

Verejné priestranstvá vlakových zastávok a staníc v Prahe



**FAKULTA
ARCHITEKTURY
ČVUT V PRAZE**

I/ PREHLÁSANIE DIPLOMANTA

autor práce, diplomant: Bc. Lenka Tkadlecová
 akademický rok: 2022/2023, LS 2023
 názov diplomovej práce: Verejné priestranstvá vlakových zastávok a staníc v Prahe
 name of thesis: Public spaces of train stations and stops in Prague
 jazyk: slovenský

vedoucí práce: Dipl. Ing. Till Rehwaldt
 oponent práce: Ing. arch. David Pfann
 ústav: 15120 Ústav krajinářské architektury

klíčové slová: vlakové zastávky a stanice, městská a příměstská železnice, vlaková doprava, veřejné priestranstvo, Praha

anotácia:
 (česká): S vlakovými nádražiami a ich okolím, ich verejným priestranstvom, sa denne stretáva množstvo ľudí. I napriek tomu (alebo možná práve preto?) sú často prehlíadané. Vo svojej diplomovej práci otváram tému verejných priestranstiev železničných zastávok a staníc v Prahe. Kladiem si za cieľ identifikovať ich súčasný stav, slabé a silné stránky, problémy a potenciály a predstavujem víziu ich rozvoja.

anotácia
 (anglická): Train stations and their surroundings, their public spaces, are encountered by many people on a daily basis. Despite this (or maybe because of it?) they are often overlooked. In my master thesis, I open the topic of the public spaces of train stops and stations in Prague. I aim to identify their current state, weaknesses and strengths, problems and potentials and present a vision for their development.

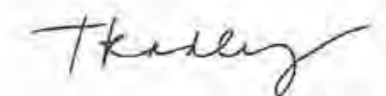
Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou prací vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

V Praze dne

podpis autora-diplomanta

26. 05. 2023



2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: LENKA TKADLECOVÁ

datum narození: 24/02/1997

akademický rok / semestr: 2022/23, LS

obor: Krajinářská architektura

ústav: 15120 Ústav krajinářské architektury

vedoucí diplomové práce: Dipl. Ing. Tili Rehwaldt

téma diplomové práce: Verejné priestranstvá vlakových zastávk a staníc v Prahe

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Teoretická analýza mestskej a prímestskej železnice, jej problémy a potenciály. Zmapovanie a analýza vlakových zastávok a staníc na území Prahy so zameraním na stav verejných priestranstiev. Zvolenie záujmového územia a vypracovanie prípadovej štúdie. Predstavenie možných intervencií a riešení vedúcich k zlepšeniu súčasného stavu verejných priestranstiev vlakových zastávok a staníc ako hodnotných mestotvorných priestorov.

2/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

Portfólio rozdelené do troch častí. Analýza súčasného stavu vlakových zastávok a staníc na území Prahy, analýza súčasného stavu zvoleného územia a návrhová časť. Podľa typológie budú zvolené vlakové zastávky, respektive stanice a tieto budú spracované vo väčšom detaile.

3/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Model.

Datum a podpis studenta 2/3/2023

Datum a podpis vedoucího DP 2.3.23

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne



8.5.2023



Ústav krajinářské architektury

Department of Landscape architecture

Fakulta architektury ČVUT

Faculty of Architecture

Praha 2023

Prague 2023

**Verejné priestranstvá
vlakových zastávek a staníc v Prahe**

Public spaces of train
stations and stops in Prague

Diplomová práce

Master thesis

Lenka Tkadlecová

Železnice pre mňa predstavujú magický svet. Fascinuje ma všetko, čo je spojené s vlakmi. Som okúzlená drážnymi budovami, zastávkami a stanicami, vlakovými súpravami, systémom koľají, vyhýbkami, perónmi, závorami, opustenými dražnými budovami, som okúzlená krajinou vôkol železnice.

1

analytická časť

22 - 57

2

**mapovanie vlakových
zastávok a staníc**

58 - 111

3

návrhová časť

112 - 249

anotácia



S verejnými priestranstvami vlakových zastávok a staníc sa denne stretáva množstvo ľudí. I napriek tomu (alebo možná práve preto) sú často prehliadané. Vo svojej diplomovej práci otváram tému verejných priestranstiev železničných zastávok a staníc v Prahe. Kladiem si za cieľ identifikovať ich súčasný stav, slabé a silné stránky, problémy a potenciály a predstavujem víziu ich rozvoja.

úvod



Okúzlenie alebo zhnusenie? Jedinečnosť alebo všednosť? Poriadok či nečistota? Vlaková zastávka či stanica je často prvé, čo cestujúci po vystúpení z vlaku uvidí. Výrazným spôsobom sa podieľajú na prvom vneme z miesta, utvárajú celkový dojem zo železničnej dopravy a sú vizitkou mesta a mestskej časti.

metodika



Podklady

Pre účely diplomovej práce boli použité dostupné mapové podklady, podklady z archívu IPR Praha, Metropolitný plán Prahy, Územně analytické podklady, štúdie, knihy, články.

Terénny prieskum

Terénny prieskum prebiehal od apríla 2022 do júna 2022. Bol zmapovaný stav verejných priestranstiev 46 vlakových zastávok a staníc v PID zóne 0, ktoré slúžia osobnej doprave. Boli zozbierané relevantné informácie a dáta ako podklad k hľadaniu možných riešení.

Analýzy

Analytická časť diplomovej práce sa venuje teoretickému základu mestskej a prímestskej železnice v Prahe. Súčasťou analytickej časti je tiež výstup z terénneho prieskumu.

Návrhová časť

Návrhová časť reflektuje analytickú časť, vychádza z nej a implementuje získané poznatky do návrhu. V návrhovej časti sú prezentované princípy možného budúceho rozvoja verejných priestranstiev v okolí zvolených železničných zastávok a staníc v Prahe.

Vlakmi som okúzlená už od mala. Jedna z mojich najvýraznejších spomienok z detstva je práve prvá cesta vlakom. Učarovala mi rôznorodosť vlakových zastávok a staníc, metronomický rytmus koľají a malebné hrabalovské nádražia. Učarovala mi ubiehajúca krajina za oknom a pocit dobrodrúžstva, ktorý sa mi spája s cestou vlakom.

analytická část



vlaková doprava v Praze

městská a příměstská železnice



doprava na území Prahy



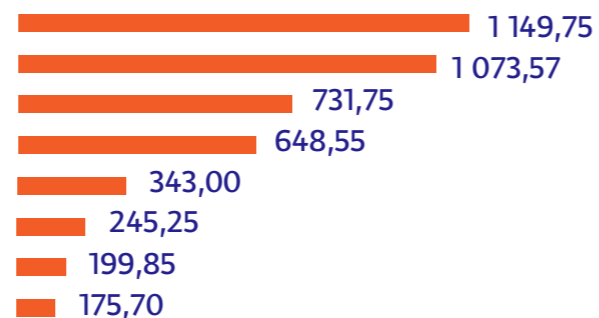
Praha sa, najmä v jej centrálnej časti, vyznačuje hustou sieťou komunikácií a preťažením individuálnou automobilovou dopravou. Sieť komunikácií hlavného mesta Praha presahuje svojou dĺžkou vyše 4.000 km¹. Pre predstavu - ak by sme sa pokúsili prejsť celú sieť komunikácií na území hlavného mesta rovnalo by sa to napríklad spiatocnej ceste na juh Chorvátska.

Ako uvádza *Dopravný plán hlavného mesta Prahy na roky 2021 až 2025*², počet automobilov v Prahe rastie rýchlejšie než po-

čet jeho obyvateľov. Jazda priemerným automobíkom pritom vypustí do ovzdušia najviac CO₂ spomedzi iných druhov dopravy využívaných po ceste Prahou. Naša pohodlná a uponáhľaná krátkozrakosť bude mať teda výrazný negatívny vplyv na ďalšie generácie čo je v rozpore s trvalo udržateľným rozvojom. Preto práve medzi ciele udržateľného rozvoja na území hlavného mesta patrí rozvoj koľajovej verejnej dopravy a zvyšovanie počtu cestujúcich mestskou a prímestskou železnicou³.

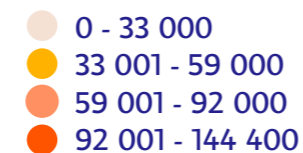
Porovnanie emisií v gramoch CO₂ na 5 km cesty

jazda priemerným automobíkom na benzín
 jazda priemerným automobíkom na naftu
 jazda priemerným motocyklom
 jazda autobusom
 jazda priemerným elektromobíkom
jazda regionálnym vlakom
 jazda tramvajou
 jazda metrom



Mapa znázorňuje miesta preťažených individuálnou automobilovou dopravou, kde treba zvýšiť atraktivitu mestskej a prímestskej železnice a zvýšiť tak jej konkurencieschopnosť voči využívaniu áut.

Priemerné intezity IAD (vozidlo/24hod):



0 5 10 15 km

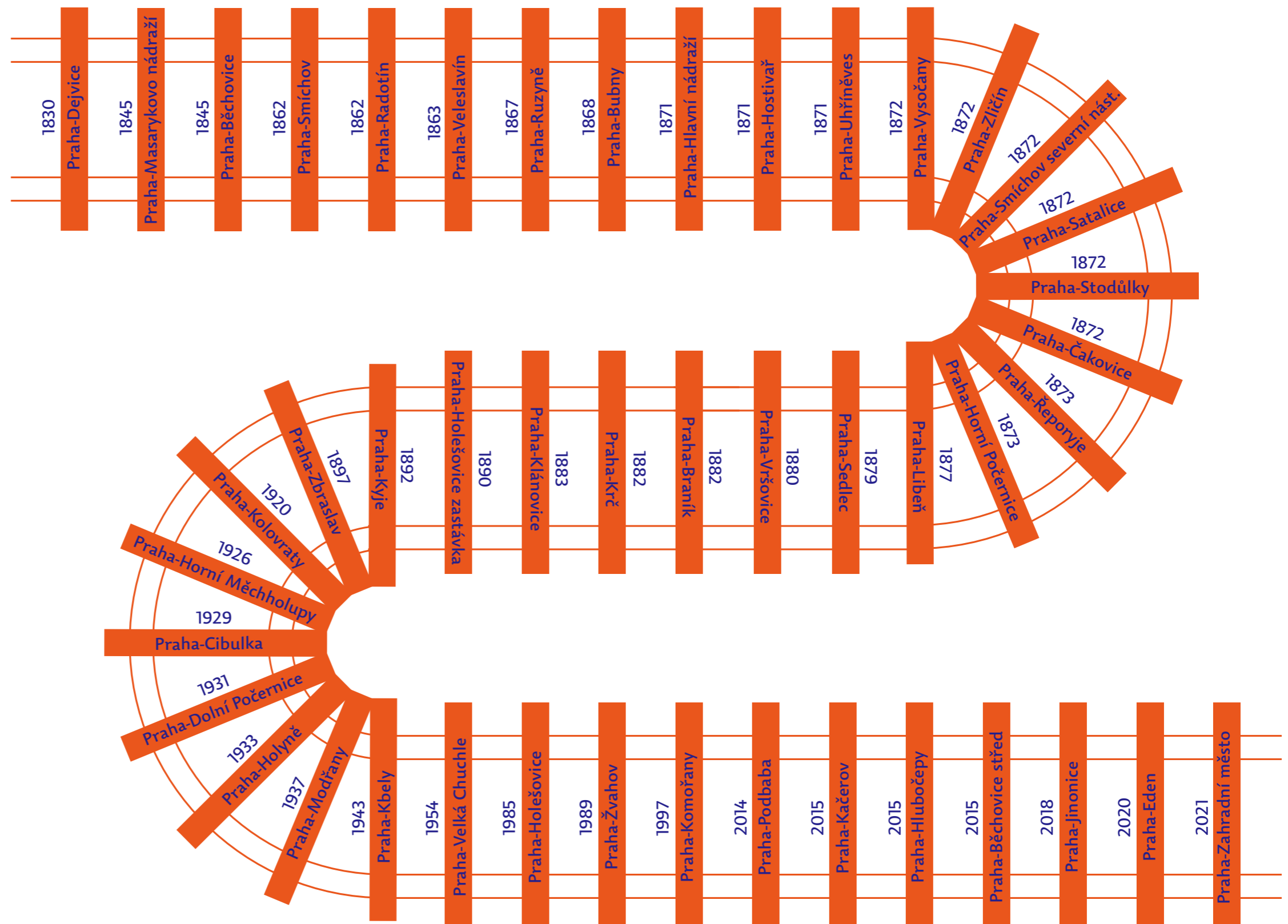


história vlakovej dopravy na území Prahy

Železnica je výrazná línia pretkávajúca mesto. Skrýva v sebe množstvo zákutí, malebných ník, má svoju poetiku a nezameniteľné kúzlo. Je do nej vpísaný kus histórie.

Rozsiahle železničné areály a koľaje vedúce mestom určovali svojim postavením v rámci mesta jeho ďalší rozvoj a vývoj. Spolu s inými fenoménmi ovplyvňovali (a do súčasnosti ovplyvňujú) urbanistickú štruktúru, architektonickú tvár mesta, charakter priestoru a zároveň aj možnosti budúceho rozvoja. Vlakové zastávky a stanice, kedysi v predmestskej krajine a okrajových častiach mesta, sú dnes v jeho jadre či v širšom centre.

Prvý vlak prišiel do Prahy v roku 1845, železnica je tak súčasťou Prahy takmer 180 rokov. Spolu s vývojom mesta sa vyvíjala i železničná doprava. Najprv plnila funkciu najmä pre nákladnú dopravu a čiastočne pre diaľkovú osobnú dopravu. Neskôr sa začala stále viac rozvíjať mestská a prímestská železnica ako reakcia na každodenné dochádzanie z regiónu do zamestnania, ktoré začalo naberať na intenzite v priebehu druhej polovice minulého storočia. Zlomový bol rok 1992, kedy vznikla Pražská integrovaná doprava (PID). So vznikom PID sa začala rozširovať modernizácia hlavných železničných koridorov spojená s rozvojom mestskej a prímestskej železnice, ktorá v súčasnosti tvorí kostru verejnej dopravy.



mestská a příměstská železnice Prahy



Mestská a příměstská železnice je jedním z nejdůležitějších prvků Pražské integrované dopravy. Je využívána nejčastěji pro pravidelné docházení občanů za prací, vzděláním či volnočasovými aktivitami, kteří čím dále tím častěji používají na docházení do Prahy právě vlaky.

Systém městské, příměstské a regionální železnice označované jako linka S se vyznačuje pravidelnými a častými spojeními v krátkých časových intervalech, které zajišťují rychlé spojení a prepojení města s městskými částmi navzájem. Tím se stává vlaková doprava silným konkurentem automobilové dopravy a linka S tak tvoří jednu z nejdůležitějších infrastruktur veřejné dopravy nejen v Praze, ale i v stredočeském regionu. Do tohoto systému jsou zahrnuté hlavně osobní vlaky a některé spěšné vlaky a rychlíky.

Vlaky městské a příměstské železnice poskytují komfort, nejsou ovlivněny dopravními zápchami, disponují vysokou kapacitou a jsou nejrychlejším druhem kolajové dopravy na území hlavního města.

železnice v Pražské integrované dopravě PID



Pražská integrovaná doprava vznikla v roce 1992. V rámci PID se rozvíjí, mimo jiné druhy veřejné dopravy, železniční doprava. Od roku 2007 začal pravidelný, taktový interval prevádzky jednotlivých linií.

Za 10 let vzrostl počet cestujících vo vlacích Pražské integrované dopravy na území Prahy o 107%⁴. Okrem zvyšovania kapacity je pre zlepšenie verejnej vlakovej dopravy dôležité skvalitňovanie stávajúcich zastávok a staníc a zlepšovanie obsluhy mesta novými zastávkami a stanicami.

dĺžka železničnej siete v km
160

počet cestujúcich za deň
144 000

počet cestujúcich za rok
46 000 000

rýchlosť vlakov v km/hod
49

počet zastávok a staníc
46

počet linií
39

dopravci
ČD, KŽC, Arriva, Leo Express

denný rozsah prevádzky
cca 4:45-0:30 hod.⁴

potenciál mestskej a prímestskej železnice



V posledných rokoch veľmi zreteľne vzrástol počet cestujúcich vo vlakoch Pražskej integrovanej dopravy na území hl. m. Prahy a množstvo vypravovaných vlakov mestskej a prímestskej železnice sa zvýšilo viac ako polovicu⁵. A tento trvalo rastúci záujem a dopyt po regionálnej železnici má naďalej stúpajúci charakter.

Železnicu považuje mesto Praha za veľmi perspektívny druh dopravy. Staví na nej strategický rozvoj udržateľnej mobility nie len metropoly, ale i štátu⁵. Medzi jej najvýraznejšie výhody patrí priestorová efektívnosť, vysoká kapacita, komfort (žiadne dopravné zápchy a nepotrebnosť šoférovaní), rýchlosť, cena (ozvlášť pri súčasnej cene nafty a benzínu) a nízkoemisivosť.

Rozvoj mestskej a prímestskej železnice je zásadný pre zníženie záťaže individuálnou automobilovou dopravou a pre zvýšenie konkurencieschopnosti mestskej verejnej dopravy ako celku. S vedomím narastajúceho počtu obyvateľov mesta a s cieľom trvalo udržateľného rozvoja treba podporovať práve takýto druh dopravy.

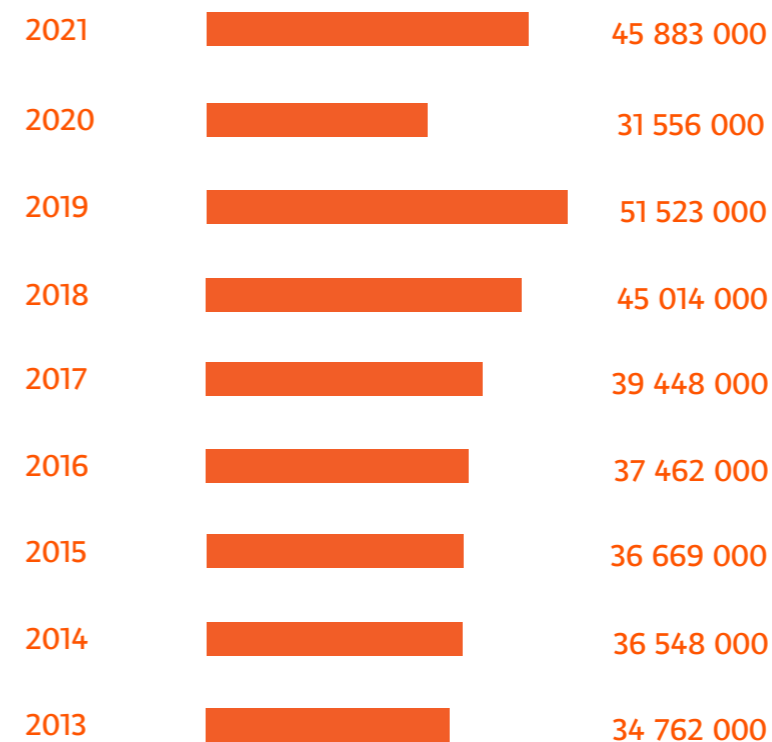
Železniční doprava je najrýchlejším druhom verejnej dopravy v meste: priemerná rýchlosť vlakov je 49,4 km/hod priemerná rýchlosť tramvají je 19,5 km/hod priemerná rýchlosť metra je 35,7 km/hod⁴. Zaisťuje spojenie mesta s regiónom a zároveň medzi mestskými časťami navzájom. Využívaním mestskej a prímestskej železnice sa môže zmierniť tlak na využívanie automobilovej dopravy nie len pri mobilite cez hranice mesta, ale priamo i priamo v metropole.

Veľká pozornosť sa venuje navýšeniu kapacity železničnej infraštruktúry, výstavbe nových vysokorýchlostných tratí,

budovaniu nových prepojení či zvýšeniu počtu nových zastávok.

A čo verejný priestor železničných zastávok a staníc? Tejto problematike je venovaná už oveľa menšia pozornosť a je tak veľmi slabým článkom železničnej dopravy na území hlavného mesta. A pritom verejný priestor drážnych stavieb je rovnako integrálna súčasť železnice, ktorá zvyšuje atraktivitu mestskej a prímestskej železnice.

počet prepravených osôb vlakmi PID na území Prahy⁴

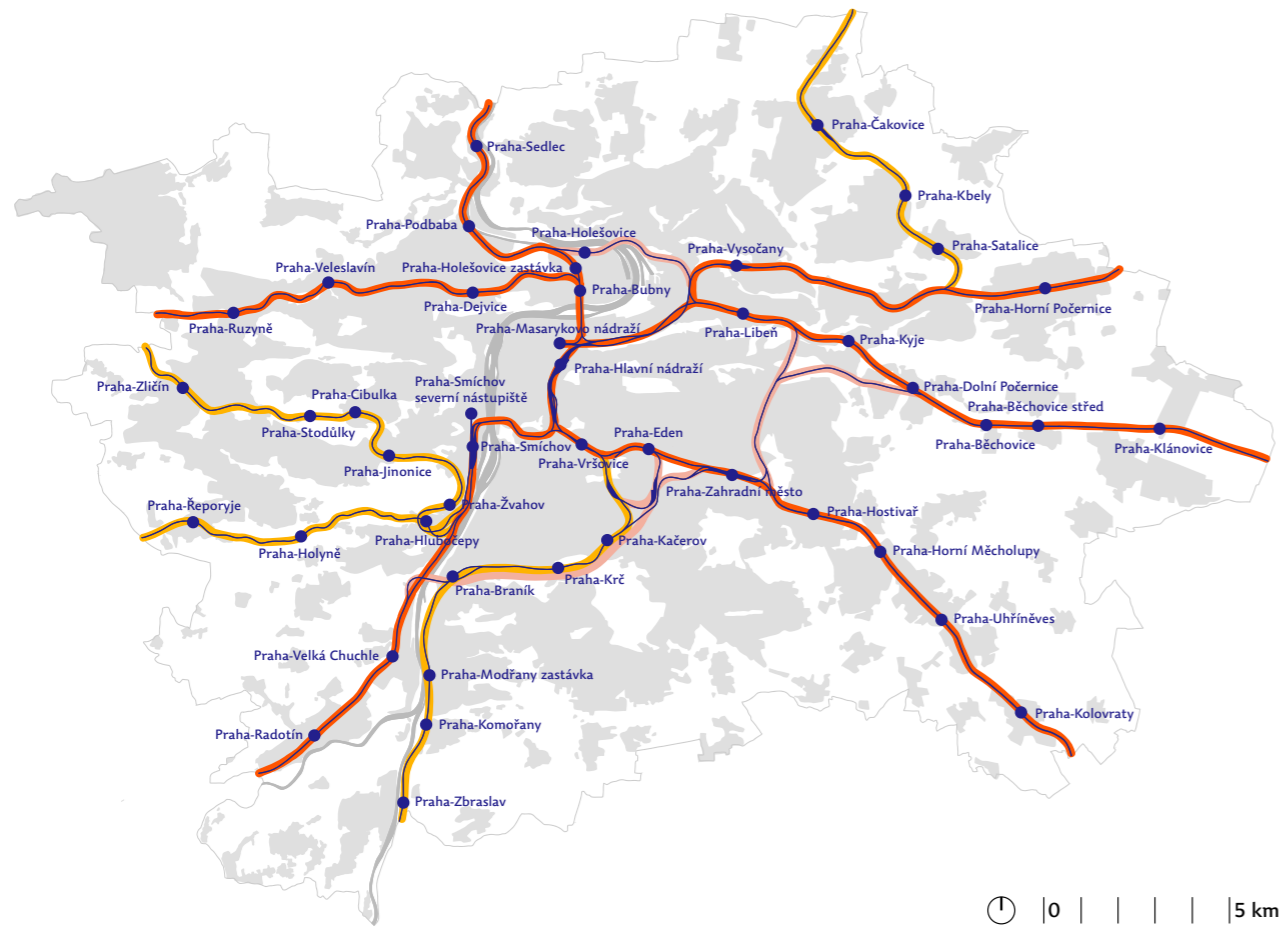


Na grafe počtu prepravených osôb vlakmi PID na území Prahy poznať zvyšujúci sa záujem o cestovanie mestskými a prímestskými vlakmi. (Pokles v rokoch 2020 a 2021 ovplyvnila pandémia COVID19).

porovnanie času dopravy vlak vs. MHD v Prahe⁴

Linka vlaku	Trasa	Čas jazdy vlakom	Čas jazdy MHD
S1	Masarykovo nádraží - Klánovice	20 min.	41 min.
S2	Masarykovo nádraží - Horní Počernice	16 min.	26 min.
S3	Hlavní nádraží - Kbely	19 min.	27 min.
S4	Masarykovo nádraží - Sedlec	12 min.	22 min.
S49	Holešovice - Libeň	6 min.	16 min.
S6	Smíchov - Řeporyje	11 min.	22 min.
S7	Hlavní nádraží - Radotín	16 min.	36 min.
S7	Smíchov - Libeň	16 min.	24 min.
S7	Radotín - Klánovice	39 min.	67 min.
S8	Vršovice - Modřany	16 min.	30 min.
S9	Hlavní nádraží - Uhřetěves	19 min.	32m min.
S9	Vršovice - Vysočany	13 min.	27m min.

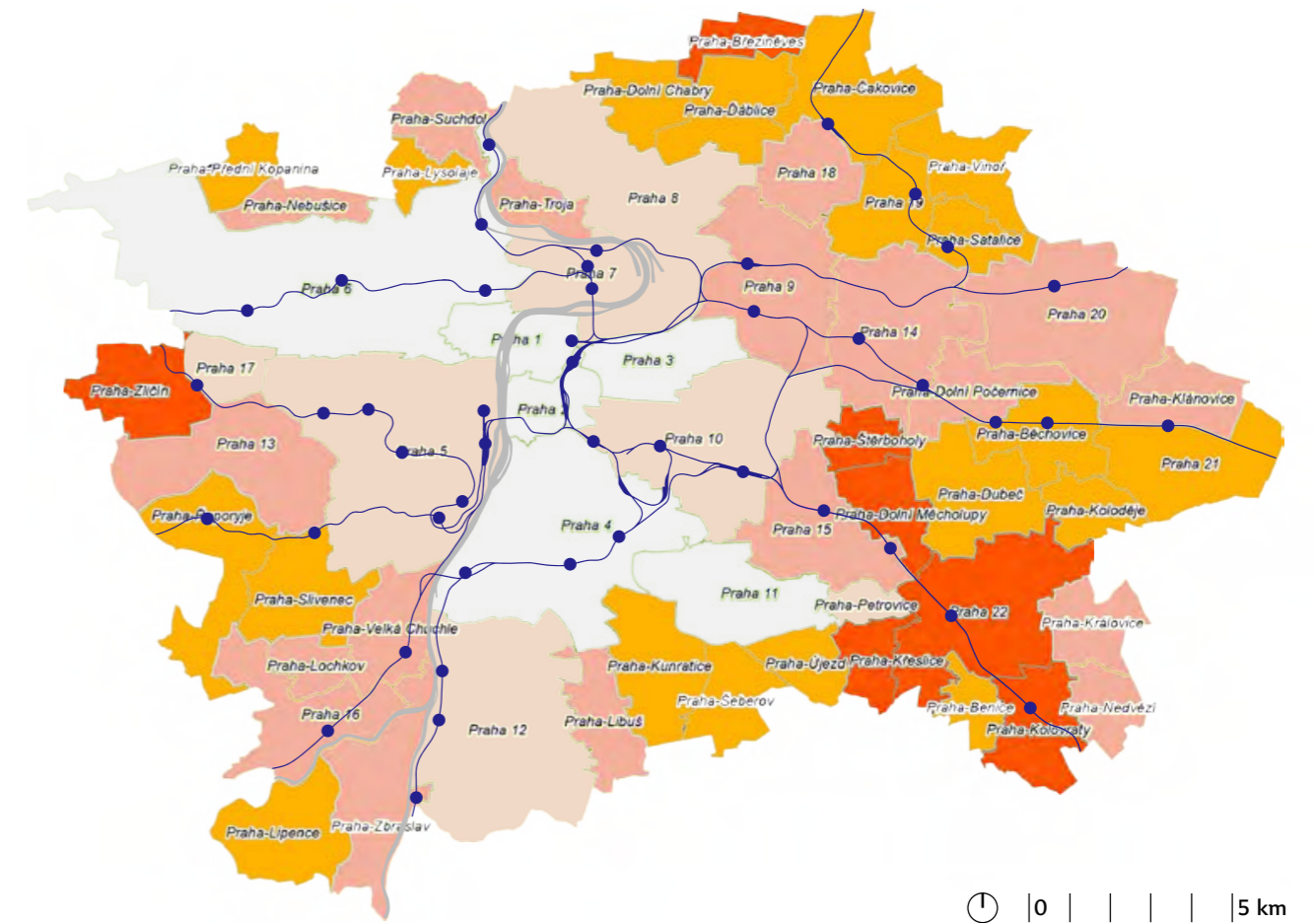
trate podľa využitia
pre mestskú a prímestskú železnicu⁶



Mapa znázorňuje najvýznamnejšie úseky
mestskej a prímestskej železnice a taktiež
chýbajúce tangenciálne prepojenie vlakov.

- hlavné radiálne trate
- ostatné regionálne trate
- tangenciálne trate

zmena počtu obyvateľov v mestských
častiach medzi rokmi 2001 a 2016⁶



Mapa ukazuje nárast, respektíve pokles
obyvateľov na území metropole. V mest-
ských častiach s nárastom obyvateľov
možno využiť potenciál v podobe počtu
ľudí, ktorí môžu pre dochádzanie do cen-
tra využiť vlakovú dopravu.

- pokles
- nárast o menej než 10%
- nárast o 10-50%
- nárast o 50-100%
- nárast o viac ako 100%

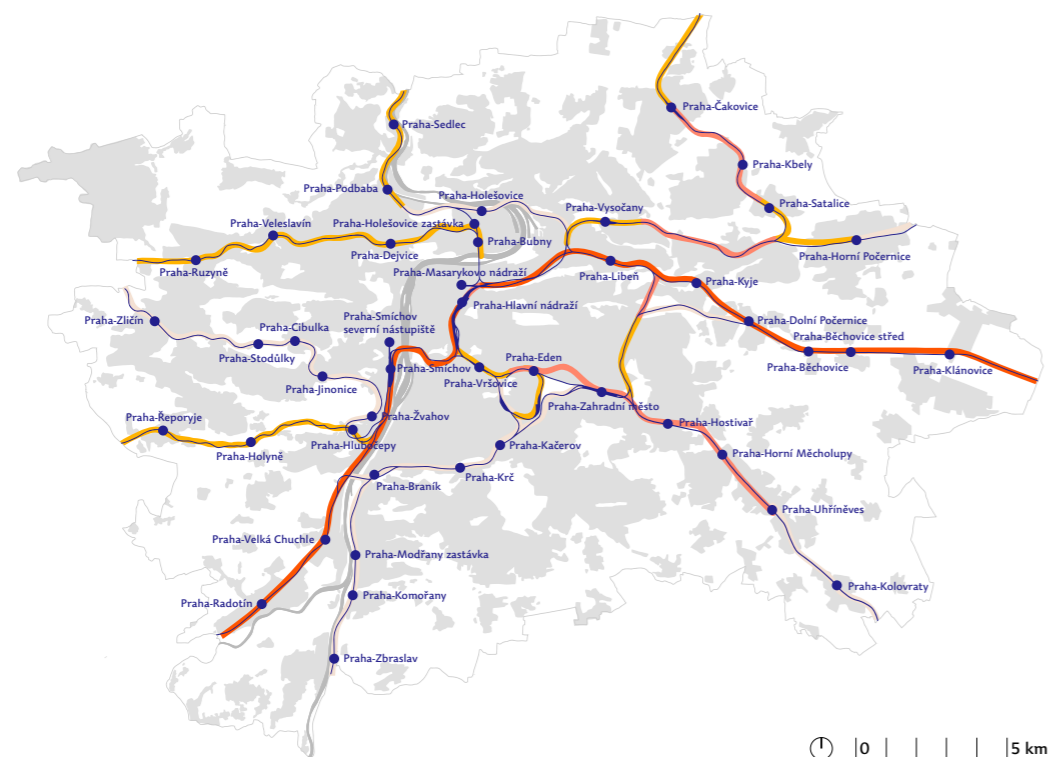
problémy vlakovej dopravy v Prahe



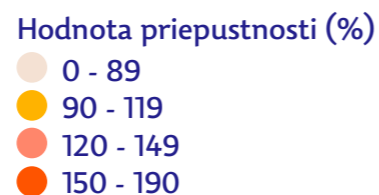
Železničná sieť Prahy sa potýka s viacerými problémami. Medzi najvýraznejšie patrí kapacitné preťaženie celého pražského uzlu, výrazne sa prejavujúce najmä v určitých časových úsekoch, v tzv. špičkách. Na kapacitný problém železničnej infraštruktúry nadväzuje nedostačujúci počet vlakových zastávok a staníc v dôležitých prestupných uzloch. Chýbajúce železničné stanice a zastávky priamo súvisia s chýbajúcou železničnou obsluhou, ale aj strádajúcimi prestupnými väzbami na ostatné druhy dopravy. K lepšej

previazanosti a konkurencieschopnosti chýba tangenciálne prepojenie. Ďalším výrazným problémom je nesegregovaná diaľková doprava a nákladná doprava od tratí pre prímestskú a mestskú železnicu. Zmienené problémy tak znemožňujú plný rozvoj prímestskej a mestskej železničnej dopravy.

Problémom vlakových zastávok a staníc sa práca ďalej venuje v kapitole problémy verejných priestranstiev vlakových zastávok a staníc.



Mapa⁶ znázorňuje preťažené úseky na železničnej sieti - je ukazovateľom najviac využívaných úsekov mestskej a prímestskej železnice na území hlavného mesta.



dokumenty týkajúce sa mestskej a prímestskej železnice



Plochy vlakových zastávok a staníc často tvoria podstatnú časť rozlohy mesta či jeho časti a mali by byť pevnou súčasťou strategických plánov a úvah nad ďalším rozvojom územia.

Vysoko postaveným strategickým dokumentom mesta je *Strategický plán hl. m. Prahy*, aktualizovaný v roku 2016. Ten predpokladá ďalej rastúci trend železničnej dopravy na všetkých úrovniach v Prahe. Železničnú dopravu označuje ako kľúčovú a radí ju medzi zásady koncepcie infraštruktúry. Je to jeden z najdôležitejších dokumentov týkajúcich sa železničnej dopravy na území Prahy, ktorý slúži aj ako podklad k aktualizácii respektíve k zmene územne plánovacej dokumentácie a určuje základné ciele a požiadavky na rozvoj pražskej metropolitnej železnice⁷.

