MEZI VĚŽÍ A MRAKODRAPEM

MOTOLSKÉ ÚDOLÍ

Život v krajině. Magické heslo táhnoucí nás na okraje. Okraje měst, okraje vesnic a ve výsledku i okraje krajiny. Hlavně daleko od centra. Tolikrát skloňovaný problém sužující urbanisty celého světa. Potírání hranic mezi lidským sídlem a krajinou, „sídelní kaše“, obrovské vzdálenosti, … a to (jen) kvůli vidině idylického života v přírodě, v klidu, u rybníka, mezi zvlněnými svahy pokrytými hustými lesy, s dlouhým výhledem na nedalekou barokní kapličku pod košatou korunou vzrostlé lípy.

Jedním z nezamýšlených výsledků tohoto procesu je pak území „mezi“. Výrobní haly, benzinové pumpy, autosalony, náletová zeleň obalena igelitovými pytlíky, blátivé cesty, torza bývalých staveb a překvapivě silná a divoká zeleň, která si díky dostatku volného prostoru bere zpět co jí odedávna patří.

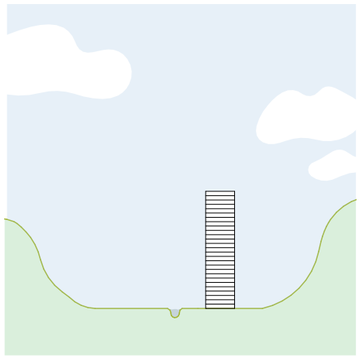
Motolské údolí je přesně toto místo. Téměř neosídlené území, obrovské množství divoké zeleně, romantické meandry motolského potoka, krásná zátiší skal a kopců spolu s vodními plochami motolských rybníků. Tuto téměř idylickou scenérii dotvořenou občasným běžcem, či naháčem u rybníka, však brutálně a bez soucitu drtí dvouúrovňová křižovatka. Dvě čtyřproudé silnice jako neprostupná, 15 metrů vysoká zeď zamezují jakémukoliv propojení krajiny do jednoho průběžného a siného přírodního celku, vedoucího ze Smíchova až do Řep.

Odstranění této bariéry je stěžejním prvkem návrhu. Vytvoření městské křižovatky, která s pomocí nově vytvořené a zřetelné uliční fronty upevňuje pozici Plzeňské ulice jako městské třídy. Zároveň se snaží najít harmonii mezi zahuštěním města a přirozenou krajinou, tak aby byl zachován onen silný a všeobjímající přírodní charakter Motolského údolí.

BŘEVNOV
REPY
SMÍCHOV
STODŮLKY

I. ROZDĚLENÍ LOKALITY

Chtě nechtě je toto území rozděleno na dvě části. Hlavním důvodem je samozřejmě silná bariéra v podobě dvou čtyřproudých silnic křížících se v neprostupné dvouúrovňové hradbě. Nelze ale ignorovat ani jejich rozdílný charakter, který je v části B silně definován silnou urbanistickou pozicí Motolské vozovny a přirozeným pěším koridorem vedoucím ze Smíchova podél Plzeňské ulice, skrz část A, až do Řep.

