

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE
PŘÍRODOVĚDECKÁ FAKULTA

Bakalářská práce

Železniční brownfields – potenciál města. Případová studie nádraží Bubny

Railway brownfields - potential of the city. Case study of Bubny railway station.

Adéla Kluchová

Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje
Vedoucí práce:
Ing. arch. Eliška Slámová
Studijní program: Geografie
Studijní obor: Geografie a kartografie
Praha, srpen 2014

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala Ing. arch. Elišce Slámové za odborné rady a inspiraci. Velmi si vážím také vstřícnosti respondentů rozhovorů, bez jejichž otevřenosti a ochoty by tato práce nemohla vzniknout. Děkuji také své rodině a přátelům za podporu a cenné připomínky při zpracování práce.

Prohlášení

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

V Praze dne 16. 8. 2014

.....
Adéla Kluchová

Abstrakt

Název práce: Železniční brownfields – potenciál města. Případová studie nádraží Bubny
Autor: Adéla Kluchová
Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje
Vedoucí práce:
Ing. arch. Eliška Slámová
Abstrakt: Železnice, jež v 19. století přivedla průmyslový rozmach až ke středověkým hradbám Prahy, tam o sto let později zanechala obrovské celistvé lukrativní plochy, které jsou na současné nároky železniční dopravy vysoce naddimenzované. Železniční brownfieldy nyní nabízí svůj potenciál začlenit se do organismu města, propojit již existující zástavbu a vytvořit nové polyfunkční městské čtvrti. Tato bakalářská práce přibližuje problematiku transformace železničních brownfieldů jak v historickém kontextu, tak i kontextu současných přístupů územního plánování. Případová studie představuje brownfield nádraží Praha-Bubny a aktéry, kteří společně vytvářejí podobu budoucí transformace, stejně tak jako jejich dílčí cíle a představy o nově tvořeném prostoru.
Klíčová slova: železniční brownfieldy, nádraží Bubny, transformace, urbanismus, územní plánování

Abstract

Title: Railway brownfields - potential of the city. Case study of Bubny railway station.
Author: Adéla Kluchová
Department of Social Geography and Regional Development
Supervisor:
Ing. arch. Eliška Slámová
Abstract: The railway, that brought the industrial expansion to the medieval walls of Prague in the 19th century, left there a hundred years later immense, undivided lucrative spaces, that are overdimensioned for the requirements of the current railway transportation. The railway brownfields now offer their potential to integrate themselves into the city organism, connect the already existing housing areas and create new, multifunctional city quarters. This thesis introduces the issue of the railway brownfield transformation in both historical context, and the context of nowadays approach to spatial planning. The case study presents the brownfield of the Praha-Bubny railway station and the organisations, that are creating the image of the brownfield's future transformation, as well as their partial goals and ideas about the newly forming space.
Keywords: railway brownfields, Bubny railway station, transformation, urbanism, spatial planning

Obsah

1 Úvod 1
2 Teoretický rámec 3
2.1 Železnice v Praze, nádraží Bubny 3
2.2 Problematika transformace brownfieldů 5
2.2.1 Co je to brownfield 5
2.2.2 Potenciál brownfieldů 7
2.3 Kontext územního plánování 9
2.3.1 Legislativní rámec 9
2.3.2 Nový přístup k územnímu plánování 10
2.3.3 Metropolitní plán 11
2.3.4 Transformační a rozvojové plochy v Praze 13
3 Metodika 16
4 Případová studie nádraží Bubny 18
4.1 Charakteristika lokality 18
4.2 Projekty na přestavbu, územní záměry 22
5 Diskuze a závěr 33
Literatura 36
Další zdroje 38
Internetové zdroje a právní předpisy 41
A Hodnocení transformačních a rozvojových ploch 42
B Osnova otázek řízeného rozhovoru 43
C Současná podoba brownfieldu nádraží Bubny, pohled z jihu 44
D Vlastnická struktura pozemků na území VRÚ Holešovice Bubny-Zátory v roce 2014 45
E Územní studie VRÚ Holešovice Bubny-Zátory 47

Tabulky

2.1. Porovnání běžných projektových rizik s riziky projektů na brownfieldech 6
2.2. Nástroje územního plánování v Praze v roce 2014 10
2.3. Přehled VRÚ na území hl. m. Prahy definovaných ÚP z roku 1999 13
2.4. Hodnocení transformačních ploch dle Konceptu odůvodnění MP 15
3.1. Jmenný seznam respondentů .. 16
4.1. Porovnání velikostí VRÚ při různých vymezeních území 20

Obrázky

2.1. Pražský železniční uzel 4
2.2. Přehled VRÚ na územní hl. m. Prahy definovaných ÚP z roku 1999 14
2.3. Hodnotící diagram transformačních a rozvojových ploch dle Konceptu odůvodnění MP .. 15
4.1. Znázornění území VRÚ Holešovice dle ÚP z roku 1999 v porovnání s VRÚ Holešovice Bubny-Zátory, se kterým pracuje aktuální územní studie 19
4.2. Rozsah památkové ochrany objektů v letech 2004-2008 21
4.3. Památkově chráněný objekt vodárny 21
4.4. Návrh architekta Alberta Speera 22
4.5. Návrh architekta Novotného v obou variantách 23
4.6. Vizualizace návrhu studia Asymptote 24
A.1. Hodnocení transformačních a rozvojových ploch 42
C.1. Bubny, pohled z jihu 44
D.1. Veřejní a soukromí vlastníci 45
D.2. Výčet vlastníků část 1 46
D.3. Výčet vlastníků část 2 46
E.1. Výkres územní studie VRÚ Holešovice Bubny-Zátory 47

Seznam příloh

A Hodnocení transformačních a rozvojových ploch
B Osnova otázek řízeného rozhovoru
C Současná podoba brownfieldu nádraží Bubny, pohled z jihu
D Vlastnická struktura pozemků na území VRÚ Holešovice Bubny-Zátory v roce 2014
E Územní studie VRÚ Holešovice Bubny-Zátory

Přehled použitých zkratek

ČR	Česká republika
EU	Evropská unie
HMP	Hlavní město Praha
IPR	Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
MČP7	Městská část Praha 7
MP	Metropolitní plán
MPO	Ministerstvo průmyslu a obchodu
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
ORCO	ORCO Property Group SA
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, s. o.
ÚPD	Územně plánovací dokumentace
ÚP	Územní plán
ÚSES	Územní systém ekologické stability
VRÚ	Velké rozvojové území
ŽP	Životní prostředí
ŽUP	Železniční uzel Praha

Kapitola 1/
Úvod

Brownfieldy jsou budovy a pozemky, které ztratily své původní využití (Jackson 2005). Vznikaly v důsledku společenských změn v 90. letech 20. století, kdy docházelo ve velké míře ke změně funkčního využití ploch, a jejich vznik je důsledkem změny, kterou lze považovat za úpadek (Sýkorová 2007). Charakter brownfieldů, jejich velikost a potenciál pro další využití může být velice rozdílný, mohou jimi být zemědělské stavby, průmyslové objekty, území původně využívaná pro vojenské účely, přístavy či železnice (Jackson 2005, Lednická 2010, Sýkorová 2007). Sýkorová (2007) za brownfieldy považuje oblasti, kde v minulých desetiletích došlo k významné proměně od lokalit s intenzivním využitím k lokalitám využitým jen omezeně nebo zcela opuštěným a zdůrazňuje, že mezi území s největším potenciálem pro transformaci patří právě nábřeží, železniční či průmyslové oblasti v centrech měst.

Od doby vynálezu parní lokomotivy železnice ulehčuje pohyb osob i zboží a nabízí spojení mezi sídly s doposud nevídanou rychlostí. Železnice se stala symbolem prosperujícího moderního města konce 19. století (Slámová 2013), umožňovala kapacitní přesun věcí a surovin a vytvářela podmínky pro mohutný rozvoj průmyslu. Železnice se tak dostala až k hranicím středověkých měst, kde dala vzniknout industriálně založeným prosperujícím čtvrtím. V průběhu 20. století však nastala změna. Velcí průmyslníci přesunuli své závody do nových oblastí na jiné kontinenty (Bečková 2009) a zájem o tradiční dopravní cesty zeslábl nebo zanikl úplně. Systém fungování železniční dopravy se změnil, stále ubývá nároku na užitné plochy nádraží, nevyužité budovy a trati chátrají. Otevírá se tak příležitost nejen pro developery, ale také obce či zájmové skupiny, společně zacelit tyto jizvy v zástavbě přímo navazující na centra velkých měst a přetvořit tyto chátrající, avšak velmi lukrativní lokality, v nový městský prostor.

Ve své práci se tak pokusím přiblížit železniční brownfieldy jako atraktivní prostor pro naplnění zájmů jak veřejných, tak soukromých subjektů. Práce představí regeneraci železničních brownfieldů jako možnou a vítanou alternativu záboru zemědělské půdy projekty na greenfieldech[1]) . Mým cílem je za pomoci literatury a výpovědí přímých aktérů transformace drážních ploch pojmenovat na příkladu pražského nádraží Bubny pozitiva

[1]) „Tzv. zelená louka nebo zelené pole, čili plocha připravená k zainvestování. Greenfield je urbanistický termín označující území, které dosud nebylo zastavěno a je využíváno jako zemědělská půda nebo jde o ryze přírodní plochy. Zastavování greenfieldů není ve většině případů žádoucím jevem“ (Lednická 2010, s. 12).

i negativa realizace projektu na území sloužícím sice po mnoho let drážním účelům, disponujícím však lukrativní polohou v centru města, na které se předpokládá transformace na polyfunkční městskou čtvrť s funkcí rozšířeného celoměstského centra (IPR Praha 2012). Na základě výše uvedeného jsem si vytyčila následující výzkumné otázky:

- Jaké faktory činí železniční brownfieldy atraktivními lokalitami pro město i investora a jaké naopak brání jejich regeneraci a rozvoji?
- Jaké ze zjištěných faktorů se dominantně uplatňují v případě nádraží Bubny?

Teoretická část v sekci 2.1 představí historický rámec budování železnice v Praze. V sekci 2.2 je vysvětlen pojem brownfield, tato sekce také přibližuje základní typologickou klasifikaci brownfieldů dle potenciálu pro jejich transformaci. Sekce 2.3 poté představuje pražský prostor, v dílčích podkapitolách je přiblížena nová tvář územního plánování, připravovaný Metropolitní plán nebo nové pojmy transformační a rozvojové plochy, jejich definice a hodnocení.

Kapitola 3 popisuje metody a zdroje dat použité při řešení empirické části, jmenovitě také představuje respondenty řízených rozhovorů a způsob jejich vyhodnocení. Kapitola 4 je věnována přímo brownfieldu nádraží Bubny. V sekci 4.1 hodnotím brownfield podle předem stanovených kritérií, v sekci 4.2 pak podrobně představuji vize a projekty jednotlivých aktérů regenerace řešeného území. Cílem kapitoly 5 je pak konfrontace výzkumných cílů a otázek s výsledky empirického výzkumu, hodnocení jeho úspěšnosti a nastínění dalších výzkumných příležitostí v této oblasti.

Kapitola 2/
Teoretický rámec

Cílem této kapitoly je zařadit transformaci železničních brownfieldů do širšího kontextu. Nejprve je představena historie budování železnice v Praze jako významný faktor určující budoucí polohu a výchozí potenciál těchto lokalit, dále je stručně přiblížena problematika regenerace brownfieldů, definovány základní pojmy a představeno dělení brownfieldů na základě potenciálu pro jejich budoucí transformaci. Na závěr této kapitoly je představeno územní plánování jako prozatím nejvýznamnější regulační mechanismus používaný zúčastněnými aktéry při rozvoji území a moderní přístupy používané nyní při tvorbě Metropolitního plánu.

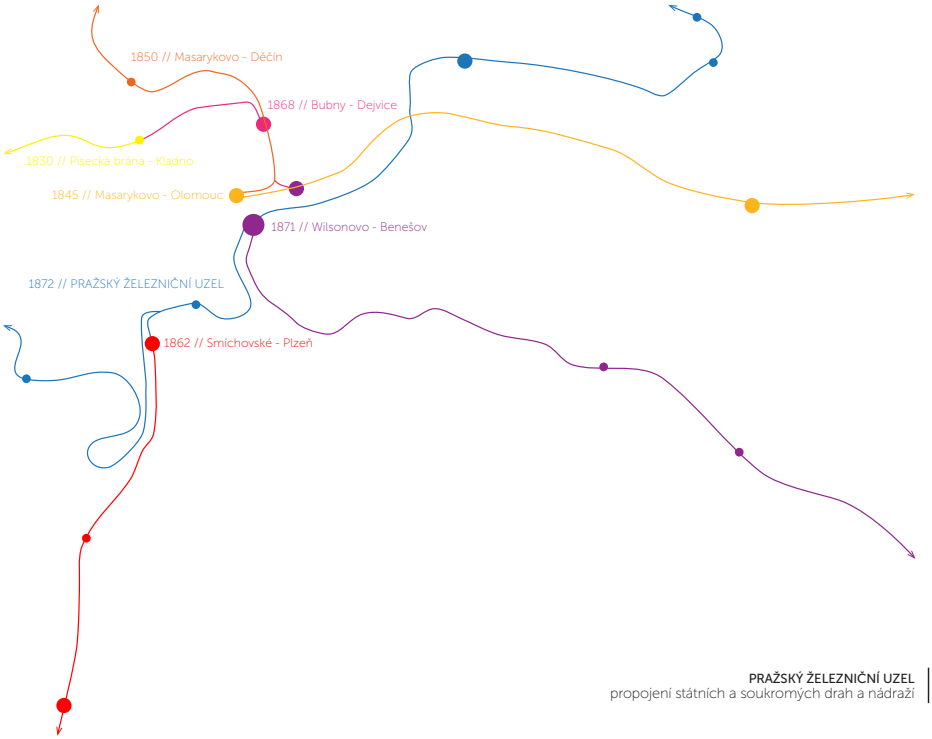
2.1 Železnice v Praze, nádraží Bubny

První vlaky z Vídně přijely do Prahy na Nádraží státní dráhy (dnes Masarykovo nádraží) v roce 1845. Potenciál železnice pro rozvoj průmyslu se potvrdil i v pražském prostředí. Podél vídeňské trati se začaly rozvíjet nejprve průmyslové závody ve Vysočanech, Libni či Karlíně, na Smíchově a s jistým zpožděním i v hůře přístupných Holešovicích (Čechová 2013). Brzy po dokončení Nádraží státní dráhy se začalo s výstavbou trati do Drážďan. Trať byla vytyčena příhodným topografickým terénem na úpatí Letenského masivu a středem Holešovického meandru a zprovozněna byla roku 1851. Jak popisuje Čechová (2013), v té době ještě trať neměla na Holešovice přímý vliv, neboť oblastí jen projížděla. Významným momentem bylo napojení propojky Buštěhradské dráhy[1]) z nádraží Bruska (dnes Dejvice) na drážďanskou trať v roce 1868. V Bubnech pak započala výstavba budov, skladů, dílen a železničního depa společnosti Státní dráhy. V následujících letech plní nádraží Bubny funkci servisního zázemí pražské železnice.

