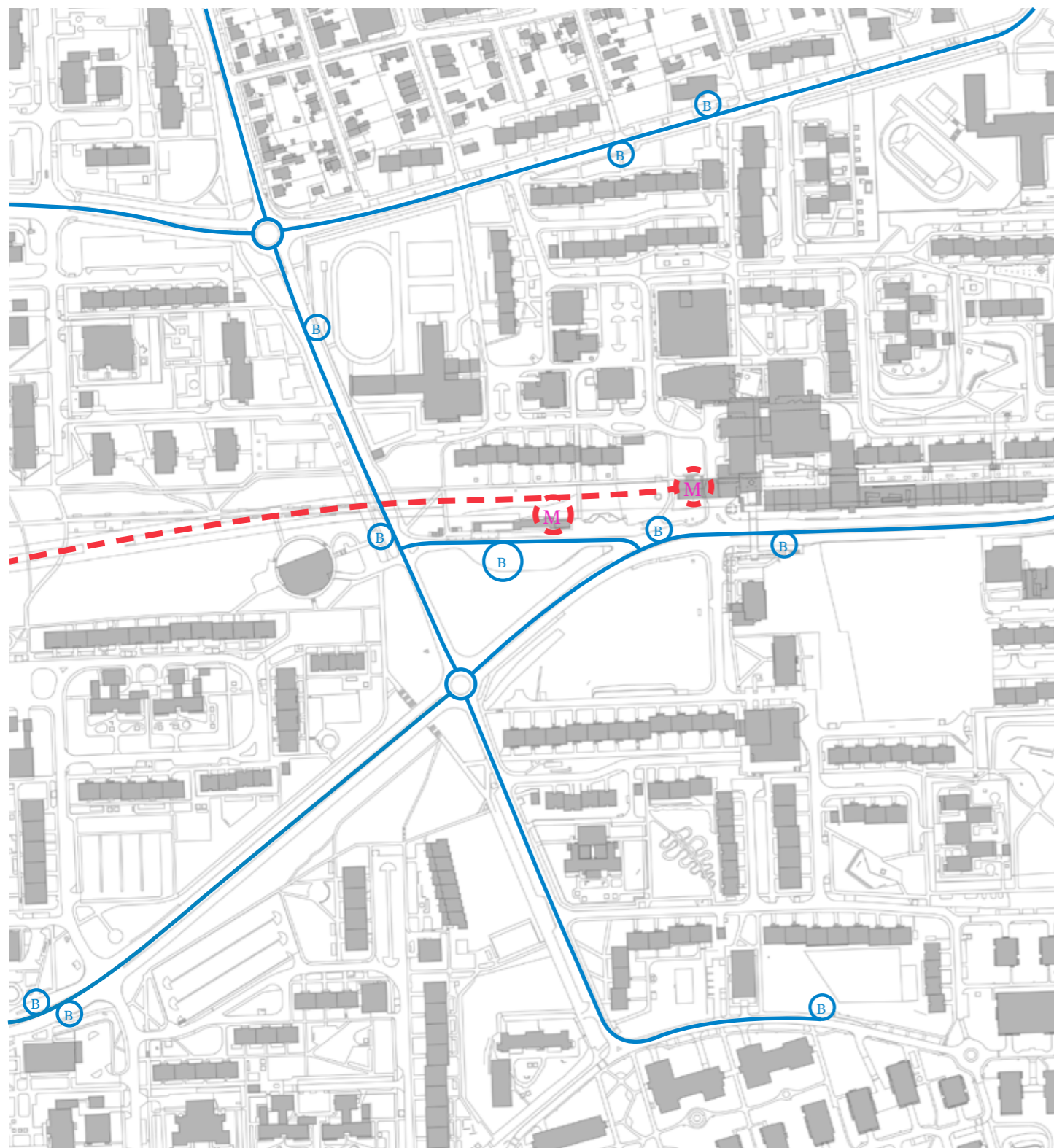
VEŘEJNÁ A OBČANSKÁ VYBAVENOST



LEGENDA

- | |
|--|
| ● Zdravotní středisko |
| ● Sportovní středisko |
| ● Vzdělávací středisko |
| ● Kulturní středisko |

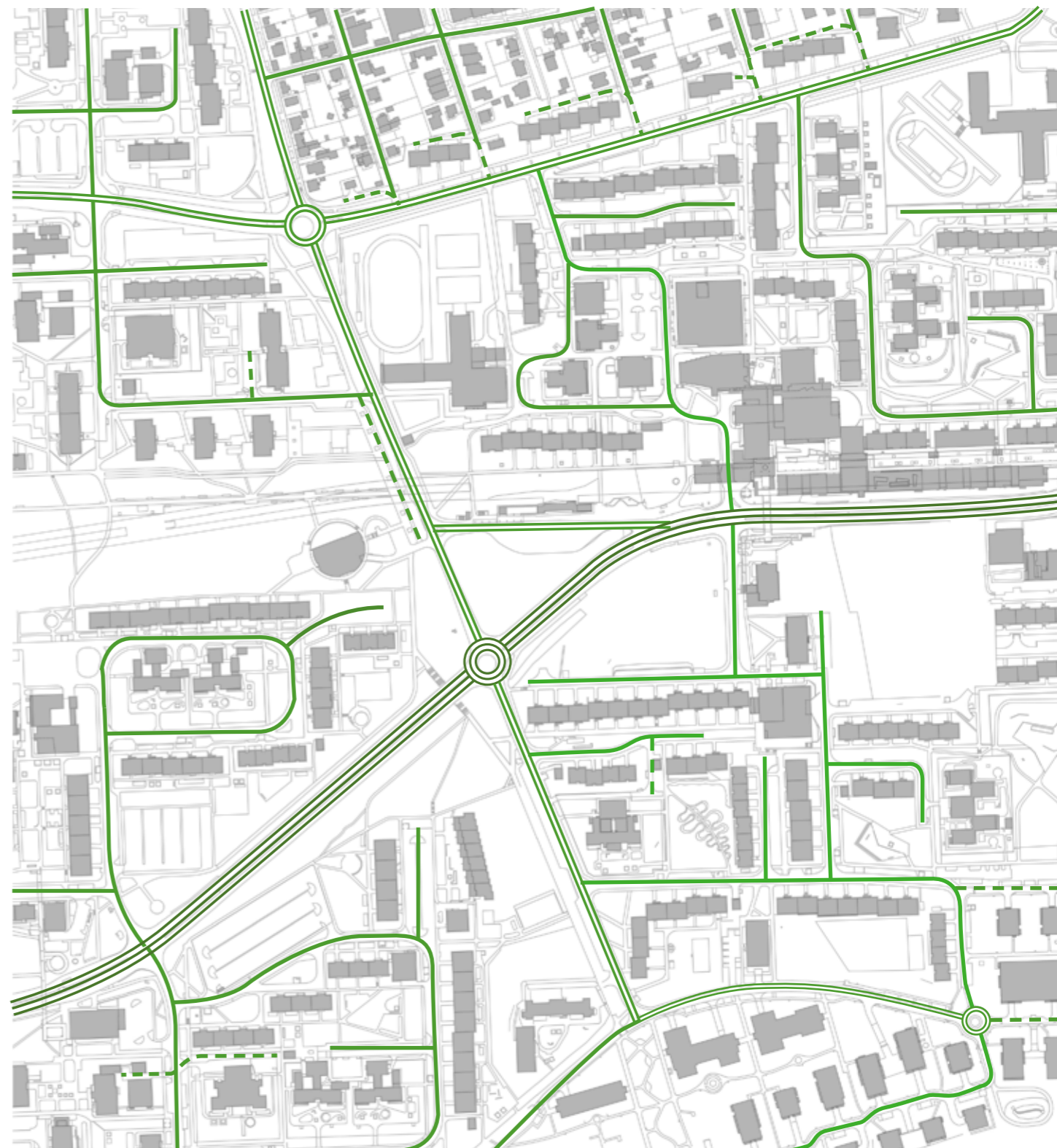
Město není polyfunkční a jednotlivé funkce zpravidla soběstačná stavba. Během času tendence měnit a neatraktivní k bydlení parter se proměňují na různé funkce jako restaurace, malé kanceláře a služby



LEGENDA

- Bus
- B Zastavka bus
- - - Metro
- M Zastavka metro

Na řešeném uzemi je konečná stanice metra a autobusu, což snižuje přístupnost samotného území, ale umožňuje lepší dopravu do jiných městských částí. MHD nepokryva "vnitrobloky" lokalit v dostatečné míře.

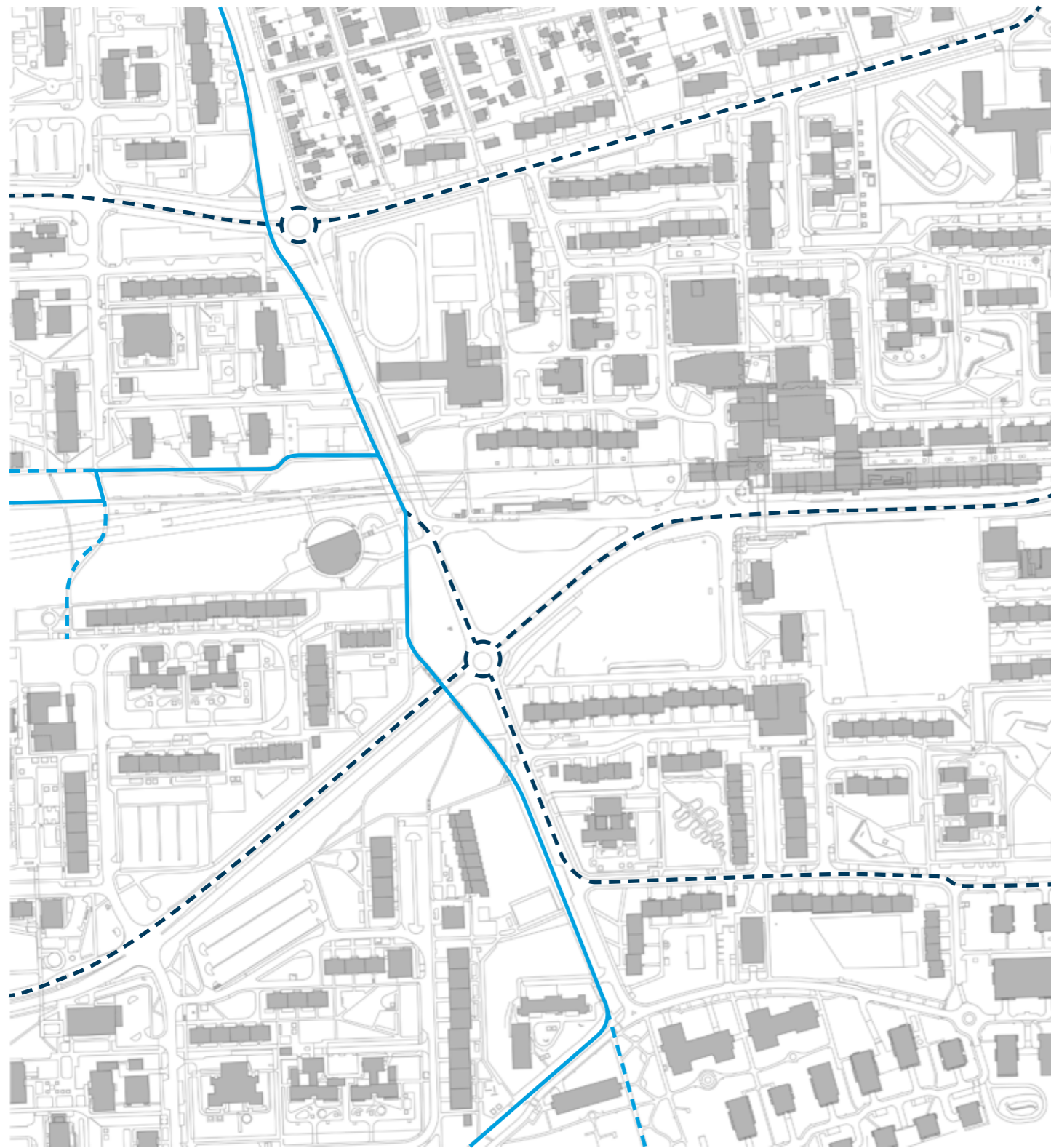


LEGENDA

- = Místní komunikace I. třídy
- Místní komunikace II. třídy
- Místní komunikace III. třídy
- - - Účelové komunikace

Území se obklopuje místní komunikací II. a I. třídy. Silnice tvoří velkou bariéru a rozděluje jednotlivé části města. Velkou zatíží je konečná autobusová stanice Haje, která má velké nároky na parkoviště autobusu.