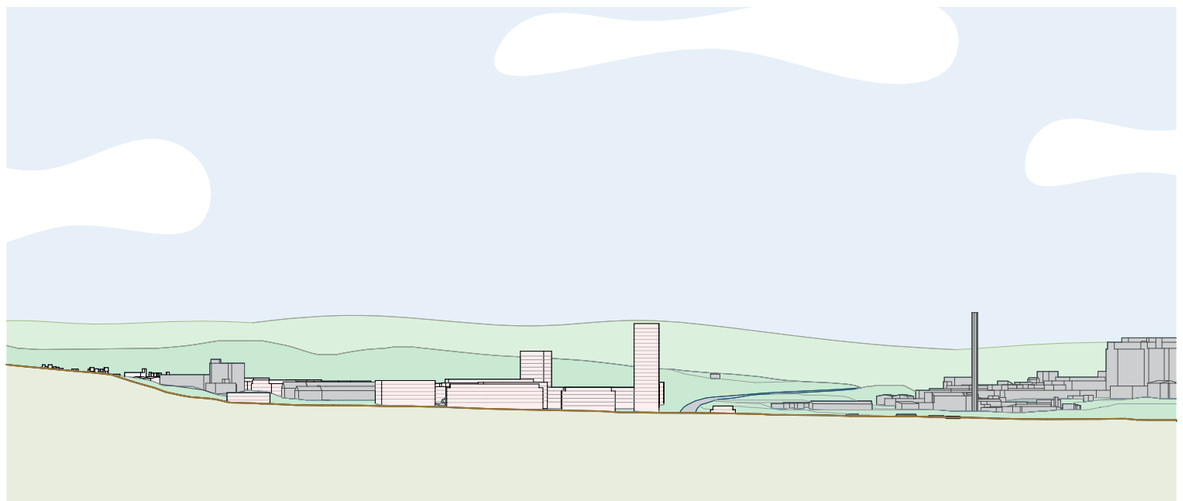


II. MRAKODRAP V ÚDOLÍ

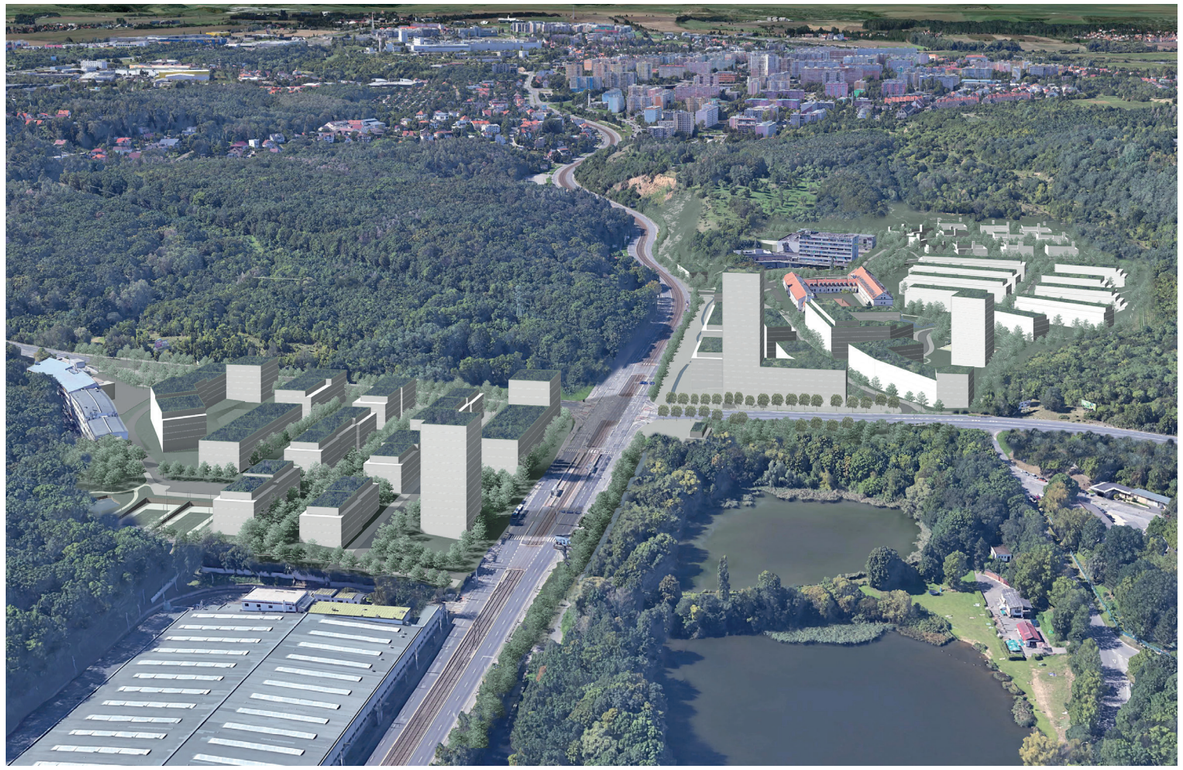
Umístění mrakodrapu do údolí je jasným signálem pokory a výsledkem úvah nad kompozičními principy Pražské zástavby a morfologie. Výšková stavba se všemi svými ekonomickými, společensko-kulturními i kompozičními aspekty musí mít i vyšší ambice než maximální vytěžení parcely na drahých bytech s krásným výhledem. Vědomí této skutečnosti je však vynikajícím podkladem k nakládání s okolní krajinou.

