

KONVERZE
ŽELEZNIČNÍCH
BROWNFIELDS
**VRŠOVICKÉ
NÁDRAŽÍ**

diplomní projekt/ Eliška Slámová

úvodem

Při zpracovávání projektu vize Prahy v ateliéru Romana Kouckého jsme se zabývali městem jako celkem, jako celistvou hmotou, která je určována a proměňována různými činitely. Naším úkolem bylo pochopit a popsat, z čeho se skládá, co Praha vlastně je a jak by se měla v budoucnu proměňovat.

Při rozboru kompaktnosti města, propojení jeho částí, rytmu a charakteru jednotlivých lokalit se začaly z celkové mapy vydělovat místa, která sice mají veškeré prostředky pro kvalitní součást celku, ale jsou z něj jaksi vyděleny. Tyto ostrovy uprostřed města, bílá místa na mapě, fungují jako jizva v rostém urbanismu, přerušují vazby a město cuckovatí. Největším zástupcem v této kategorii byly železniční stanice, nádraží a průmyslové areály na železnici napojené. Vznikaly jakési korálky propojené linkou kolejí. Tyto obrovské plochy v městském organismu nemusí být problémem, ale naopak příležitostí pro rozvoj. Dříve odstavné a odstupné plochy pro hlučící a dýmající lokomotivy mohou být dnes plochami pro nové městské čtvrtě. Společným potenciálem je lukrativní lokalita, velká transformační plocha, dobré napojení na městskou hromadnou dopravu, přítomnost okolní rostlé zástavby, blízkost centra města a samotná přítomnost železnice, která se v budoucnu stane nejeektivnější městskou a příměstskou dopravou. Dnes naddimenzované plochy stanic a nádraží se mohou změnit v nová městská centra, kudy bude proudit život.

Z bádání během letního semestru roku 2011 se zrodilo vlastní téma diplomové práce, které na příkladu Vršovického nádraží chce prezentovat možnou proměnu a propojení dnes odřízlých železničních ploch se strukturou města.

„Město jako umělý celek má být v tom nejlepším slova smyslu utvářeno pomocí lidských schopností a uzpůsobeno potřebám člověka.“
Kevin LYNCH, *The image of the city*

Kniha vznikla v rámci diplomního projektu v ateliéru Romana Kouckého a Edity Lisecové na fakultě architektury ČVUT.
Mapuje postup práce a dokumentuje informace, které mě zaujaly a při vytváření projektu ovlivnily.

Děkuji vedoucím své práce za odbornou a profesionální pomoc a rady, které mě naváděly a někdy i úmyslně sváděly z cesty,
aby mohlo vzniknout jiné, lepší, řešení. Vážím si trpělivosti a důvěry vložené do projektu.

Eliška Slámová, květen 2013

obsah

01/ CO KDE PROČ JAK V PRAZE

02/ HISTORIE A ROZVOJ ŽELEZNICE

03/ TYPOLOGIE VLAKOVÝCH NÁDRAŽÍ

04/ SYSTÉM ŽELEZNICE V ČR

05/ VLAKOVÁ NÁDRAŽÍ V URBANISMU MĚSTA

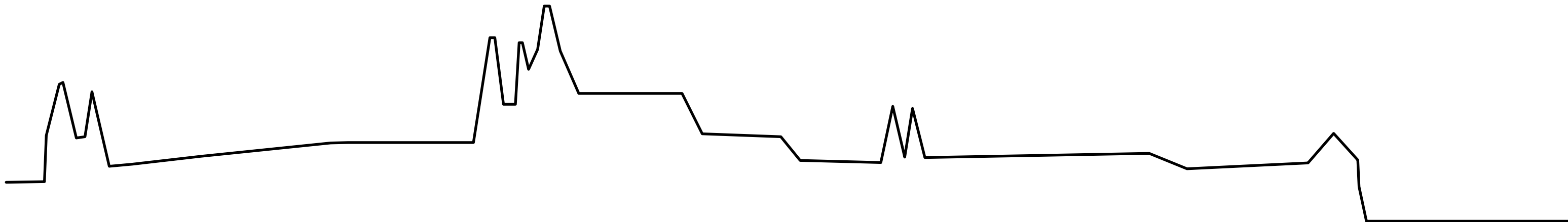
06/ ANALÝZY V KONTEXTU PRAHY

07/ HISTORIE

08/ ANALÝZY ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

09/ NOVÉ VRŠOVICE

10/ POUŽITÁ LITERATURA



KDE CO PROČ JAK V PRAZE
ANEB JAK PEJSEK S KOČIČKOU STAVĚLI MĚSTO

01

a/kde?

kde se Praha nachází

PRAHA SRDCEM EVROPY

Zažitá představa o Praze jako o samotném středu evropy vychází z geografických souvislostí. Za ně vděčíme praotci Čechovi, který se v české kotlině usadil. Jak jeho strategické rozhodnutí dále rozvíjíme, aby se z Prahy stalo tlukoucí srdce Evropy je závislé na tom, jak Prahu jako metropoli chápeme, rozvíjíme a prezentujeme.

VELIKOST MĚST + HLAVNÍ DOPRAVNÍ SPOJENÍ
jednotlivé vzdálenosti k významným přeshraničním městům
dle počtu obyvatel / dle intenzity dopravy

VZDUŠNÁ VZDÁLENOST DO PRAHY světová velkoměsta/ v km

PAŘÍŽ	937
LONDÝN	1 026
BERLÍN	237
NEW YORK	6 628
SYDNEY	16 009
TOKIO	9 103



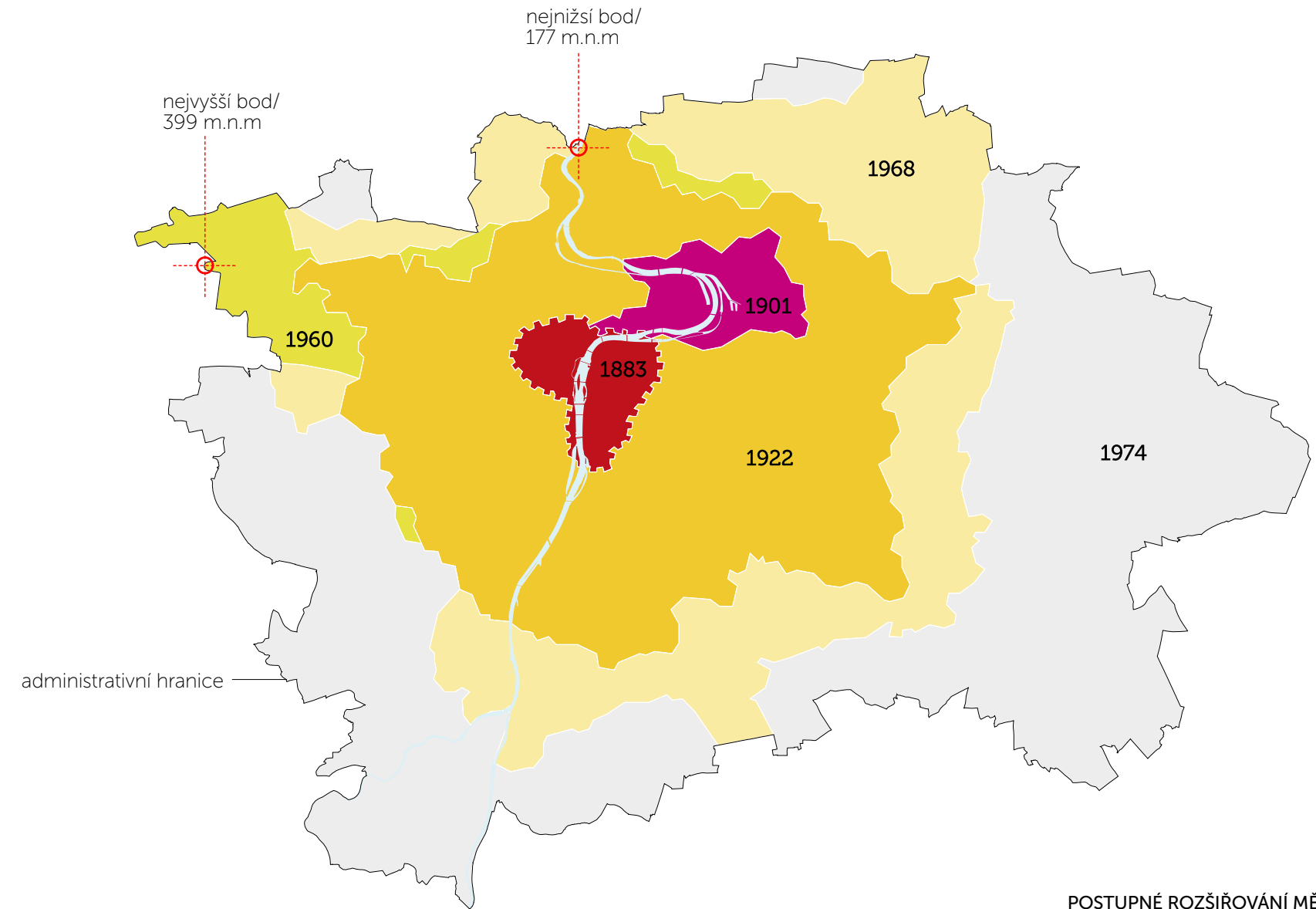
b/co?

co je Praha

IDENTITA CELKU A VÝZNAM CENTRA

Současné administrativní členění Prahy neodpovídá charakteru jednotlivých čtvrtí a tak jsou navazující celky rozděleny a spravovány různými radnicemi, které nemají většinou stejný názor na problematiku území. Koncepční rozvoj a systematická revitalizace není běžná na území městských částí ani v rámci celé Prahy. Dochází k fragmentaci území a rozměňování atmosféry. Například okolí Vršovického nádraží se nachází v městské části Michle, Nusle, Vršovice a Vinohrady. Většina nejproblematictějších částí je tak rozkrájena mezi různé správní celky, které vždy nemusí najít společnou řeč.

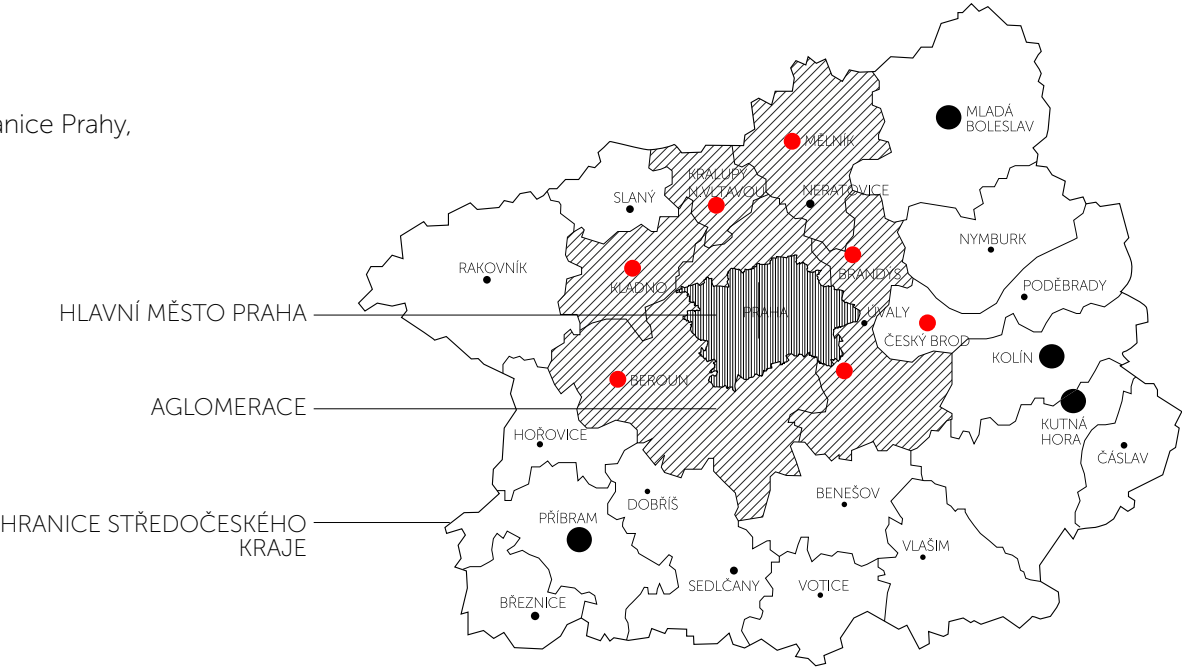
Silně je akcentován také monocentrický model Prahy. Charakter města jako celku se vnímá skrze Hradčany a Staré město. Sounáležitost s 1/53 města způsobuje přecitlivělost k jejím úpravám. Na druhé straně jsou podceňovány úpravy v jiných částech města, jež jsou považovány za okrajové. Tento fenomén způsobuje, že město cuckovatí a namísto zahuštění a propojení jednotlivých částí se rozrůstá do krajiny. Obraz dnešní Prahy se podobá spíše kvalitnímu švýcarskému ementalu, než kompaktnímu městu



POSTUPNÉ ROZŠÍŘOVÁNÍ MĚSTA V ČASE
připojování nových částí k Praze
rok připojení

PRAŽSKÁ AGLOMERACE

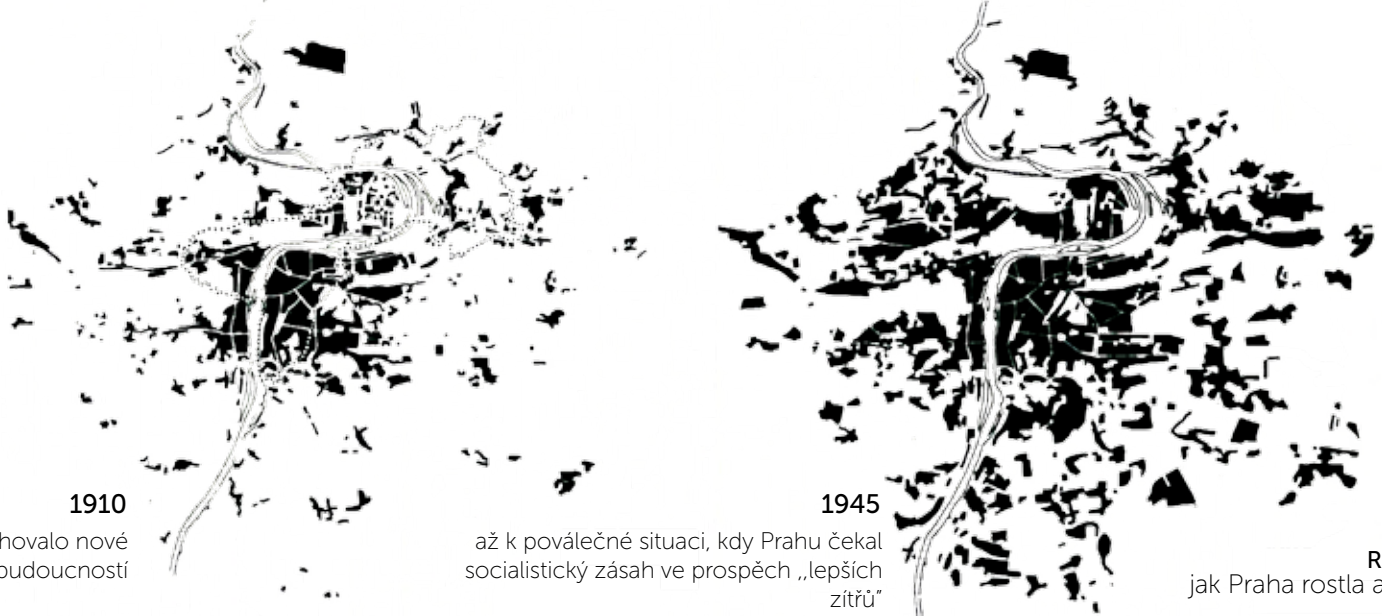
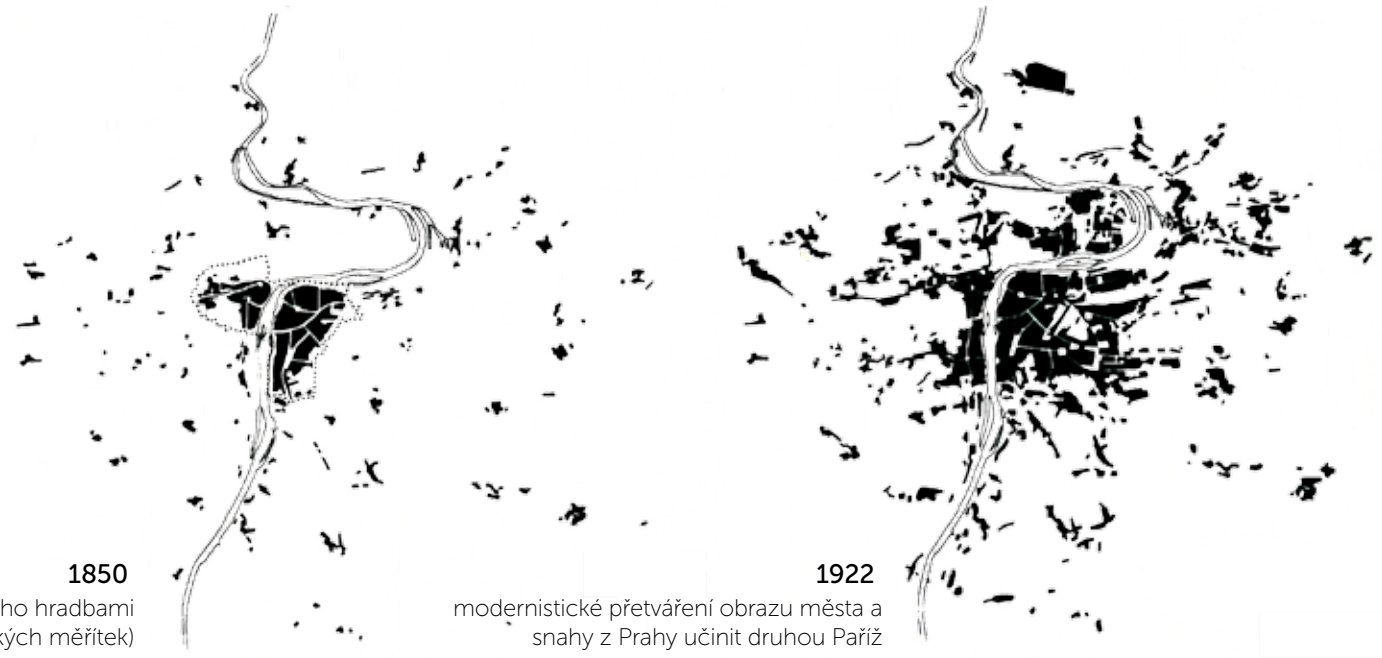
prolínání města a vesnic v jeho okolí
nárůst počtu obyvatel mimo administrativní hranice Prahy,
ale v její dostupné vzdálenosti



VÝVOJ POČTU OBYVATEL V ZÁVISLOSTI NA ZVĚTŠOVÁNÍ ÚZEMÍ

seznam připojovaných částí v čase a jak se proměňovala hustota osídlení Prahy

ROK	PŘIPOJENÉ ÚZEMÍ	ROZLOHA (ha)	POČET OBYV. (tis.)	HUSTOTA OSÍDLENÍ
1378	Staré Město, Nové Město, Malá Strana a Hradčany	760,9	60-65	
1784	Královské hlavní město Praha	760,9	79	
1883	Královské hlavní město Praha (I-V) a Vyšehrad	850	160	
1884	Královské hlavní město Praha (I-Vi) a Holešovice-Bubny	1 380	171	
1901	Královské hlavní město Praha (I-Vii) a Libeň	2 101	216	
1922	Hlavní město Praha a 37 připojených obcí	17 145	667	
1960	Hlavní město Praha a Ruzyně	18 564	1 005	
1968	Hlavní město Praha a 21 připojených obcí	29 071	1 103	
1974	Hlavní město Praha a 30 připojených obcí	49 700	1 156	
2010	Hlavní město Praha	49 605	1 288	



které začaly být městu, které přitahovalo nové
obyvatele za práci a lepší budoucností

až k poválečné situaci, kdy Prahu čekal
socialistický zásah ve prospěch „lepších
zítřů“

RŮST ZÁSTAVBY
jak Praha rostla a v co dorostla



na počátku bylo slovo

„Tak daleko, kam se dojde za jeden den, je v lese místo, které je rozděleno roklí. Na jižní straně je vysoká hora a ta se snižuje k veliké řece. Tam když přijdete, najdete muže, jak vyrábí ze dřeva práh. Od tohoto prahu pojmenujte toto místo Praha. I knížata a lidé silní jako lvi se sklánějí ve dveřích, aby do nich nenarazili hlavou, stejně mocný bude i hrad, který se tam postaví. I jemu se budou klanět králové. Tento hrad bude první a největší v naší zemi a všechny ostatní hrady k němu budou vzhlížet, protože tam bude sídlo králů. I město rozprostřené okolo tohoto hradu bude pýchou našeho národa.

