



HRANICE MĚSTA

- mosty do Liberce

DIPLOMOVÁ PRÁCE

vedoucí: prof. Ing. arch. akad. arch Jiří Suchomel

Technická univerzita v Liberci
Fakulta umění a architektury

A	- Seznam příloh	
B	- Rozbor místa a úkolu	
C	- Návrh:	
C.1	- situace širších vztahů	M 1:20 000
C.2	- situace řešených úzení	M 1:2500
C.3	- řezy řešeným územím	M 1:2500
C.4	- situace řešených území - detail	M 1:1000
C.5	- půdorysy a řezy typickým domem	M 1:500
C.6	- pohledy	M 1:500
C.7	- řez typickým mostem	M 1:200
C.8	- exteriérové perspektivy	
D	- Průvodní zpráva a technická zpráva s bilancí ploch a dosažených parametrů	

PŘEDMLUVA

Liberec mě fascinuje po celou dobu studia na TUL. Myslím, že po šesti letech tady mám celkem povědomí o jeho charakteru a potřebách. V rámci této práce jsem se snažil využít toto poznání a završit svoje studium něčím smysluplným a zároveň nabídnout pohled ne-rodáka.

Přesto, Liberec, ač situovaný do jedinečného terénu (po průzkumu jsem opravdu nenašel podobnou morfologii té Liberecké), nepovažuji za město (tj. úmyslně vytvořený prostor pro soužití lidí) - vysvětlím dále. Je to ale neopakovatelný prostor, ve kterém se dá žít. Prolínání se lidské struktury s tou přírodní je zde velmi patrné a je to obrovská hodnota Liberce, která by měla být udržována a pěstována. V kontextu celé České Republiky bude Liberec myslím oceňován jako nejzdravější místo pro bydlení. Žádný těžký průmysl, sportovní aktivity na dosah.

Pospolitost města jako konceptu pro soužití je ale bídná. Z pohledu městské struktury, je to zatím pořád jen suma projevů individualismu - vily, bytové domy, dokonce i zdejší sídliště jsou solitéry. Dokonale urbanistickou strukturu Liberce pak vystihl Jan Neruda ve svém fejetonu o Liberci (1865): “Ač má Liberec pět čtvrtí jako Praha a o tucet pahorků víc než Řím, má přece pro svou roztroušenost a nepravidelnost zcela jen ráz venkovského, a sice podhorského městečka. Krásným nebude Liberec nejspíš nikdy, pravidelná Plzeň na příklad je proti němu hotovou Florencií. Celistvý obraz nynějšího Liberce musil by se z některého okna nebes kreslit a pak ještě by vypadal Liberec jako konglomerát v mineralogické sbírce, vždy kus hlíny a pak teprv pecka lepšího kamene.”

Historicky je ale zajímavé, že ač unikátní morfologie, prvotní zakládání nových čtvrtí cca v 15-16. stol (zejména kolem tří náměstí - Sokolovské, Nerudovo, Českých bratří) vždy kopírovalo podobný scénář mřížky a nesnažilo se využít například vrstevnicovitého systému. To se snažil napravit až Camillo Sitte, který s ním pracoval například v oblasti zástavby Liberecké přehrady.

Explozivní růst 19. století znamenal zejména “zanešení” údolí průmyslovými objekty (voda jako zdroj energie). 20. století přispělo zejména přesunutím bytové výstavby do vyšších poloh. To ještě umocnilo “roztahanost” Liberce - nejenom v jednom rovinném směru, ale k tomu do směru vzhůru. To znamená, že současná struktura je rozpojitá jak ve 2D, tak i 3D. Pokusit se tyto polohy zcelit nebo přinejmenším propojit bylo mým úkolem.

Pokusil jsem se tedy na dostředivou strukturu města aplikovat známý systém okruhu. Okruhem neboli prstencem chci vymezit město - prostor, kam má směřovat růst. Tedy pokud pro všechny předchozí etapy vývoje města byl charakteristický explozivní růst, já chci nastartovat růst implozivní. Mám za to, že právě smysluplným vymezením základní prostoru osídlení se následně takovýto sdílený prostor dá považovat za město.

Liberec je exemplární případ, kde periferie je v centru a naopak. Městské prostory jsou smíchany s venkovskými nebo ryze přírodními. Myslím, že pro jednotu a identitu města je jeho jasný obraz velmi podstatný. Dříve jasné vymezení města vytvářely hradby. Myslím, že v současné době ho vytvářejí dopravní okruhy. Protože ve zdravém těle (i města) je zdravý duch, vzal jsem si jako příklad dobrého pohybu po městě kolo. Jelikož je ale terén Liberce dosti specifický - pahorky a údolí, bylo mým úkolem najít trasu, která bude fyzicky nejméně náročná a bude respektovat

současnou strukturu osídlení. To nebylo snadné. Výsledkem je tedy kromě této trasy i série šesti mostů ve čtyřech lokalitách. Hlavní osu Liberce (i geologicky) tvoří řeka Nisa. K tomu tento lineární tok (zatím ve struktuře města potlačený) umocňuje zejména dálniční tah.

Údolí Nisy je dvěma mosty překročeno (jedním na severu, druhým na jihu) a vytváří tak v hlavních příjezdech brány do prostoru města, který oddělují od prostoru periferie s nákupními a výrobními zónami. Další zbývající 2 lokality jsou si sobě příbuzné - obě se nachází ve výrazněji zvrásčitéjší “jizerské” části města. Obě lokality mají po dvou údolích - z nichž jedno je více přírodní (souvislá zeleň), kdežto druhé je více městské (silniční komunikace). V těchto více urbánně výrazných místech navlékám na mosty-lávky věžovité domy, které v sobě pojí jak administrativní část (například radnici městského obvodu) - pod úrovní mostovky, tak bydlení - nad úrovní mostovky.

Chtěl bych zdůraznit, že strukturu města jsem schematicky rozdělil na prostor kontinuální zeleně (údolí) a obydlených koncentrovaných lokalit (kopce) - ve výkresu červeně. Tyto dvě barvy se jsou základními ve smyslu určení přednostního charakteru lokalit města. Spolu s červenými propojeními (mosty) izolovaných červených oblastí, což jsou v podstatě spojení měkké “dopravy”, vytváří základní pilíř struktury města, to je: doprava, zeleň, bydlení (zástavba). Navíc červená interpretuje mužský princip, zelená ženský. Budovy a příroda by měly být v rámci prostoru města harmonizované. Tudíž i výkres se snaží o vyvážení těchto dvou složek, přičemž ta zelená je prapůvodní, červená je lidským výtvozem a je v současnosti izolovaná a nespojitá. Podvědomě se tak snažím červené části propojit, zelené očistit a obojí nechat v celkovém rámci soužít.

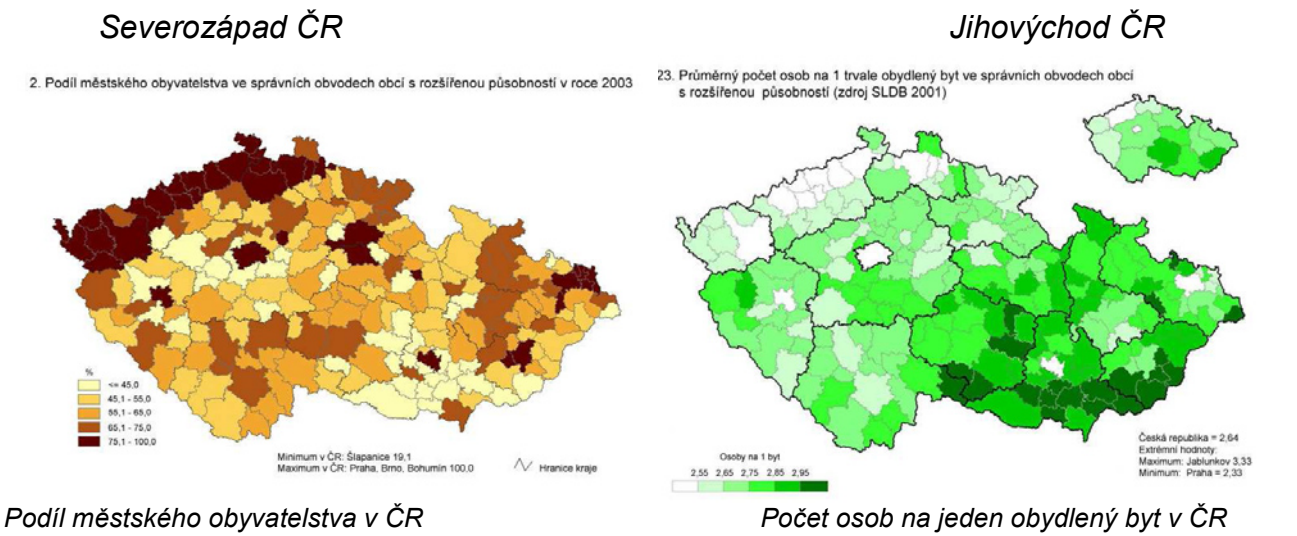
B. ROZBOR MÍST A ÚKOLU

// SROVNÁNÍ LIBERCE S OSTATNÍMI MĚSTY (statistika)

Okres Liberec má díky geografické poloze dobré předpoklady pro **celoroční rekreaci**. Město Liberec svým položením mezi Jizerskými horami a Ještědským hřebenem nabízí širokou škálu **turistických aktivit**. Na svazích obou horských celků se nachází množství lyžařských vleků a běžeckých tratí, jsou tu vhodné podmínky pro pěší a cykloturistiku. (zdroj: čsú)

Srovnání podle počtu a druhu domů:

OBEC	Rozloha	Hustota obyvatel	Rodinné domy	Bytové domy	Přípojka kanal.	Přípojka voda	Přípojka plyn	Přípojka dál.teplo
Liberec	106,1km ^a	990,5	6787	2934	6232	9888	5816	6326
Ústí n./L.	93,95km ^a	1049	4248	2543	72,90%	96,30%	61,60%	80,50%
Č.B.	55,56km ^a	1717,2			90,00%	99,00%	82,00%	78,00%
Plzeň	137,7km ^a	1243	8863	4610	96,60%	98,80%	92,80%	76,20%
Olomouc	103,4km ^a	986,6	6114	2614	67,50%	98,50%	86,90%	70,40%
Hradec K	105,6km ^a	906,2	7528	2216	82,50%	83,50%	84,40%	74,30%



Podíl městského obyvatelstva v ČR

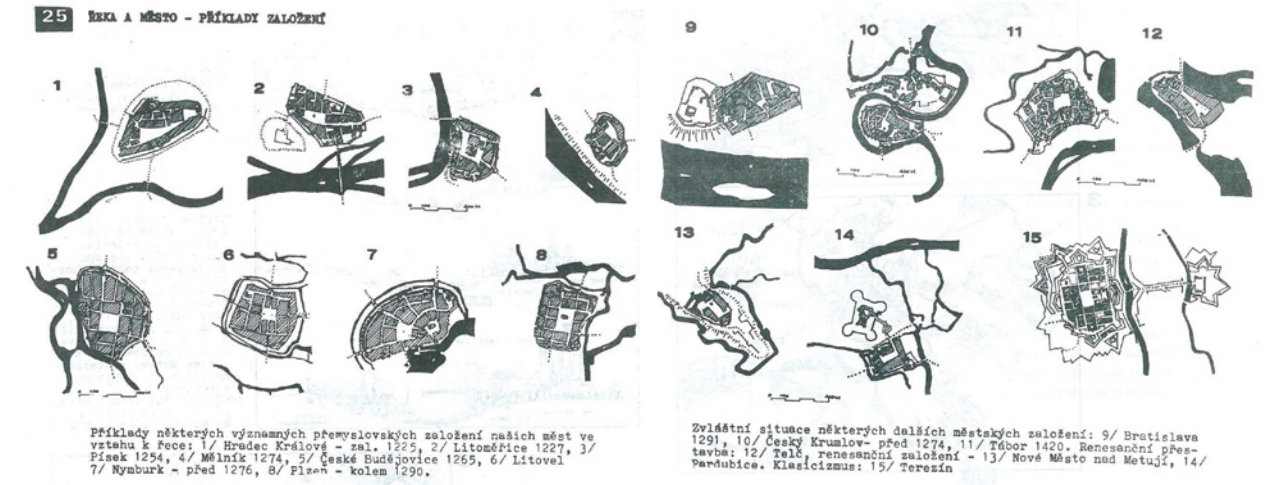
Počet osob na jeden obydlený byt v ČR

Z porovnání jsou vidět markantní rozdíly mezi dvěma regiony: severozápadním a jihovýchodním. Za městský prostor se dá považovat první, za spíše venkovský se dá považovat ten druhý. Opět rozdíl mezi „severem“ a „jihem“

Česká města podle jejich vzniku:

zajímavé je uvědomit si jrozdíl mezi podobou města založeného (realizace myšlenky) oproti městu které vzniklo povýšení z původní osady

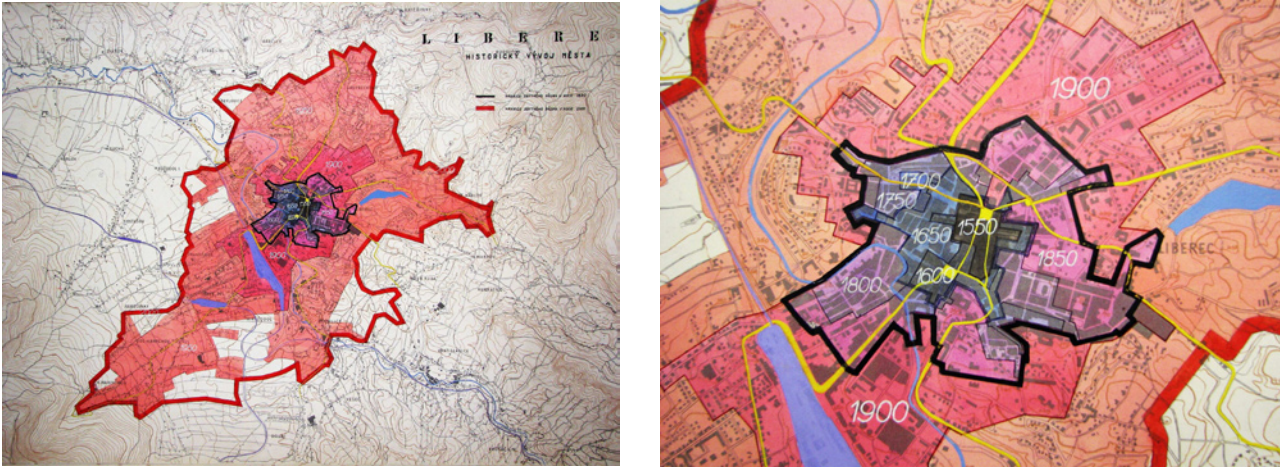
- Liberec – osada 13.stol., 1577 Rudolf II. Povýšení na město
- Ústí nad Labem – osada 11. stol., 1272 Přemysl Otakar II. Povýšení na město
- České Budějovice - !!! založeno 1265 Přemysl Otakar II.
- Plzeň – založeno 1295 Václav II.
- Olomouc – osada 10. stol., 1248 povýšení na město
- Hradec Králové – osada 10.stol., 1225 Přemysl Otakar I. povýšení na město



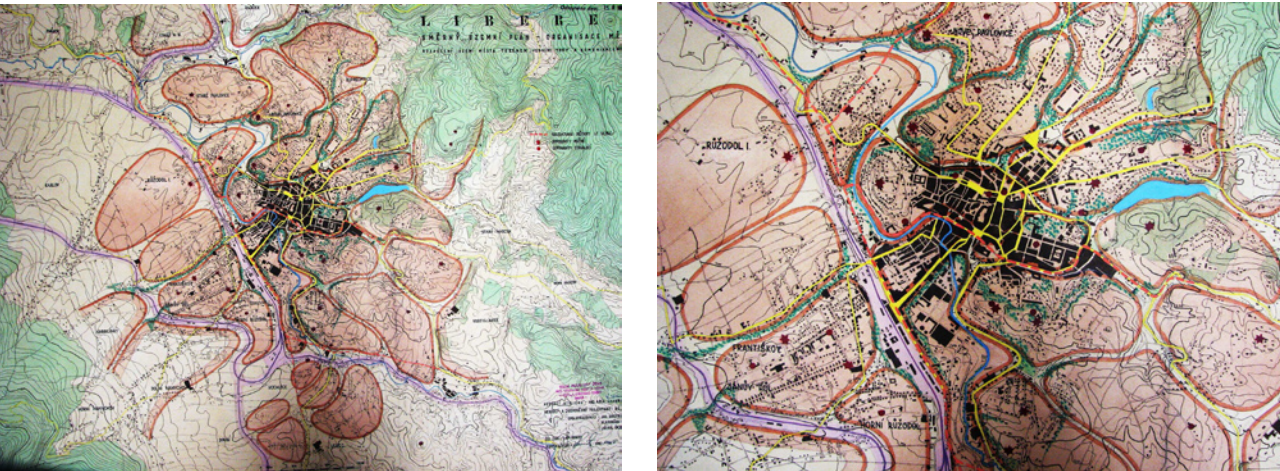
Založení města ve vztahu k morfologii krajiny

// URBANISTICKÉ PLÁNY A LIBEREC

1/ takzvaný směrný územní plán Svatopluka Technika pokouší se najít potenciální místa rozvoje, založené na morfologii a stávající struktuře



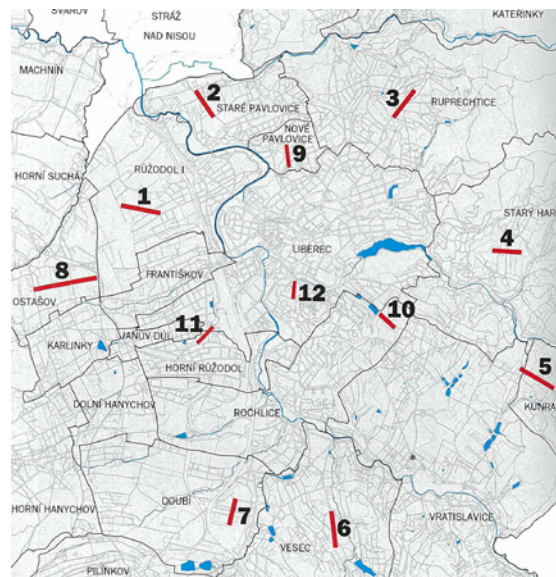
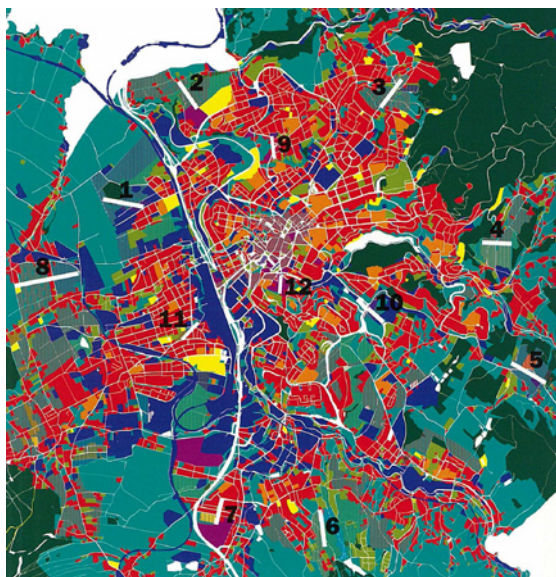
a/ historický vývoj města



b/ rozdělení města terénem, toky a komunikacemi

2/ návrh územního plánu Romanem Kouckým

město spojuje systémem prázdných míst (náměstí), které směřují do centra (k radnici)



Jak je vidět přistupovat k vytvoření města, určité idee jeho výstavby a formální podoby je v roztržitém libereckém terénu zvláště složité.