III. KRAJINA VE MĚSTĚ

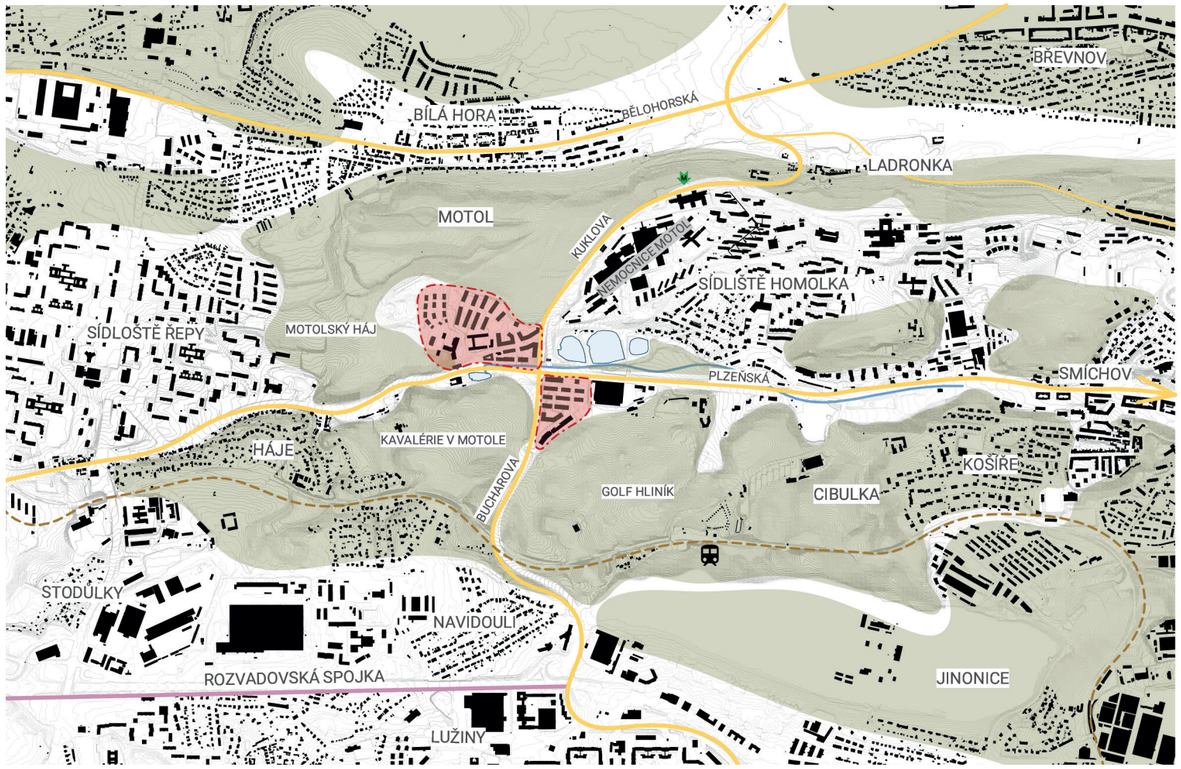
Důležitost kladená na vhodné a koncepční propojení urbanizované a neurbanizované krajiny je pro návrh stěžejní. Silný přírodní charakter Motolského údolí je definujícím aspektem tohoto urbanismu. „Klíny“ okolní krajiny vstupující do městské struktury, průhledy zástavbou na okolní zelené kopce a umisťování zeleně, jako vztažných bodů urbanismu, implementace zeleně jak na soukromých, tak i veřejných pozemcích,...



