

Univerzita Karlova v Praze

Přírodovědecká fakulta

katedra sociální geografie a regionálního rozvoje



Adéla Rathová

REVITALIZACE PRAŽSKÉHO SMÍCHOVA
URBAN REVITALIZATION OF PRAGUE'S SMÍCHOV

Bakalářská práce

Praha 2014

Vedoucí bakalářské práce: RNDr. Jana Temelová, Ph.D.

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci zpracovala samostatně a že jsem uvedla všechny použité a informační zdroje a literaturu. Tato práce ani její podstatná část nebyla předložena k získání jiného nebo stejného akademického titulu.

V Praze 25.4.2014

.....

Adéla Rathová

Poděkování:

Na tomto místě bych ráda poděkovala vedoucí mé bakalářské práce RNDr. Janě Temelové, Ph.D. za cenné připomínky a věnovaný čas. Dále bych ráda poděkovala RNDr. Petře Špačkové, Ph.D. za poskytnuté konzultace a odborné rady. Poděkování patří i Ing. arch. Petru Mareši, Ing. arch. Romanu Kraiczy a Mgr. Lukáši Budínu za spolupráci při rozhovorech. Děkuji rodině za podporu v průběhu celého studia.

Abstrakt:

Bakalářská práce se zabývá tématem revitalizace městského prostředí. Práce popisuje proces obnovy města a zaměřuje se na související termíny gentrifikace a brownfields. Prvním cílem bakalářské práce je analyzovat stav dvou konkrétních chátrajících areálů na pražském Smíchově: nádraží Praha-Smíchov a Zlíčovský lihovar.

Nádraží Praha-Smíchov disponuje rozlehlými pozemky, jež jsou využity jen částečně. Naopak areál Zlíčovského lihovaru ukončil výrobu před čtrnácti lety a nyní nemá žádné využití. Problémové území je lokalizováno ve vnitřním městě Prahy, a proto skýtá velký rozvojový potenciál. Druhým cílem práce je objasnit, jaká je percepce dvou narušených areálů obyvateli, jež žijí v těsné blízkosti sledovaných objektů. V souvislosti s vnímáním prostředí je zjišťována též spokojenost s místem bydliště místními obyvateli.

Klíčová slova: revitalizace, brownfields, městské prostředí, percepce, vnitřní město, Praha, Smíchov

Abstract:

This Bachelor thesis deals with the theme of revitalisation of the urban environment. The paper describes the urban renewal process and focuses on the related terms of brownfields and greenfields. The first aim of this work is to analyze the condition of two specific decaying complexes in Prague's Smíchov area: the bus station Praha Smíchov, and the Zlíčov distillery. The station of Smíchov encompasses a huge plot of land, but it isn't fully used. Smíchov's station controls extensive land which is not only partly used. In contrast, the Zlichov distillery ceased production fourteen years ago and has still not been put to use. These problem areas are located in the inner city, and therefore offer great potential for the development of the city. The second objective is to describe the perception of two disturbed areas by residents whose place of residence is located nearby. Satisfaction of the local residents is determined in connection with the perception of urban areas

Key words: regeneration, brownfields, urban environment, perception, inner city, Praha, Smíchov

Obsah

Seznam obrázků, tabulek, grafů a příloh.....	6
Seznam použitých zkratk.....	7
1. ÚVOD.....	8
2. REVITALIZACE MĚSTSKÉHO PROSTŘEDÍ.....	10
2.1 Revitalizační procesy – časové a místní rozdíly	12
2.2 Brownfields vs. greenfields.....	13
2.3 Percepce brownfields	15
3. METODIKA	17
4. PŘÍPADOVÉ STUDIE: ANALÝZA VYBRANÝCH BROWNFIELDS.....	21
4.1 Území případové studie.....	21
4.2 Revitalizace nevyužitých areálů na území Smíchova	25
4.3 Nádraží Praha-Smíchov	26
4.3.1 Historie	29
4.3.2 Původní a současné využití	30
4.3.3 Památková ochrana a ekologická zátěž	31
4.3.4 Majetkoprávní vztahy, plány developera a současný stav revitalizace	33
4.3.5 Přístup státní správy a veřejnosti	37
4.4 Lihovar Zlíchov.....	39
4.4.1 Historie	40
4.4.2 Památková ochrana a ekologická zátěž	41
4.4.3 Majetkoprávní vztahy, plány developera a současný stav revitalizace	42
4.4.4 Přístup státní správy a veřejnosti	43
4.5 Percepce nevyužitých areálů obyvateli Smíchova	45
4.5.1 Spokojenost s místem bydliště	48
5. ZÁVĚR	50
Seznam použité literatury.....	52
Ostatní informační zdroje.....	54
Přílohy.....	58

Seznam obrázků, tabulek, grafů a příloh

Seznam obrázků:

- Obr. č. 1: Oblast dotazníkového šetření mezi obyvateli Smíchova
- Obr. č. 2: Poloha katastrálního území Smíchov v rámci hlavního města Prahy
- Obr. č. 3: Areál nádraží Praha-Smíchov
- Obr. č. 4: Hlavní staniční budova nádraží Praha-Smíchov
- Obr. č. 5: Historická budova nádraží Praha-Smíchov z roku 1910
- Obr. č. 6: Památková ochrana městského centra a části vnitřního města
- Obr. č. 7: Urbanistická studie nádraží Smíchov 2007 se zaměřením na funkční využití území
- Obr. č. 8: Urbanistická studie A69, vizualizace zeleně
- Obr. č. 9: Areál Zlíčovského lihovaru
- Obr. č. 10: Chátrající Zlíčovský lihovar
- Obr. č. 11: Projekt Zlatý lihovar

Seznam tabulek:

- Tab. č. 1: Rozdíly mezi brownfields a greenfields
- Tab. č. 2: Struktura obyvatel Prahy 5 a respondentů dotazníkového šetření
- Tab. č. 3: Vzdělanostní struktura obyvatel MČ Prahy 5 a Prahy v roce 2011, (%)
- Tab. č. 4: Podíl zastavěných a nezastavěných ploch

Seznam grafů:

- Graf č. 1: Vývoj počtu obyvatel v Praze a v KÚ Smíchov v letech 1869-2011
- Graf č. 2: Nejzávažnější důvody nespokojenosti, odpovědi na otázku: Z jakého důvodu Vám vadí areál nádraží Praha-Smíchov, Zlíčovský lihovar?
- Graf č. 3: Návrhy na nové využití areálu nádraží Praha Smíchov a lihovaru Zlíčov
- Graf č. 4: Důvody nespokojenosti s místem bydliště

Seznam příloh:

- Příloha č. 1: Okruhy témat rozhovorů
- Příloha č. 2: Dotazník percepce areálů nádraží Praha Smíchov a Zlíčovského lihovaru obyvateli MČ Prahy 5
- Příloha č. 3: Mapa případového území
- Příloha č. 4: Nádraží Praha-Smíchov na Knížecí, nákladové nádraží Praha-Smíchov

Seznam použitých zkratk

ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
ČÚZK	Český úřad zeměměřičský a katastrální
EU	Evropská unie
MČ	městská část
MPO	Ministerstvo průmyslu a obchodu
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NPÚ	Národní památkový ústav
OC	obchodní centrum
OÚP	územní odborné pracoviště
PID	Pražská integrovaná doprava
TND	Tady není developerovo
TSK PRAHA	Technická správa komunikací hl. m. Prahy
URM = IPR PRAHA	Útvar rozvoje hlavního města Prahy = nově Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
ZOJ	základní organizační jednotka

1. ÚVOD

Na počátku 90. letech 20. století došlo v České republice k výrazné změně především politického a ekonomického systému. Socialistická společnost byla organizována jiným způsobem než současná. Komunistický stát uplatňoval svůj vliv především prostřednictvím státního vlastnictví a regulace cen, naopak v současném systému je role státu deregulována (Sýkora 1996). V následujících letech došlo k restrukturalizaci státního hospodářství, sekundární sektor nahradilo dynamické terciérní odvětví. Změna hospodářského systému výrazně poznamenala strukturu města. Jedním z problémů pražského vnitřního města je existence starých upadajících průmyslových zón a přilehlých dělnických čtvrtí (Sýkora 2001). V zázemí metropole dochází k masivní rezidenční i komerční výstavbě transformující krajinný ráz i urbanistickou strukturu venkovských sídel (Ouředníček, Temelová 2008). Na území vnitřního města přibývají opuštěné průmyslové oblasti, zato na periferii dochází k záboru zemědělské půdy, mimo rezidenční prostory jsou budovány komplexy logistického, průmyslového a obchodního charakteru.

Chátrající oblasti ve vnitřní zóně potřebují cílený zásah ve formě revitalizace městských prostor pro znovu začlenění do funkční a fyzické struktury města. V západních státech s vyspělými ekonomikami se již v 2. polovině 20. století začaly formovat politiky a strategie na revitalizaci městského prostředí. Ovšem v bývalých socialistických státech je situace odlišná. V průběhu socialismu došlo k poklesu ekonomických, fyzických a sociálních podmínek ve vnitřních a centrálních částech měst, ale až nová politická a ekonomická situace vytvořila příležitosti pro revitalizaci zanedbaných částí měst (Temelová 2009). Vhodné strategie rozvoje městské sídelní struktury společně s inspirací a zkušenostmi s obnovou městského prostředí v západních zemích může zajistit začlenění a efektivní využití chátrajících lokalit v Česku.

Cílem bakalářské práce je analyzovat současný stav revitalizace dvou průmyslových oblastí pražského Smíchova a zjistit, jaká je percepce těchto narušených areálů obyvateli, jejichž bydliště se nachází v jejich blízkém okolí. V období industrializace v průběhu 19. století zde bylo založeno mnoho průmyslových podniků a mezi nimi vznikl i Zlíchovský lihovar a nádraží Praha-Smíchov. Tyto zanedbané areály jsou

lokalizovány ve vnitřním městě a skýtají zajímavé možnosti v územním rozvoji města. Lokalizace v těsné blízkosti městského centra představuje v případě zájmu investorů potenciál pro postupnou expanzi komerčních funkcí z přetíženého centra (Sýkora 2001). A proto je klíčovou otázkou bakalářské práce následující:

1) Jaké změny jsou v chátrajících a nevyužitých objektech Smíchova plánovány?

V okolí nádraží Praha Smíchov a Zlíchovského lihovaru je soustředěno množství bytových domů. Obyvatelstvo žije v těsné blízkosti objektů průmyslového charakteru, což pro zdejší rezidenty může představovat přítomnost mnoha nepříjemných faktů. Jsou obklopeni specifickým prostředím, které vnímají rozdílně. Práce si proto klade další otázku:

2) Jak vnímají obyvatelé Smíchova nevyužitá objekty?

Bakalářská práce je členěna do pěti hlavních kapitol a dalších podkapitol a oddílů. Práce je strukturovaná od obecných teoretických informací ke konkrétnějším empirickým poznatkům. Po úvodní části následuje druhá kapitola shrnující teoretický rámec práce, který definuje jednotlivé termíny a procesy jako jsou revitalizace městského prostředí, gentrifikace, brownfields a greenfields. Ve třetí metodické kapitole jsou shrnuty informace týkající se zpracování a sběru dat. Stěženi čtvrtá empirická kapitola bakalářské práce se věnuje problematice chátrajících průmyslových objektů na pražském Smíchově. Formou případové studie je analyzován stav dvou areálů: nádraží Praha-Smíchov a Zlíchovský lihovar a jejich vnímání obyvateli bydlicími v okolí. Oddíly případové studie jednotlivých lokalit informují o předchozím a současném využití, možných rizicích (ekologická zátěž apod.), přístupu jednotlivých aktérů a odpovídají na konkrétní otázky: Jaké projekty na nevyužitém území vzniknou a v jakém časovém horizontu? Následně navazuje část zaměřující se na vnímání deprivovaných městských zón a s tím související spokojenost s místem bydliště. Vádí rezidentům nedostatečně využitá oblasti industriálního charakteru? Zajímají se o plánované změny a jsou jim nakloněni? Tyto informace byly získány prostřednictvím dotazníkového šetření. V poslední páté části bakalářské práce shrnují získané poznatky a závěry.

2. REVITALIZACE MĚSTSKÉHO PROSTŘEDÍ

Transformace městského prostředí v podobě obnovy či asanace původních části jsou v literatuře označovány odlišně. Bakalářská práce vychází z definic amerických geografů Beauregarda a Holcomba (1981). Revitalizace města označuje proces, který zahrnuje proměnu fyzického prostředí města a následnou změnu sociální struktury obyvatel. Transformací nabývají dříve poškozené či nevyužívané městské objekty novou podobu, funkci, rezidenty a uživatele (Beauregard, Holcomb 1981).

Proces revitalizace se tedy skládá ze dvou hlavních složek, sociální a ekonomické (Beauregard, Holcomb 1981). Sociální složka zahrnuje především změny v oblasti bydlení, kdy vznikají nové či rekonstruované bytové prostory (Beauregard, Holcomb 1981). Moderní rezidenční prostory jsou cíleně vytvořeny pro obyvatelstvo se středními a vyššími příjmy. Při změnách obytných částí měst dochází dle Beauregarda a Holcomba (1981) ke dvěma rozdílným procesům: gentrifikaci a modernizaci bytových prostor jejími majiteli (incumbent upgrading). Gentrifikace je proces, při kterém dochází k rehabilitaci obytných zón ve vnitřním městě a k nahrazování původního obyvatelstva novými příjmově silnějšími rezidenty (Sýkora 1993-a). Zvýšení poptávky po kvalitním bydlení v centrální poloze měst bylo do značné míry vyvoláno rozvojem podnikatelských služeb (právnícké služby, reklama a media aj.), což znamenalo nárůst pracovních pozic, jenž byly obsazeny specifickou vrstvou lidí (new middle class) (Sýkora 1996). Nové obyvatelstvo se vyznačuje následujícími znaky:

- vyšší socioekonomický status,
 - mladá věková struktura,
 - vyšší vzdělání,
 - zaměstnání vyšší odbornosti (specialisté, úředníci, poradci,...),
 - méně početná domácnost, bezdětní,
 - finanční možnosti na nákup bytových prostor do osobního vlastnictví,
 - odlišné životní hodnoty: kariéra
- (Sýkora 1993-a, Sýkora 1996).

Noví rezidenti se vyznačují zcela odlišnými znaky ve srovnání s obyvateli, kteří revitalizovanou část města obývali předtím:

- nižší socioekonomické postavení,
- vyšší podíl starších obyvatel,
- nižší vzdělání,
- nekvalifikované zaměstnání,
- nízké finanční možnosti, život v podnájmu

(Sýkora 1993-b).

Na rozdíl od gentrifikace, při modernizaci rezidenčních prostor jejími majiteli, nedochází ke změnám v sociální struktuře (Beauregard, Holcomb 1981). Obyvatelé investují vlastní prostředky do modernizace bytového fondu, aby zlepšili své rezidenční podmínky. Nedochází k sociálním změnám a nahrazení původního obyvatelstva novým.

Do ekonomické složky revitalizace je zahrnuta především komercionalizace revitalizované zóny (Beauregard, Holcomb 1981). Při komercionalizaci dochází k nahrazení nekomerčního využití komerčním, formou výstavby nových prostor na nevyužitých plochách či přestavbou nekomerčních prostor v komerční (Sýkora 1996). Nejrozšířenějším typem komerčního využití je maloobchod a výstavba kancelářských prostor. Budovy s administrativní funkcí jsou soustředěny do center měst, popř. oblasti vnitřních měst a přesně to je pro zahraniční firmy prioritou při poptávce těchto nemovitostí (Sýkora 1996). V mnoha revitalizovaných oblastech dochází k výstavbě polyfunkčních center, které soustřeďují různé druhy maloobchodních sítí. Tato polyfunkční centra zahrnují maloobchodní služby, volnočasové aktivity apod. Při komerční revitalizaci dochází ke změnám ve fyzické struktuře, funkčním využití, což má za následek populační a sociální změny (Temelová 2009). Nabídka služeb je cíleně vytvořena pro nové obyvatelstvo s vyšším socioekonomickým statutem. Noví rezidenti a uživatelé jsou obklopeni specializovanými službami jako např. maloobchod s luxusním zbožím apod.

2.1 Revitalizační procesy – časové a místní rozdíly

Přestože je revitalizace městského prostředí charakterizována podobnými znaky a tendencemi, existují významné rozdíly mezi konkrétními městy v závislosti na ekonomické, politické, sociální a historické realitě (Beauregard, Holcomb 1981). Proces obnovy městského prostředí probíhá v rozdílné formě a době v souvislosti s existencí státních strategií na obnovu a rozvoj města. Ekonomické podmínky, administrativní struktura, ale i předchozí způsob využití opuštěných objektů, jsou důležité faktory, které mají výrazný vliv na formování rozdílů v politice zaměřené na regeneraci města (Couch, Fraser 2003).

