

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Fakulta životního prostředí**

Katedra aplikované geoinformatiky a územního plánování



## **Diplomová práce**

**Analýza veřejných prostranství v městské části Praha 10**

**Analysis of public spaces in Prague 10**

Vedoucí diplomové práce: Prof. Ing. Arch. Karel Maier, CSc.

Autor práce: Bc. Jindřich Horáček

Rok vydání: 2010

**VLOŽIT ZADÁNÍ**

**Čestné prohlášení:**

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci vypracoval samostatně pod vedením Prof. Ing. Arch. Karla Maiera, CSc. Uvedl jsem všechny literární prameny a publikace, ze kterých jsem čerpal.

V Praze dne: 30. 4. 2010

Podpis diplomanta .....

**Poděkování:**

Děkuji panu Prof. Ing. Arch. Karlu Maierovi, CSc. za odborné rady a konzultace. Rad bych také poděkoval Bc. Daniele Horáčkové za stylistické připomínky a Bc. Kláře Pořízkové a mé rodině za podporu.

## **Abstract**

### **Analysis of public spaces in Prague 10**

This work deals with the problems of the public spaces, their quality and physical environment.

First I mapped public spaces in the city of Prague 10 and selected areas I tried to analyze. For the analysis I have chosen public spaces in the vicinity of three shopping centers : NC Eden, Tesco store and adjoining area of the underground Skalka, Mart Interspar Hostivař.

I give here a general description of the current situation in its wider context to a nearby neighborhood. From knowledge I gained by observation I analyze problems and suggest possible modifications of selected public spaces.

Key words: public spaces, observation, shopping centers

## **Abstrakt**

### **Analýza veřejných prostranství v městské části Praha 10**

Tato práce se zabývá problematikou veřejných prostranství, jejich kvalitou a fyzickým prostředím.

Nejprve jsem mapoval veřejná prostranství na území městské části Praha 10 a z nich vybíral prostranství, které jsem analyzoval. Pro analýzu jsem zvolil veřejná prostranství v blízkosti tří nákupních center a to NC Eden, Obchodní dům Tesco a přilehlé okolí metra Skalka, Obchodní dům Interspar Hostivař.

Podávám zde celkový popis stávajícího stavu a to i v širších souvislostech k blízkému okolí. Z poznatků získaných pozorováním analyzuji problémy a navrhuji možné úpravy vybraných veřejných prostranství.

**Klíčová slova:** veřejná prostranství, pozorování, nákupní centra

# OBSAH

1 ÚVOD .....	10
2 CÍL PRÁCE .....	10
3 REŠERŠE PROBLEMATIKY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ .....	10
3.1 DEFINICE VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ .....	10
3.2 HISTORIE VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ .....	12
3.3 TYPY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ.....	13
3.4 TYPY VENKOVNÍCH AKTIVIT.....	15
3.5 HODNOCENÍ KVALITY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ.....	16
3.5.1 Veřejná prostranství podle Jana Gehla.....	17
3.5.2 Veřejná prostranství podle Williama J. Mitchella.....	20
3.5.3 Veřejná prostranství podle organizace Projekt for Public Spaces .....	21
3.5.4 Veřejná prostranství podle Lyn H. Lofland .....	23
4 METODIKA .....	25
4.1 METODY VÝZKUMU.....	25
4.2 PRŮBĚH VÝZKUMU .....	26
5 ANALÝZA DOSAVADNÍHO VÝVOJE .....	26
5.1 HLAVNÍ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ NA PRAZE 10 .....	26
5.1.2 Praha 10 a budoucnost urbanismu na jejím území.....	26
5.1.3 Náměstí Svatopluka Čecha .....	28
5.1.4 Kubánské náměstí .....	29
5.1.5 Malešické náměstí.....	31
5.1.6 Vršovické náměstí.....	32
5.1.7 Metro Strašnická .....	34
5.1.8 Heroldovy sady .....	35
5.1.9 Malešický park.....	37
5.1.10 Meandry Botiče.....	38
5.1.11 Malešický lesopark.....	40
5.1.12 Lesopark Bohdalec.....	41
6 ANALÝZA VYBRANÝCH VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ.....	42

6.1 EDEN .....	42
6.1.1 Problémová mapa.....	46
6.1.2 Mapy širších vztahů .....	51
6.1.3 Vyhodnocení .....	52
6.1.4 Návrh řešení .....	53
6.2 SKALKA.....	54
6.2.1 Problémová mapa.....	57
6.2.2 Mapy širších vztahů .....	58
6.2.3 Vyhodnocení .....	60
6.2.4 Návrh řešení .....	61
6.3 HOSTIVAŘ .....	62
6.3.1 Problémová mapa.....	62
6.3.2 Mapy širších vztahů .....	63
6.3.3 Vyhodnocení .....	63
6.3.4 Návrh řešení .....	63
7 ZÁVĚR .....	64
8PŘEHLED LITERATURY A POUŽITÝCH ZDROJŮ.....	65
9 POUŽITÉ INTERNETOVÉ ZDROJE .....	66





# 1 ÚVOD

V této práci vycházím ze základního předpokladu, že existuje vztah mezi charakterem veřejného prostranství a chováním lidí na tomto prostranství. Jinými slovy, kvalita veřejného prostranství ovlivňuje typy lidských interakcí, které se v něm odehrávají. Jakkoliv jednoduchý se tento předpoklad může zdát, stav veřejných prostranství je věcí důležitou a pro urbanismus města podstatnou.

## 2 Cíl práce

Tato práce si pokládá za cíl nastínit problematiku veřejných prostranství a především pak popsat, jakým způsobem lze veřejné prostory, jejich využití a celkovou kvalitu hodnotit a zlepšit.

Práce se zaměří na vybraná veřejná prostranství v městské části Praha 10 na kterých bude provedena analýza stávajícího stavu, posouzena jejich kvalita a budou navržena možná opatření pro zlepšení.

Vybranými místy jsou veřejná prostranství v okolí nákupních center a to NC Eden, Obchodní dům Tesco a přilehlé okolí metra Skalka, Obchodní dům Interspar Hostivař. Jedná se o tři obdobné prostory, které mají charakter veřejných prostranství a jsou hojně využívána především nakupujícími a návštěvníky obchodních center, a do značné míry i jako dopravní uzly veřejné dopravy (především Skalka)

## 3 Rešerše problematiky veřejných prostranství

### 3.1 Definice veřejného prostranství

Podle zákona 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu se rozumí veřejnou infrastrukturou pozemky, stavby, zařízení a to i veřejné prostranství zřizované nebo užívané ve veřejném zájmu. Veřejným prostranstvím jsou všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru. Název veřejného prostranství si podle zákona 128/2000 Sb., o obcích stanoví obec sama stejně tak jako názvy ulic a částí obcí. V

územním plánu je stanovena koncepce rozvoje území obce, ochrany jeho hodnot, plošného a prostorového uspořádání. Z čehož vyplývá, že veřejné prostranství jsou předmětem územního plánu a stejně jako zastavěné stavební pozemky, stavební proluky, pozemní komunikace a další pozemky, které jsou obklopeny ostatními pozemky zastavěného území spadají do zastavěného území.

Vyhláška 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území nám udává, že plochy veřejných prostranství se obvykle samostatně vymezují za účelem zajištění podmínek pro přiměřené umístění, rozsah a dostupnost pozemků veřejných prostranství a k zajištění podmínek pro jejich užívání v souladu s jejich významem a účelem. Dále je ve vyhlášce definováno: Plochy veřejných prostranství zahrnují zpravidla stávající a navrhované pozemky jednotlivých druhů veřejných prostranství a další pozemky související dopravní a technické infrastruktury a občanského vybavení, slučitelného s účelem veřejných prostranství. Pro každé dva hektary zastavitelné plochy bydlení, rekreace, občanského vybavení anebo smíšené obytné se vymezuje s touto zastavitelnou plochou související plocha veřejného prostranství o výměře nejméně 1000 m<sup>2</sup>, do této výměry se nezapočítávají pozemní komunikace.

Autoři zabývající se touto problematikou definují veřejné prostranství různými způsoby. Dánský architekt Jan Gehl (2000) je vidí jako obývací pokoje města, které jsou součástí denního života každého z nás. Nizozemský urbanista Van Melik (2008) píše, že lidé těmito prostory procházejí a využívají je k relaxaci nebo zde nakupují. Podle profesora Jana Koutného (2002) odrážejí veřejné prostory soudobé společenské, kulturní, technologické a ekonomické podmínky rozvoje společnosti a osídlení. Jinak řečeno, podle stavu veřejných prostranství si nejen obyvatel ale i návštěvník utváří o celkovém městě určitou představu, která je velice důležitá pro jeho další rozvoj. Ve městech jsou podle amerického urbanisty Kevina Lynche (2004) důležité pohyblivé prvky, zvláště lidé a jejich aktivity. Stejně tak i pro veřejné prostranství jsou důležitou složkou. Podle různých aktivit, které lidé na veřejných prostranstvích provozují můžeme hodnotit jejich využití a kvalitu. Architektka Vladimíra Šilhánková veřejné prostory definuje jakož to místa, která nejsou jenom prázdné plochy mezi budovami. Jsou to místa, kde se lidé navzájem setkávají. Ačkoli celkové rozměry, tvar, forma a funkce se místo od místa liší, jedno mají společné a to jsou lidé. Ali Madanipour píše, že veřejná oblast je nejdůležitější součástí našich měst. Je to místo, kde se navazuje největší část lidských kontaktů a

interakcí. Stejně tak to jsou prostory, které sdílíme s cizinci, lidmi, kteří nejsou naši příbuzní, přátelé nebo kolegové z práce. Prostor pro poklidné soužití a neosobní setkávání.

### **3.2 Historie veřejných prostranství**

V minulosti vznikala sídla jako ostrovy bezpečí většinou kolem jednoho centrálního veřejného prostoru, který sloužil pro společné aktivity jako práce, jídlo, oslava nebo válečná porada. V pravěku neměl veřejný prostor úplně jasnou formu, ale důležitá byla jeho existence, která byla předzvěstí pro centrální prvek budoucího města. V potamických společnostech byly dobře vyvinuté pěší třídy, kde se například pořádala slavnostní procesí. Ve starověkém Řecku se zase objevovaly agory, které představují první formu náměstí ve vývoji měst. Byly to první záměrně utvářené prostory pro shromažďování lidí. Postupem času se okolo začaly stavět důležité veřejné budovy, jako například chrámy, městská rada v bohatých městech lázně.

Ve středověku je vývoj těchto prostorů ovlivněn dobou jako takovou – společností, kulturou, myšlením. V tomto období se města nerozšiřovala podle předem daného schématu. Takový vývoj byl typický pouze pro náměstí, která se budovala dle předem daného plánu. Ve středověkých městech byla nejdůležitější veřejná prostranství – ulice a náměstí, která měla reprezentativní funkci a znázorňovala bohatství.

Novověká města byla stavěna podle koncepcí, které braly v úvahu různé funkce města. To se na náměstích odrazilo odlišnými tvary a zařazením nových prvků jako zeleň či voda. V tomto období se parky stávají velmi důležitou součástí města. Ulice mají tvar širokých bulvárů se zelení, které se budovaly na sklonku tohoto období.

Je nutno zdůraznit, že novověk, který navázal na prostorovou antickou bohatost, změnil řadu středověkých prostorů, přinesl nové myšlenky a pojetí prostorového pojetí města a tvorby veřejných prostranství. (Koutný 2002)

Na přelomu historického a moderního období, v 19. století, v době společenských, ekonomických a technologických změn, proběhly ve světě proměny v průmyslová města, která měla jiné funkce a hodnoty než města v minulosti.

Projevilo se to zvýšeným počtem parků okolo bývalých hradeb a vznikem nových veřejných prostranství v podobě bulvárů, náměstích.

V době funkcionalismu ztratily veřejné prostory společenskou dimenzi. Tato dimenze se projevila v podobě vyšších staveb, které měly ukázat svou monumentnost. Veřejné prostory v tomto období byly pouze spojnicí mezi budovami. Později se však z veřejných prostranství stávaly dopravní uzly a lidé byli vytlačeni do pozadí jejich využívání.

V posledních letech dochází k uvědomění si původní funkce veřejných prostorů a to je ta společenská. A tak se odstartovaly projekty na oživení a rehabilitaci veřejného života ve městech.

### 3.3 Typy veřejných prostranství

Veřejná prostranství můžeme dělit podle několika kritérií. Jedním z těchto kritérií je jejich charakter, jejich funkce, či stupeň soukromí, neboli odstupňování prostorů od soukromých až po ryze veřejné.

Nejjednodušším dělením veřejných prostorů je rozlišení podle **charakteru**. Takto známe čtyři základní typy: *ulice, náměstí, zeleň a ostatní plochy*. Toto dělení je pouze základní, ve skutečnosti existuje mnoho dalších subtypů. Ulice se dají dále dělit na koridorové, bulváry nebo promenády. Subtypy náměstí jsou náměstí společenská, obchodní, obytná nebo dopravní. Zajímavé je, že jedním druhem náměstí je i tržiště. Parky, ale také aleje a lesoparky se zahradami a sady řadíme mezi městskou zeleň. Mezi ostatní plochy ve městě, které se považují za veřejné prostory, patří například dětská hřiště.

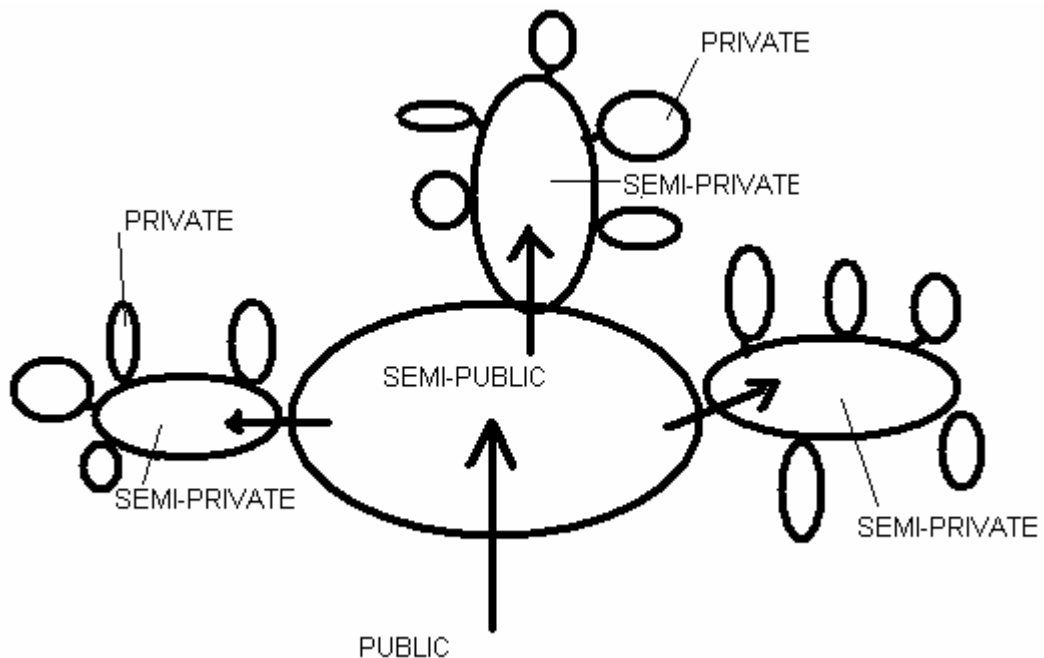
Architektka Šilhánková rozděluje veřejná prostranství podle jejich **funkce** v městském systému. Prostory mohou být *lokální*. Mezi ně můžeme řadit například vnitroblokové dvory, které mají význam pouze pro lidi z blízkého okolí. *Okrskový* typ má význam pro celou čtvrť a dalo by se říct, že je pro ni i typický. *Celoměstský* veřejný prostor má význam pro celé město. Může být pak vnímán i jako jeden ze symbolů města. *Regionální* městský prostor je vlastně velikostně totožný s celoměstským, akorát má význam na regionální úrovni. Nejvyššími stupni pak jsou prostory *nadregionální* či *národní*. Tyto prostory pak symbolizuje identitu národa. Takové prostory pak slouží ke konání různých národních akcí.

