

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Fakulta životního prostředí**

**Katedra aplikované geoinformatiky a územního  
plánování**



**Bakalářská práce**

**Rozbor plánovací historie rozvojových projektů:  
Případová studie nádraží Praha - Smíchov**

**Autor: Tereza Májová**

**Vedoucí práce: Ing. arch. Milan Macoun**

# ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Fakulta životního prostředí

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Tereza Májová

Územní plánování

Název práce

**Rozbor plánovací historie rozvojových projektů: Případová studie nádraží Praha – Smíchov**

Název anglicky

**Analysis of Development Projects' Planning History: Case Study Railway Station Praha – Smíchov**

---

### Cíle práce

Cílem práce je popsat v chronologickém sledu vývoj plánovací historie rozvojových projektů, které ve svém důsledku povedou k realizaci výstavby v Praze na Smíchovském nádraží. Úkolem je identifikovat jednotlivé projekty, aktéry v území a jejich důležité plánovací kroky. V závěru práce bude formulováno, jakým způsobem strategie těchto aktérů ovlivňují výsledný plánovací proces.

### Metodika

Literární rešerší studentka zdokumentuje, jak se postupuje při revitalizacích železničních brownfields v České republice i v zahraničí a jakou úlohu hrají v rámci udržitelného rozvoje měst. Soustředí se v ní také na aktéry územního rozvoje.

Rešerší plánovacích dokumentů studentka získá základní informace o dění v lokalitě Nádraží Smíchov a o hlavních aktérech v území. Tato rešerše bude doplněna analýzou majetkoprávních vztahů.

Informace získané studiem souvisejících plánovacích dokumentů budou doplněny o rozhovory se zástupci klíčových aktérů, tak, aby bylo možno podrobně popsat dosavadní postup plánování v dané lokalitě. Výsledkem bude chronologie jednotlivých projektů, popis jejich vzniku včetně plánovacích kroků, které vedly k současnému stavu, a interpretace jednotlivých zjištění včetně formulace ponaučení z daného plánovacího procesu.

**Doporučený rozsah práce**

35 stran+přílohy

**Klíčová slova**

strategie developerů a veřejné správy; územní studie; územní plán

---

**Doporučené zdroje informací**

- FORTUIN, Karen P. Brownfields v centru Prahy – kritéria udržitelného rozvoje: proměna pražských nádraží může být příležitostí i hrozbou : zpráva evropského semináře Univerzity Wageningen, Praha, 2009. Praha: Centrum pro podporu občanů sdružení Arniky, 2010, 41 s. ISBN 978-80-904409-5-1.
- GUY, S.: Developing Interests: Environmental Innovation and The Social Organisation of The Property business. In GUY, S., HENNEBERY, J. Development and Developers: Perspectives on Property. Blackwell Science Ltd, 2002, s. 247-266
- MAIER, K. – ČTYROKÝ, J. *Ekonomika územního rozvoje*. Praha: Grada, 2000. ISBN 80-7169-644-7.
- MAIER, K. *Udržitelný rozvoj území*. Praha: Grada, 2012. ISBN 978-80-247-4198-7.
- TEMELOVÁ, J. et NOVÁK, J. Z průmyslové čtvrti na moderní městské centrum: Proměny ve fyzickém a funkčním prostředí centrálního Smíchova. In *Geografie-sborník České geografické společnosti*, 112/3, 79-97, 2007.
- 

**Předběžný termín obhajoby**

2015/16 LS – FŽP

**Vedoucí práce**

Ing. arch. Milan Macoun

**Garantující pracoviště**

Katedra aplikované geoinformatiky a územního plánování

Elektronicky schváleno dne 24. 3. 2016

**doc. Ing. Petra Šimová, Ph.D.**

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 29. 3. 2016

**prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.**

Děkan

V Praze dne 31. 03. 2016

### Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "**Rozbor plánovací historie rozvojových projektů: Případová studie nádraží Praha - Smíchov**" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce.

V Praze dne 11.4. 2016

---

### **Poděkování**

Ráda bych touto cestou poděkovala Ing. arch. Milanu Macounovi za jeho čas, ochotu a odborné vedení mé práce. Moje poděkování patří také mé rodině a přátelům za jejich podporu a trpělivost nejen v posledních měsících, ale také v době celého studia.

# **Rozbor plánovací historie rozvojových projektů: Případová studie nádraží Praha – Smíchov**

---

## **Analysis of Development Projects' Planning History: Case Study Railway Station Praha - Smíchov**

### **Abstrakt**

Bakalářská práce se zabývá souhrnem plánovací historie rozvojových projektů na Smíchovském nádraží. Důraz je kladen hlavně na chronologické sestavení projektu a studií, které byly připravovány na toto území. První část práce zkoumá definice k literárním bodům rešerše z odborné literatury. Literární rešerše dále navazuje na analytickou část, kde je popsána historie Smíchovského nádraží a vytvořená vlastnická struktura k řešenému území. Kapitoly v analytické části se dále věnují plánovacím dokumentům (územní plán, urbanistické studie), podle kterých se připravuje budoucí revitalizace brownfieldu nádraží Smíchov. Jedna z posledních částí práce je shrnutí celé plánovací historie. Práce poukazuje na plánovací proces, podle kterého se plánuje budoucnost lokality Smíchovského nádraží. Zdroje použité v této práci vycházejí z odborné literatury, urbanistických studií a hlavně z rozhovorů s aktéry podílející se na připravované revitalizaci Smíchovského nádraží. Na úplném konci práce jsou přiložené obrazové přílohy.

**Klíčová slova:** urbanistické studie, územní studie, nádraží - Smíchov, brownfield, územní rozvoj,

## **Abstract**

The Bachelor thesis pursues the summary of city planning history of projects developing regarding a railway station Smíchov. Main focus is devoted to chronological composition of the project and the study prepared for this area. The first part looks into definitions to describe literature specifics in expert literature. An analytical part connects to the theoretical part. In the analytical part there is description of the railway station Smíchov and ownership structure to this particular area. The chapters in the analytical part pursue planning documents (territorial plan, city planning study) which will be used to prepare the future revitalization of brownfield in the railway station Smíchov. One of the final parts of the thesis provides summary of the are planning history. The thesis highlights the planning process which is used to plan the future of the railway station Smíchov. The resources used in the thesis refer to expert literature, territorial studies and mainly interviews with participants involved in the revitalization of the railway station Smíchov which is being prepared. The visual attachments are enclosed in the final part of the thesis.

**Keywords:** urban study, planning study, station – Smíchov, brownfield,

## Obsah

1	ÚVOD .....	9
2	CÍLE PRÁCE .....	10
3	METODIKA .....	11
4	LITÉRÁRNÍ REŠERŠE .....	12
4.1	Udržitelný rozvoj .....	12
4.2	Aktéři územního rozvoje.....	14
4.2.1	Developerské společnosti.....	14
4.2.2	Realitní trh a jeho aktéři.....	15
4.3	Revitalizace železničních brownfields.....	16
4.3.1	Financování brownfields.....	18
4.3.2	Regenerace brownfields.....	18
4.4	Strukturovaný rozhovor .....	20
5	ANALYTICKÁ ČÁST .....	23
5.1	Historie Smíchovského nádraží.....	23
5.2	Majetkoprávní vztahy.....	25
5.2.1	Vlastnické vztahy v hlavních rozvojových prostorech z roku 2001 .....	25
5.2.2	Současní vlastníci na řešeném území z roku 2016.....	26
5.3	Rozbor dostupných plánovacích dokumentů .....	29
5.3.1	Zásady územního rozvoje .....	29
5.3.2	Územní plán .....	30
5.3.3	Územní a urbanistické studie .....	33
5.3.4	Urbanistické soutěže vytvořené na území Smíchovského nádraží .....	46
5.4	Rozhovory .....	50
6	PLÁNOVACÍ HISTORIE .....	58
7	DISKUZE.....	62
8	ZÁVĚR .....	63
9	ZDROJE.....	64
10	SEZNAM OBRÁZKŮ .....	68
11	SEZNAM TABULEK.....	69
12	SEZNAM PŘÍLOH.....	69



# 1 ÚVOD

Smíchovské nádraží patří mezi jedno z významných nádraží v Praze. Nalezneme ho ve čtvrti zvané Smíchov, která je součástí městské části Praha 5. Přesněji se nachází na levém břehu Vltavy přímo naproti Vyšehradu a Podolí, a také v blízkosti Pražské památkové rezervace. Nádražní plocha je z části olemována městskou památkovou zónou Smíchov. Nádraží je napojeno i na stanice pražského metra. Před nádražní budovou se nacházejí tramvajové zastávky a autobusové terminály pražské integrované dopravy. Celé toto nádraží je dopravním spojením do blízkých příměstských čtvrtí a také do oblastí Zbraslav, Mníšek pod Brdy a Štěchovice. Smíchovské nádraží má pod svou záštitou i spoje ve směru na Plzeň a Písek. Železniční stanice Praha – Smíchov se dělí na tři obvody a to na osobní nádraží, společné nádraží a seřadiště.

Severní část nádraží sahá až k centru Smíchova u křižovatky Anděl, to vzniklo přestavěním průmyslových areálů ČKD Tatra. Za největší symbol architektury v tomto území se dá považovat stavba „Zlatý anděl“, kterou projektoval architekt Jean Nouvel.

Smíchovské nádraží je tvořeno prostorovými a přírodními prvky. Na západě území jsou svahy pokryté zelení, kde na úbočí vede Městský okruh. Východní hranici definuje ulice Nádražní, která směřuje na sever přes Malou Stranu k Pražskému hradu. (Polák, 2005)

## **2 CÍLE PRÁCE**

Cílem práce je popsat v chronologickém sledu vývoj plánovací historie rozvojových projektů, které ve svém důsledku povedou k realizaci výstavby v Praze na Smíchovském nádraží. Úkolem je identifikovat jednotlivé projekty, aktéry v území a jejich důležité plánovací kroky. V závěru práce bude formulováno, jakým způsobem proběhla plánovací historie a jak aktéři ovlivnili výsledný plánovací proces.

### 3 METODIKA

Nejprve jsem zpracovala literární rešerši, která zdokumentovala rozvoj území z hlediska udržitelnosti, aktéry územního rozvoje, realitní trh a jeho aktéry a velmi důležitou kapitolou byla revitalizace železničních brownfields. Dále jsem shromáždila plánovací dokumenty, díky kterým jsem získala informace o dění v lokalitě Nádraží Smíchov a o hlavních aktérech v území. Plánovací dokumenty byly poskytnuty převážně od Institutu plánování a rozvoje Prahy a od městské části Prahy 5. Mezi dokumenty jsou urbanistické studie na Nádraží Smíchov nebo na centrální Smíchov.

Analytická část nám popisuje historický vývoj daného území, analyzuje majetkoprávní vztahy a také aktéry, kteří se nacházejí na území. Pomocí informací, které jsem získala prostudováním souvisejících plánovacích dokumentů (urbanistické studie), bych měla chronologicky seřadit a podrobně popsat plánování v dané lokalitě. Tyto plánovací dokumenty budou doplněny o rozhovory se zástupci klíčových aktérů. V této práci jsou popsány jednotlivé plánovací kroky revitalizace brownfieldu nádraží Smíchov, které byly doposud analyzovány a naplánovány, ale doposud nerealizovány. Závěr práce nám shrnuje a hodnotí výsledky analytické části. Jak se plánování na daném území v průběhu času měnilo a jak moc je konečný návrh udržitelný na daném území.

## 4 LITÉRÁRNÍ REŠERŠE

### 4.1 Udržitelný rozvoj

Udržitelný rozvoj území je takový, který „zajistí potřeby současných generací, aniž by bylo ohroženo splnění potřeb generací příštích a aniž by se to dělo na úkor jiných národů.“ (Maier, 2012)

Udržitelný rozvoj si můžeme rozdělit na rozměr časový a rozměr prostorový. Udržitelný rozvoj území je v České republice ukotven v zákoně číslo 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu a podle něho spočívá ve „*vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích*“ (18 odstavec 1 stavebního zákona).

Vše stojí na třech pilířích udržitelného rozvoje - ekologickém, sociálním a ekonomickém. Tyto pilíře vznikly za účelem snadnějšího uvažování o udržitelném rozvoji. Ovšem tento přístup byl přijat i stavebním zákonem. Všechny tři pilíře jsou na sobě závislé a musí mezi nimi vznikat určitá vyváženost. (Maier, 2012)

Největším cílem rozvoje je vyhovět lidským potřebám a touhám. Trvale udržitelný rozvoj by nám měl zajišťovat spravedlivý počet příležitostí pro všechny. V dnešní době roste populace a tím vynakládá tlak na okolí a na zdroje, které lidé potřebují. Celý tento fakt může velmi ovlivnit a zpomalit životní úroveň. Vysoký počet obyvatelstva ovšem není takový problém jako přerozdělování zdrojů. Podle Brundtland: „*Trvale udržitelný rozvoj funguje, pokud demografický vývoj je v souladu s měnícím se produkčním ekosystémem*“. Narušit život budoucích generací můžeme i tím, že příliš čerpáme zdroje. V dnešní době ohrožujeme prostředí jak na lokální tak na globální úrovni. Naším cílem by mělo být, neohrožovat přírodní systémy jako například vodu, půdu, atmosféru a hlavně živé organismy. (Brundtland, 1991) Z toho plyne, že nejvíce rozpracovaným pilířem udržitelného rozvoje je právě environmentální pilíř.

Ekonomický pilíř má zajišťovat rovnováhu mezi výrobou a spotřebou. V „Principech a pravidlech územního plánování“ uvádí Karel Maier, že „z ekonomického hlediska je území substrátem pro ekonomické činnosti – produkci, distribuci, spotřebu a inovace; protože je území ekonomickým statkem, jednotlivé subjekty ekonomického rozvoje o možnost využívat území k dosažení svých cílů soupeří. Podstata ekonomicky udržitelného rozvoje spočívá v tom, že nespotřebováváme více, nežli jsme vyprodukovali, že tedy zachováváme úhrn bohatství jako základní kapitál. Ekonomie by měla zabezpečit minimalizaci nákladů, ovšem s ohledem na dlouhodobější souvislosti a v závislosti na environmentální a sociální pilíř.

Sociální pilíř nám udržuje lidskou společnost s širokou možností mezilidských vztahů. Jeho cílem je zajistit sociální soudržnost, která je velmi důležitá v posuzování udržitelného rozvoje. Vztahy mezi těmito třemi pilíři a jejich aktéry mohou vést ke konfliktům. Sociální udržitelnost se skládá z populace, kapitálu a technologií a musí být vytvořena tak, aby zajišťovala životní úroveň všem jedincům a byla odpovídající. (Ústav územního rozvoje, 2007)

### ***Cíle udržitelného rozvoje v územním plánování***

Za obecné cíle použité do praxe územního plánování můžeme považovat:

- rovnoměrnou úroveň čerpání přírodních zdrojů (vyjadřuje se například jako potřeba nově zastavovaného území a ucelenost sídla)
- rovnováhu ekologických systémů (ÚSES)
- udržitelnou formu a míru ekonomického rozvoje (samostatnost a rozčlenění ekonomické základny)
- soudržnost mezi sociálními skupinami a regiony
- snížení rizika důsledků přírodních katastrof a selhání infrastruktur (zastavěné plochy v záplavovém území)

(Principy a pravidla územního plánování, 2007)

## 4.2 Aktéři územního rozvoje

Aktéři územního rozvoje jsou účastníci či subjekty a ty vstupují na trh s určitým projektem. Pod pojmem projekt si můžeme představit realizaci výstavby. Aktéři územního rozvoje mohou mít osobní, ale i veřejný zájem. Tím, jak se podílejí na výstavbě a nakládají s ní po dokončení, tak podle Karla Maiera patří mezi přímé subjekty územního rozvoje stavebníci, investoři, developeři.

Stavebníci většinou financují rozvojovou činnost půjčeným kapitálem. Dále mohou realizovat výstavbu a často být i jejími uživateli.

Investoři mohou být individuální (osoby, firmy) nebo institucionální (banky, pojišťovny, spořitelny atd.). „Čistí“ investoři investují finanční prostředky do územního rozvoje, aniž by se přímo angažovali. Své finanční prostředky půjčují převážně developerům, kteří chtějí realizovat svůj projekt. Investorům za půjčení plyne úrok.

Developeři jsou ti, kteří investují prostředky půjčené od investorů především do koupě pozemků a výstavby budov za účelem budoucího zisku. Postavené budovy co nejrychleji prodají (spekulativní developeři) či pronajmou. Developer většinou nebývá koncový uživatel. Jejich zisky bývají velmi vysoké, ale s tím jsou spojena také rizika, které tyto plány nesou. (Maier a spol., 2006)

### 4.2.1 Developerské společnosti

Developerský trh je brán jako proces, který spadá do širšího realitního trhu a není nezávislou strukturou. Jednou z vlastností developerů je jejich iniciativa a dominantní postavení v rámci celého vývojového procesu. Činnost developera je velmi ucelená, široká, pestrá, ale také náročná, zjednodušeně můžeme říci, že nám zajišťují vybudování nebo přetváření nových prostor. Tím, že developer investuje do rozvojového pozemku, zvýší tak jeho hodnotu a uspokojí tím zájmy aktérů, které působí na trzích (trh nájemců a uživatelů, investiční trh). Požadavky všech stran se snaží developer upravit do skutečné fyzické zástavby. Úspěšně splněný developerský projekt by měl být obsazen klienty a tvořit příjem, který plyne z nájmu.

Developer si musí podle nabídky realitního trhu najít příležitost a určitý potenciál místa, kde je možná realizace. Velmi důležitým faktorem procesu je jeho ziskovost. Henneberry a Rowley (2002) vymezují dva rozsahy určující rozhodování developera. Jednak developer provádí rozhodnutí na základě realitního trhu. Druhým rozsahem je subjektivní způsob vnímání a reagování na příležitosti či překážky operačního prostředí.