Po druhé světové válce docházelo v západní Evropě k obnově městského prostoru, ale ucelené politické strategie na obnovu fyzického prostředí již existujících městských staveb začaly vznikat až počátkem 70. let 20. st. (Mangen 2004). Ve Spojených státech amerických byly prosazovány vládní kroky ke zlepšení městského prostředí již 50. a 60. letech 20. století. „Specifickou formou revitalizace obytného prostředí představovala přestavba (urban renewal), kdy docházelo k výstavbě nových komplexů na pozemcích uvolněním zbourání starých budov“ (Sýkora 1993-a, s. 102). Docházelo k radikálním proměnám fyzického prostředí, které měly za následek úplnou a necitlivou změnu sociální. Kompletní přestavba částí měst byla částečně financována a podporována státem, ale realizovali ji soukromí aktéři (Sýkora 1993-a).

V 70. letech byly v USA a západní Evropě nastartovány revitalizační procesy, které byly založeny především na aktivitách soukromých subjektů. Vycházely ze silné veřejné politiky, cílených urbánních strategií a následné spolupráce mezi veřejnou a soukromou sférou (Temelová 2009). Ve státech s vyspělými ekonomikami byl těmito aktivitami položen základ v územně plánovacích dokumentacích. V rámci západní Evropy byly a jsou v revitalizačních zásazích rozdíly. Strategie na obnovu zanedbaných vnitřních měst jsou ve Spojeném Království a Francii (Liverpool, Marseilles) charakteristické především silnou politikou a strategií na obnovu města zejména na centrální a regionální úrovni (Mangen 2004). Ve státech EU dochází ke konvergenčním tendencím ve strategiích na obnovu města, které mají dlouhodobý charakter (Mangen 2004).

Odlišným vývojem si prošly socialistické státy střední a východní Evropy. V průběhu socialismu se snižovaly fyzické, ekonomické a sociální podmínky měst, ale počátkem 90. let se změnou politického režimu a ekonomického modelu otevřely nové příležitosti a možnosti revitalizace částí měst, které nabídly potenciál pro komerční a rezidenční rozvoj a výstavbu (Temelová 2009). Postsocialistická společnost je mnohem více ovlivňována ekonomickými pochody a mechanismy, zatímco role státu a administrativních rozhodnutí se snižuje (Temelová 2009). Nízká míra státních zásahů a absence propracovaných urbánních strategií dává velký prostor soukromým aktérům. Například soukromý sektor v Bukurešti je hlavním iniciátorem a investorem revitalizace, který se soustředí na menší územní oblasti, kde realizuje izolované projekty s cílem rychlého ekonomického růstu, jelikož v rumunském institucionálním prostředí chybí účinná politika rozvoje města (Blum 2005). V českém prostředí se veřejný sektor stále učí vytvářet institucionální rámec, jakožto cestu k efektivnímu územnímu plánování města. Revitalizace v Česku, především v Praze, je ovládána soukromými aktéry, kteří nahrazují nedostatek vládních územně plánovacích strategií a finančních prostředků veřejného sektoru (Temelová 2007). Do Česka přicházejí převážně zahraniční investoři, kteří se angažují výraznou měrou při transformaci městského prostoru, ať už obnovou nevyužívaných objektů či stavbou nových projektů.

2.2 Brownfields vs. greenfields

Revitalizace městského prostředí je realizována především na nemovitostech zvaných brownfields. Definice termínu brownfields není v současné době sjednocená, jelikož jej jednotlivé instituce vymezují různým způsobem, ale ve své podstatě míní stejný jev. Podle Ministerstva průmyslu a obchodu je definice brownfields vymezena následovně: „Brownfields je nemovitost (pozemek, objekt, areál), která je nedostatečně využívaná, zanedbaná a může být i kontaminovaná. Vzniká jako pozůstatek průmyslové, zemědělské, rezidenční, vojenské či jiné aktivity. Brownfields nelze vhodně a efektivně využívat, aniž by proběhl proces jeho regenerace“ (MPO 2008, s. 3).

Jako brownfields jsou převážně klasifikovány objekty průmyslového charakteru. Dle Kubeše a Perlína (1996) vznikaly továrenské prostory již v průběhu 19. století, nejčastěji v okrajových zónách měst. Vývojem územní struktury města byly průmyslové

části obklopeny další zástavbou jako např. bytovými prostory dělnictva. Průmyslové podniky postupně ztratily svoji funkci, jelikož na území vyspělých států a jejich měst došlo k terciální ekonomice. Závody a továrny zanikly nebo byly nově postaveny či přemístěny do periferních oblastí a uvnitř měst zbyly nevyužité areály industriálního charakteru (Kubeš, Perlín 1996).

V husté městské zástavbě vzniklo mnoho opuštěných areálů – brownfields, které mohou být znovu využity. Brownfields poskytují dobře lokalizované pozemky v centrálních a vnitřních polohách měst, jejich revitalizace je ale značně problematická (složitá vlastnická struktura, finanční náročnost apod.) a soukromí investoři mohou být často odrazeni od jejich revitalizace (Nový 2002).

Tab. č. 1: Rozdíly mezi brownfields a greenfields

	Brownfields	Greenfields
Poloha	vnitřní město	okraj města
Dopravní síť	napojeno, musí být využito existující dopravní napojení (železnice, městský okruh)	napojeno, především na rychlostní silniční komunikace, možnost vybudovat vlastní
Technická síť	napojeno, využití existující či zavedení nové	zavedení nové
Finanční náročnost	vyšší	nižší (pouze náklady na realizaci projektu)
Časová náročnost	větší	nižší
Vlastnictví	komplikované, více vlastníků	bez komplikací, jeden majitel
Ekologická zátěž	možná	bez ekologické zátěže
Památková ochrana	možná	bez památkové ochrany

Zdroj: Nový, 2002

Naopak méně komplikovanou výstavbu představují greenfields. Greenfields je pozemek, který se nachází mimo zastavěné území měst a jehož funkce je původně zemědělského, lesnického, rekreačního typu, ale díky změnám v územně plánovací dokumentaci se stal lokalitou určenou k rezidenční, komerční či průmyslové zástavbě (ÚEP 2003). Nejen kvůli větší finanční náročnosti jsou potenciální investoři odrazeni od realizace projektů na pozemcích brownfields (MPO 2008). Greenfields umožňují realizaci projektu v kratším časovém intervalu a s nižší finanční náročností (viz tab. č. 1). Na rozdíl od brownfields investor nemusí řešit překážky v podobě ekologické zátěže. Dle Nového (2002) není potřeba investovat do likvidace existujících staveb či dekontaminace půdy, která byla ekologicky poznamenána předešlou aktivitou např. výrobní, dopravní. Okraj města je většinou dobře napojen na rychlostní silniční komunikace, které jsou v poslední době kvůli možnosti přepravy kamionového typu preferovanější. Brownfields se proti greenfields vyznačují dalšími nevýhodami (viz tab. č. 1). Problémem může být i nedostatečná technická či dopravní síť, která novým podnikatelským aktivitám nemusí stačit.

Ve výčtu charakteristických znaků brownfields nejsou jen negativní rysy. V případě rezidenční výstavby na pozemcích brownfields je vnitroměstská poloha zvýhodňujícím faktorem. Nejen vynikající dopravní dostupnost centra města činí nevyužitě či chátrající pozemky atraktivními. Dochované technické objekty z období industrializace nabízejí možnost konverze nejrůznější funkce a možnost vzniku zajímavých dominant (Nový 2002). Na greenfields je možno nahlížet i jako na potenciální budoucí brownfields, jelikož každá nová výstavba negativně ovlivňuje životní prostředí a po určitém čase může být opuštěna a stane se tak další novou brownfields (Večeřa 2010).

2.3 Percepce brownfields

Zanedbané objekty mohou být obyvateli a uživateli městského prostoru vnímány rozdílně. Sociální, technické a environmentální rizika brownfields mají ve většině případů za následek negativní vnímání těchto objektů (Kunc a kol. 2014). Původ environmentálních rizik způsobených kontaminací půdy předchází průmyslovou výrobou (zejména manipulací s odpady, nebezpečnými látkami apod.) sahá daleko do minulosti, kdy ekologická stránka průmyslové výroby nebyla dostatečně regulována

a povědomí o možném ohrožení nebylo rozšířené (Eiser a kol. 2007). Příkladem možných environmentálních rizik je hrozba proniknutí nebezpečných látek do vodních zdrojů či vznícení hořlavého materiálu (Greenberg a kol. 2001). Kontaminace půdy nese mimo jiné ekonomické důsledky (vysoké náklady), ale osoby odpovědné za znečištění zpětně často nemožné dohledat (Eiser a kol. 2007).

V českém prostředí (v Brně a Ostravě) provedli výzkum percepce Kunc a kol. Podle Kunce, Klusáčka, Martináta (2010) je míra obavy z možného znečištění (půdy a vody) chátrajících a nevyužitých objektů ve městech Brno a Ostrava rozdílná. V Brně nejsou brownfields vnímány tak negativně jako v Ostravě, kde obavu ze znečištění vyjádřilo přes 50 % respondentů (Kunc, Klusáček, Martinát 2011). Dle Kunce a kol. (2014) obyvatelé Brna naopak vyjádřili neutrální postoj v problematice environmentálních rizik brownfields. Brněnští respondenti mají brownfields spojené s technickými riziky stejně jako riziky sociálními, které jsou zastoupeny zvýšenou koncentrací lidí bez domova, romské menšiny a uživatelů drog (Kunc a kol. 2014).

Revitalizace brownfields poskytuje možnost znovu využití dříve chátrajících objektů. Zanedbaná místa získávají revitalizací novou podobu a funkci (např. rezidenční). Dle Kunce a kol. (2014) dotazovaní v Brně preferují především vznik veřejných prostorů určených k rekreaci (85 %). Do této kategorie jsou zahrnuty především parky a náměstí. Městské parky představují důležitá místa určená k relaxaci a jejich přítomnost je i jedním z indikátorů kvality městského prostředí (Jíchová, Temelová 2012). Na druhé straně, v Ostravě bylo vzniku ploch městské zeleně nakloněno pouze 30 % dotázaných (Kunc, Klusáček, Martinát 2010, Kunc a kol. 2010). Překvapujícím faktem je, že frekventovanější odpovědí bylo využití ploch pro novou bytovou výstavbu (téměř 1/3 dotázaných). Respondenti v Brně i v Ostravě vyjádřili nesouhlas se vznikem nových areálů výrobního charakteru, což je pochopitelné vzhledem k současné orientaci měst na terciérní sektor a přesouvání průmyslových zón na okraj města (Kunc, Klusáček, Martinát 2011).

Důležitým aspektem pro komparaci percepce brownfields je nejen rozdílný hospodářský, populační a urbanistický vývoj promítající se v prostorové diferenciaci brownfields, ale i různé postoje místních obyvatel založené na jejich odlišných zkušenostech (Kunc, Klusáček, Martinát 2011). Názory obyvatel mohou být ovlivněny jak znalostí dané lokality, tak i délkou pobytu v místě bydliště.

3. METODIKA

Pro zpracování první empirické části bakalářské práce, která odpovídá na první výzkumnou otázku, byla použita kombinace literárních pramenů a dat. Informace pocházejí z knižních publikací o stavbách a historii industriálních objektů na Praze 5, závěrečných prací obhájených na Přírodovědecké fakultě v Praze, článků, z prezentací, urbanistických studií a koncepčních řešení developerů, dále z vedených rozhovorů a informací státních institucí dostupných na internetu. Instituce jako Národní památkový ústav, Český úřad zeměměřičský a katastrální, Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy aj. provozují veřejně přístupné databáze, katalogy a portály (např. MonumNet, Katastr nemovitostí, Portál územního plánování hlavního města Prahy s on-line katalogem změn územního plánu), jež poskytly konkrétní a aktuální data.

Na jaře 2014 byla uskutečněna přímá komunikace prostřednictvím řízených rozhovorů a e-mailů mezi dotčenými aktéry a zpracovatelkou bakalářské práce. Byly provedeny tři rozhovory s:

- Ing. Arch. Romanem Kraiczy (zástupce firmy Sekyra Group),
- Ing. Arch. Petrem Marešem (vedoucí ZOJ Kanceláře architekta městské části Prahy 5),
- Mgr. Lukášem Budínem (v minulosti představitel občanského sdružení Tady není developerovo)

Polostrukturované rozhovory (osnova rozhovorů viz příloha č. 1) byly provedeny za účelem lepšího pochopení problematiky, stavu revitalizace Prahy a hlavně kvůli odlišným postojům a úkolům zástupců jednotlivých sektorů (developer, městská část, občanské sdružení – veřejnost). Následné nejasnosti byly řešeny s uvedenými aktéry prostřednictvím emailu. Z důvodu památkové ochrany konkrétních objektů řešených v rámci bakalářské práce došlo k emailové komunikaci s NPÚ OÚP v hl. městě Praze s oddělením industriálních památek.

Druhá empirická část se zaměřuje na percepci chátrajících objektů. Vychází především z výsledků dotazníkového šetření, ale i odborných článků, dat ČSÚ. Dotazníkové šetření (dotazník viz příloha č. 2) se uskutečnilo na pražském Smíchově na jaře 2014. Hlavním cílem bylo zjistit, jak obyvatelstvo vnímá chátrající areály, zda se zajímá o plánované změny či jaké jsou jejich návrhy na využití dvou areálů. Otázky byly zaměřeny i na celkovou spokojenost s místem bydliště. Dotazníkového šetření se zúčastnilo 57 respondentů s bydlištěm ve vymezené oblasti na Smíchově (obr. č. 1). Oblast dotazníkového šetření je součástí případového území (viz příloha č. 3), ale areál dotazníkového šetření je menší. Výzkum byl zaměřen především na obyvatele, jejichž bydliště se nachází v těsné blízkosti zkoumaných areálů (okolo areálu nádraží Praha-Smíchov). Bydliště respondentů je ve výběru zastoupeno rovnoměrně.

Obr. č. 1: Oblast dotazníkového šetření mezi obyvateli Smíchova



Zdroj: ČÚZK

Pro dotazníkové šetření byl využit kvótní výběr a jako výběrové charakteristiky byly zvoleny pohlaví a věkové skupiny z důvodů zajištění odpovědí od obyvatel pocházejících ze všech generací. Obě pohlaví jsou ve vzorku zastoupeny rovnoměrně, avšak zastoupení všech věkových kategorií není zcela rovnoměrné (viz tab. č. 2). Z důvodu vyšší participace mladých lidí je ve vzorku více zastoupená nejmladší věková kategorie. Tito respondenti dosahovali převážně středoškolského vzdělání s maturitou a projevíli větší zájem o výzkum. Nejvyšší dosažené vzdělání respondentů nekopíruje vzdělanostní strukturu obyvatel MČ Prahy 5. Ve vzorku se vyskytuje vyšší počet středoškolsky vzdělaných osob s maturitou, naopak nižší počet osob se základním vzděláním. V rámci výzkumu byla zjišťována délka bydliště na Smíchově (více než půl roku), nebyla však stanovena podmínka trvalého bydliště ve vymezené lokalitě. Tyto skutečnosti mohou ovlivňovat výsledky výzkumu.

Tab. č. 2: Struktura obyvatel Prahy 5 a respondentů dotazníkového šetření

Věková skupina	Respondenti dotazníkového šetření (%) *	Obyvatelé MČ Prahy 5 (%)**
15-24 let	19	12
25-34 let	16	19
35-44 let	16	20
45-54 let	16	16
55-64 let	18	15
65 let a více	16	18
Celkem	100	100

Zdroj: Veřejná databáze ČSÚ, dotazníkové šetření 2014

Pozn.: *Celkový počet respondentů dotazníkového šetření je 57.

**Vztaženo k počtu obyvatel městské části starších 15 let k 31.12.2012 (81 443 obyvatel).

Dotazníky byly získány dvěma způsoby. Nejdůležitější metodou sběru bylo dotazování tazatelkou v terénu (ulicích). Tazatelka se pohybovala ve vymezené oblasti Smíchova a získávala odpovědi od přímo od místních obyvatel. Dotazníky získané tímto způsobem představují 82 % (47 dotazníků). Metoda sběru dotazníků prostřednictvím tazatelky se pro výzkum stala nejvhodnější, jelikož byla možnost respondentům případně vysvětlit cíl výzkumu nebo otázky.

