ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

FAKULTA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

KATEDRA APLIKOVANÉ GEOINFORMATIKY A ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

REKONVERZE NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV

REGENERATION OF THE GOODS STATION ŽIŽKOV

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Vedoucí práce: Ing. arch. Vladka Kirschner, Ph.D.

Bakalant: Jan Podhradský

2013

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Katedra aplikované geoinformatiky a územního plánování

Fakulta životního prostředí

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Podhradský Jan

Územní plánování

Název práce

Rekonverze nákladového nádraží Žižkov

Anglický název

Regeneration of the goods station Žižkov

Cíle práce

Bakalářské práce si klade za cíl zhodnocení současného stavu areálu bývalého Nákladového nádraží Žižkov a vypracování rámcové územní studie nového využití lokality.

Metodika

Na základě literární rešerše budou nalezeny některé územní studie daného území. Hlavní přístupy studií budou vzájemně porovnány. Výsledky tak určí rámcové cíle, ke kterým by měl budoucí návrh směřovat.

Zhodnocení současného stavu území v okolí bývalého nákladového nádraží Žižkov bude zpracováno pomocí především funkční a prostorově analýzy. Výsledky analýz shrnuty v problémovém výkresu.

Územní studie nového využití území se bude s pomocí vědomostí získaných literární rešerší snažit hledat vhodné funkční členění a rámcové prostorové řešení daného území. Bude vypracována na základě vypracovaných analýz.

Harmonogram zpracování

20.10. - ukončení konzultací literární rešerše
- k postupu nutná jednou zkonzultovaná písemná forma literární rešerše

20.12. - ukončení konzultací průzkumů a rozborů všech zadaných průzkumů a rozborů území, včetně problémového výkresu

20.3. - ukončení konzultací návrhu
- k postupu nutná minimálně 1 konzultace návrhu

POŽADOVANÝ MINIMÁLNÍ OBSAH VÝKRESOVÉ ČÁSTI:

Analýza: Situace-širší vztahy, funkční analýza, prostorová analýza, problémový výkres

Návrh: Situace-širší vztahy, funkční výkres, prostorový výkres.

Kamýcká 129, 165 21 Praha 6 - Suchdol

Rozsah textové části
územní studie

Klíčová slova
rekonverze, nádraží, urbanismus, územní plánování, brownfield

---

Doporučené zdroje informací

FŽP CZU, 2010: Metodické pokyny pro zpracování BP na FŽP. FŽP ČZU, Praha: 37 p.

Kirschner V., 2008: Regenerace městských brownfields v České republice, Skotsku a Anglii. Disertační práce na FA ČVUT.

Kirschner V., 2012: Teorie plánování měst: Současné tendence a jejich vývoj v průběhu 20. století. FŽP ČZU, Praha: 49 p.

McCarthy, 2006: Regeneration of Cultural Quarters: Public Art for Place Image or Place Identity? Journal of Urban Design, Vol. 11, No.2, pp 243-262.

Syms P., 2002: Previously Developed Land. Blackwell Publishing, Oxford: 240 p.

VCPD, 2010: Ve vzduchoprázdnu. ČVUT, Praha: 216 p.

Vedoucí práce
Kirschner Vlaďka, Ing. arch., Ph.D.

Česká zemědělská univerzita v Praze
Fakulta životního prostředí

Ing. Petra Šímová, Ph.D.
Vedoucí katedry

-2-

prof. Ing. Petr Sklenička, CSc.
Děkan fakulty

V Praze dne 4.4.2013

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracoval samostatně pod vedením Ing. Arch. Vlaďky Kirshner Ph.D.. Všechny informační zdroje, které jsem použil, jsou v práci uvedeny.

V Praze dne 15.4. 2013 Jan Podhradský

Poděkování

Rád bych poděkoval vedoucí bakalářské práce Ing. Arch. Vlaďce Kirschner Ph.D. za odborné vedení, vstřícnost a ochotu. Dále bych také rád poděkoval Aleně Svobodové a milým rodičům za podporu ve studiu.

Abstrakt

Tato bakalářská práce je zaměřena na rámcový návrh nového využití území Nákladového nádraží Žižkov v Praze. V úvodní části práce je čtenář seznámen s charakterem a problematikou řešeného území. Následující literární rešerše shrnuje důležité pojmy. V druhé analytické části jsou porovnány a zhodnoceny již vypracované studie urbanistického řešení této lokality. Analytická část obsahuje i samostatné funkční a prostorové analýzy. Z výsledků analytické části vychází samotný návrh nového využití ve třetí části této práce. Návrh předkládá plán nového využití území a nového prostorového uspořádání areálu Nákladového nádraží Žižkov.

Klíčová slova

rekonverze, nádraží, urbanismus, územní plánování, brownfield

Abstract

This thesis is focused on the proposal for a new framework of land use of the goods station Zizkov in Prague. In the introductory part of the thesis, the reader is acquainted with the nature and problems of the area. The following literature review summarizes important concepts. In the second part of the analysis are compared and evaluated already developed urban studies of the site. The analytical part contains functional and spatial analysis. The proposal defines new land use and new spatial plan of the goods station.

Keywords

regeneration, station, urbanism, planning, brownfield

Obsah

Úvod 9
Cíle Práce 9
Metodika 9
1 Řešené území 10
1.1 Historie 11
1.2 Stavební řešení 12
1.3 Charakteristika 12
1.4 Památková ochrana 12
2. Literární rešerše 13
2.1 Brownfield 13
2.2. Definice pojmu brownfield 13
2.3 Rekonverze 15
2.4 Kulturní památka 15
1.5 Územní plán hl. m. Prahy a stavební uzávěra Nákladového nádraží Žižkov 16
3. Zhodnocení již vytvořených studií 17
3.1 Budova nákladového nádraží Žižkov 18
3.2 Přivedení tramvajové linky do území 19
3.3 Zachování funkce nádraží 20
3.4 Stanice linky metra D 21
3.5 Veřejné komunikace 21
4 Analýzy současného stavu 22
4.1 Analýza širších vztahů 22
4.2 Funkční analýza 24
4.3 Prostorová analýza 25
4.4 Problémový výkres 27
5. Návrh urbanistické studie 28
5.1 Širší vztahy návrhu 28
5.2 Návrh nového funkčního využití 28
6.3 Návrh nového prostorového uspořádání 30
Výsledky návrhu 31
Diskuze 33
Závěr 34
Přehled literatury a použitých zdrojů 34

Přílohy 37

Úvod

Nákladové nádraží Žižkov, perla českého funkcionalismu, ztratilo již své původní využití. Místo rušného překladiště jsou zde chátrající budovy nádraží, které obklopuje velký areál pomalu zarůstajícím vegetací. Nádraží je však situováno v lukrativní lokalitě pražského Žižkova. Spolu s nádražím Bubny jde o poslední plochy pro větší výstavbu v rámci širšího centra Prahy. Samotná budova Nákladového nádraží je nespornou architektonickou hodnotou. Právě proto je otázka jak naložit s Nákladovým nádražím Žižkov, v posledních letech jedno z nejdiskutovanějších témat na poli rozvoje města. I přes mnoho názorů jak by mělo řešení území vypadat, se odborníci zatím nemohou shodnout. Účelem této práce je určit optimální funkční a prostorové členění lokality.

Cíle Práce

Cílem této práce je zpracovat rámcový návrh funkčního a prostorového členění areálu Nákladového nádraží Žižkov včetně rekonverze budov Nákladového nádraží. K dosažení tohoto cíle slouží vypracované literární rešerše a výstupy z analýz současného stavu. Tato práce přinese další odborný pohled jak naložit s touto lokalitou, na který mohou navázat další odborníci.