CYKLISTICKÁ DOPRAVA

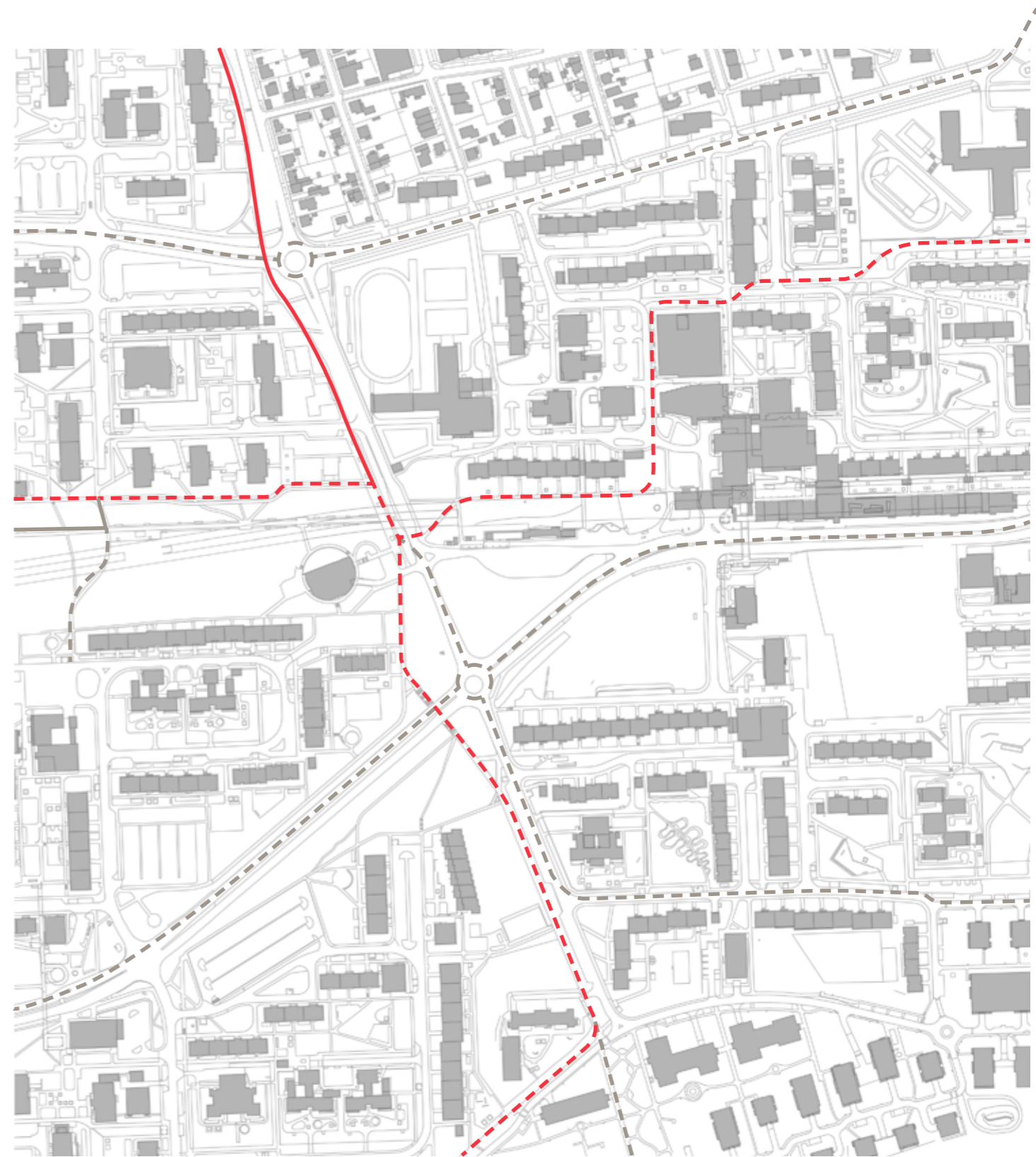


LEGENDA

- Cyklostezka hlavní
- - - Cyklostezka paterní
- Cyklistycká trasa hlavní
- - - Cyklistycká trasa paterní

Současné cyklistické trasy většinou vedený na silnici v zdrženém pruhu. V těsné blízkosti řešeného území vyskytuje cyklostezka v Centrálním parku. Přejechy silnic jsou podzemně, řešeny schody

GENERAL CYKLISTICKÝCH TRAS

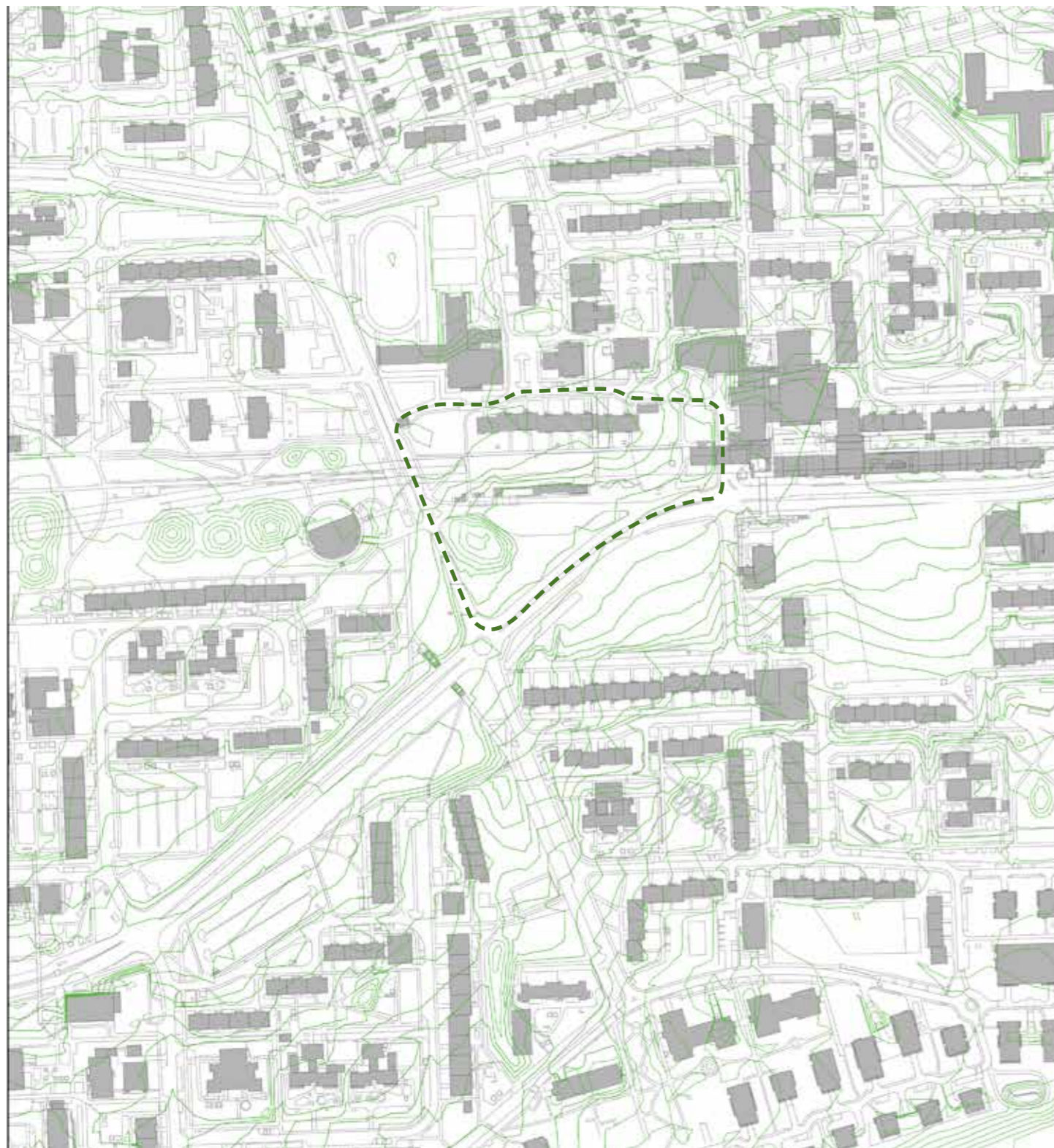


LEGENDA

- Trasa hlavní
- - - Trasa paterní
- - - Stávající trasy

V generalu cyklistických tras přes řešené území je navržena cyklostezka, která je důležitým prvkem v návrhu

TERENNÍ MORFOLOGIE



Morfologie území se převážně rovinatá s mírným svahem jižním směrem. Vyjimku tvoří kopce tvořeny vykopem metra na konci 20. století.

MORFOLOGIE ZASTAVĚNÉHO PROSTŘEDÍ

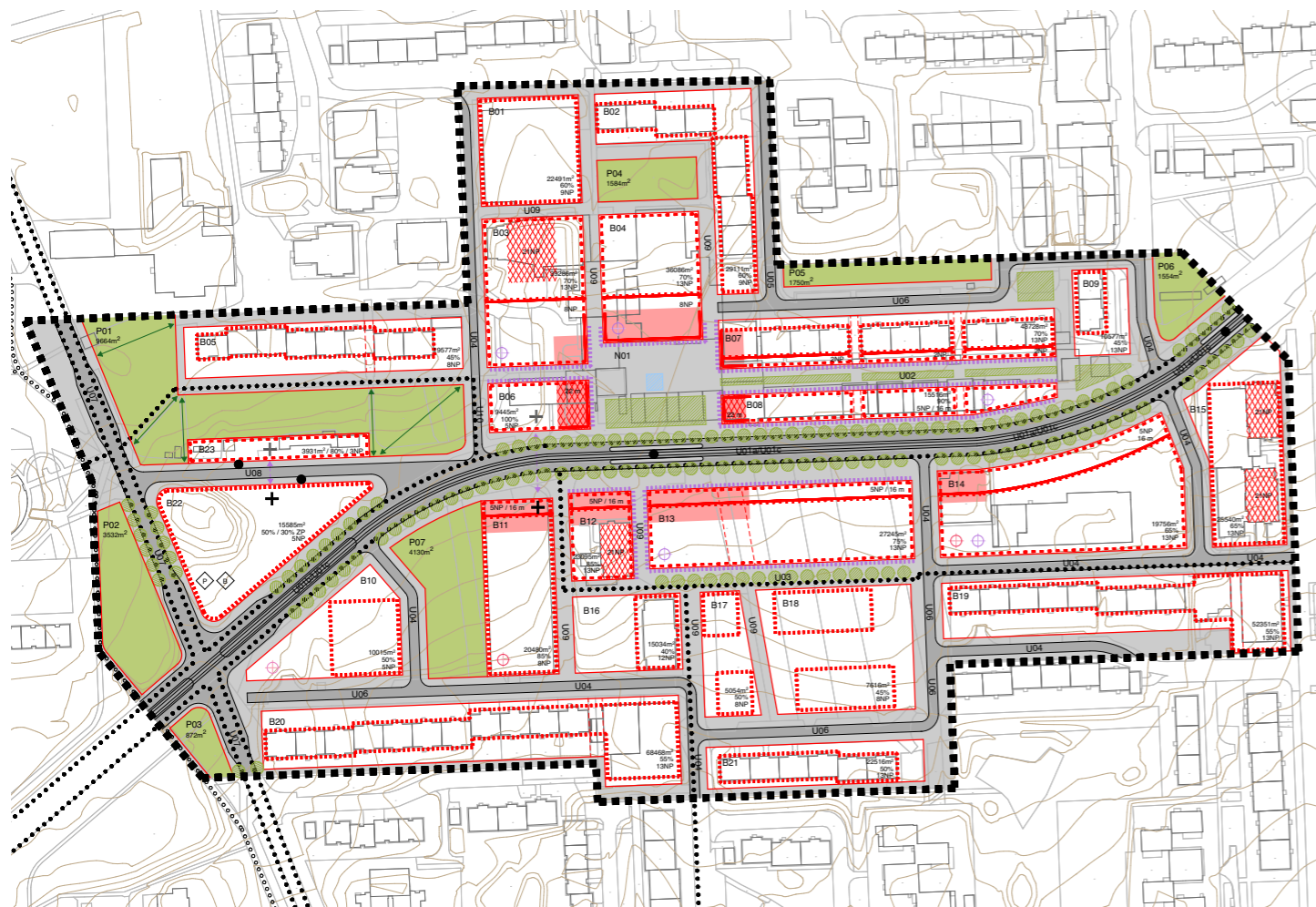


LEGENDA

bez údajů	6 NP
≤ 2 NP	7 - 8 NP
3 NP	9 - 12 NP
4 NP	≥ 13 NP
5 NP	

V rámci výškové regulace se projevují téměř všechna rozmezí podlažnosti, někde jsou i 21 podlaží, jinak většina budov nebo rozvojových ploch v této lokalitě spadá do rozmezí podlažnosti 7-12.

