Terminál Černý Most

Koncepční studie

A - Analytická část

červenec 2021

IPR PRAHA

re:architekti

Zadavatel

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy

Vyšehradská 57,

128 00 Praha 2

Autorský tým

Autor
re:architekti studio s.r.o.
Milady Horákové 24,
170 00, Praha 7

Ing. arch. David Pavlišta
MgA. Ondřej Synek
Ing. arch. Jan Vlach
Ing. arch. Jiří Žid
Ing. arch. Michaela Hudečková
Ing. arch. Tereza Šipková

Mgr. Linda Krajčovič Synková
/ participace a dotazníkové šetření

symbio studio / krajinářské koncepce
Ing. Pavla Drbalová
Ing. Marie Gelová
Ing. Sandra Chlebovská

Projekce dopravní Filip s.r.o. / dopravní koncepce
Ing. Josef Filip, PH.D.
Ing. Vít Ondráček
Filip Ondráček

Ing. Lukáš Novák
/ HDV

Ing. Milan Ulbrych
/ městské inženýrství

verze: hrubopis

re:architekti

© re:architekti studio s.r.o., 2021

6 **Úvod**

8 **Zadání + Cíl**

10 **Analytická část**

12 1.2 Historie
14 1.3 Širší vztahy
18 1.4 Dopravní infrastruktura
24 1.5 Vyhodnocení stavu zeleně
26 1.6 Technická infrastruktura
28 1.7 Majetkoprávní vztahy a správcovství
32 1.8 Územní plán
34 1.9 Záměry
36 1.10 Definice problémů a hodnot

50 **Výsledky dotazníkového šetření**

52 2.1 Skladba respondentů
54 2.2 Používání terminálu
55 2.3 Negativní vjemy
58 2.4 Pozitivní vjemy
60 2.5 Promenáda
61 2.6 Místa setkávání
62 2.7 Parkování
63 2.8 Nákupní centrum
64 2.9 Chybějící služby a funkce
65 2.10 Závěr

Úvod

Černý Most je místo, které většina lidí zná hlavně jako přestupní stanici. Místo se špatnou pověstí - nepřívětivé a zanedbané. Právě konkrétně špatný stav lávek nad autobusovými odjezdy, který je způsoben jak nedostatky při výstavbě tak dlouhodobým zanedbáním údržby způsobeným i nejasnostmi ohledně správy, vedl k úvahám, jak s terminálem dál.

Černý Most je totiž také sídliště, kde ve spádové oblasti terminálu bydlí cca 15.000 obyvatel a násobně více lidí terminálem denně prochází cestou do práce, školy, … a tráví zde svůj čas. Předprostor terminálu byl od začátku koncipován i jako hlavní náměstí přilehlého sídliště.

Proto je na místě otázka jak realisticky promyslet jak ve střednědobém horizontu vytvořit na Černém Mostě kvalitnější prostředí pro obyvatele, cestující, pravidelné dojíždějící, dopravce. V kontextu okraje hlavního města, sídliště a samozřejmě stávajících prostorových technických a jiných omezení.

Zadání

Terminál Černý Most je důležitou přestupní vazbou mezi metrem B, autobusovými linkami a projektovaným parkovištěm P+R pro cca 880 vozidel. Byl uveden do provozu v roce 1998, avšak technický stav lávky, která zastřešuje autobusová nástupiště a spojuje terminál se sídlištěm, je špatný. Konstrukce je dále špatně odvodněná, prostor je nedostatečně a nekvalitně osvětlen i zastřešen, jsou použity nevhodné a rychle degradující materiály, dochází k neustálému znečišťování a konstrukce je obtížně udržovatelná. Vyskytují se tu různé typy mobiliáře i informačního systému. V okolí přestupního uzlu je také nedostatečně řešena cyklodoprava a bazbariérové trasy. Veřejná prostranství v okolí terminálu jsou urbanisticky neukončená a ve velmi špatném stavu.

Řešené území je vymezeno ulicemi Chlumecká, Ocelkova a Bryksova. Jedná se o úlohu urbanistickou i architektonickou, která řeší jak celkovou koncepci území, tak architektonické detaily. Zpracovatel se bude zabývat autobusovým nádražím včetně souvisejících mostních a střešních konstrukcí, jižním předprostorem terminálu, lávkou přes ulici Chlumecká, střechou celého terminálu, návaznostmi na střechu tubusu na západním a východním cípu terminálu a objemově také zastavitelností parcel na jihozápadě a jihovýchodě terminálu. Součástí studie není řešení samotné stanice metra a související zařízení. V rámci řešení bude zváženo zachování konstrukcí, které jsou dle posouzení v dobrém technickém stavu. Témata k řešení se rozkládají na ploše 20 - 40 000 m².

Cílem studie je v řešeném území:

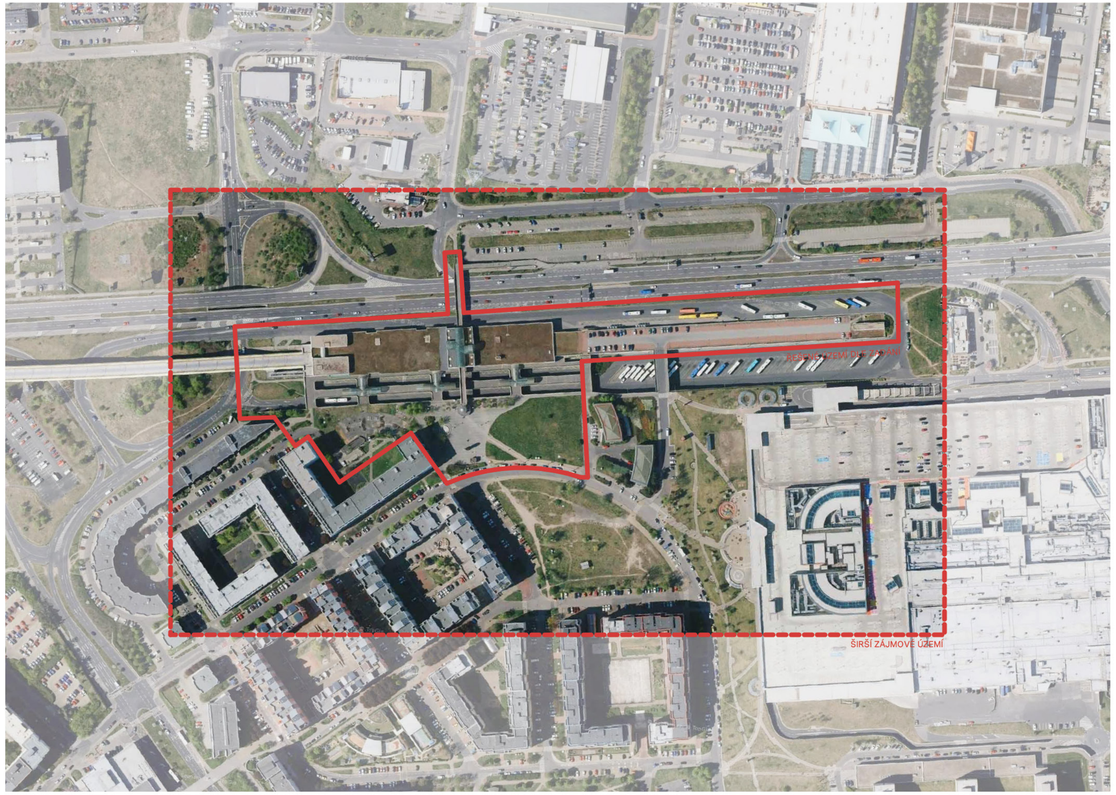
- Zkvalitnění dopravního uzlu, který využívá cca 100 000 cestujících denně, a který zároveň obsluhuje obytné území s počtem více jak 15 000 obyvatel
- Transformace / adaptace morálně (architektonicky, technicky, i funkčně) dožilých částí terminálu na současné potřeby a požadavky uživatelů a správců terminálu
- Soudobé a udržitelné řešení, které bude mít vyšší trvanlivost a bude jej možné lépe udržovat, při současném zvýšení provozní a architektonické kvality terminálu
- Zvýšení bezbariérovosti a prostupnosti pro pěší, cyklisty a osoby s omezením pohybu, zkvalitnění návazností - zejména vazba na sídliště Černý Most a plánované parkoviště P+R Černý Most
- Související rekonstrukce sítí technické infrastruktury v souladu s moderními trendy (modrozelená infrastruktura, atp)
- Urbanistické / objemové prověření nové zástavby v rámci a v okolí terminálu Černý Most

V krátkodobém horizontu by měla být realizována dílčí opatření, která přispějí optimalizaci terminálu na současné potřeby, ve středním (5-10 letém) horizontu jsou předpokládány stavební zásahy do nosných konstrukcí terminálu (mimo stanici metra). V delším horizontu je předpokládán další urbanistický rozvoj (okolí) terminálu.

Koncepční studie Terminálu Černý Most ***bude sloužit jako:***

- Podklad pro další fázi projektové dokumentace rekonstrukce mostního objektu nad autobusovým terminálem
- Katalog dalších opatření realizovatelných v různém čase různými investory, podklad pro další fáze dalších dílčích projektových dokumentací
- Podklad pro nastavení systematické péče o území, pravidla pro využívání území
- Podklad pro zadání architektonické studie / architektonické soutěže nové zástavby v rámci a v okolí terminálu Černý Most

Výňatky z Přílohy č. 1 Smlouvy o dílo - Zadání koncepční studie revitalizace Terminálu Černý Most.



Analytická část

1.1 Historie

Do doby výstavby prstence sídlišť okolo Prahy během normalizace zde byla pole. Výstavba sídliště Černý Most pak postupovala od sedmdesátých let směrem od západu (centra) směrem k prostoru budoucího terminálu, kam se dostalo až s rokem 1989 a změnami které tento rok přinesl. Mj. bylo dopřáno sílící postmoderní kritice sídlišť, která vyústila ve změnu prostorové koncepce sídliště, která se na tzv. IV. stavbě sídliště okolo terminálu na první pohled proměnila na blokovou zástavbu, ale hlubší analýza v kategoriích veřejné plochy / soukromé plochy, měřítko a hierarchie prostor, uzavřenost / otevřenost by ukázala, že výsledek se od sídliště příliš neliší. Další změny spojené s rokem 1989 znamenaly: komplikované restituce, i kvůli kterým zůstalo nedokončené předpolí terminálu Černý Most; změny vzorců konzumního chování, tedy výstavbu Centra Černý Most, které saturuje potřebné plochy obchodu a služeb nejen v této lokalitě; nárůst automobilismu jak v ulicích sídliště, tak právě ve vzorcích nakupování spojený s novým typem obchodních prostor určených výhradně pro nákupy autem jak je známe za Chlumeckou ulicí. Zároveň se navazuje na původní koncepci rekreačně krajinné zázemí sídliště okolo Svépravického potoka a Rokytky a dochází k rozvoji těchto přírodních ploch.

dnes

1842

1945

1988-89

1920-24

1975

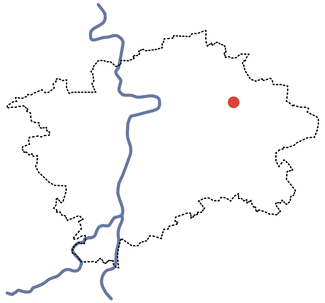
1996

© re:architekti studio s.r.o., 2021

1.2 Širší vztahy

Terminál Černý Most je významným uzlem linek městské, příměstské a dálkové hromadné dopravy na východním okraji Prahy. Těží v tomto směru ze své výhodné polohy v těsné blízkosti Pražského okruhu a dálnic D10 a D11 vedoucí na Liberec a Hradec Králové.

Zároveň terminál sloužící jako konečná stanice metra spolu s autobusovými linkami obsluhuje hustě obydlené území - sídliště Černý Most, nákupní centrum a částečně i další rozsáhlé prodejní plochy v okolí jinak závislé spíše na automobilové dopravě.



Povaha území
Navazující území má povahu typického sídliště se všemi jeho atributy. Část sídliště nejblíže terminálu, tzv. IV. stavba, byla dokončena jako poslední (90. léta) a nese již prvky postmoderní architektury navracející se k bloku a klasické ulici. Přirozená centra sídliště s určitou nabídkou služeb tvoří obchodní dům před radnicí, obchodní dům Hasso, rekonstruované prostranství před Centrem Černý Most a volnočasové centrum Plechárna.

Směrem na jih od sídliště se rozkládá rozsáhlá přírodně-rekreační plocha údolí řeky Rokytky s parkem, rybníky, golfovým hřištěm či kopcem Horka s rozhlednou. Řeka Rokytka je významnou pražskou rekreační osou a cyklostezkou připojující se u Libeňského zámku na páteřní Vltavskou cyklotrasu. Mezi Pražským okruhem a Úvaly u Prahy se nachází Přírodní park Klánovice-Čihadla s oblíbeným Klánovickým lesem, kam je možné se vydat přes nedaleké Dolní Počernice na kole, vlakem nebo přímým autobuse z Černého Mostu.

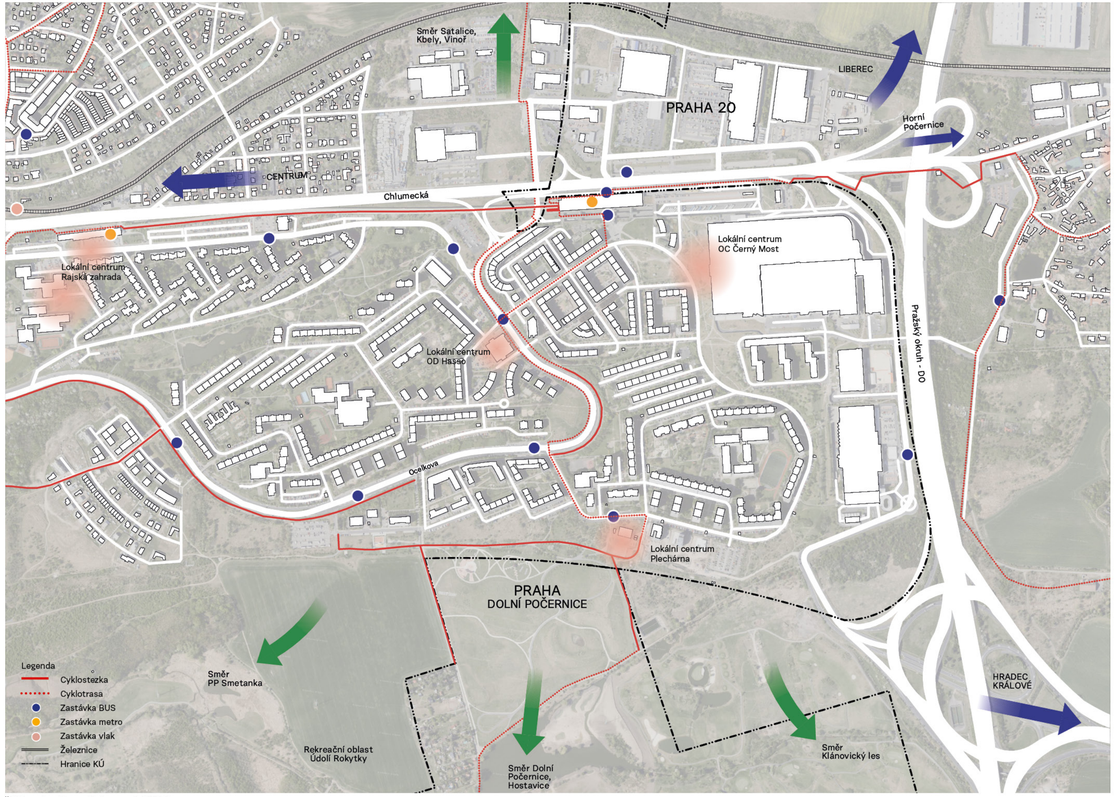
Sousední Horní Počernice jsou od sídliště odděleny silnou bariérou Pražského okruhu. I přesto lokality spojuje cyklostezka podél ulice Chlumecká / Náchodská podcházející složitou víceúrovňovou křižovatku.