Mesto Praha vypracovalo dokument *Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice* (2018), ktorá predstavuje víziu rozvoja železničnej dopravy ako esenciálneho druhu verejnej dopravy. Definuje úlohy a potreby železničnej dopravy z pohľadu mesta, jej problémy a možné riešenia. Samotná rada hlavného mesta Praha v strategickom dokumente konštatuje, že železničná doprava patrí medzi kľúčové druhy dopravy v Prahe a je potrebné rozvíjať systém nie len mestskej, ale aj prímestskej železnice⁸.

Regionálny organizátor Pražskej integrovanej dopravy (ROPID), odborná organizácia zriadená hl. m. Prahou, vydala *Dopravný plán hlavného mesta Prahy na roky 2021 až 2025*. Dokument predstavuje plán dopravnej obslužnosti a má za cieľ stanoviť koncepciu rozvoja systému PID v Prahe a následné financovanie. Je podkladom najmä z hľadiska financií a potrebných in-

vestícií do, mimo iného, zastávok verejnej hromadnej dopravy⁹.

Plán udržiteľné mobility Prahy a okolí (P+) (2019) je hlavný koncepčný dokument v oblasti dopravy pre Prahu, schválený zastupiteľstvom mesta Praha v roku 2019. Zaoberá sa rozvojom pražskej metropolitnej železnice a určuje, kam by doprava v Prahe mala smerovať. Práve medzi jednu z vízií mobility patrí dosiahnutie lepšieho súladu dopravy s kvalitným verejným priestorom¹⁰.

Dokumenty mesta *Standard zastávok PID* (schválený v 2017) a *Manuál tvorby verejných priestranstiev hlavného mesta Prahy* (schválený v 2014) konkretizujú riešenie železničných zastávok a staníc, respektíve verejný priestor nadväzujúci na železničné stavby¹¹. *Manuál Standard zastávok pražskej integrovanej dopravy* je koncepčný dokument hl. m. Prahy, ako kvalitne navrhovať zastávky a prestupné body. *Manuál* bol vytvorený organizáciou ROPID spolu s organizáciou IDSK. Popisuje princípy a pravidlá navrhovania zastávok tramvají, autobusov, zastávok a staníc vlakových liniek S a prestupných budov¹².

Neoddeliteľnou súčasťou podkladov k mestskej a prímestskej železnici sú taktiež Územne analytické podklady hl. m. Prahy.

vegetácia a železnica



vegetácia a železnica



Železničné zastávky a stanice, to nemusia byť len počúrané kere a prvoplánová rábdoby bezúdržbová zeleň zostavená podľa tabuliek. Vlakové zastávky a stanice totižto patria medzi druhovo najbohatšie botanické lokality. Železničné stanice patria medzi najbohatšie časti mestskej krajiny. Okolie drážnych budov a koľajiská sú nesmierne druhovo bohaté, často viac než iné mestské biotopy. V knihe *Planeta Praha*¹³ sa píše, že keby bol vyhlásený Národný park Praha, tak by pod jeho najprísnejšie chránenú zónu patrili takmer všetky nádražia a koľajiská.

„Pražské železničné uzly sú aj uzly ekologické, a jejich rozmatlaná, nezrozumiteľná história sa často prejavuje v praxi prítomnosťou kontrastných, nesúrodých typov krajín, rastlín, farieb... Kde inde rastie rákos vedľa šruchy, merlík trpasličí vedľa akátu, kavyl vláskovitý vedľa starček úzkolistého.“ (Albert Šturma¹³)

Vlakové koľaje a ich okolie sú stanoviská s celkom nezvyčajnými vlasnosťami. Kamenitý, štrkovitý, dobre prevzdušnený a vysychavý substrát, v ktorých rastliny rastú, dáva za vznik unikátnym sústavám stepných, lesostepných biotopov, ktoré pripomínajú otvorenú savanu.

Sú to miesta s pomerne výraznými klimatickými extrémami. Rastliny musia v lete znášať omnoho vyššie teploty ako v iných častiach mesta. Kvôli tmavému povrchu, štrku či koľajám tu bývajú i o niekoľko stupňov vyššie tepoty. A naopak, v zime tu mrzne viac, nakoľko sú to miesta často exponované. Vďaka tomu môžeme byť divákmi miešania sa prvkov voľnej krajiny s mestským prostredím *par excellence*. Široká amplitúda ekologických podmienok a extrémne klimatické výkyvy majú za následok premiešavanie sa druhov a nádra-

žia môžeme označiť za veľmi cenné biotopy, ktoré vnášajú do mesta diverzitu.

Vytvárajú sa tu spoločenstvá rastlín, ktoré k životu potrebujú náročné podmienky a ich stratégií života vyhovuje časté narušovanie, ktoré je spojené s údržbou tratí. Často sú rastliny, ktoré sa viažu na konkrétnu jediná železničnú stanicu so špecifickými podmienkami vyhovujúce práve danému druhu. Vyskytujú sa tu aj druhy, ktorých pôvodné biotopy sú na ústupe a na nádražiach našli svoj náhradný plnohodnotný biotop.

vegetácia viazaná na železničnú dopravu



Rozsiahly botanický prieskum pražských železničných zastávok a staníc vykonal Prírodovedecká spoločnosť v rokoch 2008-2009. V tej dobe zmapovali celkom vtedajších 43 železničných zastávok a staníc Prahy. Výsledkom mapovania bolo zaznamenanie vyše 3000 jednotlivých druhov a celkom 513 taxónov rastlín¹⁴.

Vzácnnejšie druhy rastlín:

Anchusa officinalis
Arctium nemorosum
Berberis vulgaris
Bothriochloa ischaemum
Carduus nutans
Carex humilis
Epilobium dodonaei
Festuca pallens
Festuca valesiaca
Myosotis sparsiflora
Papaver argemone
Petrorhagia prolifera
Potentilla recta
Silene noctiflora
Ulmus minor
Vicia dumetorum
Cerastium pumilum

Ohrozené druhy rastlín:

Chenopodium murale
Xanthium strumarium
Dipsacus laciniatus
Sisymbrium orientale
Stachys annua
Stellaria pallida
Cerastium brachypetalum
Cerastium semidecandrum
Cirsium eriophorum
Crepis foetida subsp. rhoeadifolia
Erysimum crepidifolium
Filago arvensis
Galeopsis angustifolia
Medicago minima Salsola kali subsp. rosea (Salsola australis)
Saxifraga tridactylites

Stellaria neglecta –
Veronica praecox

Najviac ohrozených a vzácnejších druhov sa vyskytovalo v staniciach Bubny a Dejvice. Ďalej sa vysoký počet takýchto druhov vyskytoval na nádražiach v Braníku, Čakoviciach a Libni. Stanice Běchovice, Horní Počernice, Jinonice a Modřany - nákadní mali taktiež pomerne vysoké zastúpenie ohrozených a vzácnejších druhov. Úplnú absenciu botanikovia zaznamenali iba na dvoch nádražiach, a to Praha-Kbely a Modřany zastávka.

Pôvodné druhy okrasných letničiek a trvaliek:

Aquilegia vulgaris
Athyrium filix-femina
Bellis perennis
Dryopteris filix-mas
Festuca pallens
Ficaria verna
Galeobdolon montanum
Hylotelephium maximum
Lamium maculatum 'Argenteum'
Leucanthemum vulgare agg.
Muscari cf. neglectum

Pôvodné druhy drevín:

Botanici Prírodovedeckej spoločnosti zmapovali celkom 76 taxónov drevín vyskytujúcich sa v koľajiskách a okolí tratí. Ich výskyt nesúvisí priamo so železničnou dopravou, ale s výsadbami v prilahlých oblastiach a na stanovisko železnice sa dostávajú najmä anemochóriou a zoochóriou.

Druhy sú zoradné od najčastejšie sa vyskytujúcich druhov, následne abecedne:
Rosa sp.
Sambucus nigra
Fraxinus excelsior
Clematis vitalba

Rubus sp.
Salix caprea
Acer campestre
Acer platanoides
Acer pseudoplatanus
Clematis vitalba
Cornus sp.
Cornus alba
Cornus sanguinea
Corylus avellana
Crataegus sp.
Crataegus laevigata
Euonymus europaea
Fagus sylvatica
Hedera helix
Ligustrum vulgare
Populus tremula
Prunus sp.
Prunus avium
Prunus mahaleb
Prunus spinosa
Pyrus sp.
Quercus sp.
Quercus cerris
Quercus petraea
Quercus robur
Ribes uva-crispa
Rubus caesius
Rubus dollnensis
Rubus franconicus
Rubus fruticosus
Rubus mollis
Rubus sect. Corylifolius
Rubus tabaniantanus
Salix caprea
Salix cinerea
Salix euxina
Taxus baccata
Tilia cordata
Tilia platyphyllos
Ulmus minor

Úžitkové/ kultúrne druhy:

Počas mapovania botanici zaznamenali aj taxóny úžitkových respektíve kultúrnych

rastlín. Zaznamenali obilniny, zeleniny a ovocie, ale i koreniny a olejninu. Nejedná sa o domáce druhy, ale o archeofyty, a teda druhy, ktoré sa u nás vyskytovali už pred objavením Ameriky. Považované sú preto takmer za pôvodné druhy.

Armoracia rusticana
Avena sativa
Brassica napus
Brassica oleracea
Hordeum distichon
Pastinaca sativa
Secale cereale
Triticum aestivum

Invázne rastliny:

Invázne nepôvodnými druhmi rastlín sú problémom globalizovaného sveta a viažu sa na dopravu, a teda aj na dopravu železničnú. To je fakt. Rovnako ako je fakt, že uchytenie invazívnych druhov rastlín podporil človek zmenou krajiny, ktorú ju odlesnil, zmenil jej vodný režim, na mieste pôvodnej krajiny založil monokultúry a veľkoplošné polia či rozsiahle priemyselné areály. So zmenou krajiny a rozvojom globalizácie skrz železničnú dopravu sa k nám dostalo výrazné množstvo invazívnych druhov, ktoré ohrozujú druhy autochtonné. Preto je potrebné výskyt rastlín na železničných staniciach neustále pozorovať.

vlakové zastávky a stanice v Praze

súčasný stav



Súčasný i budúci úspech prímestskej a mestskej vlakovej dopravy priamo súvisí so železničnými stanicami a zastávkami. Od ich podoby, cez vybavenosť, funkčnosť, užívateľský komfort, atraktivitu, obsluhu až po previazanosť s ostatnými druhmi verejnej dopravy.

Súčasný stav vlakových staníc a zastávok vychádza najmä zo zastaralých noriem TNŽ 734955 *Výpravní budovy a budovy zastávok ČSD* z roku 1992, ktoré tak nereflektujú potreby a nároky dnešnej doby¹².

„Dôležitá je jeho funkcia ako verejného priestranstva celomestského významu, majúci významnú úlohu v hierarchii verejných priestranstiev sídla. Je významným vstupným územím do sídelnej štruktúry miesta a spolu s výpravnou budovou, ktorá býva jeho súčasťou, tvorí „bránu do mesta.“ (Standard zastávok PID¹²)

Kvalitný verejný priestor železničných zastávok a staníc pozitívne ovplyvňuje dojem na mestskú časť či mesto samotné. Zlepšuje vnímanie miesta obyvateľmi a návštevníkmi a vedie k častejšiemu užívaniu vlakovej dopravy.

Kvalita prestupných bodov musí vychádzať zo súladu s okolím, musí ho rešpektovať po architektonickej a zároveň po urbanistickej stránke. Železničné stanice a zastávky by mali odpovedať užívateľským nárokom 21. storočia a byť vnímané ako multifunkčné uzly s potenciálom stať sa centrom jednotlivých spádových oblastí.

Typicky železničné stanice a zastávky nemajú iba jednu, primárnu dopravnú funkciu, ale i sekundárnu zhromažďovaciu funkciu vďaka koncentrácii cestujúcich a na to nadväzujúcich služieb.

Vybavenie jednotlivých železničných zastávok a staníc je nedeliteľná súčasť zvyšovania atraktivity železničnej dopravy. Kultivovaný a kvalitný verejný priestor v okolí zastávok a staníc vedie k nadväznému rozvoju lokality napríklad pre umiestnenie služieb a *vice versa*, rozvoj služieb v okolí zastávok a staníc vedie k ich vyššiemu využívaniu.

Prednádražný priestor, to nie je len územie pred výpravnou budovou, ale je to aj priestor nadväzujúci na okolie. Je pre to potrebný aj u staníc a zastávok, ktoré výpravnú budovu nemajú.

verejné priestranstvá vlakových zastávok a staníc



„Hovoríme tomu verejný priestor, ale nejak sa nám odcudzil. Keď sme ho pri konceptuálnom projekte na Palackého námestí stratili (ďalších) päťdesiat metrov štvorcových, nikto si toho nevšimol, nikto neprotestoval. Je potreba hovoriť o zväznení verejného priestoru.“ (Epos 257, projekt 50m2 verejného priestoru)

Verejný priestor a verejné priestranstvá sú prvou rovinou, cez ktorú mesto vníma a poznávame. O to viac to platí u verejných priestranstiev vlakových zastávok a staníc, ktoré sa označujú ako brány do mesta. Ich kvalita je odrazom nielen kvality vlakovej dopravy, ale aj a života v meste.

Verejné priestranstvá tvoria základnú urbánnu štruktúru mesta. Určujú základnú kvalitu mesta, ktorá spočíva v hierarchii a kontinuite. Tam, kde verejné priestranstvá strárajú štruktúru, tam prechádza vo vágny nedefinovaný priestor.

Praha netrpí nedostatkom verejných priestranstiev, naopak, v Prahe je veľké množstvo voľných verejných plôch. No kvantita neznamená kvalitu. U veľa verejných priestranstiev nebol doteraz využitý ich potenciál. A medzi nevyužitý potenciál verejných sa jednoznačne radia i verejné priestranstvá vlakových zastávok a staníc.

Verejný priestor vlakových zastávok a staníc by mal byť priestor zdieľaný, umožňujúci sociálnu interakciu, komunikáciu, mal by predstavovať platformu pre odohrávanie sa dejov. Mal by poskytovať možnosť komfortného užívania a prístupnosti všetkým vekovým, kultúrnym i sociálnym ka-

tegoriami bez obmedzení určitých skupín obyvateľov ako sú telesne handicapovaní, seniori, matky s kočiarimi či malé deti. Bez ohľadu na vek, etnický pôvod, vierovyznanie, príjem či status. Všetci by sa mali vo verejnom priestore navzájom stretávať.

Okrem infraštruktúrnych úloh by verejné priestranstvá vlakových zastávok a staníc mali zastávať úlohu i urbanistickú, sociálnu, dejovú, environmentálnu či ekonomickú. Mala by byť zväznená ich celomestská hodnota.

problémy verejných priestranstiev vlakových zastávok a staníc



Jádro pudla problémov v dokumentoch zameraných na vlakovú dopravu sa líši v malých odchýlkach. Často sa problémy viažu ku kapacitným problémom, drážnym budovám, rozvoju sietí, atraktívnej a komfortnej ceste. Avšak len v malom množstve sa dokumenty venujú verejným priestranstvám vlakových zastávok a staníc.

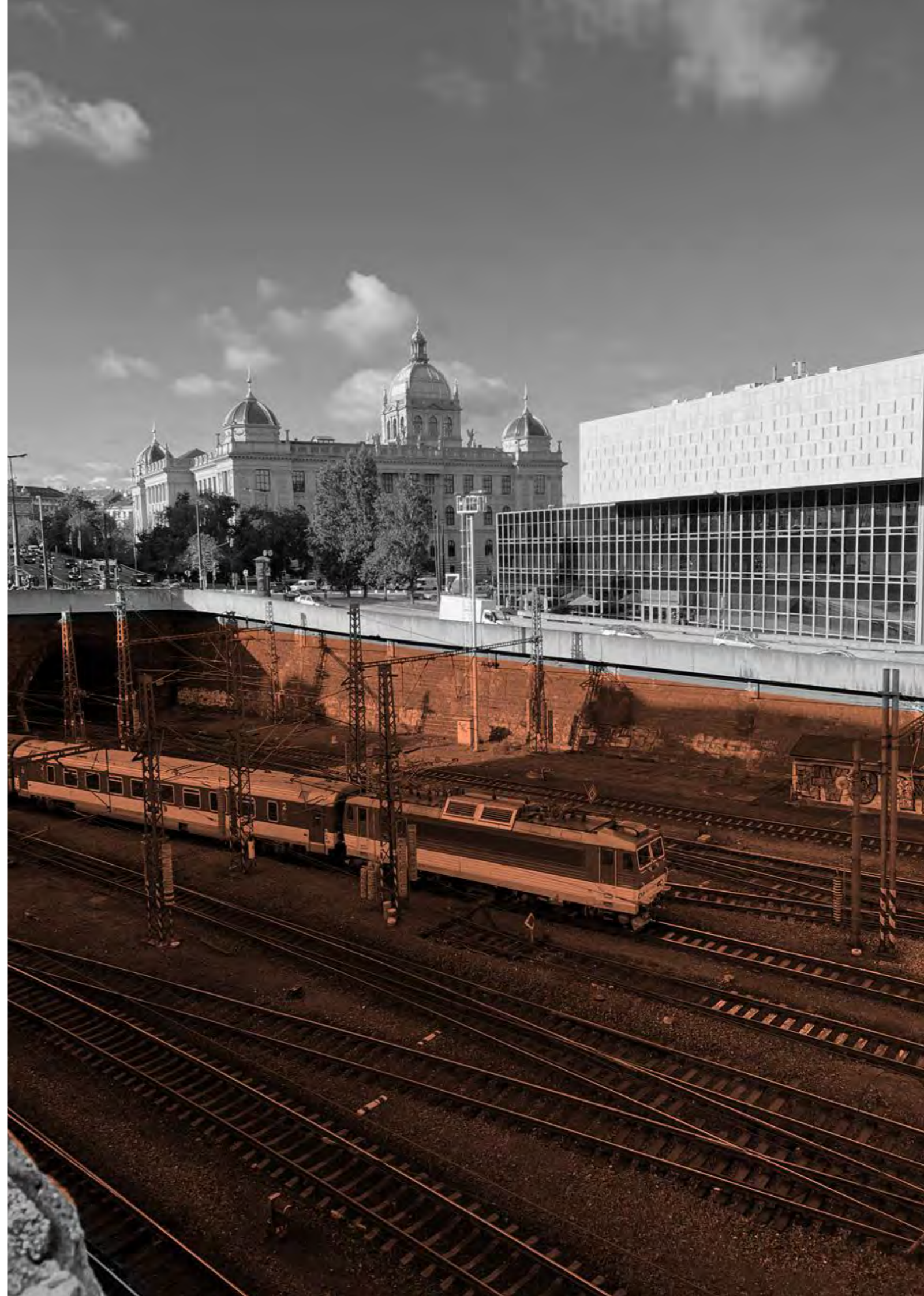
Väčšina súčasných vlakových zastávok a staníc nesplňuje užívateľský komfort, atraktivitu, služby, hospodárenie s dažďovou vodou, starostlivosť o vegetačné prvky, kvalitné a komfortné materiály mobiliáru a povrchov. Veľké množstvo nevyužívaných a zanedbaných pozemkov, ktoré nádražia obklopujú, znižujú atraktivitu železničnej dopravy, na ktorú je nahliadané ako na špinavý spôsob prepravy.

Výrazným problémom je rozdrobenosť vlastníckej štruktúry, ktorá sa prejavuje v rôznych záujmoch jednotlivých zúčastnených subjektov a v roztrieštenosti kompetencií v správe a údržbe medzi viacerých správcov. Takáto roztrieštenosť komplikuje možnosť integrovaného plánovania nie len pre železnicu, ale rovnako pre mesto či ďalšie subjekty a je hlavnou bariérou v procese štandardizácie, starostlivosti a celkového skvalitňovania zastávok a staníc.

Do procesu vstupujú nie len správcovia infraštruktúry, dopravcovia, ale zároveň aj samosprávy a ich organizácie. Takáto nejednotnosť v kompetenciách má za následok neefektívnu údržbu na zastávkach, zložité jednanie pri stavebných zásahoch a nedostatočnú vzájomnú informovanosť o jednotlivých druhoch verejnej dopravy v prestupných uzloch a v okolí železničných staníc a zastávok. Zároveň rekonštrukcie či čiastkové úpravy prebiehajú

bez vzájomnej dohody a neplánujú sa koordinovane a koncepčne. To má za následok zbytočnú stratu financií, ktoré by sa mohli investovať do rozvoja okolia železničných zastávok a staníc.

Problémom je tiež decentralizácia samosprávy a nedotiahnuté majetkové vysporiadania¹⁵. Je potrebné, aby drážne nehnuteľnosti s príslušnými pozemkami neboli rozparcelované a stali sa plnohodnotnou súčasťou mestských území, a aby boli rozvíjané s jednotnou víziou.

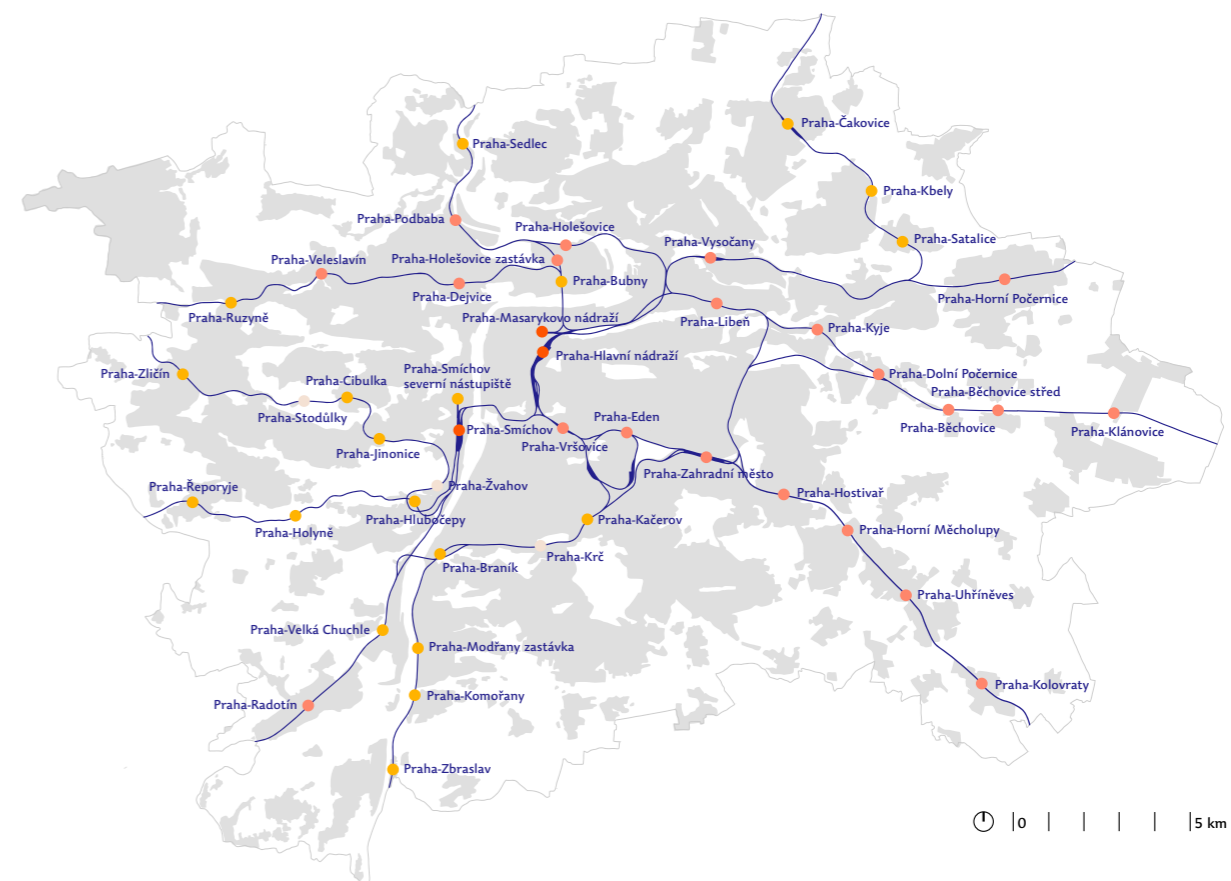


významnost železničních zastávek a stanic z hlediska obrátov cestujících



- | | |
|--|---------------------------------------|
| 1. Praha-Stodůlky – 32 | 25. Praha-Dejvice – 1 314 |
| 2. Žvahov – 57 | 26. Praha-Kyje – 1 349 |
| 3. Praha-Krč – 96 | 27. Praha-Veleslavín – 1 676 |
| 4. Praha-Holyně – 117 | 28. Praha-Holešovice zastávka – 1 815 |
| 5. Praha-Smíchov sever. nástupiště – 160 | 29. Praha-Dolní Počernice – 1 921 |
| 6. Praha-Komořany – 184 | 30. Praha-Horní Měcholupy – 2 060 |
| 7. Praha-Cibulka – 202 | 31. Praha-Eden – 2 559 |
| 8. Praha-Jinonice – 211 | 32. Praha-Kolovraty – 3 186 |
| 9. Praha-Hlubočepy – 272 | 33. Praha-Holešovice – 3 329 |
| 10. Praha-Zbraslav – 310 | 34. Praha-Vysočany – 3 636 |
| 11. Praha-Ruzyně – 314 | 35. Praha-Zahradní Město – 3 657 |
| 12. Praha-Kbely – 342 | 36. Praha-Hostivař – 3 705 |
| 13. Praha-Bubny – 349 | 37. Praha-Horní Počernice – 4 107 |
| 14. Praha-Zličín – 378 | 38. Praha-Uhřetěves – 4 372 |
| 15. Praha-Velká Chuchle – 379 | 39. Praha-Podbaba – 4 766 |
| 16. Praha Satalice – 446 | 40. Praha-Radotín – 4 951 |
| 17. Praha-Řeporyje – 557 | 41. Praha-Vršovice – 6 007 |
| 18. Praha-Sedlec – 560 | 42. Praha-Klánovice – 6 641 |
| 19. Praha-Braník – 643 | 43. Praha-Libeň – 9 037 |
| 20. Praha-Čakovice – 691 | 44. Praha-Smíchov – 12 960 |
| 21. Praha-Kačerov – 735 | 45. Praha-Masarykovo nádraží – 34 622 |
| 22. Praha-Modřany zastávka – 735 | 46. Praha-Hlavní nádraží – 60 928 |
| 23. Praha-Běchovice Střed – 1 047 | |
| 24. Praha-Běchovice – 1 112 | |

počty osob přepravených vlaky PID za
október 2022 (vlaky osobné, spěšné,
rýchliky s tarifom PID)¹⁶



Počet cestujících:

- 10 000 a viac
- 1 000 - 9 999
- 100 - 999
- 0 - 100

mapovanie vlakových zastávok a staníc v Prahe

Vlakové zastávky a stanice sú miesta, kde sa nedopalky cigariet na zemi miešajú s flusancami a močou, psiou aj ľudskou. Sú to miesta s cigaretovým ode-rom, miestnou kultovou putikou a s vôňou langošov gurmánskych fajšmekrov. Sú to miesta, kde k vám prehovárajú dobrodruž-
stvá.

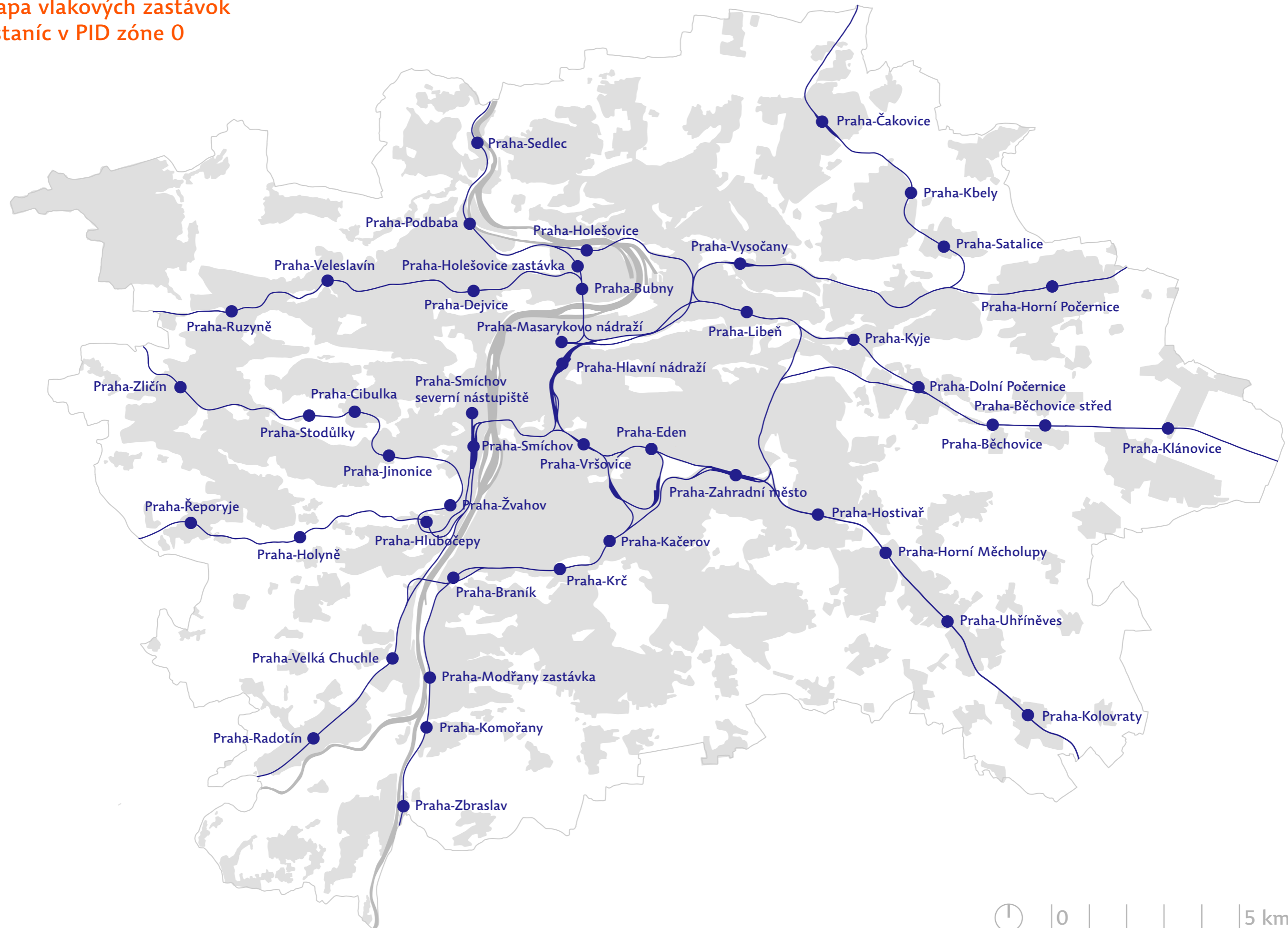
Vlakové zastávky a stanice sú krásne i špinavé, okázalé i ne-nápadné, pokojné ale i neustále v pohybe.

mapovanie



Zmapované boli železničné zastávky a stanice, ktoré sa nachádzajú v zóne 0 Pražskej integrovanej dopravy PID a sú primárne využívané pre mestskú a prímestskú železničnú dopravu. Bolo zmapovaných celkom 46 vlakových zastávok a staníc na území hlavného mesta Praha.

Mapa vlakových zastávek a stanic v PID zóne 0



rozdiel medzi vlakovou zastávkou, stanicou a nádražím



železničná zastávka

V českom Dopravním řádu drah (vyhl. 173/1995 Sb.) sa uvádza, že železničná zastávka nie je dopravnou – vlaky tu zastavujú iba kvôli nástupu a výstupu cestujúcich, ale neslúži k riadeniu jazdy vlakov. Zvyčajne teda železničná zastávka nemá ani výpravnú budovu a tvorí ju iba nástupisko a prístrešok¹⁷.

železničná stanica

Podľa vyhlášky Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., je železničná stanica dopravnou – má teda výpravnú budovu. Slúži k nástupu a výstupu cestujúcich, k odbaveniu cestujúcich, poprípade náklade a k riadeniu vlakov. Poskytujú sa tu prepravné služby, ktoré sú na železničných zastávkach obmedzené alebo chýbajú¹⁸.

železničné nádražie

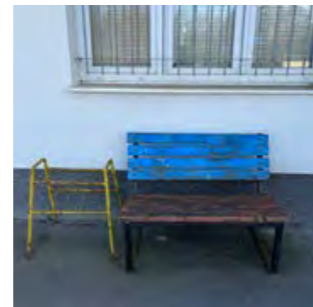
Termín železničné nádražie je v železničnej doprave synonymom k pojmu železničná stanica. Železničným nádražím sa označujú aj dopravný bez osobnej prepravy – napr. nákladové nádražie, zoradovacie nádražie alebo odstavné nádražie¹⁸. Pojem nádražie nie je zavedený Zákonom o dráhach, ale je používaný v niektorých názvoch staníc a v niektorých technických a právnych predpisoch.



Praha-Běchovice



typ: železničná stanica (nádražie)
 lokalita: Praha část Běchovice
 v prevádzke od roku: 1845
 vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné, nákladné
 predaj cestovných lístkov: nie
 služby: toalety, P+R
 obrat cestujúcich: 1 112
 V blízkosti sa nachádza Počernický rybník.



Praha-Běchovice-střed



typ: železničná zastávka
 lokalita: Praha část Běchovice
 v prevádzke od roku: 2015
 vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné
 predaj cestovných lístkov: nie
 služby: P+R
 obrat cestujúcich: 1 047



Praha-Braník



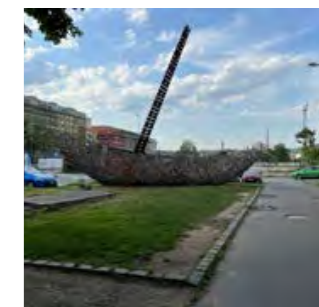
typ: železničná stanica (nádražie)
 lokalita: Praha časť Braník
 v prevádzke od roku: 1882
 vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné
 predaj cestovných lístkov: áno
 služby: reštaurácia, toalety, P+R
 obrat cestujúcich: 643
 Okolo nádražia vedie turisticky značená trasa. Konajú sa tu každoročné oslavy Dne železnice.



Praha-Bubny



typ: železničná stanica (nádražie)
 lokalita: Praha časť Holešovice
 v prevádzke od roku: 1868
 vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné, nákladné
 predaj cestovných lístkov: áno
 služby: žiadne
 obrat cestujúcich: 349
 Na nádraží sa nachádza plastika Brána nenávratna (2015) od sochára Aleše Veselého ako odkaz na minulosť nádražia spojenú s transportmi pražských Židov.