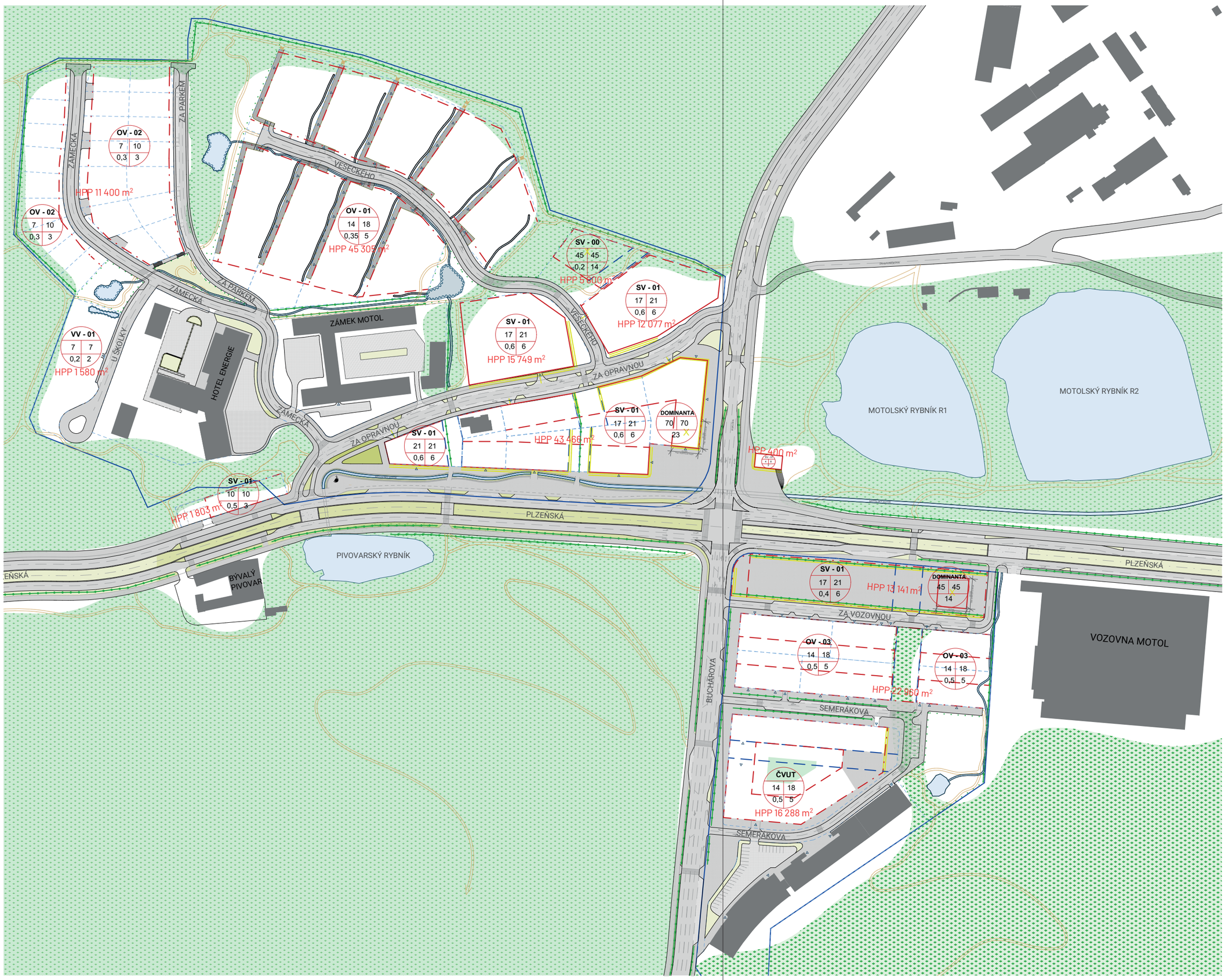
Řez ulicí Plzeňská



Dálkový pohled od



Širší vztahy - situace M_1:25 000



Celková plocha pozemku: 187 540m²

Celková plocha komunikací: 54 778 m²
29%

Celková zastavěná plocha: 46 497 m²
25%

Celková plocha zeleně: 76 265 m²
46%

LEGENDA

OV-01
Bytové domy, umístění u západní hrany pozemku, možnost odsazení od otevřené stavební čáry o max. 2 m dovnitř parcely.

OV-02
Rodinné domy a dvojdomy.

OV-03
Bytové domy s uzavřenou závaznou stavební čarou. Max délka souvislé fasády je stanovena na 60 m.

VV-01
Školka

SV-01
Polyfunkční stavby nebo kombinace monofunkčních staveb, žádná z funkcí nepřesáhne 60 % celkové kapacity parcely.

HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ
STAVEBNÍ ČÁRA ZÁVAZNÁ, UZAVŘENÁ
STAVEBNÍ ČÁRA ZÁVAZNÁ, OTEVŘENÁ
STAVEBNÍ ČÁRA NEPŘEKROČITELNÁ
OSA VJEZDU DO GARÁŽÍ
HRANICE PARCEL
ORIENTAČNÍ UMÍSTĚNÍ VJEZDU DO GARÁŽÍ
UMÍSTĚNÍ ZÁVAZNÝCH PRŮCHODŮ/PRŮHLEDŮ
ZÁVAZNÝ AKTIVNÍ PARTER
STAVEBNÍ DOMINANTA
ORIENTAČNÍ UMÍSTĚNÍ VSTUPU DO OBJEKTŮ
VÝZNAMNÁ PLOCHA ZELENĚ

A - TYP REGULOVANÉHO PROSORU
B - MAX. VÝŠKA HLAVNÍ ŘÍMSY [m]
C - MAX. VÝŠKA S USTOUPENÝM PODLAŽÍM
D - KOEFICIENT ZASTAVĚNÍ POZEMKU
E - PODLAŽNOST

BUDOVY NAVRHOVANÉ
STÁVAJÍCÍ BUDOVY
LINIOVÁ ZELEŇ - STROMOŘADÍ
VÝZNAMNÉ PLOCHY ZELENĚ - PARKY/LESOPARKY
KORIDORY PĚŠÍCH CEST
OTEVŘENÉ VSAKOVACÍ OBJEKTY - RÝHY
SUCHÉ POLDRY - VSAKOVACÍ OBJ. S KOLÍSAVOU HLADINOU VODY