Ulice Chlumecká se čtyřproudou komunikací a složitými, mimoúrovňovými křižovatkami má povahu spíše rychlostní komunikace a silné bariéry v území, než městské třídy. Severně a východně od terminálu k sobě přitahuje rozsáhlé nákupní plochy pohodlně přístupné často pouze automobilem.

Dopravní obsluha území
Sídliště je ze severu obsluhováno dvěma stanicemi metra - Rajská zahrada a Černý Most. U stanice Rajská zahrada se v blízké budoucnosti počítá s realizací vlakové zastávky na stávající železnici (směr Neratovice/Nymburk). Vnitřní část sídliště je obsluhována páteřní ulicí Ocelkova, která je i trasou autobusových linek. U terminálu je ulice mimoúrovňově připojena na ul. Chlumeckou.

Významné cyklotrasy
Přímo na území samotného terminálu dochází ke křížení významné severojižní a východozápadní cyklotrasy. Východozápadní cyklotrasa spojuje Horní Počernice a další obce s centrem města, zároveň je navázána i na dálkové cyklotrasy (např. Greenway Jizera). Severojižní směr spojuje relativně hustou síť cyklotras v severním okraji a širším zázemí Prahy (Kbely, Satalice, Vinoř, Letňany, Brandýs nad Labem) s Dolními Počernicemi a dalšími cíli. Terminál Černý Most je však pro cyklisty jen špatně překonatelnou bariérou vyžadující v mnoha případech kolo vést. Současné nečitelné a nepohodlné řešení má dopad na celkové využívání cyklotras s velkým potenciálem.

© re:architekti studio s.r.o., 2021



Širší vztahy - dopravní návaznosti 1:7500

Vstupy do řešeného území
Komplikované řešení pro pěší a cyklisty je jedním z hlavních problémů terminálu. Mapa ukazuje důležité vstupy do území vyplývající z rozmístění cílů v okolí, vedení ulic a prošlapaných cest v nezpevněných plochách. Nejdůležitějšími vazbami jsou vstupy zároveň vázané na cyklotrasy a vedoucí k velkým obytným celkům (ul. Bryksova, Mansfeldova), také k budoucímu parkovišti P+R (severní vstup) a k nákupnímu centru.

Jediným vjezdem pro autobusy do areálu terminálu je z ul. Chlumecké v západní části území, přičemž je nutné se napojit z nájezdu mimoúrovňové křižovatky. Výjezd je také jediný - poté, co autobusy obkrouží terminál, vyjedou na ulici Ocelkovou u tubusu metra.

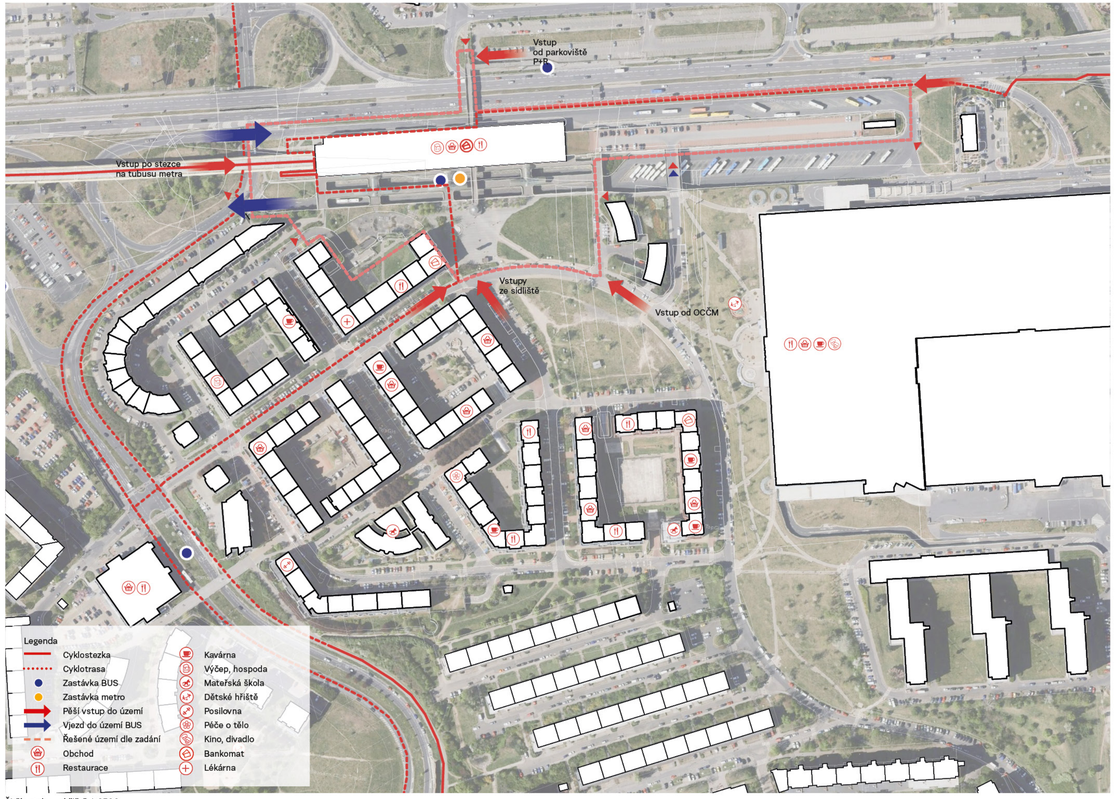
Vjezd na parkoviště nad odstavnými kolejemi metra ve východní části terminálu je možný pouze z ul. Bryksova. Nájezd na parkoviště z ul. Chlumecké je tedy značně složitý a vyžaduje dobrou znalost situace a průjezd obytným celkem.

Občanská vybavenost v okolí
Přestože etapa výstavby sídliště okolo terminálu (tzv. IV. stavby) byla navržena s obchodním parterem dnes do velké míry poptávku po obchodech a službách uspokojuje Centrum Černý Most. Je patrné, že na prostory v parteru IV. stavby zas tak neprosperují, což bude pravděpodobně způsobeno kombinací vlivu Centra Černý Most a vlastností sídliště, kdy místní parter nemá dostatečnou sílu a kvalitu, aby nabídl dostatečnou, různorodou a srozumitelně hierarchizovanou škálu prostor. Samotné Centrum Černý Most se sice nachází mírně stranou sídliště, ale dnes je komfortně přístupné pěšky a také dle dotazníků většina místních obyvatel i ze vzdálenějších částí sídliště Černý Most dochází pěšky. Nicméně kombinace těchto faktorů vede k tomu, že samotný parter sídliště není tak živý jak byl zamýšlen se všemi důsledky na bezpečnost a pohodu veřejných prostranství. A toto ještě více platí o předprostoru terminálu a samotném terminálu. Zde možnost počkat na spoj a posedět u občerstvení tu nabízí pouze pivnice u autobusových nástupišť. Chybí zde vzhledem k důležitosti terminálu odpovídající nabídka zejména pro přestupující. Prostorová komplikovanost vede k tomu, že jediné služby na spodní úrovni jsou v místech, kde se přirozeně zdržují lidé, ale zároveň se jedná o velmi nepřívětivé prostředí (podzemí, takže temné, ale zároveň větrné). Na druhou stranu při přestupu z autobusů na metro je přestup tak krátký, že zde není prostor ani pro wc.

Pro předprostor terminálu je charakteristická neukončenost zapříčiněna nerealizací kompletního návrhu IV. stavby. Náměstí před terminálem mělo být obklopeno administrativními objekty, které mohly svým parterem prostor oživit a přivedením do území různorodých lidí zajistit fungování tohoto prostranství. Z objektů náměstí byl realizován pouze dům na rohu Bryksovy s bankovní pobočkou v přízemí, což také není zrovna živý prostor. Ostatní plochy zůstaly pouze nedostatečně udržovanými trávníky bez zpevněných pěších cest.

Předprostor terminálu

Křižovatka u západního vstupu do území



Širší vztahy - sídliště 1:2500

© re:architekti studio s.r.o., 2021

1.3 Dopravní infrastruktura

1.3.1 Analýza provozu autobusů a dopravního režimu

Intenzita provozu autobusů v ranní špičce
Na analýze intenzity autobusové dopravy v ranní špičce (tzv. heatmapě) je patrné, že terminál je vytížen především autobusy Pražské integrované dopravy. Dálkové a regionální autobusy jsou v počtu průjezdů v menšině, i když PID převyšují počtem linek.

Kumulace průjezdů zejména na jižním nájezdu na ul. Chlumeckou je zapříčiněna nutnými manévry zejména těch linek, které terminálem projíždí - tzn. terminál není jejich konečnou zastávkou (141, 171, 224). Z důvodu, že je terminál pro autobusy jednosměrný a vjezd do něj je umožněn pouze z tohoto nájezdu, musí jej projíždějící autobusy (Ocelková - Chlumecká/Náchodská) v obou směrech použít celkem třikrát (dvakrát ve směru na východ a jednou ve směru na západ).

Heatmapa dále zobrazuje, že většina autobusů pokračuje z terminálu dále po Chlumecké na východ (Náchodská, Pražský okruh). Tímto směrem pokračují v podstatě všechny regionální a dálkové autobusy až na několik spojů zajíždějících na Florec či Hlavní nádraží. Množství autobusů PID přijíždí do terminálu z Ocelkové, potažmo Cíglerovy ulice.

Dálková doprava má k dispozici 8 stanovišť, ze kterých v běžný pracovní den průměrně odjíždí 113 spojů, o víkendu méně, v pátek pak 131 spojů. Nejnáročnější hodina je v pátek mezi 16:05 a 17:05, kdy odjíždí z terminálu 16 spojů. V pátek v 17:00 pak přímo najednou šest spojů.

Z analýzy vyplývá, že příjezdová hrana má být dimenzována na 71 autobusů za hodinu. Odjezdová hrana pak na celkem 96 autobusů městské a příměstské dopravy, přičemž ve směru na východ na 62 autobusů, ve směru na západ na 34 autobusů. Odjezdová hrana dálkových autobusů, která má odlišné technické i časové požadavky, pak na páteční špičku 16ti spojů za hodinu resp. na odjezd šesti autobusů v jeden čas.

Počty autobusů v ranní špičce (7:00-8:00):

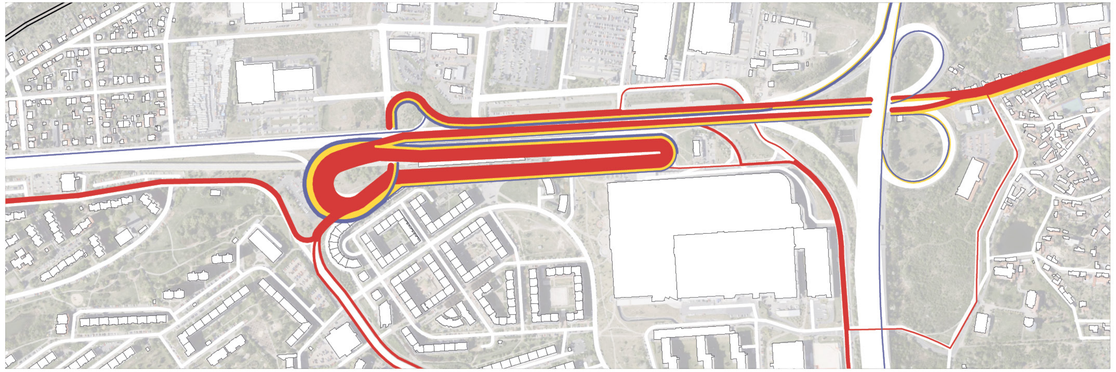
	odjíždí na východ	projíždí na východ	odjíždí na západ	projíždí na západ	pouze přijíždí
PID	20	24	14	15	37
REG	16	2	0	5	20
Celkem	**36**	**26**	**14**	**30**	**57**
		odjíždí			přijíždí
Dálkové		5			**14**
Celkem		**67**		**44**	**71**

Špička dálkových autobusů:

Odjezdy Po-Čt	112			
Odjezdy Pá	**132** →	**Špičková hodina**	**pátek 17:00-18:00**	**15 spojů**
		Nejvytíženější moment	**pátek 17:00**	**6 spojů**
Sobota	72			
Neděle	86			
Průjezdů za týden	16			

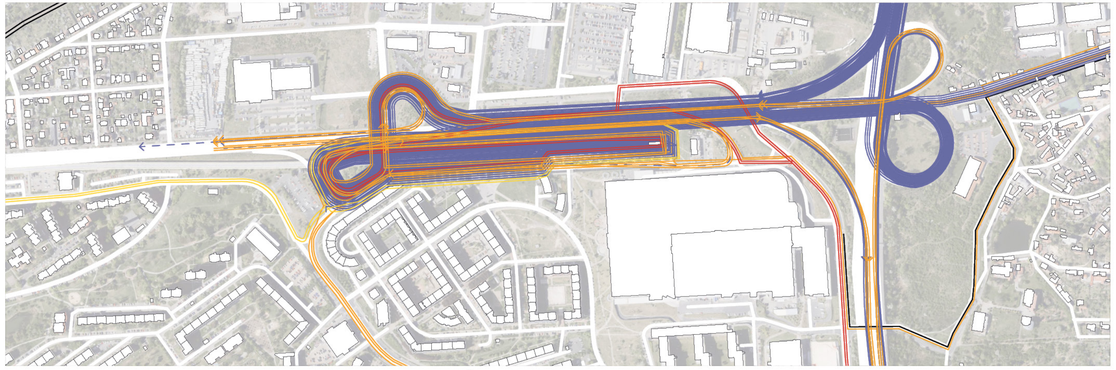
Odhad počtu cestujících ve všední den do 9.000 osob při předpokladu vytíženosti 40 osob/spoj. (Pro srovnání autobusy Ropid přepraví cca 26.000 obyvatel denně).

© re:architekti studio s.r.o., 2021



Autobusová heatmapa v ranní špičce. Tloušťka čáry značí počet průjezdů autobusu v hodině ranní špičky.