Má myšlenka, dát tomuto městu neměstu novodobé hranice vychází z renesance samotného pojmu města, to je konceptu sdílení určitých hodnot v rámci vymezeného prostoru vůči okolnímu prostoru. Mám za to, že zabírání další půdy pro další rozmělnění a ředění urbánní struktury, tomuto konceptu vůbec nepřispívá, ba naopak.

Chci svým projektem hledat cesty jak vytvořit novodobé účelné hradby, které zvýrazní mentální účinek hranice a fyzicky propojí urbanizované části.

Je sporadické, jestli se mi to vůbec v takové morfologii a takovém stupni časem uspořádaného chaosu podaří.

// HRANICE MĚSTA: DOPRAVNĚ - SPORTOVNÍ OKRUH MĚSTA LIBERCE

Doprava jako motor urbanistických změn

Cíl Projektu:

Primární – nastartovat urbanizaci uvnitř vymezené oblasti.

Druhotný - 1/ umožnit jednodušší a pohodlnější spojení okrajových čtvrtí Liberce, nabídnout alternativu stávajícímu dopravnímu systému, zejména chodcům, cyklistům (měkká doprava)

2/ zajistit zapojení do stávající infrastruktury, nabídnout spojení s minimálním převýšením (prudká a nepohodlná stoupání)

3/omezit potřebu využití automobilu pro pohyb ve městě a zlepšit tím životní podmínky

4/umožnit větší rozvoj některým okrajovým oblastem

- využití specifických vlastností libereckého terénu: komunikace na úrovni +/- 0, využití prostoru na úrovni +1 a -1 pro zástavbu
- příležitost pro vytvoření dominant v určitých částech liberce (údolí, i návrší)
- příležitost pro kultivaci okrajových oblastí města a přispění k vytvoření jednotné image města jako města pro kvalitní život

příklady proměněných dopravních lineárních staveb:

a/ Projekt obytných pilířů mostu v Nuslích – Josef Havlíček (1927)

b/ Promenade Plantée (Paříž)

c/ Petit Sentier (Paříž)

d/ High line (New York)

e/ Projekt Grand Paris



D/ „High line“ http://en.wikipedia.org/wiki/High_Line_%28New_York_City%29



Otázky ke zpracování:

- a/ samovolný rozvoj x centrální plánování (chaos a řád)
- b/ město, jeho centrum a okraj? Co je to periferie?
- c/ uzavřené komunikační/dopravní/systémy
: příklady využití prostorů, které tyto systémy druhotně (neplánovitě) vytvářejí a jejich podoby (Negrelliho viadukt, Promenade plantée, Sbahn Berlin, existuje dopravní těleso které dopředu vytváří a využívá prostory, které vytváří?

// MOSTY – DOMY – MOSTY/DOMY

Podklady ke zpracování:

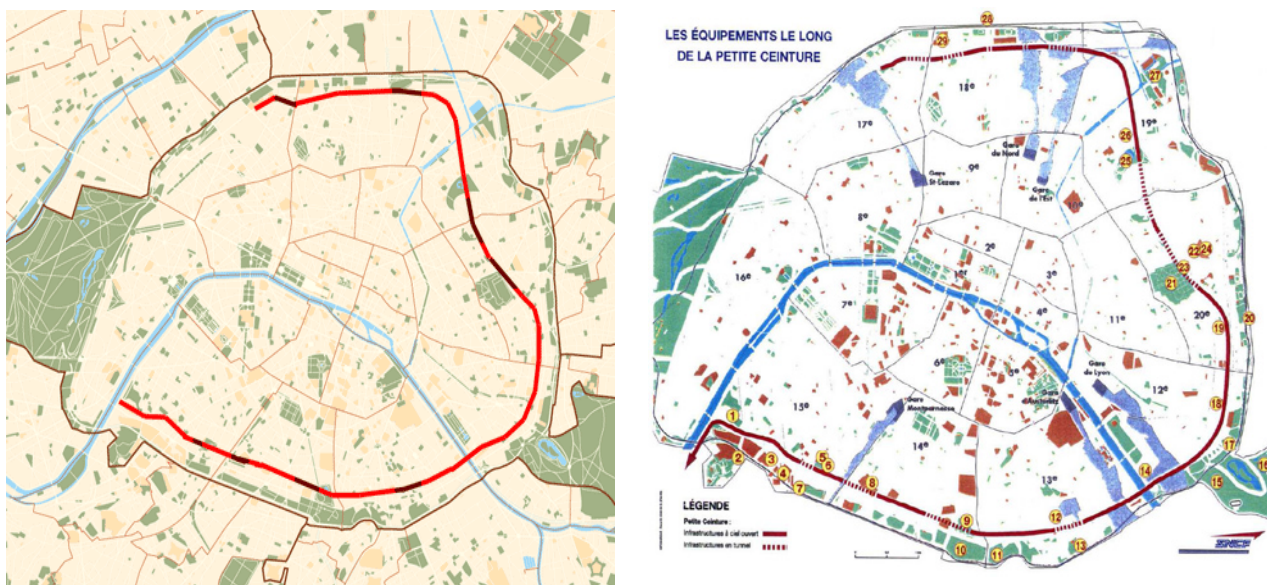
studie dopravní obslužnosti Liberce
hromadná doprava v Liberci a její efektivita, frekvence
okružní trasy
automatická tramvaj
normy týkající se sklonů a poloměru jednotlivých tříd komunikací
konstrukční systém – využití recyklátů a dřeva
landscaping – úprava terénu, úpravy veřejného prostoru (příklady z francie)

Klíčová slova:

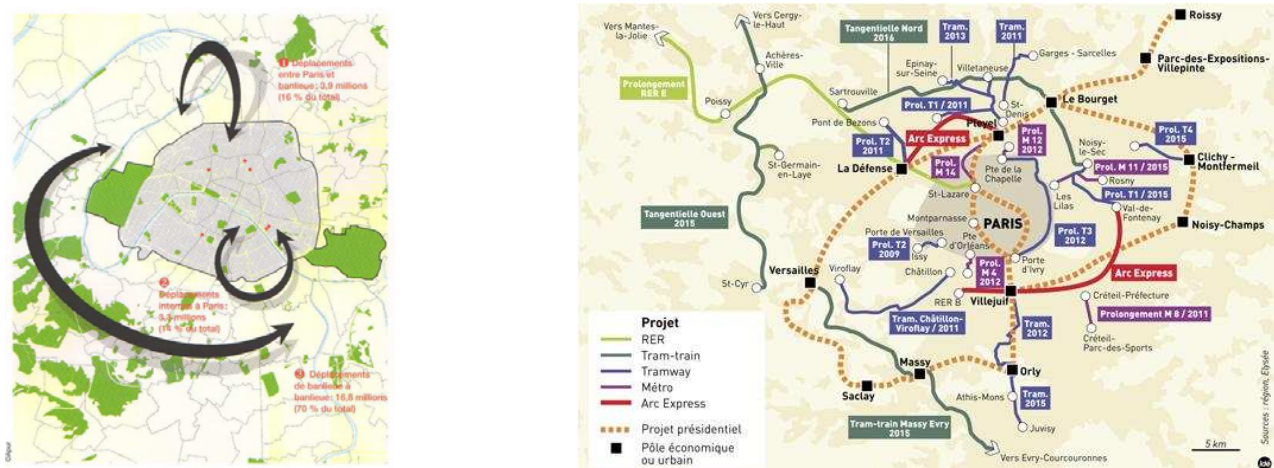
vize města Liberec pro rok 2050
rekreace a možnosti odpočinku uvnitř města – nevyužité lokality a jejich potenciály
příklady práce a využití rozeklanného terénu
kompaktnost a vnitřní integrace města
efektivizace využití transformačních území města
kolo jako dopravní prostředek budoucnosti
běžky jako dopravní prostředek budoucnosti
plus efektivní hromadná doprava (lehká dráha)
auto jako doplněk

kompatibilita nebo rozpor s Kouckýho návrhem

B/ „Promenade Plantée“ http://fr.wikipedia.org/wiki/Promenade_plant%C3%A9e



C/ „Petit Ceinture“ http://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_de_Petite_Ceinturem
<http://h28903.tumblr.com/>



E/ „Grand Paris“
http://en.wikipedia.org/wiki/Grand_Paris
<http://www.rue89.com/2009/04/04/grand-paris-la-visite-guidee-en-images-des-dix-projets>

Projekt nastiňuje verze jednotlivých okruhů, řeší úpravy vybraných částí a zpracovává jejich náplň a řešení.

Projekt si klade za cíl zjednodušit život lidem, kteří už v Liberci žijí a přilákat nově přichozí a nabídnout jim atraktivní příležitosti k práci, bydlení a dostupné rekreaci, v návaznosti na stávající urbánní celky, podpořit jejich rozvoj a vymezení se proti rozvolněné zástavbě za hranicemi města.

V širším rozměru sleduje tímto projektem autor prostředek k zastavení živelného bezkonceptního rozvoje města a odpovídá na nutnost vytvořit strategie pro trvale udržitelný život ve městě Liberec.

Každé vyrostlé město má svůj dopravní okruh, silniční, metro, tramvaj a podobně. Proč by město Liberec nemohlo mít podobný okruh, který by spojoval jednak jednotlivé části Liberce jednak místa k rekreaci?

Město Liberec je místo,kde se skoro v samém centru setkává okolní příroda s vytvořenou kulturou. Tím spíše je nutný citlivý přitom funkční systém, který obě složky sladí dohromady. Charakter města je jeho rozpadlost. Čím jí spojit dohromady? Silný element pro sjednocení je propojení výrazných charakterů. Zastavit živelnost. Najít užitečné propojení.

// KONCEPT MĚSTA

klíčová slova: urbanizace, hustota, sdílení hodnot, vzdání se určitého komfortu, kultura

co drží koncept města pohromadě mentálně: instituce, sociální infrastruktura
co drží město pohromadě fyzicky: prostory a dopravní infrastruktura

lidé přicházejí do měst za prací (kolik procent jich skutečně v tomto městě žije? Kolik jich dojíždí – čas dojíždění = čas k rekreaci
dostupnost bydlení ve městě = město je nutnost, ne luxus
město má mít prostředky a prostory pro zajištění alespoň částečné soběstačnosti

zelený, měkký, obytný, agroprstenec = může v příznivých podmínkách (skleník)
pokrývat částečnou spotřebu: energie, zeleniny (v Liberci? Je to možné? Viz projekt Michaela Dlouhá: zrdcadlová zahrada na Perštýně)

systém vytápění – solární/ekotermální = umělý systém, který může živit střed, v tom je jeho pevnost – ucelenost (obrázek Oka)

propojení jednotlivých vložených dílů – součástek – napřed představa fungování celků, návrh součástek

uvnitř a vně pomyslného kruhu:

uvnitř: zdroje závislé (množství zdrojů závislých) a nezávislé (záložní)
vně: zdroje nezávislé (drahé sítě, plyn, proud, voda atp. Viz plynofikace, zasít'ování pozemků atp.)

uvnitř: společnost, sdílení, omezení
vně: nezávislost, individualita, neomezení

// CO JE TO MĚSTO?

Tento dotaz jsem zaslal asi čtyřiceti českým architektům, zatím jsou interpretace tohoto pojmu velice různorodé. Pro mě osobně je město fyzickou realizací konceptu společného sdílení prostoru, vytvoření hierarchie a vymezení se vůči okolí, je to sdílení určitých hodnot a vzdání se jiných například zemědělství apod.

podnětné čtení o urbanizaci a o městě zde:
<http://urbanizace.wz.cz/bakule/22-definice-mesta>

Odpovědi architektů na otázku „Co je to město?“:

Opočenský Valouch architekti

„Je to místo pro život, kde je všude blízko.“

David Kraus

„ ... město je pro mne již jen administrativní pojem neb dnes těžko říci, kam zasahuje a kde končí to či ono lidské sídlo. Lidi urbanizují co se dá a propojují co se dá. Slovo město či vesnice pro mne spíš popisuje atmosféru nějakého místa. “

Josef Pleskot

„Odpověď na Vaši otázku asi nezískáte snadno. Celý život se budete snažit jí přijít na kloub. Jedna z odpovědí může být:Město je prostředí, ve kterém se uskutečňují vztahy mezi lidmi podle specifických pravidel, podle městských pravidel. Existuje-li dnes ještě rozdíl mezi životem lidí ve městech a na venkově, pak má smysl pokusit se popsat a definovat ta rozdílná pravidla... Možná, že se pak dá alespoň trochu poznat, co je město. “

Pavel Hnilička

„ ... město je způsob života. V Evropě 75% obyvatel a brzy možná 80-90% populace. Na celém světě je způsobem pro více než 50%. Ještě před 100 lety to bylo jen pro 5% obyvatelstva naší planety. “

Milan Valeš

„Město: lidská struktura - vybudovaná se společným zájmem. Jedním slovem pak nejlépe město vyjadřuje slovo komunikace.

