

**České vysoké učení technické v Praze
Masarykův ústav vyšších studií**

Řízení rozvojových projektů

Diplomová práce

2016

Bc. Adéla Bímová

**České vysoké učení technické v Praze
Masarykův ústav vyšších studií**

Řízení rozvojových projektů

Bc. Adéla Bímová

Revitalizace podvyužívaných dopravních ploch

Diplomová práce

Praha 2016

Vedoucí diplomové práce: Ing. Roman Vodný, Ph.D.

Oponent diplomové práce:

Datum obhajoby:

Hodnocení:

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ
V PRAZE
MASARYKŮV ÚSTAV VYŠŠÍCH STUDIÍ

Zadání diplomové práce

Školní rok: 2014/2015

Jméno a příjmení: Bc. Adéla Bímová

Studijní program: Řízení rozvojových projektů

Obor studia: Řízení regionálních projektů

Forma studia: prezenční

Téma práce: Revitalizace podvyužívaných dopravních ploch

Téma práce v anglickém jazyce: Revitalization of Underused Traffic Areas

Zásady pro vypracování práce

Cíl práce (stručné vymezení zkoumaného problému):

Cílem této práce je upozornit na problematiku podvyužívaných dopravních ploch, se zaměřením na dopravu železniční. Součástí je poukázání na přístupy k řešení dané problematiky jak ve světě, tak v České republice.

Cíl praktické části je navrhnout možná řešení revitalizace konkrétní podvyužívané plochy na území hlavního města Prahy.

Teoretická východiska:

V návaznosti na současné studium oboru Řízení regionálních projektů se ve své práci budu soustředit na problematiku podvyužívaných dopravních ploch, konkrétně železničních ploch, a možnosti jejich revitalizace.

V první části krátce zmíním železniční dopravu, její historii a současný rozvoj. Dále se budu zabývat problematikou podvyužívaných ploch, tzv. brownfields. Uvedu, jaké druhy brownfields existují, kde se nacházejí a jak se s nimi dále hospodaří. Porovnávám světové trendy s možnostmi v České republice. V neposlední řadě rozeberu téma veřejných prostranství a veřejného prostoru.

V praktické části navrhnu možnou revitalizaci konkrétní podvyužívané plochy s cílem vytvoření přívětivého veřejného prostoru. Návrh bude proveden také na základě získaných zkušeností z bakalářského studia na Fakultě architektury na ČVUT.

Metody práce:

K prozkoumání problematiky budou použity analýzy s uvedením konkrétních příkladů a rozhovory s osobnostmi znalými v oboru.

V praktické části bude navrženo možné řešení revitalizace konkrétního území.

Rámcová osnova:

- dopravní infrastruktura – železniční doprava
- podvyužívané plochy – brownfields
- možnosti revitalizace brownfields – porovnání přístupů v Česku a ve světě
- veřejná prostranství, veřejný prostor
- návrh možného řešení revitalizace konkrétní podvyužívané plochy
- vizualizace konkrétního návrhu

Základní odborná literatura:

HNILIČKA, P., FALTUSOVÁ, E., KRÁLOVÁ, R., PLOS, J., TICHÝ, D., TITTL, F.: *Pražské stavební předpisy 2014*, s aktualizovaným odůvodněním, Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, Praha, 2014, ISBN 978-80-87931-17-2

MAIER, K., ŘEZÁČ, V.: *Ekonomika v území – Urbanistická ekonomika a územní rozvoj*, ČVUT v Praze, 1997, s. ISBN 80-01-01691-9

kolektiv autorů: *Člověk, stavba a územní plánování 4*, ČVUT v Praze, 2010, s.261-262, ISBN 978-80-01-04538-1

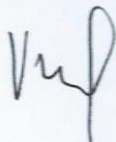
FORTUIN, K.P.J., VLIET, B., ZEEMAN, G. + studenti, přeložil HAKR, T.: *Brownfields v centru Prahy: kritéria udržitelného rozvoje*, Centrum pro podporu občanů sdružení Arniky, Praha, 2010, ISBN 978-80-904409-5-1

KREJČÍŘÍK, M.: *Po stopách našich železnic*, Nakladatelství dopravy a spojů NADAS, Praha, 1991, ISBN 80-7030-061-2

zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)
zákon č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje

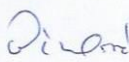
Manuál tvorby veřejných prostranství hl.m. Prahy a návrh Strategie rozvoje veřejných prostranství hl. m. Prahy, IPR [online] [cit. 2014-10-26] dostupné z:
<http://manual.iprpraha.cz/cs/manual-tvorby-verejnych-prostranstvi>

Vedoucí práce: Ing. Roman Vodný

Podpis vedoucího práce: 

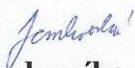
Datum odevzdání zadání: 5.12.2014

Datum odevzdání práce:

Podpis studenta stvrzující přijetí zadání práce: 

Toto zadání platí tři po sobě jdoucí semestry od data odevzdání zadání.

Schválení zadání DP

5. 12. 2014 
Datum a podpis vedoucího programu


podpis ředitele MÚVS

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracovala samostatně a že jsem uvedla všechny použité informační zdroje.

V Praze, 4.1.2016



.....
podpis diplomanta

Poděkování

Děkuji svému vedoucímu diplomové práce Ing. Romanu Vodnému Ph.D. za odborné vedení, za pomoc a rady při zpracování této práce.

Poděkování také patří panu Rubénu Garnica Monroyovi za trpělivost při konzultacích a za rady při realizaci Portfolia Diplomové Práce.

Identifikační záznam

Adéla Bímová. *Revitalizace podvyužívaných dopravních ploch*. Praha, 2016. 68 stran, 17 stran příloh. Diplomová práce. České vysoké učení technické v Praze, Masarykův ústav vyšších studií, Řízení rozvojových projektů. Ing. Roman Vodný, PhD.

Abstrakt

Cílem diplomové práce je upozornit na problematiku podvyužívaných dopravních ploch, respektive brownfields, představit možnosti jejich revitalizace a na jednom konkrétním případě ukázat možné řešení.

Teoretická část je tedy zaměřena na porozumění problematice brownfields, jaké přináší problémy a jak se řeší jejich revitalizace s uvedením příkladů jak z České Republiky, tak i ze světa. Dále jsou objasněny termíny *veřejný prostor* a *veřejné prostranství* a v neposlední řadě se teoretická část věnuje dopravní infrastruktuře, detailněji pak železniční dopravě.

V praktické části je analyzováno prostředí jedné z pražských podvyužívaných dopravních ploch – bývalého seřadovacího nádraží Praha – Vršovice. Na základě analýzy je představen návrh revitalizace této plochy s uvážením změny širšího okolí. Důraz je kladen na vhodné zorganizování plochy, tak aby všechny její části – obytná, relaxační v podobě parku a shromažďovací v podobě otevřeného veřejného prostoru – byly funkční a odpovídaly požadavkům obyvatel města. Revitalizací daného prostoru též dojde k propojení dvou městských částí, Staré Strašnice a Zahradní město, které jsou momentálně od sebe odříznuty „zapomenutým“ nádražím.

Abstrakt v anglickém jazyce

The aim of the diploma thesis is to draw attention to the issue of under-used traffic areas – brownfields, introduce possible solutions and on one particular Prague brownfield, former marshalling yard Prague – Vršovice, demonstrate possible revitalization.

The theoretical part of the thesis focuses on understanding the term brownfields, what problems they cause, and on example from Czech Republic and three examples from around the world show how these problems may be overcome. Furthermore, terms *public space* and *public area* are explained and last but not least the theoretical part concentrates on traffic infrastructure, particularly on rail transport.

Analysis of a wide area, where the particular site is situated, as a first step in the practical part of the thesis helps to characterize the area and to evaluate specific problems that

should not be overlooked while designing the revitalization. During the process of creating new functional part of the city the focus is not only on the use of the site itself, but also concentrates on connecting the site with its surrounding area. Revitalization of the brownfield enables easily reach two city districts, Staré Strašnice and Zahradní město, which are currently separated by the “forgotten” marshalling yard.

Klíčová slova

Dopravní infrastruktura, železniční doprava, urbanismus, podvyužívané dopravní plochy, brownfields, veřejný prostor, veřejné prostranství, revitalizace, sdílené bydlení, město, propojení

Klíčová slova v anglickém jazyce

Transport infrastructure, railway transport, urbanism, under-used traffic areas, brownfields, public space, revitalization, co-housing, city, connection

Obsah

SEZNAM ZKRATEK.....	- 1 -
PŘEDMLUVA	- 2 -
1 ÚVOD	- 3 -
2 PROBLEMATIKA PODVYUŽÍVANÝCH PLOCH	- 5 -
2.1 TERMINOLOGIE A DĚLENÍ BROWNFIELDS.....	- 5 -
2.1.1 <i>Terminologie.....</i>	<i>- 5 -</i>
2.1.2 <i>Dělení brownfields.....</i>	<i>- 6 -</i>
2.2 PROBLÉMY SPOJENÉ S BROWNFIELDS.....	- 7 -
2.3 VÝHODY A NEVÝHODY REVITALIZACE BROWNFIELDS.....	- 8 -
2.4 ŽELEZNIČNÍ BROWNFIELDS.....	- 8 -
2.5 MOŽNOSTI REVITALIZACE DOPRAVNÍCH BROWNFIELDS.....	- 9 -
2.5.1 <i>Porovnání přístupů revitalizace podvyužívaných dopravních ploch ve světě a v ČR</i>	<i>- 10 -</i>
2.5.2 <i>Zapojení jednotlivých aktérů</i>	<i>- 19 -</i>
3 VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ, VEŘEJNÝ PROSTOR	- 22 -
3.1 POJMY VEŘEJNÝ PROSTOR A VEŘEJNÉ PROSTRANSTVÍ.....	- 22 -
3.2 SOUČASNÉ TRENDY A VÝVOJ.....	- 23 -
3.2.1 <i>Bezbariérovost</i>	<i>- 25 -</i>
3.3 ROLE VEŘEJNOSTI.....	- 26 -
4 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA.....	- 29 -
4.1 ZAŘAZENÍ DOPRAVY A JEJÍ SLOŽKY	- 29 -
4.2 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA	- 30 -
4.2.1 <i>Historie železniční dopravy</i>	<i>- 30 -</i>
4.2.2 <i>Současné trendy.....</i>	<i>- 32 -</i>
4.2.3 <i>Železniční dráhy a plochy.....</i>	<i>- 34 -</i>
5 NÁVRH MOŽNÉHO ŘEŠENÍ REVITALIZACE KONKRÉTNÍ PODVYUŽÍVANÉ DOPRAVNÍ PLOCHY	- 35 -

5.1 ANALÝZA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ	- 35 -
5.1.1 <i>Umístění ve městě</i>	<i>- 35 -</i>
5.1.2 <i>Historie území</i>	<i>- 37 -</i>
5.1.3 <i>Současný stav pozemku</i>	<i>- 38 -</i>
5.1.4 <i>Charakteristika pozemku</i>	<i>- 39 -</i>
5.1.5 <i>Hlukové zatížení</i>	<i>- 41 -</i>
5.1.6 <i>Přístupnost pozemku a dopravní dostupnost</i>	<i>- 41 -</i>
5.2 (NOVÁ) FUNKCE NAVRHOVANÉHO PROSTORU.....	- 42 -
5.2.1 <i>Návrh změny širšího okolí.....</i>	<i>- 43 -</i>
5.2.2 <i>Koncept rozvržení pozemku</i>	<i>- 45 -</i>
5.2.3 <i>Propojení městských částí a nová cyklostezka.....</i>	<i>- 49 -</i>
5.3 SHRUTÍ NAVRHOVANÉHO KONCEPTU	- 50 -
6 ZÁVĚR	- 51 -
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	- 53 -
SEZNAM OBRÁZKŮ A MAP	- 56 -
PŘÍLOHY	- 56 -
EVIDENCE VÝPŮJČEK	- 57 -

Seznam zkratek

ČD	České dráhy
ČR	Česká republika
ČÚZK	Český úřad zeměměřičský a katastrální
EU	Evropská unie
IPR	Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
IURS	Institut pro udržitelný rozvoj sídel, o.s.
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NNŽ	Nákladové nádraží Žižkov
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
ÚÚR	Ústav územního rozvoje

Předmluva

Jelikož od malička žiji v hlavním městě České republiky, pro mne jedním z nejkrásnějších měst Evropy, nyní zde studuji na vysoké škole a jednou bych si zde ráda našla zaměstnání, je pro mě důležitá jeho podoba a ráz. Ráda bych, aby Praha byla nejen turisty oblíbenou destinací, ale hlavně aby se tu dobře cítili i místní obyvatelé, měli možnost užívat víru velkoměsta a zároveň zde měli své klidné místo.

Zájem o vylepšení cyklostezek, rozšíření zeleně ve městě a přizpůsobení měst více občanům mě přivedl právě ke studiu oboru Řízení regionálních projektů. Znalosti načerpané při studiu a zážitky a inspirace nasbírané při cestování mě přiměly k zamýšlení se nad problematikou plánování měst a urbanismem celkově. Po přečtení pár zajímavých knih, návštěvě festivalů a konferencí týkajících se této problematiky a po procházce po High Line v New Yorku jsem se rozhodla psát právě o revitalizacích brownfields.

Na základě výše zmiňovaného kladného citu k Praze jsem si vybrala konkrétní místo na jejím území, pro které v rámci praktické části vytvářím návrh jeho revitalizace. K tomuto návrhu se budu snažit využít získaných znalostí z bakalářského studia na Fakultě architektury na ČVUT.

1 Úvod

Rozrůstáním měst a neustálým technickým a technologickým pokrokem stále častěji vznikají plochy, které upadají v zapomnění a tvoří problematickou část měst. Proto hlavním cílem této práce je poukázat na tyto podvyužívané plochy, nastínit problémy s nimi spojené a na příkladech ze světa ukázat jejich možná řešení.

Cílem praktické části je navrhnout možnou revitalizaci konkrétní dopravní plochy na území hlavního města Prahy.

V teoretické části se v první řadě věnuji problematice podvyužívaných ploch neboli brownfields. Definuji, co brownfield znamená, jaké jsou jeho charakteristiky a podle čeho se brownfields dělí. Poté hledám problémy spojené s brownfields a snažím se najít jejich možná řešení – způsoby revitalizace, jejich výhody a nevýhody. Blíže se pak zaměřuji na železniční brownfields. Na několika příkladech ze světa (High Line v New Yorku, Dálnice v Soulu a Parc Clichy-Batignolles v Paříži) a projektem Nákladového nádraží Žižkov v Praze se snažím ukázat různé způsoby řešení revitalizace. Uvádím, jaké jsou možnosti v České republice a kdo všechno se podílí na procesu přetváření brownfields.

Jako druhou jsem zařadila kapitolu o veřejných prostorech, jelikož součástí praktické části diplomové práce je návrh veřejného prostoru. Nejprve definuji dva rozdílné pojmy, a to *veřejné prostranství* a *veřejný prostor*. Sleduji, jaké jsou současné světové trendy a vývoj tvoření veřejných prostor a prostranství. Detailně se pak zaměřuji na bezbariérovost, jednu z nejdůležitějších charakteristik veřejných prostorů. V závěru kapitoly zmiňuji důležitost veřejnosti a její role v procesu přetváření, popřípadě tvoření, veřejných prostor.

Závěr teoretické části je věnován dopravní infrastruktuře se zaměřením převážně na železniční dopravu, počátky železnice a její pozdější vývoj. Je rozebíráno, jak se změnila důležitost železniční dopravy, jakou má funkci v současné době a jakou by mohla mít funkci v budoucnosti. Letmo se též věnuji železničním drahám a plochám, jejich dělení a využití.

Poslední, leč nejobsáhlejší kapitola celé diplomové práce, je pojata jako návrh možného řešení revitalizace nevyužívané dopravní plochy starého seřadovacího nádraží Praha -

Vršovice. První a zároveň důležitá část je analýza řešeného území - od historie daného prostoru, přes současný stav, hlukové zatížení a dopravní dostupnost až k podrobnému zmapování širšího okolí pozemku. Druhá část praktického vypracování diplomové práce je samotným návrhem nové funkce pozemku s naznačeným zapojením do okolní struktury města.

Součástí praktické části DP je příloha v podobě portfolia, které lépe vystihuje návrh revitalizace. Jeho součástí jsou mapy znázorňující analýzu prostředí a vyobrazující nový návrh funkce pozemku a jeho možné zpracování.

Diplomová práce je tedy rozdělena na část teoretickou, které se věnuje druhá, třetí a čtvrtá kapitola. Pátá kapitola společně s příloženým portfoliem pokrývá část praktickou. Všechny citace v této práci jsou podle normy ISO 690.

2 Problematika podvyžívaných ploch

Cílem této kapitoly je ujasnit termín podvyžívaných ploch a jeho ekvivalentů. Dále pak představit jak a kde takovéto plochy vznikají – jejich dělení. Na základě vybraného tématu diplomové práce se zaměřím na železniční podvyžívané plochy. Součástí této kapitoly je také uvedení příkladů, jak k těmto plochám přistupují ve světě a jak jsou vnímány v České republice. V neposlední řadě je uvedeno, jaké jsou možnosti jejich revitalizace – budoucího využití.

2.1 Terminologie a dělení brownfields

2.1.1 Terminologie

*Pod pojmem „hnědá pole“, jakožto doslovný překlad termínu brownfields, si jen stěží představíme to, co pojem doopravdy představuje. České ekvivalenty jako „deprimující zóny“ používané MMR nebo „narušené pozemky“ používané MŽP jsou již méně abstraktní, ale přesto stále trochu zavádějící. Jako nejvhodnější se mi jeví výraz „dříve urbanizované území, které je v současnosti opuštěné nebo nedostatečně využívané a často i nějakým způsobem poškozené“ [1]. Tento výraz je však příliš dlouhý. Pro potřeby mé práce užívám pojem *brownfield* jakožto mezinárodně zavedený a pro veřejnost více známý termín. Ve výjimečných případech používám výraz *podvyžívaná plocha*.*

Podobně jako neexistuje jeden přesný ekvivalent vystihující pojem brownfield, neexistuje pouze jedna přesná definice. Prosté vysvětlení tohoto termínu, potažmo podvyžívané plochy, by bylo „území, které člověk využil a pak jej opustil“.

Více detailně, avšak stále velmi obecně, definuje brownfields Evropská unie jako pozemky a budovy v urbanizovaném území, které ztratily svoje původní využití nebo jsou málo využitě, často mají ekologické poškození a zdevastované výrobní i jiné budovy, také neblahý fyzický vliv na své širší okolí a obvykle vyžadují různé formy veřejné intervence.[13]

Pro tuto práci je podstatné hlavně umístění brownfields a to v urbanizovaném území.

Než přejdu k dělení brownfields, zmíním ještě dva termíny, o kterých též slyšíme v poslední době, a to tzv. *blackfields*, což jsou lokality s extrémně vysokou kontaminací půdy, podzemní a povrchové vody i dalších složek životního prostředí, které jsou zásadní překážkou pro jejich nové využití. Druhý termín – *greenfields* – pak označuje pozemky a

volné plochy mimo kompaktně zastavěná území sídel. Původně byly určeny k zemědělskému, lesnickému a rekreačnímu využívání, nyní jsou však změnou územně plánovací dokumentace definovány jako rozvojové lokality určené k rezidenční, komerční nebo průmyslové zástavbě.

2.1.2 Dělení brownfields

Nejprve je vhodné ujasnit si, co přesně máme na mysli *urbanizovaným územím*, na kterém se brownfield nachází. Vyčleňme tedy čtyři, respektive pět různých území:

1. zastavěné území center měst – například opuštěné kancelářské budovy, průmyslové podniky ale i železniční pozemky,
2. zastavěná území více vzdálená od městských center – hlavně průmyslové areály a s nimi spjaté obytné objekty,
3. příměstské zóny – opět hlavně průmyslové areály,
4. obce a vesnice – kde se jedná o zchátralé kulturní domy, prodejny potravin a nevyužívané zemědělské stavby, popř. železniční zastávky,
5. mimo urbanizované území – armádní pozemky.

S územím, na kterém se brownfield nachází, je také spjata jeho původní funkce.

Jak vidno výše, nejčastěji se jedná hlavně o opuštěné nebo nedostatečně využitě průmyslové areály. Dále jsou to armádní a železniční (dražní) plochy. Méně náročný typ brownfields představují nepotřebné instituční budovy a areály jako jsou nemocnice, věznice, prodejny apod. V menších obcích jsou to také pozůstatky po různých zemědělských družstvech a státních statcích.

Brownfields můžeme klasifikovat dle ekonomické proveditelnosti regenerace.