PID | REG | dálkové spoje



Trasy všech linek bez ohledu na množství spojů

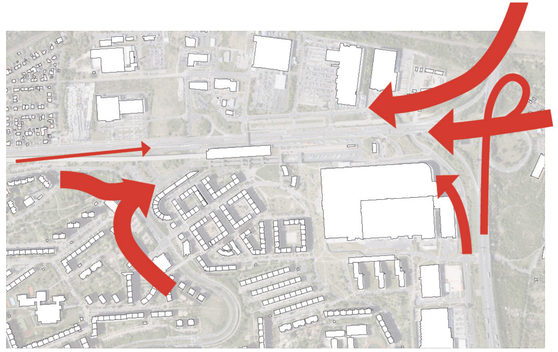
Linky přijíždějící z ul. Cíglerova, konečná na TČM

Linky projíždějící TČM bez ohledu na směr

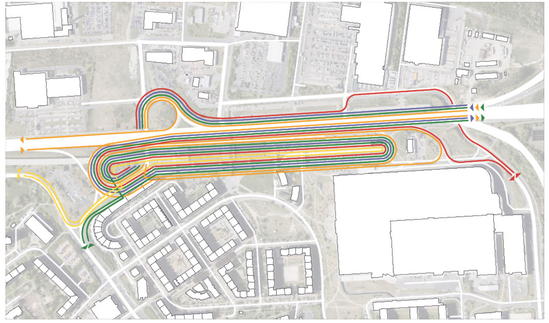
Linky přijíždějící ze směru nákupní zóna jih, konečná na TČM

Linky přijíždějící z Pražského okruhu / ul. Náchodská, konečná na TČM

Linky mimo TČM



Směry příjezdů autobusů a jejich hierarchie dle četnosti průjezdů



Průjezdní trasy terminálem s rozlišením dle směru příjezdu

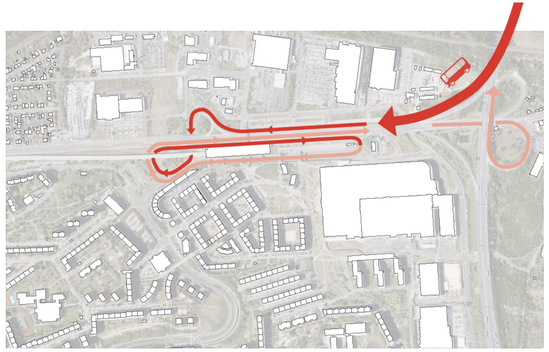
Linky s konečnou stanicí na TČM

- Cíglerova-TČM
- Chlumecká (nákupní zóna jih)-TČM
- Chlumecká-TČM

Linky projíždějící TČM

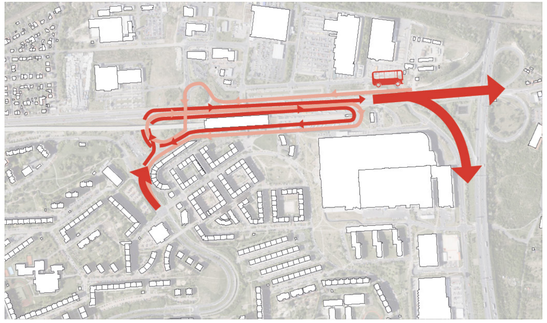
- Chlumecká-Chlumecká
- Ocelkova-Chlumecká

Typické průjezdní trasy



Najeté kilometry: **1,59 km + 1,43 km**

Dálkové autobusy - směr Brandýs / Jablonec / Liberec



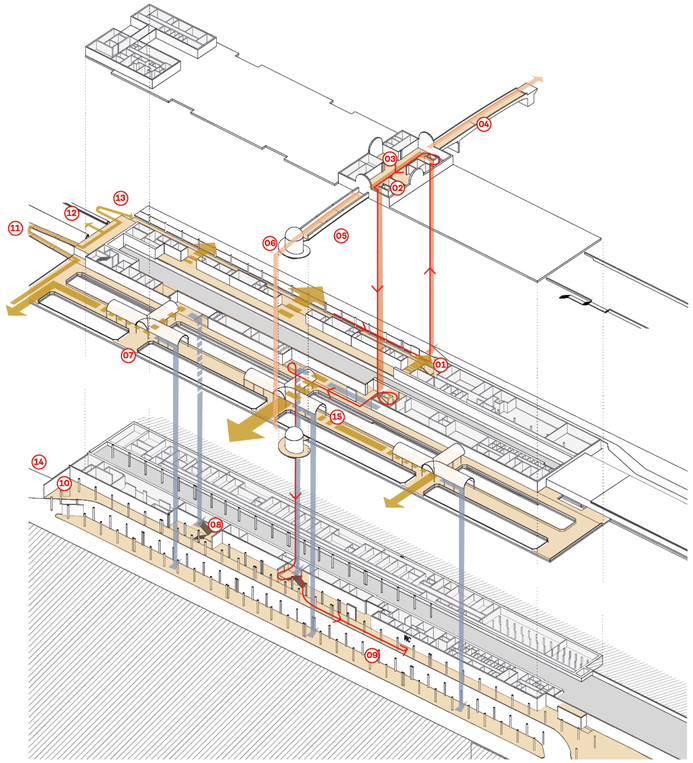
Najeté kilometry: **2,26 km + 2,25 km**

Autobusy PID projíždějící terminálem / 141 / 171 / 224

© re:architekti studio s.r.o., 2021

1.3.2 Analýza pohybu pěších a bezbariérových cest

Schéma pěších vazeb uvnitř terminálu ukazuje celkovou složitost a množství bariér. Jednou z nejsložitějších vazeb je cesta ze severní hrany terminálu k WC (červeně). Světle žlutě jsou vyznačeny veřejně přístupné plochy - chodby, koridory a nástupiště.



Severní strana terminálu a vazba na schodiště s výtahem

Schodiště propojující první a druhé podlaží

Druhé podlaží sloužící jako nadchod metra, vazba na lávku

Lávka přes Chlumeckou

Složitá síť pěších vazeb

Nevyhovující spirálová rampa

Zatarasení přímého výstupu z metra

Schodiště do spodní úrovně

Betonový plot zamezující příčný pohyb mezi nástupišti

Výstup z podzemního podlaží terminálu bez vert. komunikace

Rampa vedoucí na tubus metra

Cesta po tubusu

Schodiště vedoucí na tubus metra

Podchod pod Chlumeckou

Ústřední křížení cest

Masivně prošlapané stezky značí chybějící nebo úzké chodníky

© re:architekti studio s.r.o., 2021

1.4 Vyhodnocení stavu zeleně

Dendrologický průzkum
Z hlediska druhového spektra na náměstí převládá javor babyka, který tvoří naprostou většinu dřevin. Mezi další četnější zastoupené taxony patří červenolistý javor mléč. V ulici Mansfeldova je stromořadí z kulovitého trnovníku akátu, doplněné novými výsadbami dřezovce trojtrnného. V ulici Bryksova je kulovitý trnovník akát střídán trnovníkem s volně rostlou korunou. V okolí sídla policie ČR jsou skupinky borovice černé. Na volné travnaté ploše mezi ulicemi Bryksova a Mansfeldova jsou řídce roztroušeny náletové dřeviny. Ve vegetačních ostrůvcích v rámci zpevněných ploch jsou husté keřové výsadby, ve kterých převažují jehličnaté dřeviny rodu jalovec a listnaté dřeviny rodu dřišťál a skalník.

Půdní podmínky jsou výrazně ovlivněny antropogenní činností související s okolní výstavbou. Zejména převrstvením půdních horizontů, navážkami a zhutněním. Zhutnění, navážka a s tím související nedostatek vody se nejvíce projevuje na vitalitě dřevin.

Mírně či více narušenou vitalitu má téměř většina stromů. Na zhoršené vitalitě se podílí zejména zhoršené stanovištní podmínky vlivem zhutnění půdy a dlouhodobý srážkový deficit.

Z hlediska zdravotního stavu je u relativně velké části stromů (nadpoloviční většina) sledováno zhoršení zdravotního stavu. Tato skutečnost je dána zejména dlouhodobě zhoršenou vitalitou stromů (trvalý stres vlivem zhoršených stanovištních podmínek).
Vzhledem k relativně malé velikosti většiny hodnocených stromů jsou však vlivy defektů na stabilitu a provozní bezpečnost relativně malé.

I přes relativně dobrý výsledek při individuálním hodnocení biologické perspektivy některých jedinců doporučujeme všechny stávající dřeviny odstranit. Při rekonstrukci náměstí musí být kladen důraz na výsadbu (správnou technologii) budoucích kosterních dřevin na náměstí a uličních stromořadí.

Vyhodnocení stavu zeleně
Javor babyka a jeho kultivary tvoří většinu stromů na náměstí. Jedná se o méně vzrůstný strom s hustou korunou vhodný spíše do stromořadí užšího uličního profilu.
Nízké nasazení koruny javorů na náměstí, jejich přirozeně hustě větvený a kompaktní charakter a zhoršené stanovištní podmínky dávají vzniknout porostu dřevin, který neodpovídá měřítku veřejného prostranství a okolních domů. Stromy trpí zhutněním půdy, a díky tomu i omezenému přístupu vody a vzduchu ke kořenům. V následujících letech se dá očekávat spíše stagnace růstu a degradace koruny. Stromy v současnosti neplní ekosystémové služby v plném rozsahu.

Vegetační ostrůvky s porosty keřů jsou v řešeném území nevhodné. Husté porosty keřů, které se špatně udržují, jsou místy obsazeny náletovými dřevinami. Přispívají k roztříštěnosti a zanedbanému charakteru veřejných prostranství.

Volné travnaté plochy nemají parkový charakter a slouží spíše jako pěší propojky v území. Jsou zde řídce roztroušeny náletové dřeviny. Plochy nevybízejí k pobytu a rekreaci, přispívají k periferním vyznění místa.

Význam pro přirozený vsak dešťových vod je omezený vzhledem k utuženému půdnímu souvrství. Na plochy nejsou svedeny dešťové vody z okolních zpevněných ploch.

Stromořadí v ulici Mansfeldova a částečně i Bryksova jsou založena z dřevin s malou kompaktní kulovitou korunou, nízkého vzrůstu. Kulovité kultivary stromů neodpovídají zdejšímu měřítku a plnohodnotně neplní ekosystémové služby.

Vzhledem ke komplexní rekonstrukci veřejného prostranství a s tím spojeného zásahu do kořenové zóny stávajících stromů, doporučujeme stromy a keřové porosty na náměstí a v prostoru mezi ulicemi Mansfeldova a Bryksova odstranit a založit novou generaci stromů. Díky technologii výsadby (prokořenitelné buňky, strukturní substráty atd.) a koordinaci s HDV budou nově vysazené stromy a stromořadí mnohem lépe připravené na vysoce urbanizované prostředí. Důležitá je preference dlouhověkých stromů s vekou korunou snášející urbanizované prostředí.

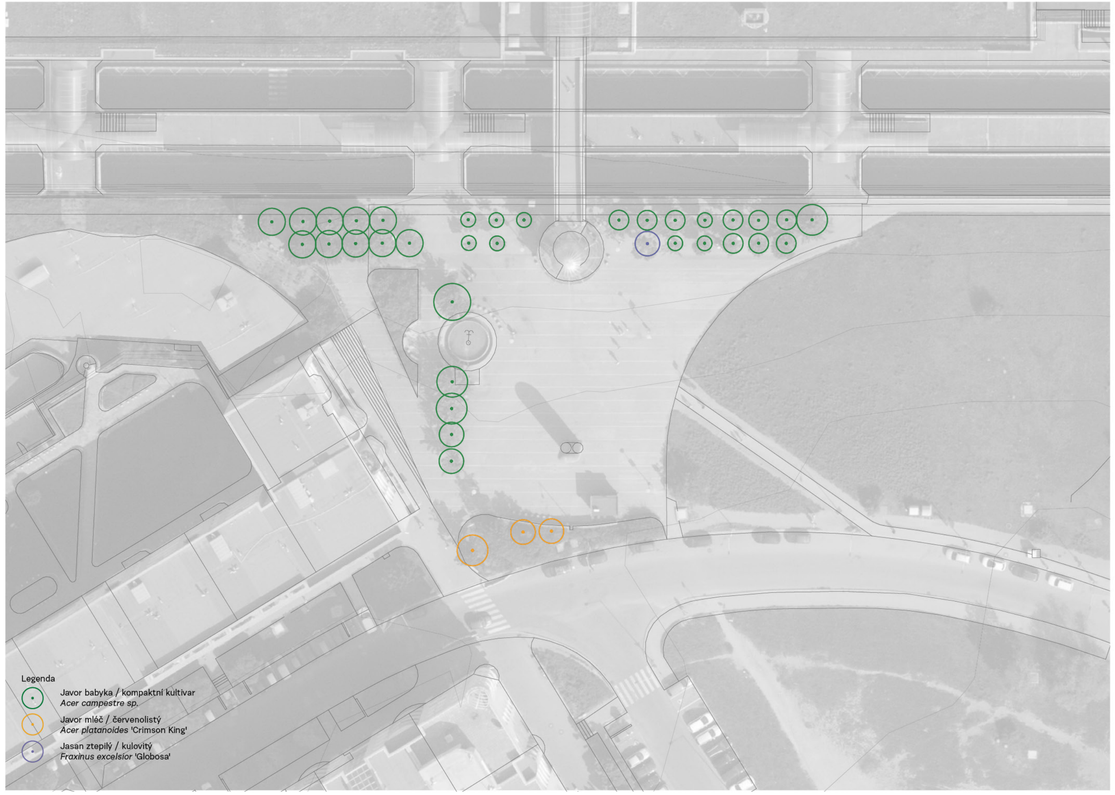
Proluka

Stromořadí v předprostoru

Chlumecká

Lávky

© re:architekti studio s.r.o., 2021



Dendrologický průzkum 1:500

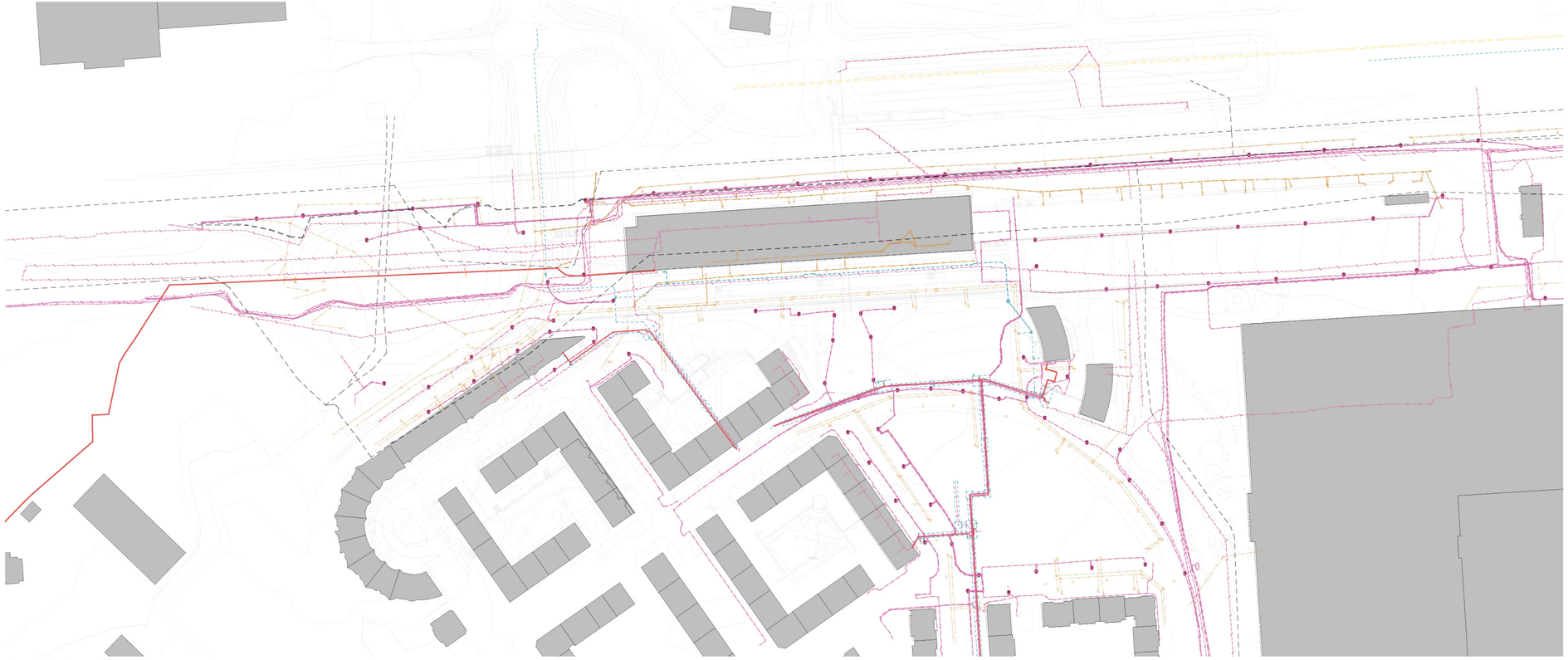
1.5 Technická infrastruktura

Pro území Černého Mostu je charakteristické, že většina sítí technické infrastruktury je vedena v kolektorech. Pro možnosti návrhu je podstatné, že mimo ně se nachází především hluboko usazená kanalizace (běžně 5 a více metrů pod povrchem), která je zároveň z prostoru IV. stavby sídliště (ul. Bryksova, Mansfeldova) vedena pod dnem autobusového terminálu, což výrazně ovlivňuje možnosti řešení. Neboť ji z prostorových a výškových důvodů není možné nikam jinam vymístit. Pod dnem autobusového terminálu jsou vedeny i další sítě - především sloužící pro samotný terminál, u kterých je možné uvažovat o jiném technickém řešení.