Metodika

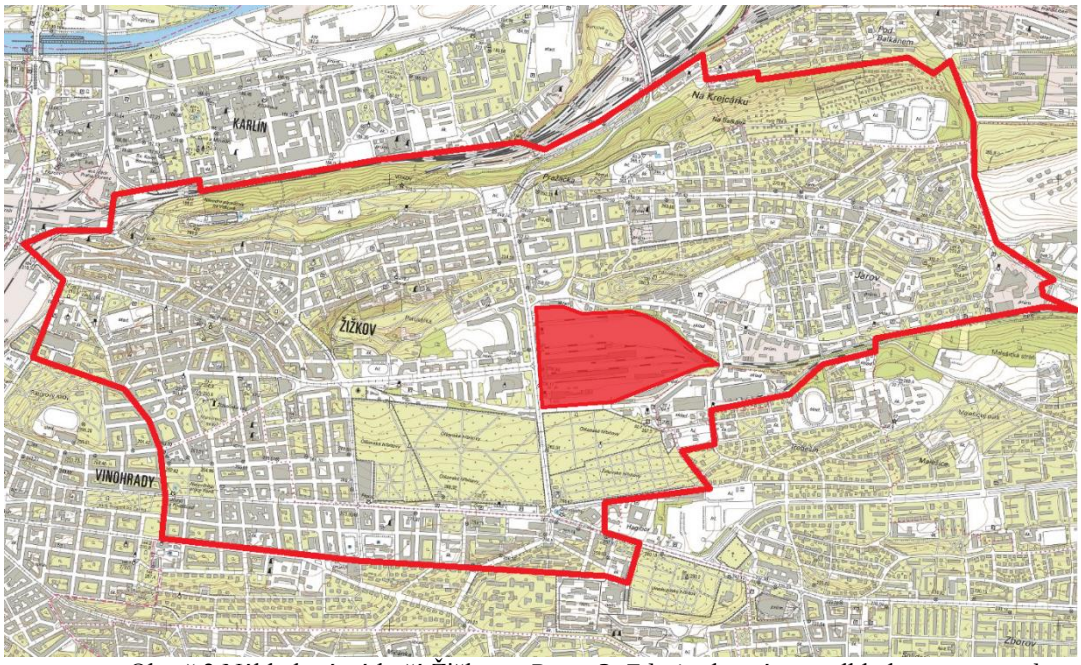
V literární rešerši jsou objasněny termíny spjaté s problematikou nákladového nádraží Žižkov. K určení toho, které otázky budou pro řešení budoucí podoby nákladového nádraží klíčové, byly analyzovány a mezi sebou porovnávány studentské studie. Projekty byly uveřejněny v publikaci Pražská nádraží ne/využita, která shrnuje výsledky studentského workshopu s cílem vyjádřit novou podobu lokality nákladového nádraží. Následují analýzy současného stavu území žižkovského nádraží. Analýzy i návrh byl zpracován v programu ArcGis nad mapovým podkladem z geoportálu Českého úřadu zeměměřického a katastrálního, v různých měřítkách. Jedná se o analýzu širších vztahů, funkční a prostorovou analýzu a problémový výkres. Z analýz vyplývají závěry, které jsou základem vytvořeného návrhu. Návrh se skládá z výkresu širších vztahů, funkčního a prostorového

výkresu. Celkové řešení je uvedeno ve výsledcích návrhu. Následně je návrh prodiskutován a celá práce shrnuta v kapitole závěr.

1 Řešené území

Nákladové nádraží Žižkov

Obr. č. 1 Katastrální území hl. m. Prahy Zdroj: www.czso.cz (upraveno autorem)



Obr. č.2 Nákladové nádraží Žižkov v Praze 3 Zdroj: vlastní na podkladu z www.cuzk.cz

1.1 Historie

Obr. č. 3 Archivní fotografie nákladového nádraží Zdroj: www.stavbaweb.cz

Nákladové nádraží vzniklo na území bývalého Červeného dvora pod Židovskými pecemi na Žižkově. Nákladové nádraží vzniklo z popudu odlehčení pražského železničního uzlu odklonem nákladních vlaků mimo centrum. Nádraží bylo vyprojektováno roku 1930 Dr. Ing.Karlem Caivasem a Ing. Arch. Vladimírem Weissem. Stavba byla slavnostně otevřena 1. března 1936. Nádraží je hlavové a je napojeno jedněmi kolejemi na dráhu Libeň horní nádraží – Vršovice. Z nádraží byla zásobována Praha především potravinami a uhlím. Těžilo se z jeho výhodné polohy na kopci, odkud plně naložené vozy snáze sjížděli do vnitřní Prahy. Nádraží bylo určeno především pro rychlou překládku zboží a pro krátkodobé skladování. Jsou zde umístěny velké skladové prostory a také na svou dobu velmi pokrokové strojní chladnice. Náklady na výstavbu činili100 miliónů korun.
V roce 1966 byl vybudován nový sklad potravin ve Strašnicích od té doby význam nákladového nádraží postupně upadal. Provoz nákladového nádraží byl po šedesátišesti letech ukončen v roce 2002. Skladovací prostory jsou v současné době pronajaty soukromým firmám, které jej využívají jako sklady a obchody. (Beran et Valchářová 2009)

1.2 Stavební řešení

Samotné nádraží se skládá ze dvou rovnoběžných křídel skladištních budov, mezi nimiž je kolejiště. Ze západní strany jsou skladištní budovy uzavřeny pětipodlažní administrativní budovou, obloženou kabřincem. Dvě skladištní budovy s železobetonovým skeletem mají tři nadzemní podlaží a jedno podzemní podlaží. Po obou stranách vykonzolovaný strop nad prvním podzemním podlažím slouží jako nákladní rampy, z vnitřní strany pro železniční dopravu a z vnější strany pro silniční dopravu. Železobetonové stropy jsou neseny hřibovými sloupy s nadvakrát zkosenými hlavicemi. „Každé křídlo je podélně složeno z modulů o sedmi polích skeletu, propojených vloženými převýšenými schodišťovými věžemi s prosklenými fasádami. Severní křídlo má těchto modulů šest, jižní osm, a budova tak dosahuje celkové délky 350metrů, je tedy patrně nejdelší v Praze. Příčně nad kolejišti mezi křídly, probíhají ocelové příhradové manipulační můstky, vyrobené v ČKD, obsluhované nad středním perónem deseti nákladními výtahy vinohradské firmy Jana Prokopce.“ (Beran et Valchářová 2009)

1.3 Charakteristika

Nákladové nádraží se nachází v čele rušné křižovatce ulic Jana Želivského a Olšanská, na pražském Žižkově. Osa nádraží navazuje na osu Olšanské ulice. Celé území areálu nákladového nádraží Žižkov zabírá plochu 33 hektarů. V současné době nádraží postupně chátrá, avšak nosné konstrukce jsou stále v perfektním stavu. Budovy nádraží jsou nyní využívány jako skladiště, některé prostory jako prodejny. Zbytek areálu je buď bez využití a zarůstá vegetací nebo je využit jako sklad přepravních kontejnerů. I přes tyto komerční využití je považován areál nákladového nádraží za brownfield. Areál v současném stavu představuje bariéru v možnosti rozvoje čtvrti v tomto směru. Současně je to i bariéra v prostupnosti území.

1.4 Památková ochrana

Národní památkový ústav navrhl v roce 2003 zapsat objekty Nákladového nádraží Žižkov za nemovitou kulturní památku. Řízení však Ministerstvo kultury ČR nezahájilo, neboť shledalo budovu na technickou památku příliš mladou. Až v roce 2010 podal Klub za starou Prahu nový návrh, doplněný o nové skutečnosti. Ministerstvo kultury ČR 3.prosince 2010 rozhodlo o prohlášení trojkřídlé hlavní budovy a vrátnic za kulturní památku. Proti rozhodnutí podaly České dráhy a

Sekyra Group rozklad, taktéž radnice Prahy 3 vyjádřila nesouhlas. Ministerstvo kultury ČR 21. února 2012 opět prohlásilo nákladové nádraží technickou památkou. Oproti předchozímu rozhodnutí je památkou pouze hlavní budova, nikoli přilehlé budovy vrátnic a oplocení. Rozhodnutí o vyhlášení nákladového nádraží Žižkov za kulturní památku bylo potvrzeno s definitivní platností 8. 3. 2013 podpisem ministryně kultury. S konečnou platností se tak stalo nákladové nádraží kulturní památkou. (MKCR 2013)

2. Literární rešerše

2.1 Brownfield

V devadesátých letech se změnil společenský systém a s touto změnou se změnil i charakter hospodářství ve střední a východní Evropě. Nově vzniklé tržní hospodářství s sebou přineslo mnoho ukončení výrob v průmyslu a zemědělství. Prázdné plochy a prostory se stávají zdrojem problémů ekologického, hospodářského i sociálního charakteru. Pro tyto opuštěná území, které mají problém se svým novým využitím, se začal používat termín brownfield. Termín brownfield vznikl v anglickém jazyce jako protiklad k výrazu greenfield, který vyjadřuje nezastavěné plochy. V českém jazyce lze volně přeložit jako zelené louky. Termín brownfield se již vžil v české společnosti i v odborných kruzích. Byly pokusy zavést české ekvivalent tohoto slova jako, průmyslový úhor či hnědá pole, žádný se však neuchytil.