Následující obrázek nám znázorňuje rozdělení prostorů podle **stupně soukromí**. Jan Gehl toto rozdělení přirovnává k obývacím pokojům až náměstím. Prvním stupeň nám znázorňuje prostory *soukromé (private)*. Jedná se zde o vnější prostory soukromého bydlení. Kterými sou balkóny nebo oplocené zahrady domů. Dalším stupněm jsou prostory *polosoukromé (semi-private)*. Do této kategorie se řadí již zmiňované vnitroblokové prostory. Ty jsou sice veřejné, ale pouze určité skupině lidí.

*Poloveřejné prostory (semi-public)* jsou dalším stupněm v pomyslné hierarchii stupňů soukromí. Do této skupiny řadíme prostory mezi domy na sídlištích. Tyto prostory jsou úzce spjaty omezeným počtem obyvatel.

Poslední skupinou jsou prostory zcela *veřejné (public)*. Mezi ně řadíme náměstí, ulice či parky.

Avšak ne vždy může přesně určit typ daného prostoru. Jako příklad může uvést mnohaposchodovou obytnou budovu nebo individuální domek pro jednu rodinu v nedefinované městské struktuře. V mnoha takových případech skoro neexistuje střed mezi privátním a opravdu veřejným teritoriem. (Gehl 2000 )



**Obr. 1** Dělení veřejných prostorů podle J. Gehla (Gehl, 2000)

### 3.4 Typy venkovních aktivit

Veřejná prostranství jsou důležitá pro lidi, kteří na nich provozují různé aktivity, ale stejně důležití jsou lidé pro veřejná prostranství. Tyto aktivity jsou ovlivňovány různými faktory. Jedním z nich je fyzické prostředí. Každý z druhů aktivit popsaných níže má specifické požadavky na fyzické prostředí.

Podle Jana Gehla lze zjednodušeně dělit venkovní aktivity do třech kategorií, které kladou rozlišné požadavky na fyzické prostředí. Jsou to aktivity **nezbytné, volitelné a společenské**.

První kategorií podle Jana Gehla jsou aktivity **nezbytné**. Mezi ně patří například chození do školy nebo práce, čekání na zastávce či roznášení pošty. Může se tedy říci, že to jsou každodenní úkoly. Vliv fyzického prostředí je na tuto skupinu aktivit mírný, protože jako nezbytné probíhají bez ohledu na roční období nebo kvalitu fyzického prostředí. Tento typ aktivit je více či méně nezávislý na okolí.

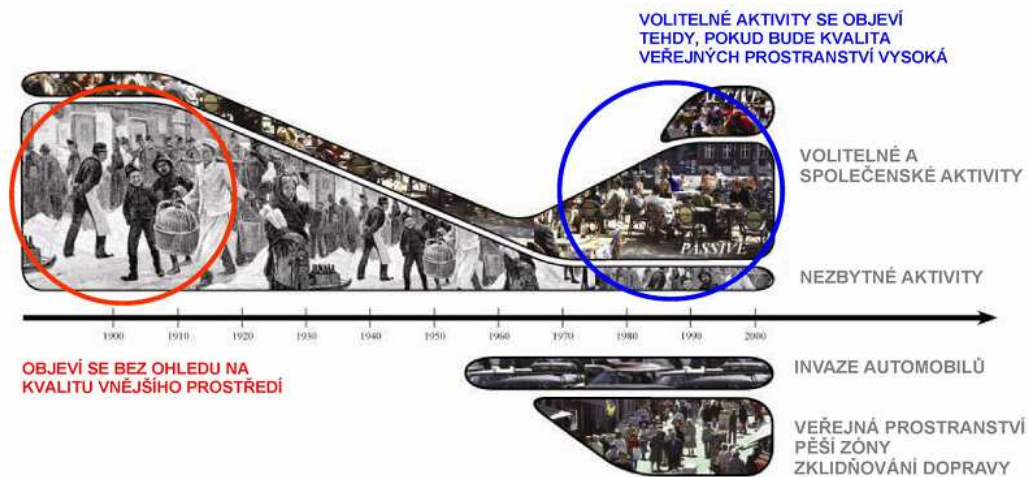
Aktivity **volitelné** jsou provozovány pouze když to umožňuje fyzické prostředí. Mezi tyto aktivity patří například procházka či postávání a sezení v parku a pozorování okolního života. Tyto aktivity vyžadují příznivé venkovní podmínky a jsou závislé na fyzickém prostředí.

Třetí skupinou jsou společenské aktivity, které jsou závislé na přítomnosti lidí na veřejných prostranstvích. Do této skupiny aktivit patří hrající si děti, konverzace a pasivní kontakty. Těmi se rozumí pozorování jiných lidí a jejich poslouchání. Společenské aktivity se také nazývají *výsledné*, protože se skládají z aktivit, které souvisejí s předešlými dvěma aktivitami. Společenské aktivity se objevují spontánně na místech, kde se setkávají, pohybují či pobývají lidé. Z toho můžeme vyvodit, že společenské aktivity se objevují na veřejných prostorech, které poskytují lepší podmínky pro nezbytné a volitelné aktivity.

Dalším dělení aktivit se však dostaneme k dělení podle charakteru a to na **pohybové** a **pobytové**. Pohybovými aktivitami rozumíme jednoduše všechny aktivity, u kterých se uživatel veřejného prostoru pohybuje. Může to být chůze nebo jízda na kole nebo jiném prostředku. Pobytové aktivity naopak charakterizuje setrvání na místě. Patří sem například postávání, sezení na lavičce nebo kdekoli jinde či hra dětí. Každé z těchto dvou skupin aktivit přísluší specifické typy

veřejných prostranství. Pohybové aktivity se obvykle vyskytují na ulicích a pobytové naopak v parku či náměstí.

Následující obrázek znázorňuje vývoj aktivit na veřejných prostranstvích podle Jana Gehla. Zobrazuje posun v průběhu času od aktivit nezbytných ke společenským, ale také rozdíl mezi nimi. V části nad časovou osou vidíme, že na začátku 19. století se aktivity na veřejných prostranstvích omezovaly na ty nezbytné, výjimečně volitelné. Z obrázku vidíme že koncem 20. století se tento poměr obrací. Nezbytné aktivity jsou v menšině a lidé si začínají užívat samotného pobytu na veřejných prostranstvích, což je známkou zlepšování kvality těchto prostorů.



*Obr. 2 Vývoj typů aktivit na veřejných prostranstvích (Gehl, 2006, cit Teplá, 2007)*

### 3.5 Hodnocení kvality veřejných prostranství

V této kapitole představuji čtyři různé pohledy na hodnocení kvality veřejných prostranství. První hodnocení je od již zmiňovaného architekta Jana Gehla. Druhý pohled na veřejná prostranství je podle architekta Williama J. Mitchella. Třetí pojetí hodnocení veřejných prostranství vytvořila organizace PPS – Projekt for Public Spaces. Poslední popsané hodnocení je podle americké socioložky Lyn H. Lofland.



### 3.5.1 Veřejná prostranství podle Jana Gehla

Dánský architekt vidí problematiku veřejných prostranství v celkovém využívání města. Rozlišuje města a jejich využívání a od toho se krásně odvozují kvality a negativa veřejných prostorů. Ať je město jaké je, vždy se v něm setkáváme s třemi základními aktivitami shromažďování, obchod a doprava. Dříve byly tyto aktivity v *harmonii*.

Ve starých městech se převážná část dopravy provozovala pěšky, existovala rovnováha mezi setkáváním, obchodem a dopravou. Lidé měli příležitost, často během jedné procházky, chodit, obchodovat, setkávat se, mluvit spolu a dívat se co se děje kolem. A to současně v témže prostoru. Zásadní vývoj společnosti ve dvacátém století, obzvláště v průmyslových zemích, změnil rozhodujícím způsobem předpoklady pro tyto tři tradiční funkce veřejných ploch ve městě. V dopravě, obchodování a spojích nastaly rozsáhlé změny, které měly radikální vliv na charakter veřejných městských prostorů. (Gehl, Geomzoe 2000)

Rovnováhu vystřídal konflikt, doprava vytěsňuje chodce a dřívější trhy jsou přestěhovány do supermarketů někdy i za městem. Komunikace se stává neosobní. A města se mění. Prakticky lze pozorovat čtyři velmi rozdílné situace ve městech, která můžeme v dnešní době navštívit popsat a zhodnotit: Tradiční město, Město ovládané auty, Opuštěné město, Obnovené město.

*Tradiční město* je město, které svou tvář dostalo ve středověku. V té době byly ulice, náměstí určeny pro pohyb chodců. A tak ani v dnešní době díky stávající zástavbě a charakteru se tyto města nebo jejich čtvrti nemění. Klasickým případem jsou Benátky.

Dalším typem je *město ovládané auty*. V těchto městech automobilová doprava a místa k parkování zcela vytlačily všechny ostatní aktivity a to nejen svou přítomností, ale i dalšími faktory jako je zápach, hluk a vizuální znečištění a tak je městský život redukován. Chůze je nepříjemná a obtížná skládající se z neustálého proplétání mezi auty. A tak člověk, který sem nemusí, tak se tomuto místu raději vyhne.

*Opuštěné město* je dalším možným typem města, kde automobilová doprava zvítězila nad vším ostatním. V těchto městech se už nestaví chodníky, centrum města je jedna velká asfaltová plocha pro parkoviště a lidé žijí v takzvané drive-in kultuře, kde jediný pohyb je od automobilu z parkoviště do supermarketu nebo do

kanceláře a naopak. Typické příklady těchto asfaltových měst najdeme v Severní Americe.



*Obr.3 Střed města Spokane v USA (Gehl,Genzoe, 2002)*

Poslední varianta je *město obnovené*. Je to další stadium po dvou předchozích typech, kdy si lidé uvědomí své počínání, špatný vývoj a rozkvětem města se snaží „dobít město zpátky.“ Prvním příkladem by mohla být Barcelona, která byla jako jedna z prvních, která se snažila vrátit město lidem. Dalším příkladem je Kodaň, kde během více než 40 let bylo 100 000 metrů čtverečních přebudováno z plochy dopravní na plochu bez automobilů sloužící pouze pro potřeby chodců. Za použití vhodných přírodních stavebních materiálů, vhodného osvětlení a městského mobiliáře se z Kodaně stala učebnice pro řešení života ve městě. Avšak na začátku toho všeho musí být určitá vize, která se skloubí i s politickou vůlí, aby se dosáhlo kombinací různých tématických okruhů jako je bezpečnost dopravy, změna dopravních modelů, lidské zdraví, redukce spotřeby, redukce hluku a znečištění a především posílení role města jako demokratického místa setkávání lidí. (Gehl, Genzoe 2000)

Od měst a jejich typů se architekt v jiné knížce dostává k dělení veřejných prostorů a to posuzování souvislostí kvality prostoru a způsobem využití. Předpokladem pro toto hodnocení je, že když je lidem místo příjemné, tak se tam

rádi zastaví, nebo se tam i pravidelně vrací. Naopak když se někde lidé necítí dobře, tak se snaží na tomto místě strávit co nejméně času a příště se mu nejlépe vyhnou úplně. Z toho vyplývá, že doba, kterou lidé stráví na veřejném prostranství, je jedním z faktorů, které hrají roli při určování jeho kvality. Kvalitní veřejné prostory lákají k zastavení a proto jsou většinou plné lidí.

Pro hodnocení kvality veřejných prostranství s důrazem na předchozí tvrzení o strávené době na veřejných prostorech Gehl používá vzorec: *kvalitní veřejné prostranství = počet lidí \* strávený čas*. Předešlá souvislost je pouze obecným vyjádřením, které autor doplňuje definováním třech kritérií kvality veřejných prostorů: *bezpečí, pohodlí a prožitek*.

Prvním kritériem tohoto hodnocení je *bezpečí*. Pocit bezpečí na veřejných prostorech vzbuzují lidé. Pokud se na určitém místě nikdo nenachází, vyvolává to u ostatních potencionálních návštěvníků pocit nebezpečí. Tento špatný dojem se dá nejlépe odstranit využíváním prostoru po celý den a zajištěním rozlišných funkcí (bydlení, obchod, služby či kanceláře). Dalším aspektem pro bezpečí prostoru je jeho přehlednost.

Není lehké definovat, co dělá veřejný prostor *pohodlným*, proto je snazší definovat, čemu je třeba se vyhnout. K nepohodlnosti prostorů přispívá mnoho různých věcí. Mezi nejčastější patří například špatné podmínky pro chůzi, nedostatek laviček nebo míst k odpočinku, hluk, který neumožňuje klidný rozhovor a další překážky.

K poslednímu kritériu, *prožitku*, se váží tři okolnosti. První z nich je *měřítko*. Měřítko pro veřejný prostor je člověk. Když je prostor příliš rozlehlý, tak se člověk necítí příjemně. Záleží i na charakteru přilehlých budov, které by měly být rozmanité a něčím přitahovat pozornost. Další okolností je *klima*, které by nemělo být překážkou ve využívání veřejných prostranství. Kvalitní veřejné prostranství nabízí stinná místa v létě a ochranu proti větru nebo sněhu v zimě. Poslední okolnost, *estetická kvalita*, lidem pomáhá utvářet si dojem z prostředí. Tato okolnost vyžaduje kvalitní design a také údržbu. Kvalitní design ale není zárukou atraktivnosti a vysoké kvality. Prožitek lidí z návštěvy veřejného prostranství se zlepšuje při použití vhodných prvků, jako například vody či zeleně.

### 3.5.2 Veřejná prostranství podle Williama J. Mitchella

Ve své knize e-topie Mitchell upozorňuje na fakt, že veřejná prostranství jakožto i celá města umírají. Město je v koncích. Město tak, jak ho chápali teoretikové urbanismu počínaje Platonem a Aristotelem až po Lewise Mumforda a Jane Jacobs, už nadržuje pohromadě a nefunguje jako kdysi. Můžou za to bity. Tradiční uspořádání městské zástavby se nesnáší s kyberprostorem.

Mitchell se zabývá problematikou města a jeho částí v problematice digitální revoluce. S čím souvisejí i veřejné prostranství, kdy člověk než by šel ven a získával informace komunikací a pozorování, sedí doma u soukromých zdrojů, jako je televize nebo internet. Tím nám informační technologie ovlivňuje městský život. Nejde však o žádné radikální změny, jen se i veřejná prostranství musejí přizpůsobit, jak to již mnohokrát udělala. Jako například při stavbě římských akvaduktů, později železnic a dále po elektrifikaci a rozšíření dálnic. Je to starý scénář s novými herci. Křemík je nová ocel a internet je nová železnice. (Mitchell 1999)

Jakým směrem se tedy život ve městě ubírá? Jde o to, že musíme zavést nezbytnou digitální komunikační infrastrukturu, vytvořit nová *chytrá místa* za pomoci hardwaru i tradičních architektonických prvků a také vyvinout software, který by taková místa aktivoval a uvedl je do života. (Mitchell 1999) Autor zde nedává jasná pravidla o tvorbě města a jeho míst, jen uvádí mnoho myšlenek jak je nutno propojit svět *fyzický a kybernetický*.

Ale trendy v architektuře se musejí této době přizpůsobit, jako se dříve muselo přizpůsobit vodovodům, topení, dálnicím, železnicím. A tak do budoucna musíme počítat s více monitory v našem světě. Vždyť i Bill Gates má ve svém domě nejen okna s krásným výhledem na jezero Washington, ale i elektronická okna, která mu poskytují výhled třeba na evropské Alpy. Popřípadě jako Robert Ventura, který s břitkým architektonickým vtípem obrátil futurismus Start Treku vzhůru nohama a začlenil displej do klasické tradice architektonické výzdoby: například v rekonstrukci Pamětní síně na Harvardu použil LED monitory jako dynamické vlysy, nápisy a nástěnné obrazy. Takže se musíme připravit na automatické slunečníky nebo deštníky které se budou rozevírat na náměstích pro naše větší pohodlí a další techno vymoženosti. A proto nám v dalších letech možná *genia loci* určitého místa budou ukazovat digitální kódy speciálně pro něj vytvořené.