Dále jsou mimo kolektory logicky vedeny rozvody veřejného osvětlení, u kterých se předpokládá v rámci rekonstrukce veřejných prostor nové řešení, proto pro samotný návrh není jejich vedení podstatné.

Zasakování vod
Vsakování srážkových vod v daném území lze s ohledem na geologické a hydrogeologické podmínky hodnotit jako nepříznivé až nevhodné. Horninové prostředí je charakteristické střídáním drob, pískovců prachovců a jílovitých břidlic. Realizace vsakovacích objektů není možná vzhledem k hustotě inženýrských sítí a nemožnosti dodržet bezpečné odstupové vzdálenosti od stávajících či plánovaných budov. Hospodařit se srážkovými vodami je nutné jiným způsobem než vsakováním do horninového prostředí.

Možnosti hospodaření se srážkovými vodami:
- nelze vsakovat (nutné v dalším stupni ověření hydrogeologem), podpořit zejména zachycení a následný výpar, resp. regulovaný odtok do oddílné dešťové kanalizace,
- minimalizovat množství zpevněných plochy zejména v rámci „náměstí", např. v méně frekventovaných oblastech jiná charakteristika zpevněné plochy (dlažba se širší spárou, propustný beton, atp. vždy doplněný o drenáže s ohledem na místní podmínky),
- cílit na opatření u zdroje – zelené střechy (extenzivní, intenzivní – pro ty nutná zálivka), zelené fasády, průleh – rýha (s ohledem na okolní objekty izolace s drenáží a regulovaným odtokem),
- využití v případě akumulace srážkových vod pro zálivku zeleně / zkrápění zpevněných ploch v období horka / splachování toalet (nutno stanovit bilančně dle dostupného množství vody a potřeby, popř. s využitím šedých vod z objektů dle charakteru využití…)
- podzemní objemy realizovat jako akumulačně-retenční s řízením odtoku v závislosti na předpovědi počasí
- nezbytné rozlišovat srážkové vody dle znečištění („čisté" – střechy bez abnormálního množství kovových prvků, „podmíněně" – pochozí plochy s rizikem odpadků a inertního materiálu ze zimní údržby/popř. posypové soli, „znečištěné" – parkování a zastávky autobusů, atp.) a popř. doplnit o předčistící zařízení dle charakteru znečištění



Výkres dopravní infrastruktury 1:1500

Legenda
- Slaboproud
- Silnoproud podzemní
- Vyřazené sítě? (Slaboproud - telefonní síť vyřaz. / Plynovod VTL vyřaz. ..)
- Plyn STL / VTL podzemní
- Kanalizace splašková
- Kanalizace (bez rozlišení)
- Vodovod (bez rozlišení), podzemní objekty na vodovodu
- Teplovod

© re:architekti studio s.r.o., 2021

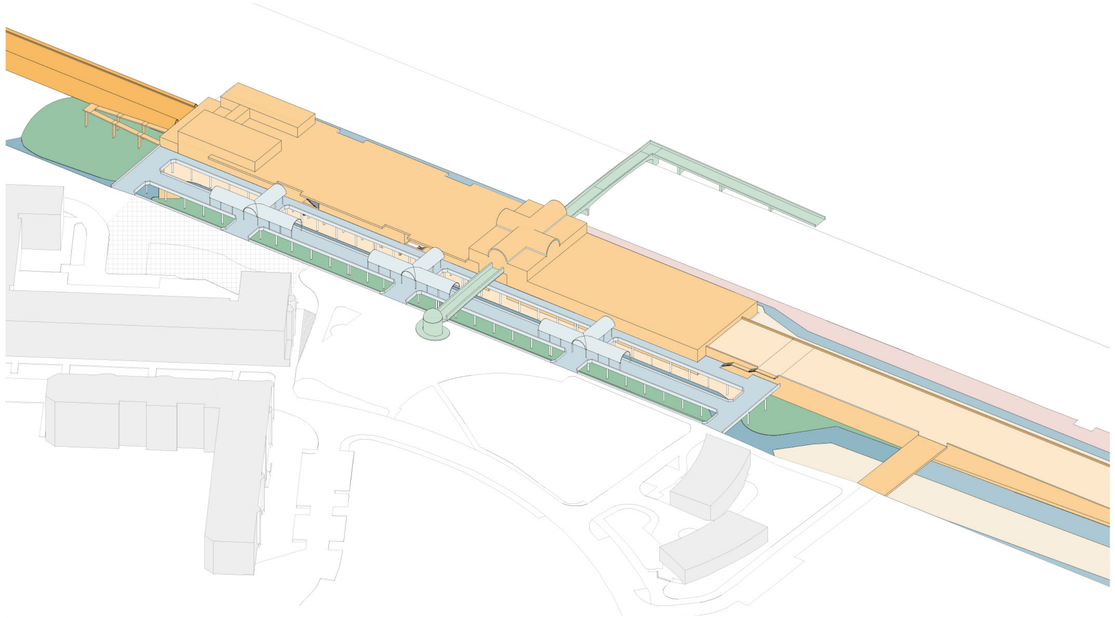
1.6 Majetkoprávní vztahy a správcovství

Významným podkladem pro návrh je analýza majetkových a správních vztahů. Ačkoliv majetková mapa hovoří celkem jasně, správní model terminálu je značně složitý. Právě roztříštěná povaha správcovství a po mnoho let neexistující označení správců je jednou z hlavních příčin současného stavu terminálu a jedním z jeho hlavních problémů.

Majetkoprávní vztahy
Parcely, na kterých samotný terminál nachází, jsou v majetku Dopravního podniku a Hlavního města Prahy. Významným hráčem v území je z hlediska vlastnického páva kromě Magistrátu také Centrum Černý Most a městská část Praha 14. Vztahy v území problematizuje rozdrobenost vlastnictví východní části jižního předpolí, kde má několik ploch více vlastníků. Možnost využití části pozemků do nedávna blokovaly restituční spory.

Správa objektu
Správa objektu je rozdělena mezi několik subjektů: Dopravní podnik hlavního města Prahy (DPP), Regionálního organizátora Pražské integrované dopravy (ROPID) a Technickou správu komunikací (TSK). U některých objektů je správa dodnes neznámá.

© re:architekti studio s.r.o., 2021



Legenda

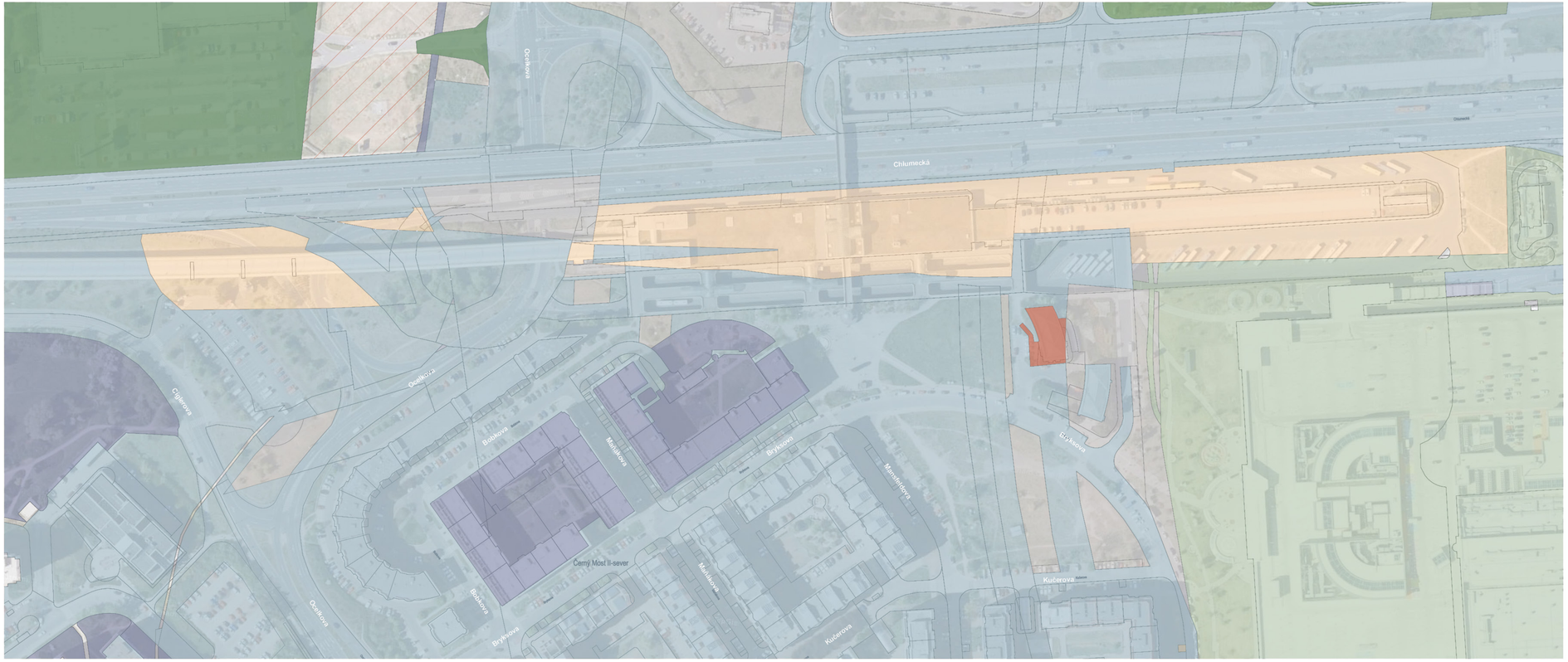
DPP
Dopravní podnik hl. m. Prahy

TSK
Technická zpráva komunikací

ROPID, fyzicky zajišťuje TSK
Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

Rozdělení správcovství terminálu

Výkres majetkových vztahů



Legenda

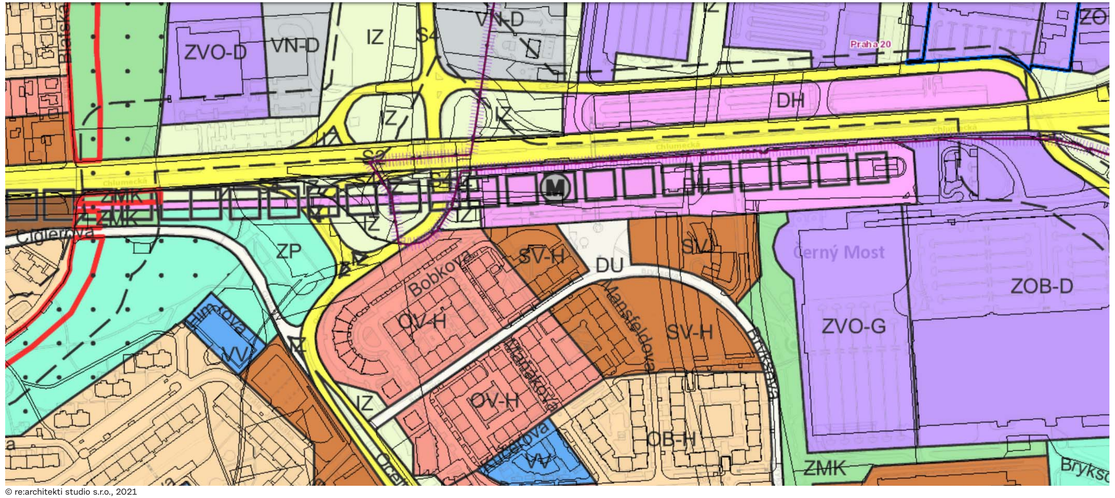
- ČR - Ředitelství silnic a dálnic ČR
- ČR - Krajské ředitelství policie hlavního města Prahy
- ČR - Česká pošta, s.p.
- HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
- HLAVNÍ MĚSTO PRAHA - Městská část Praha 14
- Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.
- CENTRUM ČERNÝ MOST, a.s.
- STROJSERVIS Praha, s.r.o
- EU Invest s.r.o
- HORNBACH BAUMARKT CS spol. s r.o.
- více vlastníků

© re:architekti studio s.r.o., 2021

1.7 Územní plán

Platný územní plán

Platný územní plán označuje plochu terminálu jako plochy a zařízení veřejné dopravy. Dále vymezuje v jižním předpolí terminálu plochu významného veřejného prostranství (DU) obklopenou plochami všeobecně smíšenými (SV, SV-H) včetně nezastavěného trojúhelníku mezi ulicemi Bryksova, Mansfeldova, Kučerova či okolí policejní stanice.



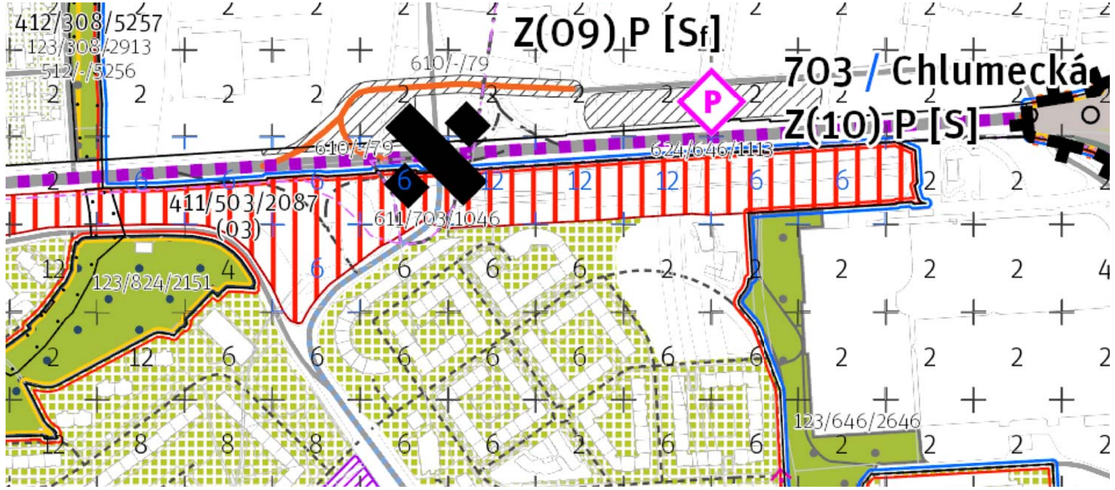
© re:architekti studio s.r.o., 2021

Metropolitní plán

Dostupná verze metropolitního plánu uvažuje plochy terminálu jako transformační s možností poměrně vysoké výstavby.