Vidím město veliké, jehož sláva se bude dotýkat hvězd.”

Libuše, Kosmova kronika
Pozn.
rokle = Šárecké údolí, vysoká hora = Petřín

kumulace

v okruhu 3,5 km je koncentrována většina významných a orientačních bodů, dominant



DOMINANTY A VÝZNAMNÁ MÍSTA PRAHY

kumulace významných a výrazných míst v okruhu těžiště Prahy

- * DOMINANTY VYTVOŘENÉ LIDSKÝM GÉNIEM
- * PŘÍRODNÍ DOMINANTY

pražská nej

na co jsme v pyšní, čím jsem se proslavili ve světě a jaké rekordy držíme

PRAŽSKÝ HRAD	největší hradní komplex na světě
NEGRELLIHO VIADUK	nejdelší most > délka 1250 m
TELEVIZNÍ VĚŽ ŽIŽKOV	nejvyšší stavba > 216 m
STRAHOVSKÝ STADION	největší stadion > 310,5x202,5 m
INVALIDOVNA	nejmenší a nejstarší sídliště > bydlí zde necelé tři tisíce obyvatel, 1962
VÁCLAVSKÉ NÁM.	nejdelší náměstí > délka 750 m
STANICE METRA NÁMĚSTÍ MÍRU	nejdelší eskalátor > délka 87,2 m
SLAVIA	nejstarší kavárna > otevřena v roce 1881 v paláci lažanských
NEJVĚTŠÍ BRONZOVÁ JEZDECKÁ SOCHA	Jan Žižka > autor B. Kafka, výška 9 m, délka 9,6 m, šířka 5 m
CITY TOWER	nejvyšší budova > výška 109 m, 30 poschodí
(BÝVALÁ BUDOVA ROZHLASU NA PANKRÁCI)	
VODNÍ NÁDRŽ HOSTIVAŘ	největší vodní plocha > 43,8 ha
KARLOVO NÁM.	největší náměstí > rozloha 79 650 m ²
NEJVĚTŠÍ POVODEŇ	2002 (průtok až 6000 m ³ /s)
CÍSAŘSKÝ OSTROV	největší ostrov

A CO ZBYDE PO NÁS?

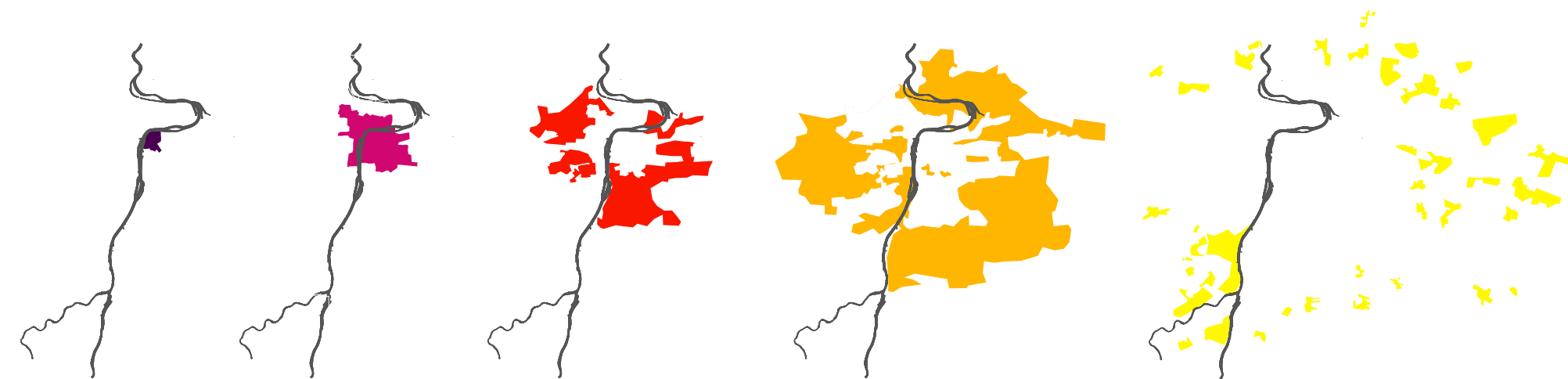


c/jaká?

z čeho se Praha skládá

ZÁSTAVBA · STRUKTURA · HMOTA

Jednotlivé části města a jejich názvy vycházejí ze společných jmenovatelů jako je prostředí, orientace a převažující způsob pohybu v lokalitě, druh zástavby, ceny pozemků, jak silné je vnímání příslušnosti k danému místu, dostupnost městské hromadné dopravy, občanská vybavenost a hlavně subjektivní vnímání.



CENTRUM 186 ha
kompaktní
drobnější měřítko

MĚSTO 1255 ha
kontinuální
bloková zástavba

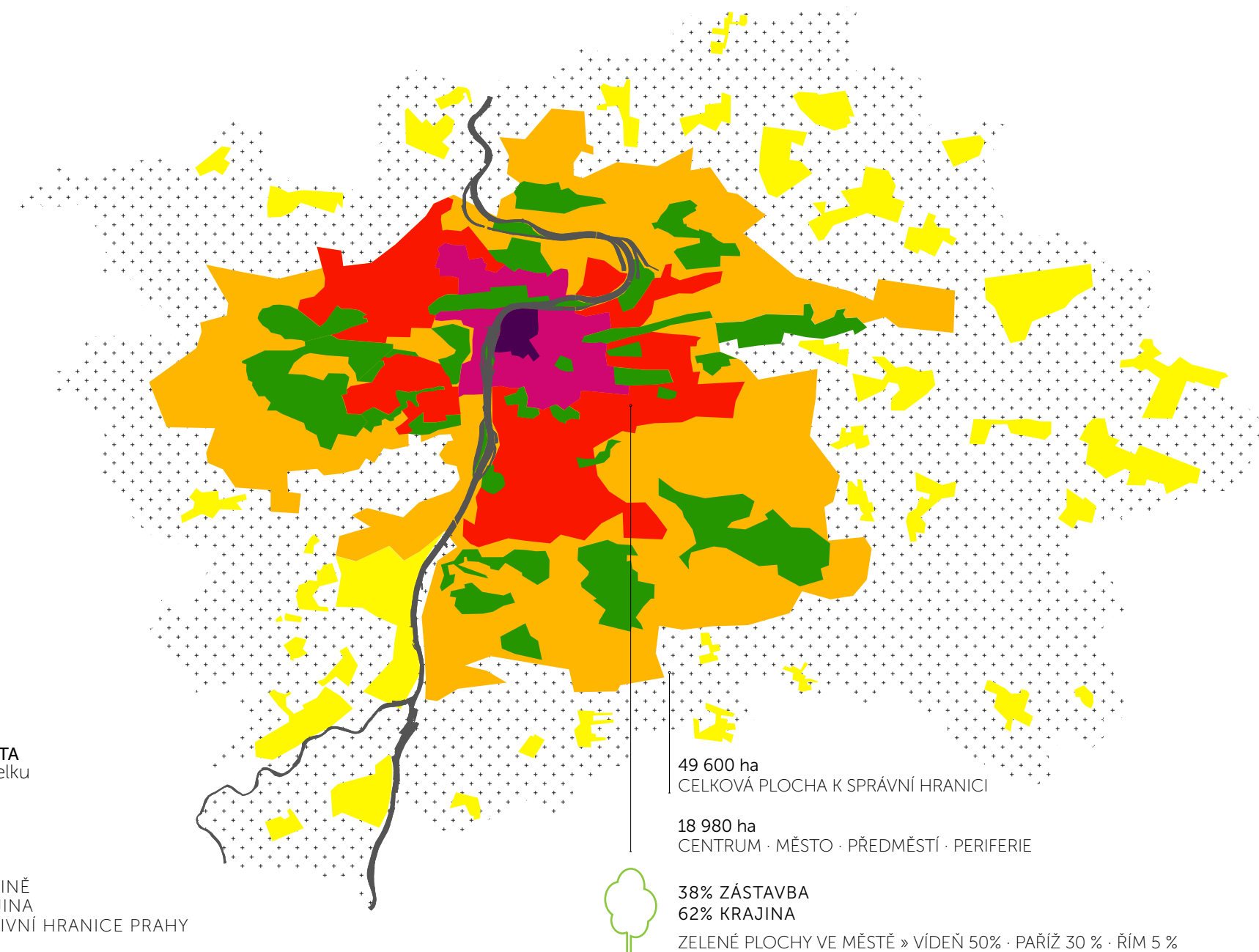
PŘEDMĚSTÍ 4242 ha
ostrůvky zástavby
rodinné domy

PERIFERIE 13 300 ha
roztříštěnost · neurčitost
tovární haly

SÍDLO V KRAJINĚ 5850 ha
vesnice přičleněné k městu
míchání typu zástavby

CHARAKTER MĚSTA vztah centra k celku

- CENTRUM
- MĚSTO
- PŘEDMĚSTÍ
- PERIFERIE
- SÍDLO V KRAJINĚ
- VNITŘNÍ KRAJINA
- ADMINISTRATIVNÍ HRANICE PRAHY
- VLTAVA



49 600 ha
CELKOVÁ PLOCHA K SPRÁVNÍ HRANICI

18 980 ha
CENTRUM · MĚSTO · PŘEDMĚSTÍ · PERIFERIE

38% ZÁSTAVBA
62% KRAJINA
ZELENÉ PLOCHY VE MĚSTĚ » VÍDEŇ 50% · PAŘÍŽ 30 % · ŘÍM 5 %

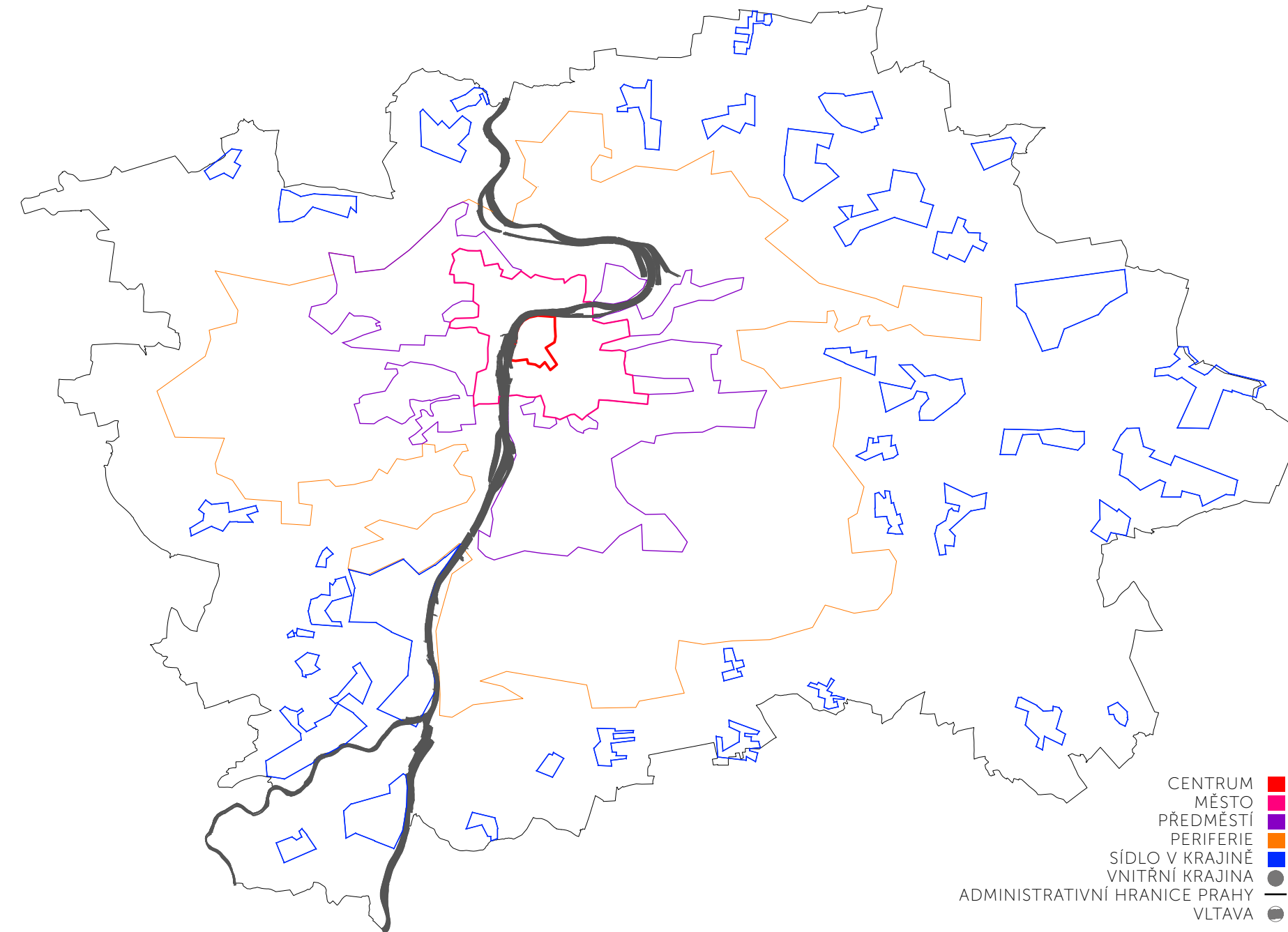
zástavba struktura hmota

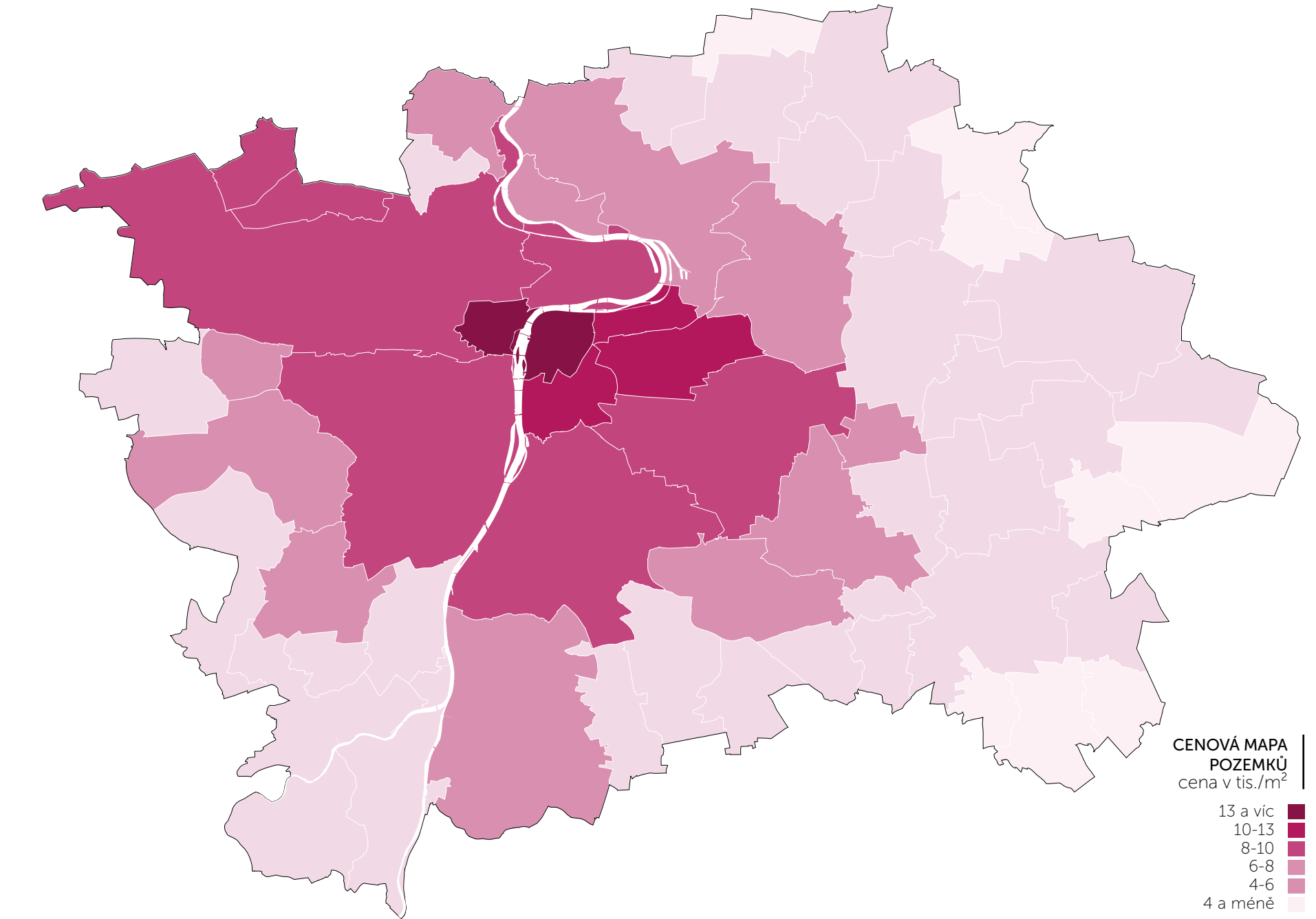
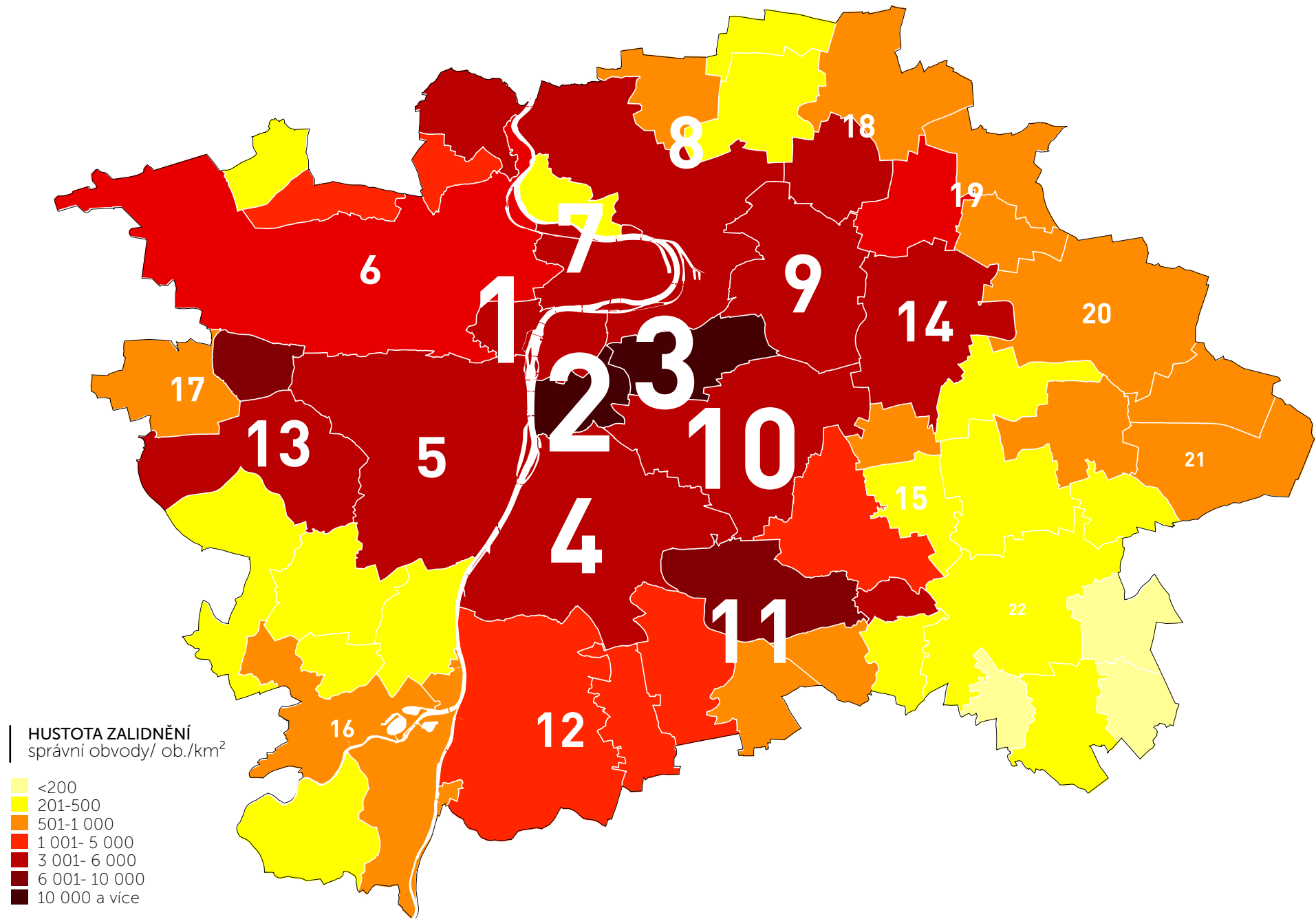
Mozaika města připomíná soustředné kruhy se středem na Starém městě. Hustota a druh zástavby se směrem k okraji rozvolňuje, prostupuje více krajinou a struktura města ztrácí svoji konzistenci.