**Obr.4** Velká obrazovka u stanice metra Anděl, zobrazující nejen reklamy (foto autor práce)

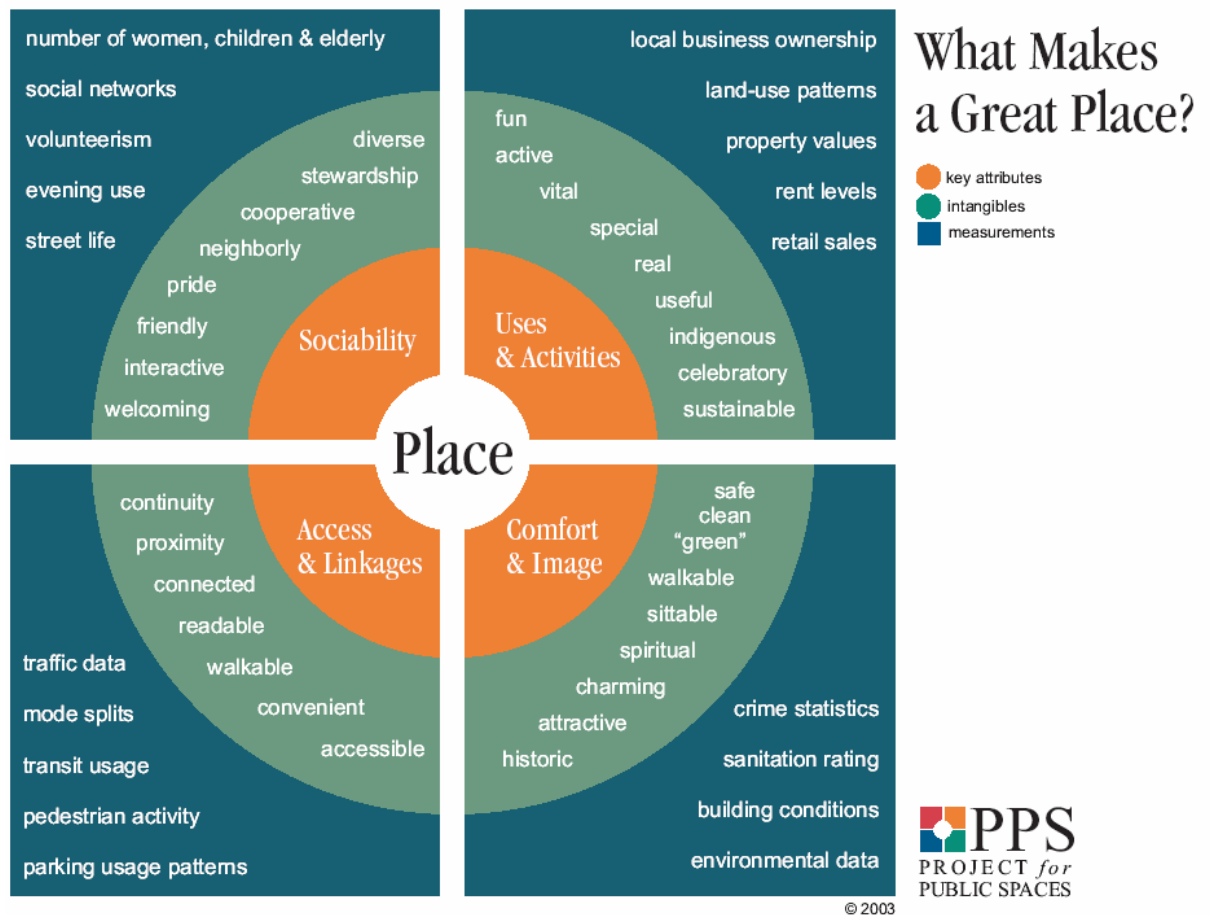
Na závěr této kapitoly použiji Mitchellovu definici veřejného prostranství. I v jednadvacátém století budeme potřebovat agory (shromaždiště uprostřed starověkého města, kde se odehrával veřejný život), možná více jak kdy předtím. Nebudou to však fyzická místa. Budou fungovat v nevídané škále různých měřítek, od důvěrných místních až po globální. Možná budou vypadat podobně, ale už nebudou fungovat jako v minulosti.

Jednoduché principy, na nichž je od pradávna založen veřejný prostor, nicméně zůstávají klíčové i za nových okolností. Nemá-li se veřejný život rozpadnout, musejí lidská společenství najít způsob, jak poskytovat, financovat a udržovat místa pro shromažďování a vzájemnou interakci – ať už jsou to místa virtuální, či fyzická, nebo nějaké nové komplexní kombinace obojího. K tomu, aby tato místa efektivně sloužila svému účelu, je nezbytný svobodný přístup k nim a svoboda vyjadřování. (Mitchell 1999)

### **3.5.3 Veřejná prostranství podle organizace Projekt for Public Spaces**

Organizace, Project for Public Spaces (dále PPS), založená roku 1975, zkoumá kvalitu prostranství podle čtyř atributů: kvalitní veřejné prostory by měly být *dostupné*, lidé na nich provozují *aktivity*, tyto prostory by také měly být

*pohodlné* s dobrou *image* a měly by vypadat *přátelsky*. Organizace PPS vyvinula nástroj pro posuzování veřejných prostorů, The Place Diagram (obr. 5).



**Obr. 5 Schéma k hodnocení veřejných prostorů podle PPS (URL 1)**

Tento diagram se skládá ze třech hlavních částí. První, klíčová část prostoru jsou *dostupnost, pohodlí a image, aktivity a přátelskost*. Druhou dimenzi představují kvalitativní aspekty, podle kterých prostor posuzujeme. Poslední dimenzi tvoří měřitelné aspekty.

*Dostupnost* veřejného prostoru se dá posuzovat z pohledu propojení s okolím. Propojení má dvojí pojetí – fyzické a vizuální. Kvalitní veřejné prostranství musí být pohodlně přístupné, z výzkumů vyšlo, že tato vzdálenost by neměla být větší jak 500 metrů. Další důležitou vlastností kvalitního veřejného prostranství, která souvisí s dostupností, je přehlednost tohoto prostoru. Veřejné prostranství by v rámci zachování dostupnosti měly být také kontinuální a propojené. Důležité jsou i vzdálenosti podstatných bodů v prostoru. Je zapotřebí, aby prostor nebyl moc rozsáhlý a vzdálenost podstatných bodů zbytečně velké. Tak aby každý návštěvník mohl pohodlně využívat všechno co daný prostor nabízí.

*Image* a pohodlí, které vyzařuje z veřejného prostoru, působí na člověka, který se pak rozhoduje, zda-li setrváme na určitém místě. To je také důvod, proč jsou tato dvě kritéria součástí hodnocení kvality veřejných prostorů. Veřejné prostranství by mělo být bezpečné, bez odpadků a nabízet možnosti pro posezení nebo jinou rekreaci, kdekoliv si lidé přejí. K pohodlí veřejného prostranství také přispívá fyzický vzhled okolních budov. Měřitelnými indikátory pro tento atribut jsou data o kriminalitě, hygieně nebo o životním prostředí v okolí.

*Aktivita* zahrnují nejen chování lidí, jestli procházejí, sedí, stojí a komunikují, ale i organizované akce, které schválně posilují život na veřejných prostranstvích. Aktivita jsou pilířem kvalitních veřejných prostranstvích. Dávají lidem důvod, proč se na určitém místě zdržet a také proč se tam vracet. Podporou pro různé aktivity mohou být zajímavé prvky, které přitáhnou pozornost lidí. Poutavými prvky mohou být např. výtvarné objekty. Umělecké a ostatní prvky mohou přitáhnout pozornost nejen dospělých návštěvníků, ale také mohou sloužit pro nejmladší návštěvníky, kteří je využijí při svém vlastním způsobu trávení času. Další podporou aktivit probíhajících na veřejných prostranstvích je vzhled přilehlých budov. Pokud se v nich nacházejí kavárny či malé obchůdky, je to pro návštěvníky mnohem příjemnější, než když jsou okolo kancelářské budovy. Projektanti v PPS zastávají názor, že různé aktivity se navzájem podporují, proto se vyskytují na stejném místě, a tím podporují i život na veřejném prostoru.

Organizaci jako poslední atribut uvádí *přátelskost*, která je velice důležitá, ovšem je těžké ji na veřejném prostranství zajistit. Jak již bylo řečeno, důležitým prvkem veřejných prostorů jsou lidé a bez nich se tento atribut vytvářet nemůže. Přátelskost je spojena s pocitem sounáležitosti s místem a také s jeho návštěvníky a jejich společnými aktivitami. Lidé se mají rádi vracet na veřejný prostor, měli by tam chtít trávit čas se svými přáteli nebo potkat sousedy. Ukazatelé měření toho atributu jsou následující: věková struktura uživatelů, sociální síť nebo večerní užívání (PPS 2003)

### **3.5.4 Veřejná prostranství podle Lyn H. Lofland**

Americká socioložka využívá především myšlenky, že charakter zastavěného prostředí má vliv na chování lidí v tomto prostředí. Jinak řečeno, místa,



kteřá vytváříme, mohou zpětně utvářet nás, naši společnost a mezilidské vztahy. (Lofland 1998) Pokud se této myšlenky budeme schopni držet můžeme poté definovat vztah, že charakterem prostředí a chováním lidí, je možné systematicky vytvářet lepší podmínky pro život.

Zastavěné prostředí ovlivňuje lidské interakce. Podle autorky má vliv na *četnost a kvalitu interakcí, komunikaci různých sociálních skupin a obsah komunikace*, které budou popsány v dalších odstavcích. Veřejná prostranství nám samozřejmě neurčují, jak spolu lidé navzájem budou komunikovat, nicméně zvyšuje nebo omezuje rozsah možností lidské komunikace. A tak kvalitní veřejný prostor může pozitivně ovlivnit lidi a jejich komunikaci. Lidé, kteří pozorují ostatní lidi, se mohou objevit jedině tehdy, pokud se na prostranství nacházejí lidé, které je možno pozorovat. K letmé komunikaci mezi lidmi může dojít jedině tehdy, pokud je doba jejich vzájemné přítomnosti dostatečně dlouhá na to, aby umožnila zahájení komunikace. (Lofland 1998) Veřejné prostranství je stejně jako rádio, televize nebo internet komunikační medium. A tak fyzický prostor ovlivňuje nejen to, jak dojde ke komunikaci a kdo bude komunikovat s kým, ale má také dopad na obsah komunikace.

Lofland vidí hlavní problém v uzavírání se do „*soukromých měst*“. Autorka se zabývá pěti kritickými prvky těchto měst, protože se jedná o typické negativní vlivy, které ve svém důsledku přispěly k zániku živých veřejných prostranství.

První z vlastností soukromých měst jsou **velké rezidenční čtvrti**, které jsou typické nabídkou bydlení ve stejné cenové kategorii i stylu. Není přitom důležité zda se jedná o sídlištní byty určené střední třídě a nebo luxusní vila domy určené vyšší třídě. I když jsou mezi domy ulice, chodníky a zelená prostranství a parky, tak se zde setkávají pouze lidé stejné třídy. Což není zcela přesné pro veřejné prostranství, protože to nejsou místa setkávání navzájem cizích lidí. Cizí lidé nemají důvod sem chodit a už vůbec nemají potřebu zde s někým komunikovat.

Druhou negativní vlastností jsou **autorezidence**, to jsou rezidence, kde je hlavním měřítkem automobil a především garáž až dvoj garáž v domě. Pokud procházíme takovouto čtvrtí, máme pocit, že zde nebydlí lidé jako spíš automobily a tudíž jsou zde jen velmi malé šance na vzájemné interakce.

Jejich výlučné právo na ulicích pak Lofland nazývá **ulice pro automobily** určuje jí jako třetí vlastnost. Takové ulice nejsou pro lidi nepřátelské pouze tím, že pobyt na nich může být nebezpečný (je například obtížné přejít z jedné strany na



druhou). Důležitější je to, že stejně jako předchozí vlastnosti zcela odrazují od pěší dopravy. Chůze je na takových to ulicích nezábavná. I přes mnoho místa na nich působí prázdňe. Chodník je lemován z jedné strany ulicí a ze strany druhé parkovištěm.

**Antiparky** představují čtvrtou typickou vlastnost soukromých měst. Park je místo odpočinku a rekreace, avšak antiparky, i když jsou plné zeleně a keřů k takovým to účelům nevybízí, naopak od svého užívání odrazují. Jedná se především o kancelářské parky a o parky v průmyslových a nákupních zónách. Jsou jako obrazy v muzeu, na který se člověk může dívat ale ne dotknout se. A stejně jako spousta krajinomaleb v muzeu, nenachází se zde žádní lidé. A tam kde chybí lidé, tam chybí i sociální život a ten je podstatný pro kvalitu života ve městě.

**Megastavby** jsou poslední prvek, který Lofland zmiňuje. Jsou to obrovské multifunkční komplexy, které pod obrovskou slupkou betonu, železa a skla skrývají kanceláře, hotely, obchody či garáže. Ačkoli to mohou být úchvatné stavby, znemožňují nám vznik živého veřejného prostoru mimo jejich stěny. I když mohou mít skvělé interiéry z venku to stále budou jen nudné domy.

Shrnutí autorů: auta ovlivňují život – vytlačují chodce a tím i místo k setkávání.

## 4 Metodika

Hlavní výzkumná část této práce byla pozorování. Analýza probíhala ve třech fázích. První fáze byla příprava. Ta probíhala zkoumáním dostupných map. Druhá fáze analýzy byla terénní šetření všech veřejných prostranství na daném území. Třetí a poslední fáze vycházela z pozorování třech daných prostranství.

### 4.1 Metody výzkumu

První částí analýzy bylo pomocí dostupných map najít všechny veřejná prostranství na Praze 10. Z toho vyplynulo jaké typy prostorů a v jakém množství se zde vyskytují.

Druhá část mé práce bylo mapování veřejných prostranství. V této fázi jsem především mapoval celkový prostorový systém, problémy, chybějící prvky a image daných prostranství. Dopsat.

Výsledkem tedy mělo být zjištění co se na prostranství odehrává, kdo je využívá a jaké aktivity zde provozuje. Vybral jsem tři obdobné prostranství a záměrně u obchodních center.

Hlavní pozorování se pak odehrávalo na třech prostranstvích v okolí nákupních center. Metoda pozorování se vyznačuje snahou získat informace o skutečném dění na prostranstvích.

## 4.2 Průběh výzkumu

Výzkum probíhal začátkem měsíce dubna roku 2010, ve dnech 2.4.2010 a 10.4.2010. Důvodem tohoto termínu bylo počasí. Termín v tomto měsíci předpokládal možnost hezkého počasí a tím pádem větší pohyb chodců. Další volba byla vést výzkum v páteční odpoledne. Volil jsem tak, protože lidé v pátek po práci chodí nakupovat nejen na víkend a tudíž se budou pohybovat po mnou vybraných prostranstvích. Každý den jsem vystřídal všechna prostranství a to v jiném pořadí. Daným prostorem jsem procházel a pozoroval po dobu 30 minut.

# 5 Analýza dosavadního vývoje

## 5.1 Hlavní veřejná prostranství na Praze 10

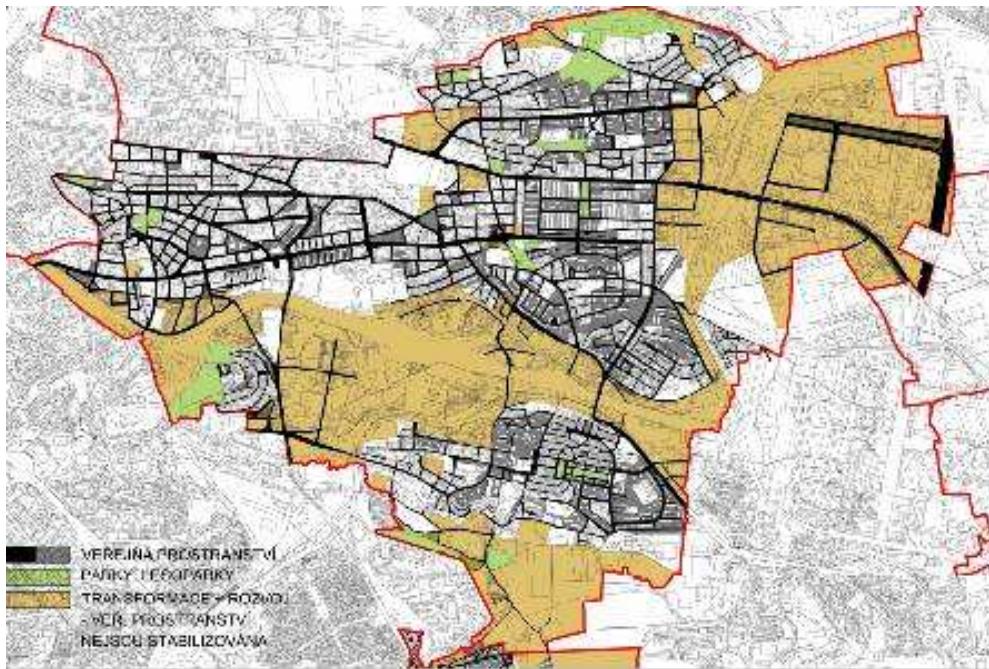
V této kapitole se věnuji úřadu městské části Praha 10 a jeho plánu o budoucí řešení veřejných prostranstvích. Poté představuji nejvýznamnější veřejná prostranství na Praze 10. Prostory budou představeny podle jejich rozmístění v daných městských částech. Hlavními prostory pro tuto práci jsou náměstí, parky, lesoparky. Ulicím, kterých je na tomto území mnoho stejně tak vnitroblokovým dvorům se ve své práci nevěnuji.

