

1. Studie obnovy a využití prostranství, železniční stanice Loděnice

1.1.0.0. Textová část – průvodní a technická zpráva

1.1.1.0. Popis historie železniční stanice

Železniční stanice Loděnice je průjezdnou železniční stanicí na trati č. 173 Praha Smíchov – Beroun pro veškerou dopravu, avšak užívaná jen pro osobní, případně spěšné vlaky; z trati č. 173 zde odbočuje směrem jihozápadním vlečka k průmyslovému areálu (dříve vápence). Jedná se o železniční stanici na síti tratí doplňující hlavní rychlíkové a expresní trasy.

Stavba místní spojovací dráhy mezi Českou západní dráhou a Pražsko - duchcovskou dráhou byla schválena v červnu roku 1895. Využito mělo být existující vlečky mezi tehdy již provozovaným nádražím Dušníky a Nučicemi, odtud byla trať navržena směrem na Loděnici a na Beroun. Trať byla budována s technickými parametry hlavní dráhy druhého řádu. Výstavbu hradil v rozhodující výši stát z investičního fondu pro Českou západní dráhu, zřízeného v roce 1894 v souvislosti s jejím zestátněním. Provoz na trati od počátku zajišťovaly státní dráhy. Doprava mezi Berounem - Závodí a stanicí Rudná u Prahy byla zahájena 18. prosince 1897 (délka 15,556 km).

Železniční stanice Loděnice byla umístěna v úpatí protáhlého místně rozsáhlého lesnatého hřbetu situovaného hřebenem souběžně ve směru severovýchod – jihozápad s dopravními trasami železnice, komunikace II/605 i D5 z Prahy do Berouna a Plzně. Sídlo Loděnice vzniklo v místě, kde dopravní trasy křížily údolí stejnojmenného potoka, zvaného lidově Kačák, v prohlubni Křivoklátské vrchoviny. Urbanistické důvody vzniku sídla (dnes městyse s cca 1550 obyvateli) je možno předpokládat jako místo první zastávky a odpočinku povozů u zdroje vody a u brodu přes vodoteč na zemské cestě z Prahy do Plzně. Prvotní vzrůst z vesnice až na městečko byl spojen tak jako v Rudné v druhé polovině devatenáctého století s blízkými vápencovými lomy a se vznikem dalšího, na těžbu návazného průmyslu.

Železnice byla vedena po vrstevnici podél již výše zmíněného protáhlého hřebenu vrchu Kolo (407 m n. m.), sledujíc logicky od Krahulova vrstevnici protáhlého údolí, vytvořeného mezi vrchy Hačka (425 m n. m.) a Kolo na straně jižní, a vrchovinou přírodního parku Kačáku na straně severní, aby poté směrem na Beroun co nejkratším směrem a s minimem technicky a finančně náročných staveb překonala příčné kolmé údolí říčky Loděnice bez ztráty nadmořské výšky, a mohla stoupat k Vráži.

Proto také trasa železnice byla zvolena tak, jak dnes vede, a nikoliv po straně severní od Loděnice, trasa byla technicky a finančně snadněji realizovatelná, a rovněž blíže aktivitám, které ji mohly využívat a znamenat návratnost investic do její výstavby. Železniční stanice byla původně od městyse Loděnice z výše uvedených technických – výškových důvodů poněkud vzdálena, městys se k ní ale přiblížil areály nebytových funkcí. Železnice, která k Loděnici dorazila roku 1897, byla jistě i jedním z podnětů či důvodů k rozšíření původně menší vápenky v místě, na kterém stojí dodnes, zásobované ze tří lomů jižně od ní z kopce na Branžovech. Velká přestavba této vápenky se datuje k roku 1916, kdy sem k ní z jihozápadního zhlaví železniční stanice Loděnice byla rovněž zavedena vlečka.