Druhý způsob sběru dat bylo rozesílání dotazníků v elektronické podobě známým obyvatelům, avšak celkový počet takto získaných dotazníků je pouze 18 % (cca 10 dotazníků). Šetření bylo realizováno na malém vzorku obyvatelstva, a proto nemůže být považováno za reprezentativní a závěry získané prostřednictvím výzkumu nemohou být vztaženy k celé populaci Smíchova. Výzkum však přinesl především řadu zajímavých názorů na nevyužité chátrající objekty v blízkosti bydliště.

Mapové výstupy (v práci označeny jako obr. č. 1, 2, 3, 9 a příloha č. 3) vychází z databáze ArcČR[®] 500 (ARCDATA PRAHA, Český úřad zeměměřičský a katastrální, Českého statistického úřadu), byly zpracovávány prostřednictvím softwaru ArcGIS 10 firmy ESRI. Jako doplňkový podklad byly použity ortofoto ČR (ČÚZK) a databáze využití území CORINE Land Cover.

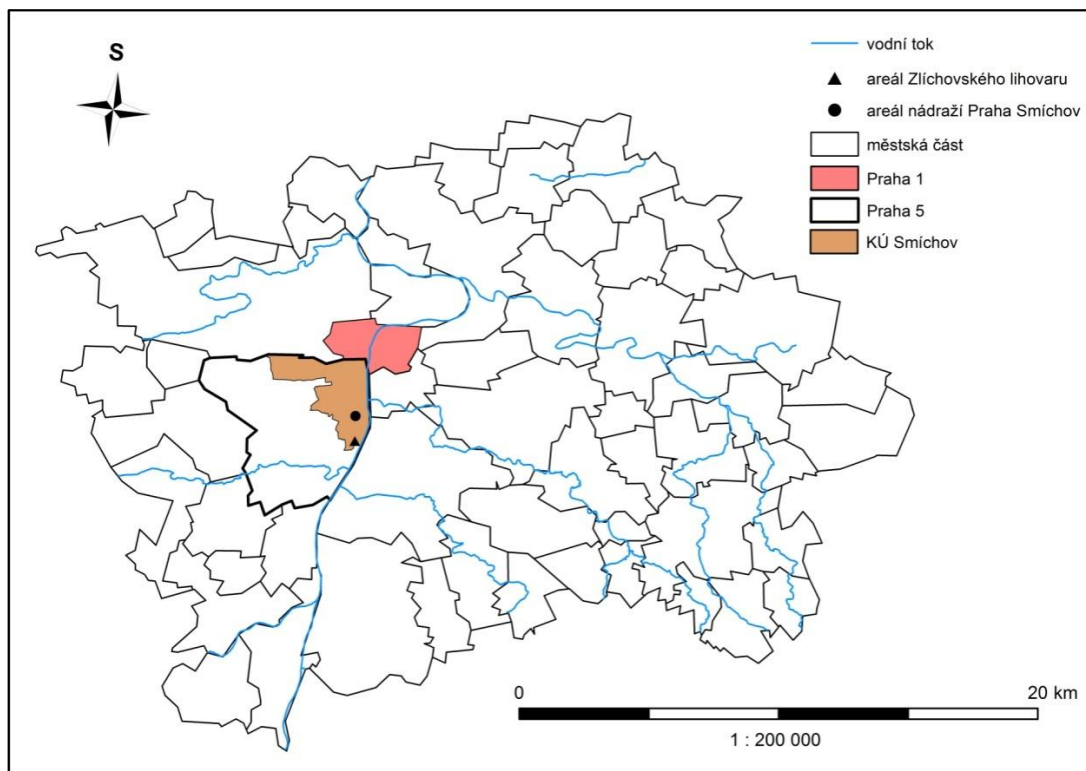
4. PŘÍPADOVÉ STUDIE: ANALÝZA VYBRANÝCH BROWNFIELDS

Kapitola případové studie se skládá z pěti částí. V první podkapitole je nejprve představeno území případové studie. Druhou část tvoří podkapitola zabývající se konkrétními příklady revitalizace nevyužitých areálů na území centrálního Smíchova. Třetí a čtvrtá podkapitola řeší dva konkrétní chátrající areály na pražském Smíchově: nádraží Praha-Smíchov a Zlíchovský lihovar. V závěrečné části jsou shrnuty výsledky dotazníkového šetření, které se zaměřilo na percepci nevyužitých areálů obyvateli, jenž žijí v těsné blízkosti. Cílem výzkumu bylo mimo jiné i zjistit, jak jsou obyvatelé Smíchova spokojeni s místem bydliště.

4.1 Území případové studie

Řešené území je součástí pražského vnitřního města (viz obr. č. 2) a rozkládá se na levém břehu řeky Vltavy. Případová oblast je součástí katastrálního území Smíchov, jenž spadá do správy městské části Prahy 5. Na západní straně je řešené území vymezeno ulicí Dobříšská, která se napojuje na ulici Radlickou a Kováků. Ze severu je území ohraničeno ulicemi Kartouzská, Štefánikova a Lidická. Na východě je území definováno komunikacemi Hořejší nábřeží a Strakonická ulice. V jižní části případového území se nachází Zlíchovský tunel a začínající Nádražní ulice (viz příloha č. 3).

Obr. č. 2: Poloha katastrálního území Smíchov v rámci hlavního města Prahy

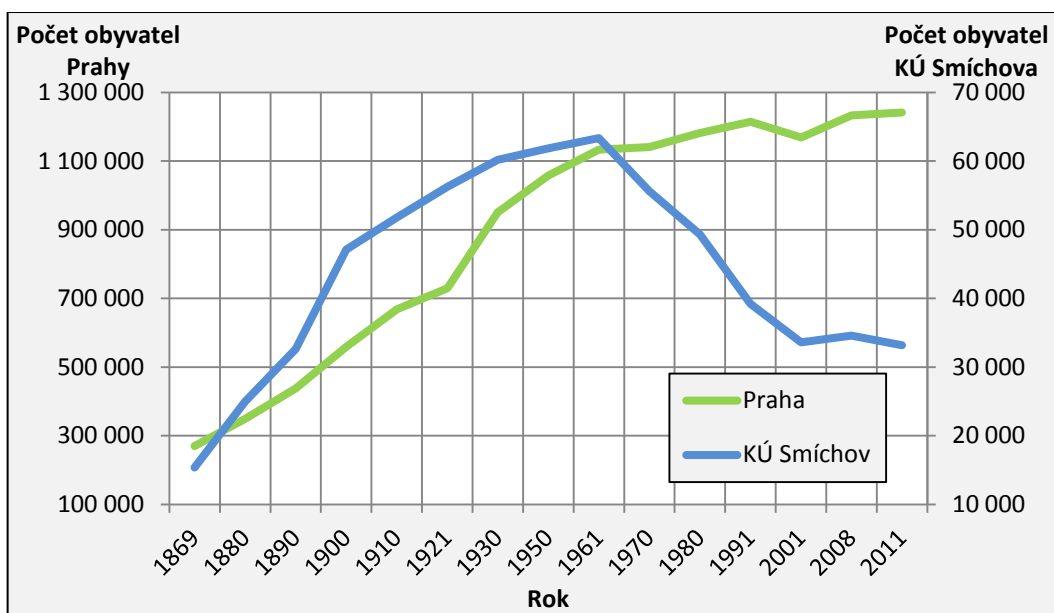


Zdroj: Geodatabáze ArcČR 500

Na počátku 20. století byl Smíchov samostatným městem, ale již od roku 1922 se stal součástí Prahy. Na Smíchově bylo vybudováno mnoho průmyslových podniků, které se rozvojem města dostaly do vnitřní zóny do blízkosti městského centra. Od 60. let 20. století docházelo k početnímu růstu obyvatelstva na území Prahy, ale na území Smíchova naopak počet obyvatel klesal (viz graf č. 1). Od počátku 21. století je situace počtu obyvatel na pražském Smíchově stejná – stagnuje.

Praha je charakteristická poměrně starou věkovou strukturou obyvatelstva. V roce 2011 bylo v populaci hlavního města 17,2 % obyvatel ve věku 65 let a více. Index stáří dosahoval hodnoty 130,9 (ČSÚ 2011). I přesto, že je oblastech vnitřního města, tedy i Smíchova, koncentrován větší počet osob ve věku 65 let a více, je hodnota indexu stáří za MČ Prahu 5 nižší 108,9 (ČSÚ 2011). Index stáří obyvatelstva MČ Prahy 5 dosahuje nižší hodnoty z důvodu většího zastoupení dětské složky (obyvatel ve věku 0-14 let).

Graf č. 1: Vývoj počtu obyvatel v Praze a v KÚ Smíchov v letech 1869-2011



Zdroj: Lexikon hl. m. Prahy (2009), Veřejná databáze ČSÚ

Úroveň nejvyššího dosažené vzdělání dosahuje podobných hodnot v MČ Praha 5 a v Praze (viz tab. č. 3). Podíl obyvatel s nejvyšším dosažením vzdělání střední škola s maturitou je na území MČ Praha 5 o něco nižší (17,3 %) než v Praze (20,3 %). Mezi lety 2001 a 2011 je v Praze i v MČ Praha 5 zaznamenán nárůst vysokoškolsky vzdělaných obyvatel (v Praze o 7,8 % a v MČ Praha 5 o 6 %) a naopak výrazný pokles osob se základním vzděláním a střední školou bez maturity.

Tab. č. 3: Vzdělanostní struktura obyvatel MČ Praha 5 a Prahy v roce 2011, (%)

	ZŠ *	SŠ bez maturity	SŠ s maturitou **	VŠ	nezjištěno	celkem
MČ Praha 5	10,4	17,3	34,6	26,8	11,0	100%
Praha	10,4	20,3	35,3	26,6	10,0	100%

Zdroj: SLDB 2011

Pozn.: *ZŠ vč. neukončeného vzdělání a bez vzdělání

* SŠ s maturitou vč. vyššího odborného vzdělání a nástavbového studia

V případovém území se nachází rozsáhlé nádraží Praha-Smíchov, autobusové nádraží Praha na Knížecí, tramvajové a autobusové zastávky a stanice metra (vše MHD), které poskytují dobré dopravní spojení v rámci hlavního města i mimo něj. V případové lokalitě je velký počet obytných domů, jejichž bytový fond se postupně modernizuje a rekonstruuje. Mezi významnější podnik patří pivovar Staropramen, který zahájil svoji činnost na tehdejší pražském předměstí již v 19. století. V řešeném území se nachází mnoho drobných i větších podniků, institucí, restauračních a ubytovacích zařízení. Vysoká koncentrace staveb a objektů činí území Smíchova hustě zastavěným (72,5 %). Podíl nezastavěných ploch na Smíchově se výrazně odlišuje od podílu zastavěných ploch celého hlavního města, ale v porovnání s celým územím vnitřního města dosahuje podobných hodnot (viz tab. č. 4).

Tab. č. 4: Podíl zastavěných a nezastavěných ploch

	Podíl nezastavěných ploch z celkové výměry území (%)	Podíl zastavěných a ostatních plochy celkové výměry území (%)
Praha	57,6	42,4
KÚ Smíchov	27,5	72,5
Vnitřní pásmo	21,7	78,3

Zdroj: Územně analytické podklady hl. města Prahy 2012, ČÚZK 2014

Dle klasifikace pražských brownfields (Sýkorová 2009) je na území Prahy 75 narušených objektů, které se rozkládají na ploše 594 ha (1,2 % celkové plochy města) a jejich průměrná rozloha činí 7,9 ha. Na katastrálním území Smíchov se nachází především chátrající Zlíchovský lihovar a nádraží Praha-Smíchov, jejichž celková rozloha dohromady činí 27,8 ha (viz 4.3 a 4.4).

4.2 Revitalizace nevyužitých areálů na území Smíchova

V důsledku deindustrializace a terciarizace městských ekonomik se výroba v tradičních průmyslových lokalitách uvnitř měst omezuje nebo ruší a na místech dříve prosperujících továren dnes zůstávají opuštěné a nevyužité areály (Temelová, Novák 2007). Stejný proces je zaznamenáván v českém prostředí a samozřejmě i v hlavním městě. Přestože v metropoli ubývají volné prostory pro výstavbu a rozvoj, vnitřní město disponuje množstvím zchátralých průmyslových areálů, které je možné využít po vhodné revitalizaci. Oblast Smíchova je typická pro svůj průmyslový charakter, který se formoval již v 19. století, kdy na pražském Smíchově vznikla řada továrenských podniků a obytných domů včetně dělnických kolonií (ČSÚ 2003). Na Smíchově převažovala především strojírenská výroba, ale fungovaly zde i další podniky jako textilní, chemické a potravinářské továrny, pivovar, lihovar apod. (Temelová, Novák 2007). Na Smíchov byla přestěhována v polovině 19. století Ringhofferova strojírenská továrna na vagony, která se ve svém oboru stala největším závodem Rakousko-uherské monarchie (Broncová 1996). Většina průmyslových areálů ztratila svoji funkci a v současném vnitřním městě zbyly nevyužité a narušené zóny. Revitalizace centrálních a vnitřních částí města začala až v 90. let 20. století po pádu socialistického režimu (Temelová 2009). Změna politického a ekonomického režimu spolu s ekonomickými transformačními procesy jako jsou liberalizace cen a zahraničního obchodu, privatizace apod. poskytly možnost přístupu zahraničních investic (Sýkora 1996).

Proces revitalizace na centrálním Smíchově začal již v 90. letech, ale k výrazným změnám ve fyzickém prostředí Smíchova došlo kolem roku 2000 (Temelová, Novák 2007). Vznikly zde převážně stavby komerčního využití (kancelářského, obchodního i zábavního charakteru), ale i řada rezidenčních oblastí. Jedním z prvních realizovaných projektů na centrálním Smíchově se stal komplex Zlatý Anděl, který vybudovala nadnárodní společnost ING Real Estate. Stavba, navržená francouzským architektem Jeanem Nouvelem ve spolupráci s ateliérem A8000, se díky neobvyklému designu stala dominantou strategicky umístěnou přímo na frekventované dopravní křižovatce Anděl (Temelová 2007). Komplex Zlatý Anděl poskytuje kancelářské, obchodní a restaurační prostory. Další významný projekt vznikl v roce 2001 na místě bývalých Rieghofferových závodů. Francouzský developer Carrefour,

Delcis zde postavil první vnitroměstské nákupní a zábavní centrum Nový Smíchov v době, kdy převažovala výstavba hypermarketů v nezastavěné krajině na okraji města (Temelová, Novák 2007).

Na Smíchově následně vznikly další zahraniční projekty soustředující komerční i rezidenční prostory jako Anděl City, Anděl Park, Smíchov Gate apod. Aktivita nadnárodně uznávaného developera ING Real Estate v oblasti centrálního Smíchova vyvolala silný propagační efekt a zčásti přispěla k dalšímu rozvoji lokality především zahraničními společnostmi (Temelová 2007). V nevyužitých areálech byly vystavěny rezidenční a komerční prostory. Společně s místními orgány se developeri aktivně podílely i na revitalizaci veřejného prostranství. Městská rada poskytla prostředky na rekonstrukci technické infrastruktury a peších zón, developeri se podíleli na kultivaci parku či výsadbě stromů (Temelová 2007).

Revitalizace města označuje proces, který společně s transformací fyzického prostředí mění i sociální strukturu uživatel a obyvatel (Beauregard, Holcomb, 1981). V oblasti centrálního Smíchova vznikly luxusní rezidenční prostory, které nalákaly obyvatelstvo vyššího socioekonomického postavení. „Mohlo by se zdát, že soubor nově postavených prestižních projektů vytvořil z lokality exkluzivní oázu bohatství otevřenou jen malé skupině příjmově silné vrstvě“ (Temelová, Novák 2007, s. 16). Komerční i veřejné prostory ale slouží heterogenní skupině uživatel z více důvodů. Centrální Smíchov – Anděl je důležitým dopravním uzlem, soustřeďuje mnoho zábavních i obchodních prostor různých cenových úrovní a je místem zaměstnání mnoha lidí (Temelová, Novák 2007).