Na trhu můžeme naleznout dva typy developerských společností. Jedním z typu je developer, který je brán jako investor. Je na trhu už delší dobu, má jisté zkušenosti a komplexní přehled. Toto všechno je dáno finančně náročnými projekty, nebo posouzením ziskovosti. Druhým typem developera je obchodník. Jeho chování je spíše kolísavé. Na trhu se objeví jako nováček a to právě v období kdy vrcholí ziskovost. Ovšem jejich radikálně rychlý vstup pro ně může být také i rychlým odstupem. Svě projekty realizují proto, aby je co nejrychleji prodali. Mají krátkodobé vize, které se odrážejí od momentálního stavu na trhu. (Vráblík, 2007)

#### **4.2.2 Realitní trh a jeho aktéři**

Trh nemovitostí se začíná vyvíjet po roce 1989, vznikají zde pravidla a principy, která dělají trh pro jeho účastníky mnohem průhlednější. Realitní development se snaží změnit jednotlivé zástavby, nebo různým oblastem dodávat novou funkční roli. Jeví zájem pouze o oblasti, které jsou pro ně určitým způsobem výhodné a zajímavé.

Realitní trh má základ v institucích, které jsou určeny politickými, ekonomickými, společenskými a veřejnoprávními pravidly. V nižších úrovních je trh sám o sobě považován za instituci, ovšem má mnoho charakteristik, které určují strukturu a rozsah. Subjekty, ze kterých se skládá, pracují na realitním trhu a jsou tvořeny třemi úrovněmi. Všechny tři úrovně se navzájem ovlivňují. Na základě změn na jakékoliv z těchto tří úrovní může dojít buď k zahájení, nebo částečnému omezení developerské činnosti. Developerská činnost v rámci zpětné vazby působí na všechny instituce a pozměňuje je. (Vráblík, 2007)

Struktura realitního trhu je velmi ucelená a je do ní zapojeno mnoho aktérů, jejich spolupráce naplňuje smysl realitního trhu – což je tvořit novou zástavbu a zaplňovat ji klienty a dále také obchodovat s nemovitostmi. Ochota nést zodpovědnost za riziko spjaté s uskutečněním projektu se bude u aktérů odlišovat. Závisí zde na typu daného projektu, na výnosnosti projektu a na ekonomických podmínkách.

Developer se může stát budoucím uživatelem objektu a to například tím, že si pro sebe zajistí potřebné prostory na provoz. Jde zde o to, že developerské společnosti můžou realizovat konečný projekt i pro své vlastní investiční operace a ne jen pro externího investora. (D'Arcy a Keogh, 2002)

Do realizace developmentu se může zapojit spousta subjektů, které se procesu rozvoje zúčastní jen, když je jejich účast zisková. Zde tedy nastává situace, kdy probíhá zprostředkování mezi developery a vlastníky pozemků stavební parcely za její cenu, dále také mezi developery a stavebními dodavateli zprostředkování stavby za náklady spojené se stavbou a v neposlední řadě k zprostředkování nákladů a podmínek financování mezi developery a finančními institucemi. Všichni aktéři vstupují do developerského procesu s různými rolmi a strategiemi. (MacLaran, 2003)

Díky tržním podmínkám existuje možnost, že někteří aktéři budou nakládat s větším vlivem, a tento vliv může rozhodnout o celé povaze projektu developera. Některé zájmy různých aktérů zase nemusí být v projektu vůbec použity. (Guy 2002; Gause 1998)

### **4.3 Revitalizace železničních brownfields**

Doslovně řečený překlad brownfieldu je „hnědé pole“, tento pojem by však mohl být zavádějící, proto se používá jeho anglická alternativa. Podle J. B. Jacksona by česká definice brownfieldu zněla takto: *dříve urbanizované území, které je v současnosti opuštěné nebo nedostatečně využívané a často i nějakým způsobem poškozené.* (Jackson 2005) Tato definice ovšem není sjednocená, je to pouze názor jednoho z mnoha autorů. Ovšem v jednom se všichni shodují: je to místo, které je nějakým způsobem zanedbané, nebo poškozené. Potencionální brownfieldy můžou být dočasně či krátkodobě využívány a mohou působit dojmem fungujícího území.



Obvykle brownfields můžeme nalézt v blízkosti sídelních útvarů, mají velkou rozlohu, a ve většině případů jsou nositeli ekologické zátěže. Jde tedy především o rozsáhlé průmyslové areály, kde je krajina poškozena například těžbou. Do brownfields můžeme zahrnout i opuštěné vojenské prostory, nebo i řadu zemědělských areálů (například kravíny, seníky). V mnoha případech může brownfields sloužit i jako nepovolená skládka odpadů, často zde nalezneme i nebezpečné odpady, které zde dříve byly kumulovány a uloženy. Okolí kolem celého brownfieldu bývá zpravidla neobydleno a občas i velmi nebezpečné. (Kadeřábková, 2009) Tyto nemovitosti a plochy nám mohou způsobovat zásadní problémy a překážky, a zároveň být příležitostí, pro další rozvoj obce či města směrem k udržitelnosti.

### **Brownfields můžeme rozdělit do třech typů:**

#### a) Podle původu:

- opuštěné skladovací, průmyslové, těžební či zemědělské objekty
- opuštěné železniční pozemky, přístavy, nebo vojenské budovy
- vybydlené části měst

#### b) Podle polohy:

- zastavěná územní města – v centru i ve větší vzdálenosti od center
- příměstské zóny
- okraje malých obcí a vesnic

#### c) Podle možnosti nového využití:

- nové využití pozemku – soukromý nebo veřejný developer
- nové využití území pomocí veřejných finančních prostředků
- rekultivace pozemku

Revitalizace průmyslových čtvrtí a brownfields v Praze probíhá v lokalitách dobře dopravně dostupných a v blízkosti centra města. V současné době se regenerace průmyslových čtvrtí týká hlavně Karlína, Smíchova a Holešovic. Ve všech těchto městských čtvrtích vznikají nové moderní kancelářské budovy, nákupní centra ale i nové bydlení. (Temelová et Novák, 2007)

### **4.3.1 Financování brownfields**

Revitalizaci můžeme rozčlenit například podle zdroje financování na revitalizace financované z veřejných zdrojů a revitalizace financované ze soukromých zdrojů. Projekty z veřejných zdrojů se realizují tak, aby podporovaly veřejný zájem, jsou spojeny s veřejným prostorem a s kulturní funkcí. Tyto projekty napomáhají ke společenskému přínosu a dalšímu rozvoji v dané lokalitě. Ovšem veřejné finance jsou velmi omezené.

Projekty financované ze soukromých zdrojů jsou nejčastěji developerské projekty. Výhodou této varianty je, že se na určitém území může podílet více developerů a tím tedy i zachránit více objektů. Tyto projekty se zaměřují především na zisk a tím opomíjejí veřejný zájem. Nejčastější chybou v projektech financovaných ze soukromých zdrojů je, že používají funkce, které se často opakují (obytná funkce, obchody, administrativa, skladování). Velký problém v této otázce tvoří fakt, že pokud investor neskloubí ekonomicky výhodné funkce s podmínkami dotčených orgánů, s velkou pravděpodobností projekt nezrealizuje. Jeho prvotním záměrem je samozřejmě zisk. V těchto případech se musí najít rovnováha mezi těmito přístupy, aby mohly tyto projekty fungovat v adekvátní hodnotě. (Vojvodíková, 2012)

### **4.3.2 Regenerace brownfields**

Do procesu regenerace brownfields vstupuje mnoho faktorů, které jsou od standardních projektů mnohem více specifické. Velmi rozsáhlé areály brownfields mají negativní vliv i na své okolí, proto se musí tento prostor řešit jako celek. Nesmíme opomenout možnosti kontaminace, ani narušit technickou infrastrukturu. Toto jsou věci, které se dějí pod povrchem, ovšem na povrchu by se mělo uvažovat o zdemolování objektu, nebo objekt revitalizovat a nově využít. Všechny tyto prvky jsou závislé na okolní zástavbě nebo oblasti a musí přispívat k celkovému rozvoji. (Vojvodíková, 2012)

Brownfieldy nám způsobují problémy v podobě negativního působení na životní prostředí, brání městu se hospodářsky rozvíjet a celkově nám dávají špatný pohled na celé území. Regenerace nabízí podnikatelům nové možnosti a tím přírůstek ekonomické aktivity v dané regenerované oblasti. Pomocí těch podnikatelských subjektů, které se ujmou regenerace brownfieldu, nám vzniknou například nová pracovní místa, nebo se odstraní environmentální zátěž. V mnoha případech regenerace brownfieldů jde převážně o revitalizaci zpustlého a nevyužívaného objektu, který posléze bude mít nové využití. Bohužel někdy je technický stav celého objektu velmi špatný a tím pádem nemůžeme objekt pouze rekonstruovat. Pokud nastane tento případ, musejí se podstoupit dvě fáze: fáze rekultivace (vyčištění území) a fáze obnovy (uvést lokalitu k efektivnímu využití). U lokalit o větší rozloze může dojít i k rekonstrukci, ale i k rekultivaci a obnově.

### **Zahraniční přístup k regeneraci**

V posledních letech si země uvědomují, že revitalizace neboli regenerace území je velmi důležitým prvkem a potřebou pro rozvoj. Většina zemí se rozhodla přistoupit k vytvoření nových podmínek, iniciativ, nebo nástrojů, které řeší problematiku brownfieldů. Velikou inspirací pro Českou republiku je například Velká Británie, která vytvořila vlastní strategii státní podpory pro regeneraci brownfieldů. Spousta zemí se rozhodla zajistit regeneraci brownfieldů za pomoci centrální agentury. Tato agentura si vede databázi, kde se zachycuje stav území, problematika atd. (CzechInvest, 2008)

**Tabulka 1:** Hlavní kroky v procesu regenerace brownfields

Hlavní kroky	Postupnost
Stanovení srovnávacích kritérií a hodnot (retrospektivní metody)	1. analýza problému a potenciálu – diagnóza (SWOT analýza) 2. analýza vlastníků a formulace rámce pro spolupráci
Vize (výhledové metody)	3. analýza cílů a alternativ
Předvídání - plánování	4. příprava plánů a sladění zájmů
Zpracování programu	5. formulování programu a negociace
Implementace (metody managementu procesu)	6. implementace navržených opatření, realizace programových činností, koordinace činností a opatření mezi dotčenými subjekty v reálném čase a prostoru
Monitorování a úpravy	7. monitoring implementace programu 8. monitoring trvale udržitelného rozvoje 9. úprava strategií vzhledem k výsledkům monitoringu

Zdroj: (Feber, a další, 2006)

#### 4.4 Strukturovaný rozhovor

Známe velké množství technik sběru dat. Pokusíme se tedy zmínit aspoň ty základní:

- přímé pozorování
- standardizovaný rozhovor
- nestandardizovaný rozhovor
- dotazník
- analýza dokumentů

**Přímé pozorování** "je záměrné, dobře plánované vnímání vybraných jevů. To co bylo vnímáno, je pečlivě a systematicky zaznamenáno."

### **Rozhovor**

Námi požadované informace získáváme přímou interakcí s respondentem.

### **Dotazník**

Otázky jsou pokládány tištěnou formou. Tázaný odpovídá písemně.

### **Analýza dokumentů**

Analýza veškerých dokumentů, které byly stvořeny pro náš výzkum. V případě dotazníku a rozhovoru se jedná o reaktivní metody, tzn. že osoba ví, že je předmětem výzkumu a vyvoláváme u ní takovou reakci, kterou chceme analyzovat. Zatím co pozorování a analýzu dat považujeme za metodu nereaktivní neagresivní. Sběr informací by neměl vyvolávat žádnou reakci.

### **Kvalitativní výzkum**

"Kvalitativní výzkum používá induktivní metodu. Na začátku výzkumného procesu je pozorování, sběr dat. Pak výzkumník pátrá po pravdivostech v těchto datech, po výzkumu těchto dat formuluje předčasné závěry a výstupem mohou být formulované hypotézy nebo nové teorie." (Disman, 2011)

**Tabulka 2:** Rozdíl mezi kvalitativním a kvantitativním výzkumem

<b>Kvantitativní výzkum</b>	<b>Kvalitativní výzkum</b>
Omezený rozsah informací o velice mnoha jedincích.	Mnoho informací o velmi malém počtu jedinců.
Silná redukce počtu pozorovaných proměnných a silná redukce počtu sledovaných vztahů mezi těmito proměnnými.	Silná redukce počtu sledovaných jedinců.
Generalizace na populaci je většinou snadná a validita této generalizace je měřitelná.	Generalizace na populace je problematická a někdy i nemožná.

Zdroj: Disman, 2011

Rozhovor (interview) je jedna z klíčových metod získávání informací. Představuje formální komunikaci tváří v tvář mezi dvěma osobami. Nejedná se pouze o jednostranné získávání dat od dotazovaných, ale o společné vytváření smysluplných výpovědí. Interview využívá techniku kladení otázek. Ty mohou být otevřené či uzavřené. Otevřené otázky slouží především k získání kvalitativních dat.

Struktura rozhovoru je také závislá na lidském způsobu myšlení, můžeme si to rozdělit do takového dvoufázového procesu. Myšlení v první fázi je, že člověk vysvětlí a pojmenuje skutečnost, nebo daný předmět. Po tomto přiřazení daného významu přijde druhá část procesu. Když známe význam pojmu tak nám nedělá problém se o tomto pojmu souvisle bavit a dále rozvíjet jeho problematiku v dalších konverzacích. Vše nám rozvíjejí klíčové otázky. V první fázi myšlení máme klíčovými otázky jako třeba: Co to může znamenat? Jak by ji mohl pochopit někdo jiný?. Ovšem ve druhé fázi máme otázky jako třeba: Co si o daném tématu myslím? Jak to hodnotím?. Odlišné otázky nám říkají, že každá fáze rozhovoru směřuje trošku odlišným směrem. První fáze se na vše ptáme obecně, za to ve druhé fázi pomocí otázek docházíme k podrobnějším otázkám a více se dostáváme do hloubky daného tématu. (Barker, 2007)

### **Částečně strukturovaný rozhovor**

Některé části mohou být úplně strukturované a jiné naopak nestrukturované.

**výhody:** využívá výhod obou předchozích typů rozhovorů, je možné klást libovolné doplňující otázky (např. pokud dotazovaný nepochopí, nebo pochopí špatně některou z otázek),

**nevýhody:** klade větší nároky na tazatele a jeho přípravu.

## 5 ANALYTICKÁ ČÁST

### 5.1 Historie Smíchovského nádraží

#### Vývoj železniční stanice Nádraží Praha – Smíchov

Před polovinou 19.století bychom na místě nynějšího Smíchovského nádraží našli skalku s kostelem sv. Jakuba na Zlíchově a před ním rozcestí dvou silnic – toto místo je dnes nazývané Na Knížecí. Celé území rostlo ve čtyřicátých a padesátých letech 19.století, ovšem tento růst nijak zvlášť neovlivnil venkovský ráz celého území. Jediné co v této době narušovalo tuto idylku, byly skládky dřeva a pila. Velkým přínosem pro celé území bylo dokončení tratě mezi Bavorskem a Čechami. (Za starou Prahu, 2000)

Smíchovské nádraží je druhé nejstarší nádraží v Praze. Nachází se na západním břehu Vltavy a jižně od Smíchova. Provoz Českou západní drahou byl zahájen roku 1862 a vytvořil nám tím důležitou spojnici mezi Prahou, Plzní a Bavorskem. Budova pro odbavování vznikla v roce 1860 a byla navržena moderně a sofistikovaně podle architekta Ignáce Řehka. Inspirací mu byly železniční stanice ve Francii, a proto na tehdejší dobu vytvořil moderní koncepci. Roku 1863 započala výstavba druhé budovy, kterou nazývali příjezdová. Tato budova vznikla z donucení a podle toho byla také ztvárněna. Obě nádraží byla roku 1921 formálně sloučena. (Polák, 2005)

V roce 1872 se vybuďovala Pražsko – Duchcovská dráha, která vedla Dalejským a Prokopským údolím. Dále byla vybudována druhá trať Buštěhradské dráhy v Praze z Hostivic na Smíchov se samostatným nádražím. V roce 1873 byla uskutečněna výstavba Pražské spojovací dráhy (Smíchov – Hrabavka) s mostem a trasou vedoucí Nuselským údolím a Vinohradským tunelem. V tuto dobu začalo být Smíchovské nádraží průjezdné a osobní vlaky mohly zajíždět až do centra Prahy (nádraží Císaře Františka Josefa). (Krejčířík, 1991)

Roku 1952 se otevřela nová výpravní budova, která byla postavena dle architektů Závorky a Žáka. Stanice metra B zde pro veřejnost byla otevřena v roce 1985. V polovině 90.let 20.století se začal stavět Pražský okruh. Tím vznikl zábor železničních ploch, které se nacházely pod ulicemi Radlická a Křížova, takto nadobro vymizel prostor bývalé Buštěhradské výtopny.

Vznikl nám tedy velmi důležitý železniční uzel, který zapadl do struktury Prahy a to jak po dopravní, urbanistické tak i historické stránce. Z důvodu úpadku přepravy materiálu po železničních drahách dochází k zanedbání nádražní plochy a tím nám postupně vzniká industriální brownfield.(Polák, 2005)Vznikla zde železnice, která byla nazývána jako Pražský Semmering. Byly zde velmi náročné trasy, které obsahovaly stavby dvou viaduktů v údolí Hlubočepy. Nádraží bylo velmi účelné, našli jsme zde budovy přijímací a výpravní, budovy pro vlastní chod železnice (výtopny, vodárny), ale také areály s komerčním využitím (sklady). Nachází se zde dvě uhelné dráhy a kvůli tomu se zde musely stavět uhelné dvory, ze kterých se palivo vyváželo koňskými potahy. Tento způsob přepravy paliva vydržel až do výstavby metra, v té době zanikly poslední zbytky severní části nádraží.