Význam pro železniční stanici Loděnice má dále ta skutečnost, že z hlediska sledování charakteru krajiny, přírodního a kulturního dědictví po železniční trase od okraje Prahy směrem na Beroun je lesnatý prostor kolem Loděnice prvním atraktivnějším místem, železniční stanice je výchozím bodem do turisticky vyhledávaných míst z hlediska přírodních i kulturně historických zajímavostí. Od železniční stanice vedou turistické cesty směrem jižním, severním i západním. Trať od svého vzniku obsahovala výpravní budovu, ve které byla čekárna, výdejna jízdenek, kancelář a zázemí výpravčího, pomocné skladové místnosti a služební byty. V jejím okolí byly vybudovány samostatné WC, drobnější a větší dřevěná stavba skladu a vodárna. Stavědlo na opačné straně kolejiště

bylo zbudováno až po druhé světové válce. Ještě na historických leteckých mapách z roku 1953 je zřejmé, že železniční stanice byla situována jako samostatně osamoceně stojící, bez porostů zeleně v jejím bezprostředním okolí, v místě dnešních neuspořádaných skladů či brownfields byla pouze pole a luka.

Železniční stanice Loděnice proslula tím, že zde byl v roce 1966 natočen jeden z historicky nejúspěšnějších českých filmů – film *Ostře sledované vlaky*, režiséra Jiřího Menzela. V roce 1967 získal film Cenu Americké akademie filmových umění a věd - Oscara za nejlepší cizojazyčný film.

1.1.2.0. Popis současného stavu prostoru železniční stanice

Stávající prostor železniční stanice obsahuje kolejiště o třech kolejích a dvou vlečkách na pozemku č. parc. 800/2, k. ú. Loděnice, a dále výpravní budovu, objekt stavědla, skladový dřevěný objekt, drobnou drážní budovu a objekt bývalé vodárny.

Hlavní objekt – objekt výpravní budovy – je v relativně dobrém stavebně technickém a statickém stavu, avšak převážná část budovy sloužící železničnímu provozu je opuštěná a uzamčená, tedy nevyužitá, a část sloužící k bydlení je dispozičně i technicky zastaralá a nevyhovující. Plášť ani okna nevyhoví soudobým požadavkům na tepelně technické vlastnosti budov. V prostoru není zaveden plyn, vytápění je na tuhá paliva (uhlí).

Objekt stavědla je technickým objektem dosud užívaným, vytápění na tuhá paliva nebo elektrickým ohřívačem. Je jediným stavědlem zastávky, umístěným tak, aby bylo možno kontrolovat vizuálně celý prostor železniční stanice.

Samostatný přízemní objekt bývalých WC je neužívaný a nevyužitelný.

Drobný dřevěný objekt skladu západně od výpravní budovy je v poměrně dobrém stavu, na rozdíl od většího skladového dřevěného objektu východně od výpravní budovy, který byl přístupný při jižní fasádě vlečkou, a který by bylo třeba již velmi záhy rekonstruovat.

V nejhorším stavebně technickém stavu je objekt vodárny, který je pobořený, a vnitřní zařízení zcela chybí, což je velká škoda, neboť takové vodárny sloužící parní trakci, situované jako součást železničních nádraží, jsou dnes velmi vzácné, a pokud se dochovaly, jsou obvykle významnými chráněnými technickými památkami.

Železniční stanice je přístupná místní komunikací Havířskou, která prochází z prostoru mimoúrovňové křižovatky ulice Karlštejnské s dálnicí D5, E50 (exit 10) neuspořádaným skladovým areálem k severní části kolejiště stanice, nebo také úzkou účelovou komunikací nekvalitního živičného povrchu z téhož prostoru mimoúrovňové křižovatky ulice Karlštejnské s dálnicí D5, která končí zpevněnou plochou před severním průčelím výpravní budovy, jako cesta pokračuje kolem budovy však dále směrem severovýchodním až k dřevěnému skladišti, kde se napojuje na výše uvedenou ulici Havířskou. Mezi oběma komunikacemi je kromě výše zmíněného areálu ještě terénní prohlubeň - mulda, kterou prochází bezejmenná drobná až občasná vodoteč, odvádějící vody z prostoru polností a zalesněných svahů kolem vrchu Kolo (407 m n. m.). Mulda je zarostlá neudržovanou náletovou zelení a sousedí svahem přímo se zahrádkami, které si při severozápadním průčelí výpravní budovy založili na drážních pozemcích obyvatelé bytů výpravní budovy.