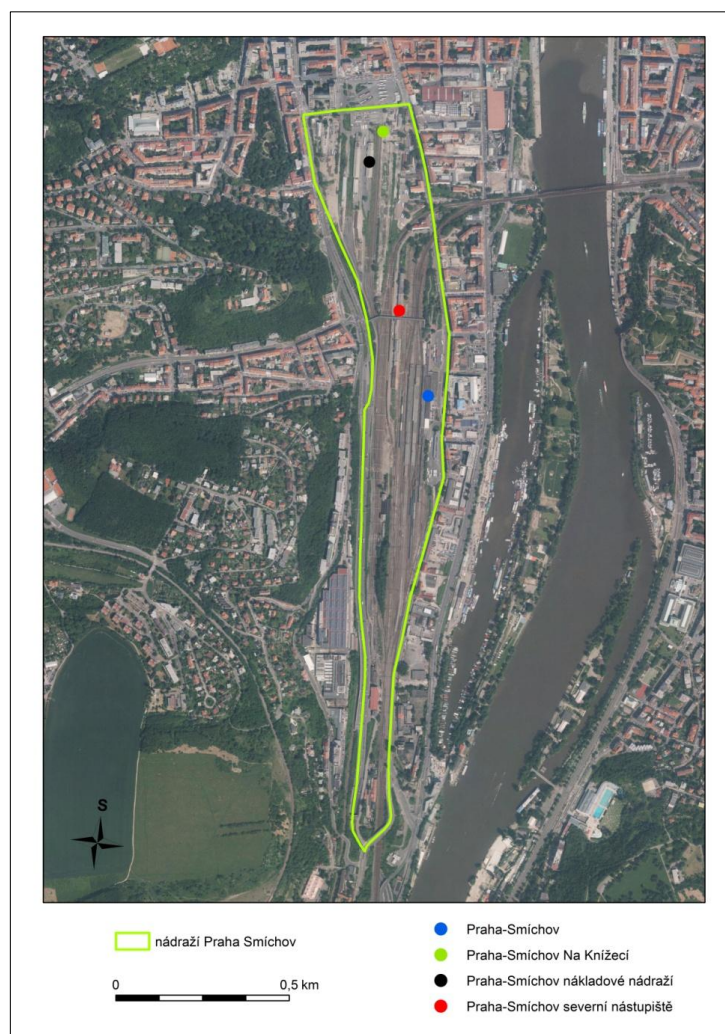
4.3 Nádraží Praha-Smíchov

Nádraží Praha-Smíchov je důležitým dopravním uzlem díky železniční, ale i tramvajové, autobusové dopravě a dopravě metra. Oblast nádraží se rozkládá na rozsáhlém území o velikosti 25,75 ha. Areál nádraží Praha-Smíchov je obklopen dopravními komunikacemi ze všech stran (obr. č. 3). Na západě rychlostní komunikací ulice Dobříšská, která se napojuje na ulici Radlickou. Na severu je nádraží ohraničeno ulicí Za Ženskými domovy, která odděluje nádražní plochu od autobusového nádraží a zastávky městské hromadné dopravy „Na Knížecí“. Východní stranu areálu nádraží na Smíchově po celé délce kopíruje ulice Nádražní.

Celá oblast je uzavřena Zlíchovským tunelem v jižní části, ze které pokračují jednotlivé tratě jihozápadním směrem.

Areál nádraží Praha-Smíchov a přilehlé okolí má díky své průmyslové minulosti a s tím související existencí mnoha továrenských podniků industriální charakter i v současné době. Nádraží přepravovalo a zásobovalo materiálem okolní závody a továrny. V areálu bylo z těchto důvodů vybudováno mnoho objektů jako depa, překladiště, výtopny, množství dopravních a manipulačních kolejíšť, administrativních budov apod., které jsou v současné době využívány jen částečně. Území lze rozčlenit do čtyř částí: osobní nádraží Praha-Smíchov, severní nástupiště Praha-Smíchov, nákladové nádraží Praha-Smíchov a nádraží Praha-Smíchov Na Knížecí (jsou vyznačeny na obr. č. 3).

Obr č. 3: Areál nádraží Praha-Smíchov



Zdroj: ČUZK

V oblasti osobního nádraží Praha-Smíchov se nachází hlavní dominanta, staniční budova (obr. č. 4). Ta je umístěna přibližně v polovině ulice Nádražní. Staniční budova, byla přestavěna v 60. letech a v letech 80. byla propojena se stanicí metra. Od té doby zůstala podoba nezměněna. Staniční budova je vybavena halou s pokladnami a drobnými službami. Na ni navazuje první nástupiště, které je dvěma podchody spojeno s dalšími dvěma zastřešenými nástupišti. Celkem je možnost přepravy z osmi dopravních kolejí, ale kolejí určených i k jiné přepravě (manipulační apod.) je více.

Obr. č. 4: Hlavní staniční budova nádraží Praha-Smíchov



Zdroj: fotografie autorky

Stanice severní nástupiště Praha-Smíchov (viz obr. č. 3) je lokalizována ve střední části areálu v blízkosti tramvajových zastávek Na Knížecí a Plzeňka. Toto nádraží dříve fungovalo nezávisle na osobním nádraží Praha-Smíchov a provozovalo samostatnou trať Buštěhradské dráhy z Hostivice. Vlakové spojení do středočeských Hostovic bylo zachováno a dokonce i posíleno, ale v současné době jsou vlaky vypravovány z nádraží Praha-Smíchov Na Knížecí. Na severním nástupišti se sice vyskytovalo několik drážních objektů (např. čekárna pro cestující), ale nádraží postrádalo pokladny pro prodej jízdenek a plnohodnotné nástupiště.

Nádraží Praha-Smíchov Na Knížecí se nachází v nejsevernější části areálu v blízkosti nákladového nádraží Praha-Smíchov, tramvajové a autobusové zastávky Na Knížecí, výstupu z metra Anděl a dálkovému autobusovému nádraží. V současné době je v provozu, ale stejně jako u severního nástupiště zde nejsou pokladny na zakoupení jízdenky. Jedno nástupiště a malá čekárna jsou veškerým funkčním vybavením pro cestující (viz příloha č. 3).

4.3.1 Historie

Smíchovské nádraží bylo postaveno v letech 1861-1862 pod původním názvem Praha Česká západní dráha. Bylo konečnou stanicí pro vlaky ze směrů Beroun, Plzeň a Cheb. Podoba nádraží dříve připomínala Masarykovo nádraží (viz obr. č. 5) Prostory pro odjezdy a příjezdy vlaků byly striktně odděleny z důvodu kontroly a odbavení cestujících (Veverka a kol. 2005). O desetiletí později byla trať prodloužena na Hlavní nádraží (dříve nádraží Františka Josefa I.) trasou přes řeku, železničním mostem a nádraží se tak ještě více začlenilo do sítě železnic (Broncová 1996). Spojovací dráha mezi nádražím na Smíchově a Hlavním nádražím sloužila do roku 1888 pouze nákladní dopravě, teprve později byla využívána i pro přepravu osob. Došlo také ke spojení prostoru, který byl díky nádražním prostorům neprůchozí bariérou. V roce 1900 byl nádražní areál přemostěn lávkou pro pěší přepravu (Beran, Valchářová 2005).

Obr. č. 5: Historická budova nádraží Praha-Smíchov z roku 1910



Zdroj: Fotohistorie 2010 (dobová fotografie)

V letech 1953-1956 nádraží změnilo svoji podobu. Již nestačilo a nevyhovovalo tehdejšími potřebám, bylo zbouráno a vybudováno v nové. Dle plánů architektů Ladislava Žáka a Jana Zázvorky vzniklo nové nádraží ve stylu poválečného klasicizujícího funkcionalismu (Veverka a kol. 2005). Byla vybudována vstupní hala s dominantními freskami Richarda Wiesnera ve stylu socialistického realismu, oddělené a kryté nástupiště a podchody. Smíchovské nádraží navazovalo na autobusové a tramvajové spojení, které bylo v roce 1985 doplněno o stanici metra B (Veverka a kol. 2005).

4.3.2 Původní a současné využití

Nádraží Praha Smíchov jako celek plní svoji přepravní funkci i v současné době, přestože na většině českých železnic dochází k úbytku přepravovaných osob v důsledku individuální automobilové dopravy. Klesající tendence jsou zaznamenány i v nákladní dopravě (ČSÚ 2013). V roce 1992 se začal rozvíjet systém příměstské vlakové dopravy, která propojuje hlavní město s jeho zázemím v rámci Pražské integrované dopravy (PID). Tři z šestnácti vlakových linek, zařazených do systému PID, mají na železniční stanici Praha-Smíchov (popř. Praha-Smíchov Na Knížecí) průběžnou nebo počáteční a konečnou stanici. Jedná se o linky S6: *Praha Smíchov – Beroun*, S7: *Úvaly – Beroun* a S65: *Praha-Smíchov Na Knížecí – Rudná u Prahy*. Denní obrat cestujících z linek S6 a S7 činí 11 766 a tvoří tak 90 % z celkového denního obratu stanice (TSK Praha 2011). Tyto údaje odráží celkový trend využívání železniční dopravy. Dochází k poklesu přepravovaných osob a k ještě většímu snížení dochází u nákladní dopravy. Naopak silný nárůst je zaznamenán u krátkých železničních linek, které dopravně obsluhují zázemí hlavního města. Důkazem je i 30-50% nárůst počtu cestujících na linkách S6, S7, S65 směřující na/z nádraží Praha Smíchov mezi lety 2001 a 2011 (TSK Praha 2011).

Smíchovské nádraží plní však nejen dopravní funkci. Na rozsáhlém území se rozkládá množství drážních budov. Objekty bývalých výtopen, dep či budovy na údržbu a opravu strojů plní nyní svoji původní funkci jen zčásti. Některé budovy jsou pronajímány soukromými firmami pro obchod, výrobu apod. Příkladem mohou být drážní objekty, které v současné době provozují občanské sdružení Výtopna Zlíchov a obecně prospěšná společnost Meet Factory. Obě budovy získaly nové využití. Bývalá výtopna je sídlem občanského sdružení a soukromé společnosti a drážní charakter

objektu ale nebyl pozměněn. Drážní budova dříve užívaná k administrativním účelům Českých drah se stala rezidenčním uměleckým centrem Meet Factory. V budově je umístěno několik výtvarných ateliérů a dílen, klub, kinosály, galerie apod. Objekt změnil svoji původní funkci a slouží kulturním účelům. V areálu smíchovského nádraží je v provozu mnoho maloobchodních prodejen a služeb, malé podniky jsou soustředěny v severovýchodní části u ulice Nádražní a Za Ženskými domovy. Je zde výkup surovin, klempířství, obchod s nábytkem, stavebniny, autobazar, firma s drogistickým zbožím či restaurační zařízení. Centrální a severní část areálu je využita jako parkoviště autobusů.

4.3.3 Památková ochrana a ekologická zátěž

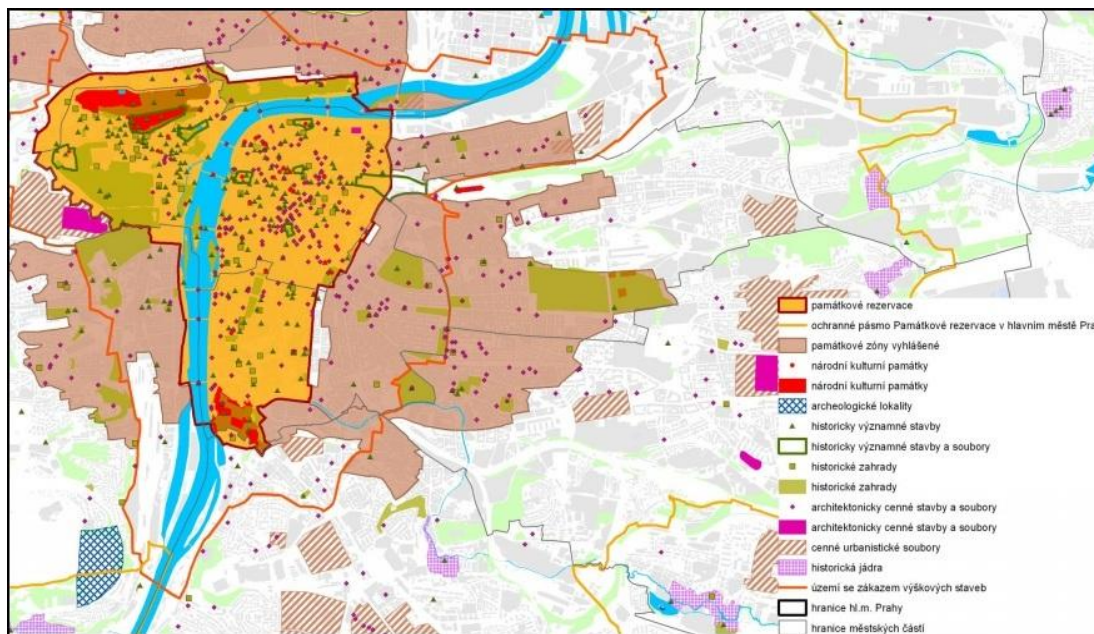
Drážní objekty, které jsou součástí nádraží, fungují více než 150 let a jsou důležitými pozůstatky minulosti. Jako architektonicky cenná stavba je označena funkcionalistická vstupní hala (viz obr. č. 4) s freskami z období socialismu. Objekty nádraží ale nejsou shledány kulturní památkou. V souvislosti s dráhami na Smíchově jsou označeny za kulturní památku železniční trať a most – viadukt Buštěhradské dráhy zvané „Pražský Semering“ (NPÚ 2014).

Dle obr. č. 6 z Územně analytických podkladů hl. m. Prahy 2010 spadá celý areál nádraží na Smíchově do území se zákazem výškových budov. Při nové výstavbě a rekonstrukci staré výstavby musí být dodržováno jistých podmínek vztahujících se k vymezeným ochranným zónám, aby nebyla necitlivě narušena struktura města.

Díky své dopravně-obslužní funkci je celé území nádraží poznamenáno starými ekologickými zátěžemi¹, které byly zpracovávány v rámci projektu Vyhodnocení vlivu celoměstsky významné změny Z 2710/00 Smíchovské nádraží na udržitelný rozvoj území zpracovateli Útvarem rozvoje hl. m. Prahy a firmou EKOLA group. Byly zaznamenány různé ekologické zátěže, se kterými je nutno počítat při rozvoji území.

¹ Dle Ministerstva životního prostředí jsou za starou ekologickou zátěž považovány závažné kontaminace horninového prostředí, podzemních nebo povrchových vod, ke které došlo při nevhodném nakládání s nebezpečnými látkami v minulosti např. ropné látky, pesticidy, chlorované a aromatické uhlovodíky, těžké kovy apod. (MŽP 2014)

Obr. č. 6: Památková ochrana městského centra a části vnitřního města



Zdroj: Hexner, Sedláková, Sojka 2010, NPÚ ČR 2008, ÚMR 2010, cit. v Územně analytické podklady hlavního města Prahy 2010

Údržba lokomotiv, strojů a souprav si vyžádala používání látek ropného charakteru. Válcové oleje či petrolej sloužily k jejich údržbě a území nádraží Praha Smíchov bylo kontaminováno úkapy ropných látek (Smíchov Station Development, 2010, cit. v EKOLA group 2011). Pozůstatky těchto látek byly zjištěny převážně v oblastech bývalé výtopny a depa. K další kontaminaci území došlo především z drážních pražců a skladováním materiálů (hlavně uhlí). Do půdy a podzemních vod se uvolnilo množství dehtu a kyseliny sírové (Smíchov Station Development, 2010, cit. v EKOLA group 2011). Tyto látky jsou však postupem času odbourávány a dnes nemusí znamenat překážky. V oblasti se používaly i další druhy chemických látek jako ředidla a herbicidy.

Nádraží a přilehlé okolí je ovlivněno velkým dopravním zatížením (např. Městský okruh) související s vysokou prašností, hlukem apod. Byla zde naměřena vysoká koncentrace NO_2 a PM_{10} . Půda v areálu a ovzduší v blízkosti

nádraží trpí ekologickou zátěží díky všem zmíněným látkám, tato skutečnost ale neznamená nepřekonatelnou překážku při revitalizaci a rozvoje území.

4.3.4 Majetkoprávní vztahy, plány developera a současný stav revitalizace

Areál nádraží Praha Smíchov je majetkem státní společnosti Českých drah (v roce 2014 probíhá převod majetku do Správy železniční dopravní cesty). České dráhy se rozhodly pro revitalizaci nádraží formou „Public Private Partnership“. Jde o spolupráci se soukromým subjektem, kterému poskytují nemovitý majetek. Tato forma spolupráce s sebou nese značné rizika. Nestabilizované institucionální a zejména právní prostředí společně s případnou neseriózností jednoho z aktérů, nejčastěji soukromého partnera jsou nebezpečím, se kterým je nutné počítat (Wokoun a kol. 2007).