Praha-Cibulka



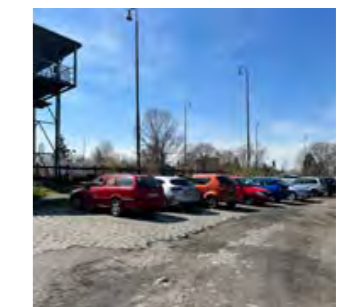
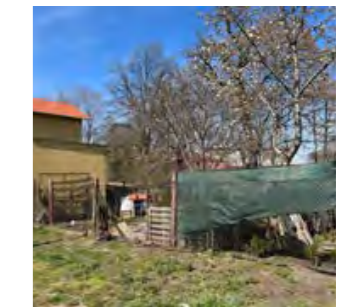
typ: železničná zastávka
lokality: Praha část Košíře
v prevádzke od roku: 1929
vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné
predaj cestovných lístkov: nie
služby: žiadne
obrat cestujúcich: 202



Praha-Čakovice



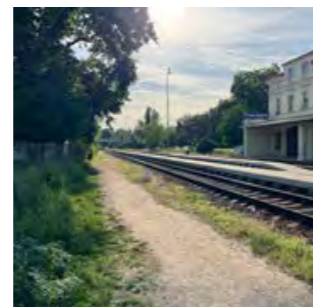
typ: železničná stanica (nádražie)
lokality: Praha část Čakovice
v prevádzke od roku: 1872
vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné, rýchliky
predaj cestovných lístkov: áno
služby: reštaurácia, čajovňa, knihobudka
obrat cestujúcich: 691
V blízkosti nádražia sa nachádza skatepark a malá záhradkárska osada.



Praha-Dejvice



typ: železničná stanica (nádražie)
 lokalita: Praha časť Dejvice
 v prevádzke od roku: 1830 (najstaršie pražské nádražie)
 vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné, spěšné, rychlíky
 predaj cestovných lístkov: áno
 služby: reštaurácia, toalety
 obrat cestujúcich: 1 314
 V stanici sa filmovalo viacero historických filmov, bol tu natáčaný klip k skladbe Jsem pohodlný od J.A.R.



Praha-Dolní Počernice



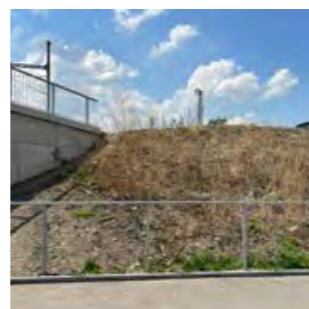
typ: železničná zastávka
 lokalita: Praha časť Dolní Počernice
 v prevádzke od roku: 1931
 vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné
 predaj cestovných lístkov: nie
 služby: žiadne
 obrat cestujúcich: 1 921



Praha-Eden



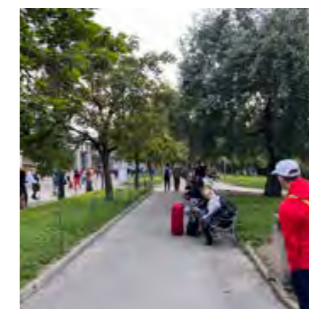
typ: železničná stanica (nádražie)
lokality: Praha časť Strašnice
v prevádzke od roku: 2020
vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné
predaj cestovných lístkov: nie
služby: žiadne
obrat cestujúcich: 2 559



Praha-Hlavní nádraží



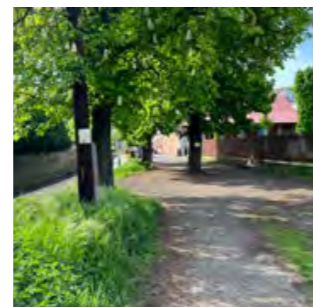
typ: železničná stanica (nádražie)
lokality: Praha časť Vinohrady
v prevádzke od roku: 1871
vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné, spěšné,
rýchliky, expresy, nákladné
predaj cestovných lístkov: áno
služby: obchody, reštaurácie, kaviarne, to-
alety, trafika, úschovne
obrat cestujúcich: 60 928
Najvýznamnejšie a najväčšie osobné želez-
ničné nádražie v Českej republike.



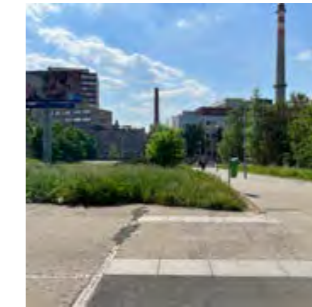
Praha-Hlubočepy



typ: železničná zastávka
 lokalita: Praha část Hlubočepy
 v prevádzke od roku: 2015
 vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné
 predaj cestovných lístkov: nie
 služby: nie, ale v tesnej blízkosti zastávky
 sa nachádza reštaurácia
 obrat cestujúcich: 272
 Okolo zastávky vedie turisticky značená
 trasa.



Praha-Holešovice



typ: železničná stanica (nádražie)
 lokalita: Praha část Holešovice
 v prevádzke od roku: 1985
 vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné, rýchli-
 ky, spěšné, nákladné
 predaj cestovných lístkov: áno
 služby: rýchle občerstvenie, toalety, ob-
 chody, P+R
 obrat cestujúcich: 3 329



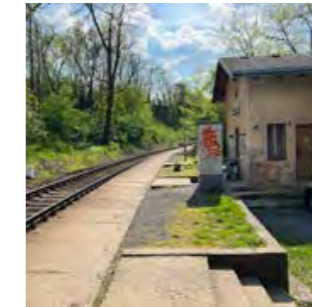
Praha-Holešovice zastávka



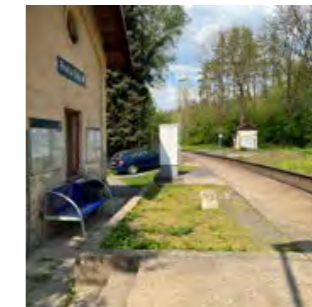
typ: železničná zastávka
lokality: Praha část Holešovice
v prevádzke od roku: 1890
vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné
predaj cestovných lístkov: nie
služby: žiadne
obrat cestujúcich: 1 815



Praha-Holyně



typ: železničná zastávka
lokality: Praha část Holyně
v prevádzke od roku: 1933
vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné
predaj cestovných lístkov: nie
služby: žiadne
obrat cestujúcich: 117
Zastávka sa nachádza v Prokopskom údolí, zo zastávky vedú turisticky značené trasy.



Praha-Horní Měcholupy



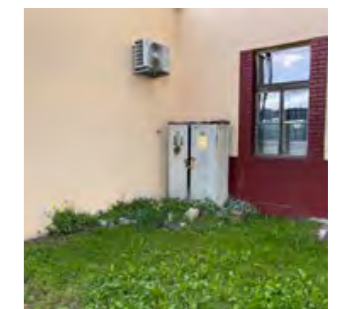
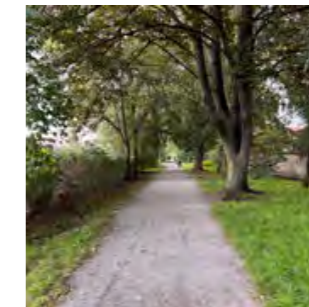
typ: železničná zastávka
 lokalita: Praha část Horní Měcholupy
 v prevádzke od roku: 1926
 vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné
 predaj cestovných lístkov: nie
 služby: žiadne
 obrat cestujúcich: 2 060



Praha-Horní Počernice



typ: železničná stanica (nádražie)
 lokalita: Praha část Horní Počernice
 v prevádzke od roku: 1873
 vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné
 predaj cestovných lístkov: áno
 služby: toalety
 obrat cestujúcich: 4 107



Praha-Hostivař



typ: železničná stanica (nádražie)
lokality: Praha část Hostivař
v prevádzke od roku: 1871
vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné, nákladné
predaj cestovných lístkov: áno
služby: reštaurácia, toalety, P+R
obrat cestujúcich: 3 705



Praha-Jinonice



typ: železničná zastávka
lokality: Praha část Jinonice
v prevádzke od roku: 2018
vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné
predaj cestovných lístkov: nie
služby: žiadne
obrat cestujúcich: 211



Praha-Kačerov



typ: železničná zastávka
 lokalita: Praha část Michle
 v prevádzke od roku: 2014
 vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné
 predaj cestovných lístkov: nie
 služby: žiadne
 obrat cestujúcich: 735



Praha-Kbely



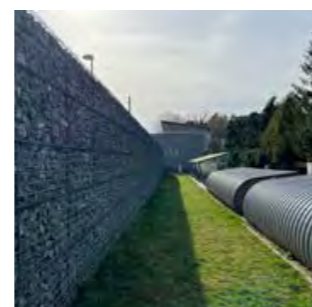
typ: železničná zastávka
 lokalita: Praha část Kbely
 v prevádzke od roku: 1943
 vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné
 predaj cestovných lístkov: nie
 služby: žiadne
 obrat cestujúcich: 342
 V blízkosti zastávky sa nachádza Kbelský lesopark a ekoncetrum Prales.



Praha-Klánovice



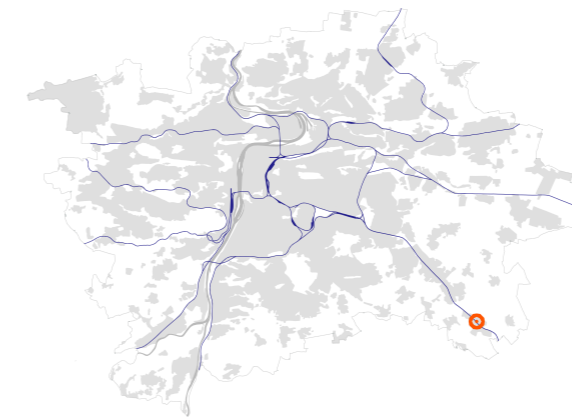
typ: železničná zastávka
 lokalita: Praha část Klánovice
 v prevádzke od roku: 1883
 vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné
 predaj cestovných lístkov: áno
 služby: reštaurácia, občerstvenie, potraviny, toalety
 obrat cestujúcich: 6 641
 Okolo nádražia vedú turisticky značené trasy a cyklostezky. Zastávka je východným bodom pre Náučnú stezku Klánovickým lesom.



Praha-Kolovraty



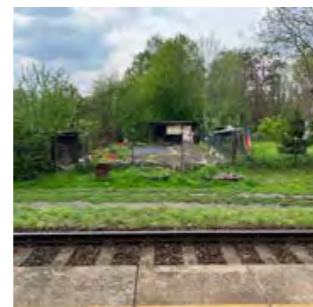
typ: železničná zastávka
 lokalita: Praha část Kolovraty
 v prevádzke od roku: 1920
 vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné
 predaj cestovných lístkov: nie
 služby: žiadne
 obrat cestujúcich: 3 186



Praha-Komořany



typ: železničná zastávka
lokality: Praha část Komořany
v prevádzke od roku: 1997
vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné
predaj cestovných lístkov: nie
služby: žiadne
obrat cestujúcich: 184



Praha-Krč



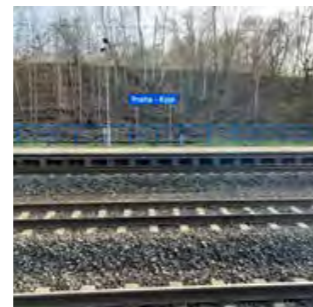
typ: železničná stanica (nádražie)
lokality: Praha část Krč
v prevádzke od roku: 1882
vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné, nákladné
predaj cestovných lístkov: nie
služby: žiadne
obrat cestujúcich: 96



Praha-Kyje



typ: železničná zastávka
lokality: Praha část Kyje
v prevádzke od roku: 1892
vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné, predaj
cestovných lístkov: nie
služby: žiadne
obrat cestujúcich: 1 349
V blízkosti zastávky sa nachádza Kyjský
rybník.



Praha-Libeň



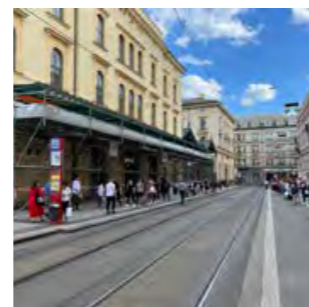
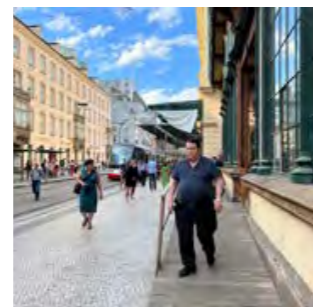
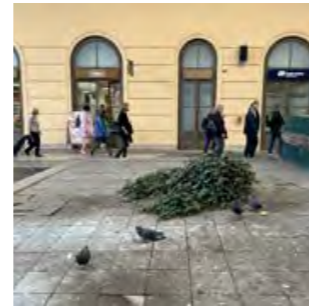
typ: železničná stanica (nádražie)
lokality: Praha část Libeň
v prevádzke od roku: 1877
vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné, rýchli-
ky, spěšné, expresy, nákladné
predaj cestovných lístkov: áno
služby: rýchle občerstvenie, pošta, ob-
chod, reštaurácia, toalety
obrat cestujúcich: 9 037



Praha-Masarykovo nádraží



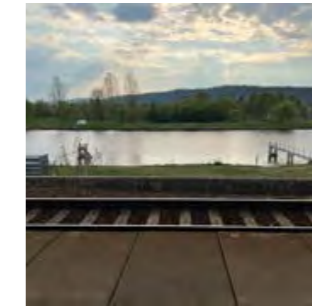
typ: železničná stanica (nádražie)
 lokalita: Praha část Nové Město
 v prevádzke od roku: 1845
 vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné
 predaj cestovných lístkov: áno
 služby: reštaurácia, rýchle občerstvenie,
 obchod, toalety, úschovňa
 obrat cestujúcich: 34 622



Praha-Modřany zastávka



typ: železničná zastávka
 lokalita: Praha část Modřany
 v prevádzke od roku: 1937
 vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné
 predaj cestovných lístkov: nie
 služby: žiadne
 obrat cestujúcich: 735



Praha-Podbaba



typ: železničná zastávka
 lokalita: Praha část Bubeneč
 v prevádzke od roku: 2014
 vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné, rýchliky
 predaj cestovných lístkov: nie
 služby: žiadne
 obrat cestujúcich: 4 766



Praha-Radotín



typ: železničná stanica (nádražie)
 lokalita: Praha část Radotín
 v prevádzke od roku: 1862
 vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné, nákladné
 predaj cestovných lístkov: áno
 služby: reštaurácia, rýchle občerstvenie,
 predajňa pečiva, zmrzlina, toalety, P+R
 obrat cestujúcich: 4 951



Praha-Ruzyně



typ: železničná stanica (nádražie)
lokality: Praha časť Ruzyně
v prevádzke od roku: 1867
vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné, nákladní
predaj cestovných lístkov: nie
služby: žiadne
obrat cestujúcich: 314



Praha-Řeporyje



typ: železničná stanica (nádražie)
lokality: Praha časť Ruzyně
v prevádzke od roku: 1867
vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné
predaj cestovných lístkov: nie
služby: žiadne
obrat cestujúcich: 557
Okolo stanice vedie turisticky značená trasa.



Praha-Satalice



typ: železničná stanica (nádražie)
 lokalita: Praha časť Satalice
 v prevádzke od roku: 1872
 vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné, spěšný, nákladné
 predaj cestovných lístkov: nie
 služby: knihobudka
 obrat cestujúcich: 446
 Staničná budova je na zozname kultúrnych pamiatok.



Praha-Sedlec



typ: železničná zastávka
 lokalita: Praha časť Sedlec
 v prevádzke od roku: 1879
 vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné
 predaj cestovných lístkov: nie
 služby: žiadne
 obrat cestujúcich: 560



Praha-Smíchov



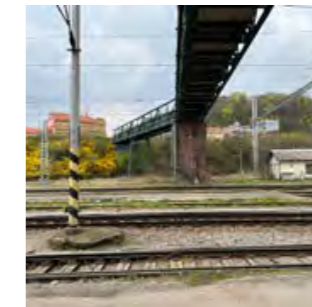
typ: železničná stanica (nádražie)
 lokalita: Praha část Smíchov
 v prevádzke od roku: 1862
 vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné, rýchli-
 ky, nákladné
 predaj cestovných lístkov: áno
 služby: reštaurácia, rýchle občerstvenie,
 toalety, trafika, pošta
 obrat cestujúcich: 12 960



Praha-Smíchov severní nástupiště



typ: železničná zastávka
 lokalita: Praha část Smíchov
 v prevádzke od roku: 1872
 vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné
 predaj cestovných lístkov: nie
 služby: žiadne
 obrat cestujúcich: 160
 Zastávka slúži pre výletnú železničnú trať
 Pražský Semmering.



Praha-Stodůlky



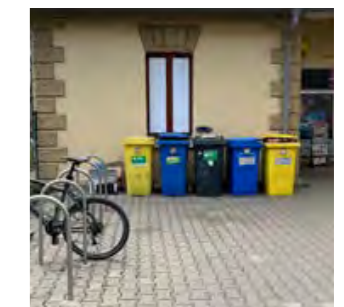
typ: železničná zastávka
lokality: Praha část Košíře
v prevádzke od roku: 1872
vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné
predaj cestovných lístkov: nie
služby: žiadne
obrat cestujúcich: 32
Zastávka sa nachádza pri Prírodnom parku Košíře-Motol.



Praha-Uhřetěves



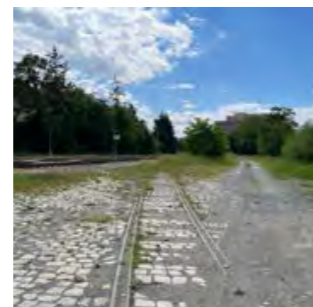
typ: železničná stanica (nádražie)
lokality: Praha část Uhřetěves
v prevádzke od roku: 1871
vlaky, ktoré tu zastavujú:
predaj cestovných lístkov: áno
služby: toalety, trafika
obrat cestujúcich: 4 372



Praha-Veleslavín



typ: železničná stanica (nádražie)
 lokalita: Praha část Veleslavín
 v prevádzke od roku: 1863
 vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné, spěšné, rychlíky
 predaj cestovných lístkov: áno
 služby: toalety
 obrat cestujúcich: 1 676



Praha-Velká Chuchle



typ: železničná zastávka
 lokalita: Praha část Velká Chuchle
 v prevádzke od roku: 1954
 vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné
 predaj cestovných lístkov: nie
 služby: žiadne
 obrat cestujúcich: 379



Praha-Vršovice



typ: železničná stanica (nádražie)
 lokalita: Praha časť Vršovice
 v prevádzke od roku: 1880
 vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné
 predaj cestovných lístkov: áno
 služby: rýchle občerstvenie, trafika, toalety
 obrat cestujúcich: 6 007
 Staničná budova je na zozname kultúrnych pamiatok.



Praha-Vysočany



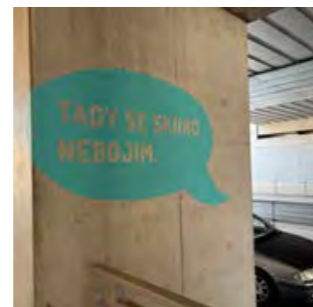
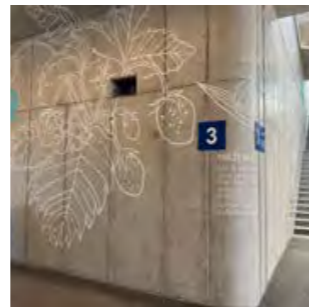
typ: železničná stanica (nádražie)
 lokalita: Praha časť Vysočany
 v prevádzke od roku: 1872
 vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné, nákladné
 predaj cestovných lístkov: áno
 služby: reštaurácia, rýchle občerstvenie, toalety, trafika
 obrat cestujúcich: 3 636



Praha-Zahradní město



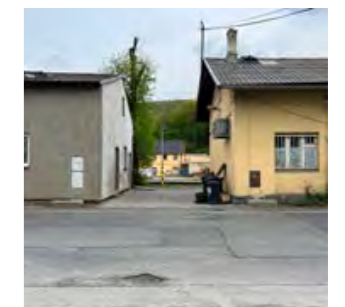
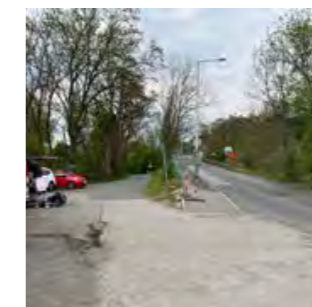
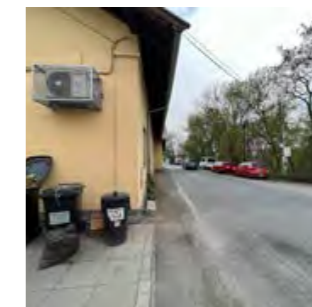
typ: železničná stanica (nádražie)
lokality: Praha část Strašnice
v prevádzke od roku: 2021
vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné, spěšné, rychlíky
predaj cestovných lístkov: áno
služby: toalety, P+R
obrat cestujúcich: 3 657



Praha-Zbraslav



typ: železničná stanica (nádražie)
lokality: Praha část Zbraslav
v prevádzke od roku: 1897
vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné
predaj cestovných lístkov: nie
služby: žiadne
obrat cestujúcich: 310
Okolo stanice vedú turistické značené trasy a cyklotrasa. Stanica sa nachádza v tesnej blízkosti Vltavy. Neďaleko sa nachádza keltské oppidum Závist.



Praha-Zličín



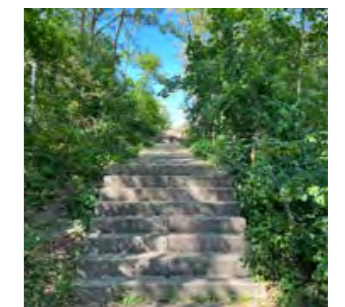
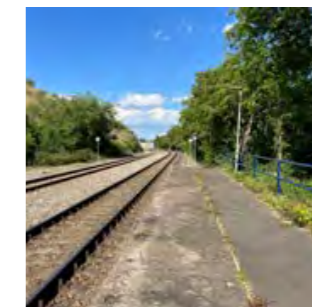
typ: železničná stanica (nádražie)
lokality: Praha časť Zličín
v prevádzke od roku: 1872
vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné
predaj cestovných lístkov: nie
služby: žiadne
obrat cestujúcich: 378
V blízkosti nádražia sa nachádza rybník Hliník.



Praha-Žvahov



typ: železničná zastávka
lokality: Praha časť Žvahov
v prevádzke od roku: 1989
vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné
predaj cestovných lístkov: nie
služby: žiadne
obrat cestujúcich: 75
Zastávka sa nachádza v blízkosti prírodnej rezervácie Prokopské údolí.



záver mapovania



Počas mapovania som postrádala kvalitný prednádražný priestor. Často chýbalo zapojenie drážnych budov do štruktúry mesta, pozorovala som opomíjané väzby na okolie, chýbajúcu previazanosť s ostatnými druhmi verejnej dopravy, chýbajúce prepojenie s pešími a cyklistickými komunikáciami, nekvalitné a nejednotné materiály, zanedbanú údržbu mobiliáru a vegetačných prvkov.

Prímestská a mestská železnica je špecifická požiadavkami na služby, ktoré by mali podporiť sociálnu funkciu a zvýšiť potenciál verejnej dopravy. Dôležitá je kvalita, komfort a funkčnosť. Vlakové zastávky a stanice je potrebné doplniť službami a vybavením, ktoré sa odvíja od významu a počtu cestujúcich jednotlivých zastávok a staníc. Nie je to však len o ponúkaných službách, najmodernejších vlakových súpravách či počtu koľají. Výraznou zmenou musia prejsť i drážne budovy a ich bezprostredné okolie, ktoré budú odrážať potreby a požiadavky na kvalitné verejné priestranstvá.

Verejné priestranstvá vlakových zastávok a staníc ponúkajú množstvo príležitostí k rozvoju, ku ktorému je potrebný dialóg. Dialóg, v ktorom sa bude hľadať ako architektonické a krajinárske riešenie, tak urbanistické aj dopravné riešenie. Odpoveďou by malo byť riešenie, ktoré so sebou prinesie atraktivitu, kvalitu, bezpečnosť a udržateľnosť verejných priestranstiev. Mali by sa navrhovať ako ucelené architektonické diela, ktoré slúžia nielen cestujúcim, ale všetkým občanom.

návrhová část

princípy k tvorbe verejných priestranstiev

zásady pri navrhovaní



zásady pri navrhovaní



Z mapovania vzišiel prehľad nástrojov k prístupu obnovy, tvorbe verejných priestranstiev vlakových zastávok a staníc. Nástroje sú široko aplikovateľné, v podrobnejšom stupni navrhovania sa uplatňujú v rámci variability situácie, charakteru vlakovej zastávky, stanice a kontextu miesta.

všetky vlakové zastávky a stanice



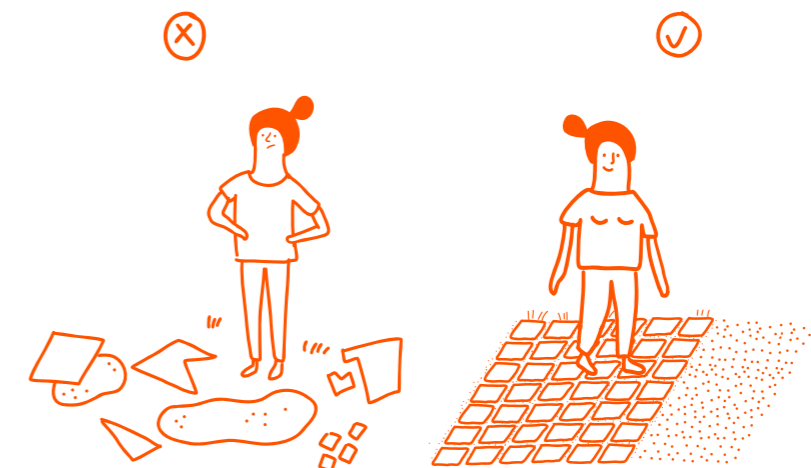
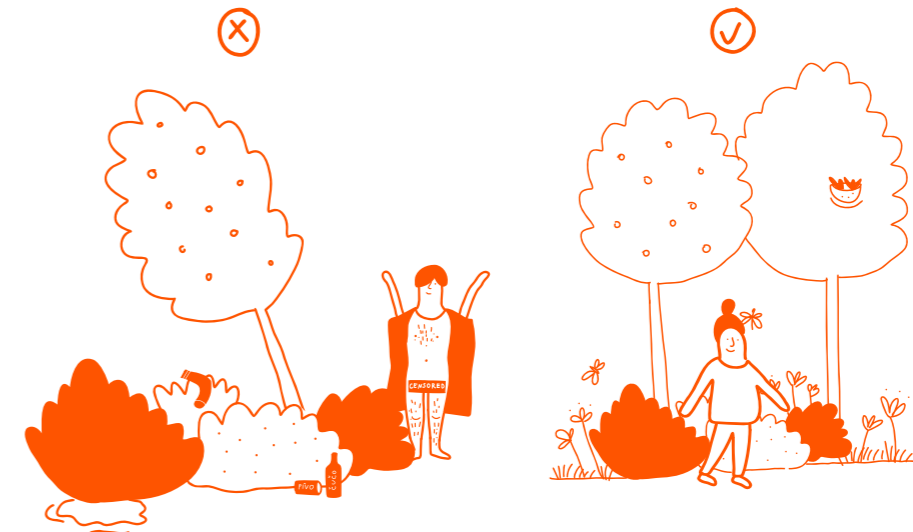
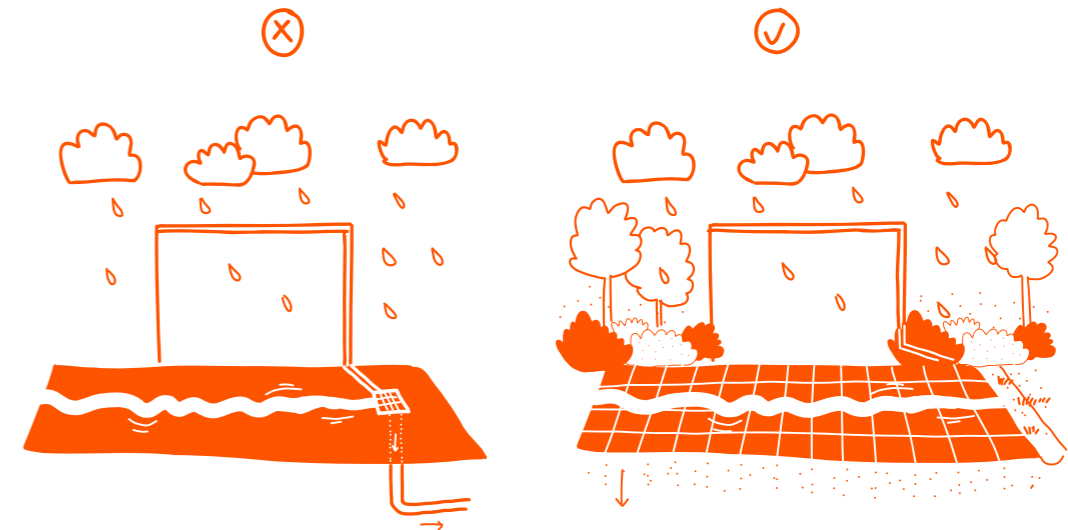
jadro - telo - periféria



Vršovice - Modřany - Zbraslav

Ekologické princípy

- výsadba vegetačných prvkov
- zabezpečiť vhodné podmienky pre rast vegetačných prvkov
- zabezpečiť dostatočný prekoreniteľný priestor
- údržba vegetačných prvkov
- druh a kultivar vyberať s ohľadom na charakter a nároky prostredia
- cenu má aj biotop malej rozlohy – i ten jediný strom
- zlepšiť klimatické podmienky
- používať prvky hospodárenia s dažďovou vodou
- používať priepustné a polopriepustné povrchy
- znižovať prehrievanie povrchov vhodným výberom materiálov
- navrhovať decentralizované odvodnenie - opatrenia pre spomalenie odtoku dažďovej vody a jej zadržanie a využitie v mieste dopadu
- objekty HDV funkčne prepájať s vegetačnými prvkami
- používať kvalitné, trvanlivé a recyklované materiály k udržateľnosti
- používať materiály z miestnych zdrojov



zásady pri navrhovaní



Priestorové princípy

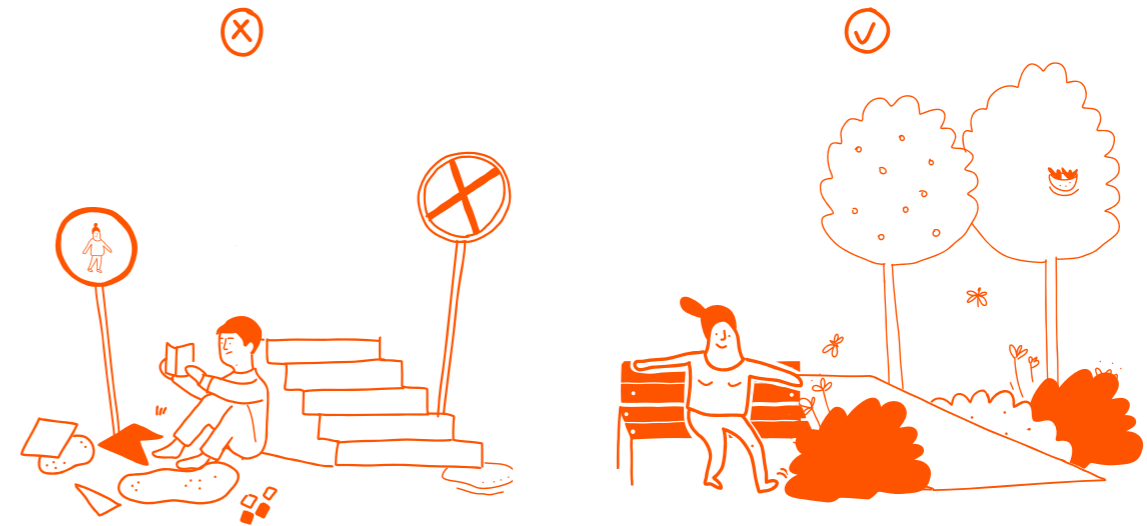
- vychádzať kontextu miesta, jeho charakteru a kompozičných princíпов
- navrhovať jednotné, kompozične vyvážené ucelené miesto
- navrhovať prehľadné, čitateľné a otvorené priestranstvá
- napojenie na verejnú hromadnú dopravu
- navrhovať komfortné povrchy pre chôdzu
- navrhovať priestor ako celok, bez zvyškových plôch
- navrhovať bezbariérový priestor
- voliť kvalitné a trvanlivé materiály povrchov
- pomocou kompozície priestoru (orientačné body, rôzne typy povrchov) dosiahnuť intuitívnu orientáciu
- vegetáciou neoddeľovať a neizolovať

Užívateľské princípy

- Druh, množstvo aktivít a služieb
- kto je užívateľ – ľudia čakajúci na vlak/ ľudia žijúci v blízkosti
 - kto je užívateľ – deti/ dospelí/ seniori/ imobilní/ hendikepovaní
 - účel využívania zastávky - voľnočasové využívanie/ cestovanie
 - kapacita - koľko ľudí zastávku využije/bude využívať
 - typ aktivít – stretávanie sa, trávenie voľného času, športovanie
 - služby (forma, sociálne zázemie)
 - bezbariérovosť priestranstva
 - ľudská mierka

Mobiliár

- typ, druh a množstvo (lavičky, stojany na bicykle, koše)
- umiestnenie v priestore
- dizajn, odolnosť
- vizuálne zjednotenie
- kvalitné a trvanlivé materiály
- jednotný navigačný a informačný systém
- funkčné kritéria by nemali byť nadradené nad tie estetické, obe kritéria sú dôležité
- kvalitný, nadčasový dizajn
- utilitárne prvky by mali mať skôr dizajn nenápadný
- tvoriť jednotný celok
- funkčne odpovedajúci užívateľom a charakteru miesta



jadro
telo
periféria

vnútorné kompaktné mesto

vonkajšie kompaktné mesto

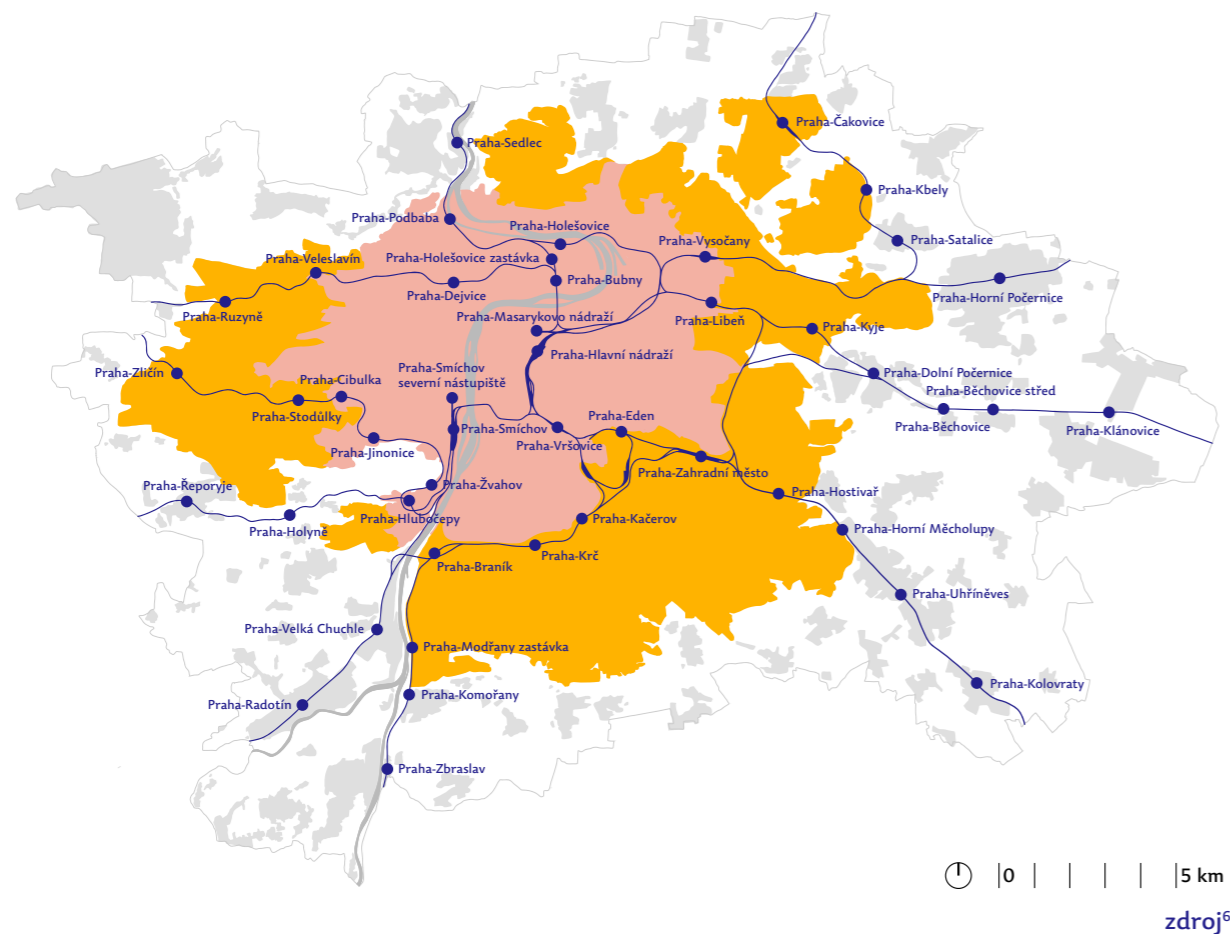
vonkajšie pásmo

rozdelenie podľa urbánnej štruktúry



Členenie je nástrojom k návrhu. Každá vlaková stanica či zastávka je akási bunka, ktorá má v rámci mestského organizmu svoju úlohu. Cieľom je v rámci pevne zrozumiteľnej štruktúry vytvoriť rôznorodé prostredie pre rôznorodých užívateľov a aktivity vychádzajúce z kontextu miesta.