### 5.1.2 Praha 10 a budoucnost urbanismu na jejím území

Úřad městské části ve své rozvojové vizi v podnětech k novému územnímu plánu prosazuje zahuštění města. Zahuštění města vede k vyšší hustotě obyvatel, a tím i vyšší koncentraci vybavenosti a služeb. Více potřeb tím lze dosáhnout v docházkové vzdálenosti, tím stoupá podíl pěších cest. Vyšší intenzita využití veřejných prostranstvích vede k vytlačování automobilů a k zlepšení kvalit veřejných prostranstvích pro které je i více veřejných prostředků a dají se lépe kontrolovat stejně jako veřejná zeleň. Tím že potřeb lze dosáhnout pěší dopravou odpadá potřeba prodlužování tras hromadné dopravy, čímž se snižují exhalace. Celková recyklace

města tak přispívá k zachování trvale udržitelného rozvoje a jeho třech pilířů. Cílem této téze je udržení volné krajiny v okolí města – megapark.

Na obrázku č. 6, jsou vidět definovaná veřejná prostranství na území Prahy 10, která jsou tvořena převážně silniční sítí. Zelenou barvou jsou vyznačeny parky a lesoparky, které musí zůstat zachovány. Pro ostatní rozvojové plochy je nutné zhotovit regulační plán, aby mohli být definovány veřejné prostranství a tím i prostupnost územím.



**Obr. 6 Veřejné prostory a prostupnost(URL 2)**

Úřad městské části Prahy 10 ve spolupráci s Nadací Partnerství v budoucích letech plánuje celkový generel veřejných prostranství na svém území. V České republice se podobný systémový přístup zatím neuskutečnil, proto se Praha 10 inspirovuje v zahraničí, například v dánské Kodani. K této příležitosti se tak Praha dočká návštěvy Jana Gehla, který by k tomuto problému měl promluvit. Generel, kterým Praha 10 chce nastavit pravidla rozvoje platící třeba 100 let, by se měl především zabývat specifikací hlavních tepen městské části, komerčních ulic, spojnic, náměstí a promenád..Vedoucí odboru územního rozvoje Prahy 10 Ing. Arch. Kamil Kubiš v prohlášení o nové strategii uvedl: „Dánská Kodaň je nám blízka. V případě Prahy 10 se bude jednat o stanovení charakteru jednotlivých ulic, náměstí, jak je do budoucna revitalizovat, co bude klidová obytná ulice, co obchodní ulice. Chceme nastavit nový pohled na veřejné prostory, nová pravidla rozvoje, která by měla platit dlouhodobě.“ Úřad počítá s kvalitní informovaností a

dobrou spoluprací s občany. A proto otevřel internetové stránky, kde se každý občan nejen dozví o nových plánech, ale také se k nim může vyjádřit. Stejně tak se může informovat v nově zřízeném středisku informací o rozvoji Prahy 10 v budovách úřadu.

### **5.1.3 Náměstí Svatopluka Čecha**

Náměstí již od jeho založení roku 1910 nese jméno básníka Svatopluka Čecha. Nalézá se ve starých Vršovicích a je obklopeno výstavbou činžovních domů, která vznikla po 2. světové válce. Jeho dominantou je funkcionalistický kostel sv. Václava postavený v letech 1929 až 1930, jehož architektem byl Josef Gočár. Počátkem 90. let 20. století nastaly výrazné úpravy zeleně před hlavním průčelím kostela. V parkové úpravě bylo zřízeno nové architektonicky upravené schodiště, nově byla opravena i průběžná komunikace, která je velmi vytížená. Jedná se o ryze veřejné náměstí a jeho funkce je lokální.

Přímo na náměstí se nachází zastávka městské hromadné dopravy. I automobilem se dá zajet až k náměstí a parkovat po jeho stranách. Jižní část náměstí je kvůli dopravní tepně dosti rušné místo, ale v severní části, která je odhlučněna stromy, již hluk není tak velký. V této části se také nacházejí 2 dětská hřiště, které jsou oplocené a mají svůj provozní řád.



*Obr. 7 Náměstí využité k relaxaci a pozorování (foto autor práce)*

Náměstí je oblíbeno místními obyvateli, kteří si zde užívají volitelné a společenské aktivity, jak tomu ukazuje obrázek 7. Praha 10 zde občas pořádá i společenské akce. Díky nedávné rekonstrukci je laviček dostačující množství, avšak většina z nich se celý den nachází na přímém slunci. Cesty mají tvar hvězdice a všechny se rozebíhají od kostela ve středu náměstí k jeho krajům. Další chodníky lemují celé náměstí, stejně tak jako komunikace. Díky vhodné zeleni a svahovitosti terénu je prostor přehledný.

Pro zlepšení prostoru bych navrhoval pouze změnu městského mobiliáře, především výměnu květináčů a doplnění stojánků s pytlíky, které by využili obyvatelé venčící zde své pejsky. Přínosem by bylo rozšíření dětských hřišť

#### **5.1.4 Kubánské náměstí**

Kubánské náměstí bylo plánováno již v 20. letech 20. století. Plán na jeho vybudování se objevil nejprve v roce 1924 v „Návrhu na úpravu území vršovického“. Samotný vznik náměstí souvisí s rozšiřováním výstavby do východní části vršovického katastru. To začalo v roce 1947 a na jeho konci vyrostlo



vršovické sídliště. V první polovině 50. let 20. století postoupila výstavba sídliště do těsného okolí náměstí a tento prostor se záhy stal obchodním centrem sídliště. Vzniklo náměstí s trychtýřovitým půdorysem podél západo-východní osy. V roce 2000 prošlo menší rekonstrukcí, při které byla vyměněna dlažba a opravena fontána. V dnešních dnech jsou vypracovány studie na celkovou přestavbu náměstí. Jsou zde tři hlavní varianty, každá je řešena jiným způsobem, avšak podle plánů by se náměstí mělo zcela změnit a modernizovat.



*Obr. č. 8 pohled ze středu náměstí k zelené ploše (foto autor práce)*

Kubánské náměstí se rozděluje do dvou odlišných částí. Centrální vydlážděná část s dominantní fontánou a zelené části, která centrum obklopuje. Zelenou část tvoří hlavně trávník se záhony a vzrostlé stromy. Ve východní části se nachází dětské hřiště. Zařazení k typům prostorů je velice jednoduché. Je to náměstí, které je ryze veřejné. V městském systému je na okrskové úrovni.

Tento veřejný prostor se nachází v blízkosti jedné z hlavních vršovických komunikací. Je snadno dostupný městskou hromadnou dopravou a také autem. Bohužel parkovacích míst v okolí je nedostatek, což je ale běžný problém vnitřního města. Bariérou pro pěší uživatele mohou být právě komunikace, které veřejný prostor obklopují. Kubánské náměstí není oplocené, což usnadňuje jeho užívání. Náměstí je relativně přehledné. V centrální části se nachází husté keře a stromy a

cesty mají geometrickou kompozici, což může vzbuzovat pocit nepřehlednosti a nedůvěry.

Celková image Kubánského náměstí není nijak zajímavá, návštěvníka ani neoslňuje, ale ani neurazí. Jediným zajímavým prvkem je fontána, která přitahuje pozornost. Tu také považují za dominantu celého prostoru. Lavičky, kterých je na náměstí dostatek, jsou umístěny hlavně podél okrajů centrální části. Toto umístění není vhodné, protože většina z nich se velkou část dne nachází na přímém slunci. Další lavičky se nacházejí v zelené části a u dětského hřiště. Přístup k dětskému hřišti, které je podúrovni okolního terénu není možný po jakékoli zpevněné cestě. To vytváří nebezpečné situace při sjíždění s kočárkem. Okolí náměstí je obklopeno automobily, na jedné straně parkujícími a na straně druhé se nachází velmi rušná komunikace, což narušuje celkové klima a pohodu prostoru. Tento fakt vytváří z náměstí nepříjemné, hlučné a prašné místo.

#### **5.1.5 Malešické náměstí**

Malešické náměstí je centrum původní obce Malešice, i přes velkou výstavbu v jeho okolí si však zachovalo venkovský ráz. Jeho okolí tvoří statky a zámeček z roku 1689, který byl postaven na místě bývalé tvrze. V centru dnes opomíjeného náměstí je kaplička sv. Václava z roku 1755. Statky v okolí dnes neplní svoji původní funkci a jsou využívány soukromými podnikateli v oblasti automobilů. Tím se z náměstí často stává spíše parkoviště. Jediné hospodářské stavení čp.11 je citlivě rekonstruováno na hotel.



**Obr. č.9 Náměstí je dnes zcela pohlceno automobily (foto autor práce)**

Automobilová doprava je dnes doménou toho náměstí. Vede zde hlavní dopravní tepna mezi ulicí Spojovací a Strašnicemi. Doprava tak vytlačila chodce z tohoto prostoru. Pohyb je zde uskutečněn nezbytnou aktivitou, kdy se lidé z blízkého okolí scházejí na autobusové zastávce.

Náměstí je ze všech stran obeháno komunikací i jediná centrální část s historickou kapličkou a třemi vzrostlými lipami je protnuta spojovací komunikací. Chodníky jsou zde ve špatném stavu a jako celé náměstí by potřebovaly rekonstrukci. Funkce náměstí by se mohla vrátit, pokud bude vystavěn tunel, podle nového Územního plánu, který odlehčí dopravě na tomto území.

### **5.1.6 Vršovické náměstí**

Nejstarší částí Vršovic je Vršovické náměstí. První zmínka o tomto území je z roku 1028. Náměstí je obklopeno historií. Jedná se o nejstarší kostel Vršovic sv. Mikuláš s blízkou farou. Další historickou budovou je na vyvýšené severní straně bývalá usedlost Rangherka čp. 120. Nechal ji postavit podnikatel Jindřich Rangher v polovině 19. století a v jejím okolí pěstoval bource morušového. Na přelomu 19. a 20. století prodělala Rangherka velkou rekonstrukci. Původní dvě budovy, sloužící



pro výrobu hedvábí a sušení bource morušového, byly přestaveny a sjednoceny novou Novorenesanční fasádou a ve střední části budovy vznikla věž. Svého času bývala nejdůležitější budovou Vršovic naposledy plnila funkci radnice. Přestože se nikdy nejednalo o zámek jakožto panské sídlo, je Rangherka známá jako Vršovický zámek. Nemálo důležitá je budova bývalé Občanské záložny, která byla vystavěna v letech 1911 až 1912 podle projektu architekta Antonína Balšámky. Poslední historickou stavbou na náměstí je funkcionalistický kostel Husův sbor postavený roku 1930.



*Obr. č. 10 Široká ulice a ustupující chodníky v pozadí chátrající budova Rangherka (foto autor práce)*

Dnes je náměstí ovládané automobily a neplní funkci náměstí. Zahrada pod budovou Rangherka je oplocená a stejně jako objekt chátrá a čeká na obnovu. Tím se náměstí ochuzuje o možnost být využito k volitelným aktivitám. Hlavní pohyb na tomto náměstí zajišťují studenti Obchodní akademie Heroldovy sady, kteří přes náměstí a okolo záměčku chodí do školy.

Pro zlepšení situace na náměstí schvalují plán úřadu Prahy 10, který počítá s celkovou rekonstrukcí stávajícího objektu Rangherka včetně přilehlých zahrad, které se tím propojí s Heroldovými sady. V jeho prostorech by měla vzniknout obřadní síň, hotel a restaurace s terasou. Zahrady by měly být osazeny vhodnou

zahradní architekturou a vybudován altánek lázeňského typu. Dále navrhuji rekonstrukci silniční sítě spočívající v inovaci povrchu komunikace a také rozšíření chodníků s prvky pro bezpečnost chodců. Pokud by byly okolní budovy rekonstruovány, mohlo by se z náměstí díky jeho historii stát místo celoměstského typu.

### **5.1.7 Metro Strašnická**

O veřejném prostranství v blízkosti stanice metra Strašnická se dá hovořit od roku 1987, kdy byla otevřena tato stanice. Ze stanice metra lidé mohou pohodlně dojít na stanice tramvaje, aniž by se jejich cesta křížila s automobilovou dopravou, kterou představuje silně využívaná dvouprouhá ulice V Olšínách. Pokud se však musí dostat na druhou stranu, je zde zbudován podchod, který díky vybudování malých krámků láká k jeho využití. Cestující tak raději volí podchod než riskování při přecházení ulice.

V těsné blízkosti stanice se nachází usedlost z první třetiny 19. století, která je dnes sídlem soukromých firem. Tato budova není příliš viditelná díky zvýšené vozovce. Hned za jejím plotem se nalézá velký sportovní areál „Gutovka“. Areál provozuje úřad Prahy 10 a jedná se o největší areál svého typu na území Prahy. Nabízí zde vyžití jak pro maminky s dětmi, tak mládež i dospívající. Areál je oplocený, se svým řádem a otevírací dobou. Jedná se tedy o poloveřejný prostor.

Další část tohoto prostranství je Strašnický park neboli park přátelství. V dnešních dnech je Strašnický park velmi ožehavé téma. Jedná se o prostor zcela veřejný, který je však velmi zanedbán a okupován nepřizpůsobivými obyvateli, čímž se stává nebezpečným. Městská část se proto rozhodla toto prostranství přebudovat na minigolfové hřiště a dále pak na tenisové kurty, čímž by rozšířila areál „Gutovka“. Tím by se prostor ohraničil a stal poloveřejným. Park by však zcela ztratil funkci parku a parkové zeleně.



Obr. č.11 Navržené území již nepočítá s funkcí parkové zeleně (URL 3)

Navrhuji kompletní rekonstrukci parku a především jeho cest. Parku by měla zůstat jeho funkce a zachování veřejného prostranství. Rekonstrukci bych doporučil i na dětské dopravní hřiště.

### 5.1.8 Heroldovy sady

Park vznikl na místě bývalé vinice a morušového sadu Rangherka. Poté, co tuto oblast koupila obec, se začala otevírat veřejnosti. Jméno získaly sady po Josefu Heroldovi, což byl starosta Vršovic.

V současnosti se na tomto místě nachází jeden z mála vršovických parků, který od poloviny devadesátých let 20. století prošel rekonstrukcí. Z nevhledného místa, jež bylo útočištěm bezdomovců, se stalo příjemné místo pro rekreaci. Heroldovy sady jsou parkem s otevírací dobou, která ho dělá veřejným prostranstvím poloveřejného typu. V městském systému má funkci lokální. Je důležitý pro obyvatele z okolí, kteří zde tráví část volného času.





**Obr. č. 12** *Přehlednost a upravenost parku svádí k relaxaci (foto autor práce)*

Heroldovy sady se vyznačují rozsáhlými trávníky, vzrostlými stromy a keři. Cesty, kterých je v parku minimum, spojují čtyři východy z parku a tvoří okolo středu parku kruh. Podél těchto cest jsou rozestaveny lavičky, kterých je dostatek. V horní části se nachází dětské hřiště a sociální zařízení – toalety a pumpa s pitnou vodou. Tento park se nenachází přímo u zastávky městské hromadné dopravy, ale je od ní v docházkové vzdálenosti. Park je oplocený a má stanoveny návštěvní hodiny a také návštěvní řád. Tyto skutečnosti by mohly být považovány za bariéry dostupnosti parku.

Heroldovy sady nejsou rozsáhlé a také jsou relativně přehledné. Cesty nemají pravidelnou geometrickou kompozici a z většiny míst má člověk přehled o dění v celém parku a návštěvník nemá pocit nebezpečí.