Nádraží uzavíraly stavby sladovny a pivovaru, které měly za úkol oddělovat dopravní uzel od Smíchova. Podél Radlické ulice vznikala postupem času řada činžovních domů, které měly výhled právě na nádraží Smíchov. Prostory nad nádražím přilákaly průmysl, jedna z prvních firem byla Ringhoffer a posléze i Akciová společnost v Plzni, dříve zde byl dům s restaurací a posléze byste zde našli budovu Radlické mlékárny se sídlem právě na Smíchově. (Krejčířík, 1991)

Smíchov byl v roce 2001 jednou z nejdynamičtěji se rozvíjející lokalitou v Praze. Příprava přestavby, plánované už v 80.letech, nabyla nových kvalit až v 90.letech. Těchto nových kvalit nabyla právě pomocí silných zahraničních investorů, zejména Nationale Nederlanden. Díky nim vznikla nová urbanistická koncepce Smíchova a investor začal intenzivně připravovat investice především v oblasti Anděla a Tatry Smíchov. V té době byly již tyto projekty pozvolna realizovány a částečně i provozovány (Anděl, Carefour).



V oblasti Smíchova se v té době začalo připravovat i několik dalších významných investic ve fázi územní nebo projektové přípravy jako například Smíchov Office Park, na pozemku bývalé Tatry Kopřivnice mezi ul. Kováků a Radlickou, dále také Riverside Court na bývalém pozemku Paroplavby u železničního mostu a Zlatý lihovar.

Na Smíchově také probíhala investiční a stavební činnost v oblasti městských investic do infrastruktury. Zejména se jednalo o dopravní stavby Městského okruhu v úseku mezi Barrandovským mostem a Strahovským tunelem. Úsek Zlíchov – Radlická měl být v té době zprovozněn během jednoho roku a úsek Radlická – Strahovský tunel s tunely Mrázovka v roce 2003. Dalo se tedy říci, že ve srovnání s jinými částmi města s podobnou problematikou (Karlín, Libeň, Vysočany) se oblast Smíchova rozvíjela velmi dynamicky.

## **5.2 Majetkoprávní vztahy**

### **5.2.1 Vlastnické vztahy v hlavních rozvojových prostorech z roku 2001**

#### **Na Knížecí – nákladový obvod**

Rozhodující část pozemků byla ve vlastnictví Českých drah, dílčí pozemky byly v soukromém vlastnictví a plocha terminálu MHD ve vlastnictví města.

Z hlediska vlastnictví jsou to poměrně příznivé podmínky. Problematické ovšem může být vlastnictví ČD a to zejména z hlediska dostupnosti rozvojových pozemků. Přestavba nákladového obvodu Smíchov se v té době připravovala asi cca 10let, přitom investice směřované původně do tohoto prostoru byly realizovány jinde (Tatra Smíchov).

#### **Hořejší nábřeží – pivovar**

Hlavní část rozvojových pozemků byla ve vlastnictví Pražských pivovarů a částečně i ve vlastnictví hl. m. Prahy.

### **Oblast jižního Smíchova mezi Nádražní a Strakonickou**

Vlastnická struktura byla smíšená, převažovali zde vlastníci soukromých právnických osob a organizací. Část pozemku byla i ve vlastnictví státu, města a městské části. Velmi příznivá oblast z hlediska vlastnických vztahů pro přestavbu.

### **Oblast přístavu a Císařská louka**

Rozhodující podíl pozemků ve vlastnictví Českých přístavů. Velmi příznivá skladba pro rozvoj. Vlastník pozemků uvažoval o změně funkce přístavu v souvislosti s přehodnocením využití atraktivního území kolem přístavu včetně Císařské louky.

### **Oblast Zlíchov – Hlubočepy**

Potenciál pro rozvoj tohoto území je minimální. Vlastnické vztahy zde byly smíšené, na rozvojových plochách téměř všechny soukromé. S ohledem na předpokládaný rozvoj hlavně obytné funkce ve velmi atraktivní poloze není vlastnictví pozemku problémem.

## **5.2.2 Současní vlastníci na řešeném území z roku 2016**

V lokalitě Nádraží Smíchov se v dnešní době vyskytuje několik vlastníků pozemků. V severní části blokové zástavby ve většině případů vlastní pozemky fyzické osoby nebo fyzické osoby s Hlavním městem Praha. Dále v této části působí několik málo společností jako je VIDE quinze s.r.o. či společnost Hotel Styl s.r.o. Velkou část vlastní Dopravní podnik hl. m. Prahy a.s., jelikož je zde zázemí autobusového nádraží Na Knížecí a prochází zde linka metra B. V severní části ještě působí společnost AKCENT Praha GROUP a.s., která se soustředí na pronájem kanceláří. Rozsáhlé pozemky Nádraží Smíchov vlastní především České dráhy a.s. Několik málo společností vlastní také nádražní pozemky, ale ty už jsou menšího rozsahu. Působí zde společnosti jako Habich Jan, RealFin Servis s.r.o., ČSAD Praha holding a.s., AB Business s.r.o. nebo Míšenská A. M. s.r.o. Současní vlastníci všech pozemků na

řešeném území byli vyhledáni přes webový portál Českého úřadu zeměměřického a katastrálního, pomocí aplikace Nahlížení do katastru nemovitostí. Jsou uvedeny v mapě majetkoprávních vztahů v Příloze číslo 2.

### **Smíchov Station Development**

Pro realizaci přestavby Smíchova byla založena Českými drahami a.s. (vlastníci pozemku) a firmou Sekyra Group a.s. (developerská společnost) nová akciová společnost Smíchov Station Development. Společnost v první řadě vytvořila demografickou a sociologickou studii určité části Smíchova. Pomocí těchto studií si společnost Smíchov Station Development vytvořila roku 2007 předběžnou urbanistickou studii Nádraží Smíchov, která nám měla přiblížit skutečné řešení investorských úmyslů. Konečná studie se po té stala základem pro nový územní plán hlavního města Prahy.

### **Dopravní podnik hl.m. Prahy a.s.**

Dopravní podnik hl. m. Prahy a.s. patří mezi velmi významné provozovatele městské hromadné dopravy na území České republiky. Městské podniky pražské po znárodnění energetiky a postupném oddělení elektráren, plynáren a vodáren byli přeměněny na Dopravní podniky hlavního města Prahy. V roce 1991 byl Dopravní podnik změněn na akciovou společnost, jejímž jediným vlastníkem je hlavní město Praha.

### **České dráhy a.s.**

Železniční osobní doprava je jednou z činností Českých drah a.s.. Mezi hlavní odběratele těchto služeb patří kraje a stát zastoupený Ministerstvem dopravy ČR.

### **VIDE quinze s.r.o**

Obory podnikání, kterými se tato firma zabývá, jsou pronájem vlastních nebo pronajatých nemovitostí s nebytovými prostory.

### **RealFin Servis s.r.o.**

Společnost „RealFin Servis s.r.o.“ byla založena před 6 lety v Praze. Oborem podnikání této společnosti je pronájem a správa vlastních nebo pronajatých nemovitostí. Je aktivní bez omezení činnosti. Společnost dosahuje zatím jen malých obrátů a zaměstnává malý počet zaměstnanců.

### **AKCENT Praha GROUP a.s.**

Realitní kancelář, která je zaměřena na hlavně na lokalitu Prahy 5 a Prahy 13. Firma nabízí ucelenou realizaci zakázek, které nabízejí inženýrské přípravy staveb, vlastní realizace atd.

### **ČSAD Praha holding a.s.,**

Společnost poskytuje informace o dopravním spojení. Vyhledává optimální přímé či kombinované spojení a poskytuje kompletní informace o jízdních řádech.

### **AB business s.r.o.**

Úkolem této firmy jako velkoobchodu je vyplňovat mezery v zásobování pivovarem, včetně doplňkového sortimentu, jako jsou výčepní plyny, alkohol, nealkoholické nápoje, lahůdky ale i v neposlední řadě výčepní techniky.

### **Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**

Základním úkolem SŽDC je plnit funkci vlastníka a provozovatele dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu. SŽDC zajišťuje ve smyslu Zákona o drahách provozování dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu, jejich provozuschopnost a modernizaci a rozvoj v rozsahu nezbytném pro zajištění dopravních potřeb státu a dopravní obslužnosti.

## **PREdistribuce, a.s.**

Společnost PREdistribuce, a.s., se zaměřuje na distribuci elektřiny na území hlavního města Prahy a města Roztoky. Spravuje a rozvíjí distribuční síť, připojuje zákazníky a poskytuje jim další služby související s distribucí elektřiny, a to zejména pro odběratele nízkého i vysokého napětí a výrobce elektrické energie.

## **Bytový podnik v Praze 5, státní podnik v likvidaci**

Bytový podnik v Praze 5 je státním podnikem v likvidaci, působícím v oblasti Společenství vlastníků bytových jednotek.

## **5.3 Rozbor dostupných plánovacích dokumentů**

### **5.3.1 Zásady územního rozvoje**

Zásady územního rozvoje hlavního města Prahy jsou účinné od října roku 2014 a prošly první aktualizací. Jedna z priorit územního plánování hl. m. Prahy pro zajištění udržitelného rozvoje území říká, že: „Upřednostnit využití transformačních území oproti rozvoji v dosud nezastavěném území.“ Tato priorita je vhodná pro podporu a rozvoj Smíchovského nádraží. Textová část také říká:

#### „Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- a) vytvoření plnohodnotné městské čtvrti včetně potřebné vybavenosti a pracovních příležitostí
- b) soulad s kompozičními zásadami a podmínkami pro centrální část města ležící v těsném kontaktu s Památkovou rezervací v hlavním městě Praze a památkovou zónou Smíchov
- c) soulad s charakterem urbanistického založení Smíchova, které vychází ze spolupůsobení zelených svahů, řeky a historické zástavby
- d) výška zástavby odvozená od okolní blokové zástavby a respektující polohu v území se zákazem výškových staveb
- e) doplnění systému zeleně včetně založení nového parku
- f) vyřešení dopravní obsluhy území odpovídající urbanizaci území

- g) ponechání územní rezervy v dostatečném rozsahu pro městský distribuční terminál ve vazbě na železnici a Městský okruh
- h) umístění kapacitního terminálu autobusové dopravy a záchytného parkoviště P+R
- i) koordinace výstavby nové čtvrti s územní rezervou pro železniční tunel
- j) prověření nového mostního propojení přes Vltavu
- k) zohlednění kvality životního prostředí z pohledu ochrany veřejného zdraví při umístění obytných a jiných citlivých funkcí, zejména podél komunikací s intenzivní dopravou a podél železniční trati

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

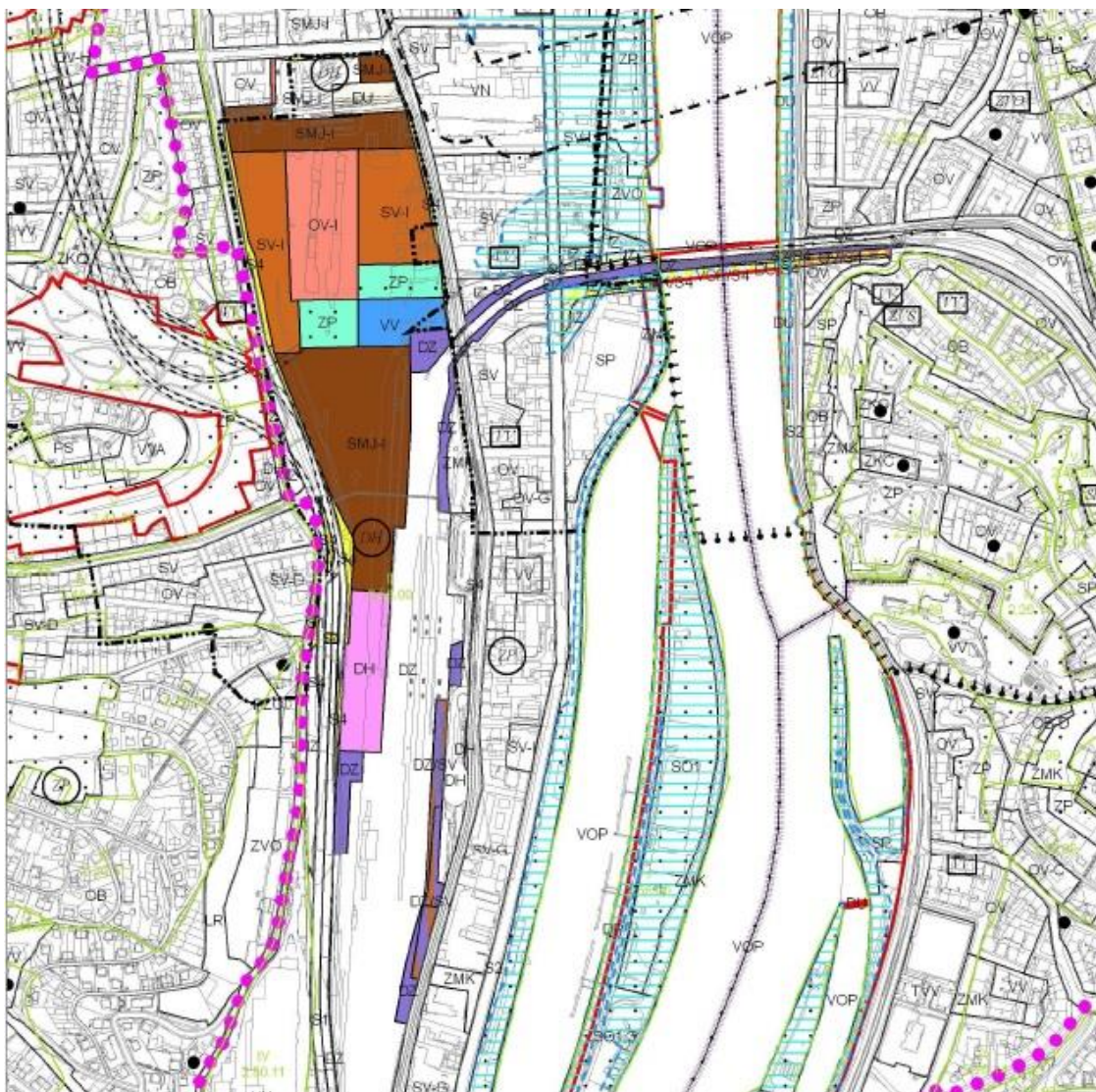
- a) řešit komplexně návrh nové obytné čtvrti včetně občanské vybavenosti
- b) navrhnout způsob využití a prostorové regulativy odpovídající poloze ve městě a možnostem dopravní obsluhy
- c) prověřit dopravní terminál, jehož součástí bude rekonstruované nádraží
- d) řešit návrh technických opatření a rekonstrukcí na stokové síti (hlavní sběrače I a II) koordinovaně a v souladu s novým generelem odvodnění
- e) respektovat v návrhu nové zástavby zaklenutý Radlický potok
- f) prověřit komunikační propojení s pravým břehem Vltavy“

(IPR, 2014)

### **5.3.2 Územní plán**

Územní plán je dokument, který stanovuje koncepci rozvoje města. Územní plán je důležitým podkladem pro rozhodování stavebního úřadu. Projektanti ho musí respektovat v rámci svých návrhů a majitelé pozemků zde naleznou informace o využití pozemku, nebo o dalším rozvoji dané lokality. Platný územní plán byl schválen v roce 1999 s účinností od 1. 1. 2000. Územní plán nám také může definovat velká rozvojová území, což jsou lokality určené pro budoucí rozvoj města. Na těchto územích se musí nejdříve provést celková koncepce území pomocí regulačního plánu nebo územní studie a to ještě před tím, než zde bude povolena nová zástavba. Do velkého rozvojového území spadá právě Smíchovské nádraží. (IPR, 2016)

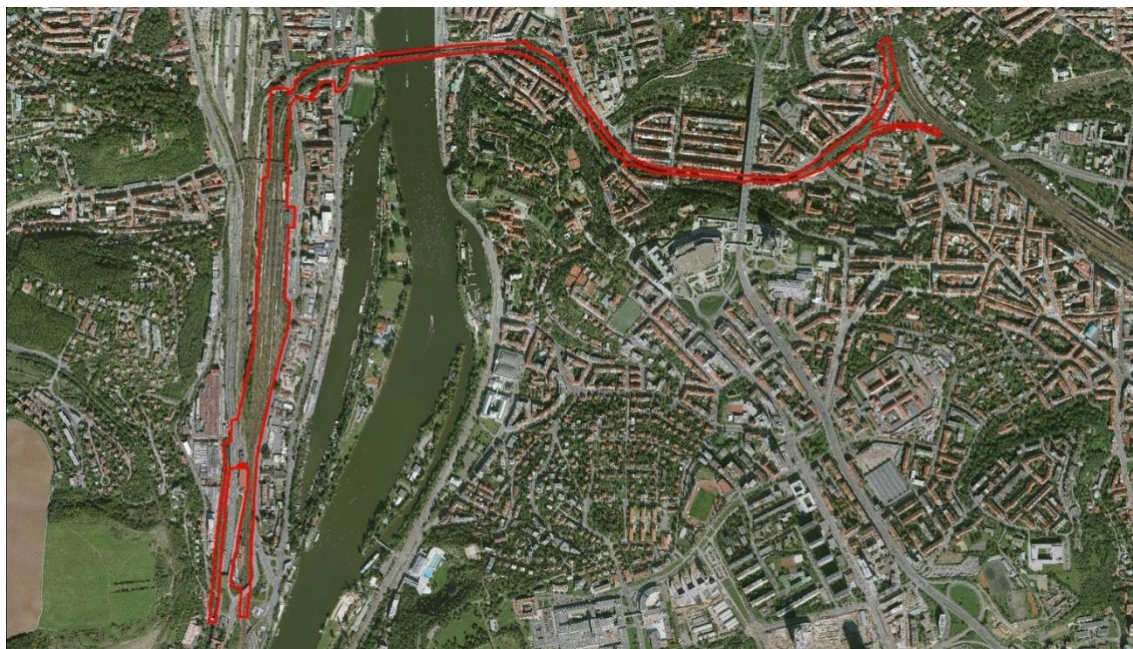
V územním plánu byla jižní strana Smíchova i s železniční stanicí součástí velkého rozvojového území, na které byla vydána stavební uzávěra podle vyhlášky 33/1999 do doby vytvoření podrobnější územně plánovací dokumentace. Územní plán prošel změnami, které se týkaly právě řešeného území. Změna č. 2710/00 pojmenována jako „Revitalizace území v souvislosti s plánovanou přestavbou železniční stanice Smíchov“ byla dne 13.října 2009 Radou hlavního města Prahy vyřazena z řešení změn. Změna územního plánu byla pozastavena z důvodu posouzení vlivu na životní prostředí (SEA). Na začátku června roku 2010 se o této změně znovu hlasovalo a to i bez toho, že neproběhla veřejná a odborná diskuze. V květnu 2014 byla změna č.2710/00 schválena.