Sú body, ktoré jednotlivé vlakové zastávky a stanice v danej kategórii prepájajú a prvky návrhu sa môžu uplatniť na typovo podobných stanicích a zastávkach. Neexistuje však univerzálne riešenie pre každú kategóriu, vždy treba zohľadniť celkový kontext.



- Vnútorne kompaktné mesto = jadro
- Vonkajšie kompaktné mesto = telo
- Vonkajšie pásmo = periféria

Vymedzenie urbánnej štruktúry je dôležité pre určenie charakteru vlakovej zastávky a stanice a jej okolia pre následný prístup k navrhovaniu.

jadro - telo - periféria



Ekologické princípy

Vlakové zastávky a stanice sa nachádzajú v prstenci **prímestskej krajiny**. Práca s novou výsadbou vegetačných prvkov tu preto nie je nadradená nad iné princípy, pretože mikroklima je vďaka nadväzujúcej otvorenej krajine prívětivá a **bonita klimatu je veľmi dobrá**. Nie je tu teda citelný mestský tepelný ostrov ako je tomu u zastávok a staníc v jadre.

Priestorové princípy

Väčšina vlakových zastávok a staníc sa nachádza mimo centrum mestskej časti, často na jej okraji, mimo centrum diania. Výrazný podiel zastávok a staníc v tejto kategórii sa radí medzi spádové oblasti a cesta vlakom je využívaná najmä na dochádzanie do centra. Ako hlavný potenciál a problém je treba riešiť **dostupnosť a napojenie na mestskú časť, lepšie prepojenie s mestskou hromadnou dopravou a dobrú obsluhu**.

Užívateľské princípy

Najčastejším užívateľom je dochádzajúci občan, človek čakajúci na vlak, nakoľko väčšina zastávok sa nachádza v **spádových oblastiach**. Majú skôr charakter nárazového využitia, ráno a pri návrate domov. U takýchto zastávok a stanicích je dôležité, aby mali ľudia čakajúci na vlak možnosť vypiť si čerstvú kávu alebo si kúpiť niečo pod zub na cestu vlakom. Na druhej strane, skrz vlakové zastávky a stanice v tejto kategórii často vedú **turisticky značené trasy a významné cyklotrasy**. Prítomnosť prímestskej krajiny je často cieľom výletov a rekreácie, ktorú vyhľadávajú ako miestni obyvatelia, tak

ľudia z iných častí Prahy. Informovanosť o turistickom ciele by sa mala premietnuť už na vlakovej stanici. Zároveň prednádražný priestor by mal **reflektovať využívanie zastávok a staníc cyklistami**. Cieľom výletov často býva aj atraktívna **nádražka**, ktorá môže posilniť identifikáciu s miestom.

jadro - telo - periféria



Kategória, kde sa často stretávajú a miešajú prvky, prístupy ako z kategórie jadra, tak z kategórie periférie.

Ekologické princípy

Mestská krajina sa mieša s prímestskou krajinou, ale prvky mestskej krajiny sú v prevahe. Pocit tepelného ostrova je o niečo menší ako v centre Prahy, ale citelný. Je predpoklad, že sa vo verejnom priestranstve vlakovej zastávky, stanice budú zdržiavať ako ľudia cestujúci do centra Prahy, tak ľudia z mestskej časti v rámci trávenia a voľného času. Tomu by mal odpovedať dostatočný počet vegetačných prvkov pre skvalitnenie priestoru, zlepšenie mikroklimy a poskytnutie dostatku tieňa. Urbánna zástavba nie je tak hustá ako v centre a v okolí zastávok a staníc sa vyskytujú nezastavané plochy. Preto je možný **zber vody z rozsiahlejších plôch povrchov** v okolí.

Priestorové princípy

Dôležité je **napojenie na mestskú časť** a na mestskú hromadnú dopravu, aby sa podporilo dochádzanie do centra vlakom. Zároveň je potrebné **napojenie na prírodné prvky** v okolí, parky, vodné toky a pod.

Užívateľské princípy

Užívateľom sú ako ľudia čakajúci na vlak, tak ľudia, ktorí žijú v okolí a verejné priestranstvo vlakovej zastávky, stanice využívajú k tráveniu voľného času. Preto by sa mali v nadväzujúcom verejnom priestranstve nachádzať aktivity, prvky a služby reagujúce na **oba typy užívateľov**. Je tu predpoklad, že práve u vlakových

zastávkach a staníc tejto kategórie sa udrží nádražka či kaviareň, komunitná záhrada alebo ihrisko či skatepark. Ak mestská časť nemá silné centrum, práve v aktívne využívanom verejnom priestranstve vlakovej zastávky, stanice tkvie potenciál vo **vytvorení pevného centra mestskej časti**, s ktorým by sa obyvatelia mohli identifikovať.

jadro - telo - periféria



Ekologické princípy

U železničných zastávok a staníc nachádzajúcich sa v hustej urbánnej štruktúre jadra mesta je najvýraznejšie citelný tepelný ostrov a dopady zmeny klímy. Je preto veľmi dôležitá nová výsadba vegetácie v čo najväčšom možnom množstve, ktorá by **zlepšovala miestnu mikroklimu**. V okolí zastávok a staníc sa nachádzajú skôr menšie plochy parkového charakteru či solitérne výsadby. Je preto dôležitým návrhom **nadviazať na okolité plochy vegetácie**, plochy prepojiť a vytvoriť funkčnú ucelenú modrozelenú infraštruktúru. Práve v mestskej krajine sa často stretávame s vandalizmom, preto je veľmi dôležitá následná **údržba** ako drevíň, tak rastlín. Dôraz by mal byť kladený na **hospodárenie s dažďovou vodou** - používať by sa mali najmä priepustné a polopriepustné povrchy. Zrážková voda by sa mala zdržiavať v mieste jej dopadu, pre zaistenie postupného odparovania, ktoré bude pozitívne vplývať na mikroklimu.

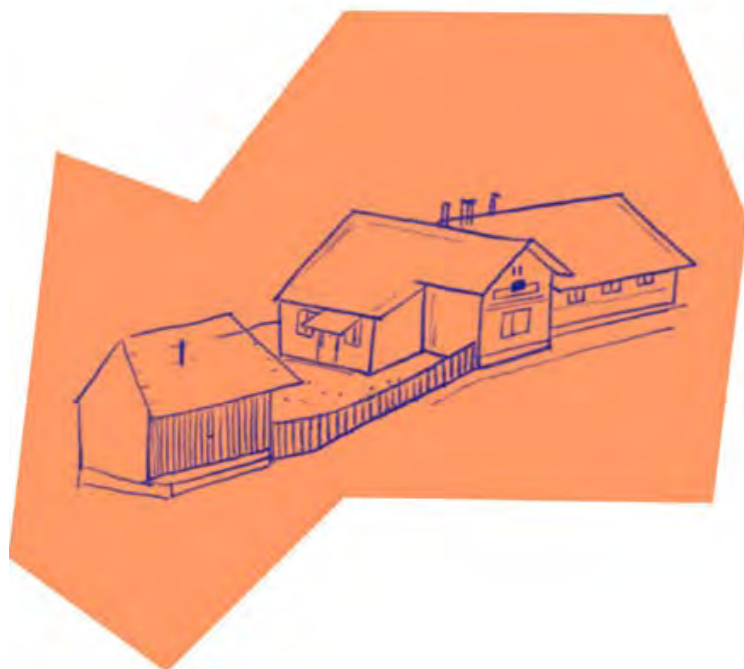
Priestorové princípy

Verejné priestranstvá musia byť **prehľadné a čitateľné**, a v prípade vlakových zastávok a staníc v centre to kvôli bezpečnosti platí dvojnásobne. Najbližšia zastávka mestskej hromadnej dopavy by mala byť jasne viditeľná a intuitívne pomocou kompozície priestoru ľahko nájdná.

Užívateľské princípy

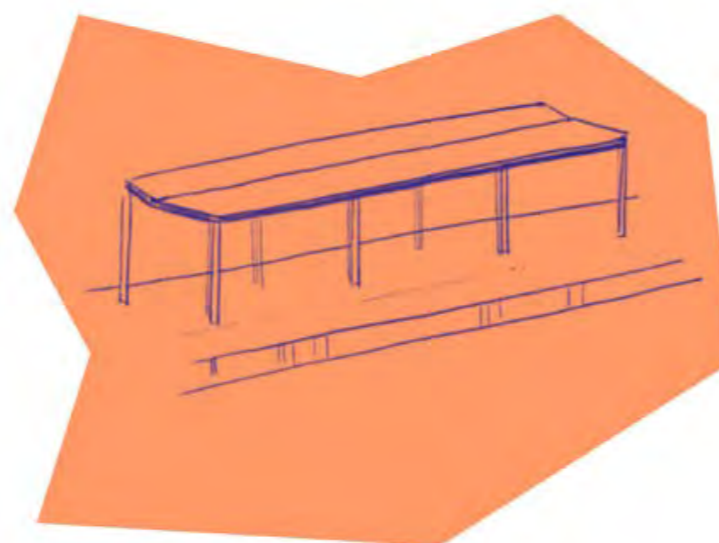
U vlakových zastávok a staníc v centre je potenciál toho, že verejné priestranstvá budú využívať **ľudia z blízkeho okolia**

k tráveniu voľného času, k stretávaniu sa bez účelu dopravy a zároveň cestujúcimi. Deti, dospelí, dôchodcovia, imobilní, hendikepovaní, so psom, so škrečkom. Na užívateľov a kapacitu musí byť odpoveď typ a dostatočné množstvo služieb a aktivít, ktoré by lákali ľudí. Je potrebné smerovať do verejných priestranstiev **aktivity a služby**, ktoré by prilákali ľudí, čím by sa dosiahla **sociálna kontrola** (princíp očí na ulici od Jane Jacobs) a zvýšil pocit bezpečia. Je pravdepodobné, že kvalitne navrhnuté verejné priestranstvo priláka dostatok ľudí tak, aby sa tu užívala nádražka či stánok s kávou alebo so zmrzlinou.



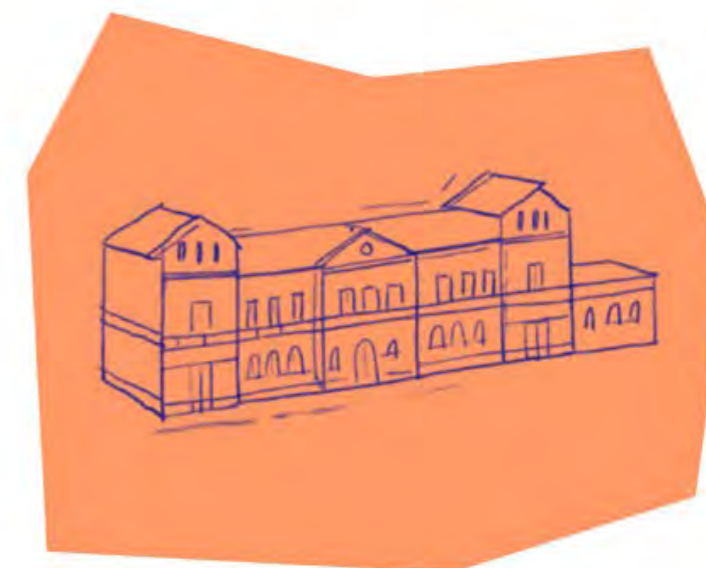
Praha-Zbraslav

vonkajšie pásmo
periféria



Praha-Modřany zastávka

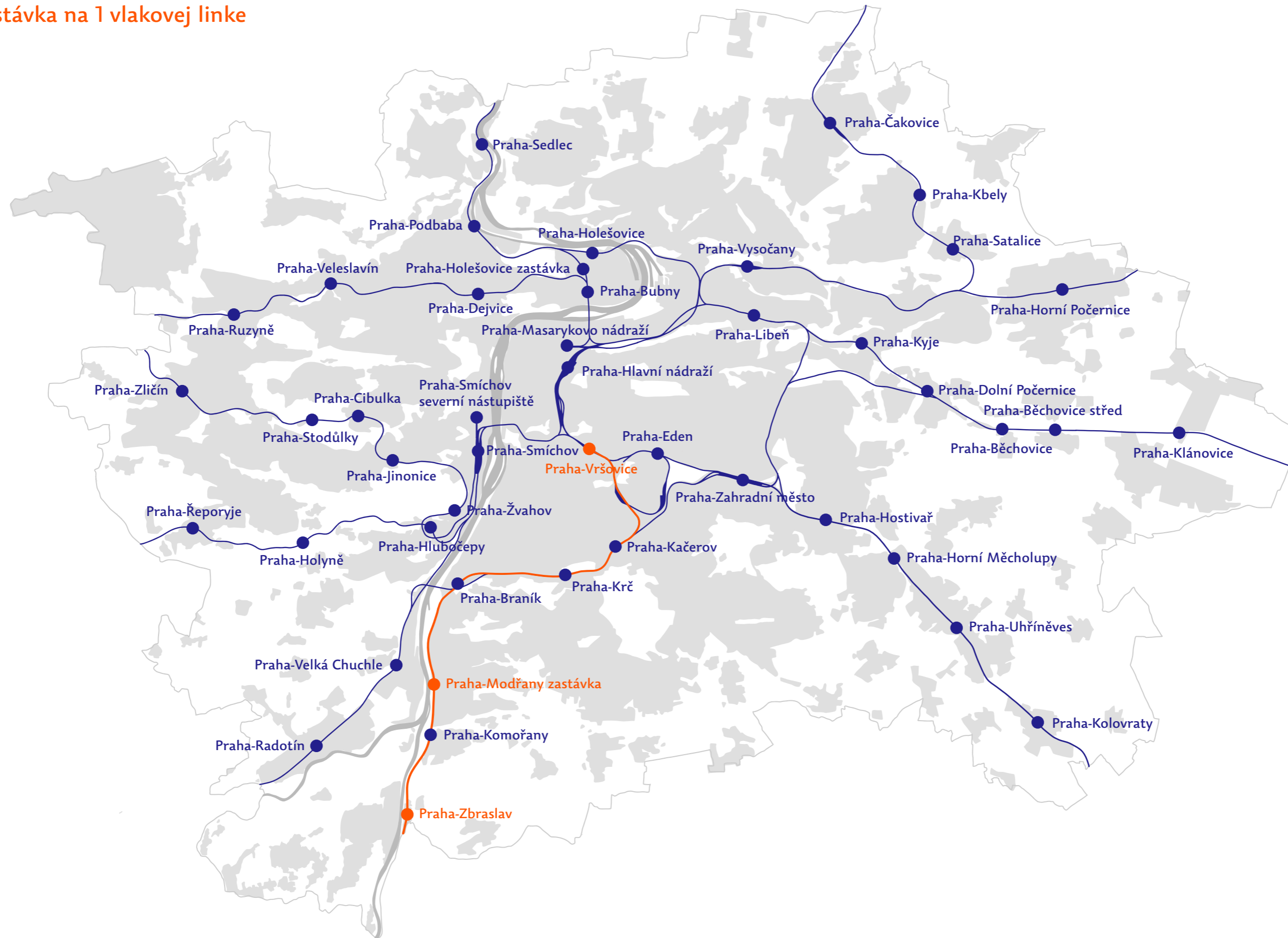
vonkajšie kompaktné mesto
telo



Praha-Vršovice

vnútorné kompaktné mesto
jadro

**zvolené vlakové stanice
a zastávka na 1 vlakové lince**



3 verejné priestranstvá

1 vlaková zastávka

2 vlakové stanice

1 vlaková linka



Praha-Vršovice

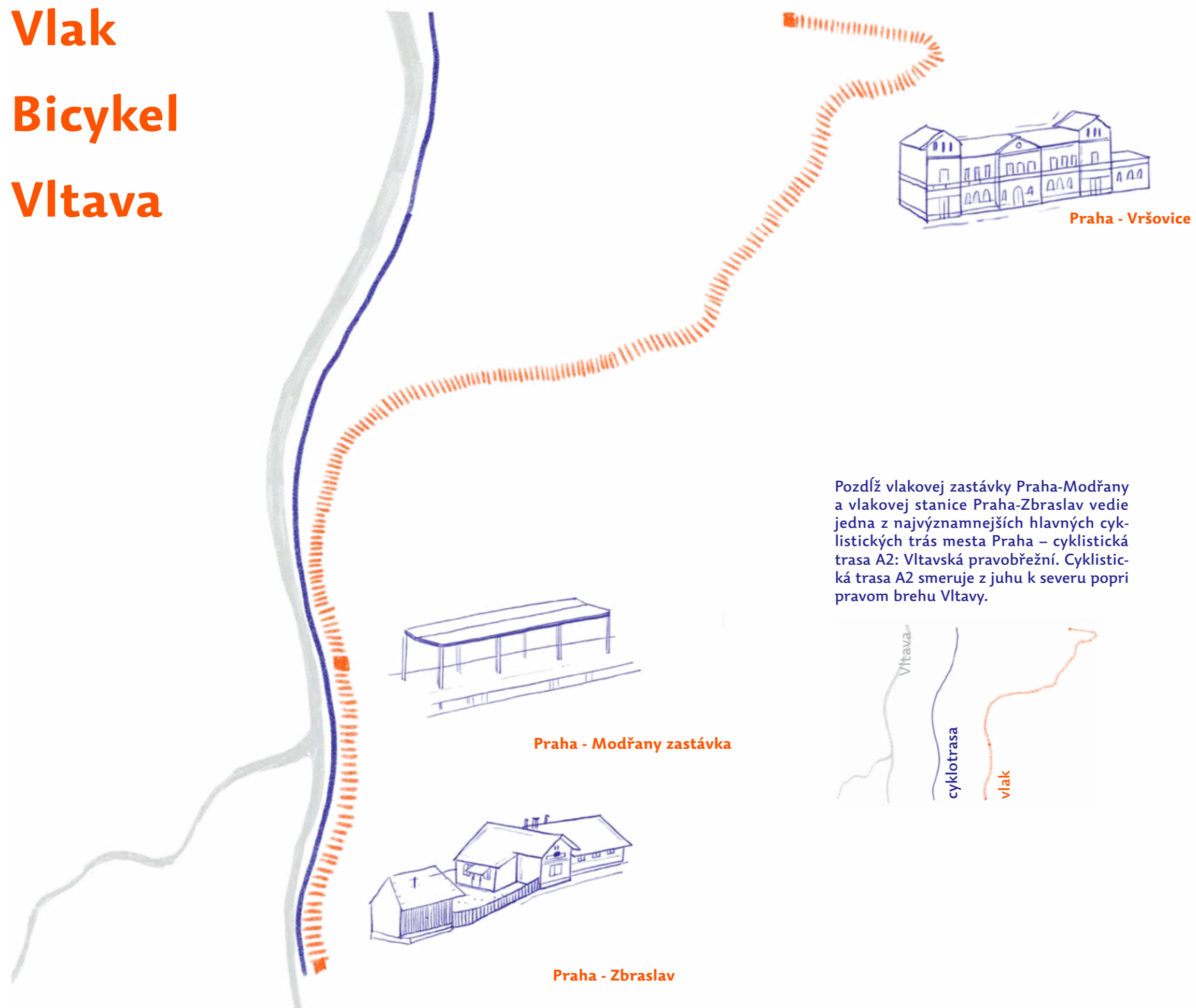
Praha-Modřany zastávka

Praha-Zbraslav

Vlak

Bicykel

Vltava



Pozdĺž vlakovej zastávky Praha-Modřany a vlakovej stanice Praha-Zbraslav vedie jedna z najvýznamnejších hlavných cyklistických trás mesta Praha – cyklistická trasa A2: Vltavská pravobřežní. Cyklistická trasa A2 smeruje z juhu k severu popri pravom brehu Vltavy.

V prepojení vlakovej dopravy s cyklo dopravou tkvie veľmi veľký potenciál. Mnoho vlakových zastávok a staníc sa nachádza na trase významných cyklistických trás. Vlakové zastávky a stanice mimo centrum Prahy sa často vyskytujú v blízkosti významných krajinných plôch, ktoré bývajú častým cieľom cyklistických výletov. Cyklista si môže cestu skrátiť vlakom alebo docestovať na miesto výletu a naopak. Počas jazdy bicyklom si môže oddýchnuť pri vlakovej zastávke či stanici alebo sa môže občerstviť v nádražke či kiosku. Na potenciál prepojenia vlakovej dopravy s cyklistickou by mala nadväzovať forma verejných priestranstiev, aktivity a služby v nich.

**Praha -
Zbraslav**

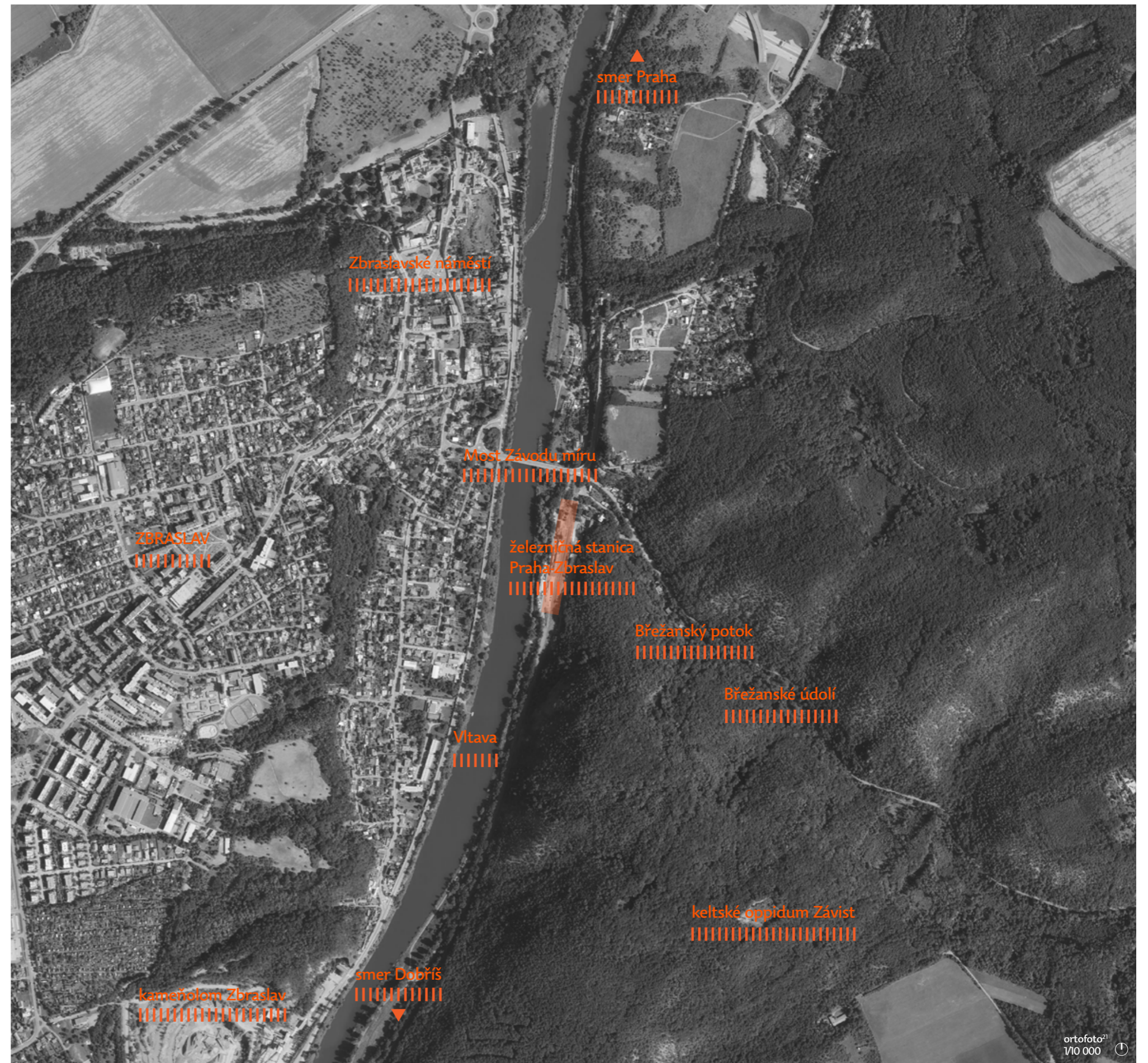


kontext



Nádražie Praha-Zbraslav je prvá vlaková stanica za administratívnu hranicou Prahy. A naopak, je to posledná vlaková stanica, ktorú je vidno pri vycestovaní z hlavného mesta. Vlaková stanica sa nachádza na pravom brehu rieky Vltava a mestská časť Zbraslav na jej opačnom, ľavom brehu. Stanica teda leží mimo zbraslavskú zástavbu a od Zbraslavy je fyzicky oddelená riekou.

Železničná stanica a železničná trať leží v Břežanskom údolí. Významná je blízkosť najväčšieho keltského oppida v Čechách, oppidum Závist.

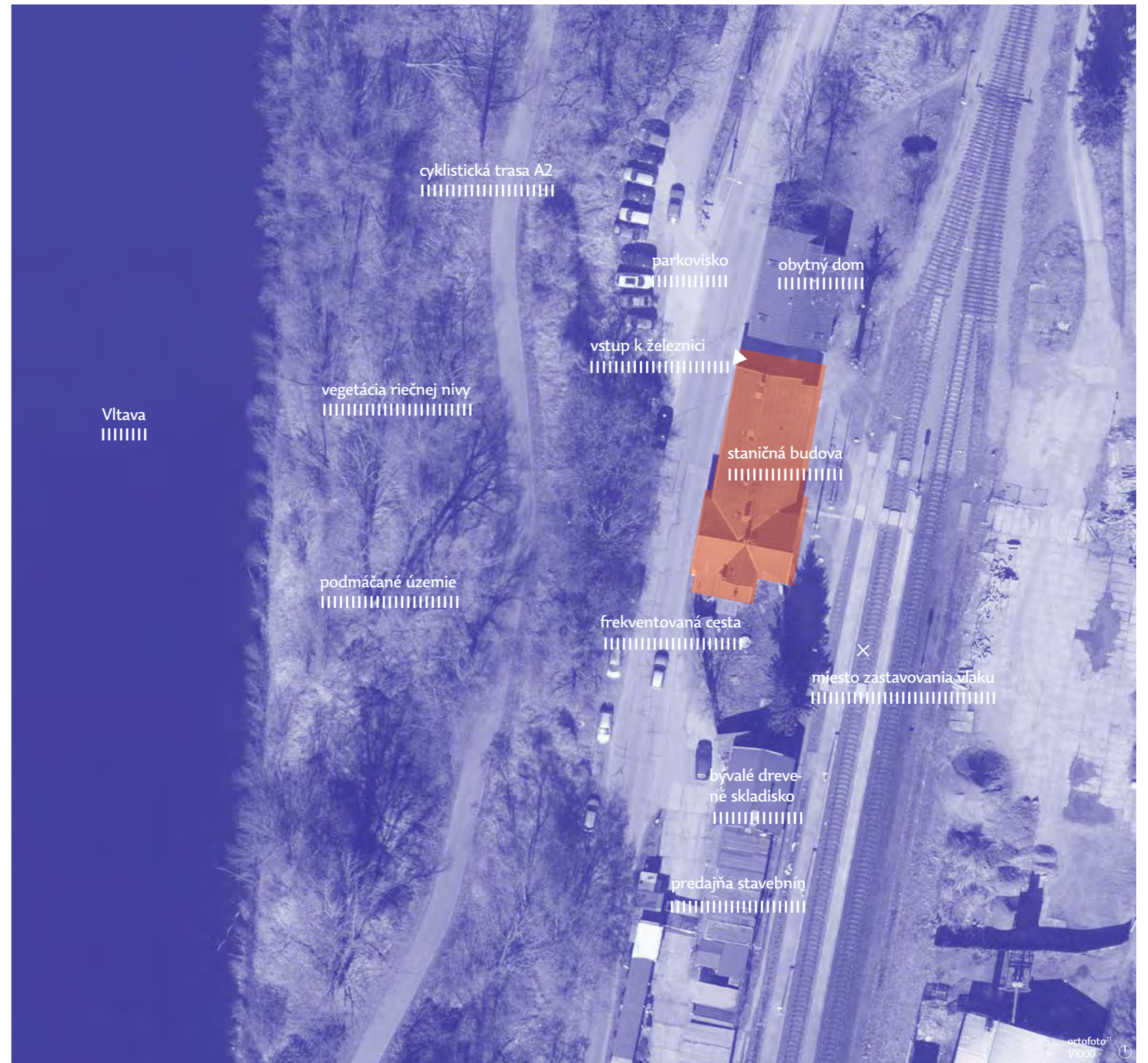


vlaková stanica (nádražie)



typ: železničná stanica (nádražie)
lokalita: Praha časť Zbraslav
v prevádzke od roku: 1897
vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné
predaj cestovných lístkov: nie (od roku 2013)
služby: žiadne
obrat cestujúcich: 310

Drážna výpravná budova je pre verejnosť uzatvorená. Stanica je diaľkovo riadená výpravčím DOZ z Vraného nad Vltavou.



súčasný stav



Pri vystúpení z vlaku sa naskytá pohľad na vrch Hradišťa, kde bolo v minulosti najväčšie keltské oppidum v Čechách. Posunieme sa však pár metrov ďalej, pohľad skazia miestne stavebniny v podobe rôznej zmesi plechových a drevených búd. Pohľad lemujú billboard či polorozpadnutý omočený plot. Nesúrodé materiály, nízka sadovnícka hodnota ihličnanov. Ani náhodou to nie je miesto, kde by ste chceli čakať na vlak.



Súčasný stav verejného priestranstva pred nádražím Praha-Zbraslav je jeden z tých, ktorý sa uchová v pamäti. Ale nie v tej časti pamäti, kde sa ukladajú príjemné spomienky, práve naopak - v tej časti, kde sa uchovávajú spomienky negatívne.



Prvý pohľad pri východe z nádražia. Cestu z lemujú smetné koše, ak ste náhodou trochu zamyslený, tak riskujete zrážku s autom. Prechod? Žiadny. Spomalenie áut? Žiadne. Chodník pre chodcov? Ani omylom. Súčasný riešenie? Cedule s upozorením na časté kolízie s autami.

V blízkosti nádražia, v údolí riečnej nivy, vedie celomestske významná cyklotrasa A2, ktorá je využívaná nielen cyklistami, ale aj turistami a bežcami. Chýbajúce prepojenie medzi trasou a stanicou naznačujú vyšľapaná cesty skrz svah.



Prednádražný priestor predstavuje rušná cesta. Verejné priestranstvo je plne nadradené autám pred chodcami a cyklistami.



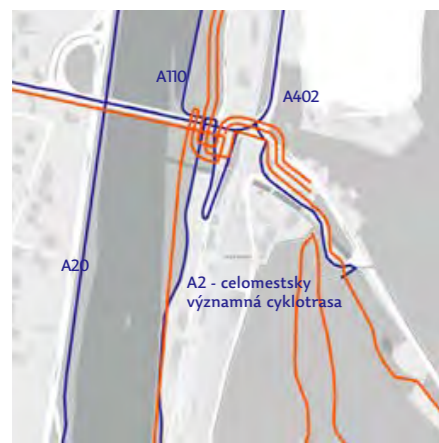
analýza miesta



Analýza majetkových vzťahov⁶:

Prednádražný priestor patrí z veľkej časti hlavnému mestu Praha. Problémom je priľahlá parcela so stavebninami patriaca súkromnej osobe.