Komunikace v okolí železniční stanice nemají normové parametry, chodníky, parkovací zálivy a obratiště, prostor železniční stanice nemá vymezené parkoviště pro zaměstnance, cestující ani pro obyvatele bytů, zeleň je převážně neudržovaná a vznikla postupným samovolným zarůstáním neužívaných ploch. Neexistuje zde výdejna cestovních dokladů, informační kancelář, čekárna, úschovna kol, občerstvení. Zastávka není napojena na systém návazné autobusové dopravy, kolem železniční stanice nevedou značené pěší nebo cyklistické turistické trasy.

Zeleň v okolí železniční stanice je neudržovaná, v těsném sousedství východně výpravní budovy se jedná zejména o skupinu bříz bělokorych (*Betula pendula*), jejichž porost není nijak významně sadovnický hodnotný, je působivý pouze obecně jako plocha zeleně dotvářející truchlivou atmosféru převážně zanedbaného a opuštěného prostoru. V prostoru skupiny bříz je dochovaná studna,

dnes již zřejmě neužívaná pro čerpání pitné vody. V okolí železniční stanice se nevyskytují cenné nebo vzácné dřeviny, které by bylo třeba zachovat a chránit.

V železniční stanici je plánována rekonstrukce kolejíště a nástupišť, a modernizace zařízení drážního provozu, obsahující technologii dálkového zabezpečení (DZZ), kterou provozovatel má v úmyslu instalovat do prostoru výpravní budovy, který je v současnosti nevyužíván a uzavřen (původně kancelář a čekárna); tento prostor sloužil původně veřejnosti i službu konající obsluze, a pokud by byl tento nový záměr realizován, nebyla by možnost již v budově takové potřebné zázemí vytvořit nebo obnovit, a veřejnost by ve stanici neměla možnost v budoucnu takové zázemí využívat. Pro provoz, komfort a život železniční stanice jsou přitom veřejné prostory se službami u moderních tratí nové generace nezbytností. Rekonstrukce trati č. 173 je krokem, který je třeba realizovat v předstihu pro odklon železniční dopravy při plánované rekonstrukci železniční trati č. 170 Praha – Plzeň.

V současnosti je v Loděnici platný územní plán z roku 2011, který nabyl účinnosti 14. 12. 2011, a požizuje se změna č. 1 tohoto územního plánu. Řešené území je součástí plochy dopravní infrastruktury – železnice, vlečka. V přípustném využití stanoveném textovou částí územního plánu, které je přílohou opatření obecné povahy, jsou železniční kolejíště, náspy a zářezy, mostky a propustky, protihlukové bariéry, odvodnění. V podmíněně přípustném využití jsou stavby v ochranném pásmu dráhy, za podmínky souhlasu Správy železniční a dopravní cesty. Navrhované stavby je tedy možno akceptovat z hlediska územního plánu, pokud budou v souladu s kladným stanoviskem příslušného drážního orgánu.

1.1.3.0. Popis současného stavu vlastnických práv

Pozemky železniční stanice v katastru Loděnice jsou převážně ve vlastnictví Českých drah, a. s., Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 110 00 Praha 1. Vlastnická práva aktuální k datu zpracování dokumentace jsou vyznačena na samostatném výkresu v příloze.

1.1.4.0. Popis návrhu úprav prostoru železniční stanice

Návrh úprav veřejných prostor železniční stanice vychází z předpokladu, že se bude jednat po provedení úprav (vzhledem k předpokládanému nárůstu zájmu o regionální železniční dopravu v souvislosti s jejím zkvalitněním, zrychlením a větší frekvencí vzhledem k předpokládané nové atraktivní náplni budovy přitahující zájem veřejnosti - turistů) o živé a frekventované místo. Z toho důvodu se jedná o návrh s důrazem na esteticky a moderně utvořený a vybavený prostor, a současně prostor, který je z hlediska velké frekvence a užívání dostatečně trvanlivý a odolný poškození.

Stanice je odtržena od života sídla Loděnice a je od jeho obytných částí vzdálena nejméně 350 m, vzdálenější části jsou však odlehlé až 3 km. Proto je uvažováno o vytvoření dopravního uzlu – kontaktu železniční stanice s trasou autobusovou, která zde bude mít otočku, protože komunikace nenavazuje průjezdně na další komunikační systém sídla. Kontakt je řešen návrhem obratiště, které bude sloužit všem druhům dopravy, ale zejména autobusům integrované dopravy i autobusům zájezdovým (pro případ vytvoření zajímavé přitažlivé expozice muzea či výstavy).