[1]) Rozvoj těžby uhlí na Kladensku v polovině 19. století vyvolal požadavek nahradit dosud fungující koněspřežnou dráhu do Lán výkonnějším dopravním prostředkem. Z tohoto důvodu byla v roce 1852 založena Buštěhradská železniční společnost, která od 1. ledna 1855 obdržela koncesi k provozování parostrojní železnice. Její jméno bylo odvozeno od Buštěhradu, který byl tehdy známější než malé městečko Kladno. Roku 1863 získala společnost koncesi k přestavbě koněspřežky v úseku Vejhybka – Bruska na parostrojní provoz a její prodloužení do Buben a roku 1867 následovala koncese pro zbylý úsek Vejhybka – Lány. Na základě požadavku na železniční spojení od producentů cukru a chmele na Žatecku a Lounsku a rozvoje těžby hnědého uhlí v Podkrušnohoří postupně Společnost Buštěhradské dráhy rozvinula síť svých železnic do celé oblasti. Dne 1. ledna 1923 byla Společnost Buštěhradské dráhy zákonem zestátněna a její tratě se staly součástí ČSD. Muzeum Žatec. Kráceno. Dostupné z: http://www.muzeumzatec.cz/bustehradska-draha.html [cit. 29. 7. 2014].

Až do roku 1855, kdy byly všechny dráhy na rakousko-uherském území (kromě té Buštěhradské) prodány Rakouské společnosti státní dráhy, působilo na samostatně vznikající dráhy přirozené konkurenční prostředí soukromých zakladatelských společností. Teprve po zestátnění se tak dalo o izolovaných nádražích jednotlivých investorů hovořit jako o železničním uzlu Praha (ŽUP). Za účelem nalezení koncepčních řešení byla již v roce 1910 založena Pražská nádražní komise (Binko 2006). Propojení státních a soukromých drah v pražském železničním uzlu znázorňuje obrázek 2.1.

Obrázek 2.1. Pražský železniční uzel.



Zdroj: Slámová (2013, s. 37).

Koncepční propojení řešilo v první řadě dvě klíčové úlohy – vyčlenění nákladní dopravy z vnitropražských nádraží a postupné soustředění osobní dopravy do jediného ústředního průjezdného nádraží, kterým se díky své poloze stalo Nádraží Františka Josefa (dnes Hlavní nádraží). Již v meziválečné době byla k demolici určena nádraží Denisovo (později Těšnov) a nádraží v Libni, neboť v nové představě o železnici v Praze neměla již své místo (Bečková 2009). Podobný osud visí od doby prvních plánů na přestavbu ŽUP také nad Masarykovým nádražím. Současná existence Hlavního a Masarykova nádraží, jakožto dvou centrálních nádraží pro příměstskou dopravu v Praze přináší dle Binka (2010) mimo jiné následující problémy: zhoršenou kvalitu přestupů mezi příměstskou a dálkovou dopravou i příměstskou dopravou navzájem, či fakt, že v případě

ukončení dopravy od letiště na Masarykově nádraží, nepřivádí letecké cestující přímo na dálkovou dopravu.

Již dohoda mezi Prahou a Ministerstvem dopravy o přestavbě ŽUP z roku 1960 uvádí mezi konkrétními cíli, že by „měla být zrušena část kladenské tratě mezi nádražími Praha-Dejvice a Praha-střed (dnes Masarykovo nádraží) a část kralupské tratě mezi zastávkou Praha-Holešovice a rovněž nádražím Praha-střed. Tak by ztratilo opodstatnění i nádraží Praha-Bubny, …, jeho rozsáhlé pozemky by mohly být věnovány „socialistické výstavbě“ (Bečková 2009, str. 7).

Prioritou současného územního plánování je z funkčně železničního hlediska vytvořit prostorové podmínky pro modernizaci koridoru trati Praha-Kladno s připojením na letiště Václava Havla Praha (IPR Praha 2010). V dlouhodobém horizontu je plánováno plně zapojit Prahu do systému vysokorychlostních tratí a vybudovat plně průjezdný model, který povede v tunelech pod centrem města (IPR Praha 2014g). Přestože je cílem i nadále podporovat městskou a příměstskou železniční dopravu a podoba průjezdného modelu zatím není stabilizována (IPR Praha 2014g), zachování stanice Masarykovo nádraží není pravděpodobné.

2.2 Problematika transformace brownfieldů

Vzhledem k tomu, že se problematice revitalizace a transformace brownfieldů začala věnovat zvýšená pozornost až v posledních deseti letech, a to zejména v souvislosti s nově získanou možností čerpat dotace ze Strukturálních fondů EU (Lednická 2010, Sýkorová 2007), odborných publikací na toto téma není mnoho. Při tvorbě textu tedy odkazuji také na informace, které jsou dostupné ve formě vysokoškolských prací, dokumentů vlády České republiky či brožur zájmových organizací a agentur.

2.2.1 Co je to brownfield

V nejširší rovině lze brownfield definovat jako „nemovitost (pozemek, objekt, areál), která je nedostatečně využívaná, zanedbaná a může být i kontaminovaná. Vzniká jako pozůstatek průmyslové, zemědělské, rezidenční, vojenské či jiné aktivity. Brownfield nelze vhodně a efektivně využívat, aniž by proběhl proces jeho regenerace“ (MPO 2008, s. 3).

Česká terminologie je nesjednocená a český ekvivalent pojmu brownfield prozatím neexistuje (Jackson 2005), přestože i v zahraniční literatuře existují odlišné výklady[1]) , držím se v této práci zavedeného pojmu brownfield ve výše uvedeném smyslu.

[1]) Například „ pojetí brownfields v Evropské unii a Spojených státech amerických se odlišuje v otázkách kontaminace. Zatímco v USA se pojmem brownfield označuje zpustlá nemovitost, která je nutně kontaminovaná, v Evropě není kontaminace zásadním kritériem“ (Roháč 2010, s. 13).

Ústředním zájmem MŽP (2007, s. 4) je „snižování záborů nenarušené krajiny pro nové aktivity a zvýšení efektivnosti využití zastavěných území“. Zabírání krajiny s přírodním charakterem Ministerstvo životního prostředí (MŽP) považuje za dlouhodobě neudržitelné. Investoři, kteří si pro své projekty v naprosté většině případů vybírají plochy greenfieldů, se tak vyhýbají nutnosti likvidovat zpustlé budovy či ekologické zátěže (MŽP 2007). Rizika projektů realizovaných na brownfieldech v porovnání s běžnými investičními riziky shrnuje 2.1.

Tabulka 2.1. Porovnání běžných projektových rizik s riziky projektů na brownfieldech

Běžná projektová rizika	Dodatečná projektová rizika při rozvoji na brownfieldech
Riziko realitního trhu	Riziko celkové deprivace oblasti
Riziko konceptu projektu	Technické riziko ekologického poškození
Riziko míry zkušenosti investora	Zodpovědnostní rizika ekologického poškození
Riziko časového faktoru	Riziko komplikovaných majetko-právních vztahů
Riziko finančního trhu	Riziko zvýšené časové náročnosti projektu
Právní rizika	Rizika vyšší finanční náročnosti projektu
Dodavatelská rizika	Rizika vyšší ceny financování projektu
Příjmová rizika	Riziko zvýšené koordinační komplexnosti projektu a jeho realizace
	Časové riziko spojené s možnou změnou priorit realitního trhu

Zdroj: Jackson (2005, s. 7). Vlastní zpracování.

Existence brownfieldů má velký vliv nejen na genius loci [1]) svého okolí. Je společenským i estetickým problémem (Gremlica 2003), z urbanistického hlediska brownfieldy blokují rezervy pro možnou rentabilní zástavbu (Lednická 2010, MPO 2008) a znehodnocují nemovitosti ve svém bezprostředním okolí. Vážným problémem pro životní prostředí je kontaminace půdy, spodní i povrchové vody způsobená původním využití lokality.

Národní strategie regenerace brownfieldů vychází z pěti základních strategických a plánovacích dokumentů, které se mimo jiné zabývají právě problematikou transformace brownfieldů, jsou jimi Strategie udržitelného rozvoje ČR, Strategie hospodářského růstu ČR, Strategie regionálního rozvoje ČR, Politika územního rozvoje ČR a Státní politika životního prostředí ČR. Vizí této strategie (MPO 2008, s. 3) je tedy „celkové ozdravění území, rozšíření nabídky pro podnikatele, zlepšení životního prostředí ve všech jeho složkách a dosažení efektivního využití dříve zanedbaného území“. Je-li to technicky možné a efektivní, spočívá regenerace brownfieldu v rekonstrukci chátrajících objektů, v případě, kdy stav objektů a jejich okolí rekonstrukci neumožňuje, probíhá regenerace

[1]) Duch místa. Z latinského genius nadpřirozená živoucí síla, locus místo. Dnes přeneseně specifická jedinečná atmosféra určitého místa. Muzeum umění Benešov, dostupné z http://muzeum-umeni-benesov.cz/useruploads/files/sumne_benesovsko/4.geniusloci.pdf [cit. 8. 8. 2014].

brownfieldu ve dvou fázích: fázi rekultivace, která území vyčistí do podoby blízké greenfieldu, a fázi obnovy, která lokalitu připraví zpět ke smysluplnému využití. Dle MPO (2008) nemá soukromý sektor o investice do transformací brownfieldů zájem, a to zejména z důvodu zvýšených nákladů a rizik, které se váží na tento typ projektů. Zejména proto je v případě potřeby žádoucí, aby fáze rekultivace (případně celého procesu regenerace) podporoval veřejný sektor natolik, aby byl projekt komerčně životaschopný. Lednická (2010, s. 23) dodává, že „v případě, že nic nepodnikneme, je pravděpodobné, že se sociální a environmentální problémy budou zhoršovat a úpadek těchto zaostávajících lokalit bude pokračovat“. Cílem této strategie v celonárodním měřítku je tedy vytvoření prostředí pro rychlou a efektivní realizaci regeneračních projektů a prevenci vzniku nových brownfieldů.

Roberts, Sykes (2000) objasňují, že proces regenerace částí města by měl být natolik komplexní a integrovaný soubor aktivit, že povede k vyřešení urbánních problémů a zlepšení celkových podmínek lokality.

2.2.2 Potenciál brownfieldů

Míra potenciálu pro transformaci brownfieldů se nachází na velice široké škále od těch s nesmírně lukrativní polohou a minimálním strukturálním zatížením až po takové, které si s sebou nesou břímě ekologické zátěže, nacházejí se v periferních oblastech, často na venkově a leží tak na okraji zájmu realitního trhu i investorů. O struktuře brownfieldů v Česku podrobně pojednává Vyhledávácí studie pro lokalizaci brownfieldů v ČR zpracovaná pro MPO agenturou CzechInvest ve spolupráci se všemi kraji a realizovaná v letech 2005-2007.

Organizace CABERNET[1]) vytvořila pro klasifikaci brownfieldů dle potenciálu pro budoucí využití odbornou veřejností široce přijímaný model ABC, ten dělí brownfieldy z hlediska ekonomiky využití do tří základních kategorií (Jackson 2003).

Kategorií A jsou tzv. samorozvojové brownfieldy, ty se nacházejí většinou v blízkosti center velkých měst v investičně atraktivních lokalitách. O jejich rozvoj se zpravidla postará trh sám a nejsou tedy nutné výrazné veřejné pobídky a investice. Lokality v této kategorii nebývají ekologicky zatížené nebo je jejich poloha natolik lukrativní, že tato zátěž není pro investora důvodem přesunout svůj kapitál jinam.

Kategorii B představují tzv. potenciálně rozvojové brownfieldy, jedná se již o lokality s méně atraktivní polohou, taková území, jež si žádají nákladné rekonstrukce či demolice zdevastovaných budov nebo prostory z dob dřívějšího užívání kontaminované. Takovéto

[1]) CABERNET (Concerted Action on Brownfield and Economic Regeneration Network) je sítí odborníků pod záštitou Evropské komise zabývající se problematikou regenerace brownfieldů (http://www.cabernet.org.uk/).

lokality potřebují k nastartování procesu transformace již poměrně silnou veřejnou podporu, a to jak ve formě nefinančních intervencí (zejména ze strany obcí), tak ve formě prostředků z veřejných rozpočtů. Aby byla takováto veřejná finanční intervence efektivní, je žádoucí, aby byl poměr veřejných a soukromých investic 1:5 a více. Na jednu korunu z veřejných prostředků by tak měl soukromý sektor přispět nejméně 5 korunami. V tomto případě musí existovat jasný společně sdílený cíl a veřejné peníze by měly být poskytnuty právě v takové výši, aby zaplnily nákladovou mezeru projektu, který by se bez takovéto investice uskutečnit nemohl. Tyto lokality se tedy vyznačují průměrným potenciálem nového využití a úspěšnost projektu závisí zejména na konkrétních aktérech a jejich schopnostech efektivní spolupráce.

Kategorií C jsou pak tzv. nerozvojové brownfieldy, jedná se o neatraktivní či silně kontaminované plochy, jež jsou pro investory neatraktivní, a investice do jejich transformace je pro ně téměř jistě ztrátová. K revitalizacím takovýchto lokalit poté dochází zejména ze sociálních důvodů či z důvodu ochrany životního prostředí. Nutná intervence veřejných prostředků je zde v poměru 1:1 až 1:4 a nabízí se tak pro tyto případy využití grantů strukturálních fondů EU.

Ve své pozdější publikaci Jackson (2005) přidává ještě kategorii brownfieldů, jejichž havarijní stav bezprostředně ohrožuje zdraví a životní prostředí. V případě, že není možné přivést k zodpovědnosti toho, kdo škody způsobil, revitalizace je hrazena z veřejných zdrojů. Dále připomíná velké množství brownfieldů, které není možné zařadit do žádné z výše uvedených kategorií, nacházejí se v nekomerčních lokacích s převahou nabídky nad poptávkou a dlouhodobě pro ně neexistuje naděje na nové funkční využití. Pro jejich revitalizaci bude nutný zvláštní program, ten bude pravděpodobně ve většině případů spočívat v odstranění ekologických zátěží a navrácení pozemků do nezastavěných ploch s přírodním charakterem.

Organizace Arnika (2009) provedla dotazníkový průzkum, ze kterého vyplynulo, že Praze schází prostory pro vzdělávací zařízení, rekreační a sportovní plochy, levné bydlení, velké zelené plochy tvořící propojený pás a malé zelené prvky, pro všechny tyto typy funkcí představují vnitropražské brownfieldy příležitost.

Ve své práci se nadále dominantně zabývám železničním brownfieldem v širším centru Prahy, tyto lokality je možné dle výše uvedené klasifikace zařadit do kategorie A - samorozvojové brownfieldy. Vlastnictví pozemků v podobných lokalitách je strategickým klenotem, lukrativní poloha, rozloha či celistvost předurčují železniční brownfieldy k transformaci v polyfunkční centra celoměstského významu. Strategie rozvoje je pro každý brownfield jedinečná, transformace lokalit je však spjata s rozvojem celého města,

v následující sekci tedy představím za využití aktuální plánovací dokumentace transformaci brownfieldů v pražském kontextu.

2.3 Kontext územního plánování

Z důvodu nedostatku konkrétních regulačních mechanismů je nyní územní plánování jediným rámcem používaným zainteresovanými aktéry při rozvoji území (Arnika 2009). Při jeho tvorbě bývají přednostně vyslyšeny požadavky soukromých investorů hájících své ekonomické zájmy, což se pro místní obyvatele jeví jako netransparentní a neodůvodněné, nedostatek informací a znalostí poté indukuje nedůvěru mezi rozhodujícími orgány a občany (Arnika 2009). V současné době přIPR Prahaavovaný Metropolitní plán by měl být pro uživatele pružnější a pracovat na základě principů udržitelného rozvoje, zároveň je žádoucí (Arnika 2009), aby docházelo ke spolupráci nevládních organizací, komunálních politiků a lokálních občanských iniciativ při úsilí o transparentnější rozhodovací procesy. Dle Hrudkové (2011) by mělo územní plánování reagovat na změnu společenských podmínek, zabývat se udržitelným rozvojem území a vyhovovat společenským potřebám.