Celková image parku je velice příjemná. V parku se nachází spousta zeleně a jen málo dlážděných cest, které jsou vhodně zvoleny. V jednom rohu je vybudováno dětské hřiště. Jelikož většinu návštěvníků tvoří matky s dětmi, je důležitá i sociální vybavenost. Heroldovy sady nemají žádnou dominantu, ale ani ji nepostrádají. Okolí parku je kvalitní, protože je z větší části tvořeno zelenými plochami a sportovními hřišti.

Klima parku je relativně přívětivé. Je v dostatečné vzdálenosti od rušných komunikací, což znamená, že zde není hluk a že je izolovaný od rušivých elementů města. Stinná a slunečná místa jsou v rovnováze díky vzrostlým stromům.

### 5.1.9 Malešický park

Malešický park o rozloze 8,5 ha je největším parkem v Praze 10. Byl založen roku 1790 při výstavbě okolních panelových domů. Tento park si drží svůj standart od samého začátku. Není nijak oplocený a tudíž se řadí do zcela veřejného prostranství. Je navštěvován všemi skupinami místních obyvatel a je pro ně dobrým lokálním zeleným bodem v jinak zastavěném sídlišti.



*Obr. č. 13 Cestní síť Malešického parku, která by uvítala svou rekonstrukci (foto autor práce)*

Park má rozsáhlý travní a křovinový porost. Stromů je zde pomálu, kromě malého jehličnatého hájku v severní části parku. Cesty jsou zde vedeny přímo, takže se dá dostat z jedné části rychle na druhou, ale i různě kroucené a vhodné pro procházení. V severní části se nachází také zahradnictví, které se stará nejen o Malešický park, ale i o ostatní zeleň na území Malešic. Na jižním konci je postavena malešická zeď, které se bohužel při každé nové opravě stejně stane kořistí vandalů, kteří na ni zkoušejí svůj umělecký talent. Další stavbou v centrální

části je dětské hřiště, které poskytuje vyžití jak těm nejmenším, tak i větším dětem. Lavičky jsou vhodně rozmístěny po celém parku, z toho alespoň jedna třetina ve stínu stromů.

Park je vzdálen v docházkové vzdálenosti od místní zastávky městské hromadné dopravy, ale vzhled k lokálnímu významu této skutečnosti nepřikládám velký význam. Park svými širokými cestami působí přátelsky a přehledně. Člověk zde má pocit bezpečí.

Park by měl být v nejbližších letech rekonstruován. V plánech je obohacení o nový vodní kaskádovitý systém využívající přírodního svahu parku, rekonstrukce stávajících cest a vytvoření nové in-line a cyklo dráhy. Součástí návrhů je i dle mého názoru poměrně odvážné vybudování rozhledny a naučné stezky.

Vzhledem k tomu, že park je nejvíce využíván k venčení psů, postrádám dostatečné množství sáčků na exkrementy a odpadkových košů. Jsou-li plány na obnovu parku, bylo by vhodné je spojit s plány na obnovu místního lesoparku. Získal by se tak větší prostor na vytvoření delších cyklo tras. Jedinou bariérou by zůstala Malešická ulice, tuto by ovšem šlo překonat například vhodným přemostěním.

#### **5.1.10 Meandry Botiče**

Meandry Botiče se nacházejí v přírodním parku Hostivař – Záběhlce, který se svou rozlohou 6,7 ha sahá od Prahy 10 až k Praze 15. Jedná se o přirozený meandrovitý tok potoka s břehovými porosty s výskytem chráněných druhů ptactva a vodních živočichů. Je to tedy největší biokoridor na území Prahy 10 a je vyhlášen přírodní památkou.

Za minulého režimu byl potok spíše stokou a odpadkovým košem. To se k dnešním dnům zlepšuje a tak jsou na daném území k vidění vzácné rostliny a živočichy, stejně tak i život ve vodě. Meandry Botiče se nacházejí v lokalitě „Trojmezí“, která je definována jako rozvojová. Tato lokalita je nezastavěné území o celkové rozloze 250 ha na pomezí Prahy 10, 11 a 15, obklopené ze všech stran sídlištěm. Jedná se o největší nezastavěnou plochu na území Prahy 10. Nacházejí se zde zahradnictví, sad a městská zeleň. Bohužel lokalita „Trojmezí“ se nachází na lukrativních plochách a tak je velký zájem ze stran investorů toto unikátní místo přeměnit ve stavební parcely a celé jej zastavět, jak tomu ukazuje obrázek





**Obr. 14** Možné zastavění rozvojové části „Trojmezí“, které zasahuje do ÚSES (URL 4)

V dnešní době daným územím vede naučná stezka, která byla rekonstruována, ale díky vandalům jsou již některé informační cedule poškozeny. Naučná stezka vede z okraje Prahy 10 dále proti proudu až do Pitkovic. Já se budu věnovat území na Praze 10. Cesty jsou zde až na jednu asfaltovou převážně šterkové, a nebo jen vyšlapané. Dokonce i úsek mezi zahradnictvím a Záběhlickým zámekem musí člověk absolvovat po poli, což není úplně vhodné. Další části například mezi Záběhlickou školou a zámekem jsou značně zarostlé hustým křovím a tím mohou působit nebezpečně a nepříjemně.

Na území se převážně pohybují lidé se svými psi, lidé na kolech a díky nedalekému ekologickému centru Toulcův dvůr také na koních. Dále sem vyrážejí lidé z okolních panelových domů na obyčejné procházky, nebo si třeba zaběhat. Bohužel díky rozloze a častým hustým křovím se zde nacházejí i lidé z okraje společnosti. Dopravní spojení není dobré, městská hromadná doprava toto území celkově mívá. Myslím si, že kdyby od Hamerského rybníka, který se nachází nedaleko, vedla přehledná asfaltová cyklostezka až k hrázi Hostivařské přehrady, byl by to jeden z nejhezčích veřejných prostorů na vybraném území. Ekologové z místního centra již za podpory Nadace Partnerství zbudovaly cyklostezku

„Greenway Botič“, avšak její úseky nejsou pospojované a značení by zasloužilo rekonstrukci.

### 5.1.11 Malešický lesopark

Malešický lesopark se rozkládá na území 16,5 ha a je na hranici mezi Prahou 10 a Prahou 3. Svou lokální funkcí dobře slouží obyvatelům oběma městských částí. Dříve zde vedla hlavní cesta mezi Malešicemi a Žižkovem.

Jedná se o smíšený les, který v západní části přechází v les jehličnatý. Nepraktický a náletový křovinný porost byl vykácen, tudíž se lesopark stal přehlednějším. Od východu na západ vedou skrz lesopark dvě asfaltové cesty, které se uprostřed zblíhají. Ostatní cesty jsou pouze vyšlapané a po dešti velmi bahnité. Podél cest jsou vhodně umístěny lavičky. Lavičky ať pevné a zabudované do země, tak i volné dřevěné se nacházejí také na paloučku. Návštěvník si tak může volit mezi stínem a přímým sluncem.



**Obr.č. 15 každodenní rekreace v Malešickém lesoparku (foto autor práce)**

Lesopark je díky vzdálenosti od komunikací klidné a tiché místo, jehož image není ničím zajímavá. Jednou ročně se zde pořádá závod v amatérském běhu.

Při jeho oživování bych doporučil vytvoření okruhu, který by byl vhodný pro volitelné aktivity jako běh, jízda na kole nebo in-line bruslích. Případně spojení tohoto okruhu s okruhem v Malešickém parku. Další oživení by byla výstavba dřevěných prolézaček, která by dozajista místu dodala určité kouzlo a stala se lákadlem pro maminky s dětmi. Jako nezbytné považuji vytvoření pevné cesty mezi

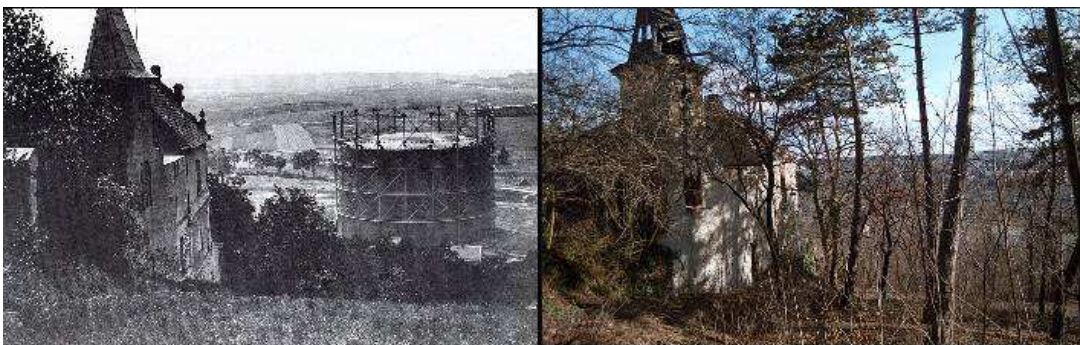


železnicí a přechodem do Malešického parku. Tato trasa je využívána při pěší dopravě převážně studentů mezi školami na Třebešíně a stanicemi městské hromadné dopravy v ulici Spojovací.

### 5.1.12 Lesopark Bohdalec

Lesopark na vrchu městské části Bohdalec se svojí plochou 12,5 ha řadí rovněž k nejrozsáhlejším lesním porostům na Praze 10. Bohužel není využit k rekreaci, jak by mohl a plní pouze lokální funkci. Lesopark je z více jak jedné poloviny ohraničen železničním koridorem a odstavným nádražím jih. Další jedna čtvrtina je kvůli příkrému svahu, zdi a zástavbě v ulici U Plynárny také nepřístupná. Lesopark se tak stává jakousi slepou uličkou, do které lze vstoupit pouze z vrcholu kopce od nové zástavby. Těžká dostupnost parku tak mnohé odrazuje od jeho navštívení.

V lesoparku rostou oba druhy stromů, jak listnaté, tak převážně jehličnaté. Dále zde nalezneme náletové křoviny. Cesty jsou nezpevněné a pouze vyšlapané nemající geometrickou kompozici. Z ulice Na křivce les bohužel přejímá funkci kompostu, kam lidé vyhazují posekanou trávu, ořezané větve, či vánoční stromečky. V lesoparku se nacházejí zchátralé lavičky a pozůstatky altánků. Díky těsné blízkosti historického domu č.p. 262, který bohužel chátrá a je obýván squattery je v lesoparku bohužel i mnoho odpadu. Celkově tak park působí nepříjemně a jeho image je až nebezpečná. Klidu zde ani nepřispívá hluk z okolní železniční dopravy.



*Obr. 16 Historický dům čp. 262 dříve a nyní (URL 5)*

Pro dosažení lepší image by se park musel zcela očistit od náletových křovin čím by se stal přehlednější. Nadále osadit lavičkami a výstavbou nových altánků podél

nově vedených cest. Otázka je, jestli kvůli špatné dostupnosti by stav zchátralosti během několika let nenastal znovu.

## 6 Analýza vybraných veřejných prostranství

### 6.1 Eden

Pavel Augusta ve své publikaci *Knihy o Praze 10* o Edenu píše jako o nepodařeném ráji. Toto přirovnání se k danému místu vztahuje jak historicky tak nyní. Při vzniku samostatné Československé republiky Pražané nadchnuti Vídeňským Prátreem chtěli také mít svůj lunapark. A tak se zde roku 1922 objevila mohutná brána a za ní nejroztodivnější atrakce. Uprostřed vedla promenáda lemovaná stromy, za ní bylo vytvořeno jezírko s loďkami, začarovaný zámek, vysoký tobogán a mnoho dalších atrakcí včetně pěti kilometrové horské dráhy, která byla tehdy na světové úrovni. Avšak sláva lunaparku dlouho netrvala. Vršovice byly tenkrát od centra Prahy poměrně daleko, což byla také jedna z příčin neúspěchu lunaparku.



*Obr. č.17 EDEN - lunapark (cca 1922, 1923) (URL 6)*

Již v roce 1926 pouhé čtyři roky od otevření se psalo o špatné prosperitě a utopených milionech. Další negativní vlivy mělo okolí lunaparku. V těsné blízkosti se nacházely kasárny a od nouzových staveb chudinských dělníků byl lunapark oddělen jen železniční dráhou a seřazovacím nádražím. Daleko sem nebylo ani od nedaleké kolonie Slatiny, která dělá starosti i dnešním radním kvůli shlukování lidí z okraje společnosti a kriminálních živlů. Tento typ lidí se sem sjížděl i za dob lunaparku a byl pro ně opravdovým „rájem“, tudíž místo bylo oprávněně

považováno za nebezpečné a to především v nočních hodinách. I přes zavedení tramvajové dopravy do Strašnic roku 1935 se lunaparku nepodařilo prosperovat. Jeho osud se zpečetil roku 1946, kdy pražský magistrát vydal usnesení, aby zbylé sešlé zábavní podniky byly z hygienických a bezpečnostních opatření uzavřeny. Ještě za dob lunaparku se sem přesídlilo sportovní družstvo Vršovice (dnešní Slavie) a tak se do míst původní zábavy dnes chodí na fotbal. Při rozrůstání Prahy se zde v 60. letech 20. století začalo stavět vršovické sídliště. Lunapark tak připomínal svým názvem už jen nedaleký kulturní dům Eden.



Ortofoto z roku 1935



Ortofoto z roku 1975



Ortofoto z roku 1999



Ortofoto z roku 2007

#### **Obr. č.18 Historický vývoj (URL 7)**

V roce 1980 tehdejší Obvodní výbor usoudil, že obvod Prahy 10 by měl mít svůj vlastní kulturní dům. Ten po svém dokončení měl tři hlavní provozy. Víceúčelový sál, kde je k dispozici 600 míst, kinosál s 291 sedadly a restauraci se 105 místy nacházející se v západní části objektu. K sálu je připojena klubovna a bufet. Před vlastním sálem je prostor sloužící pro přestávky a příležitostné výstavy. Autory kulturního domu byli Ing. Arch. Dalibor Pešek a Ing. Arch. Hana Pešková. V minulosti byl dům hojně využíván a to nejen pro školní a dětská představení.



V současné době je kulturní dům zavřený a čeká na svou rekonstrukci. Po dlouholetých soudních sporech až dnes má městská část pravomoc s tímto objektem nakládat. Je stanovena strategie, kdy úřad hledá vhodného nájemce, který by za výhodných podmínek k pronájmu platil i rekonstrukci. Takovýto subjekt se však po dobu dvou let zatím nenašel a tak osud kulturního domu je nejasný.

Před kulturním domem Eden se nacházel 9500 m<sup>2</sup> velký parčík, který byl zanedbán a potřeboval rekonstrukci. Místo rekonstrukce úřad Prahy 10 za podivných okolností poskytl pozemky firmě Carrefour, která vykácela veškerý porost, který činil cca 1100 kusů dřevin a na daném místě začala roku 2002 stavět velké multifunkční nákupní centrum. Touto výstavbou se tak silně zvýšila frekvence automobilů křižovatky Vršovická – Bělocerkevská – U Slavie a to zhruba o 5000 za den. Dále se zvýšil počet exhalací díky odvětrávacímu systému z podzemních garáží. Neméně důležitým byl fakt, že stavba tak uzavřela Vršovickou ulici jako koridor, kde se násobí hluk, prašnost a imise.



*Obr. č.19 Bývalý parčík, na jehož místě dnes stojí NC Eden (URL 8)*

Spolu s nákupním centrem bylo vystavěno prostranství, které je součástí mé analýzy. Prostranství obdélníkového tvaru a je ze dvou stran obklopeno budovou nákupního centra. Na třetí straně k němu přiléhá budova nefunkčního kulturního domu Eden, za kterým se nachází rozsáhlý komplex úřadu městské části Praha 10. Z poslední strany je obklíčen hlavní Vršovickou ulicí, od které je oddělen zábradlím a širokým travnatým pásem.

Budova komplexu na ploše 41 122 m<sup>2</sup> si našla své oblíbence nejen v obyvatelích Prahy 10, ale celé Prahy. Našla si i své odpůrce, kteří pravdivě tvrdí, že tato stavba zbytečně zabrala zelenou plochu a že další velká nákupní centra jsou nedaleko. Například Palác Flóra, nebo obchodní dům Kaufland na Bohdalcích. V dojezdové vzdálenosti byl již také postaven Interspar v Hostivaři. A když už se

projektant, firma Loxia, pustil do takové práce, proč raději nevyužil nedaleké opuštěné továrny Koh-i-noor a nezrenovoval ji, popřípadě zboural a na již zastavěném území postavil nový objekt.