// OBRAZ LIBERCE



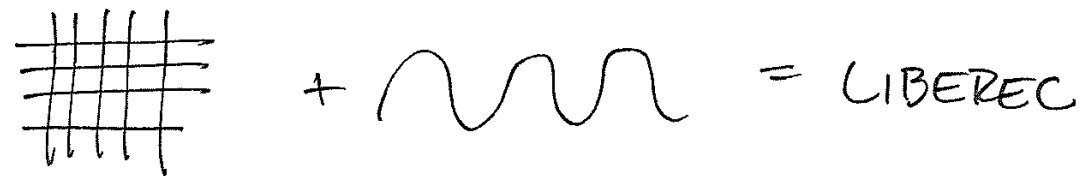
urbanistická struktura



hradby

město s hradbami

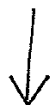
KRAJINA - PODKLAD PRO KONCEPT MĚSTA



koncept města v prostoru Liberce

STRATEGIE PRO LIBEREC:

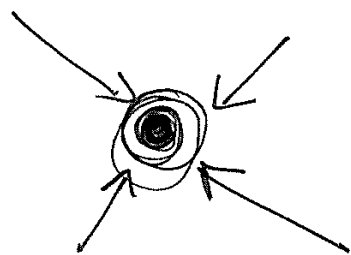
KONCENTRACE + DECENTRALIZACE



IMPLOZE

= NASTARTOVÁNÍ

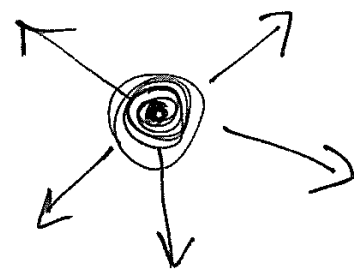
RŮSTU DOVNITŘ
MĚSTA (centrum)



⇒ VÝSLEDEK:

zhušťování
městské struktury
+ nižší náklady

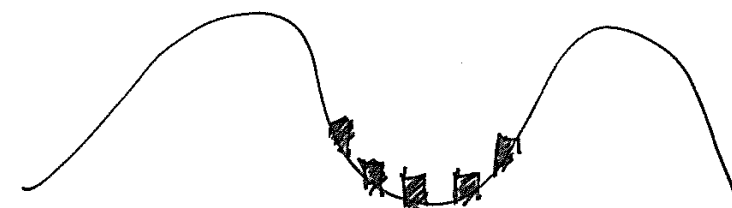
X
NEKONEČNÝ NEŘÍZENÝ
RŮST - ROZPÍNAVÁNÍ



⇒ DŮSLEDEK:

ředění městské
struktury
+ vyšší náklady

TERÉN



ÚSTÍ

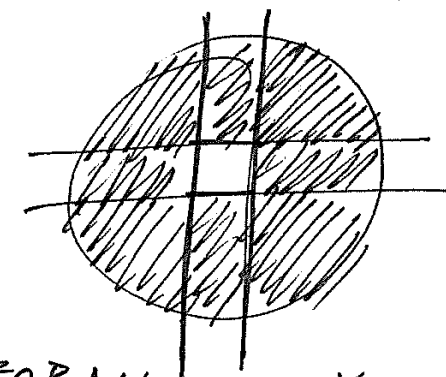


LIBEREC



HRADEC

MĚSTO - KONCEPT USPOŘÁDÁNÍ MÍSTA PRO ŽIVOT



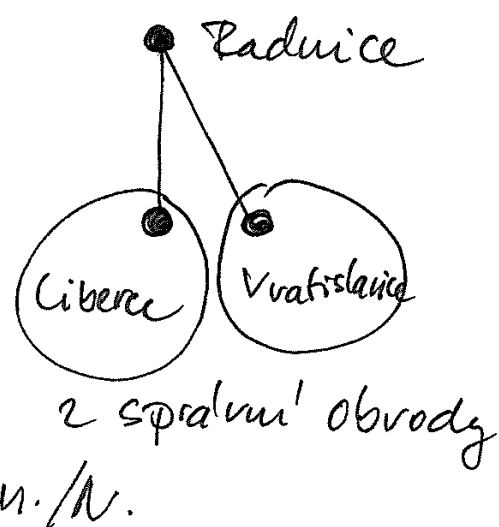
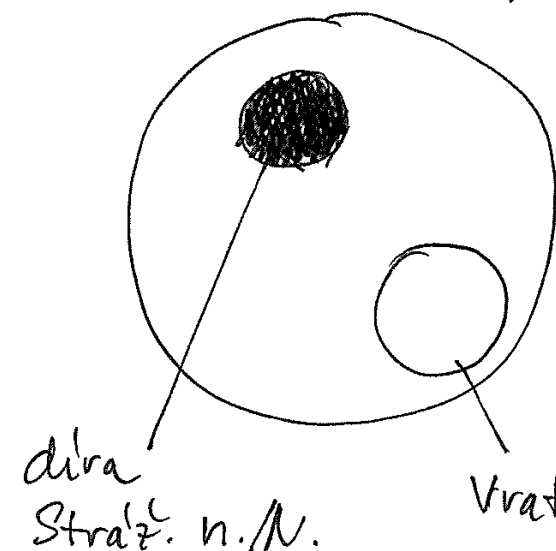
EFEKTIVNÍ FORMA MĚSTA = INTENZIVNÍ
(viz České Budějovice) HLUSTOTA

KONCENTRACE + DECENTRALIZACE

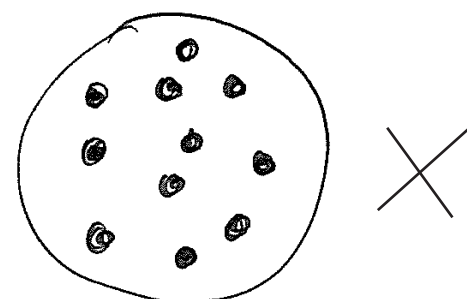
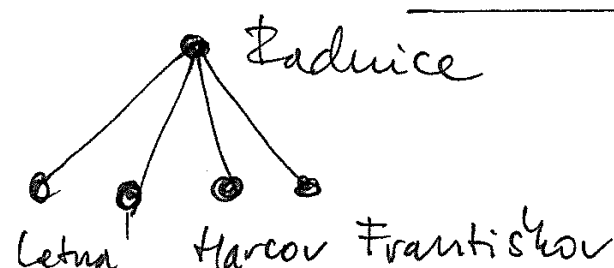


SOUČASNÁ STRUKTURA
SPRAVY MĚSTA

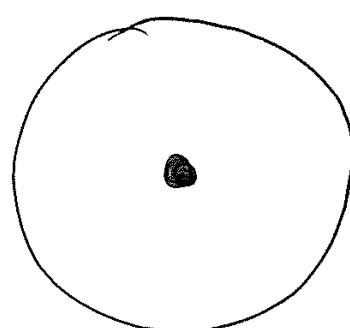
LIBEREC - obraz správy



CÍL DECENTRALIZACE :



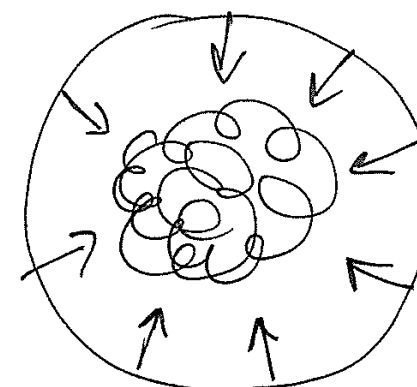
DEMOKRATICKÁ
SATO SPRÁVA



CENTRALISTICKÁ
SATO SPRÁVA

3 kroky pro LIBEREC :

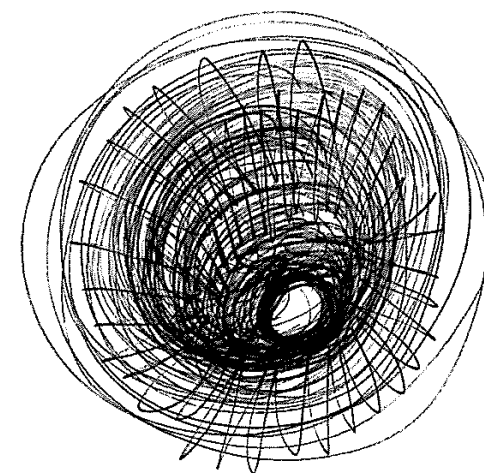
① VYMEZENÍ MĚSTA



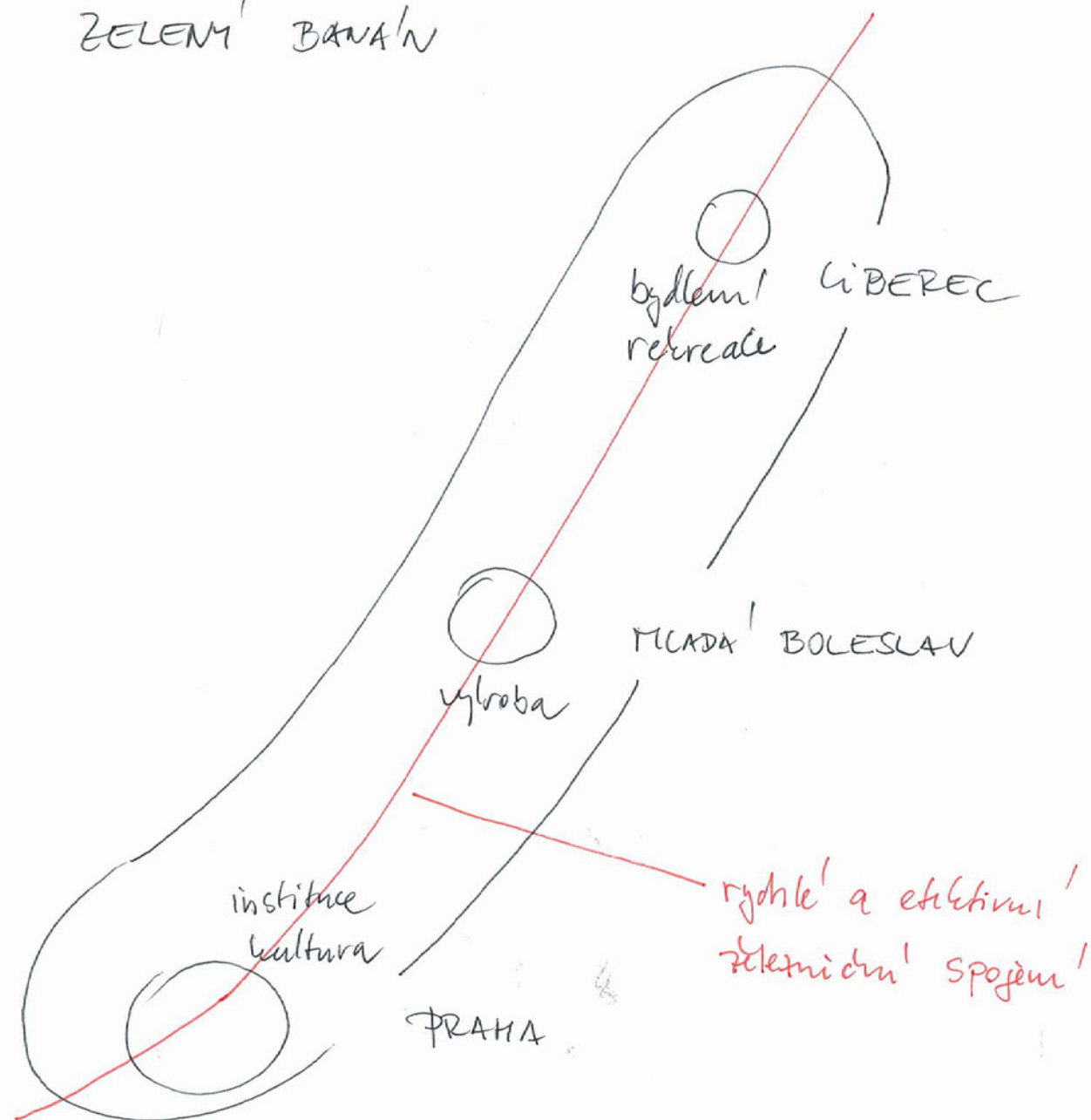
② VYMEZENÍ CENTRA



③ VYTVOŘENÍ CENTRÁLNÍHO PROSTORU

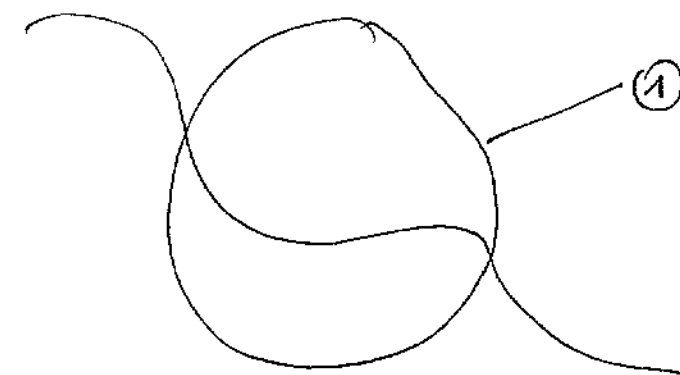


ZELENÝ BAHN

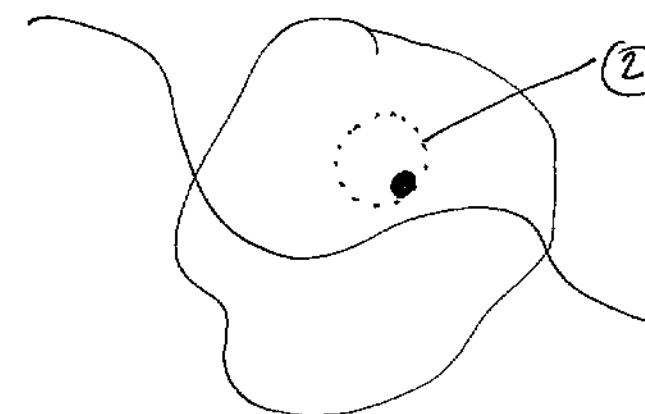


3 způsoby jak toho dosáhnout :