- a. Ekonomicky životaschopné – brownfields u kterých ekonomická návratnost převažuje náklady na sanaci a následné vyčištění plochy, tj. s obvykle velmi nízkou ekologickou zátěží.
- b. Částečně návratné – brownfields, které vyžadují významné finanční investice a neobejdou se bez spoluúčasti veřejného a soukromého sektoru v poměru 1:1 až 1:10.
- c. Nenávratné – tam, kde je ekologické znečištění velmi vysoké a případná investice není rentabilní pro žádnou ze stran.[3]

Se zohledněním faktorů umístění a míry poškození objektu, včetně kalkulace nákladů na ekologickou likvidaci znečištění, se brownfields také dělí dle ekonomické atraktivity soukromých investorů. Rozlišují se:

- a. projekty s nulovou bilancí, tzv. „whitefields“ – nachází se v dobré lokalitě, nejsou závislé na finančních prostředcích z veřejných zdrojů (případná účast veřejného sektoru může zvýšit výhodnost pro místní komunitu i celkovou konkurenceschopnost),
- b. projekty s mírnou podporou, tzv. „greyfields“ – nenachází se ve výrazně výhodných lokalitách, vyžadují silnou podporu z veřejných zdrojů - poměr veřejného a soukromého sektoru je 1:5, bez finanční či nefinanční podpory se projekty nemohou vůbec realizovat,
- c. nekomerční projekty – zpravidla vhodné pro využití podpory ze strukturálních fondů, poměr finančních prostředků z veřejného a soukromého sektoru je obvykle 1:1 až 1:4, rozvoj lokalit je zde nejčastěji veden ochranou životního prostředí či sociálními cíli,
- d. nebezpečné projekty – pokud se nepodaří najít viníka havarijního stavu, hradí se odstranění z finančních prostředků daňových poplatníků, tj. z veřejných zdrojů,
- e. ostatní projekty – nelze pro ně v dlouhodobém horizontu nalézt nové využití z důvodu převisu nabídky nad poptávkou; jedním z možných řešení je navrácení takovýchto pozemků do kategorie nezastavěných ploch přírodního charakteru. [3]

2.2 Problémy spojené s brownfields

Díky restrukturalizaci ekonomiky státu dochází k rušení velkých průmyslových podniků, rušení zemědělské velkovýroby, ke změnám ve způsobu přepravy zboží a nákladů a dalším krokům, které vedou ke vzniku brownfields a tím i negativnímu ovlivnění okolí. Existence podvyužívaných ploch a zdevastovaných objektů v intravilánu či okolí sídla snižuje jeho atraktivitu a hodnota pozemků i objektů je pro potencionální investory nízká, nevýhodná. V oblasti se kumulují problémové sociální skupiny, plocha zarůstá nepatřičnou zelení a celá oblast se tak stává problémovou, mnohdy i nebezpečnou. Negativní je též fakt, že nevyužívaná plocha brání výstavbě a rozvoji města v intravilánu a podporuje tak extenzivní růst v extravilánu.

Existence brownfields má jak vidno negativní vliv na hodnoty, estetiku a rozvoj sídla. Proto je třeba se o tyto zanedbané – podvyužívané plochy zajímat a snažit se o jejich efektivní revitalizaci.

2.3 Výhody a nevýhody revitalizace brownfields

Nákladnost odvislá od rozsahu sanací starých ekologických zátěží, demoličních prací a rekonstrukcí budov, dlouhá přípravná fáze a s tím spojené majetkoprávní vztahy (mnohdy spory) jsou nejčastějším důvodem odložení nebo pasivního přístupu k revitalizaci brownfields. Pokud se však podaří překonat určité bariéry, nese revitalizace mnohé výhody pro obec, investora i občany.

Z pohledu obce je to hlavně zlepšení stavu životního prostředí, vytvoření nových pracovních příležitostí, rozvoj podnikatelských aktivit, a především zvýšení celkové atraktivity sídla. V případě revitalizace historicky cenných objektů jde pak o záchranu kulturního dědictví.

Pro investora může být výhodou využití již existujících objektů, dopravní a technické infrastruktury, napojení na regionální a celostátní systém hromadné dopravy nákladů či napojení na fungující MHD. V bezprostředním okolí je také dostatek pracovních sil.

A z pohledu občana jsou to výhody v podobě zkulturnění a zvýšení bezpečnosti dané části sídla, nová nabídka pracovních příležitostí v docházkové vzdálenosti, eventuálně dostupné MHD a rozšíření kulturních, sportovních, obchodních a jiných aktivit.

2.4 Železniční brownfields

Vznik železničních brownfields – podvyužívaných ploch – je spjat s historií železniční dopravy. Příčiny jejich vzniku lze stručně shrnout do následujících bodů:

- *značná (i několika kilometrová) vzdálenost stanic od sídla vedla k úpadku zájmu cestujících (značná docházková vzdálenost, obsluha autobusy) a následnému rušení některých stanic či celé tratě,*
- *převedení nákladní dopravy ze železnice na silnice vedlo k omezení potřeby rozsáhlých i malých nákladních nádraží, vleček, seřadišť apod. a jejich opuštění,*
- *restrukturalizace ekonomiky státu a z toho vyplývající nepotřeba některých nákladních obvodů stanic,*
- *preferenční autobusové dopravy jako levnější alternativy ze strany objednavatelů (tedy veřejné správy) vede k rušení některých tratí a tím ke vzniku podvyužívaných ploch. [2]*

Problematika železničních brownfields a jejich řešení je složité z hlediska majetkových poměrů. Majetkoprávní vztahy mezi společnostmi ČD a SŽDC jsou v mnoha případech velmi komplikované a do značné míry brání dalšímu využití těchto ploch či objektů. Dalším problémem je značná rozmanitost a specifická ploch železniční dopravy. Železničních brownfields je poměrně velké množství s velkou variabilitou rozlohy od drobných až po plošně odpovídající městským čtvrtím nebo několika blokům budov. To často znesnadňuje určit, do jaké míry je daná plocha využívána či nevyužívána.

Jednou z nevyužívaných železničních ploch je například bývalé železniční překladiště u Jindřichova Hradce, sloužící dříve také jako skladovací plocha o rozloze 24,4m². Nyní se na místě nachází již nefunkční jeřáb MB 110, zchátralá kancelář překladiště a části vlečky. Podobným příkladem je areál bývalého překladiště železniční a vodní dopravy v Lovosicích o rozměru 128,1m². Zde je však část areálu kultivována a slouží převážně pro administrativu. V Praze jsou podvyužívané železniční plochy například v městské části Harfa - Vysočany, Praha 9 a prostory železniční dráhy v Komořanech, Praha 4. Patří sem též bývalé seřadovací nádraží Praha – Vršovice, kterému se dále věnuji v praktické části diplomové práce.

I když se v současné době v mnoha případech může revitalizace železničních brownfields zdát jako neřešitelná nebo velmi komplikovaná, je přesto nutné s těmito plochami dlouhodobě počítat ve všech územních koncepcích.

2.5 Možnosti revitalizace dopravních brownfields

Promyšlený koncept znovuvyužití podvyužívané plochy může vylepšit urbanistické kvality území, rovnováhu ve městě a přinést zdravější prostředí pro život. Může toho být dosaženo například rozšířením uliční sítě, vytvořením nových veřejných či rozsáhlých zelených ploch s rekreačními a sportovními plochami, vhodným umístěním veřejných institucí a tak dále.

Je ale velmi důležité, aby obce/městské úřady před rozhodnutím o znovuvyužití těchto území dobře promyslely dlouhodobou vizi svého rozvoje, protože na další podobnou příležitost budou muset čekat velmi dlouhou dobu. [1]

2.5.1 Porovnání přístupů revitalizace podvyužívaných dopravních ploch ve světě a v ČR

Soul, Jižní Korea – z dálnice potok

„Malý zázrak“, tak popisují architekti projekt, který se podařilo uskutečnit v jihokorejském Soulu.

Soul, hlavní město Jižní Koreje, je moderní metropolí se vším, co k tomu patří. Protože se vyvíjel a rostl extrémně rychle, trpěl a stále trpí spoustou problémů. Tím největším je, že automobily a silnice skoro úplně vytlačily lidský život.

Před průmyslovou revolucí vedl Soulem potok a lidé tu žili v malých vesničkách podél jeho břehu. V 70. letech 20. století tu však vyrostla obří dálnice, která betonem vytlačila lidi – stala se tehdy symbolem korejského úspěchu.

Avšak jak se město rozvíjelo, pochopili v Soulu, že dálnice je sama spíš problémem než řešením problému. Přiváděla do centra města spoustu aut, která zde neměla dost místa k parkování a navíc zhoršovala už tak problematický stav ovzduší. Proto se starosta města rozhodl roku 2003 dálnici zbořit a nahradit ji opět potokem, navíc obohaceným o spoustu moderních prvků.



Obrázek 2-1: před (dálnice) a po (park a veřejné prostranství), Soul, Jižní Korea

Projekt revitalizace Cheonggyecheon (Restoration Project Cheonggyecheon), v čele s architektem SeoAhn z Total Landscape studia, otevřel přetížené, přelidněné a znečištěné okolí severně od řeky Hangang.

Projekt vyžadoval demontáž a demolice zvýšené dálnice a odkrytí historické 5,8 km dlouhé vodní cesty, která vedla pod ní. Ta byla transformována do ekologicky citlivého zeleného pěšího koridoru.

Roku 2005 byly práce dokončeny a Cheonggyecheon se prakticky přes noc stal jedním z nejoblíbenějších míst Soulu. Nejenže je město méně přeplněné automobily, ale současně vznikla městská oáza klidu, čerstvého vzduchu a života.



Obrázek 2-2: revitalizace dálnice na potok, park a volné prostranství, Soul, Jižní Korea

Do koryta potoka se přestěhovaly desítky druhů hmyzu, ryb i drobných ptáků, a tak už bez zásahu člověka vznikl fungující ekosystém, který si žije vlastním životem a člověk ho jen udržuje v chodu. Chladná voda tekoucí potokem ochlazuje okolí až o 3 stupně, což má význam zejména v parných korejských létech. Konají se tu svatby, pod obnoveným tradičním mostem si dávají mladí lidé schůzky nebo se jen procházejí a užívají vzniklé oázy. [12]

Zda by se tento koncept podařilo zrealizovat v České Republice, potažmo v Praze, je otázka. Například zavedení pražské magistrály alespoň v okolí Národního muzea a Hlavního nádraží pod zem a v parteru vytvoření zelené oázy, podtrhující významná architektonická díla a zpestřující městskou atmosféru, by Praze jistě prospělo. V minulých letech již proběhlo několik soutěží na řešení tohoto problému umístění magistrály, avšak měnící se politická situace tento problém jen odsunuje. Toto téma by si jistě zasloužilo větší pozornost, ale nespadá do obsahu mé diplomové práce.

High Line, New York – ze železnice kvalitní veřejné prostranství

Velmi podařeným a zároveň mým nejoblíbenějším příkladem revitalizace železničního brownfield ve světě je projekt High Line v New Yorku (USA).



Obrázek 2-3: jižní zakončení High Line, New York

Historie High Line, železniční dráhy vedoucí od 34th street až po terminál St. John ležící ve Spring street, sahá až do roku 1934, kdy byla jako součást projektu Zlepšení Západní Strany (West Side Improvement Project) otevřena pro vlaky. Byla navržena tak, aby spíše procházela centrem bloků, než aby následovala jednu z hlavních tříd, a jejím hlavním záměrem byla přeprava zboží z a do největší průmyslové části Manhattanu.

Díky však desítky let trvajícím růstu mezistátní nákladní dopravy jel na High Line poslední vlak roku 1980 a téhož roku skupina vlastníků nemovitosti lobovala za demolicí celé tratě. Peter Obletz, rodák z Chelsea, aktivista a železniční nadšenec, však demoliční úsilí zpochybnil u soudu a trať zůstala nedotčena.

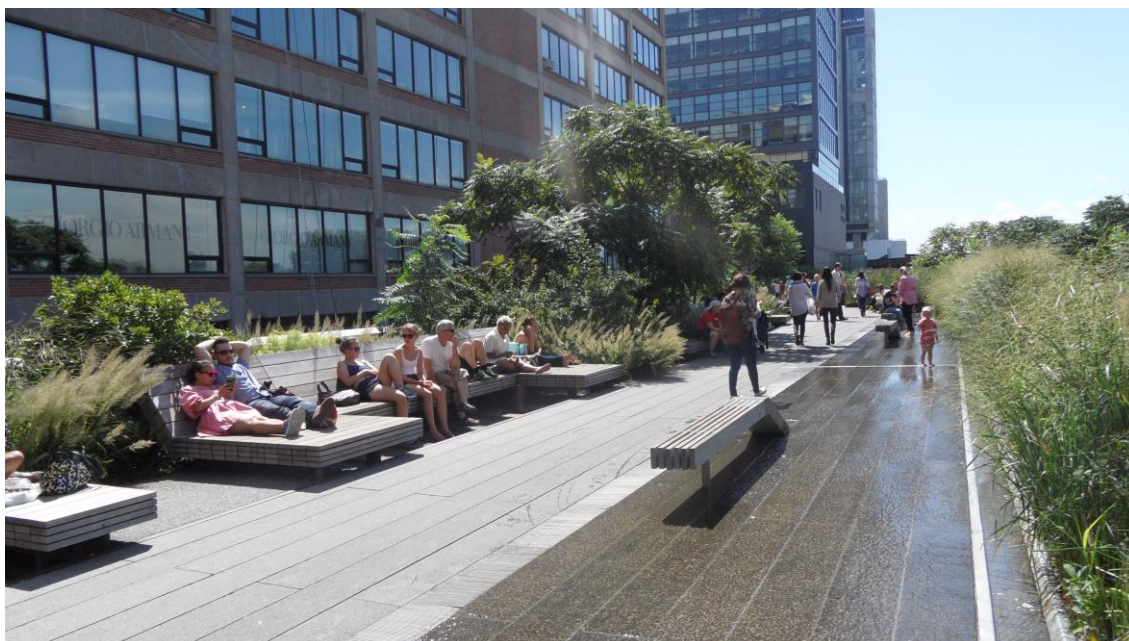
Roku 1999 založili Joshua David a Robert Hammond, obyvatelé čtvrti, již dráha prochází, sdružení Přátelé High Line (Friends of High Line), aby podpořili její konzervaci a obhájili její znovuvyužití v podobě veřejně otevřeného prostoru.



Obrázek 2-4: rok 2000 - devět let před otevřením první části High Line pro veřejnost

Na základě studie sdružení, která potvrdila, že projekt High Line je ekonomicky racionální, začalo v roce 2002 samotné plánování konzervace a nového využití High Line. V polovině roku 2004 byl sdružením Přátelé High Line a městem New York vybrán tým designérů pro nový projekt High Line, který se skládal z James Corner Field Operation, firmy zabývající se územním plánováním, Diller Scofidio + Renfro a zahradního návrháře Pieta Oudolfa. V listopadu 2005 město přijalo vlastnictví High Line a v květnu následujícího roku začala stavba.

O tři roky později, 9. června 2009, byla veřejnosti otevřena první část vedoucí od Gansevoort Street po West 20th Street a dva roky poté, 8. června 2011, byla otevřena druhá část vedoucí z West 20th Street po West 30th Street. V září následujícího roku schválila plánovací komise města New York pozměňovací zónovací návrh, čímž bylo umožněno začít s výstavbou zatím posledního úseku na území Rail Yards. Tento úsek byl slavnostně dokončen v září roku 2014, kdy Přátelé New Yorku současně oslavili 15 let úspěšného snažení zachovat celou původní strukturu železnice. [14]



Obrázek 2-5: letní pohoda na High Line

Jak naznačuje podtitul sdružení Přátelé High Line *Fostering a strong community and neighborhood* (Podpora silné komunity a susedství), High Line je v současné době jedním z vyhledávaných veřejných prostranství nejen turistů, ale převážně místních obyvatel, kteří zde mohou trávit volné chvíle, užívat pečlivě obhospodařované zeleně, sejít se na kávu nebo jen tak posedět a vychutnávat klidu, který v ulicích pod High Line je jen stěží k nalezení.

High Line je také přezdíváno „park v oblacích“. Je tomu tak díky velkému množství zeleně, která je inspirována zelení původní. Ta porostla vyvýšenou železniční dráhu od doby, co tu přestaly jezdit vlaky.

Všechno toto můžu potvrdit z osobní návštěvy, kdy jsem měla možnost pozorovat dění na High Line od časného rána až do odpoledne. Vystřídali se tu lidé jdoucí do a z práce, manažeři při pracovních schůzkách, maminky s dětmi, studenti využívající zastíněných laviček, turisté rozhlížející se do okolí, dobrovolníci starající se o zeleň a mnozí další, užívající si pohodlí tohoto zdařilého prostoru.

Parc Clichy-Batignolles (Martin Luther King Park) – z železniční tratě rozlehlý park

Další příkladem, tentokrát z Evropy, konkrétně z Paříže, je přeměna železniční tratě a čtvrti Clichy-Batignolles na rozlehlý park k příležitosti příprav na Olympijské hry.

Jedná se o zelený prostor v 17. pařížském obvodu, který je částí projektu přeměny 54ha půdy, dříve sloužící jako nákladní nádraží francouzské železniční společnosti SNCF.



Obrázek 2-6: Martin Luther King Park, Paříž (Francie)

Na severozápadě Paříže v Batignolles se původně nacházely královské honební pozemky. Mezi lety 1830 až 2000 byly využívány především pro účely železnice. První železniční trať vedoucí z Paříže do Saint-Germain-en-Laye byla současně i první pařížskou železnicí s osobní přepravou. Postupně se rozvětvovala a prodlužovala, až vytvořila západní pařížskou železniční síť. Roku 1846 pro ni zavedl Ernest Gouin v Batignolles v místech mezi dnešními ulicemi rue Boulay a rue Emile-Level výrobu parních lokomotiv. Nákladové nádraží Batignolles v rue Cardinet bylo otevřeno roku 1844. Na nádraží bylo na železnici překládáno zboží z Normandie, které odtud bylo dopravováno na velký trh v Halle. V roce 1842 byla v jeho místech postavena jedna z nejstarších francouzských železničních budov – „hala 3“, jejíž návrh vytvořili britští architekti Locke a Mackenzie. Kolem roku 1845 byl vybudován železniční pas propojující severní pařížská nádraží, vedle kterého bylo mimo jiné postaveno v roce 1898 skladiště kulis pařížské opery podle návrhu Charlese Garniera.[4]



Obrázek 2-7: bývalé nákladové nádraží – zhotovený park a návrh okolní výstavby

V rámci příprav na olympijské hry byla v roce 2007 zahájena přestavba čtvrti Clichy - Batignolles. Jejím ústředním prostorem se stal rozlehlý park. V roce 2004 zpracovala návrh parku zahradní architektka Jacqueline Osty. Park je pojat jako praktická ukázka trvale udržitelného rozvoje s pestrá programová náplň. Z předpokládané celkové výměry parku 10 ha byla v roce 2007 zpřístupněna první část o rozloze 4,3 ha dosahující po budovu koňské maštale z roku 1854, která má po rehabilitaci sloužit jako zázemí údržby parku. V její blízkosti se nachází tematická část připomínající původní železniční koleje a ruderní společenstva rostlin.

Zatímco do jižní části parku má být v letech 2016-2017 přemístěna „hala 3“, kolejště překladového nádraží má být zastavěno bytovými, administrativními a obchodními budovami. V dosud nerealizované části parku mají být ve vodní scénérii zachovány zbytky dnes již málo využívaného železničního pasu. V průčelí parku bude zachována památkově chráněná budova skladu ozdob pařížské opery.[4]



Obrázek 2-8: prvek železnice v parku

Princip udržitelnosti byl základním při návrhu parku. Mezi udržitelné funkce patří zeleň nenáročná na údržbu, sběr dešťové vody, solární panely, větrné turbíny a chodníky z recyklovaného materiálu.

Mezi rekreační zařízení parku patří skate park, basketbalové hřiště a dětský koutek.

Zajímavým příkladem z České Republiky je projekt znovuoživení nákladového nádraží na Žižkově v Praze.

Nákladové nádraží Žižkov – z železničního nádraží výstavní prostory, letní kino, galerie...

Velkokapacitní koncové nádraží sloužilo k rychlé překládce zboží a zároveň k jeho skladování. Projekt byl součástí tzv. Dispozičního plánu budoucích železničních úprav v Praze, který schválila Státní regulační komise v roce 1927. Vytvořil jej vrchní technický rada Státních drah ing. Miroslav Chlumecký, který zároveň navrhl také originální provozní schéma nádraží. Jeho polohu, tehdy poměrně odlehlou, zvolil již s předpokladem nové městské čtvrti v okolí. Budovy nádraží vyprojektovali během roku 1930 ve společné kanceláři Dr. ing. Karel Caivas a ing. arch. Vladimír Weiss. Stavba nádraží byla zahájena 27. srpna 1928, se stavbou skladišť a ramp se začalo roku 1931, roku 1934 přišla na řadu správní budova. Dne 27. října 1935 bylo nádraží představeno veřejnosti, pravidelný provoz byl zahájen 1. března 1936. [15]



Obrázek 2-9: budova nákladového nádraží Žižkov kolem roku 1940

Plný provoz nákladového nádraží byl ukončen v roce 2002. V roce 2005 prodaly České dráhy 4 hektary v severní části konsorciu firem Discovery Group a Grainger Trust, které pak postupně získaly dalších 8 hektarů. V roce 2007 založily České dráhy s developerskou firmou Sekyra Group společnost Žižkov Station Development (ŽSD), která měla podle dohody na 16 hektarech v jižní části nádraží postavit bytový a administrativní komplex pro 15 tisíc nových obyvatel. Plán obsahoval variantu jak se

zachováním budov bývalého nádraží, tak s jejich zbouráním. Městská část Praha 3 podporovala druhou jmenovanou variantu.

