

Nový Spořilov

Filip Březina & Jiří Borecký

FA ČVUT, 8. semestr, ATUR - zimní semestr 2023/2024



Návrh urbanistického řešení Nového Spořilova propojuje tři hlavní měřítka, ve kterých se snaží zachytit nové rysy navrhovaného území. Od analýzy celé osy táhnoucí se od Edenu až po Sídliště Spořilov, přes návrh rekultivace a využití prostoru mezi zastávkou Chodovská a Teplárna Michle až po detailní zobrazení dvou nově vznikajících bran otevírajících hlavní město nově přijíždějícím. Hlavními opěrnými body při jeho zpracování byla stávající dopravní situace včetně již zpracovávaného plánu zakrytí Spořilovské spojky probíhající skrze Sídliště Spořilov, prodloužení stávající tramvajové tratě v tuto chvíli končící těsně za Jižní spojkou až na Jižní Město a vznik nové vlakové stanice. Na základě těchto skutečností jsme naše území funkčně rozdělili na jižní část pod dálnicí, střední část a severní část.

Prostor jižně od Jižní spojky jsme shledali vzhledem k velmi dobré dálniční dopravní dostupnosti adekvátně čerpající možný potenciál, dostavili jsme dva obytné bloky v jihozápadní části a zredukovali zpevněné plochy stávajícího autosalonu, nicméně využití území zůstalo neměnné.

Nově vznikající železniční stanice severně od dálnice v kombinaci s tramvajovou stanicí směrem na Eden a Jižní Město výrazně zlepšuje dostupnost pro střední část řešeného území, do kterého jsme situovali nové kancelářské budovy sjednocující stávající roztroušenou zástavbu a utvářející nové, dobře dostupné, prostory. Zvolený tvar nejjižnějších staveb pak po podjetí dálnice utváří novou symbolickou bránu do Prahy.

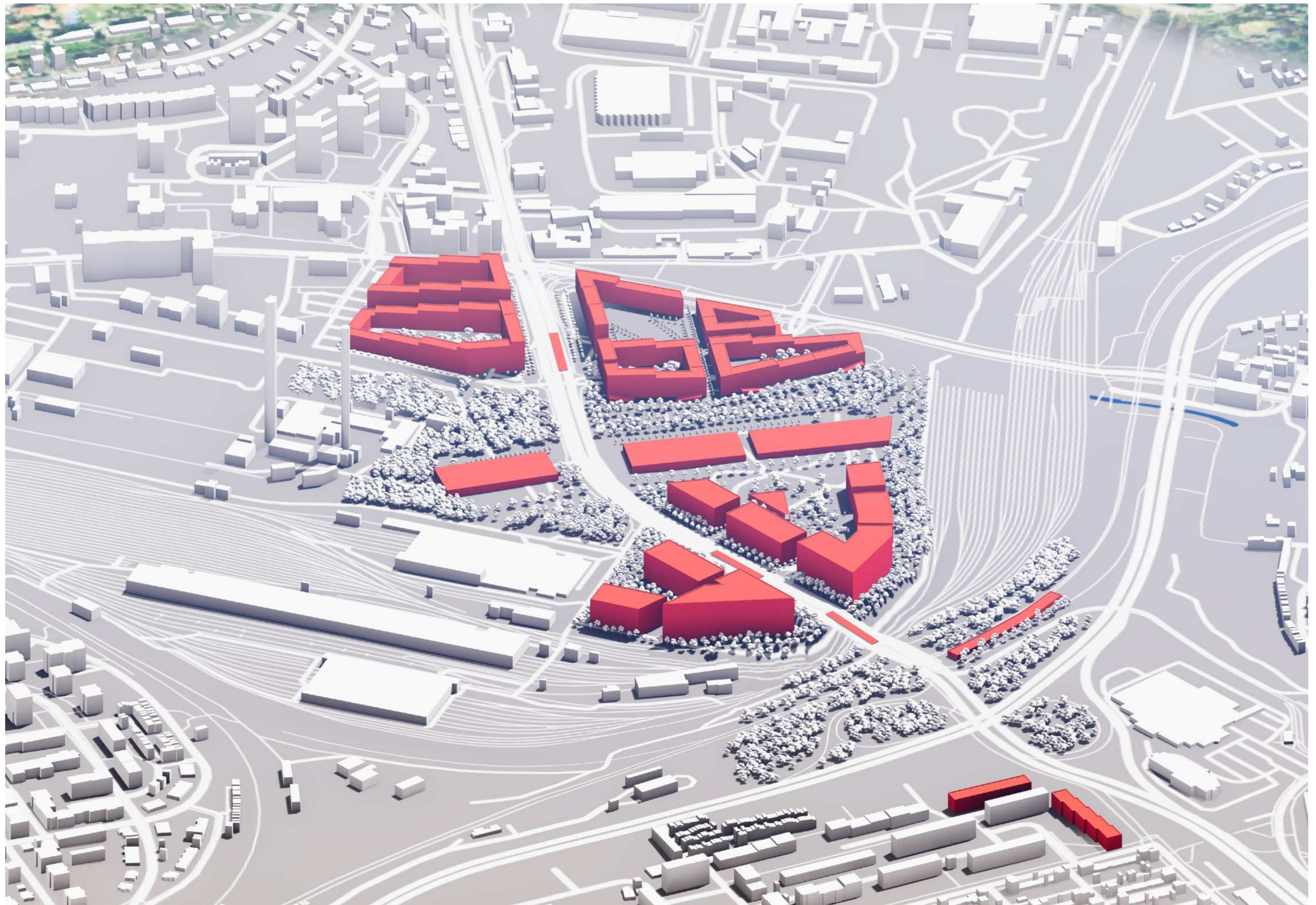
Nad administrativní střed, v místě stávající pískovny, bylo umístěno několik rozlehlých obchodů, které byly přesunuty ze severní části, čímž se zlepšila jejich automobilová dopravní dostupnost a uvolnil se prostor pro nově vznikající lokální centrum na křížení ulic Záběhlická, Chodovská, U Plynárny a Bohdalecká.