- štát
- hl. m. Praha
- právnická osoba



Analýza cyklistických a turistických trás⁶:

Cez nádražie vedú turisticky značené trasy. Pozdĺž Vltavy vedie hlavná cyklistická trasa Vrané nad Vltavou - Praha.

- cyklistická trasa
- turistická trasa

PROBLÉMY:

- neatraktívny prvý dojem pri výstupe z nádražia
- chýbajúce prepojenie k oppidu
- chaotické parkovanie pozdĺž cesty
- chýbajúce prepojenie s riekou a s cyklotrasou
- stret áut s chodcami
- rozpadnuté oplotenie tvoriace bariéru
- oplotená záhrada bez údržby
- neprístupný breh Vltavy
- stavebniny - vizuálny smog a bariéra
- vzdialená autobusová zastávka

Analýza verejnej dopravy⁶:

Autobusová zastávka, ak sa tak vôbec dá nazvať, sa nachádza pomerne ďaleko od nádražia a ľudia musia prechádzať popri hlavnej ceste.



● zastávka autobusu

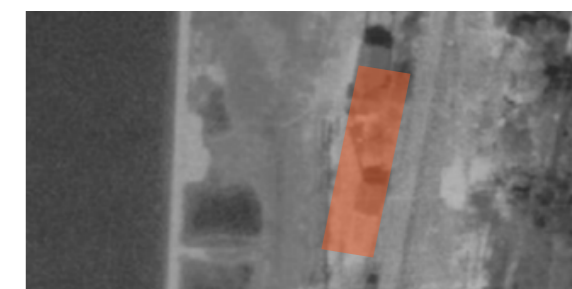
POTENCIÁLY:

- blízkosť oppidum Závist
- turisti, cyklisti
- historická prítomnosť ovocných stromov
- pozemky vo vlastníctve hl. m. Prahy a štátu
- fenomén vodného toku
- prívoz
- významná cyklotrasa
- prepojenie vlakovej dopravy s cyklodopravou

história



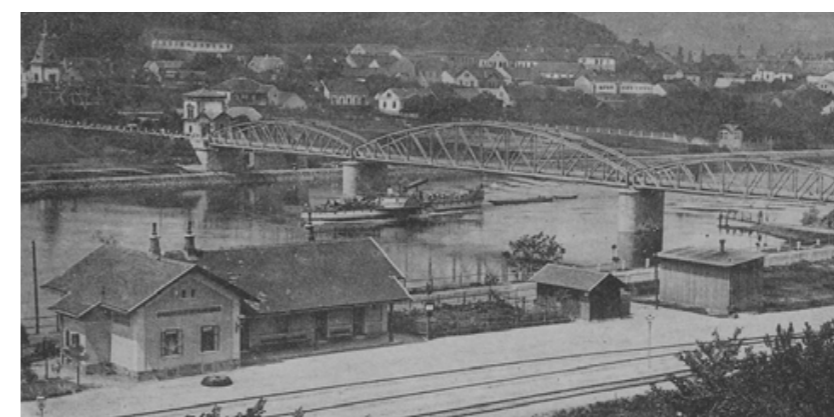
Pre vytvorenie návrhu bolo dôležité usporiadanie verejného priestranstva v minulosti a zmena vegetačných prvkov v čase. Historické snímky dokazujú, že budova železnice bola v minulosti jasne viditeľná zo Zbraslavy. Až postupom rokov sa drážna budova stratila z pohľadu. Nádražie je v súčasnosti skryté v hustom poraste vegetácie, vytratila sa vizuálna prepojenosť so Zbraslavou.



letecký snímok z roku 1945⁶



letecký snímok z roku 1996⁶



rok 1899 - po pravej i ľavej strane drážnej budovy sa nachádzala záhrada²².



rok 1905 - nádražie bolo zo Zbraslavy jasne viditeľné a naopak, Zbraslav bola dobre viditeľná z nádražia²²

návrh



Nádražie-Zbraslav je železničná stanica, kde začínajú výlety. Výlety do okolitej prírody, na keltské oppidum, výlety bicyklom popri Vltave. Návrh vytvára miesto, ktoré samotné môže byť cieľom výletu. Miesto, kde ľudia budú radi čakať na vlak, kde sa budú chcieť zastaviť a tráviť čas. Miesto, kde sa budú môcť občerstviť vo vyhlásenej nádražke.

Verejné priestranstvo získava novú vrstvu, sprístupňuje sa a je prívetivé. Reaguje na svoje okolie, ktoré prepája vytvorením nových ciest. Automobilová doprava je spomalená, dôraz je kladený na pešiu a cyklistickú priestupnosť a celkovú obyvatelnosť. Verejné priestranstvo je zbavené vizuálneho smogu a bariér, je zjednotené s jasnou čitateľnou štruktúrou.

Návrhom vytváram miesto, kde ľudia radi trávia svoj voľný čas, kde si dajú pivo alebo párok v rožku pred odjazdom na vlak alebo tu **radi počkajú** na vlak kľudne aj o hodinu dlhšie.

Polorozopadnuté oplatenie, ktoré neplní žiadnu inú funkciu, než len tú, že tvorí bariéru ruším a v tesnej nadväznosti na drážnu budovu vytváram **miesto s posedením** v podobe **plácku s rastrom okrasných jabloní** (vysokokmeň jabloň mnohokvetá *Malus floribunda*) **v mlate**. Návrhom tak vychádzam z histórie a odkazujem na historické pestovanie ovocných stromov pri nádraží. Raster stromov 4x4 je odpoveďou na 4 koľaje zbraslavského nádražia. Okrásna jabloň vytvára bohaté bielužové kvety cenné pre včely. Na jeseň sa tvoria malé jabĺčka, ktoré na strome vydržia dlho do zimy a sú obľúbenou pochúťkou pre vtákov.

K nádražiu neodmysliteľne patrí nádražka, ktorú umiestňujem v mieste predajne stavebnín. Nádražka tak **dopĺňa celé verejné priestranstvo a podtrháva jeho aktivnosť**. Vyhlásenou nádražkou sa posilní **identita s nádražím**.

Dve ošarpané lavičky a žiadne stojany na bicykle sa stanú minulosťou. Návrhom dopĺňam verejné priestranstvo o **líniový drevený mobiliár** odkazujúci na linearitu vlakovej dopravy a zároveň stojanmi na bicykle v miesta najväčšej koncentrácie cyklistov. Pri nádražke umiestňujem stojan s pumpou a náradím na opravu bicyklov.

Väčšina okrajových či periférnych nádraží sa nachádza pri turistickom či voľnočasovom cieli. V prípade nádražia Praha-Zbraslav je to vrch Hradišťa a keltské oppidum. No pri vystúpení z vlaku nie je po

prítomnosti oppida ani čiru, ani slychu. Na významné okolie spojené s Keltami reagujem v podobe detailu **dlažobných kociek v mlate, ktoré prepisujú tvar pôdorysu kultovných stavieb akropole**.

Pomocou **zmeny veľkostí dlažobných kociek vymedzujem verejný priestor nádražia**. Vymedzujem ho nie len fyzicky, ale aj mentálne. Šoférov nútím spomaliť, zbystriť. Chodcov a cyklistov prirodzene vediem. **Bez fyzických bariér, bez vysokých obrubníkov, bez strachu, že ich zrazí auto**. Primárnym zdrojom materiálu kameniva pre nové povrchy je **miestny zbraslavský kameňolom**.

V súčasnosti jediná prístupová cesta na nádražie, v respektíve z nádražia, otvára pohľad na zaparkované autá a pomerne rušnú vozovku. To sa zmení vytvorením **novej, hlavnej, prístupovej cesty**, z južnej strany nádražia. Tá bude viesť popri plácku s okrasnými ovocnými stromami s posedením, bude sa nachádzať bližšie k miestu zastavenia vlaku a autobusu. Pohľad pri vystúpení z vlaku tak bude smerovať na vegetáciu a rieku. Rovnaký pohľad sa vytvorí i u vedľajšej cesty, zo severnej strany nádražia, kde sa odkloní parkovanie z pohľadovej osi.

Obe cesty sa budú **napájať na dolnú časť** územia pomocou pororoštových schodov a vedúcich k cyklotrase a k Vltave. Cyklisti budú môcť terén bezbariérovovo prekonať vďaka cestičke. Zvedavý návštevník si tu príde na svoje, keď bude môcť **bádať vegetáciu riečnej nivy a podmáčané územie suchou nohou po pororoštových cestičkách**.

Pohľadovo odkrývam staničnú budovu, ktorá v súčasnosti nie je od Zbraslavy viditeľná. Selektívnym výberom sa určia

dreviny, poväčšine náletové, ktoré sa odstránia za zámerom **odkrytia pohľadu na nádražie**. Návrhom reagujem na fakt, že drážna budova, ako významný zdroj rozvoja Zbraslavy, bola historicky jasne viditeľná z ľavého brehu.

V súčasnej dobe zlé napojenie autobusovej dopravy v podobe vzdialenej autobusovej zastávky a nutnosti pešej chôdze popri ceste bez chodníka riešim **novým umiestnením autobusového zastavenia v blízkosti nádražia**. Prepájam **vlakovú dopravu s autobusovou a zároveň i s lodnou dopravou pomocou prívozu**. Prívoz má potenciál využitia nie len obyvateľmi Zbraslavy, ale i turistami. Jeden smer prívozu by smeroval južne, k obytnej zástavbe Zbraslavy, druhý smer by prepájal nádražie s historickým centrom Zbraslavy a taktiež s novovzniknutým prímestským parkom Soutok. A vice versa.



-  nový vegetačný prvok - jablň mnohokvetá *Malus floribunda*
-  mlatový povrch
-  asfaltová vozovka
-  žulová vozovková dlažba skladaná do riadkov, 16x14
-  žulová dlažba skladaná do riadkov, 6x6
-  pororošť
-  stávajúca vegetácia
-  drevená lineárna lavička
-  cyklostojany
-  stojan s pumpou a náradím pre opravu bicyklov
-  detail keltského oppida - žulová kocka v mlate

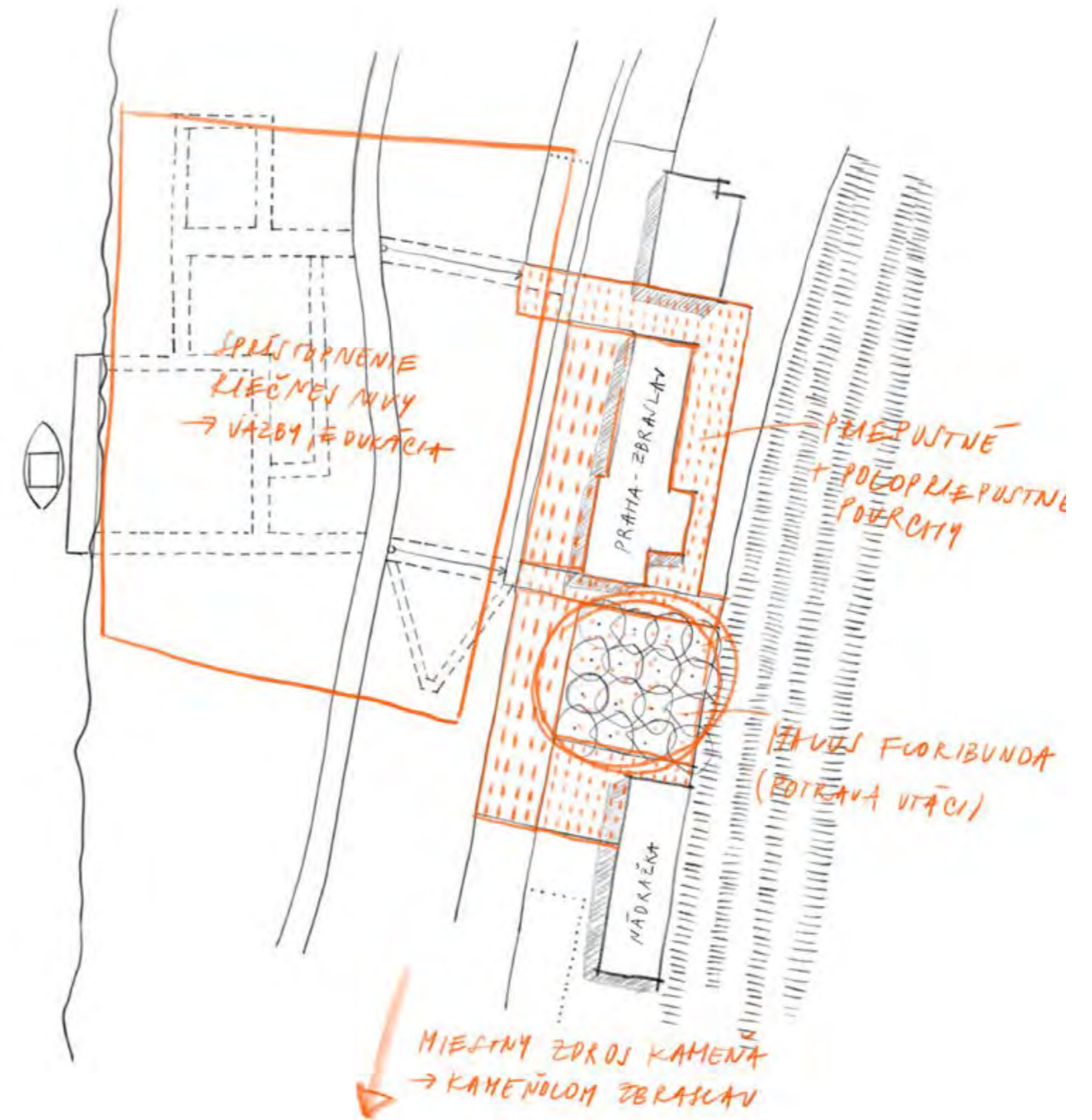


princípy, ciele návrhu



Ekologické princípy

- polopriepustné priepustné povrchy
- zdroj kameniva z miestneho kameňolomu
- raster z ovocných okrasných stromov - zdroj obživy pre vtákov
- zachovanie stávajúcej vegetácie a charakteru prímestskej krajiny
- sprístupnenie vegetácie riečnej nivy - zvýšenie povedomia o mokraďoch a pobrežnej vegetácii

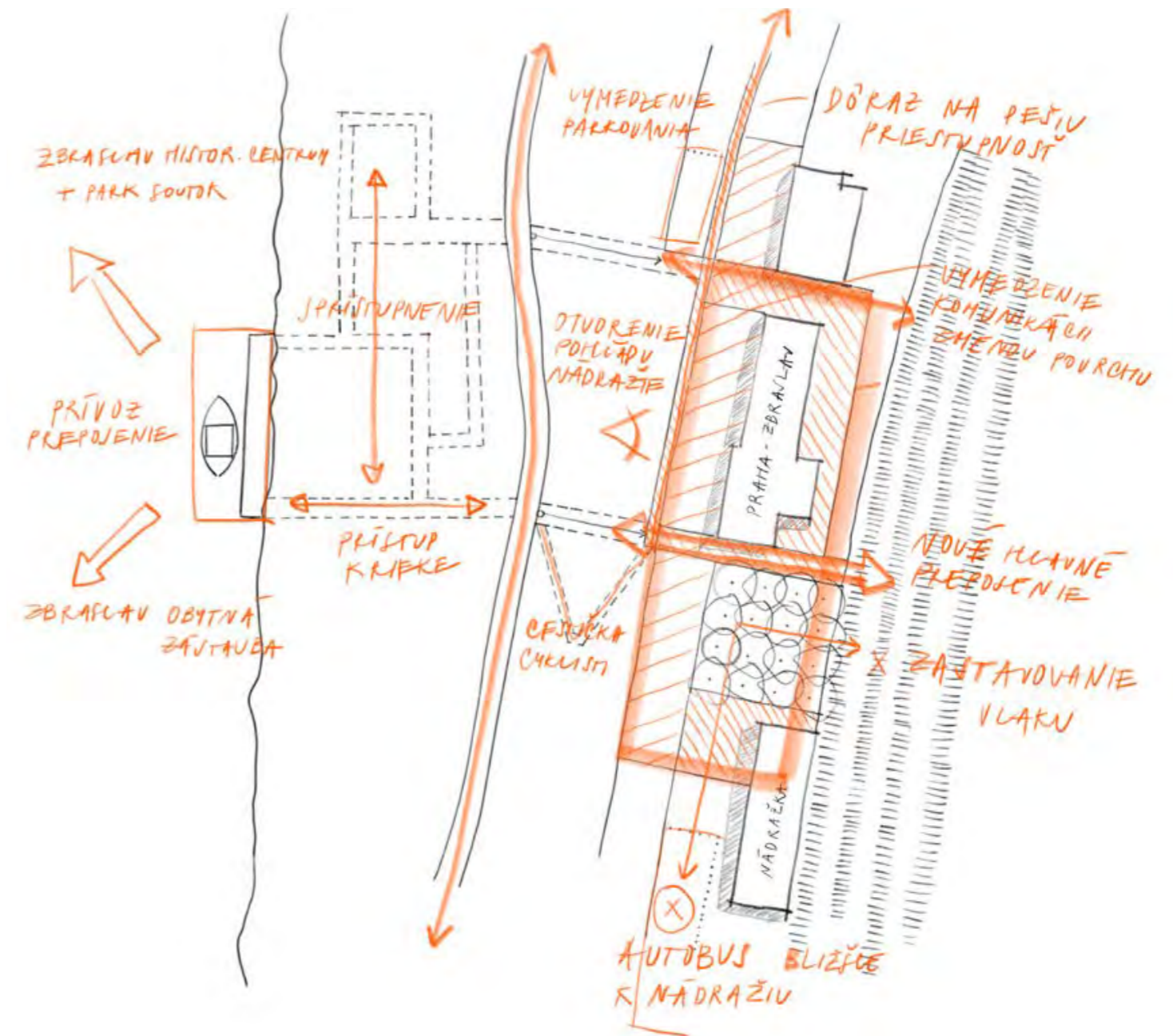


princípy, ciele návrhu



PRIESTOROVÉ PRINCÍPY

- prepojenie s turistickými a cyklistickými trasami
- dôraz na pešiu a cyklistickú prístupnosť
- spomalenie áut
- otvorenie pohľadu na nádražie
- zmena povrchov pre vymedzenie chodníkov a vozovky
- fyzické i mentálne prepojenie
- napojenie na verejnú dopravu
- autobusová zastávka bližšie k nádražiu
- vymedzenie parkovania
- napojenie na Vltavu
- prepojenie s mestskou časťou Zbraslav

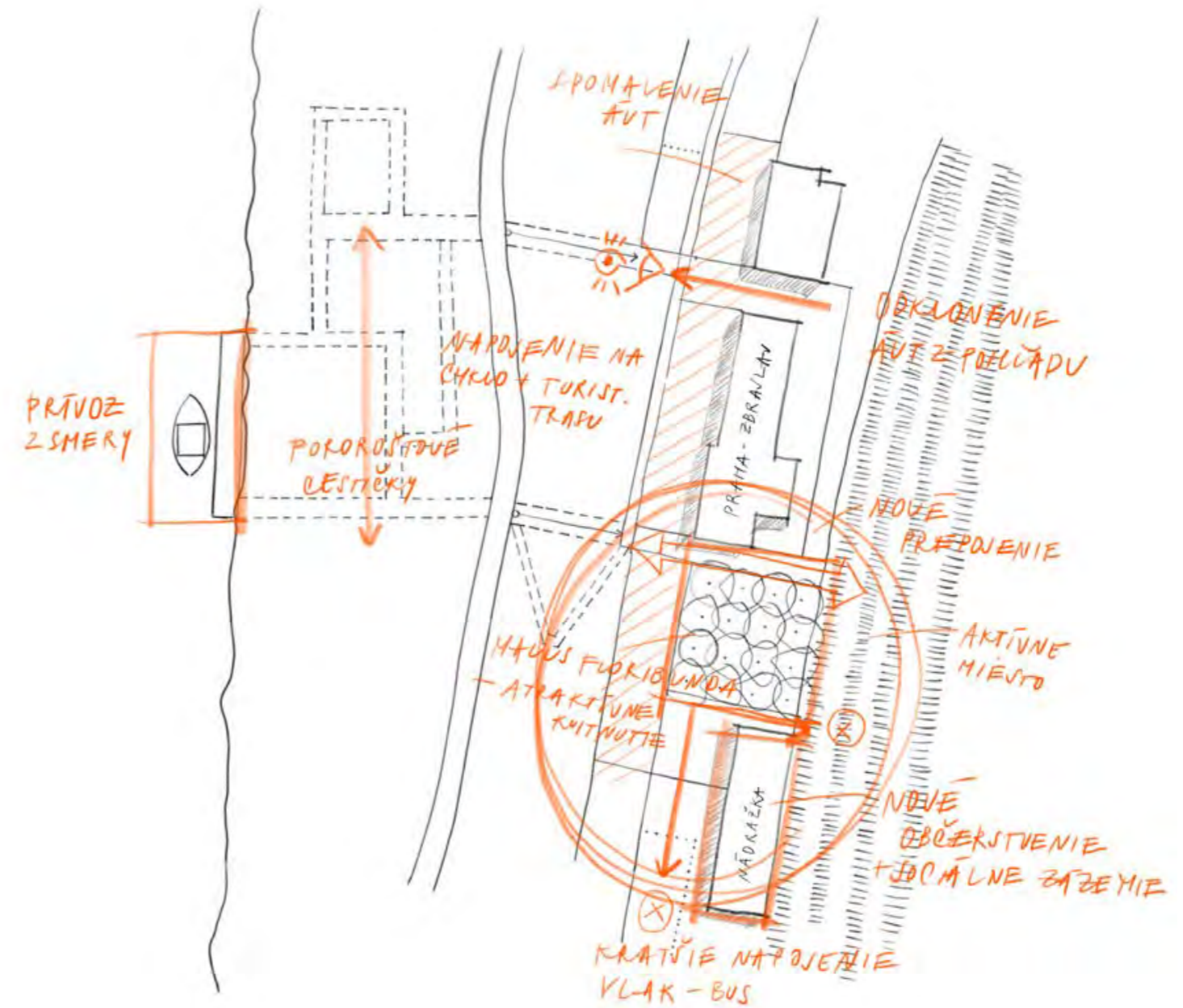


princípy, ciele návrhu

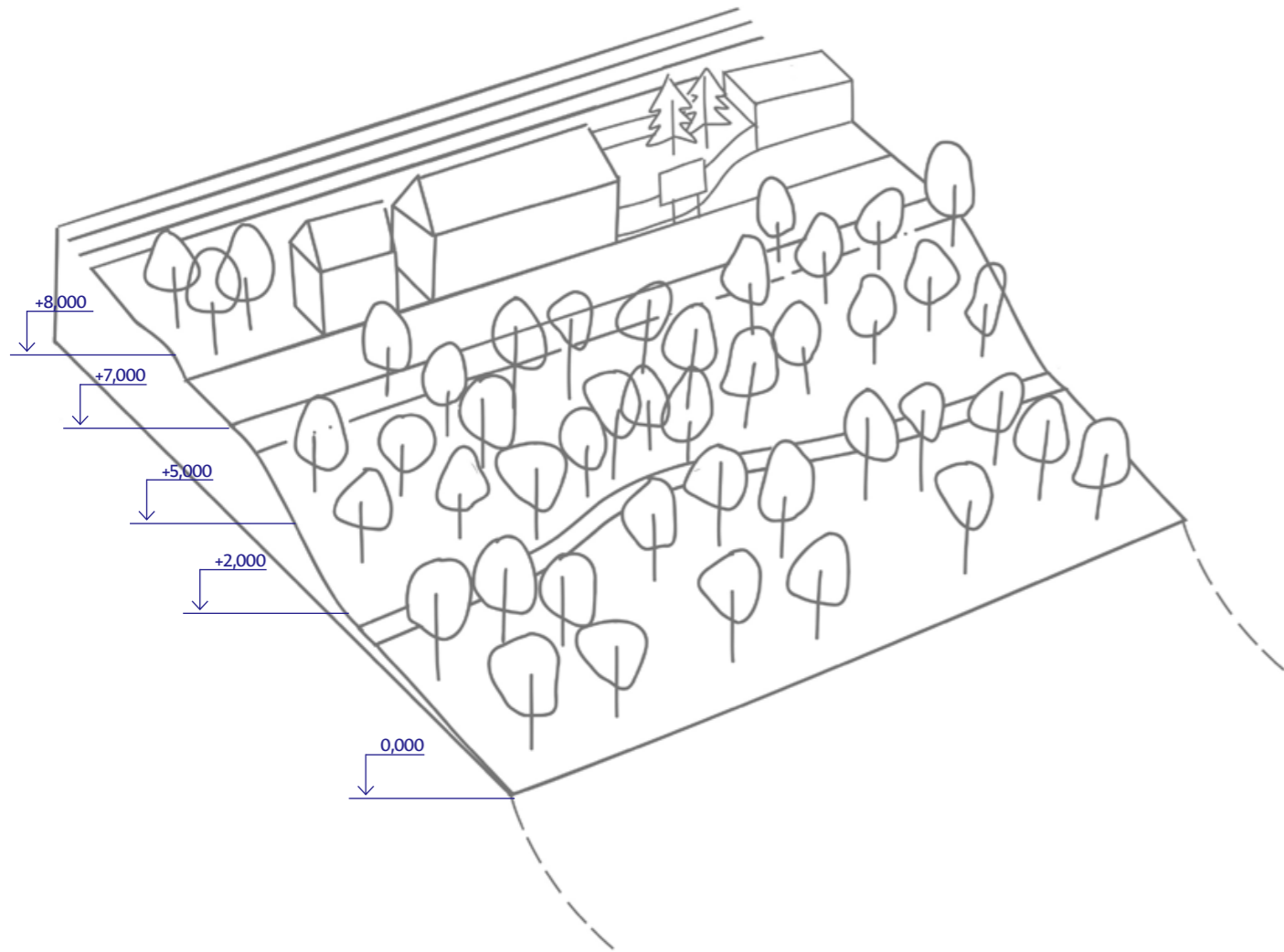


UŽÍVATEĽSKÉ PRINCÍPY

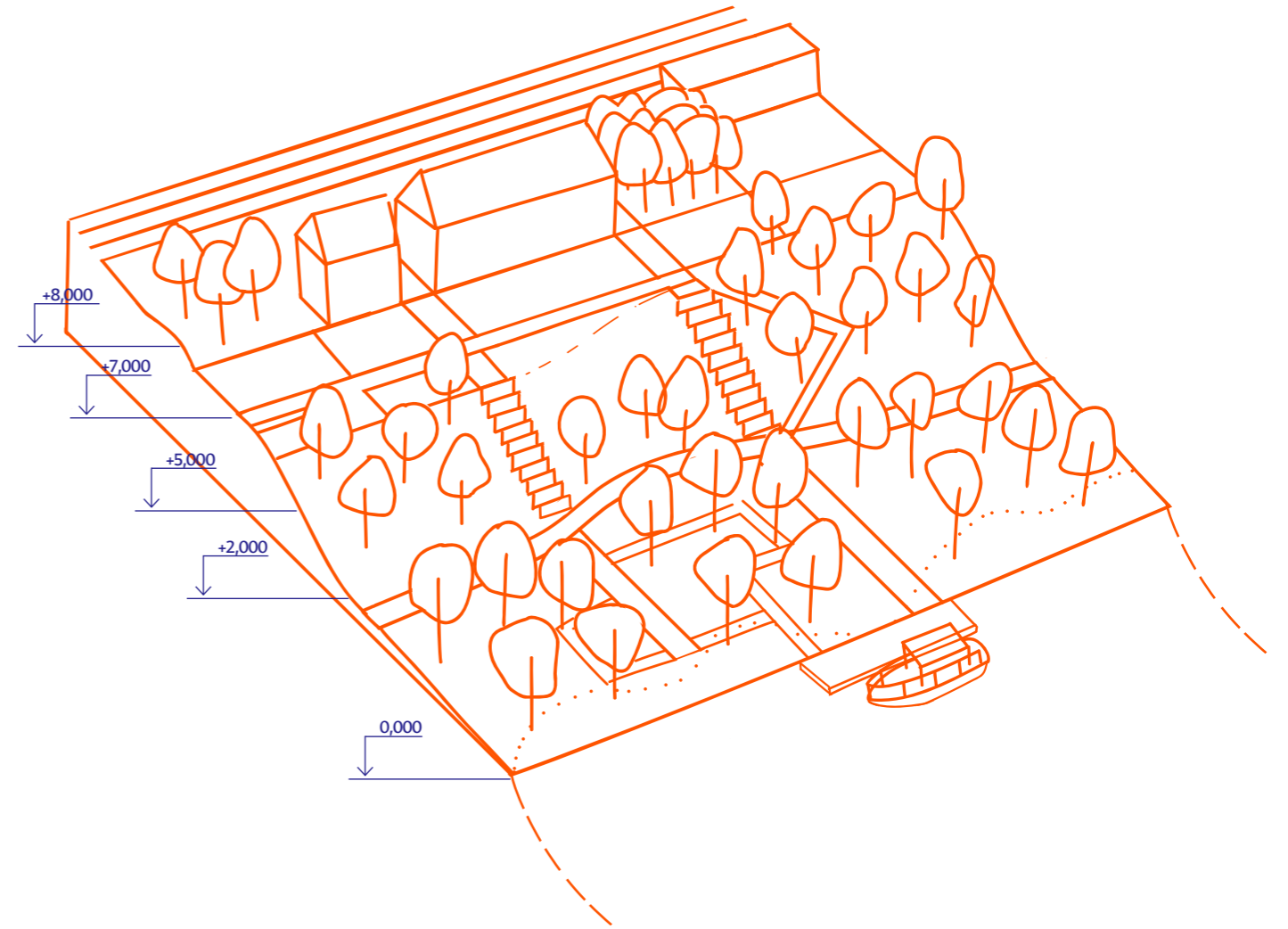
- hlavný užívateľ - turista, cyklista
- nádražka so sociálnym zázemím
- nádražka - posilnenie identity
- plácek s rastrom nových stromov
- umiestnenie plácku v mieste zastavovania vlakov
- informovanosť o významnom okolí - prepisu pôdorysu stavieb oppida do mlatu
- chodec, cyklista > autá
- nové prepojenia
- prívoz (smer obytná zástavba + smer historické centrum Zbraslavi a park Soutok)
- pororoštový pochoz pomedzi vegetáciu riečnej nivy a podmáčané územie
- sprístupnenie brehu Vltavy
- lineárny drevené lavičky na sedenie pod stromami
- stojany na bicykle
- stojan s pumpou



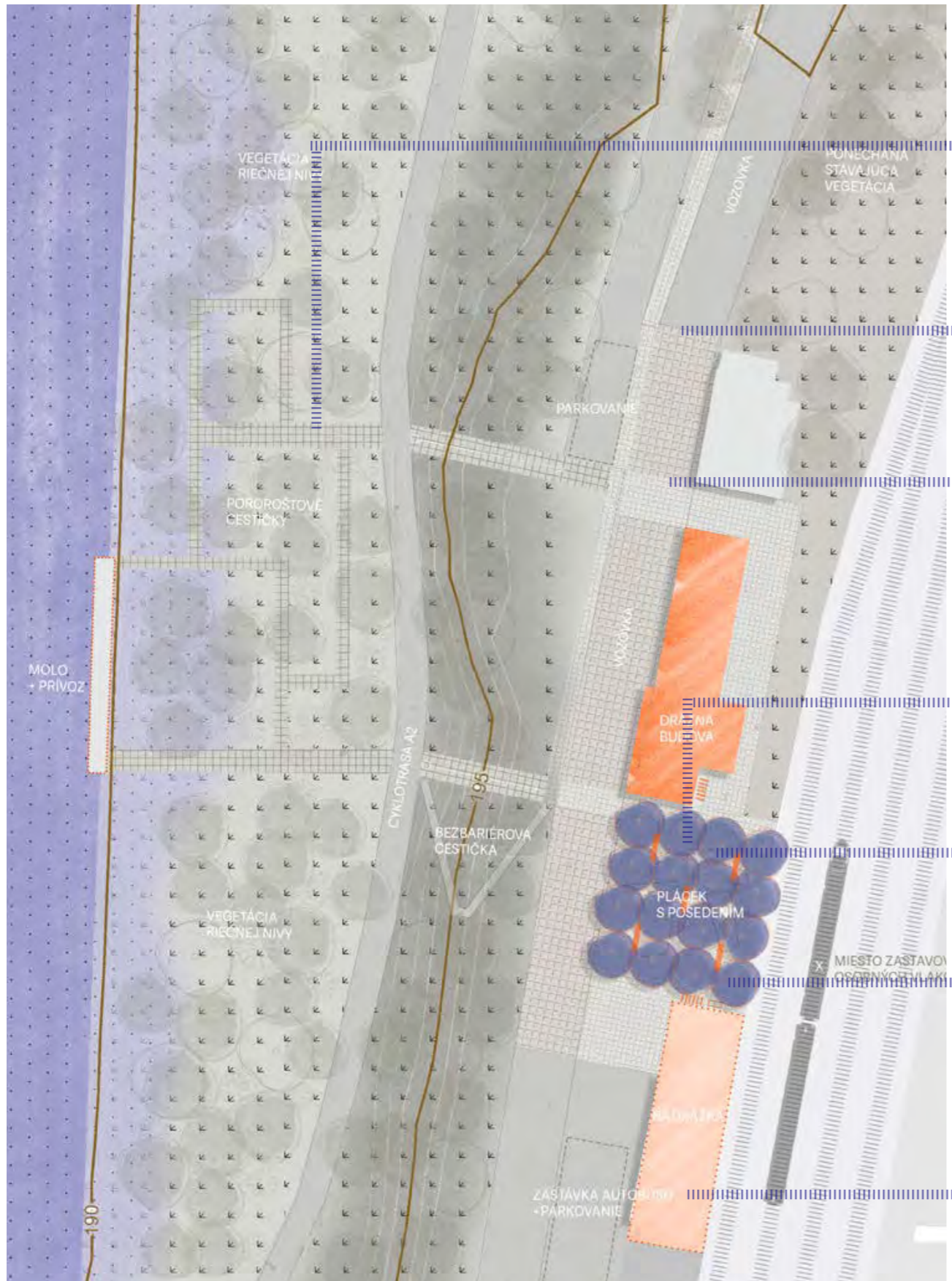
**axonometria
- súčasný stav**



**axonometria
- návrh**



referencie



pororošť



súbeh vozovky z asfaltu a vozovky z kamennej dlažby



žulová dlažba skladaná do riadkov, so širokou spárou, 6x6

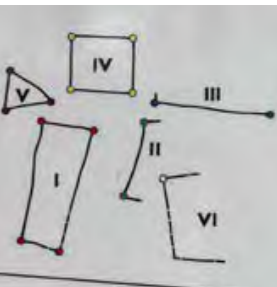
žulová vozovková dlažba skladaná do riadkov, so širokou spárou, 16x14



stojan na bicykle TOMI, design Jan Padrnos²³



parková lavička BORDO, design Jan Padrnos²⁴



dlažbové kocky v mlate, ktoré prepisujú tvar pôdorysu kultúrnych stavieb akropole



vysokokmeň Malus floribunda²⁵



zastávka Nižbor, nádražná výletná reštaurácia, autor Tomáš Hanák²⁶

súčasný stav



Predajňa stavebnín v podobe rôznej zmesi plechových a drevených búd, nesúrodé materiály. Ani náhodou to nie je miesto, kde by ste chceli čakať na vlak.