**Obrázek 1:** Vymezení změny č. 2710/00

„Návrh řeší přeměnu rozlehlého Smíchovského nádraží v novou městskou čtvrť. V území má vzniknout polyfunkční a bytová zástavba, náměstí, pěší zóna a centrální park, obchodně zábavní centrum, administrativní budovy, budovy několikapodlažního parkingu a nový autobusový terminál.“ (ÚTVAR ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY, 2011) Z důvodu nového záměru se musely změnit plochy funkčního využití. Pro požadovaný záměr se navrhují plochy smíšené městského jádra (SMJ), všeobecně smíšené (SV), všeobecně obytné (OV), veřejné vybavení (VV), urbanisticky významné plochy a dopravní spojení (DU), tratě a zařízení železniční dopravy, vlečky a nákladní terminály (DZ), plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R (DH), parky, historické zahrady a hřbitovy (ZP).

Dále zde byla změna Z 2744/007, která se týkala rozšíření veřejně prospěšné zástavby, přesněji se jmenovala „Optimalizace traťového úseku Praha Hlavní nádraží – Praha Smíchov“. V listopadu roku 2009 pražské zastupitelstvo schválilo zadání změn. V červnu roku 2013 byl návrh definitivně schválen.



**Obrázek 2:** Vymezení změny 2744/007 - Ortofoto mapa



V území je definovaný rozsah nádraží, ale i funkčnost nových ploch, které uvolní České dráhy pro výstavbu města. Jsou zde nadefinované plochy pro bydlení, smíšené bydlení, školské zařízení, administrativní budovy a bulvár s příměstskou zelení. Funkční rozložení nabízí i velkou plochu územní rezervy pro zamýšlený nákladní terminál. Na západní straně mezi železnicí a ulicí Dobříšskou by měl vzniknout dopravní terminál s autobusovým nádražím a parkovištěm (P+R). Autobusové nádraží Na Knížecí bude zmenšeno a budou se zde nacházet jen linky městské hromadné dopravy.

### **5.3.3 Územní a urbanistické studie**

V této kapitole jsou uvedeny plánovací dokumenty v chronologické posloupnosti tak, jak v průběhu času vznikaly. Dále následuje jejich podrobnější popis.

- 1994 – Urbanistická studie Smíchov**  
A+R SYSTÉM a VHE a spol.
- 2000 – Urbanistická studie Smíchov - jih**  
VHE a spol., PUDIS, PPU
- 2001 – Urbanistická studie Smíchov – jih**  
VHE a spol., PUDIS, PPU – Bap
- 2003 - Smíchov – jih**  
URM Praha
- 2005 – Smíchovské nádraží**
- 2006 – Sborník skic na vypracování koncepční urbanistické studie lokalita železniční stanice Praha – Smíchov**  
Lewis and Hickey, Sia Design, CMA, A.D.N.S., VHE a spol.
- 2007 – Nádraží Smíchov, předběžný návrh**  
VHE a spol. a A+R SYSTÉM
- 2009 – Nádraží Smíchov**  
A69 – architekti s.r.o.
- 2009 – Smíchov- jihozápadní brána**  
A69 – architekti s.r.o.
- 2010 – Nádraží Smíchov**
- 2011 – Smíchovské nádraží**  
A69 – architekti s.r.o.
- 2014 – Smíchov CITY**

## 1) Smíchov (1994)

(A+R SYSTÉM a VHE a spol. – architektonická kancelář 1994)

Práce na urbanistické studii a rozvoji Smíchova začaly v letech 1990 – 1991 vypracováním variantních urbanistických studií týmy DA – STUDIO, NOUVEL – CATTANI a ÚHA – VHE a dopravní studie PÚDIS. Jednotlivé studie přinesly velmi podobné názory jak na problematiku, která se týkala dopravy tak na celkový charakter Smíchova.

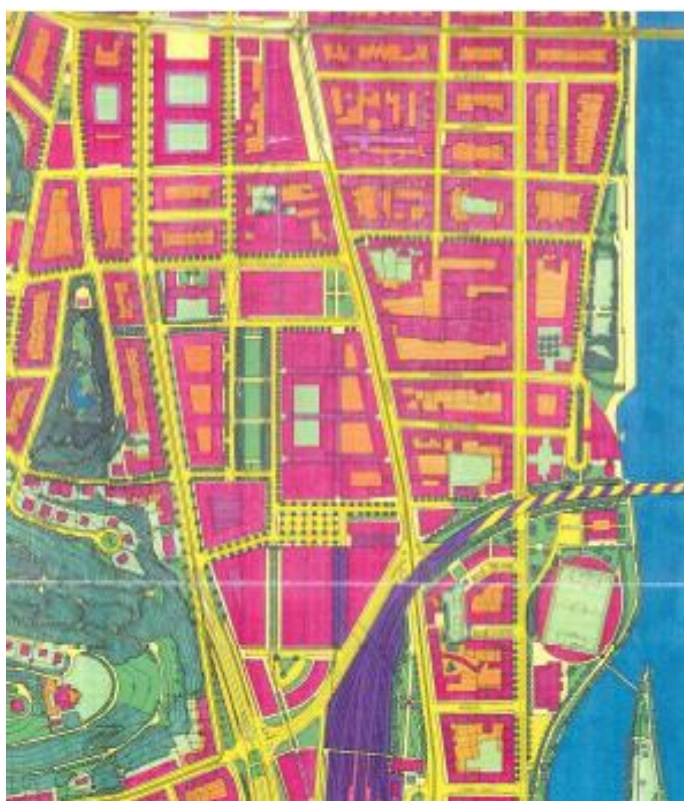
DA – STUDIO navrhovalo přeložení trasy okruhu mimo Smíchov pomocí dlouhých tunelů Pod Mrázovkou a Pavím vrchem s vyústěním do prostoru stanice metra Radlická, kde se napojí na Radlickou radiálu a dále bude pokračovat tunelem pod Kesnerkou s vyústěním na Zlíchově. Propojení Smíchova právě s pravým břehem je navrhováno pomocí mnoha městských mostů, které jsou napojeny na stávající komunikační síť.

NOUVEL – CATTANI ukazuje námět řešení záporného dopadu okruhu v prostoru křížení s Plzeňskou ulicí za cenu změny větší části rozestavěného Strahovského tunelu, takže okruh kříží tento prostor podpovrchově. V jižní části řešeného území podchází trať ČSD tunelem do prostoru Zlíchova. Ve studii není naznačeno napojení Radlické radiály, propojení pravého břehu nám nabízí „obytný most“ se čtyřproudovou komunikací.

ÚHA – VHE řeší trasu Městského okruhu jako zakrytou ve stopě Radlické ulice s vyústěním na povrch pod Koulkou. Radlická radiála je připojena na jihu a přechod tratí se řeší pomocí mostu jižně od Zlíchovského lihovaru mimo prostor Císařské louky. Výtoňská spojka byla navržena podpovrchově.

PÚDIS ve své dopravní studii přináší mnoho variant, ve kterých jsme mohli nalézt prvky původního dopravně-urbanistického řešení arch. Pragera. Dále se zde objevily prvky městotvorné jako například úrovňové řešení Výtoňské spojky. Radlická

radiála je zapojena variantně, v prostoru vyústění Radlického údolí je zde předložena řada variant mimoúrovňové křižovatky. Výtoňská spojka je vedena v trase Železničního mostu v různých návazných trasách. Urbanistické řešení jednotlivých studií navazuje na tradiční blokovou zástavbu Smíchova, která byla rozvíjena jižním směrem. V těchto ohledech jsou si studie velice podobné. Liší se především jen pojetím, či měřítkem městských prostorů a struktury města.



**Obrázek 3:** Urbanistická studie Smíchov 1994

Všechny studie předpokládají výraznou redukci ploch železnice. Nejvíce radikální byla studie Nouvela - Cattani, v jejichž studii je nádraží Smíchov pojato jako hlavové pouze s průjezdnou kolejí na Železniční most. Celá plocha, která by se uvolnila po nádraží, by se řešila významným konceptem podélného nádraží. Na ploše nákladového obvodu nádraží studie navrhovaly rozvoj blokové zástavby, která by respektovala tradiční schéma Smíchova.

(A+R SYSTÉM s.r.o. a VHE a spol. s.r.o., 1994)

## 2) Smíchov – jih2001 (návrh) a 2003 (čistopis)

Zpracování této urbanistické studie Smíchov – jih bylo zadáno na základě podnětu Obvodního úřadu městské části Prahy 5, odboru územního plánu a rozvoje a z podnětu ÚRM po schválení ÚPn hl. m. Prahy. Základními požadavky pro pořízení urbanistické studie jsou urbanistické a funkční řešení území na severu vymezeného lokalitou Na Knížecí, zahrnující plochy pro rozvoj v severní části nádraží ČD, rozvojové plochy Smíchovského pivovaru a dále pokračuje přes území určené

k přestavbě jižně od železničního mostu na Výtopní včetně Císařské louky. Součástí území je problematika napojení území na mosty, které jsou nově navrženy.

Řešené území je součástí katastrálního území Smíchov a Hlubočepy v městské části Prahy 5. Území je vymezeno v severní části ulicemi Ostrovského a Vltavská, na západě ulicemi Radlická, Pod Brentovou, Křížkova, železniční tratí pod Dívčími hrady, na jihu železničními tratěmi na Zlíchově, napříč ulicí Strakonickou před nájezdy na Barrandovský most, na východě pak Císařskou loukou a levým břehem Vltavy.

Cílem této urbanistické studie je prověření nového funkčního a prostorového rozvržení území. Schválený územní plán města Prahy nám říká, že vymezené území je určené pro „obytná území“, dále pro „smíšené plochy městského typu“ a pro „smíšené území“. Všechny tyto funkční plochy se budou navzájem prolínat a mezi nimi bude navrhnut park, parkové plochy a plochy veřejného vybavení. V jižní části celého území se do roku 2010 uvažovalo o zachování průmyslového provozu. Ovšem po roce 2010 by



toto místo mělo získat nové funkční využití, které bude odpovídat poloze při jižním vstupu do centrální části Prahy. Cílem tohoto řešení je vytvořit novou strukturu, která bude navazovat na blokovou zástavbu Smíchova a na severní reprezentativní část Smíchovského nábřeží. Součástí nového řešení by měl být i návrh zeleně a to hlavně stromořadí podél nábřeží.

**Obrázek 4:** Urbanistická studie Smíchov - jih 2001

Nejdůležitější rozvojové plochy leží v severní části stávajícího nádraží ČD. Mezi touto plochou a budoucím nádražím se bude řešit překladiště pro zásobování Smíchova. Vzhledem k blízkému kontaktu s Pražskou památkovou rezervací a s památkovou zónou Smíchov je nutné respektovat výškovou hladinu max. 6 nadzemních podlaží, nebo maximální výšku hlavní římsy 22,5 m. Dále se musí respektovat zbytky blokové zástavby s bytovými domy v ulici Nádražní. Zde připadá v úvahu i zachování objektu v lihovaru a jeho využití pro budoucí funkci.

Oblast Zlíchova by se měla řešit jako samostatný celek, neboť má velmi specifickou polohu doplněnou o dominantu a tou je kostel sv. Jakuba a Filipa. Zde by se měla dotvořit tramvajová trať a vyřešit nástup na Dvorecký most.

Studie Smíchov – jih byla vytvořena roku 2001 – 2003 byla připojena ke studii z roku 1994, všechny tyto změny byly zaneseny do aktuálně platného ÚP hlavního města Prahy. Z urbanistické studie z roku 2001 – 2003 je patrné, že asi 30ha je ještě určených pro přestavbu. V severní části území studie říká, že by se zde měla nacházet obytná bloková zástavba, která se bude nacházet okolo centrálního parku. Dále vymezuje školský areál a určitou stavební rezervu. Návrh počítá s ponecháním původních nádražních budov. Ovšem tento návrh po čase úplně vymizel.

(VHE a spol. s.r.o., a kol., 2001)

### **3) Sborník skic na vypracování koncepční urbanistické studie lokalita železniční stanice Praha – Smíchov 2006**

V rámci probíhajících transformačních procesů v oblasti železniční dopravy se České dráhy a.s. začaly snažit o oživení stávajících nádražních budov a zároveň o rehabilitaci nevyužívaných ploch, které dříve sloužily k železniční infrastruktuře. Jednou z nejvýznamnějších lokalit z tohoto pohledu je prostor železničního nádraží Smíchov a to včetně souvisejících uvolňovaných ploch, na jehož přestavbu byla vybrána akciovými společnostmi České dráhy a Sekyra Group společná dceřiná společnost Smíchov Station Development a.s.. Jejím úkolem je připravit přestavbu a nové využití lokality pro následné developerské projekty.

Koncem roku 2005 Smíchov Station Development a.s. učinil neveřejnou výzvu několika předním architektonickým kancelářím k podání cenových nabídek na vyhotovení koncepční studie. Cílem bylo získat nejvýhodnější nabídku na vypracování kvalitního urbanisticko-architektonického názoru na proměnu daného území na širší městské centrum. Zadání proběhlo v rámci dvou kol. Požadavkem Smíchov Station Development a.s. bylo, aby uchazeči ve své nabídce na vypracované studie zohlednili nutnost vytvoření plně funkční a logicky provázané struktury řešeného území. Funkce území by měly být uspořádány tak, aby celý rozvojový projekt byl ekonomicky úspěšný na realitním trhu. Samozřejmě, že celá funkční skladba měla dbát na sociologické potřeby stávajících a budoucích obyvatel lokality. V řešení byl kladen velký důraz na řešení dopravní obslužnosti.

Do této neveřejné výzvy k vytvoření koncepční studie bylo vybráno pět architektonických kanceláří:

- Lewiss and Hickey
- Sia Design
- CMA
- A.D.N.S.
- VHE a spol.

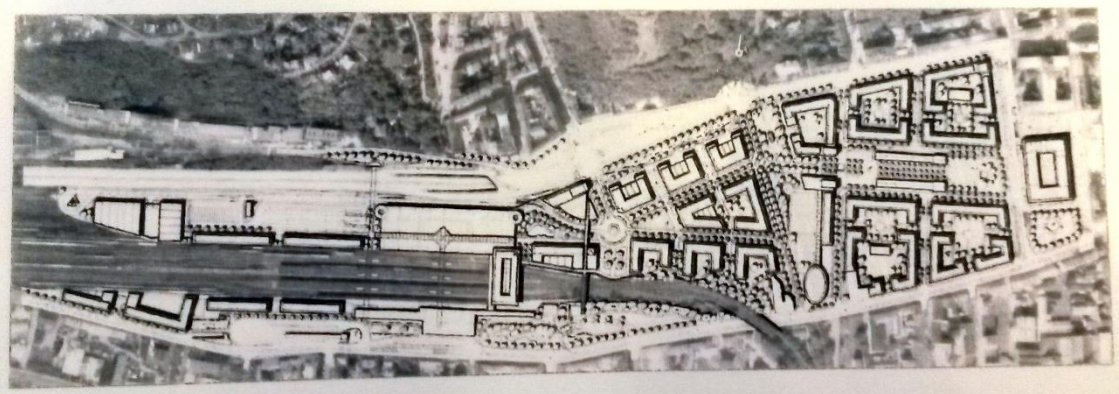
Každá z těchto architektonických společností připravila několik variant řešení. Ovšem jen řešení společnosti VHE a spol. bylo dále použito v předběžném návrhu urbanistické studie – Nádraží Smíchov v roce 2007. Přesněji byla použita Varianta B.

### **Varianta A B**

Současná urbanistická struktura Smíchova vytváří celek šachovnicové zástavby a je základní hodnotou a charakteristickým městským prvkem oblasti. Prioritním cílem je její zachování, regenerace a zhodnocení i v návrhu nové zástavby. Měly by se ponechat fragmenty historické struktury, zajímavé průmyslové objekty a tradiční prostorové vztahy. V návrhu je kladen důraz na vymezení a charakteristiku různorodých a veřejných prostorů, městské zeleně, klidových zón a relaxačních ploch. Dále je v návrhu kladen důraz na vzájemné vazby komerčních a společenských aktivit a vztahy k okolí.