V květnu 2010 Klub za starou Prahu podal návrh na památkovou ochranu nádraží, jemuž ministerstvo kultury vyhovělo v lednu 2011. V té době vzniklo občanské sdružení *Tady není developerovo* za účelem záchrany budov. Sdružení celý případ značně zmedializovalo a aktivně vstoupilo do řešení sporu jménem tisíců občanů, kteří podepsali petici za zachování Nákladového nádraží. Zástupci sdružení předali petici osobně ministrowi kultury Jiřímu Besserovi a zorganizovali několik odborných i veřejných debat, workshopů a výstav o současnosti a budoucnosti nádraží.

Až po dvou dalších projednáváních podepsala 8. března 2013 ministryně kultury Alena Hanáková definitivní prohlášení objektu kulturní památkou. Tím došlo k vyvrcholení teprve první etapy úsilí sdružení *Tady není developerovo* o záchranu NNŽ. [15]

Od okamžiku prohlášení se práce na novém využití budovy pro kulturně-vzdělávací účely chopil zástupce starostky MČ Praha 3 Matěj Stropnický. Postupně vznikla nová veřejná instituce složená z výstavních prostor, otevřených dílen, ateliérů, hudebních klubů, kinosálů, doplněná o kavárny a další služby. Část zůstala pronajimatelná na jednorázové akce a začínajícím tvůrcům. [15]



Obrázek 2-10 Nákladové nádraží Žižkov

V roce 2013 ve spolupráci s Auto*matem, sdružením prosazujícím pěší a cyklistickou dopravu v Praze, se v prostorách NNŽ konala Velká jarní cyklojízda, poté v létě přehlídka současného umění Prague Biennale a první sezóna nádraží jako památky vyvrcholila 15. ročníkem Design bloku.

V roce 2014 NNŽ hostilo Landscape Festival a Landscape Transformation Conference, v roce 2015 se zde mezi jinými konal také reSITE festival. Všechny tyto akce jsou mezinárodního měřítka a poukazují tak na skutečnost, že prostory nákladového nádraží mají velký potenciál a je velmi dobře, že došlo k jejich znovuožití.

2.5.2 Zapojení jednotlivých aktérů

Na celkové uzemní plánování, na proměnu a rozvoj podvuyžívaných ploch i na přeměnu brownfields mají vliv politici, úředníci příslušných orgánů, odborníci a také veřejnost, která se může účastnit projednávání dokumentů územního plánování, či se podílet na jejich tvorbě.

Orgány územního plánování, které jej pak přímo vykonávají, jsou především orgány obcí a krajů, Ministerstvo pro místní rozvoj a agentura CzechInvest. Dalšími aktéry v procesu revitalizace brownfields jsou odborné instituce, nestátní neziskové organizace, developerské firmy, Ministerstvo životního prostředí a Ministerstvo průmyslu a obchodu.

Státní příspěvková organizace CzechInvest, agentura pro podporu podnikání a investic, vytvořila na základě dvouroční Vyhledávací studie pro lokalizaci brownfields *Národní databázi brownfieldů*, ve které jsou zmapované brownfields dle různých funkcí, předchozího využití a rozlohy lokality. Cílem, jak je uvedeno na stránkách agentury www.brownfieldy.cz [9], „bylo najít a popsat nevyužívaná nebo nepříliš efektivně využívaná území a získané informace využít pro přípravu dalších projektů a dokumentů zabývajících se řešením jejich obnovy. Národní databáze brownfieldů pomáhá pro takové lokality najít optimální využití. Podporuje investice v oblasti podnikání, bydlení, zábavních aktivit a podobně. Tím prospívá i životnímu prostředí, protože mění zanedbaná místa v živé prostory.“ Národní databáze je jedním z nástrojů plnění cílů Národní strategie regenerace brownfieldů.

Problematikou brownfields se v České Republice také zabýval Institut pro udržitelný rozvoj sídel, o.s. (IURS). Vznikl v roce 2001 s hlavním cílem poukázat na problematiku již urbanizovaného a podvuyžitého území v našich obcích. Činil tak pomocí silné

propagace orientované jak na odbornou, tak na všeobecnou veřejnost, skrze vzdělávací akce, mediální publicitu a zejména přes webovou stránku www.brownfields.cz.

V roce 2004 vydal brožuru *Brownfields snadno a lehce*, kde sdílí zkušenosti nasbírané během tří let své aktivní činnosti.

Institut, ani jeho webové stránky, v současnosti nejsou aktivní, avšak za doby jeho působnosti napomohl zejména pracovníkům a zastupitelům pověřených obcí a podnítil jiné zainteresované osoby k aktivnímu přístupu k problematice brownfields.

Dalším počinem, který stojí za zmínku je seminář Fakulty Studií environmentálních systémů Univerzity Wageningen, jehož hlavním tématem byly v Praze roku 2009 některé železniční brownfields na území Prahy.

Na základě tohoto semináře vznikla ve spolupráci s Centrem pro podporu občanů a sdružením Arnika publikace *Brownfields v centru Prahy: kritéria udržitelného rozvoje* s podtitulem *Proměna pražských nádraží může být příležitostí i hrozbou*¹. V publikaci jsou mimo jiné navržena doporučení co s železničními brownfields do budoucna.

Jak je vidět, problematika brownfields není úplně odsunuta do pozadí, avšak informovanost veřejnosti a její zájem o toto téma je stále minimální. Přitom právě zájem a podpora co nejširší veřejnosti je zásadní. Ať už jsou to jakékoliv fyzické osoby, všichni jsou opětovným využitím či pokračujícím úpadkem brownfields v určité lokalitě dotčeni. Veřejnost však důležitost zapojení do problematiky začíná vnímat většinou až když už je pozdě a projekty jsou již ve fázi realizace a nemůže se s nimi nic dělat. Tím dochází k odporu a nezájmu účasti v prvopočátku návrhů územních plánů a na tvorbě dokumentace strategie rozvoje. Jinými slovy veřejnost se obírá o možnost formulovat budoucí podobu a funkci daného území.

¹ *Brownfields v centru Prahy: kritéria udržitelného rozvoje*: “Praha se stala významným ekonomickým centrem nejen České republiky, ale i střední Evropy. Díky výhodné geografické poloze přitahuje pozornost investorů, což vyvolává mimořádný stavební boom. Místa, kde mají brzy vzniknout nové městské čtvrti, jsou mimo jiné i nevyužívané drážní pozemky. Pokud má nová výstavba přinést prospěch obyvatelům města, je nutné nalézt jasná kritéria využití těchto ploch v rámci projednávaných změn územního plánu.“[5]

Je tedy důležité, aby jakékoliv změny a plány související s brownfields v určité lokalitě byly náležitě a včas oznámeny a nabídnuty k okomentování široké veřejnosti se snahou „vtáhnout je do děje“ celého dlouhého procesu opětovného využití určitého brownfield.

Více o roli veřejnosti a jejím zapojení do problematiky veřejných prostranství se zmiňují v kapitole 3.3 *Role veřejnosti*.

Ze třetí kapitoly vyplývá, že revitalizace brownfields je běh na dlouhou trať, a „*proto je pro jejich opětné využití nutná dlouhodobá podpora nejlépe aktivní a informované všeobecné veřejnosti, která své zastupitele a úředníky podrží ve chvílích, kdy by žhavý populismus a politické šarvátky mohly vážným a dlouhodobým záměrům revitalizace brownfields uškodit*“.[1] Podařená revitalizace pak přispěje ke zvýšení hodnoty daného místa, zpříjemní pobyt obyvatel a nabídne jim nové pracovní příležitosti či kvalitní veřejný prostor.

3 Veřejná prostranství, veřejný prostor

Jelikož se v praktické části zabývám návrhem revitalizace bývalého seřadovacího nádraží Praha – Vršovice s cílem vytvoření mimo jiné i kvalitního veřejného prostoru, zařadila jsem do teoretické části i tuto kapitolu, která by měla objasnit samotný termín veřejný prostor a přiblížit jeho funkci. Uvedenými příklady ze světa i z České republiky představuji současné trendy a možný vývoj do budoucna.

3.1 Pojmy veřejný prostor a veřejné prostranství

Veřejný prostor

Veřejný prostor je prostor přístupný všem. Prostor, kde se mohou scházet a společně trávit čas lidé různých věkových skupin, lidé různého pohlaví a ras. Je to veřejné prostranství, ale také veřejně přístupný prostor města, jeho interiéru (prostoru vnitrobloků a vnitřního prostoru budov), tak jeho exteriéru. Nejedná se však jen o plošný prostor, ale i o jeho nehmotnou rovinu – prostor zahrnující vztahy, myšlenky, děje a média. [6]

Veřejné prostranství

Termín veřejné prostranství² je podmnožinou veřejného prostoru. Jedná se o veřejně přístupný prostor, především o jeho plochu a veškeré vybavení na jeho ploše se nacházející.

Pod veřejná prostranství můžeme v některých případech zahrnout i nezastavěné a nezastavitelné území³ a veřejně přístupné cesty.

Druhy veřejných prostranství:

- náměstí – nejvýznamnější místo ve městě/obci, konají se zde nejdůležitější akce, orientačním bodem v pomyslné mapě města
- ulice – zajišťují obsluhu města – dostupnost cílů; systém uspořádání ulic je nejvýznamnějším faktorem sídla

² § 34 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení) - Veřejným prostranstvím jsou všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru. [A]

³ § 2 zákona č. 183/2006 SB., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) – Základní pojmy – (1) V tomto zákoně se rozumí f) nezastavěným územím pozemky nezahrnuté do zastavěného území nebo do zastavitelné plochy [B]

- tržiště – většinou součást stávajících náměstí
- chodníky – nedílná součást ulic a náměstí
- nábřeží – řeka je dynamickým přírodním prvkem a vnáší pohyb do statické hmoty města; využití jejích břehů by mělo probíhat v souladu s jejich charakterem, ať už se jedná o přírodní břehy, plošná pobřeží nebo kamenná nábřeží s náplavkami
- mosty – tvoří základní uzlové body cestní sítě města, tím i struktury veřejných prostranství; zásadním způsobem se podílejí na vnímání a obrazu města
- parky – pobytové, společenské i rekreační místo s převažující zelení
- veřejná zeleň – malé parkově upravené plochy, parková náměstí, uliční stromořadí atd.

Všechna tato veřejná prostranství by měla být snadno přístupná, dostupná a s dobrou návazností na další prostory města. Jejich bezpečnost, schopnost sdružovat i zadržovat lidi a záruka pohodlí by měly být hlavními splněnými požadavky při jejich realizaci.

3.2 Současné trendy a vývoj

V současné době lze říci, že téměř ve všech velkých městech přestal být veřejný prostor místem setkávání a společenského kontaktu, a proměnil se v pouhou plochu, po které se přemísťujeme z jednoho bodu do druhého.

Jak o veřejném prostoru pojednává Jaime Iregui [16]: *„Jeho rozvržení se jeví více orientované na proudění produktů kapitalistického systému, jenž nezadržitelně expanduje, než na uspokojování pohodlí obyvatel a jejich odpočinku.“*

Příkladem takového prostoru může být náměstí Jana Palacha v Praze, které protíná tramvajová trať třemi směry a silnice umožňující jízdu do čtyř směrů, což dělá z poklidného náměstí rušnou dopravní křižovatku. Chodci se tak musí více soustředit na vlastní bezpečnost než na okolní architekturu a nemohou tak užívat výhledu přes řeku na Malou stranu. Situaci zachraňuje severní část náměstí - schody Rudolfiny a prostor před nimi. Lidé schody využívají k posezení, vypití kávy a v letních měsících k relaxu na sluníčku.

Dalšími příklady negativních faktorů veřejných prostranství jsou kumulace a pohyb osob z problémových sociálních skupin, vandalismus a devastace hmotných součástí. Taktéž nevhodné parametry pro osoby se zdravotním postižením, maminky s dětmi či starší

osoby znesnadňují přístup a pobyt na veřejném prostoru. Tyto a další problémy způsobují pasivitu občanů k veřejným prostranstvím a prostorům.

Naštěstí se v posledních letech navrácí zájem o veřejná prostranství a je snaha jim vrátit jejich původní funkci nebo jim vymyslet funkci novou, přívětivější pro občany. Přidáváním zeleně, pořádáním farmářských trhů, venkovních výstav, živých koncertů a jiných zajímavých aktivit, začínají být tyto prostory oživeny a stávají se vyhledávaným místem pro odpočinek a odreagování, nikoli rušnou dopravní křižovatkou, kde se člověk cítí stísněn a vytlačován.

Jak již bylo zmíněno v předešlé kapitole, jedním z příkladů kvalitního veřejného prostranství, který jsem sama měla možnost navštívit a prozkoumat, je High Line v New Yorku (USA).



Obrázek 3-1: High Line - pěší zóna a amfiteátr s výhledem do ulic města New York

Vede z 34th street až po Gansevoort street, stezka je tedy dlouhá 2,34 km. Na rozdíl od běžných ulic New Yorku umožňuje klidný, auty nerušený a zelení osvěžený průchod. Její součástí jsou amfiteátry s výhledem do ulic města, na řeku Hudson a protilehlé New Jersey, dále stánky s drobným občerstvením, po celé délce se nacházející umělecká díla,

kteřá tvořĩ spolu s ponechanými exponáty bývalé Źelezniční dráhy venkovní galerii, a jiné, odpočinku přívětivé doplňky.

Celá High Line je bezbariérová, dostupná jak pomocí schodů tak výtahů, s dostatečnou šířkou stezky po celé délce.

Právě u problematiky bezbariérovosti v souvislosti s veřejnými prostory a prostranstvími bych se chtěla chvíli pozastavit.

3.2.1 Bezbariérovost

Rovný přístup k využívání veřejných služeb a rozvoj možnosti maximálního možného využití veřejného prostoru pro každého je jedním ze základních principů rovného postoje celé společnosti k osobám se specifickými potřebami. Základní cílovou skupinou jsou hlavně osoby se zdravotním postižením, avšak bezbariérovost je důležitá i pro řadu ostatních uživatelů (rodiče s kočárky, senioři, těhotné ženy, lidé s menším omezením pohybu, lidé přepravující zavazadla).

Naplňováním principů bezbariérovosti – vhodným rozmístěním veškerých, jak infrastrukturálních, tak architektonických prvků – by mělo dojít k respektování a podporování volnosti pohybu doslova každého občana.

Jak je zmíněno ve *Strategii rozvoje veřejných prostranství hl. m. Prahy* [6], veřejná prostranství v současné době obsahují množství fyzických, mentálních a sociálních bariér. Ty by měly sloužit k ochraně chodců, nikoli jak tomu mnohdy ve skutečnosti je, usnadňovat průjezd automobilů a umožňovat jejich neomezený průjezd.

Bariérou se často stávají i designové objekty, které byly původně zamýšleny jako nástroj zlepšení prostoru. Cílená minimalizace bariér by měla spočívat především ve snižování jejich množství a zároveň by také u žádoucích zábran měla směřovat ke zmenšování jejich výraznosti v prostoru až na hranici, za kterou už by přestávaly plnit svou ochrannou či orientační funkci.

Za žádoucí bariéry ve městě lze do určité míry považovat ty, které napomáhají lepší organizaci prostoru a ochraně uživatelů, zejména chodců. Všude tam, kde lze ochrany či organizování prostoru dosáhnout bezbariérovými prostředky, je zapotřebí se užití fyzických bariér vyhnout. [7]

3.3 Role veřejnosti

Jak jsem již zmínila v kapitole 2.5.2 *Zapojení*, na tvorbu a ráz veřejných prostranství mají vliv politici, úředníci příslušných orgánů, odborníci a také veřejnost, která se může účastnit projednávání dokumentů ohledně územního plánování, či se podílet na jejich tvorbě.

Široká veřejnost by měla být informována o rozvoji a plánovaných změnách daného území a měla by se aktivně účastnit diskuzí, které předchází realizaci plánovaných změn. Mnohokrát tomu tak však není. Obavy místních obyvatel z nevyslyšení jejich názoru a uvažování, že investor jejich případné připomínky a návrhy stejně přeplatí, jsou zatím hlavní příčinou nezájmu obyvatel.

Také neznalost a neinformovanost způsobuje odpor vůči záměrům nové výstavby a s ní spjatých změn. Přitom pozitivní přijetí názorů informovanou veřejností by v řadě případů napomohlo k fungování nových řešení. Proto je důležité spolupracovat s občany a poskytnout jim dostatečný prostor k vyslovení jejich názoru a jeho řádného vyslechnutí, a to nejlépe za přítomnosti odborníků, kteří podloženými údaji vysvětlí možnosti a překážky dané problematiky.

Příkladem ze světa může být sdružení Přátelé High Line (Friends of High Line), bez kterého by nedošlo k vydařené revitalizaci železniční dráhy vedoucí New Yorkským Manhattanem na „park v oblacích“, jak uvádím v kapitole 2.5.1. *Porovnání přístupů revitalizace podvyžívaných dopravních ploch ve světě a v ČR.*

Členové sdružení stáli u zrodu celého projektu a dodnes jsou aktivními v provozu, vylepšování a starání se o High Line.

Jednou z důležitých částí jsou dobrovolníci, kteří se starají o zeleň, seznamují návštěvníky s historií parku, pomáhají při speciálních akcích, poskytují administrativní podporu v kanceláři HL, v zimě odhazují sníh a celkově vytváří atmosféru tohoto jedinečného veřejného prostoru. Existence a podoba parku je tedy v rukách místních obyvatel, kteří mají zájem na tom, aby jejich město nebylo pouze přehlídkou mrakodrapů, automobily a žlutými taxíky zaplněných ulic a všude přítomných turistů. Dbají na to, aby i v takto hektickém městě bylo místo, kde si mohou odpočinout, odreagovat se, kulturně se pobavit a „povznést se“ nad každodenní povinnosti. Místo, které budou moci považovat za kvalitní veřejný prostor.

Na území Prahy se (nejen) veřejným prostorem zabývá hlavně Institut Plánování a Rozvoje hlavního města Prahy (IPR), který má velkou snahu na zapojení veřejnosti při plánování a řešení této problematiky. V roce 2014 IPR představil *Strategii rozvoje veřejných prostranství hlavního města Prahy* a *Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy*, jež jsou veřejně dostupné jak v tištěné podobě, tak ve formátu pdf na webových stránkách IPR.

Tyto publikace se snaží seznámit širokou veřejnost se současnou podobou Prahy, upozornit ji na slabá místa hlavního města a představují možná opatření a inovační změny. Část těchto publikací, jejich vizuální podoba a jiné hlavní koncepční dokumenty z dílny IPR jsou veřejnosti přiblíženy na výstavě *Praha: plánování a rozvoj metropole ve 21. století*, která byla v době psaní této práce tematicky umístěna v Sále Architektů ve Staroměstské radnici. Pořádáním komentovaných prohlídek spjatých s touto výstavou se IPR snaží o větší informovanost občanů Prahy, jejich podnícení k diskuzi a k celkovému zapojení veřejnosti ke spoluvytváření metropolitní Prahy.

Dalším aktivním spoličinitelem v oblasti veřejných prostranství je iniciativa Auto*mat, která prosazuje lepší prostředí pro kvalitní život ve městě. Spolupracuje s komunálními politiky, dopravními odborníky, architekty, neziskovými organizacemi, výzkumníky, umělci, městskými cyklisty, seniory, rodiči a dětmi, tedy se všemi obyvateli Prahy, kterým není lhostejná podoba jejich města. „Z pozice nezávislého dohlížitele a navrhovatele se věnujeme rozvoji infrastruktury pro cyklistickou dopravu, prosazujeme konkrétní opatření pro zvýšení bezpečnosti a vstřícnosti ulic pro chodce a usilujeme o odstraňování nejrůznějších bariér ve veřejném prostoru.“ [8]

Jedním ze zásadních počinů iniciativy v roce 2014 bylo uvedení *Vize pro mobilitu a veřejný prostor Praha 2025*. Vize představuje Prahu blízké budoucnosti jako fungující město, ve kterém je sladěn požadavek mobility a ekonomického rozvoje s kvalitou veřejného prostoru a životního prostředí. Nejedna z dvanácti navržených tezí se zabývá veřejným prostorem: „Zkvalitnění veřejného prostoru je stejně důležité jako optimalizace dopravní sítě. Dopravní řešení obecně musejí respektovat město a být „městotvorná“. Hlavní ulice potřebují upravit do podoby, jež potvrdí charakter městských bulvárů, vrátí do ulic aleje a zvýší atraktivitu pro pobyt, chůzi a cyklodopravu. Součástí této změny jsou kvalitně vyřešené funkční prvky (lavičky, sedací římsy, fontány, pítka apod.), které mohou být umělecky ztvárněny.“ [8]

Velmi důležité a myslím si i velice vítané jsou také akce a konference zaměřené na téma veřejných prostranství, územní plánování a urbanismus. Dávají tak možnost široké veřejnosti nahlédnout do současných problémů a trendů daných témat a vybízejí je k zamyšlení a diskusi.

Jednou z nejvýznamnějších akcí tohoto druhu je reSITE - událost zaměřená na územní plánování, urbanismus a rozvoj měst. Dvoudenní mezinárodní konference každoročně přivítá významné architekty, urbanisty, profesory a další zajímavé osobnosti, které předávají všem zainteresovaným osobám své zkušenosti a přicházejí s novými myšlenkami a názory.