ÚZEMNÍ STUDIE HÁJE



A. POPIS A ZDŮVODNĚNÍ VÝHLEDOVÉHO ŘEŠENÍ

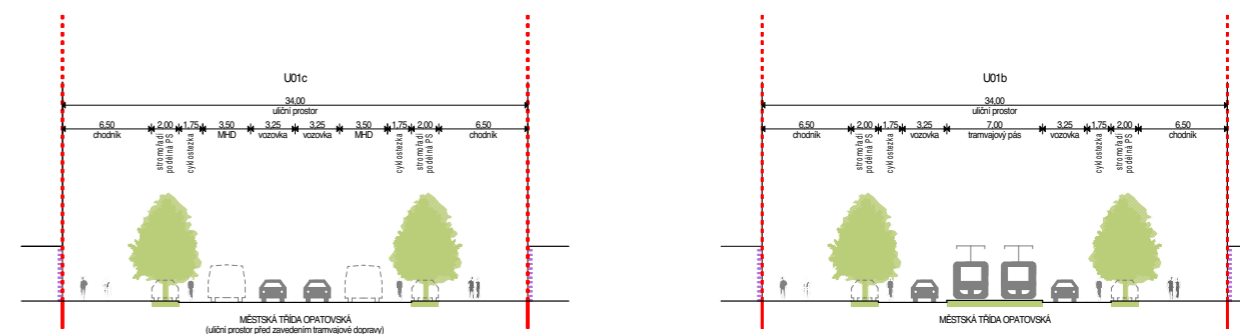
Ve výhledovém řešení v rámci územní studie navrhujeme zpracování Regulačního plánu, který je vymezen v grafické části (viz námětová část - 01 Hlavní výkres). Regulační plán navrhujeme z důvodu složitých majetkových vztahů, které nejsme v rámci územní studie schopni vyřešit.

Dle našeho názoru se jedná o stěžejní bod pro naplnění územní studie. Bez vzájemné dohody a vyrovnání bude severní část území od ulice Opatovská bez možnosti dalšího rozvoje a dojde k rozvoji pouze jižní části.



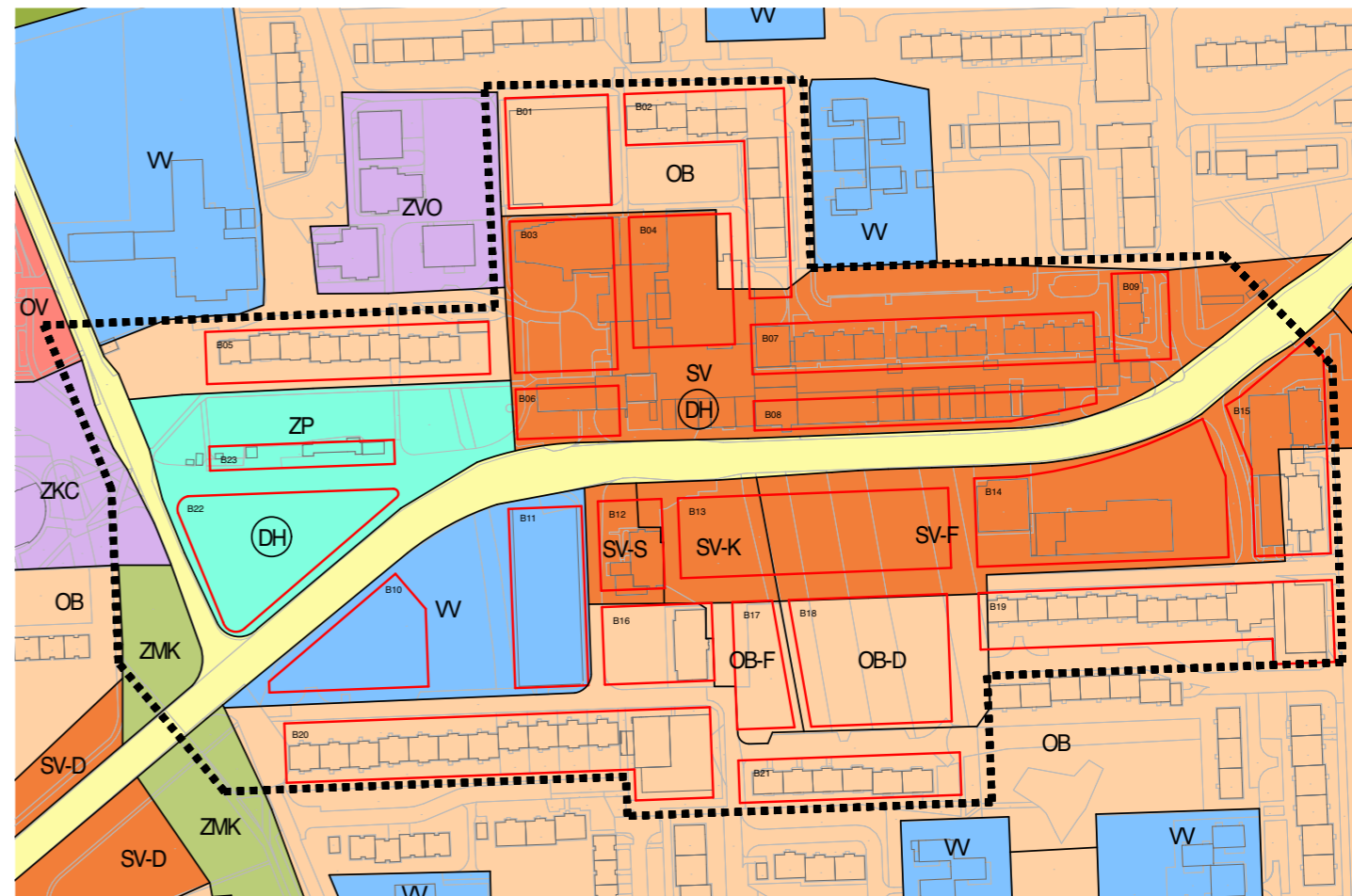
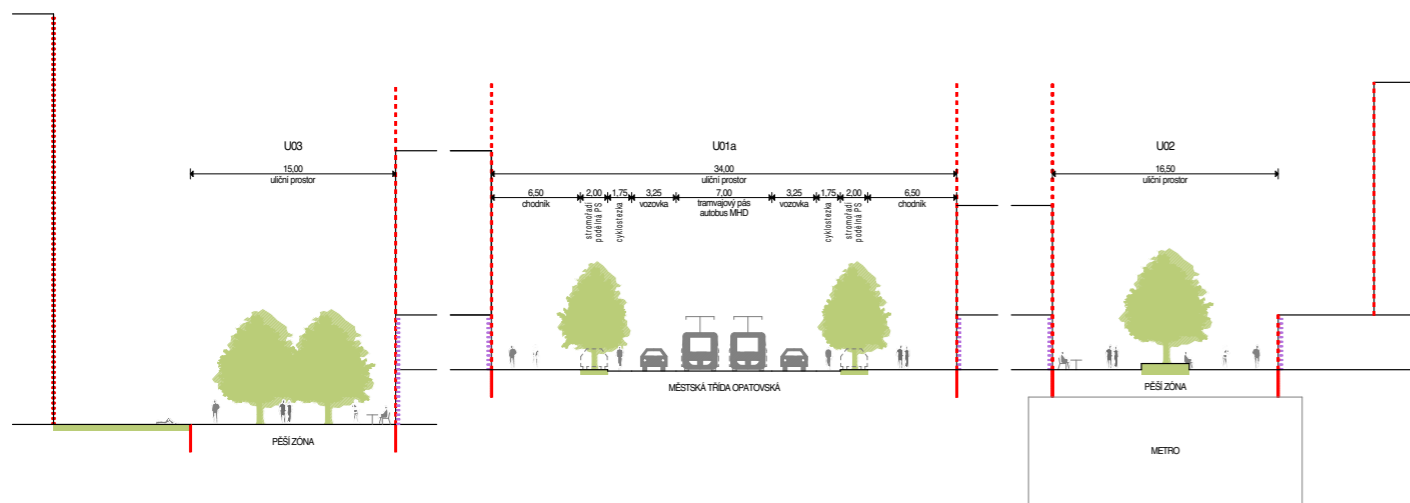
V námětové části, u stavebních bloků umístěných, v rámci platného Územního plánu, v plochách s kódem míry využití území, stanovujeme do závorek výměru hrubých podlažních ploch bloku (viz výkres námětové části - 01 Hlavní výkres), které mohou být použity v případě platnosti připravovaného Metropolitního plánu.

Z důvodu možné kolize s Územním plánem při umísťování stavebního bloku B22 a B23 navrhujeme jeho změnu v ploše funkčního využití ZP (viz návrhová část - 03 Využití území). Stavební bloky B22 a B23 jsou v ploše umístěny na základě plovoucí značky DH, která umožňuje vymezení plochy pro umístění staveb hromadné dopravy osob včetně záchytných parkovišť P+R. Tyto funkce jsou ve stavebních blocích zastoupeny. Kolize může nastat při návrhu staveb, neboť musí být dodrženo převažující využití plochy ZP, a to může být při návrhu limitující.





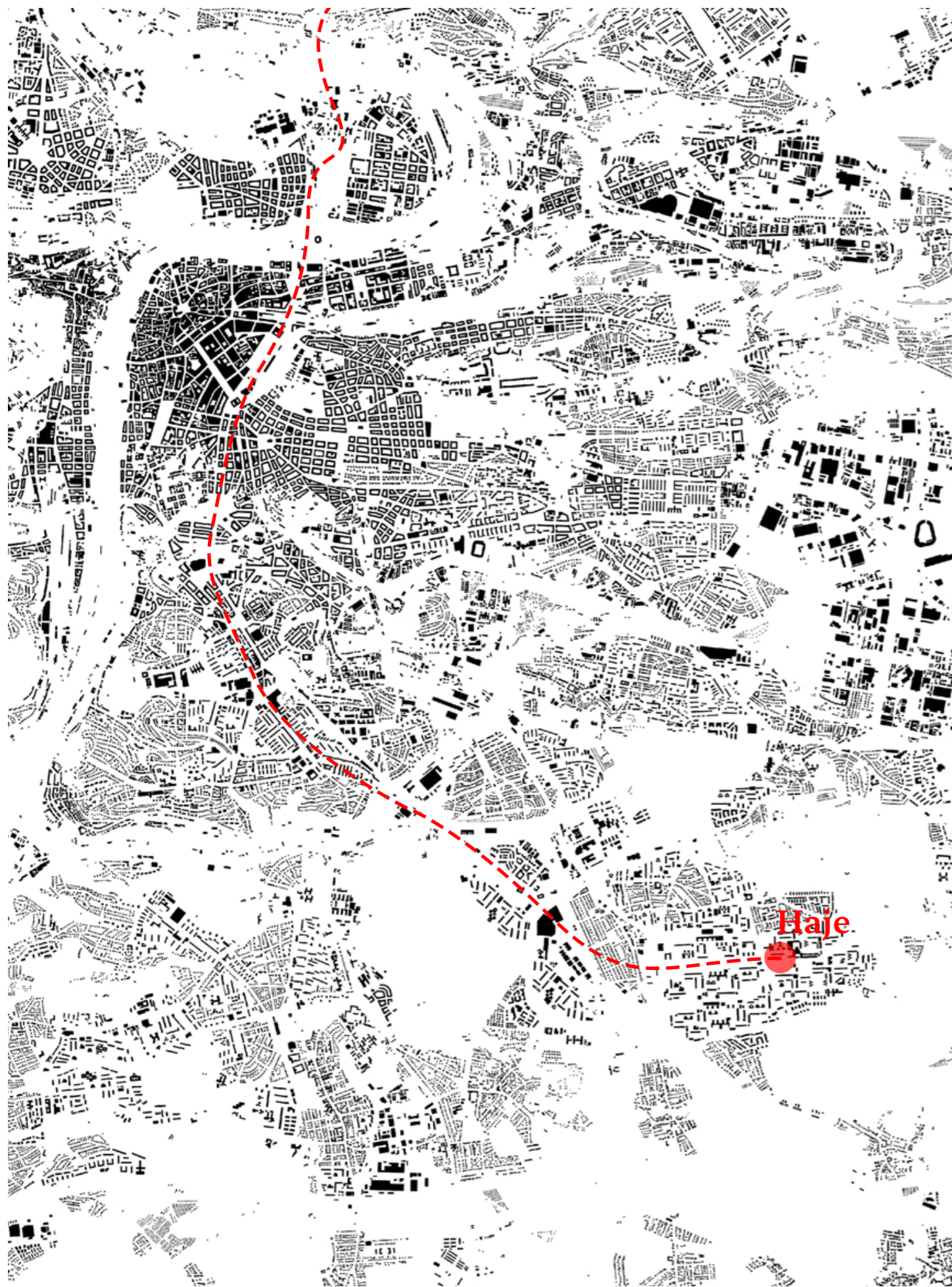
V návrhové části je tento problém vyřešen definováním maximálním podílu zastavěnosti bloku B22 na 50% s tím, že 30% z minimální výměry nezastavěné části musí být ponecháno ploše s funkčním využitím ZP. Alternativy zastavení bloku jsou uvedeny ve schématu níže. To ukazuje, jak je možné blok zastavět s tím, že šedá barva vymezuje stavbu, bílá vzniklé prostranství v rámci bloku a zelená ponechanou část s funkčním využitím ZP. Umístění stavby v rámci bloku je libovolné, ale nutnost ponechat 30% plochy pro funkci ZP je pro návrh dopravního terminálu a parkoviště P+R limitující.