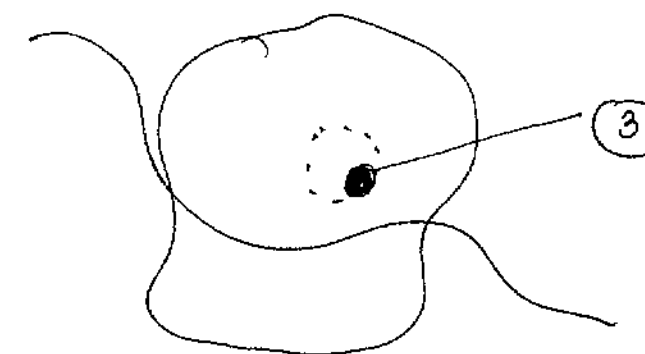
① ohrazení: VNĚJŠÍ OKRUH

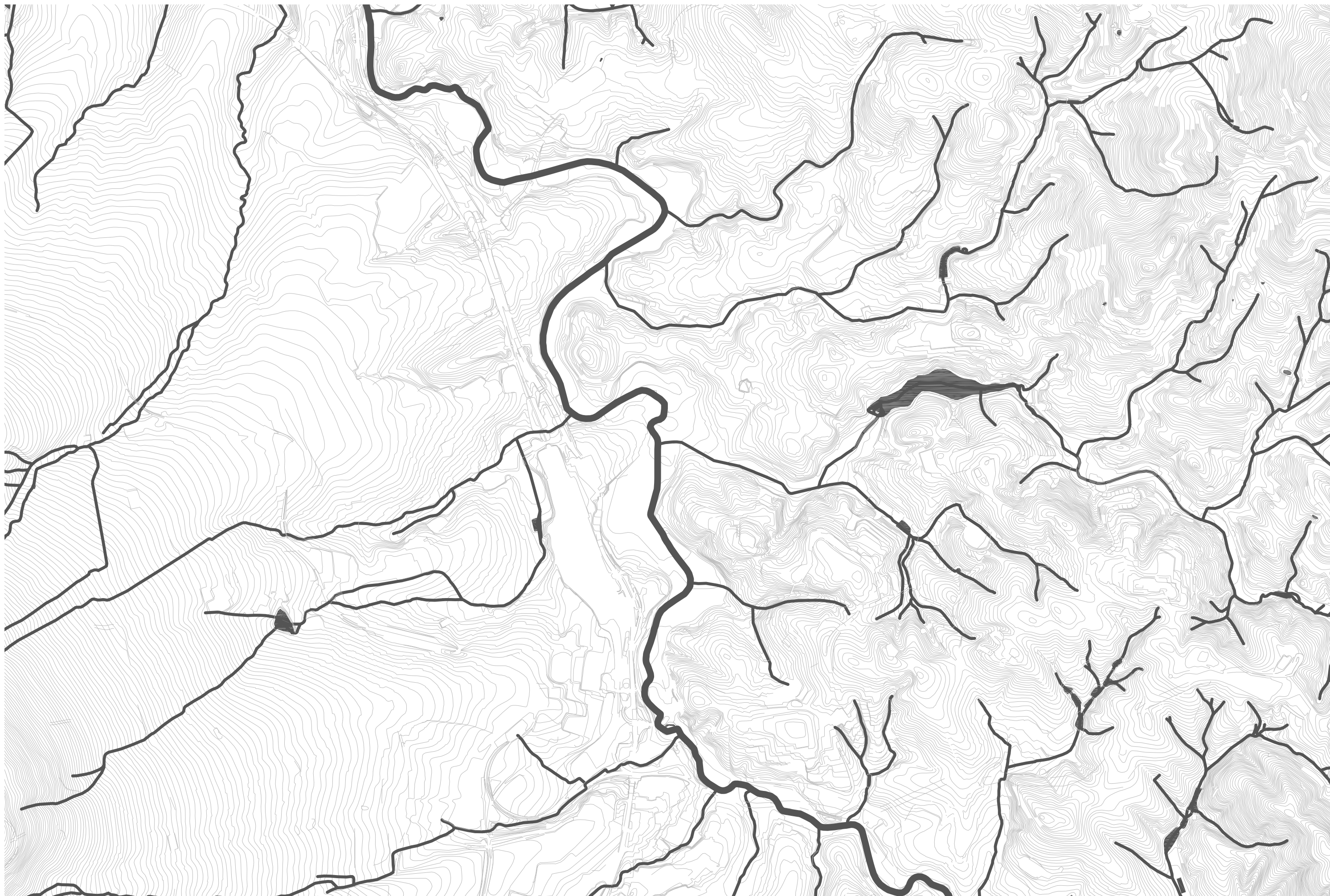


② vymezení centra: VNITŘNÍ OKRUH



③ centrální prostor centra: DOLNÍ NIVA





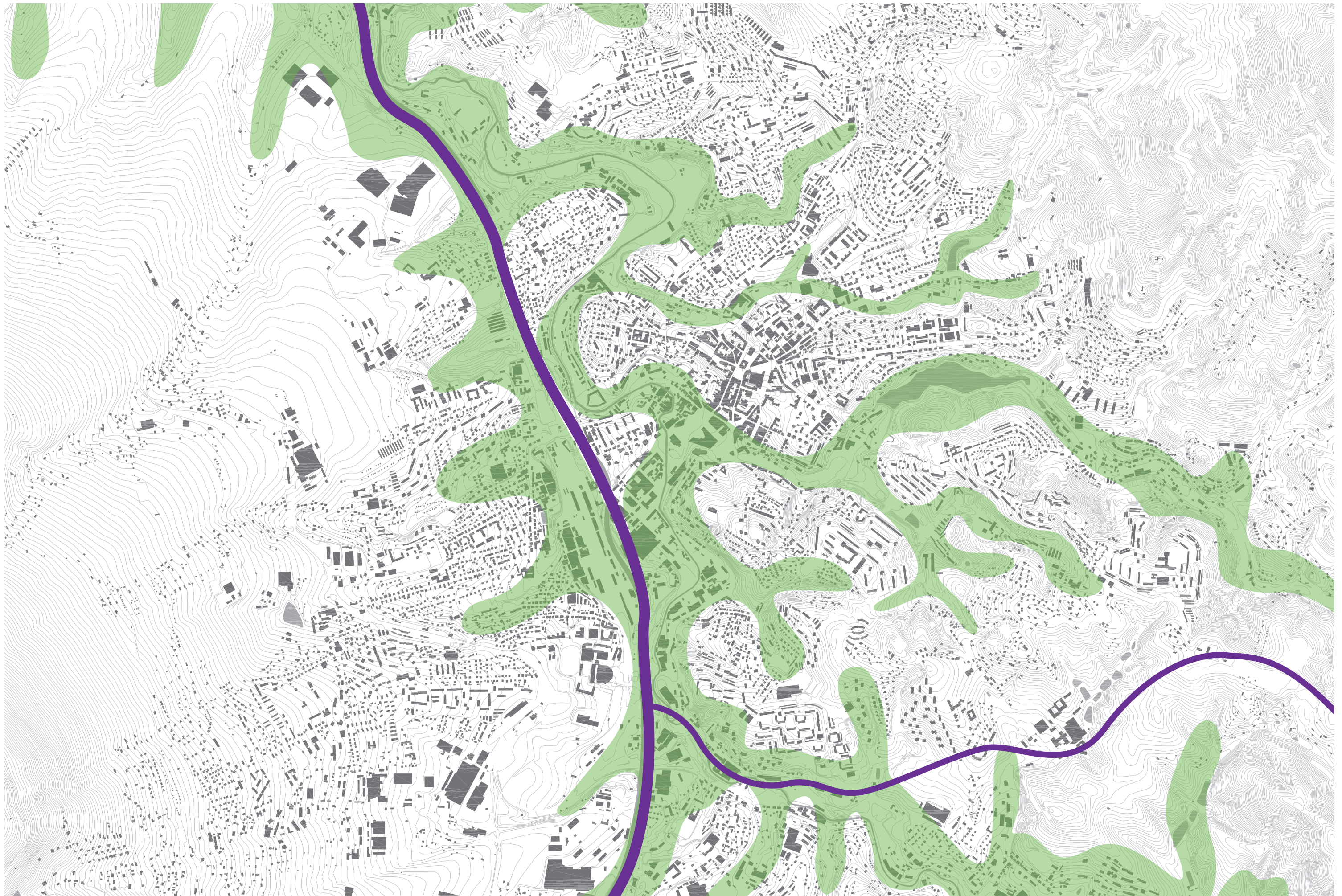
B. ROZBOR MÍST A ÚKOLU / LIBEREC / morfologie a vodní toky - Nisa páteř v terénním zlomu



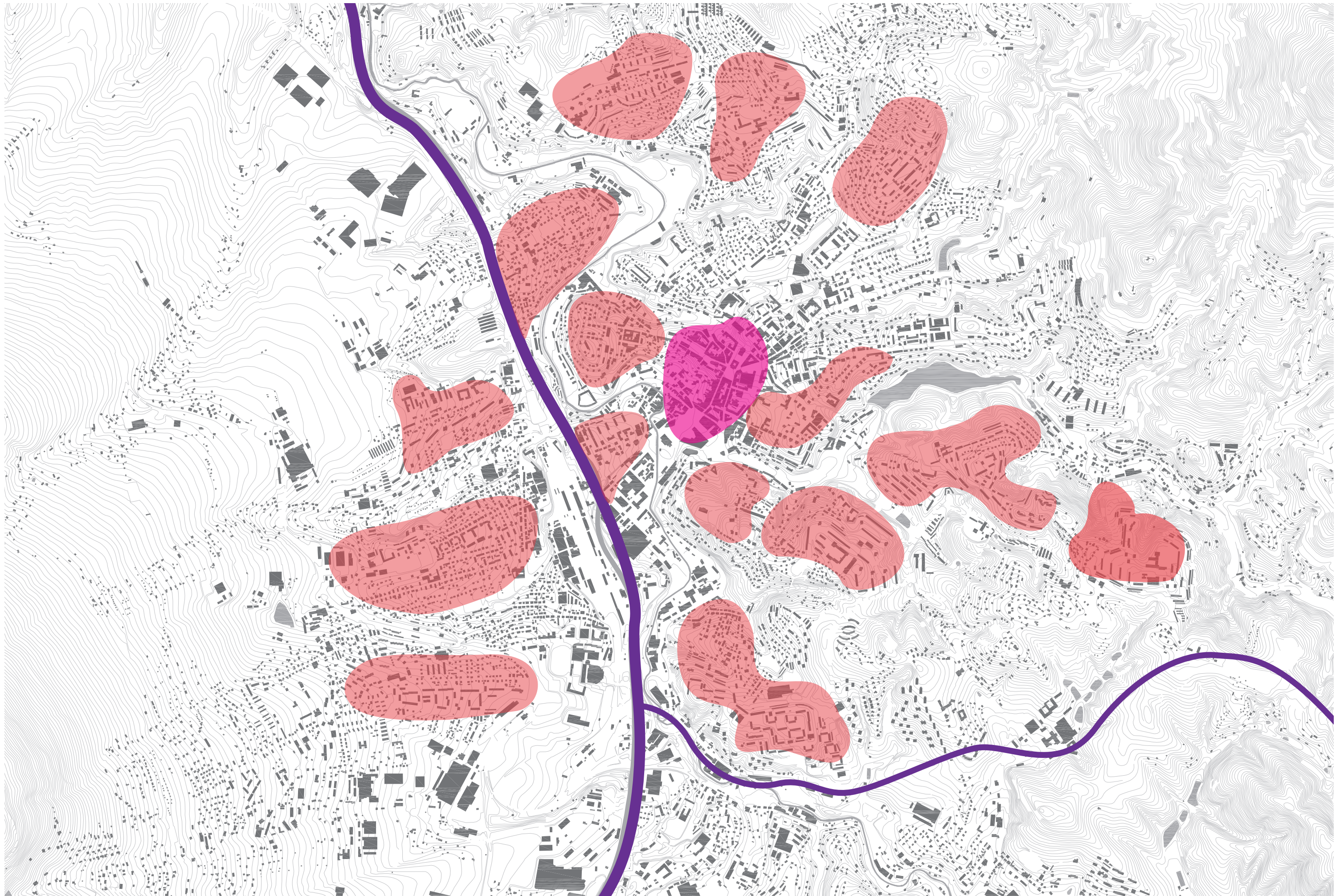
B. ROZBOR MÍST A ÚKOLU / morfologie a dálnice - rozdělení na dvě části: Ještědská - vlevo a Jizerská - vpravo



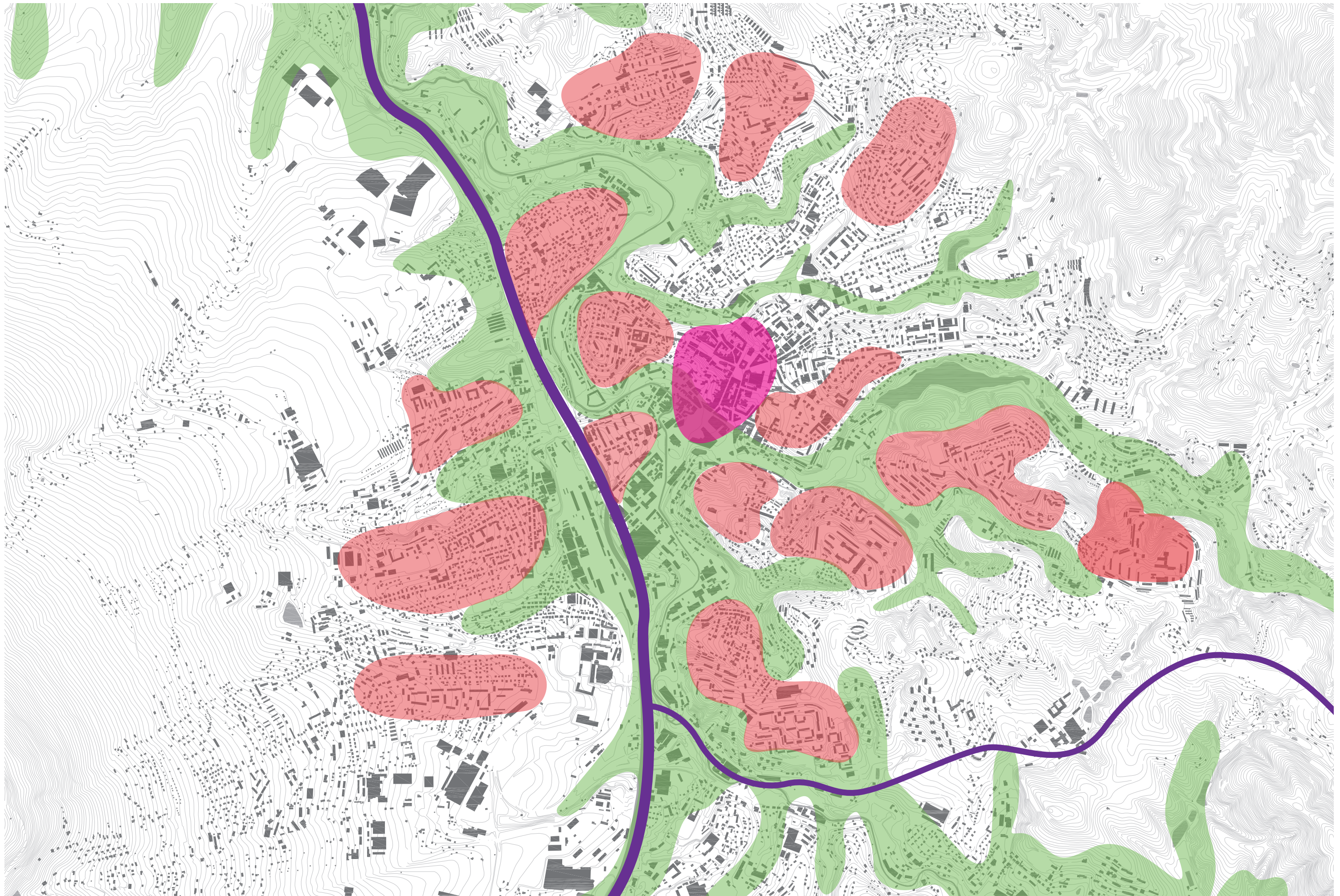
B. ROZBOR MÍST A ÚKOLU / LIBEREC / morfologie a struktura města



B. ROZBOR MÍSTAA ÚKOLU / LIBEREC / zelná chalupa - údolí



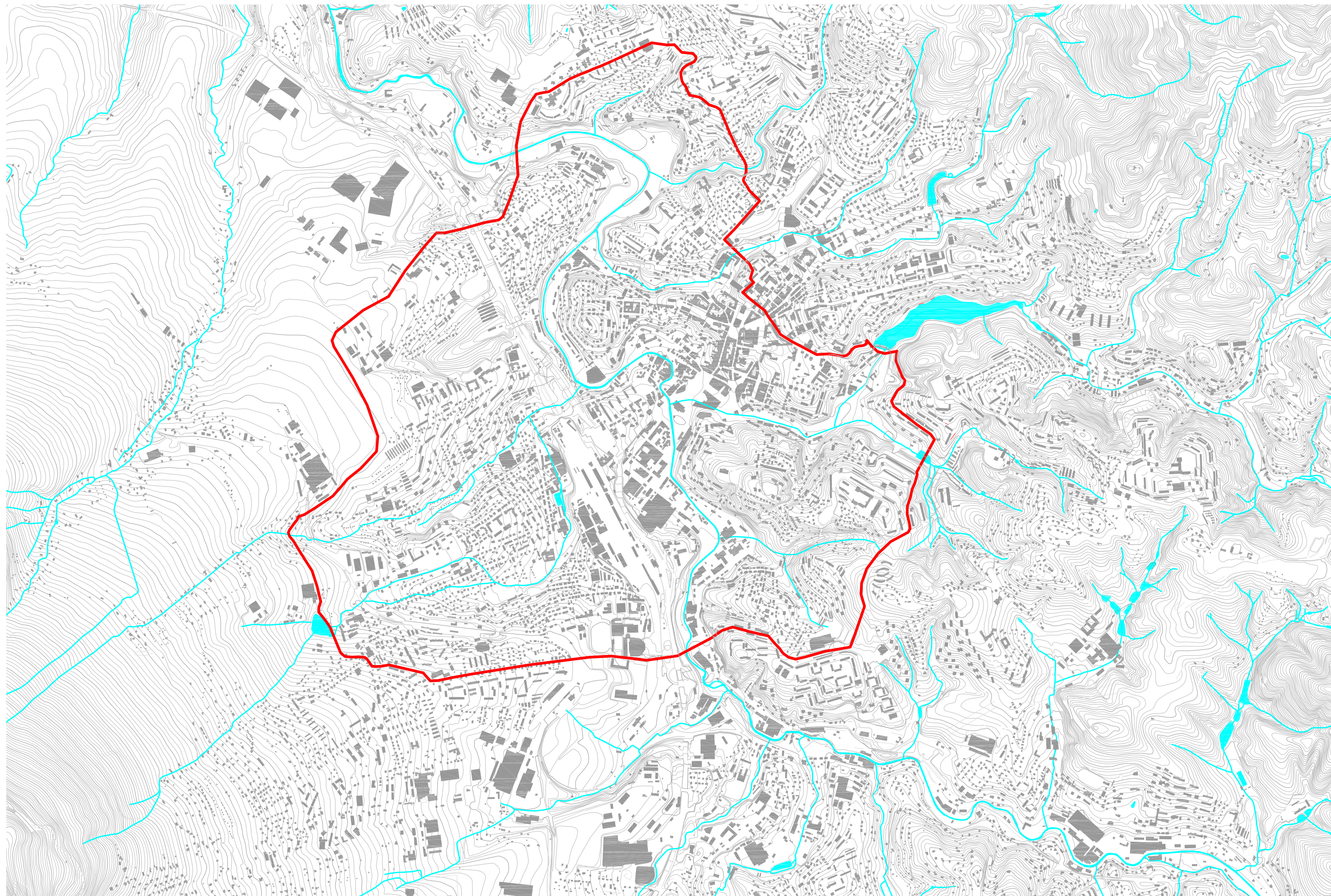
B. ROZBOR MÍST A ÚKOLU / LIBEREC / červené ostrovy - kopce

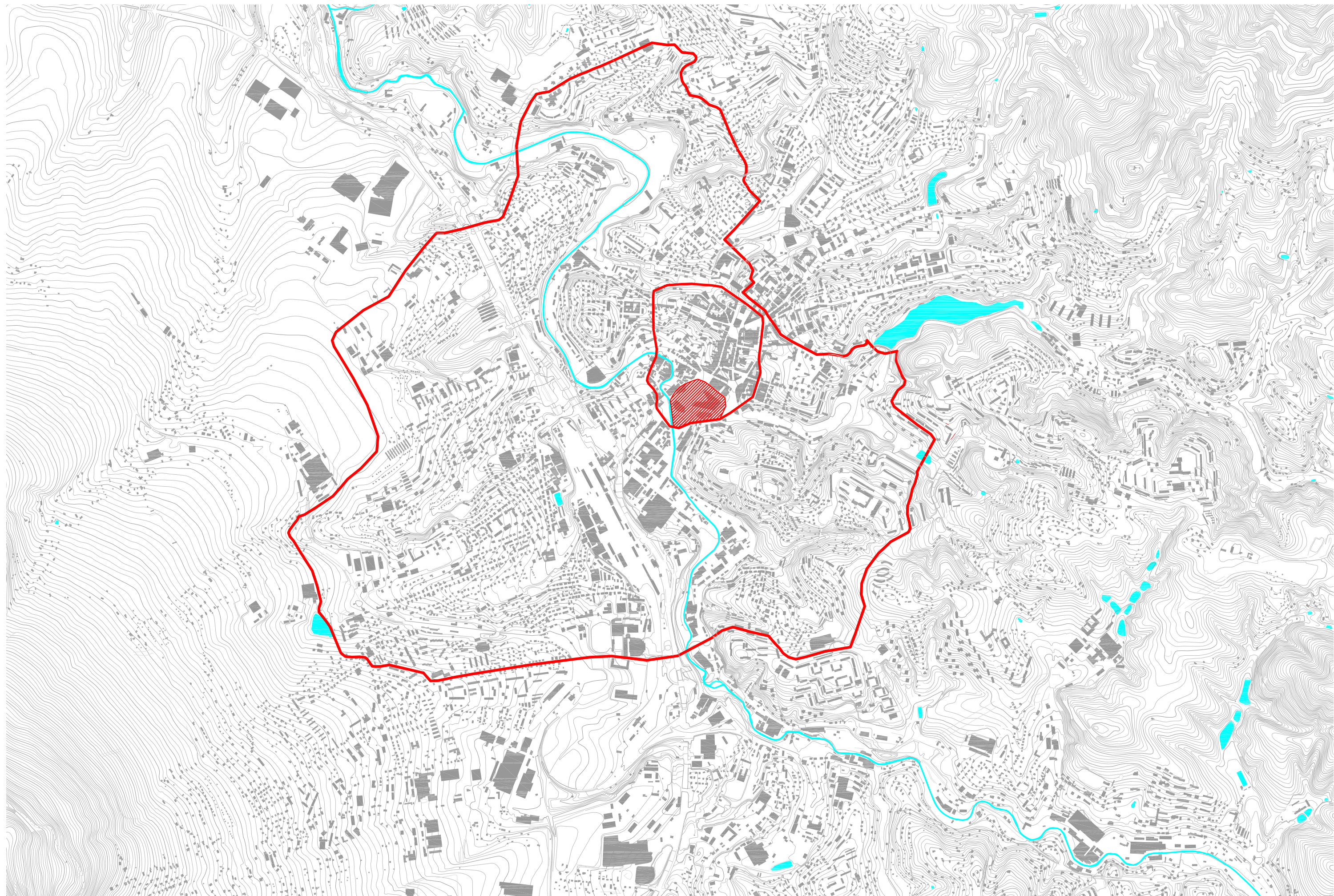


B. ROZBOR MÍSTAA ÚKOLU / LIBEREC / spojitost - zelená a izolovanost - červená



B. ROZBOR MÍST A ÚKOLU / LIBEREC / městská zeleň - nová zelená / opěrné body město a hory - žlutá / rozvojové oblasti - čárkovaně