Další podobnou událostí je Landscape Festival, který představuje práce studentů, architektů, vizionářů a dalších lidí zaměřujících se na téma územního plánování a udržitelného rozvoje měst. Součástí je jak představení mnohých prací, tak i výstava, workshopy a diskuse.

Jak je vidět z uvedených příkladů, Praha má velice schopné a aktivní sdružení a iniciativy, které mají zájem na vytváření kvalitního města. Otázka je, zda budou dostatečně silné v boji s politiky a legislativou.

Jak tedy bylo řečeno, veřejná prostranství by měla být koncipována pro každého občana bez výjimek. Měla by být navrhována tak, aby byla vnímána jako prostor, kde se člověk rád zastaví, stráví zde pár chvil a po celou dobu se bude cítit v bezpečí a příjemně naladěný. K takovému užívání městského prostředí může dopomoci minimalizování infrastruktury nebo její vhodné odklonění, kompletně bezbariérový přístup, živá kultura a víkendové otevírání ulic bezmotorovým uživatelům.

4 Dopravní infrastruktura

Předpokladem rozvoje vyspělých států je do velké míry dobrá dopravní infrastruktura, a proto i Česká republika, která má výhodnou geografickou polohu, by měla dbát na její stav, jelikož má zásadní vliv na konkurenceschopnost státu.

Současný stav dopravní infrastruktury České republiky je zde krátce představen. Větší část kapitoly je pak více zaměřena na železniční dopravu, jejíž plochy a možnost jejich revitalizace jsou hlavním tématem diplomové práce.

4.1 Zařazení dopravy a její složky

Doprava patří mezi základní potřeby lidstva, především díky rozdílnému potenciálu krajín světa (lidé nenacházejí ve svém okolí všechno to, co potřebují k životu a jsou tedy nuceni přemísťovat své hmotné statky i sebe sami). Díky dopravě obecně stoupá využitelnost potenciálu krajiny. Pomocí dopravních cest můžeme přemísťovat a přepravovat lidi, hmotu, energii a informace.

Z výše zmíněného vyplývá, že doprava, resp. dopravní infrastruktura, je užívána a zřizována ve veřejném zájmu, a proto spadá společně s technickou infrastrukturou, občanským vybavením a veřejným prostranstvím do veřejné infrastruktury, jak je uvedeno ve stavebním zákoně⁴.

Dopravní infrastrukturu, jakožto technická zařízení potřebná k organizaci dopravy a pohybu dopravních prostředků, je možné dělit na základě následujících parametrů:

- podle přepravovaných jednotek – osoby, hmotný náklad, informace,
- podle množství přepravovaných jednotek – individuální, hromadná,
- podle místa, kde se uskutečňuje – lokální, regionální, národní, mezinárodní,
- podle statiky/dynamiky pohybu – v pohybu, na místě (parkování),
- podle druhu prostředku, jímž je uskutečňována – železniční, silniční, vodní, letecká, potrubní; cyklistická, pěší, nekonvenční.

⁴ § 2 zákona č. 183/2006 SB., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) – Základní pojmy – (1) V tomto zákoně se rozumí k) veřejnou infrastrukturou pozemky, stavby, zařízení, a to 1. dopravní infrastruktura, například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení, ... zřizované nebo užívané ve veřejném zájmu. [B]

Jak uvádí Ústav Územního Plánování [17]: „*Dopravní infrastruktura je integrální součástí územního plánování s významnou, ale nikoliv dominantní funkcí.*“ Měla by zabezpečit všechny nároky na přepravu, neboli dokonale obsluhovat a rozvíjet území při minimalizaci či celkovém odstranění jejích negativních dopadů. Ať už hovoříme o dopravě vedené ve volné krajině či dopravě vedené na území obcí a měst, vždy by měl být kladen důraz na bezpečnost všech účastníků dopravy, ochranu životního prostředí a splňování cílů územního plánování, a to především udržitelnosti v budoucnosti. Aby tyto zásady mohly být splněny, je zapotřebí srozumitelných legislativních podkladů, kladného zájmu příslušných orgánů a jejich spolupráce s organizacemi a veřejností.

V České republice se stav dopravní infrastruktury pomalu vylepšuje, ale i přesto je stále znatelně na nižší úrovni než dopravní infrastruktura vyspělých Evropských států. Díky vývoji před rokem 1990 je zanedbaná jak kvalitativně tak kvantitativně, a to například z pohledu bezpečnosti, tvorby veřejného prostoru, informačních systémů aj.

Díky vzrůstajícímu množství výroby, obchodu, spotřeby a využití dopravy pro volný čas dochází k celosvětovému navýšení objemů přepravy. V současné době jde hlavně o problém nárůstu motorových vozidel, která jsou z pohledu všestranného využití a ekonomických podmínek výhodná, avšak přináší mnoho negativních dopadů. Proto je ve vyspělých zemích jako základ dopravní obslužnosti více a více podporována doprava železniční. Je vhodná nejen svými kvantitativními a rychlostními možnostmi, ale hlavně svou šetrností k životnímu prostředí.

4.2 Železniční doprava

4.2.1 Historie železniční dopravy

Železniční dopravě, tak jak ji známe, předcházela dlouhá historie.

Již v roce 1525 používali důlní dělníci při převážení rudy a hornin ze štol prkna položená na nerovné půdě. Stejně vznikaly dřevěné dráhy také v Anglii, kde byly nejen v dolech, ale i mezi doly a přístavy.

V roce 1602 vznikla mezi uhelným dolem v anglickém Walton Hallu a řekou Trent první koňská železnice. U jejího zrodu stál tesař Beaumont, který spojil podélné trámy příčnými prahy. Díky těmto pražcům se dřevěné kolejnice nebořily do měkké půdy, nepraskaly a nerozestupovaly se. K provozu se pak používal koňský potah. Dřevo se však zejména vlivem vlhka kazilo, a proto se kolejnice začaly pobíjet železnými pásy.

První koleje železné dráhy se připisují Angličanu Reynoldsovi, spolumajiteli železáren v Coalbrookdalu v hrabství Shropshire, položené roku 1767. Již první jízdy ukázaly, že železné koleje jsou nejen mnohem trvanlivější než dřevěné, ale rovněž usnadňují dopravu a také ji zrychlují.

Dalším mezníkem se stal rok 1789, kdy Angličan Jessop změnil tvar kolejnic. Místo dosud plochých kolejnic s vyvýšeným okrajem ve formě nosníkového L zavedl vysoký nosník hřibovitého průřezu. Kola byla chráněna před sjetím okolkem. Tak vlastně vzniklo první kolo přizpůsobené kolejnici.

Poprvé v roce 1803 použil anglický inženýr C. Nixon při stavbě důlní dráhy kolejí zhotovených z kujného železa. Nové koleje byly mnohem trvanlivější než staré litinové.

15. září roku 1830 byla slavnostně zahájena veřejná doprava na trati z Liverpoolu do Manchesteru. [9]

To byl počátek rozvoje železnice, jejíž využití se masově rozšířilo obzvláště v druhé polovině 19. století. Nejdříve spojovala významná politická a hospodářská centra, později byly železniční tratě vedeny i do méně významných sídel. Její hlavní výhodou bylo, že velmi výrazně zkracovala vzdálenosti a proto v době vzniku byla z pohledu veřejné dopravy bez jakékoliv konkurence.

Železnice v Praze

Ve 20. letech 19. století do Prahy začínají doléhat informace o parovozech a železných drahách. Císař František I. je zprvu odpůrcem železniční dopravy, avšak pouze do chvíle, než se poprvé sveze vlakem. Říše se inovacím nemůže trvale bránit, ale i přesto se přidržuje staré koněspřežné koncepce železničních drah. První koněspřežná dráha vedoucí z Prahy měla mířit do Plzně. Pro nedostatek prostředků však skončila po cca 60 km uprostřed lesů. Výchozí nádraží bylo umístěno v blízkosti dnešní železniční stanice Praha-Dejvice.

V okamžiku vzniku generelu výstavby drah byly české země považovány za pevnou a stabilní součást integrované mnohonárodní říše a díky své poloze předurčeny pro jejich realizaci. Do Čech měly vést dvě dráhy.

První měla vést přímo do Vídně. Po nalezení ekonomičtější trasy od Olomouce a po rozhodnutí vést dráhu dále k Severnímu moři, bylo úkolem nalézt místo pro nádraží. Na návrh českého inženýra J. Pernera se uvnitř hradeb vybudovala část stanice pro osobní a nákladní dopravu a před hradbami se realizovalo vnější nádraží s výtopnou a vodárnou.

Vzniklo tak dnešní Masarykovo nádraží. Otevření Severní dráhy bylo schváleno na den 20. srpna 1845, kdy do Prahy přijel první vlak.

Roku 1851 byla Praha propojena s Drážďany. Dvanáct let nato byla od jihozápadu, z Bavorska a Plzně, přivedena Česká západní dráha. Nádraží se nacházelo tehdy za Prahou, na území města Smíchova. Po složitých jednáních s městem byl vysloven souhlas vést dráhu Královskou oborou, kde se vystavěl nejstarší pražský tunel o délce 103 m. K propojení Buben došlo v roce 1868.

Poválečná léta provázejí bouřlivý hospodářský rozmach. Na Smíchově, s vizí výroby vagónů pro „železné dráhy“, vyrostla Ringhofferova továrna. A v Karlíně se rodí koncern ČKD (Českomoravská Kolben-Daňek). Začíná období mohutného rozvoje železnic nejen v Praze ale i celých Čechách.

V roce 1872 je Buštěhradskou společností přivedena na Smíchov trať z Hostovic. Četné oblouky a velký výškový rozdíl, který dráha překonávala, jí předurčilo přezdívku pražský Semmering. O rok později je přivedena na Smíchov z Berouna a Rudné Pražskoduchcovská dráha. V té době také dochází k vybudování 300m dlouhého cihlového viaduktu v Karlíně, který propojil Olomoucko–Pražskou a Pražsko-Drážďanskou trať. Další železniční trať je pak dráha Josefa Františka I. vedoucí z Benešova a Česká severozápadní dráha přicházející od Neratovic a Vysočan. Dráhy se setkaly zhruba v prostoru dnešní Státní opery na tehdy volném prostranství souběžným s hradbami. Tam vyrostlo dnešní Hlavní nádraží. [10]

Železnice v Praze slouží lidem více než 170let.

4.2.2 Současné trendy

Proč by zrovna železniční doprava měla být podporována a rozvíjena jako jeden z hlavních prostředků dopravy a to nejen na regionální úrovni, ale též na úrovni státu a celého kontinentu? Uvedu zde pár důvodů.

Prvním je její rozmanitost. Lze ji využít jako prostředek dopravy nákladní i osobní a je výhodná na krátké i dlouhé vzdálenosti.

Druhým důvodem je, že na rozdíl od nákladní silniční dopravy zajišťuje železniční doprava rychlost, pravidelnost a nižší provozní náklady. Svým pohodlím a nabídkou doplňkových služeb může též konkurovat silniční dopravě osobní.

V neposlední řadě nezávislost železniční dopravy na počasí a tím zajištěná její pravidelnost a rychlost z ní činí konkurenta osobní přepravy letecké.

V západních zemích Evropy si uvědomují narůstající problémy silniční dopravy, speciálně navýšení počtu osobních aut, a snaží se proto maximálně využít těchto kladných stránek železniční dopravy. Dochází k navyšování a zkvalitňování vysokorychlostní tratí a využívání železnic jako páteřního dopravního systému.

Realizaci těchto trendů v České republice můžeme očekávat až ve vzdálenějším výhledu. Význam železnice jako prostředku pro eliminaci strmého růstu denního používání automobilů a silniční přepravy celkově je v našich poměrech zatím podceněn, a to zvláště v regionálním měřítku. Nejsou zde vhodné organizační a legislativní podmínky, jaké jsou běžné ve větších městech EU a v jejich regionálních zónách. Využívání a modernizace současných tratí a budování nových tratí je velmi pomalé. Přitom vybudování zejména lehkých kolejových systémů (light rapid transport), by mohlo silně konkurovat dopravě automobilové a významně přispět ke zvýšení kvality příměstské osobní dopravy.

V nejbližší době, jak doporučuje Ústav územního rozvoje, by mělo *v souladu s principy udržitelného rozvoje území dojít k posílení úlohy železnice v zájmu oslabení podílu automobilové dopravy, nejen vzhledem k ochraně životního prostředí, ale také k racionálnímu využívání energií a ekonomickému využívání území, které automobilová doprava nadměrně zatěžuje jak ve fázi dynamické, tak zejména statické. Železniční síť se musí diverzifikovat na páteřní se standardy běžnými v rozvinutých státech EU (160-200 km/h), mělo by docházet k maximálnímu využití předností železnice (velké objemy osob a nákladů, větší vzdálenosti), propojení velkých, především krajských měst, přiblížení stanic do obcí a měst.* [17]

Praha v tomto případě hraje významnou roli, nejen jako hlavní město, ale hlavně svou polohou, která ji dopomáhá být nejvýznamnějším železničním uzlem v České republice. Je nutné se zde zaměřit nejen na rozvoj železniční dopravy v měřítku městském a příměstském, ale též v měřítku národním a mezinárodním.

4.2.3 Železniční dráhy a plochy

K dynamickému pohybu využívá železniční doprava drah, ke statickému pohybu pak železniční plochy.

Železniční dráhy se člení z hlediska významu, účelu a technických podmínek stanovených prováděcím předpisem. Dle zákona o drahách⁵ jsou to tyto kategorie:

- *dráha celostátní – slouží mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě a je jako taková označena,*
- *dráha regionálního nebo místního významu – slouží veřejné železniční dopravě a je zaústěná do celostátní nebo jiné regionální dráhy,*
- *vlečka – slouží vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele a je zaústěná do celostátní nebo regionální dráhy, nebo jiné vlečky,*
- *speciální dráha – slouží zejména k zabezpečení dopravní obslužnosti obce [C].*

Železničními plochami jsou pak myšleny nádraží, překladiště, shromaždiště a jiné rozlehlé plochy.

V druhé polovině 20. století výrazně poklesl objem nákladů (během 25 let až o 20%) a osob přepravovaných po železnici v Evropě. Rozlehlé plochy nákladových nádraží tak již ztratily na svém účelu a byly nepotřebné. Některé byly využity k rozvoji měst, avšak některé stále leží ladem a tvoří tak železniční brownfields. Jejich plochy jsou často poněkud specifické – v případě tratí se jedná o liniové stavby dopravní infrastruktury a v případě objektů se jedná o budovy navržené se speciálním účelem.

Více o rozvoji a možném využití těchto železničních drah a ploch uvádím v kapitole 2.4 *Železniční brownfields*.

⁵ § 3 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, část druhá – dráhy, kategorie železničních drah [C]

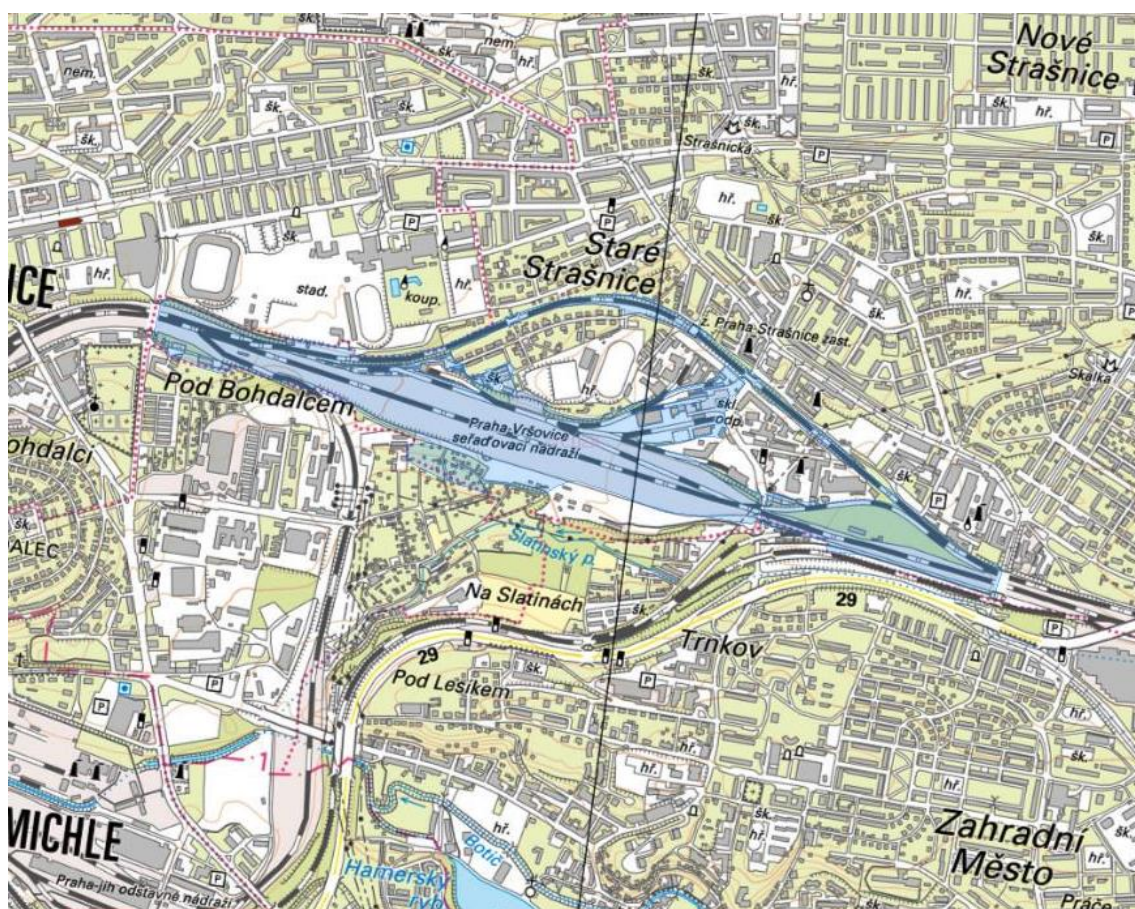
5 Návrh možného řešení revitalizace konkrétní podvyužívané dopravní plochy

Poslední kapitola je věnována návrhu revitalizace podvyužívané plochy bývalého seřaďovacího nádraží Praha - Vršovice. Zahrnuje analýzu prostředí a návrh možného řešení využití daného pozemku.

5.1 Analýza řešeného území

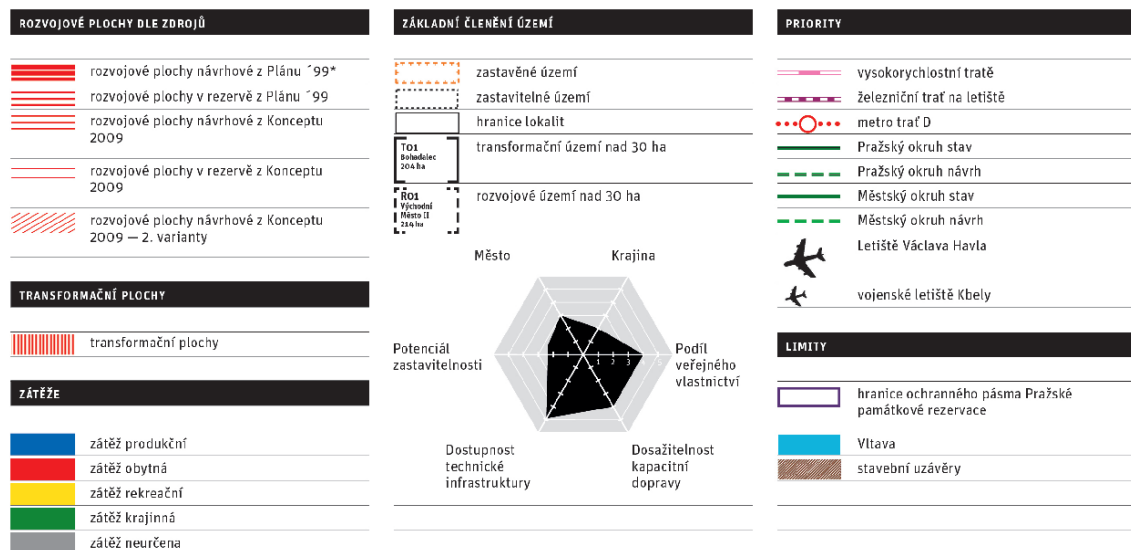
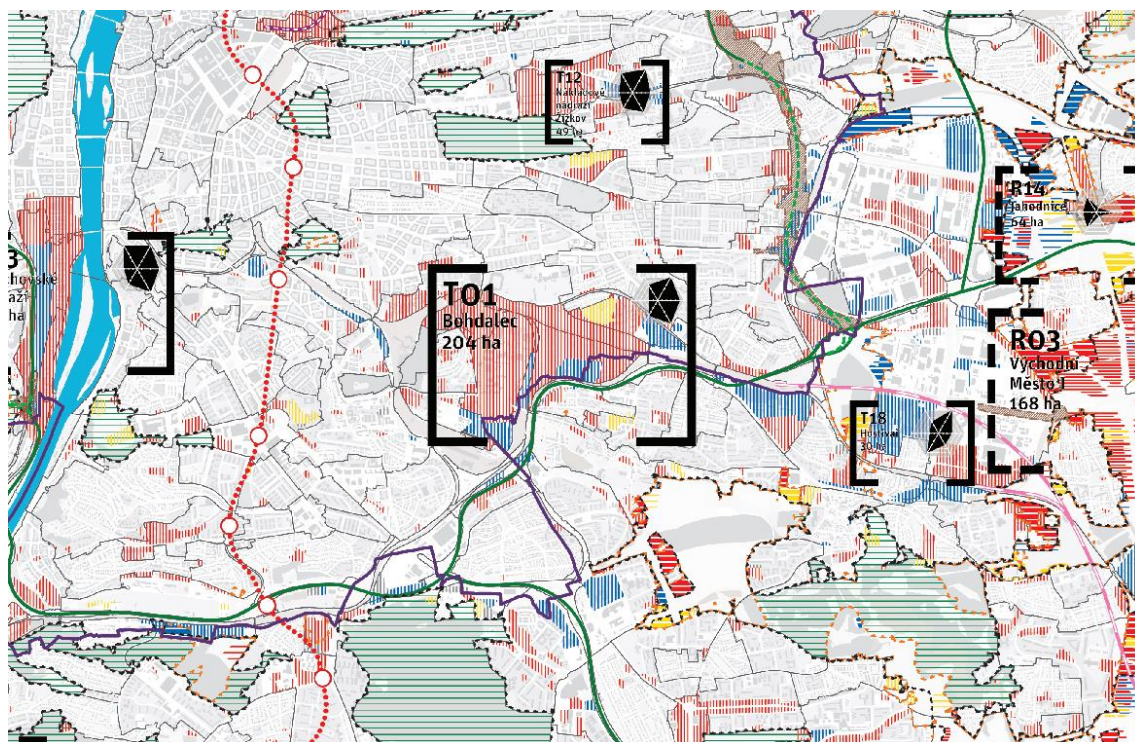
5.1.1 Umístění ve městě

Pozemek bývalého seřaďovacího nádraží, pro který tvořím návrh revitalizace, se nachází v hlavním městě Praze, konkrétně na rozhraní městských částí Prahy 10 Vršovice a Strašnice. Tyto části se nachází na jihovýchodě širšího centra a sousedí s Vinohrady, Nuslemi a Michlí. Samotný pozemek pak leží mezi pražskými čtvrtěmi Staré Strašnice – Pod Bohdalcem – Na Slatinách – Trnkov.