2.2. Definice pojmu brownfield

V České republice jednotná definice pojmu Brownfield neexistuje.

Národní strategie regenerace brownfieldů vydaná Ministerstvem průmyslu a obchodu, definuje brownfield takto:

„BROWNFIELD je nemovitost (pozemek, objekt, areál), která je nedostatečně využívaná, zanedbaná a může být i kontaminovaná. Vzniká jako pozůstatek průmyslové, zemědělské, rezidenční, vojenské či jiné aktivity. Brownfield nelze vhodně a efektivně využívat, aniž by proběhl proces jeho regenerace.“ (MPOCR 2008)

Institut pro udržitelný rozvoj sídel, jako přední nezisková organizace zabývající se problematikou brownfields a integrované regenerace měst, definuje brownfields jako plochy, které:

- „jsou dotčeny předcházejícím užíváním,
- jsou opuštěné nebo nedostatečně využívané,
- mají skutečné nebo pravděpodobné problémy s kontaminací,
- jsou hlavně v zastavěném území,·
- vyžadují určitou intervenci, aby mohly být vráceny k prospěšnému využívání“

(IURS 2013)

Evropská akademie městského prostředí (EAUE - European Academy of the Urban Environment) říká:

„Brownfield is a land which has been so damaged by industrial or other development that it is incapable of beneficial use without treatment“ (Kirschner 2008)

„Brownfield je území, které je tak poškozeno průmyslovým nebo jiným využitím, že je nemožné jeho prospěšné využití bez regenerace.“

Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj (zkráceně OECD z anglického Organisation for Economic Co-operation and Development) definovala brownfield jako „pozemky a nemovitosti uvnitř urbanizovaného území, které ztratily svou funkci a využití a pravděpodobně obsahují ekologickou zátěž a zdevastované výrobní či jiné budovy.“ (Vráblík 2009)

Významná evropská studie CABERNET (Concerted Action on Brownfield and Economic Regeneration Network) definuje „Brownfieldy jsou:

- Plochy ovlivněné předchozím využitím lokality a jejího okolí,
- Jsou zpustlé, ladem ležící, nevyužité,

- Nacházejí se hlavně v urbanizovaných územích,
- Vyžadují intervenci k jejich novému využití,
- Mohou být kontaminované, případně lze problémy se znečištěním (půdy, vody, doposud nedemolovaných staveb) předpokládat.“

(Vráblík 2009)

Z různých definic lze jednotně prohlásit, že se jedná o plochy, které ztratili svoje bývalé využití. Zanechali po sobě opuštěné plochy, budovy a možné ekologické zátěže. Toto dědictví znemožňuje rozvoj nového využití, proto je nutné území nejprve ozdravit. Nákladové nádraží Žižkov přesně zapadá do většiny těchto definic, a tedy je brownfieldem. Hlavními problémy, které se ho týkají, jsou především: nalezení nové funkce a celková regenerace samotné budovy i celého areálu.

2.3 Rekonverze

Termín rekonverze se, podobně jako termín regenerace či revitalizace, týká „změn stavu urbánního prostředí“. (Šilhánková et al. 2006) Rekonverze je však termínem velmi specifickým. Chápání anglického originálu slova „reconversion“ by mohlo být interpretováno jako „návrat zpět k původnímu stavu“. (WordReference 2013) Slovník cizích slov má pro český výraz „rekonverze“ výklad „opětovná přeměna“. (Slovník cizích slov 2013) Častěji se tohoto termínu využívá v oboru architektury a stavebnictví ve významu „nového využití objektů, které pozbyly svou původní funkci“. (Šilhánková et al. 2006) Rovněž také „změna funkce objektu (budovy, areálu, oblasti) při úplném nebo částečném zachování jeho stavební podstaty“. (Tichá 2012)

2.4 Kulturní památka

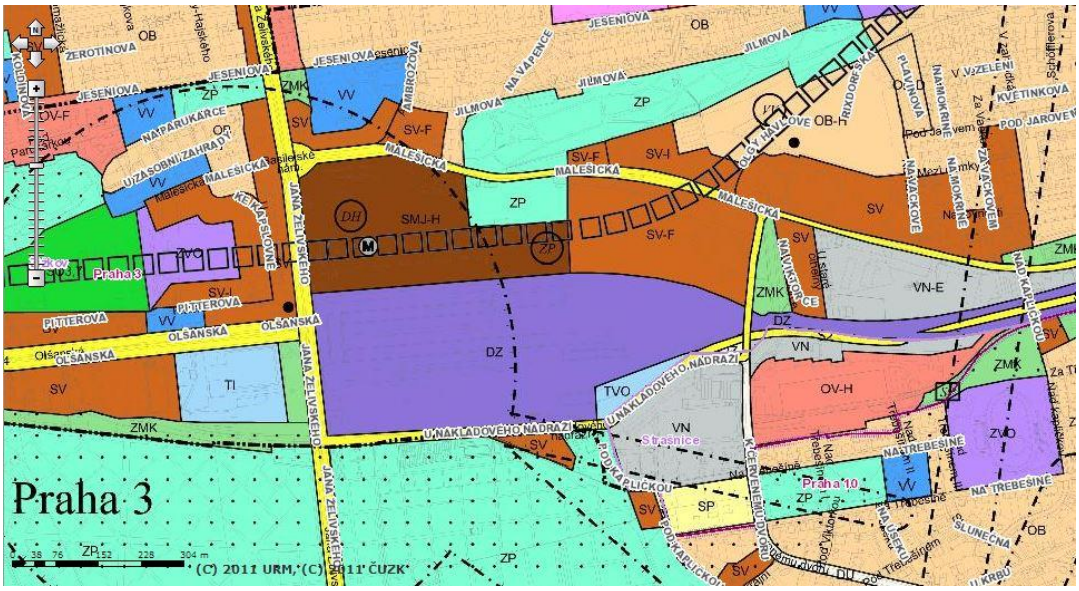
§ 2 zákona č. 20/1987 Sb. O státní památkové péči, v platném znění, definuje kulturní památku takto: “Za kulturní památky podle tohoto zákona prohlašuje ministerstvo kultury České republiky (dále jen „ministerstvo kultury“) nemovité a movité věci, popřípadě jejich soubory,

a) které jsou významnými doklady historického vývoje, životního způsobu a prostředí společnosti od nejstarších dob do současnosti, jako projevy tvůrčích schopností a práce člověka z nejrůznějších oborů lidské činnosti, pro jejich hodnoty revoluční, historické, umělecké, vědecké a technické.“

1.5 Územní plán hl. m. Prahy a stavební uzávěra Nákladového nádraží Žižkov

Platný územní plán hlavního města Prahy byl vydán roku 1999. Jeho hlavním posláním je koordinovat rozvoj města. Stanovuje především funkční a prostorovou regulaci. Funkční regulace vymezuje využití jednotlivých území. Dělí je na dvě části. Na polyfunkční území a monofunkční území. Polyfunkční plochy jsou především obytná území, smíšená území, území výroby a služeb, území sportu a rekreace, zvláštní komplexy. Monofunkční plochy se dělí na veřejné vybavení, dopravu, technické vybavení, těžbu surovin, vodní plochy a suché poldry, přírodu, krajinu a zeleň; pěstební plochy. Každá plocha má určeno svoje funkční využití, doplňkové funkční využití a výjimečně přípustné funkční využití.