Od kompaktního centra, kde jsou ulice zřetelně oříznuty fasádami činžovních domů, přes rozpadající se blokovou zástavbu až na periferii, jež neměla energii se s městem trvale spojit. Zvětšování Prahy asborbovalo také historické obce, které se staly novými centry pro kobercové nálety „prefabrikovaných“ rodinných domů.

Původní vesnické usedlosti a vsi se tak pomalu začleňují do města. Jejich jádra se propojují novou, rozdrobenou zástavbou a vytrácí se jejich vymezení vůči okolní krajině. Vnější krajina je ukusována ve prospěch řídké a nesystematické zástavby, které nevytváří ani město, ani bydlení v krajině.

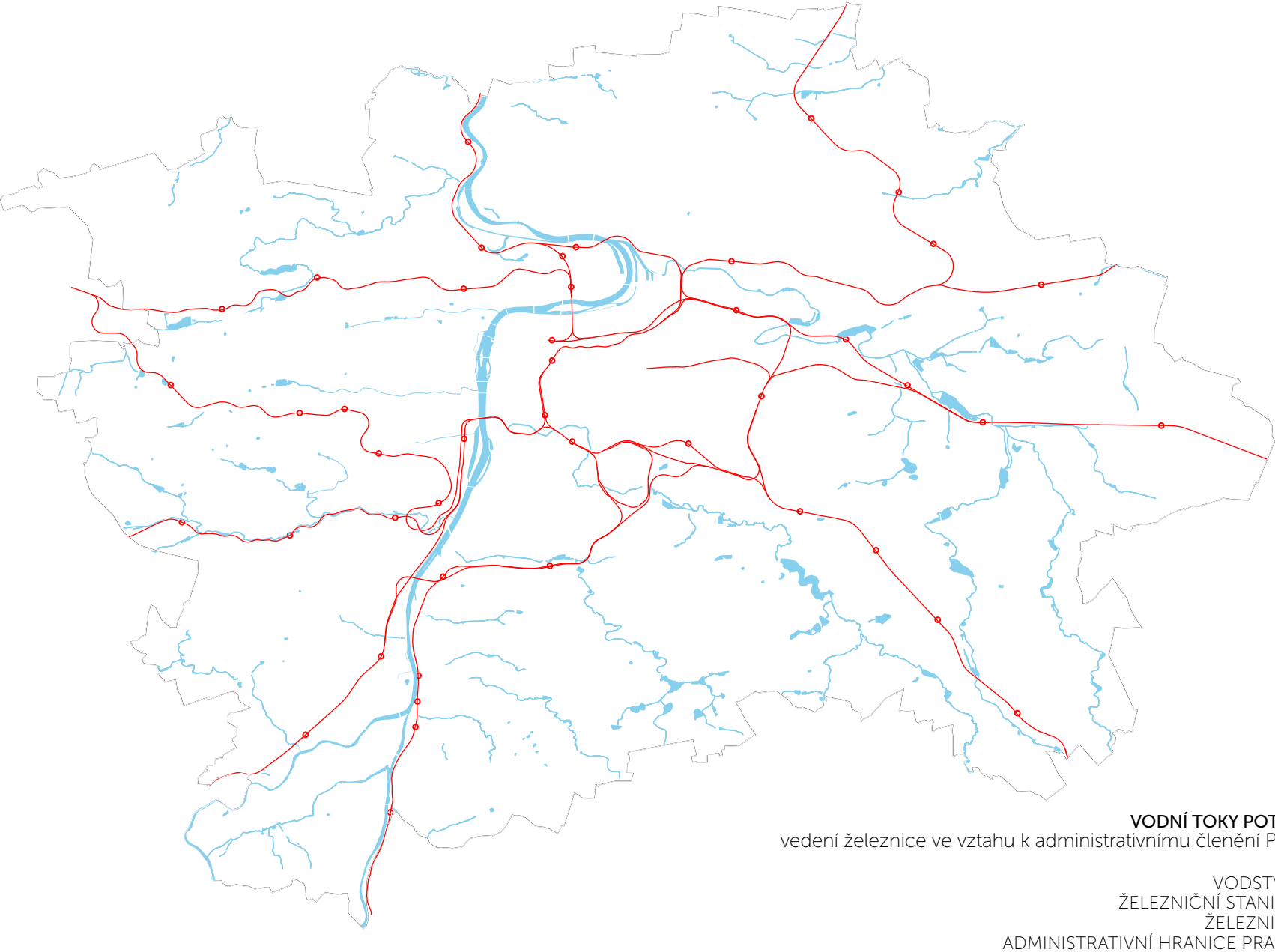
Přitom v blízkém okolí centra, v návaznosti na rozsáhlé pražské parky a lesoparky, se nachází tisíce stavebních parcel, které mají potenciál předběhnout parcely v odlehlých, často špatně dostupných lokalitách, aniž by krajina či město ztrácelo na své kvalitě.





vodní toky a železnice

První železnice se v Čechách objevila na počátku 19.století. Její trasování vycházelo z modelace terénu a hledal se nejjednodušší a nejlevnější způsob, jak dostat jednotlivé tratě co nejrychleji do provozu. Přirozeně tak většina tratí vede v říčních údolích, kopíruje vrstevnice a hledá rovinu i v jinak kopcovitém území. Nejinak tomu je i na území dnešní Prahy. Jízda vlakem pražskými údolími, podél Vltavy či jejích přítoků nabízí úchvatnou podívanou na přírodní scenérie. Příkladem může být pražský Semmering. Pro svůj horský charakter a prudké stoupání byl pojmenován po rakouské horské dráze vedené mezi Vídní a Štýrských Hradcem



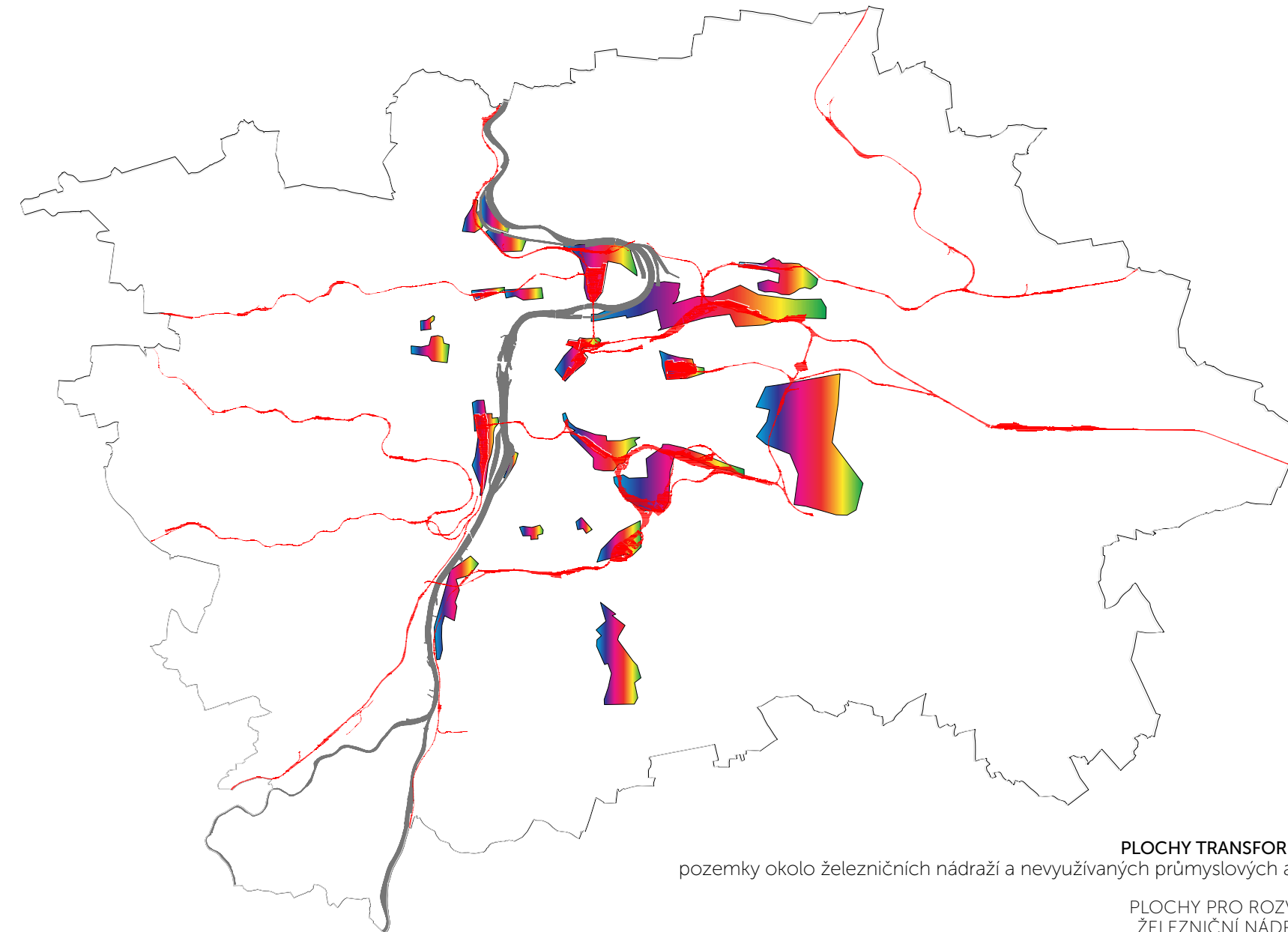
d/ díry a potenciál

plochy pro rozvoj

Velké průmyslové areály, železniční nádraží, přerušené napojení mezi jednotlivými čtvrtěmi a další hluchá místa ve městě jsou poetenciálem pro rozvoj Prahy. Rozvoj města do sebe. Nejedná se pozemky mimo strukturu města, za hranicemi, o nedostupné plochy městskou hromadnou dopravou. Jedná se o pozemky, které potřebují novou náplň, transformaci na městské prostředí.

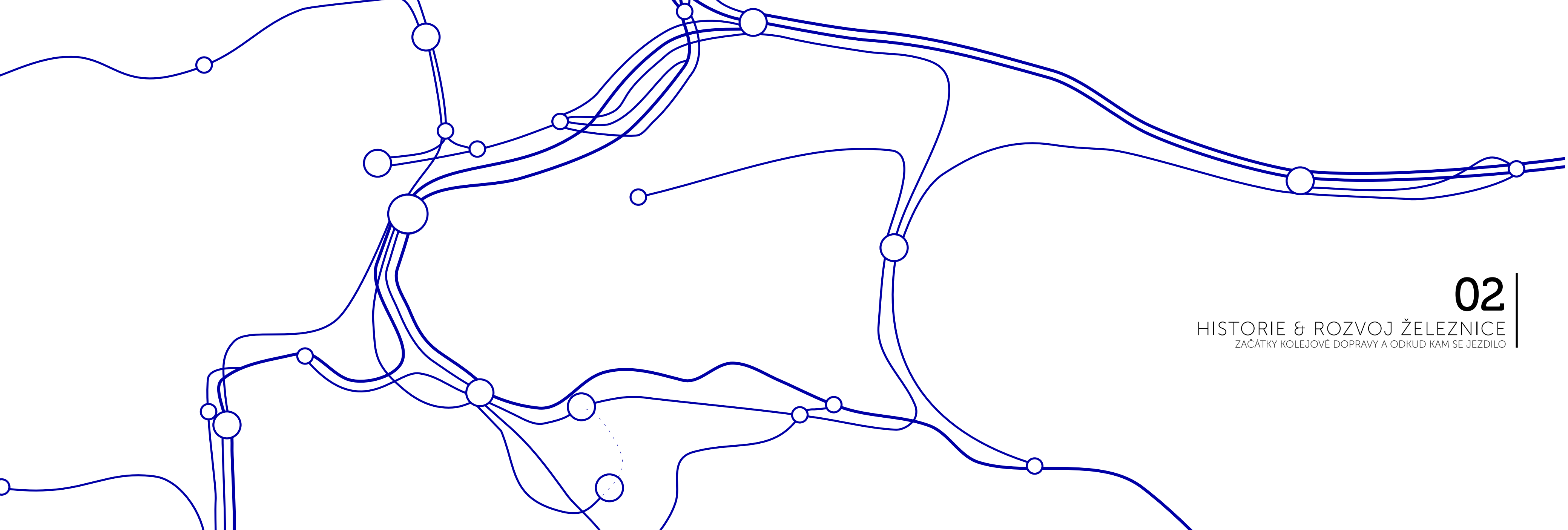
Tato území jsou navázána na komplikovanou uliční síť, obklopena různými druhy zástavby a většinou mají svůj genius loci. Nelze zde aplikovat jednoduché urbanistické koncepty, jako je tomu při stavění na zelené louce, kde kromě sklonu střechy a koeficientu zastavěnosti máme svobodu tvorby.

Tyto „problémy“ jsou ale také potenciálem, který území a lokalitě dokáže přidat na atraktivitě a začlenit se do systému města jako nová, plnohodnotná část.



PLOCHY TRANSFORMACE
pozemky okolo železničních nádraží a nevyužívaných průmyslových areálů

PLOCHY PRO ROZVOJ
ŽELEZNIČNÍ NÁDRAŽÍ
ADMINISTRATIVNÍ HRANICE PRAHY



02 |

HISTORIE & ROZVOJ ŽELEZNICE
ZAČÁTKY KOLEJOVÉ DOPRAVY A ODKUD KAM SE JEZDIL



ŽELEZNICE PATŘÍ OD PŘEDMINULÉHO STOLETÍ K DŮMYSLNÝM VÝDOBYTKŮM MODERNÍ DOBY,
KTERÝ ZMĚNIL NEJEN ZPŮSOB ŽIVOTA, ALE HLAVNĚ **OBRAZ MĚSTA**.
STAL SE SYMBOLEM ROZVÍJEJÍCÍHO SE MODERNÍHO MĚSTA KONCE 19.STOLETÍ,
REFLEKTOVAL FASCINACI TECHNIKOU,
„NEKONEČNÝMI“ LISDKÝMI SCHOPNOSTMI A POKROKEM.
ŽELEZNICE PROSTOUPILA AŽ K SAMOTNÝM HRANICÍM STŘEDOVĚKÝCH MĚST A PŘIMĚLA JE USTOUPIT
NEZASTAVITELNÉMU ROZVOJI.
PŘÍNÁŠELA VŮNI DÁLEK, DOBRODRUŽSTVÍ A NOVÝCH PŘÍLEŽITOSTÍ.

ŽÁDNÝ ÚDIV VŠAK NEMŮŽE TRVAT VĚČNĚ A JAKMILE SE POKROK STANE
SAMOZŘEJMOSTÍ DENNÍ POTŘEBY, I TEN NEJVĚTŠÍ OBJEV ZEVSĚDNÍ.
A JAK VÝVOJ POSTUPOVAL DÁL,
NABÍZELY SE NOVÉ MOŽNOSTI PRO VLAKOVOU DOPRAVU.

NA ZAČÁTKU 21. STOLETÍ JE POTŘEBA **MOŽNOSTI** ŽELEZNICE PŘEMĚNIT V NOVÝ POTENCIÁL JAK PRO
DÁLKOVOU DOPRAVU, TAK I PRO DOPRAVU VE MĚSTĚCH A PŘÍMĚSTSKÝCH OBLASTECH.
DNES VELMI ČASTO CITOVANÉ SLŮVKO MODERNÍHO URBANISMU,
UDRŽITELNOST,
MŮŽE BÝT ODRAZEM NĚČEHO, CO UŽ ZNÁME A UMÍME POUŽÍVAT PO DESETILETÍ, JEN TO NAVRÁTIT
FUNCČNÍMU ŽIVOTU.



historie

od monarchie k demokracii

01 KONĚSPŘEŽKA

První kolejová doprava v monarchii byly vozy tažené po lehkém železničním svršku koňským potahem, neboli koněspřežka.