2.3.1 Legislativní rámec

Územní plánování upravuje stavební zákon – Zákon č. 183/2006 Sb. v platném znění (stavební zákon) a níže uvedené základní cíle územního plánování jsou ve stavebním zákoně ukotveny. Územní plánování by mělo vytvářet předpoklady pro výstavbu spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území. Územní plánování by dále mělo zajišťovat předpoklady pro udržitelný rozvoj území a koordinovat veřejné a soukromé záměry změn v území tak, aby bylo dosaženo prospěšného souladu. Žádoucí je také, aby právě územní plánování ze své povahy zákona o využití území ve veřejném zájmu chránilo a rozvíjelo přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, a to včetně jeho dědictví.

Stavební zákon také definuje základní nástroje územního plánování, těmi jsou nezávazné **územně plánovací podklady**, které zahrnují *územně analytické podklady* zpracovávané pro území kraje či obce s rozšířenou působností přinášející zprávu o stavu a vývoji území a *územní studie*, které prověřují na území obce možnosti a podmínky pro změny v území. Závaznou částí územního plánování je pak **územně plánovací dokumentace (ÚPD)**, ta zahrnuje *zásady územního rozvoje* pro území kraje, *územní plán* pro území obce nebo jejich části a *regulační plán*, který velmi detailním způsobem definuje podobu vybraných částí obce, přičemž jeden krok nemůže nahradit druhé dva kroky a

je nutné řešit území hierarchicky tak, aby územní plánování na nižší řádovostní úrovni vyhovovalo tomu na úrovni vyšší. Zároveň je nutné území řešit koncepčně na více řádovostních úrovních (IPR Praha 2014a). Umístění staveb či změna využití budov a území je proveditelné pouze na základě kladného územního rozhodnutí vydaného příslušným stavebním úřadem. Nástroje územního plánování v Praze představuje tabulka 2.2

Tabulka 2.2. Nástroje územního plánování v Praze v roce 2014

Územně plánovací dokumentace závazné		Územně plánovací podklady nezávazné
typ	území	typ
Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy	kraj	Územně analytické podklady
Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy	město	Územní studie
Územní plán části Prahy	část města	
Regulační plány	část města	

Zdroj: IPR Praha Praha: O územním plánování v Praze. Dostupné online. Vlastní zpracování. http://www.iprpraha.cz/clanek/72/o-uzemnim-planovani-v-praze [cit. 14. 8. 2014].

Nejpoužívanějším nástrojem územního plánování je územní plán (ÚP). ÚP vymezuje zastavěné území, plochy a koridory. Urbanistickou koncepcí, jež ÚP definuje, pak rozumíme základní koncepci rozvoje území obce, ochrany jeho hodnot, plošného a prostorového uspořádání (Zákon 183/2006 Sb.). Dále stavební zákon mimo jiné vymezuje plochy zastavitelné a plochy přestavby (také transformační plochy), které jsou určené ke změně stávající zástavby či obnově a opětovnému využití znehodnoceného území.

2.3.2 Nový přístup k územnímu plánování

Jehlík (2012) představuje základní principy územního plánování, to podle něj zahrnuje rovinu strategickou (urbanistické koncepce v širokém významu), regulativní (ÚPD) a rozhodovací (územní řízení). Dále upozorňuje, že ÚP je jen součástí procesu „plán – projekt – realizace“, přičemž není možné, aby jeden krok nahradil zbývající dva, a „sídlo a krajina jsou ústrojnými částmi jednoho celistvého prostředí, převážně lidmi tvořeného, jsou de facto „stavbou“ tvořenou objekty a prostory v příčinné souvislosti s ději v nich probíhajícími“ (Jehlík 2012 cit. v IPR Praha 2014d, s. 9). Neexistuje všeobecně přijímaný model rozvoje sídel, dynamický trh v posledních desetiletích neumožňuje předurčovat konkrétní způsob využití území a nelze tedy procesy plánovat pomocí stabilních modelů (IPR Praha 2014d). Současný způsob plánování opouští funkci jako klíčovou a určující informaci, větší význam přikládá prostorové struktuře a souvisejícím různorodým činnostem a pohybům, dnes jsou za důležitější považovány projevy a dopady investice než předdefinovaná funkce investičního záměru (IPR Praha 2014d).

V Evropě je již zvykem, že města plánují především jejich obyvatelé. Územní plánování realizují prostřednictvím potřebných profesionálů díky volené samosprávě, která reprezentuje jejich lokální zájmy, a nezávisle na státu, jehož role spočívá nejvýše v iniciaci racionální shody napříč širším územím (IPR Praha 2014e).

Je tedy nutné si uvědomit, že územní plánování v Česku v letech 1938-1989 nemělo se sebeurčením obcí mnoho společného a že klíčová společenská témata obsažená v ÚP neprocházela prakticky žádnou společenskou reflexí. Poté, co bylo možné po dobu půl století územní plánování nazývat spíše územním diktátem, neexistovala ani po roce 1989 síla, která by byla schopná tato stigmata pružně a rychle nahradit. K reálné reflexi zažitých praktik dochází postupně až v současné době. A tak také mnoho stále platných ÚP vznikalo za použití metod určených pro územní plánování centrálně řízeného státu (IPR Praha 2014e).

V případě tvorby ÚP tak nyní dochází k proměně vědeckého paradigmatu (IPR Praha 2014d). Paradigma shrnuje základní domněnky, předpoklady a představy konkrétní skupiny vědců. Ti vytyčí metodická pravidla řešení, intuitivní postoje i způsoby hodnocení problému. K proměnám a zvratům dochází ve chvíli, kdy se dosavadní paradigma vyčerpá (IPR Praha 2014d). Od rigidního obdivu k funkčnímu pojetí se územní plánování vrací k „hledání různorodých a vrstevnatých společenství, která vytvářejí a obývají různorodé a vrstevnaté struktury města“ (IPR Praha 2014d, s. 17). Ač je ÚP zákonitě odrazem společnosti, povinností a odpovědností jeho tvůrců je naznačení jiné cesty, tvorby nových hodnot a definice priorit (IPR Praha 2014d).

Nový přístup k využití území je postaven na principu recyklace, který se vymezuje a odlišuje od procesu rehabilitace. Pro pozdní 20. století byl typický přístup rehabilitace, kdy se znovu stavilo něco, co již existovalo a cílem bylo objekty restaurovat do původního stavu. Pro kulturu recyklace 21. stol je však historie a kultura místa pouze základnou, na které začíná nový cyklus (Guallart 2003), recyklace tak přivádí staré struktury do nového cyklu.

2.3.3 Metropolitní plán

Hlavní město Praha (HMP) je podle zvláštního zákona současně hlavním městem ČR, krajem i obcí. Má tedy zpracovány územně analytické podklady (v poslední aktualizaci z roku 2013), na jejichž základě byly zpracovány zásady územního rozvoje a slouží také jako zdroj informací pro přípravu ÚP. V současné době je platný ÚP z roku 1999, tvorbou nového ÚP hl. města Prahy – Metropolitního plánu (MP) je pověřena Kancelář Metropolitního plánu, která byla pro tento účel založena v srpnu roku 2012. Tato kancelář funguje na Institutu plánování a rozvoje hl. města Prahy (IPR Praha) v sekci plánování

města, kterou vede doc. Ing. arch. Roman Koucký, pod jehož záštitou MP vzniká. Ve fázi příprav nového ÚP před veřejnoprávním projednáním není zákonem umožněno zveřejňovat dílčí výstupy. Kancelář Metropolitního plánu proto zavedla tzv. Koncept odůvodnění, v rámci kterého vydala zatím 12 z 18 plánovaných sešitů a 8 z 12 plánovaných ilustračních výkresů odůvodnění, na jejichž základě probíhá odborná i veřejná diskuse nad jednotlivými principy a záměry, které by se měly do nového ÚP promítnout. Zveřejnění návrhu MP je plánováno na březen 2015 poté by měla probíhat veřejná i neveřejná projednávání dle procedur pevně stanovených ve stavebním zákoně a samotné vydání dokumentu je plánováno na rok 2017. Nový plán by měl obsahovat především iniciaci, nikoliv restrikci (IPR Praha 2014a), zpřesnění plánu by nemělo být nutně jeho změnou, jak je tomu u plánu současného, klade si za cíl rozvíjet přírodní i kulturní dědictví města, hledat soulad i kontrasty, vytvořit podmínky pro vysokou kvalitu života a vrátit Prahu na mapu velkoměst Evropy i světa. Pro tvorbu Metropolitního plánu byly definovány čtyři základní elementy, na které navazují jednoduchá pravidla, která tvoří základní ideologický rámec tvorby plánu[1]):

1. Pravidlo o nepřekročení první čáry
2. Pravidla vymezení krásných veřejných prostranství
3. Pravidla pro stanovení výškové kompozice města
4. Pravidla pro účelné načasování jednotlivých kroků

Novinkou pro Prahu je nedávné schválení dvou dokumentů, které by spolu s připravovaným MP měly do budoucna ovlivnit podobu pražských veřejných prostor. Prvním dokumentem jsou nové Pražské stavební předpisy, které s účinností od 1. 10. 2014 nahradí zastaralou vyhlášku HMP o obecných technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze (vyhl. č. 26/1999 Sb. Hl. m. Prahy), tento dokument je závazný a jeho hlavním přínosem je zavedení regulativ, které určují prostorové limity staveb ve vztahu k charakteru okolní zástavby, zabývá se tak doposud opomíjenými urbanistickými vztahy (IPR Praha 2014b). Druhým dokumentem je pak Manuál tvorby veřejných prostranství obsahující jednoduchá pravidla a doporučení pro tvorbu veřejných prostranství způsobem, který by občany neodrazoval, ale lákal k pobytu. Tento manuál je závazný pro městské organizace a správce, provozovatele a nájemce majetku HMP, pro městské části a investory má pouze informativní charakter (IPR Praha 2014a).). Obdoby obou výše zmíněných dokumentů již běžně fungují v jiných evropských metropolích, pro Prahu je však jejich zavedení přelomovým činem

[1]) Podrobněji je představují prezentace ke Konceptu odůvodnění doc. Kouckého. Dostupné ze záznamu také online: http://plan.IPR Prahapraha.cz/cs/metropolitni-plan [cit. 8. 8. 2014].

2.3.4 Transformační a rozvojové plochy v Praze

Platný ÚP hlavního města Prahy z roku 1999 definuje 15 velkých rozvojových území (VRÚ), na jejichž území vyhláškou č. 33/1999 vyhlašuje stavební uzávěru[1]) do doby schválení podrobnější územně plánovací dokumentace nebo pořízení a projednání územně plánovacího podkladu pro celý rozsah velkého rozvojového území nebo jeho ucelenou část. VRÚ na území Prahy shrnuje, tabulka 2.3 a znázorněny jsou na obrázku 2.2). Řešené území nádraží Bubny se z pohledu současné legislativy nachází na VRÚ Holešovice.

Tabulka 2.3. Přehled VRÚ na území hl. m. Prahy definovaných ÚP z roku 1999

	Název VRÚ
1	Letiště Ruzyně - Drnovská
2	Dejvice - kasárna, ulice Gen. Píky
3	Bubeneč
4	Troja
5	Pelc - Tyrolka
6	Holešovice
7	Strahov
8	Smíchov jih
9	Vysokoškolský areál Jinonice
10	Radotín - Lahovice - Zbraslav
11	Bohdalec - Slatiny
12	Letňany - Kbely
13	Štěrboholy - Malešice
14	Štěrboholy - Dubeč - D. Měcholupy
15	D. Počernice - Běchovice

Zdroj: IPR Praha (2014h). Vlastní zpracování.

Připravovaný MP však opouští zavedené terminologie z druhé poloviny 20. století a vrací se k přirozenějším a více vypovídajícím termínům[2]).

Koncept odůvodnění MP (IPR Praha 2014f) definuje základní členění území:

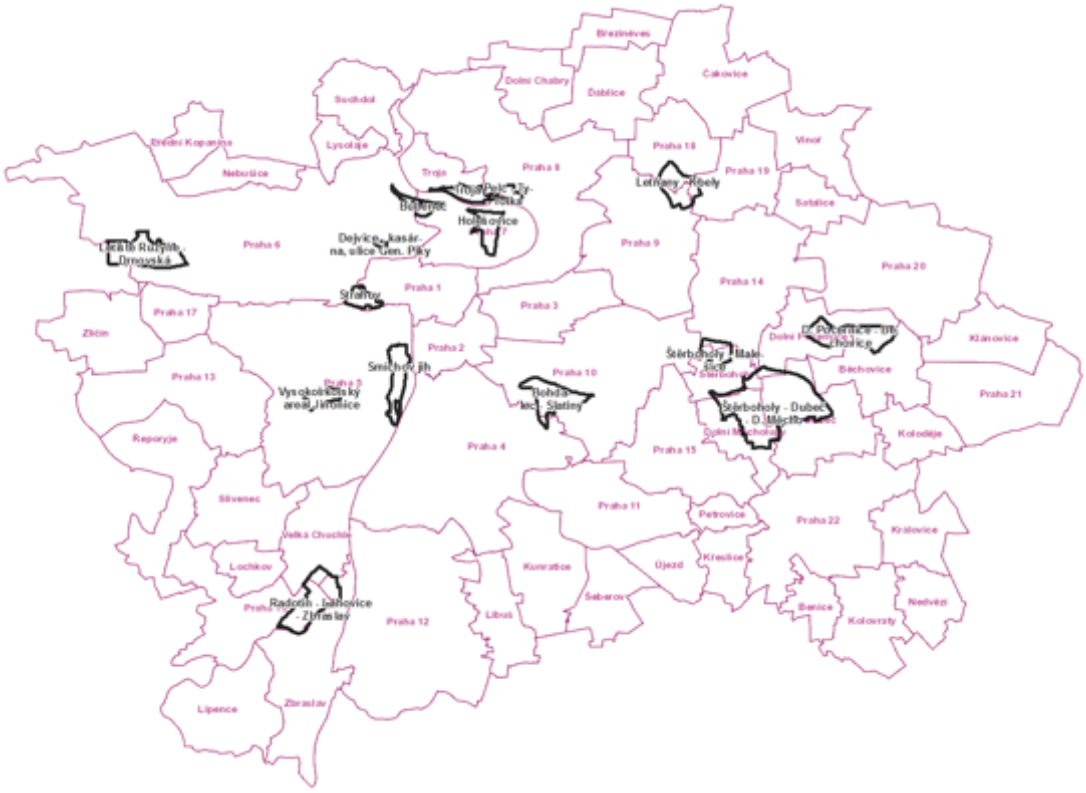
1. *plochy stabilizované*, jež prokázaly svou funkčnost a měly by tak zůstat bez zásadních změn charakteru, s možností dílčího doplnění
2. *plochy transformační*, kde se předpokládá rozsáhlejší doplnění či změna dosavadního charakteru

[1]) Stavební uzávěry jsou nástrojem sloužícím k zajištění dočasné ochrany určitého území před stavbami nebo jinými činnostmi, které by mohly omezit budoucí záměry v území (např. výstavbu metra). Jsou vydávány z následujících důvodů: Zajištění nekomplikovaného průběhu výstavby významných dopravních staveb (metro, tramvajové tratě, komunikace) či zajištění kontroly nad významnými rozvojovými územími města (tzv. velká rozvojová území - VRÚ) a pro další účely, které jsou blíže specifikovány v jednotlivých stavebních uzávěrách. O povolení výjimky ze stavební uzávěry rozhoduje Rada hl. m. Prahy. Žádost o projednání výjimky ze stavební uzávěry přijímá Odbor stavební a územního plánu Magistrátu hl. m. Prahy, který tyto žádosti zpracovává pro Radu hl. m. Prahy. Kráceno. Dostupné z: http://www.IPR Prahapraha.cz/clanek/52/stavebni-uzavery [cit. 3. 8. 2014].