Mapa 5-1: parcela bývalého seřaďovacího nádraží Praha - Vršovice

Dle návrhu Metropolitního Plánu Prahy (IPR 2014) [18] je Bohdalec, území bývalého seřaďovacího nádraží, společně s bývalým Nákladovým nádražím - Strašnice a zahrádkářská osada Na Slatinách s okolní zelenou plochou transformačním územím o celkové rozloze 204 ha (viz mapa 5-2). Z návrhu je zřejmé, že převážná část je plocha vhodná pro obytné využití, malá část pak pro využití rekreační a produkční.



Mapa 5-2: 410 Hodnocení transformačních a rozvojových ploch, Metropolitní Plán Prahy

Širší okolí řešeného pozemku

Severozápadně od pozemku se nachází obchodní centrum Eden (650m od východní části pozemku), fotbalový stadion Slavie – Synot tip Aréna (400m od východní části pozemku), tréninková fotbalová a tenisová hřiště, lehkootletický stadion, sportovní hala, zimní stadion, plavecký bazén a koupaliště s občerstvením (vstup do celého sportovního areálu je cca 15min chůze od pozemku).

Severně od pozemku je zahrádkářská osada, vilová čtvrť, tenisové kurty Union Praha a atletický stadion. Dále na sever (25 minut chůze) je sportovně relaxační areál Gutovka zahrnující skate-park, venkovní horolezeckou stěnu, beach-volejbalové a nohejbalové kurty, dětský vodní svět a variaci prolézaček, vysoká lana, bruslicí halu, restauraci a drobné občerstvení. V blízkosti tohoto areálu se nachází Základní škola Gutova. Společně se Základní uměleckou školou Bajkalská jsou jedinými základními vzdělávacími institucemi v severním širším okolí pozemku v dostupnosti do 15min jízdy na kole. V okolí na jižní straně pozemku se nachází Základní škola Břečťanová. Ta je však z důvodu přístupnosti pozemku dosažitelná pouze ze severní strany, a to navíc složitě.

Na bývalém Nákladovém nádraží Praha - Strašnice, severovýchodně od pozemku, se nacházejí autoopravny, servis a průmyslová zóna, na jejímž okraji je supermarket Lidl.

Jižní část pozemku je obklopena zahrádkářskou osadou Na Slatinách a volnou zelenou plochou, kterou protíná Slatinský potok. Osada i volná zelená plocha jsou obemknuty čtyřproudovým městským okruhem - Jižní spojkou, který dále vede podél východní části pozemku.

Na západní části pozemku se spojují koleje a tvoří železniční koridor směr Nusle a centrum.

5.1.2 Historie území

Železniční stanice Praha Vršovice bývala pro nákladní dopravu nejvýznamnějším a kdysi u nás i největším nádražím. Celý uzel byl tvořen několika obvody: osobním nádražím, vjezdovým nádražím, seřad'ovacím nádražím a čekacími kolejemi. Veškerý areál zabíral plochu od Nuslí až po Zahradní Město a Hostivař.

První záměry vybudovat v Nuslích seřad'ovací nádraží se objevily v březnu roku 1873. Pochozí komise ministerstva obchodu projednávala jeho projekt spolu se spojovací dráhou přes Vyšehrad ke stanici České západní dráhy na Smíchově. Zájem o nové nádraží projevila dráha Františka Josefa vzhledem k tomu, že její nádraží (nynější Praha – hlavní nádraží) přestávalo stačit stále silicímu provozu, a rovněž město Praha, které si slibovalo,

že nová výtopna ulehčí ovzduší ve vnitřním městě. Osobní nádraží bylo navrženo se dvěma kolejemi vlevo od stávající tratě Praha–Tábor, zatímco kolejiště seřadovacího nádraží mělo být umístěno vpravo. Projednaný projekt však zůstal odložen.

Nároky na nákladní železniční dopravu po vzniku samostatného Československa si vyžádaly stavbu nového seřadovacího nádraží na území mezi Vršovnicemi a Starými Strašnicemi. Ministerstvo železnic ve Vídni udělilo povolení k jeho výstavbě 14. prosince 1921. [9]

Provoz nového seřadovacího nádraží Praha-Vršovice byl zahájen 18. 6. 1919, kdy nahradilo kapacitně nedostačující seřadiště na vršovickém nádraží. Celé seřadiště bylo postaveno v přibližně 10 promilovém sklonu směrem k Hostivaři, což umožňovalo při třídění souprav posun bez použití lokomotiv a pro pohyb vagónů i celých vlaků se využívala pouze zemská přitažlivost. To se po mnoha letech stalo nakonec jedním z důvodů likvidace seřadiště, protože takový provoz se nedal automatizovat a měl velké požadavky na počet obsluhujícího personálu. Ještě se plánovala další modernizace seřadovacího nádraží ve Vršovnicích, ale masivní přechod nákladní dopravy z kolejí na kamiony zcela znemožnil uskutečnit jakékoliv následující záměry na jeho technické zvelebení. [18]

Po roce 1990 byl zahájen útlum provozu na seřadišti a v současné době se již nepoužívá, nebo jen velmi okrajově.

5.1.3 Současný stav pozemku

Kolem lokality vede železniční trať směrem na Benešov u Prahy a dále na České Budějovice a spojovací trať mezi hlavním nádražím, Vršovnicemi a nádražím Běchovice s pokračováním na východ republiky. Je zde i několik dalších vleček a spojek, ale většina z nich se používá jen minimálně.

Na ploše seřadovacího nádraží se dochovalo mnoho z dříve poměrně rozlehlého nádraží, veškeré zařízení se však postupně rozpadá a jeho části si lidé postupně rozebírají a budovy využívají bezdomovci jako noclehárnu. Rozlehlá plocha uprostřed areálu slouží jako skládková plocha pro sutě, zbytek, kde je občas zanechán kus kolejí či pražců, postupně zarůstá náletovými dřevinami a travinami. Celá plocha je bahnitá nebo zarostlá plevelem a křoviskem a zeje prázdnotou.

Většina obyvatel Prahy o tomto prostoru buď vůbec neví, nebo se mu straní. Celý areál je namátkově kontrolován policií, ale pro jeho rozlehlost není v její moci ho uhlídat celý.



Obrázek 5-1: aktuální stav pozemku

V současné době se rozhoduje o budoucnosti této oblasti. Problém je však neujasněná vlastnická struktura. Protože transformační zákon o Českých drahách, podle nějž vznikly společnosti České dráhy, a.s. (ČD) a Správa železniční dopravní cesty, s.o. (SŽDC), nebyl politickou reprezentací úplně dopracován, vzniklo několik nesmyslných situací, kdy ČD vlastní pozemek a SŽDC budovy na něm nebo naopak. Tyto vlastnické poměry se v obě společnosti snažili vyřešit. [17] K dnešnímu dni má právo hospodařit s pozemkem, jakožto majetkem státu, Správa železniční dopravní cesty.

5.1.4 Charakteristika pozemku

Celkový rozměr katastrálního pozemku je 474 141m², v mém návrhu se budu zabývat pouze částí pozemku o přibližné rozloze 290 000 m². Tato plocha je podélného oválného tvaru. Celá jižní část pozemku je protnutá železniční tratí.

Geologické podloží

Na zkoumaném území se nachází horniny třídy jílovec a prachovec ze soustavy Český masiv - krystalinikum a prevariské paleozoikum, oblasti středočeské (bohemikum), regionu Barrandien. [20]



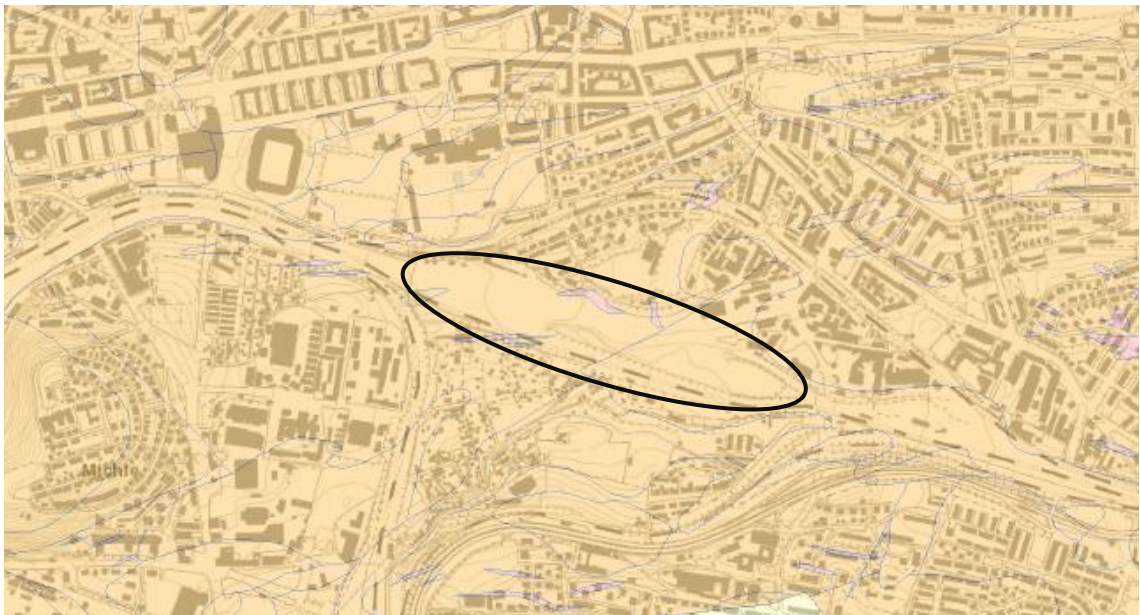
Legenda: střídání pískovců, prachovců a jílovitých břidlic
 pískovce, prachovce, jílovité břidlice, na bázi diamiktity

Mapa 5-3: Geodetická mapa 1:50 000

Tyto horniny by nijak neměli omezit zamýšlenou změnu/výstavbu.

Radonové riziko

Z mapy 5-4: radonové riziko je patrné, že na daném území je radonové riziko střední, jen na nepatrných částech je riziko vysoké.



Legenda: radonový index vysoký
 radonový index střední

Mapa 5-4: Radonové riziko 1:50 000

V části s vysokým výskytem radonu bude třeba provést patřičná opatření.

5.1.5 Hlukové zatížení

Dle mapy 5-5: *hlukové zatížení – Praha 10* je dané území ohroženo hlavně na jihovýchodní části pozemku a to čtyřproudovou silnicí Městský okruh – Jižní spojka.



Mapa 5-5: hlukové zatížení - Praha 10

Pokud dojde k obnově železniční tratě procházející napříč celým pozemkem a jejímu předělání na rychlodráhu, bude se muset zvážit její hlukové zatížení a navrhnout patřičné protihlukové opatření.

5.1.6 Přístupnost pozemku a dopravní dostupnost

V současné době je přístupnost pozemku komplikovaná. Jediný bezpečný vstup na pozemek je možný na severní části pozemku z ulice U trati, na které je umístěna vlaková zastávka Praha – Strašnice (cca 12min chůze od vstupu do pozemku). Odtud, díky vlakovému spojení, se lze dostat na Hlavní nádraží během deseti minut. Ulice U trati je též dostupná z ulice Průběžná, kde se nachází tramvajová zastávka Nádraží Strašnice (cca 20min chůze). Nejbližší autobusová zastávka – Korytná – se nachází na severozápadě od pozemku, v místech, kde jsou nyní sklady a autoservis. Z této strany je však pozemek momentálně oplocen. Všechny ostatní možnosti vstupu na pozemek jsou nebezpečné – buďto překračují drážní koleje nebo vedou přes strmý, jen velmi těžce schůdný svah zarostlý křovím, často znečištěný menšími či většími odpadky.

V návrhu se tedy zaměřím i na zlepšení dostupnosti pozemku tak, aby odpovídal potřebám nové funkce.

5.2 (Nová) funkce navrhovaného prostoru

Oblast je důležitá z hlediska železniční dálkové i příměstské dopravy. Správa železniční dopravní cesty, s.o. má na tuto lokalitu zpracován projekt vedení trati tzv. IV. tranzitního koridoru (Praha – České Budějovice – Horní Dvořiště – státní hranice s Rakouskem). Též byl v roce 2009 vytvořen projekt na Optimalizaci trat'ového úseku Praha Hostivař – Praha hlavní nádraží, který měl být zapojen do systému integrované dopravy. Právě díky IV. koridoru nelze s plochou nakládat úplně volně, ale s ohledem na její budoucí využití pro železniční dopravu. V mém návrhu proto budu počítat s tím, že se v budoucnu tento, nebo jemu podobný projekt, uskuteční a zanechám hlavní kolej jako rychlodrážní.

Při přípravě návrhu jsem se byla na pozemku podívat a zjistila jsem, že nejen řešený pozemek, ale i jeho širší okolí by potřebovalo vyčistit, zkultivovat a stabilizovat, tedy celkově revitalizovat.



Obrázek 5-2: aktuální stav jižního okolí pozemku – Slatinský potok a okolní zeleň

Z výše uvedené analýzy vyplývá, že daný prostor je z části obklopen zahrádkářskými osadami, ze severu množstvím sportovišť různého druhu (atletický stadion, tenisové kurty, plavecký bazén a další), na východní straně prostupuje do průmyslové zóny, z jihovýchodní strany je obklíčen hlučnou rychlostní silnicí a na jihu se prolíná se „zapomenutým“ okolím Slatinského potoka. Toto vše jsou bariéry v přístupu na pozemek, které z něj tvoří neživou část města. Bylo by proto vhodné udělat návrh pro celou oblast, kde se pozemek nachází. Avšak detailní analýza a řešení celé této oblasti by obsáhlo další jednu diplomovou práci. Pro potřeby mé diplomové práce jsem vytvořila pouze letný návrh řešení širšího okolí (viz příloha: Portfolio DP), od kterého se pak odvíjí samotný návrh revitalizace daného pozemku.

Než jsem dospěla ke konečnému návrhu revitalizace, přemýšlela jsem nad dvěma možnými scénáři, jak danou plochu využít. Jeden byl zanechat tento pozemek

nezastavěný, poskytující otevřený veřejný prostor obklopený zelení, který je žádoucí pro občany žijící v daném městě. Druhý scénář byl transformovat parcelu v městskou zástavbu, která by poskytovala možnosti bydlení s pozitivem snadné a rychlé dostupnosti centra města vlakovým spojením.

Nakonec jsem zkombinovala oba tyto scénáře a počítám jak s obytnou, tak z větší části se zelenou plochou, tvořenou parkem a volným multifunkčním prostorem.

Při dodržení nároků železnice je hlavním cílem proměnit „zapomenutou“ oblast v plnohodnotný městský prostor, který bude sloužit potřebám jeho obyvatel. Nabídnout nové bytové jednotky, veřejné prostory a park propojující pražský systém zelených ploch. Důležitým bodem je propojení městské části Zahradní město a části Staré Strašnice.

5.2.1 Návrh změny širšího okolí

Jak již bylo zmíněno výše, celá oblast, zejména volná zeleň v okolí Slatinského potoka a rozbourané garáže obklopené odpadky severně od pozemku, si též zaslouží pozornost.

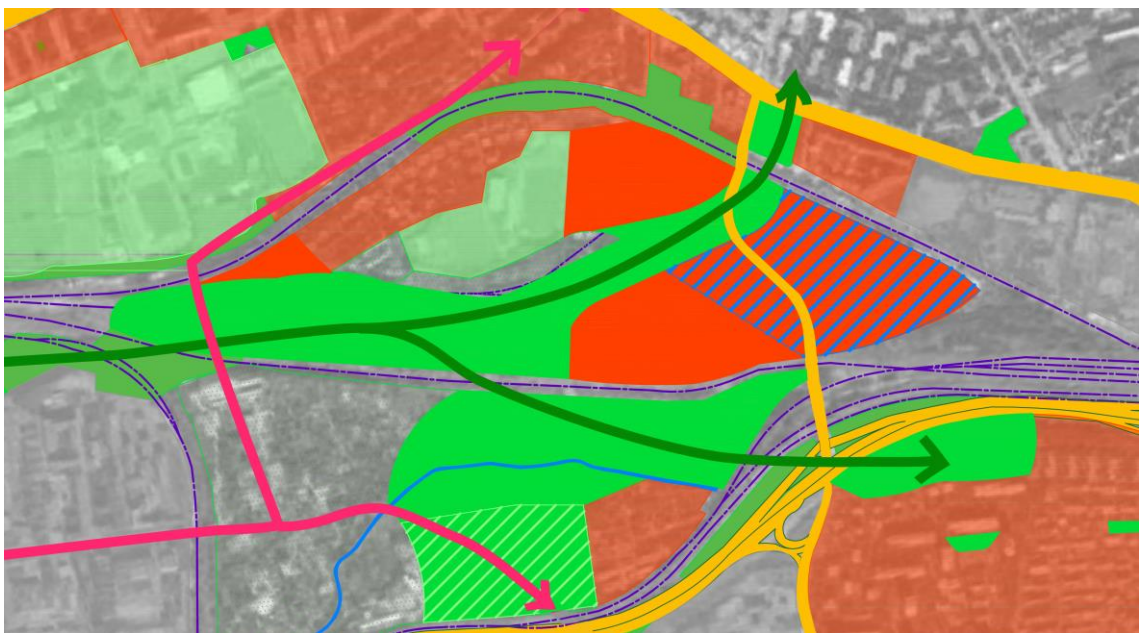
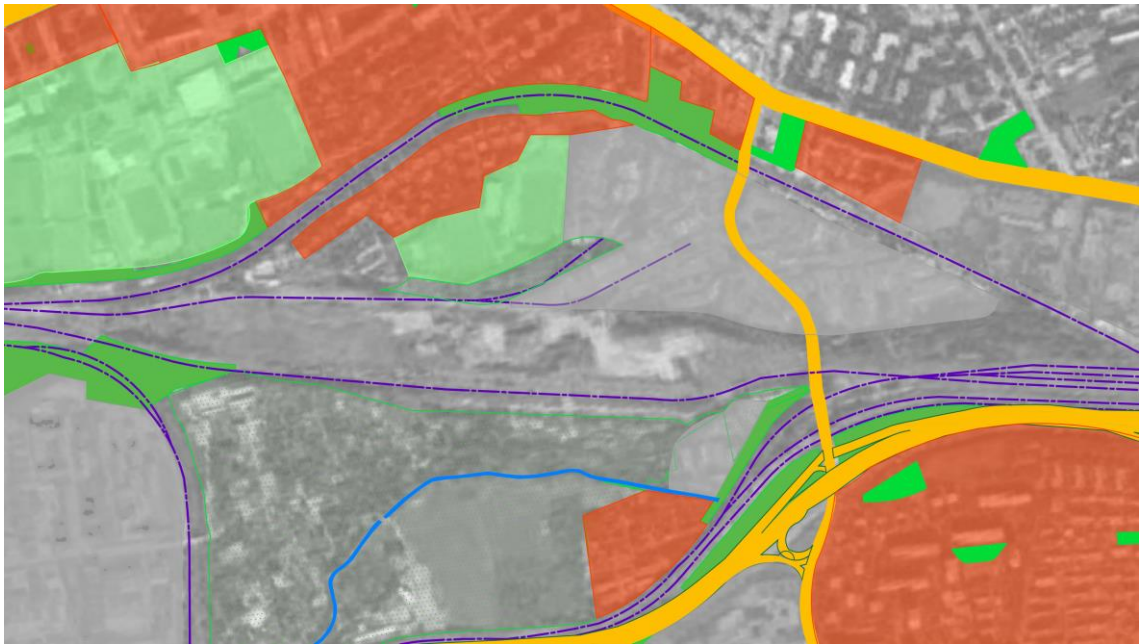
Severovýchodně od pozemku, kde jsou nyní servisy, opravny aut a průmyslová zóna, by vznikla obytná část doplněná administrativou. V jejím centru by bylo náměstí a park, který by prodloužil pás zeleně vedoucí přes řešený pozemek. Okolí Slatinského potoka by se zkulivovalo a obohatilo o cesty pro pěší a cyklisty, přidali by se lavičky, osvětlení, odpadkové koše, náčiní „venkovní tělocvičny“ a další prvky.