M 1:20 000

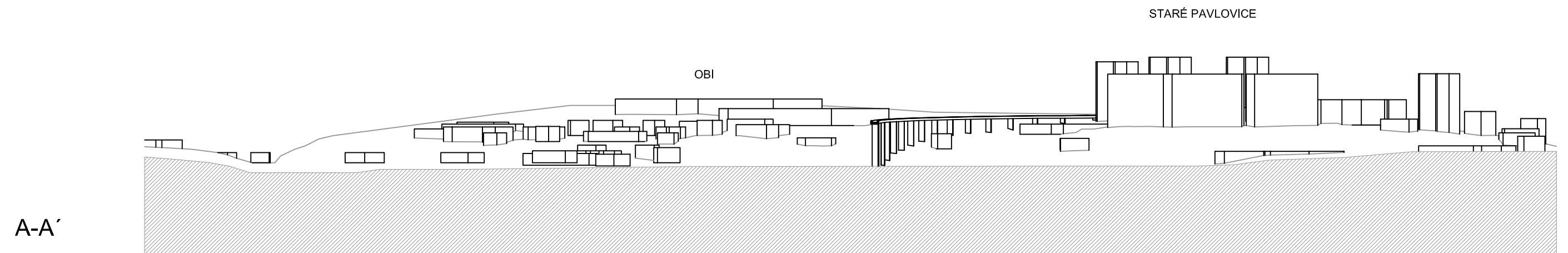
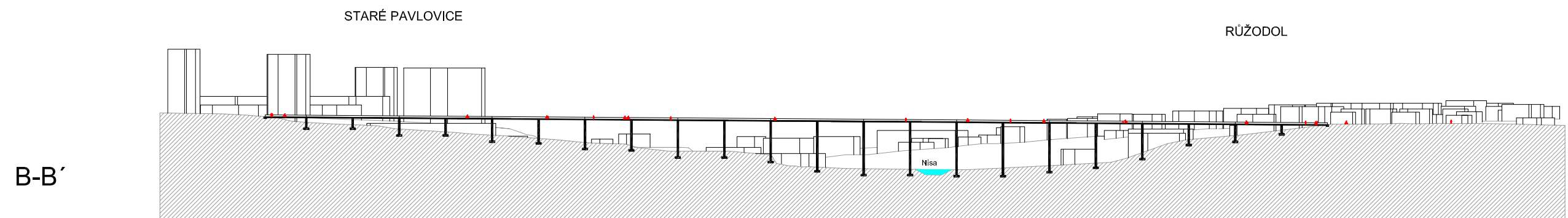
M 1:20 000

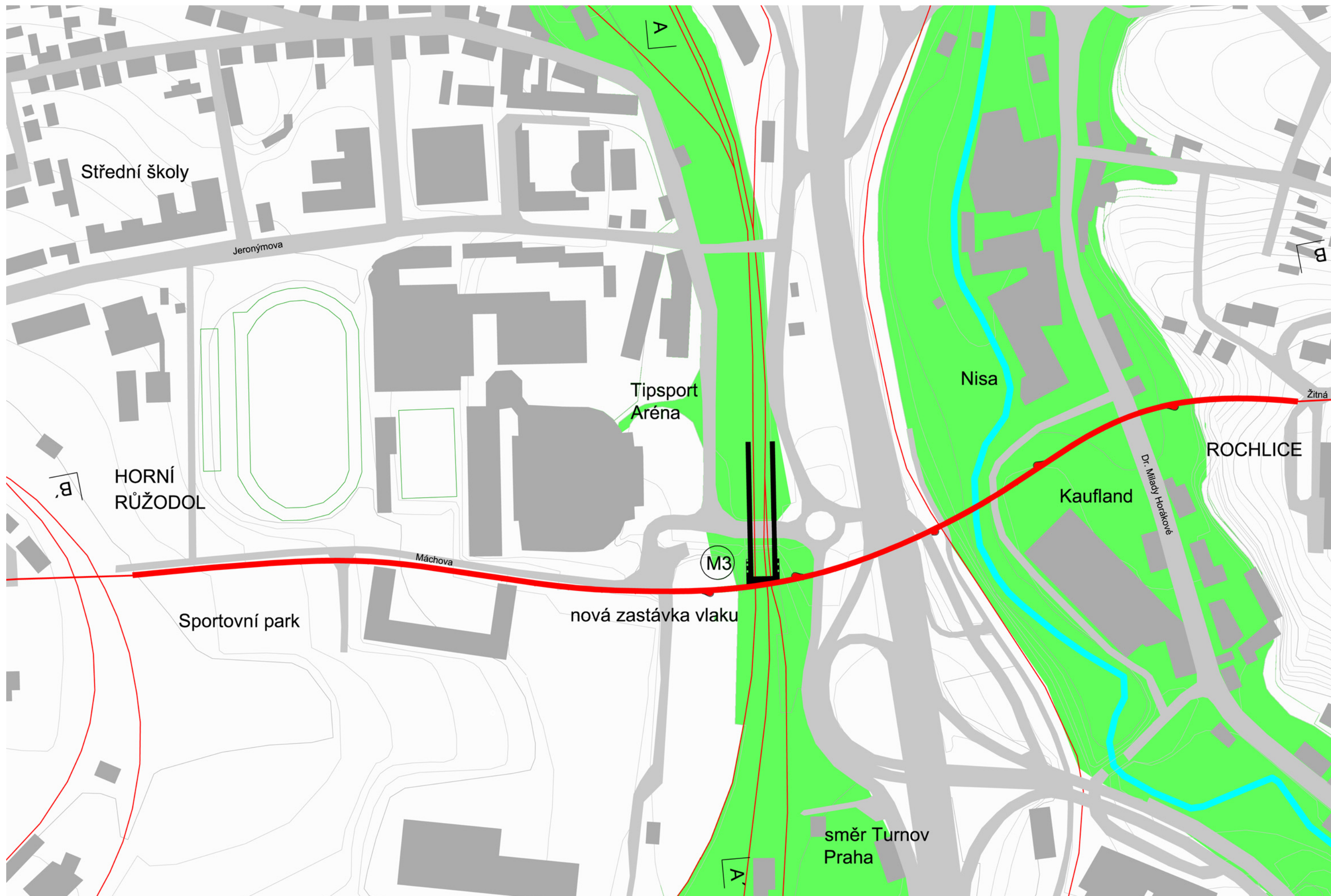


C.2 SITUACE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ / severní okraj města - obchodní a nákupní centra / koridor řeky Nisy

M 1:2500

A

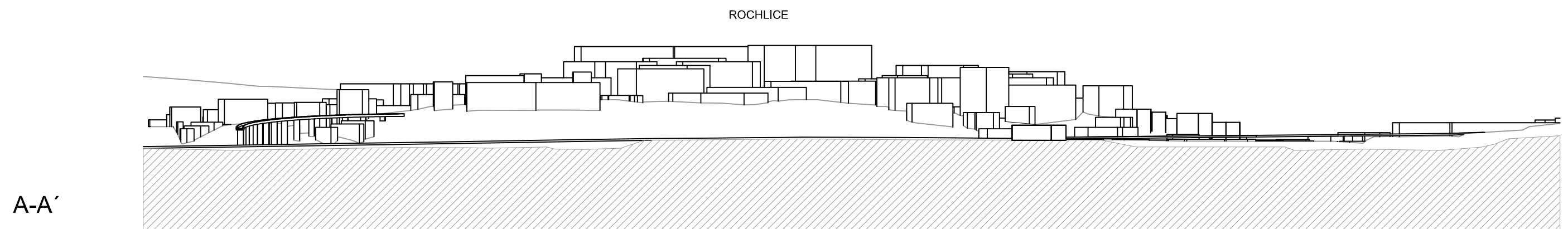
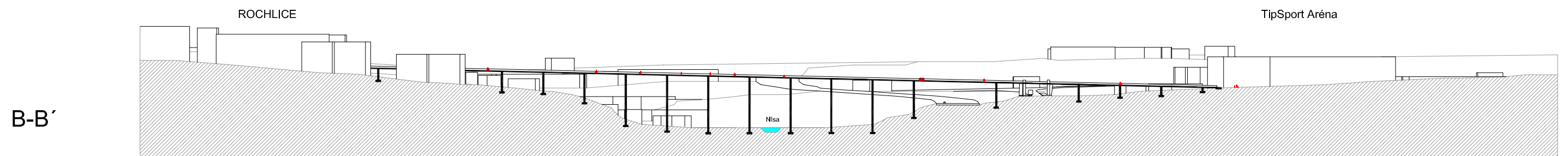


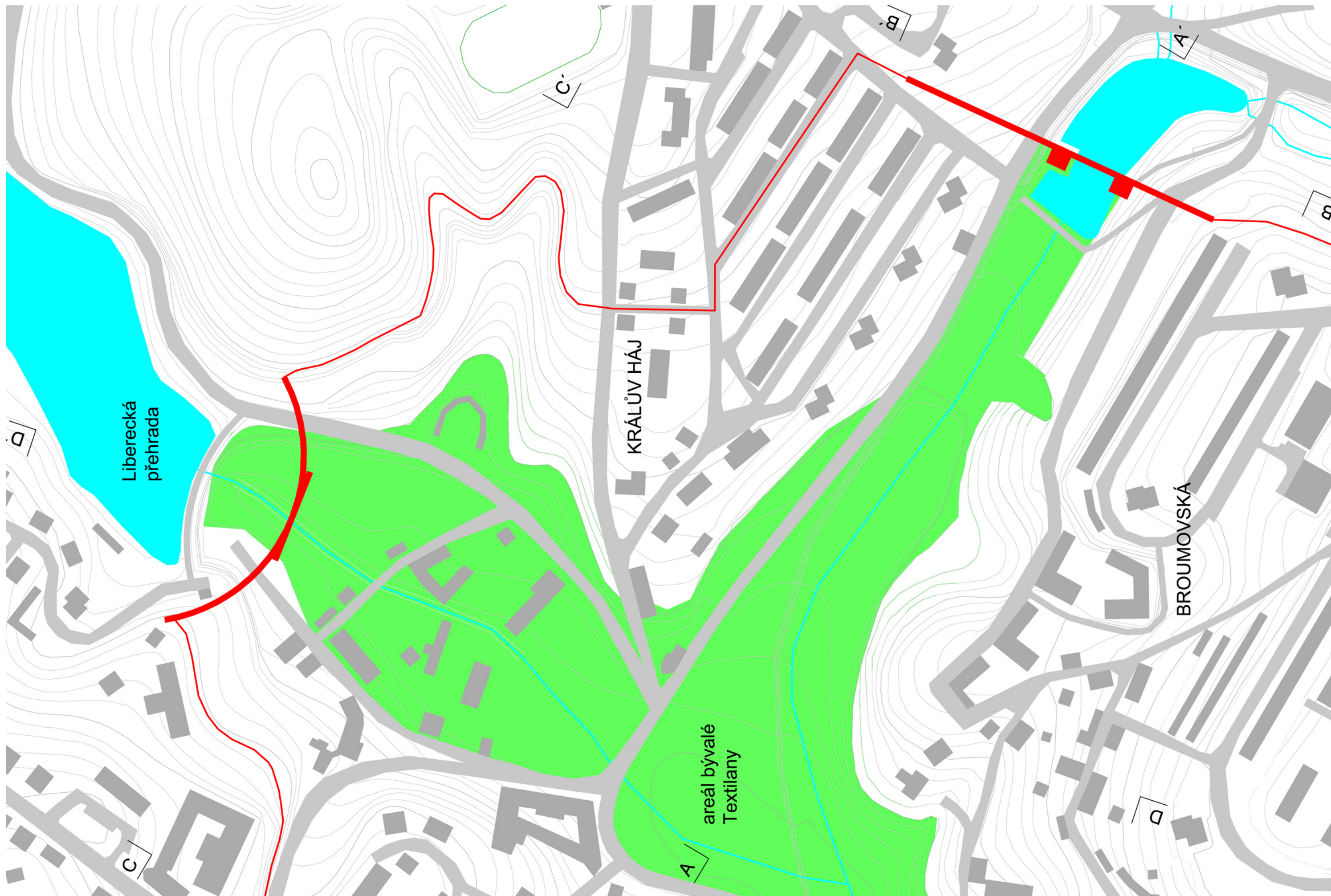


C.2 SITUACE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ / jižní okraj města - sportovní a průmyslové areály / koridor řeky Nisy

M 1:2500

B



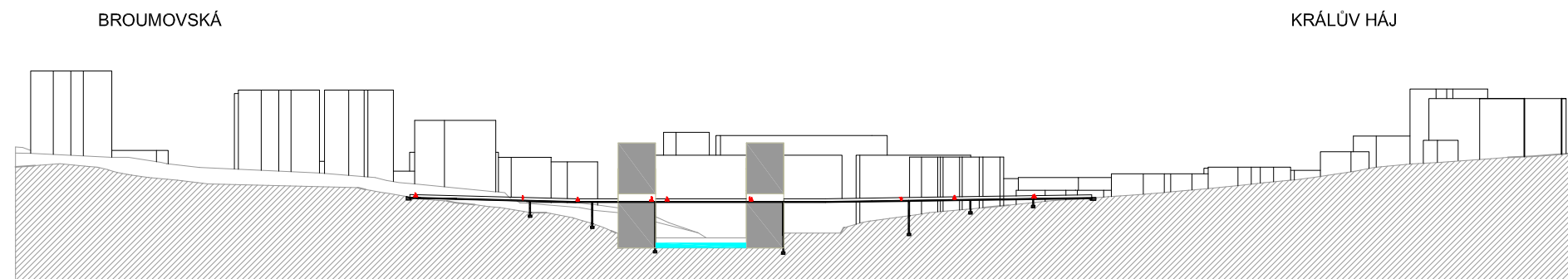


C.2 SITUACE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ / údolí Harcovského potoka - Liberecká přehrada - bývalá Textilana

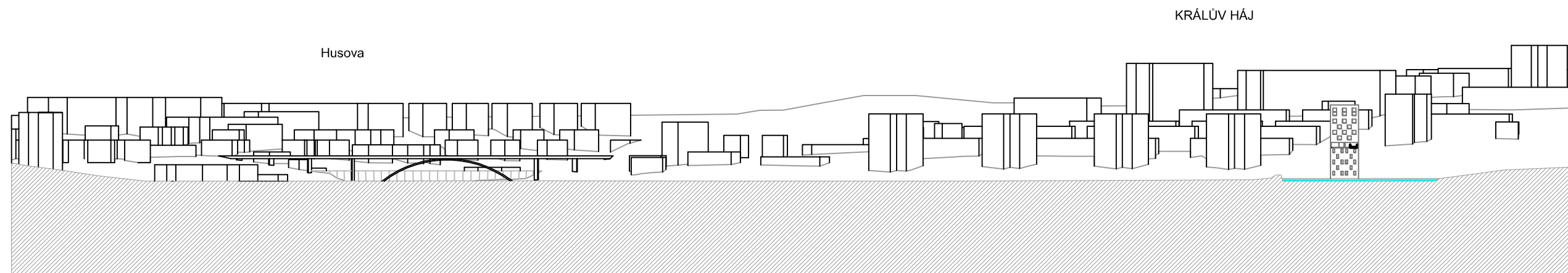
M 1:2500

1

B-B'