*Obr. č. 20 pohled na celé nákupní centrum od budovy Ministerstva životního prostředí (foto autor práce)*

V těsné blízkosti nákupního centra je sídlo Úřadu Městské části Prahy 10, které bylo postaveno v letech 1972 až 1977 původně jako administrativní budovy sdružených investorů. Přes hlavní Vršovickou ulici je vystavěn objekt Ministerstva životního prostředí. Ten je postaven podle plánů S. Chromce, D. Špičky a J. Vrány v letech 1968 až 1969 a dříve sloužil Ministerstvu lesního a vodního hospodářství. Přes kolmou ulici U Slávie je k vidění dnes již dokončený fotbalový stadion pro 15 320 diváků, který byl po dlouhých projektech firmy Omikron a diskuzích nakonec za podpory Městské části Prahy 10 úspěšně otevřen. V obvodových zdech se nacházejí ubytovací prostory, restaurace a rychlé občerstvení a konferenční centrum. Ve dnech fotbalových zápasů a dopravní špičky je tak opravdu lepší se této křižovatce zcela vyhnout, protože je přeplněna.

Veřejné prostranství u nákupního centra je dobře dostupné. Na dopravní křižovatce v jeho blízkosti se nacházejí zastávky městské hromadné dopravy, které

však nejsou zcela ideálně rozmístěny. Autem se zde dá zdarma parkovat v podzemních garážích a nebo na placeném parkovišti u stadionu Slavie. Silně zatížená komunikace však tvoří bariéru a může tak znesnadnit přístup k prostranství. Toto prostranství je díky své poloze u velkého nákupního centra spojováno s tím, že je to centrum Prahy 10. Já si však myslím, že Praha 10 nemá jedno velké centrum, nýbrž více malých lokálních míst, které jsou mezi sebou propojeny jakousi nití. Vždyť Kubánské náměstí je vzdáleno po přímé komunikaci jen 600 metrů.

Image daného prostranství je dobrá. Celý prostor je přehledný a nenacházejí se zde žádné negativní prvky. Dominantou je kruhová fontána s zelení uprostřed. Okolo fontány jsou nepravidelně rozmístěny lavičky. Lavičky jsou kamenné, což je k sezení nepohodlný materiál, který studí. Jako cestní síť jsou zvoleny žulové desky, zámková dlažba, malé a velké dlažební kostky.

Prostor je využíván téměř všemi věkovými skupinami lidí, především jde o blízko bydlicí spoluobčany, kteří mají nákupní centrum v docházkové vzdálenosti. Většina z nich tudy pouze prochází a jedná se o cílové návštěvníky, kteří jdou do obchodního centra, mnozí zde zůstávají a vytváří společenské aktivity. Převážně je to sezení, mluvení, pozorování. Přívetivé klima tohoto prostranství je silně narušeno křižovatkou Vršovická – Bělocerkevská – U Slavie, která je v těsné blízkosti a nákupní centrum obkličuje z dvou stran. Tento faktor špatně ovlivňuje místo především velkým hlukem, prašností, zápachem a imisemi. Prostor je jinak zcela veřejný a přístupný všem. O svátcích nebo významných dnech se zde pořádají různé společenské akce jak pro děti, tak pro dospělé.

Na daném prostranství jsou pěstovány a udržovány převážně kultivary ovocných stromů. Ve velkých květináčích, které vhodně doplňují městský mobiliář, jsou zasazeny různé druhy tují a kultivarů borovice.

### **6.1.1 Problémová mapa**

Problémová mapa zobrazuje všechna strádání daného prostoru.

- A** Rušná křižovatka dvouproudu komunikací Vršovická-Bělocerkevská-U Slavie Takto velké křížení se stává pro chodce překážkou.



**Obr.č.21 křižovatka u nákupního centra (foto autor práce)**

- B** Negativní vliv na celé prostředí má i chátrající budova kulturního domu Eden zobrazená na obrázku č.



**Obr.č.22 kulturní dům EDEN (foto autor práce)**

- C** Při přístupu k prostranství je vidět nebezpečná situace, kdy i při možnosti použití nadchodu lidé raději volí cestu přes vytíženou ulici U Slavie. Fotografie byla pořízena právě z nadchodu, který je pomocí výtahu i bezbarierový.





**Obr.č.23** *nebezpečné křížení (foto autor práce)*

**D** Další nebezpečná situace se naskytá na obrázku X a v mapě je zobrazena písmenem D při přecházení ulice Vršovická. Chodci, kteří chtějí dál pokračovat tramvají ve směru do Vršovic jsou nuceni přecházet po tramvajovém pásu.



**Obr.č.24** *pohyb chodců po tramvajovém tělese (foto autor práce)*

**E** Dlažební kostky umístěné na prostoru před nákupním centrem nejsou vhodné, jejich vystouplé hrany brzdí kolečka u kočárků nebo pojízdných tašek a pokud si člověk nedá pozor může o ně i zakopnout.

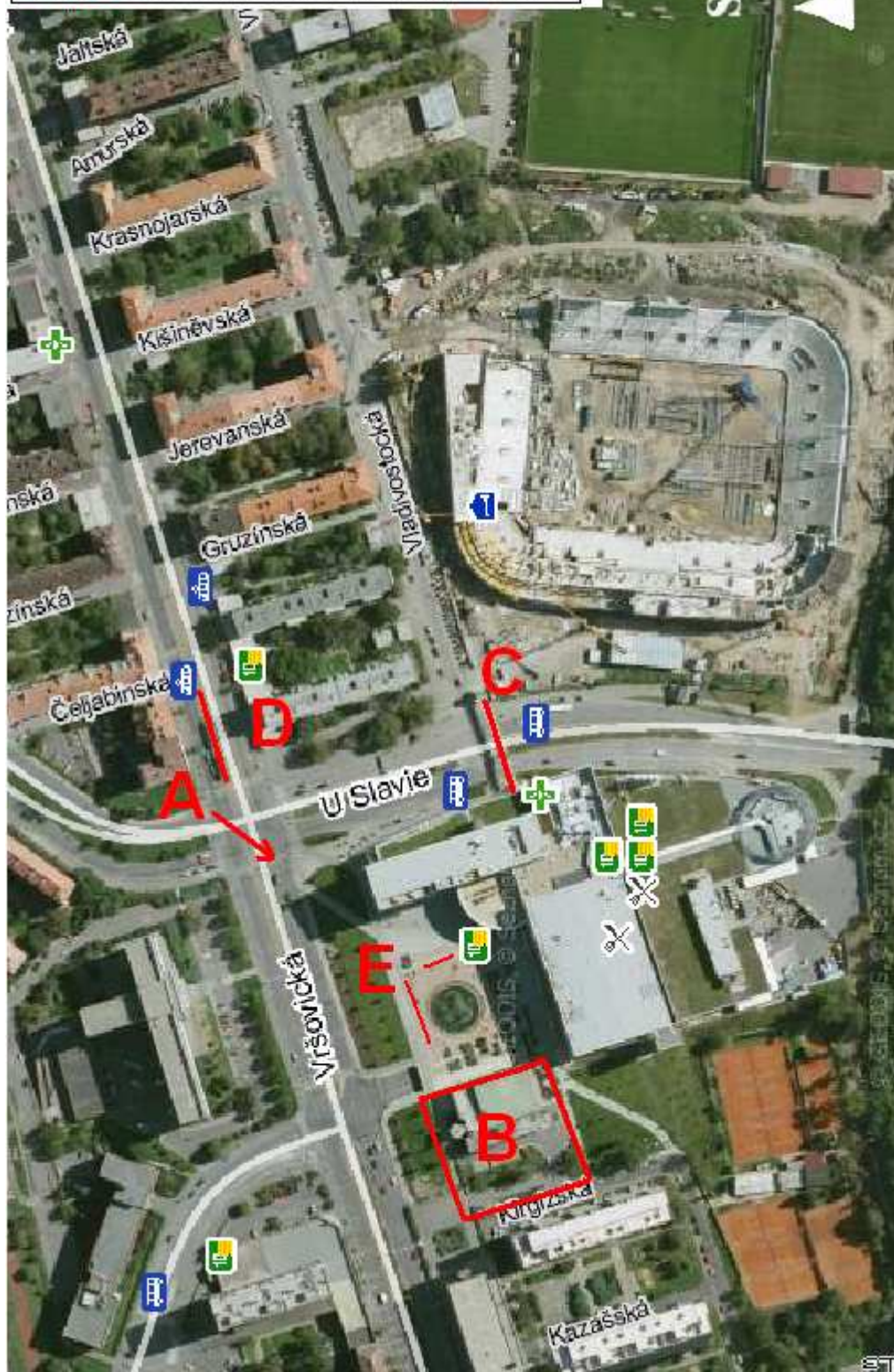




*Obr.č.25 nevhodně zvolené kostky na chodníku (foto autor práce)*

## LEGENDA

A- až E - označené problémové plochy

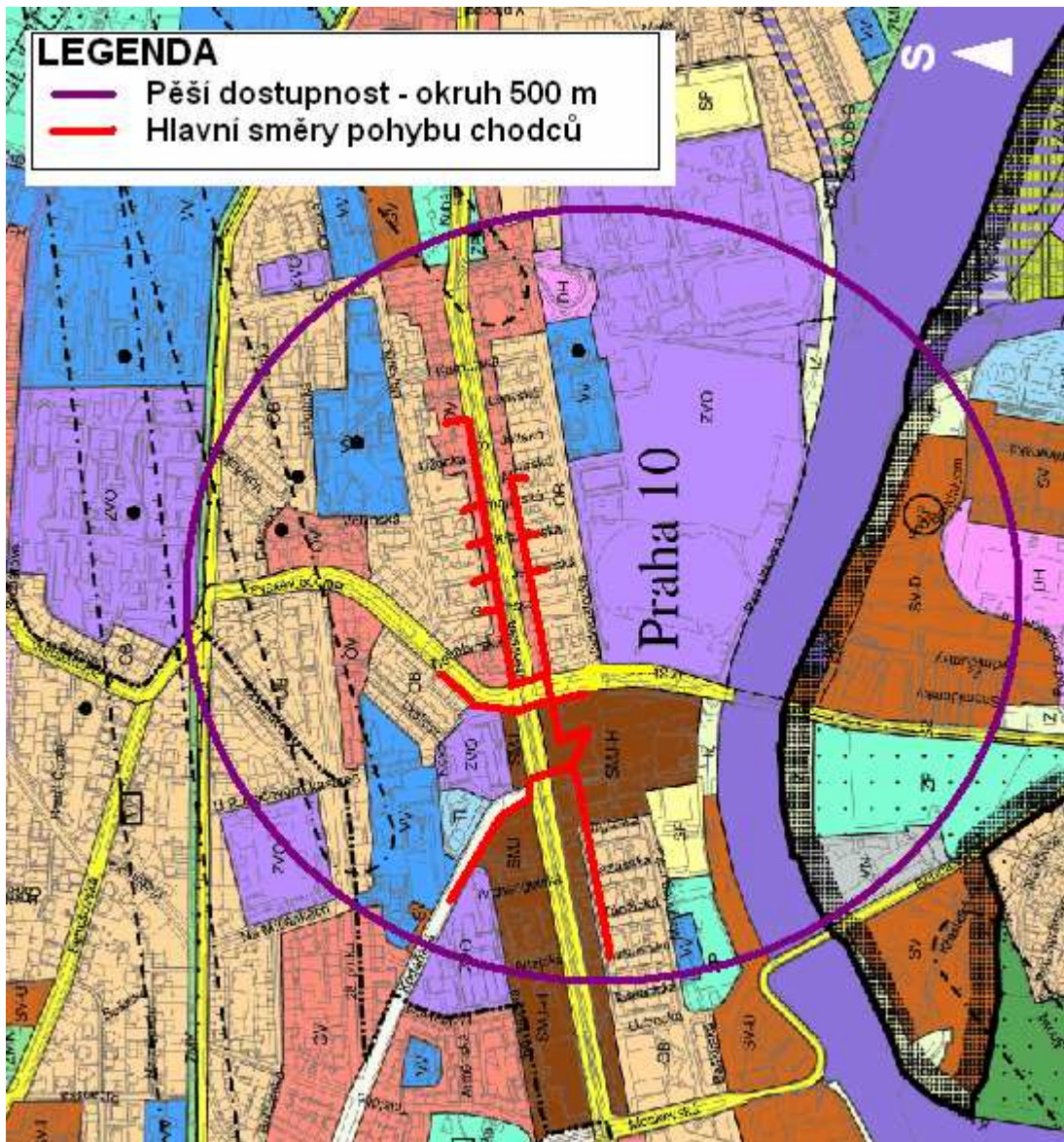


Obr.č.26 problémová mapa (URL 9)

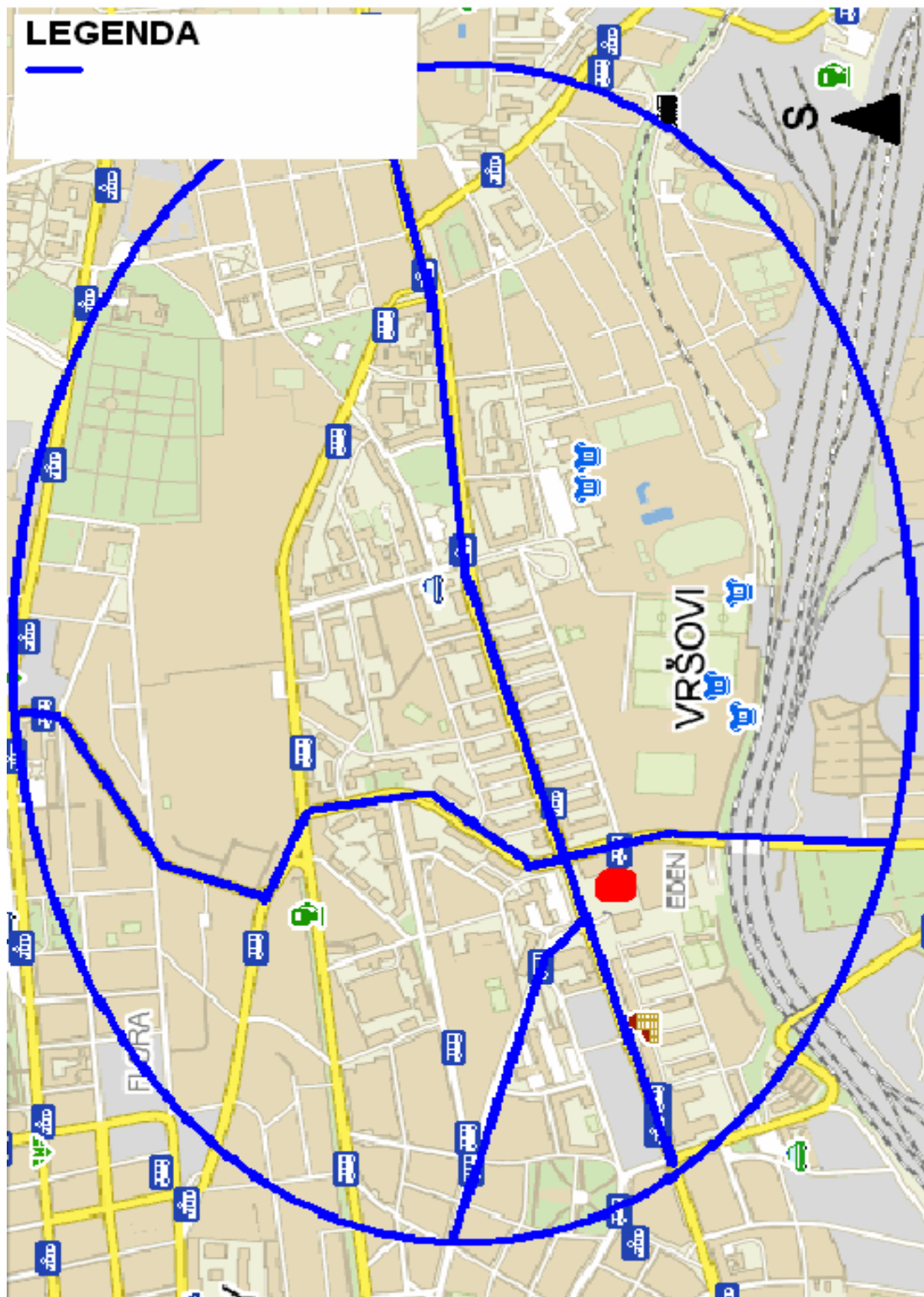


### 6.1.2 Mapy širších vztahů

V mapě číslo I jsou zobrazeny hlavní směry pohybu chodců a spádové území, pro které tento prostor slouží. Fialovým kruhem je vyznačena kružnice o poloměru 500 metrů, která udává míru pěší dostupnosti. Pro lepší orientaci jsem použil mapu územního plánu, která zobrazuje využití ploch. Na mapě číslo II modrý ovál znázorňuje pohyb a spádové území lidí, kteří do nákupního centra míří hromadnými prostředky, nebo zde přeseďají z jednoho dopravního prostředku do druhého.