[2]) Podrobně v sešitu Slovník plánu, který je součástí Konceptu odůvodnění MP. Dostupné online. http://plan.IPR Prahapraha.cz/uploads/assets/metropolitni-plan/003_Slovnik_planu.pdf [12. 8. 2014].

3. *plochy rozvojové* s předpokládanou zásadní změnou charakteru území a založením nové urbánní nebo krajinné struktury

Obrázek 2.2. Přehled VRÚ na územní hl. m. Prahy definovaných ÚP z roku 1999



Zdroj: IPR Praha (2014h).

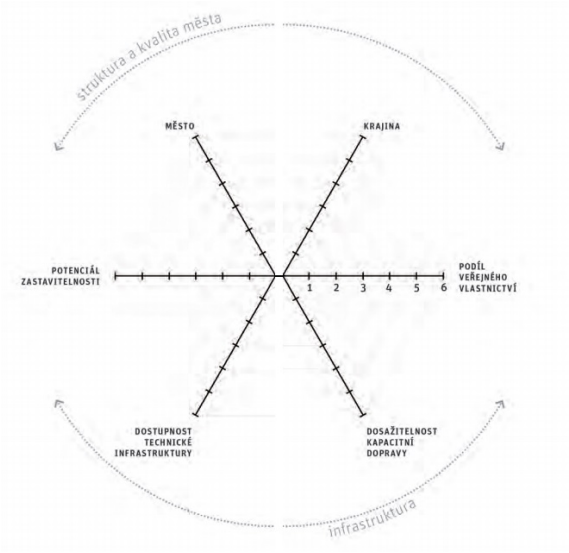
Praha nyní disponuje 3 880 ha transformačních ploch a 3 780 ha ploch rozvojových (IPR Praha 2014f), v první fázi je nutné plochy utřídit a zhodnotit jejich význam a potenciál pro město. Lokality jsou hodnoceny na základě 30 kritérií takovým způsobem, aby bylo hodnocení možné promítnout do všech kapitol ÚP. Hodnocení těchto lokalit stále probíhá.

V sešitu zabývajícím se transformačním a rozvojovými plochami (IPR Praha 2014f) jsou tedy prozatím představeny pouze lokality větší než 30 ha a jsou hodnoceny dle šesti vybraných hodnotících kritérií. Toto hodnocení probíhá v šestistranných diagramech (obrázek 2.3) na škále 1-6, přičemž 6 je hodnota nejvyšší. Hodnotícími kritérii jsou:

1. *Město* hodnotící charakter a kvalitu místa.
2. *Potenciál zastavitelnost*i, kde 6 bodů je přiřazeno územím, kde je nejvyšší průměrný koeficient podlažích ploch.
3. *Dostupnost technické infrastruktury*, kde 6 body bude hodnoceno území, do kterého není potřeba dalších investic.

4. *Krajina*, kde 6 bodů získá území, které nezasahuje do metropolitních parků nebo krajinného rozhraní.
5. *Podíl veřejného vlastnictví* určuje strategickou a plánovací rovinu, 6 bodů je přiřazeno územím s nejvyšším podílem veřejného vlastnictví.
6. *Dosažitelnost kapacitní dopravy* kde 6 body bude hodnoceno území s dobrou dosažitelností kapacitní dopravy, do kterého není potřeba dalších investic

Obrázek 2.3. Hodnotící diagram transformačních a rozvojových ploch dle Konceptu odůvodnění MP



Zdroj: IPR Praha (2014f, s. 30).

Tabulka 2.4 představuje hodnocení transformačních ploch. Brownfield nádraží Bubny náleží transformační ploše T04 Bubny-Holešovice.. Mapa hodnocení transformačních a rozvojových ploch je pak obsahem přílohy A.

Tabulka 2.4. Hodnocení transformačních ploch dle Konceptu odůvodnění MP

KÓD	TRANSF. ÚZEMÍ NÁZEV	ROZLOHA ha	MĚSTO	KRAJINA	%	PODÍL V. VLAST. HODNOCENÍ	DOPRAVA	TI	PZ
T 01	Bohdalec	204	4	6	58	5	6	4	2
T 02	Vysočany	163	6	6	18	3	6	4	3
T 03	Smíchovské nádraží	106	6	6	66	5	6	4	3
T 04	Bubny-Holešovice	78	6	6	43	4	6	4	4
T 05	Letňany I	77	5	6	2	1	3	3	2
T 06	Paběnice	72	4	6	15	2	1	5	1
T 07	Výzkumný ústav Běchovice	67	3	6	9	2	1	3	2
T 08	Uhříněves	59	5	6	2	1	3	2	2
T 09	Rohanský ostrov – Palmovka	59	6	6	64	5	5	4	4
T 10	Stodůlky	54	4	6	25	3	6	4	2
T 11	Jinonice	54	6	6	34	4	5	4	2
T 12	Nákladové nádraží Žižkov	49	5	6	43	4	5	4	3
T 13	Letňany II	45	5	6	9	2	5	3	2
T 14	Zličín II	39	4	6	1	1	6	5	2
T 15	Zličín I	34	6	6	5	1	3	5	2
T 16	Belárie	34	4	6	18	3	3	5	3
T 17	Ruzyně I	32	6	6	86	6	3	5	4
T 18	Hostivař	30	3	6	25	3	3	5	2
T 19	Ruzyně II	30	5	3	100	6	3	5	3

Zdroj: IPR Praha (2014f, s. 42). Vlastní zpracování.

Poznámky: TI - technická infrostruktura; PZ - potenciál zastavitelnosti

Kapitola 3/
Metodika

Empirická část práce nejprve v kapitole 4.1 hodnotí brownfield nádraží Bubny na základě předem stanovených kritérií a rámcově při tom vychází z metodiky článku Sýkorové (2007). Článek se zabývá kategorizací pražských brownfieldů a také v mé práci jsou pro území nádraží Bubny použita kritéria, kterými Sýkorová v článku brownfieldy hodnotí. Těmito kritérii jsou atraktivita lokality, její velikost, existence ekologické zátěže, struktura vlastnictví pozemků a existence památkové ochrany areálu či jeho částí.

Řešené území bylo vymezeno takovým způsobem, aby odpovídalo aktuální územní studii pro VRÚ Holešovice Bubny-Zátory pořízenou na zadání IPR Praha. Tuto územní studii zpracoval Ing. arch. Vít Máslo z ateliéru CMC architects, a.s. Aktuální verze byla vydána v dubnu 2014 a po veřejném projednání by měla sloužit jako podklad ke změně ÚP. V této části práce nutně vycházím ze studia dokumentů dostupných ke stažení na webových stránkách IPR Praha, z analýzy aktuálního ÚP z roku 1999, katastru nemovitostí a v neposlední řadě také z platných právních předpisů.

Dále v kapitole 4.2 přináším shrnutí historie tvorby projektů na transformaci studovaného území. V této části textu představím zásadní myšlenkové směry, kterými se projekty ubíraly včetně některých vlajkových studií, a zároveň představím projekty aktuální. V druhé části kapitoly se pak zabývám subjektivním hodnocením lokality a jejího potenciálu. Formou řízených rozhovorů jsem dala prostor vyjádřit svůj názor na problematiku řešeného území zástupcům jednotlivých aktérů, kteří se v procesu transformace brownfieldu nádraží Bubny angažují. Jsou jimi osoby zastupující zájmy městské části Praha 7 (MČP7), IPR Praha, developera majoritně vlastnícího pozemky pro přestavbu – společnosti ORCO a zástupce společnosti Památník ŠOA. Jmenný seznam respondentů je uveden v tabulce 3.1.

Tabulka 3.1. Jmenný seznam respondentů

Instituce	jméno	funkce
MČP7	Ing. arch. Stanislav Stránský	vedoucí odboru rozvoje
IPR Praha	Ing. arch. Dominik Aleš	urbanista konepční projektant
IPR Praha	Bc. Lukáš Tittl	specialista koncepce dopravy
ORCO	Ing. arch. Jan Sierocinski-Vaněk	development&construction consultant
ŠOA	Pavel Štingl	ředitel

Zdroj: Vlastní zpracování.

Respondenti odpovídali na shodné otázky dle osnovy řízeného rozhovoru (viz Příloha B), otázky byly jak povahy obecné, týkající se motivace pro volbu nádražní plochy pro realizaci jejich projektu, tak povahy konkrétní, směřované přímo na lokalitu nádraží Bubny. Z rozhovorů nebyl na přání respondentů pořizován zvukový záznam. Odpovědi na otázky jsem si zapisovala, zpracovala do souvislého textu reprezentujícího stanoviska respondenta a tuto verzi textu respondentovi zaslala zpět, aby se k ní mohl vyjádřit. Zde uvedené verze stanovisek obsahují korekce respondentů a jsou publikovány s jejich souhlasem.

Kapitola 4/
Případová studie nádraží Bubny

Tato kapitola si nejprve klade za cíl komplexně popsat brownfield nádraží Bubny s jeho možnostmi a limity, v druhé části poté představit vize jednotlivých aktérů, jejichž záměry se střetávají v procesu tvorby podkladů potřebných pro změnu ÚP. Teprve díky ní pak může dojít ke zrušení stavební uzávěry a faktickému zahájení transformace brownfieldu ve funkční městskou čtvrť.

4.1 Charakteristika lokality

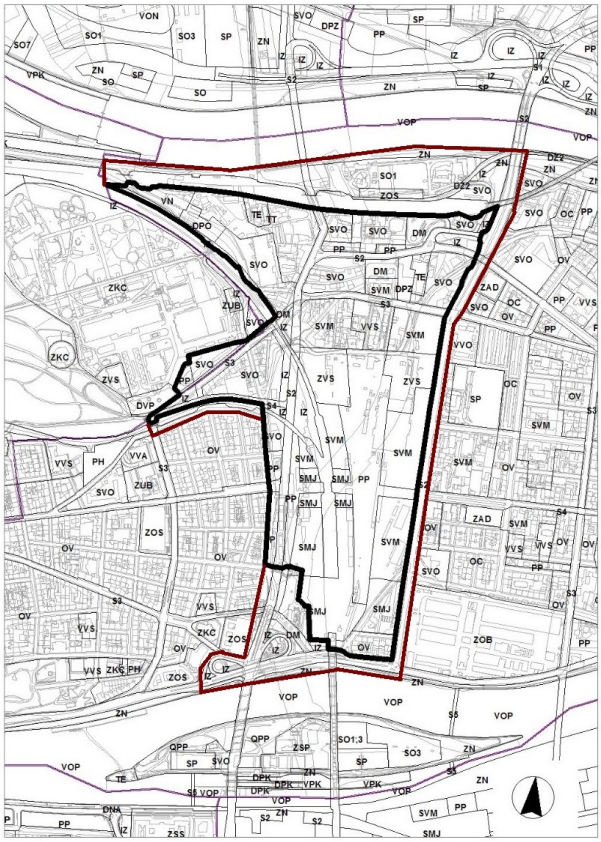
Nejprve je nutné představit si území, definovat jeho hranice a charakteristiky. Jako forma a předloha tohoto hodnocení poslouží v základní kostře metodika článku Sýkorové (2007). Ten se zabýval rozmístěním a typologií pražských brownfieldů. Sýkorová (2007) brownfieldy charakterizuje mimo jiné pomocí lokality, velikosti, ekologického znečištění, druhu vlastnictví a počtu vlastníků a existence památkové ochrany areálu či jeho částí. Dalším stěžejním kritériem dle Sýkorové (2007) pak byla existence záměru či projektu na přestavbu, této problematice se podrobně věnuje kapitola 4.2.

Řešené území je vymezené na západě mimoúrovňovou křižovatkou na severním předmostí Hlávkova mostu, dále pak ulicemi Bubenská, Strojnická, U Výstaviště a železniční tratí ve směru Kralupy nad Vltavou až po její spojení s tratí vedoucí z Hlavního nádraží. Z východní strany je vymezeno ulicí Argentinská a mostem Barikádníků, ze severu a jihu poté břehy Vltavy. Podobu brownfieldu zachycuje fotografie, která je obsahem přílohy C.

Na tomto místě je vhodné si připomenout terminologii, jež je v souvislosti s brownfieldem nádraží Bubny v mé práci používána. Existuje VRÚ Holešovice, které je vymezeno platným ÚP sídelního útvaru hl. města Prahy z roku 1999. Na toto území je až do doby pořízení podrobnější územně plánovací dokumentace (regulačního plánu) nebo územně plánovacího podkladu (územní studie) vyhlášena dle vyhlášky stavební uzávěra (IPR Praha 2014h). V dubnu 2014 byla vydána nejaktuálnější verze územní studie pro řešené území s názvem VRÚ Holešovice Bubny-Zátory, jejíž vypracování zadal IPR Praha společnosti CMC architects a autorem návrhu je arch. Vít Máslo. Nyní se čeká na její veřejné projednání a v případě přijetí se územní studie stane podkladem pro změnu

ÚP. To by mělo za následek sejmutí stavební uzávěry, která doposud brání faktickému počátku transformace brownfieldu. Tato území studie má širokou veřejnou podporu a její přijetí se předpokládá (viz kapitola 4.2).Dále se zde bavíme o transformačním území T04 Bubny-Holešovice dle rétoriky MP. Toto transformační území zaštiťuje plochy nacházející se na území Holešovic vhodné pro rozsáhlejší doplnění či změnu dosavadního charakteru. Jeho vymezení slouží především pro hodnocení lokality (viz kapitola 2.3.4) pro přípravu MP. S připravovaným projektem na transformaci však až do doby přijetí MP není v přímé souvislosti. VRÚ Holešovice (černě) v porovnání s řešeným územím VRÚ Holešovice Bubny-Zátory (červeně) je na podkladu ÚP znázorněné na obrázku 4.1.

Obrázek 4.1. Znázornění území VRÚ Holešovice dle ÚP z roku 1999 v porovnání s VRÚ Holešovice Bubny-Zátory, se kterým pracuje aktuální územní studie



Zdroj: IPR Praha (2014h). Vlastní zpracování.

Porovnání velikostí studovaného území dle výše uvedených přístupů shrnuje tabulka 4.1. Velikosti byly zjištěny z katastrální mapy příslušným nástrojem v prostředí webové aplikace Marushka a hodnoty jsou zaokrouhleny na hektary. V každém případě se jedná se o největší celistvé území v širším centru města, které je možné transformovat v novou městskou čtvrť.

Pozemky na území brownfieldu nádraží Bubny, které byly využívané v současné době či minulosti k drážním účelům, jsou zatíženy blíže nespecifikovanou ekologickou

Tabulka 4.1. Porovnání velikostí VRÚ při různých vymezeních území

Název	Rozloha [ha]
VRÚ Holešovice	72
VRÚ Holešovice Bubny-Zátory	101
T04 Bubny-Holešovice	78

Zdroj: Katastrální mapa v prostředí webové aplikace Marushka. Vlastní zpracování.