Obratiště tohoto typu je navrženo, aby automobilová doprava z Loděnice směřovala pouze do tohoto místa, aby dále nepokračovala, aby tato komunikace byla zaslepená a dále mohli pokračovat pouze cyklisté a turisté.

Lze diskutovat ještě takové řešení, že by tato komunikace pokračovala směrem východním bez obratiště a byla zokruhovaná se severně souběžně územím vedoucí ulicí Havířskou, která za strží prochází výrobním areálem. Toto variantní řešení bylo zváženo a zakresleno ve variantě, a nedoporučuje se, protože by kolem nádraží mohla projíždět i nákladní automobilová doprava z průmyslového areálu a způsobovat nežádoucí hluk, zhoršení čistoty ovzduší a možnost kolizí

s cyklistickou a pěší dopravou. Využití průmyslového území může vůči současnému stavu doznat do budoucna větších intenzit výroby i nákladní autodopravy.

V železniční stanici v souvislosti s výše uvedeným může být vytvořen i výchozí, případně průchozí bod turistických a cyklistických tras vedoucích ke kulturním i přírodním zajímavostem a pamětihodnostem do blízkého i širšího okolí Loděnice.

Pro návštěvníky či uživatele a cestující využívající železniční stanici je navrženo 11 parkovacích míst, které bude možno využívat i jako parkoviště P + R. Parkoviště, respektive navržený počet stání není nijak rozsáhlý, vychází však z předpokladu, že cestující budou do stanice přijíždět autobusem nebo při příznivém počasí ji dosahovat na kole, pro které budou mít k dispozici hlídanou úschovnu, nebo budou k železniční stanici docházet pěšky. Místa budou k dispozici i pro návštěvníky zařízení budovy (restaurace – občerstvení s vnitřním i venkovním posezením, muzeum, výstava, informace – internetový kout, venkovní dětské hřiště, apod.); toto využití se předpokládá zejména v pracovní dny v odpoledních hodinách a ve dnech pracovního volna a klidu, tedy v době, kdy bude četnost železničních spojů a obsazenost P+R pravděpodobně nižší. Dvě až tři stání budou vyhrazena pro obsluhu (zaměstnance) železniční stanice a jejího zařízení, případně pro ubytované v služebních bytech, pokud budou v budově byty ve výhledu zachovány. Další záchytné parkoviště je možno zřídit v případě zjištěné potřeby na pozemcích ve vlastnictví Českých drah západně či východně od dřevěného skladu, který je možno využít také jako součást expozice situované v této železniční stanici.

Komunikaci je navrženo vybudovat (rozšířit) jako místní veřejnou obousměrnou v normových parametrech o šíři 6 m, přičemž podél jejího jižního okraje bude na vozovce vyznačen pás pro cyklisty, a jižní okraj vozovky bude sousedit se samostatným novým chodníkem o šíři 1,5 m, byť provoz se nepředpokládá nadměrně četný nebo nadměrně rychlý a nebezpečný. Komunikace je oddálena od průčelí stávající výpravní budovy, aby zde bylo možno vytvořit pěší rozptylný a nástupní prostor do této budovy, a aby průjezdy vozidel při deštivém počasí nezpůsobovaly znečištění omítky fasád nebo oděvů pěších uživatelů. Komunikace je navržena s živичným povrchem a skladbou umožňující průjezd nákladní automobilové techniky (záchranná služba, opravárenské vozy, technika hasičské záchranné služby, aj).

Podélně situované pěší prostory sestávají jednak z prostoru situovaného západovýchodně po obou stranách výše uvedené komunikace, jednak z prostoru situovaného západovýchodně podélně při kolejišti železnice (nástupiště a cesty v uvedeném směru), a jednak z trasy vedené kolmo na tyto pěší chodníky, která je všechny příčně propojuje v přímém severojižním směru, s vyznačeným přechodem pro pěší na komunikaci i na železnici (zde k nástupišti č. 2). Po prostoru nástupiště bude zpřístupněna i budova dřevěného skladu s částí expozice či sklady exponátů. Chodníky a parkovací místa pro automobily se doporučuje pokrýt dlažbou, nástupiště vyskládat z betonových prvků.