Zahrádkářská osada Na Slatinách by se zachovala, došlo by pouze k jejímu vyčištění a technickému vylepšení.









Severozápadní část, kde je nyní neorganizovaná skládka odpadu mezi již nepoužívanými garážemi, by se vyčistila a proměnila ve vilovou čtvrť navazující na současnou obytnou čtvrť vedoucí podél ulice U trati.

Zahrádkářská osada severně od pozemku by se též zachovala, pouze by se technicky vylepšila.

Na mapě 5-6 je znázorněn současný stav a jeho možná proměna se zvýrazněným propojením pomocí zeleného pásu a nové cyklostezky.



Legenda:

 obytná část – současnost	 sportovní areál	 pás zeleně
 obytná část – návrh	 zeleň	 propojení cyklostezkou
 průmyslová zóna	 administrativa	

Mapa 5-6 :současný stav a návrh změny širšího okolí

5.2.2 Koncept rozvržení pozemku

Rozvržení pozemku navazuje na navrženou změnu širšího okolí.

Inspiraci jsem našla v místech, které již existují, a myslím si, že fungují. Jedním z nich je například park Stromovka v Praze, který obyvatelé i turisté s oblibou navštěvují. Podobný koncept parku navrhuji pro střední část pozemku. Ze západu by navazoval na otevřený multifunkční prostor. Na východě by sousedil s obytnou částí, jejíž součástí by byly bytové domy určené pro sdílené bydlení, takzvaný co-housing. Účelným zorganizováním a provázáním těchto částí a vhodným navázáním na jejich širší okolí se dosáhne kompaktnosti této části města. Jednotlivé městské části se propojí a zpříjemní tak život místních obyvatel.

Obytná část

Na východní straně pozemku vznikne nová obytná část, koncipovaná ve stylu co-housingu, neboli sdíleného bydlení. Tento nový způsob „společného bydlení ve městě“ staví na sociálních, ekonomických, ekologických a kulturních hodnotách.

Principem co-housingu je sdílení myšlenek a nápadů v prvotní fázi projektu při navrhování obytné budovy a snaha jejího přizpůsobení tak, aby co nejvíce odpovídala potřebám jejích budoucích obyvatel. Mezi zmíněná přizpůsobení patří např. individuální úpravy jednotlivých bytů, speciální vybavení a prostředky pro lidi se zdravotním omezením, sdílené prostory, dětské herny, sauny a další. Jinými slovy bydlení stvořené pro potřeby obyvatel, nikoli developera.

Ve fázi samotného bydlení co-housing staví na sdílení nejen nově vytvořeného prostoru, ale i každodenních zážitků, např. hlídání dětí, společné barbecue na střešní terase, pořádání workshopů pro místní komunitu atp. Tento styl života-bydlení má kladný vliv na děti, které se učí jak komunikovat v rámci rozšířeného společenského života.

Hlavní výhodou co-housingu je pak snížení nákladů na bydlení prostřednictvím sdílení hlavních nákladů.

Jedním z podařených projektů co-housingu, který slouží jako inspirace, je Wohnunprojekt ve Vídni (viz obrázek 5-3).



Obrázek 5-3: Wohnunprojekt, Vídeň

Na řešeném pozemku nabídnou nové obytné bloky byty pro několik desítek nových obyvatel. Součástí obytného komplexu bude lékárna, knihovna, kulturní sál. Díky variabilitě budovy by se v případě nutnosti společenské prostory využili jako mateřská škola.

Dostupnost nového obytného komplexu je autem ze severovýchodu po nově vzniklé silnici (vedoucí kolem Lidlu) odbočující z hlavní silnice V Korytech. V této ulici je situovaná autobusová zastávka Korytná, která poskytuje autobusové spojení dosažitelné v docházkové vzdálenosti pěti minut. V docházkové vzdálenosti deseti minut je pak vlaková zastávka Praha – Strašnice, ze které je to do centra Prahy deset minut jízdy vlakem.

Oddělení od rychlodráhy vedoucí po jižní straně pozemku by bylo zajištěno tzv. zelenou zdí, která by sloužila jako zvuková bariéra a bezpečnostní opatření před vstupem či upadnutím do kolejí. Ze strany rychlodráhy by byla zeď jednoduše natřena, ze strany směrem k obytné části by byla osazena živou zelení.

Park

Místo kam lidé půjdou na procházku se psem, lehnout si na trávu a číst si, uspořádat piknik s přáteli, jít si zaběhat, projet se na kole či kolečkových bruslích, zacvičit si na venkovním posilovacím zařízení a/nebo ukázat dětem fyzikální zákony hravou formou... to vše nabídne navrhovaný park.

Jako součást konceptu propojení městských částí bude celý park propleten stezkami a lávkami pro pěší, maminky s kočárky a cyklisty. Všechny stezky a lávky budou bezbariérové a v zimě udržované pro jejich neomezené užívání.

Ilustrační foto:



Obrázek 5-4: „Propletené údolí“ Elche, Spain

Součástí parku bude „chytrý“ vodní svět, jehož vybrané herní prvky budou podporovat nejen všestranný pohybový rozvoj dětí, ale i jejich povědomí o fungování základních fyzikálních zákonů.

Park též nabídne prostor pro grilování a piknik. Pítka s vodou a café s občerstvením doplní atmosféru oblíbeného parku.

Rozmanitost parku: v ranních hodinách využijí zmíněné cyklostezky lidé používající kolo jako dopravní prostředek do práce, v dopoledních hodinách park nabídne klidné prostředí pro starší lidi a maminky s dětmi. Po obědě do parku zavítají učitelé a vychovatelé družin na „vzdělávací“ procházku s žáky, odpoledne si tu studenti zahrají frisbee nebo

uspořádají piknik. Večer se do parku přijdou odreagovat pracující lidé, dát si kávu či pivo v místním občerstvení, povyprávět či si poslechnout živou hudbu.

Zajímavostí parku bude jeho severní část věnovaná historii železnice a dané městské oblasti. Stálá venkovní expozice využije dnes již nevyužívaných drážních kolejí a zbylých výhybek, které se momentálně povalují v daném prostoru.

Inspirací můžou být projekty Sudgelande v Německu a High Line v New Yorku:



Obrázek 5-5: Sudgelande, Německo;

High Line, New York, USA

Vedlejší funkcí parku je odhlučnění. Svou polohou tvoří zvukovou bariéru mezi klidnou obytnou částí a rušným otevřeným prostorem.

Z bezpečnostních důvodů je po celé délce jižní strany parku navržen „zelený“ val, který zabrání vstupu do kolejiště rychlodráhy a zároveň ji odhluční. K jeho realizaci se využije zemina, která je momentálně navrstvená v západní části pozemku a neplní žádný účel.

Otevřený (multifunkční) prostor

V dnešní době, kdy jsou velmi populární lokální markety a farmářské trhy, nabízející „domácí“ výrobky a potraviny, a s celkovým boomem vlastního malého hospodářství a pěstováním surovin, se přímo nabízí zanechat zahrádkářskou osadu Na Slatinách a propojit ji s nově navrženým otevřeným prostorem, který by sloužil právě například farmářským trhům.

Využití otevřeného prostoru je však flexibilní. Je zde prostor pro kulturní akce v podobě koncertů, sledování sportovních přenosů, amatérských divadelních představení, pořádání festivalů malých rozměrů, případně na sportovní akce v podobě drobných exhibicí, soutěží, zážitkových akcí a mnohých dalších. V zimě k pohodlnému užití prostoru poslouží mobilní střešní konstrukce.

Součástí otevřeného prostoru je v jeho západní části budova se zázemím a s veřejnými záchody.

Stejně jako v případě parku je rychlodráha vedoucí v jižní části pozemku odizolována uměle vytvořeným valem, který je z velké části zatravněný, místy osázený stromy. Spodní část valu je navržena ve tvaru „tribuny“, která slouží jako hlediště při kulturních akcích a/nebo jako místo k posezení při vychutnávání si právě zakoupených produktů na farmářském trhu.

5.2.3 Propojení městských částí a nová cyklostezka

Městská část Staré Strašnice a městská část Zahradní město jsou od sebe vzdáleny pouhých 1,5km přímou čarou. Spojení mezi nimi by tedy mělo být snadné a rychlé. Tomu však brání řešený pozemek, který je na této cestě překážkou. V současné době se musí složitě objíždět, a proto cesta ze Zahradního města do Starých Strašnic trvá 16 minut s přestupem z autobusu na tramvaj. Na kole cesta trvá čtvrt hodiny s tím, že celá trasa vede po silnicích, převážně hlavních, z nichž ani jedna není vyznačena jako cyklostezka. Součástí mého návrhu je tedy rozšíření autobusové dopravy a zřízení nové zastávky v blízkosti zahrádkářské osady Na Slatinách. Pomocí nově navržené sítě stezek a lávek vedoucích přes rychlodráhu se tak ulehčí dostupnost nejen zahrádkářské osady, ale i přístupnost otevřeného prostoru z jižní strany.

K úplnému propojení výše zmíněných dvou městských částí dojde pomocí nově vybudované cyklostezky a prodloužením stávající cyklostezky A42 (vedoucí skrz zahrádkářskou osadu Na Slatinách). Ta by byla prodloužena přes navrhovaný pozemek až do ulice U Trati, kde by (prozatím) končila u vlakové zastávky Praha-Strašnice-zastávka (viz příloha Portfolio DP). Zpřístupnění vlakového spojení velmi usnadní cestu do centra Prahy.

Nově navrhovaná cyklostezka by vznikla napojením na cyklostezku A42 v severní části „otevřeného prostoru“ (ulice U trati), odkud by pokračovala přes nově vytvořený most až do ulice Pod altánem. S otevřením nového jižního vstupu do sportovního areálu Slavia nabídne cyklostezka obyvatelům nejen nově vzniklé obytné části, ale i obyvatelům Zahradního města, možnost navštěvovat tento sportovní areál v časovém rámci 5-12 minut. Dále by cyklostezka pokračovala ulicí Pod altánem až k hlavní silnici Průběžná, kterou by s příslušným opatřením cyklistického přechodu překročila a vytvořením cyklistického pásu mezi panelovými domy by cyklisty dovedla až k Areálu volného času

Gutovka(viz příloha Portfolio DP). Propojí se tak dvě městské části a zároveň zpřístupní dvě oblíbená sportoviště a areál volného času.

5.3 Shrnutí navrhovaného konceptu

Návrhy na rozvoj oblastí jako je řešený pozemek obvykle předkládají monotónní městskou zástavbu s převahou administrativních a kancelářských budov, které zvyšují zisk vlastníka pozemku. Byty jsou navíc dimenzované na průměrného občana, a proto ne vždy vyhovují. Díky nízké ekonomické ziskovosti v návrzích většinou chybí otevřené zelené plochy s ekologickými a rekreačními hodnotami. A to i přesto, že tyto zelené plochy zvyšují kvalitu života dané lokality a jejího okolí a mnohdy generují příjmy ze souvisejícího podnikání. Proto se v mém návrhu snažím soustředit jak na složku ekonomického a ekologického bydlení, tak na dostatek zeleně a prostoru pro relaxaci.

Vhodnou kombinací a zorganizováním tří hlavních funkcí pozemku, tedy bydlení, rekreace a kultury, se dosáhne cíle proměnit „zapomenutou“ oblast v plnohodnotný městský prostor, který respektuje potřeby jeho obyvatel.

Návrh se především snaží poukázat na problémy dané oblasti a zamyslet se nad jejich možným řešením. Zamyslet se nad tím, jak danou plochu využít bez větších zásahů do současné podoby a také jak ji nezatížit, aby se v budoucnu mohla lehce přetransformovat a třeba zaujmout novou funkci.

6 Závěr

Jak bylo zmíněno v úvodu, hlavním cílem této diplomové práce bylo poukázat na problematiku podvyužívaných dopravních ploch, respektive brownfields, zaměřit se na problémy s nimi spojené a na konkrétním příkladu ukázat, jaké jsou možnosti revitalizace.

Teoretická část proto nejprve pojednává o podvyužívaných plochách, respektive brownfields. Uvádí, co tento pojem přesně vyjadřuje a jak se brownfields dělí či liší. Uvedením problémů spojených s brownfields získáváme představu o tom, jak je důležité se jimi zaobírat. Jelikož se v praktické části věnuji ploše starého seřaďovacího nádraží, zaměřuji se hlavně na brownfields železniční a na příkladech z celého světa ukazuji, jaké jsou současné trendy revitalizací těchto „zapomenutých ploch“.

Většina revitalizací počítá s novou funkcí daného prostoru. V mnoha případech je to funkce relaxační či shromažďovací v podobě veřejného prostoru s dostatkem zeleně. Třetí kapitola proto objasňuje rozdíl mezi veřejným prostorem a veřejným prostranstvím a jejich podobou. Zdůrazňuje, jak důležitá je jejich funkčnost a bezbariérovost. Na konci kapitoly, stejně tak jako v kapitole druhé, se poukazuje na to, jak významnou roli hraje v této problematice veřejnost.

Závěr teoretické části, čtvrtá kapitola, připomíná dělení dopravní infrastruktury a z velké části pak hovoří o dopravě železniční, její historii a současných trendech v návaznosti na praktickou část zabývající se železniční plochou.

Cílem praktické části bylo na konkrétním příkladu ukázat možnost revitalizace jedné z pražských podvyužívaných dopravních ploch. Pro tyto účely bylo vybráno bývalé seřaďovací nádraží Praha – Vršovice, které je v současné době opuštěné, neudržované a tvoří bariéru mezi městskými částmi Staré Strašnice a Zahradní město.

Analýza širšího okolí nádraží a jeho samotné plochy umožnila vytvořit si obrázek o současném stavu dané oblasti a o problémech, které s jejím nedostatečným využíváním souvisí. Na základě výsledků této analýzy a s přihlédnutím k návrhu městského plánu Institutu plánování a rozvoje Prahy byla navržena nová funkce prostoru nádraží sestávající ze tří částí. První část - obytná ve stylu komunitního bydlení, druhá část - relaxační v podobě parku, jehož severní část by byla tvořena stálou venkovní expozicí s tématem železnice, a třetí část – multifunkční veřejný prostor. Návrh se též věnuje

propojení nově vzniklé městské části s částmi okolními, čehož bude dosaženo pomocí pásu zeleně a prodloužení cyklostezky. Celkově je koncept navržen tak, aby zpříjemnil pobyt místních obyvatel, umožnil jim užívat si velkoměstský život a zároveň jim stále nabízel dostatek klidu. K dotvoření obrázku, jak by tato revitalizace mohla vypadat, slouží příloha DP v podobě Portfolia Diplomové Práce.

Z předchozích odstavců závěru tedy vyplývá, že obou cílů, jak v teoretické, tak v praktické části, bylo dosaženo.

Seznam použitých zdrojů

Právní předpisy

- [A] ČESKO. Zákon č. 128/2000 Sb., ze dne 12. dubna 2000 o obcích (obecní zřízení). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 38
- [B] ČESKO. Zákon č. 183/2006 Sb. ze dne 14. března 2006 o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2006, částka 63
- [C] ČESKO. Zákon č. 266/1994 Sb. ze dne 14. prosince 1994 o drahách. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 79

Literatura

- [1] JACKSON, J. B. a kol.: *Brownfields snadno a lehce: příručka zejména pro pracovníky a zastupitele obcí*, IURS - Institut pro udržitelný rozvoj sídel o.s., 2004 (str. 3, 4)
- [2] ACKERMAN, J. SOLER, S.M.: *Upsizing Brownfields Sites: Creating Value beyond the Surface*, Brownfields 2000 Conference Proceedings, Track 4, Engineers' Society of W. Pennsylvania, Pittsburgh, PA, 2000
- [3] VODNÝ, R.: Možnosti využití železničních brownfields, In: *Člověk, stavba a územní plánování 5*, ČVUT v Praze, Fakulta stavební, 2011, s. 123-133, ISBN 978-80-01-04753-8
- [4] VOKURKOVÁ, T.: *Průmyslová minulost pařížských parků, Zahrada-park-krajina: odborný časopis oboru sadovnictví a krajinářství*, Společnost pro zahradní a krajinářskou tvorbu, o. s., ročník 23., č.2/2013, s. 34-40
- [5] ARNIKA, *Brownfields v centru Prahy – kritéria udržitelného rozvoje*, Zpráva evropského semináře Univerzity Wageningen (str. 23)
- [6] IPR.: *Strategie rozvoje veřejných prostranství hlavního města Prahy-návrh*, IPR, Kancelář veřejného prostoru, 2014, ISBN 978-80-87931-12-7
- [7] IPR.: *Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy*, IPR, Kancelář veřejného prostoru, 2014, ISBN 978-80-87931-11-0

[8] Auto*Mat: *Vize pro mobilitu a veřejný prostor Praha 2025*, Auto*Mat, o.s., Astroprint, 2014

[9] POLÁK, M.: *Praha a železnice - Nádraží, nádražička a zastávky*, Milpo Media s.r.o., 2005, ISBN 80-903481-3-0, (str. 9, 199)

[10] KREJČÍŘÍK, M.: *Po stopách našich železnic*, Nakladatelství dopravy a spojů. NADAS, 1991, ISBN 80-7030-061-2

Internetové zdroje

[11] HEŘMANOVÁ, E., J. MOTTL: Klasifikace brownfields, *Art Lexikon* [on-line]. [cit. 2015-2-21]. dostupné z: http://artslexikon.cz/index.php/Klasifikace_brownfields

[12] Zničte silnice, pak města začnou fungovat: Důkaz z Koreje, *Prima ZOOM* [on-line]. [cit. 2015-2-10]. dostupné z: <http://zoom.iprima.cz/clanky/znicte-silnice-pak-mesta-zacnou-fungovat-dukaz-z-koreje>

[13] VANHEUSDEN, B.: Brownfield Redevelopment in the European Union, *Digital Commons @ Boston College Law School*, 2007, [on-line]. [cit. 2015-2-21]. dostupné z: <http://lawdigitalcommons.bc.edu/ealr/vol34/iss3/6>

[14] Friends of the High Line, *High Line* [on-line]. [cit. 2015-2-10]. dostupné z: <http://www.thehighline.org/about>

[15] Historie budovy NNŽ, *Nákladové nádraží Žižkov* [on-line]. [cit. 2015-5-20]. dostupné z: <http://nakladovenadrazizizkov.cz/historie-budovy-nnz>

[16] IREGUI, J.: Neoficiální vystavování, *Atlas transformace*, [on-line]. [cit. 2015-5-20]. dostupné z: <http://www.monumenttotransformation.org/atlas-transformace/html/n/neoficialni-vystavovani/neoficialni-vystavovani.html>

[17] Principy a pravidla územního plánování, *ÚÚR* [on-line]. [cit. 2015-5-14]. dostupné z: <http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/kapitolaC/C7-2012.pdf>

[18] Metropolitní Plán Prahy, *IPR Praha* [online]. [cit. 2015-02-11].

dostupné z: http://plan.iprpraha.cz/uploads/assets/metropolitni-plan/410_Hodnoceni_transformacnich_a_rozvojovych_ploch.pdf

[19] Technické památky, *Hornictví – info* [on-line]. [cit. 2015-1-22].

dostupné z: <http://www.hornictvi.info/techpam/praha/praha4.htm>

[20] Česká geologická služba, *geology.cz*, [online]. [cit. 2015-02-11]. dostupné z:

http://www.geology.cz/app/ciselniky/lokalizace/index.php?start_y=745800&start_x=1042100

Seznam obrázků a map

Obrázky

<i>Obrázek 2-1: před (dálnice) a po (park a veřejné prostranství), Soul, Jižní Korea</i>	<i>- 10 -</i>
<i>Obrázek 2-2: revitalizace dálnice na potok, park a volné prostranství, Soul, Jižní Korea</i>	<i>- 11 -</i>
<i>Obrázek 2-3: jižní zakončení High Line, New York.....</i>	<i>- 12 -</i>
<i>Obrázek 2-4: rok 2000 - devět let před otevřením první části High Line pro veřejnost.....</i>	<i>- 13 -</i>
<i>Obrázek 2-5: letní pohoda na High Line</i>	<i>- 14 -</i>
<i>Obrázek 2-6: Martin Luther King Park, Paříž (Francie)</i>	<i>- 15 -</i>
<i>Obrázek 2-7: bývalé nákladové nádraží – zhotovený park a návrh okolní výstavby</i>	<i>- 15 -</i>
<i>Obrázek 2-8: prvek železnice v parku.....</i>	<i>- 16 -</i>
<i>Obrázek 2-9: budova nákladového nádraží Žižkov kolem roku 1940.....</i>	<i>- 17 -</i>
<i>Obrázek 2-10 Nákladové nádraží Žižkov.....</i>	<i>- 18 -</i>
<i>Obrázek 3-1: High Line - pěší zóna a amfiteátr s výhledem do ulic města New York.....</i>	<i>- 24 -</i>
<i>Obrázek 5-1: aktuální stav pozemku.....</i>	<i>- 39 -</i>
<i>Obrázek 5-2: aktuální stav jižního okolí pozemku – Slatinský potok a okolní zeleň.....</i>	<i>- 42 -</i>
<i>Obrázek 5-3: Wohnunprojekt, Vídeň</i>	<i>- 46 -</i>
<i>Obrázek 5-4: „Propletené údolí“ Elche, Spain.....</i>	<i>- 47 -</i>
<i>Obrázek 5-5: Sudgelande, Německo; High Line, New York, USA.....</i>	<i>- 48 -</i>

Mapy

<i>Mapa 5-1: parcela bývalého seřadovacího nádraží Praha - Vršovice.....</i>	<i>- 35 -</i>
<i>Mapa 5-2: 410 Hodnocení transformačních a rozvojových ploch, Metropolitní Plán Prahy -</i>	<i>36 -</i>
<i>Mapa 5-3: Geodetická mapa 1:50 000</i>	<i>- 40 -</i>
<i>Mapa 5-4: Radonové riziko 1:50 000</i>	<i>- 40 -</i>
<i>Mapa 5-5: hlukové zatížení - Praha 10.....</i>	<i>- 41 -</i>
<i>Mapa 5-6 :současný stav a návrh změny širšího okolí</i>	<i>- 44 -</i>

Přílohy

Portfolio Diplomové Práce

Evidence výpůjček

Prohlášení:

Dávám svolení k půjčování této diplomové práce. Uživatel potvrzuje svým podpisem, že bude tuto práci řádně citovat v seznamu použité literatury.