LEGENDA

HRANICE ŘEŠŠENÉHO ÚZEMÍ

VRSTEVNICE

PĚŠÍ STEZKY

SILNIČNÍ ZNAČENÍ

ROZHRANÍ POVRCHŮ

HRANICE PARCEL

ORIENTAČNÍ UMÍSTĚNÍ VJEZDU DO GARÁŽÍ

ORIENTAČNÍ UMÍSTĚNÍ VSTUPŮ DO OBJEKTŮ

PLOCHY ZELENĚ - ROSTLÝ TERÉN

ASFALTOVÉ KOMUNIKACE NEPROPUSTNÉ

PĚŠÍ POLOPROPUSTNÉ KOMUNIKACE
(Pražská mozaika)

OTEVŘENÉ VSAKOVACÍ OBJEKTY - RÝHY

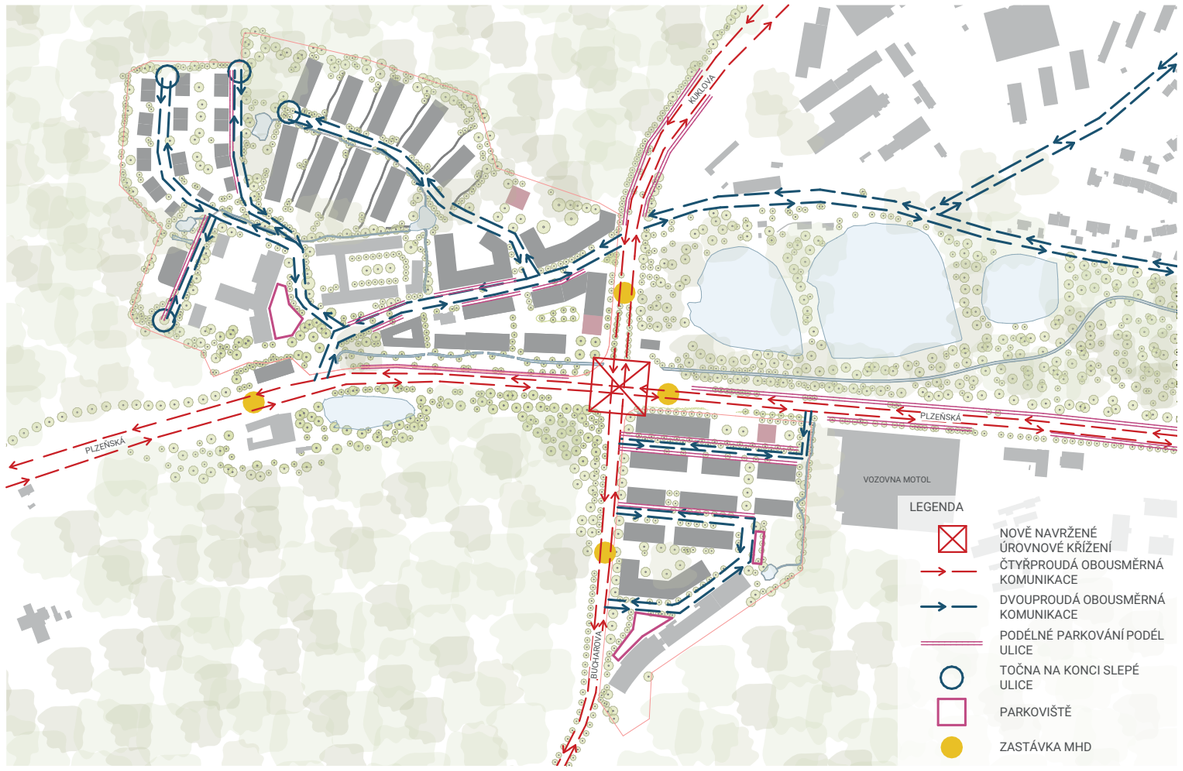
SUCHÉ POLDRY - VSAKOVACÍ OBJ.
S KOLÍSAVOU HLADINOU VODY

BUDOVY NAVRHOVANÉ

STÁVAJÍCÍ BUDOVY

NAVRHOVANÉ STAVEBNÍ DOMINANTY

ORIENTAČNÍ UMÍSTĚNÍ STROMU



Doprava - situace M_1:6 000

Modrozelená infrastruktura M_1:6 000

Veřejné a soukromé M_1:6 000

Doprava

Posilnění pozice Plzeňské ulice jako „městské třídy“ vytvořením úrovňového křížení s ulicí Kuklova. Tento návrh vychází z předpokladu snížení dopravní zátěže v území, díky realizaci Radlické radiály. Dalšími principy dopravního řešení, je možnost parkování podél ulic, posilnění důležitosti bezmotorové dopravy (široké chodníky, cyklostezky, pěší stezky) a povinnost umístění parkovacích stání na jednotlivých pozemcích.