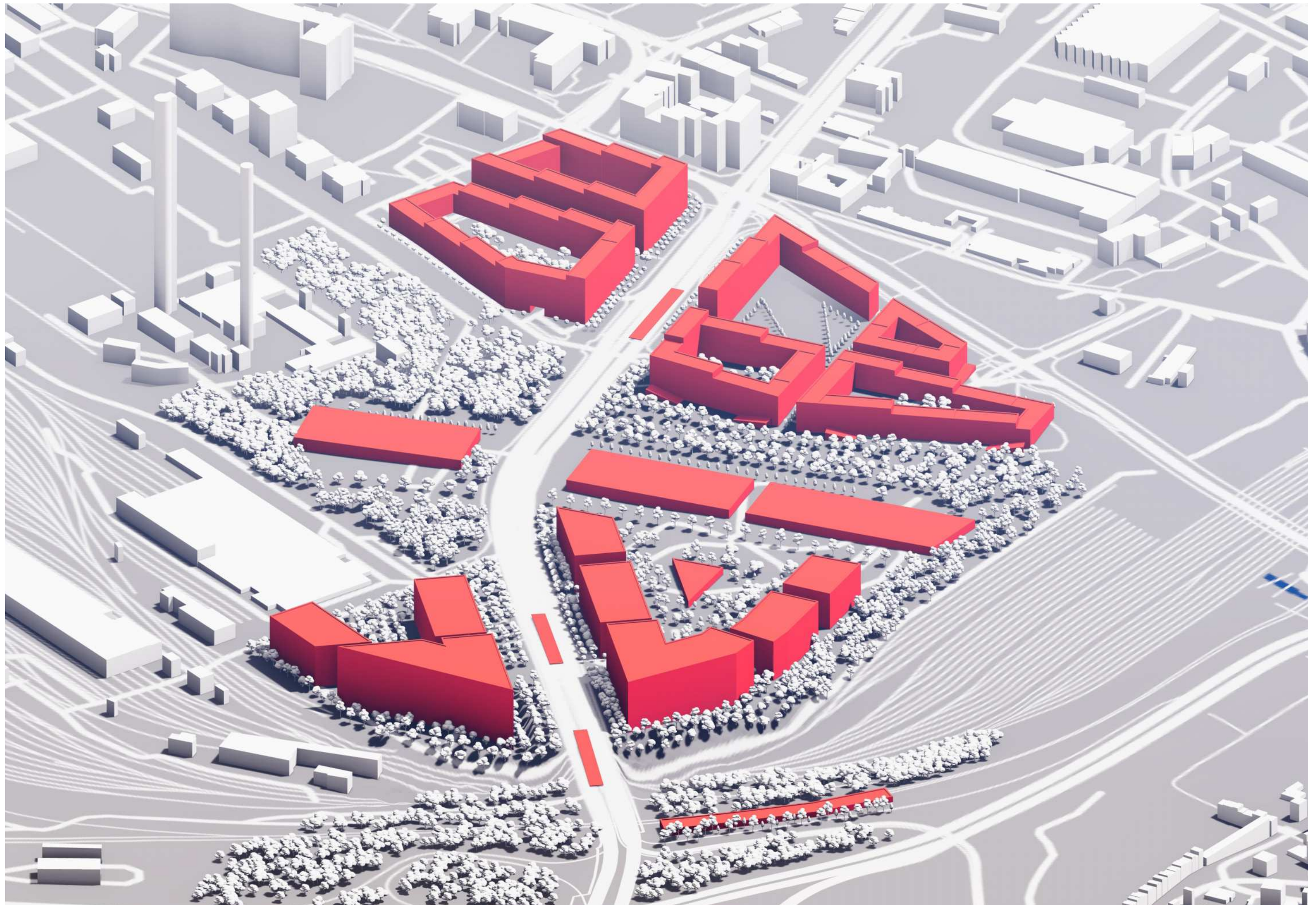
Severní část, lokální centrum je tvořeno novým návrhem po obou stranách Chodovské ulice.