Za účelem spolupráce veřejného a soukromého sektoru bylo v roce 2004 vypsáno výběrové řízení, které vyhrála společnost Sekyra Group. České dráhy společně s vítězem výběrového řízení vytvořily z důvodu rozvoje lokality Smíchovského nádraží akciovou společnost Smíchov Station Development. Jde o dceřinou společnost Českých drah, ve které vlastní většinový podíl. Ten činí 51 % základního kapitálu a zbylých 49 % základního kapitálu vlastní developerská společnost Sekyra Group. Soukromý investor provede modernizaci nádraží na vlastní náklady. Investici nazpět získá z komerčního využití revitalizovaných nemovitostí, realizací vlastního projektu v daném místě či z pronájmu komerčních prostor (Metrostav 2014). Developerská firma se angažuje i na dalších pozemcích v Praze, například na Žižkovském nádraží.

V areálu nádraží Praha-Smíchov je dle regulativů územního plánu povolena výstavba ploch pro hromadnou přepravu osob, plochy pro provoz železniční dopravy, záchytné parkoviště, polyfunkční stavby nebo kombinace monofunkčních staveb pro bydlení, obchod, administrativu, kulturu, veřejné vybavení, sport, kde bydlení a obchodní zařízení nepřesáhne 5 000 m² (ÚRM 2014).

Společnost Sekyra Group a České dráhy podstoupily prostřednictvím společného podniku od počátku jejich spolupráce v roce 2005 několik kroků pro realizaci revitalizace. Výsledkem je projekt Smíchov City, který plánuje proměnu Smíchova na ploše 21 ha vymezenou ulicemi Dobříšskou, Radlickou, Ostrovského, Nádražní až ke Zlíchovskému tunelu. Vzniknou zde smíšené plochy v podobě moderních

administrativních a bytových prostor, polyfunkční centrum, komplexní dopravní uzel, veřejné budovy, náměstí a parky. Celý projekt bude realizován ve střednědobém horizontu, tj. cca v 10-15 letech, a financování projektu se pohybuje do 15 mld. Kč.

Z provedených rozhovorů se zástupcem developerské firmy vyplývá, že v průběhu posledních let bylo vypracováno několik urbanistických studií či koncepčních řešení pro území nádraží Praha-Smíchov s přílehlými pozemky. Za účelem rozvoje a přestavby byla nejprve zadána urbanistická studie architektonické kanceláři VHE a kol. V urbanistické studii nádraží Smíchov bylo zpracováno celé řešené území se zaměřením na západní a severní část železniční stanice. Návrhy pro výstavbu nové polyfunkční městské čtvrti poskytly jasnější představy o podobě a formě revitalizace. Mezi hlavní změnu řešeného území patřila relokace autobusového nádraží ze zastávky „Na Knížecí“ k vlakové stanici Praha Smíchov. Po vzoru několika evropských měst byl navržen komplexní dopravní uzel zahrnující autobusový terminál, stanici metra, vlakové nádraží (osobní přeprava, logistické centrum), tramvajovou zastávku a záchytné parkoviště. Uvolněný prostor současného autobusového nádraží Na Knížecí byl nahrazen centrálním parkem, pěší zónou, náměstím, bytovými a administrativními prostory a veřejnou budovou celoměstského významu. Podle projektu (obr. č. 7) byly budovy s administrativní funkcí navrženy podél dopravních komunikací na okraji řešeného území (obr. č. 7, objekty vyznačené oranžovou barvou). Na administrativní prostory navázaly obytné budovy. Vznikl tak klidný a odhlučněný prostor pro rezidenční účely (obr. č. 7, objekty vyznačené růžovou barvou). V centrální části byl navržen veřejný prostor – park. V nejsevernější části území vedle Ženských domovů byla umístěna veřejná budova celoměstského významu.

Obr. č. 7: Urbanistická studie nádraží Smíchov 2007 se zaměřením na funkční využití území



Zdroj: VHE a spol. 2007 cit. v Sekyra Group 2013

Pozn.: oranžová = administrativní prostory, růžová = obytné domy, tyrkysová = park, zeleň³, žlutá = dopravní komunikace¹⁴, béžová = náměstí a pěší zóna^{3,4}, světle fialová = obchodní a kulturně společenské centrum⁷, tmavě fialová = rekonstruované nádraží Praha-Smíchov⁸, modrá = plocha pro veřejnou vybavenost¹⁵ (např. škola), světle růžová = autobusový terminál a parkoviště⁹, zelená = logistické centrum¹³, hnědá = veřejná budova¹

Studie vycházela z předpokladu, že bude vyřešena dopravní situace. Navrhla vybudování nového napojení na městský okruh, několikapodlažní záchytná parkoviště, které by odlehčilo dopravní situaci a městské centrum. Na autobusové a vlakové nádraží bylo napojeno obchodní a kulturně společenské centrum. Společně s veřejnými prostory (park, náměstí apod.) by cestujícím poskytlo místo vhodné k trávení času při čekání na dopravní spoj. Navržené obchodní a společenské centrum na Smíchově by odlehčilo přetíženému OC Nový Smíchov na blízkém Andělu. Urbanistická studie zahrnuje rekonstrukci a modernizaci nádražní budovy s terminály a podchody, jež zajistila zkvalitnění železniční přepravy.

V roce 2008 byla stejnou architektonickou kanceláří podrobněji řešena poloha nákupního centra. Území se vyznačuje výškovými rozdíly, a proto byl celý objekt nákupního centra s parkovištěm řešen nadzemně i podzemně. Následně byly vypracovány další navazující projekty, ale jinou architektonickou společností A69 – ARCHITEKTI. Byla vypracována koncepční studie, která vložila do řešeného

území dominanty. Staly se jimi vyšší budovy, které jsou umístěny na tři konkrétní místa. U budovy celoměstského významu v severní části byla naplánována „Brána Na Knížecí“ v podobě věže, která poskytla dvě brány do nové čtvrti. V areálu byly zvoleny další dvě místa pro výstavbu dominant připomínající lodní příď a maják. Tyto objekty byly projektovány k administrativním účelům, nebyly však definitivně schváleny, ale ani zamítnuty.

Dalším velkým projektem areálu se stala Urbanistická studie A69 (A69 – ARCHITEKTI ve spolupráci s AED projects a Ateliér DUA), která navázala na předešlé urbanistické řešení a projekty. Z vyhotovené studie se vychází hlavně v současné době. Na základě rozhovorů se zástupcem developerské firmy vyplývá, že tento projekt upravil představu o veřejné zeleni a parcích (viz obr. č. 8). Jeden centrální park byl transformován ve více parků menších rozměrů, dále byl navržen široký bulvár jako pěší zóna s velkým počtem stromů. Pro lepší dostupnost přírody byla do projektu zahrnuta lávka, která propojila Smíchov s Pavím vrchem (park Santoška). Díky změně v rozmístění parků se změnilo i rozmístění ostatních plánovaných budov. Administrativní objekty zůstaly na okrajích, na ně navázaly bytové prostory s pěší zónou – bulvárem. Projekt počítal i se vznikem školy a mateřské školy s parkem. O tento záměr projevila zájem především městská část. Součástí urbanistické studie byly návrhy na vybudování nové dráhy, směrem do centra města, která by byla vedena částečně i podzemím.

Obr. č. 8: Urbanistická studie A69, vizualizace zeleně



Zdroj: A69 – ARCHITEKTI, 2010 cit. v Sekyra Group 2013

Pozn.: zelená = zeleň

V následujících letech byly vytvořeny další navazující studie, které se zaměřují především na jednotlivé části území a konkrétní objekty. Například Projekt administrativního komplexu, který podrobně řešil jeho velikost, přesnou lokalizaci a napojení na městskou veřejnou dopravu. Objekt byl projektován jako nadzemní i podzemní komplex, který byl napojen na vzniklý dopravní uzel zahrnující všechny typy dostupné dopravy a parkoviště.

Z rozhovorů je zřejmé, že developer vypracoval urbanistické studie a vyčkává na definitivní schválení změny v územním plánu Zastupitelstvem hlavního města Prahy. Po schválení začne vypracovávat stavební plány jednotlivých objektů a teprve potom dojde k realizaci projektu Smíchov City. Revitalizace se týká velkého areálu, plánována na příštích 10-15 let a je finančně náročná. Společnost může projekt realizovat rychleji, ale developer vyjádřil záměr realizovat projekt důkladně s vizí kvalitní moderní čtvrtě. Developer načasoval projekt tak, aby realitní trh nebyl příliš nasycen bytovými a administrativními objekty a vložená investice se navrátila.

4.3.5 Přístup státní správy a veřejnosti

Nástroje územního plánování (uzemní plán aj.) mají za úkol plánovat, usměrňovat a rozhodovat o dlouhodobém vývoji města. Neurčitost či absence nástrojů územního plánování jsou někdy nahrazeny náhodnými řešeními úředníků místní správy a politiků, v tomto případě vzniká větší prostor pro aktivitu soukromých subjektů (Sýkora 1996). Podle Sýkory (1996) může v takovém případě docházet ke spekulacím na trhu s nemovitostmi.

Podle platného územního plánu (schválen Zastupitelstvem hl. města Prahy v roce 1999) je areál nádraží Praha-Smíchov rozvojovým územím. Pro vznikající Metropolitní plán MČ Praha 5 připravila připomínky a ty se rovněž zabývají transformačním územím na pražském Smíchově. Rozvojové území na území MČ Prahy 5 vyžaduje podrobnější dokumentace s prvky regulace, které definuje a umožní chránit veřejný prostor ve vymezené lokalitě (MČ Praha 5 2014).

Dle Sýkorové (2009) mají městské části a magistrát mají spíše pasivní přístup v problematice pražských brownfields a jejich revitalizace. Nekladou žádné specifické podmínky a požadavky na řešené území a nepřicházejí s vlastními návrhy, vyčkávají,

s jakými projekty přijde developer (Sýkorová 2009). Na základě provedeného rozhovorů s vedoucím Kanceláře architekta MČ Prahy, mohu konstatovat, podobná situace nastává i v rozvojovém území na Smíchově (nádraží Praha-Smíchov i lihovar Zlíchov). Se vznikajícím Metropolitním plánem můžou nastat změny a požadavky magistrátu a Městské části mohou být více konkretizovány.

V současné době se stále projednává změna platného územního plánu Z 2710/00. Zastupitelstvo hl. města Prahy změnu řeší delší období, ale výsledkem je pozastavený stav změny, která bude pravděpodobně pokračovat v další etapě. MČ Praha 5 vyjádřila souhlas nad developerem předloženou urbanistickou koncepcí nádraží Praha-Smíchov a okolí. Základní požadavky MČ Prahy 5 jsou zahrnuty v projednávané změně územního plánu (dopravní obsluha vč. MHD, záchytné parkoviště, dopravní uzel Praha-Smíchov, přesun autobusového nádraží, škola, zeleň, polyfunkční využití s podílem bydlení, pěší zóna apod.).

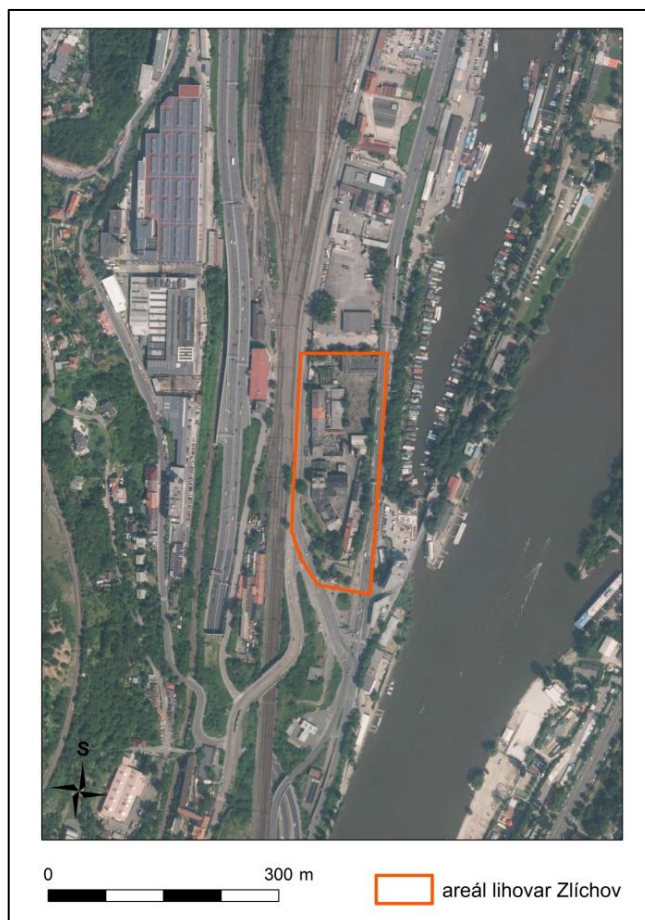
Veřejnost měla příležitost informovat se o změnách a diskutovat o projektu. Na jaře roku 2012 proběhla panelová diskuse na téma budoucnost Smíchova. Diskuse se konala pod záštitou tehdejšího starosty MČ Prahy 5, ve spolupráci s občanským sdružením Tady není developerovo (TND) a s galerií Jaroslava Fragnera. Občanské sdružení TND se v současné době zaměřuje na vývoj území Nákladového nádraží Žižkov, ale v roce 2012 jednalo s investory a politiky a snažilo se např. podporovat transparentnost jednání a zachování území s veřejnou funkcí. Obyvatelé při účasti na panelové diskusi v roce 2012 vyjádřili souhlas s vytvořením centrálního dopravního uzlu zahrnujícího vlakovou, autobusovou, tramvajovou dopravu a metro (BUDÍN 2014). Sdružení TND společně s veřejností upozornilo na problematiku financování nových veřejných budov v podobě školy, školky, radnice atd. (BUDÍN 2014). Na základě rozhovorů se zástupcem developerské firmy je zřejmé, že developer nebude investovat potřebné prostředky do veřejných budov. S největší pravděpodobností se o investice do veřejných objektů bude muset postarat město.

4.4 Lihovar Zlíchov

Areál Zlíchovského lihovaru fungoval od 19. století jako důležitý producent lihu a potaše až do konce 20. století, kdy byla jeho činnost ukončena. Nevyužitý a chátrající areál se nachází v těsné blízkosti nádraží Praha Smíchov, se kterým byl v minulosti dopravně propojen. Zlíchovský lihovar se rozkládá na území o 2,01 ha. Areál je ze západu obklopen ulicí Nádražní a z východu ulicí Strakonickou (viz obr. č. 9). Ze severní strany sousedí Zlíchovský lihovar s pozemky ČSAD Jihlava sloužící především jako garáže autobusového dopravce.

V minulosti byl areál přímo napojen na nádraží Praha Smíchov obslužnými kolejemi, které zajišťovaly přepravu materiálů a látek. Areál Zlíchovského lihovaru byl rozdělen na dvě části: severní a jižní (Šenberger 2009). Jižní část byla napojena na železniční koleje a rampu, nacházely se zde skladové prostory, výrobní a administrativní budovy, rafinerie lihu a laboratoře.

Obr. č. 9: Areál Zlíchovského lihovaru



Zdroj: ČÚZK

Severní část sloužila také k výrobním účelům. Dominantami celého areálu jsou podzemní skladové prostory, osmiboký cihlový komín (viz obr. č. 10), hlavní budova rafinerie lihu – varna, ale i objekty v interiérech jako jsou např. lihové tanky. Budova varny disponuje zajímavými architektonickými prvky jako např. kruhové litinové schodiště. Z architektonického i technického hlediska jde o kvalitní industriální objekty, které v posledních letech chátrají a jejich stav se výrazně zhoršuje (Šenberger 2009).

Obr. č. 10: Chátrající Zlíchovský lihovar



Zdroj: fotografie autorky

4.4.1 Historie

Areál lihovaru Zlíchov vznikl v 19. století jako Pražský – Smíchovský lihovar. V roce 1880 (historické poznámky již 1936) byl založen firmou Fischl & Rosenbaum (Šenberger 2009). V průběhu existence se objekty v areálu modernizovaly a výrazně se zvětšovala kapacita na výrobu lihu (z 80 hl lihu/24 hodin až na 120 hl lihu/24 hodin), aby byla zajištěna dostačující produkce. V ryze průmyslovém lihovaru se vyráběl líc z melasy a z melasových výpalků byl produkován potaš – materiál na výrobu skla. Firma rozšiřovala i svoji činnost, ve 30. letech 20. století s povolením na výrobu a skladování dynalkolu. V období před a po druhé světové válce prošel Zlíchovský

lihovar několika změnami: před válkou byl na základě nařízení o židovském majetku ustanoven německý správce firmy, po válce byly závody M. Fischla synové znárodněny a Zlíchovský lihovar byl znovu v provozu od roku 1952. Další změna nastala v roce 1957, kdy byla nefunkční potašovna přestavěna na octárnu, která se v 60. letech řadila k nejvýznamnějším evropským producentům octa (Beran, Valchářová 2005). Lihovar Zlíchov začlenil do výroby od roku 1961 produkci lihovin, v 90. letech vyráběl tři druhy octa a jedenáct druhů lihovin (Broncová 1996). Činnost Lihovaru Zlíchov byla ukončena v roce 2000 a již čtrnáct let nemá areál žádné využití.