Venkovní pěší prostory budou vybaveny moderním, avšak vzhledově historickému významu přizpůsobeným mobiliářem - lavičkami, dětskými hřišti, posezením u stolů předzahrádky, pergolami, koši na odpady, stojany na kola, informačními tabulemi s mapami, apod. Bude zde navržen i prostor na kontejnery nové generace pro tříděný odpad. Případné stanice autobusové dopravy budou vybaveny zastávkovým přístřeškem.

Venkovní prostory budou vybaveny veřejným osvětlením a rovněž kamerovým systémem s nepřetržitým provozem.

V okolí východního křídla výpravní budovy, užívaného pro bydlení, bude redukována plocha veřejné zeleně i odstraněny prostory současných zahrádek obsahující i staré skládky a kůlny, sušáky na prádlo, apod., ve prospěch vzniku veřejných prostranství a veřejných parkových a sadových úprav. Kolem této méně frekventované části budovy bude uvažováno s menšími předzahrádkami (oplocenými nízkým plotem) z důvodu vytvoření odstupu veřejných prostranství od oken a získání větší intimity vnitřních prostorů. Stávající zeleň různé kvality i vzrůstu, převážně vzniklá samovolným zarůstáním neužívaného prostoru železniční stanice, bude dle potřeby odstraněna a nahrazena novými sadovými úpravami s kvalitními kompozičně a s rozmyslem situovanými druhy dřevin a rostlin, nebo zpevněnými plochami s různými druhy povrchů a dlažeb, vytvářejících materiálem i barevností charakteristiku prostoru.

Plochy zeleně budou ošetřeny a doplněny i v místě svahu k občasné vodoteči severně od komunikace, a také v prostoru jižně od kolejíště, který je rovněž neudržovaný a přechází v dřevinné porosty svahu zvedajícího se nad nádražím.

V prostoru zastávky se navrhuje provést stavební úpravy stávající výpravní budovy, a to kanceláře, služebních bytů, ale zejména prostor západního křídla k veřejnému využití – obnovení čekárny s občerstvením, s WC a umývárnou, s prostorem pro maminky s dětmi, s informační a studijní částí, s internetem, se stálou nebo obměňovanou expozicí s drážní tematikou vztahující se k této železniční trati nebo filmovou tematikou v souvislosti se skutečností, že zde byl natočen film *Ostře sledované vlaky*.

V souvislosti s modernizací železniční trati č. 173 je třeba uvažovat pro umístění nové technologie dálkového zabezpečení provozu (DZZ). Dokumentace dosud zpracovaná k tomuto účelu (DÚR) umísťuje technologické řídicí centrum stanice do míst, která byla dříve určena cestující veřejnosti, a která jsou v současné době uzavřená, takže cestující mají minimum komfortu, žádnou možnost občerstvení, zakoupení jízdenek, získání informací, apod. To u moderních tratí je neslučitelné s jejich provozem. Proto se k účelu modernizace a automatizace železniční trati tyto prostory uvažovat nedoporučuje a byly zvažovány jiné varianty umístění zmíněné technologie dálkového zabezpečení. V první variantě se nedoporučuje ani využití stávajících prostor výpravní budovy železniční stanice, ani vybudování nového objektu, nýbrž se navrhuje prověřit a provést rekonstrukci (stavební úpravy) případně i rozšíření budovy stávající, technologii umožňující umístit. Byla zvážena i varianta druhá, technologické centrum umístit v přízemí výpravní budovy, ale v části, kde jsou dispozičně i stavebně technicky a hygienicky nevhodné byty, dříve sloužící ubytování zaměstnanců. Rekonstrukce těchto bytů, aby byly alespoň částečně vhodné k bydlení, by znamenalo vynaložit poměrně velké finanční částky na celkovou přestavbu bytů, s nereálným ekonomickým efektem časově rozumné návratnosti investice. Třetí variantou je situování předmětného zařízení do samostatného objektu, který se však navrhuje umístit do prostoru východně za dřevěný skladový objekt, a to z toho důvodu, aby byl zachován původní historický ráz železniční stanice v okolí výpravní budovy, evokující atmosféru v době natáčení filmu, pro který jsou v objektu výpravní budovy navrhovány výstavní prostory.