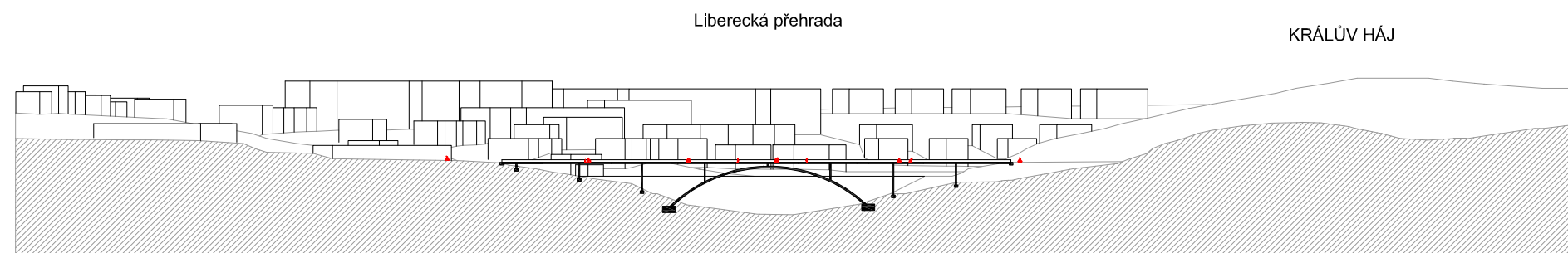


A-A'

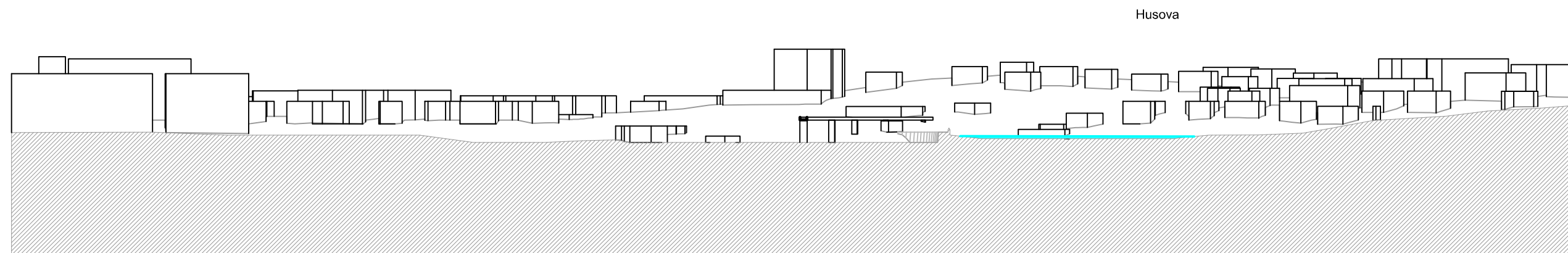


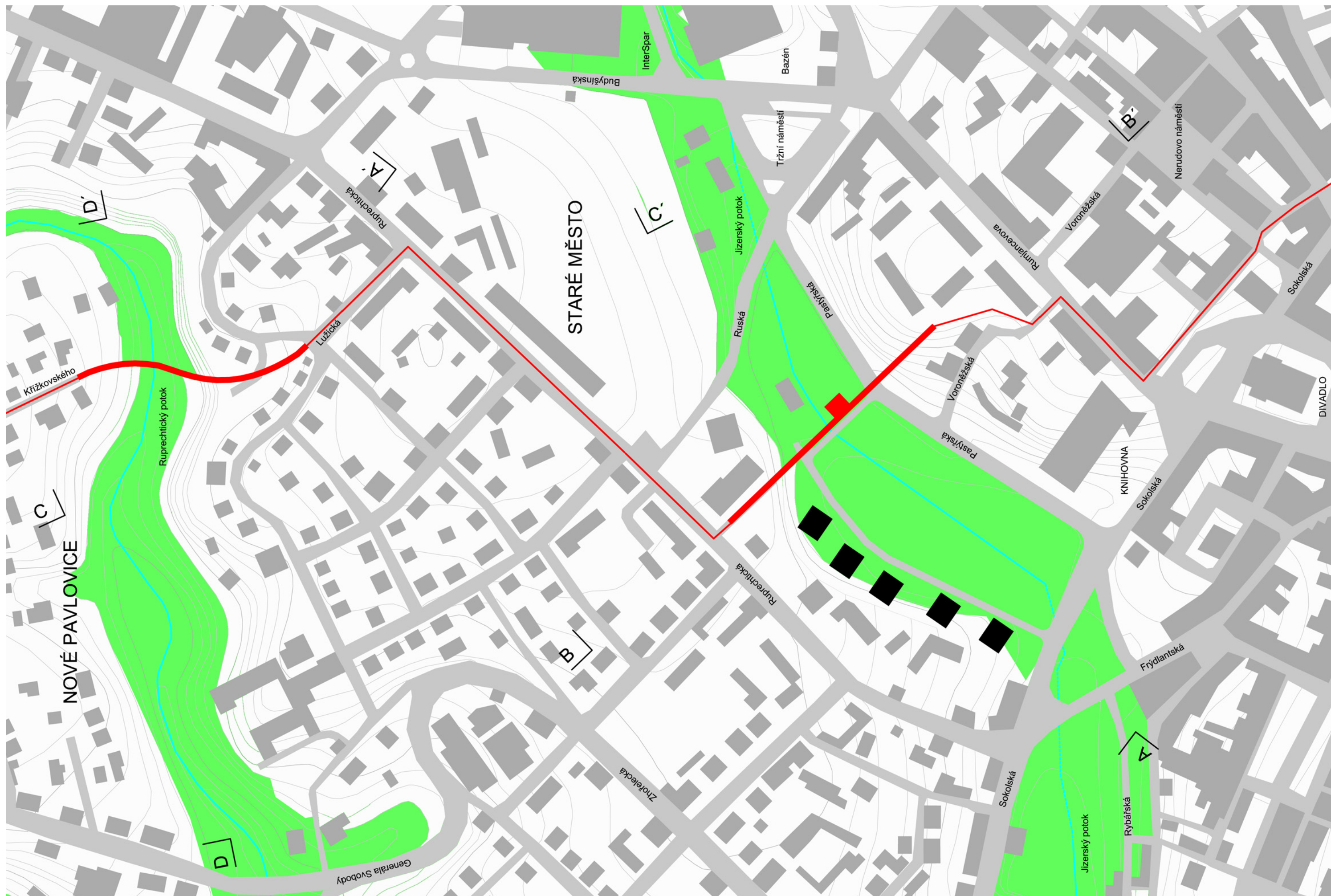
2

C-C'



D-D'



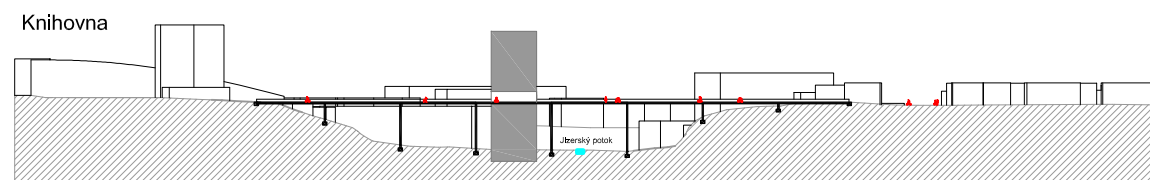


C.2 SITUACE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ / údolí Ruprechtického potoka / údolí Jizerského potoka - ul. Pastýřská

M 1:2500

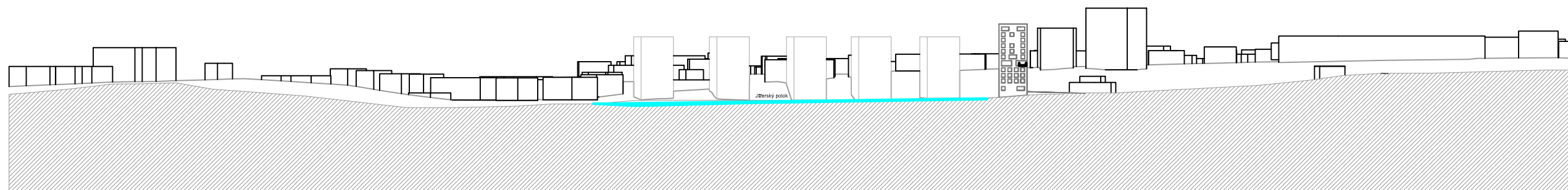
3

B-B'



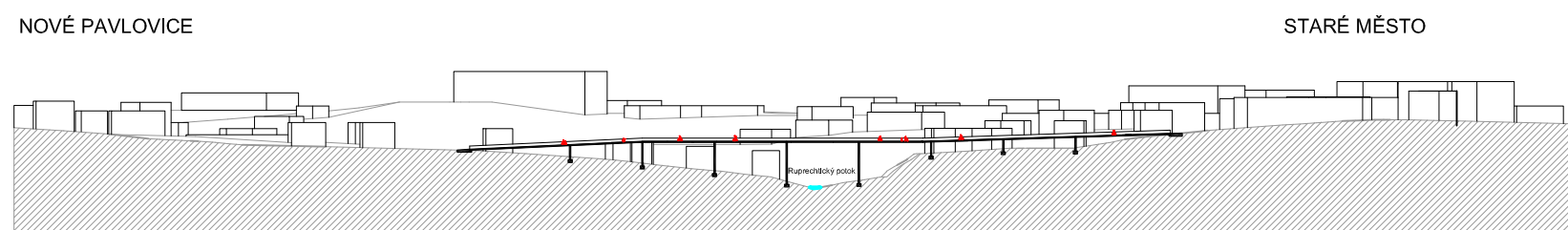
STARÉ MĚSTO

A-A'



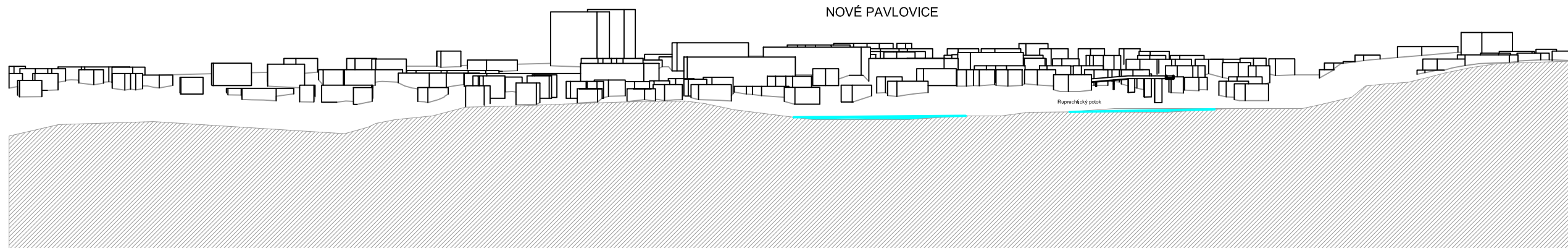
4

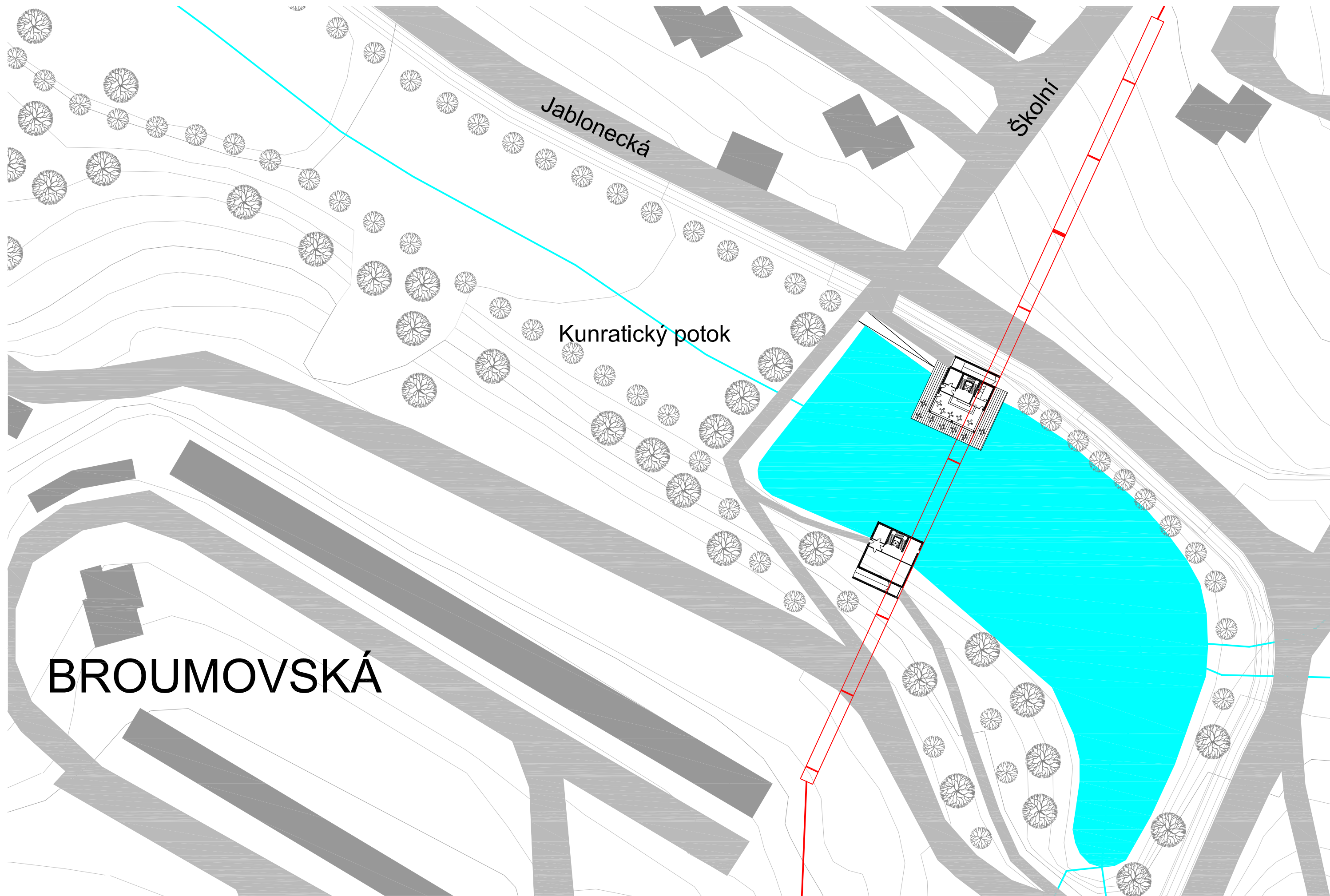
C-C'



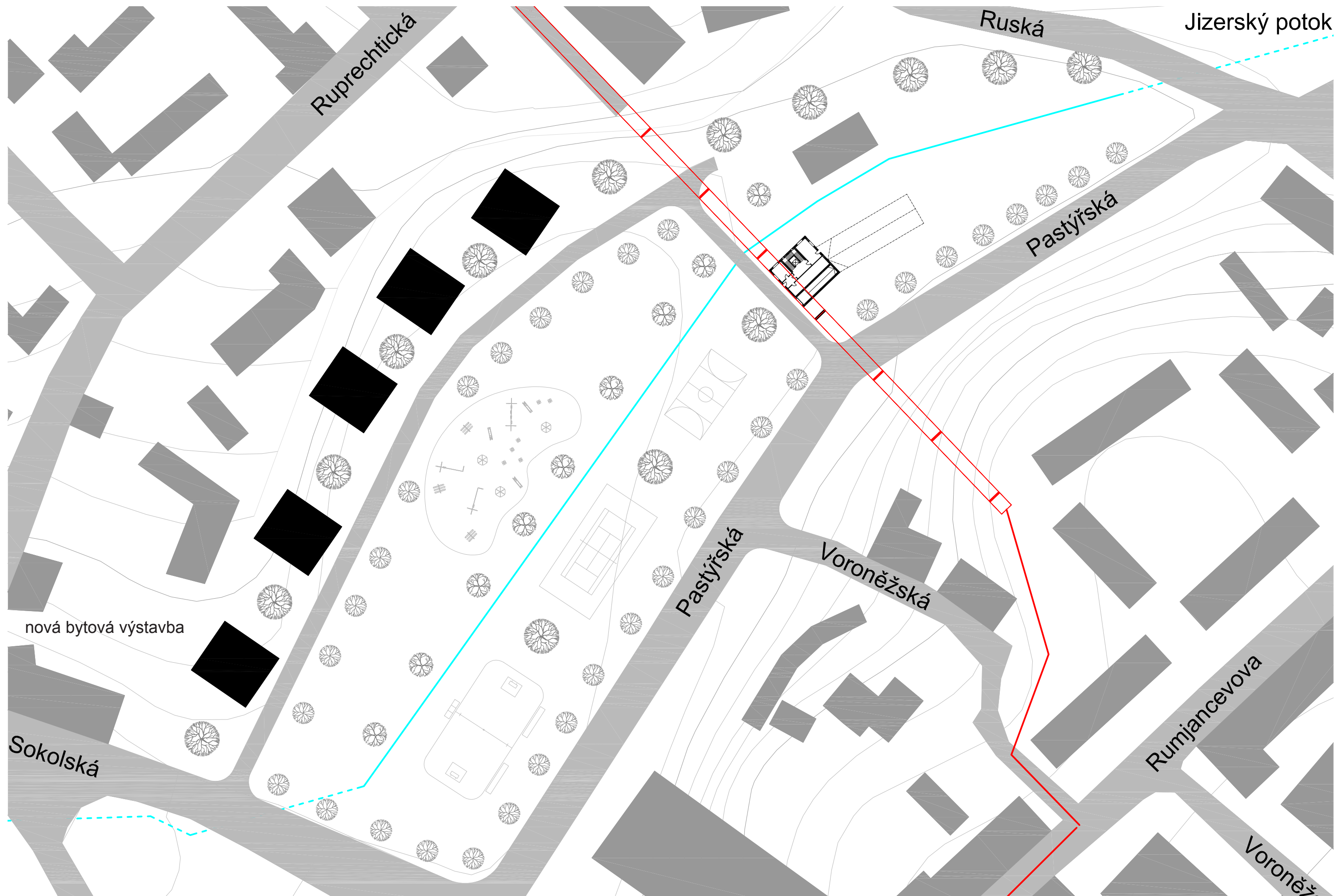
NOVÉ PAVLOVICE

D-D'