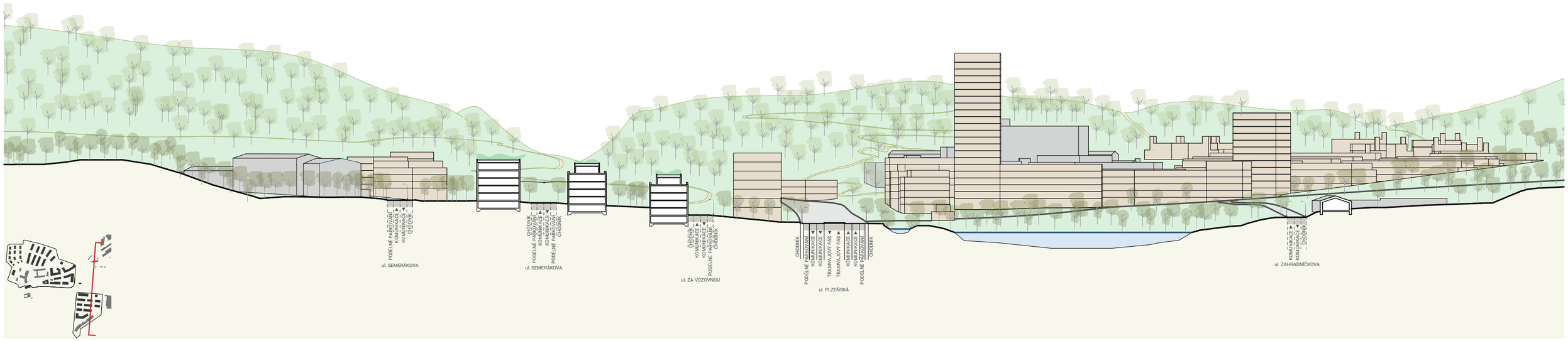
Vynikající dostupnost z centra Prahy. Území je napojeno na kvalitní MHD v podobě tramvajové i autobusové dopravy, návrh pracuje i s napojením lokality na nedalekou linku metra (800 m). A do budoucna je zde možnost napojení na železniční trať vedoucí ze Zličína, na nově rekonstruované Smíchovské nádraží.

Modrozelená infrastruktura

Kromě urbanistických a kompozičních principů v rámci návrhu modrozelené infrastruktury, regulační plán základně definuje fungování modrozelené infrastruktury, jako komplexního systému. Důraz je kladen na maximalizaci vsaku a výparu vody v urbanizovaném území. Jedním ze základních principů tohoto návrhu je implementace modrozelené infrastruktury do systému ostatní veřejné infrastruktury (technické i dopravní). V návaznosti na morfologii, jsou používány vsakovací průlehy a rýhy určené k vsakování dešťové vody, které jsou navrženy jako suché poldry v prostorách parků a vsakovací rýhy na soukromých pozemcích bytových domů, napojující se na veřejný systémy modrozelené infrastruktury.

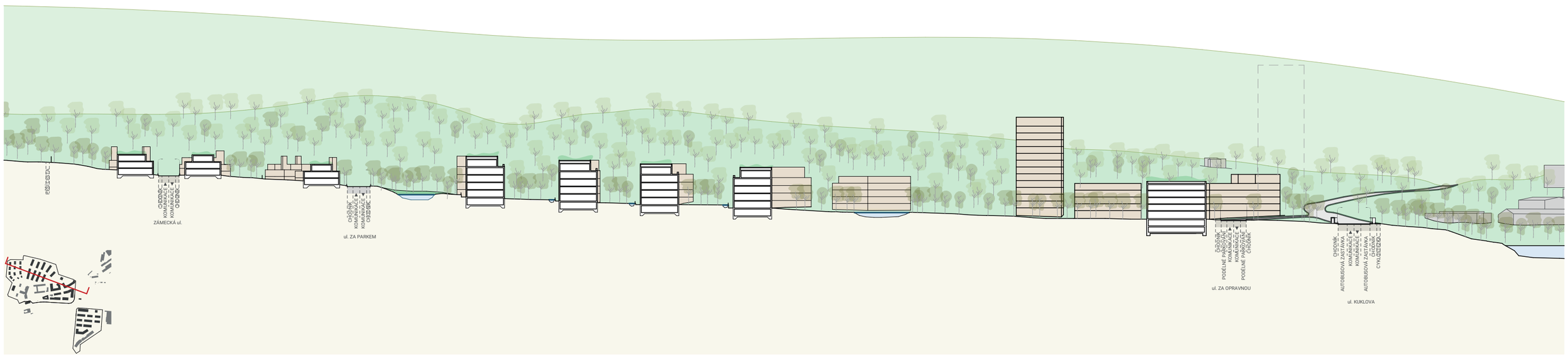
Veřejné a soukromé

Veřejné jsou parky, lesoparky a ucelené plochy zeleně vstupující do městské struktury, dále pak komunikace, vodní plochy, chodníky a městské bulváry. V hustěji urbanizovaných částech struktury (blíž Plzeňská a Kuklovi ulice) tvoří rozhraní veřejného a soukromého prostoru převážně fasády jednotlivých domů. V oblastích určených převážně pro bydlení je rozhraní soukromé/veřejné definováno závaznou parcelací, která vychází z morfologie terénu a dělí pozemky přirozeně na základě stávajících zákonitostí.