Legenda (nekompletní)

- Zastavitelné území
- Lokalita
- Plocha, koridor dopravní nebo technické infrastruktury (návrh)
- Zastavitelná produkční lokalita
- Zastavitelná obytná lokalita
- Zastavitelná rekreační lokalita
- Zastavitelná transformační plocha s obytným využitím



1.8 Záměry

V okolí terminálu i v rámci řešeného území je připravováno či již realizováno několik záměrů často výrazně ovlivňující výslednou situaci.

Z01 - Park Trojúhelník
Záměr parku na volné ploše trojúhelníku ulic Bryksova, Mansfeldova, Kučerova je ve fázi zpracované koncepční studie. Plocha se tak má stát alespoň na určitou dobu oblíbeným a čistým místem pro trávení volného času místních obyvatel. Pozemky jsou ve vlastnictví Magistrátu. Původně se jednalo o společný záměr Centra Černý Most a Prahy 14, nyní o realizace uvažuje pouze městská část . Projekt je zpracován ve třech variantách, návrh zpracovalo studio PoLa | Landscape architecture, autor revitalizovaného předprostoru CČM.

Z02 - Polyfunkční dům
Záměr městské části dokončit blok sousedící s terminálem polyfunkčním domem. V přízemí domu se má nacházet restaurace a informační centrum Prahy 14, v prvním patře knihovna, další patra jsou určena pro bydlení.

Z03 - Parkoviště P+R
Na ploše bývalého parkoviště při severní straně ul. Chlumecká je v současné době budován parkovací dům P+R s celkovou kapacitou 912 míst. Parkoviště je napojeno na komunikaci ze severu, nachází se mezi dvěma nájezdy na ul. Chlumeckou. Pěší propojení se stanicí metra je zajištěno již existující lávkou přes ul. Chlumeckou.

Z04 - Rekonstrukce parkoviště
Je plánována rekonstrukce parkoviště na střeše kolejiště metra zejména kvůli špatnému stavu hydroizolace.

Z05 - Rekonstrukce silničního mostu
Je plánována rekonstrukce silničního mostu připojující parkoviště na tubusu metra k ul. Bryksova. Most je v současném době ve špatném technickém stavu.

Z06 - Rekonstrukce křižovatky Bryksova-Mansfeldova
Je připravována rekonstrukce křižovatky Bryksova-Mansfeldova v bezprostřední blízkosti jižního předprostoru terminálu. Návrh počítá se zvednutím úrovně křižovatky, rozšířením chodníků a pěších tras, doplněním místa pro přecházení, umístěním parkovacích stání pro zásobování, odstraněním a vydlážděním zelené plochy ukončující předprostor, realizací signálních a varovných pásů,příp. výsadbou nových stromů.

Z07 - Zklidšení terminálu Černý Most
Byl vypracován zásobník rychlých opatření pro rychlé a dočasné zlepšení stavu terminálu - především formou úpravy povrchů, navigačního a kamerového systému, osazením nového mobiliáře, zavedení pravidelné údržby. Realizace opatření by měla proběhnout v krátkodobém horizontu.

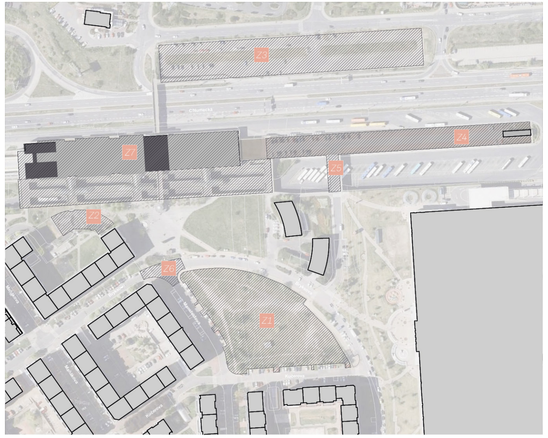


Schéma záměrů

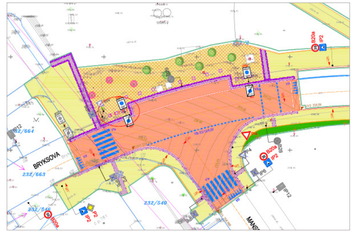
Z01 - Návrh parku Trojúhelník, varianta 3

Z03 - Návrh parkovacího domu P+R, pohled z lávky (nyní probíhá výstavba)

Z05 - Silniční most očekávající rekonstrukci

Z02 - Návrh polyfunkčního domu

Z04 - Rekonstrukce parkoviště



Z06 - Rekonstrukce křižovatky Bryksova-Mansfeldova, výřez situace dopr. značení

© re:architekti studio s.r.o., 2021

1.9 Definice hodnot a problémů

Důležitým východiskem pro návrh je definice všech problémů, hodnot a potenciálů současného řešení terminálu a jeho bezprostředního okolí. Obsáhlost kapitoly objasňuje, s jakým množstvím problémů se současný terminál potýká. Hodnoty a potenciály nabízí nadějné vyhlídky pro nová řešení v území.

Problémy
Hlavní problémy řešeného území je v podstatě možné shrnout do čtyř základních bodů. ***Složité dopravní*** motorové i bezmotorové ***vztahy*** stěžují orientaci v terminálu a implikují často nepohodlné překonávání bariér a výškových úrovní. Nevhodné materiálové či technické řešení některých částí stavby spolu s ***dlouholetou absencí údržby*** měly za následek ***fyzické i morální dožití terminálu***. ***Urbanistická neukončenost*** jižního předprostoru terminálu zapříčiňuje vznik mrtvých a špinavých ploch bez dostatečné míry sociální kontroly.

Složité dopravní vztahy

Fyzické i morální dožití terminálu

Rostříštěná či neznámá správa

Urbanistická neukončenost jižního předprostoru

Hodnoty
Hlavní hodnotou a zároveň potenciálem je především ***existence*** samotného terminálu jako ***dopravního uzlu*** implikující velmi dobrou dopravní obsluhu nejen blízkého okolí. Samotná ***architektura*** terminálu se dá do jisté míry také považovat za hodnotu ve formě kulturního dědictví, ***dokladu tehdejší doby.***

Potenciály
Kromě potenciálu terminálu stát se plnohodnotným uzlem všech typů dopravy aspiruje jižní předprostor terminálu stát se ***novým těžištěm lokality***, živým náměstím přitahující odpovídající nabídku služeb. Zajímavou rezervou v terminálu je také ***nevyužitá střešní krajina***, jež může sloužit pro realizaci chybějících bezmotorových propojení či výstavbu nové části budovy.

Křížení významných dopravních vazeb

Doklad postmoderní architektury

Vznik nového těšiště lokality

Využití střešní krajiny terminálu

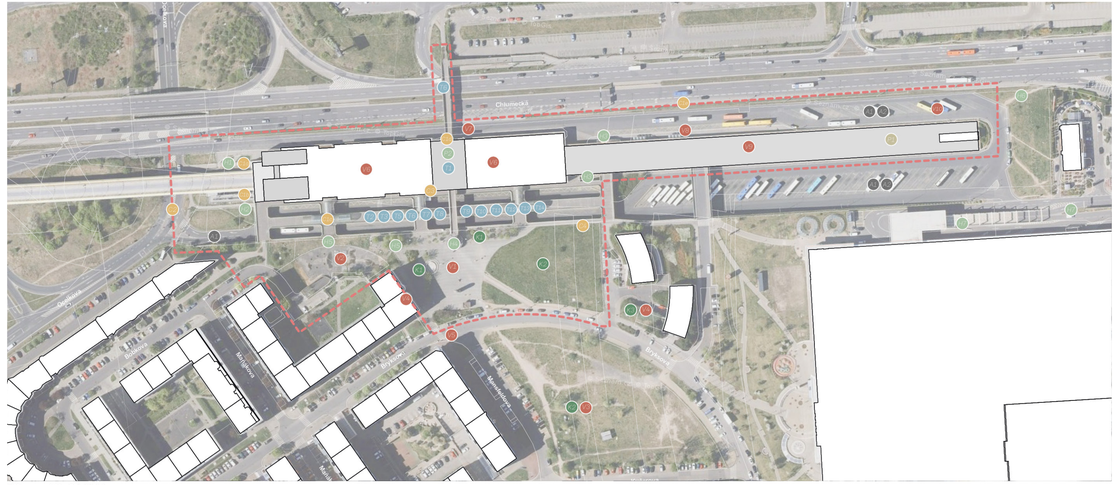
© re:architekti studio s.r.o., 2021

1.9.1 Problémy

Terminál trpí mnoha problémy z hlediska provozních vazeb, technického stavu či údržby. Následuje podrobný výčet a popis jednotlivých problémů dle kategorií.

Legenda problémů
Podrobná legenda následuje ve výčtu jednotlivých problémů.

- Veřejný prostor
- Zeleň
- Autobusová doprava
- Cyklistická doprava
- Pěší a bezbariérová doprava
- Samotný terminál



Výkres problémů 1:2000

© re:architekti studio s.r.o., 2021

Veřejný prostor

V01 - Chybějící koncept jižního předprostoru metra
Předprostor metra je urbanisticky neukončený. Chybí zde živý parter přilehlých budov a jeho přímá vazba na náměstí tak, aby prostor oživoval a zajišťoval sociální kontrolu. Předprostor je nedostatečně napojen na okolní pěší vazby (nekapacitní vazba na Centrum Černý Most, bariéry a nedostatečná vazba na navazující ulice). Rozmístění, volba a údržba zeleně neodpovídá typu prostranství. Nevhodná a zastaralá volba povrchů. Nedostatek a absence kvalitního mobiliáře.

Předprostor terminálu - pohled na terminál

V02 - Nedokončená stavba polyfunkčního domu
Pohled do tupých fasád neukončeného bloku a vnitřního dvora technické povahy. Vznik podivných zpevněných ploch, oplocení území až po samotnou lávku terminálu je silnou bariérou, jejíž vlivem zůstává jedna lávka přímého výstupu ze stanice metra uzavřená. Nevyužití potenciálu oživit prostor terminálu aktivním parterem potenciálního domu.

Oplocení nedokončené stavby polyfunkčního domu

V03 - Nevyužitá plocha
Po nedokončené výstavbě původního záměru návrhu sídliště zůstala v blízkosti terminálu volná plocha v trojúhelníku ulic Mansfeldova, Bryksova, Kučerova o rozloze téměř 1 ha. Plocha je téměř neudržovaná, s náletovou zelení a protíná ji síť cest vyšlapaných v trávě.

Plocha trojúhelníku mezi ul Bryksova, Mansfeldova, Kučerova

V04 - Nedostatek živého a dostatečně kvalitního parteru v okolních objektech
Parter budov v okolí jižního předprostoru je nedostatečně využit pro služby, které by mohly oživit prostranství a zajistit jeho sociální kontrolu. Objekty policejní stanice jsou navíc izolované od okolních veřejných prostranství terénními úpravami a hustou zelení. I pro blízké okolí platí, že charakter a měřítko parteru spolu s absencí hierarchie ulic nenabízí kvalitní a dostatečně silný parter.

Policejní stanice

V05 - Nepřehledné řešení křižovatky Bryksova--Mansfeldova, zídka - bariéra
Bariéry v pohybu i průhledu, řešení pro pohyb pěších v křižovatce neodpovídá důležitosti pěšího napojení navazujících uličních prostor.

Zeď mezi ul. Bryksova a předprostorem terminálu

V06 - Nevyužitá plocha střešní krajiny
Rozsáhlá plocha střechy terminálu zůstává nevyužita, chybí zde i nabízející se úrovňová propojení (např. parkoviště - lávka přes Chvalšinskou). Degradující zeleň zelené střechy.

Střecha terminálu, východní část

V07 - Neatraktivní severní předprostor metra
Předprostor působí tmavě a špinavě, navazující fasáda nezprostředkovává dostatečný kontakt budovy a vnitřního dění s předprostorem. Umístěné provozovny jsou pouze úzkoprofilově zaměřené a nesplňují dostatečně široké spektrum poptávky. Nedostatek kvalitního mobiliáře. Nevhodná volba povrchů zpevněných ploch. Nedostatečné osvětlení předporstoru.

Předprostor vstupu do metra

V08 - Nepřívětivý prostor rezervních výstupních zastávek
Prostor při severní fasádě kolejiště metra bez sociální kontroly působí nebezpečně a špinavě. Chybí odpovídající šířka chodníku a příčné pěší vazby na okolí (Chlumecká, parkoviště), zejména ty bezbariérové. Absence mobiliáře, nedostatečné osvětlení. Nevhodná volba povrchů zpevněných ploch.

Rezervní výstupní autobusové zastávky, odstavné plochy

V09 - Neutěšený prostor parkoviště na tubusu metra, chybějící návaznosti
Neudržovatelné a nevyužitelné prostory, chybějící pěší, zejména bezbariérové vazby. Nevhodný příjezd na parkoviště - chybějící motorové propojení s Chlumeckou. Špatný technický stav hydroizolace.

Neudržovatelné a nevyužitelné prostory parkoviště

V10 - Nefunkční členění veřejných prostranství v okolí parkoviště a odstavných ploch autobusů
V okolí parkoviště a odstavných ploch vznikají zbytkové plochy neudržované zeleně, zároveň zde chybí úplně či v odpovídajících dimenzích pěší komunikace.

Plochy zeleně mezi odstavnými plochami a Chlumeckou

Zeleň

K01 - Nevhodná volba stromů
Nevhodná volba stromů v jižním předprostoru s nízko nasazenou korunou.

Výsadba v jižním předprostoru

K02 - Neudržované plochy zeleně bez plánované výsadby
V okolí terminálu se nachází rozsáhlé plochy zeleně bez plánované výsadby, s velmi nízkým stupněm údržby (sečení) - především rozsáhlá plocha o rozloze téměř 1 ha v trojúhelníku Mansfeldova, Kučerova, Bryksova a travnatá plocha u jižního předprostoru terminálu.

Neudržovatelné a nevyužitelné prostory parkoviště

K03 - Nevhodná výsadba u policejní stanice
Výsadba u policejní stanice obracející se k ulici Bryksova není vhodně volená a je nedostatečně udržovaná.

Nevhodná výsadba u policejní stanice

© re:architekti studio s.r.o., 2021

Autobusová doprava

A01 - Nákladný a komplikovaný provoz autobusových linek z důvodu objíždění terminálu
Všechny autobusy zastavující na zastávce Černý Most najíždějí zbytečné kilometry v rámci terminálu průjezd podél všech odstavných stání. Duplikace zastávky - u vstupu do metra / na odjezdovém nástupišti prodlužuje celkový čas průjezdu.

Průjezd autobusů kolem odstavných stání

A02 - Vzdálenost zázemí pro řidiče autobusů
Zázemí pro řidiče včetně sociálních zařízení se nachází u nástupišť autobusů, z většiny odstavných stání je tedy velmi špatně dostupné.

Umístění zázemí pro řidiče ve východní části nástupišť

C01a - Propojení cyslotezky na tubusu s cyklstezkou v ul. Ocelková a ul. Chlumeckou pouze po schodišti
Cíle v okolí cyklostezky jako jsou služby v parteru či nástupní stanice metra nejsou bezbariérově dostupné. Podél severní hrany terminálu vede i následující část cyklostezky v úseku od zastávky nočního autobusu pod lávkou dále na východ.