V současnosti platném územním plánu jsou na severní části území Nákladového nádraží Žižkov vymezeny multifunkční plochy všeobecně smíšené a smíšené městského jádra, spolu s malou částí funkce parky, historické zahrady a hřbitovy. V jižní polovině řešeného území je pak určena jediná monofunkční plocha tratě a zařízení železniční dopravy, nákladní terminály. V současnosti jsou, po ukončení provozu nákladového nádraží, tyto funkce již nevyhovující. Pokud by mělo dojít k přeměně tohoto území na moderní městskou čtvrť, bude nutné funkce těchto ploch změnit v územním plánu. Z tohoto důvodu je na celé území nákladového nádraží Žižkov uvalena stavební uzávěra, protože se jedná o potenciální rozvojovou zónu. Hlavním účelem stavební uzávěry je zamezit nové nekoncepční výstavbě, která by zabránila vzniku jednotně komponované městské čtvrti. (MČ Praha 3 2005)



Obr. č. 4 Územní plán hl. m. Prahy Zdroj: http://mpp.praha.eu/VykresyUP/

Obr. č. 5 Legenda Územního plánu hl. m. Prahy Zdroj: http://mpp.praha.eu/VykresyUP/

3. Zhodnocení již vytvořených studií

Problematikou Nákladového nádraží Žižkov se věnovala již řada urbanistických studií. V druhé polovině roku 2011 připravilo Výzkumné centrum průmyslového dědictví při Fakultě architektury ČVUT studentský workshop. Workshop nesl název Nové využití Nákladového nádraží Žižkov a probíhal v rámci bienále Industriální stopy 2011. Účelem workshopu bylo ověřit možnost konverze Nákladového nádraží Žižkov pomocí alternativních projektů a studií. (Skřivan 2012) Workshop byl shrnut v publikaci Pražská nádraží ne/využitá, kde kromě všech alternativních projektů, bylo uveřejněno i množství odborných článků

vztahujících se k problematice Nákladového nádraží Žižkov. Editorem publikace se stal, mimo jiné, i PhDr. Benjamin Fragner, přední odborník na industriální stavby a ředitel Výzkumného centra průmyslového dědictví ČVUT. K hledání optimálního řešení rekonverze Nákladového nádraží Žižkov budou použity analýzy studentských prací uveřejněných v této knize. Z prostudování jednotlivých studií se dají určit společné body, které jsou pro rozvoj území Nákladového nádraží Žižkov klíčové. Porovnáním vypracovaných studií bude zjištěno, jak studie nahlížejí na klíčové otázky. Jednotlivé varianty se zhodnotí, zda jsou pro rozvoj lokality vhodné.

3.1 Budova nákladového nádraží Žižkov

Názory jak naložit se samotnou budovou nákladového nádraží se velice různí. Představy oscilují od úplného zachování a rekonstrukci dle původní podoby, přes přestavbu a částečné zachování, až po úplné odstranění budov.

Názor zachování budov v původním rozsahu reprezentuje jedna studie takto:

„Území nákladové nádraží bylo od svého vzniku věcí technickou. Industriální stopa se vtiskla neoddělitelně do podoby samotné budovy, ale je přítomna i v území. Navrhujeme zachovat v budově technické prvky výtahových věží i s komunikačními rampami, zachováváme, byť náznakem, podobu nástupiště, ale i jiné drobné technické prvky.“ (Paseka et al. 2012 in Fragner et Skřivan 2012) (Příloha č. 1)

Častým názorem je také nutnost odstranění administrativní budovy v čele nádraží a větší či menší úprava budov skladišť. Tyto názory jsou ve studiích z publikace Pražská nádraží ne/využitá prezentovány takto:

„Odstraněním správní budovy se území otevře Olšanské i Želivského třídě. Zásahy do budov skladišť spočívají v tom, že kratší křídlo je nastaveno o jeden oddíl a výtvarně zakončeno vysokou věží.“ (Solnická 2012 in Fragner et Skřivan 2012) (Příloha č. 2)

„Ponechání budovy jako artefaktu by však bylo neúčelné a nepřispělo by k oživení Žižkova. Objekt je tedy rozšířen po vnějším líci o budovu kulturního a sportovně-rekreačního centra, přičemž byla z čela odstraněna administrativní budova. Tento zásah přispívá k optickému protažení Olšanské ulice a otevření

vnitřního prostranství veřejnosti. Dlouhé monotónní fasády jsou místy přerušeny „očesaným“ skeletem, který dlouhý kolos odlehčuje a zároveň umožňuje průchod do okolí.“ (Rys et al. 2012 in Fragner et Skřivan 2012) (Příloha č. 3)

Budovy nákladového nádraží jsou v tuto chvíli vyhlášeny nemovitou kulturní památkou. Tento status platí pro obě budovy skladišť i pro administrativní budovu. Není tedy možné žádnou z budov odstranit či je nějak výrazně stavebně rozšířit. Tato práce považuje vyhlášení kulturní památkou za překážku rekonverze, která si klade za cíl nejenom přivést do budov nové funkce, ale i celkové zpřístupnění a zatraktivnění lokality.

3.2 Přivedení tramvajové linky do území

Nová tramvajová trať se ve vypracovaných studiích objevuje velice často. Jejím důvodem je zlepšení dopravní dostupnosti celého řešeného území a to především jeho východní části, která je od stávajících zastávek městské hromadné dopravy až příliš vzdálena. Vyskytlo se několik zajímavých řešení jak s vedením tramvajové tratě naložit. Tato řešení přímo vycházejí z toho, jak se rozhodli autoři studií naložit s budovami nákladového nádraží.

Tramvajová trať odbočuje z křižovatky mimo osu Olšanské ulice a vede podél severní strany severní skladištní budovy. Toto řešení citlivě vstupuje do území a dovoluje zachování administrativní budovy v plném rozsahu. (Paseka et al. 2012 in Fragner et Skřivan 2012) (Příloha č. 1)

Dalším zajímavým řešením je přivedení tramvajové trati do prostoru mezi skladištní budovy. Trať je opět mimo osu Olšanské ulice. Studie předpokládá zrušení administrativní budovy a vedení trati jižním kolejištěm. (Solnická 2012 in Fragner et Skřivan 2012) (Příloha č. 2)

Vznikla i kombinace těchto řešení. Tramvajová trať je přímo prodloužena z ulice Olšanská do prostoru mezi skladištní budovy, v místě bývalého severního kolejiště. V tomto případě není administrativní budova odstraněna, ale je v ní pro tramvajové vedení vybudován prostup. (Mandlíková et al. 2012 in Fragner et Skřivan 2012) (Příloha č. 4)

Všechny studie předpokládají pokračování tramvajové tratě směrem do Malešic nebo na Jarov.

Zavedení tramvajové tratě do území je v této práci hodnoceno jako velmi přínosné, především z důvodu zpřístupnění východní části řešeného území, ale i oblasti na východ, která je velmi špatně dostupná. Protažení tramvajové trati až do Malešic nebo na Jarov by mohlo stimulovat rozvoj výstavby v jejím nejbližším okolí.

3.3 Zachování funkce nádraží

Nákladové nádraží Žižkov je stále pro železniční dopravu plně provozuschopné. Několik autorů do svých studií zahrnulo i variantu zachování funkce železničního nádraží. Nikoli však pro nákladní dopravu, ale pro dopravu osobní, především pro vedení příměstských linek S.

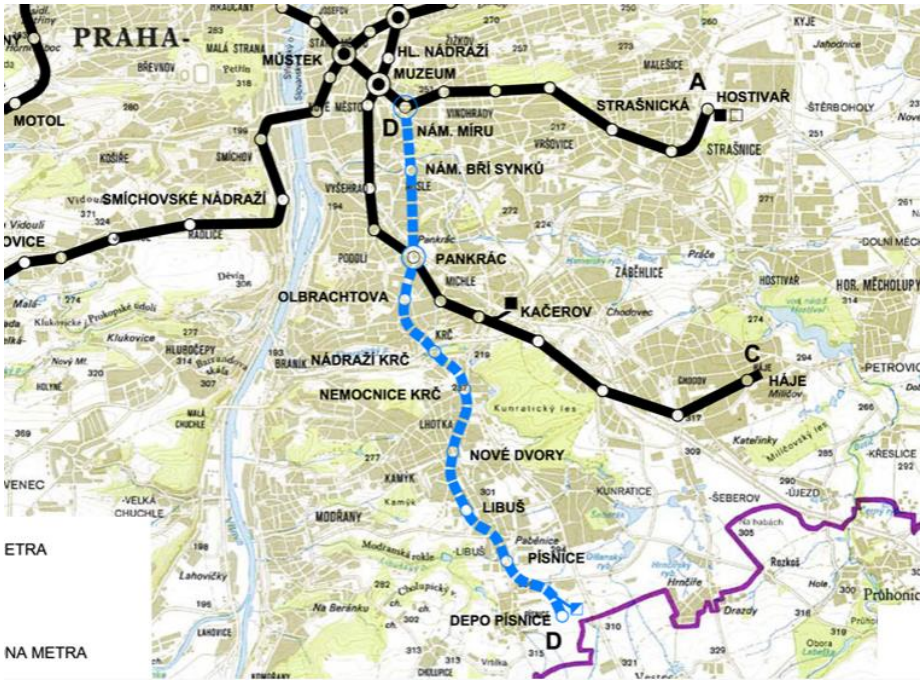
„Při navázání na způsob chování prostoru nákladového nádraží a jeho základních pohybových toků je patrné fungování dílčích dopravních cest. Vzniká pohyb dovnitř a ven, průběžně i vně. Návrh ověřuje využití dopravy ve stávajícím železničním koridoru jako důležitý argument v uplatnění myšlenky konečné vlakové zastávky na nákladovém nádraží. Zavedení nové linky S na nákladové nádraží vznikne zároveň stanice ve čtvrti Malešice, kde je nyní doprava zajištěna autobusovou dopravou. Přínosem stanice může být posílení trasy směrem na nádraží Hostivař.“ (Mikovcová 2012 in Fragner et Skřivan 2012) (příloha 5.)