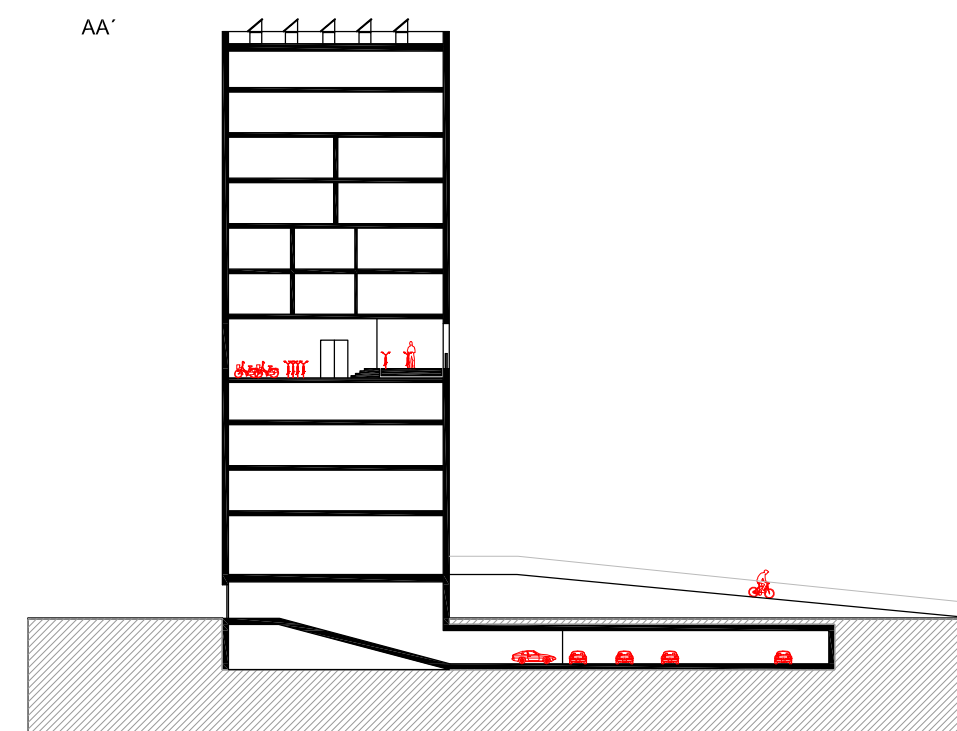
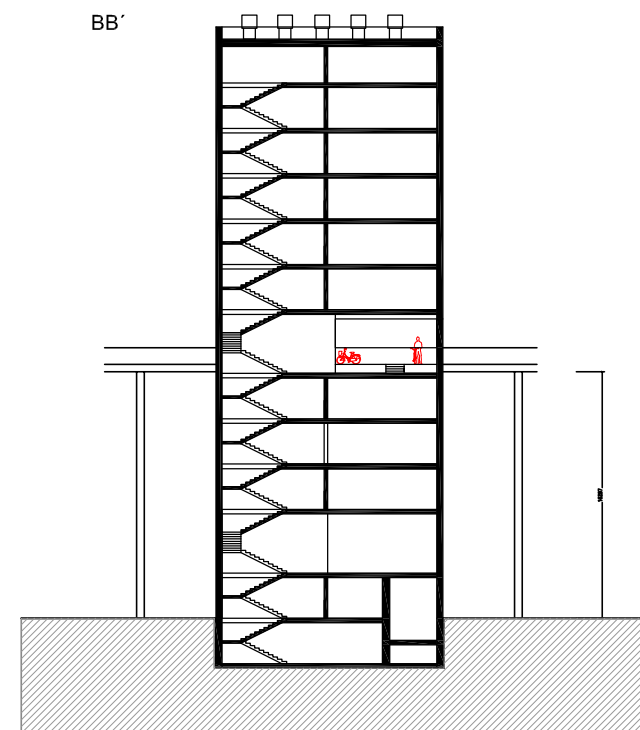
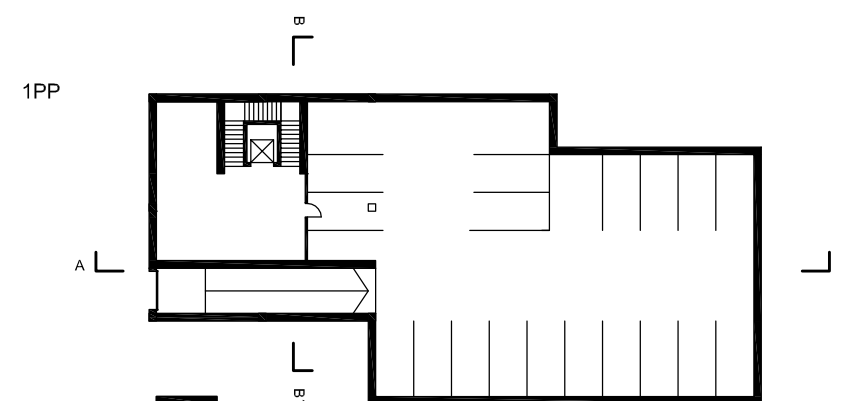
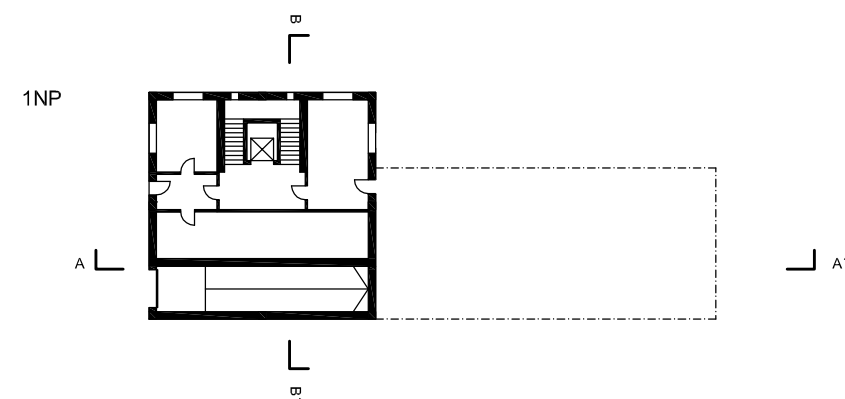
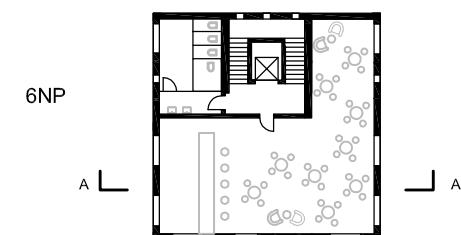
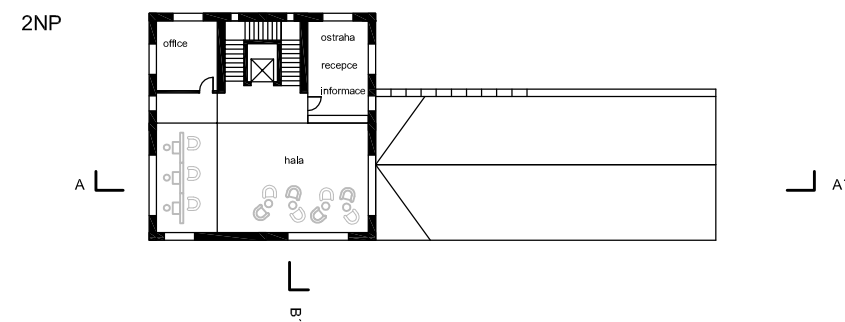
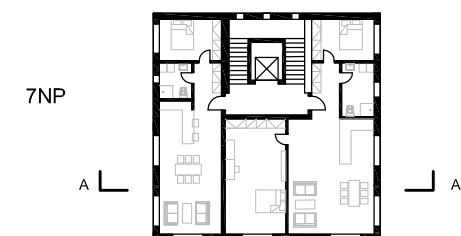
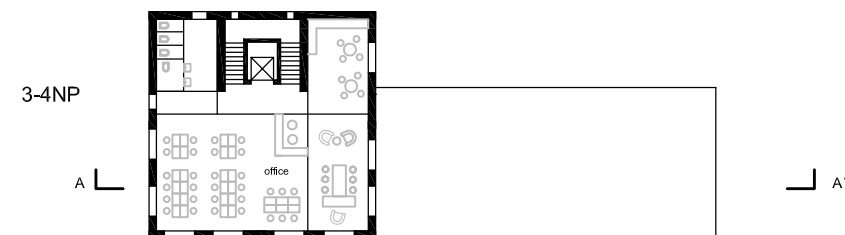
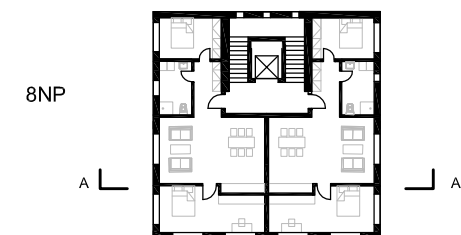
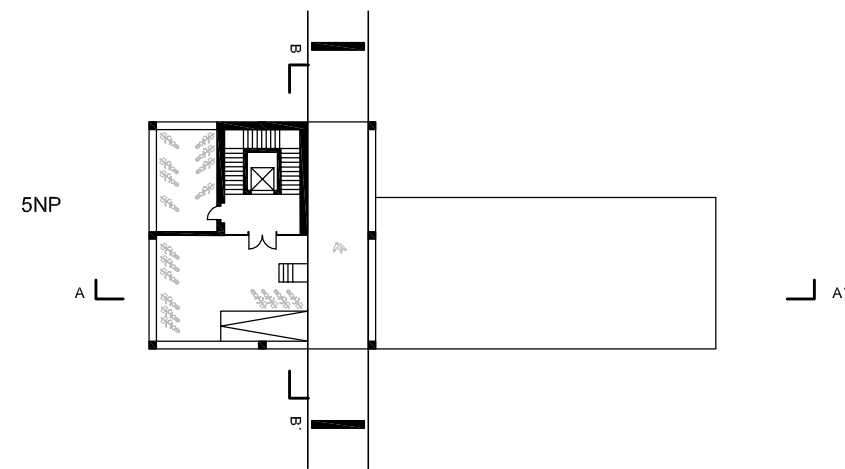
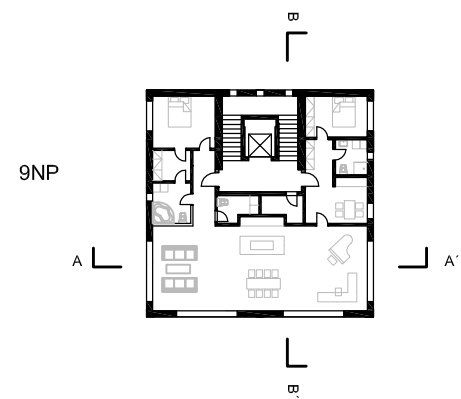


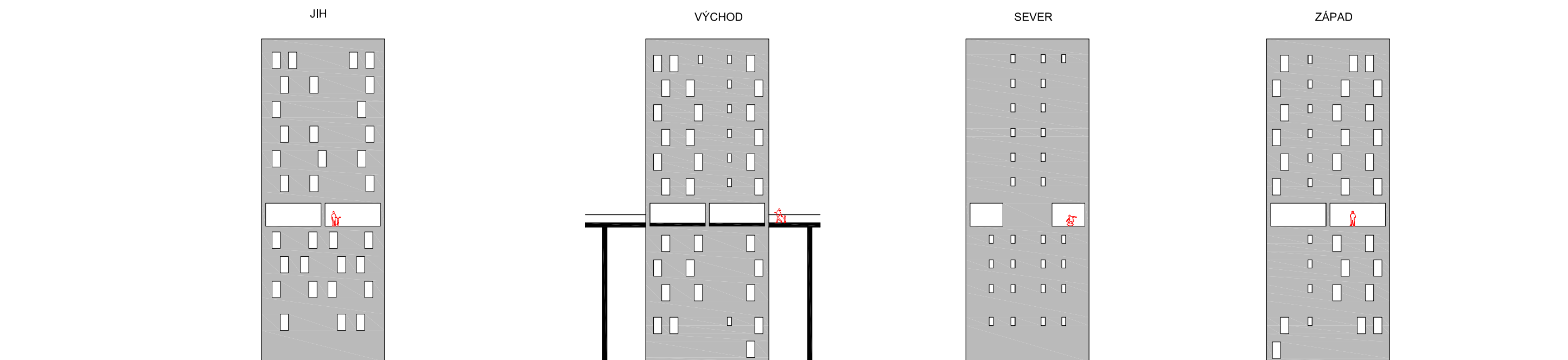
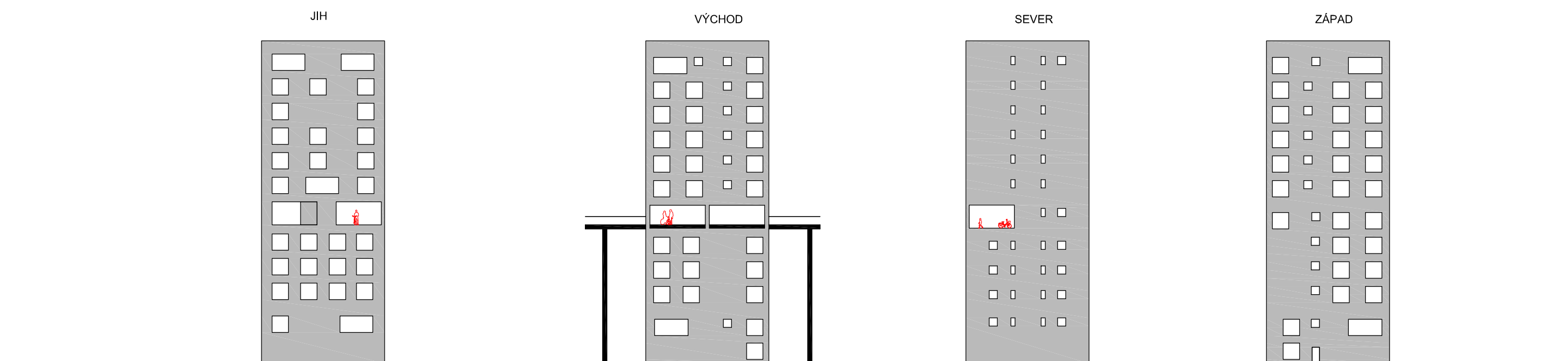
BROUMOVSKÁ