Řešením by byla změna Územního plánu tak, aby došlo k redukci funkční plochy ZP. Část jižně od účelové komunikace U08 by byla definována jako území s funkčním využitím SV, případně obdobným, umožňujícím umístění dopravního terminálu a parkoviště P+R. Část severně od účelové komunikace U08 by byla ponechána jako území s funkčním využitím ZP spolu s plovoucí značkou DH, v rámci které by došlo k umístění stavebního bloku B23 s vestibulem metra.

Změna Územního plánu by byla vhodná i pro umístění přeložení ulice Arkalycká, která by měla být nově situována ve funkční ploše ZP jako účelová komunikace. V případě shledání nesouladu tohoto řešení s Územním plánem by bylo nutné komunikaci situovat ve funkční ploše SV, což je však kompozičně i urbanisticky nelogické.

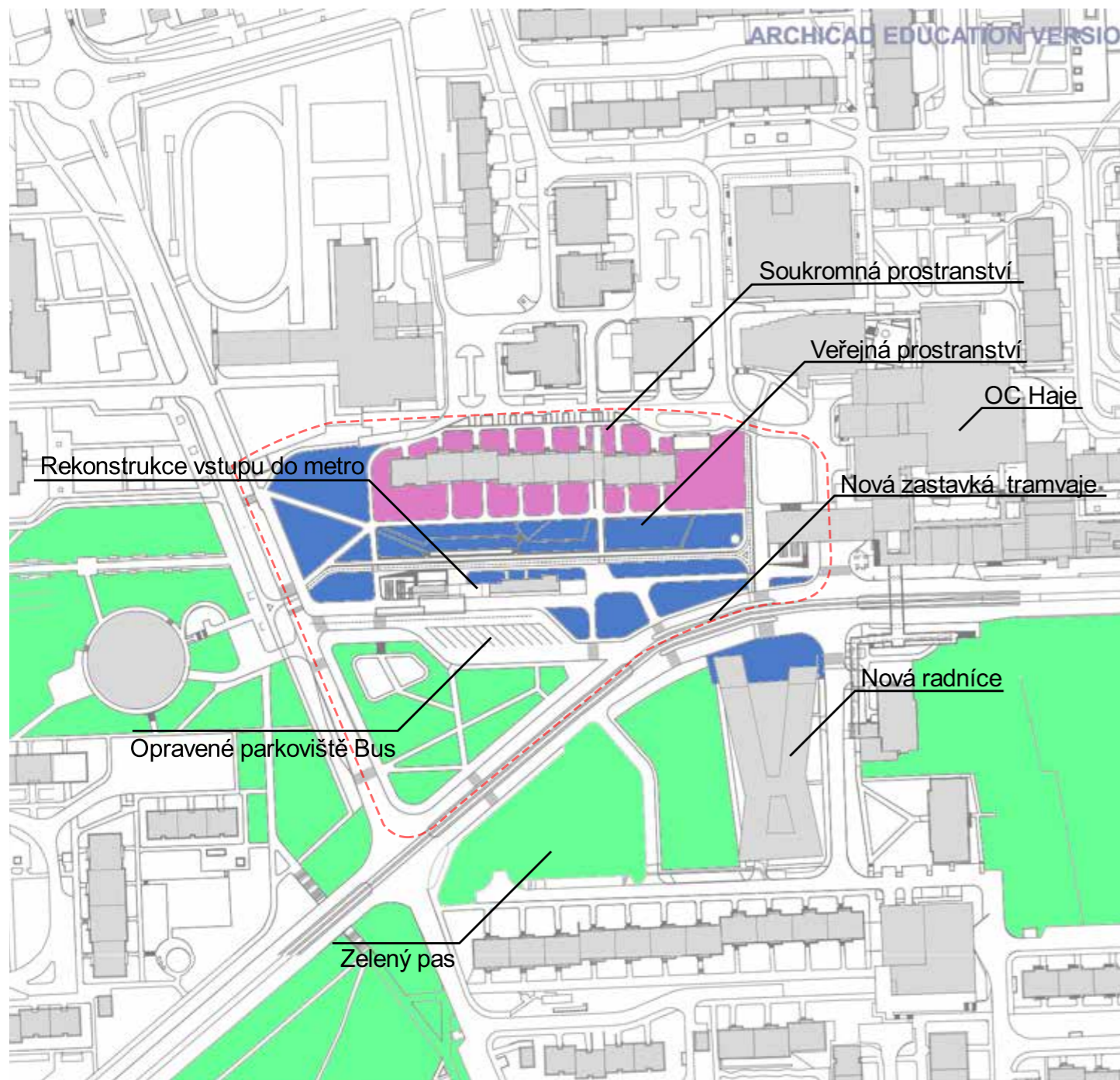
2: KONCEPCE



Ekologický pohyb

Řešené území se nachází na jihu Prahy, v katastrálním území Praha 11, Háje. Návrh se zabývá řešením přilehlých prostor u stanice metra a konečné autobusové zastávky Háje. Cílem práce je rozvoj cyklistické infrastruktury. Návrh nových prvků spravovaných v před diplomové práce a její implementace do skutečného projektu. Návrh je rozdělen na 3 velké části které jsou různé ale propojeny mezi sebou. Bytový soubor a přilehlé plochy je soukromější část návrhu je oddělena stromořadím a předzahrádkami. Veřejná část leží mezi bytovým souborem a rozsáhlým autobusovým parkovištěm. Jejího součástí jsou Náměstí, výstavní plochy, dětské hřiště a rekreační plochy, které propojeny sdruženou cyklostezkou. Pomocí terénních a stavebních úprav vstup do metra bude umožněn i z navržené cyklostezky. Co umožňuje vytvořit klidné přístupné reprezentační, rekreační plochy. Nástupiště a rozsáhlé autobusové parkoviště tvoří velkou bariéru. Reorganizace parkoviště podařilo jeho plochu zmenšit, obklopit zelenými plochami a vytvořit další spojku. Teto úpravu lze aplikovat v době stavby plánované tramvajové trati, která bude v ulici Opatovská. Rozsáhlé zelené plochy v jižní části řešeného území bylo řešeno tvořit jako městská zeleň pro propojení systému celkového systému zeleně v Praze 11. Tedy propojení Centrálního parku s Kunderatickým lesem. V parku založený cesty a velká rozhledna s dětskými hřišti. Nasyp který bude sloužit rozhlednou byl formován výkopem metra v 1970 letech, a vyrovnáním bilance navržených terénních úprav v okolí vstupu metra. Hlubka metra umožňuje výsadbu stromů nad stávající vestibulu metra Háje. Tedy o 2 stromořadí jedno z *Tilia Tomentosa* které odděluje bytový soubor od liniového parku přináší soukromí. *Ausculus Hippicastanum* odděluje liniový park od silnice. *Prunus Serrulata* tvoří důležité barevné akcenty. Úpravy přilehlých silnic na jihu prodlužuje Centrální park do řešeného území. Bezpečný přechod silnice zajištěn navrženou zónou 30. Na jiho-východě je plánovaná Velká stavba radnice pro Prahu 11. Tato velká proměna ovlivňuje návrh. Jako reakce tedy byl navržen ostrůvek v silnici pro tramvaje a autobusy který bude sloužit jako reprezentativní a důležitý dopravní uzel. V návrhu je navrženo 2 veřejné parkování kol, každý s doplňující funkcí jako kavárna a servis s celkovou kapacitou cca 100 parkovacích míst.

FUNKČNÍ ČLENĚNÍ ÚZEMÍ

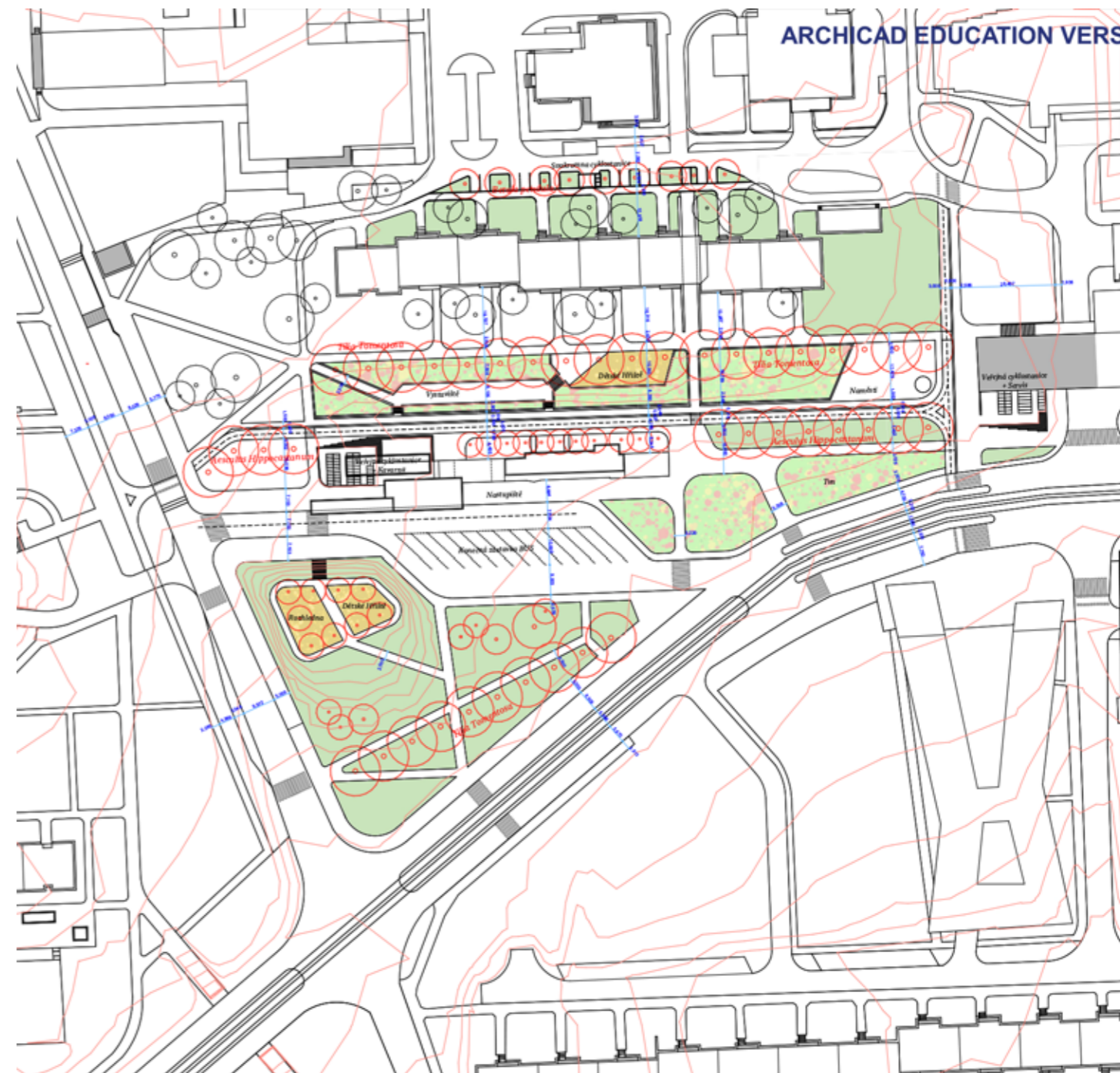


LEGENDA

- Cyklostezka hlavní
- Cyklostezka paterní
- Cyklistycká trasa hlavní
- Cyklistycká trasa paterní

V navaznosti na územní a metropolitní plan řešené území je rozděleno na 3 základních částí soukromna, veřejna a zelen. Každá zona má své jedinečné funkce. Rozsáhlé autobusové parkoviště je velkou bariérou a rozděluje dílčí část. Předzahrádky u bykových staveb také oddělují budovy od aktivit ve veřejném prostoru.