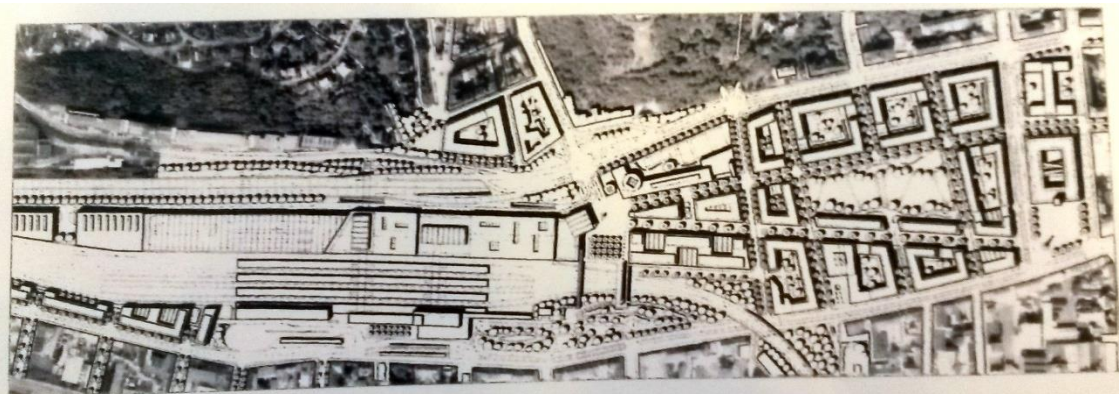
Z hlediska funkčního využití je na prvním místě komplexní a polyfunkční charakter městské čtvrti s odpovídajícím bydlením, zelení a občanskou vybaveností. Rozložení jednotlivých funkcí by mělo vycházet zejména z urbanistických a hygienických podmínek území, kde velmi významnou roli hrají dopravní trasy a železnice. Převážný podíl území činí plochy dopravní vybavenosti, které se vážou na moderní dopravní a přestupní uzel u stanice metra a ČD Nádraží Smíchov. Dopravní obsluha je v návrhu prioritně orientována na stávající nadřazenou infrastrukturu a to zejména na Městský okruh. (VHE a spol. s.r.o., 2006)

**Varianta A** vychází ze zpracované studie Smíchov – jih, kterou v hlavních zásadách respektuje a rozvíjí v nových podmínkách podle záměru zadavatele.



**Obrázek 5:** VHE a spol. - Varianta A

**Varianta B** staví na obdobných východiscích a v hlavních zásadách navazuje na některé dřívější kompoziční myšlenky- zejména propojení prostoru Na Knížecí a vyústění Radlického údolí.



**Obrázek 6:** VHE a spol. - Varianta B

#### **4) Předběžný návrh urbanistické studie – Nádraží Smíchov 2007**

Urbanistické řešení sledované oblasti vychází ze zásad ověřených v předchozím období řadou studií a to zejména Urbanistické studie Smíchov – jih z roku 2003. Dále také z konceptů, ověřovaných v koncepční studii rozvoje území vlakového nádraží Praha – Smíchov, je především zohledněno řešení od společnosti VHE a spol. a jejich návrh řešení z Varianty B.

Navržená bloková struktura nové čtvrti je vymezena prodloužením stávajících historických komunikací a plynule navazuje na stávající historickou strukturu Smíchova mezi ulicemi Nádražní a Strakonickou a zástavbou dolní části Radlického údolí. Jako velmi zásadní je zde stanovena nová severojižní osa území v prodloužení Dobříšské ulice s jasným směřováním na dominantu Pražského hradu. V návrhu je kladen důraz především na přirozené vymezení a měřítko nových bloků a jasnou definici veřejných prostorů s provázání na historickou strukturu Smíchova. V návrhu se usilovalo o posunutí principů blokového urbanismu, jde především o šířkový standard ulic, jehož součástí jsou linie dvou až čtyřřadých alejí vzrostlých stromů, které oddělují pěší a automobilovou dopravu a posilují obytný charakter ulic.

Nově definovaný veřejný prostor byl zásadně veden linií historické osy Smíchova dále Štefánikovou a Nádražní, která představuje živou městskou obchodní třídu, k níž přilehají významné veřejné prostory (nám. Kinských, Arbesovo nám., 14.října a náměstí u centra Anděl). Rytmizace stávajících městských prostor podél ulice Nádražní nám vytváří nový městský prostor Na Knížecí.

V prostoru současného autobusového nádraží nazývaném Na Knížecí je nově navrženo náměstí menších rozměrů, které by mělo obsloužit ulici Štefánkovou a Nádražní. Na tomto náměstí by měla být i důležitá budova, která bude propojena s jižní částí vestibulu metra Anděl. Autobusové nádraží se zmenší na minimum. Nově navržený městský prostor náměstí Na Knížecí by měl plnit významnou oblastní funkci (radnice, galerie, knihovna, kongresový sál apod.) doplněnou o úroveň městského



programu jako obchody, služby a restaurace. Celý tento objekt je příčně orientovaný a propojuje ulici Stroupežnického a Nádražní. Nové náměstí by se mohlo stát ohniskem společenského a kulturního života Smíchova. Je zde kladen důraz na využívání a frekvenci pěších tras, a proto je náměstí definováno jako zpevněná bezbariérová plocha s výsadbou stromů. Významným prvkem je zachování tramvajové linky vedené podél jižní hranice nového náměstí, včetně situování zastávek. Náměstí vytváří předprostor pro novou polyfunkční zástavbu neboli novou městskou čtvrť.

Východní hranice území je definována městskými bloky do Nádražní ulice. Tyto bloky jsou umístěny v mírném odstupu od uliční čáry, tak aby bylo možné zachovat, nebo obnovit stávající zeleň a odpovídajícím způsobem prodloužit hlavní městský bulvár. V prodloužení pěší komunikace u železničního mostu prochází územím zásadní příčný prostor neboli příčný park, který propojuje nábrežní promenádu a Císařskou louku s parkem na Pavím vrchu. Nově navrženým zeleným koridorem prochází bezbariérové pěší trasy a cyklotrasy, které pomocí lávek a ramp zajistí napojení nové čtvrti přes Výtoňský most. Středem tohoto parku prochází nově navržený pěší bulvár, který prostor dělí na dvě části, část s převahou vzrostlé zeleně a charakterem klidného městského parku a část s objektem nové školy.

Spojnice dvou hlavních bodů nové městské čtvrti náměstí Na Knížecí a vyústění Radlického údolí je definována jako pěší Bulvár. Je to vedeno jako pěší zóna s obchodním zastoupením s významným podílem zeleně. Bulvár by měl mít charakter lineárního parku – náměstí, kde je zeleň uspořádána do nepravidelné čtyřaleje umístěné do osy bulváru a kde jsou vymezeny plochy k posezení na lavičkách, nebo na předzahrádkách restaurací. Celý prostor o šířce 28 metrů by měl navazovat přes náměstí Na Knížecí a Nádražní ulici na oblast Anděl. Povrchy jsou zde řešeny jako dlážděné.

Západní hranice řešeného území je formována nově navrženými městskými bloky podél Radlické ulice. Velmi důležitá je tu dopravní funkce ulice s vazbami na Městský okruh. Nově navržená zástavba by měla být izolačního charakteru a měly by ji tvořit převážně administrativní objekty. Příčné komunikační vazby jsou v návrhu zajištěny prodloužením Bieblovy ulice a navázáním na vyústění tunelu Mrázovka.

V místě, kde se kříží nový bulvár a ulice Radlická, je navrženo nové obchodně – administrativní centrum dané lokality. Je zde navrženo pěší propojení a úroňové dopravní propojení, které je navázáno na Radlickou ulici. Vzniklý terénní rozdíl mezi Radlickou a kolejištěm je v severní části vyplněn nákupní galerií, případně objekty zábavně rekreačními. V jižní části je navržen nový autobusový terminál a objekt určený pro parkování.

V lokalitě je navrhována pěší lávka propojující oblast s budovou Smíchovského nádraží a návazně se zastávkami tramvají a autobusů a s vestibulem metra Smíchovského nádraží. Pěší lávka je na rozhraní obchodní galerie a autobusového terminálu. Jižně od obchodně - administrativního centra v návaznosti na dopravní propojení na Dobříšskou ulici nalezneme City logistik s vazbou na systém Smíchovského nádraží. Toto centrum by mělo být spíše lokálního významu. Dále by se do těchto míst měly situovat další komerční aktivity (autosalony, atd.) a v případě potřeby by zde vznikly územní rezervy pro zařízení ČD. K budově Smíchovského nádraží ze severní strany přiléhá lávka, která prochází nad úrovní stávajících kolejišť. Vestibul nádražní haly by měl být spojen s lávkou sérií eskalátorů případně výtahy, které zajistí bezbariérové propojení s novým autobusovým terminálem a parkingem.

(VHE a spol. s.r.o. a A+R SYSTÉM s.r.o., 2007)



**Obrázek 7:** Předběžný návrh - vizualizace hmotového modelu 2007

## 5) Urbanistická studie – Nádraží Smíchov 2009

Řešené území se nachází na území MČ Praha 5 v katastrálním území Smíchov, okrajově zasahuje do katastrálního území Hlubočepy. Na severním okraji je vymezeno ulicí Ostrovského, na východě ulicí Nádražní, jižní okraj tvoří nadjezd ulic Na Zlíchově a Křížová přes železniční tratě, západní okraj tvoří železniční trať (Buštěhradská), trasa Městského okruhu (ulice Dobříšská) a ulice Radlická.

**Urbanistická studie řeší v prostoru pozemků Smíchov Station Development a.s. (cílový stav). Zbývající část řešeného území vychází z předběžného návrhu urbanistické studie Nádraží Smíchov, VHE 12/2007.**

### **Funkční dělení**

Výchozím podkladem pro návrh funkčního dělení v této studii je nejenom územní plán hlavního města Prahy, ale i urbanistická studie Smíchov – Jih. Je zde kladen velký důraz na polyfunkčnost s velkým zastoupením bydlení. Velmi významně jsou plochy orientovány ve středních a východních plochách severní části řešeného území. Tento prostor je doplněn o pěší bulvár a příčný park.

Oblast Na Knížecí - vymezena ulicemi Ostrovského, Nádražní, Za Ženskými domovy, Radlická

Velkou změnou zde je nově navržené náměstí, které je bráno jako veřejné prostranství. Na tomto náměstí by měla být situována významná veřejná budova s kulturní případně správní funkcí. Dále zde budou vytvořeny plochy smíšeného bydlení městského.

Střední část – vymezená ulicemi Za Ženskými domovy, Nádražní, plochou Příčného parku a částí ulice Radlické

V této střední části se nachází jedna ze zásadních rozvojových ploch dané lokality a to z důvodu maximálního zastoupení ploch pro bydlení. Je zde navržen i obchod a služby, které by měly obsloužit obyvatele. Krajní oblast podél ulic Radlická a Nádražní jsou s ohledem na hygienické limity navrženy jako polyfunkční území smíšené. Ve střední lokalitě jsou také navrženy plochy veřejné vybavenosti, jako je

škola a sportovní zařízení. Jižní hranice lokality by měla být tvořena pomocí parkové úpravy, která propojuje Paví vrch s nábřežím Vltavy.

Obchodně - administrativní komplex – vymezený Příčným parkem, západní hranicí kolejíště Smíchovského nádraží, plochami City Logistik, Dobříšskou a Radlickou ulicí

Jižně od navrženého příčného parku převažuje smíšené využití s převahou staveb pro administrativu a obchod. Těžištěm řešeného území je plocha při křížení Radlické a pěšího bulváru, na který navazují vstupy do obchodně – společenského komplexu. Jižně od tohoto komplexu v návaznosti na Dobříšskou ulici jsou navrženy plochy, které jsou určeny pro autobusový terminál, P+R a hromadné parkoviště pro obsluhu obchodních ploch.

Plochy v okolí nádražní budovy železniční stanice Smíchov, západně od ulice Nádražní

Jižní část ploch je využívána jako rezerva území pro smíšené funkce a severní část lokality je navržena jako parková úprava.

(A69 – architekti s.r.o., 2009)



**Obrázek 8:** Funkční dělení; Urbanistická Studie - Nádrazí Smíchov 2009

## **6) Urbanistická studie – Smíchovské nádraží 2011**

Tuto urbanistickou studii vytvořilo A69 - architekti s.r.o., jako podklad pro změnu územního plánu č. Z2710/00, která stanovila nové funkční plochy pro budoucí rozvoj na nádraží Smíchov. Z této studie dále vycházel nový projekt s názvem Smíchov City, který spadá pod developerskou společnost Sekyra Group a.s.

(A69 – architekti s.r.o., 2011)

## **7) Smíchov CITY 2014**

Tento projekt vznikl pod společností Sekyra Group a.s., která má snahu o proměnu dané lokality z průmyslové oblasti na nové městské centrum. Revitalizace by měla začít koncem roku 2017. Dokonce byla vyhlášena architektonická soutěž, která měla za úkol vytvořit návrh pro dva bloky v severní části řešeného území. V projektu byl kladen velký důraz na dopravní řešení, které je na pojeno na bydlení, volnočasové aktivity, občanskou vybavenost a veřejnou zeleň. Cílem by mělo být vytvořit plnohodnotný městský prostor. V tomto projektu se zachovala myšlenka z předběžné urbanistické studie z roku 2007, která zamýšlela uvolnění plochy autobusového nádraží Na Knížecí přesunem blíže k vlakovému nádraží, a tím by mělo vzniknout plnohodnotné náměstí. Na tomto náměstí by v budoucnu měla být postavena nějaká významná veřejná budova. Mezi novým jižním terminálem a náměstím by měl vzniknout bulvár až 28 metrů široký, lemovaný alejí stromů. Dále by zde měla být postavena základní škola s tělocvičnou a jídelnou, ale i mateřská škola. Na konci bulváru by mělo vzniknout obchodní centrum, které je propojené novou lávkou s vlakovým nádražím, autobusy a metrem v Nádražní ulici. Měl by zde vzniknout velmi komplexní dopravní terminál, který bude zahrnovat i velké parkoviště P+R. Nová čtvrť, která by zde měla vzniknout, má scelit prostory, které jsou uvolněny od železnice. Celý projekt by měl vytvořit takzvané „město ve městě“, kde můžeme najít bydlení, práci, zábavu a odpočinek, vše co je pro město důležité a tvoří jeho charakter. Výkresy funkčního rozdělení a hlavních veřejných ploch je součástí Přílohy 1.

(Architektonické kanceláře, 2014)

### 5.3.4 Urbanistické soutěže vytvořené na území Smíchovského nádraží

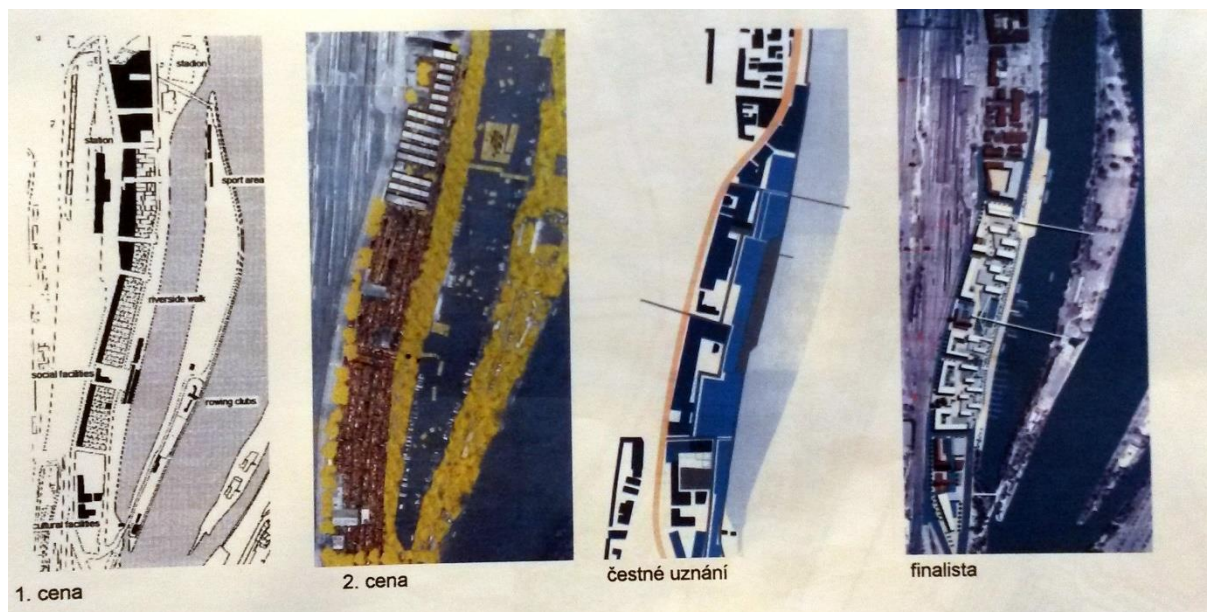
#### 1) Soutěž EUROPAN 6

V první polovině roku 2001 proběhla evropská soutěž pro architekty do 40 let EUROPAN 6, kde tématem bylo řešení právě jižního Smíchova v rozsahu od přednádražního prostoru po Zlíchov mezi ulicemi Nádražní a Smíchovským přístavem. Soutěžní návrhy se měly zabývat uspořádáním nové urbanistické struktury. Soutěž přinesla řadu originálních názorů a námětů, dokonce i nový pohled na složitou dopravní problematiku v území.