Dřevěný skladový objekt, který je v současnosti třeba opravit, a není využitý, je historicky významnou drážní stavbou, kterou je třeba zachovat a vybavit novým interiérem a využít novou funkci, například jako sklady, depozitář nebo součást výstavy. Východně od této budovy je navrhována v případě potřeby možnost výstavby obdobné další haly, nebo parkoviště osobních vozidel.

Pozornost je třeba věnovat torzu budovy vodárny v západní části řešeného prostoru. Jedná se sice již jen o obvodovou zeď a zbytky dveří, a o rozvaliny v sousedství této věžovité stavby, ale jedná se rovněž i o stavbu dokládající historii parní traktce a historického stavu prostoru. Pokud by byl dohledán v archívech původní stav a vybavení stavby, bylo by vhodné ji pokud možno věrně rekonstruovat, nebo konzervovat dochované části s vložením vnitřní nezávislé konstrukce, ve které by bylo možno provést výstavu této dokumentace i zařízení, či popisu, jak taková stavba byla vybavena, a k čemu sloužila, případně i instalovat části zařízení, pokud se dochovala z jiných takových obdobných staveb stejné funkce, zřídit místo rozhledu, apod.

Z hlediska životního prostředí a kvality prostoru je třeba pozornost věnovat technickému vybavení budov. Do současné doby je vytápění objektu na pevná paliva, tento způsob vytápění se navrhuje změnit návrhem vytápění a ohřevu teplé užitkové vody na elektřinu.

Zásobování vodou je navrženo z místního rozvodu pitné vody, stávající studnu je navrženo zaslepit. Odkanalizování se navrhuje napojit do domovní (objektové) čistírny odpadních vod s přepadem vyčištěné vody do blízké vodoteče, případně do potoka Loděnice, pokud nebude k dispozici veřejná kanalizace. Zvýšení rozsahu zpevněných ploch vůči současnému stavu vyžaduje budoucí prověření likvidace srážkových vod. Pokud budou hydrogeologické podmínky příznivé, což se dá očekávat, neboť se v místě železniční stanice a jejího okolí jedná o deluviální, holocenní potoční náplavy, lze likvidaci dešťových vod řešit vsakováním pomocí trubicích retencí nebo voštinovým vsakováním zapuštěným do nezpevněného terénu, napojeným na dešťovou kanalizaci s přepadem do vodoteče, zajišťující sem odvod dešťových vod ze střešních okapů a z vpustí na komunikacích a parkovišti.

Jak bylo již výše zmíněno, stávající plochy zeleně ani jednotliví jedinci, ať již dřeviny nebo keře či rostlinný pokryv, nevykazují větších sadovnických hodnot, nevykazují nezbytnou potřebu zachování, nebo nemají předepsanou ochranu ze zákona. Z toho důvodu je možno navrhnout v případě potřeby odstranění dřevin a jejich náhradu formou nových sadových a parkových úprav – výsadbou nových hodnotných dřevin a zatravnění. Při návrhu je sledováno, aby byly zvoleny klasické české dřeviny odolné místním podmínkám, nebo druhy v Evropě zdomácnělé a zavedené, v místech při parkovištích navíc takové, aby jejich květy nebo plody nezpůsobily potřísnění nebo poškození karoserií a nevyžadovaly zvláštní úklid a odvoz. V místech pěšího pohybu rovněž takové, které nezpůsobí spadanými plody znečištění povrchu nebo neznamenaají potenciální nebezpečí úrazu (sklouznutí při chůzi apod.) a potřebu zvýšených nákladů na úklid.

Pro návrh jsou zvoleny druhy stálezelené, zejména u dřevin středního a nižšího vzrůstu, pro vytvoření vjemu prostorových podmínek a vymezení ploch po celý rok, a také však dřeviny opadavé, různě zbarvené v různých ročních obdobích. Pokud bude dřevina - strom - zvolena jako součást kompozice, zejména v solitérní poloze, je navržena jeho forma s barevným olistěním. Stálezelené neprostupné keře a stálezelené stromy je vhodné užít zejména po severní straně řešeného území, aby vytvořily překážku a pohledovou bariéru před příkopem vytvořeným vodotečí a pohledovou clonu před neuspořádaným průmyslovým územím v severním sousedství železniční stanice.