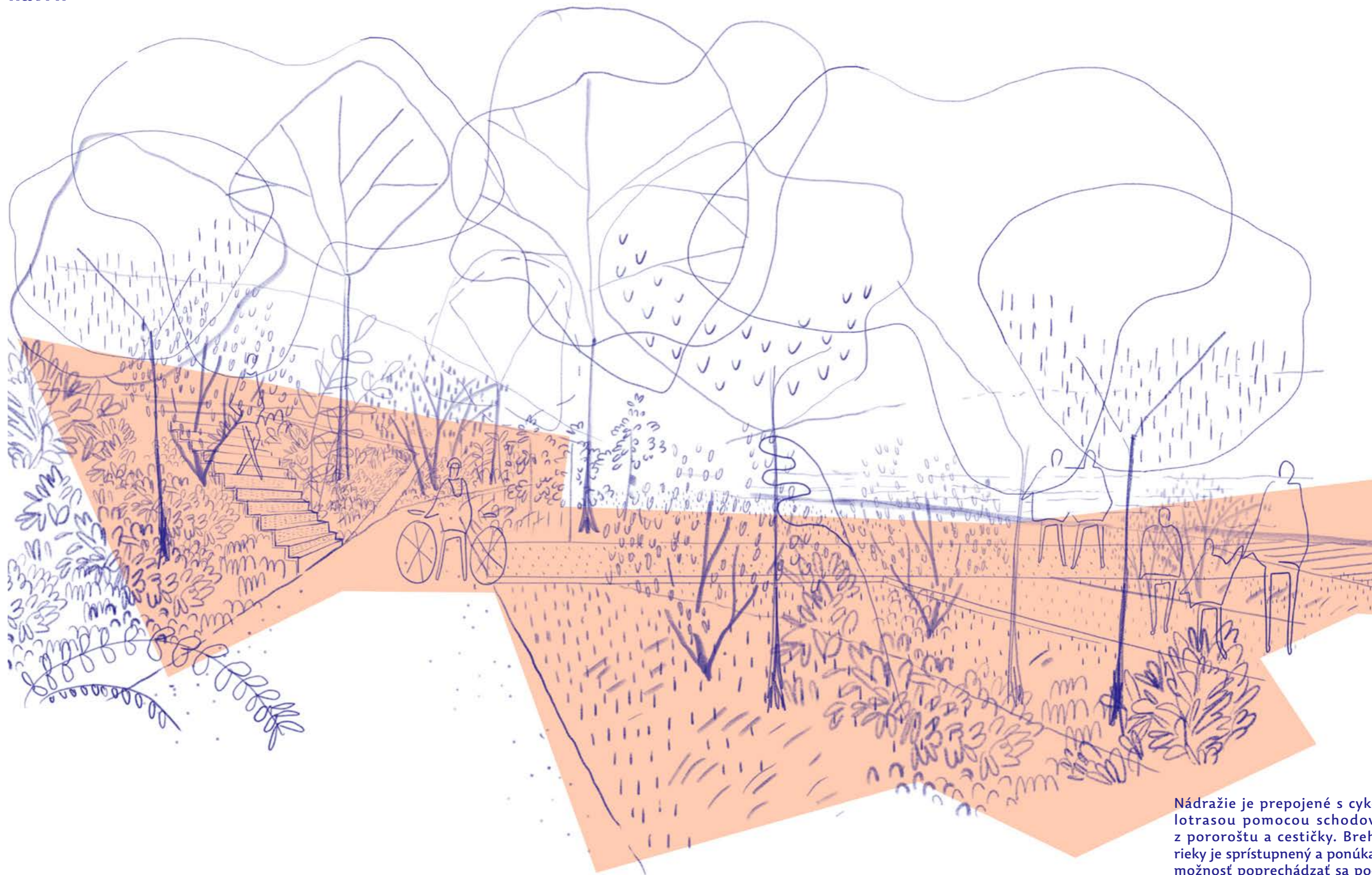


Pláček s posedením a rastrom okrasných jabloní v mlate (vysokokmeň jablň mnohokvetá *Malus floribunda*) nadväzujúci na miesto zastavovania vlaku. Detail dlažobných kociek v mlate, ktoré prepisujú tvar pôdorysu kultúrnych stavieb keltskej akropole.

súčasný stav



Neprístupná cyklotrasa od nádražia, nevyužitý potenciál fenoménu Vltavy. Významný potenciál blízkosti rieky a vegetácie riečnej nivy.



Nádražie je prepojené s cyklotrasou pomocou schodov z poroštou a cestičky. Breh rieky je sprístupnený a ponúka možnosť poprechádzať sa po medzi vegetáciu riečnej nivy.

súčasný stav



Chaotické parkovanie pozdĺž cesty, častý stret chodcov s autami. Žiadne spomalenie pre autá. Verejné priestranstvo podradené autám.



Pomocou zmeny veľkostí dlažobných kociek je vymedzený verejný priestor nádražia. Šoféri sú nútení spomaliť, zbystriť. Nádražie je prepojené s cyklotrasou. Chodci a cyklisti sú prirodzene vedení. Bez fyzických bariér, bez vysokých obrubníkov, bez strachu, že ich zrazí auto.

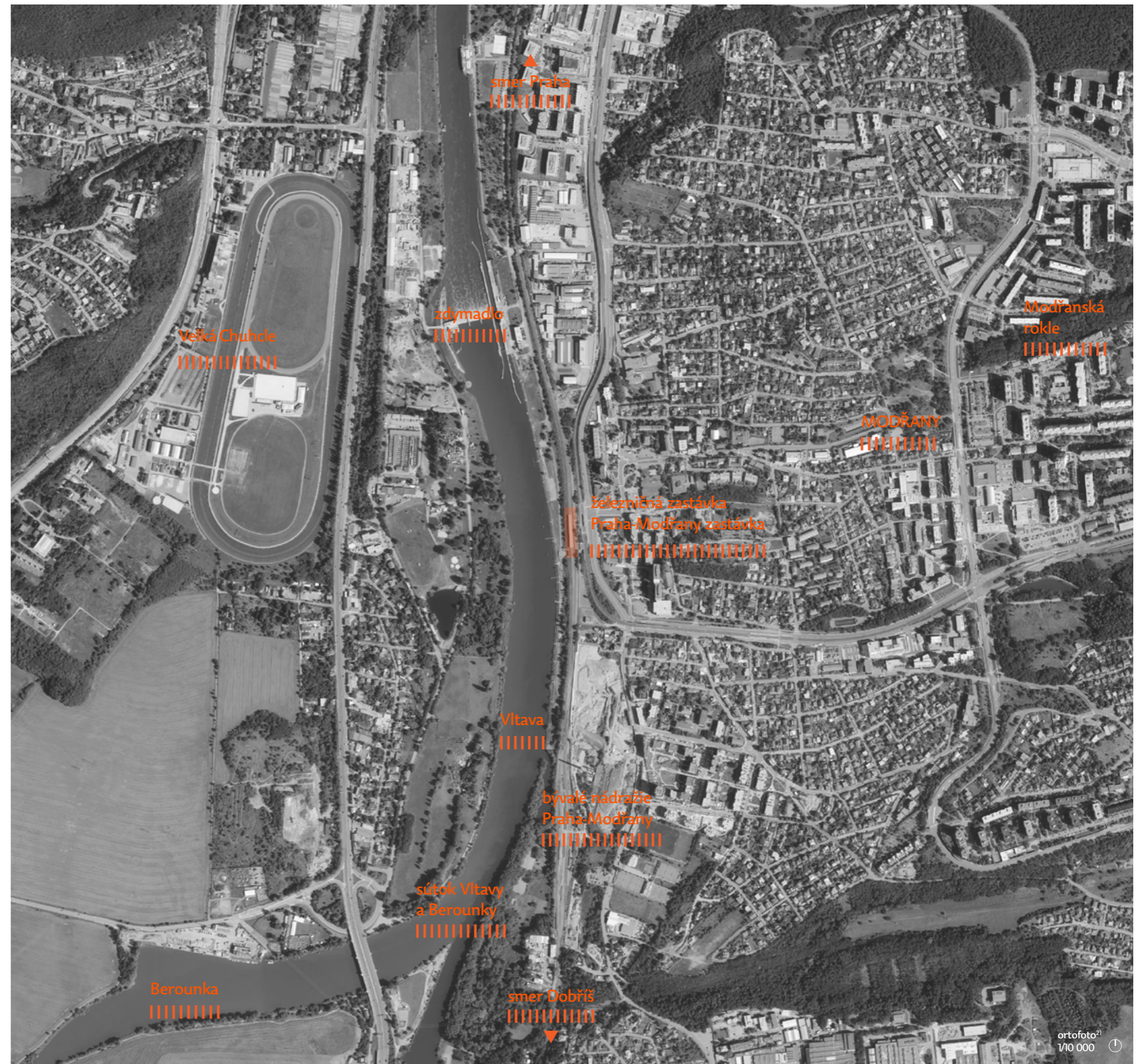
**Praha -
Modřany
zastávka**



kontext



Vlaková zastávka Praha-Modřany zastávka leží na západnej hrane katastrálneho územia pražskej mestskej časti Modřany, a teda je pomerne vzdialená od jadra zástavby. Železničná zastávka sa nachádza na pravom brehu rieky Vltava. V blízkosti sa nachádza MHD zastávka Nádraží Modřany.



vlaková zastávka



typ: železničná zastávka
lokality: Praha časť Modřany
v prevádzke od roku: 1991
vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné
predaj cestovných lístkov: nie
služby: žiadne
obrat cestujúcich: 735

Zastávka predstavuje ostrovné nástupište kryté rovným lineárnym prístreškom a podchodom. Vlaková zastávka i napriek tomu, že sa nachádza v zúboženom stave, je často využívaná cestujúcimi. Tvorí výhodný prestupný bod na MHD (tramvaj a taktiež autobus). Cesta do centra Prahy vlakom je výrazne rýchlejšia ako tramvajou.



súčasný stav



Snáď žiaden verejný priestor zo všetkých mapovaných vlakových zastávok a staníc nebol tak aktívne využívaný ako práve u vlakovej zastávky Praha-Modřany zastávka. Cyklisti, korčuliari, bežci, kanoisti. Deti, mládež, mamičky, starí ľudia. A teraz strih, iný svet. Sadnúť si? Smola. Buď nie je kde, alebo je mobiliár v takom stave, že si človek radšej nesadne. Prejsť podchod? Jedine čo najrýchlejšie a s pocitom nebezpečia. Občerstviť sa a oddýchnuť si pod stromami? Vôbec.



Verejný priestranstvo postráda kvalitné materiály, komfortné povrchy, služby v bezprostrednom okolí, stromy, pod ktorými môže človek nájsť tieň. Fenomén vodného toku je nevyžitý - neprístupný alebo neaktraktívny prístup k Vltave bez možnosti trávenia voľného času. Exponovaná trávnatá plocha bez tieňu. Zanedbané verejné priestranstvá nadväzujúce na vlakovú zastávku. Vegetácia a mobiliár bez údržby.



analýza miesta



Analýza majetkových vzťahov⁶:

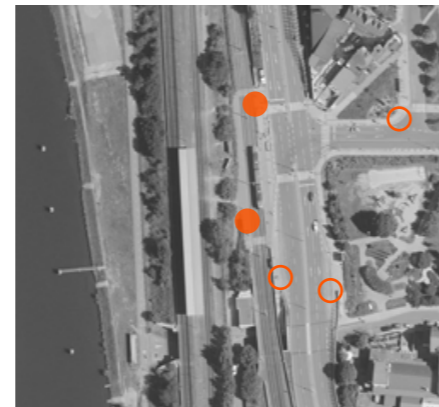


- štát
- hl. m. Praha

Analýza verejnej dopravy⁶:

Jediný prechod na verejnú dopravu po vystúpení z vlaku je cez podchod. Ľudia si často krátia cestu cez koľaje a rozstrihnutý plot. Na vlakovú zastávku nadväzuje trmavajové aj autobusové spojenie.

- zastávka tramvaje
- zastávka autobusu



Analýza cyklistických a turistických trás⁶:

Pozdĺž vlakovej stanice vedie celomestský významná cyklotrasa A2. Zároveň sa okolo stáča významná diaľková turistická trasa Via Czechia.



- cyklistická trasa
- turistická trasa

PROBLÉMY:

- vyhýbanie sa podchodu a skracovanie si cesty cez koľaje
- podchod v dezolátnom stave, pocit nebezpečia
- chýbajúce lavičky, stojany na bicykle
- chýbajúce občerstvenie
- neatraktívny prístup k rieke
- nedostatok tieňu
- neudržiavaná trávnatá plocha
- chýbajúce služby
-

POTENCIÁLY:

- významná cyklotrasa
- otvorený breh Vltavy
- priestor je v súčasnosti aktívne využívaný
- okolie, pohľady
- strecha zastávky s nízkym sklonom
- chýbajúce silné centrum Modřan
- blízkosť bytovej zástavby

história



Modřanské nádraží bolo dôležité z hľadiska nákladnej dopravy, nie však osobnej, pretože stanica nemala príliš priaznivú polohu. Preto sa v roku 1937 otvorila železničná zastávka Praha-Městys (neskôr pomenovaná Praha-Modřany zastávka), ktorá bola približne o jeden kilometer bližšie k Prahe a nachádzala sa mimo súčasnú zastávku.



rok 1996 - na leteckom snímku vidno už vybudovanú vlakovú zastávku Praha-Modřany zastávka a ešte stojaci modřanský cukrovar²⁷



rok 1975 - v hornej časti vyznačená poloha pôvodná zastávka, v dolnej časti vyznačená súčasná zastávka²⁷

Súčasná zastávka Praha-Modřany bola vybudovaná pri preložke trati v roku 1991. Jedná sa teda o pomerne mladú vlakovú zastávku. Pôvodná zastávka sa nachádzala v mieste, kde v súčasnosti vedie tramvajová trať, u zastávky Modřanská škola.



rok 2010 - svoj neutešený a zanedbaný stav si okolie vlakovej zastávky zachovalo dodnes

rok 2004 - v pozadí je vidno modřanský cukrovar, ktorý bol zbúraný rok na to²⁸



Samotné verejné priestranstvo, i napriek tomu v akom stave sa nachádza, je v súčasnosti aktívne využívané. Návrh si dáva za cieľ túto aktivnosť udržať a podporiť. Predstavuje možné intervencie, ktorými sa celý priestor zobytní, skvalitní a podtrhne sa jeho obľúbenosť.

Návrh vytvára z verejného priestranstva vlakovej zastávky miesto, ktoré je riešené s dôrazom na jeho obytnosť, podporu aktivít, prístupu k Vltave, zlepšenie mikroklímy a prepojenia. Vytvára miesto, kde obyvatelia Modřan budú tráviť svoj čas a budú sa s ním vedieť identifikovať. Miesto, ktoré bude navštevované nielen obyvateľmi mestskej časti, ale aj prechádzajúcimi cestujúcimi.

Priestoru dominuje **centrálna trávnatá plocha** tvorená z lúčneho trávniku. Plocha ostáva voľná, aby umožňovala všestranné **aktivity**, ale aj **oddych**. Zároveň bude trávnatá plocha slúžiť ako pastvina pre **pastvu oviec**. Ovce sú veľmi atraktívne pre ľudí a taktiež sa vďaka nim na spásaných stanoviskách podporí vznik pestrých a druhovo bohatých rastlinných spoločenstiev. Takéto rastlinné spoločenstvá sú viazané práve na špecifický typ hospodárenia pastvou. Pastva bude spravovaná odborom ochrany prostredia Magistrátu hl. m. Prahy a ovce budú pod neustálym dohľadom pastevca. Jedno z ramien podchodu vyúsťuje na nevyužitý mestský pozemok. Práve toto miesto je vhodné ako zázemie pre ovce, kam budú zháňané na noc.

Stánok s občerstvením a sociálnym zázemím miestňujem **pri podchode**, pre zaistenie **sociálnej kontroly** podchodu. Viac ľudí, viac očí, znamená aj väčší pocit bezpečia. Stánok je mobilný, nie je pevne spojený so zemou, aby mohol byť v prípade hrozacej povodne z miesta rýchlo odvezený. Základ stánku je však pre istotu tvorený z **plávajúceho modulárneho systému**, aby mohol byť v prípade povodne odnesený vodou.

Mobiliár v podobe posedových kociek a lavičiek je z masívneho dreva, ktoré prirodzene stárne a korešponduje s krajinným charakterom okolia. Posedové kocky svojim tvarom odkazujú na históriu miesta spojenú s Modřanským cukrovarom.

Železnicu navrhujem preklenúť pomocou **lávky**, ktorá prepojí obe strany vlakovej zastávky v novej perspektíve. Lávku vediem ponad zelenú extenzívnu strechu. Ďalšou pridanou hodnotou lávky nad jej

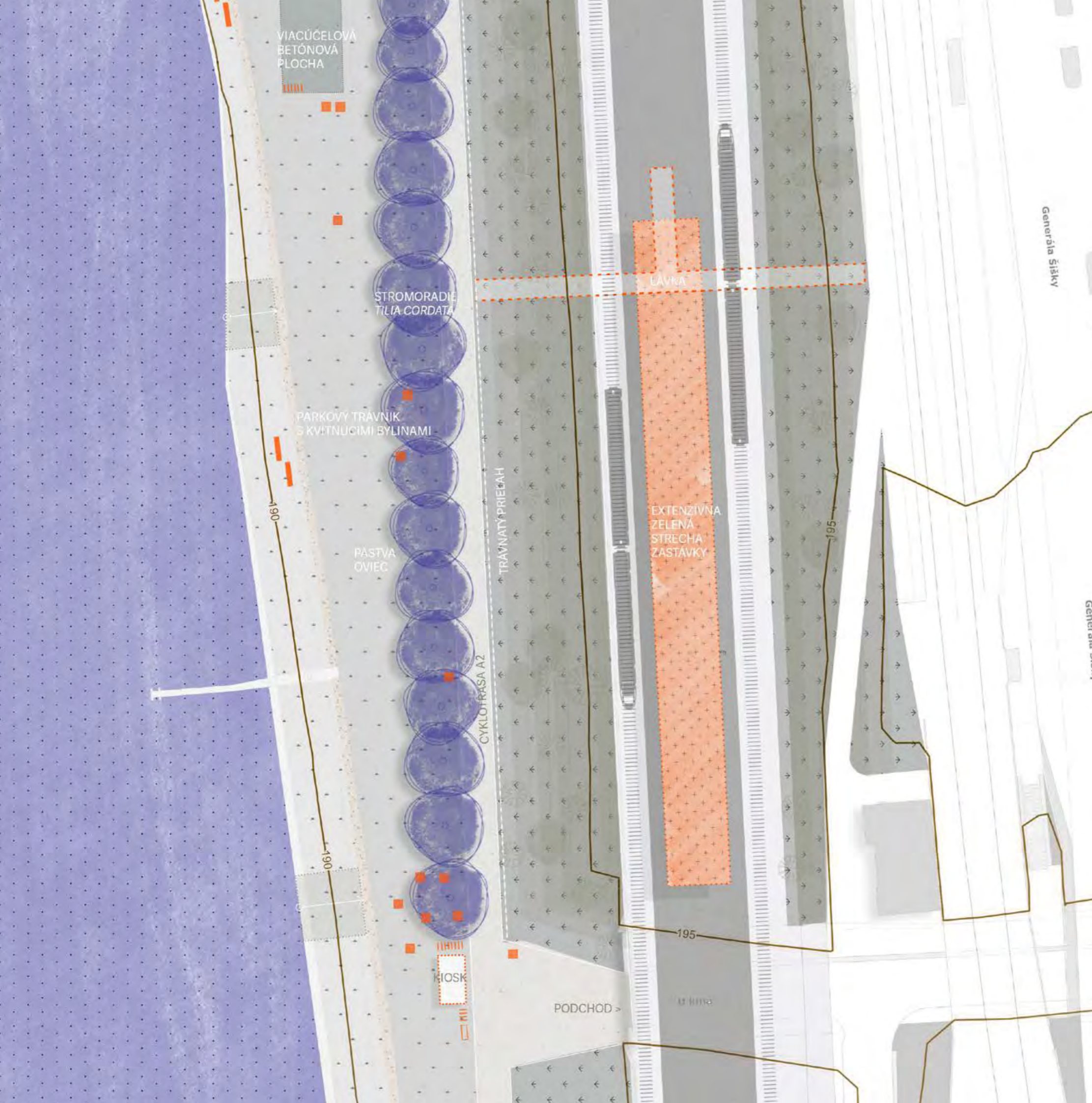
primárnu funkciu je možnosť **pozorovať vlaky**, Vltavu a celkové dianie.

Komunikáciu očisťujem od zbytočných obrubníkov, namiesto toho dažďovú vodu odvádzam spádom do **trávneho priehlahu** po pravej strane cyklotrasy. Zároveň celá trávnatá plocha bude slúžiť k plošnému pozvoľnému zásaku dažďovej vody a pomalému odparu. Popri cyklotrase vysádzujem **stromoradie**, ktoré v rámci širších vzťahov nadväzuje na alej Vltavskej cyklotrasy v mestskej časti Braník. Stromoradie bude z druhu lípa srdčitá (*Tilia cordata*). Náš domáci druh lípy, cenný pre včely a motýle, som zvolila v náväznosti na lipové stromoradie v Braníku. Zároveň je to druh stromu, ktorý zvláda dočasné zamokrenie pôdy.

Ďalším prvkom modrozelenej infraštruktúry je **zelená strecha** na stávajúcej streche vlakovej zastávky. Navrhujem zelenú extenzívnu strechu založenú z rozchodníkov.

Vltavu sprístupňujem pomocou pobytových schodov, tie sú dostatočne široké, komfortné ako pre pohyb, tak pre sedenie. Svojim umiestnením schody nadväzujú na kiosk a lávku. Popri Vltave, po hrane mierneho svahu, vediem cestu z **valounovej dlažby**, do ktorej prerastá tráva.

Žiadne navrhované prvky netvoría v prípade povodne prekážku, ktorá by menila prietokové pomery vody³⁵.



-  nový vegetačný prvok
- listnatý strom lípa srdčitá
(*Tilia cordata*)
-  rozchodníková extenzívna
zelená strecha
-  lúčny trávnik
-  stávajúca vegetácia
-  asfalt
-  valounová dlažba
-  schody k vode z
pohľadového betonu
-  lavička, sedacie kocky
-  drevené posedové hranoly
-  cyklostojany
-  stojan s pumpou a náradím
pre opravu bicyklov

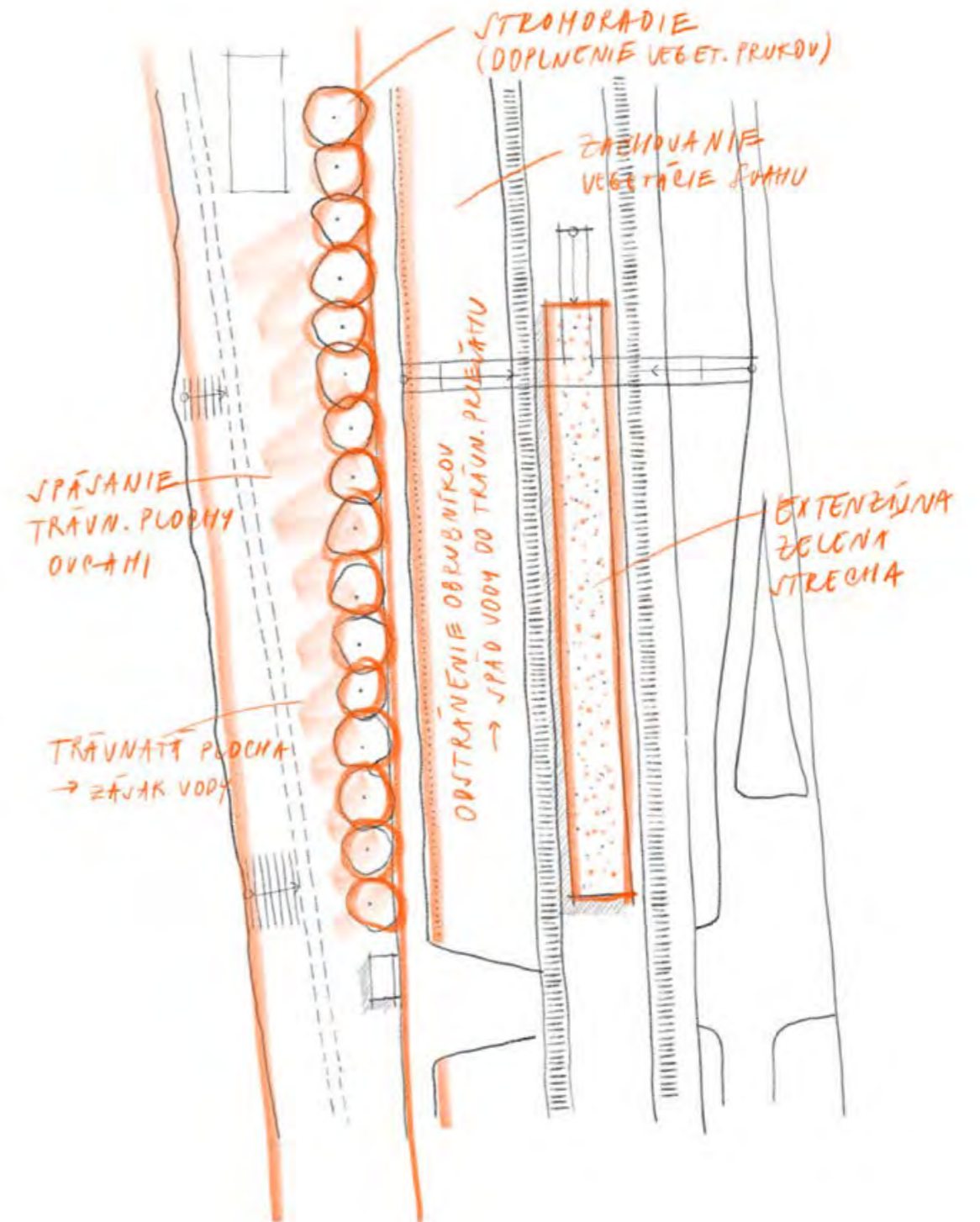


princípy, ciele návrhu



Ekologické princípy

- výsadba stromoradia z domáceho druhu stromu lípa srdčitá (*Tilia cordata*)
- odstránenie obrubníkov - vytvorenie trávnych prielahov
- pozvolný vsak vody do trávnej plochy
- zachovanie stávajúcich vegetačných prvkov
- pastva oviec
- extenzívna zelená strecha zastávky

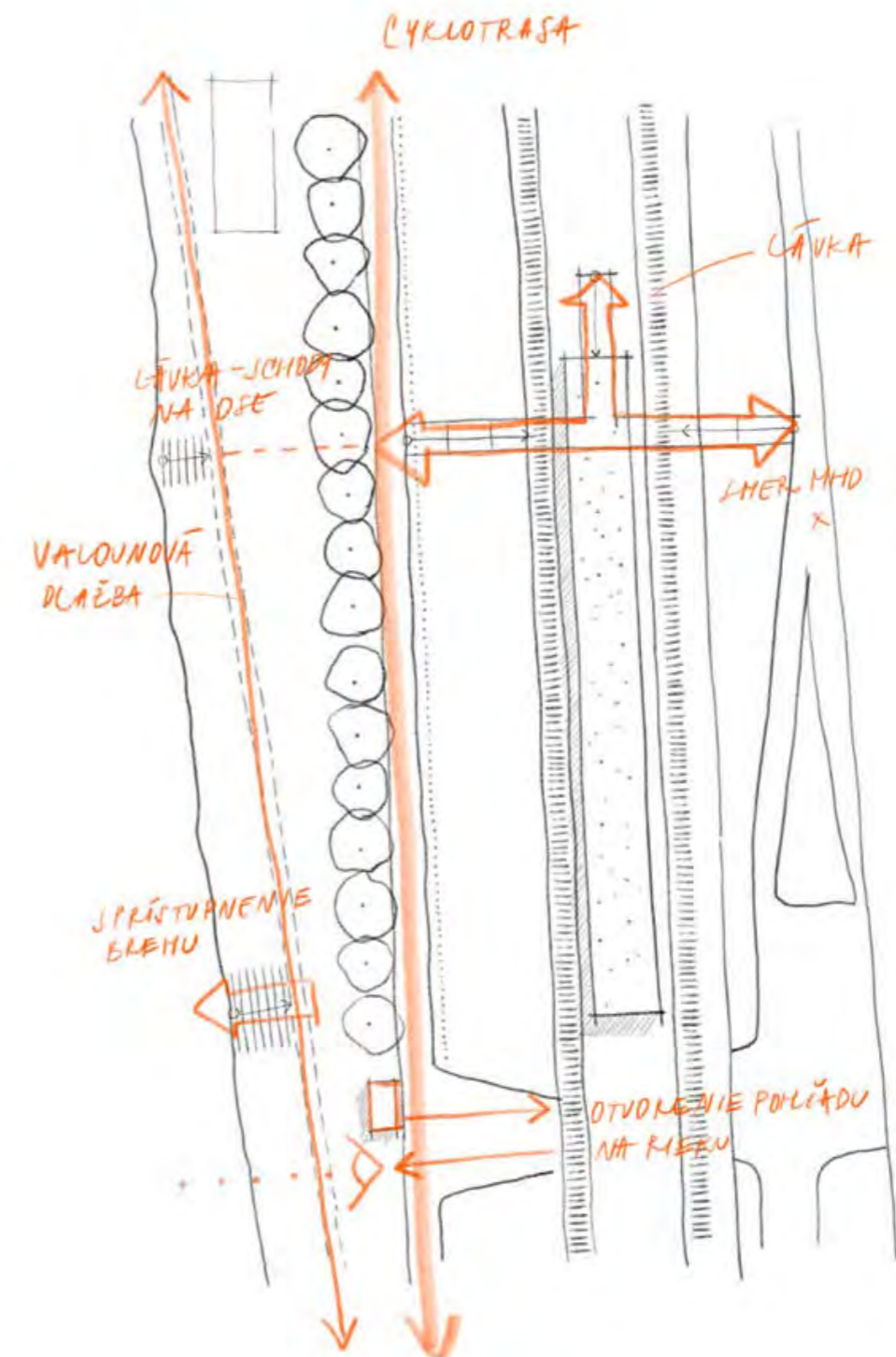


princípy, ciele návrhu



Priestorové princípy

- dôraz na pešiu a cyklistickú prístupnosť
- nová lávka - prepojenie k MHD
- atraktívne sprístupnenie brehu Vltavy
- schody vedúce k rieke na ose novej lávky a kiosku s občerstvením
- valounová cestička popri Vltave
- otvorenie pohľadu na Vltavu pri východe z podchodu