Další projekt je obdobný a počítá se zachováním dopravy v jednom kolejišti. Rozdíl je především v tom, že železniční trať není vedena v koridoru, ale v tunelu. Tunel má své ústí na konci budov nákladového nádraží.

Myšlenku zachování funkce nádraží se nepovažuje v této práci za výhodnou. Prvním důvodem je vedení železniční trati. Byla-li by trať vedena po povrchu, tvořila by těžko překonatelnou bariéru a rozdělovala by území na dvě části. Dalším aspektem je bezpečnost a hlučnost provozu. Pokud, by byla trať zahloubena tento problém, by byl vyřešen, ovšem za cenu vysokých finančních nákladů. Druhým důvodem je pochybnost o využívanosti tohoto nádraží pro osobní dopravu z okolí Prahy. Nádraží je zbudováno jako koncové, tedy koleje nikam dále nepokračují. Nádraží je napojeno na málo využívanou trať mezi nádražím Praha – Vršovice a

nádražím Praha – Malešice. Linky S v současné době míří na velká pražská nádraží a zastavují na menších, které jsou po trase. Vlaky mířící na nákladové nádraží Žižkov by zde museli skončit své linky. Taktéž přímá napojenost na linku metra není zajištěna, což je u důležitých nádraží v Praze pravidlem.

3.4 Stanice linky metra D



Obr. č. X Plánovaná trasa metra D Zdroj: www.novemetro.cz

Mnohé studie plánují zbudování na nákladovém nádraží stanici metra linky D. Tento předpoklad je ovšem v současné době těžko představitelný. V platném územním plánu hlavního města Prahy je v tomto území vyhrazena plocha pro stanici metra, nyní se ovšem o stavbě metra v tomto směru neuvažuje. Metro D povede, oproti dřívější představě, z Písnice na Náměstí Míru. (DPHMP 2012)

3.5 Veřejné komunikace

Studie navrhují různé řešení veřejných komunikací. Společným znakem jsou zklidněné komunikace a zabránění průjezdu automobilů skrze území. Přednost má na území pěší a cyklistická doprava. Ve větší míře se počítá s využíváním pěších zón.

"Automobilová doprava objekt NNŽ obkružuje, vytváří tím prostor pro klidný život, trasy pěších naopak míří do centra nového náměstí. Podél trasy tramvaje, v blízkosti budovy nádraží je pěší zóna, mající za cíl vytvořit městský bulvár s pohybovými i klidovými aktivitami obyvatel i návštěvníků.“ (Paseka et al. 2012 in Fragner et Skřivan 2012) (Příloha č. 1)

Hlavní ulice jsou navzájem propojené a na sebe kolmé. „Navržený páteřní systém komunikací v území eliminuje tranzitně atraktivní trasy (ty prochází kolem lokality a tvoří její jasnou hranici)“ (Paseka et al. 2012 in Fragner et Skřivan 2012) (Příloha č. 1)

Zajímavou myšlenkou je také rozdělení území na tři části. Každá z nich je pak obsluhována vlastním systémem komunikací napojených na komunikace po obvodu řešeného území. Vnitřkem území pak není možné projet automobilem z jedné části do druhé. Jednotlivé části jsou spojeny stezkami pro pěší a cyklisty. (Rys et al. 2012 in Fragner et Skřivan 2012) (Příloha č. 3)

4 Analýzy současného stavu

4.1 Analýza širších vztahů (Příloha č. 6)

Cílem analýzy je zjistit vztahy řešeného území k širšímu území v rámci Hlavního města Prahy. Hlavními předměty analýzy jsou:

- Umístění areálu Nákladového nádraží Žižkov na území Prahy

- Dostupnost silniční dopravou a zhodnocení zda bude v případě zastavění území nutné silniční síť rozšířit

- Dostupnost městskou hromadnou dopravou, dostupnost klíčových dopravních uzlů a zhodnocení zda bude v případě zastavění území nutné trasy hromadné dopravy rozšířit

- Umístění lokálních center s koncentrací obchodů a služeb, napojení na ně a zhodnocení zda bude v případě zastavění území nutný vznik lokálního centra

Metodika: Byl vytvořen výkres se zobrazenou mapou širokého okolí Nákladového nádraží Žižkov 1:15000. Na mapě bylo zobrazeno řešené území. Taktéž bylo zobrazeno vedení tramvajových linek a trasy metra s jednotlivými stanicemi. Důležitým bodem bylo i zobrazení železničního spojení v rámci Prahy. Lokální centra, kde je možnost nákupů a využívání různých služeb, byly zobrazeny v širokém okolí. Zvláště lokální centra v bezprostřední blízkosti řešeného území jsou důležité. Bylo zhodnoceno umístění řešeného území v rámci hlavního města Prahy a jeho možnosti obsloužení silniční i městskou hromadnou dopravou (tramvají a metrem). Byla vyhodnocena poloha lokálních center v blízkosti řešené lokality a možnosti jejich dostupnosti. Z tohoto bodu vyplývá i navržení zda bude nutné v území vytvořit nové lokální centrum.

Výsledky analýzy širších vztahů:

- Nádraží stojí na konci ulice Olšanská, která kříží ulici Jana Želivského. Díky tomu, že je nádraží na křižovatce dvou hlavních ulic, jež jsou součástí celopražského systému hlavních silničních tahů, je výborně dostupné z jakékoli části Prahy i mimo ni. Vjezd do areálu je možný pouze z ulice Jana Želivského. V budoucnosti by mělo být území přístupné i z ostatních pozemních komunikací vedoucích kolem areálu. Bude nutné vymezit nové silniční komunikace v rámci řešeného území.

- V ulici Olšanská i Jana Želivského vede tramvajová trať, v místě křížení tratí je i zastávka Nákladové nádraží Žižkov. Tramvajovou dopravou je tedy nádraží dostupné výborně. V případě intenzivního zastavění je možné protáhnout tramvajovou trať skrze řešené území směrem k ulici Malešická. Linky metra jsou z nádraží dostupné tramvají. Nejbližší stanice metra je stanice linky A Želivského, vzdálená pouze dvě zastávky tramvají. Druhá nejbližší je stanice linky B Palmovka vzdálená tři zastávky tramvaje. Poslední je stanice linky C Hlavní nádraží, vzdálená 5 zastávek tramvají. Tato stanice je také nejdůležitější železničním uzlem v Praze. Tím je zajištěna i dobrá dostupnost území regionální hromadnou dopravou. V Nákladovém nádraží Žižkov je samozřejmě vedena železniční trať

napojující se na trať spojující nádraží Praha – Vršovice s nádražím Praha – Malešice. Pokud by byl o tento druh dopravy zájem, je možné zavést osobní vlakovou dopravu zpět na nádraží Žižkov.

- Lokální centra s koncentrací obchodů a služeb se v nejbližším okolí nacházejí dvě. Nejbližší je Olšanské náměstí vzdálené dvě zastávky tramvají. Druhé nejbližší je Flora se stanicí metra a nákupním centrem. Flora je vzdálena tři zastávky tramvaje. Tyto lokální centra jsou však pro každodenní návštěvy budoucích obyvatel řešeného území příliš vzdálená, je vhodné stimulovat vznik lokálního centra na ploše Nákladového nádraží Žižkov výstavbou komerčních prostor. Toto centrum bude sloužit i obyvatelům žijícím v blízkém okolí.