4.4.2 Památková ochrana a ekologická zátěž

Na základě průzkumů byla doporučena ochrana a zachování několika staveb: hlavní budovy rafinerie varny s některými objekty v interiéru, podzemního skladu melasy, komínu, konstrukčních článků či částí technologie – lihové tanky a octové kádě apod. (Šenberger 2009). Od roku 2002 byly polygonální komín s podnožím a varna (destilovna) prohlášeny kulturní památkou Ministerstvem kultury. Majitel objektů by měl zajistit, aby byly chráněné statky šetrně rekonstruovány a nedošlo ke spadnutí tohoto kulturního dědictví. Objekty Zlíchovského lihovaru jsou ale v zanedbaném stavu. Ohrožena je především hlavní budova rafinerie – varny, k roku 2012 byly Národním památkovým ústavem konstatovány poškozené fasády, zastřešení a okenních výplně chráněného objektu (NPÚ 2014). V roce 2013 došlo ke zřícení stavby v těsné blízkosti kulturní památky (varny), ale zřícením nebyl chráněný objekt narušen. Mimo památkovou ochranu konkrétních statků spadá areál Zlíchovského lihovaru stejně jako nádraží Praha Smíchov do území se zákazem výškových budov (viz oddíl 4.3.3).

Na území areálu Zlíchovského lihovaru docházelo po dobu výroby k manipulaci s řadou látek a materiálů, které mohly mít negativní vliv nejen na vymezené území, ale i na celou oblast. Okolí je poznamenáno bývalou průmyslovou výrobou, ale v poslední době se jedná především o zátěž prostředí dopravou související s výskytem prachu, smogu a hluku. Oblast Zlíchovského lihovaru a i nádraží Praha-Smíchov jsou silně ovlivněné dopravním vytížením (Městský okruh, železnice, aj.). V ulicích Nádražní a Strakonická byly naměřeny vysoké průměrné roční koncentrace NO₂ (ÚRM 2014). Koncentrace roste směrem k severní části areálu nádraží Praha Smíchov a naopak klesá jižním směrem ke Zlíchovskému lihovaru. Dále je v oblasti obou areálů naměřen vyšší výskyt suspendovaných částic PM₁₀, které jsou

dopravního i nedopravního (prach zvířený větrem, nečistota z průmyslových ploch) charakteru. Za účelem eliminace výskytu oxidu dusičitého, prachových suspenzí apod. je nutné zvětšit podíl zeleně v dané funkční ploše výsadbou protiprašné zeleně (EKOLA group 2011). Výrazné dopravní zatížení je v navrhovaných studiích především projektu nádražního areálu řešeno odlehčením dopravním komunikacím (např. vybudování „záchytných“ parkovacích prostor v oblasti nádraží Praha-Smíchov).

Vysoké koncentrace uvedených látek v ovzduší jsou potvrzené, ale situace ohledně staré ekologické zátěže v areálu Zlíčovského lihovaru není jasná vzhledem k nedostupnosti ekologických výzkumů.

4.4.3 Majetkoprávní vztahy, plány developera a současný stav revitalizace

Části nemovitostí v areálu Zlíčovského lihovaru byly majetkem MČ Prahy 5, která je rozprodala a v současné době je lihovar soukromým vlastnictvím investora Zlatý lihovar. Akciová společnost byla založena již v roce 1999. Jediným akcionářem je firma Goldfin Investments, která sídlí na Britských Panenských ostrovech.

Po ukončení provozu Zlíčovského lihovaru byly v roce 2001 provedeny hodnocení a průzkumy areálu architektonickou kanceláří Šenbergerová, Šenberger, Architekti. Výsledkem průzkumu bylo doporučení k památkové ochraně objektů v areálu, které byly následně prohlášeny za kulturní památku Ministerstvem kultury (viz oddíl 4.4.2). Investorovi se tak značně zkomplikovala situace, jelikož při revitalizaci území musí zajistit šetrnou rekonstrukci dvou kulturních památek.

Zpočátku byl vypracován projekt Zlatý lihovar, který poskytnul představu o nové podobě a funkčním vymezení areálu. Dle návrhu vznikl multifunkční areál, který soustřeďoval administrativní prostory, obchodní, zábavní a sportovní centrum, kulturními prostory, hotel, obytnou čtvrť, kongresové centrum a podzemní parkoviště (viz obr. č. 11). Projekt počítal s cca 1/3 nezastavěných prostor, které byly zastoupeny zelení. Parky a vzrostlá zeleň byly navrženy v centrální a hlavně v jižní části území v blízkosti zastávky městské hromadné dopravy. Návrh počítal s rekonstrukcí památkově chráněných objektů, jež by se staly dominantami celé revitalizované oblasti. Vyhotovený projekt dosud nebyl realizován.

Za účelem provedení rozhovoru jsem na jaře 2014 kontaktovala firmu Zlatý lihovar a architektonickou kancelář Šenbergerová, Šenberger, Architekti, která vypracovala průzkumy a vyhodnocení. Bohužel nikdo nereagoval, takže rozhovory nebyly realizovány. Investor v současné době neprojevuje žádnou aktivitu, která by zajistila revitalizaci chátrajícího území. Firma Zlatý lihovar a ani žádné pověřené společnosti nekontaktovali příslušné orgány s prohlášením, že by se chystaly realizovat stavební záměry.

Obr. č. 11: Projekt Zlatý lihovar



Zdroj: Škaloud 2014

4.4.4 Přístup státní správy a veřejnosti

Na území lihovaru Zlíchov je dle regulativ platného územního plánu povolena výstavba polyfunkčního staveb nebo kombinace monofunkčních staveb pro bydlení, obchod, administrativu, kulturu, veřejné vybavení, sport, kde bydlení a obchodní zařízení nepřesáhne 5 000 m² (ÚRM 2014).

Na základě provedených rozhovorů se domnívám, že pasivní přístup k revitalizaci nevyužitých prostor neprojevuje pouze investor, ale i veřejná sféra. Místní správa by pomocí vhodných nástrojů a mechanismů mohla pomoci k rozvoji problémového území. Iniciativu projevuje především odborná veřejnost, studenti technických vysokých škol, kteří vypracovali několik studií a konverzí Zlíchovského

lihovaru. Například studie z roku 2010 (Zavřel 2010) poskytla návrh umělecko-průmyslového centra. V areálu lihovaru byly navrženy vzdělávací prostory jako knihovna, studovna, posluchárny, ateliéry apod.

V roce 2000 byla podána zastupující firmou Dawe Geddes Architects žádost o změnu územního plánu pro nové funkční využití Zlatý lihovar a. s. Předmětem navrhované změny bylo urychlení změny funkčního využití, které bylo stanoveno do roku 2010 jako využití služeb a nerušící výroby a po roce 2010 již jen pro ostatní bez specifikace funkční náplně. Společnost požadovala okamžitou změnu funkčního využití území, aby mohla realizovat projekt. Obvodní rada MČ Prahy 5 vyjádřila souhlas se změnou územního plánu. Návrh změny územního plánu na výstavbu obchodního a zábavního střediska, administrativních prostor, bytového domu, hotelu a služeb byl pro území Zlíchovského lihovaru projednáván již v roce 2001. Zastupitelstvo hlavního města Prahy jej schválilo v roce 2003. Ale schválená změna územního plánu nevyústila realizaci a revitalizaci chátrajícího areálu lihovaru Zlíchov. V současné době nebyl MČ Praze 5 předložen žádný návrh projektu na revitalizaci a žádné návrhy neobdržel ani Národní památkový ústav, který musí stavbu povolit.

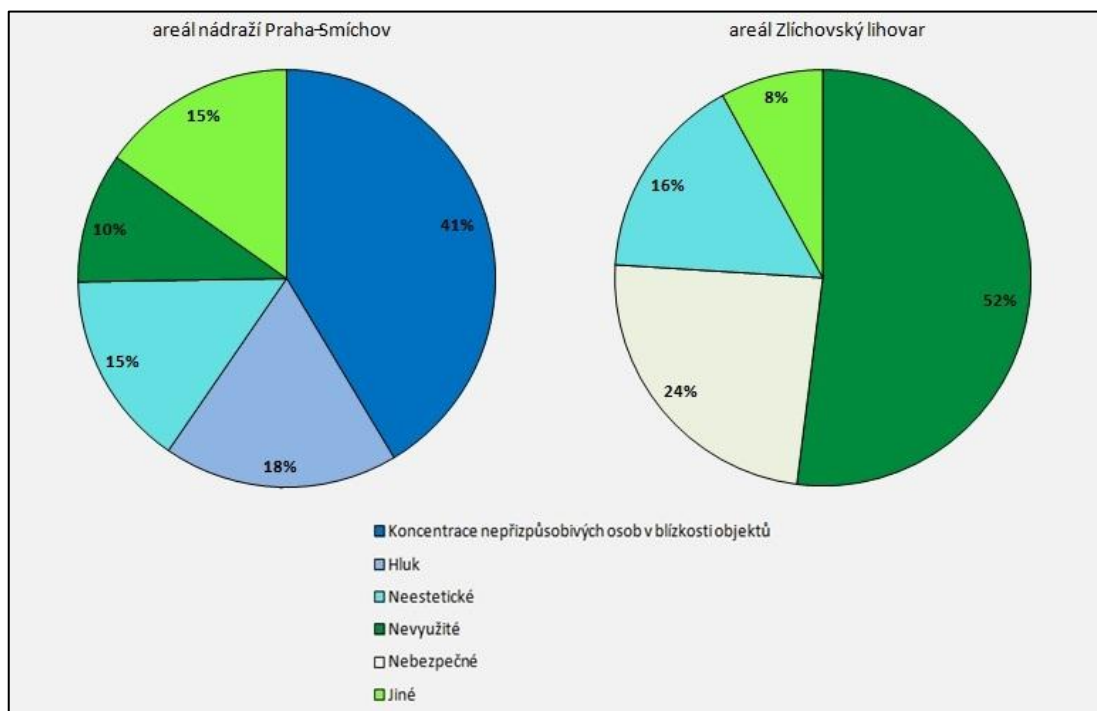
4.5 Percepce nevyužitých areálů obyvateli Smíchova

Výsledky dotazníkového šetření ukazují, že areály nádraží Praha-Smíchov a Zlíchovský lihoval jsou vnímány rozdílně. Na základě dotazníkového šetření lze konstatovat, že jsou vnímány především negativně a rezidentům vadí z odlišných důvodů. Zatímco areál nádraží Praha-Smíchov vadí 68 % respondentů (odpovědi „ano“, „spíše ano“), Zlíchovský lihoval vadí pouze 43 % dotazovaných (odpovědi „ano“, „spíše ano“). Areál nádraží Praha-Smíchov respondentům vadí především z důvodu koncentrace nepřizpůsobivých osob v blízkosti objektů. Nejčastěji byli zmiňováni uživatelé omamných látek, lidé bez domova a osoby páchající kriminální činností. Nádraží Praha-Smíchov může v obyvatelích Smíchova vyvolávat pocit ohrožení specifickými skupinami osob. „Vnímání bezpečnostního nepohodlí může vyústit jak v omezení akčního prostoru jedince, tak i v časoprostorovou fragmentaci městského prostředí, která vzniká v určitých místech střetem vzájemně nekompatibilních skupin uživatelů“ (Jířková, Temelová 2012, s. 343). Obyvatelstvo Smíchova, které se cítí ohroženo přítomností nepřizpůsobivých osob, s největší pravděpodobností nevyužívá a nenavštěvuje tyto rizikové prostory v blízkosti bydliště (např. park u nádraží Praha-Smíchov). Důvody související s fyzickým stavem nádraží a jeho funkčností („neestetické“, „nevyužité“, „neprůchozí“) byly zvoleny v nižší míře než bylo předpokládáno (viz. graf č. 2). Dotazovaní shledávají Zlíchovský lihoval především za nevyužitý (52 %) a nebezpečný (24 %). Provoz Zlíchovského lihovalu byl ukončen před 14 lety, takže jej respondenti vnímají oprávněně jako nefunkční prostor města.

Důvody rozdílného vnímání objektů mohou být způsobeny mnoha faktory. Jedním z nich může být poloha. Areál Zlíchovského lihovalu se nachází na místě více vzdáleném obytným prostorům. Naopak areál nádraží Praha Smíchov je obklopen činžovními domy a obyvatelé žijí v těsné blízkosti nádraží. Dalšími důvody jsou pravděpodobně velikost a stav dvou sledovaných areálů. Na rozdíl od Zlíchovského lihovalu se areál nádraží Praha Smíchov rozkládá na velké ploše a v současné době je v provozu. Svoji činností může narušovat život obyvatel, kteří sídlí v jeho okolí.

Velká většina dotazovaných projevila zájem na změně ve fyzické podobě areálů: v případě nádraží Praha Smíchov 75,4 % respondentů, Zlíchovský lihoval 78,9 % respondentů. Přestože většina dotazovaných je nakloněna změnám v areálech, obyvatelstvo se dostatečně neinformuje o plánovaných krocích.

Graf č. 2: Nejzávažnější důvody nespokojenosti, odpovědi na otázku: Z jakého důvodu Vám vadí areál nádraží Praha-Smíchov, Zlíchovský lihovar?



Zdroj: dotazníkové šetření, 2014,

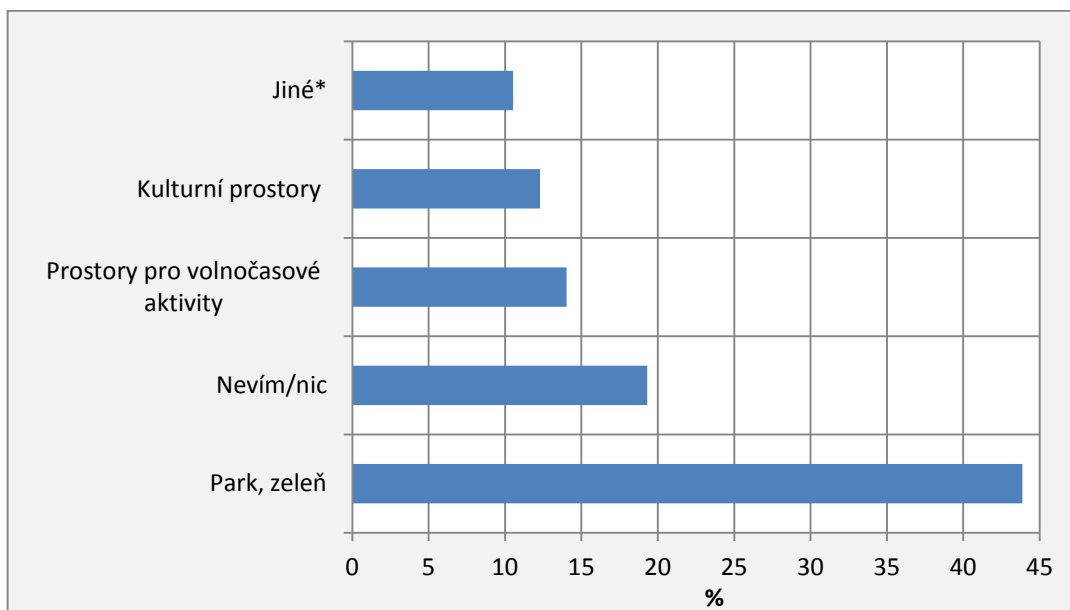
Pozn.: Celkový počet respondentů dotazníkového šetření byl 57, ale v tomto případě na otázku odpovídali jen ti respondenti, kteří uvedli, že jim areály vadí (nádraží $n = 39$ nebo lihovaru $n = 25$).

Na otázku, zda se zajímají o plánované změny v areálu nádraží Praha Smíchov, odpovědělo 68,4 % respondentů, že „ne“ nebo „spíše ne“. Ještě vyšší hodnota je vztažena ke Zlíchovskému lihovaru 78,9 % dotazovaných. Obyvatele Smíchova neprojevují výrazný zájem na dění v jejich místě bydliště. Jen zlomek dotázaných čte např. místní noviny, internetové stránky či materiály na městském úřadě Prahy 5 apod., které informují o připravovaných projektech a jejich stavu. Nejvíce informací o plánovaných změnách na obou areálech mají obyvatelé ve věkových kategoriích 45-54 let a 55-64 let, jejichž nejvyšší dosažené vzdělání je vysokoškolské nebo střední škola s maturitou. Důvodem vyšší informovanosti obyvatel od 45-64 let může být vyšší vzdělanost, ale také stálost bydliště, jenž se pohybuje i v desítkách let.