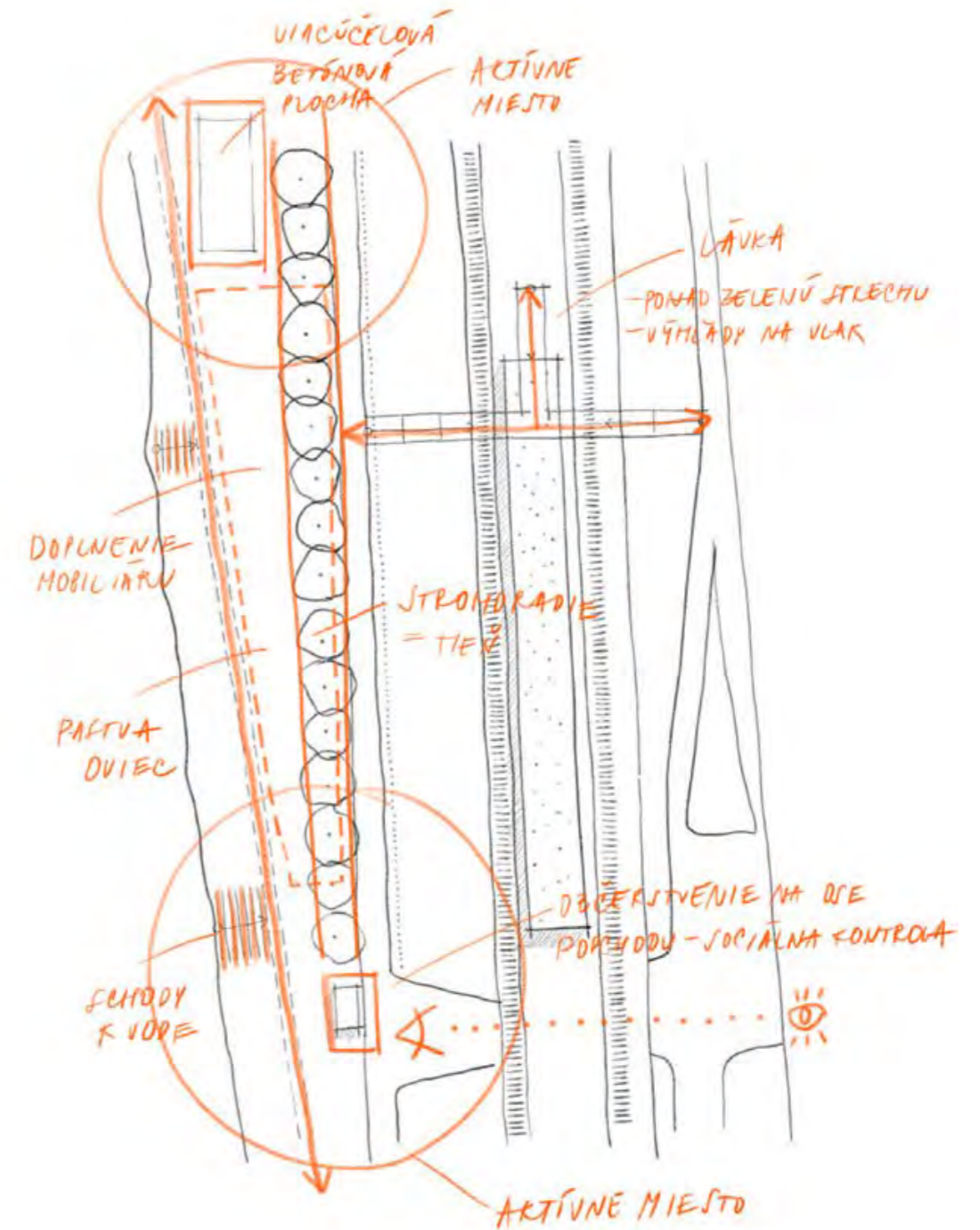


princípy, ciele návrhu

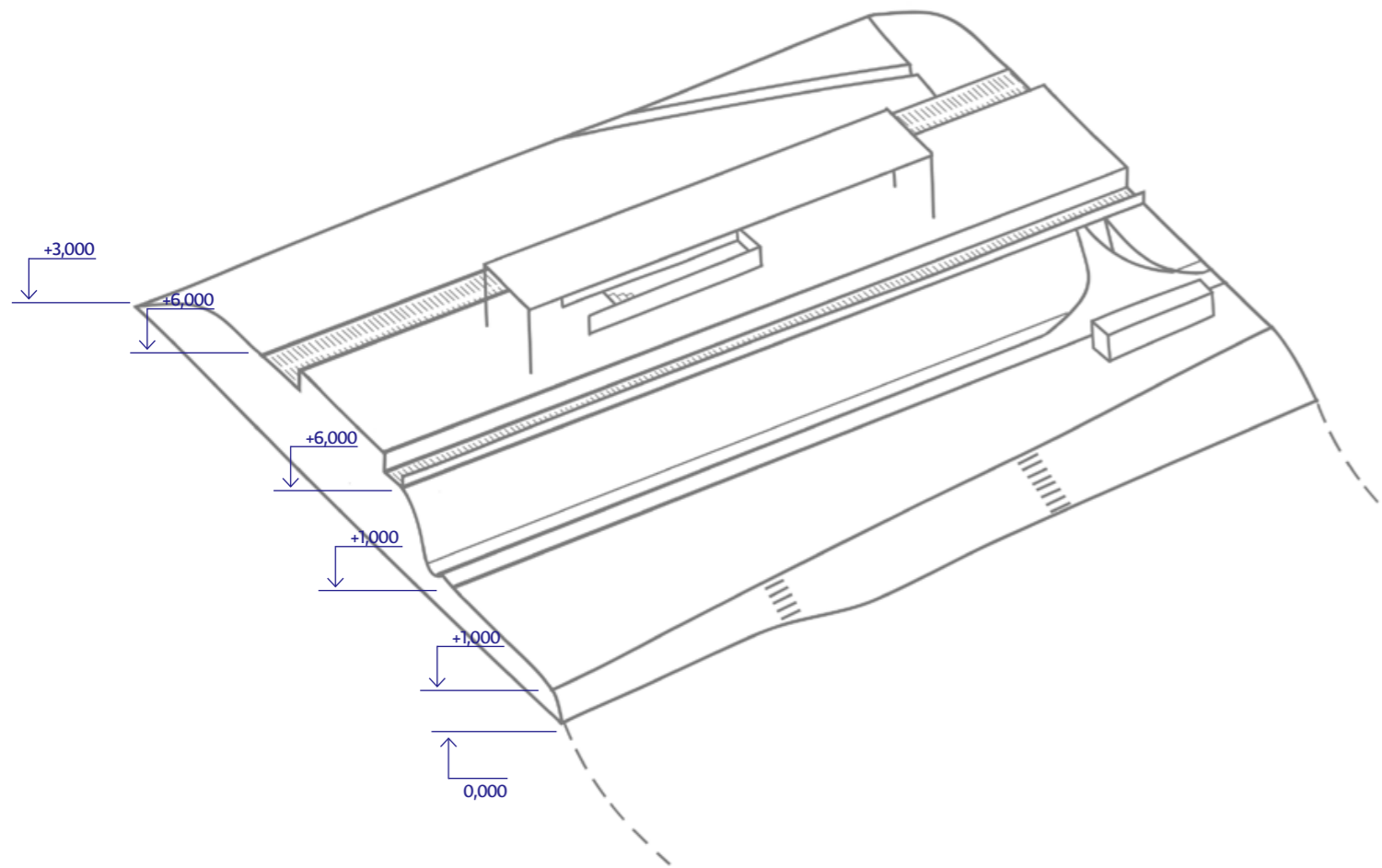


Užívateľské princípy

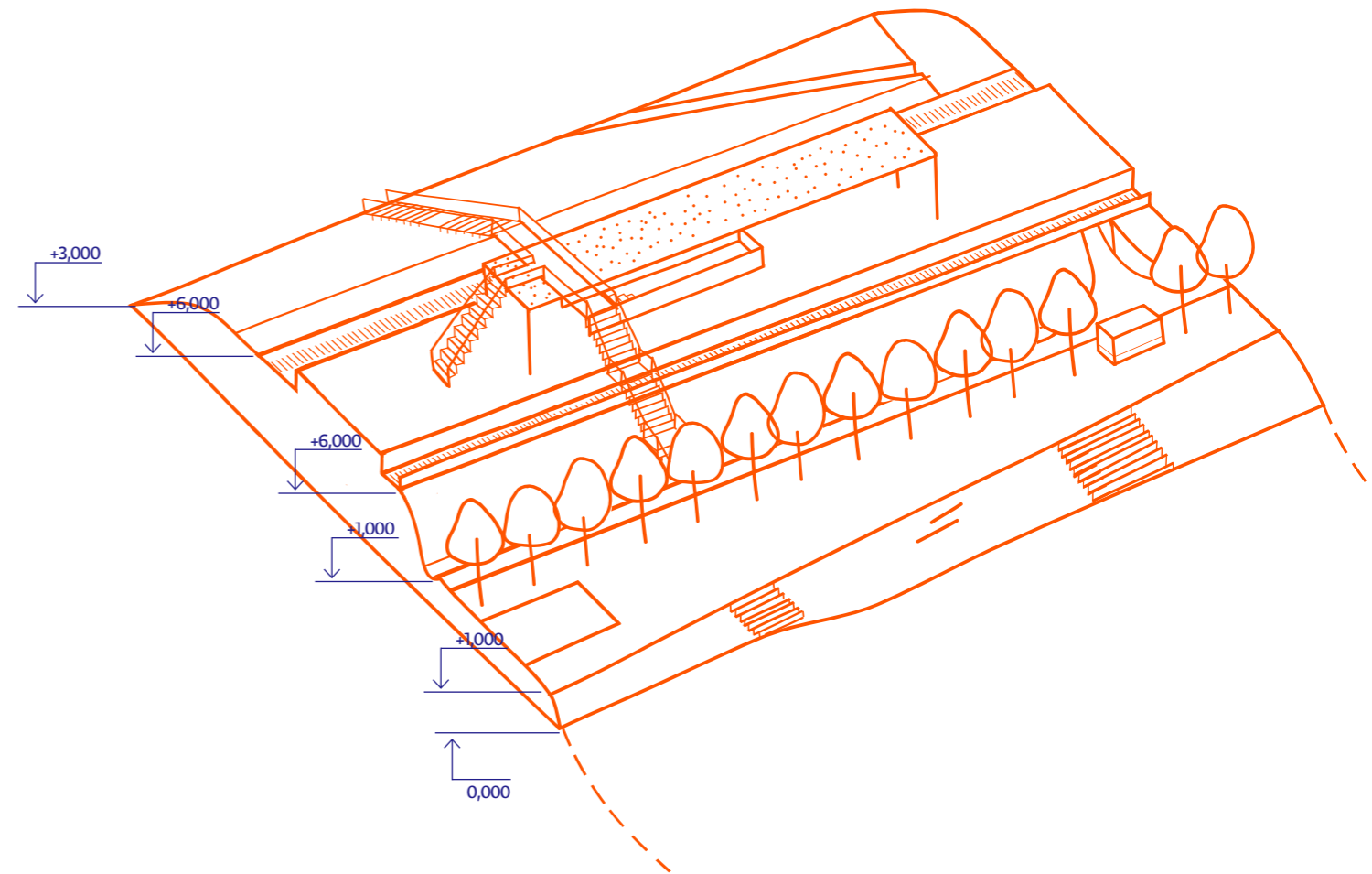
- kiosk s občerstvením a sociálnym zámerom
- umiestnenie kiosku pri podchode - sociálna kontrola
- stromoradie - tieň
- sprístupnenie brehu Vltavy - schody, valounová cestička
- lávka - pozorovanie vlakov, bezpečný prechod k mhd, vedená ponad zelenú strechu
- pastva oviec
- viacúčelná betónová plocha k aktivitám
- stojany na bicykle
- stojan s pumpou a náradím na opravu bicyklov pri cyklotrase
- doplnenie sedacích prvkov z masívneho dreva - lavičky, kocky



axonometria
- súčasný stav



axonometria
- návrh



referencie



valounová
dlažba kladená
do štrkodrte



drevené schody,
Litomyšl, autor
Josef Pleskot



lipové stromoradie
z druhu *Tilia cordata*



lavička Twistula,
autor Jan Padrnos²⁹



krajinný trávnik -
kvetnatá lúka



spásanie kvetnatej
lúky ovcami²⁹



rozchodníková extenzívna
zelená strecha



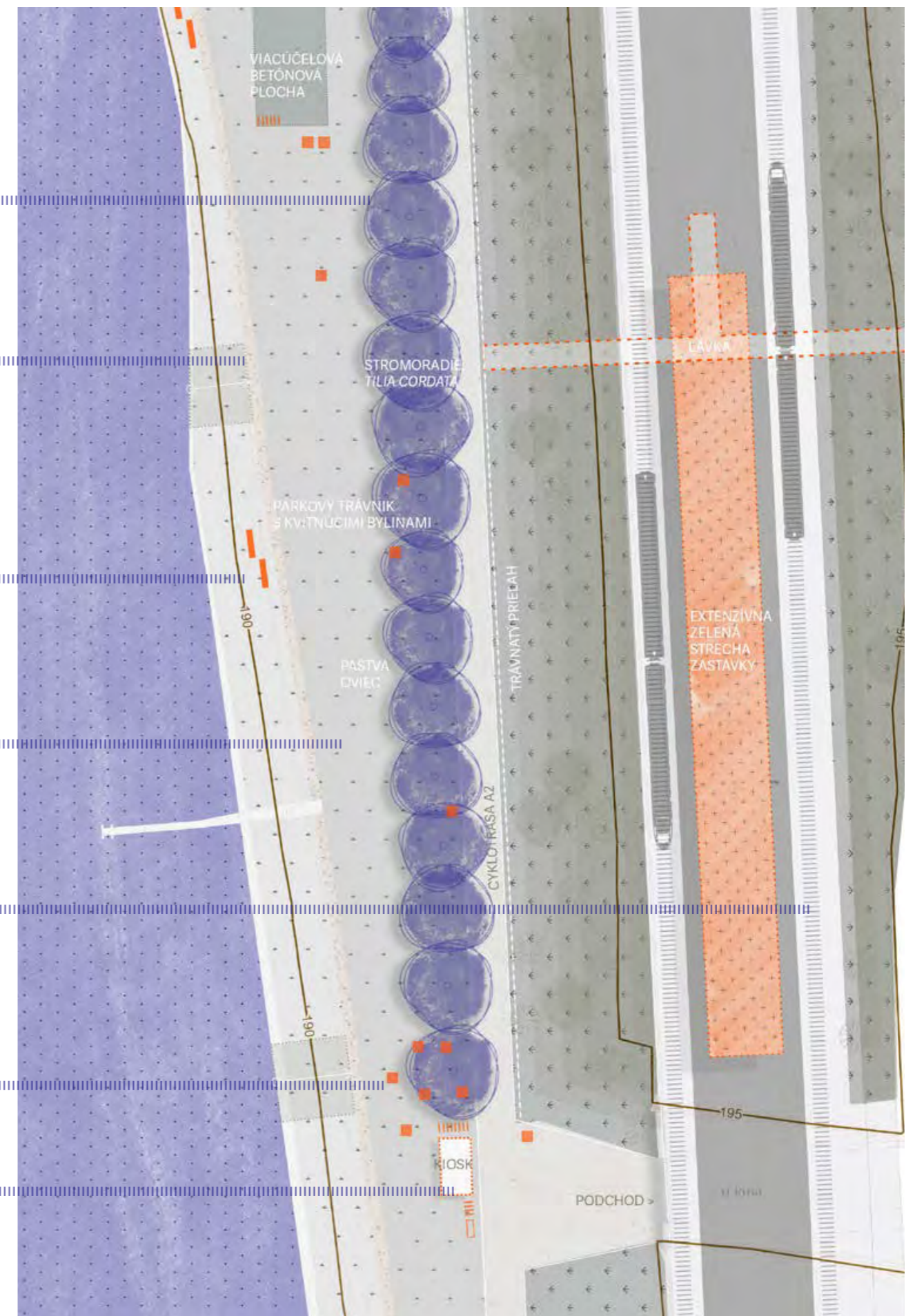
pražská lavička,
studio Olgoj Chorchoj³¹



lavička Twistula, de-
sign Jan Padrnos³⁰



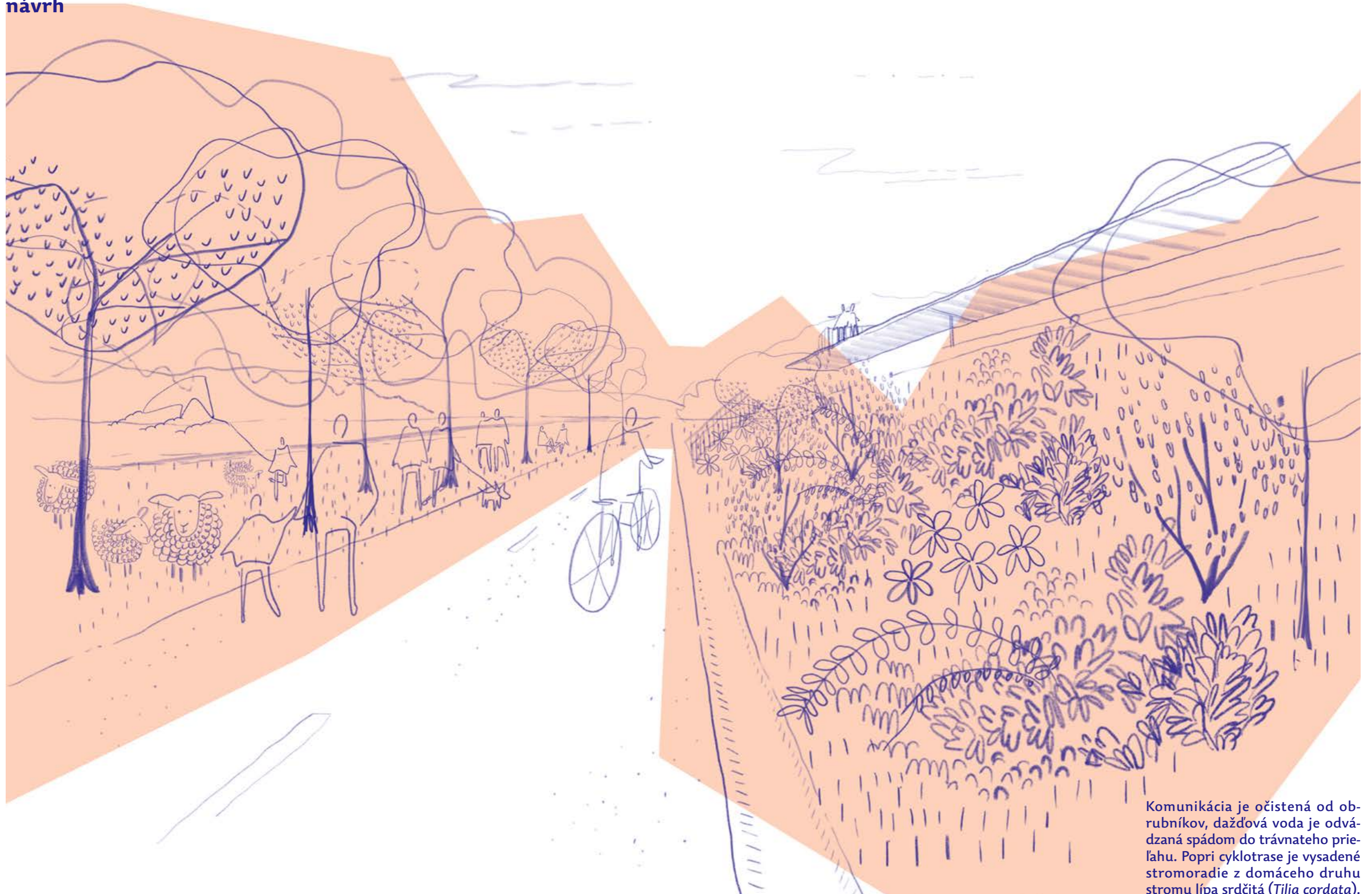
Přístav 18600,
autor 22:22
architekti³¹



súčasný stav



Exponovaná plocha bez tieňu. Obrubníky zabráňujúcej vode do trávnatého povrchu.



Komunikácia je očistená od ob-
rubníkov, dažďová voda je odvá-
dzaná spádom do trávneho prie-
lahu. Popri cyklotrase je vysadené
stromoradie z domáceho druhu
stromu lípa srdčitá (*Tilia cordata*).

súčasný stav



Otvorená plocha bez tieňu,
neatraktívny prístup k vode.
V mieste vyústenia podcho-
du protipovodňová zábrana.



Výsadba stromoradia poskytujúca tieň, pastva oviec na kvetnatej lúke, občerstvenie v mieste vyústenia pochodu, atraktívne sprístupnenie rieky.

**Praha -
Vršovice**



kontext



Praha-Vršovice je železničná stanica, ktorá sa nachádza na rozhraní mestských častí Vršovice a Nusle. Stanice je situovaná v kompaktnej mestskej zástavbe Vršovíc.

Pred Vršovickým nádražím sa od roku 1938 nachádza Park Jiřiny Haukové a Jindřicha Chalupického. Od roku 2021 je v prevádzke železničný podchod, ktorý vyúsťuje do ulice Bartošova v pražských Nusliach. V budúcnosti bude cez neďaleké nuselské Náměstí Bratří Synků viesť linka metra D, čím sa potenciálne zvýši využitie nádražia.



vlaková stanica (nádražie)



typ: železničná stanica (nádražie)
lokalita: Praha časť Vršovice
v prevádzke od roku: 1880
vlaky, ktoré tu zastavujú: osobné
predaj cestovných lístkov: áno
služby: rýchle občerstvenie, trafika, toalety
obrat cestujúcich: 6 007

Staničná budova s neorenesančným tvaroslovím je pamiatkovo chránená od roku 2002. Drážna budova je pre verejnosť otvorená a prebieha v nej predaj lístkov.

V roku 2018 sa začala celková rekonštrukcia nástupišť, pribudlo štvrté nástupište, zrekonštruovali sa koľaje a predĺžil sa podchod do Bartošovej ulice v mestskej časti Nusle. Nový podchod je v prevádzke od roku 2021.



súčasný stav



Niet divu tomu, že pojem Vršovické nádražie je často spojované s neporiadkom, nebezpečím a špinou. Celé roky sa radilo medzi tie najškaredšie pražské nádražia. Svoje renomé si nádražie trochu polepšilo, keď bola medzi rokmi 2002-08 staničná budova zrekonštruovaná k svojej neoklasicistickej podobe. Zároveň bol zrekonštruovaný aj blízky prednádražný priestor budovy.



Ping-pongový stôl, jediný v parku, je veľmi obľúbený. Značí tomu vyšľapaná plocha okolo stolu. Využívané je aj posedenie okolo.

V blízkosti nádražia, pri jednej z budov patriacich železnici sa chovajú včely.



Neudržiavaná zeleň neláka k pobytu, vytvára nepriehľadné zákutia, znižuje pocit bezpečia a tým aj užívanie parku.

V roku 2021 prebehla oprava nástupíšť a vybudovanie podchodu pod koľajami, ktorý prepája mestské časti Vršovice a Nusle. Avšak čo širšie okolie nadväzujúcu na nádražie? Čo jeho verejné priestranstvo? Rekonštrukcia nádražia Praha-Vršovice je príklad toho, kedy sa zrekonštruje drážna budova a jej bezprostredné okolie, ale verejné priestranstvo nádražia ako by spadalo už do iného nedotknutého sveta.



analýza miesta

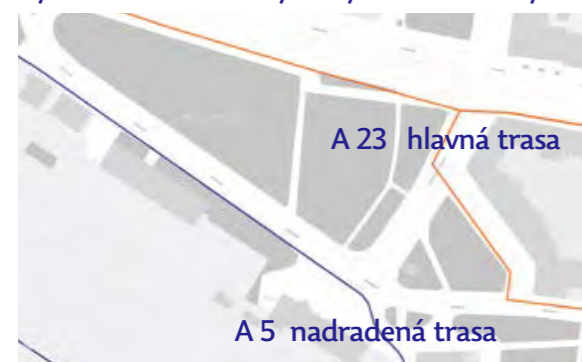


Analýza majetkových vzťahov⁶: Verejné priestranstvo pred staničnou budovou je rozdelené medzi dvoch vlastníkov - štát a hlavné mesto Praha.



- štát
- hlavné mesto Praha

Systém celomestských cyklotras Prahy⁶:



PROBLÉMY:

- exponovaná plocha pred nádražím - prehrievanie
- súvislá línia vysokých krov tvoriacich nepriehľadnú bariéru - nebezpečie
- zlý technický stav chodníkov
- chýbajúce prepojenia
- hlavný, najfrekventovanejší chodník príliš úzky
- chýbajúci prechod k tramvajovej zastávke
- chýbajúce občerstvenie
- nedostatok zázemia k aktivitám

Analýza verejnej dopravy⁶: Pred nádražím, na autobusovej zastávke Ukrajinská, je možné prestúpiť na linku autobusu. Pred parkom sa nachádza tramvajová zastávka Nádraží Vršovice.



- zastávka tramvaje
- zastávka autobusu



POTENCIÁLY:

- parková - plošne rozsiahla trávnatá plocha
- prepojenie parku s parkovo upravenou plochou vpravo
- chov včiel v blízkosti parku
- aktivity (napr. v súčasnosti využívaný ping-pongový stôl)
- blízkosť materskej a základnej školy
- blízkosť bytových domov
- vzrastlé vegetačné prvky

história



1889



1989

rok 1989 - ľavá časť parku sa zmenou vedenia cestnej komunikácie predĺžila

v roku 2008 prebehla rekonštrukcia drážnej budovy a jej bezprostredného okolia, kultivácia širšieho okolia neprebíhala³³

Historické mapy dokladajú, že prednádražný priestor nebol nikdy zastavaný.



1938

rok 1889 a 1938 - park bol v minulosti rozdelený na tri plochy, hlavná trieda viedla od staničnej budovy smerom k škole²⁷



návrh



Návrh verejného priestranstva nádražia Praha-Vršovice je postavený na vytvorení funkčného a plnohodnotného mestotvorného priestoru, snaží sa ho zdôstojniť a skultivovať. Plocha je zjednotená, očistená od bariér, prehľadná a čitateľná. Priestor je svojou novou formou a náplňou doplnený o to najdôležitejšie vo verejnom priestranstve – o ľudí, ktorí spolu zdieľajú priestor. Návrh skrz riešenie prepojuje, dáva možnosť usadnúť a dať sa náhodne do reči, so susedom alebo s cudzincom, zdieľať, pozorovať. Ponúka nielen oddychové, ale i aktívne miesta, dáva možnosť oddychu. Dáva možnosť pohybu. Priestor je zdieľaný chodcami, cyklistami aj motorovou dopravou. Návrh vytvára atraktívne miesto s prívetivou mikroklimou, estetickou a architektonickou kvalitou, ktorého vďaka kvalitnému riešeniu bude prirodzene aktívne, navštevované a bezpečné.

V súčasnosti je verejné priestranstvo fádne, neláka k pobytu, k zdržaniu sa. Zastavíte sa, ale len na chvíľu, možno keď do niečoho stúpnete. Niečoho. To návrhom mením - verejné priestranstvo, **park a príslušné plochy kultivujem, dopĺňam o služby a program**. Nájdete tu pražské židle, občerstvenie, hracie prvky a hlavne ľudí.

V parku pribudne **drevená kaviareň so zelenou extenzívnou strechou**. Kaviareň so sociálnym zázemím je umiestnená na drevenej terase, v mieste kríženia peších ciest, **v ťažisku diania, v nadväznosti na železničný podchod**.

V súčasnosti sa celé dianie točí okolo jediného ping-pongového stola. Ktorý, ako tomu vyšľapané okolie značí, je často využívaný. Návrhom aktivity podporujem, dopĺňam ich o rôzne varianty herných prvkov. Trávnatú plochu ponechávam voľnú, aby umožňovala rozmanité **aktivity** (napr. susedské alebo mestské), **ale aj oddych** pod korunami stromov. Plochy sú funkčne rôznorodé, pre rôznorodé aktivity a ľudí.

Stávajúce vzrastné stromy rešpektujem a zachovávam v čo najväčšej miere. Neoperspektívne jedince s nízkou sadovníckou hodnotou a stromy, ktoré by ohrozili provoz parku alebo bránili jeho plnohodnotnému užívaniu by boli na základe odborného dendrologického posudku odstránené. Na stávajúcich stromoch sa prevedie zdravotný rez. Stromy sú doplnené o novú výsadbu, hlavne medonosných druhov (*Sorbus aucuparia*, *Acer campestre*, *Corylus colurna*, *Malus 'Red Sentinel'*, *Tilia cordata*). V parku budú **solitéry, skupiny stromov aj stromoradia**. Stromoradia budú nadväzovať na zelené plochy v okolí pre posilnenie mod-

rozelenej infraštruktúry. Park **dopĺňam o kerové patro**. Kvôli bezpečnosti a prehľadnosti priestoru budú dosadené solitérne jedince so vzdušnou korunou. Budú dosadené najmä druhy, ktoré budú slúžiť ako **potrava pre vtáky** (*Corylus avellana*, *Cornus mas*, *Amelanchier lamarckii*). Súčasne zapojené vysoké skupiny krov budú rozvoľnené a kry s nízkou sadovníckou hodnotou alebo kry ohrozujúce bezpečnosť návštevníkov budú odstránené.

Trávnatú plochu rozdeľujem do **troch kategórií podľa predpokladaného provozu a funkcie** – pobytová plocha (parkový trávnik, aktívna zóna (záťažový trávnik), psia lúka (záťažový trávnik)). Každá plocha bude osiata inou **tuzemskou trávou zmesou**, odpovedajúcou náročnosti a funkčnosti plochy. Do trávinatej plochy, v mieste parkového trávnik, budú bodovo dosadené jarné cibuloviny. Spolu s krami na jar skoro kvitnúcimi bude mať park charakter háju s výrazným **jarným aspektom**. Trávnaté plochy parku budú kosené pravidelne. Ostatné trávnaté plochy budú kosené extenzívne a bude tu prebiehať mozaiková seč. **Extenzívny lúčny trávnik** bude kontrast k udržiavanej parkovej ploche. Po parku rozmiestňujem vtáčie budky rôznych tvarov a veľkostí, aby uvítali rôznych vtáčích návštevníkov. Do ich vytvorenia sa môžu zapojiť deti z materskej či základnej školy „cez ulicu“. Celé priestranstvo bude vegetačne koncipované tak, aby prinieslo **druhovú rozmanitosť, zadržovalo vodu a umožnilo jej pomalý odpar**. Druhy sú volené hlavne **medonosné, s ohľadom na miestny chov včiel a plodiace, pre obživu vtákov**.

Materiálová skladba povrchov je zvolená tak, aby v čo najväčšej miere dochádzalo k **vsaku dažďovej vody priamo v mieste**

jej dopadu. V najväčšej možnej miere volím priepustné a polopriepustné materiály v podobe kamennej dlažby so širokými spárkami a mlat. Výraznú časť tvoria trávnaté plochy, ktoré umožňujú pozvoľné zasakovanie dažďovej vody a jej následný pomalý odpar. Vďaka drevinným a bylinným vegetačným prvkom bude verejné priestranstvo počas teplých slnečných dní prirodzene ochladzované.

Prestup z vlaku na mestskú hromadnú dopravu, a naopak, podporujem prehľadmi, čím udržiavam **vizuálny kontakt s nádražím**. Pohľadovú osu na drážnu budovu bude lemoviť stromoradie. Počet obrubníkov bude minimalizovaný. **Celý priestor bude zdieľaný všetkými, nik nebude nadradený**.



-  nový listnatý strom
-  stávající listnatý strom
-  stávající ihličnatý strom
-  nové kry
-  extenzívna zelená strecha
-  trávnik
-  extenzívny lúčny trávnik
-  trvalkový kvitnúcí záhon
-  mlatový povrch
-  žulová dlažba skladaná do riadkov, 6x6
-  žulová dlažba skladaná do mozaikového vzoru 6x6
-  žulová vozovková dlažba skladaná do riadkov, 16x14
-  drevená terasa, agátové drevo
-  pražský mobiliár - lavičky
-  pražský mobiliár - stoličky
-  drevené lehátka
-  cyklostojany
-  herné prvky

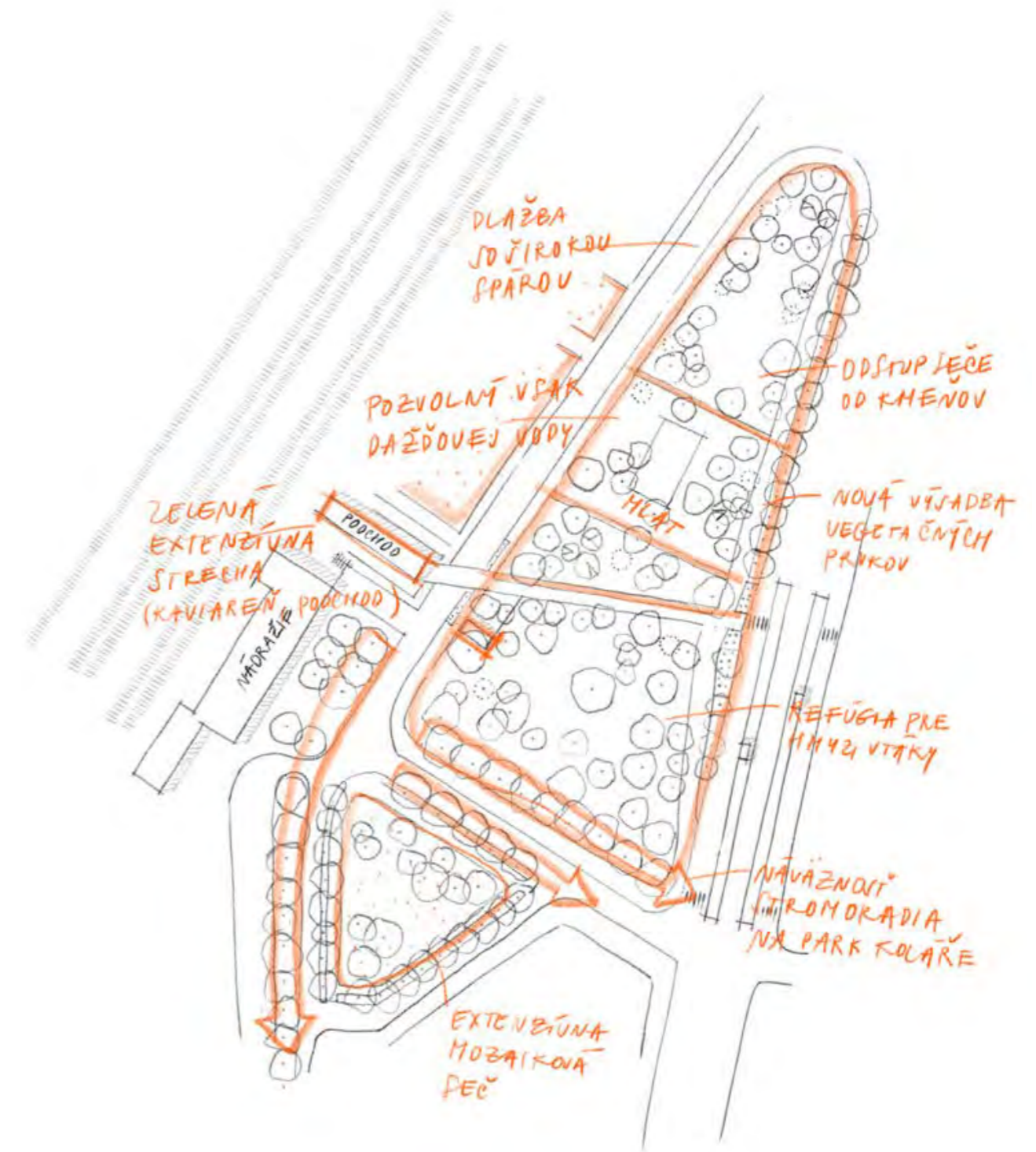


princípy, ciele návrhu



Ekologické princípy

- polopriepustné a priepustné povrchy
- kamenná dlažba so širokou spárou
- plošný vsak vody cez mlatové a trávnaté povrchy
- prírode blízke opatrenia HDV – nová výsadba vegetačných prvkov
- tuzemská trávna zmes
- extenzívna mozaiková seč
- plodiace dreviny ako obživa pre vtáky
- medonosné dreviny
- stromoradia nadväzujúce na okolitú zeleň
- extenzívna zelená strecha kaviarne
- rôzne vekové štádia drevín v parku
- spádovanie chodníkov smerom k trávnej ploche
- trávniky s podielom kvitnúcich krytosemenných rastlín
- kvalitné prírodné a lokálne materiály