Řez částí B

20 50 [m]



Řez částí A

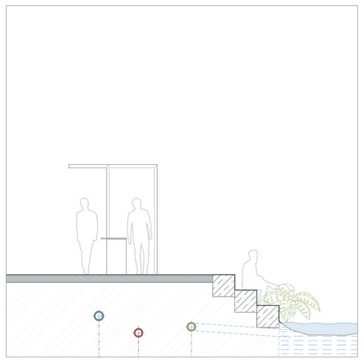
20 50 [m]

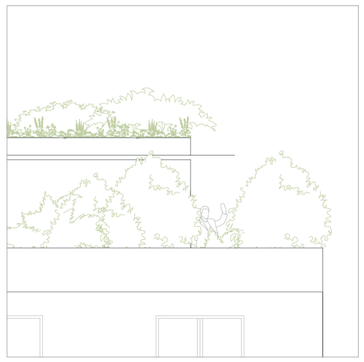
Situace

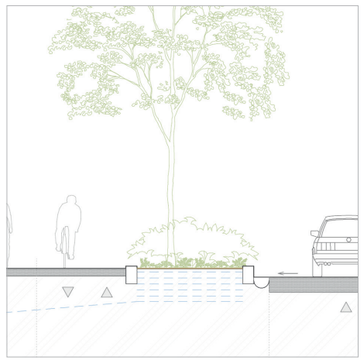
5 10 [m]

Řez B-B

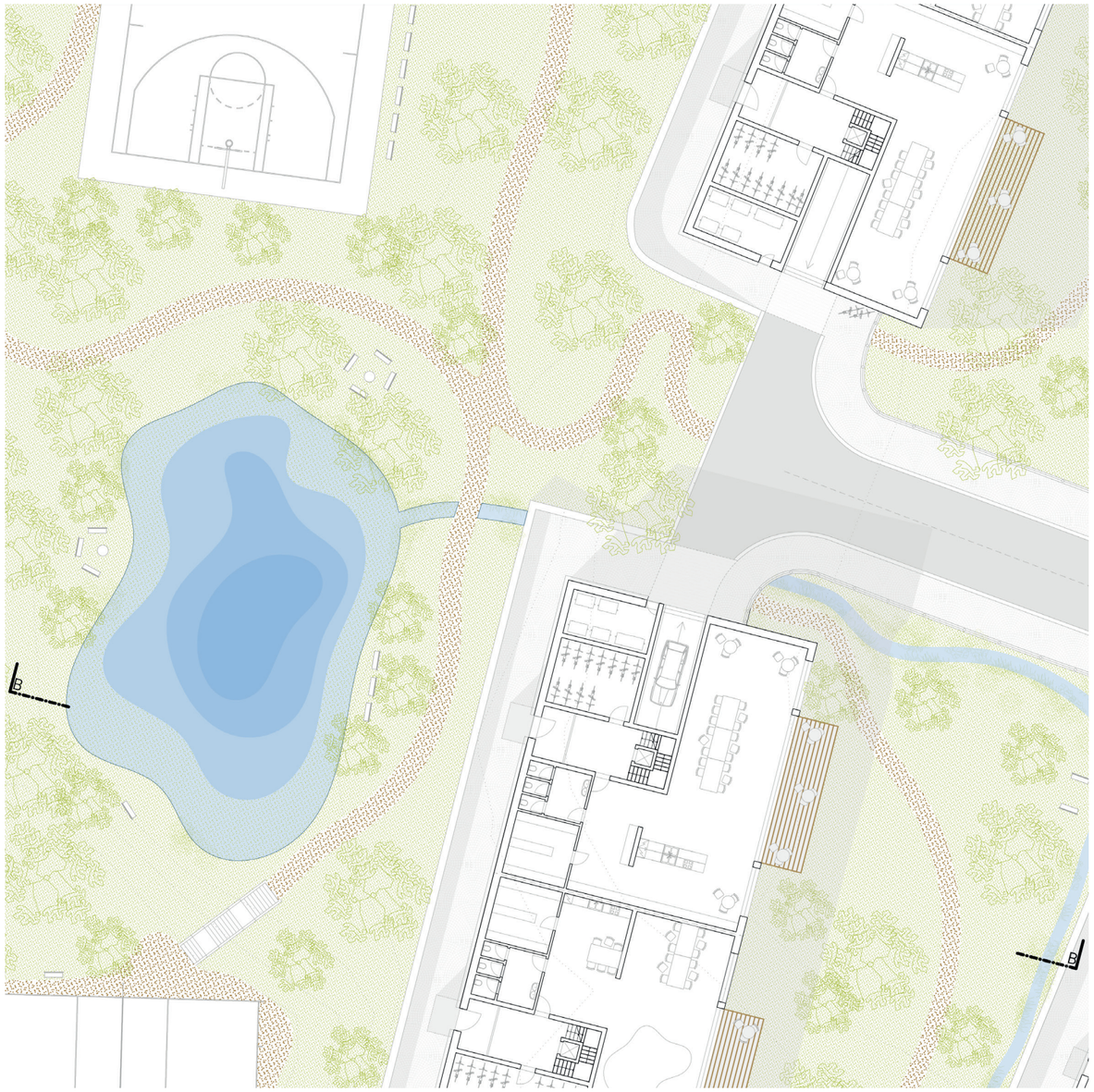
1 5 [m]