Schodiště

C01b - Nutnost vést kolo po rampě
Řešení rampy vedoucí na konstrukci lávky a jižní předprostor terminálu nevyhovuje plynulé jízdě, je nutné kolo vést. Rampa nepokračuje do úrovně autobusových nástupišť tak, aby bezbariérově propojila nástupiště s cyklostezkou na tubusu.

Rampa

C01c - Komplikovaný průjezd po lávce, kolize cyklistů a pěších
Prostorové uspořádání lávky nedovoluje pohodlný a bezpečný pohyb obou druhů dopravy. Situaci komplikuje nevýrazné značení cyklostezky.

Cyklotrasa značená na lávce

Cyklistická doprava

C01 - Komplikované cyklistické propojení Z-V (A26)
Nevyřešená prostupnost terminálu pro cyklisty, nevhodné trasování současných částí cyklostezky generující několik kolizních situací s ostatními druhy dopravy, nutnost vést kolo či přímo překonávat bariéry, místy nekapacitní řešení či bez opatření.

Cyklotrasa vedená po úzkém a křivém chodníku

C01d - Nevyřešená prostupnost terminálu pro cyklisty
Neexistující cyklistické propojení mezi úsekem cyklostezky tubus-rampa-lávka a cyklostezky podél ul. Chlumecká, nutnost použití výtahu nebo nesení kola po schodech. Cyklisté používají jako alternativu cestu podél severní fasády Centra Černý Most a napojují na se cyklostezku za světelnou křižovatkou.

Schodiště uvnitř terminálu

Pěší a bezbariérová doprava

CO1e - Nesjízdný povrch a nedostatečná šířka cyklostezky v kombinaci s P+R
Úsek cyklostezky od zastávky nočního autobusu k občerstvení McDonald´s je úzký, kvůli svému technickému stavu nesjízdný a nepříjemný. Vysoká rychlost projíždějících aut vytváří pocit nebezpečí. Cyklostezka je v kolizi se zastávkou noční linky a chodníkem při stáních K+R, která jsou zde za tímto účelem hojně využívána.

Kolize úzké cyklostezky s K+R a zastávkou noční linky

CO2 - Obtížná dosažitelnost terminálu z cyklostezky ve směru S-J (A44)
Cyklotrasa A44 vedená v ul. Ocelkové je na terminál napojena pouze trasou v ul. Bryksova vedoucí k jižnímu předprostoru terminálu. Tato trasa je značnou objížďkou pro cyklisty přijíždějící ze severu. Další alternativy příjezdu ze severu jsou velmi komplikované, vyžadují dobrou znalost situace a vždy nakonec narazí na bariéry v terminálu samotném. Složitá objížďka ulicí Bryksovou slouží také spolu s rampou k napojení cyklotrasy na trasu A26 vedoucí po tubusu metra. Přímé propojení vyžaduje nesení kola po schodech.

Po schodech mezi ul. Ocelková a cyklostezkou na tubusu

CO3 - Nedostatek cyklistického stání, B+R
Chybějící kapacity parkování pro cyklisty pro službu B+R využívající potenciál vedení páteřních cyklotras skrz terminál.

V předprostoru vstupu do metra se nachází pouze pár stojanů

CO4 - Nevyřešená cyklistická návaznost na Centrum Černý Most
Vedení cyklotras, realizace značení a opatření v okolí terminálu nerespektuje Centrum Černý Most jako důležitý místní cíl. V rámci revitalizace předprostoru nákupního centra přitom byly realizovány značené cyklostezky a dvě parkoviště pro kola hlídaná kamerovým systémem.

Cyklostezka a stání pro kola před CČM

H01 - Bariérové propojení stezky na tubusu se severním předprostorem terminálu a ul. Ocelkovou
Stezka na tubusu je se severním předprostorem terminálu a ul. Ocelkovou je propojena pouze bariérově pomocí schodiště. Bezbariérová cesta je extrémně komplikovaná a není značená.

Schodiště propojující severní předprostor se stezkou na tubusu

H02 - Chybějící pěší návaznosti ve východní části autobusových nástupišť, nečistota
Chybí přirozená pěší vazba mezi autobusovými nástupišti v západní části terminálu a stezkou na tubusu metra, dále přechody v křižovatce s ul. Ocelkova a navazující chodník směrem k Poliklinice. Prostor působí zejména večer temně, nebezpečně, špinavě a není pod dostatečnou sociální kontrolou.

Chodník vedoucí od západní části nástupišť k ul. Ocelkové

H03 - Nepříjemná cesta, nečistota
Schodiště vedoucí z parkoviště k nástupním i výstupním autobusovým zastávkám jsou mimo oblasti sociální kontroly, působí nepříjemně a špinavě.

Chodník vedoucí od západní části nástupišť k ul. Ocelkové

H04 - Nefunkční bezbariérová trasa, nečistota
Spirálová rampa se schodištěm zajišťující bezbariérové propojení ze severu na jih nemá odpočívadla a kvůli rozdělení průchozí šířky na dvě poloviny nezajišťuje dostatečně široký průjezd. Původní myšlenka směrového oddělení není dodržována a dochází ke kolizím. Rampa je špatně použitelná pro osoby s kočárky, vedoucí kolo i vozíčkáře. Poloexteriérová povaha konstrukce zapříčiňuje shromažďování nepořádku a komplikovanou údržbu.

Chodník vedoucí od západní části nástupišť k ul. Ocelkové

© re:architekti studio s.r.o., 2021

Terminál samotný

H05 - Bariéra - plot
Oplocení nedokončené stavby polyfunkčního bloku brání prostupnosti z několika směrů: znemožňuje využívání lávky přímo naproti výstupu z metra, chybí chodník mezi jižním předprostorem a ul. Bobkova podél nedokončeného bloku, nutno obcházet po lávce.

Zablokovaný výstup z lávky přímo vedoucí ze stanice metra

H06 - Neexistující pěší propojení mezi parkovištěm a Chlumeckou ve východní části
Neexistující pěší a bezbariérová vazba mezi parkovištěm / odstavnými stáními pro autobusy a chodníkem podél ul. Chlumecká / občerstvením McDonald´s.

Vyšlapaná stezka poukazující na chybějící chodník

H07 - Neexistující pěší propojení podél severní fasády CČM včetně příčných vazeb

Neexistující pěší komunikace podél severní fasády CČM umožňující se dostat k občerstvení McDonald´s a dále na cyklostezku A26 (směr Horní Počernice).

Chybějící chodník a přechod

Další komplikované pěší vazby:

Autobusová nástupiště - severní předprostor terminálu

T01 - Absence centrálního prostoru terminálu
Absence centrálního prostoru sdružujícího pěší vazby v terminálu zhoršuje celkovou orientaci, znemožňuje centralizovat informační a navigační systémy a nabídnout dostatečně kapacitní a reprezentativní prostor s nabídkou služeb a zázemí pro cestující. Současný architektonicky zdůrazněný prostor s prosklenou, obloukovou střechou je malý, neobsahuje potřebné služby a asi polovina důležitých pěších vazeb jím vůbec neprochází (výstup z metra-sídliště, výstup z metra-autobusová nástupiště).

Nedostatečné stavební oddělení interiéru a exteriéru

T02 - Neintuitivní a složité pěší a bezbariérové vazby uvnitř terminálu
Uspořádání terminálu do tří různých úrovní a nutnost překonávání tubusu metra vytváří řadu složitých vazeb a situací. K orientaci v terminálu dále nepřispívají ani následující problémy - viz níže.

Tři úrovně terminálu zhoršující celkovou orientaci

T02a - Uzavření vertikálních vazeb do neprůhledných konstrukcí
Vnitřní schodiště jsou uzavřená do zděné, neprůhledné konstrukce a působí na svůj význam příliš úzká. Viditelnosti schodišť vedoucí na jednotlivá nástupiště brání zdi. Neprůhlednost konstrukcí zabraňuje intuitivní orientaci v prostoru a přístupu denního světla.

Zdi podél schodišť vedoucí na nástupiště

T02b - Nedostatečné dimenzování pěších komunikací
V pohodlném pěším pohybu a přesunům vrámci terminálu brání nedostatečné šířky: vnitřních schodišť, autobusových nástupišť, hlavních trasa na lávce zastřešující nástupiště.

Malá šířka nástupišť zabraňuje dostupnosti vzdálenějších hran

T02c - Bariéry v pohybu po autobusových nástupištích
Betonové bariéry zabraňující prostupnosti a rychlé orientaci v úrovni autobusových nástupišť. Příčné vazby jsou omezeny na jediný přechod v nevhodné poloze. Na tomto přechodu je však závislá jediná možnost bezbariérového přístupu na nástupiště na středovém ostrůvku. Bezbariérová trasa na tato nástupiště není dostatečně značená (hlavní značená přístupová cesta vede po schodech z lávky).

Betonové bariéry zabraňující pohybu mezi nástupišti

T02d - Prostor stanice metra nedostatečně komunikuje s navazujícími prostranstvími
Přechod na nástupiště v opačném směru je vlivem orientace schodiště neintuitivní. Komunikace nástupiště s přímo navazujícími prostranstvími je málo architektonicky zdůrazněna.

Severní předprostor terminálu

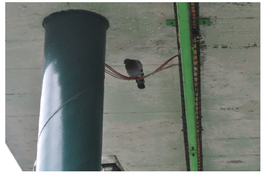
T03 - Nedostatečně rozlišený interiér a exteriér veřejných prostor
Nejednoznačný charakter prostor, kdy člověk neví, zda je v interiéru či exteriéru přispívá s nevhodnou volbou materiálů jak k nesrozumitelnosti prostor tak k obtížnosti údržby a úklidu.

Nedostatečné stavební oddělení interiéru a exteriéru

T04 - Špatný technický stav mostní konstrukce
Stav konstrukce klasifikován stupněm V - špatný. Zatékání do konstrukce vlivem špatně řešeného a neudržovaného systému odvodnění, odhalená výztuž, odpadávání materiálu.

Degradace lávky vlivem zatékání do konstrukce

T05 - Degradující materiály
Dosloužilá životnost materiálů vlivem absence údržby či jejich špatné volby.


Podhled zastřešující lávky

T05a - Výmalby a nátěry
Špatný stav nátěrů kovových konstrukcí, koroze materiálu. Chybí obnova, očištění či nátěr povrchů betonových konstrukcí.

Podhled zastřešující lávky

T05b - Zpevněné povrchy
Volba levných materiálů jako betonová dlažba a asfalt. Špatný stav a obtížná údržba povrchů s výstupky.

Degradované povrchy zpevněných ploch

T05c - Zastřešení
Drážkovaný polykarbonát lze jen obtížně čistit, geometrie napomáhá snadnému usazování nečistot.

Podhled zastřešující lávky

© re:architekti studio s.r.o., 2021

T05d - Podhledy
Morální i fyzické dožití podhledů.

Podhledy

T05e - Náletová vegetace
Zarůstání vegetací vlivem neprováděné údržby, narušení povrchových vrstev a nefunkčnímu systému odvodnění konstrukce.

Usazování náletové vegetace

T06 - Nezastřešená lávka
Lávka spojující dvě strany ulice Chlumecké není chráněná proti povětrnosti, po vzniku nového parkoviště P+R chybí přechod tzv. suchou nohou na navazující spoje.

Lávka mezi severní a jižní stranou Chlumecké

T07 - Nevyhovující osvětlení
Morálně i technicky dožitý systém osvětlení, osvětlení je nedostatčné, v mnoha místech chybí. Spolu s nízkým stupněm sociální kontroly ve velké části terminálu tak vznikají nebezpečná místa.

Prvek osvětlení autobusového nástupiště

T08 - Umístění, počet, stav a různorodost prvků mobiliáře
Nevhodné umístění, nedostatečný počet, špatný stav i samotná volba prvků.

Mobiliář na nástupištích

T09 - Nefunkční a nepřehledný informační a navigační systém
Systém navigace je i vlivem roztroušenosti cest pro pěší nedostatečný. Cestující jsou o odjezdech autobusů informováni pouze pomocí tištěných jízdních řádů. Obtížné hledání správného nástupiště pro cestující. Informační centrum umístěné při výstupu z metra nezachytává cestující ve směru do města (přestup autobus-metro).

Tabule s jízdními řády

T10 - Neudržované veřejné prostory
Celý terminál trpí v mnoha ohledech nedostatečnou údržbou zapříčiněnou zejména dlouho neznámým a dnes velmi roztříštěným správcovstvím. Zanedbané je však i nejbližší okolí terminálu včetně jižního predprostoru.

Jižní předprostor termiálu, ul. Bryksova

T11 - Nedostatečný komfort pro osoby s omezením pohybu
Složité, neznačené a často technicky nefunkční cesty pro osoby se sníženou schopností pohybu. Cesta na autobusové nástupiště na středním ostrůvku je mimo navigační systém. Neumožnění příčného pohybu po úrovni nástupiště ještě ztěžuje nalezení správného místa odjezdu. Spirálová rampa nevyhovuje bezbariérovému pohybu. Nutnost použití dvou výtahů při cestě ze sídliště do centra.

Točitá rampa

T12 - Nedostatečná nabídka služeb a zázemí pro cestující
Současná skladba nabízených služeb je jen úzkoprofilově zaměřená a kromě pivnice nenabízí možnost příjemně strávit čas čekání na navazující spoj. Chybí také další, vhodně umístěné služby terminálu jako úschovna kol a zavazadel, centralizace informací o odjezdech autobusů všech dopravců. Sociální zařízení (WC) je umístěno na úrovni autobusových nástupišť, je tedy zejména pro cestující do města (přestup autobus-metro) velmi špatně dostupné.

Rychlé občerstvení pouze to-go

T13 - Reklama
Neregulovaná forma reklamních zařízení degraduje vizuální dojem z terminálu.

Reklama umístěná na lavičce, severní předprostor

T14 - Odpady
Nekoncepční volba a umístění odpadních nádob, chybí nádoby na separovaný odpad.

Koše u výstupu z metra

© re:architekti studio s.r.o., 2021

1.9.2 Hodnoty a potenciály

Ačkoliv je výčet problémů obsáhlý, má terminál i kladné stránky svého řešení a určité hodnoty. Označené potenciály v území charakterizují oblasti, kde je možné situaci výrazně zlepšit.

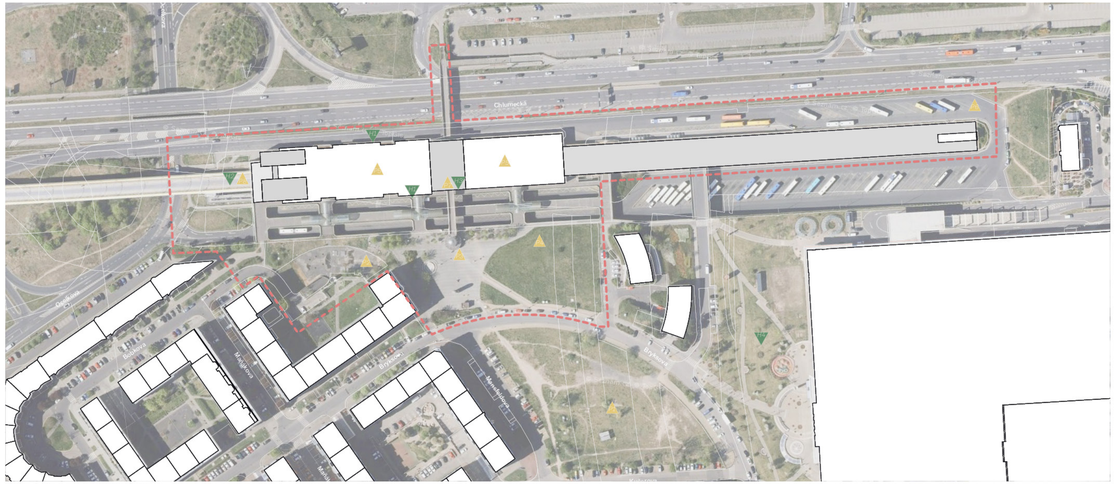
Legenda

Hodnoty

H01 - Přímá pěší vazba
H02 - Promenáda na tubusu metra
H03 - Charakteristický příklad postmoderní architektury
H04 - Revitalizovaný předprostor Centra Černý Most

Potenciály

P01 - Volná plocha vhodná pro výstavbu
P02 - Nový polyfunkční dům
P03 - Náměstí
P04 - Volná plocha
P05 - Střešní krajina
P06 - Připojení parkoviště na Chlumeckou
P07 - Zlepšení veřejných prostor terminálu
P08 - Vhodné provázání s promenádou na tubusu metra


Chlumecká
Mladoboleslavská
Mladoboleslavská
Mladoboleslavská

Hodnoty

H01 - Přímá pěší vazba
Přímé, krátké a bezbariérové propojení hlavních pěších vazeb:

- výstupu z metra a sídliště
- výstupu z autobusu a metra ve směru do centra města

Severní předprostor terminálu

H02 - Promenáda na tubusu metra
Pohodlná a velkorysá cyklostezka s ojedinělými výhledy.