Sloužila nejdříve k dopravě císařské soli ze solné komory do českých zemí, posléze ostatního zboží a nakonec i osob.

Předchůdce železnice a elektrických tramvají byla uvedena v provoz v roce 1827 mezi lincem a českými budějovicemi jako prostředek pro převoz soli. Měřila necelých 63 km a patří mezi jedny z nejstarších veřejných tratí evropy.

O tři roky později byla uvedena do provozu lánská koněspřežka mezi píseckou bránou v praze a lány.

Tať vyměřoval celosvětově známý joachim barrande, který při zaměřování trati pro hraběte šternberka odhalil bohaté naleziště zkamenelin. Z ekonomických důvodů byl provoz zastaven již v roce 1834.

Koňský pohon i stavba byly sice ekonomicky výhodné, avšak postupným vývojem a zdokonalováním parního pohonu začala koňka ustupovat rychlejší a silnější parní lokomotivě, i když muselo dojít ke změně rozchodu kolejí z 1106 mm na 1435 mm.

Koňský pohon si udržel místo v hromadné dopravě, na vlečkách a v dolech až do konce 19. Století.

Tak odstartovala nová éra rychlých, výkonných parních strojů schopných překonávat velké vzdálenosti v relativně krátkém čase. Cestujícím a nákladům se tak ušetřily hodiny strávené na cestách.

historie

od monarchie k demokracii

02 PAROSTROJ

K prvnímu použití parního stroje nedošlo na železnici, ale byla jím odčerpávána vody ze zatopených dolů. Pod tímto vynálezem jsou podepsáni francouzský inženýr Denis Papin, otec parního stroje, a angličtí investoři- Thomas Savery a Thomas Newcomen.

V roce 1814 byla v Anglii představena první parní lokomotiva Georgem Stephensonem, v Rakousku Uhersku se rozjela poprvé na úseku Vídeň- Břeclav v roce 1839.

Stavbu nejdříve hradily soukromí investoři, kteří začali rychle provozováním spojů bohatnout. Po pruském způsobu se do stavby železnic vložil v roce 1841 i stát, který však brzy všechny své dráhy prodal soukromé společnosti státní dráhy (StEg). Státní pokladna nestačila pokrývat potřeby neustálého zbrojení a zároveň výstavbu nových tratí.

Soukromí podnikatelé proto chtěli záruky a tak byl pro jejich podporu vydán koncesní zákon, který zvýhodňoval železniční podnikání garantovaným zhodnocením kapitálu a společnosti byly na určitý čas osvobozeny od placení daní.

Hybatelem pokroku byly vesměs uhelné těžařské společnosti a tak většina tratí vedla k místům těžby.

Jedna z nejúspěšnější firem v zemi byla Buštěhradská dráha, jež se dočkala až První republiky. Nejdříve postavila krátkou trať mezi Kladnem a Kralupy nad Vltavou (1855), následovaly tratě do Prahy a posléze až k německým státním hranicím, kde se napojila na dráhy německé. Její úspěch inspiroval další společnosti, které začaly propojovat významné průmyslové regiony jak s ložisky uhlí, tak s místy odbytu nebo obchodní výměny.

Od roku 1880 dochází ke stavbě místních drah a zahušťování sítě železnic. Pro lokální dráhy byla poskytována řada úlev a zvýhodnění. Místní dráhy budovaly společnosti provozující hlavní tratě, které tak stavěly odbočky ze svých stanic k přilehlým regionům, kde hledaly možnosti k rozšíření svých zisků.

O menší revoluci v pohonech se zasloužili dva Němci, technik Ernst von Siemens, který úspěšně předvedl v roce 1879 první elektrickou lokomotivu na světě, a Rudolf Diesel, jež představil světu první vznětový motor (1893).

A tak v červnu 1903 byla zprovozněna první netramvajová elektrická dráha v Česku. V elektrické trakci byl na Ostravsku vybudován systém úzkorozchodných tratí na pomezí tramvajového a železničního provozu.

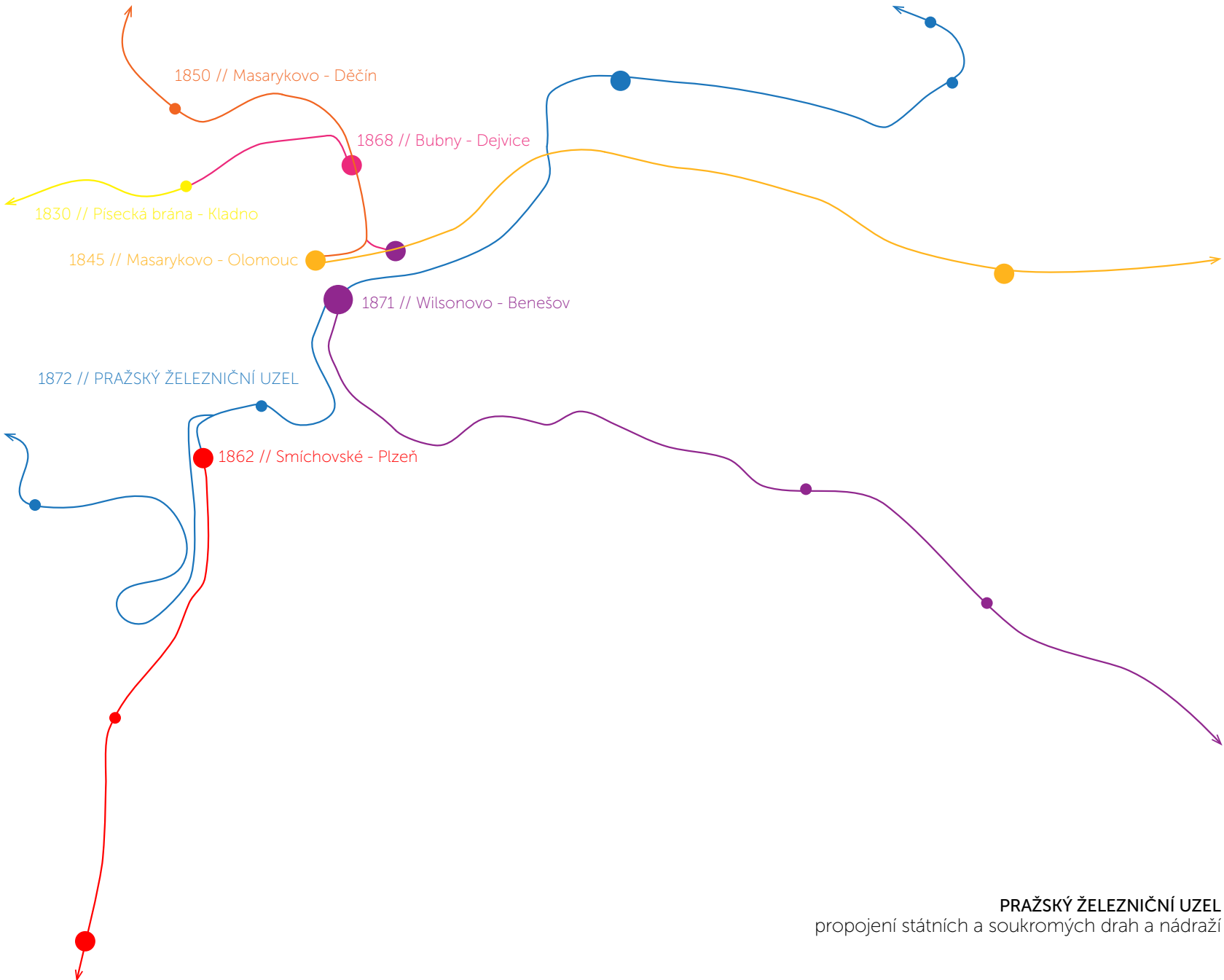
Během první světové války se rakouské železnice podřídily plně potřebám armády a na konci války se železnice nacházely v naprostém rozvratu, který nezachránilo ani převedení pod přímou vojenskou správu v roce 1917.

První železniční stanicí v Praze bylo Masarykovo nádraží (1845), na které přijížděly vlaky až z Olomouce. V roce 1862 přijel na Smíchovské nádraží vlak z Futru im Waldu, z Wilsonova nádraží odjížděly od roku 1871 vlaky do Vídně. V roce 1872 se propojilo Smíchovské a Wilsonovo nádraží, dále Hrabovská spojka a 1882 vznikl oblouk ze Smíchova k Vyšehradu.

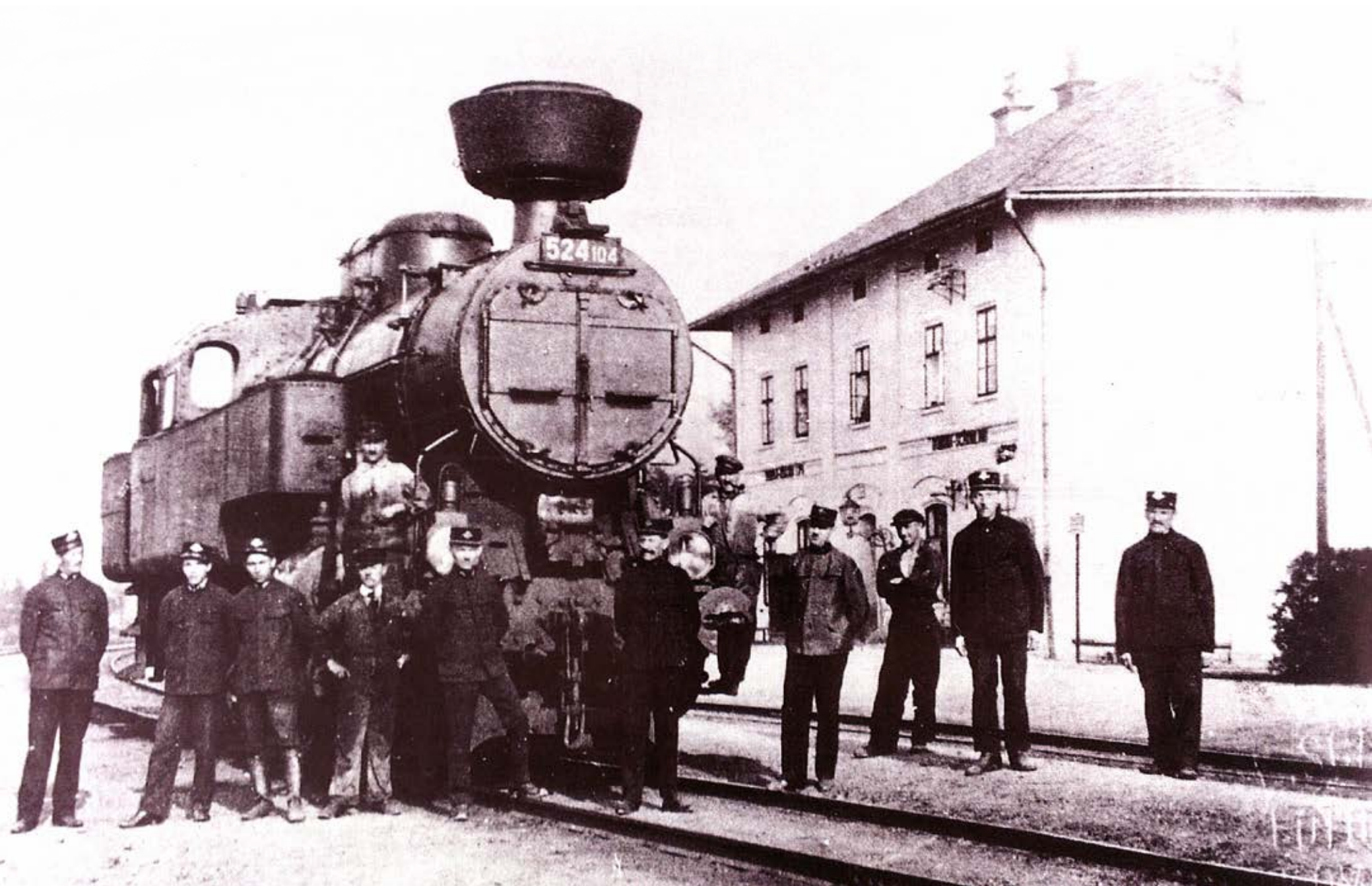
Tím došlo k propojení pražských nádraží v pražský železniční uzel.

Do roku 1871 bylo do provozu na území dnešní České republiky uvedeno 3500 km tratí. Po krachu na vídeňské burze (1873) byly pouze dokončovány započaté projekty. Došlo k hluboké celosvětové hospodářské krizi.

Výsledkem byl sekvenční zákon, který umožňoval převzetí soukromých společností, jež byly dlouhodobě ve ztrátě, státem. Postupně se do rukou státu dostaly všechny železniční firmy (časem i ty ziskové) a pouze 3 soukromé společnosti se dočkaly První republiky.



PRAŽSKÝ ŽELEZNIČNÍ UZEL
propojení státních a soukromých drah a nádraží



historie

od monarchie k demokracii

03 PRVNÍ REPUBLIKA

Se vznikem československé republiky vznikly i československé státní dráhy a byl jmenován jejic generální ředitel. V zestátnění 48 drah nehrál roli jen státní zájem ale i ekonomická situace firem zdevastovaných válkou.

Hledal se i efektivní způsob železniční dopravy. Vozba samostatných osobních vlaků s několika cestujícími byla velmi ztrátová, zatímco praxe smíšených (spojení nákladního a osobního vlaku do jednoho) zase byla příčinou extrémně dlouhých jízdních dob a velkých zpožděních, jež nezřídka překračovaly jednu hodinu.

Začaly se proto více využívat motorové vozy, které vyžadovaly méně nákladnou údržbu, navíc za jízdy potřebovaly pouze strojvedoucího a nebylo třeba topičů.

Do provozu se motorové vozy dostaly v roce 1925 a o 7 let později na místních drahách úplně dominovaly.

Nejvýkonejší meziválečnou rychlíkovou lokomotivou byla 486 z dílen firmy škoda, která dokázala dosahovat rychlosti 110 km/h.

V roce 1936 se vydal na trať mezi prahou a bratislavou motorový vůz řady m 290.0 Na prestižním spoji s označením slovenská strela. Tento nový spoj byl na dlouhou dobu nejrychlejším pravidelným vlakem mezi těmito městy

Některé tratě byly elektrizovány a došlo k přestavbě pražského železničního uzlu. Převážně se stavěly a přesouvaly nákladová nádraží a stavělo se více zastávek v okolí prahy. Nejen kvůli rozvíjejícímu se průmyslu ale i Demografickému rozpuku po první světové válce.

historie

od monarchie k demokracii

04 DRUHÁ SVĚTOVÁ VÁLKA

Na konci září 1938, kdy Československo přijalo diktát Mnichovské dohody, bylo nutné po pohraničních územních ztrátách evakuovat zaměstnance ale i některé technické prostředky železnice. Někde dokonce docházelo k úmyslnému ničení tratí i lokomotiv.

Vozový park čsd byl záhy přerozdělen a příslušná část českých vozidel putovala zpět na zabrané území, kde jezdila dál pod značkou říšské dráhy.

Další územní ztráty pokračovaly. 14. března 1939 se od Českých zemí odtrhlo Slovensko a vznikly nové Slovenské dráhy. Podkarpatskou Rus zabralo Maďarsko a od 15. března se zbytek republiky přejmenoval na Protektorát Čechy a Morava.

Železniční spoje se dostaly pod kontrolu nacistické správy díky tzv. dohlížitelům, což byly osoby dosazené do svých funkcí na základě jejich politického profilu. Tyto osoby, a nejen ony, pak pomáhaly udržovat železnici a její zaměstnance pod kontrolou.

V posledních letech války se množily sabotážní akce na železnici, ať už to bylo ničení tratí partyzány, nebo záměrně způsobované závady na železničních zařízeních, které nezdřídka měly obdobný účinek jako partyzánské akce.

Byly vyměňovány adresy cílových stanic, aby se zázilky nedostaly na své místo určení, stále častěji docházelo k bombardování tratí, vlaků, které převážely vojenský náklad, a fabrik.

Pražská nádraží se stala centry ozbrojeného odporu proti nacistickým vojskům na území Prahy. Zde došlo i k největšímu masakru, v prostorách Masarykova nádraží byly desítky lidí zastřeleny po jejich zajetí u zdi vozového depa.

Válka se podepsala na stavu železniční sítě, která byla nejdříve v pohraničí odstřižena, poté ničena a ke konci války intenzivně bombardována.

Během války došlo ale i k rozšíření tratí. Například trať z Hlavního nádraží na Smíchov byla zdvojkolejněná, byl vybudován druhý vinohradský tunel a přestavěno Smíchovské nádraží.





historie

od demokracie k socialismu

05 KOMUNISTICKÁ ÉRA

Během války byly všechny československé lokomotivky vybombardovány a hlavní tratě byly poškozeny nebo v havarijním stavu (přes 3500 km). Firmě škoda se však podařilo dodat první parní lokomotivu již před vánočními v roce 1945.

Začalo se zároveň s elektrizací železniční soustavy, nejdříve na slovensku, o rok později i v českých. Byly objednány další nové elektrické lokomotivy. První exemplář e 499,0 vyjel z podniku škoda v plzni v roce 1953. Za pět let jich bylo vyrobeno na 100 kusů a další typy následovaly.

Komplikace nastaly s vývojem motorových lokomotiv, s jejichž výrobou nebyly téměř žádné zkušenosti, a i když byl prototyp hotov v roce 1953, funkční exemplář se dostal na trať v roce 1959. Následovaly další typy, avšak sériové výroby se jich dočkalo jen málo z nich. Nakonec musely být výkonnější stroje objednány ze sovětského svazu, i proto, že naše kapacita byla vytížena realizací zakázek do zahraničí.

Výroba motorových vozů navázala na bohatou předválečnou tradici a již v roce 1948 byly masově dodávány vozy m 131.1, které převládaly na lokálních tratích v celém československu. Pro hlavní trať bylo vyrobeno několik početných sérií typu 830 a 831, které se udržely v pravidelném provozu až do 21. století.

I když se začalo s realizací nových trakcí, doba po druhé světové válce se stala érou parního provozu. Poslední parní stroj vyjel ještě v roce 1981. Zároveň docházelo k rušení a zastavování osobního provozu na mnoha lokálních tratích.

Ke stavbě nových tratí a spojů během doby komunismu v podstatě nedocházelo.

historie

od demokracie ke kapitalismu po česku

06 SOUČASNOST

Se vznikem demokratické republiky v roce 1993 došlo i k změnám na dráze, především k dalšímu rušení nerentabilních tratí a nákladní dopravy. Přemýšlelo se i nad odprodáním některých úseků. V roce 1994 byl schválen zákon, který zavedl novou kategorizaci drah a připravil půdu pro privatizaci regionálních drah a konkurenci provozovatelů. O dva roky již bylo vyčleněno 128 regionálních drah, které mohl odkoupit soukromý zájemce.