4.2 Funkční analýza (Příloha č. 7)

Cílem funkční analýzy je průzkum a zobrazení těchto bodů:

- Využití ploch v blízkosti řešeného území. Toto zobrazení vyjadřuje jaký charakter má bezprostřední okolí řešené lokality a jaký má vliv na řešené území.

- Dostupnost mateřských školek, základních škol, zdravotnických zařízení, sportovních zařízení a ploch rekreační zeleně.

- Zhodnocení zda bude nutné v řešeném území vybudování staveb občanského vybavení či rekreační zeleně v případě zastavění území nákladového nádraží Žižkov

- Vstupy do území oddělená s ostatním prostorem bariérami.

Metodika: Byl vytvořen výkres se zobrazenou mapou blízkého okolí okolo řešeného území v měřítku 1:10000. Plochy byly barevně rozčleněny podle svého hlavního využití. Byl zhodnocen vztah areálu Nákladového nádraží Žižkov s okolní zástavbou dle bodů uvedených výše.

Výsledky funkční analýzy jsou:

- Dostupnost a množství mateřských školek je nedostatečná, proto bude nutné na území vybudovat mateřskou školku.
- Dostupnost základních škol je dobrá, v bezprostředním okolí se nacházejí tři základní školy. Kapacita okolních škol však nemůže pojmout předpokládaný počet žáků. Bude nutné vybudovat na území základní školu s dostatečnou kapacitou.
- Vinohradská nemocnice, vzdálená jednu zastávku tramvají od řešeného území, zajistí ambulantní a hospitalizační péči pro budoucí obyvatele, proto nebude nutné vybudovat žádné větší zdravotní zařízení. Bude nutné vybudovat pouze zdravotnická zařízení prvního styku s veřejností.
- Sportovních zařízení je v okolí dostatek. Každé ZŠ náleží venkovní hřiště, navíc je v okolí fotbalové hřiště a brzy přibyde velký sportovní areál u vrchu Parukářka, který je nyní ve výstavbě. Součástí nové základní školy na řešeném území budou i odpovídající sportoviště.
- V blízkosti řešeného území se nacházejí dva velké plochy rekreační zeleně. V přímém sousedství je městský park Židovské pece. V těsné blízkosti je také park na Parukářce (vrch sv. Kříže) s velkými rekreačními plochami, cyklostezkami a dětskými hřišti. Zřízení větší rekreační plochy v území není potřeba.
- Vstupy do území jsou velmi omezené, bude nezbytné je rozšířit, nebo bariéry zrušit.

4.3 Prostorová analýza (Příloha č. 8)

Cílem prostorové je průzkum a zobrazení těchto bodů:

- Prostorová analýza zobrazuje rozdělení zástavby podle výšky a charakteru umístění na pozemku. V budoucím návrhu bude důležité, aby nová zástavba korespondovala se stávající.

- Analýza také zobrazuje neprostupné bariéry, pohledové osy a výrazné stavební dominanty na území. Tímto vyjadřuje celkový charakter celého území, který by měl být zachován a bariéry, které bude nutné odstranit.

Metodika: Tato analýza je postavena na základě studie Kevina Lynche uveřejněné v knize Obraz města. Lynch definoval popis města pěti základními prvky. Oblasti, cesty, okraje, uzly a významné prvky. (Lynch 1960) Okraje v této analýze reprezentují bariéry a významné prvky dominanty. Byl vytvořen výkres se zobrazenou mapou blízkého okolí okolo řešeného území v měřítku 1:10000. Stávající zástavba byla barevně rozlišena podle své výšky a podle svého charakteru. Ve výkrese také byly zobrazeny pohledové osy, které opticky spojují jednotlivé dominanty okolní výstavby. Ve výkrese byly zobrazeny tyto dominanty, kromě polohy i jejich fotografie. Neprostupné bariéry, zobrazeny v tomto výkrese spojitými čarami, jsou úplně neprostupné a oddělují části území od sebe.
V budoucnu bude nutné tyto bariéry odstranit.

Výsledky prostorové analýzy jsou:

- Charakter nové zástavby bude korespondovat s okolní zástavbou. U ulice Jana Želivského bude zástavba do výše 7.NP, dále na východ bude hustota zástavba řídnout a postupně se jí bude snižovat výška až do 4.NP.

- Celé řešené území je zcela obklopeno neprostupnou bariérou, tato bariéra bude muset být odstraněna, aby bylo možné do území vstupovat z jakéhokoli směru.

- V území jsou dvě pohledové osy. Osa v ulici Jana Želivského nákladové nádraží míjí, ale nebylo by vhodné, aby nová zástavba tuto pohledovou osu jakkoli rušila. Druhá pohledová osa procházející ulicí Olšanská, na jejímž

jednom konci se vypíná Žižkovská televizní věž a na druhém, nákladové nádraží Žižkov.

4.4 Problémový výkres (Příloha č. 9)

- Problémový výkres zobrazuje hodnoty a problémy v území.

- Cílem je určit v území hodnoty, které je nutné chránit a problémy, který je nutné napravit.

Metodika: : Byl vytvořen výkres se zobrazenou mapou blízkého okolí okolo řešeného území v měřítku 1:10000. Rozdílnými barvami byly zobrazeny hodnoty v území, které je třeba chránit a problémy, které je nutné odstranit. Taktéž zobrazuje osy pohybu přes řešené území, které by bylo dobré zpřístupnit.

Výsledky problémového výkresu jsou:

- V okolí řešeného území jsou zelené plochy, které je potřeba chránit před výstavbou.

- Budova Nákladového nádraží Žižkov je vyhlášena nemovitou kulturní památkou, kterou je potřeba chránit.

- Bariéru obklopující území je nutno odstranit, aby bylo možné projít po spojnicích uzlových bodů na okraji území a území bylo prostupné všemi směry.

- Nevyužívané budovy nacházející se v řešeném území bude nutné odstranit, aby uvolnily místo nové zástavbě.

- Pohledové osy je potřeba zachovat. Stejně tak dominanty, na něž osy směřují, především pak Nákladové nádraží Žižkov.

5. Návrh urbanistické studie

5.1 Širší vztahy návrhu (Příloha č. 10)

- Zastávky městské hromadné dopravy, které jsou v současné době v provozu, zůstanou zachovány na svém místě. S ohledem na zlepšení dopravní dostupnosti východní části území bude nově vybudována tramvajová trať. Trať povede z křižovatky ulic Olšanská a Jana Želivského skrze zrušenou administrativní budovu nákladového nádraží a prostorem mezi oběma skladovacími budovami, dále po trase bývalé železniční tratě směrem na Jarov. Dvě zastávky tramvaje by zajistili výbornou dostupnost z jakéhokoli místa v území, i z širšího okolí.

- Od možnosti zachovat v Nákladovém nádraží Žižkov osobní železniční dopravu se upustilo. Železniční provoz by byl v území špatně překonávatelnou bariérou s bezpečnostními riziky. Zahloubení trati by tento problém vyřešilo, avšak toto řešení by bylo velmi nákladné. Pravděpodobně by zájem o tuto dopravu zde byl tak malý, že by zde provozování železniční tratě a stanice nebylo přínosné.

5.2 Návrh nového funkčního využití (příloha č. 11)

- Budovy s administrativní a komerční funkcí budou situovány na západní straně území, podél ulice Jana Želivského. Tato funkce taktéž náleží budovám nákladového nádraží. Důvodem umístění budov na území je jejich lepší dostupnost pro obyvatele z širšího okolí, kteří zde využívají možností k nákupu či zde vykonávají zaměstnání. Budovy bývalého Nákladového nádraží Žižkov jsou vhodnější k rekonverzi na plnění funkce komerční a administrativní, méně pak k funkci bydlení. Budovy nádraží jsou také dominantou celého řešeného území a určují image celého území.

- Budovy občanského vybavení, v tomto případě především základní škola a mateřská škola, se budou rozkládat při jižním okraji území. Toto území je pro plnění této funkce vhodné především proto, že se nachází v nejklidnější a přesto centrální části celého území. Klíčová je také docházková

vzdálenost, která je na výborné úrovni z jakéhokoli místa na řešeném území. Ostatní občanské vybavení, především zdravotnického a administrativního charakteru, bude umístěno v budovách nákladového nádraží.

- Na zbytku území budou vystavěny moderní blokové bytové domy. Největší koncentrace obytné funkce bude na severovýchodě území, kde bude zástavba v těsné blízkosti městského parku Židovské pece.