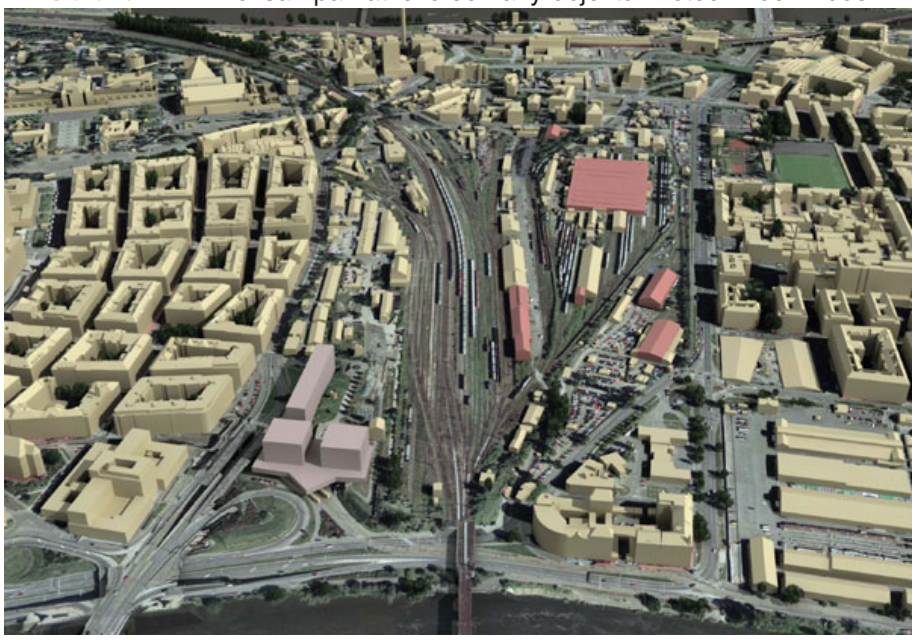
zátěží. Tu bude likvidovat majoritní investor, tedy společnost ORCO Property Group SA (ORCO). Dle Jackson (2005) je v prostoru železničních dep střední až vysoké riziko významné kontaminace zejména ropnými látkami. Průzkum lokality bývá v podobných případech často nutný a poměrně náročný a je předpokládána potřeba lokálního sanačního zásahu, pravděpodobnost omezení v možnostech dalšího využití však není vysoká.

Vlastnictví pozemků a jeho struktura je pro regeneraci brownfieldů klíčová, neboť problematické vlastnické vztahy brzdí rozvoj lokality (Sýkorová 2007). V případě brownfieldu nádraží Bubny se navíc střetávají veřejní a soukromí vlastníci pozemků (obrázek D.1), bez jejichž vzájemné shody není možné s transformací lokality začít. Z majetkoprávních vztahů nejvíce pozornosti upoutala transakce z roku 2006 mezi Správou železniční dopravní cesty, s. o. (SŽDC) a společností ORCO. Dne 14. 7. 2006 byla uzavřena smlouva, na jejímž základě získala společnost ORCO za 1,1 miliardy korun 25 ha parcel na území brownfieldu nádraží Bubny od SŽDC . Toto odpovídá ceně 4 400,-/m2, běžná cena pozemků v této lokalitě se však pohybuje okolo 7 800,-/m2 a není neobvyklé, že překračuje 10 000,-/m2 (IPR Praha 2014c). Developer tedy tyto pozemky získal za téměř poloviční cenu, než je v této lokalitě obvyklé. Dne 30. 4. 2013 poté ORCO prodalo 3,6 ha v jižní části území spřízněné společnosti Unibail-Rodamco Česká republika, s.r.o., která se stala developerem nákupního centra. Pozemky holdingu ORCO nyní spravuje společnost Bubny Development, s.r.o., ve které má 99,924% podíl ORCO Property Group SA a 0,076% podíl společnost ORCO Financial Services, s.r.o. Výčet a strukturu vlastníků pozemků na území Holešovice Bubny-Zátory dokládají obrázky v příloze D.

Nádraží Bubny je jedním z prvních nádraží v Česku, na kterém byly soustředěny veškeré stavby, které zázemí železnice potřebuje (Schreier 2013). V roce 2004 získaly vybrané objekty drobné industriální architektury od Ministerstva kultury památkovou ochranu, hned v roce 2008 o ni však na žádost společnosti ORCO pět z doposud šesti chráněných objektů přišlo (Biegel 2011). K sejmutí památkové ochrany v tomto případě došlo na žádost developera a bylo jí vyhověno, přestože během těchto čtyř let žádné významné změny v území neproběhly a není proto důvod se domnívat, že objekty ztratily hodnoty, pro které byly v roce 2004 za kulturní památky prohlášené. Původně památkově chráněné objekty jsou červeně vyznačeny na obrázku 4.2. V současné době tedy

nebrání nic tomu, aby byly budovy dílen zbourány a uvolnily tak místo záměrům developmentu. Jediným objektem, jenž si status kulturní památky prozatím uchoval, je budova vodárny, tu zobrazuje obrázek 4.3.

Obrázek 4.2. Rozsah památkové ochrany objektů v letech 2004-2008



Zdroj: Novotný (2008, s. 31).

Obrázek 4.3. Památkově chráněný objekt vodárny



Zdroj: Technické památky: Nádraží Praha-Bubny. Dostupné online. http://www.hornictvi.info/techpam/bubny/bubny.htm [cit. 13. 8. 2014].

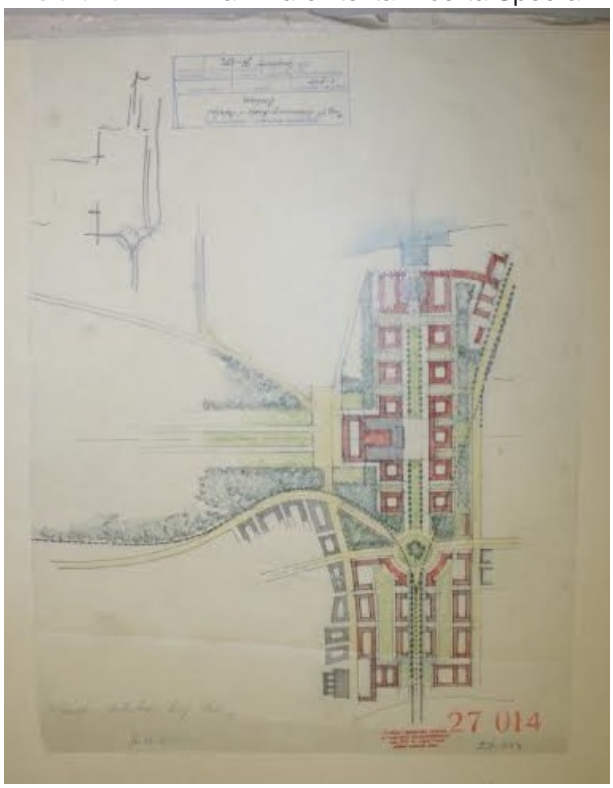
Nádraží Bubny má svůj velice silný historický odkaz. Na 50 000 Židů zde nastoupilo v rámci likvidace jedné ze základních kulturních entit Prahy za druhé světové války na transporty do koncentračních táborů v Lodži a Terezíně (Památník ŠOA 2014). Praha v této chvíli nemá výstavní prostor, který by toto téma řešil současnou rétorikou a v dostatečném dokumentárním rozsahu, nádražní budova se tak jeví jako velice vhodný objekt. V duchu nového územního plánování by se mělo brzy nádraží, které dnes stojí stranou veřejného života, stát centrálním bodem nové městské čtvrti na důstojném místě v samém centru budoucí zástavby. Podrobněji se vznikajícímu projektu a společnosti Památník ŠOA věnuji v kapitole 4.2.

4.2 Projekty na přestavbu, územní záměry

Území brownfieldu nádraží Bubny je natolik zjevnou jizvou v urbanismu města, že má tvorba projektů na jeho transformaci již téměř stoletou tradici. Jsem si vědoma, že postihnutí celé této historie je problematikou velice obsáhlou. Pro dokreslení kontextu aktuálního projektu však stručně představuji základní směry a vize o přeměně území a jejich proměny v čase.

Za zmínku stojí projekt dvorního architekta Adolfa Hitlera a později říšského ministra zbrojní výroby, architekta Alberta Speera, jehož pojetí v mnohých ohledech odpovídá tomu současnému. Speer si toto území vybral pro vybudování jedné z klíčových čtvrtí projektované Velké Prahy [1]). Již tehdy v projektu převládala obytná funkce (viz obrázek 4.4) společně s infrastrukturou a zázemím, které pomáhá dotvořit funkce zamýšleného nového říšského města nacistické vědy. K této přestavbě mělo dojít hned po vítězné válce spojené s rasovou inventurou obyvatel Protektorátu Čechy a Morava (Památník ŠOA 2014).

Obrázek 4.4. Návrh architekta Alberta Speera



Zdroj: Archiv režiséra Pavla Štingla.

[1]) Vznik pražského urbanismu souvisí se vznikem Velké Prahy, kdy městské území vzrostlo na sedmnáct tisíc hektarů s téměř 700 000 obyvateli, čímž se na správu města nakupila řada naléhavých úkolů spojených se zásobováním elektrickou energií, plynem, pitnou vodou, s otázkou soustavné kanalizace, územních plánů a podobně. Tyto úkoly byly doposud nekoordinovaně řešeny jednotlivými obcemi (Hořejš 2013).

Architekt Hruška (1947) chtěl vytvořit z holešovického prostoru protiváhu Pankráce, kde v tu dobu probíhala rozsáhlá bytová výstavba, a reagoval mimo jiné na záměr výstavby výškových budov. Ve své publikaci uvádí také myšlenku propojit tato dvě perspektivní území významným dopravním tahem, k tomu došlo až později v 70. letech vybudováním severojižní magistrály.

V 60. létech 20. století dominují projektům linie komunikací (Biegel 2011), hlavní diskuse probíhá nad dopravním řešením lokality, budovy a další prvky poté tyto linie pouze doplňují.

Výraznější snaha o funkční propojení čtvrtí Letná a Holešovice přichází v 70. letech, v projektech je zřejmá koncepční návaznost na již existující strukturu zástavby (Biegel 2011).

V 90. letech dominuje snaha zacelit „ránu“ nádraží kompaktní zástavbou. V roce 1998 zpracoval koncept urbanistické studie prof. Ing. arch. Jiří Gřegorčík, na jehož základě vzniklo několik architektonických návrhů řešení. Ten nejznámější od architekta Novotného řeší území o rozloze 91 ha a vznikl ve dvou variantách (Novotný 2008). Varianta A zachovává památkově chráněné objekty, zatímco varianta B počítá s jejich demolicí, obě varianty znázorňuje obrázek 4.5 . V obou variantách figuroval dominantní centrální park procházející celým územím, železnice byla vedena po estakádách v celé své délce a počítalo se s vybudováním severního vestibulu stanice metra Vltavská.

Obrázek 4.5. Návrh architekta Novotného v obou variantách



Zdroj: Novotný (2008, s. 31).

Sama společnost ORCO zadávala již několik studií pro řešení tohoto území. Pro veřejnost zřejmě nejznámější studii navrhlo newyorkské studio Asymptote Architecture. Ta plánovala transformovat území v moderní čtvrť s mnoha výškovými budovami, vizualizace tohoto projektu je na obrázku 4.6.

Obrázek 4.6. Vizualizace návrhu studia Asymptote



Zdroj: Letná sobě! Bubny – fotogalerie. Dostupné online. http://letnasobe.cz/2011/04/3-prostor-nadrazi-praha-bubny/ [cit. 13. 8. 2014].

Širokou odbornou i laickou veřejností byla však tato vize odmítnuta a také dle slov development & construction konsultanta společnosti ORCO Jana Sierociński-Vaňka společnost na základě zkušeností z minulých let od podobných velkolepých realizací v Evropě ustupuje, neboť nejen Česká veřejnost prozatím není na tuto podobu veřejného prostoru naladěná, což v důsledku znesnadňuje hledání využití pro nové stavby. Vaněk poukazuje na fakt, že se vždy našel někdo, kdo s podobou studie kategoricky nesouhlasil a zablokoval změnu ÚP, bez níž není možné začít stavět. Přiznává také, že ORCO již vynaložilo i na svá měřítka nezanedbatelné množství prostředků na studie využití území, které nakonec nepřinesly žádaný výsledek.

Jak již bylo uvedeno v předchozích kapitolách, současnou studii zadal IPR Praha a zpracovává jí společnost CMC architects. Podoba této studie je slovně popsána ve shrnutí rozhovoru s respondenty z IPR Praha a její vizuální podoba je předmětem přílohy E.1 .

Nepostradatelnou částí projektu je modernizace železniční trati Praha-Kladno s připojením na letiště Václava Havla Praha. Trať je určujícím prvkem celého území a od ní se odvíjí základní urbanistické struktury. Pro rozvoj této lokality je navíc zcela zásadní, aby tato trať z dominantní části vedla po estakádách. V opačném případě by nedošlo k odstranění největšího přirozeného hendikepu lokality železničního brownfieldu, tedy bariéry tvořené zachovanou železniční tratí. V roce 2012 zadala SŽDC zpracování do-

kumentace nazvané Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně [1]) a Kladna, Studie proveditelnosti (Tesař 2014), kterou zpracovává tým projekčních organizací a jež má za cíl prověřit možnosti výhodnějšího trasování trati. Výsledky studie bude posuzovat Ministerstvo dopravy, externí hodnotitel evropské komise Jaspers [2]) a SŽDC, výstupem by měly být podklady pro přípravu souboru staveb spojujících Prahu s letištěm a Kladnem. Nyní má tedy reálné obrysy pouze rekonstrukce Negrelliho viaduktu, která není na výsledcích Studie proveditelnosti závislá a která by měla začít na přelomu let 2014 a 2015 (Tesař 2014).

Již v 60. letech 20. století se vědci zabývali problematikou tepelných ostrovů sídelních aglomerací. Bornstein (1968) popsal na příkladu New Yorku rozdíly v teplotách a absorpci záření zastavěných a nezastavěných ploch. Výzkumy dopadů globálního oteplování na městské prostředí a územní plánování jsou stále více propojené (Schmidt-Thome, P., Greiving S. 2013). Poslední aktivitou na území brownfieldu nádraží Bubny, kterou ve zkratce představím, je projekt Urban Heat Island (tepelný ostrov města). V Česku na něm spolupracuje IPR Praha, Katedra meteorologie a ochrany životního prostředí Matematicko-fyzikální fakulty Univerzity Karlovy v Praze a Český hydrometeorologický ústav a zaštiťuje jej operační program EU Nadnárodní spolupráce Střední Evropa – životní prostředí. Evropští vědci ve spolupráci s urbanisty nyní zvolili jako jedno z pilotních území pro monitorování a modelování vysokých teplot právě území brownfieldu nádraží Bubny a urbanistické řešení jeho transformace (Kazmuková 2013).

V následující části předkládám texty reprezentující stanoviska jednotlivých respondentů řízených rozhovorů. Metodika pořízení rozhovorů i vzniku těchto textů je podrobně popsána v kapitole 3, jmenný seznam respondentů je uveden v tabulce 3.1v téže kapitole. Otázky, na které respondenti odpovídali, jsou uvedeny v příloze B.

Prvním dotazovaným byl vedoucí odboru rozvoje městské části Praha 7 pan Ing. arch. Stanislav Stránský. Transformační plocha území nádraží Bubny představuje pro městskou část území, které brání funkčnímu propojení „dolních“ a „horních“ Holešovic. Ideálem by podle Stránského bylo pokrytí řešeného území zejména bytovou zástavbou. V návaznosti na to poté vybudování jednoho či více náměstí s obchody a službami pro občany a městského parku, který by se stal součástí biokoridoru nadregionálního významu v rámci územního systému ekologické stability (ÚSES) propojujícího Královskou oboru /Stromovku/ s břehem Vltavy.

[1]) Dnes letiště Václava Havla Praha.

[2]) Jaspers (Joint Assistance to Support Projects in European Regions) je iniciativa, která poskytuje pomoc při podpoře projektů v evropských regionech a vznikla na základě partnerství Evropské kotmise, Evropské Investiční banky a Evropské banky pro obnovu a rozvoj (Lednická 2010).