V rámci dotazníkového šetření obyvatelé sdělili své návrhy a představy o novém využití území (graf č. 3). Nejfrekventovanější odpovědí byla městská zeleň (43,9 %).

Respondenti si stěžovali na absenci bezpečných a čistých odpočinkových zón v místě bydliště. Přímo u nádraží a tramvajové zastávky „Plzeňka“ se rozkládá menší park, ve kterém byla při dotazování v blízkých ulicích zaznamenána větší koncentrace nepřizpůsobivých osob především lidí bez domova a uživatelů omamných látek.

Graf č. 3: Návrhy na nové využití areálu nádraží Praha-Smíchov a lihovaru Zlíchov



Zdroj: Dotazníkové šetření, 2014

Pozn.: Celkový počet respondentů dotazníkového šetření byl 57.

*odpověď „Jiné“: moderní dopravní terminál, parkoviště

Parky ve městech představují důležitá místa denní relaxace i jeden z indikátorů kvality městského prostředí, ale v nočních hodinách se proměňují v rizikové prostředí, které v lidech vzbuzuje strach ze zločinu (Jíchová, Temelová 2012). Městskou zeleň uváděli respondenti všech věkových skupin, ale především obyvatelé žijící ve společné domácnosti s dětmi do 15 let a ekonomicky aktivní skupina obyvatel ve věku 45-54 let a 55-64 let.

Mezi dalšími návrhy na nové využití byly respondenty zmiňovány prostory pro volnočasové aktivity a kulturní prostory. Sportoviště, hřiště, městská knihovna apod. byly navrhovány převážně nejmladší dotazovanou skupinou obyvatel (nejčastěji

studenty). Překvapivě vysoké procento tvoří respondenti, které nenapadly žádné návrhy využití (19 %).

4.5.1 Spokojenost s místem bydliště

Do dotazníkového šetření byla zahrnuta část věnována spokojenosti s místem bydliště z důvodů související s negativním vnímáním nevyužitých a chátrajících objektů v blízkosti bydliště. Respondenti nemusejí být spokojeni s místem bydliště na Smíchově z různých důvodů jako např. vysoké dopravní zatížení, špatné ovzduší, nekvalitní bytový a domovní fond, hluk apod.

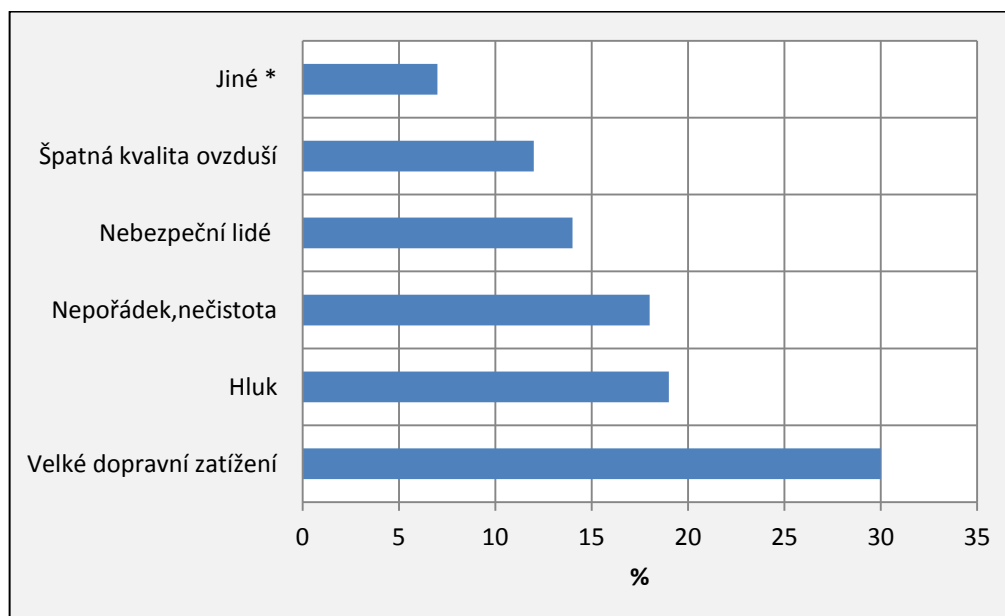
Výsledky dotazníkového šetření mezi obyvateli Smíchova ukazují, že obyvatelstvo je i přes přítomnost negativních faktorů v místě bydliště spokojeno. Pouze 12 % respondentů uvedlo, že není spokojeno („ne“ a „spíše ne“). Dotazovaní obyvatelé žijí na Smíchově odlišnou dobu, od půl roku do 50 let. Respondenti žijící na Smíchově maximálně 2 roky vyjádřili 100% spokojenost s místem bydliště. Z demografického hlediska jde o mladé obyvatelstvo (věkové kategorie 15-24 let a 25-34 let), které je zčásti ekonomicky aktivní nebo studující a především nežije v domácnosti s dětmi do 15 let. Mezi nespokojené obyvatelstvo se řadí především ekonomicky aktivní rezidenti Smíchova ve středním věku, kteří nemají jasno, zda se v nejbližší době přestěhují. Přes spokojenost obyvatel je procentuální zastoupení dotazovaných, kteří jsou rozhodnuti pro změnu bydliště, vysoké (33 %). Důvody přestěhování se z pražského Smíchova jsou odlišné v závislosti na věku. Nejmladší věková skupina je rozhodnuta pro změnu pobytu z důvodu ukončení studia či konce nájemní smlouvy. Obyvatelé ve věku 25-34 let a 35-44 let vykazují velmi podobné názory a znaky. Tato skupina obyvatel se chystá stěhovat z několika důvodů, které spolu mohou úzce souviset. Jednou z hlavních příčin je rozrůstání rodiny a s tím související potřeba zvětšení obytných prostor. Dalším hlavním důvodem stěhování je nekvalitní životní prostředí v kombinaci s touhou odstěhovat se do místa s větší koncentrací zeleně. Toto obyvatelstvo projevilo zájem koupit či pronajmout dům se zahradou v suburbánní zóně Prahy. Změna venkovského krajinného rázu v městské prostředí patří v Česku stále k nejintenzivnějším procesům, které mění sociálně prostorové uspořádání společnosti (Ouředníček, Temelová 2008). K přeměně zázemí hlavního města přispívá především rozvoj bydlení v příměstských lokalitách, ale také decentralizace městských funkcí (Ouředníček 2003). V Praze představují zdrojové

oblasti rezidenční suburbanizace čtvrtě vnitřního města a sídliště, ale v žádném případě se nejedná o masivní proces emigrace z těchto dvou lokalit (Ouředníček, Temelová 2008).

Prostřednictvím otevřených otázek byla zjišťována spokojenost a nespokojenost s místem bydliště. Respondenti ze všech věkových kategorií se vyjádřili pozitivně k dopravní dostupnosti (74 %). Dobré autobusové, vlakové, tramvajové, automobilové spojení a napojení na metro dává možnost rychlého přesunu v rámci města, ale i mimo něj. Respondenti kladně zhodnotili dostupnost služeb (obchodů, restauračních zařízení aj.) a také výbornou polohu ve vztahu k centru Prahy.

Názorová nejednotnost se projevila v odpovědích na otázku: „Co se Vám zde nelíbí?“ Třicet procent dotázaných při dotazníkovém šetření uvedlo nespokojenost s velkým dopravním zatížením. Negativně se obyvatelstvo Smíchova vyjádřilo ke kvalitě životního prostředí, ať už v podobě znečištěného ovzduší či nepořádku (viz graf č. 4). Respondenti dále nebyli spokojeni s výskytem nebezpečných osob v blízkosti svého bydliště.

Graf č. 4: Důvody nespokojenosti s místem bydliště



Zdroj: Dotazníkové šetření, 2014

Pozn.: Celkový počet respondentů dotazníkového šetření byl 57.

*Odpověď „Jiné“: nedostatek parkovacích míst, drahé nájmené.

5. ZÁVĚR

Cílem bakalářské práce bylo prostřednictvím případové studie poskytnout informace o plánovaných změnách dvou pražských brownfields a jejich percepci místními obyvateli. První empirická část práce popsala současný stav a plánované změny areálů nádraží Praha Smíchov a Zlíčovského lihovaru. Oba zkoumané industriální objekty představují velký potenciál v rozvoji města. Jejich současný stav, ale i budoucnost se výrazně odlišuje. Areál nádraží Praha-Smíchov se s největší pravděpodobností v horizontu 10-15 let dočká nové podoby a rozšíření funkcí. V rozlehlých prostorách nádražního areálu vznikne moderní dopravní terminál, který bude soustřeďovat téměř všechny typy dopravy a velké parkovací prostory. V blízkosti dopravního uzlu vzniknou komerční a rezidenční prostory. Obchodní, administrativní a bytové prostory budou doplněny o veřejné prostranství v podobě městské zeleně, náměstí a pěších zón. Finanční prostředky na revitalizaci nádražních prostor na pražském Smíchově jsou zajištěny specifickou formou spolupráce mezi veřejným a soukromým subjektem.

Stav Zlíčovského lihovaru se výrazně odlišuje od nádraží Praha-Smíchov. Lihovar ukončil výrobní činnost již před 14 lety a od té doby chátrá a je zcela nevyužitý. Nemovitost patří soukromému vlastníkovi, který v současné době nepodniká žádné kroky k revitalizaci objektů. V areálu Zlíčovského lihovaru jsou památkově chráněné stavby, které jsou pokračující nečinností ohroženy. Je pravděpodobné, že v nejbližších letech nedojde k revitalizaci této lokality.

Druhá empirická část bakalářské práce je založena na dotazníkovém šetření, které se snažilo zjistit, jak obyvatelé pražského Smíchova vnímají tyto chátrající objekty. Na základě dotazníkového šetření lze tvrdit, že percepcie zanedbaných staveb je odlišná dle jednotlivých areálů. Smíchovské nádraží není negativně vnímáno kvůli svému špatnému fyzickému stavu či nedostatečnému využití. Místním obyvatelům více než to vadí, že se v blízkosti areálu vyskytují nepřizpůsobivé a nebezpečné osoby. Percepcie areálu Zlíčovského lihovaru je spojována především s nedostatečným využitím. Prostřednictvím dotazníkového šetření byla zjišťována i spokojenost s místem bydliště, která může být ovlivněna výskytem zanedbaných areálů v okolí.

Přes vyjádřenou nespokojenost se stavem zkoumaných objektu je většina místních obyvatel spokojena s místem bydliště a za největší pozitivum pražského Smíchova považuje jeho dopravní dostupnost.

Chátrající a nevyužité areály na Smíchově představují velký potenciál v územním rozvoji města, jelikož jsou lokalizovány ve vnitřní zóně a disponují výbornou dopravní dostupností a blízkou polohou centra města. Na základě provedeného výzkumu v oblasti pražského Smíchova lze konstatovat, že se tato lokalita v následujících letech změní jen částečně. Bude velmi zajímavé sledovat k jaké činnosti jednotlivých aktérů (developerů, MČ Praha 5, veřejnost apod.) bude na území Smíchova docházet. Domnívám se, že dalším vývojem tohoto území vzejde řada otázek, které by mohly být podrobeny navazujícímu výzkumu nebo závěrečné práci.

Seznam použité literatury

BEAUREGARD, R. A., HOLCOMB, H. B. (1981): Revitalizing cities. Association of American Geographers, Washington, 84 s.

BERAN, L., VALCHÁŘOVÁ, V. (ed.) (2005): Pražský industriál: Technické stavby a průmyslová architektura: průvodce. Výzkumné centrum průmyslového dědictví ČVUT, Praha, 287 s.

BLUM, I. H. (2005): Urban regeneration in a Post-Communist City. The case study of Bucharest. In: Eckardt, F., Hassenpflug, D. (eds.), The European City in Transition, Peter Lang, s. 97-120.

BRONCOVÁ, D. (ed) (1996): Kniha o Praze 5. Vydavatelství a nakladatelství Milpo, Praha, 2005 s.

COUCH, CH., FRASER, CH. (2003): Introduction: the european kontext and theoretical framework. In: Couch, CH., Fraser, CH., Percy, S. (eds.), Urban regeneration in Europe. Blackwell Publishing, Oxford, s.1-16.

EISER, J. R., STAFFORD, T., HENNEBERRY, J., CATNEY, P. (2007): Risk perception and trust in the kontext of urban brownfields. Environmental Hazards, 7, č. 2, s. 150-156.

GREENBERG, M., CRAIGHILL, P., MAYER, H., ZUKIN, C., WELLS, J. (2001): Brownfields redevelopmet and affordable housing: a case study of New Jersey. Housing Policy Debate, 12, č. 3, s. 515-540.

JÍCHOVÁ, J., TEMELOVÁ, J. (2012): Kriminalita a její percepce ve vnitřním městě: případová studie pražského Žižkova a Jarova. Geografie, 117, č. 3, s. 329-348.

KUBEŠ, J., PERLÍN, R. (1998): Územní plánování pro geografy. Karolinum, Praha, 1998, 89 s.

KUNC, J., KLUSÁČEK, P., MARTINÁT, S. (2011): Percepce a lokalizace urbánních brownfields: podrobnosti a rozdíly na příkladu Brna a Ostravy. Urbanismus a územní rozvoj, 14, č. 1, s. 13-17.

KUNC, J., NAVRÁTIL, J., TONEV, P., FRANTÁL, B., KLUSÁČEK, P., MARTINÁT, S., HAVLÍČEK, M., ČERNÍK, J. (2014): Perception of urban renewal: reflexions and coherences of socio-spatial patterns (Brno, Czech Republic). *Geographia Technica*, 9, č. 1, s. 66-77.

MANGEN, S. P. (2004): *Social exclusion and inner city Europe: regulating urban regeneration*. Palgrave Macmillan, New York, 2004, 258 s.

NOVÝ, A. (2002): Hnědá a zelená pole. *Urbanismus a územní rozvoj*, 5, č. 4, s. 2-4.

OUŘEDNÍČEK, M. (2003): Suburbanizace Prahy. *Sociologický časopis*, 39, č. 2, s. 235-253.

OUŘEDNÍČEK, M., TEMELOVÁ, J. (2008): Současná česká suburbanizace a její důsledky. *Veřejná správa*, 11, č. 4, s. I-IV.

SÝKORA, L. (1993-a): Gentrifikace: měnící se tvář vnitřních měst. In: Sýkora, L. (ed.), *Teoretické přístupy a vybrané problémy v současné geografii*. Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, Praha, s. 100-119.

SÝKORA, L. (1993-b): City in transition: the role of rent gaps in Prague's revitalization. *Tijdschrift voor Economische en Sociale, Geografie*, 84, č. 4, s. 281-293.

SÝKORA, L. (1996) Transformace fyzického a sociálního prostředí Prahy. In: Hampl, M. a kol., *Geografická organizace společnosti a transformační procesy v České republice*. Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, Praha, s. 361-394.

SÝKORA, L. (2001): Proměny prostorové struktury v kontextu postkomunistické transformace. In: Hampl, M. a kol., *Regionální vývoj: Specifika české transformace, evropská integrace a obecná teorie*, Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, Praha, s. 127-166.

SÝKOROVÁ, I. (2009): *Pražské brownfields: příležitost či hrozba pro rozvoj metropole*. Disertační práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha, 153 s.

ŠENBERGER, T. (2009): Smíchovský lihovar na Zlíchově. *Za starou Prahu*, 39, č. 1, s. 12-16.

TEMELOVÁ, J. (2007): Flagship developments and the physical upgrading of post-socialist inner city: The Golden Angel project in Prague. *Geografiska Annaler*, 89B, č. 2. s. 169-181.

TEMELOVÁ, J. (2009): Urban revitalization in central and inner parts of (post-socialist) cities: Conditions and consequences. In: Ilmavirta, T. (ed): *Regenerating Urban Core*. Helsinki University of Technology, Helsinki, s. 12-25

TEMELOVÁ, J., NOVÁK, J. (2007): Z průmyslové čtvrti na moderní městské centrum: proměny ve fyzickém a funkčním prostředí centrálního Smíchova. *Geografie – Sborník České geografické společnosti*, 112, č. 3, s. 315-333.

VEVERKA, P., EBEL, M., LUKEŠ, Z., MATĚJKA, J., VLČEK, P. (2005): *Slavné stavby Prahy 5*. Foibos, Praha, 223 s.

VEČEŘA, P. (2010): *Revitalizace brownfields ve městě Jihlava: stav a perspektivy rozvoje*. Diplomová práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PŘF UK, Praha, 84 s.