- Plochy veřejné zeleně se budou budovat především ve vnitroblocích obytných domů a uličním profilu. S vybudováním rozsáhlejší parkové plochy se z důvodu dostatku zeleně v okolí, neuvažuje. I přesto bude v řešeném území zeleně dostatek.

- Veřejná prostranství vzniknou mezi budovami skladišť nákladového nádraží a taktéž na východní i západní straně tohoto koridoru. Veřejná prostranství také vzniknou v místech důležitého křížení pozemních komunikací.

- Komunikace pro pěší jsou nejdůležitějším článkem navrhovaného řešení pozemních komunikací. Pěší trasy vedou územím takřka přímo a spojují všechny uzlové body, zajišťují tak prostupnost území ve všech hlavních směrech. Pěší komunikace jsou odděleny od komunikací pro motorová vozidla komunikací.

- Komunikace pro automobilovou dopravu jsou všechny zklidněné. Zajišťují přístup ke všem bytovým i administrativně-komerčním budovám. Všechny budovy budou mít podzemní garáže. Komunikace svým členěním nedovolují tranzitní dopravu skrze řešené území.

- Cyklotrasy budou kopírovat pěší komunikace a budou mít stejně výhodné podmínky, jako mají chodci.

- Tramvajová trať bude prodloužena z křižovatky Olšanská a Jana Želivského směrem po trase bývalé železniční tratě směrem na Jarov. V řešeném území budou dvě zastávky, jedna mezi budovami nákladového nádraží, další pak u východního okraje území.

6.3 Návrh nového prostorového uspořádání (Příloha č. 12)

- Veškeré oplocení fungující nyní jako neprostupná bariéra bude odstraněno. Otevře se tak celé řešené území svému okolí.

- Budovy skladišť Nákladového nádraží Žižkov zůstanou ve své hmotě zachovány, pouze dojde v rámci rekonverze ke změně fasád a vnitřního členění. Výtahové věže zůstanou zachovány. Spojovací můstky budou zaskleny a budou sloužit k propojení obou skladištních budov. Kolejiště budou zrušena a na jejich místě bude procházet pěší zóna. V místě severního kolejiště povede tramvajová trať. Administrativní budova nákladového nádraží bude kompletně odstraněna. Na jejím místě vznikne veřejný prostor a otevře se tak celý vnitřní prostor do křižovatky ulic Jana Želivského a Olšanská..

- Administrativní budovy umístěné podél ulice Jana Želivského budou sedmipodlažní a samostatně stojící. Budovy budou mít prosklené fasády a ploché střechy.

- Bytové domy budou povětšinou šestipodlažní s plochými střechami. Domy budou tvořit otevřené bloky se zelení uvnitř.

- Základní a mateřská škola budou sídlit v jedné budově na jihu řešeného území. Pro tyto účely bude postavena třípodlažní budova školy a k ní přidružená budova školní jídelny a tělocvičen. Okolo školních budov vznikne školní zahrada s venkovním sportovištěm.

- Dominantou území budou budovy skladišť nákladového nádraží s výtahovými věžemi. Tyto budovy i přesto, že jsou nižší než okolní zástavba, leží přímo v pohledové ose od televizního vysílače Žižkov, po ulici Olšanská. Za nákladovým nádražím tato osa bude pokračovat až na konec řešeného území.

- V nově řešeném území vznikne několik pohledových os. Osy budou kopírovat hlavní komunikace a spojovat hlavní uzlové body.

Výsledky návrhu

Navržená rámcová územní studie se snaží nalézti optimální rozmístění nových funkčních využití a nové prostorové uspořádání areálu Nákladového nádraží Žižkov. Návrh se snažil naplnit šest základních cílů městského designu. Především zachovat charakter původní zástavby, jasně vymezit veřejný a soukromý sektor, vytvořit kvalitní veřejný prostor, usnadnit co nejvíce pohyb v řešeném území, snažit se navrhnout novou čtvrť tak, aby byla co nejvíce čitelná a bylo snadné se v ní orientovat. Další z cílů je přizpůsobivost sociálním, technickým a ekonomickým změnám. Poslední je rozmanitost funkcí které by měli naplňovat všechny potřeby území. (Syms 2002) Po odstranění oplocení kolem celého areálu padne bariéra oddělující toto území od širokého okolí, umožní tak volný průchod v jakémkoli směru. Po ukončení provozu nákladového nádraží, pozbyly již koleje smyslu a budou odstraněny. Přeměna nákladového nádraží na nádraží pro osobní dopravu byla vyhodnocena jako nevhodná. Hlavním důvodem byl samotný provoz železniční dopravy v obytném území a vznik bariéry, která by celé území rozdělovala. Do území bude prodloužena tramvajová trať z ulice Olšanská. Trať povede mezi budovami nákladového nádraží v místě severního kolejiště dále po trase železnice až na konec území kde bude konečná zastávka a obratiště. Do budoucna se předpokládá, že bude tramvaj vedena dále východním směrem. Celé území je navrženo tak, aby v dopravě měl vždy přednost chodec. Pěší komunikace se paprskovitě rozbíhají od centrálního náměstí, umístěného na východním konci budov nádraží. Pěší komunikace propojují všechny uzlové body v území a dovolují přímou průchodnost novou čtvrtí. Automobilová doprava je v území potlačena. Území jinak působící jednotně je rozděleno na čtyři automobilové okruhy,

obsluhující pouze část čtvrti. Všechny okruhy jsou přístupné z ulic ohraničujících řešené území. Dohromady jsou okruhy spojeny v okolí centrálního náměstí, takže dovolují přejíždět mezi jednotlivými okruhy, ale pro tranzitní dopravu je to situace natolik nevýhodná, že je pohodlnější použít vnější silniční komunikace. Nová výstavba se bude rozkládat kolem budov bývalých překladišť, které se stanou srdcem celé moderní čtvrti. V návrhu je odstraněna správní budova nádraží, ustoupila tak otevření vnitřního prostoru nádraží, nebude tak bránit přirozenému vstupu mezi budovy překladišť. Prodlouží se také pohledová osa vedoucí od nákladového nádraží směrem na žižkovský vysílač. Ve vnitřním prostoru nádraží budou odstraněna kolejiště a nástupiště. Na jejich místě vznikne pěší zóna, z které budou přístupné všechny prostory v přízemí bývalých překladišť. Pěší zóna bude pokračovat dále přes centrální náměstí až na konec řešeného území. Výtahové věže a spojovací můstky v kolejišti budou zachovány. Výtahy nyní budou místo zboží přepravovat návštěvníky na spojovací můstky, z kterých se pohodlně dostanou do prostor kterékoli budovy a patra. Samotné budovy překladišť budou rekonstruovány, v některých částech bude ponechán jejich původní vzhled.
V dalších částech bude budova zbavena svého pláště a bude opatřenou moderní montovanou fasádou, některé části budou úplně proskleny, aby se zdůraznil jeden z nejtypičtějších prvků nákladového nádraží a to hřibové sloupy. Jinak zůstanou budovy překladišť ve své hmotě nezměněny. Velmi důležité bude, aby si nádraží zachovalo svůj industriální charakter. Tento charakter tvoří samotnou image nákladového nádraží a měl by tvořit i image celé nově vzniklé moderní čtvrti. Díky tomu se stane tato čtvrť centrem pozornosti a vyhledávaným místem s neopakovatelnou atmosférou. (Lynch 1960) Velmi vítaným prvkem tvorby silného image je z této oblasti nechat vzniknout tzv. „kulturní čtvrť“. Koncentrace oficiálních kulturních institucí ve spojení s kulturou neoficiální, často přímo s veřejným uměním, je motorem k vybudování silné místní identity. (McCarthy 2006) Kromě vzhledu budou budovy plnit i jiné funkce. Bývalá skladiště nově nabídnou plochy pro nákupní galerii, občanské vybavení správního a zdravotního charakteru, administrativní prostory, fitness, hudební klub, archiv státní instituce atd. Podél ulice Jana Želivského jsou umístěny plochy pro administrativní a komerční využití. Budou zde vystavěny moderní sedmipodlažní kancelářské budovy. Linie těchto budov bude izolovat zbytek území od rušné křižovatky.
V jižní části území je plocha pro občanské vybavení. Bude zde vystavěna základní

a mateřská škola splňující kapacitní nároky nově vzniklé obytné čtvrti. Součástí škol budou i venkovní sportoviště. Ve zbytku plochy bude umístěna otevřená bloková zástavba nepravidelných tvarů s výškou šesti podlaží. Uvnitř bloků budou plochy veřejné zeleně. I přes to že se v území nepočítá s žádnou velkou parkovou plochou, ve vnitroblocích a v uličním profilu jí bude dostatek.