Idea výrazně převládající bytové zástavby však v tomto případě naráží zejména na obtížnost plnění hlukových limitů kapacitních stávajících či plánovaných komunikací včetně průchodu přetížené severojižní magistrály. Zástupce městské části doufá ve vyvážený kompromis komerčního a nekomerčního využití území. Využití ploch pro komerční zástavbu vnímá také jako určité pozitivum službu pro lidi, které s sebou přinášejí vznik nových pracovních příležitostí. Od developera očekává zajištění tzv. investičně vyvolaných staveb, zejména infrastrukturního charakteru. Předpokládané náklady na změny územního řešení včetně toho dopravního jsou natolik vysoké, že je významná finanční spoluúčast nad síly městské části.

Městská část nahlíží na nádražní plochy a budovy jako na prostory, které v současné době nemají uplatnění v rozsahu, na jaký byly dimenzované, a postupné odstraňování starého využití tak plochy uvolňuje pro nový druh využití. Mezi překážkami plynoucími z podstaty projektu tvořeného na pozemcích nádraží byla uvedena nutnost nového dopravního řešení lokality nejen ve smyslu obsluhy nově vytvořených objektů, ale zejména nutnost vytvořit koncepční řešení, které bude postačující alternativou již nyní přetížené magistrále. Dále je nutné vypořádat se s ekologickou zátěží či likvidací již existujících staveb, památková ochrana objektů byla redukována na jeden objekt – vodárnu. Jako jedno z nejpodstatnější pro rozvoj území uvádí pan Stránský vztahy mezi jednotlivými zainteresovanými subjekty.

Městská část poukazuje zejména na rozpory současné územní studie s jejím zadáním, což také včas připomínkovala. Příležitost měnit situaci tak vidí právě v poukazování na problémy prostřednictvím odborné diskuse. Za důležité partnery v procesu tvorby a realizace přeměny rozvojového území uvedl Stránský v první řadě developera, společnost ORCO Property Group společně s jejími obchodními partnery a hlavní město Praha.

Na Institutu plánování a rozvoje hl. města Prahy (IPR Praha) odpovídal nejprve zejména na otázky obecného charakteru využití nádražních ploch v Praze specialista koncepce dopravy Bc. Lukáš Tittl, k otázkám týkajícím se přímo brownfieldu nádraží Bubny se později vyjadřoval urbanista Ing. arch. Dominik Aleš.

Lokalitu brownfieldu nádraží Bubny považuje Aleš za nejvýznamnější rozvojovou plochu pro Prahu. Toto území se nachází v blízkosti centra a má potenciál vytvořit strukturu propojující dvě významné městské čtvrti a samo se stát plnohodnotným centrem Prahy

7. Jedná se o brownfield z jehož transformace bude profitovat nejen developer, ale také město jako celek.

Bubny leží v průsečíku hlavních urbanistických os Prahy. Severojižní osa prakticky kopíruje trasu magistrály, osa západovýchodní by pak měla spojovat letiště Václava Havla Praha a Černý Most, právě ta je brownfieldem nádraží zjevně přerušena a je žádoucí, aby byla tato jizva zacelena.

Vize IPR Praha se ztotožňuje s návrhem architekta Másla, který je použit v aktuální územní studii. Ta zahrnuje blokovou zástavbu, náměstí s dominantou historické budovy nádraží či systém vzájemně propojených menších parků, který umožní vytvoření kompaktního městského centra a zároveň propojí velké parky v okolí. Plánovaná verze počítá s dvěma hlavními bulváry, tomuto účelu by měly sloužit ulice Argentinská a nově vzniklá ulice Brazilská. Aktuální studie tedy nepovažuje za nutné hloubit další tunel a propojení magistrály s tunelovým komplexem Blanka řeší na povrchu. Struktura zástavby by se měla přirozeně odvíjet od linie modernizované trati Praha-Kladno s připojením na letiště Václava Havla Praha. Jedním z mnoha důvodu jsou hygienické regule, které neumožní stavět bytové domy v blízkosti trati, na trať by měl tedy bezprostředně navázat ještě hlavní dopravní koridor, budoucí ulice Brazilská a určitá forma nebytové zástavby.

Zástupci IPR Praha shodně uvádějí, že potenciál nádražních ploch spočívá zejména v tom, že se jedná o rozlehlá a celistvá území v širším centru města. Jednou z priorit územního plánování v Praze je dnes zmírnění rozšiřování města do okolní krajiny a soustředění se na transformaci a recyklaci ploch v již zastavěném území, kde právě železniční brownfieldy představují plochy s největší perspektivou do budoucna. Zázemí těchto železničních stanic ztrácí funkci, ke které se s největší pravděpodobností již nikdy nevrátí, a současně je zde zachována obslužnost velkokapacitní dopravy.

Mezi negativa využití původně drážních ploch řadí zejména ekologickou zátěž, její likvidaci však v tomto případě dominantním způsobem řeší developerská společnost ORCO vlastnící většinu postižených pozemků. Za limitující prvek považuje Tittl také památkovou ochranu objektů, ta je v tomto případě redukovaná na jedinou stavbu a projekt v současné podobě nutně nevyžaduje její demolici.

Spokojenost s vývojem situace je na IPR Praha vysoká a podoba projektu v územní studii má plnou podporu. Situaci v minulosti zásadně ovlivnili faktickým zadáním zpracování nové územní studie. Další své možnosti působení na budoucí podobu území vidí během projednávání dílčích územních řízení na jednotlivé stavby či úpravy veřejných prostranství, kde má hlavní město Praha, zastoupené právě IPR Praha, zákonnou možnost vznášet námitky. Developer i ostatní aktéři jsou vázáni územním plánem a územní

studií. Tittl však upozorňuje, že ÚP je příliš málo podrobným dokumentem na to, aby mohlo město jeho prostřednictvím účinně usměrňovat developera.

Spolupráci mezi jednotlivými aktéry hodnotí oba respondenti velice kladně. Mezi aktéry, se kterými se IPR Praha při přípravě projektu na transformaci brownfieldu nutně setkává, uvádí Aleš MČP7, společnost CMC architects, ORCO, Unibail [1]) či SŽDC, se kterou jednají o podobě modernizace trati Praha-Kladno s připojením na letiště Václava Havla Praha.

Dále na otázky odpovídal pan Ing. arch. Jan Sierociński-Vaněk, který zastupuje zájmy developerské společnosti ORCO. Pro ORCO toto transformační území znamená příležitost propojit dvě čtvrti s velmi dobrou atmosférou a přímým napojením na centrum města, a to v měřítku, které je velice nadstandardní a umožňuje vytvořit komplexní multifunkční městské prostředí. Přestavbové plochy jsou v současné době v ÚP vedeny převážně v kategoriích polyfunkční území všeobecně smíšené a polyfunkční území smíšené městského jádra. Od toho se odvíjejí plány developera, na území předpokládá blokovou výstavbu ve výškové hladině výrazně nepřevyšující zástavbu okolních čtvrtí Letné a Holešovic, které má propojit. Pokud se na přestavbu podíváme z časového hlediska, realizace projektu by měla započít výstavbou obchodního centra, dále pak kancelářských budov v jedné etapě se skromnější bytovou výstavbou, teprve poté by následovala bytová výstavba ve větší míře. Poměr zastoupení bytové a komerční zástavby se bude odvíjet jak od nového ÚP, tak od potřeb a možností trhu způsobem, který by vytvořil kvalitní a funkční městskou čtvrť. Představa developera zahrnuje také výstavbu budov plnících veřejné funkce, výstavbu mateřské školy, náměstí, osy vzájemně propojené zeleně či rozšíření vznikajícího muzea holocaustu. V kontextu propojení nyní oddělených čtvrtí a vzniku nového městského centra ORCO považuje za vhodné umístit do nově vzniklé zástavby také radnici městské části Praha 7.

Developer počítá s realizací investičně vyvolaných staveb infrastruktury v bezprostřední návaznosti na objekty své výstavby. Připouští také diskuzi o umístění infrastrukturních staveb celoměstského významu jako je bulvár propojující Hlávkův a Trojský most, modernizace železniční trasy Praha - Kladno s připojením na letiště Václava Havla či nové vedení tramvajové trati v realizaci agendy HMP, a je ochotný na tyto páteřní stavby architektonicky projekt navázat či poskytnout za určitých podmínek své pozemky. Časový horizont realizace přestavby celého území odhaduje pan Vaněk na 15-25 let od faktického počátku výstavby.

[1]) Unibail-Rodamco Česká republika, s.r.o. je developerskou společností projektující nákupní středisko v jižní části řešeného území.

Potenciál nádražních ploch a budov shledává z pozice developera zejména v poloze, která je v případě pražských nádraží budovaných v 19. století velmi blízko centru města. Plochy jsou rozlehlé, celistvé a dostupné ke koupi od jednoho vlastníka (v tomto případě SŽDC), navíc bez rizika významných restitucí. Železnice dnes dle jeho slov funguje jiným způsobem a je méně náročná na prostor, čímž uvolňuje prostory pro doplnění městské zástavby při zachování skvělé velkokapacitní dopravní obslužnosti několika druhy hromadné dopravy. Nutnou komplikací, kterou se řešitel projektu bude muset zabývat, je kontaminace půdy v prostoru tratí. Za nejvýznamnější negativa plynoucí z využití prostor pro železnici však uvádí časovou nevyzpytatelnost realizace projektu vázaného na potřebné změny v ÚP, dále pak fakt, že železnice tvoří v území bariéru, kterou není jednoduché překonat, neboť podchody i nadchody jsou uživatelsky nepříjemné a je tedy žádoucí nalézt jiné řešení. Dalším negativem je existence hluku, která je i moderními technologiemi v případě železnice položené na zemi regulovatelná jen v omezené míře. Obě posledně jmenovaná negativa by řešilo vedení železnice po mostních konstrukcích nad povrchem, což je také prioritou developera. Přestože projekt modernizace trati Praha – Kladno nerealizuje ORCO, její dokončení je z pohledu developera pro zvýšení atraktivity území klíčové. Pan Vaněk vidí největší úskalí v pomalém průběhu úkonů nutných pro začátek reálných prací v území, čekání na nové zpracování ÚP, opakovaná zamítavá stanoviska určitých subjektů vůči již projednaným záležitostem apod. Dle svých slov se snaží angažovat a procesy urychlit, snaží se být nápomocný při zpracovávání studií, plnit roli prostředníka při vyjednávání a sám být z pozice developera přístupný kompromisům.

Jako příklad pozitivní spolupráce uvádí realizaci podkladové studie Útvaru rozvoje HMP (dnes IPR Praha), která se stala předlohou pro změnu ÚP v lokalitě nádraží Bubny. Za důležité partnery pro realizaci projektu považuje magistrát HMP, městskou část P7, SŽDC a odbory životního prostředí magistrátu HMP či městské části P7.

Představy zájmové skupiny reprezentuje režisér Pavel Štingl, který je ředitelem společnosti Památník ŠOA. Cílem projektu je zařadit nádraží do jeho paměti, do historie. V meziválečné době bylo toto území národnostně velice pestré, byla zde početná německá menšina, ta neobývala zdaleka jen známý domovním blok „Malý Berlín“ [1]) . Nacházely se zde také židovské byty v tzv. elektrodomech [2]). Dle pana Štingla se v této oblasti právě

[1]) Na svou dobu luxusní architektonicky cenný obytný komplex s prvky konstruktivismu v ulici U Smaltovny. Byl postaven v letech 1937-1940 na základě projektu architekta Adolfa Foehra. ABS-portal. Dostupné z http://www.asb-portal.cz/architektura/stavby-a-budovy/nadcasova-architektura/maly-berlin [cit. 08-08-2014].

[2]) Domy s luxusními byty kompletně vybavené elektřinou nacházející se nedaleko bývalé holešovické elektrárny (dnes teplárny) a obývané převážně židovskou komunitou.

díky vzájemné interakci nacházely národnostně a etnicky velice pestré komunity. Genealogii rodin, které zde žily, plánuje věnovat speciální výstavu v rekonstruované budově nádraží.

Vize Památníku ŠOA spočívá v revitalizaci budovy, tu mají od ČD pronajatou na 50 let, a ve spolupráci s IPR Praha vyčlenit (v architektonickém projektu na transformaci celého území) ve veřejném prostoru místo pro sochu připomínající historii místa. Dalším cílem je otisknout určité znaky do veřejného prostoru takovým způsobem, aby tato neobvyklá a nenápadná forma expozice provedla zájemce po některé z připravených tras. Tou nejvýznamnější by měla být pouť z místa bývalého tržiště Radiotrhu směrem k nádraží, která kopíruje trasu, již museli absolvovat nejen pražští Židé před tím, než byli právě z nádraží Bubny deportováni do koncentračních táborů v Terezíně a Lodži. Pan Štingl by pro potřeby památníku také rád zachoval alespoň jednu z kolejí a získal vlak, jehož vagóny by pak sloužily k autentickým expozicím.

Záměrem však není vytvořit funerální památník, naopak vytvořit kulturní centrum, prostor k diskusi, prostor pro setkávání lidí, pro zamyšlení, pro snahu dívat se skrze historii na dnešní společnost a na stereotypy, podle kterých v současném světě žijeme. Cílem je zároveň hledat nový jazyk pro předávání odkazu pamětníků v okamžiku, kdy nezbudou žádní přímí účastníci těchto událostí. Existuje tedy snaha přIPR Prahaavit prožitkové expozice, které však budou spíše než čistě funerální náladu evokovat zamyšlení nad odkazem těchto událostí.

Památník není investičním projektem, který by měl maximalizovat zisk, nýbrž projektem kulturním. Volba tohoto konkrétního objektu náležícímu brownfieldu nádraží Bubny vychází proto z jeho historie a fakt, že by se měl po realizaci procesu transformace brownfieldu jednou ocitnout v samém srdci nové městské čtvrti, nebyl pro volbu umístění památníku určující. Autor projektu si však uvědomuje potenciál, který tato transformace přináší a snaží se o projektu aktivně diskutovat s ostatními aktéry a podílet se tak na výsledné formě veřejného prostoru.

Pan Štingl hodnotí současnou situaci velice pozitivně. Velmi si chválí spolupráci s aktéry veřejného i soukromého sektoru a aktuální stav popisuje jako výbornou konstelaci. Mezi aktéry, se kterými se při přípravě projektu nutně setkává, uvádí v majetkové rovině ČD (budova), SŽDC (pozemky pod budovou a tratí) a ORCO, dále spolupracuje s magistrátem HMP, Federací židovských obcí v ČR, Muzeem HMP a velmi úzce také s Centrem současného umění DOX.

Rozhovory nebyly nahrávány a i textové pasáže, jež mají reprezentovat vize a stanoviska jednotlivých aktérů, byly respondenty posléze korigovány. Zde otištěné verze jsou právě ty, se kterými byli dotazovaní spokojení. I když nemohu říci, že jsou v mé práci uváděny vyloženě zavádějící údaje, některé formulace bych na základě výpovědí respondentů volila odlišné od těch, jež zde nakonec uvádím.

Dozvěděla jsem se také mnohé zajímavé a zákulisní informace, které není možné jednoduše citovat či jejich odtajnění připsat konkrétnímu respondentovi. Fakt, že nebyly rozhovory nahrávány i ujištění, že se budou moci respondenti k výsledné podobě textu reprezentujícímu stanoviska organizace, jejímž jménem hovoří, vyjádřit, jen přispěl k jejich otevřenosti. V následující části textu tedy předkládám nejzajímavější zjištění, která nejsou oficiální a byla mi sdělena jako studentce se zájmem o problematiku nebo vyplynula „mezi řádky“.