Obr.č.27mapa širších vztahů (URL 10)



Obr.č.28 mapa širších vztahů (URL 9)

### 6.1.3 Vyhodnocení

Kdyby se v roce 2002 Městská část Praha 10 raději rozhodla revitalizovat tehdejší park před kulturním domem Eden, byla by to dle mého názoru lepší volba, než-li

stavba nákupního centra. Velikost prostranství byla dostatečná, aby zde mohly být podmínky pro každodenní rekreaci. Pro lidi bydlící v blízkosti současného nákupního centra Eden je nejbližší relaxační plocha Kubánském náměstí a náměstí Svatopluka Čecha ve větší než docházkové vzdálenosti. Projektanti sice pamatovali na prostranství před nákupním centrem s dominantní fontánkou, ale vzhledem k tomu, že existence samotného centra výrazně zhustila okolní dopravu a prostranství není ani izolováno například zelení, je myšlenka každodenní rekreace na tomto místě nevyhovující. Dostupnost daného místa nadále zhoršuje vzdálenost tramvajových zastávek a nutnost překonat křižovatku.

#### **6.1.4 Návrh řešení**

Pokud bych měl navrhnout nějaké řešení, číslo jedna by bylo posunutí zastávek tramvajové dopravy přímo mezi budovy nákupního centra a Ministerstva Životního prostředí. Tím by se zlepšila bezpečnost. Dalším krokem na tomto prostoru by bylo vybudování náměstí, jež by bylo sice přetnuto ulicí Vršovickou, ale vhodnými prvky, včetně zúžení ulice a dvou širokých přechodů, přivedeno pomocí pasivních prvků do maximálního možného bezpečí. U budovy Ministerstva by na místo stávajícího parkoviště mohla vzniknout místa umožňující krátkodobou instalaci a tedy proměny a oživení prostoru. Možnosti oživení by mohly být například galerie pod širým nebem, vystavené projekty Ministerstva, tržiště. Kultivovaný rozvoj v tomto prostoru by mohl úřad městské části vhodně podpořit například nízkým pronájmem. Prostor před budovou Ministerstva by volně navazoval na pěší koridor ulice Kodaňská, která podle plánů úřadu má být celá přebudována na lepší veřejné prostranství a mohl by se tak stát jejím vhodným zakončením.

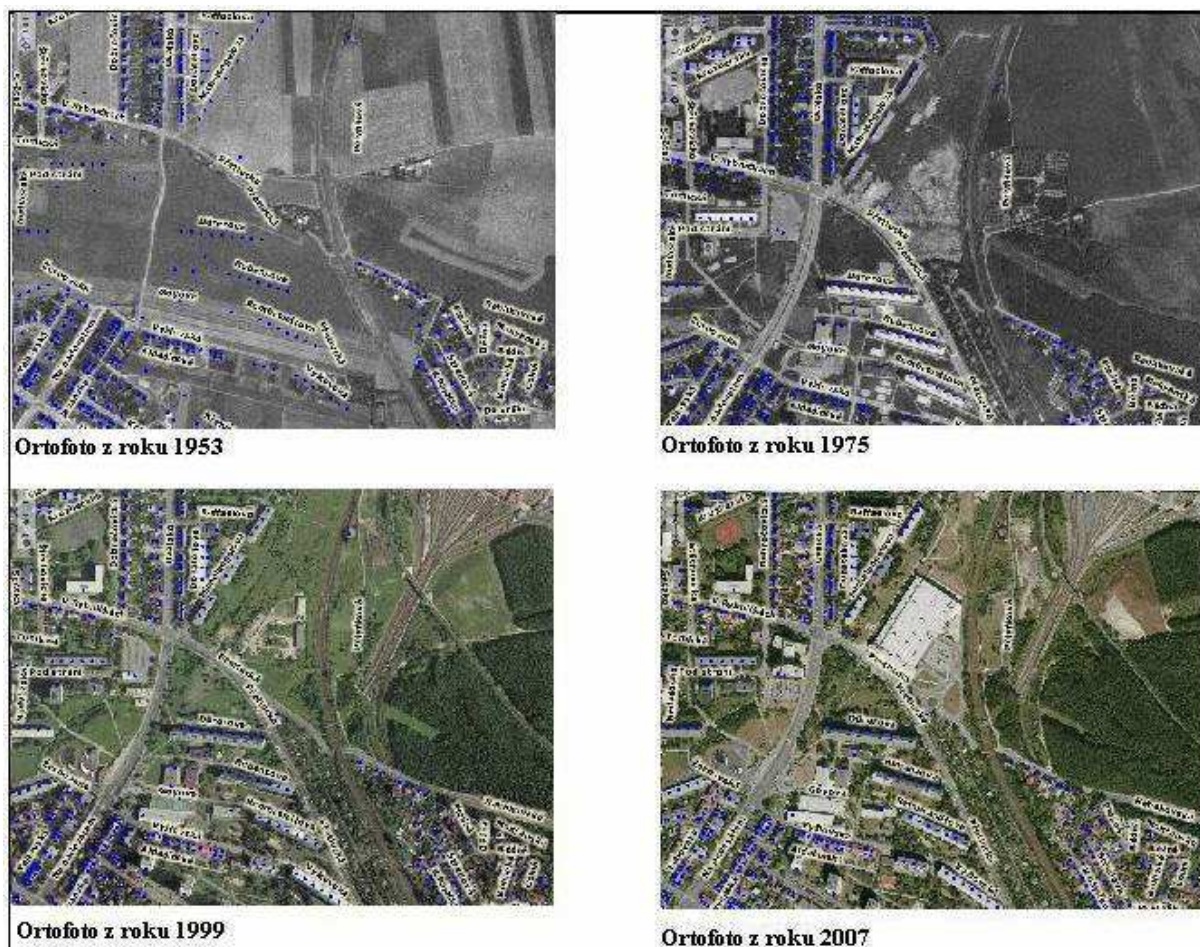


Obr.č.28 navržená řešení (URL 9)

## 6.2 Skalka

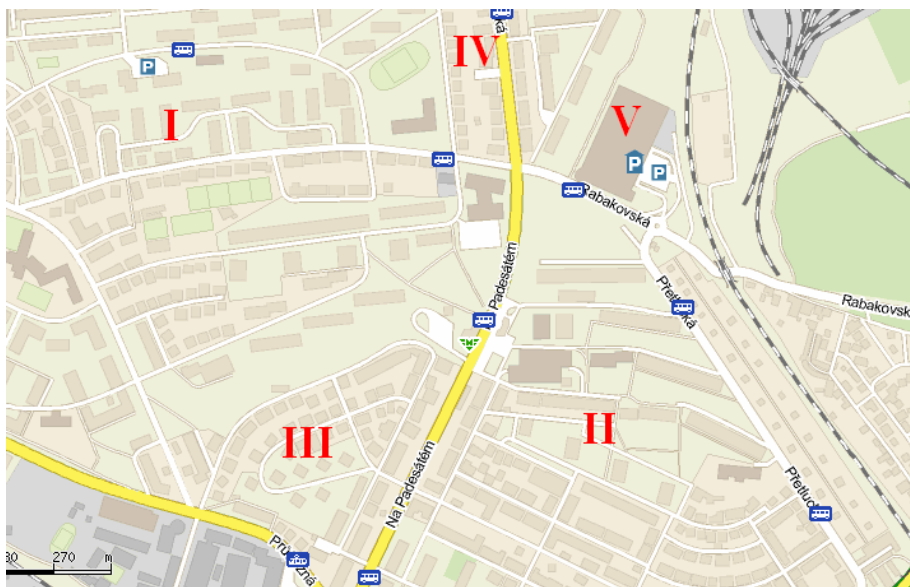
V průběhu času se dané prostranství vyvinulo z obyčejného pole až po hustou městskou zástavbu. Ta zde počala výstavbou sídliště Rybníčky, které je na obrázku X vyznačeno I, v letech 1958 až 1961. Sídliště, které navrhoval architekt M. Hudec, obsahovalo 1200 bytových jednotek pro čtyři tisícovky obyvatel. Počátek stavby mladšího sídliště Skalka, které je na obrázku X označeno II, je datován k roku 1967 podle plánů architekta P. Jichy. Po dokončení v roce 1974 získala Praha 10 na Skalce 1777 nových bytů pro necelých šest tisíc obyvatel. O další rozvoj se postarala výstavba rodinných domů mezi ulicemi Na padesátém a Žernovská, stejně tak jako individuálně postavené rodinné domky v ulici Úvalská zobrazené na obrázku pod čísli III a IV. Obyvatelé těchto sídlišť a rodinných domků byly odkázány na autobusovou dopravu, až roku 1990 kdy byla otevřena nová stanice metra Skalka.





**Obr. č. 29 Historický vývoj (URL 7)**

Stanice, která byla postavena podle architektonického řešení Ing. Arch. Aleny Martínkové, se tak stala na šestnáct let konečnou stanicí trasy „A“. Jakožto konečná stanice byla vystavena značnému tlaku, protože k ní byly přivedeny autobusové linky z širokého i blízkého okolí a stanice často kapacitně nestačila. Přivedeny sem byly linky z jihovýchodní části Prahy od Hostivaře a Košíku, stejně tak jako z průmyslových podniků v Hostivaři, Dolních Měcholupech a Uhřetěvsi. S rozvojem pražské integrované dopravy sem byly nasměrovány i příměstské linky z Říčán a okolí. Zatíženo bylo i okolí stanice a to především zaparkovanými automobily, jejichž majitelé se pouze přiblížily ke stanici a dále pokračovaly metrem do centra. Stanice tak nebyla konečná, jako spíše přestupní. O navýšení provozu a dopravní frekvence se dále zasloužila obchodní společnost TESCO, která v blízkosti stanice vybudovala roku 2005 svou prodejnu o celkové ploše 8070m<sup>2</sup>, kterou na obrázku znázorňuje číslovka V. Vznikem obchodního domu tak vznikly zcela nové trasy pro pěší dopravu, které dodnes nejsou nikterak podchycené.



**Obr. č. 30** výstavba okolních sídlišť (URL 9)

Autobusy mířící k metru Skalka se při dopravních špičkách zařazovaly do kolon ostatních automobilů v blízkých ulicích, převážně v Černokostelecké a Švehlově, což mělo za následek nedodržení jízdních řádů. Z tohoto důvodu se Dopravní podnik hlavního města Prahy rozhodl vybudovat novou stanici a tím prodloužit linku metra A. Nešlo však o ražbu nového tunelu, ani koleje se nemusely dávat nové. Stačilo „pouze“ vybudování stanice a zázemí v nedalekém Depu Hostivař. To se stalo a tak dne 27.5.2006 se cestující mohli poprvé projet do nové zastávky. U stanice byly vybudovány parkovací plochy a především velké autobusové nádraží kam byla přeměrována většina autobusů ze stanice Skalka. Tím se obyvatelům stejnojmenného sídliště velmi ulevilo.

Stanice metra je tvořena vestibulem, který slouží i jako podchod, aby se cestující mohli bezpečně dostat na obě strany ulice Na padesátém. I přesto mnozí riskují přecházením čtyřproudé silnice v místech mimo přechod. Mobiliář a design stanice je od její výstavby stále stejný a zasloužil by si rekonstrukci. Západním směrem od stanice se nachází parčík, který vede až k ulici Dubečská. Tento parčík je udržován a především díky nedávnému vykácení křovin, které dosahovaly výšky až tří metrů, je přehledný. Bohužel postrádá jakoukoli cestní síť. Tato zelená plocha je využívána především k průchodu od stanice metra k domovu. Mezi parkem a ulicí V Rybníčkách je postavena jedenácti poschodová budova Českého statistického úřadu jejíž architekti jsou Oleg Haman a Aleš Poděbrad z ateliéru Causa. Budova je svou výškou dominantní nad okolní zástavbou, ale nepůsobí



nikterak negativně a do prostoru vhodně zapadá. Od této budovy přes ulici Na Padesátém se nachází jakési pokračování parčíku. Plochy zeleně, by však potřebovaly oživení a především prořezání keřového patra, které svou přítomností vytváří hluché a nepřehledné místa. Přes tento parčík nevede žádný chodníček a tak jsou lidé nuceni chodit po vyšlapaných cestách a trávniku. Zkracují si tak cestu mezi stanicí a obchodním domem. Od stanice metra východním směrem se nachází komplex obchodů, který ve 4 objektech nabízí prodejnu s potravinami Albert, dále prodejnu nábytku. V ostatních dvou jsou různé obchůdky, restaurace a lékárna.

Dostupnost vybraného prostoru je ideální. Nachází se na dopravní uzlu, který obsahuje spojení metra a autobusů. Komunikace ulice Na padesátém i přes svou mohutnost, není hlavním tahem pražské dopravy a tím pádem není tak vytížená. V případě potřeby parkovat u stanice metra, je cestující odkázán na některou z postraních uliček, které už tak bývají přeplněné. Zdarma a bez problémů se dá zaparkovat pod obchodním domem Tesco, kde je pro tyto účely zřízeno parkoviště.

Stanice metra a jeho okolí se bohužel dobrou imagí chlubit nemůže. Celkový špatný obraz nerenovované stanice navíc dotváří všude přítomní bezdomovci, kteří díky nevhodně vytvořenému prostoru, mají dostatek laviček, zákoutí a hluchých míst mezi křovisky. Dobré zázemí jim vytváří i stánek rychlého občerstvení pochybné kvality.

Prostranství je využíváno pouze k nezbytným aktivitám. Lidé tudy jen procházejí, popřípadě čekají na další spoje hromadné dopravy. Na celém území, vyjma malých skalek vedle stanice autobusu směru Zahradní město není žádný pozitivní prvek. Tyto skalky vhodně doplňují název území a jsou využívány biketrialisty, kteří si ne ně jezdí zaskákat.

V okolí stanice až na pár výjimek jsou zasazené tůje a kultivary borovice. V parčíku pak mezi stanicí metra a obchodním domem to jsou listnaté stromy. Zeleň je zanedbaná, zasloužila by prořezat a ošetřit – některé stromy jsou napadeny mšicemi.

### **6.2.1 Problémová mapa**

Problémová mapa zobrazuje všechna strádání daného prostoru.