Diskuze

Výstavba nové čtvrti na území bývalého Nákladového nádraží Žižkov je předmětem velkého zájmu developerů odborníků i laické veřejnosti. Již od doby, kdy se nádraží přestalo využívat a začalo se otevřeně mluvit o tom, zda budovy nádraží ustoupí plánované Jarovské spojce, se zvedl počet hlasů, které začali prosazovat jejich zachování. Za touto snahou postavilo se občanské sdružení Klub za starou Prahu i nově vniklé sdružení Tady není developerovo. Obě sdružení dávali podněty Ministerstvu kultury, aby prohlásilo budovy Nákladového nádraží Žižkov za kulturní památku a zabránilo se tak jejich likvidaci. Po mnohaleté snaze a přes odpor vlastníků se tak stalo a budovy jsou kulturní památkou. Ale je tomu tak dobře? Zabránilo se tak jisté demolici významné industriální památky. Nestane se z ní však pouze zakonzervovaný pozůstatek minulosti? Vyhlášením kulturní památky se však znemožnila možnost přestavby, která by směřovala k lepší možnosti rekonverze. Proto nepovažuji vyhlášení kulturní památky za vhodné. Mnohem vhodnější je dát nádraží kromě nové funkce i nový moderní vzhled, bude přece stát uprostřed moderní čtvrti. Důležité je ovšem zachovat funkcionalistický a industriální charakter místa. Protože právě budovy Nákladového nádraží Žižkov jsou ústřední památkou a také nejvýraznější dominantou, která utváří image celé čtvrti. Proto jsem ve své práci upřednostnil zachování budov Nákladového nádraží Žižkov, avšak nikoli v jejich současném stavu. Odstranění správní budovy zajistila mnohem větší otevření celého prostoru a optické navázání na ulici Olšanskou.

Kompletní řešení celého areálu Nákladového nádraží Žižkov je natolik náročné, že by se mohlo stát náplní pro celé architektonické studio. Proto účelem této práce je to nejdůležitější a to vymezení nových funkčních ploch a os budoucích komunikací. Práce tak dává základní koncepci, na kterou mohou architekti navázat návrhy nových budov a veřejných prostranství.

Návrhů na optimální řešení tohoto území již velké množství. Avšak dosud není zvoleno takové řešení, podle kterého by byl změněn územní plán. Rovněž by se dalo říci, že každý kdo se o tuto lokalitu zajímá, má vlastní představu jak s ní naložit. Je to vidět i na množství návrhů, z nichž žádné dva nejsou stejné. Tato práce se snaží najít optimální řešení na základě vypracovaných analýz a podle osobní představy autora. Jedná se tedy o jedno z možných řešení, nikoli jediné správné možné.

Závěr

Dle vypracovaných analýz a literární rešerše byla vypracována rámcová územní studie území bývalého Nákladového nádraží Žižkov. Tato studie navrhla nové rozčlenění funkčních ploch a nové prostorové uspořádání budoucí městské čtvrti. Taktéž byla určena nová funkce budovy Nákladového nádraží Žižkov. Cíle práce byly tímto naplněny. Tato studie poslouží jako další příspěvek k problematice hledání optimálního řešení území bývalého nákladového nádraží, a postaví se po boku dalších již vypracovaných studií. Tato práce taktéž může sloužit architektům jako podklad, nad kterým mohou rozpracovat konkrétní návrhy budov.

Přehled literatury a použitých zdrojů

BERAN L. et VALCHÁŘOVÁ V. [eds.], 2009: Industriál Prahy 3: Průmyslová architektura a technické stavby: průvodce. Výzkumné centrum průmyslového dědictví, České vysoké učení technické, Praha, 47 s.

DPHMP, 2012: Trasa metra D. Dopravní podnik hlavního města Prahy, Praha, online: http://www.novemetro.cz/koncepce-reseni-dur-2011, cit. 25.2.2012.

IURS, 2013: Co to jsou "Brownfields". Institut pro udržitelný rozvoj sídel, Praha, online: http://www.brownfields.cz/o-cem-to-je/co-to-jsou-brownfiedls/, cit. 20.3.2013.

KIRSCHNER V., 2008: Regenerace městských brownfields v České republice, Skotsku a Anglii. České vysoké učení technické, Praha, 128 s.

LYNCH K., 1960: Obraz města / The Image of the City. Polygon, Praha, 224 s.

MANDLÍKOVÁ I., TOMKOVÁ T. et MORAVCOVÁ M., 2012: Žižkoff is on!. In: FRAGNER B. et SKŘIVAN T. [eds.]: Pražská nádraží ne/využitá. České vysoké učení technické, Praha, 108-111.

MCCARTHY J., 2006: Regeneration of Cultural Quarters: Public Art for Place Image or Place Identity?. Journal of Urban Design, 11/2: 243-262.

MČ PRAHA 3, 2005: Územní rozhodnutí – Nákladové nádraží Žižkov. Městská část Praha 3, Praha, online: http://www.uppraha.cz/uploads/assets/su/ov_05_3306_ur.pdf, cit 16.3.2013.

MIKOVCOVÁ I., 2012: Cesty prostorem. In: FRAGNER B. et SKŘIVAN T. [eds.]: Pražská nádraží ne/využitá. České vysoké učení technické, Praha, 66-69.

MKCR, 2013: Ministryně kultury potvrdila prohlášení Nákladového nádraží Žižkov za kulturní památku. Ministerstvo kultury ČR, Praha, online: http://www.mkcr.cz/assets/zpravodajstvi/zpravy/TZ---Ministryne-kultury-potvrdila-prohlaseni-Nakl--nadr--Zizkov-za-kulturni-pamatku.pdf, cit. 16.3.2013.

MPOCR, 2008: Národní strategie regenerace brownfieldů. Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR, Praha, online: http://www.czechinvest.org/data/files/strategie-regenerace-vlada-1079.pdf, cit. 16.3.2013.

PASEKA P., ŽATEČKA M., ŠLEMR J. et PETRŠ J., 2012: Nový organismus s industriálním srdcem. In: FRAGNER B. et SKŘIVAN T. [eds.]: Pražská nádraží ne/využitá. České vysoké učení technické, Praha, 62-65.

RYS J., NÁCOVSKÝ M. et PARÝZEK P., 2012: Integrace do struktury města. In: FRAGNER B. et SKŘIVAN T. [eds.]: Pražská nádraží ne/využitá. České vysoké učení technické, Praha, 112-115.

SKŘIVAN T., 2012: Průběh workshopu. In: FRAGNER B. et SKŘIVAN T. [eds.]: Pražská nádraží ne/využitá. České vysoké učení technické, Praha, 50-51.

SLOVNÍK CIZÝCH SLOV, 2013: Rekonverze. Slovník cizích slov, Brno, online: http://www.slovnik-cizich-slov.cz/rekonverze.html, cit. 16.3.2013.

SOLNICKÁ M., 2012: INdustRAIL / INgreenRAIL. In: FRAGNER B. et SKŘIVAN T. [eds.]: Pražská nádraží ne/využitá. České vysoké učení technické, Praha, 104-107.

SYMS P., 2002: Land, development & design. Blackwell Publishing, Oxford, 360 s.

ŠILHÁNKOVÁ V., LACINA K., KOUTNÝ J. et KUČEROVÁ Z., 2006: Rekonverze vojenských brownfields. Univerzita Pardubice, Pardubice, 219s.

TICHÁ Z., 2012: Rekonverze. Česká televize, Praha, online: http://www.ceskatelevize.cz/porady/10098745482-o-cestine/5669-rekonverze/, cit. 16.3.2013.

VRÁBLÍK P., 2009: Regenerace brownfieldů v modelové oblasti podkrušnohoří a možnost jejich revitalizace. Univerzita J. E. Purkyně, Ústí nad Labem,97 s.

WORDREFERENCE, 2013: Reconvert. WordReference, Vienna, Virginia, USA, online: http://www.wordreference.com/definition/reconvert, cit. 16.3.2013.

Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění.

Přílohy