ZELEŇ

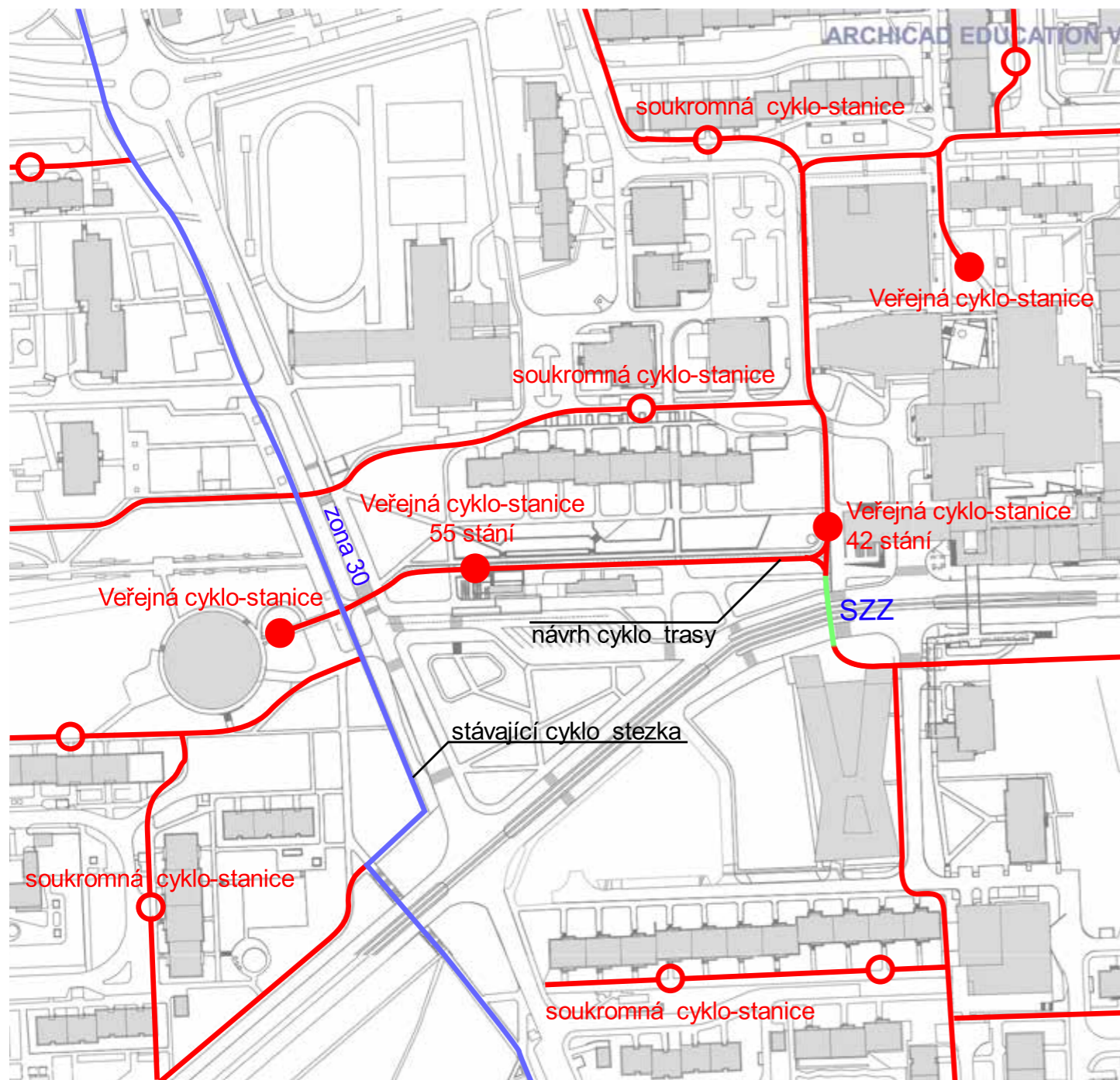


LEGENDA

- Travnobyliná směs
- Travník
- Návrh strom
- Stávající strom

V návrhu je využito několik druhů rostlin. Podél bytového souboru je stromořadí *Tilia Tomentosa*, je velkých stromů a odděluje aktivní veřejný prostor od soukromého. Další stromořadí je *Aesculus Hippicastanum* a *Prunus Serrulata* který nejen bere vlní akcent ale i odděluje náměstí a rekreační zóny od silnice. V parku je využita *Tilia Tomentosa* pro oddělení parku od silnice.

CYKLISTICKÁ DOPRAVA

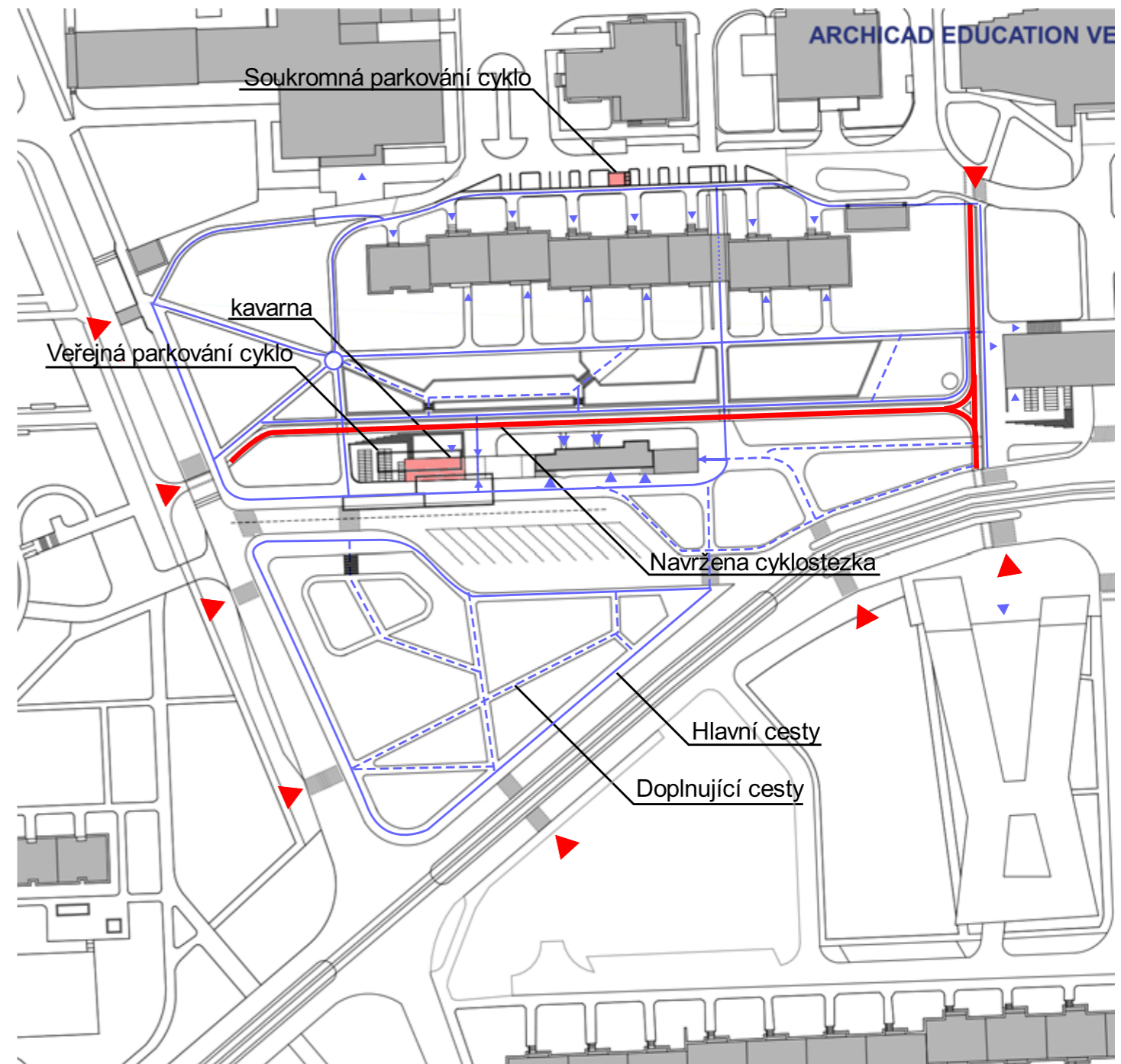


LEGENDA

- Cyklostezka Původní
- Cyklostezka Návrh
- Soukromná cyklostanice
- Veřejná cyklostanice

Nové cyskostecky pokrývají prostranství velké prostranství uvnitř rozvolněné zastavby. Část přechodu je řízena SZZ. V místě napojení Centrálního parku na naše území je navržena zóna 30 pro bezpečný přechod dětí z přilehlé k silnici materské školy. Soukromé cyklostanice slouží k dlouhodobému skladování kol, s modulem kapacitou 8x2 míst. Veřejná cyklostanice je otevřená a částečně kryta s celkovým počtem 55x1 míst. 8 z nich je chráněné

PEŠI A CYKLISTICKÝ POHYB



LEGENDA

- Hlavní cesty
- - - Navržené cesty
- Cysklostezka
- ▼ Vstup na území
- ▼ Vstupy do budov

Nová peší sit vytvořena na základě analýzy stávajících cest nové navržených funkcí. Hlavní dopravní koridor je centrální sdružená cyklostezka, která spojuje všechny nové vzniklé funkce jako výstavní prostor, náměstí, hřiště, kavárnu, servis a rekreační plochy pro sport.