Objevují se i plány na revitalizaci osobní dopravy, zejména v okolí velkých měst vzniká linkový systém příměstské a regionální dopravy a jsou zřizovány nové zastávky.

Ještě před revolucí se započalo s plánováním modernizace hlavních tratí, kde měly být do provozu zavedeny vlaky rychlejší než 120 km/h. Vlivem převratu a měnící se zahraniční politiky byl projekt dokončen až v 1993. Vzniká tak síť čtyř tranzitních železničních koridorů, o délce 1442 km v návaznosti na evropské dopravní koridory stanovené v první polovině 90. Let. Tratě jsou modernizovány na rychlost 160 km/h, budují se zbytečně nákladné protihlukové betonové stěny, napřimují se některé úseky.

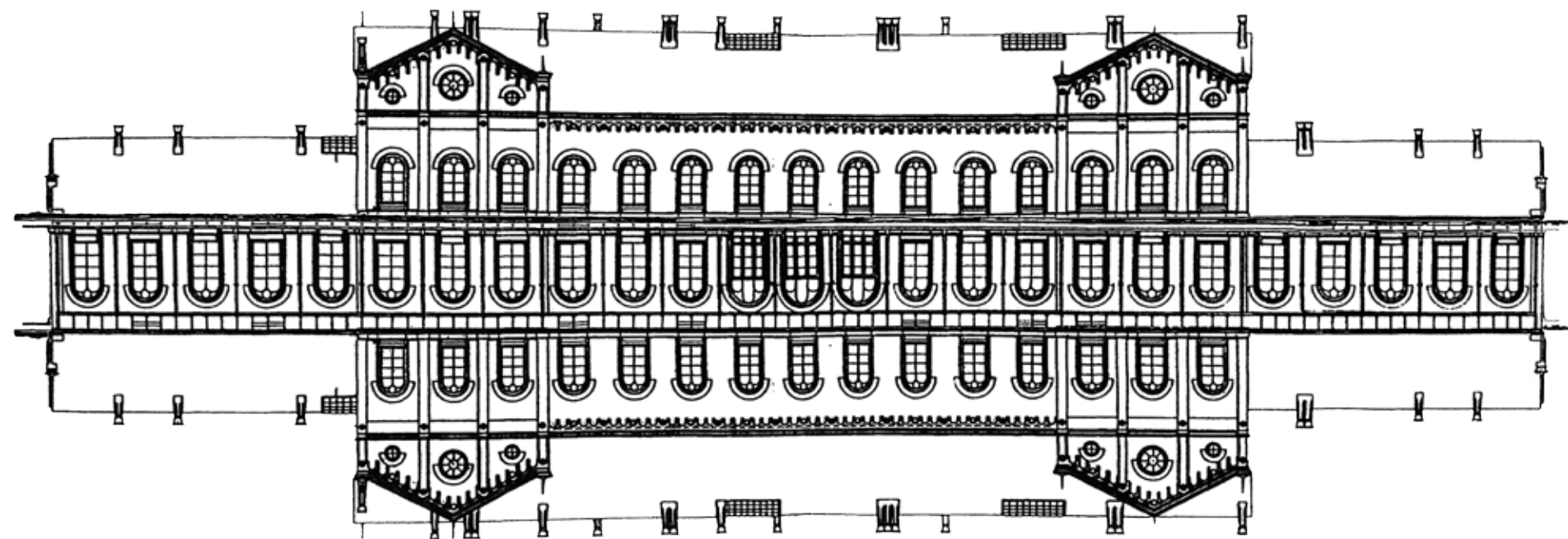
Z hlavního nádraží na zastávku v holešovicích vzniká nový rychlostní koridor, který však bohužel vychází z komunistických vizí a nepočítá s napojením na další pražská nádraží, aby mohl vzniknout průjezdný a funkční systém k pražské hromadné dopravě.

V ostatních evropských městech se železnice stala páteří dálkovou i příměstskou dopravou, která pomáhá zajišťovat rychlý přesun statické lidí každý den z práce a do práce, aniž by bylo centrum zatíženo automobilovou dopravou.

Praha pomalu začleňuje vlaky do systému hromadné a příměstské dopravy, ale velké oblibě se zatím moc netěší, nejen kvůli zpožděním, přeplněnost spojů, které nemají časté intervaly, ale i cenám a zastaralosti celé železniční soustavy.



nové vozy ČD a nová barevnost



03

TYPOLOGIE VLAKOVÝCH NÁDRAŽÍ
ARCHITEKTURA

typizace

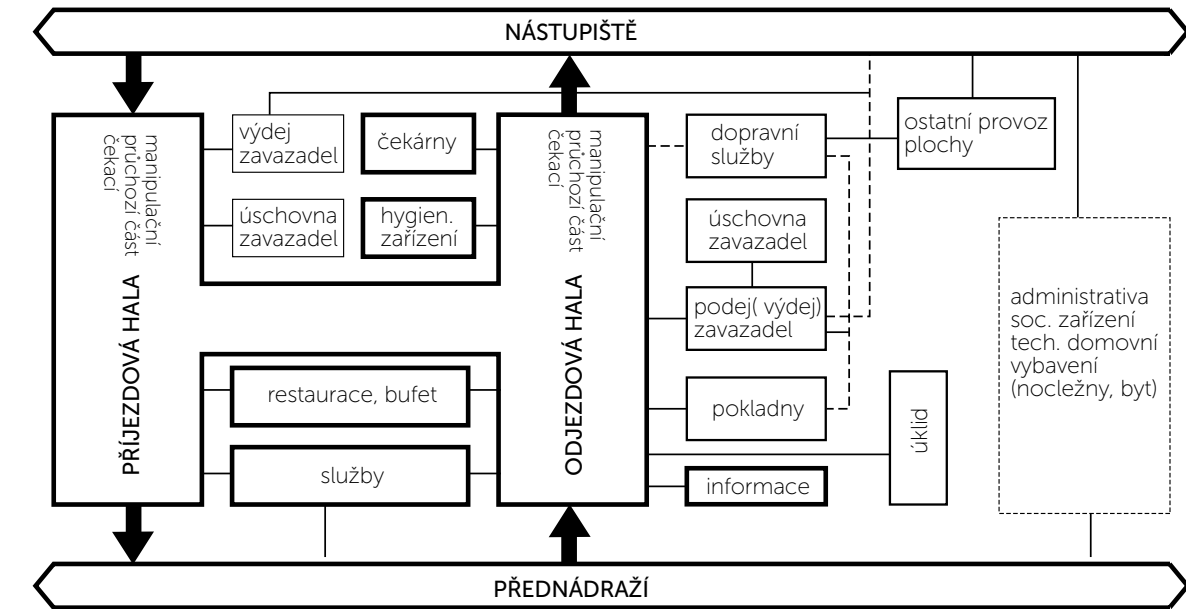
typy výpravních a drážních budov

Příchod železnice do Čech znamenal nejen vybudování tratí, ale i výpravních a drážních budov, které se jednotlivé společnosti podnikající na dráze snažili sjednotit provozně i vzhledově. Investorům se měl ušetřit čas na výstavbu a hlavně finance. Nejdříve projektatnti obměňovali několik základních typů budov, ale každá budova se stavěla podle individuálního projektu. Ani v 50. letech 19. století nebyla typizace běžná. Teprve na konci století došlo k realizaci typizovaných budov. Plány pocházely z projekčních kanceláří ve Francii nebo v Rakousku. Zjednodušila a zrychlila se výstavba a přelom století se stal dobou, kdy bylo postaveno nejvíce drážních a výpravních budov v historii železnice na území ČR.

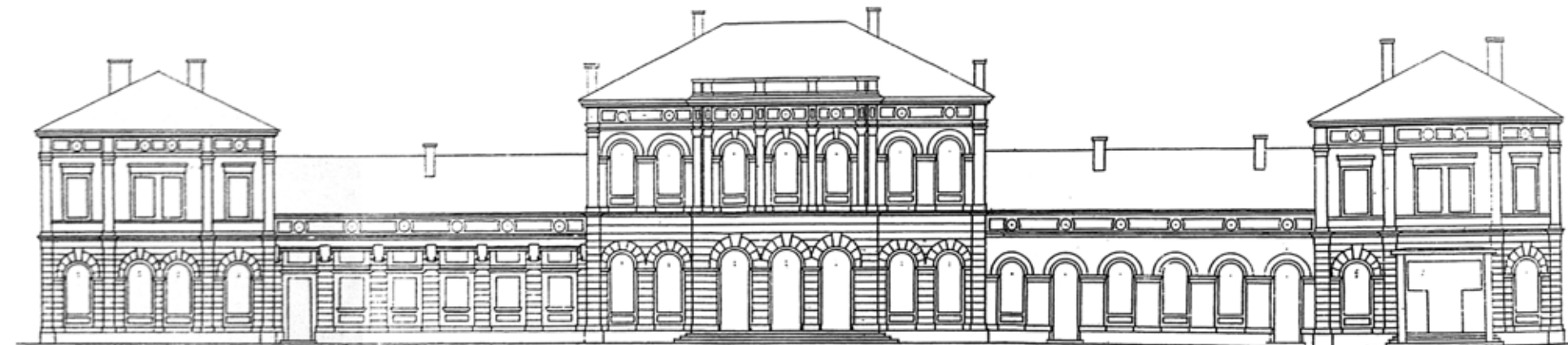
Pro každou velikostní třídu nádraží byl zpracován detailní plán. Do jejich litograficky rozmnožených kopií se jen dopisovaly názvy stanic. Postupně došlo k typizaci veškerých pozemních staveb. Některé dráhy šly až k detailnímu rozpisu umístění nábytku a typizaci veškerého vnitřního zařízení. Brzy se začaly ozývat protikladné hlasy, které chtěly, aby jednotlivá nádraží odrážela sloh v kraji obvyklý, aby se nové drážní budovy mohly stát vzorem pro jednoduché stavby venkovské. (K. Špaček, 1901). Železniční budovy se staly magnetem a brzy v jejich okolí začaly vznikat domy nové, které se snažily napodobit jejich styl. Postupem času se vypěstoval tzv., železniční styl", který pomohl cestujícím se snadněji orientovat a odlišit nádraží od okolní zástavby.

Snaha o typizaci buse vrátila během protektorátu, ale kvůli zastavení celé stavby se realizace neuskutečnila. V 50.letech byly obnoveny práce na typových projektech pro výpravní budovy malé a střední velikosti. Pokusy ČSD byly brzy zastaveny (1958) a nikdy k podobným snahám nedošlo.

Argumentem pro zastavení plánovacího procesu byl fakt, že místní podmínky jsou velmi různorodé a bylo by tak nutné, každý typizovaný projekt upravit, čímž by se ztratil celý efekt plánované typizace.



typický půdorys výpravních budov



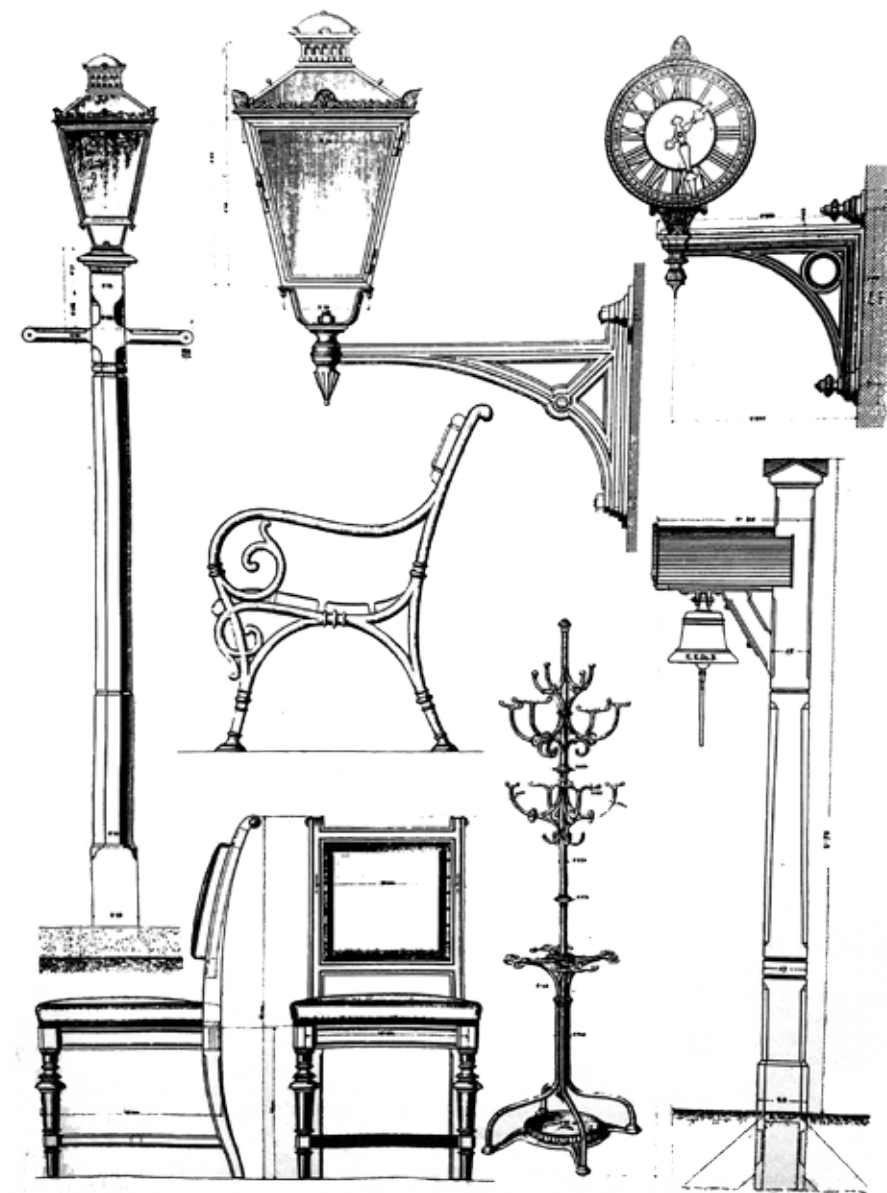
Dejvické nádraží, 1931



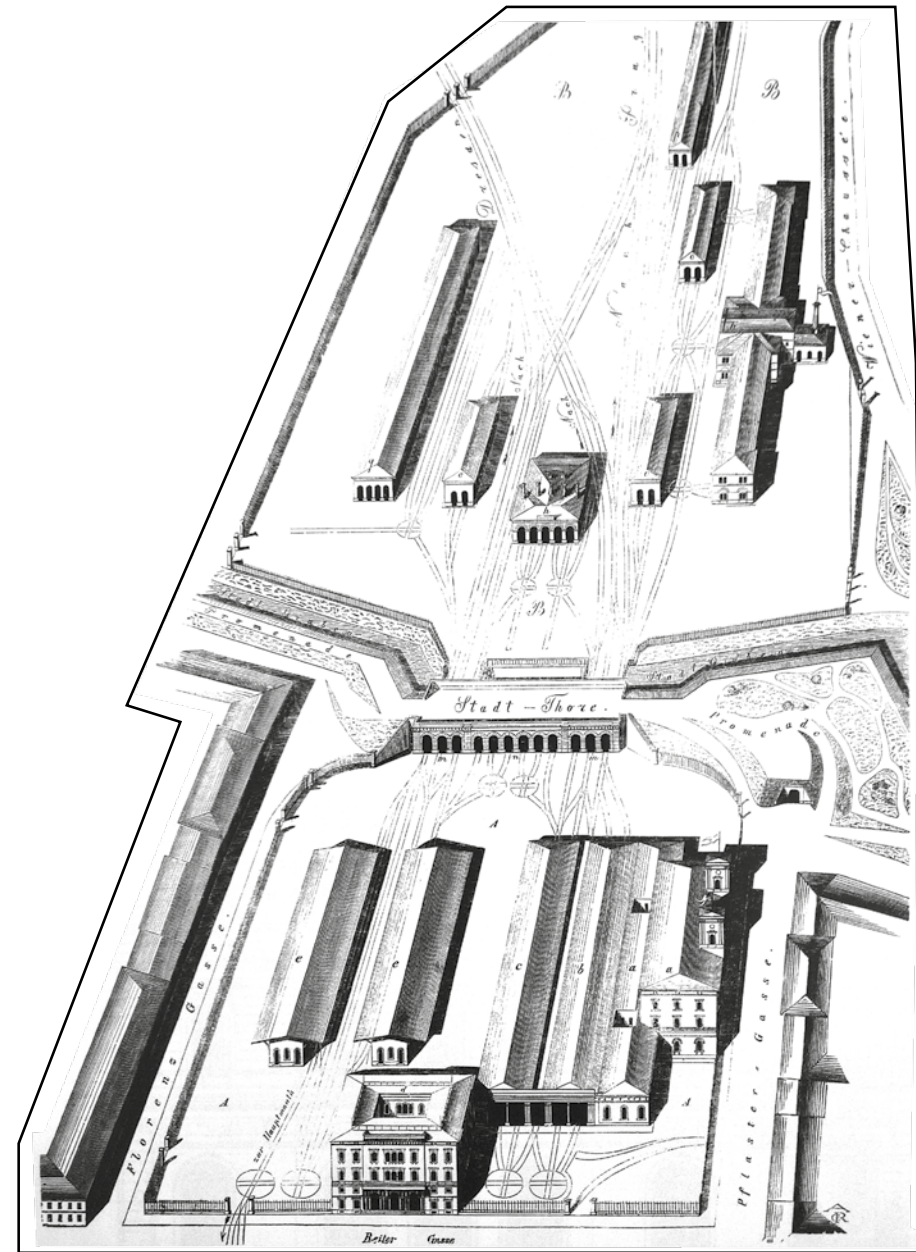
Plzeň, 1926, kubismus



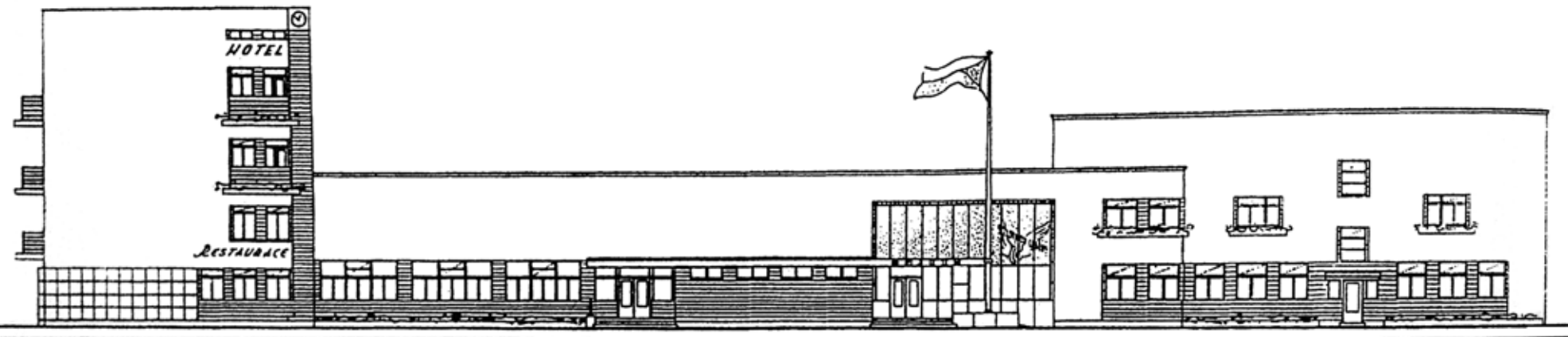
Střeň, 1911, moderna



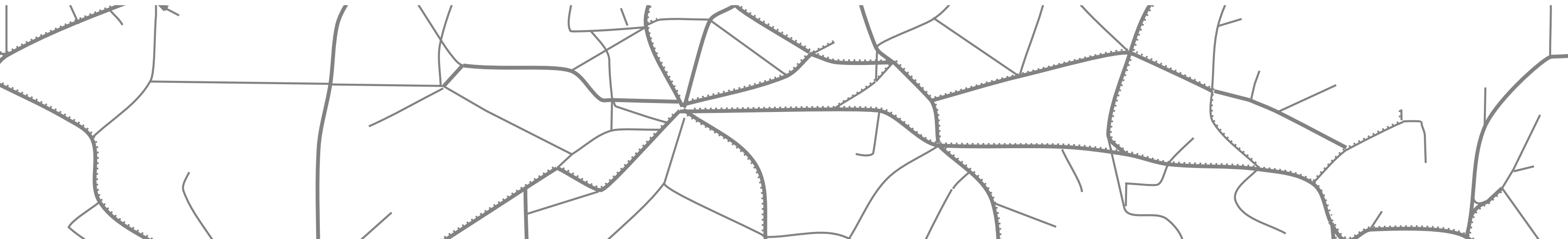
od typizovaného půdorysu až k jednotnému stylu vnitřního zařízení na všech zastávkách