Na západní straně jsou navrženy dva obytné bloky, oddělené od ruchu křižovatky decentní vyvýšenou zelenou plochou se stromy s parkovým způsobem řešenými vnitrobloky pro obyvatele.

Oproti tomu východně je severní cíp zástavby v rovině parteru zcela otevřen do vnitrobloku, je volně přístupný a počítá s pestrou nabídkou služeb, kterou podporuje i navržená plocha pro posezení a relaxaci, čímž se hlavní setkávací zóna přesouvá dále od frekventované křižovatky.

Zbývající tři obytné bloky jsou opět odděleny decentní vyvýšenou zelení se vzrostlými stromy oddělující obyvatele od ruchu města.



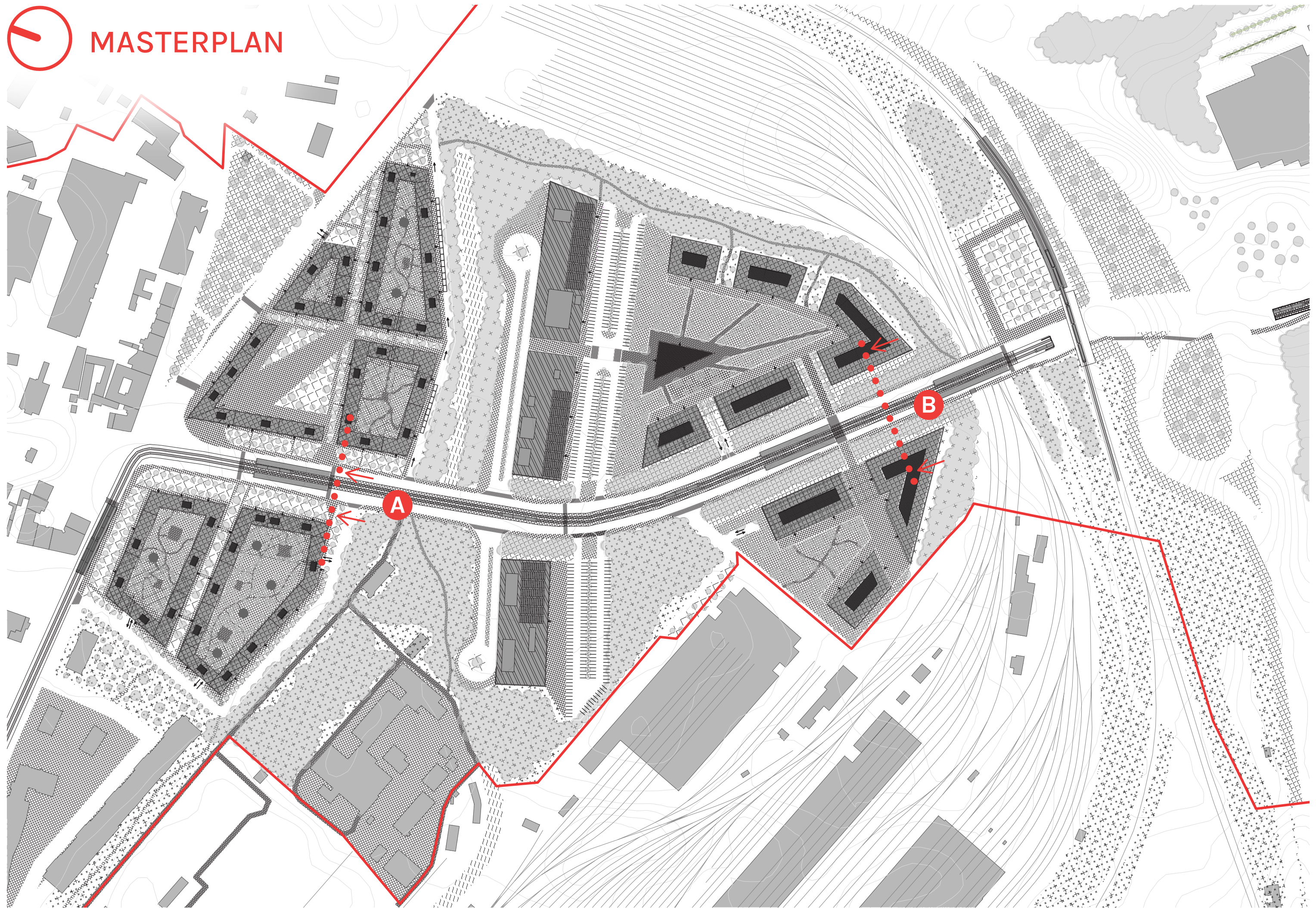




VYMEZENÍ ZPRACOVÁVANÉHO ÚZEMÍ



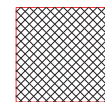
MASTERPLAN



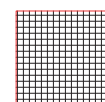
MASTERPLAN - LEGENDA



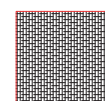
ASFALTOVÉ KOMUNIKACE



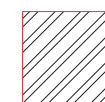
ZPEVNĚNÉ - ŽIVIČNÉ - ASFALT



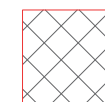
ZPEVNĚNÉ - DLAŽBA



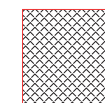
ZPEVNĚNÉ - MLAT/ZEMINA/KAMENIVO



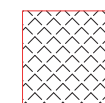
PLOCHÉ STŘECHY - NEZELENÉ



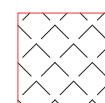
PODZEMNÍ GARÁŽE



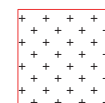
ZELEŇ - TRÁVNÍK NÍZKOSTŘIŽENÝ



ZELEŇ - TRÁVNÍK VYSOKÝ



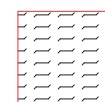
ZELEŇ - TRÁVNÍK VYSOKÝ NA VYVÝŠENÉ PLOŠE