Nezávisle na sobě mi několik respondentů potvrdilo existenci memoranda z roku 2006, kterým se měli jednotliví aktéři zavázat ke spolupráci na přípravě podkladů pro změnu územního plánu a deklarovat tak zájem na společném postupu při transformaci lokality. Těsně před plánovaným podpisem memoranda však SŽDC požádalo jeho o několikatýdenní odklad. Během této lhůty, jíž bylo vyhověno, pak došlo k prodeji 25 ha jedinému developerovi, společnosti ORCO. Veškerá doposud dojednaná stanoviska a postupy v tu chvíli ztratily význam, neboť do procesu vstoupil úplně nový hráč vlastnící podstatnou část pozemků s čerstvou a komerční představou o využití území. Toto memorandum se již ani mě ani osloveným respondentům dohledat nepodařilo.

Obecně byla u respondentů zřejmá vzájemná sympatie. Až na jediný případ hodnotí vzájemnou spolupráci velice kladně. Označují ji za velmi produktivní a také ze současné podoby územní studie je cítit, že je dílem kompromisů, pro které existuje široká podpora.

Během projednávání podoby územní studie se všichni zainteresovaní aktéři scházeli na pravidelných společných jednáních. Během těchto jednání mohl kdokoliv vznášet námitky a připomínky k jednotlivým bodům, o kterých tak mohlo být v reálném čase diskutováno. Bylo zde dohodnuto mnoho dílčích změn tak, aby byla studie přijatelná pro všechny. Opakovaně se však stávalo, že zástupci jednoho z aktérů se svými připomínkami nevystupovali na jednáních, ač byli přítomní, a k dohodám posílali zamítavá stanoviska zpětně. Tento postup po celou dobu přípravy územní studie brzdil a komplikoval. Jeden z respondentů toto jednání popsal jako „nesoulad nálad“ mezi oním subjektem a zbylými aktéry. Tento „nesoulad nálad“ byl zřejmý z výpovědí všech respondentů a v závěru vyplynuly obavy i nad zamítnutím aktuální územní studie, se kterou jsou ostatní aktéři spokojení.

Na závěr této kapitoly musím konstatovat, že byli respondenti nesmírně vstřícní. Všichni, se kterými jsem se nakonec sešla, odpovídali velice otevřeně a poskytli mi k nahlédnutí mnohé materiály, díky kterým jsem získala příležitost utvořit si o problematice ucelený přehled. A ač nebylo z povahy použité metody možné zveřejnit vše, co jsem se dozvěděla, všechny schůzky s respondenty byli velice podnětné, příjemné a pro práci přínosné.

Kapitola 5/
Diskuze a závěr

Železniční brownfieldy v pražském prostoru představují jedny z nejlukrativnějších lokalit určených pro transformaci a novou výstavbu. Cílem práce bylo představit železniční brownfieldy jako atraktivní prostor a pojmenovat pozitiva i negativa spojená s recyklací těchto lokalit. Výzkum byl prováděn na příkladu brownfieldu nádraží Praha-Bubny, které je největší celistvou transformační plochou v bezprostřední návaznosti na centrum města. V úvodu jsem si definovala následující výzkumné otázky:

- Jaké faktory činí železniční brownfieldy atraktivními lokalitami pro město i investora a jaké naopak brání jejich regeneraci a rozvoji?
- Jaké ze zjištěných faktorů se dominantně uplatňují v případě nádraží Bubny?

Na základě výpovědí respondentů rozhovorů lze konstatovat, že subjektivně výrazně převažují klady nad zápory. Mezi nejčastěji uváděné faktory zvyšující atraktivitu využití drážních ploch a budov patří jejich lokace v blízkosti centra města, nebývalá rozloha a zároveň celistvost. Respondenti také vnímají kladně, že realizací investičního záměru na brownfieldu nedochází k záboru krajiny s přírodním charakterem. Dalším opakovaně zmiňovaným kladem je definitivní ztráta původního funkčního využití pro plochy a budovy. Povaha současného fungování železnice napovídá, že je opuštění ploch drážními účely trvalé a je velmi nepravděpodobné, že by bylo nutné ji v budoucnu se srovnatelnými nároky na území do blízkosti centra navrátit. Zástupce developerské společnosti ještě dodal, že je výhodou fakt, že bývají tato území dostupná od jediného majitele. Připomínám jen, že developerská společnost operující na území brownfieldu nádraží Bubny získala v roce 2006 za velmi výhodnou cenu pozemky o ploše 25 ha od SŽDC.

Zápory v obecném slova smyslu zaznívaly opakovaně pouze dva. V prvním případě je jím nutnost vypořádat se s ekologickou zátěží. Její závažnost se však nepředpokládá v rozsahu, jenž by limitoval pozdější využití lokality. Aktéři se shodují, že je tento druh lokalit z hlediska ostatních kvalit natolik atraktivní, že je investice do likvidace ekologické zátěže od plánovaných záměrů neodrazuje. V druhém případě pak pro mne překvapivě uváděli případnou existenci památkové ochrany lokality jako limitující prvek pro její další rozvoj. Tato otázka je však diskutabilní a existují samozřejmě také názory, že by historicky cenné objekty neměly jednoduše ustupovat developmentu.

V konkrétním případě brownfieldu nádraží Bubny se jedná o největší celistvou plochu určenou k transformaci na polyfunkční městskou čtvrť v bezprostřední blízkosti centra města a Pražské památkové rezervace. Zástavba na brownfieldu by měla propojit dvě významné městské čtvrti s velmi dobrou atmosférou a stát se tak plnohodnotným centrem Prahy 7. Možnost participace na přípravě finální podoby takovéhoto projektu je pro zúčastněné aktéry klíčová, proto se o něj aktivně zajímají.

Faktorem brzdícím rozvoj lokality brownfieldu nádraží Bubny je jistě nutnost dopravního řešení oblasti, a to zejména v kontextu vyšších řádovostních úrovní. Pro rozvoj území je zcela zásadní výsledná podoba modernizace železniční trati Praha-Kladno s připojením na letiště Václava Havla, stejně tak jako vyřešení průchodu severojižní magistrály. Až do okamžiku dokončení Pražského okruhu je pravděpodobné, že budou stávající komunikace dopravu indukovanou novou výstavbou zvládat jen obtížně.

Pro úspěšnost transformace brownfieldu je klíčová vzájemná spolupráce mezi aktéry. Z provedených rozhovorů jsem nabyla pocit, že se právě v současné chvíli sešli schopní lidé se silnou vůlí fakticky dosáhnout zahájení procesu transformace, výstavby a tedy recyklace řešeného území.

Na závěr této pasáže ještě připomínám, že se projekt nachází ve fázi vyhotovené územní studie před veřejným projednáním. Pokud bude s touto územní studií vyjádřen souhlas, bude předložena jako podklad pro změnu ÚP, na jejímž základě pak bude z území sejmuta stavební uzávěra a bude tak umožněn faktický začátek výstavby. Tento proces by mohl být vyřešený v rámci několika měsíců a nezbývá než doufat, že projekt v takto nadějné fázi z nějakého důvodu nezmrazí po podzimních komunálních volbách nová politická reprezentace. Zástupce společnosti ORCO pak odhaduje očekávanou dobu realizace projektu na 15-25 let od faktického začátku výstavby.

Pro plnění cíle první sekce empirické části, tedy představení lokality brownfieldu nádraží Bubny, jsem zkoumala dokumenty, jež se k území váží. Pro výstupy jsem použila mimo jiné aktuální ÚP sídelního útvaru HMP z roku 1999, některé aplikace webového prostředí Marushka, ve kterém jsou dostupné katastrální mapy, či platné právní předpisy. Přestože si uvědomuji, že Koncept odůvodnění MP svými náležitostmi nesplňuje parametry odborného textu, rozhodla jsem se jej jako jeden ze stěžejních zdrojů využívat, neboť jedním z hlavních cílů této práce bylo přinést co nejaktuálnější zprávu o územním plánování v Praze a jeho záměrech nejen ve vztahu k transformaci železničních brownfieldů. Použití starší odborné literatury pro tento účel nebylo vhodné.

Jádrem druhé sekce jsou pak výstupy řízených rozhovorů se zástupci jednotlivých aktérů. Jak jsem již naznačila v kapitole 4.2, výsledná podoba textu reprezentující sta-

noviska je ovlivněna revizemi respondentů. Nebylo tedy z povahy metody možné v práci uvést výpovědi úplné, i tak však považuji uvedená stanoviska za komplexní a vnímám v textech dílčí rozdíly v jednotlivých zájmech respondentů i přístupech k území. Na tomto místě se nabízí diskuse nad počtem a výběrem respondentů. Zcela jistě by bylo možné provést rozhovory s více aktéry, osobně jsem velmi stála o vyjádření iniciativy Letná sobě!, neboť je možné ji považovat za nejvýznamnější občanskou iniciativu na Praze 7. Zejména historik umění PhDr. Richard Biegel, Ph.D. se k problematice transformace brownfieldu nádraží Bubny mnohokrát vyjadřoval a účastnil se také společných jednání aktérů. I přes vynaloženou snahu, se mi jej však zastihnout nepodařilo a absenci jeho vyjádření považuji za hendikep této práce. Tím, že jsem získala výpovědi zástupců městské části, IPR, developera i zájmové skupiny, se mi však i přesto podařilo přiblížit subjektivní pohledy na transformaci železničního brownfieldu v dostatečně širokém spektru aktérů.

V transformaci železničních brownfieldů vidím potenciál dalšího rozvoje nejen pro Prahu, ale i další města. Z hlediska udržitelného rozvoje jsou zábory krajiny s přírodním charakterem nežádoucí a existují velké naděje a očekávání, že zacelování jizev železničních brownfieldů i propojení již existujících čtvrtí novou funkční strukturou přinese pozitivní vliv na více řádovostních úrovních. Cílem této práce bylo představit konkrétní železniční brownfield a proces, jenž přípravu jeho transformace provází. Potenciál dalšího výzkumu pak spatřuji zejména ve zpracování účinných nástrojů, které by motivovaly aktéry k transformacím podobných lokalit a v delším časovém horizontu pak také ve studiu dopadů realizovaných transformací na organismus města.



Literatura

BEČKOVÁ, K. (2009): Nádraží a železniční tratě. Schola Ludus – Pragensia. Praha, 156 s.

BIČÍK, I., KUPKOVÁ, L. (2006): Vývoj využití ploch v Pražském městském regionu. In: Ouředníček, M. a kol.: Sociální geografie Pražského městského regionu. Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, Praha, s. 42-63.

BORNSTEIN, R. D. (1968): Observation of the Urban Heat Island Effect in New York City. Journal of Applied Meteorology, 7, č. 8, s. 575-582.

ČECHOVÁ, K. (2013): Železnice ve městě – příležitost nebo bariéra? Příklad nádraží Bubny. Příspěvek konference Perspektivy území II: Hranice a rozhraní. Fakulta stavební ČVUT, Praha, s. 41-52.

GREMLICA, T., ŠTÍPKOVÁ, R., NOVÁK, J. (2003): Revitalizace „brownfields“ v obcích ČR metodika monitorování a nové využívání ploch a objektů. Ministerstvo pro místní rozvoj, Praha, 4 s.

GUALLART, V. (2003): Re-cycling. In: Gausa a kol. : The Metapolis Dictionary of Advanced Architecture: City, Technology And Society in the Information Age. Actar, Barcelona, 688 s.

HOŘEJŠ, M. (2013): Protektorátní Praha jako německé město. Mladá fronta, Praha, 320 s.

HRUDKOVÁ, M. (2011): Naplněnost územního plánu jako nástroje územního plánování – dokumentace vs. realita. Magisterská práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha, 89 s.

HRUŠKA, E. (1947): Urbanistická forma: Osídlení a plán. Nákladem vlastním, Praha, 149 s.

JACKSON, J. B. (2003): Brownfields ABC. Brownfields klasifikace a kategorizace. Institut pro udržitelný rozvoj sídel, Praha, 14 s.

JACKSON, J. B. a kol. (2005): Brownfields snadno a lehce. Institut pro udržitelný rozvoj sídel, o. s., 78 s.

JEHLÍK, J. (2012): Soudobé přístupy k tvorbě územních plánů v ČR. ERA 21, 12, č. 5, s. 40-42.

LEDNICKÁ, S. (2010): Problematika regenerace brownfieldů v České republice. Magisterská práce. Institut sociologických studií, FSV UK, Praha, 124 s.

ROBERTS, P., SYKES, H. (2000): Urban regeneration: a handbook. Sage publications, London, 316 s.

ROHÁČ, J. (2010): Rozdílné strategie regenerace brownfields na příkladu Karoliny a Dolu Michal v Ostravě. Bakalářská práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha, 59 s.

SCHMIDT-THOME, P., GREIVING S. (2013): European Climate Vulnerabilities and Adaptation: A Spatial Planning Perspective. Wiley Blackwell, Chichester, 348 s.

SCHREIER, P. (2013): České železnice. Mladá fronta, Praha, 248 s.

SLÁMOVÁ, E. (2013): Konverze železničních brownfields/Vršovické nádraží. Diplomní projekt. Ústav nauky o budovách FA ČVUT, Praha, 174 s.

SÝKOROVÁ, I. (2007): Pražské brownfields: příležitost i hrozba pro rozvoj metropole. Geografie – sborník ČGS, 112, č. 3, s. 250-265.



Další zdroje

ARNIKA (2009): Brownfields v centru Prahy: kritéria udržitelného rozvoje. Zpráva evropského semináře Univerzity Wageningen. Dostupné online. http://arnika.org/soubory/dokumenty/mesta/wageningen/brozura_nadrazi.pdf [cit. 29. 7. 2014].

BIEGEL, R. (2011): Záznam diskuze Prostor nádraží Praha – Bubny. Národní technické muzeum, Praha. Dostupné online. http://letnasobe.cz/2011/10/diskuze-4-prostor-nadrazi-praha-bubny/ [cit. 18. 7. 2014]

BINKO, M. (2006): Koncepce rozvoje a modernizace železničního uzlu Praha. Dostupné z: binko.wz.cz/2006-4.pdf

IPR Praha (2014a): Manuál tvorby veřejných prostranství. Dostupné online. http://www.manual.IPR Prahapraha.cz/cs/manual-tvorby-verejnych-prostranstvi-manual [cit. 2. 7. 2014].

IPR Praha (2014b): Pražské stavební předpisy. Dostupné online. http://www.IPR Prahapraha.cz/uploads/assets/dokumenty/otpp/psp/01_psp_uplne-zneni_text_priloha1-a-2.pdf [cit. 16. 7. 2014].

IPR Praha (2014c): Územní plán hl. m. Prahy – Cenová mapa pozemků. Dostupné online. http://mpp.praha.eu/app/map/cenova-mapa/ [cit. 2. 8. 2014].

IPR Praha (2014d): Územní plán hl. m. Prahy – Metropolitní plán, Koncept odůvodnění. Paradigma a Zlaté pravidlo. Dostupné online. http://plan.IPR Prahapraha.cz/uploads/assets/metropolitni-plan/001_Paradigma_a_Zlate_pravidlo.pdf [cit. 4. 8. 2014].

IPR Praha (2014e): Územní plán hl. m. Prahy – Metropolitní plán, Koncept odůvodnění. Století plánu pražské metropole. Dostupné online. http://plan.IPR Prahapraha.cz/uploads/assets/metropolitni-plan/004_Stoleti_planu

_prazske_metropole.pdf [cit. 4. 8. 2014].

IPR Praha (2014f): Územní plán hl. m. Prahy – Metropolitní plán, Koncept odůvodnění. Potenciál, priority a flexibilita. Dostupné online. http://plan.IPR Prahapraha.cz/uploads/assets/metropolitni-plan/400_Potencial_priority_a_flexibilita.pdf [cit. 4. 8. 2014].