Masarykovo nádraží/ vnitřní a vnější nádraží oddělené hradbami



Nový Bor, 1940, nerealizovaný projekt, funkcionalismus



SYSTEM ŽELEZNICE V ČR
TRASY A KORIDORY V RÁMCI ČESKÉ REPUBLIKY

04

trati a koridory

vedeni a nove technologie

KORIDOR

moderni zeleznični trať určenou především k dálkové a tranzitní osobní i nákladní dopravě

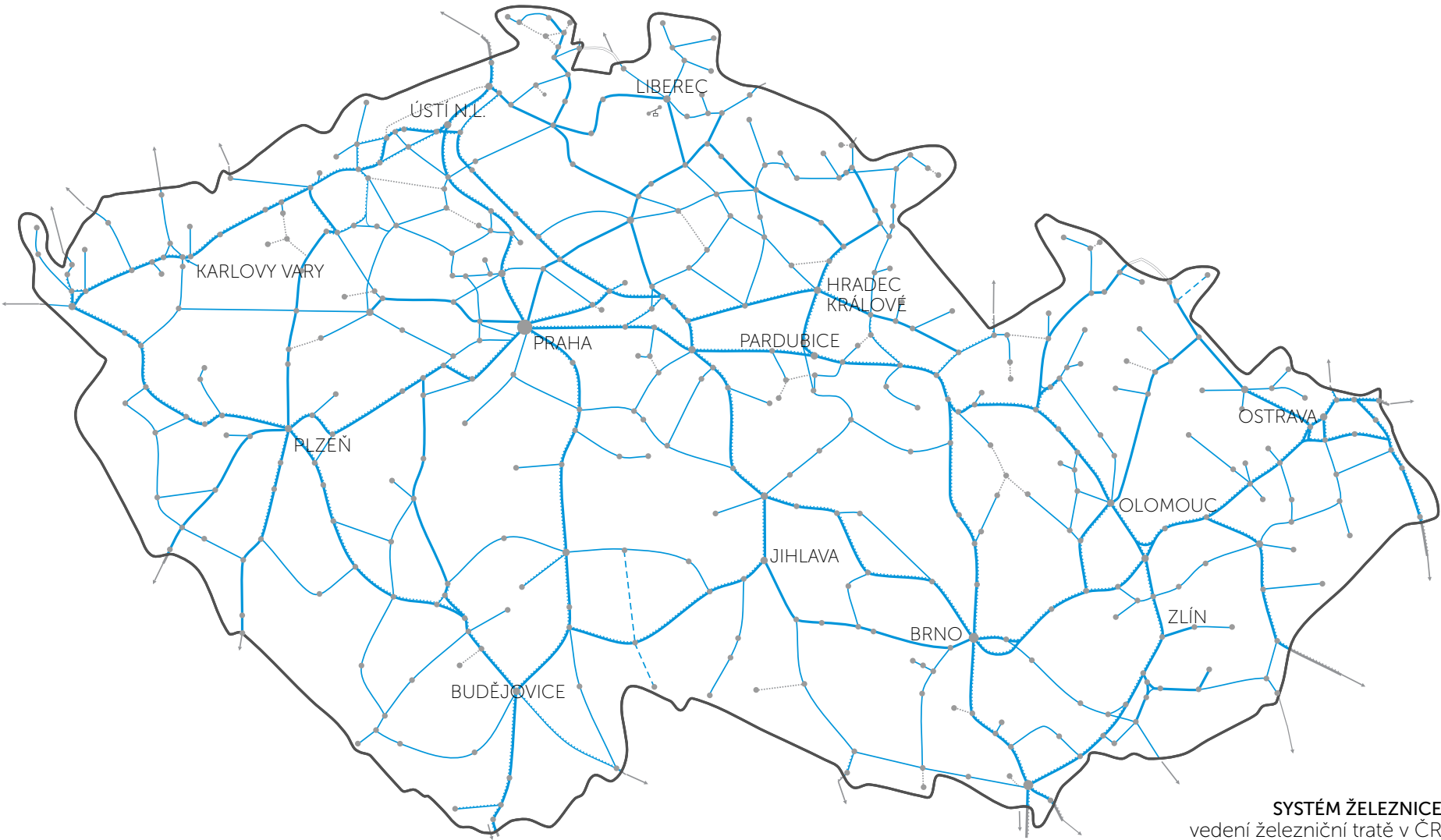
PARAMETRY KORIDORU

- elektrifikovaná dvoukolejná trať
- traťová rychlost 160 km/h
- moderní elektronické traťové zabezpečovací zařízení s automatickým blokem, umožňující použití dálkového řízení dopravy
- peronizované stanice s mimoúrovňovými přechody
- minimální počet úrovňových křížení se silnicemi (přejezdů)

TECHNOLOGIE

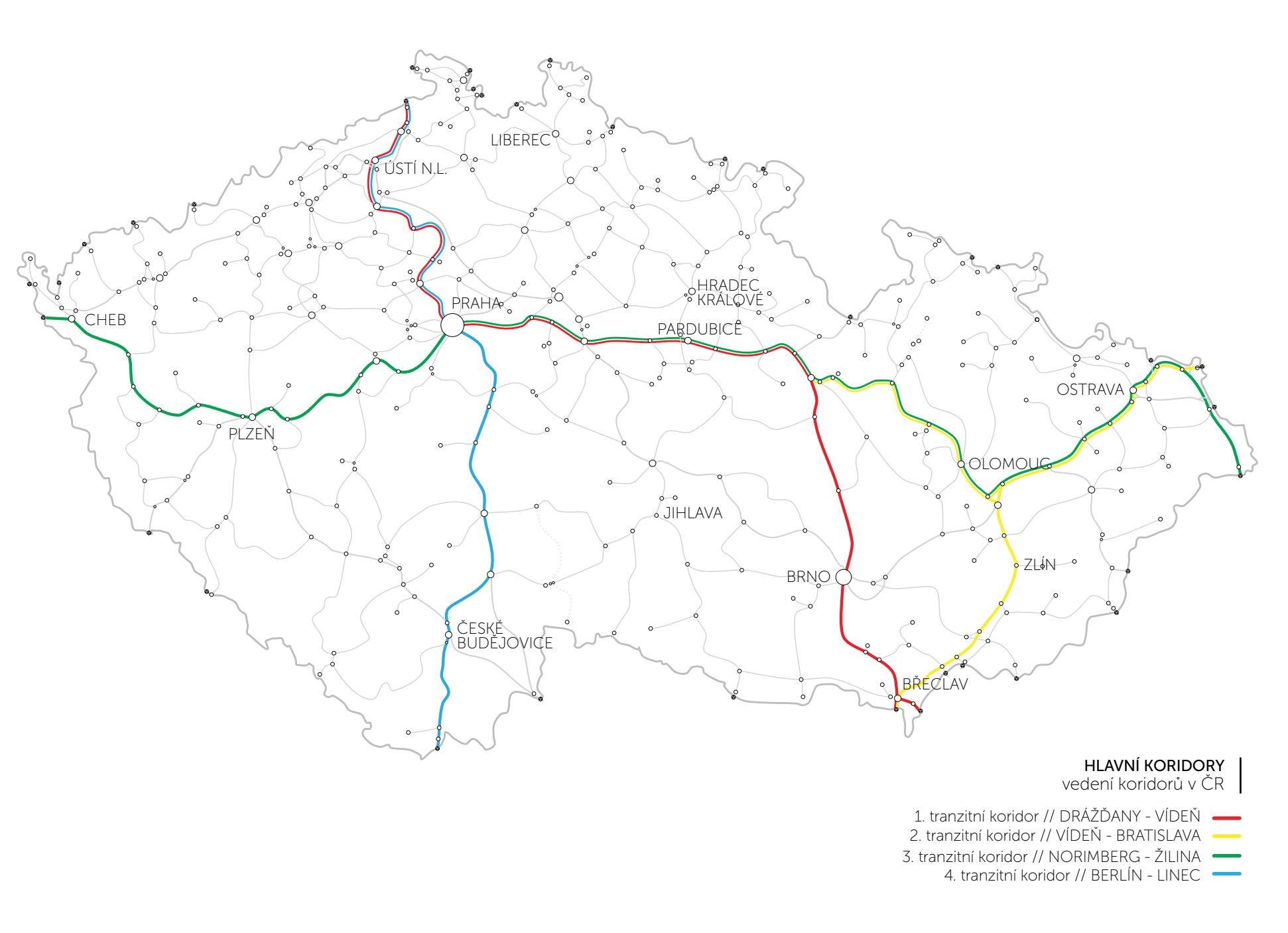
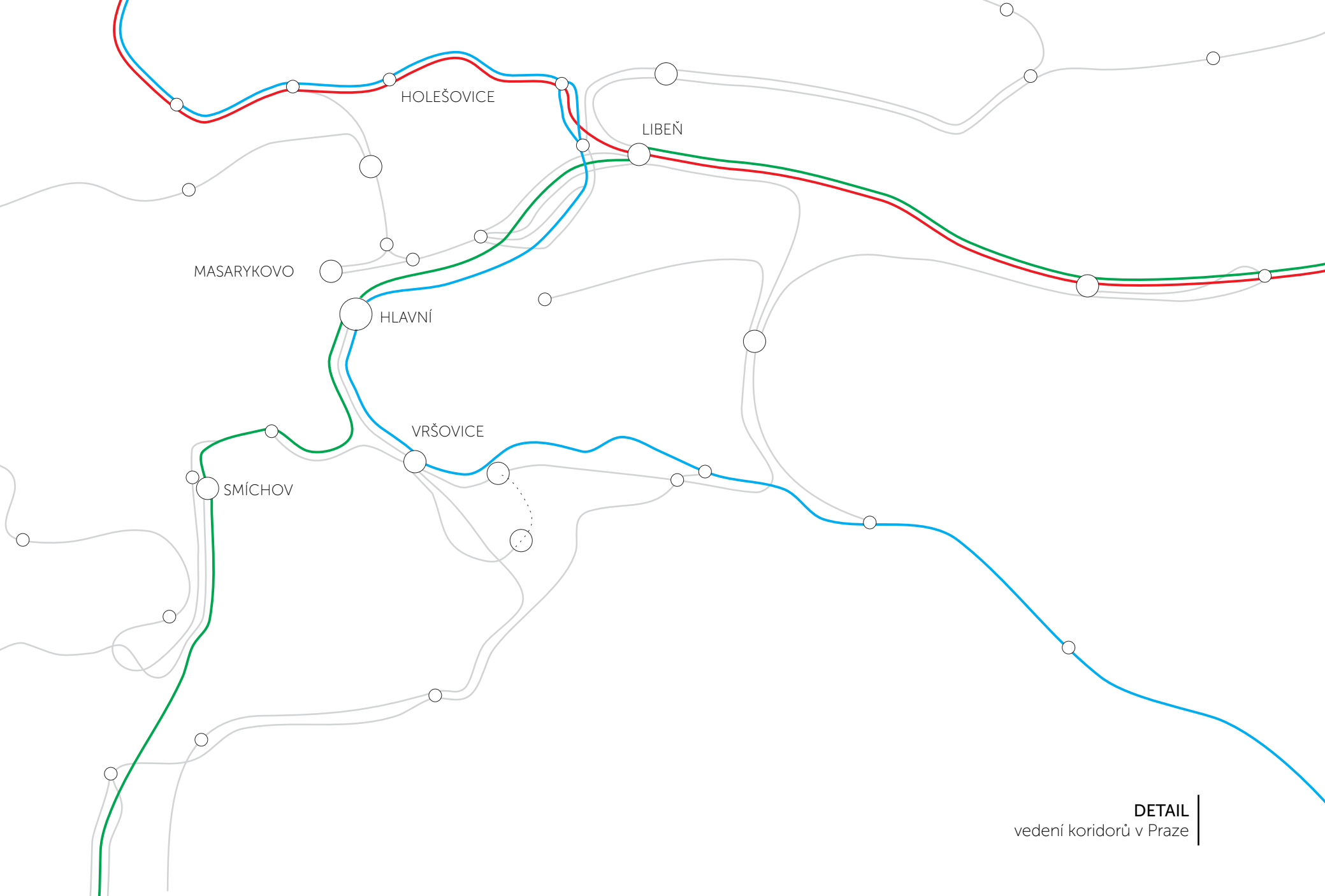
Moderní technologie umožňují snížení hluku, prašnosti a ekologičtější provoz železnice. V budoucnu se má železnice stát páteřní dopravou v Evropě. Nejen pro dálkové spoje, kdy vlaky mají dosahovat průměrné rychlosti 300 km/h, ale hlavně v příměstské dopravě. Vlak má nahradit auto v každodenním dojíždění za prací, do měst. Snížení hluknosti zároveň umožní stavění v blízkosti tratí, koridorů.

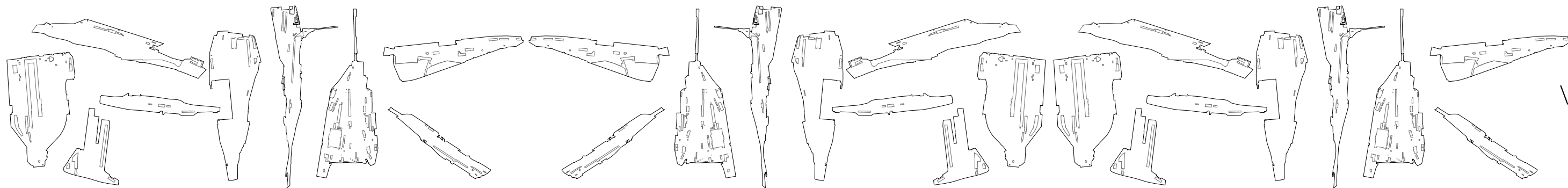
- možnosti odhlučnění:
 - pryžové pásy
 - prtihlukové zítky do úrovně podvozků
 - konstrukce podvozků
 - zhloubení, terenní valy
- architektonická řešení objektů blízko železnice



SYSTÉM ŽELEZNICE
vedení železniční tratě v ČR

- SC EC IC EN** tratě // vlaky Ex, R, —
- tratě // pouze osobní vlaky —
- tratě // elektrický provoz —
- úzkorozchodné tratě - - -





VLAKOVÁ NÁDRAŽÍ V URBANISMU MĚSTA

KATALOG VLAKOVÝCH NÁDRAŽÍ A JEJICH ROZMÍSTĚNÍ V PRAZE

05

rozbor nádraží

významná pražská nádraží

Železnice jako příležitosti pro rozvoj města.

Rozsáhle plochy jsou úzce napojeny na železnici a vlakovou dopravou. K rozvoji a přestavbě nedocházelo od dob, kdy výhradním pohonem byla pára. Ta s sebou nesla hluk a znečištění. Také plochy pro řazení nákladních vlaků a velké prostorové nároky budov pro technologie vymezovaly ve městě hekraty půdy, která dnes, díky modernizaci, mohou být znovu začleněny do města.

NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ BUBNY

DEJVICKÉ NÁDRAŽÍ

MASARYKOVO NÁDRAŽÍ A HLAVNÍ NÁDRAŽÍ

NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ SMÍCHOV

NÁDRAŽÍ VRŠOVICE

NÁDRAŽÍ VYSOČANY A NÁDRAŽÍ LIBEŇ

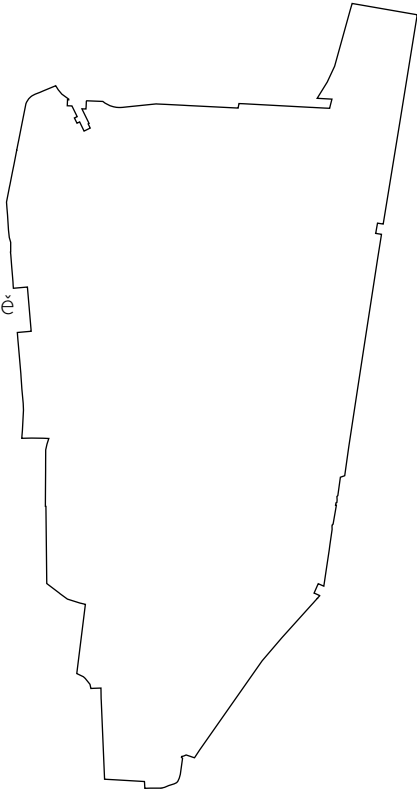
NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV



nákladové nádraží Bubny

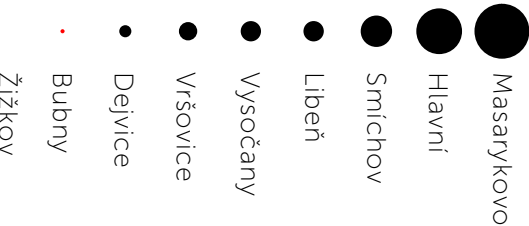
z nádraží v Bubnech odjízděly v letech 1941 až 1945 transporty pražských židů do ghett v Lodži a Terezíně

ROZLOHA (m²)	342 000 m²
DATUM VZNIKU	1866
NAPOJENÍ NA DRÁHU	Severní státní dráha (1842)
VYTÍŽENOST (počet osob/den)	185
VLASTNÍK PLOCH NÁDRAŽÍ	Bubny Development
POROVNÁNÍ VELIKOSTÍ	38x větší než Staroměstské náměstí

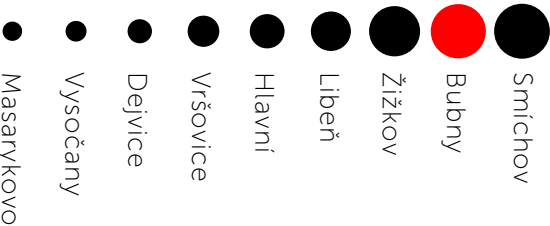


POROVNÁNÍ PRAŽSKÝCH NÁDRAŽÍ

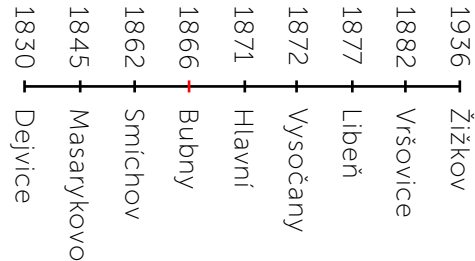
VYTÍŽENOST (počet osob/den)



ROZLOHA (m²)



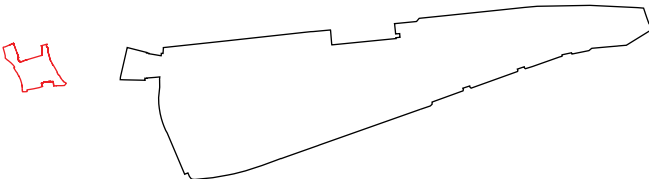
DATUM VZNIKU



Dejvické nádraží

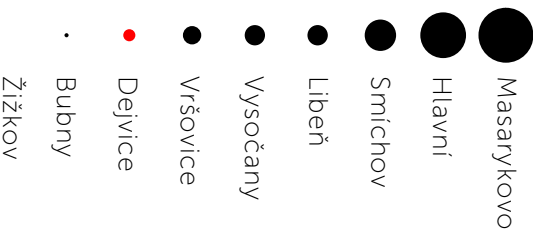
je historicky prvním nádražím na území dnešní Prahy

ROZLOHA (m²)	67 000 m²
DATUM VZNIKU	1830
NAPOJENÍ NA DRÁHU	Lánská koněspřežka (1827)
VYTÍŽENOST (počet osob/den)	1595
VLASTNÍK PLOCH NÁDRAŽÍ	Česká Republika/ Správa železniční dopravní cesty a Hlavní město Praha
POROVNÁNÍ VELIKOSTÍ	7,4 x větší než Staroměstské náměstí

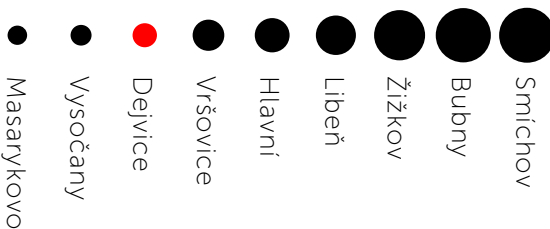


POROVNÁNÍ PRAŽSKÝCH NÁDRAŽÍ

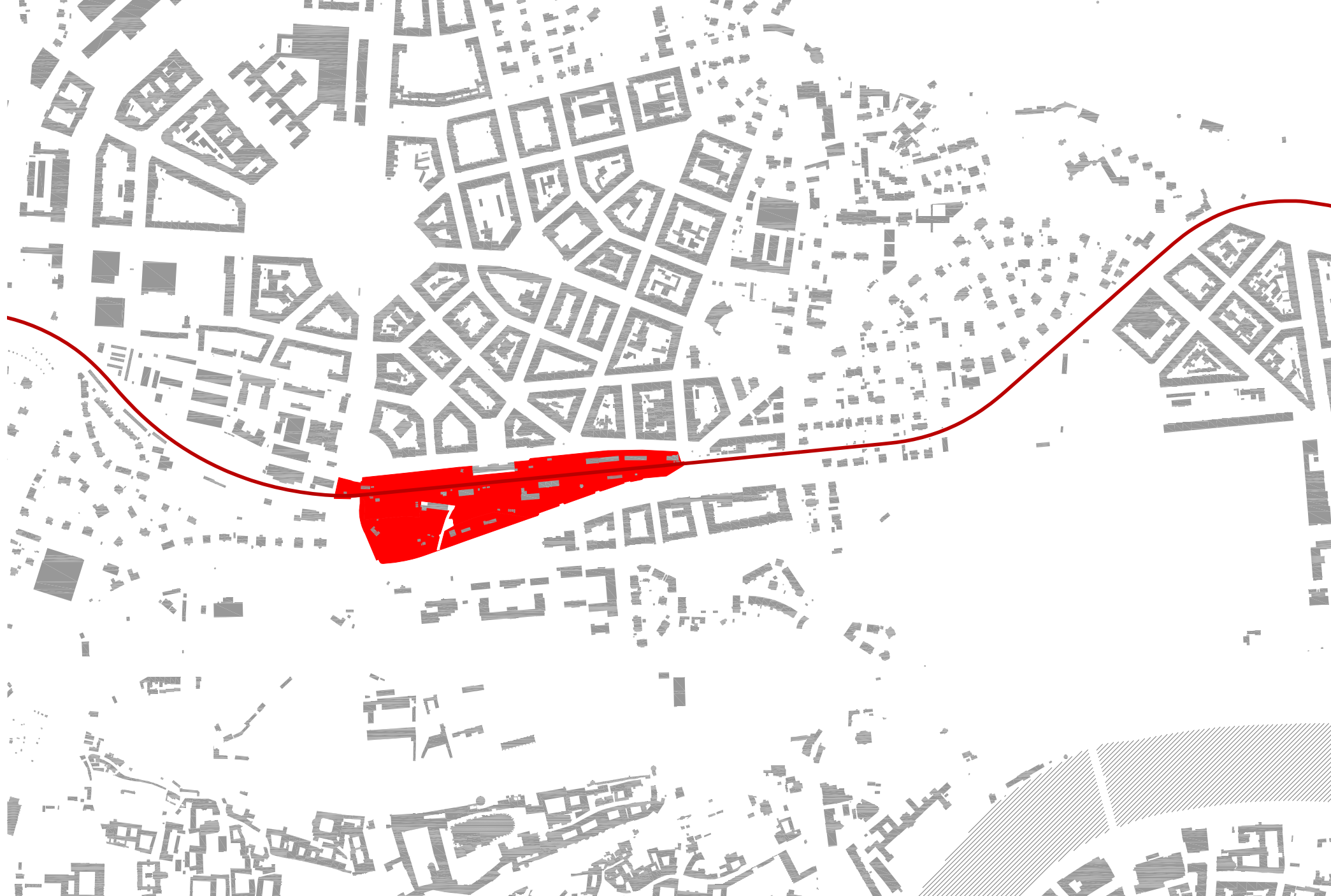
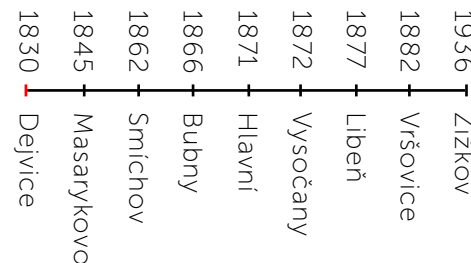
VYTÍŽENOST (počet osob/den)



ROZLOHA (m²)



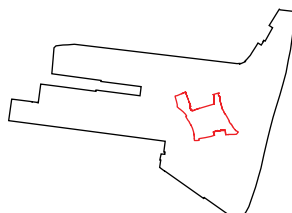
DATUM VZNIKU



Masarykovo nádraží

nejstarší nádražní budova v Praze a nejstarší provozované koncové nádraží v Evropě

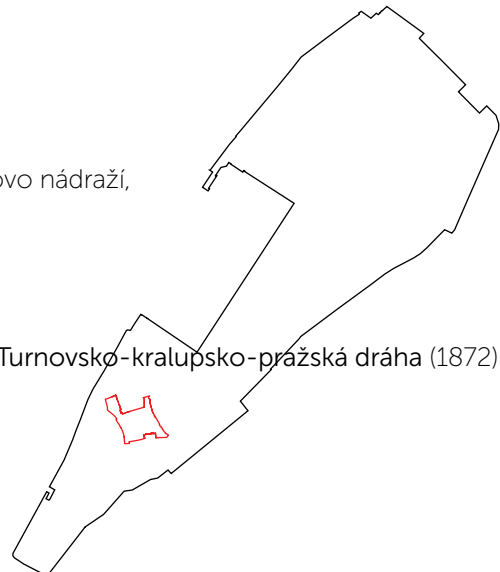
ROZLOHA (m²)	43 100 m²
DATUM VZNIKU	1845
NAPOJENÍ NA DRÁHU	Severní státní dráha (1842)
VYTÍŽENOST (počet osob/den)	32 910
VLASTNÍK PLOCH NÁDRAŽÍ	České dráhy, a.s.
POROVNÁNÍ VELIKOSTÍ	4,7 x větší než Staroměstské náměstí



Hlavní nádraží

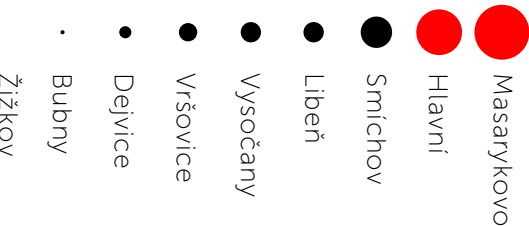
více než třikrát změnilo své jméno/ nejdříve Nádraží císaře Františka Josefa, poté Wilsonovo nádraží, pak Hlavní, poté opět Wilsonovo a nakonec zase Hlavní nádraží Praha

ROZLOHA (m²)	136 400 m²
DATUM VZNIKU	1871
NAPOJENÍ NA DRÁHU	Dráhy císaře Františka Josefa (1871) a Turnovsko-kralupsko-pražská dráha (1872) a Pražská spojovací dráha (1872)
VYTÍŽENOST (počet osob/den)	22 807
VLASTNÍK PLOCH NÁDRAŽÍ	České dráhy, a.s.
POROVNÁNÍ VELIKOSTÍ	15,1 x větší než Staroměstské náměstí

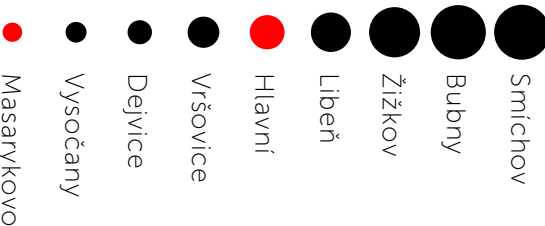


POROVNÁNÍ PRAŽSKÝCH NÁDRAŽÍ

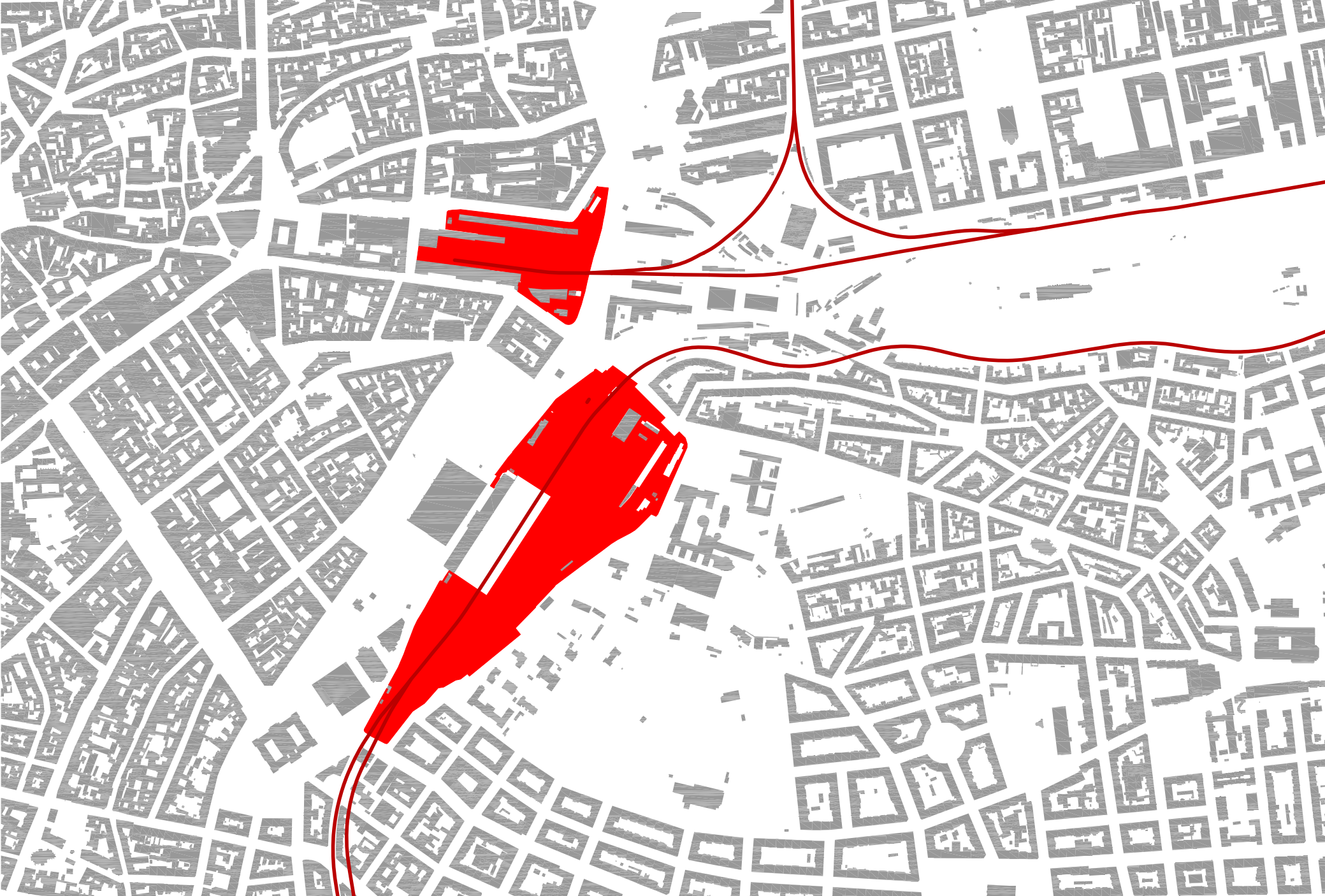
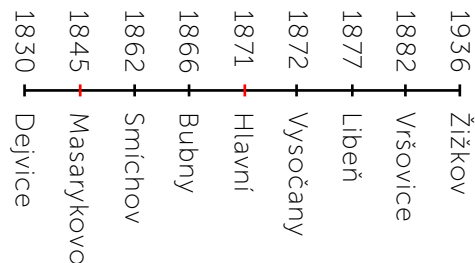
VYTÍŽENOST (počet osob/den)



ROZLOHA (m²)



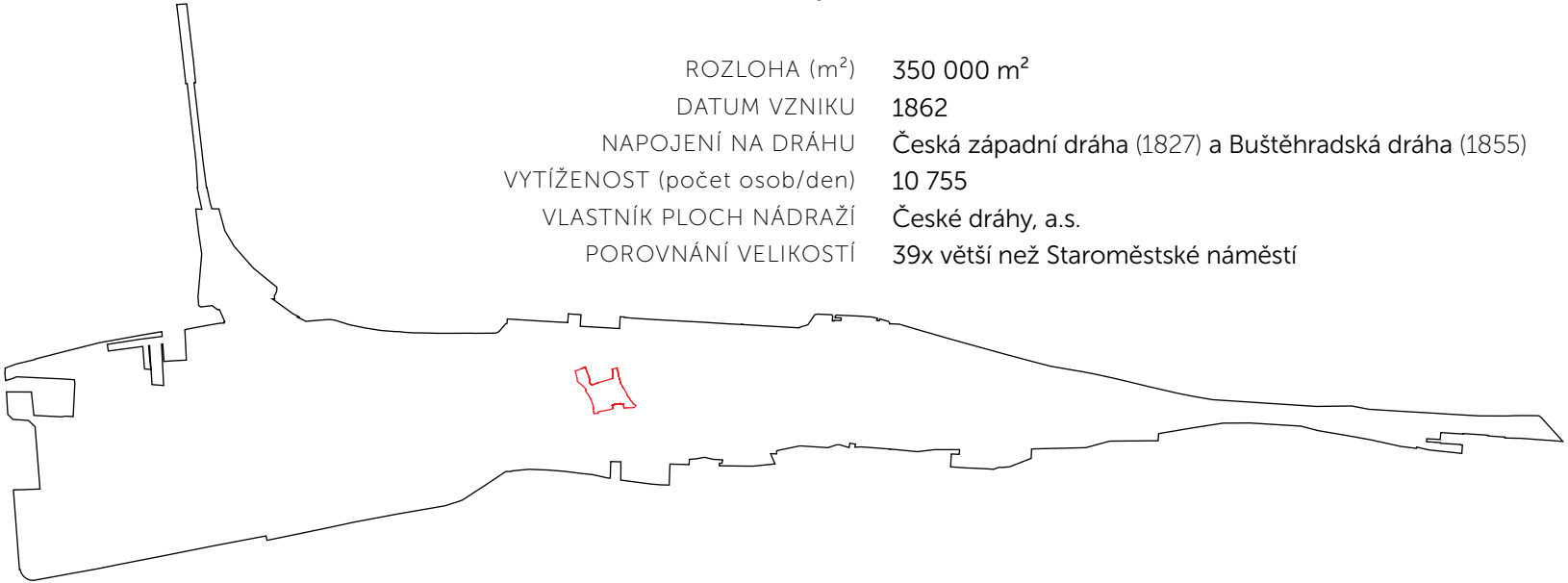
DATUM VZNIKU



nákladové nádraží Smíchov

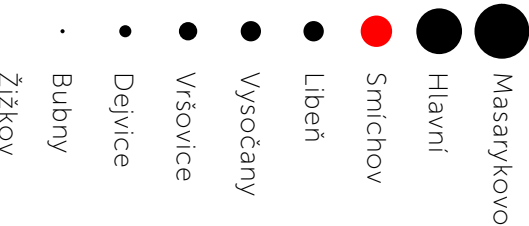
nádraží bude mít od července nového majitele, Sekyra group, který má již zpracovanou koncepci přeměny největších železničních pozemků v Praze. Potichu a bez architektonické soutěže se mění další velký kus centra města.