Hlavní myšlenkové přínosy soutěže:

- atraktivitu území tvoří jeho vztah k řece a prostoru Smíchovského přístavu, tento vztah by bylo vhodné posilovat i za cenu technicky náročných řešení
- součástí prostoru se stává i Císařská louka, která tvoří s urbanistickou strukturou jižního Smíchova nedílný celek
- prostorová koncepce území se opírá o pevnou hranu urbanistické struktury při ulici Nádražní

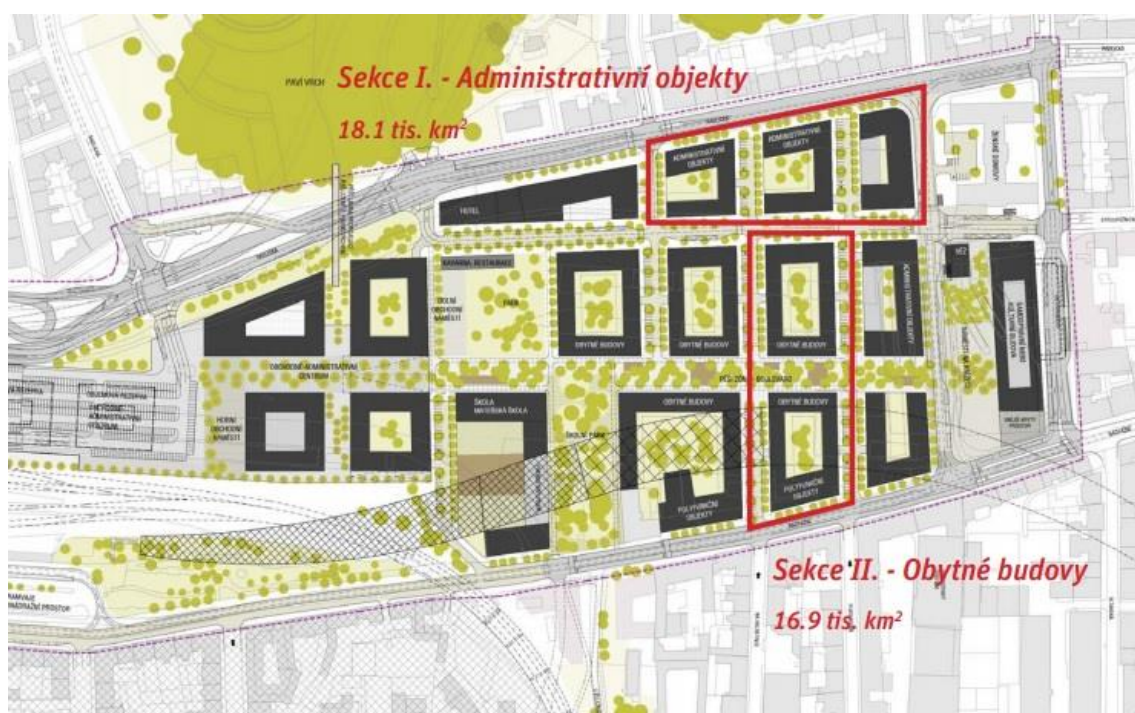
Pro zpracovatele bylo významné zejména potvrzení myšlenky těsného propojení nové urbanistické struktury s řekou a prostorem kolem přístavu.



**Obrázek 9:** Výsledné návrhy soutěže EUROPAN 6 – 2001

## 2) Architektonická soutěž SMÍCHOV CITY – SEVER

Na konci září roku 2014 byla vypsaná architektonická soutěž právě na smíchovské nádraží, kterou vyhlásila firma Smíchov Station Development a.s. ve spolupráci s Institutem plánování a rozvoje hlavního města Praha. Předmětem celé soutěže bylo navržení severní části developerského projektu „Smíchov CITY“. Řešení se rozdělilo do dvou sekcí a každý ze soutěžících si může vybrat, zda vytvoří návrh pro jednu nebo obě sekce. Všechny návrhy měly vycházet z navržené urbanistické studie od A69 – architekti s.r.o. Území, které by se mělo řešit, leží mezi ulicemi Radlická, Za Ženskými domovy a Nádražní. Od zúčastněných se očekávalo řešení celého bloku i s podrobnější dokumentací.



*Obrázek 10: Zvýraznění obou sekcí v severní části řešeného území*

### Soutěžící:

- Bogle Architects Ltd. (Velká Británie)
- Behnisch Architekten (Německo)
- haascookzemmrichSTUDIO 2050 (Německo)
- Gutgut (Slovensko)
- AI-Design, s. r. o., (Česká republika)
- Bofi Il Arcquitectura, S.L. a EBM-Expert Building Management, s. r. o., (Česká republika)
- LÁBUS – AA – Architektonický atelier, s. r. o., (Česká republika)
- PROJEKTIL ARCHITEKTI, s. r. o. (Česká republika)
- Chalupa architekti, s. r. o. (Česká republika)
- Kuba & Pilař architekti, s. r. o., (Česká republika)
- D3A, s. r. o., (Česká republika)
- Ateliér 8000, spol. s r.o., (Česká republika)

Vítězným návrhem se stal návrh od architektů Kuba & Pilař, kteří navrhovali obě sekce. Vsadili na tradiční koncepci blokové zástavby s měnící se hladinou střech u jednotlivých domů. Velmi dobře řešili propojení administrativního a bytového objektu, který se nachází v sekci I. Na konečném návrhu se ovšem bude podílet více architektů a to z důvodu různorodosti a lepšímu zapojení do okolní zástavby. Navrhnou nové bytové sekce, které budou řešeny individuálně různými autory.



**Obrázek 11:** Vítězný návrh od architektů Kuba & Pilař





*Obrázek 12: Sekce I. Administrativní blok s bytovými domy*



*Obrázek 13: Sekce II. Bytové bloky*

## **5.4 Rozhovory**

**Ing. Pavel Richter 15.2.2016**

### **Pozice**

radní MČ P5

### **Náplň činnosti**

Radní MČ P5, Kompetence: investice, nebytové prostory, pozemky, hospodářská správa, sport, člen Výboru územního rozvoje, člen Komise pro sport a volný čas, člen Komise bytové, člen Komise obchodních aktivit a EU fondů

### **Jak přistupuje městská část k rozvoji na Smíchovském nádraží?**

„Samozřejmě se snažíme podporovat rozvoj tak, aby byl udržitelný a vznikaly pěkné věci. Na druhou stranu se snažíme o to, aby se zachovala tvář Smíchova.“

### **Jakým způsobem se k projektu vyjadřovala městská část Prahy 5 a jakým způsobem Magistrát HMP? Existovala shoda mezi oběma institucemi?**

„Městská část vydávala stanoviska a Magistrát rozhodoval. Většinou došlo ke shodě. Jako příklad mohu uvést rozpracovanou studii Smíchov střed, kdy se chodilo na schůze, kde se dávaly dohromady návrhy projektantů a požadavky městské části Prahy 5. Rozhodlo se na základě projednaných schválených studií, které se pak přenesly do územního plánu.“

### **Jak postupovala výstavba Smíchov jih v souvislosti s územním plánem? Byly potřeba nějaké změny či úpravy územního plánu?**

„Na území byly navrženy dvě změny v územním plánu. První byla podána roku 2009 a nebyla přijata na poprvé, byla schválena až roku 2014. Druhá změna, která se týkala optimalizace traťového úseku Praha hlavní nádraží- Praha Smíchov, byla schválena v červnu 2013.“

### **Jak byla v rámci projektu Smíchov Jih nastavena pravidla spolupráce mezi veřejnou správou a developery ?**

„Developeři se domlouvají na pravidlech s naším odborem územního plánování a územního rozvoje, konzultují s námi změny a podněty.“

### **Jakým způsobem se k projektu stavěla veřejnost?**

„Zájem veřejnosti byl velký. Dokonce je vytvořen obrovský model bytových domů, které by se mohly nacházet v oblasti Smíchovského nádraží. Je to vlastně výstava prací studentů ČVUT té jejich architektonické fakulty. Měli za úkol vytvořit určité

polyfunkční domy a respektovat ten městský blok, který je tam navržený. Tento model je vytvořen pro výstavu Habitat, ale veřejnosti je vytaven již od 28.ledna.“

### **Která z vytvořených studií je pro území nejvíce zásadní?**

„Všechny studie, které byly vytvořené pro toto území, byly důležité, každá z nich přinesla nový pohled na problematiku území. Ovšem Studie Smíchov Jih z roku 2001 byla pro Smíchovské nádraží zcela zásadní, ostatní studie z ní vycházely. Dále si myslím, že stojí za zmínku, že tým Nouvel - Cattany ve své studii z roku 1994 přišel se zcela odlišným pohledem na dopravní řešení na Smíchově.“

## **Arch. Elena Lacinová 19.2.2016**

### **Pozice**

Architektka a vedoucí oboru územního plánování a územního rozvoje Prahy 5 v letech 1995 – 2015.

Tento rozhovor jsem absolvovala s kolegyní Šárkou Petrou, proto se část rozhovoru týká i Centrálního Smíchova a nejenom Smíchovského nádraží.

### **Pocítila jste změnu, když vešel v platnost nový zákon a městské části začali rozhodovat sami za sebe?**

„Povšimli jsme si toho do té míry, že tyhle studie oficiální byly vždy přes magistrát. A ten kontroloval, aby všechny ty postupy to, co bylo splněno atd., řídil Magistrát územního plánu. My byli přítomni a vznášeli jsme připomínky, ale za tu správnost podle starého nebo nového zákona odpovídal Odbor územního plánování. Vlastně se nás to vůbec nedotýkalo a myslím si, že jestli jsou tam nějaké změny tak jen detailní. Postup projednání byl prostě dán a byl dodržen. Nemohu teď říci přesněji, jaké jsou tam asi tak rozdíly.“

### **V roce 2003 přestal Magistrát města Prahy plošně rozhodovat o územních rozhodnutích? Každá část rozhoduje sama o sobě? Jaké s tím máte zkušenosti?**

„Šlo o organizaci města, ten úředník je prostě magistrát. Všechny studie šly vždy na magistrát a to jak za starého zákona tak i za nového. Územní rozhodnutí se dělávala na magistrátu s tím, že městskou část zastupoval příslušný magistrát. My jsme posílali připomínky, ale byli jsme pouze pozorovatelé. Samozřejmě, že připomínky šly přes schválení rady. Dále se rozšířil stavební úřad v městských částech a začali se dělat územní rozhodnutí i na městských částech. Tím se stalo, že jsme se museli přímo

zúčastnit všech rozhodování. Bylo to mnohem lepší, městská část mohla více ovlivňovat ten děj toho všeho. Pan Tuvora je přesvědčený, že by se tohle mělo vrátit. Já ovšem nejsem tak přesvědčená je pravda, že státní správa což jsou stavební úřady, jsou nezávislé a měly by plně fungovat.“

**Povšimla jste si, že by nějaký rok byl zlomový?**

„Zlom byl zřejmě po revoluci, protože na Smíchově vznikla široká debata o té přestavbě. No prostě bylo to takové celé státní pánování. Každý ten rozvoj je svázán určitými regulativy, které jsou dané, a já jsem přesvědčená o tom, že když se posoudí ta studie nebo její varianty, mělo by se s tím dát nějakým způsobem pracovat. Ovšem prostě jen podle regulativu není možné si představit, jak to ve skutečnosti bude vypadat a jak to bude zapadat do celého území.“

**Dále bych se chtěla zeptat na Smíchovské nádraží?**

„O tom nádraží víme hodně a je toho opravdu moc. Protože nejdřív se rozhodlo, jak velký to nádraží bude potřeba. Zde vlastně České dráhy dělají svoji analýzu a revitalizaci drah a s tím souvisí trošku jiný náhled na to jako celek, aby to nebylo špinavé a ušmudlané a aby byli kvalitnější jednak ty vlakové soupravy, vybavení a spoje. Městská část tohle sledovala a dbala na to, aby tahle zapomenutá část Smíchova dostala novou hodnotu. Dlouho se projednávalo schválení územního plánu a změny jeho funkčního využití, uvolnění pozemků. Tato část je typicky považována za brownfields. Vlakové nádraží, jako ta budova, by měla být komunikační uzel z přestupu tramvají na metro nebo na vlaky a autobusy. Do určité míry ta změna, která je schválena to vystihuje, ale tady převládl názor, že autobusové parkoviště by mělo být přímo v blízkosti toho kolejiště, neboli nad budovou toho nádraží, měl by dále být tím uzlem, měli by zde být nějaké ty služby, protože lidé, kteří dojíždějí za prací, by si alespoň měli kde nakoupit apod. a v klidu mohli přestupovat. To je budoucnost, kterou očekáváme, jestli se naplní. Další podstatnou záležitostí je že Praha má takový strategický dlouhodobý plán. Kolem roku 2000 bylo uvažováno, že by v oblasti uvolněných pozemků vzniklo národní nebo nad národní administrativní centrum. Občas se ta úvaha ještě objeví. Jsem zvědavá, zda se tato úvaha zrealizuje.“

**Kdo na území působil kolem let 1995, byl už mezi účastníky Sekyra Group?**

„Sekyra zde působí dlouhodobě, má dohody a smlouvy s magistrátem, které já bohužel neznám dopodrobna. On řeší jen své pevně vymezené území. Městská část má několik studií od několika architektů, které kompletně řeší celé území včetně nového

dopravního řešení. Pořád visí ve vzduchu, jak to tam bude zorganizováno. Nejvíc jsme vyčítali to, že tam chybí ten druhý most na druhou stranu, který by měl městský charakter a lidé, kteří by se potřebovali dostat z jedné strany na druhou, by nemuseli až na Jiráskův most. Celé území od nádraží až po Vltavu potřebuje nějakou revitalizaci. Vyčítali jsme, že v úzkém prostoru mezi Vltavou a kopci, které vyčleňují jižní část Smíchova, jsou čtyři poměrně frekventované komunikace. Území u Vltavy má blbou kvalitu, mělo by být dopravně zklidněno.“

### **Byly na nádraží nějaké zásadní změny v územním plánu?**

„Ano, ČD si vyhranili území, které potřebují mít v rezervě, až se bude dělat nějaké zkapacitnění, toho železničního mostu čili nájezdu z Hlavního nádraží a uvolnili prostor, který potřebují a to hlavně směrem na Knížecí. Tento prostor dělá vlastně ten Sekyra. Na Zlíčovské straně nebo teda úplně v jižním cípu dojde k napojení Městského automobilového okruhu Radlickou radiálou, která vyústuje z Dívčích hradů. V dnešní době tam jsou výzkumné štoly a jeřáby.“

„Nový návrh metropolitního plánu jsme chodili konzultovat na IPR, kde nám to promítali. Velmi často docházelo k chybám, že se nerespektoval katastr. Jednotlivým plochám dávali různá využití, z čehož vznikaly problémy.“

## **Roman Kraiczy**

### **Pozice**

Ve společnosti Sekyra Group, a.s. je jako Senior Developer odpovědný za řízení projektů velkých rozvojových území hl. m. Prahy jako jsou Rohanský ostrov, Nákladové nádraží Žižkov a Smíchovské nádraží.

### **Co Vás vedlo k realizaci na Smíchovském nádraží?**

„Pro nás jsou klíčové pozemky zde na Smíchovském nádraží, na Rohanském ostrově, na Nákladovém nádraží Žižkov. K realizaci na Smíchovském nádraží nás vedlo, že je to brownfield, je to zhodnocování toho města a je to nejoptimalnější forma výstavby, protože máte veškerou městskou infrastrukturu, to znamená, že ti lidé nemusí jezdit za prací nikam, protože my máme v projektu symbiózu toho bydlení a administrativy a tzv. retail, což jsou obchodní jednotky, které jsou v parteru. Lidé by zde mohli bydlet a zároveň i pracovat. My děláme tzv. nové město, což je úplně jiný level výstavby v pojetí města. Tvoříme tam blokovou strukturu, která je zas úplně o

něčem jiném, nestavíme sídliště. Samozřejmě jsme developerská firma, takže v tom vidíme finanční potenciál, který bychom chtěli zrealizovat.“

**Máte dobré zkušenosti se spoluprací s městskou částí Prahou 5?**

„Zatím musím říct, že ano. Zatím jsme představovali projekt radním i veřejnosti. Myslím si, že i ti lidé to vnímají pozitivně. Dnes tam nic není, parkuje tam pár aut, a tak by asi město nemělo vypadat.“

**Působí v území s Vámi ještě nějaký jiný developer?**

„Jakoby v tom vlastním nádraží není jiný developer, ale samozřejmě v okolí mezi ulicí Nádražní a řekou Vltavou, kde bude další vlna výstavby, tak tam působí i jiní. Byl vymodelován model, který měří 27 metrů a je až ke špičce Lihovaru.“

**Mohl byste popsat blíže aktivity na Smíchovském nádraží?**

„My tady děláme rostlý Smíchov, znovu postavit rostlý Smíchov, to že nechceme, aby jeden blok navrhnul jeden architekt, který tam navrhne 8-10 domečků, ale je to o tom, že v každém tom bloku jsou čtyři architekti. Jeden architekt je tam hlavní a každý dělá na svém domečku. Je to prostřídáný, takže by tam mělo pak vzniknout to co na Smíchově je, že každý ten dům dělá jiný architekt, ale mají sice jednu podnož, kde máte to parkování a další obdobné věci. Takže my chceme to nejlepší, co si člověk dokáže představit, že si tím výtahem sjedete k tomu parkování, to co v těch starých činžákách nemůžete. Ale stavíme opravdu typické činžovní domy, kde máte jedno schodiště, na kterém jsou třeba tři byty. Dnes ta první etapa v sobě zahrnuje nějakých 62 000m<sup>2</sup> hrubých podlažních ploch, to znamená 600 až 650 bytů a 13 000m<sup>2</sup> hrubých ploch administrativy ve finále to opravdu není málo. Takže v tuto chvíli je ta naše aktivita taková první etapa.“

**Kdy by měla začít výstavba první etapy?**

„Samozřejmě chtěli bychom co nejdříve. V tuto chvíli děláme architektonickou studii a dále chceme dodělat územní rozhodnutí v letošním roce. V příštím roce, pokud bychom měli stavební povolení, by mohla výstavba začít někdy koncem roku 2017. Zde záleží, na povolovacích procesech to není o nás.“

„Už v historii nás brzdili kvůli změně územního plánu, která trvala strašně dlouho. Urbanismus a změny územního plánu jsou politická rozhodnutí, to není o té kvalitě toho návrhu. Jde o to, že to město musí chtít i ti radní, kteří si za tím stojí. Takže v tom je ten problém, tam ta změna územního plánu byla na pořadu dne. Na projednání změny územního plánu na zastupitelstvu Hlavního města Prahy vystoupil pan primátor

Svoboda dále pak pan Hudeček, který ho sesadil z pozice primátora, takže se věc neprojednávala. Na dalším jednání se řešily věci, které byly málo kontroverzní, takže se to tam nedostalo. A na následujícím jednání přišla potopa, takže se to zase neprojednávalo.“