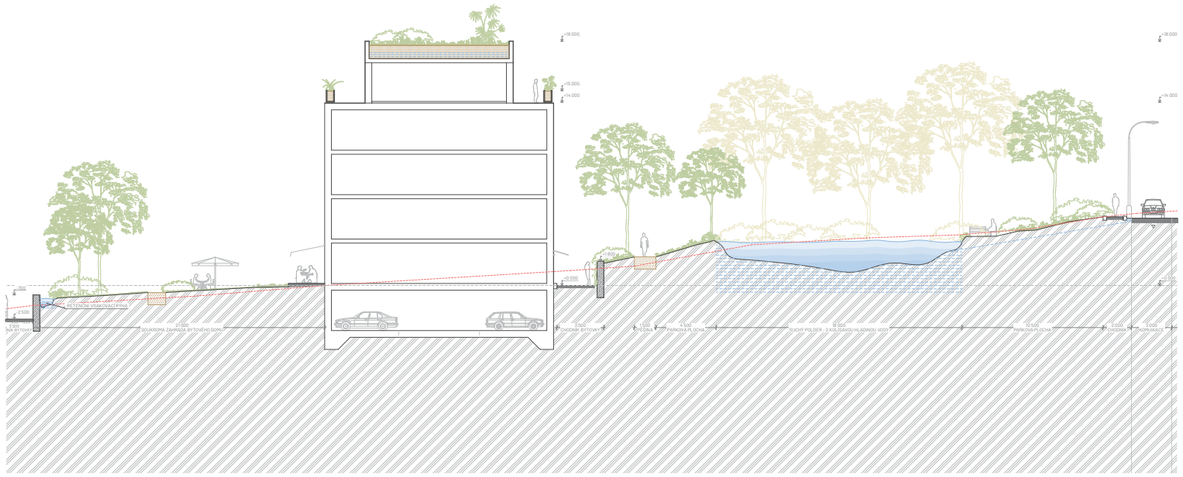


1 5 [m]



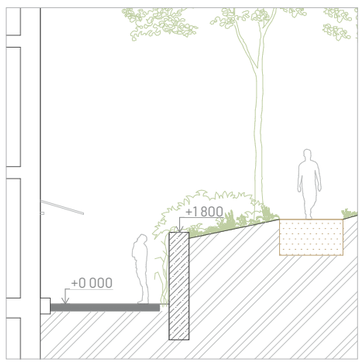
Situace

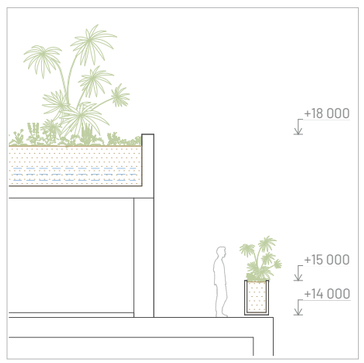
5 10 [m]

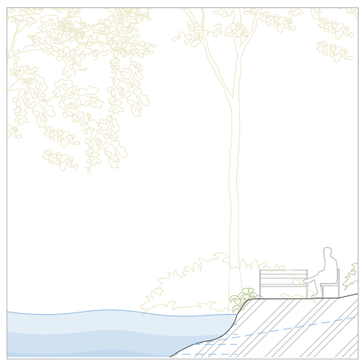


Řez A-A

1 5 [m]







1 5 [m]

Motolské náměstí

pohled z ulice Bucharova