ZELEŇ - KEŘOVÁ PLOCHA



ZELEŇ - STROMOVÁ PLOCHA

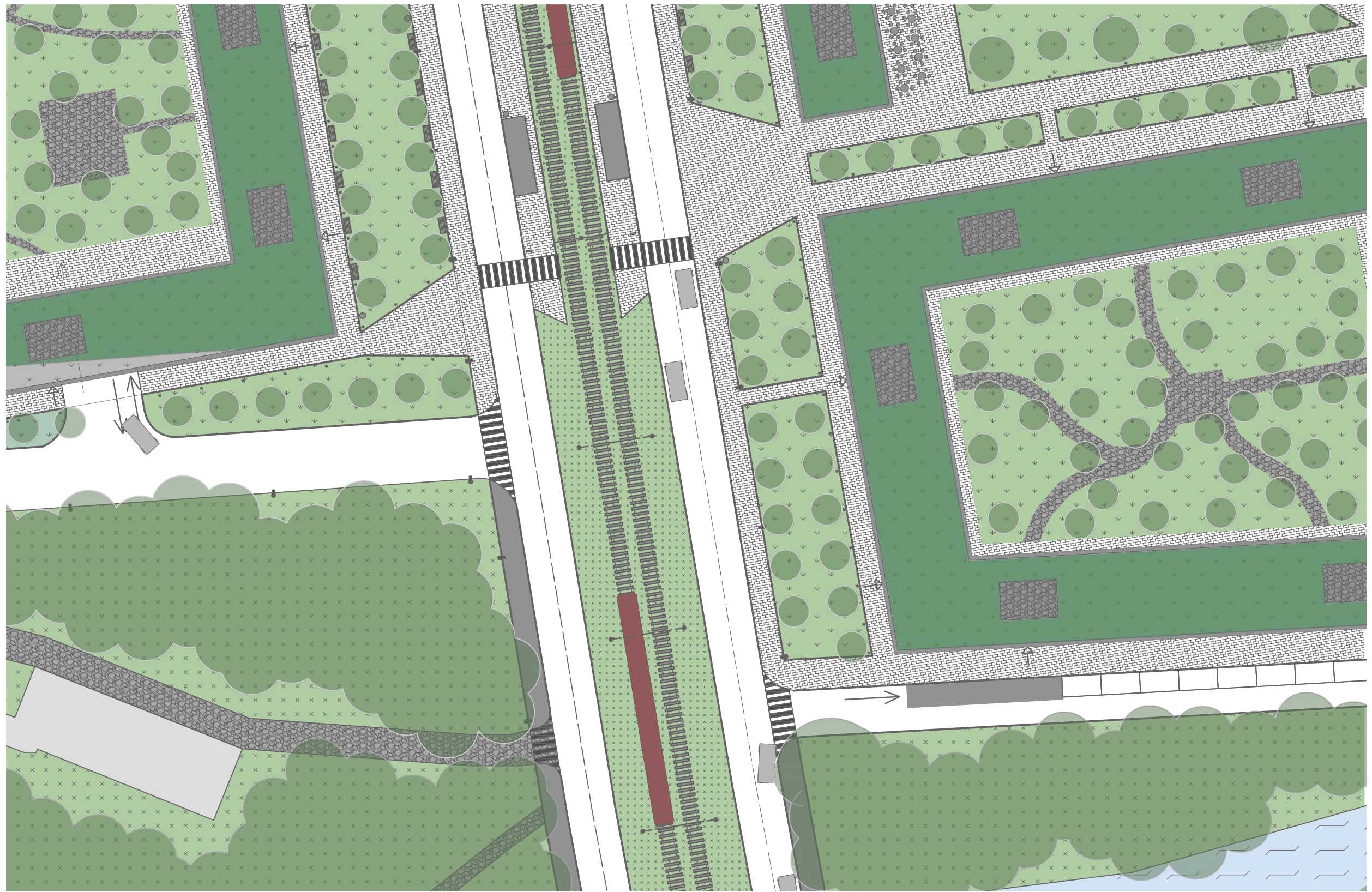


VODNÍ PLOCHA

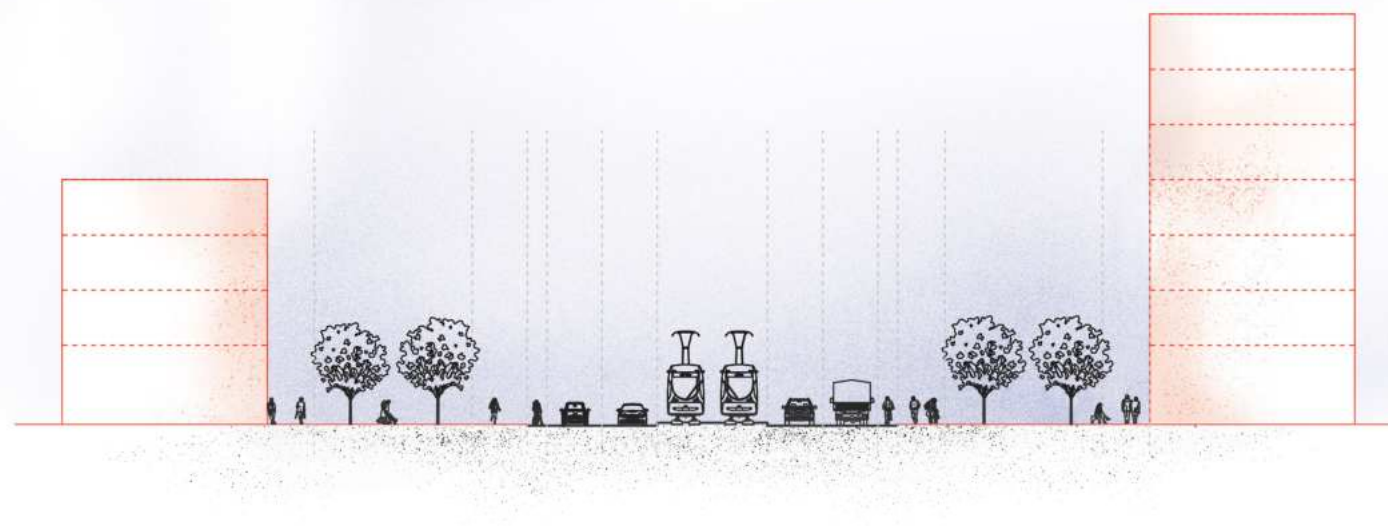


ZASTÁVKA TRAMVAJE

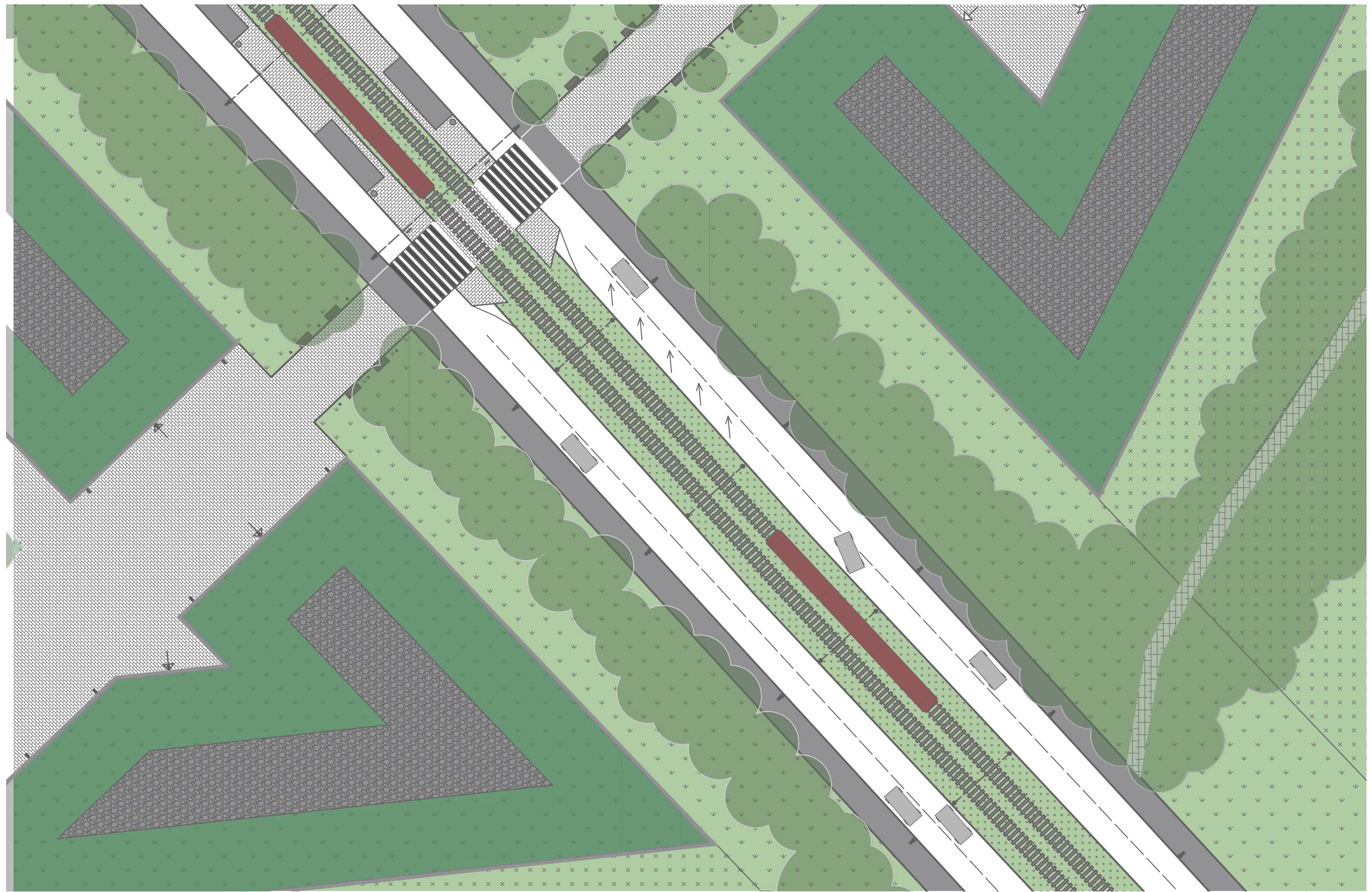