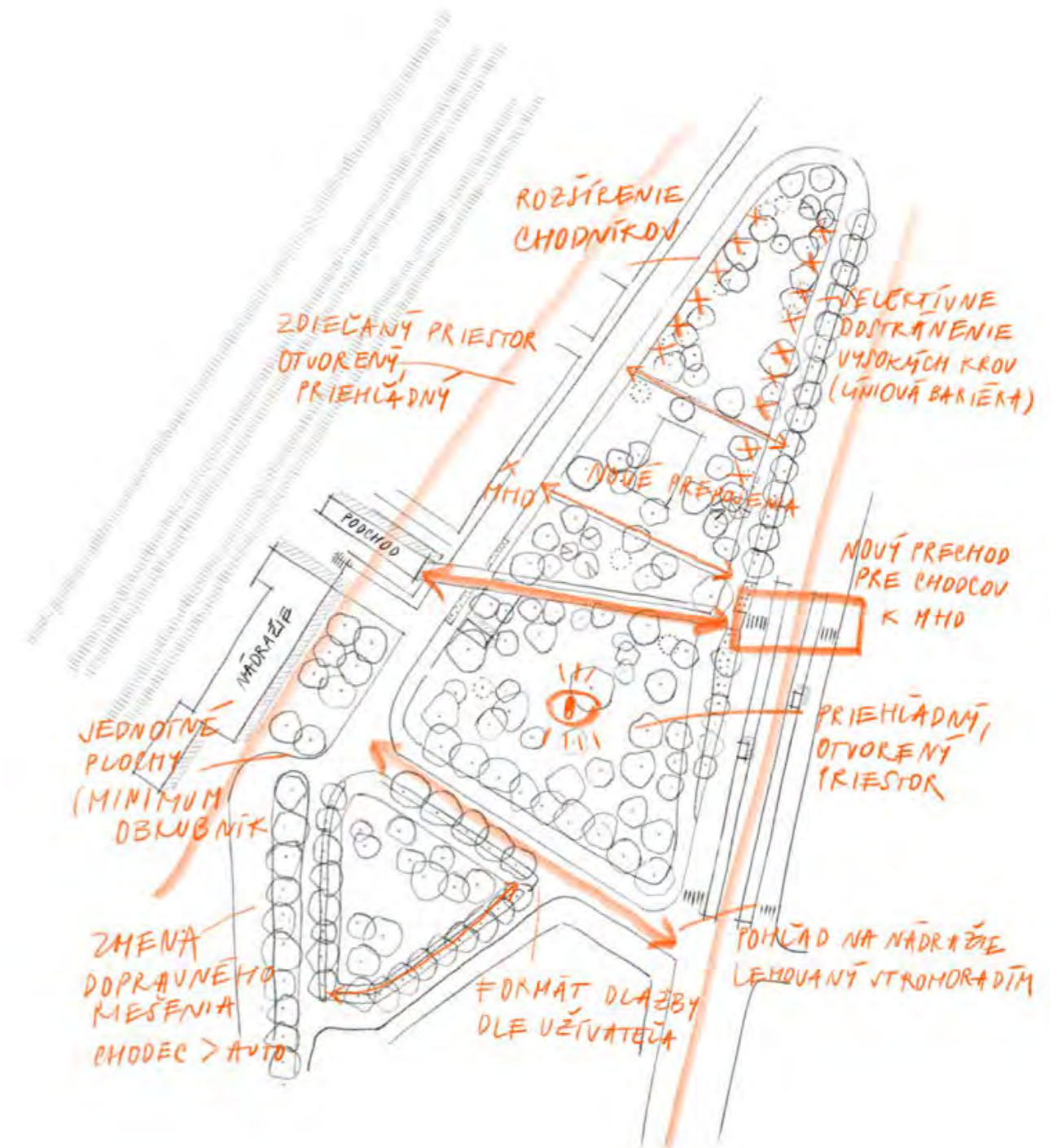


princípy, ciele návrhu



Priestorové princípy

- zdieľaný priestor
- otvorený a priehľadný priestor
- jednotné a ucelené plochy
- nový prechod pre chodcov
- rozšírené chodníky pre chodcov
- nové prepojenia
- cesty skrz park
- podľa záťaže a užívateľov sú navrhnuté rôzne veľkosti kamennej dlažby
- odstránenie krov tvoriacich bariéru

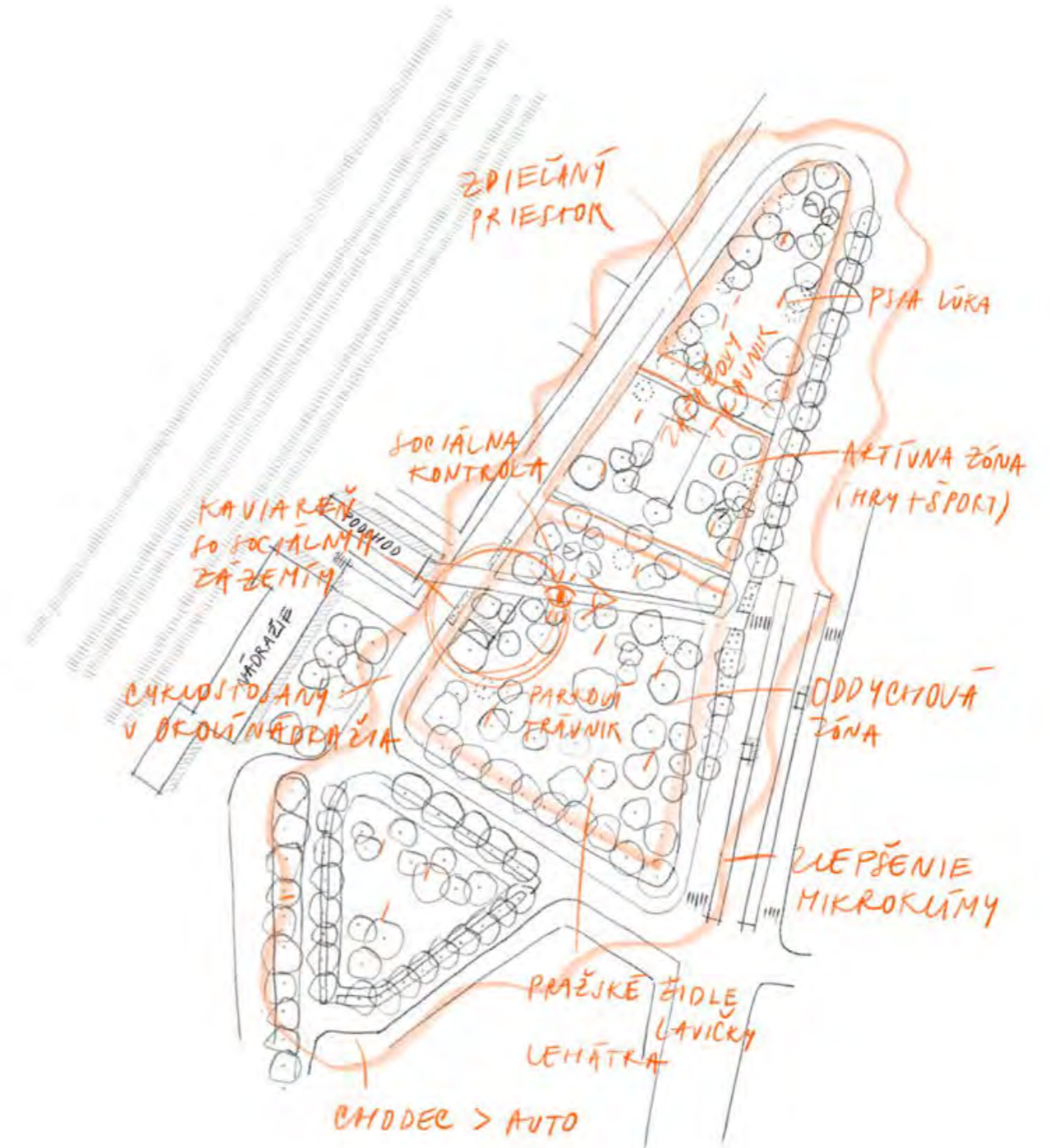


princípy, ciele návrhu

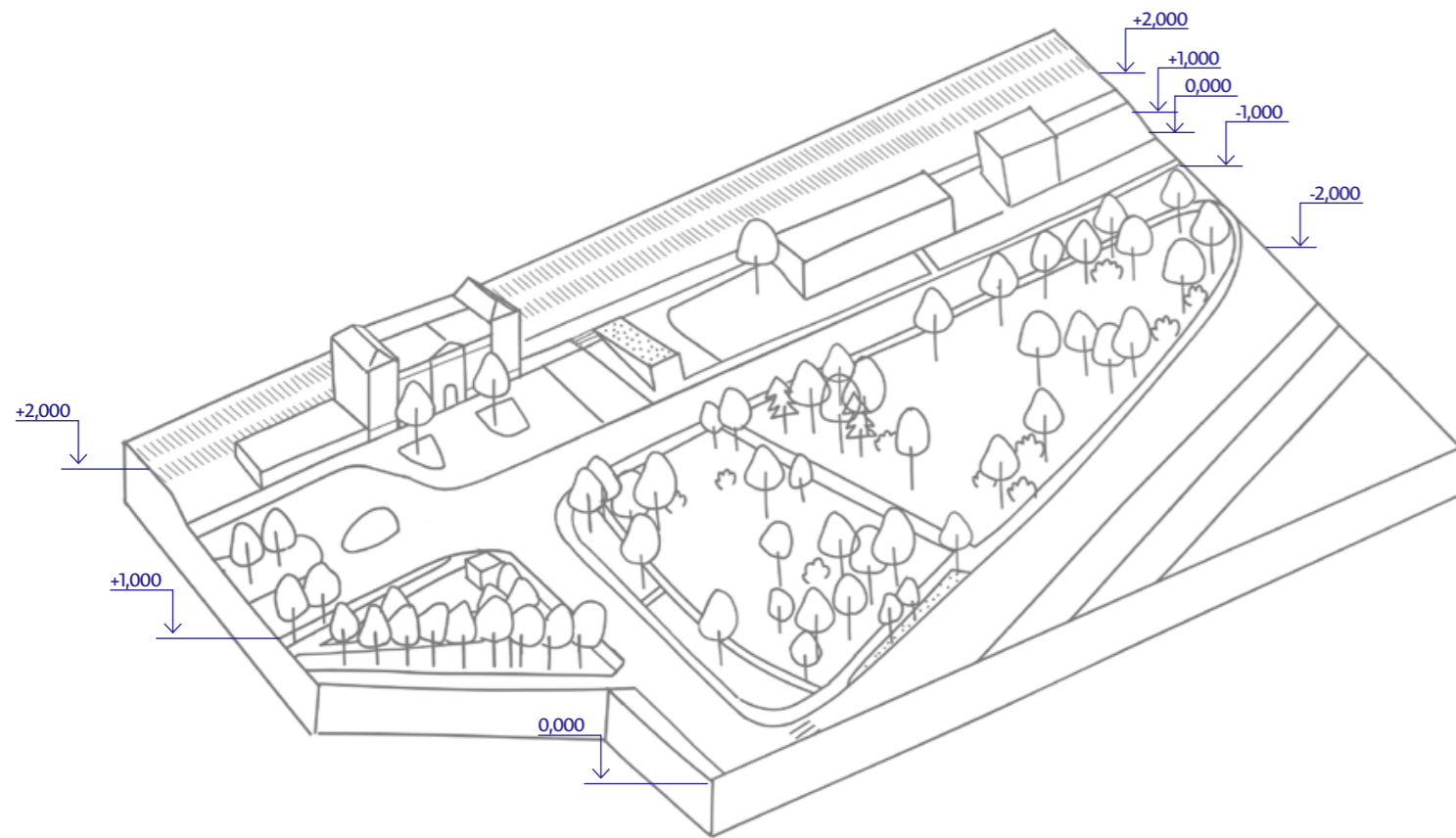


Užívateľské princípy

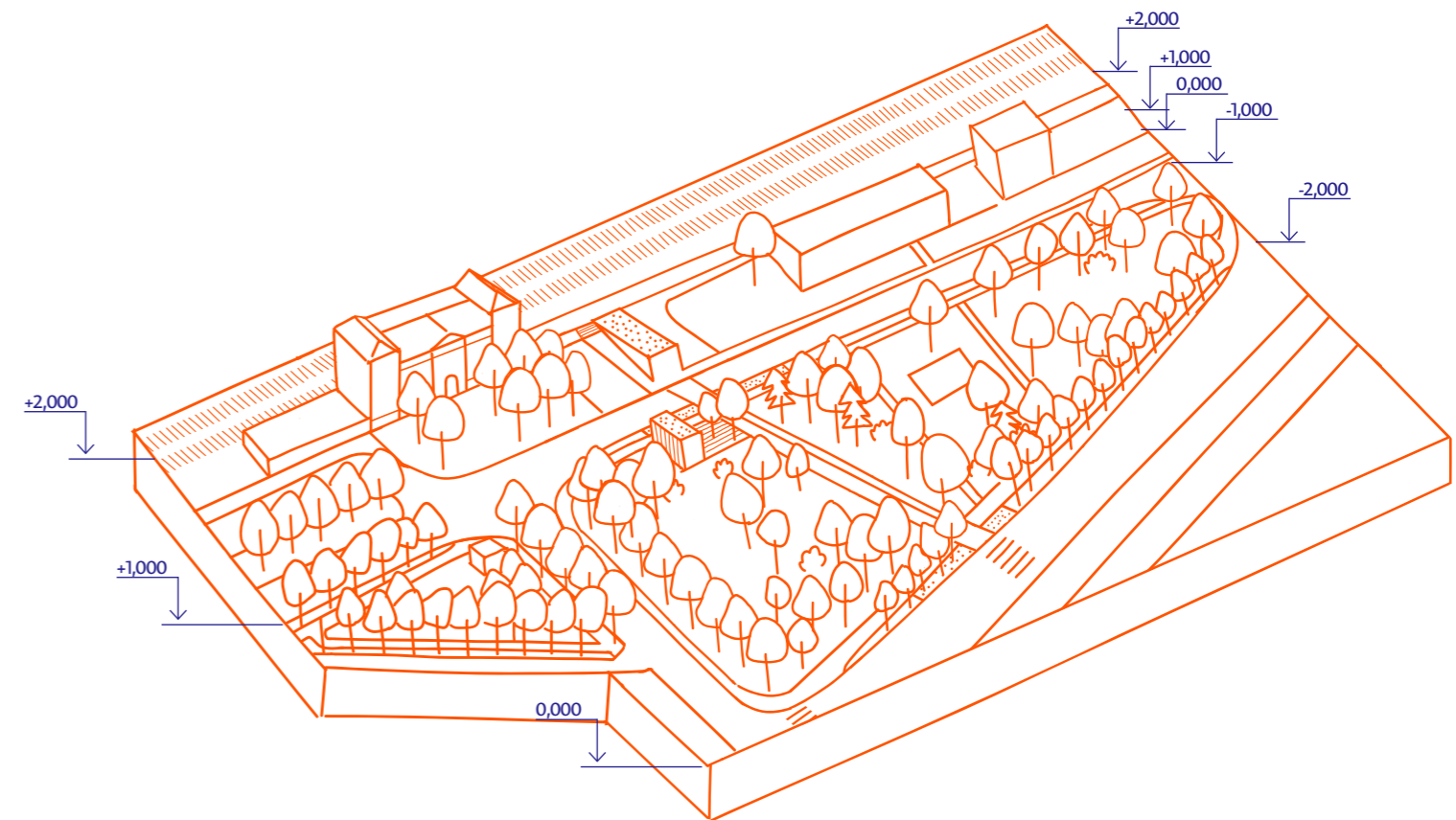
- zdieľaný priestor
- priehľadnosť, bezpečie
- kvalitné povrchy
- aktivity, služby – sociálna kontrola
- kaviareň so sociálnym zázemím a terasou
- doplnenie mobiliáru - pražské židle, lavičky, lehátka
- pobytová zóna s parkovým trávnikom
- skatepark, herné prvky
- psia lúka
- výrazný jarný aspekt parku
- mozaiková seč príslušných plôch
- prívetivá mikroklima



axonometria
- súčasný stav



axonometria
- návrh



referencie



*Corylus columna*²⁵

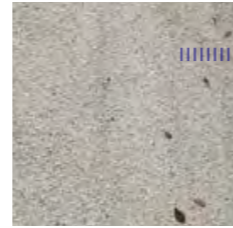


*Acer campestre*²⁵

vozovka - dlažba
16x14



chodníky - dlažba
6x6



mlatový povrch



Malus
*'Red Sentinel'*²⁵



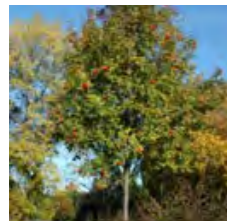
*Tilia cordata*²⁵



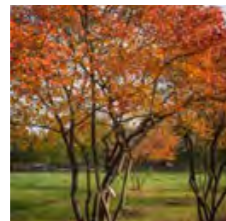
pobytový x záťažový
trávník



extenzívny
trvalkový
záhon



*Sorbus aucuparia*²⁵



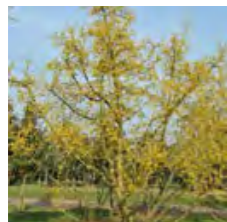
Amelanchier
*lamarckii*²⁵



zelená
extenzívna
strecha
kaviarne



nádražná kaviareň
s drevenou terasou



*Cornus mas*²⁵



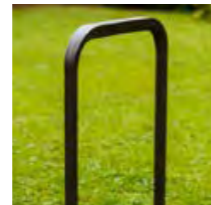
*Corylus avellana*²⁵



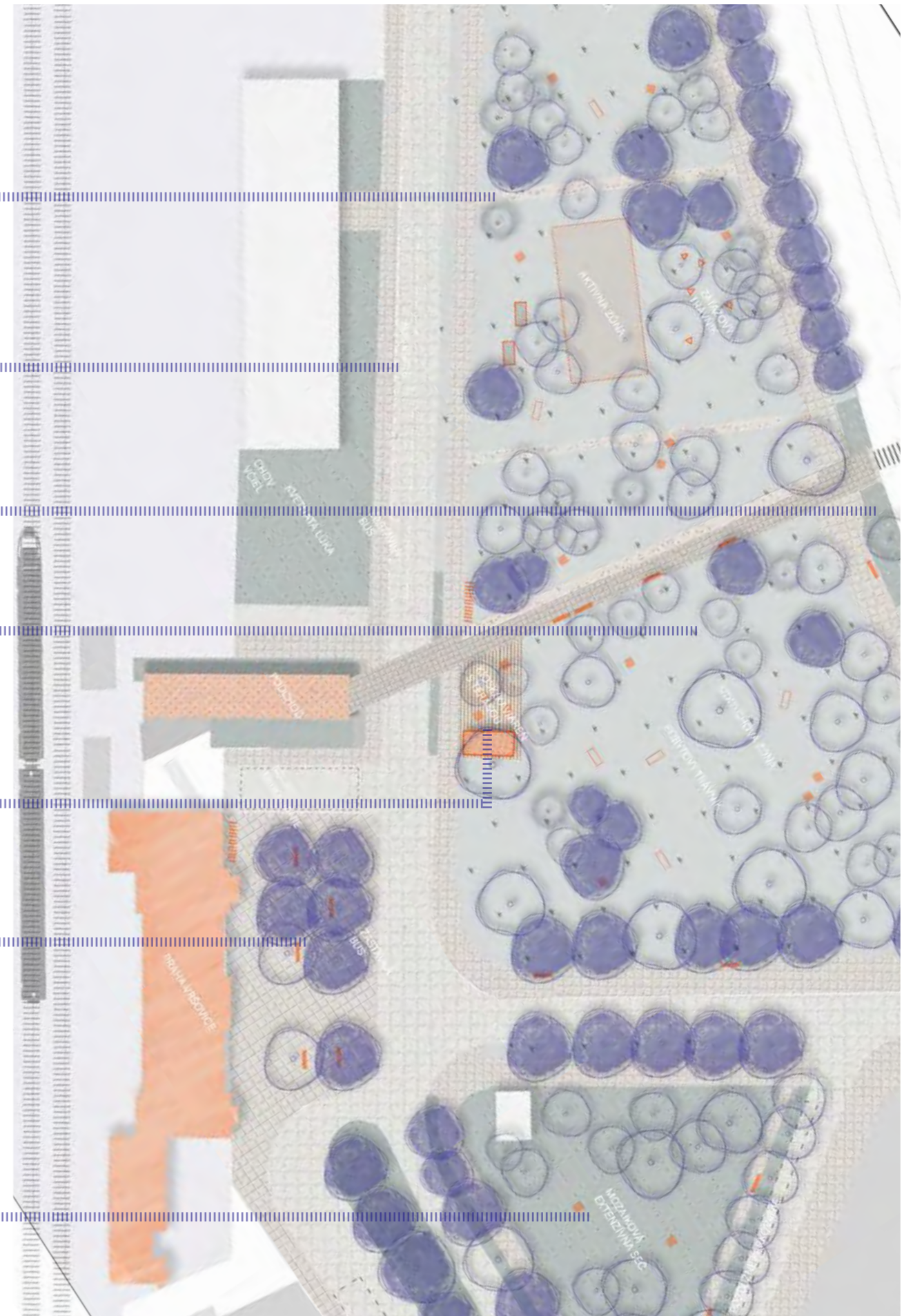
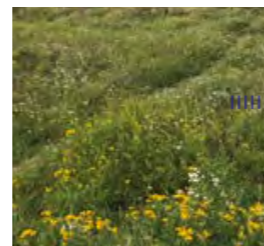
mozaikový vzor,
dlažba 6x6



lehátko VELA,
design Jan
Padrnoš³⁴



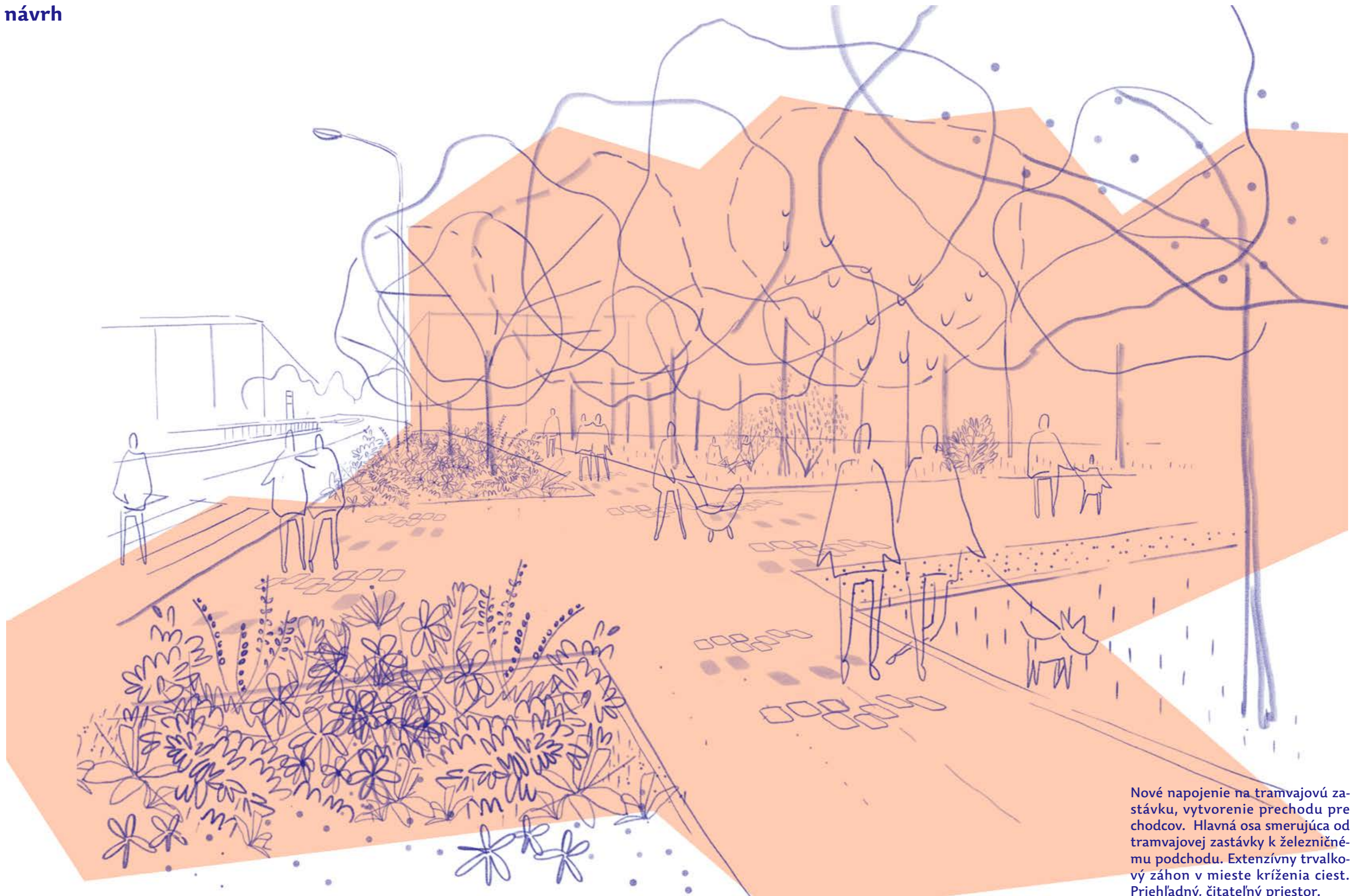
pražský mobiliár,
design Olgoj Chorchoj³¹



súčasný stav



Nepriehľadné a zapojené vysoké skupiny krov. Chýbajúce prepojenie na tramvajovú zastávku.

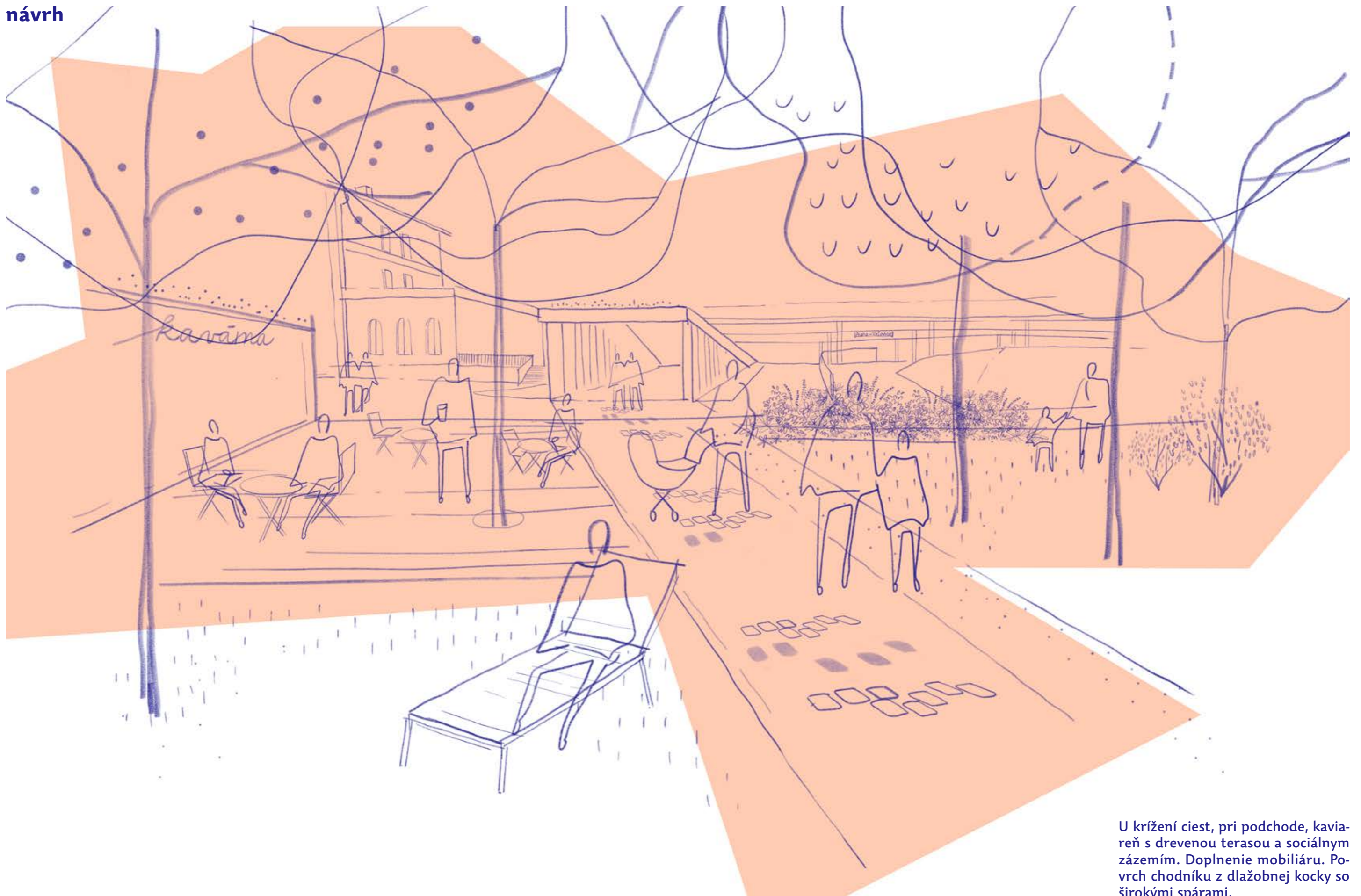


Nové napojenie na tramvajovú zastávku, vytvorenie prechodu pre chodcov. Hlavná osa smerujúca od tramvajovej zastávky k železničnému podchodu. Extenzívny trvalkový záhon v mieste kríženia ciest. Priehľadný, čitateľný priestor.

súčasný stav



Chodník vyúsťujúci mimo osu podchodu, zanedbaný stav, chýbajúci mobiliár, nepriepustné povrchy.



U krížení ciest, pri podchode, kaviareň s drevenou terasou a sociálnym zázemím. Doplnenie mobiliáru. Povrch chodníku z dlažobnej kocky so širokými spárkami.

súčasný stav



Neadekvátny stav hlavnej osy smerujúcej k drážnej budove. Verejné priestranstvo podradené autám. Zbytočne široká jednosmerná cesta.



Výsadba stromoradia lemujúca pohľad na drážnu budovu. Chodníky z pražskej mozaiky. Zúženie vozovky. Zdieľaný priestor chodcov, cyklistov a áut.

zdroje



Pokiaľ nie je uvedený zdroj, autorom fotografií je autorka diplomovej práce.

[1] Pražská EVVOluce: 3 / 2021 [online]. 2021 [cit. 2022-12-25]. Dostupné z: <https://prazskaevvoluce.cz/evvo2018/wp-content/uploads/2021/09/prazska-evvoluce-03-2021.pdf>

[2] Dopravní plán hlavního města Prahy na roky 2021 až 2025 [online]. 2020 [cit. 2022-12-25]. Dostupné z: <https://data.pid.cz/media/DopravniPlanFinal.pdf>

[3] Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy. Územně analytické podklady hl. m. Prahy pro obec: Metropole a region. Praha, 2020. ISBN 978-80-88377-21-4.

[4] Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. Ročenka dopravy 2021. 2022.

[5] TITTL, Lukáš, Marek ZDĚRADIČKA, Martin KŘÍBALA a kolektiv. Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice [online]. 2018 [cit. 2022-12-25]. ISBN 978-80-87931-84-4. Dostupné z: <https://iprpraha.cz/assets/files/files/81a59a7872b-0b0fca34e558dfc2703a2.pdf>

[6] <https://uap.iprpraha.cz/#/atlas>

[7] Strategický plán hl. m. Prahy: návrhová část - aktualizace 2016. Praha: IPR Praha, 2016. ISBN isbn978-80-87931-63-9

[7] Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy. Územně analytické podklady hl. m. Prahy pro obec: Dopravní infrastruktura. Praha, 2020. ISBN 978-80-88377-21-4.

[8] TITTL, Lukáš, Marek ZDĚRADIČKA, Martin KŘÍBALA a kolektiv. Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice [online]. 2018 [cit. 2022-12-25]. ISBN 978-80-87931-84-4. Dostupné z: <https://iprpraha.cz/assets/files/files/81a59a7872b-0b0fca34e558dfc2703a2.pdf>

[9] Dopravní plán hlavního města Prahy na roky 2021 až 2025 [online]. 2020 [cit. 2022-12-25]. Dostupné z: <https://data.pid.cz/media/DopravniPlanFinal.pdf>

[10] Plán udržitelné mobility Prahy a okolí (P+) [online]. 2019 [cit. 2022-12-25]. Dostupné z: https://polad-prahu.mngsocial.cz/wpcontent/uploads/2019/10/PNavrh_2019-05-24.pdf

[11] MELKOVÁ, Pavla. Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2014. ISBN 978-80-87931-09-7.

[12] Standard zastávek PID: standard přestupních bodů a zastávek společného integrovaného dopravního systému Prahy a Středočeského kraje. V Praze: České vysoké učení technické, 2017. ISBN 978-80-01-06345-3

[13] ŠTURMA, Jan A., Ondřej SEDLÁČEK, Petr ŠÍPEK a David STORCH. Planeta Praha. Ilustroval Silvie LUBĚNOVÁ. [Praha]: Jana Kostelecká - jakost, [2022]. ISBN 978-80-907800-2-6.

[14] Květena pražských nádraží: Soupis rostlin železničních nádraží Prahy [online]. [cit. 2023-05-22]. Dostupné z: <https://botany.cz/cs/soupis-rostlin-praz>

[skych-nadrazi/](#)

[15] ERA 21: Na věčné časy 05. Brno: ERA 21, 2014. ISSN 1801-089X.

[16] ROPID. Počty osob přepravených vlaky PID: Zatížení železničních zastávek stanic a zastávek v Praze. Praha, 2022.

[17] Stavební a technický řád drah, vyhl. č. 177/1995 Sb., § 13

[18] Stavební a technický řád drah, vyhl. č. 177/1995 Sb., § 21

[19] Cyklotrasa A2: Vltavská pravobřežní. Praha na kole [online]. [cit. 2023-03-21]. Dostupné z: <https://www.prahanakole.cz/paterni-cyklotrasy/cyklotrasa-a2-vltavska-pravobrezni/>

[20] <https://www.google.com/intl/sk/earth/>

[21] <https://www.geoportalpraha.cz/cs/mapy/mapa-online>

[22] https://www.pacifikem.cz/?inc=210_zbr

[23] <https://www.streetpark.eu/cs/vyrobek/stojany-na-kola-tomi/>

[24] <https://www.streetpark.eu/cs/vyrobek/parkove-lavicky-bordo/>

[25] <https://www.vdberk.cz/stromy/malus-floribunda/>

[26] <https://www.zastavkanizbor.cz>

[27] <https://app.iprpraha.cz/apl/app/orto-foto-archiv/>

[28] https://www.pacifikem.cz/?inc=210_mod_foto&foto_id=7

[29] <http://www.praha-priroda.cz/nase-projekty/pastva-v-praze/>

[30] <https://www.streetpark.eu/cs/vyrobek/parkova-lavicka-twistula/>

[31] <https://iprpraha.cz/projekt/20/mobilier-lavicka-stojan-na-kola-a-odpadkovy-kos>

[32] <https://18600.cz>

[33] http://www.pacifikem.cz/?inc=210_vrs

[34] <https://www.streetpark.eu/cs/lehatko-vela/>

[35] poznámka z konzultácie s prof. Ing. Jaroslavom Pollertom, Ph.D.



Ďakujem vedúcim diplomovej práce Tillovi Rehwaldtovi a Kláre Concepcion.

Ďakujem obom rodičom, ktorí sa spoznali na vlakovej stanici. Ďakujem Tobiášovi.