ROZLOHA (m²)	350 000 m²
DATUM VZNIKU	1862
NAPOJENÍ NA DRÁHU	Česká západní dráha (1827) a Buštěhradská dráha (1855)
VYTÍŽENOST (počet osob/den)	10 755
VLASTNÍK PLOCH NÁDRAŽÍ	České dráhy, a.s.
POROVNÁNÍ VELIKOSTÍ	39x větší než Staroměstské náměstí

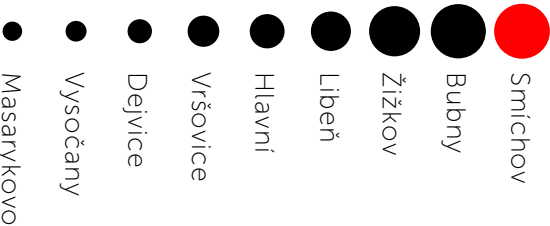


POROVNÁNÍ PRAŽSKÝCH NÁDRAŽÍ

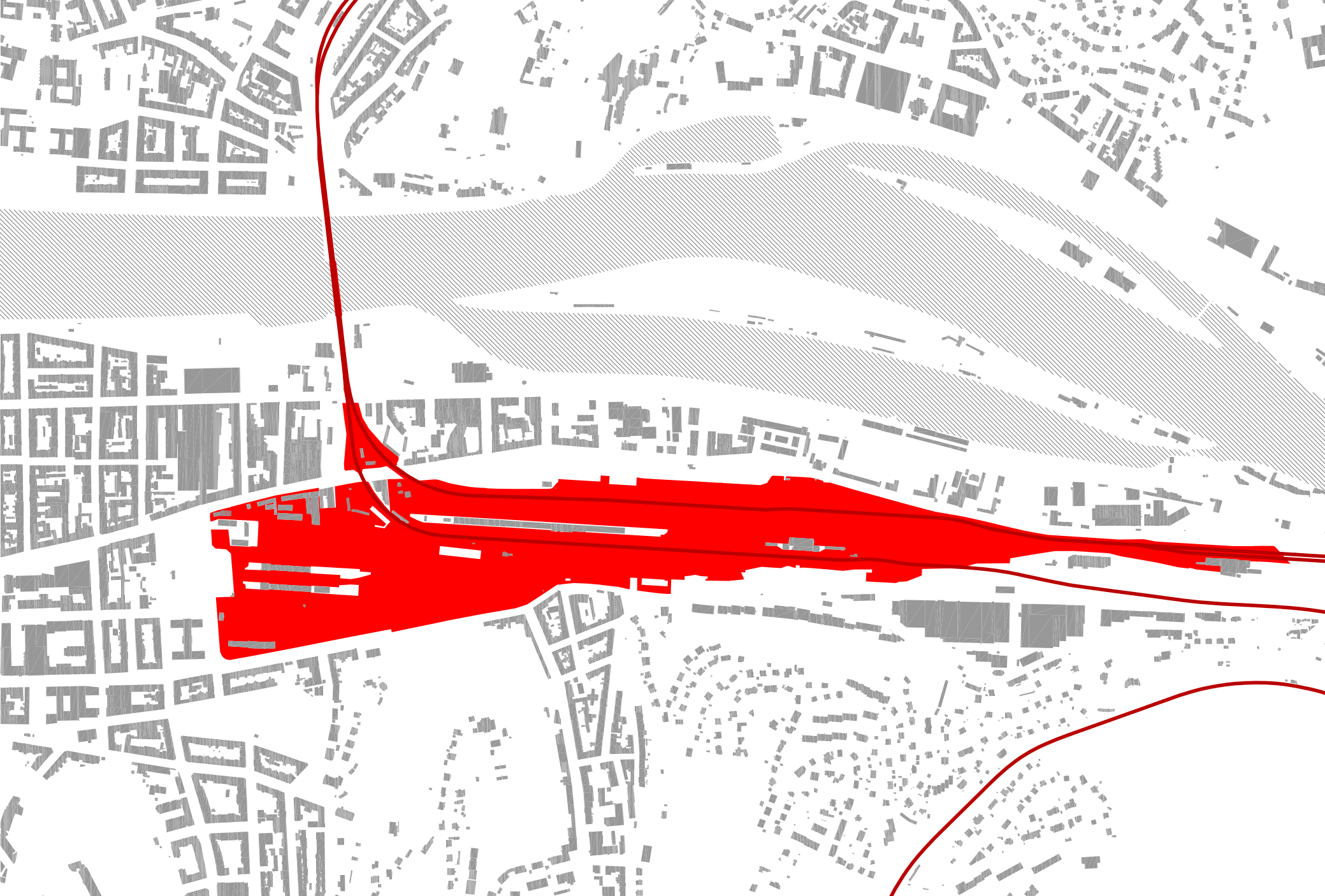
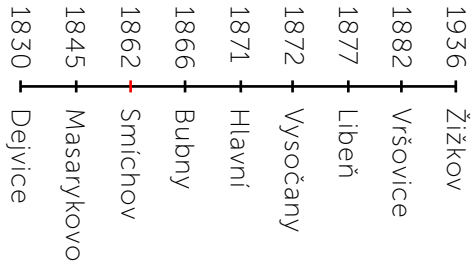
VYTÍŽENOST (počet osob/den)



ROZLOHA (m²)



DATUM VZNIKU



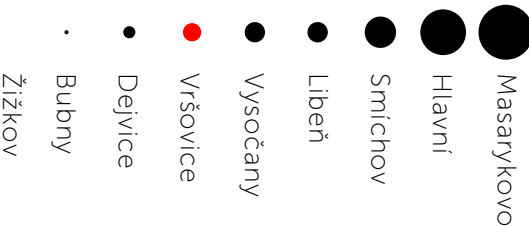
nádraží Vršovice

ROZLOHA (m²)	350 000 m²
DATUM VZNIKU	1882
NAPOJENÍ NA DRÁHU	Česká západní dráha (1827)
VYTÍŽENOST (počet osob/den)	10 755
VLASTNÍK PLOCH NÁDRAŽÍ	České dráhy, a.s.
POROVNÁNÍ VELIKOSTÍ	39x větší než Staroměstské náměstí

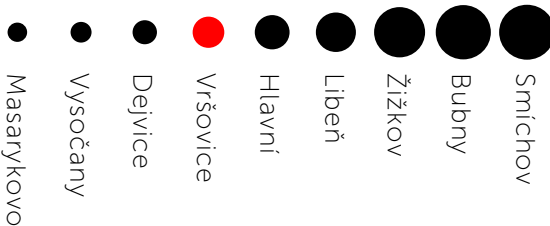


POROVNÁNÍ PRAŽSKÝCH NÁDRAŽÍ

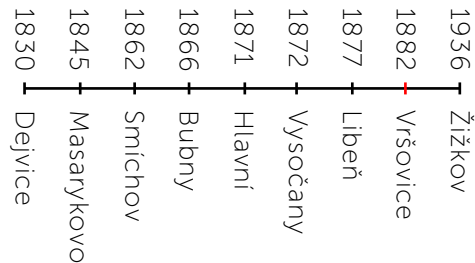
VYTÍŽENOST (počet osob/den)



ROZLOHA (m²)

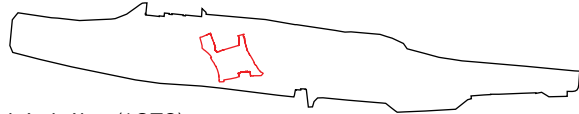


DATUM VZNIKU



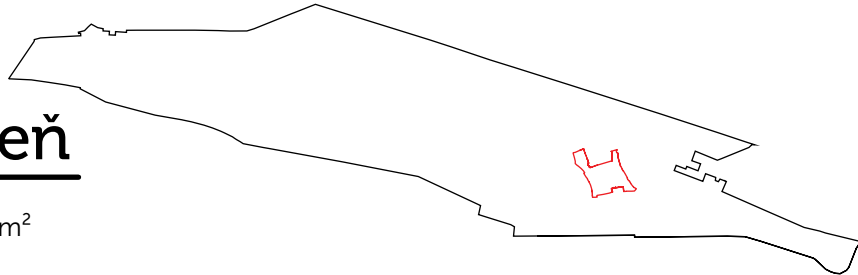
nádraží Vysočany

ROZLOHA (m²)	49 600 m²
DATUM VZNIKU	1872
NAPOJENÍ NA DRÁHU	Turnovsko-kralupsko-pražská dráha (1872)
VYTÍŽENOST (počet osob/den)	4 492
VLASTNÍK PLOCH NÁDRAŽÍ	České dráhy, a.s.
POROVNÁNÍ VELIKOSTÍ	5,5x větší než Staroměstské náměstí



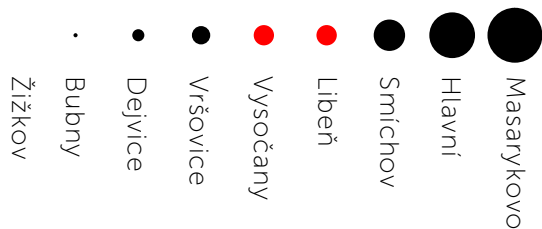
nádraží Libeň

ROZLOHA (m²)	180 000 m²
DATUM VZNIKU	1877
NAPOJENÍ NA DRÁHU	Severní státní dráha (1842)
VYTÍŽENOST (počet osob/den)	4 521
VLASTNÍK PLOCH NÁDRAŽÍ	České dráhy, a.s.
POROVNÁNÍ VELIKOSTÍ	20x větší než Staroměstské náměstí

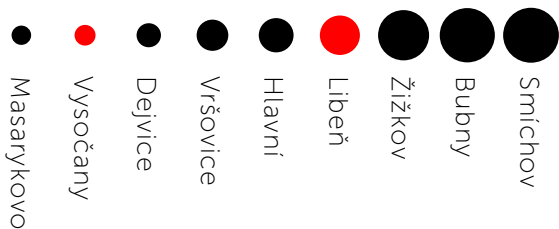


POROVNÁNÍ PRAŽSKÝCH NÁDRAŽÍ

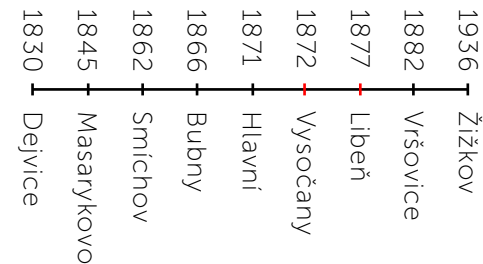
VYTÍŽENOST (počet osob/den)



ROZLOHA (m²)



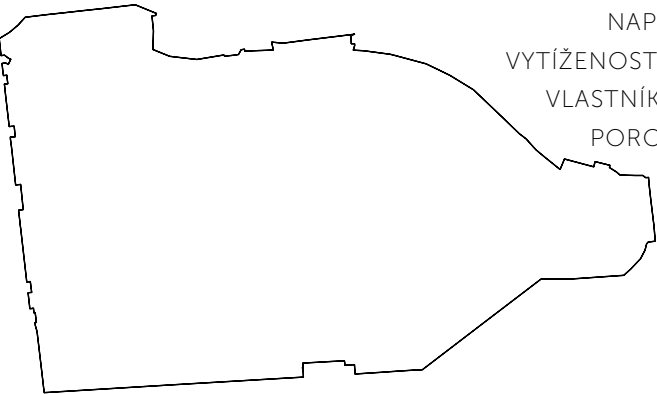
DATUM VZNIKU



nákladové nádraží Žižkov

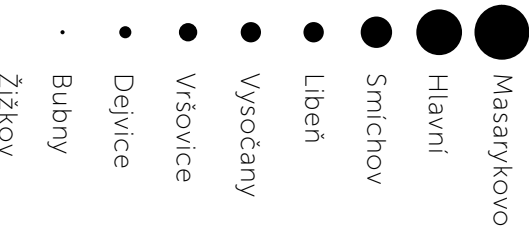
objekt nádraží je největší dochovanou funkcionalistickou průmyslovou stavbou v Praze a byl prohlášen za kulturní památku.
Má zde vzniknout nový sídelní a administrativní komplex pro 15 tisíc obyvatel. Opět pod taktovkou Sekyra group.

ROZLOHA (m²)	293 000 m²
DATUM VZNIKU	1936
NAPOJENÍ NA DRÁHU	Česká západní dráha (1827) a Buštěhradská dráha (1855)
VYTÍŽENOST (počet osob/den)	10 755
VLASTNÍK PLOCH NÁDRAŽÍ	Pražský projekt, a.s.
POROVNÁNÍ VELIKOSTÍ	32,5x větší než Staroměstské náměstí

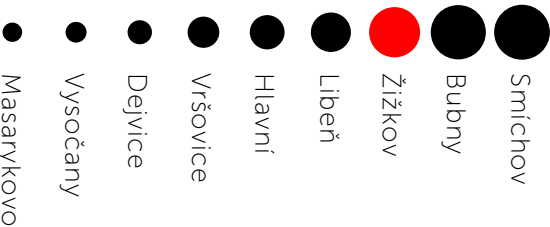


POROVNÁNÍ PRAŽSKÝCH NÁDRAŽÍ

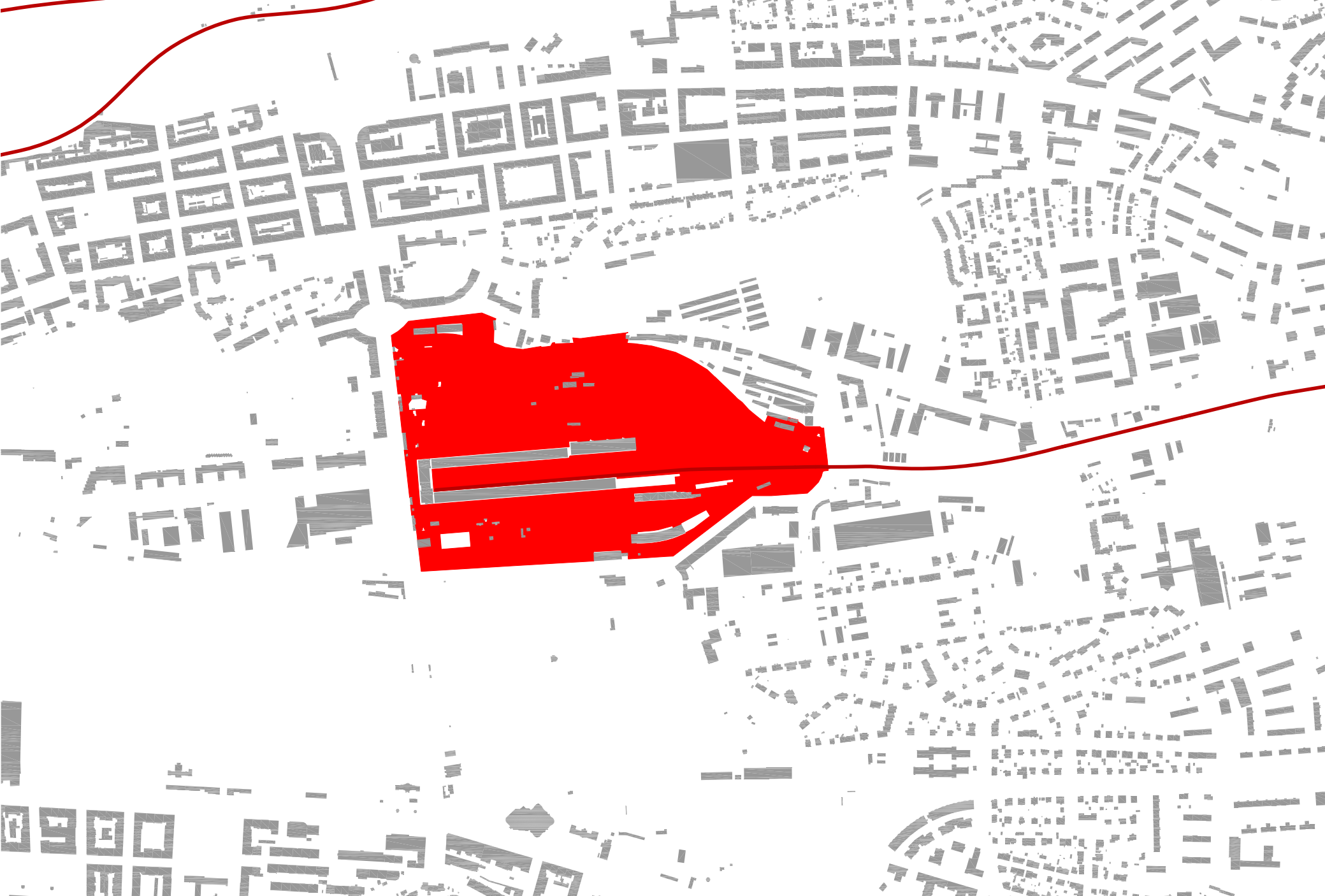
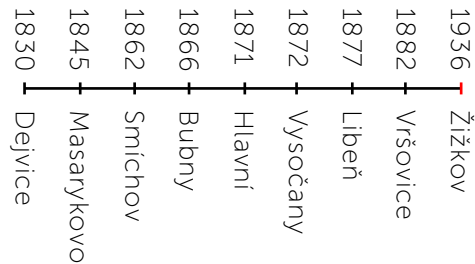
VYTÍŽENOST (počet osob/den)

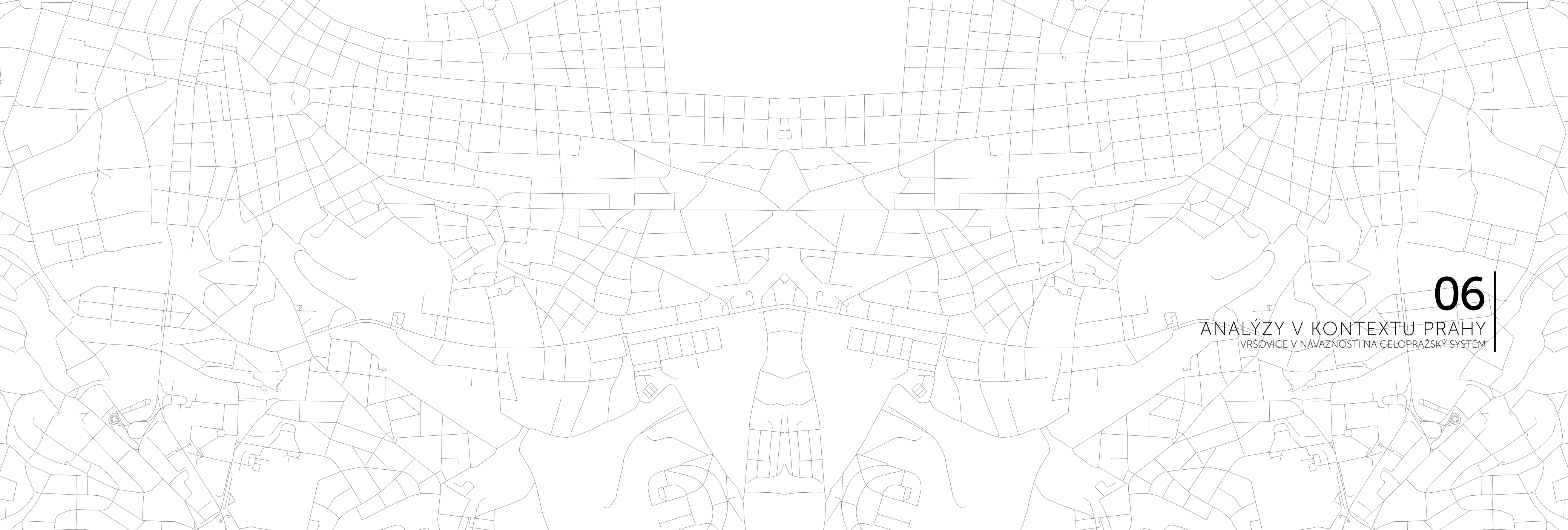


ROZLOHA (m²)



DATUM VZNIKU





06 |

ANALÝZY V KONTEXTU PRAHY
VRŠOVICE V NÁVAZNOSTI NA CELOPRAŽSKÝ SYSTÉM