**A** Nevhodně navržené lavičky v hluchém místě stanice dávají všanc shlukování bezdomovců.

**B** Nepřehledný úsek – vzrostlé keřové patro, vytváří se tak pocit nebezpečí.

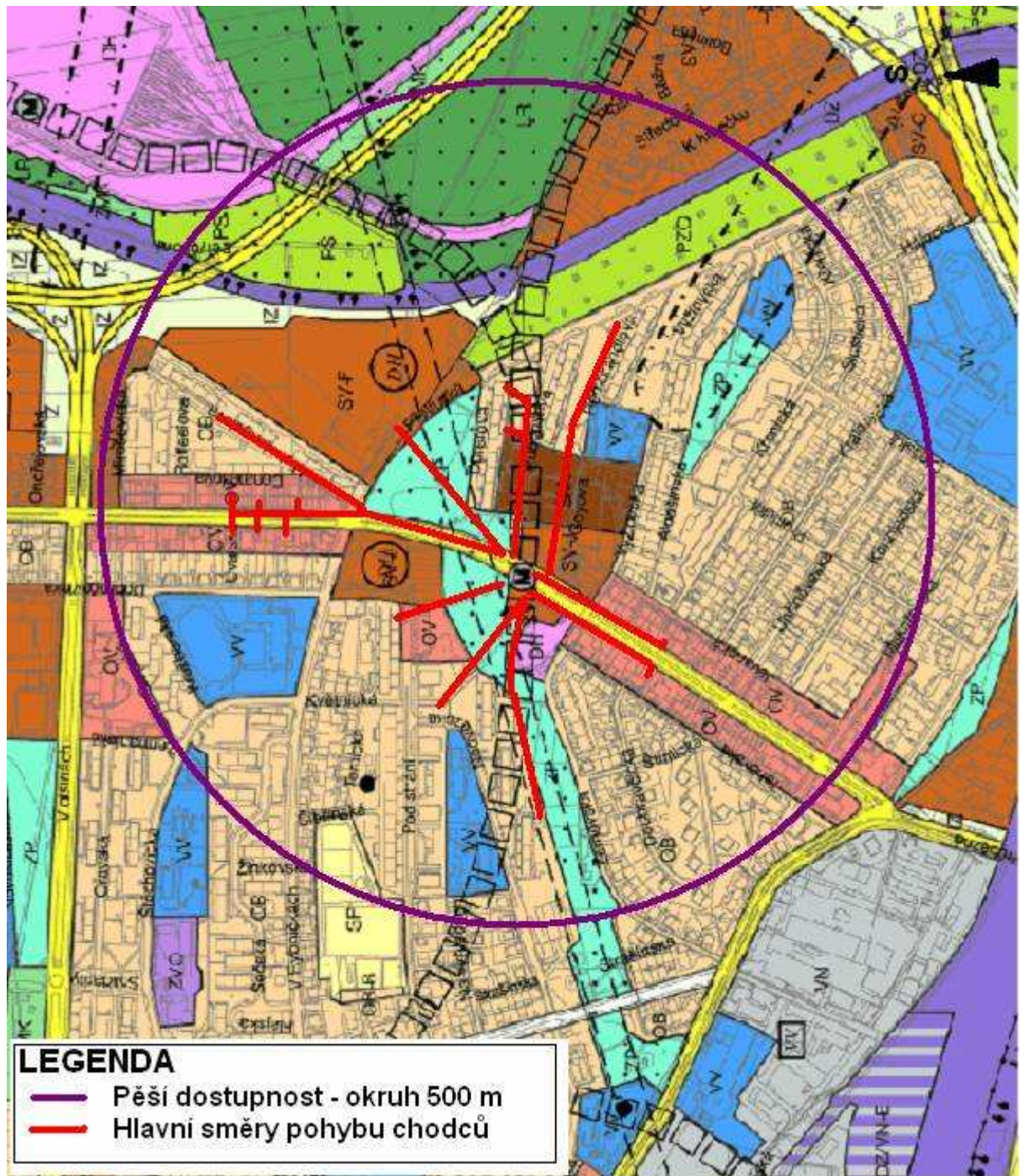
**C** Výstavbou obchodního centra vznikly nové koridory pro pěší. Ti dnes musejí chodit pouze po vyšlapaných cestách.

**D** I přes podchod vestibulem metra lidé přecházejí ulici.

**E** Jediný vhodným doplňkem je kamenná skalka, která tak vhodně dotváří místo

### **6.2.2 Mapy širších vztahů**

V mapě číslo I jsou zobrazeny hlavní směry pohybu chodců a spádové území, pro které tento prostor slouží. Fialovým kruhem je vyznačena kružnice o poloměru 500 metrů, která udává míru pěší dostupnosti. Pro lepší orientaci jsem použil mapu územního plánu, která zobrazuje využití ploch. Z té zle vyčíst, že okolní oblast je převážně polyfunkční území s obytným územím a to čistým i všeobecně obytným. Na mapě číslo II modré území znázorňuje spádové území lidí, kteří na analyzovanou plochu míří hromadnými prostředky. Fialově je pak znázorněno okruh lidí, kteří míří do nákupního centra Tesco.



Obr. č. 32 mapa širších vztahů (URL 10)





Obr. č. 33 mapa širších vztahů (URL 9)

### 6.2.3 Vyhodnocení

Stanice metra Skalka stejně jako její nejbližší okolí zasluhuje celkovou rekonstrukci. V nevyhovujícím stavu jsou i plochy zeleně, které jsou zarostlé a napadeny parazity. Rekonstrukci požadují i obyvatelé blízkého okolí, kteří se zde

kvůli pohybu divných osob necítí bezpečně. I přes možnost využití zelených ploch se tak neděje. Chybí zde jakékoli prvky pro možnost vytvářet společenské aktivity.

#### 6.2.4 Návrh řešení

Pro návrh řešení jsem se inspiroval Parkem u Chodovské tvrze, který je na obrázku X. Tento park i přes to, že je v těsné blízkosti vytížených komunikací díky vhodnému návrhu zcela splňuje podmínky rekreace. Obdobný park bych navrhl západním směrem od stanice metra. Vybudovaly by se zde dětské cyklistické trasy a uprostřed velké dětské hřiště. Prostranství mezi stanicí a obchodním domem bych navrhl přebudovat na jakousi promenádu, doplněnou malými obchůdky. Vše vhodně doplněné zelení, včetně zeleného pásu mezi ulicí Na Padesáté. Celá promenáda by končila u obchodního domu, kde bych jí doplnil nějakým vhodným prvkem, jako například stále stojícím kolotočem, nebo stejně jako u parku na Chodově vybudování minigolfu. Od myšlenky, vybudovat zde velkou umělou horolezeckou stěnu, která by doplnila název jsem upustil, protože obdobná stěna se nachází o jednu stanici metra dále.



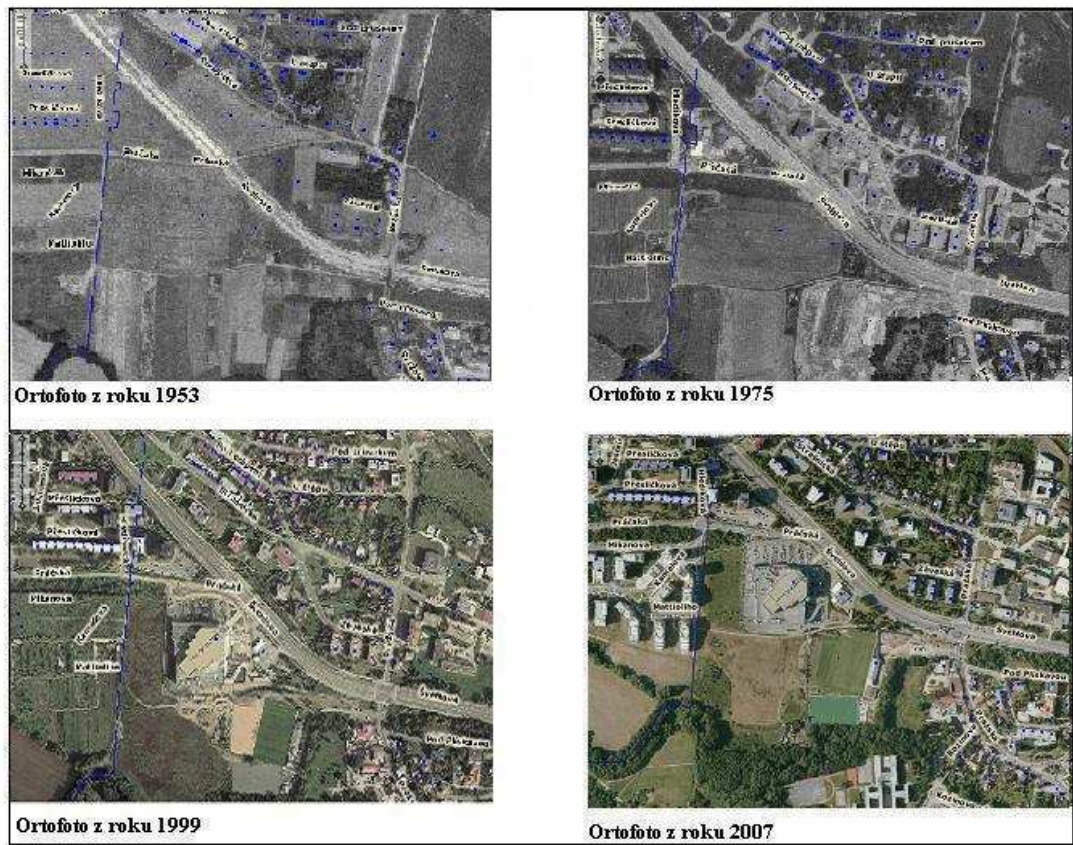
*Obr. č. 38 jeden z návrhů na celkovou přestavbu metra Skalka (URL 11)*



## 6.3 Hostivař

Jestliže dvě předcházející prostranství mají nějakou historii, tak obchodní centrum Hostivař nemá žádnou. Toto území leží na hranici mezi Prahou 10 a Prahou 15. Svou přesnou adresou také již na území Prahy 15 spadá, avšak jeho vazby jsou tak těsné, že jsem ho zařadil do mého výzkumu. Jak je vidět z obrázku č. 35 obchodní centrum vzniklo na obyčejném poli.

V jeho okolí najdeme novou výstavbu takzvaný nové zahradní město. Jednu z částí sídliště Zahradní město. Dále pak benzínovou pumpu. Zbytek okolí je pole, které sahá až k nedalekému potoku Botič a USESu, který vede v jeho okolí. Okolí centra tvoří pouze parkoviště, mezi parkovacími místy jsou zasazeny kultivary ovocných stromů, ale pouze v počtu 15 kusů, což je velmi málo.



Obr. č. 38 Historický vývoj (URL 7)

### 6.3.1 Problémová mapa

Problémová mapa zobrazuje všechna strádání daného prostoru.

- A** málo veřejného prostoru, v okolí samá parkoviště
- B** malé chodníčky mezi mnoha parkovacími místy



**C** tři rychlá občerstvení, každé v jiném typu stánku. Zbytečný zábor již tak malé plochy pro chodce.

**D** Pouze čtyři lavičky na celém prostoru.

**E** žádné chodníčky, nemožnost se dostat k autu s vozíkem.

**F** Nebezpečné situace při přecházení chodců jak čtyřproudé komunikace, tak tramvajového tělesa.

### **6.3.2 Mapy širších vztahů**

V mapě číslo I jsou zobrazeny hlavní směry pohybu chodců a spádové území, pro které tento prostor slouží. Fialovým kruhem je vyznačena kružnice o poloměru 500 metrů, která udává míru pěší dostupnosti. Pro lepší orientaci jsem použil mapu územního plánu, která zobrazuje využití ploch. Z té lze vyčíst, že okolní oblast je převážně polyfunkční území s obytným územím a to čistým i všeobecně obytným. Na mapě číslo II modré území znázorňuje spádové území lidí, kteří na analyzovanou plochu míří hromadnými prostředky. Fialově je pak znázorněn okruh lidí, kteří míří do nákupního centra Hostivař.

### **6.3.3 Vyhodnocení**

Není vhodný pro rekreaci, celá oblast je navržena pro auta, a obchodní centrum stojí naprosto z docházkové vzdálenosti. Ani dopravní spojení nejsou vhodná, a tak obchodní centrum těží z toho, že ve svém okolí nemá podobný blízký komplex a tak lidé, kteří chtějí jít do kina v blízkosti Strašnic nemají jinou volbu, než absolvovat cestu do Hostivaře.

### **6.3.4 Návrh řešení**

Navrhovat nějaké zlepšení na takto špatně zpracovaném prostoru je velmi náročné a přijde mi zbytečné, protože tento obchodní dům už jen svým umístěním nikdy nebude vhodný pro denní rekreaci. I přes to, bych doporučil, když nic jiného rozšířit pás zeleně na úkor parkovacích míst, zbudovat více laviček, popřípadě doplnit nějakým vhodným prvkem, třeba labyrintem z nízkých křovíček.

## 7 Závěr

V mé práci jsem se snažil zhodnotit stávající stav hlavních veřejných prostranství.

Náměstí jsou obsazena dopravou

Parky jsou jak v dobrém tak špatném stavu a čekají na rekonstrukci

Lesoparky jsou neudržované

Nákupní centrum Eden sice vytvořilo jakési veřejné prostranství, avšak špatným umístěním celého komplexu mezi dopravní tepny činí pobyt na tomto prostoru nevyhovující.

Nákupní centrum Hostivař jak již bylo zmíněno je na nevhodně zvoleném místě od samého počátku. Do jeho okolí rozmístili pouze samá parkoviště, a veřejný prostor pro pěší dopravu je zde zcela omezen.

Z hodnocení veřejných prostranství před obchodními centry vyplívá, že jejich projektanti na ně trochu zapomněli. Dokonce vytvářejí jakési antiprostory, kdy je zákazník zahnán do obchodního centra. A to z parkoviště, které toto centrum zcela obklopuje. Jedná se o velmi špatnou situaci, avšak v těchto ohledech je na vině celá společnost, která se uzavírá a privatizuje. Jak říká architekt William J. Mitchell veřejná prostranství umírají.

## 8Přehled literatury a použitých zdrojů

- **Gehl J.**, 2000: Život mezi budovami, Nadace Partnerství, Program Partnerství pro veřejná prostranství a Jan Gehl, Brno, 202 s.
- **Gehl J., Gemzoe L.**, 2002: Nové městské prostory, Vydavatelství ERA, Šlapanice, 263 s.
- **Koutný J.**, 2002, Význam a vývoj veřejných prostorů, Civitas per Populi, Brno, Dostupné na: [http://www.civitasperpopuli.org/prostory\\_mesta/03.html](http://www.civitasperpopuli.org/prostory_mesta/03.html), cit. 2. 3. 2010.
- **Lynch K.**, 2004: Obraz města – The Image of the City, Polygon, Praha, 202 s.
- **Madanipour A.**, 1996: Design of Urban Space – An Inquiry into a Socio-spatial Process, John Willey & sons, West Sussex, 241 s.
- **Nadace Partnerství:** Veřejný prostor z hlediska urbanistického – Jak urbanismus definuje / pojímá téma veřejného prostoru, Dostupné na: <http://www.prostranstvi.cz/teorie/urbanismus.php>, cit. 25. 3. 2010.
- **Šilhánková V.**, 2002: Veřejné prostory a život města, Urbanismus územní rozvoj, 2002 č. 6, Dostupné na: [http://www.uur.cz/images/publikace/uur/2002/-06/07\\_prostory.pdf](http://www.uur.cz/images/publikace/uur/2002/-06/07_prostory.pdf), cit. 15. 3. 2010.
- **Van Melik R.**, 2008: Changing public spaces. Faculty of Geosciences, Utrecht University, Utrecht, 234 s.
- **PPS (2003):** What Makes Successful Place? Project for Public Spaces, New York, Dostupné na: [http://www.pps.org/info/placemakingtools/casesforplaces/gr\\_place\\_feat](http://www.pps.org/info/placemakingtools/casesforplaces/gr_place_feat), cit. 12. 2. 2010
- **Lofland H. L.**, 1998: The Public Realm. Exploring the city's quintessential social territory, New York, Aldine de Gruyter.

## 9 Použité internetové zdroje

URL 1: [http://www.pps.org/littleton/info/placemaking\\_lcl/place\\_diagrams](http://www.pps.org/littleton/info/placemaking_lcl/place_diagrams), cit. 10.3.2010

URL 2: podněty k novému územnímu plánu <http://www.praha10.cz/uzemi-prahy-10/rozvoj-prahy-10/ke-stazeni.aspx>, cit. 12.4.2010 strana 16

URL 3:

<http://www.praha10.cz/LinkClick.aspx?fileticket=HV6qOK3twa8%3D&tabid=1706> 12.4. 2010

URL 4: <http://www.mestaprozivot.arnika.org/kauzy/trojmezi-rekreacni-zazemi-prazskych-sidlist> cit. 15.4.2010

URL 5: <http://www.paladix.cz/gallery.php?ido=18540> cit. 18.4.2010

URL 6: <http://www.praha10.cz/novinky/articletype/articleview/articleid/704.aspx>, cit. 23.4.2010

URL 7: <http://wgp.praha->

[mesto.cz/tms/projects\\_h/letsnimky/index.php?autolog\\_anonymous=true](http://mesto.cz/tms/projects_h/letsnimky/index.php?autolog_anonymous=true) 22.4.2010

URL 8: <http://nno.ecn.cz/index.stm?apc=nP2x1--&x=161309> 22.4.2010

URL 9: [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz) 22.4.2010

URL 10:

[http://wgp.urm.cz/tms/internet/vykresy\\_up/index.php?client\\_type=gis\\_hr1&strange\\_opener=0&client\\_lang=cz\\_win](http://wgp.urm.cz/tms/internet/vykresy_up/index.php?client_type=gis_hr1&strange_opener=0&client_lang=cz_win), 20.4.2010

URL 11: Okolí stanice metra Skalka <http://www.praha10.cz/uzemi-prahy-10/rozvoj-prahy-10/ke-stazeni.aspx> 20.4.2010