**V souvislosti s projektem, jak hodnotíte svojí strategii? Je spíše dlouhodobá nebo krátkodobá?**

„U nás je to určitě dlouhodobá strategie. U nás to jsou projekty na 15 až 20 let každý z nich a to území má cca 20 ha. Přibližně je tam 400 000m<sup>2</sup> hrubých podlažních ploch, které pak musíte postupně umisťovat na realitní trh, jelikož samozřejmě nejste schopni je prodat okamžitě, tak se to musí postupně. Jsou to všechno dlouhodobé investice, co my tady děláme.“

**Jak vysoký výnos z toho projektu očekáváte?**

„To asi bude předmětem našich vnitřních představ.“

**Jak je ve Vašem podnikání postaven postoj k riziku?**

„Samozřejmě my neseme riziko, ten development není nikdy bez rizik. Už teď jdeme do rizika, jen ta urbanistická studie se změnou územního plánu, aby se vyhotovila. V tom projektu už dneska neseme riziko desítek až stovek milionů, abychom se k tomu vůbec dostali. Nedá se říct, že bychom nechtěli nést riziko, to nejde.“

**Vstupujete záměrně na trh v nějaké fázi cyklu?**

„To bychom chtěli, ale u nás to tak nejde. Tohle prostě nefunguje jako v té cizině, kde máte regulační plán a budete si říkat „já si tady koupím domeček“, tak si koupím pozemek od města a začnu na tom stavět. My jsme právě závislí na těch politických rozhodnutích a tom, že dostaneme stavební povolení. My bychom chtěli vstoupit ve výhodnou dobu, ale když nám trvá všechno 7 let tak to není možné.“

**Jsou nastavená v rámci toho projektu nějaká pravidla mezi Vámi jako developerem a veřejnou správou tedy Městskou částí Praha 5?**

„To se asi těžko dá nazvat pravidla, ale máte tady stavební zákon, podle kterého se musíte chovat, pak Pražskou vyhlášku a tyhle obdobné věci, které nám to spíše komplikují. Každý Vám říká, jak byste měli udělat osvětlení, oslunění, jak vypadá parkování atd., tak tady se moc o pravidlech mluvit nedá. My bychom rádi měli pravidla, aby se i ta veřejná správa podle něčeho musela chovat, nejen my jako developer. Veřejná správa se bohužel takhle nechová. Pro nás by bylo optimální mít pravidla, ano když tento pozemek koupím, tak na něm mohu stavět tento dům a je to

v pořádku. Vy si necháte vyhotovit studii, která Vás stojí neskutečné peníze a oni Vám pak řeknou, že se jim nelíbí tento dům a že ho tam postavit nemůžete. To je prostě neskutečný, to s pravidly nemá nic společného. My zde ve finále suplujeme za tu městskou část, protože pro tyhle obrovský území oni nemají ty peníze, ty miliony jako my. My to děláme rádi, myslíme si, že to děláme i dobře, o tom jsem přesvědčený, že to bude krásný město.“

### **Takže jste neměli nějakou negativní zkušenost s Prahou 5?**

„Ale měli, protože na to má každý jiný názor. Třeba, že by tam měly být paneláky jak na sídlišti. Myslím, že ti architekti kreslí skvělé návrhy a bude z toho špičkové město. Každý z nich má chuť tam udělat nějaký svůj dům, i když jsou velmi podobné té půdorysné stránce činžáků, která dnes stojí na Smíchově. Chceme mít ten každý domeček jiný a na to já se opravdu těším.“

### **Ten návrh bude vycházet z té soutěže, kterou jste dělali před 2 lety?**

„Ano, ti architekti, kteří se té soutěže zúčastnili, se dnes podílejí na té realizaci. Nejsou to úplně všichni, ale jen ti, kteří byli vybráni komisí, která byla z komory architektů z Institutu plánování a rozvoje města. Byla to opravdu nezávislá komise, která vybrala 6 architektů, kteří se dnes na tom podílejí, plus tedy tu administrativní budovu dělala architektonická kancelář A69, kteří se nemohli zúčastnit té soutěže, protože dělali veškeré podklady pro tu urbanistickou studii, takže by byli zvýhodnění. A69 dostali k realizaci tu administrativní budovu.“

„Jde tam o to, vytvořit od Anděla až k ulicím Radlická a Nádražní nějakou zónu, aby umožnila těm lidem, aby se zde dokázaly projít, aby šli kolem nějakých butiků. Opravdu jsem přesvědčen, že zde vznikne druhé centrum. Co dnes máte na Václavském náměstí a v ulici Na Příkopěch, tak tohle by tady mělo vzniknout. Protože to množství těch lidí, co sem chodí, je obrovský a když to správně nastavíme, ty jednotlivé části, tak to bude jediné dobře a ti lidé to přivítají. V té lokalitě je vlak, metro, bus, do centra je to vzdálené dvě stanice metrem, takže těch dopravních řešení do toho území je mnoho. To je to podstatné na tom Smíchově. To autobusové nádraží by se mělo přesunout z Knížecí k nově navrženému obchodnímu centru. Měl by to být celý takový uzel, jelikož jsme schopni to celé území propojit nadchody, lávkami, podchody. V Praze takový uzel nemá obdoby.“



**Bude to tedy převážně smíšené bydlení, když jste říkal, že tam budou butiky?**

„Parter podél té Nádražní, podél toho bulváru a ulice Stroupežnického chceme mít ty obchodní retaily, podél těch příčných ulic tam bychom dali nějaké bydlení do zvýšeného parteru, protože tolik těch retailů do toho dostat nemůžete, to by bylo moc. Parkování bude především pod povrchem, v ulici Stroupežnického bude kolem 60 míst pro návštěvníky, ale ti budou myslím také parkovat v prvním podzemním podlaží v garážích a ty další budou pro rezidenty, aby měli své vlastní parkovací stání“.

„Ta výstavba by měla jít až k tomu nádražnímu mostu, protože to těleso toho nádraží musí zůstat, aby tam mohly jezdit vlaky. Jinak ty drážní provozy podél ulice Nádražní tam zůstanou, tam se nic víceméně měnit nebude, jinak bude odstraněna část kolejiště, kterou už České dráhy a Správa železniční dopravních cest nepotřebují.“

**Budete tvořit další studie, jelikož ta studie je na dva bloky?**

„Určitě. Vždycky musíme udělat pro to nějakou studii, ale jestli na všechno budeme dělat soutěže, to je otázka. Určitě není potřeba dělat na vše soutěž, to bylo kvůli té první myšlence, co se s tím dá dělat. Na nově navrhované náměstí bude určitě soutěž asi řízená městem. To místo je velmi důležité, do budoucna bude muset být jasně zadáno, jaká by tam měla být budova, aby tam architekti nekreslili úplně cokoliv. Měla by tam být veřejná budova (opera, radnice...). Jsou typy budov, které by měly na takovém místě stát a určitě by to neměla být obyčejná administrativní budova. Mělo by to mít městotvornou funkci buď pro Prahu 5, nebo pro celou Prahu. Takové náměstí by si zasloužilo něco jiného, určitě ne autobusové nádraží. Je to pro to území obrovský potenciál a Praha 5 si to snad uvědomuje. Veřejných budov se staví strašně málo nebo se spíše vůbec v Praze nestaví a takové stavby by měly být na tak významných místech. V Praze se pouze rekonstruuji stávající veřejné budovy jako Národní muzeum, ale měly by vznikat nové tohoto typu.“

**Vy jste dříve pracovali s brownfieldama?**

„Ano, je to nejlepší forma zástavby k revitalizaci města. Není nic lepšího než mít takovouo mrtvou plochu, která má veškerou infrastrukturu a vytvořit z ní novou část města.“

## 6 PLÁNOVACÍ HISTORIE

O přestavbě nádraží Smíchov se přemýšlí už od 70. let minulého století. Měly by se zde uvolnit plochy, které zbyly po průmyslu právě ze 70.let. Ovšem opravdový náhled nějakého řešení přišel až v roce 1994, kdy byla vytvořena urbanistická studie Smíchov od A+R SYSTÉMU a VHE a spol. Práce na této studii začala už v roce 1990, kdy se vypracovalo několik variantních studií, které přinesly mnoho názorů na problematiku týkající se dopravy, ale i celého charakteru Smíchova. Všechny studie navrhovaly výraznou redukci železničních ploch. Poté přišla dlouhá pauza a diskutovalo se o tom, jak velký přínos by měla změna Smíchovského nádraží pro Prahu 5. Potenciál daného území byl viděn až v první polovině roku 2001, kdy proběhla evropská soutěž EUROPAN 6, kde se řešila jižní část Smíchova. Soutěžní návrhy měly přinést nové uspořádání urbanistické struktury. Soutěž přinesla řadu názorů a nápadů, ale hlavně nový pohled na dopravní problematiku v území.

Z podnětu úřadu městské části Prahy 5 vznikla v tom samém roce jedna z nevýznamnějších studií Smíchov – jih. Tato studie vznikla pod vedením VHE a spol., PUDIS, PPU – Bap a následně byla připojena k té z roku 1994. Urbanistická studie Smíchov – jih nám přinesla nový pohled na funkční a prostorové rozvržení daného území. Cílem řešení studie bylo vytvořit novou strukturu, která by měla navazovat na blokovou zástavbu Smíchova. Další vyhotovené urbanistické studie vycházely právě ze studie Smíchov – jih, proto byla pro toto území velmi důležitá.

V řešeném území nastal velký zlom v roce 2005, kdy České dráhy a.s. jakožto vlastníci pozemků uzavřeli smlouvu s developerskou společností Sekyra Group a.s. a vytvořili společný podnik s názvem Smíchov Station Development a.s. Pod vedením této společnosti vznikl v roce 2006 sborník skic na vypracování koncepční urbanistické studie lokality železniční stanice Praha – Smíchov. Na konci roku 2005 společnost Smíchov station Development a.s. učinila neveřejnou výzvu k několika různým architektonickým kancelářím z důvodu vytvoření nových koncepčních studií na Smíchovské nádraží. Tato společnost v tomto místě vidí veliký potenciál a to z důvodu toho, že je to jeden z velmi důležitých dopravních uzlů v Praze. Proto byl

v navrhovaných koncepčních studiích kladen velký důraz na řešení dopravní obslužnosti. Každá z vybraných architektonických společností připravila několik variantních řešení. Ovšem pouze řešení společnosti VHE a spol. bylo dále použito v předběžném návrhu studie Nádraží Smíchov z roku 2007, přesněji byla použita Varianta B.

Jak již bylo zmíněno, tak v roce 2007 vznikl předběžný návrh urbanistické studie Nádraží Smíchov, který vycházel ze zásad ověřených v předchozích studiích a to hlavně ze studie Smíchov – jih (2001), ale také z koncepční studie od společnosti VHE a spol. a jejich návrhu řešení z Varianty B. V této studii se nachází souhrn důležitých doposud vytvořených studií, ze kterých konečný návrh také vychází. Studie se zaměřila hlavně na propojení prostoru Na Knížecí, kde má vzniknout nové náměstí a celé autobusové nádraží se přesune blíže k vlakovému nádraží, tím by měl vzniknout jedinečný dopravní uzel v Praze. V jednom bodě by se nám střetávaly vlaky, metro a autobusy. Toto místo by mělo být doplněno o obchodní centrum s velkou parkovací plochou.

V roce 2009 vznikla kompletní urbanistická studie Nádraží Smíchov od společnosti A69 - architekti s.r.o., která se stala podkladem pro změnu územního plánu. Změna č. 2710/00 s názvem „Revitalizace území v souvislosti s plánovanou přestavbou železniční stanice Smíchov“ byla v říjnu roku 2009 vyřazena z řešení změn. V červnu roku 2010 se o této změně znovu hlasovalo, ale definitivně byla schválena až v květnu 2014. Urbanistická studie z roku 2009 řeší hlavně prostory patřící Smíchov Station Development a.s., kde by měl vzniknout cílový stav. Zbývající část řešeného území vychází z předběžného návrhu z roku 2007.

V roce 2014 vznikl projekt Smíchov CITY, který vychází z urbanistické studie od ateliéru A69 – architekti s.r.o. Celý urbanistický koncept vychází z principu veřejných prostor, parků a náměstí, které jsou vymezeny městskými bloky. V tomto projektu je kladen velký důraz na dopravní řešení, které je propojeno s bydlením, občanskou vybaveností, volnočasovými aktivitami doplněné o dostatek zeleně. Tento projekt by měl být finální verzí a první realizace by měla začít koncem roku 2017.

V září roku 2014 vyhlásila firma Smíchov Station Development a.s. architektonickou soutěž. Tato soutěž vznikla za spolupráce s Institutem plánování a rozvoje města Prahy (IPR). Předmětem soutěže bylo navržení bloků v severní části developerského projektu „Smíchov CITY“. Řešení bylo rozděleno do dvou sekcí, administrativní objekty a obytné objekty. Všechny návrhy od soutěžících měly vycházet z navržené urbanistické koncepce od A69 – architekti s.r.o. Vítězný návrh vsadil na tradiční koncepci blokové zástavby, kde se měnila výška střech u jednotlivých domů. Velmi dobře propojili administrativní a bytové objekty. Na konečném návrhu se ovšem bude podílet více architektů a to z důvodu různorodosti a lepšího zapojení do okolní zástavby. Nové bytové selekce budou řešeny individuálně různými autory.

Jednou z posledních událostí, která se týkala Smíchovského nádraží, byla výstava prací studentů fakulty architektury ČVUT. Tato výstava proběhla od 28.ledna do 15.března 2016 právě na fakultě architektury. Studenti zde představili formy městského bydlení v různých měřítkách a ty zakomponovali do městské blokové struktury podle urbanistické studie od A69 – architekti s.r.o. Projekty vznikaly v sedmi ateliérech a každý ateliér měl vymezené bloky k řešení. Každý jeden blok měl představovat různý charakter prostředí. Cílem výstavy bylo navrhnout polyfunkční, anebo bytové domy, které by měly zachovávat téma městského bloku. Díky této práci vznikl model velký asi 27 metrů, který byl také představen na konferenci Evropský Habitat. Konference se konala v polovině března roku 2016 v Praze. Zástupce společnosti Sekyra Group a.s. Roman Kraiczy vidí v této práci velký přínos a to z důvodu, že před výstavbou poukáže na chyby, kterých by se mohli dopustit.



*Obrázek 14: Část modelu z výstavy studentů fakulty architektury ČVUT*

## 7 DISKUZE

Knihy Barbary Vojvodíkové naráží na problematiku rozsáhlých brownfields a na jejich negativní dopad na celé okolí. Tento problém se objevuje i v mé práci. Opuštěné budovy, které jsou pozůstatkem z dob průmyslové minulosti Smíchova, chátrají a vypadají nepěkně, jsou v kontrastu s moderním, obchodním a kancelářským centrem Anděl, které je v těsné blízkosti Smíchovského nádraží.

Karel Maier ve své knize o udržitelném rozvoji zmiňuje zejména nutnost uspokojit potřeby dnešní generace a neohrozit tím potřeby generací budoucích. Dále se zabývá třemi pilíři udržitelnosti. O udržitelnost se dle mé práce snaží i Městská část Prahy 5 a investoři, kteří mají zájem investovat do tohoto území. Dle mého mínění k tomuto přispívá spolupráce mezi nimi. Ovšem kniha *Naše společná budoucnost* z roku 1991 nahlíží na udržitelnost spíše z pohledu lidských potřeb. Jak by se při rozvoji měl brát ohled na lidské potřeby a touhy. Po nastudování problematiky rozvoje Smíchovského nádraží jsem dospěla k názoru, že na lidský faktor navrhované studie berou velký ohled. V řešeném území je navrženo spoustu parků a míst, kde se můžou lidé potkávat, což přispívá k podpoře sociální ale zároveň environmentálního pilíře. Dále by v daném prostoru měly být vytvořeny plochy pro bydlení a občanskou vybavenost, která je pro příjemný život v lokalitě nezbytná.

Práce Jany Temelové, která studovala tuto lokalitu spíše z historického hlediska, rozebírala bod po bodu, co se v lokalitě na Smíchově odehrávalo. Zaobírala se převážně centrálním Smíchovem. Oproti tomu má práce jde více do hloubky a zaobírá se Smíchovským nádražím a jeho okolím. Představuje a popisuje jednotlivé studie, které na toto území vznikly a dále také vytváří určitou plánovací historii.

Letos vzniká obdobná studentská práce, která se zabývá revitalizací nákladového nádraží Žižkov, která rovněž není dokončena. Je patrné, že na tomto území také vznikaly problémy okolo schválení změn územního plánu. Vzniklo mnoho studií, které se měly stát podkladem pro změnu územního plánu, ale dodnes k žádné konečné změně nedošlo. Oproti tomu na Smíchovském nádraží se změnu po delším čase podařilo prosadit.

## 8 ZÁVĚR

Cílem práce bylo chronologicky seřadit a popsat celý proces plánovací historie, který nakonec povede k realizaci výstavby na Smíchovském nádraží. V průběhu času vznikaly studie a každá z nich nám dávala jiný pohled na situaci v řešeném území. Zásadní byla studie z roku 2001 Smíchov – jih, ze které se vycházelo při tvorbě zbylých studií. Velmi důležitým krokem byla změna územního plánu, ovšem její schválení trvalo řadu let. Myslím si, že délka schvalovacího procesu změny je pro toto území negativním vlivem.

Investoři neboli developeři vidí v tomto území obrovský potenciál a to z důvodu, že by zde mohl vzniknout jeden z významných dopravních uzlů v Praze. Velmi důležitým faktorem je, že spousta pozemků na řešeném území vlastní České dráhy a.s., které mají uzavřenou smlouvu s developerskou společností Sekyra Group a.s. Uzavřením smlouvy vznikla společnost Smíchov Station Development a.s., což byl pro budoucí záměr velice podstatný krok. Lze říci, že bez klíčového aktéra by dodnes zřejmě nebyla žádná vize o přeměně brownfieldu na moderní čtvrť. Městská část Prahy 5 měla představu, že na řešeném území vznikne pouze sídlištní zástavba, ovšem nebrání se návrhu developera, který má za cíl radikálně změnit image daného území. Ve výsledku existuje vztah mezi těmito dvěma aktéry, ale veřejná správa zpomaluje plánovací proces budoucího developerského projektu.