DETAIL A



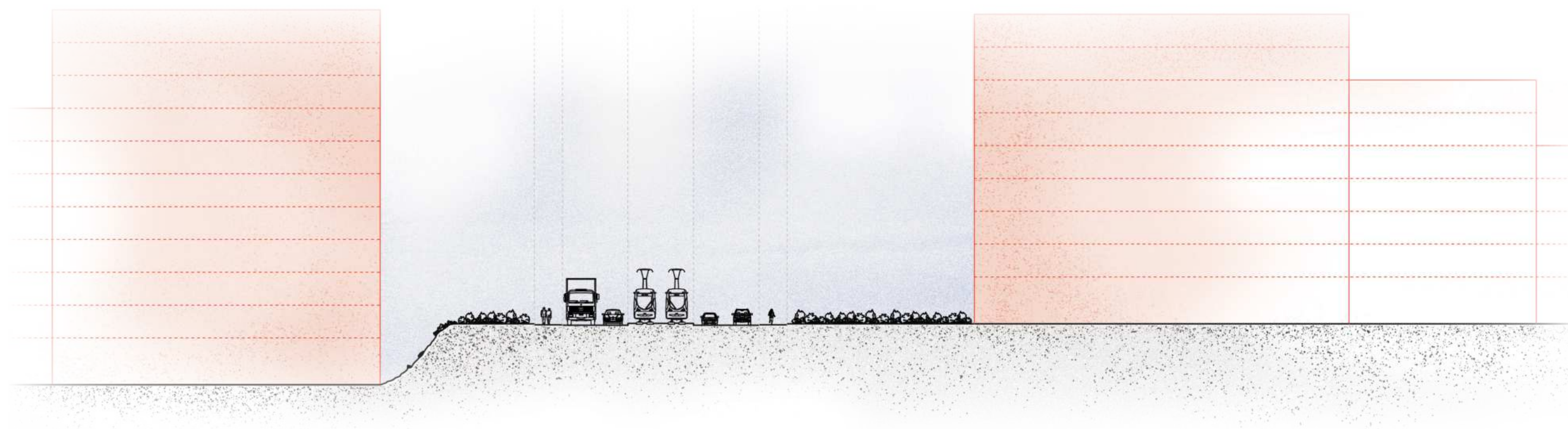
ŘEZ A ŘEZPOHLED A



DETAIL B



ŘEZ A ŘEZOPOHLED B



VIZUALIZACE **A**



VIZUALIZACE **B**



DOPRAVNÍ SCHÉMA



DOPRAVNÍ SCHÉMA - LEGENDA

 KOMUNIKACE MEZIMĚSTSKÉHO VÝZNAMU

 HLAVNÍ POHYB CHODCŮ

 TRAMVAJOVÁ TRÁŤ

 ŽELEZNIČNÍ TRÁŤ

 TRAMVAJOVÁ/VLAKOVÁ ZASTÁVKA

 KOMUNIKACE PRO ZÁSOBOVÁNÍ

 KOMUNIKACE MĚSTSKÉHO VÝZNAMU

 PODZEMNÍ PARKOVIŠTĚ

 NADZEMNÍ PARKOVIŠTĚ