Park dekor



Tilia Tomentosa



Aesculus Hippocastanum



Aktivní cyklostezka



Terenní úprava, pěstování



Dětské hřiště



Asfalt barvený



Betula Pendula



Aesculus Hippocastanum



Pražská mozaika



Travinobylinná směs

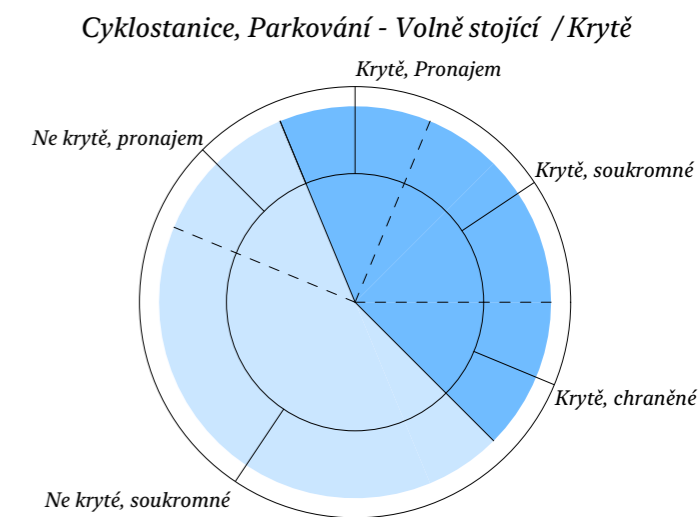
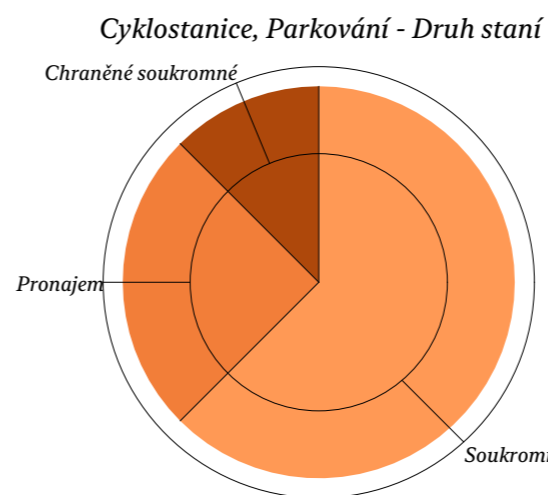


Prunus Serrulata



Asfalt

Pinus nigra je původní strom, který vyskytuje na řešeném území. V návrhu jsou využity několik dalších druhů rostlin. Tilia Tomentosa je klasický pražský strom, který dobře snáší znečištění ovzduší a sůl, ideálně sluší pro město. Bylo vytvořeno stromořadí podél bytovek. Aesculus Hippocastanum je velký strom, který složí vizuální branou mezi linárním parkem a zatíženou silniční dopravou. Prunus serrulata je okrasný strom, který byl využit v místě rekreačních ploch, tvoří barevný akcent. V severní části řešeného území většinou jsou Betula Pendula. Změnou profilu ulice byly vytvořené nové plochy pro stromy, bývalé stromořadí chybí, navrhuji jejího doplnění.

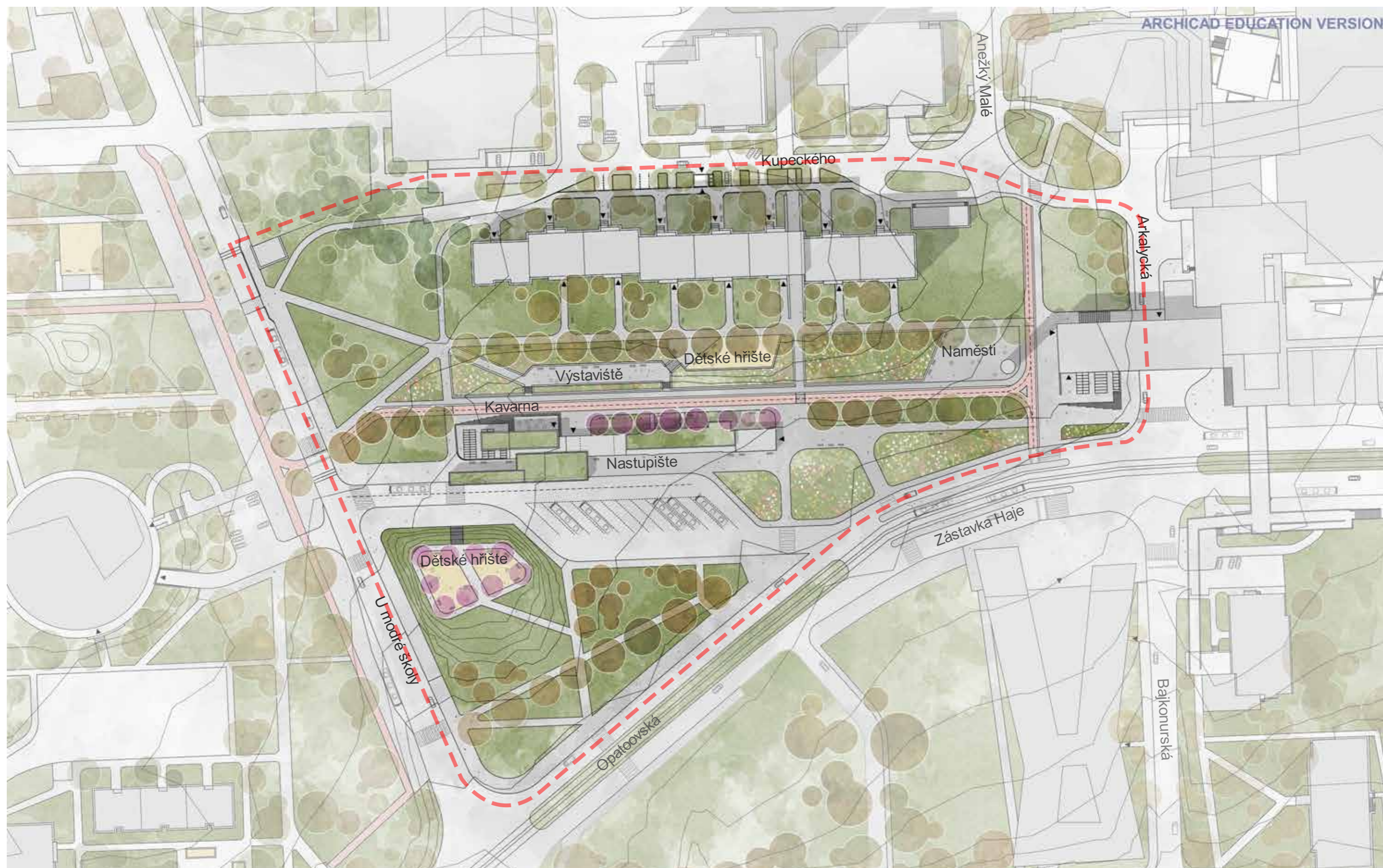


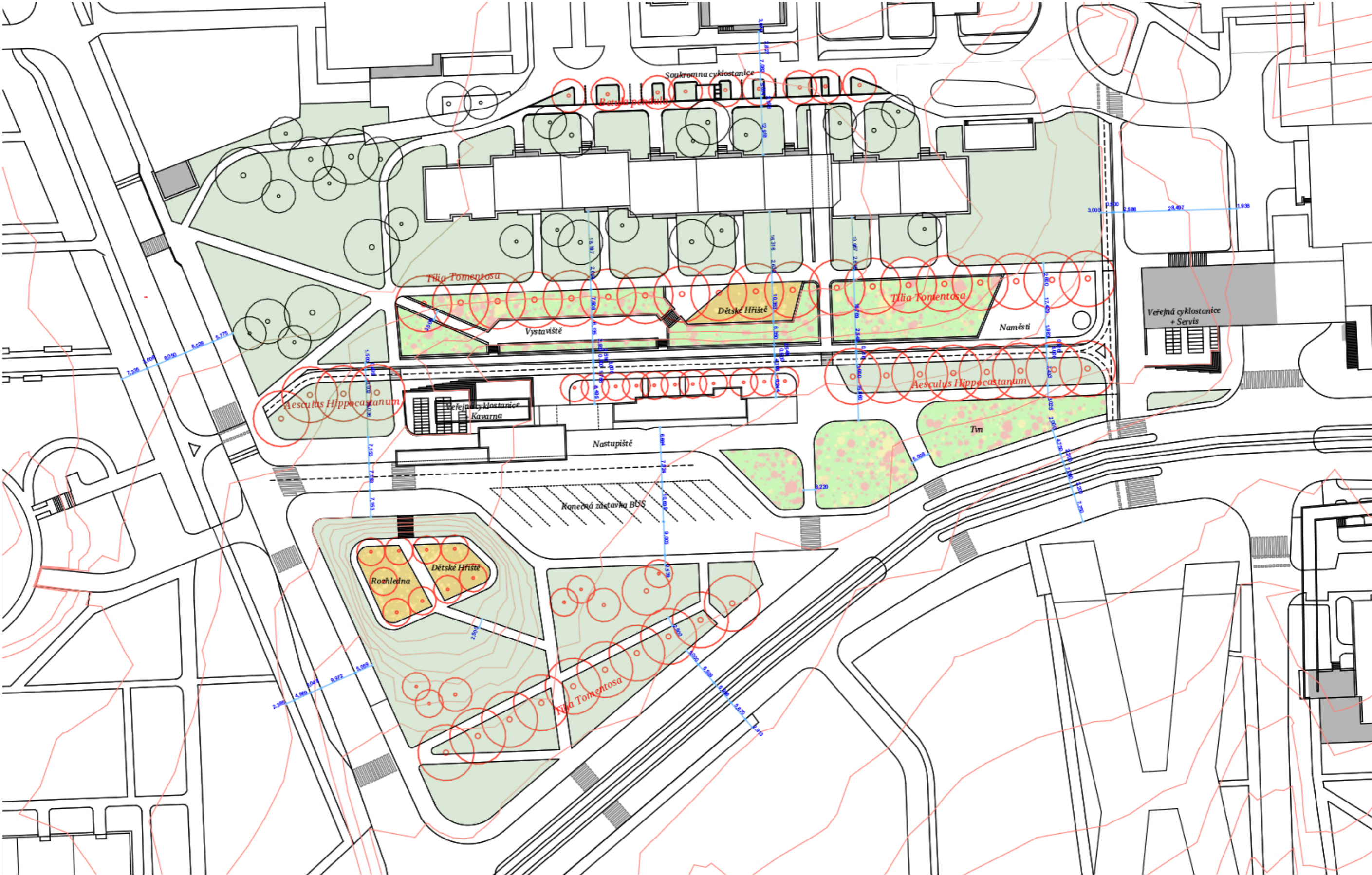
Cyklistická koncepce

Dnes cyklistická doprava v České Republice není moc populární. Ale celkem Evropa směřuje k podpoře a popularizaci cyklistického pohybu, protože kombinace MHD a nenáročného a ekologického kola je jedním z nejefektivnějších způsobů dopravy. Rozvoj technologií umožňuje elektrizovat kola a další alternativní způsoby dopravy, proto je nezbytné navrhovat novou infrastrukturu. Modulární systémy umožní bez velkých investic zakládat, přemísťovat, rozšiřovat cyklické stání podle potřeby.

Nejlépejší kombinací by bylo mít 25% veřejně přístupných kol k pronajmu a zbytek soukromých. Během deště počet cyklistů se bude zmenšovat, ale stále jich bude cca 40% proto navrhuji tato stání přestřelit. Pro zvýšení bezpečnosti před krádeží nebo poškozením navrhuji 10% soukromých uzamknutelných boxů. Každé veřejné parkování bude doplněno o drobnou funkci jako jsou kavárna, servis, sazka nebo obchod podle potřeby řešeného území.