WOKOUN, R. a kol. (2007): *Regionální rozvoj a jeho management v České republice*. Oeconomica, Praha, 2007, 244 s.

ZAVŘEL, O. (2010): *Umělecko – průmyslové centrum Lihovar*. Diplomová práce, Ústav navrhování II FA ČVUT, Praha. Dostupné on-line:
<<http://www.fa.cvut.cz/Cz/ArchivPraci/4e634db44eae35653800034c>> (11.2.2014)

Ostatní informační zdroje

Rozhovory

BUDÍN, L. (2014): Osobní rozhovor, bývalý zástupce občanského sdružení Tady není developerovo. Praha, 25.3.2014.

KRAICZY, R. (2014): Osobní rozhovor, „Senior developer“, zástupce firmy Sekyra Group. Praha, 27.3.2014.

MAREŠ, P. (2014): Osobní rozhovor, vedoucí základní organizační jednotky Kanceláře architekta Městské části Prahy 5, 12.3.2014.

Zdroje dat

ARCDATA Praha (2003): ArcČR 500 – Digitální geografická databáze 1:500 000.

Dostupné on-line: <<http://www.arcdata.cz/produkty-a-sluzby/geograficka-data/arccr-500/>> (20.2.2014)

CENIA, česká informační agentura životního prostředí: Zdrojová služba. Dostupné on-line: Národní geoportál INSPIRE <<http://geoportal.gov.cz>> (15.3.2014)

ČSÚ (2009): Lexikon hl. m. Prahy. Dostupné on-line:

<<http://www.czso.cz/csu/2009edicniplan.nsf/p/101323-09>> (1.4.2014)

ČSÚ (2011): Sčítání lidu, domů a bytů. Dostupné on-line:

<<http://www.scitani.cz/>>(29.4.2014)

ČSÚ (2014): Veřejná databáze ČSÚ. Dostupná on-line:

<<http://vdb.czso.cz/vdbvo/uvod.jsp>> (22.3.2014)

ČÚZK (2014): Nahlížení do katastru nemovitostí. Dostupné on-line:

<<http://nahliznidokn.cuzk.cz/>> (2.3.2014)

ČÚZK: Prohlížeč služba WMS – Ortofoto. Dostupné on-line:

<[http://geoportal.cuzk.cz/\(S\(nffdshf5fdzb3e552s50wm55\)\)/Default.aspx?mode=TextMe ta&side=wms.verejne&text=WMS.verejne.uvod&head_tab=sekce-03-gp&menu=311](http://geoportal.cuzk.cz/(S(nffdshf5fdzb3e552s50wm55))/Default.aspx?mode=TextMe ta&side=wms.verejne&text=WMS.verejne.uvod&head_tab=sekce-03-gp&menu=311)> (2.3. 2014)

EKOLA group (2011): Vyhodnocení vlivu celoměstsky významné změny Z2710/00:

Smíchovské nádraží na udržitelný rozvoj území. Dostupné on-line:

<http://www.praha.eu/public/e5/57/a2/900943_107626_vv2710.pdf> (22.3. 2014)

SEKYRA GROUP (2013): Smíchov city. Interní prezentace společnosti Sekyra Group.

NPÚ (2014): Databáze MonumNet. Dostupné on-line:

<<http://monumnet.npu.cz/monumnet.php>> (27.2.2014)

Útvar rozvoje hlavního města Prahy (2014): Georeport: limity pro využití území.

Dostupné on-line: <<http://wgp.urm.cz/georeport/>> (20.2.2014)

Odborné dokumenty

ČSÚ, KRAJSKÁ REPEREZENTACE HL. M. PRAHY (2003): Sčítání lidu, domů a bytu: Praha 5. Dostupné on-line:

<[http://www.czso.cz/xa/redakce.nsf/bce41ad0daa3aad1c1256c6e00499152/f2ed0aa65ea8811bc1257830004fc5e7/\\$FILE/SLDB2001%20Praha%205%2013-1116-03.pdf](http://www.czso.cz/xa/redakce.nsf/bce41ad0daa3aad1c1256c6e00499152/f2ed0aa65ea8811bc1257830004fc5e7/$FILE/SLDB2001%20Praha%205%2013-1116-03.pdf)>
(14.2.2014)

MINISTERSTVO PRŮMYSLU A OBCHODU (2008): Národní strategie regenerace brownfields. Dostupné on-line:<<http://www.czechinvest.org/data/files/strategie-regenerace-vlada-1079.pdf>> (15.3.2014)

TECHNICKÁ SPRÁVA KOMUNIKACÍ HL. M. PRAHY (2011): Ročenka dopravy. Dostupné on-line:< <http://www.tsk-praha.cz/static/webbooks/Rocenka2011CZ/index.html>> (29.3.2014)

ÚSTAV PRO EKOPOLITIKU (2003): Revitalizace „brownfields“ v obcích ČR: Metodika monitorování a nové využívání ploch a objektů. Dostupné on-line:<http://ekopolitika.cz/images/stories/brownfields/metodika_brownfields.pdf>
(20.3.2014)

ÚTVAR ROZVOJE HL. M. PRAHY (2010): Územně analytické podklady hl. m. Prahy: Kulturní hodnoty a památková ochrana města. Dostupné on-line:<http://www.uppraha.cz/uploads/assets/soubory/data/UAP/UAP2012/2_4_pamatkova_ochrana_mesta_a_kulturni_hodnoty.pdf> (7.3.2014)

ÚTVAR ROZVOJE HL. M. PRAHY (2012): Územně analytické podklady hl. m. Prahy: Využití území. Dostupné on-line:<http://www.uppraha.cz/uploads/assets/soubory/data/UAP/UAP2012/2_3_vyuziti_uzemi.pdf> (29.2.2014)

Internetové zdroje

ČSÚ (2013): Dopravní infrastruktura a účinnost železniční, autobusové a silniční dopravy. Dostupné on-line:

<http://www.czso.cz/xp/redakce.nsf/i/dopravni_infrastruktura_a_ucinnost_zeleznicni_v_erejne_autobusove_a_silnicni_dopravy> (2.3.2014)

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ (2014): Staré ekologické zátěže resp. kontaminovaná místa. Dostupné on-line:

<http://www.mzp.cz/cz/stare_ekologicke_zateze> (12.4.2014)

ŠKALOUD (2014): Nové projekty: Zlatý lihovar. Dostupné on-line: <<http://www.skaloud.net/obvod/nove-projekty/>> (10.3.2014)

METROSTAV (2007): Rekonstrukce stovky nádraží. Dostupné on-line:

<http://www.metrostav.cz/cz/aktuality/aktualni_informace/detail?id=1577> (9.3.2014)

FOTOHISTORIE (2010): Smíchov-nádraží. Dostupné on-line:

<http://www.fotohistorie.cz/Praha/Praha-mesto/Smichov/Smichov_nadrazi/Default.aspx> (2.2.2014)

MČ Praha 5 (2014): Připomínky ke vznikajícímu Metropolitnímu plánu hlavního města. Dostupné on-line: <<http://www.ipetka.cz/praha-5-pripravila-pripominky-ke-vznikajicimu-metropolitnimu-planu-hlavniho-mesta/>> (2.2.2014)

Přílohy

Příloha č. 1: Okruhy témat rozhovorů

- 1) Ing. Arch. Roman Kraiczy (zástupce firmy Sekyra Group)
 - revitalizace nádraží Praha-Smíchov
 - nahlédnutí a vysvětlení zpracovaných studií, urbanistických a koncepčních řešení, Projekt Smíchov City
 - finanční a časová náročnost
- 2) Ing. Arch. Petr Mareš (vedoucí ZOI Kanceláře architekta městské části Prahy 5)
 - revitalizace nádraží Praha-Smíchov a lihovar Zlíchov
 - nahlédnutí do developerské studie
 - podmínky MČ Prahy v rozvojové oblasti
- 3) Mgr. Lukášem Budínem (v minulosti představitel občanského sdružení Tady není developerovo)
 - role občanského sdružení TND
 - panelová diskuse na MČ Praze v roce 2012, účast veřejnost

Příloha č. 2: Dotazník percepce areálů nádraží Praha Smíchov a Zlíčovského lihovaru obyvateli MČ Prahy 5

Percepce areálů nádraží Praha -Smíchov a lihovar Zlíčov obyvateli MČ Prahy 5

Blok A: Vnímání objektů

1. Jsou v okolí Vašeho bydliště nějaké stavby, které Vám vadí?

- a) Ano
- b) Spíše ano
- c) Spíše ne
- d) Ne
- e) Nemám názor

Jaké to jsou?

.....

2. Vadí Vám areál nádraží Praha-Smíchov? (areál nádraží je oblast od zastávky Na Knížecí až po Zlíčov se všemi objekty)

- a) Ano
- b) Spíše ano
- c) Spíše ne
- d) Ne
- e) Nemám názor

Pokud jste odpověděli „Ano“ a „Spíše ano“, tak proč?

- a) Neestetické
- b) Neprůchozí
- c) Nebezpečné
- d) Nevyužité
- e) Zápach
- f) Hluk
- g) Koncentrace nepřizpůsobivých osob v blízkosti objektů
- h) Jiné:

3. Vadí Vám areál lihovaru Zlíčov?

- a) Ano
- b) Spíše ano
- c) Spíše ne
- d) Ne
- e) Nemám názor

Pokud jste odpověděli „Ano“ a „Spíše ano“, tak proč?

- a) Neestetické
- b) Neprůchozí
- c) Nebezpečné
- d) Nevyužité
- e) Zápach
- f) Hluk
- g) Koncentrace nepřizpůsobivých osob v blízkosti objektů
- h) Jiné:

Blok B: Řešení a budoucnost

4. Zajímáte se o plánované změny v areálu nádraží Praha- Smíchov?
 - a) Ano zajímám se, jsem dostatečně informován/a
 - b) Spíše se zajímám, mám přibližné ponětí, co je zamýšleno
 - c) Spíše se nezajímám, znám jen zlomek informací
 - d) Ne nezajímám se, nemám žádné informace
 - e) Nemám názor

5. Chtěl/a byste, aby se změnila podoba areálu nádraží Praha-Smíchov?
 - a) Ano
 - b) Spíše ano
 - c) Spíše ne
 - d) Ne
 - e) Nemám názor

6. Zajímáte se o plánované změny v areálu lihovaru Zlíchov?
 - a) Ano zajímám se, jsem dostatečně informován/a
 - b) Spíše se zajímám, mám přibližné ponětí, co je zamýšleno
 - c) Spíše se nezajímám, znám jen zlomek informací
 - d) Ne nezajímám se, nemám žádné informace
 - e) Nemám názor

7. Chtěl/a byste, aby se změnila podoba areálu lihovaru Zlíchov?
 - d) Ano
 - e) Spíše ano
 - f) Spíše ne
 - g) Ne
 - h) Nemám názor

8. Co by se Vám tu nejvíce líbilo, Vaše návrhy využití?

Blok C: Bydlení

9. V jaké ulici bydlíte?
10. Jak dlouho bydlíte v této ulici?.....
11. Jak dlouho bydlíte na Smíchově?.....

12. Jste spokojen/a s místem bydliště?

- a) Ano
- b) Spíše ano
- c) Spíše ne
- d) Ne
- e) Nevím

13. Co se Vám zde líbí?

.....

14. Co se Vám zde nelíbí?

.....

15. Máte v plánu změnit v následujících 5 letech místo bydliště?

- a) Ano, proč.....
- b) Možná, proč.....
- c) Ne
- d) Nevím

Blok D: Identifikační údaje

16. Pohlaví:

- a) Žena
- b) Muž

17. Věková skupina:

- a) 15-24 let
- b) 25-34 let
- c) 35-44 let
- d) 45-54 let
- e) 55-64 let
- f) 65 let a více

18. Ukončené vzdělání:

- a) ZŠ
- b) SŠ bez maturity
- c) SŠ s maturitou
- d) VŠ

19. Ekonomická aktivita

- a) Zaměstnanec/podnikatel
- b) Nezaměstnaný
- c) Na mateřské dovolené
- d) V důchodu
- e) Student
- f) Jiné:.....

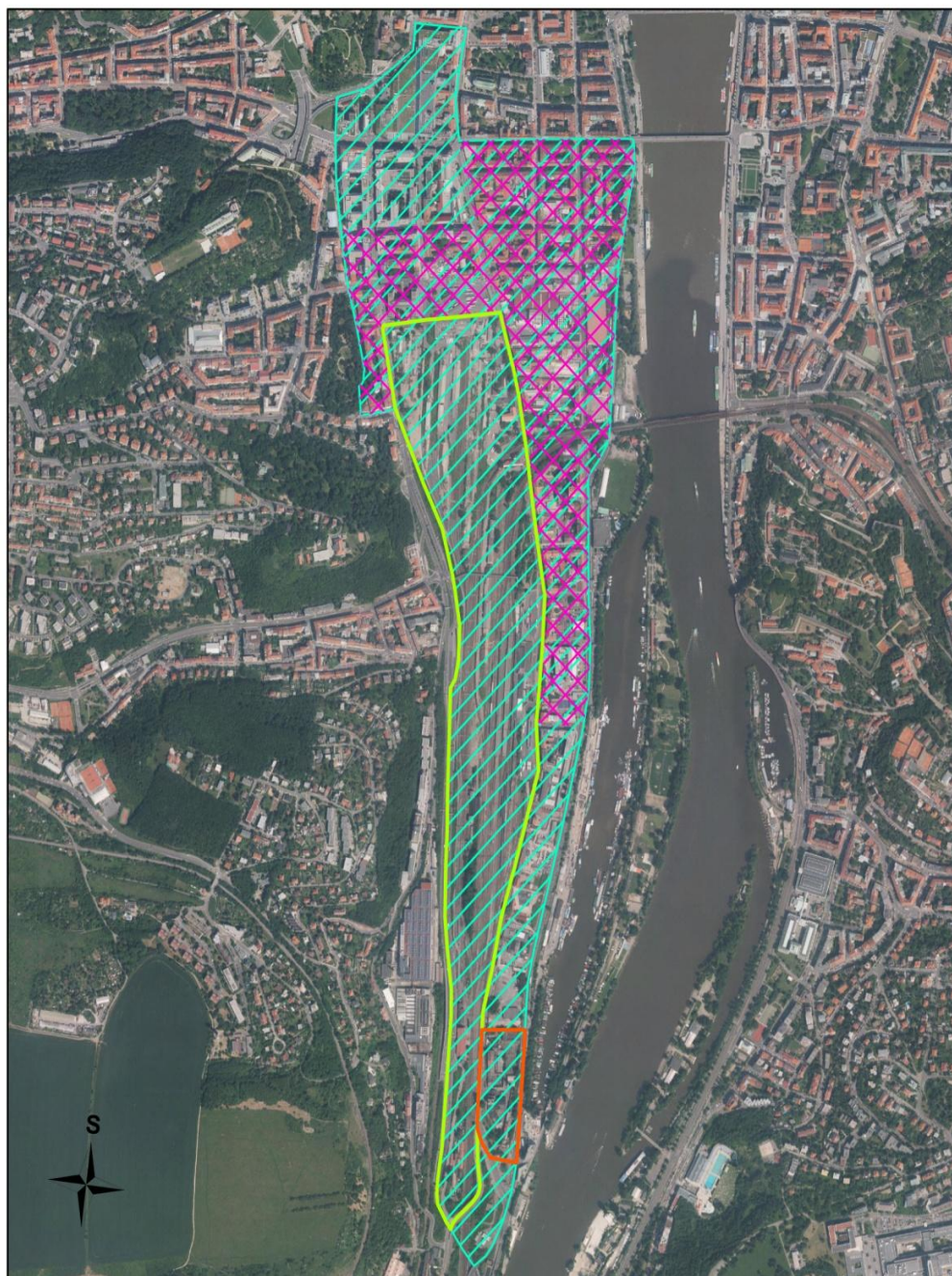
20. Žijete v domácnosti
s dětmi do 15 let?

- a) Ano
- b) Ne

Příloha č. 3: Mapa případového území

VYMEZENÍ PŘÍPADOVÉHO ÚZEMÍ

na pražském Smíchově



XX dotazníkové šetření
 líhovar Zlíchov
 nádraží Praha Smíchov
 případové území

Zdroje:
 Ortofoto ČÚZK
 Geodatabáze ArcČR 500

0 1 km
 1 : 13 000

Adéla RATHOVÁ
 Praha 2014

Příloha č. 4: Nádraží Praha-Smíchov na Knížecí, nákladové nádraží Praha-Smíchov



Zdroj: fotografie autorky

Pozn.: Žlutá drážní budova v povzdálí je nákladové nádraží Praha-Smíchov.