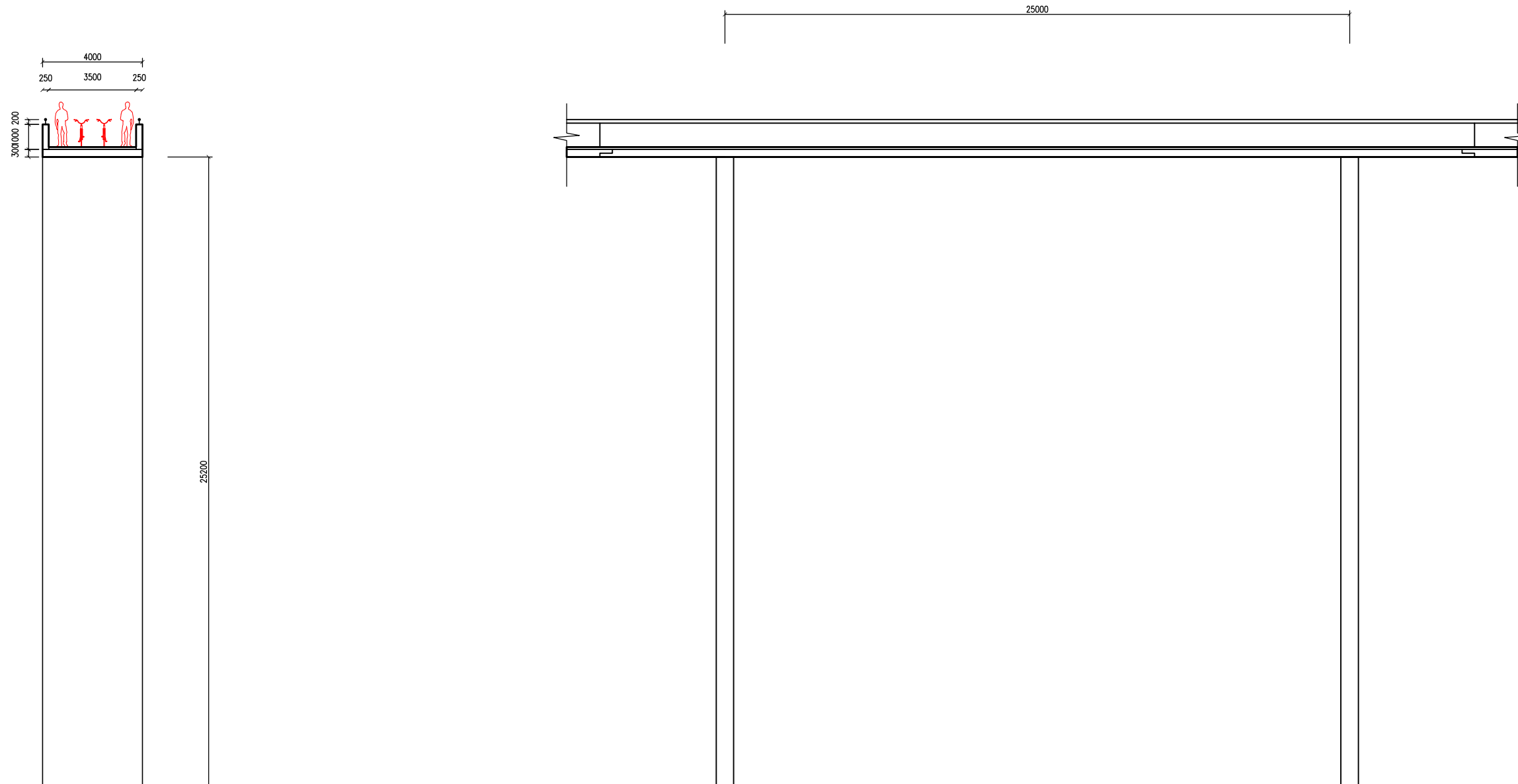


C.4 SITUACE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ - DETAIL / sportovní prostor Pastýřská / jedna věž - služby policie a byty

M 1:1000

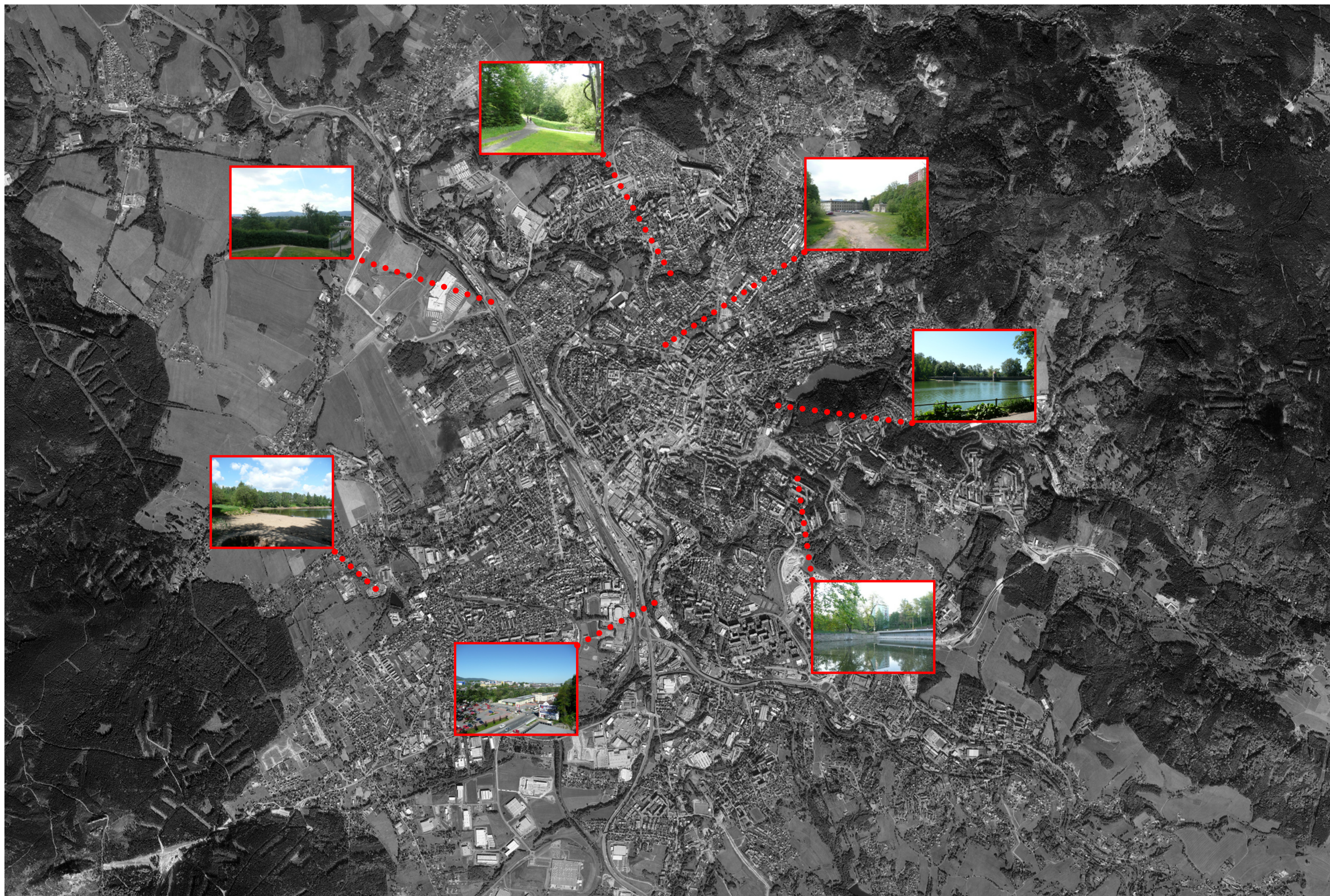




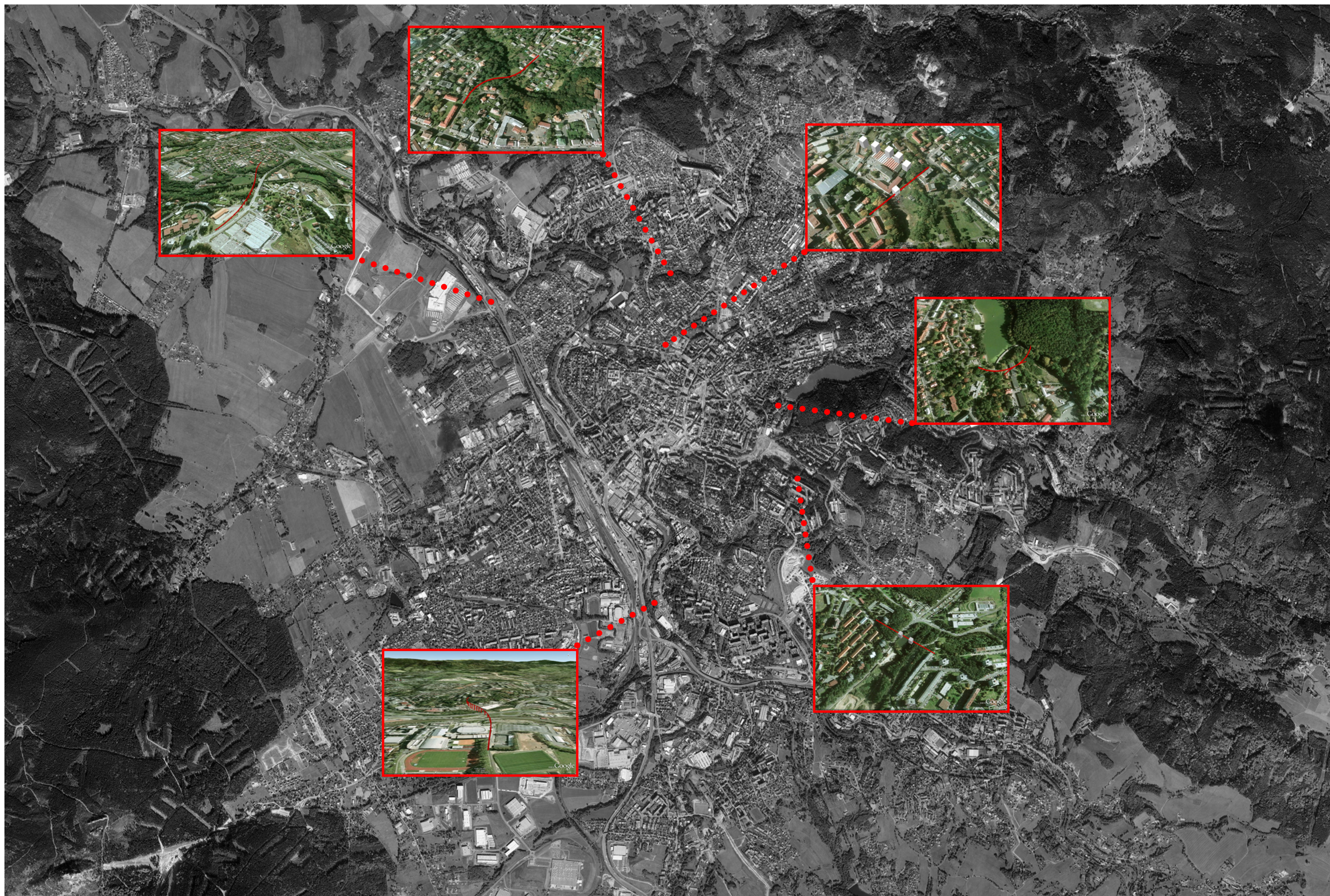




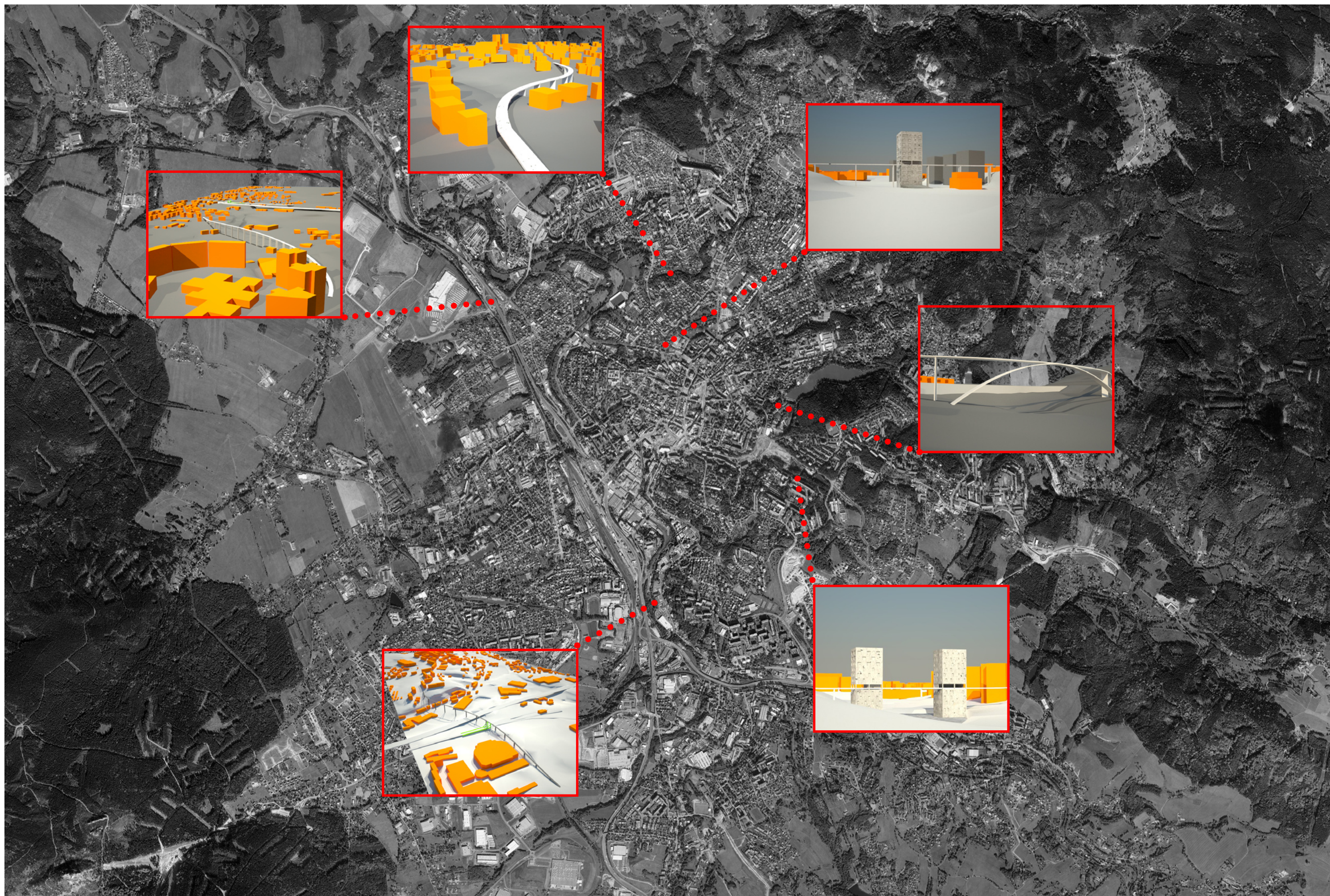
C8. EXTERIEROVÉ PERSPEKTIVY - VĚŽ PASTÝŘSKÁ



C8. EXTERIEROVÉ PERSPEKTIVY - ŘEŠENÁ MÍSTA - SOUČASNÝ STAV



C8. EXTERIEROVÉ PERSPEKTIVY - ZÁKRESY DO FOTOGRAFIÍ



C8. EXTERIEROVÉ PERSPEKTIVY - NÁVRHY ŘEŠENÝCH ČÁSTÍ

TECHNICKÁ A PRŮVODNÍ ZPRÁVA

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Okruh je určen pro pěší a cyklisty. Jeho celková délka je 13,7 km. Trasa prochází po stávajících obslužných komunikacích, za předpokladu, že projdou prostorovými a povrchovými úpravami k usnadnění a bezpečnému bezkoliznímu pohybu pěších, cyklistů a automobilů. Dá se předpokládat jednotící povrch, např. v červeném asfaltu. Maximální převýšení je na trase přes sídliště Broumovská (které je nejvyšším bodem trasy) a činí 4° na 216 metrovém úseku. K překonání údolí jsou navrženy mosty s jednotným rozponem pole 25 metrů, v celkové délce od 200 do 600 metrů. Výška úrovně mostovky je proměnná od místa, nejmenší výška činní 16 metrů, nejvyšší 26 metrů. Konstrukčně se jedná o rámový systém z monolitického železobetonu s vloženým polem. Pilíře jsou též plnostěnné monolitické. Ve dvou lokalitách lávka prochází věžovými domy. Konstrukčně je na nich nezávislá, maximálně oddělená distančníky tlumící dynamiku mostu tak, aby nenarušovala konstrukci domu. Povrch mostovky by měl umožnit vyhřívání a tím odstranění namrzlin a břečky v přechodných obdobích (jaro,podzim), tak aby mohli cyklisté využívat okruhu po většinu roku. Na dvou místech mosty překračují koridor dálničního tahu a železnice. V těchto místech navrhuji vytvoření vlakové zastávky a přestup na vlak.

PŘÍLOHY:

1/ PODÉLNÉ SKLONY CYKLOTRAS - DOPORUČENÁ STOUPÁNÍ

ROVINA <3%
PAHORKY <6%
HORY <8%

největší délka stoupání (m) podle sklonu (%)

12% ---> 8m
10% ---> 20m
6% ---> 65m
5% ---> 120m
4% ---> 250m
<3% ---> neomezená

2/ VZDÁLENOSTI STANIC MĚSTSKÉ RYCHLODRÁHY

v kompaktním urbanizovaném prostředí: 800-1000m
v centru: až 500m

Docházková vzdálenost

v centru: 300 až 500m
mimo centrum: 600 až 800m
okrajové oblasti: 1000 až 1200m

3/ POUŽITÁ LITERATURA

Beyond architecture : imaginative buildings and fictional cities
/ edited by Robert Klanten and Lukas Feireiss
,Berlin : Gestalten, c2009 207 s. : il.

Město a topografie : evropské město v topografickém kontextu / Tomáš Valena,
Praha : Národní technické muzeum, 1991 95 s. : il.

Obnova sídel / Karel Marhold a kolektiv
1. vyd. Praha : ČVUT, 1995 164 s.

Urban transformation / edited by Ilka & Andreas Ruby
Berlin : Ruby, c2008 399 s. : il.

Urbanistická kompozice / Michal Hexner, Jaroslav Novák
Vyd. 2 Praha : ČVUT, 1996 201 s., 338 obr. : il., plány, mapy

Urbanistické plánování regionů / Jiří Němec
1. vyd. Praha : ČVUT, 1992 96 s.

Megastructure reloaded = visionary architecture and urban design of the sixties reflected by contemporary artists
: [anlässlich der Ausstellung Megastructure Reloaded, ehemalige Staatliche Münze, Berlin-Mitte, 20. September - 2. November 2008] / Herausgeber Sabrina van der Ley & Markus Richter ; European Art Projects
Ostfildern : Hatje Cantz, c2008 287 s. : il.