IPR Praha (2014g): Územní plán hl. m. Prahy – Metropolitní plán, Koncept odůvodnění. Cesty, lidi a zboží. Dostupné online. http://plan.IPR Prahapraha.cz/uploads/assets/metropolitni-plan/600_Cesty_lidi_a_zbozi.pdf [cit. 4. 8. 2014].

IPR Praha (2014h): Velká rozvojová území a velká území rekreace. Dostupné online. http://www.IPR Prahapraha.cz/clanek/65/velka-rozvojova-uzemi-a-velka-uzemi-rekreace [cit. 4. 8. 2014].

IPR Praha (2012): Územně analytické podklady hl. m. Prahy. Využití území. Dostupné online. http://www.IPR Prahapraha.cz/uploads/assets/soubory/data/UAP2010/uap_pdf/2_07_vyuziti_uzemi.pdf [cit. 20. 7. 2014].

IPR Praha (2010): Územně analytické podklady hl. m. Prahy. Doprava. Dostupné online. http://www.IPR Prahapraha.cz/uploads/assets/soubory/data/UAP2010/uap_pdf/2_12_doprava.pdf [cit. 24. 7. 2014].

KAZMUKOVÁ, M. a kol. (2013): UHI Pilot Area 2 in Prague: Bubny Brownfield. Prezentace záměru. Útvar rozvoje hl. m. Prahy, 14 s.

MINISTERSTVO PRŮMYSLU A OBCHODU (2008): Národní strategie regenerace brownfieldů. Praha, 12 s. Dostupné online. http://www.czechinvest.org/brownfieldy [cit. 3. 8. 2014].

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ (2007): Regenerace brownfields. Planeta, 15, č. 3, s. 1-21.

NOVOTNÝ, F. (2008): Varianty územní studie drážních ploch v oblasti Holešovice Bubny-Zátory. Stavebnictví, 2, č. 2, s. 30-33.

TESAŘ, P. (2014): Na letiště cesta dlouhá… Moderní železnice, SŽDC s. o., 4, č. 2, s. 36-39.



Internetové zdroje a právní předpisy

HOŘEJŠ, M. (2011): Nacistická vize Prahy. Jak měla vypadat česká metropole po německém vítězství? Dostupné online. http://www.reflex.cz/clanek/jine-pribehy-heydrichiady/43301/nacisticka-vize-prahy-jak-mela-vypadat-ceska-metropole-po-nemeckem-vitezstvi.html [cit. 3. 8. 2014].

PAMÁTNÍK ŠOA (2014): Bubny, cesta jinam – úvodem. Dostupné online. http://pspbubny.cz/cz/ [cit. 10. 8. 2014].

Stavební zákon č. 183/2006 Sb.

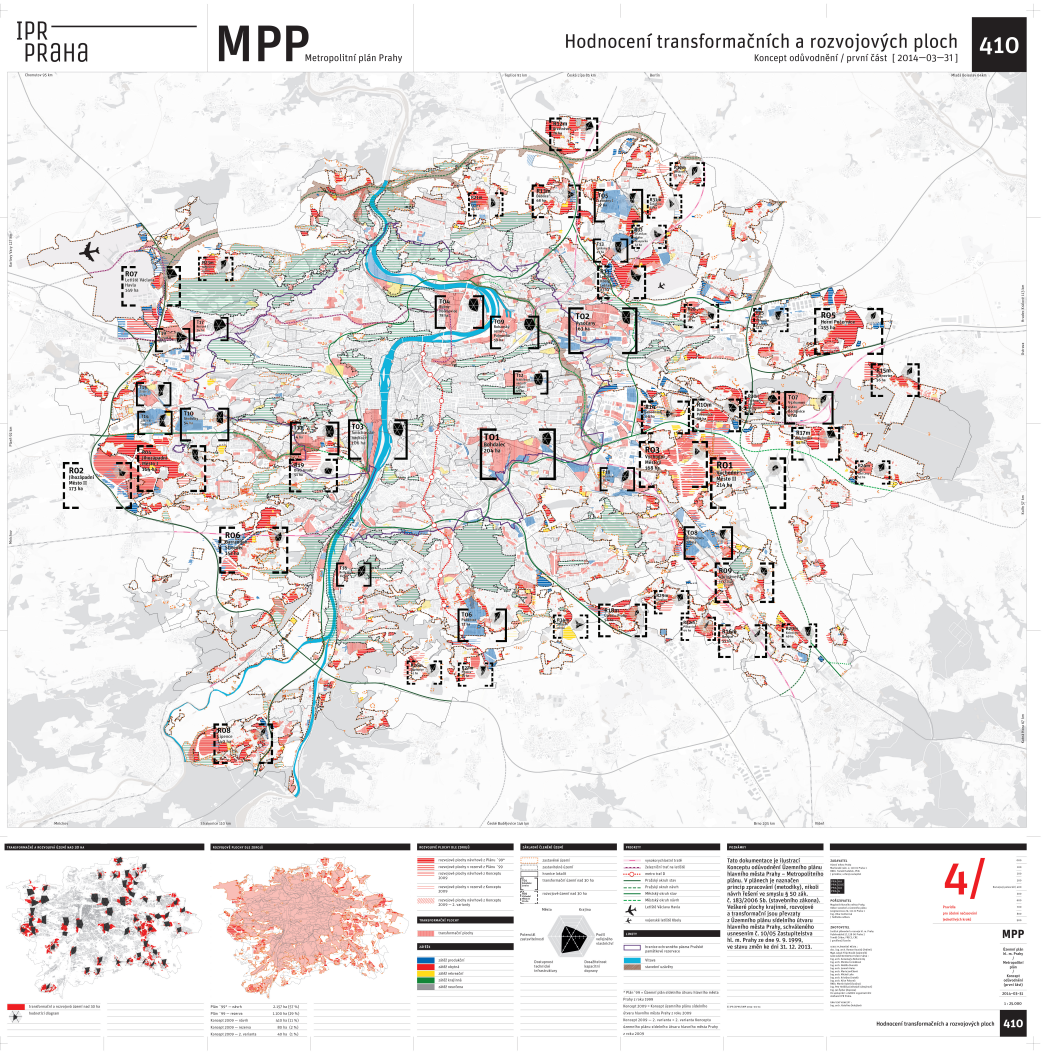
Vyhláška hl. m. Prahy, o obecných technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě č. 26/1999 Sb.

Vyhláška hl. m. Prahy, o stavební uzávěře ve velkých rozvojových územích hlavního města Prahy č. 33/1999 Sb.

Zákon o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty č. 77/2002 Sb.

Příloha A/
Hodnocení transformačních a rozvojových ploch

Obrázek A.1. Hodnocení transformačních a rozvojových ploch



Zdroj: IPR (2014): Územní plán hl. m. Prahy – Metropolitní plán, Koncept odůvodnění. Hodnocení transformačních a rozvojových ploch. Ilustrační výkres. Dostupné online. http://plan.iprpraha.cz/uploads/assets/metropolitni-plan/410_Hodnoceni_transformacnich_a_rozvojovych_ploch.pdf [cit. 21. 7. 2014].

Příloha B/
Osnova otázek řízeného rozhovoru

1. Jaké faktory vás vedly k zájmu o transformaci lokality nádraží Praha Bubny?

2. Představte prosím vaši vizi rozvoje této lokality.

3. V čem shledáváte potenciál nádražních ploch a budov?

4. Jaké vnímáte překážky realizace vašeho projektu v areálu sloužícím mnoho desetiletí jako nádraží?

5. Jak jste spokojeni s vývojem situace?
   Pokud existují negativa, myslíte si, že jste schopni je zmírnit či jim úplně zabránit?

6. Jak hodnotíte spolupráci s ostatními aktéry v této lokalitě?
   Uveďte prosím instituce či organizace, se kterými jste se při přípravě projektu nutně setkal.

Příloha C/

Současná podoba brownfieldu nádraží Bubny, pohled z jihu

Obrázek C.1. Bubny, pohled z jihu

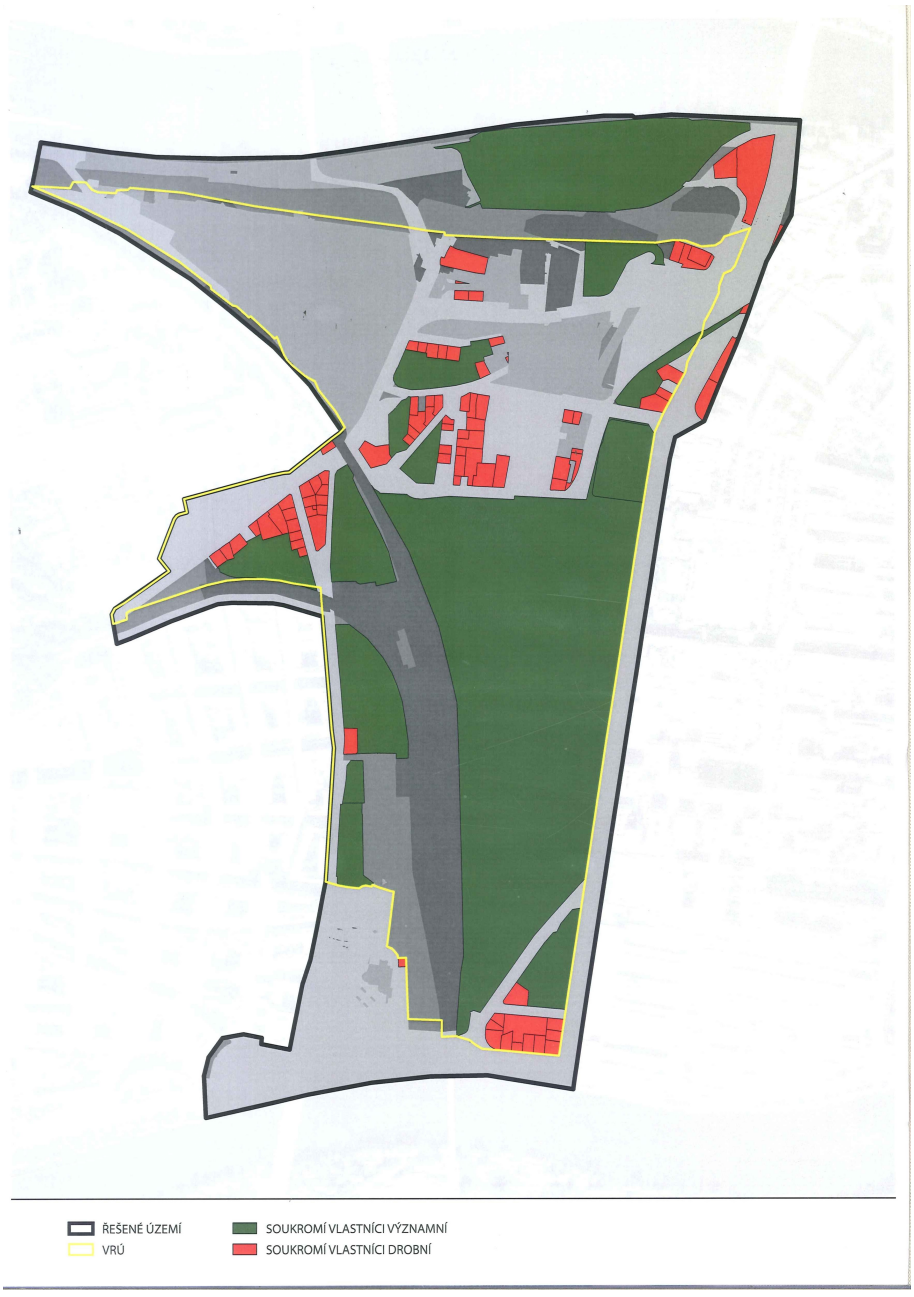


Zdroj: Kazmuková (2013, s. 13).

Příloha D/

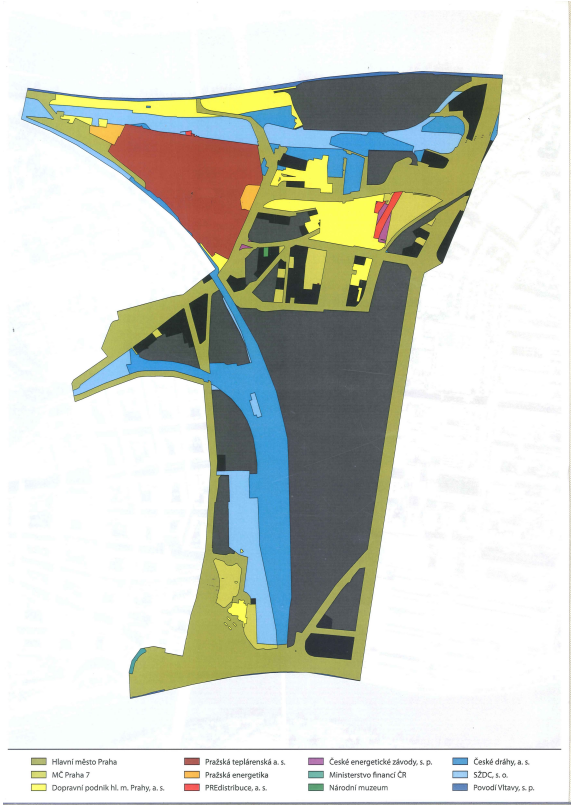
Vlastnická struktura pozemků na území VRÚ Holešovice Bubny-Zátory v roce 2014

Obrázek D.1. Veřejní a soukromí vlastníci



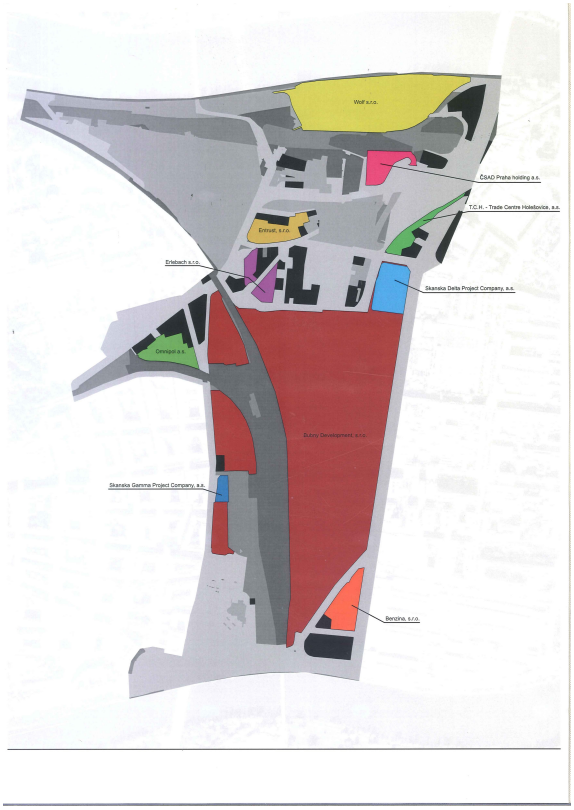
Zdroj: Katastr nemovitostí. Zpracování Ing. arch. Dominik Aleš.

Obrázek D.2. Výčet vlastníků část 1



Zdroj: Katastr nemovitostí. Zpracování Ing. arch. Dominik Aleš.

Obrázek D.3. Výčet vlastníků část 2



Zdroj: Katastr nemovitostí. Zpracování Ing. arch. Dominik Aleš.

Příloha E/

Územní studie VRÚ Holešovice Bubny-Zátory

Obrázek E.1. Výkres územní studie VRÚ Holešovice Bubny-Zátory



Zdroj: IPR Praha.