2: NÁVRH

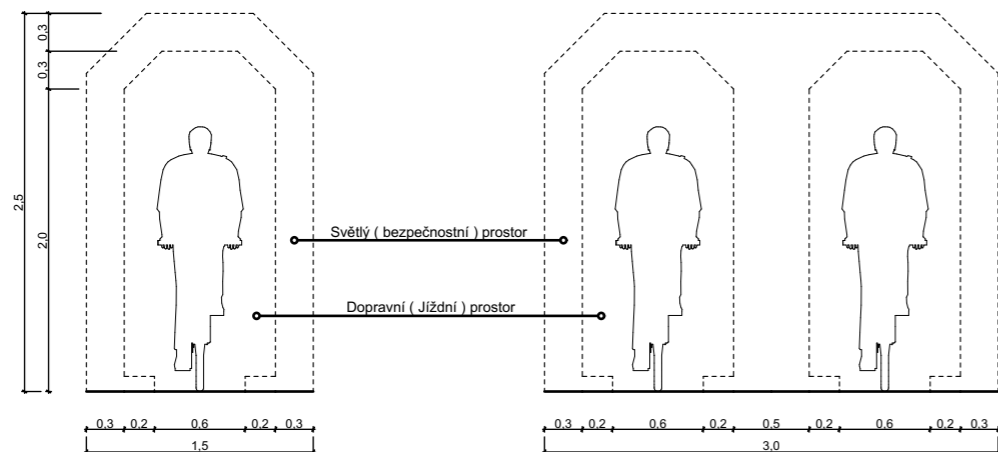




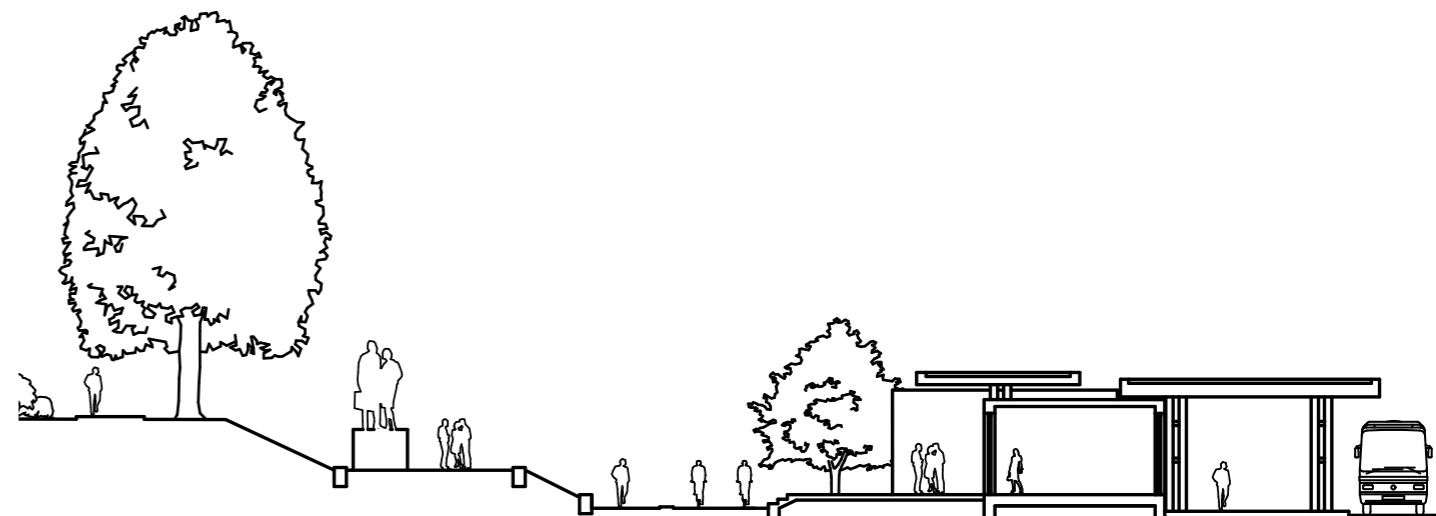
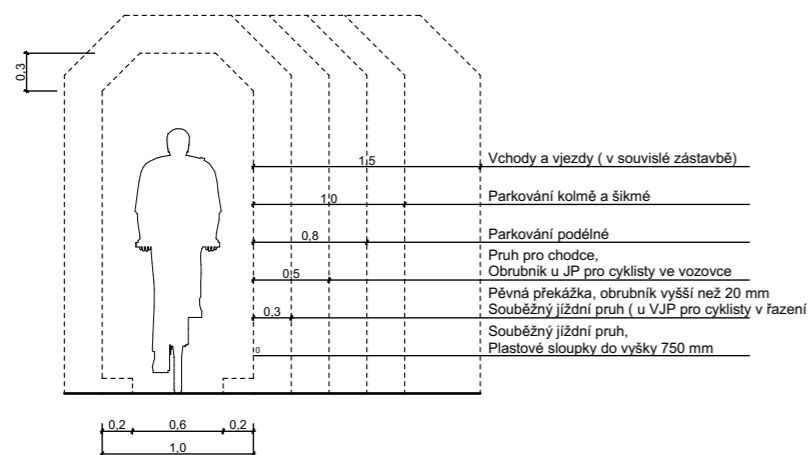


CYKLOSTEZKA

Základní prostorové nároky pro jednosměrný a obousměrný cyklistický provoz



Základní boční bezpečnostní odstupy (BO) pro jízdu

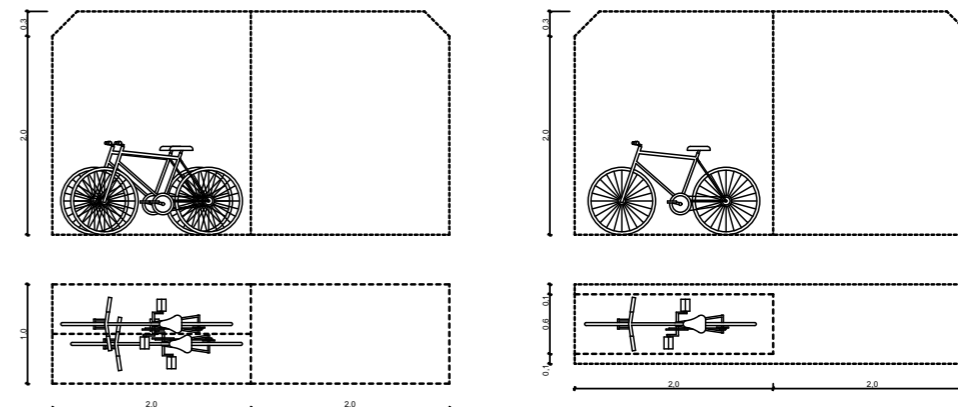


Chodník	Zeleň	Zpěvněná plocha	Kvetináče	Chodník	Cyklostezka	Předprostor u kavárny	Kavárna	Nástupiště	Silnice
2,5	7,4	6,1	2,9	2,5	3,5	7,9	6,7	6,8	7,

0,5

Cyklostezka

Podle TP 179 - Navrhování komunikací pro cyklisty je navržena sdružená cyklostezka. Cyklostezka propojuje všechny nové navržené funkce jako jsou Náměšti, Kavárna, výstavní prostor s sochou, dětské hřiště a rekreační plochy. V místě křížení stezky a chodníku je nakreslen přechod a značen dopravní značkou přechod. také na daném úseku pro zajištění bezpečnosti omezena rychlost cyklistu na 20km/h. Cyklostezka se liší od chodníku nejen červenou Barvou ale i zrnitostí povrchu. Na každou stranu je navržen ochranný pas 500mm.





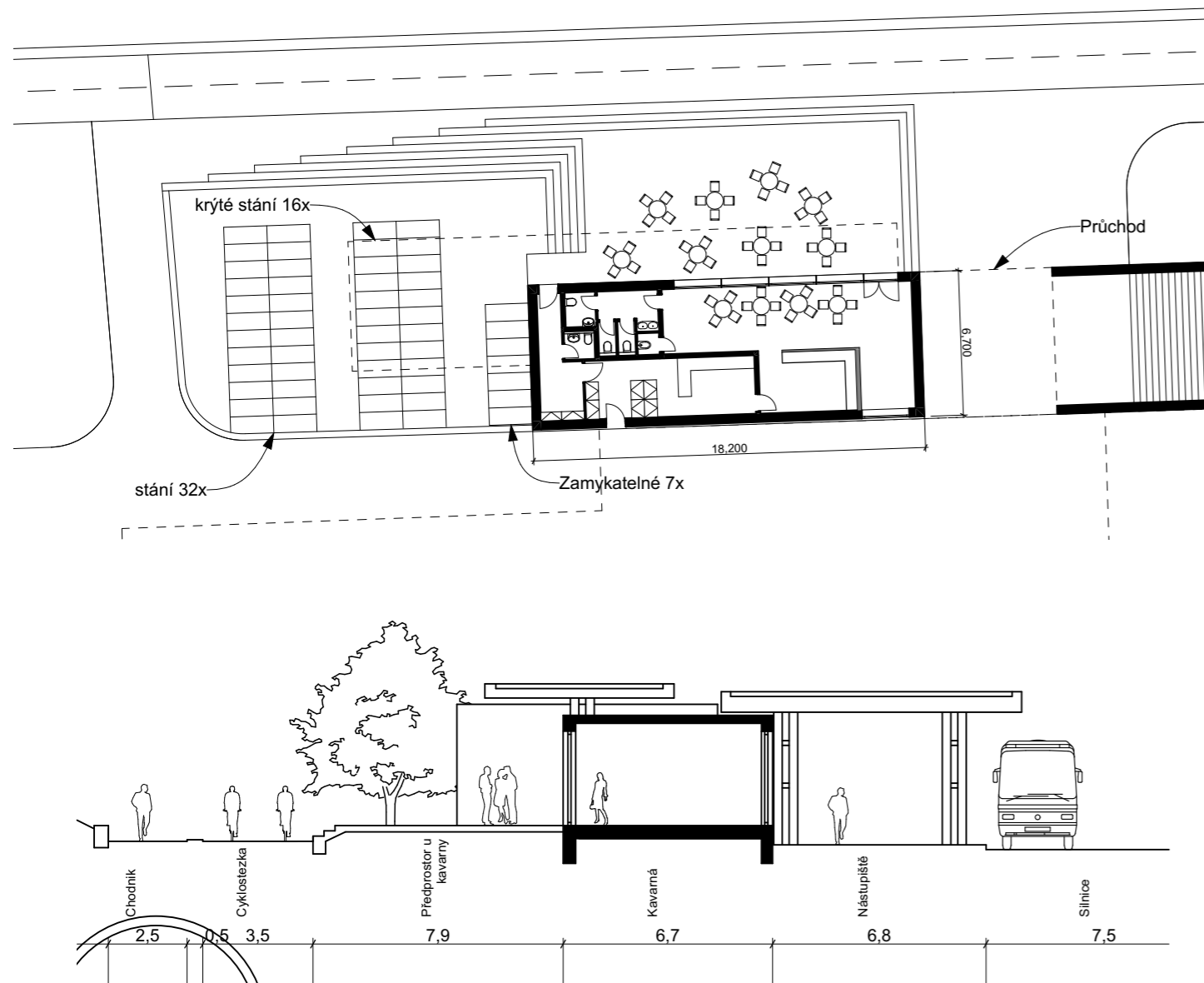


VIZUALIZACE





VEŘEJNÁ STANICE CYKLISTICKÉ DOPRAVY



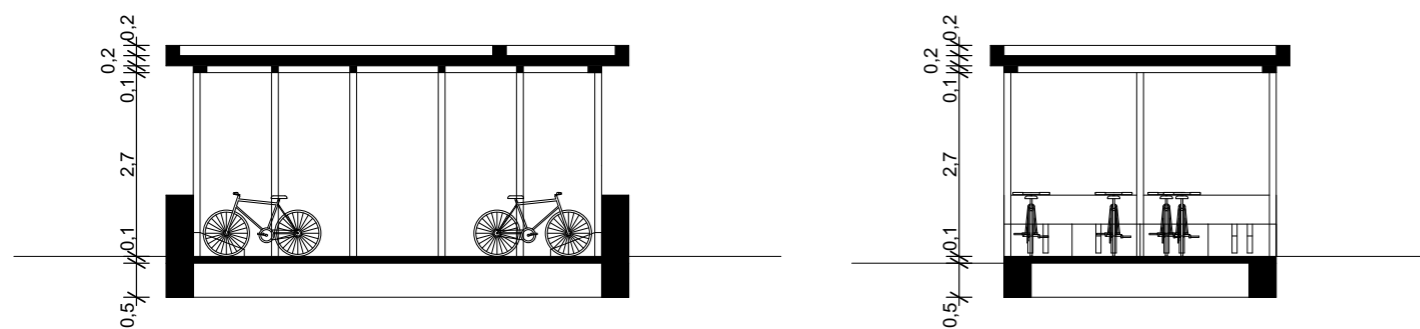
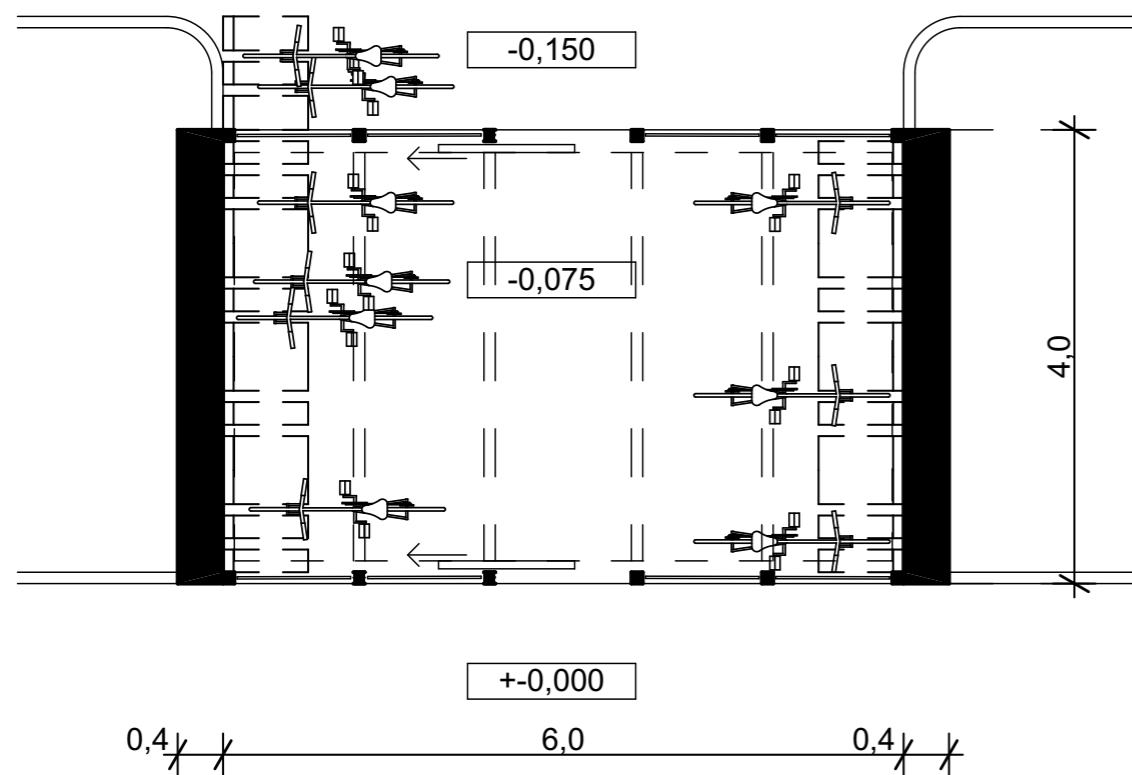
Veřejná stanice cyklistické dopravy