V Praze, 4. 1. 2016

Adéla Bímová



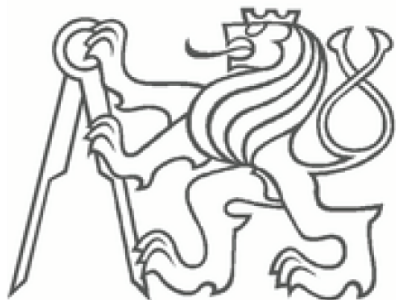
Jméno	Katedra / Pracoviště	Datum	Podpis

REVITALIZACE PODVYUŽÍVANÝCH DOPRAVNÍCH PLOCH
REVITALIZATION OF UNDERUSED TRAFFIC AREAS

Adéla Bímová

Diplomová práce
Diploma thesis

REVITALIZACE BÝVALÉHO SEŘAĎOVACÍHO NÁDRAŽÍ PRAHA - VRŠOVICE REVITALIZATION OF THE FORMER MARSHALLING YARD PRAGUE - VRŠOVICE



České Vysoké Učení Technické v Praze | Masarykův Ústav Vyšších Studií
Czech Technical University in Prague | Masaryk Institute of Advanced Studies

vedoucí diplomové práce
thesis supervisor

Ing. ROMAN VODNÝ, PhD.

autor
author

ADÉLA BÍMOVÁ


Praha
Prague

2016

OBSAH

CONTENT

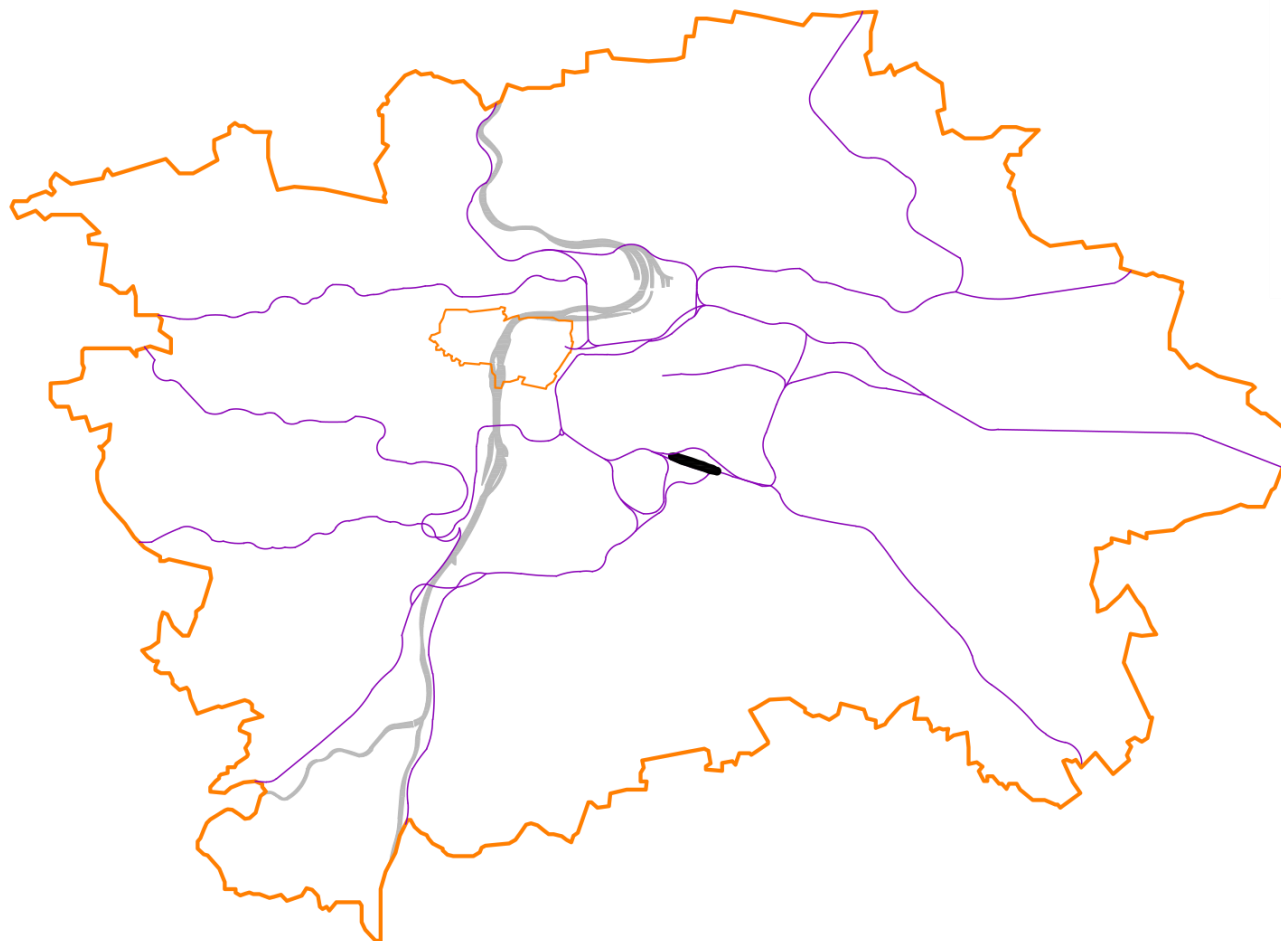
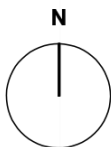
UMÍSTĚNÍ VE MĚSTĚ	LOCATION WITHIN THE CITY
HISTORIE	HISTORY
SOUČASNÝ STAV	CURRENT SITUATION
DOPRAVNÍ DOSTUPNOST	TRANSPORT CONNECTION
OBČANSKÁ VYBAVENOST	PUBLIC SERVICES
SOUČASNÉ VYUŽITÍ ŠIRŠÍHO OKOLÍ	CURRENT FUNTION OF THE WIDER AREA
NÁVRH NOVÉ FUNKCE ŠIRŠÍHO OKOLÍ	NEW CONCEPT OF THE WIDER AREA
NOVÝ KONCEPT ŘEŠENÉHO POZEMKU	NEW CONCEPT OF THE SITE
A - obytná část	A - residential area
B(a) - park	B(a) - park
B(b) - stálá venkovní expozice	B(b) - permanent outdoor exhibition
C - otevřený multifunkční prostor	C - multifunctional open space
D - propojení městských částí	D - connecting city districts

-  vymezení Prahy
Prague border
-  centrum Prahy
Prague downtown
-  řešený pozemek
the site
-  železniční trať
railway
-  řeka Vltava
river Vltava

Pozemek bývalého seřadovacího nádraží se nachází v hlavním městě Praze, konkrétně na rozhraní městských částí Prahy 10 Vršovice a Strašnice.

The site of the former marshalling yard is located in the Capital city Prague, specifically in Prague 10 between city districts Vršovice and Strašnice.

UMÍSTĚNÍ VE MĚSTĚ LOCATION WITHIN THE CITY



bývalé seřadovací nádraží s dvěma vlakovými zastávkami
former marshalling yard with two train stations

HISTORIE HISTORY



Provoz seřadovacího nádraží Praha-Vršovice byl zahájen 18. 6. 1919, kdy nahradilo kapacitně nedostačující seřadiště na vršovickém nádraží. Celé seřadiště bylo postaveno v přibližně 10 promilovém sklonu směrem k Hostivaři, což umožňovalo při třídění souprav posun bez použití lokomotiv a pro pohyb vagonů i celých vlaků se využívala pouze zemská přitažlivost. To se po mnoha letech stalo nakonec jedním z důvodů likvidace seřadiště, protože takový provoz se nedal automatizovat a měl velké požadavky na počet obsluhujícího personálu. Ještě se plánovala další modernizace seřadovacího nádraží ve Vršovcích, ale masivní přechod nákladní dopravy z kolejí na kamiony zcela znemožnil uskutečnění jakékoliv následující záměry na jeho technické zvelebení. Po roce 1990 byl zahájen útlum provozu na seřadišti a v současné době se již nepoužívá, nebo jen velmi okrajově.

Operation of the marshalling yard Praha-Vršovice was launched 18.6.1919, when it replaced Vršovice station which no longer had inadequate capacity. The whole yard was built in approximately 10‰ slope toward city district Hostivař, allowing shifting kits without the use of locomotives. For moving the wagons and whole trains only the gravity was used. This eventually became one of the reasons for disposing the yard, because such operation could not be automated and have high demands on the number of staff. Another modernization was planned, but the massive shift of freight transport from trucks to rails completely disabled launching any subsequent plans for its technical improvement. After 1990 began downturn of operations on the yard and currently the yard is no longer in use or only marginally.



Na pozemku se „povávají“ vytrhané koleje a výhybky, v roští zarůstá zapomenutý vagon, celá plocha je bahňatá nebo zarostlá plevelem a křoviskem a zeje prázdnotou.

Plucked track and turnouts are laying on the site, forgotten wagon is hiding in overgrown shrubbery, the whole area is muddy and/or overgrown with weeds and bushes.

SOUČASNÝ STAV CURRENT SITUATION



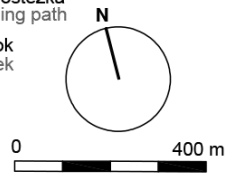
- hřbitov
cemetery
- městský park
city park
- volná zeleň
free greenery
- zahrádkářská osada
gardening

- docházek. dostupnost 400m
walking distance 400m
- docházek. dostupnost 800m
walking distance 800m
- 5 min jízdy na kole
5 min bike distance
- řešený pozemek
the site

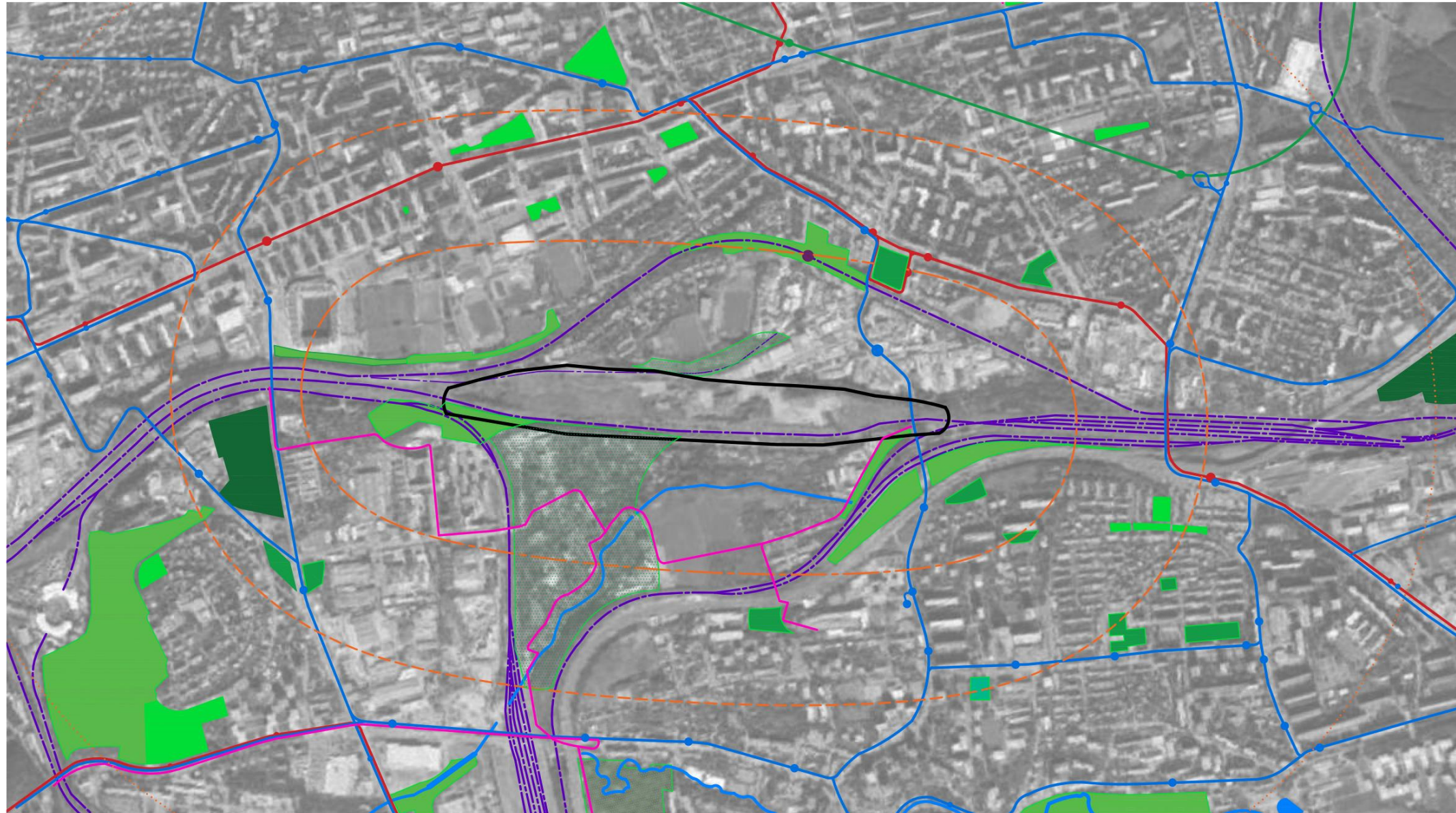
- autobusová linka
bus line
- tramvajová linka
tram line
- linie metra
metro line
- železniční trať
railway

- autobusová zastávka
bus station
- tramvajová zastávka
tram station
- stanice metra
metro station
- vlaková zastávka
train station

- cyklostezka
cycling path
- potok
creek

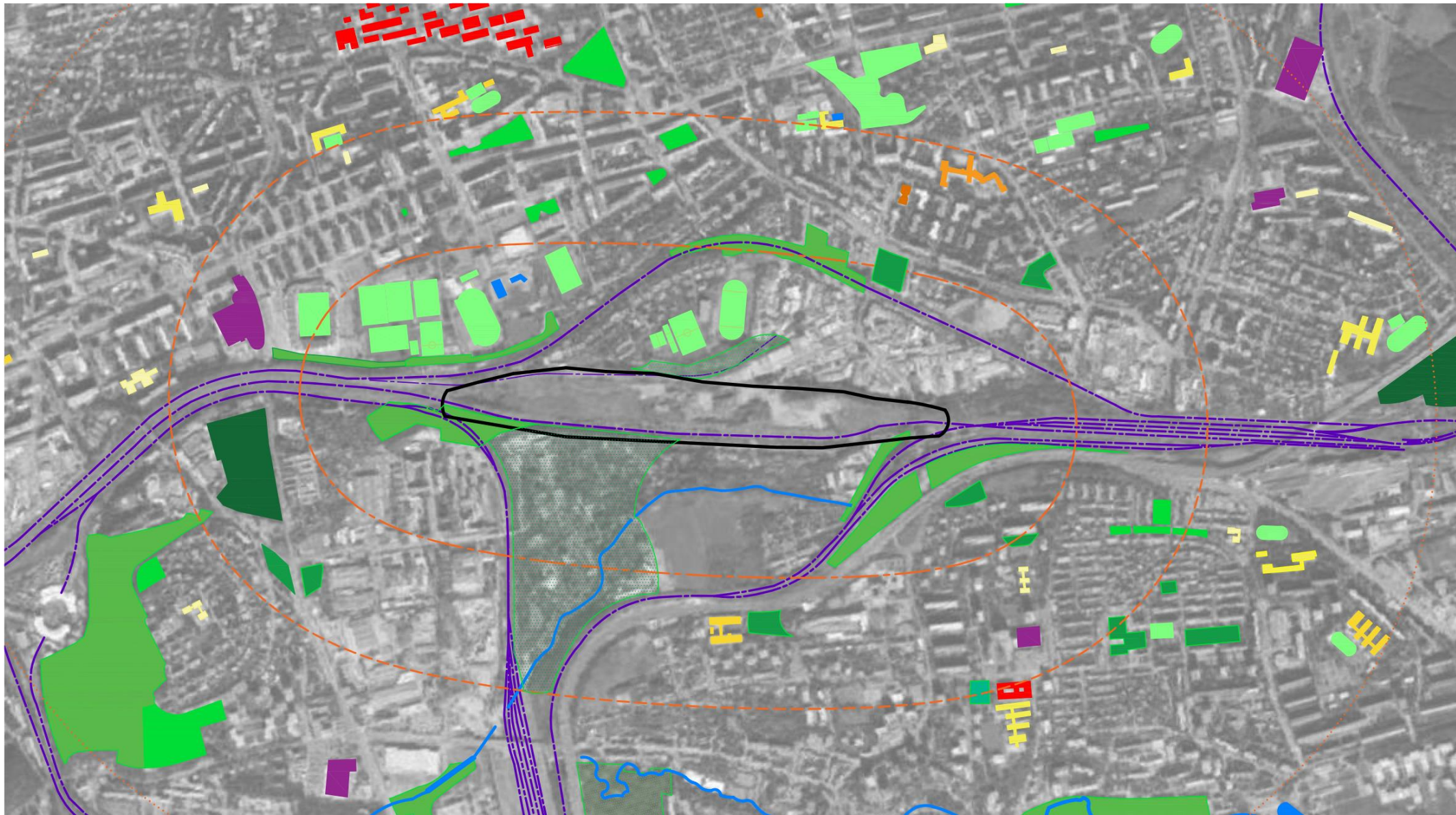






DOPRAVNÍ DOSTUPNOST TRANSPORT CONNECTION






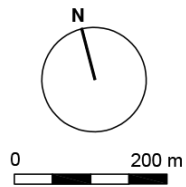
OBČANSKÁ VYBAVENOST PUBLIC SERVICES



-  hřbitov
cemetery
-  městský park
city park
-  volná zeleň
free greenery
-  zahrádkářská osada
gardening















-  bydlení
housing
-  průmyslová oblast
industrial area
-  zapomenuté místo
forgotten place
-  sportovní areál
sport field

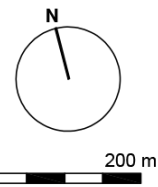
- železniční trať
rail way
- potok
creek
- městský okruh
city ring
- hlavní silnice
main road