Pro pokrytí svahů nebo částí, kam není žádoucí vstupovat, je zvoleno použít například pokryv („bodendecker“) jalovcem chvojkou (*Juniperus sabina tamariscifolia*) nebo obdobnou formou dosahující poléhavého vzrůstu do 0,5 m výšky.

Pro vytvoření stálezelené clony v rámci parkových úprav (vymezení prostoru, zahrady, apod., nikoliv porostu přírodního charakteru) je navrženo použít zimostráz (*Buxus sempervirens*). K užití je možno dále zvolit *Ligustrum*, *Lupinus*, *Kolkwitzii*, *Forsythii*, a jiné keře.

Stromové patro je možno doplnit výsadbou oblíbených a skromných javorů středního vzrůstu, například javoru babyka (*Acer campestre*), nebo druhu *Acer negundo*, apod. Nenáročný je rovněž jasan (například *Fraxinus excelsior Jaspidea*). V různé škále dřevin lze rychlým vzrůstem obohatit vzhled sadových úprav pomocí výsadby smuteční vrby (*Salix chrysocoma*). Konkrétní návrh dřevin bude propracován v dalších stupních dokumentace, pokud dojde k realizaci úprav prostoru.

Mobiliář pro zařízení venkovního prostoru byl zvolen orientačně a může být předmětem dalších jednání a stupňů dokumentace. Měl by být zejména trvanlivý, odolný proti poškozování vandaly i povětrnostními vlivy a snadno opravitelný, přitom však vzhledný, účelný, pohodlný, vzhledově působící moderním dojmem, ale současně nerušící v prostředí historických železničních staveb. Jistě bude zvažována i stránka nákladová při nákupu těchto zařízení. Jako příklad možného vybavení prostoru bylo použito nabídek publikovaných pod adresami:

<http://www.mobiliapro.cz/lavicky-s-operadlem/one/>, a <http://www.hags.com/products/play/1-play-unit-2-5-years>.

Řešený prostor zaujímá výměru 10 352 m², z toho: kolejiště 1 972 m², komunikace 1723 m², parkoviště 243 m², zastávky autobusu (zálivy) 148 m², tj. komunikační prostory součtem 2114 m², pěší prostory včetně nástupišť 1684 m², zeleň 3945 m², budovy 637 m².

Etapizace výstavby: V první fázi bude provedena modernizace železniční trati – kolejiště, nástupišť, technologické vybavení železniční stanice – stavební úpravy stavebního a s tím související rozvody inženýrských sítí. V době mimo vegetační období (do 31. 3.) bude provedeno odstranění a sadovnické úpravy stávajících dřevin. Další etapou budou stavební úpravy hlavní – výpravní budovy, spočívající v přestavbě dispozice a instalace vnitřního technického zařízení budovy včetně investic souvisejících s touto etapou (odkanalizování, případné posílení příkonu elektrické energie apod.). Následovat bude rozvod inženýrských sítí v okolí budovy, demolice objektů, které nejsou navrženy k zachování a terénní úpravy, následně vybudování komunikací, parkovišť a pěších prostorů v okolí budovy. Samostatnou etapou, předpokládanou po těchto krocích, může být oprava bývalé vodárny a oprava dřevěného skladu východně od výpravní budovy, případně zřízení dalšího parkoviště pro návštěvníky východně od této budovy pro případ, že parkoviště navržené mezi výpravní budovou a bývalou vodárnou nebude dostávat kapacitou navrženému novému využití a skutečné návštěvnosti.

Navržené stavby jsou v souladu s územním plánem Loděnice, který v přípustném využití povoluje stavby dle tohoto návrhu za předpokladu souhlasu drážního orgánu. Navrhované stavby nebo stavební úpravy staveb stávajících mají přímou souvislost s funkčním využitím dle územního plánu Loděnice nebo s provozováním železniční dopravy. Změna č. 1 se předmětné plochy s rozdílným způsobem využití netýká.