Určená pro dočasné uložení kol nebo alternativních dopravních prostředků. Stanice většinou jsou umístěny u středu zájmu obyvatelstva, tedy školy, obchody, služby, uzly MHD. Doba parkování většinou krátkodobá, od rána do večera. Každá veřejná stanice musí být doplněna o další funkce jako Kavárna, restaurace, malý obchod, servis nebo služba. Je potřeba uvažovat o přestřešení alespoň 30% stání. Nesmí tedy chybět plně uzamykatelné buňky, zásuvky pro dobíjení elektrokol a kola k pronajmu pro veřejnost. Zasaňování elektro energie bude řešeno fotovoltaickými panely její přebytek lze poskytnout veřejné síti





SOUKROMÁ STANICE CYKLISTICKÉ DOPRAVY

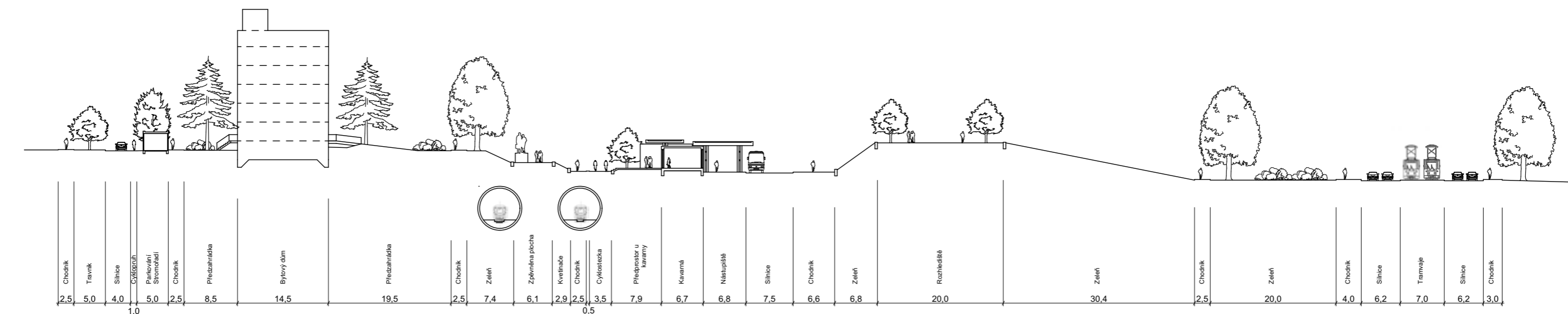


Soukromá stanice cyklistické dopravy

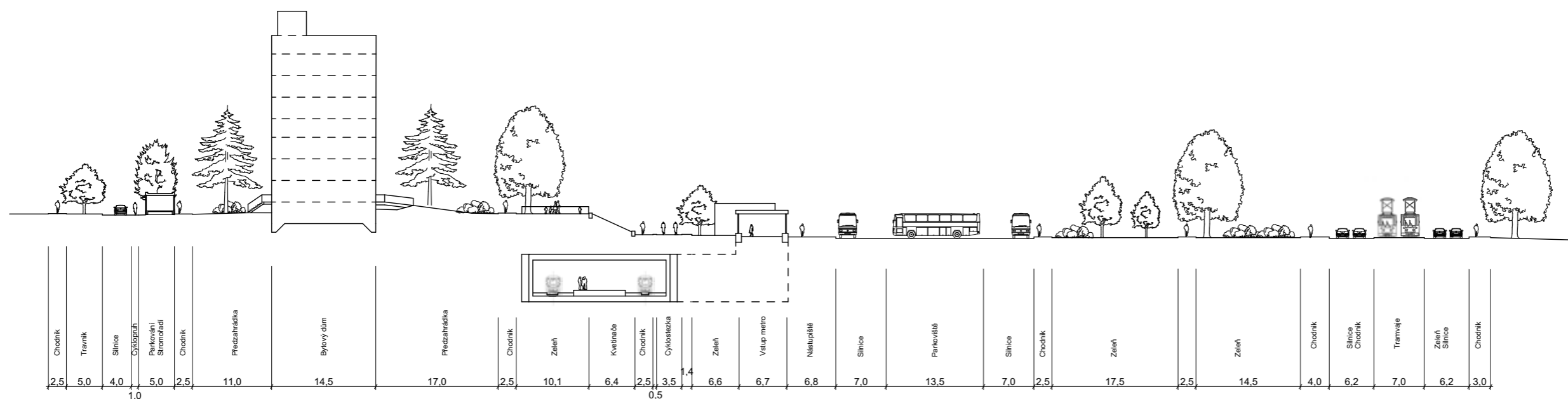
Stanice se umísťujú v tesnej blízkosti bytových souboru je drobnou architektúrou určenou pre dlhodobé skladovanie kol alebo jiných dopravných prostriedku. Celková kapacita jedného modulu je 8x2 stání. Každá jednotka bude osvetlená, monitorovaná a uzamykatelná. V dostupnosti musí byť dostatečný počet zásuvek pre nabíjanie elektrických kol. Zásobovanie El. energie je riešeno fotovoltaickými panelmi umiestnenými na streše. Stanice nahradzuje 2 klasických parkovacích stání pre auta.



SOUKROMÁ STANICE CYKLISTICKÉ DOPRAVY

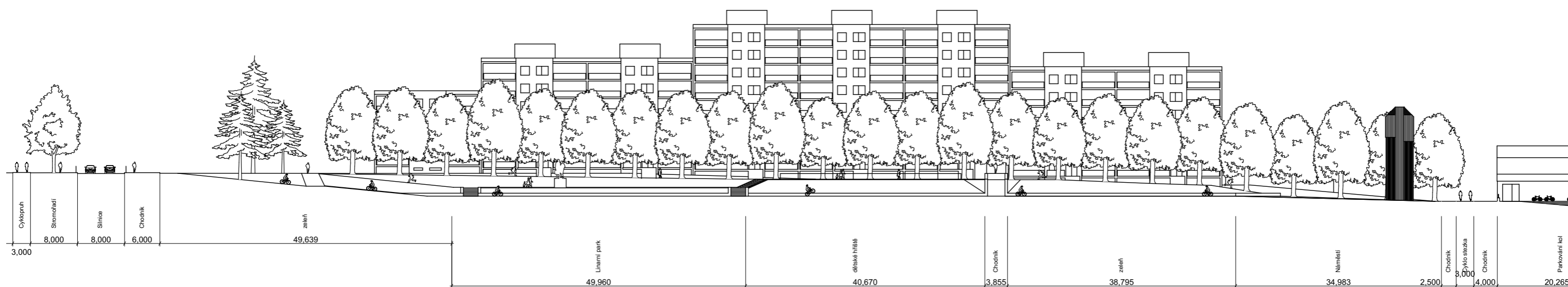
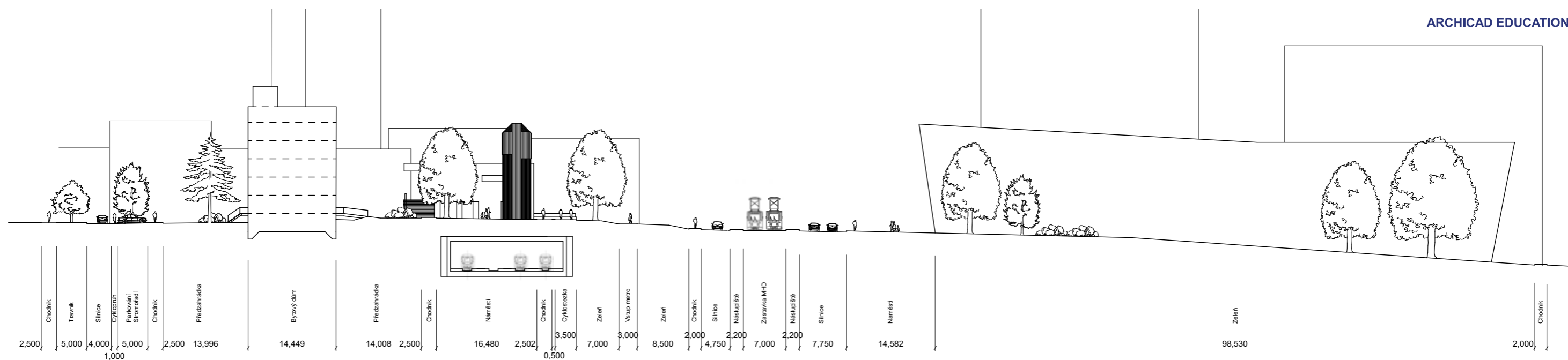


ARCHICAD EDUCATION VI



Řezy A-A, B-B

V řezech ukazany typologicke úliční profily a průbeh úpravy terenu kolem cyklostezky. Hloubka založení metra umožňuje vysadbu stromu na leve straně bez žádných opatření, zatím co stromy na pravé straně vysazeny mimo prostor metra ale přesto potřebují protikořeněvý opatření. Při úpravách terenu zbyla zemina bude využita v jižním parku, na dosypani rozhledny a dětského hřiště.



Řezy C-C a D-D

Výška nasypu nad metrem v východní části pozemku je cca 3m, co je dostačující pro většinu rostlin, ale dodatečně navrhuji kořenné opatření. Vetrací prvek od metra bude očištěn a vybaven, bude sloužit orientírem a umělým prvkem na náměstí. Stromořadí podél bytových staveb odděluje a vytváří předprostor pro bytové stavby a svah odděluje od aktivního veřejného prostoru

zdroje

Mapové podklady:

- Geoportal Praha [online]. Dostupné z: <https://www.geoportalpraha.cz/>
- Google maps [online]. Dostupné z: <https://www.googlemaps.com/>
- Mapy CZ [online]. Dostupné z: <https://www.mapy.cz/>
- Mapy stabilního katastru [online]. dostupné z <https://https://archivnimapy.cuzk.cz/uazk/pohledy/archiv.html/>
- Digitalní Technická mapa Prahy, [online]. Dostupné z <https://app.iprpraha.cz/apl/app/dtmp/index.html>
- Geoportal ČÚZK [online]. Dostupné z <https://ags.cuzk.cz/geoprohlizec/>

Předpisy:

- Pražské stavební předpisy: Nařízení č.10/2016 Sb. Hl. m. Prahy. In: <https://www.iprpraha.cz/psp>. Praha, 2018, ročník 2018
- Vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- Vyhláška č. 137/2004 Sb.: Vyhláška o hygienických požadavcích na stravovací služby a o zásadách osob
- Technické podmínky 218 : Navrhování zón 30
- Technické podmínky 179 : Navrhování komunikací pro cyklisty 2017
- Technické podmínky 133 : Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- Technické podmínky 103 : Navrhování obytných a pěších zón

Referenční obrázky:

- Pinterest.com
- Archdaily.com
- Archiweb.cz