Burri Klosterhof

H03 - Charakteristický příklad postmoderní architektury
Terminál Černý Most jako doklad architektury své doby a součást identity místa. Typickými prvky jsou: transparentní obloukové zastřešení, kruhová a čtvercová okna s dělením, keramický obklad, používání betonu jako hlavního konstrukčního materiálu v kombinaci s ocelí a sklem.

Obloukové zastřešení

H04 - Revitalizovaný předprostor Centra Černý Most
Oblíbený park s kvalitní výsadbou, respektující síť pěších cest a cyklistická propojení včetně parkoviště pro kola hlídaného kamerovým systémem. Pocit bezpečí, dětské herní prvky. Prostor pro trávení volného času nejen návštěvníků centra, ale i místních obyvatel.

Předprostor Centra Černý Most

© re:architekti studio s.r.o., 2021

Potenciály

P01 - Volná plocha vhodná pro výstavbu
Volná plocha v trojúhelníku Bryksova, Mansfeldova, Kučerova ve vlastnictví Magistrátu velmi vhodná pro bytovou výstavbu s živým parterem a skvělou dopravní dostupností, blízko rekreačních oblastí.

Trojúhelník Bryksova, Mansfeldova, Kučerova

P02 - Nový polyfunkční dům
Probíhá příprava projektu na nový polyfunkční dům ukončující rozestavěný blok. Živý parter s restaurací a služby v prvním patře mají potenciál oživit předprostor metra.

Neukončený blok

P03 - Náměstí
Jižní předprostor má potenciál stát se důležitým, reprezentativním prostranstvím v rámci čtvrti. Kvalitní urbanistické ukončení, přiblížení a zapojení živého parteru, vhodná volba mobiliáře, povrchů a výsadby mohou ze současné podoby udělat plnohodnotné náměstí.

Jižní předprostor

P04 - Volná plocha
Vhodná práce s volnou plochou při jižním předprostoru terminálu může spoluvytvářet charakter náměstí.

Volná plocha

P05 - Střešní krajina
Volná plocha střešní krajiny může sloužit jako chybějící pěší propojení či nabídnout prostory pro chybějící aktivity.

Střechy terminálu

P06 - Připojení parkoviště na Chlumeckou
potenciál připojení parkoviště přímo na ulici Chlumeckou namísto složitého objíždění a průjezd přes obytnou zástavbu.

Východní konec terminálu

P07 - Zlepšení veřejných prostor okolí terminálu
Úpravy většího či menšího rozsahu pro naplnění potenciálu místního městského prostředí.

Plocha náměstí

P08 - Vhodné provázání s promenádou na tubusu metra
Napojení promenády na tubusu vhodným způsobem na všechny úrovně terminálu využije potenciál procházející páteřní cyklotrasy.

Ukončení promenády na tubusu

Výsledky dotazníkového šetření

Dotazníkové šetření probíhalo od úterý 27. října do čtvrtka 5. listopadu 2020, tedy 9 dní, prostřednictvím online dotazníku. Mezi cílové skupiny byl rozšířen pomocí poutacích plakátů přímo po terminálu Černý Most a dále v on-line prostředí spolupracujících organizací a institucí (IPR, ROPID, MČ Praha 14, Centrum Černý Most, re:architekti). Dotazníkové šetření běželo v online formátu jako jediná možná forma participace při dodržení aktuálních epidemiologických opatření.

Cílem průzkumu bylo získat podklady od uživatelů (obyvatel, projíždějících, pracujících v okolí atd.), aby návrh co nejlépe odpovídal jejich potřebám.

2.1 Skladba respondentů

Dotazníkového šetření se účastnilo celkem 2817 respondentů. Z hlediska věkové kategorie leží těžiště spíše v mladších ročnících vzhledem ke zveřejnění dotazníku online. S tímto východiskem bylo následně s daty nakládáno.

2.1.1 Počet respondentů

Za 9 dní probíhajícího průzkumu se dotazníku účastnilo 2817 respondentů. Toto číslo značí vysoký zájem o problematiku místa.

2817

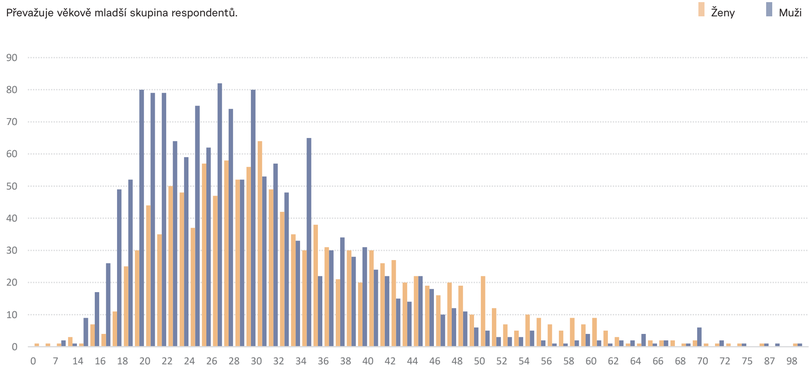
2.1.2 Pohlaví

45 % | 1263

55 % | 1554

2.1.3 Věk

Převažuje věkově mladší skupina respondentů.



2.1.4 Bydliště

Dvě třetiny respondentů jsou občané trvale bydlící mimo Prahu 14 (dominantně přestupující, ale i např. pracující v okolí terminálu či přímo na něm). Zhruba třetina respondentů jsou obyvatelé Prahy 14, z nichž velká část (celkem 616 osob) bydlí v lokalitách sídliště Černý Most. Ten byl za účelem podrobnějšího zkoumání rozdělen na tři lokality dle terminologie používané při výstavbě sídliště:

1. v bezprostřední blízkosti terminálu „ČM 4. stavba,"
2. lokalita „ČM 3. stavba" od ul. Františkova na jihovýchod také označována jako Vybíralka,
3. lokalita „ČM 1., 2. a 5. stavba" jako čtvrť v zálivu ul. Ocelkova a na jih od ní.

U vyhodnocení následujících otázek je často pracováno s rozdělením odpovědí do skupin právě na základě bydliště respondentů. Pokud je takový filtr použit, je tento fakt uveden v hranaté závorce pod grafem.

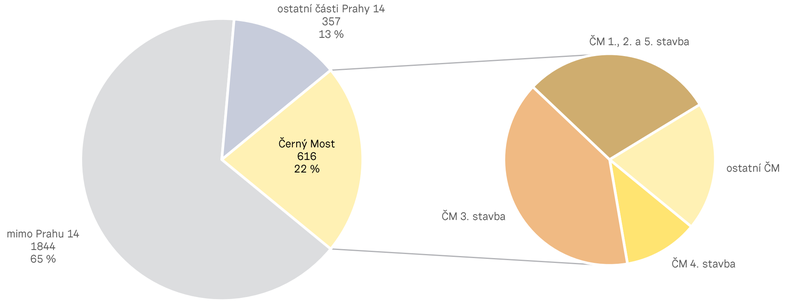
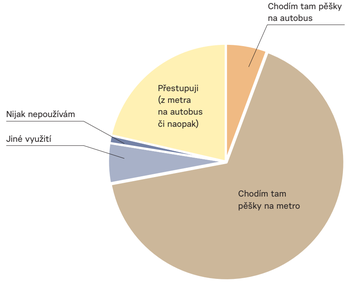


Schéma členění sídliště na lokality

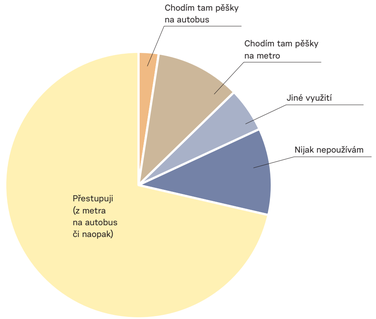
© re:architekti studio s.r.o., 2021

2.2 Jak terminál používáte?

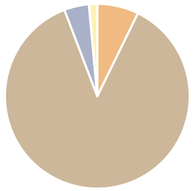
Z odpovědí vyplývá, že obyvatelé sídliště Černý Most velmi využívají pěší dostupnost terminálu, zejm. stanice metra - a to i ze vzdálenějších částí sídliště. Z lokality 1., 2. a 5. stavby přichází polovina respondentů pěšky (48 %) a třetina využije přiblížení autobusem (36 %). Z lokality 3. stavby chodí pěšky až 80 % respondentů.



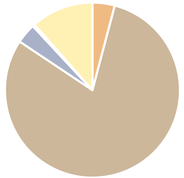
[Bydliště Praha 14]



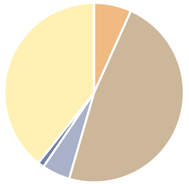
[Bydliště mimo Prahu 14]



[Bydliště Černý Most 4. stavba]



[Bydliště Černý Most 3. stavba]



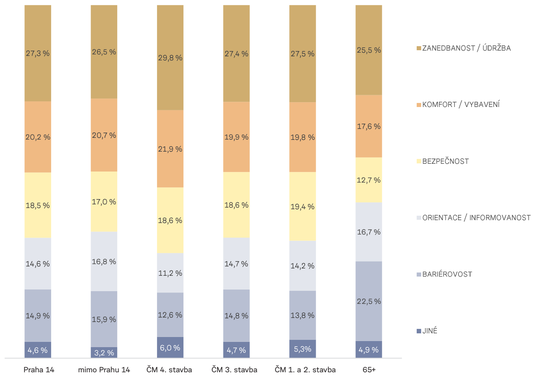
[Bydliště Černý Most 1., 2. a 5. stavba]

Dojíždím tam za mamkou. Jednou za čas odtamtud jedu autobusem na hory.

© re:architekti studio s.r.o., 2021

2.3 Jaké problémy vnímáte na dopravním terminálu Černý Most? Co konkrétně vás trápí?

Žádný z uvedených problémů vyloženě nedominuje. Všechny skupiny respondentů však považují za nejvýraznější problém zanedbanost údržby terminálu (množství těchto odpovědí se vždy pohybuje mezi čtvrtinou až třetinou respondentů bez ohledu na zvolený filtr). Dalšími významnými problémy jsou bezpečnost, nedostatečný komfort a vybavení pro cestující, špatná orientace v prostoru, bariérovost. Z uvedených faktorů lze konkrétněji vypíchnout stav mobiliáře, chybějící pohodlnou a bezpečnou čekárnu, stav zeleně, průvan.



Velké množství zastávek "Černý Most." Já už vím, ale často se mě jiní cestující ptají, je to matoucí.

... Ty krápníky bych zachovala, pozoruju jejich tvorbu od roku otevření stanice a mám k nim vztah.

Štítím se tam stát i v kanadách, natož se čehokoliv dotýkat. Na zemi holubince, všude žvýkačky, zasiflené. Konstrukce zbytečně složité na údržbu. Nevzhledné.

Moč, bezdomovci, zápach, odpadky.

Neustálé chození nahoru a dolů.

Čekání na autobus v té temné 'díře' hluboko pod úrovní terénu je nesmírně frustrující, nepříjemné. Kumuluje se tam smog z autobusů, kape tam jakási tekutina ze stropu, je to doslova očistec. Zvláště v noci mám vždy z cesty domů úplnou depresi.

Omezená přístupnost a průjezdnost pro cyklisty.

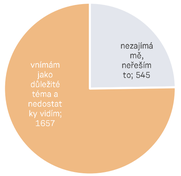
Nemožnost si bezpečně zaparkovat kolo a to i na delší dobu (př. víkend) a chybí tam také nějaké příjemné místo, kde by člověk mohl počkat na spoj př. čekárna, příjemná kavárna, posezení v zeleni - spolu s tím spojený přístup k elektřině pro PC, mobil a wifi.

Chybějící slušné, čisté a funkční WC na obou stranách metra.

2.3.1 Bariérovost

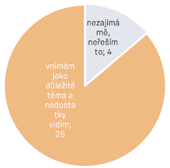
Bariérovostí je v dotazníku míněno překonávání výškových a jiných nástrah na cestě skrz terminál.

Navzdory relativnímu mládí respondentů je bariérovost napříč všemi filtry vnímána jako téma; tři čtvrtiny respondentů označují bariérovost za téma, které je důležité; u nejstarší populace (65+) ještě o něco více.

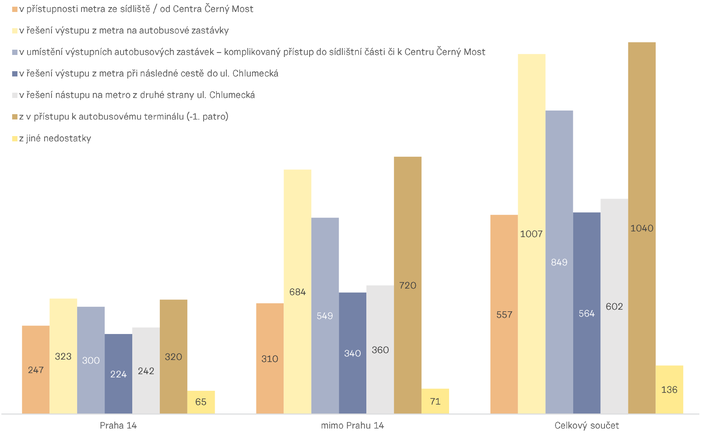


Vnímání bariér

Vnímání bariér [Bydliště Černý Most]



Vnímání bariér [Věk 65+]



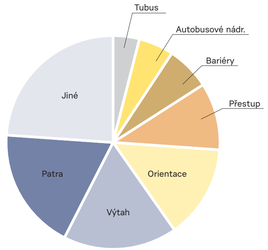
Trasy či lokality vnímané bariéry

Dostat se z jedné strany na druhou je sportovní výkon.

Když byl v jediném výtahu bezdomovec, neměla jsem se s kočárem jak dostat dolů na autobus domů.

Místa bariér
Vnímání bariér je logicky vyšší u věkové kategorie 65+, ale jako problém ji jmenují všechny věkové kategorie. Přes 1300 respondentů ji označilo za problém, konkrétně ji specifikovalo 226 respondentů.