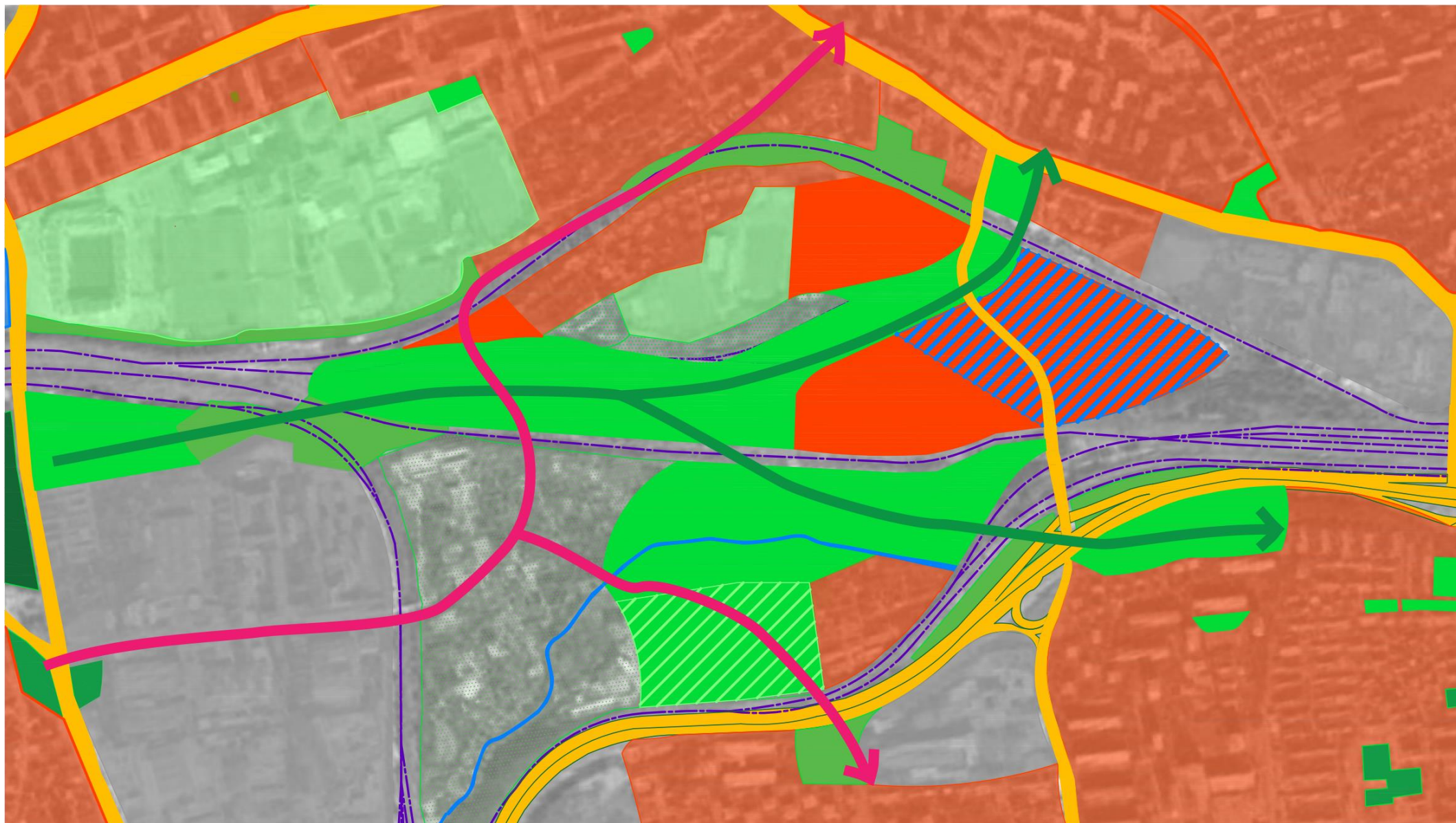
SOUČASNÉ VYUŽITÍ ŠIRŠÍ OBLASTI CURRENT FUNCTION OF WIDER AREA



- | | | | |
|--|--|---|---|
|  hřbitov
cemetery |  bydlení
housing |  železniční trať
rail way |  cyklostezka
cycling path |
|  městský park
city park |  průmyslová oblast
industrial area |  potok
creek |  zelený pás
green line |
|  volná zeleň
free greenery |  administrace
administration |  městský okruh
city ring | |
|  zahrádkářská osada
gardening/loan |  sportovní areál
sport field |  hlavní silnice
main road | |



NÁVRH NOVÉHO VYUŽITÍ ŠIRŠÍ OBLASTI NEW CONCEPT OF WIDER AREA



KONCEPT CONCEPT

Rozvržení pozemku koresponduje s navrženou změnou širšího okolí. Pro střední část pozemku navrhují park. Ze západu by navazoval na otevřený multifunkční prostor a na východě by sousedil s obytnou částí. Účelným organizováním a provázáním těchto částí a vhodným navázáním na jejich širší okolí se dosáhne kompaktnosti této části města. Jednotlivé městské části se propojí a zpříjemní tak život místních obyvatel.

Layout of the property corresponds with the newly designed function of the surrounding area. In the middle of the property is a park. On the west side the park leads to an open multifunctional space and on the east side is linked to the residential area. Effective organization and suitable connection with the surrounding environment helps to compact the city. The two, now separated, city districts will be connected, which will be very much appreciated by local citizens.

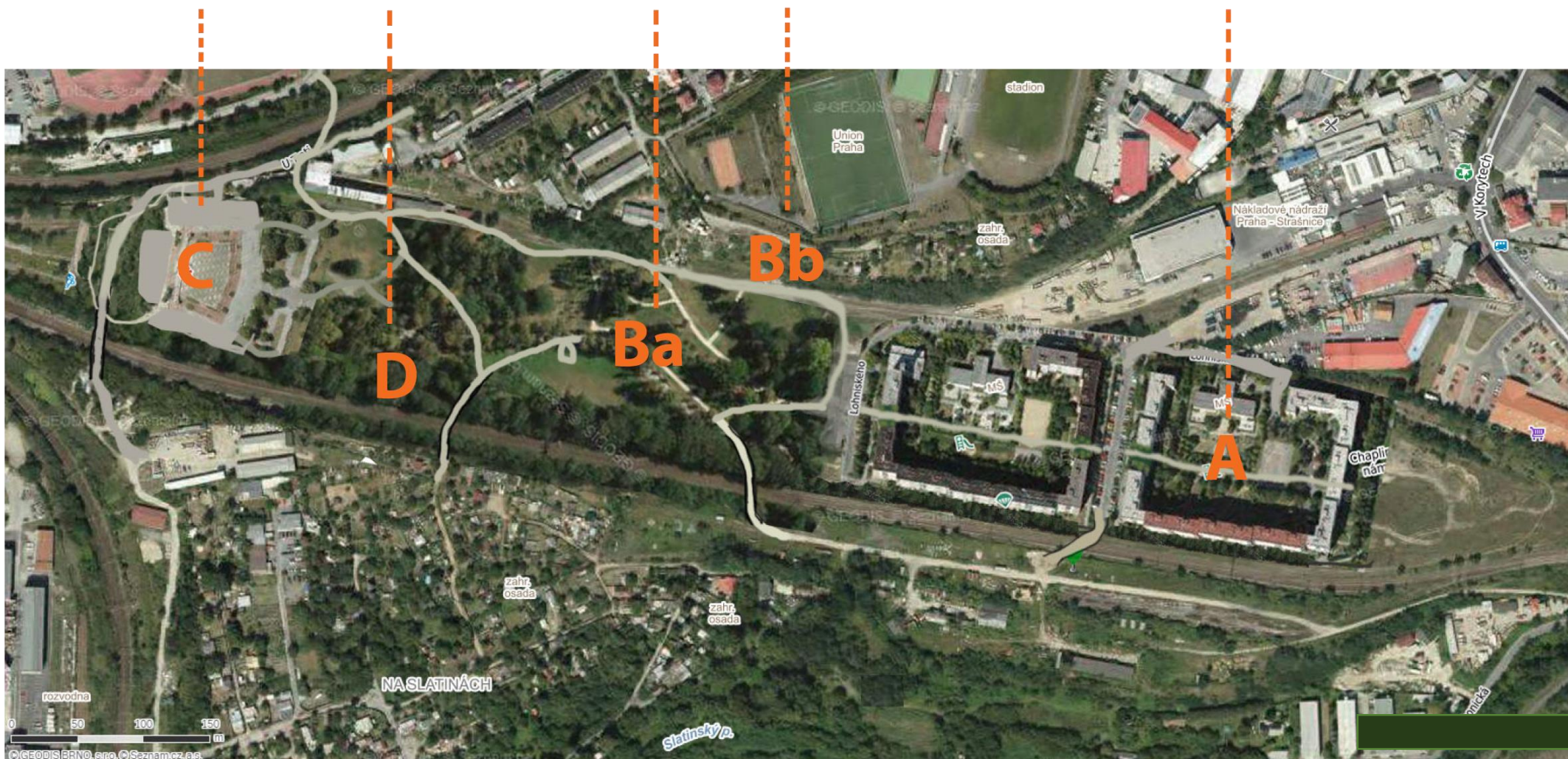
C - otevřená multifunkční plocha
C - flexible multifunctional open space

D - propojení městských částí
D - connecting city districts

B(a) - park
B(a) - park

B(b) - stopy železniční minulosti
B(b) - traces of the railway history

A - obytná část - komunitní bydlení
A - residential area - community housing

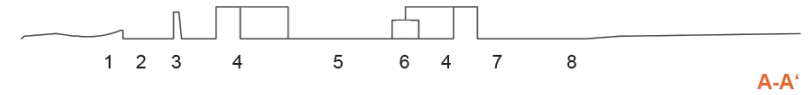




ilustrační foto
illustration photo



A - obytná část - komunitní bydlení
A - residential area - community housing



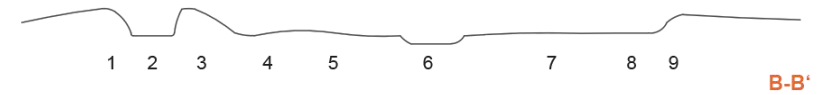
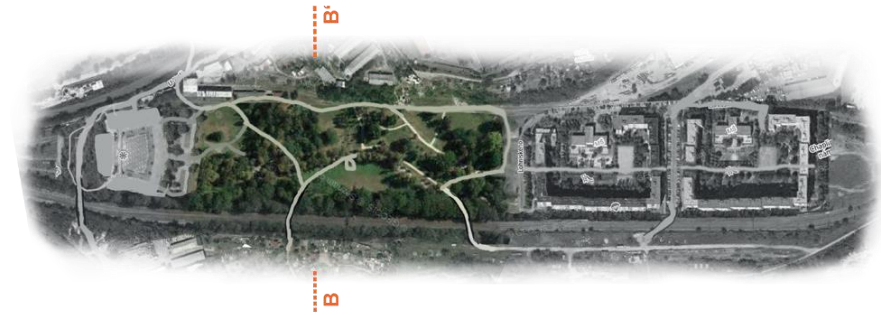
- 1 - oddělení železniční trati a přilehlé zelené plochy
border between the railway and adjacent greenfield
- 2 - koridor rychlostní železniční trati
speed rail way corridor
- 3 - „zelená“ stěna oddělující obytnou část od železniční trati
“green” wall separating the residential area from the rail way
- 4 - obytné budovy
residential buildings
- 5 - klidný prostor mezi obytnými budovami vhodný pro děti, starší osoby a osoby se zdravotním omezením
free space between residential houses - kids, elderly and disabled citizens friendly
- 6 - mateřská škola, komunitní/kulturní centrum
kindergarten, community/cultural center
- 7 - stezka pro pěší a cyklisty
pedestrian and cycling path
- 8 - příjezdová cesta
connecting road



ilustrační foto
illustration photo



B(a) - park
B(a) - park



- 1 - oddělení železniční trati a přilehlé zahrádkářské osady
border between the railway and adjacent gardening area
- 2 - koridor rychlostní železniční trati
speed rail way corridor
- 3 - „zelený“ val, z velké části porostlý zelení, sloužící jako bariéra před vstupem do železnice
“green“ terrain-wall, most of it covered by trees, serving as a protection against stepping in to the rail way
- 4 - lávka pro pěší a cyklisty propojující zahrádkářskou osadu s parkem
pedestrian and cycling bridge/path connecting gardening area with the park
- 5 - park
park
- 6 - jezírko
lagoon
- 7 - pikniková část parku (s možností grilování)
picknik area (space for grill)
- 8 - stezka pro pěší a cyklisty
pedestrian and cycling path
- 9 - „chytré“ dětské hřiště
“smart“ playground for kids



ilustrační foto
illustration photo



B(b) - stálá venkovní expozice „Stopy železniční minulosti“
B(b) - permanent outdoor exhibition “Traces of the railway history“

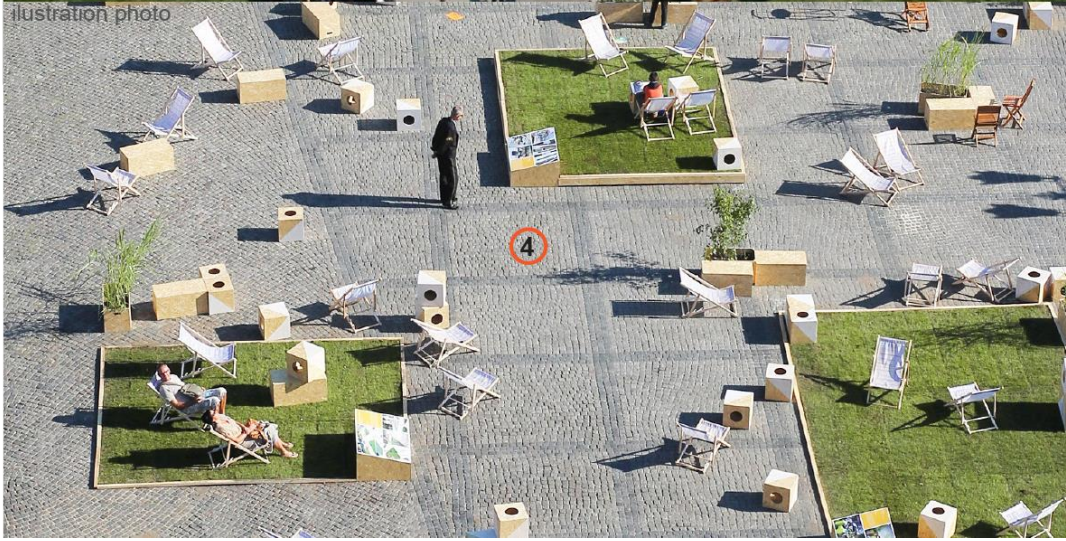


Zajímavostí parku je jeho severní část věnovaná historii železnice a městské oblasti, v které se nově navržený park nachází. Stálá venkovní expozice využije dnes již nevyužívaných drážních kolejí (1) a zbylých výhybek, které se momentálně povolují v daném prostoru.

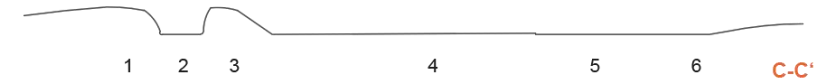
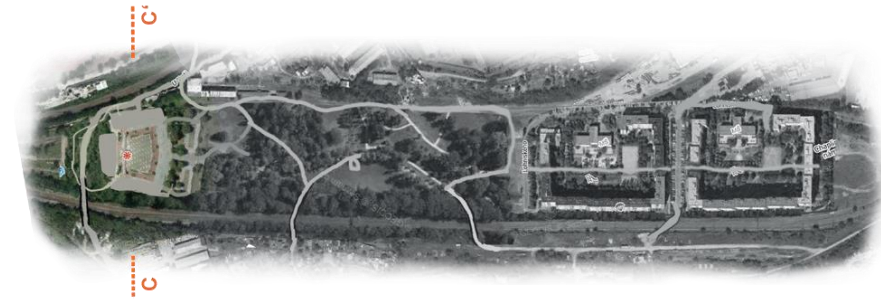
Unique point of interest in the park is his northern part designed as a permanent outdoor exhibition dedicated to the history of railway and history of the city district in which the new park is located. Left old rail tracks (1) and railway switches will serve as elements of the exhibition.



ilustrační foto
illustration photo



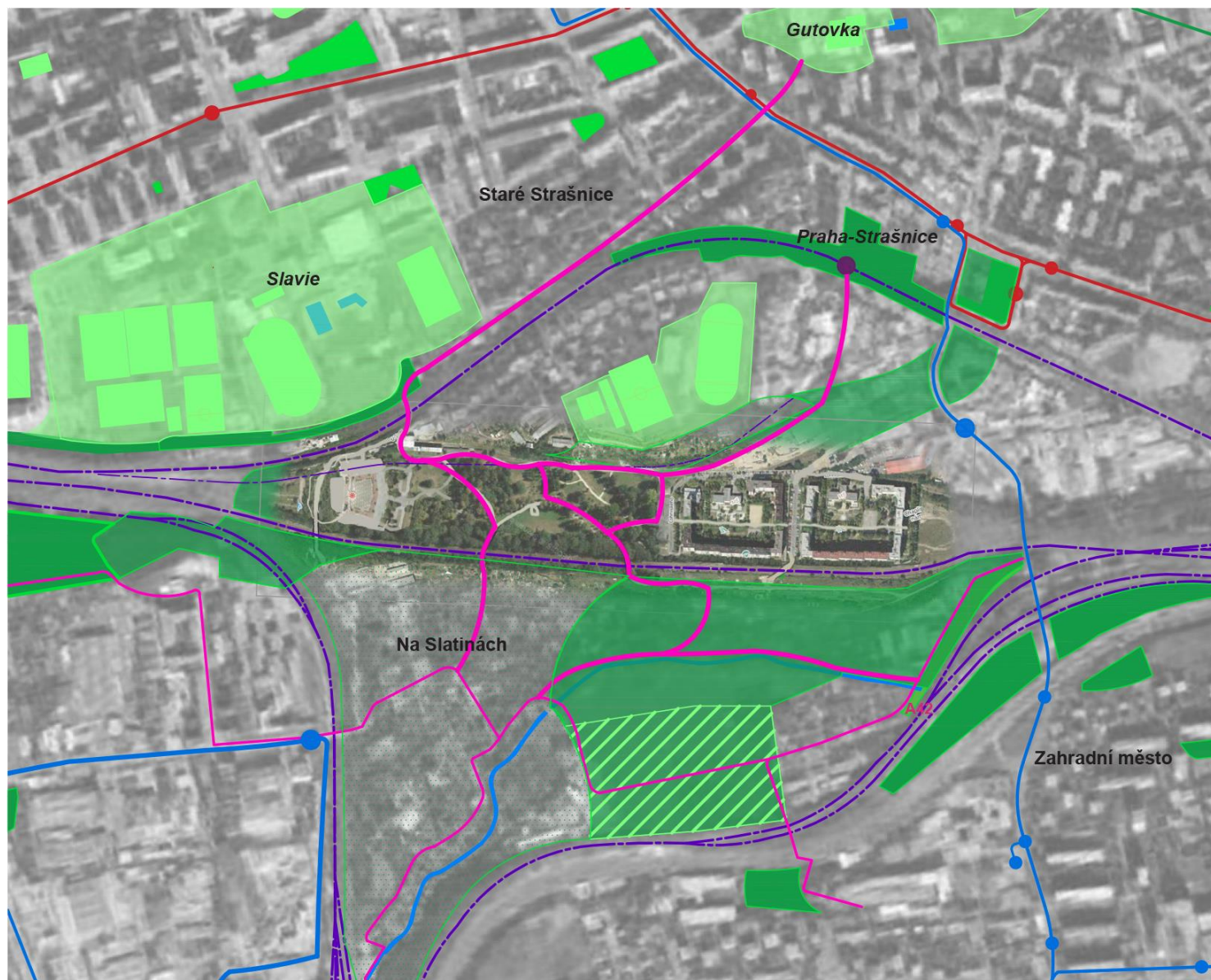
C - otevřený multifunkční prostor
C - multifunctional open space



- 1 - zahrádkářská oblast
gardening area
- 2 - koridor rychlostní železniční trati
speed rail way corridor
- 3 - „zelený“ val oddělující otevřený prostor od železniční trati, směrem k otevřenému prostoru sloužící jako tribuna
“green” terrain-wall separating the open space from the rail way, on the side to the open space serves as a stand
- 4 - multifunkční otevřený prostor (farmářské trhy, koncerty, kulturní akce, aj.)
multifunctional open space (farmer markets, concerts, cultural events, etc.)
- 5 - parkování
parking
- 6 - příjezdová cesta
connecting road



D - propojení městských částí D - connecting city districts



K propojení městských částí Staré Strašnice a Zahradní město dojde pomocí nově vybudované cyklostezky a prodloužením stávající cyklostezky A42 přes navrhovaný pozemek až do ulice U trati, kde by (prozatím) končila u vlakové zastávky Praha-Strašnice. Zpřístupnění vlakového spojení velmi usnadní cestu do centra Prahy.

Nově navrhovaná cyklostezka vznikne napojením na cyklostezku A42. Bude pokračovat přes nově vytvořený most až do sportovního areálu Slavia. S otevřením jižního vstupu do areálu cyklostezka umožní navštěvovat tento areál v časovém rámci 5-12 minut. Dále povede až k Areálu volného času Gutovka. Propojí se tak dvě městské části a zároveň zpřístupní dvě oblíbená sportoviště a areál volného času.

Součástí návrhu je také rozšíření autobusové dopravy a zřízení nové zastávky v blízkosti zahrádkářské osady Na Slatinách. Pomocí nově navržené sítě stezek a lávek vedoucích přes rychlodráhu se tak ulehčí dostupnost nejen zahrádkářské osady ale i přístupnost otevřeného prostoru z jižní strany.

To connect the boroughs Staré Strašnice and Zahradní město a new cycling paths will be constructed. Also by extending the existing cycling path A42 across the proposed site to the street U trati, where it (for now) will end at the train station Praha-Strašnice, the train connection to the city center will be reachable more easily.

The proposed new cycling path - extension of the cycling path A42 - will continue through the newly created bridge to the sports complex Slavia. By opening the southern entrance the cycling path will allow the citizens to reach the complex in 5-12 minutes. Further it will lead to the leisure complex Gutovka. This will link the two parts of the city and also bring closer two favorite sports and leisure complex to the citizens.

Part of the proposal focuses on the city transport. Establishment of a new bus station near the gardening area Na Slatinách and newly designed network of trails and cycling path make better access not only to the gardening area but also to the open space from the south side.