Finální projekt s názvem Smíchov CITY od Sekyra Group a.s. je velmi nadčasový a má snahu lokalitu pozvednout za účelem udržitelného rozvoje. Přestavba začne dvěma bloky v severní části řešeného území, které navrhnou tuzemské i zahraniční architektonické kanceláře. Spolupráce více architektů na výstavbě dvou bloků na mě působí kladným dojmem. Myslím si, že tato skutečnost přinese do území nový rozměr a různorodost budoucích staveb. I tak by však měl celý koncept zapadat do stávající zástavby. Myšlenku projektu hodnotím pozitivně ve smyslu proměny ze zanedbané lokality na moderní centrum a uzlový bod „města ve městě“. Výstavba projektu by měla trvat několik let a je poměrně pravděpodobné, že ji jako celek začnou využívat až naše nastávající generace. Do budoucna mě zajímá, jestli celý projekt bude vybudován v návrhu současného řešení a zda se skutečně zrealizuje.

## 9 ZDROJE

BARKER A., 2007. *Umíte přesvědčit?*. Překlad Lucie Schürerová. 2. vyd. Brno: Computer Press, 110 s. Rozvoj osobnosti. ISBN 978-80-251-1600-5.

BRUNDTLAND, a kol., 1991. *Naše společná budoucnost: světová komise pro životní prostředí a rozvoj*. 1. vyd. Praha: Academia, 297 s. ISBN 80-85368-07-2.

CZECHINVEST, 2008. Agentura pro podporu podnikání a investic. [Online]. [Cit. 2016-01-08] <http://www.czechinvest.org/brownfieldy>.

ČUZK, 2016. *Nahlížení do katastru nemovitostí*. [online]. [cit. 2016-02-22]. Dostupné z WWW: <http://cuzk.cz/>.

DISMAN, M., 2011. *Jak se vyrábí sociologická znalost: příručka pro uživatele*. 4., nezměn. vyd. Praha: Karolinum. ISBN 978-80-246-1966-8.

FAKULTA STAVEBNÍ ČVUT V PRAZE, 2006. *Člověk, stavba a územní plánování: sborník ke kolokviu*. Praha: katedra sídel a regionů.

FEBER, a kol., 2006. *Brownfields příručka - Interdisciplinární nástroj zaměřený na problematiku regeneraci brownfields*. [Pilotní projekt programu Leonardo da Vinci] Ostrava : VŠB-Technická univerzita Ostrava, Fakulta stavební, 2006. CZ /04/B/F/PP-168014.

FORTUIN K. P. J. a kol., 2009: *Brownfields v centru Prahy - kritéria udržitelného rozvoje: proměna pražských nádraží může být příležitostí i hrozbou: zpráva evropského semináře Univerzity Wageningen*, Praha: Centrum pro podporu občanů sdružení Arniky, 2010. 41 s. ISBN 978-80-904409-5-1.

GAUSE, J.et al., 1998: *Office development handbook*. 2. vyd. Urban Land Institute, 356 s. ISBN 0-87420-822-X

HARRIS, R. 2002: *Evolution in The Supply of Commercial Real Estate: The Emergence of a New Relationship Between Suppliers and Occupiers of Real Estate*. In GUY, S., HENNEBERY, J. Development and Developers: Perspectives on Property. Blackwell Science Ltd, s. 204-223

Charvát, J., 2006. *Firemní strategie pro praxi*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing. 204 s. ISBN 80-247-1389-6.



INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE, 2014. *Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy*. [online]. [cit. 17. 3. 2016]. Dostupné z WWW: [http://servis.prahamesto.cz/uzplan/Uzemni\\_plan\\_HMP/ZUR/1\\_AZUR/pravni\\_stav/Textova\\_cast.pdf](http://servis.prahamesto.cz/uzplan/Uzemni_plan_HMP/ZUR/1_AZUR/pravni_stav/Textova_cast.pdf).

JACKSON, J. B. a kol., 2005. *Brownfields snadno a lehce: Příručka zejména pro pracovníky a zastupitele obcí*. 1.vyd. Praha: IURS. 78 s. ISBN neuvedeno. Dostupné z WWW: <http://www.mmr-vyzkum.cz/cz/prirucka-brownfields-sna.aspx>

KADERÁBKOVÁ, B. a kol., 2009. *Brownfields: jak vznikají a co s nimi*. Vyd. 1. V Praze: C.H. Beck. xiv, 138 s. C.H. Beck pro praxi. ISBN 978-80-7400-123-9

KREJČÍŘÍK, M., 1991. *Po stopách našich železnic*. Vyd. 1. Praha: Nadas. Knižnice techniky a technologie železniční dopravy. ISBN 80-7030-061-2.

MacLARAN, A. et al. 2003. *Making Space: Property Development and Urban Planning*. Edward Arnold (Publishers) Limited, 259 s. ISBN 0-340-808276

MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY, 2009. *Změna územního Z2710/00*. [online]. [cit. 2016-04-3]. Dostupné z WWW: [http://servis.prahamesto.cz/uzplan/uzemni\\_plan\\_hmp/zmeny\\_08\\_UPHMP\\_celom1\\_2/navrh1/zmeny\\_08\\_celom1\\_2.htm](http://servis.prahamesto.cz/uzplan/uzemni_plan_hmp/zmeny_08_UPHMP_celom1_2/navrh1/zmeny_08_celom1_2.htm)

MAIER, K., 2012. *Udržitelný rozvoj území*. 1. vyd. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-4198-7.

MAIER, K. a ŘEZÁČ, V., 2006. *Ekonomika v území: urbanistická ekonomika a územní rozvoj*. Vyd. 3., přeprac. V Praze: Nakladatelství ČVUT, ©1994. 91 s. ISBN 80-01-03447-X.

MAIER, K., 2000. *Územní plánování*. Vyd. 2. přeprac. Praha: České vysoké učení technické. ISBN 80-01-02240-4.

MUSIL, S., 2005. *Vůně pražských nádraží*. Vyd. 1. Praha: Plot, 142 s. ISBN 80-86523-49-7.

NOVÝ, A., 2004. *Brownfields - šance pro budoucnost*. Brno: FA VUT, 78 s. ISBN 80-214-2697-7.

POLÁK, M., 2005. *Praha a železnice: nádraží, nádražíčka a zastávky*. Vyd. 1. Praha: Milpo media, 231 s. Knihy o Praze. ISBN 80-903481-3-0.

ŠAFRÁNKOVÁ, J., 2005. *Člověk, stavby a jejich vzájemné působení: vnější a vnitřní prostředí staveb a jeho působení na člověka : teoretické názory a přístupy, příklady z praxe a možnosti různých disciplín : sborník ke kolokviu : Praha, 17. března 2005*. Vyd. 1. V Praze: Fakulta stavební ČVUT v Praze, katedra společenských věd, 142 s. ISBN 80-01-03355-4.

TEMELOVÁ J. a NOVÁK J., 2007. *Z průmyslové čtvrti na moderní městské centrum: Proměny ve fyzickém funkčním prostředí v centrálního Smíchova*. [online]. [cit. 20. 10. 2015]. Dostupné z WWW: [http://urrlab.cz/sites/default/files/temelova\\_j.\\_novak\\_j.\\_2007\\_z\\_prumyslove\\_ctvrti\\_na\\_moderni\\_mestske\\_centrum\\_promeny\\_ve\\_fyzickem\\_a\\_funkcnim\\_prostredi\\_centralniho\\_smichova](http://urrlab.cz/sites/default/files/temelova_j._novak_j._2007_z_prumyslove_ctvrti_na_moderni_mestske_centrum_promeny_ve_fyzickem_a_funkcnim_prostredi_centralniho_smichova)

ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE, 2007. *Principy a pravidla územního plánování*. Ústav územního rozvoje. Dostupné na [www.uur.cz](http://www.uur.cz)

ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE, 2015. *Základní pojetí konceptu udržitelného rozvoje* [online]. [cit. 2016-01-11]. Dostupné z WWW: <http://www.mmr.cz/cs/Microsites/PSUR/Uvodni-informace-o-udrzitelnem-rozvoji/Zakladni-pojeti-konceptu-udrzitelneho-rozvoje>

VOJVODÍKOVÁ, B. (ed.), 2014. *Brownfieldy - a co s nimi souvisí*. Praha: European Science and Art Publishing, 138 s. Vědecké monografie (European Science and Art Publishing). ISBN 978-80-87504-23-9.

VOJVODÍKOVÁ, B., 2012. *Brownfieldy - souvislosti a příležitosti: Důl Alexander - zrcadlo minulosti, příležitost budoucnosti Kunčiček*. 1. vyd. Praha: Professional Publishing, 116 s. ISBN 978-80-7431-089-8.

VOJVODÍKOVÁ, B., 2012. *Brownfieldy – specifika, okolí a ideje*. 1. vyd. Praha: Professional Publishing, 112 s. ISBN 978-80-7431-100-0.

VOJVODÍKOVÁ, B. (ed.), 2013. *Brownfieldy - cesta od minulosti do budoucnosti*. Praha: European Science and Art Publishing, 178 s. Vědecké monografie (European Science and Art Publishing). ISBN 978-80-87504-22-2.

VRÁBLÍK, P., 2007. *Geografická analýza developerských projektů v Brně*. [online]. [cit. 2016-01-02]. Dostupné z WWW: [http://is.muni.cz/th/151135/prif\\_b/Bc\\_komplex.pdf](http://is.muni.cz/th/151135/prif_b/Bc_komplex.pdf)

ZA STAROU PRAHU, 2000. *Věstník Klubu Za starou Prahu*. Praha: Klub Za starou Prahu, [online]. [cit. 2016-01-15]. Dostupné z WWW: <http://www.zastarouprahu.cz/vestnik>

Zákon č. 183 / 2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění.

### Urbanistické studie:

A69 – architekti s.r.o., 2009: *Urbanistická studie – Nádraží Smíchov*, Zdroj: Archiv Institutu plánování a rozvoje Prahy.

A69 – architekti s.r.o., 2011: *Urbanistická studie – Smíchovské nádraží*, Zdroj: Archiv Institutu plánování a rozvoje Prahy.

Architektonické kanceláře, 2014: *Projekt Smíchov City*. [online]. [cit. 2016-03-30]. Dostupné z WWW: <http://www.sekyragroup.cz/cz/projekty/velka-rozvojova-uzemi/pripravovane-projekty-2/smichov-city/o-projektu-6>

A+R SYSTÉM s.r.o. a VHE a spol. s.r.o., 1994: *Urbanistická studie Smíchov*, Zdroj: Archiv Institutu plánování a rozvoje Prahy.

VHE a spol. s.r.o., a kol., 2001: *Urbanistická studie Smíchov - jih 2001*, Zdroj: Archiv Institutu plánování a rozvoje Prahy.

VHE a spol. s.r.o., 2006: *Sborník skic na vypracování koncepční urbanistické studie lokalita železniční stanice Praha – Smíchov*, Zdroj: Archiv Institutu plánování a rozvoje Prahy.

VHE a spol. s.r.o. a A+R SYSTÉM s.r.o., 2007: *Předběžný návrh urbanistické studie – Nádraží Smíchov*, Zdroj: Archiv Institutu plánování a rozvoje Prahy.

### Rozhovory

Rozhovor s Ing. Pavlem Richtrem radním Městské části Prahy 5

Rozhovor s Arch. Elenou Lacinovou bývalou vedoucí v oboru územního plánování a územní rozvoj Prahy 5 (1995 – 2015)

Rozhovor s Romanem Kraiczym z developerské společnosti Sekyra Group a.s.

## 10 SEZNAM OBRÁZKŮ

- Obrázek 1:** Vymezení změny č. 2710/00..... 31  
ÚTVAR ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY, 2011: *Vyhodnocení vlivu celoměstsky významné změny Z 2710/00 Smíchovské nádraží na udržitelný rozvoj území*. [online]. [cit. 2016-03-02]. Dostupné z WWW: [www.praha.eu/public/e5/57/a2/900943\\_107626\\_vv2710.pdf](http://www.praha.eu/public/e5/57/a2/900943_107626_vv2710.pdf)
- Obrázek 2:** Vymezení změny 2744/007 - ortofoto mapa ..... 32  
ÚTVAR ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY, 2014: *Změna Z 2744/007 s názvem Rozšíření veřejné prospěšné stavby „Optimalizace traťového úseku Praha Hlavní nádraží – Praha Smíchov“*. [online]. [cit. 2016-03-23]. Dostupné z WWW: <http://arnika.org/prestavba-smichovskeho-nadrazi>
- Obrázek 3:** Urbanistická studie Smíchov 1994 ..... 35  
A+R SYSTÉM s.r.o. a VHE a spol. s.r.o., 1994: *Urbanistická studie Smíchov*, Zdroj: Archiv Institutu plánování a rozvoje Prahy.
- Obrázek 4:** Urbanistická studie Smíchov - jih 2001 36 VHE a spol. s.r.o., a kol., 2001: *Urbanistická studie Smíchov - jih 2001*, Zdroj: Archiv Institutu plánování a rozvoje Prahy.
- Obrázek 5:** VHE a spol. - Varianta A..... 39  
VHE a spol. s.r.o., 2006: *Sborník skic na vypracování koncepční urbanistické studie lokalita železniční stanice Praha – Smíchov - Varianta A*, Zdroj: Archiv Institutu plánování a rozvoje Prahy.
- Obrázek 6:** VHE a spol. - Varianta B ..... 39  
VHE a spol. s.r.o., 2006: *Sborník skic na vypracování koncepční urbanistické studie lokalita železniční stanice Praha – Smíchov - Varianta B*, Zdroj: Archiv Institutu plánování a rozvoje Prahy.
- Obrázek 7:** Předběžný návrh - vizualizace hmotového modelu 2007 ..... 42  
VHE a spol. s.r.o. a A+R SYSTÉM s.r.o., 2007: *Předběžný návrh urbanistické studie – Nádraží Smíchov*, Zdroj: Archiv Institutu plánování a rozvoje Prahy.
- Obrázek 8:** Funkční dělení; Urbanistická Studie - Nádraží Smíchov 2009..... 44  
A69 – architekti s.r.o., 2009: *Urbanistická studie – Nádraží Smíchov*, Zdroj: Archiv Institutu plánování a rozvoje Prahy.
- Obrázek 9:** Výsledné návrhy soutěže EUROPAN 6 – 2001 ..... 46  
Architektonické kanceláře, 2001: *Soutěž EUROPAN 6*, Zdroj: Archiv Institutu plánování a rozvoje Prahy.
- Obrázek 10:** Zvýraznění obou sekcí v severní části řešeného území ..... 47  
A69 – architekti s.r.o., 2014: *Architektonická soutěž SMÍCHOV CITY – SEVER*, Zdroj: Archiv Institutu plánování a rozvoje Prahy.

<b>Obrázek 11:</b> Vítězný návrh od architektů Kuba & Pilař .....	48
Kuba & Pilař architekti, s. r. o. 2014: : <i>Vítězný návrh architektonické soutěže SMÍCHOV CITY – SEVER.</i> , Zdroj: Archiv Institutu plánování a rozvoje Prahy.	
<b>Obrázek 12:</b> Sekce I. Administrativní blok s bytovými domy .....	49
Kuba & Pilař architekti, s. r. o. 2014: : <i>Vítězný návrh architektonické soutěže SMÍCHOV CITY – SEVER.</i> , Zdroj: Archiv Institutu plánování a rozvoje Prahy.	
<b>Obrázek 13:</b> Sekce II. Bytové bloky.....	49
Kuba & Pilař architekti, s. r. o. 2014: : <i>Vítězný návrh architektonické soutěže SMÍCHOV CITY – SEVER.</i> , Zdroj: Archiv Institutu plánování a rozvoje Prahy.	
<b>Obrázek 14:</b> Část modelu z výstavy studentů fakulty architektury ČVUT .....	61
Studenti Fakulty Architektury ČVUT, 2016: <i>Výstava prací studentských projektů</i> , Zdroj: obdrženo při rozhovoru s developerem Sekyra Group a.s.	

## 11 SEZNAM TABULEK

<b>Tabulka 1:</b> Hlavní kroky v procesu regenerace brownfields.....	20
FEBER, Uwe a kolektiv. 2006. <i>Brownfields příručka - Interdisciplinární nástroj zaměřený na problematiku regeneraci brownfields.</i> [Pilotní projekt programu Leonardo da Vinci] Ostrava : VŠB-Technická univerzita Ostrava, Fakulta stavební, 2006. CZ /04/B/F/PP-168014.	
<b>Tabulka 2:</b> Rozdíl mezi kvalitativním a kvantitativním výzkumem.....	21
DISMAN, Miroslav, 2011. <i>Jak se vyrábí sociologická znalost: příručka pro uživatele.</i> 4., nezměn. vyd. Praha: Karolinum. ISBN 978-80-246-1966-8.	

## 12 SEZNAM PŘÍLOH

### Příloha 1: Hlavní veřejné plochy a funkční rozdělení

Architektonické kanceláře, 2014: *Projekt Smíchov City.* [online]. [cit. 2016-03-02]. Dostupné z WWW:<http://www.sekyragroup.cz/cz/projekty/velka-rozvojova-uzemi/pripravovane-projekty-2/smichov-city/o-projektu-6>

### Příloha 2: Majetkoprávní vztahy

Autor práce, 2016: *Vlastnické vztahy Nádraží Smíchov*, software GIS, Zdroj: <http://nahlizenidokn.cuzk.cz/>, katastrální mapa.