- PATRA - vícero podlaží, chybí bezbariérové propojení
- VÝTAH - zejména nedostačující kapacita výtahu, špína a absence bezbariérové alternativy při poruše výtahu
- BARIÉRY - obrubníky, zábradlí
- AUTOBUSOVÉ NÁDR. - zejm. chybějící přechody pro chodce, přebývající zábradlí a obrubníky
- TUBUS - těžko dostupný

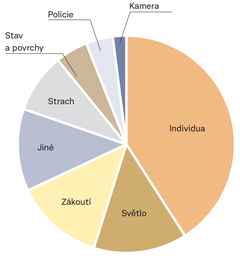


Místa bariér

2.3.2 Bezpečnost

Jednoznačně převažuje téma přítomnosti osob, které jsou respondenty vnímány jako původci sociálně patologických jevů a nejčastěji označovány termínem "individua."

- INDIVIDUA - lidé bez domova, žebráci, narkomani, podnapilí atp. Stížnosti na slovní napadení, pocit strachu.
- SVĚTLO - nedostatečné osvětlení, temná místa
- ZÁKOUTÍ - členitý nepřehledný prostor, slepá místa
- STAV A POVRCHY - strach ze stavu konstrukcí, klouzající a neudržované povrchy a schody, rozbité pochozí plochy
- POLICIE - není vidět policie, tamní security nemá důvěru, že něco dělá, není nijak vidět
- KAMERY - slepá místa, kam nedosáhnou, nikdo je nesleduje
- STRACH - zejm. v noci, ale i přes den – souvisí úzce s osazenstvem a zákoutími, často skloňován v souvislosti s - 1. podlažím
- JINÉ - bezpečnost z hlediska dopravy, hospoda/kasíno



Zdroje pocitu nebezpečí

Když čekám na autobus, mívám strach.

Obzvláště ve večerních hodinách. Potuluje se tam hodně feťáků.

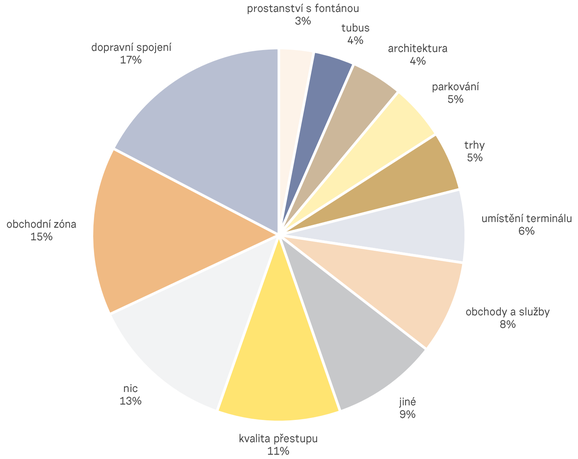
Temná zákoutí, nedostatečné osvětlení.

© re:architekti studio s.r.o., 2021

2.4 Co vnímáte pozitivně na terminálu Černý Most a čeho si v jeho okolí nejvíce ceníte?

V dotazníku se jednalo o otevřenou otázku. Výsledkem tedy byly slovní odpovědi, které byly následně kategorizovány:

- DOPRAVNÍ SPOJENÍ - objevují se zejména teze typu "skvělé dopravní spojení, více typů dopravy (zejm. metro), dopravní uzel. " Dále respondenti oceňují, že je zde lokalizován terminál dálkových spojů (tudíž je možné se snadno dostat mimo Prahu do východních a severních Čech, na výlety do hor atd.)
- PROSTRANSTVÍ S FONTÁNOU
- POLOHA A DOSTUPNOST - lokalizace dopravního uzlu na kraji Prahy (tzn. rychlý výjezd z města a vyhnutí se zácpám), ale zároveň i rychlé spojení s centrem díky metru
- PARKOVÁNÍ - parkoviště na tubusu a K+R na hlavním tahu
- OBCHODNÍ ZÓNA - blízké velké nákupní řetězce a Centrum Černý Most, často odkazováno na obchodní centrum CČM a další obchody v nákupní zóně, které jsou díky terminálu dostupné MHD (tudíž mohou využívat nemotorizovaní občané)
- OBCHODY A SLUŽBY - obchody (pekárna, trafika) a služby (infocentrum, bankomaty) v terminálu
- TRHY
- ARCHITEKTURA - přehlednost, denní světlo, odkaz na dobu vzniku (90. léta). Tuto hodnotu vnímají i místní, vždy však pouze kolem 5 % respondentů
- KVALITA PŘESTUPU - zejména přestup tzv. hrana-hrana (ať už v této formulaci či pohodlný přestup popsán jiným způsobem), dále sem také spadají odpovědi jako „všude blízko" či "krátké přestupy"
- TUBUS - cyklo a pěší stezka na tubusu
- JINÉ – např. venkovní prostranství (terminál není v rámci nějakého obchodního centra, ale jde do volného prostoru), náměstíčko (navzdory jeho stavu jej lidé vnímají spíše pozitivně)
- NIC – zde pouze odpovědi těch, kteří explicitně uvedli, že si opravdu ničeho necení.



Čeho si cením?

Líbí se mi přirozená vpusť do sídliště a dochozí vzdálenost CČM.

Některé prvky, pokud by se opravily, by mohly působit hezky. Třeba fontána nebo "skleníky."

Přestup hrana-hrana.

Rychlé spojení metra a dálkových autobusů.

Dobrá návaznost na cyklostezky.

Z celkového pohledu vnímám jako největší pozitivum samotné umístění terminálu v blízkosti zaústění důležitých hlavních silnic v jeho blízkosti. Dálkové autobusy tak nemusí zbytečně absolvovat zdlouhavou cestu městem a jeho hustou dopravou, jako je tomu třeba u CAN Florenc. Jedná se o jeden z mála přestupních uzlů, kde je možné využívat přestup mezi jednotlivými druhy dopravy. Vítám dochozí vzdálenost do obchodního centra s širokou paletou služeb a obchodů, takže je možné využít MHD a není nutné dojíždět na nákup vlastním autem.

Jsem zde doma.

"Náměstíčko" s fontánou má super potenciál jako místo potkávání, kdyby se nějak dobře pojalo. Farmářské trhy.

Blízkost obchodního centra.

I když budu asi v menšině, líbí se mi architektonicky.

Skvělé je spojení s Rajskou zahradou tubusem, kdyby byl nahoře lepší povrch, dalo by se krásně jezdit na bruslích - prostory na bruslení na Praze 14 bohužel nejsou. Terminál je blízko CČM.

Je fajn že jsou tam alespoň ty základní obchody jako trafika a pekárna, mohlo by být ale i víc.

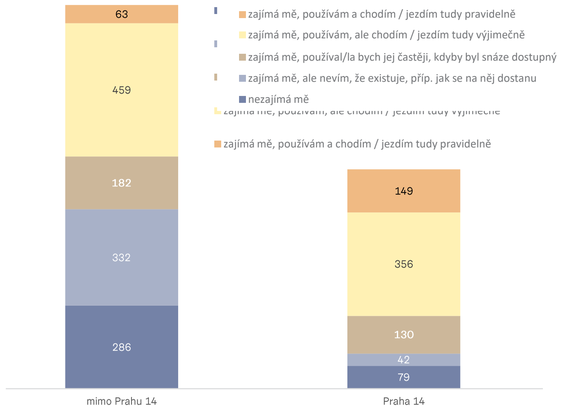
Nic.

© re:architekti studio s.r.o., 2021

2.5 Promenáda

Promenáda a cyklostezka na tubusu metra je zajímavá pro většinu respondentů - z obyvatel Prahy 14 nezajímá pouze desetinu respondentů, pravidelně je využívaná pětinou respondentů Prahy 14.

Kolem 15 % respondentů (z Prahy 14 i z celkového počtu) by ji chtělo využívat častěji, ale považuje ji za příliš složitě dostupnou (hnědá část grafu).



Zájem o promenádu

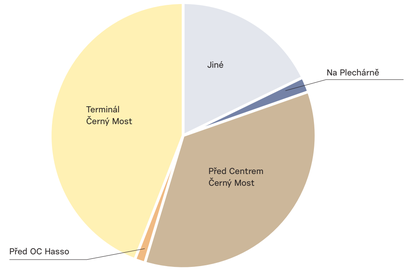
Líbí se mi cesta pro pěší na tubusu metra (snad to pořád funguje...).

	mimo Prahu 14	Praha 14	celkem
nezajímá mě	21,6 %	10,4 %	17,6 %
zajímá mě, ale nevím, že existuje, příp. jak se na něj dostanu	25,1 %	5,6 %	18,0 %
zajímá mě, používal/la bych jej častěji, kdyby byl snáze dostupný	13,8 %	17,2 %	15,0 %
zajímá mě, používám a chodím / jezdím tudy pravidelně	4,8 %	19,7 %	10,2 %
zajímá mě, používám, ale chodím / jezdím tudy výjimečně	34,7 %	47,1 %	39,2 %
CELKEM	100,0 %	100,0 %	100,0 %

© re:architekti studio s.r.o., 2021

2.6 Když si s někým dáváte sraz na Černém Mostě, kde se obvykle sejdete?

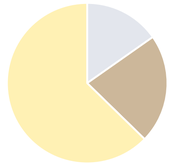
Terminál Černý Most je i přes stávající stav bezkonkurenčně nejčastějším místem srazu bez ohledu na bydliště respondentů, konkuruje mu pouze částečně Centrum Černý Most. Plechárna i OC Hasso hrají jako místo srazu minimální roli.



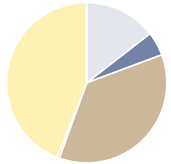
Místo srazu

"Nahoře," kde se přestupuje mezi stranami metra - u pekárny Ječmínek.

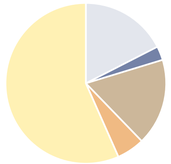
U "kašny" na náměstí před metrem.



Místo srazu [Bydliště Černý Most]



Místo srazu [Bydliště 3. stavba]

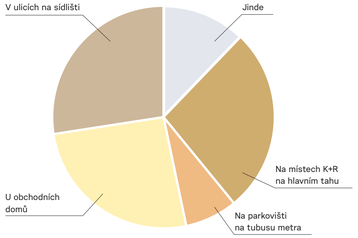


Místo srazu [Bydliště 1., 2. a 5. stavba]

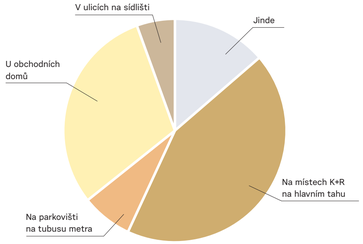
2.7 Když potřebujete někoho na Černém Mostě vyzvednout autem, kde zaparkujete?

K rychlému parkování či vyzvedávání osob z terminálu je respondenty mimo Prahu 14 do velké míry využíváno buď K+R na Chlumecké či u blízkých obchodních domů; parkoviště na tubusu metra nebo parkování v ulicích sídliště je k tomuto účelu využíváno minimálně.

Respondenti ze sídliště Černý Most využívají rovnoměrně stejně (vždy zhruba po čtvrtině) lokality K+R na Chlumecké, u obchodních domů i v ulicích na sídlišti; v případě 3. stavby i lokality 4. stavby jsou ve větší míře využívány ulice na sídlišti (kolem 40 % respondentů).



Parkování [Bydliště Praha 14]



Parkování [Bydliště mimo Prahu 14]

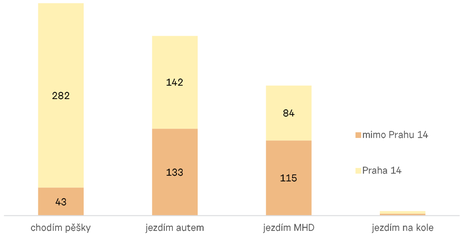
Neparkuji, vyzvedávám jen rychlým zastavením u autobusových zastávek.

© re:architekti studio s.r.o., 2021

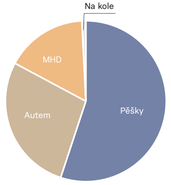
2.8 Navštěvujete pravidelně nákupní Centrum Černý Most? Jak se do CČM převážně dopravujete?

Výsečové grafy demonstrují logický fakt, že čím blíže nákupnímu centru respondent bydlí, tím spíše jej navštíví pěšky. Nicméně pěší doprava do CČM převažuje v celé Praze 14 (v průměru 55 % respondentů), tudíž pěšky chodí i obyvatelé vzdálenějších částí Prahy 14.

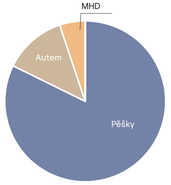
Pozn.: V grafech filtrováni pouze ti respondenti, kteří v první části otázky uvedli, že nákupní Centrum Černý Most navštěvují denně nebo týdně.



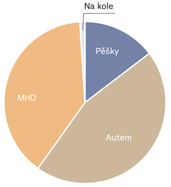
Doprava do CČM [Denně, týdně]



Doprava do CČM [Denně, týdně] [Praha 14]



Doprava do CČM [Denně, týdně] [ČM 3. stavba]

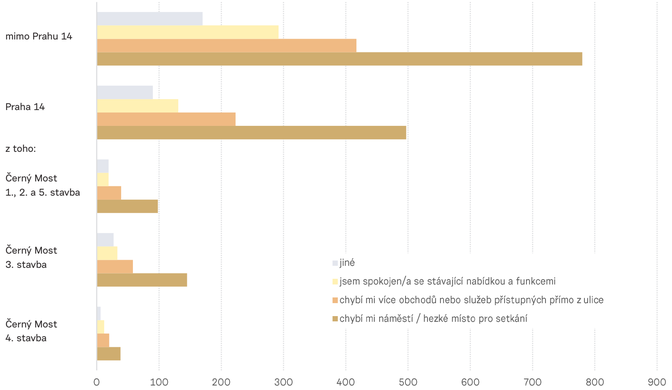


Doprava do CČM [Denně, týdně] [Mimo Prahu 14]

2.9 Chybí vám v okolí terminálu nějaké prostory, služby, funkce?

Respondentům bez ohledu na bydliště chybí náměstí či jiné hezké místo pro setkání u terminálu.

Více než polovina respondentů Černého Mostu postrádá náměstí (53 %), pouze 12 % je spokojeno se stávající nabídkou.



Chybějící funkce

© re:architekti studio s.r.o., 2021

2.10 Závěr

Problémy
Hlavní problémy mají společného jmenovatele (jak i někteří účastníci šetření vysloveně uvedli) a to prostorově komplikovanou koncepci stavby - z ní plyne obtížná údržba, kterou by bylo obtížné dělat bezchybně i kdyby stavba byla provedena technicky vzorně, tak problémy bariér nebo existence různých temných koutů, které vyvolávají negativní zkušenosti s prostředím a negativní emoce jako strach ze tmy a lidí.

Hodnoty
U vnímaných kladů převažuje to, že terminál se svým okolím není chápán jako místo samo o sobě, tedy místo, kde je radost pobýt, ale čistě utilitárně jako prostředek dostat se jinam.

Potenciál
I přes to se jedná o ohnisko území (jak ukazuje to, že se jedná o hlavní místo srazu) a o potenciálu vypovídá i menšinové, ale přesto zaznamenáníhodné, pozitivní vnímání fontány a pod. a především zájem lidí o to, co se s územím stane.

V rámci návrhu koncepční studie jsme jako její autoři došli k závěru, že odstranění problémů není možné bez zásadního zjednodušení prostorových vztahů v rámci terminálu, které nám také umožní vytvořit plnohodnotné městské prostředí, tedy náměstí příjemné pro chodce s živým parterem, stromy,... a dopravním terminálem.

Terminál Černý Most

re:architekti