



MEZICESTY

DÁLKOVÉ PROPOJENÍ VLTAVY A LABE

Marek Kratochvíl

autor, diplomant: MAREK KRATOCHVÍL
název diplomové práce: MEZICESTY - dálkové propojení Vltavy a Labe
AR : 2021/2022

vedoucí práce: Ing. Vladimír Sitta, ÚSTAV 15120 Ústav krajinářské architektury
oponent práce: Ing. Štěpán Špoula
Univerzita: České vysoké učení technické v Praze
fakulta: Fakulta architektury ČVUT v Praze
obor: Krajinářská architektura

PROHLÁŠENÍ AUTORA

autor, diplomant: MAREK KRATOCHVÍL
název diplomové práce: MEZICESTY - dálkové propojení Vltavy a Labe
název diplomové práce AJ: IN BETWEEN – missing connection from Prague to Elbe
AR : 2021/2022
vedoucí práce: Ing. Vladimír Sitta, ÚSTAV 15120 Ústav krajinářské architektury
oponent práce: Ing. Štěpán Špoula ANOTACE

ANOTACE

Práce se zabývá tématem cesty jako multifunkčního prvku zelené infrastruktury v krajině městské i otevřené. Hledá inspiraci v logice historických dálkových tras a řeší konkrétní návrh chybějícího propojení z Prahy do Kostelce nad Labem z hlediska bezmotorové dopravy a krajinného propojení.

V analytické části se soustředím na pojem cesta ve vztahu ke krajině a člověku. Z teoretického hlediska ukazují cestu jako multifunkční prvek a uvádím problémy i potenciály cestní sítě na konkrétních příkladech z terénního průzkumu. V mapové části analyzuji přírodní, dopravní i historické souvislosti, jejichž výsledkem je schéma problémů a potenciálů krajiny labskovltavského meziříčí.

V návrhové části vymezují teoretické principy dálkového propojení, na jejichž základě je propojení strukturováno do tří os – pěší, cyklo a krajina. Systém bezmotorových cest a krajinných propojení tvoří multifunkční flexibilní celek, jehož dílčí části jsou ideově rozpracovány do konkrétních projektů.

ABSTRACT

The diploma project deals with the topic of path as a multifunctional tool in terms of green infrastructure and sustainable landscape planning. The aim of the project is to connect Prague to Elbe river by a system of pedestrian and bicycle paths when at the same time following the continuity of green connections. The design part is based on a principle of landscape acupuncture – a serie of individual interventions showing the potential of paths in different contexts.

PROHLÁŠENÍ AUTORA

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracoval samostatně, a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

V Praze dne 15.5.2022

podpis autora-diplomanta



ZADÁNÍ PRÁCE

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury
2/ ZADÁNÍ diplomové práce
Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Marek Kratochvíl
datum narození: 14.4.1993
akademický rok / semestr: 2021/2022
obor: Krajinářská Architektura
ústav: 15120 Ústav krajinářské architektury
vedoucí diplomové práce: Vladimír Sitta
téma diplomové práce: Propojení Praha Labe
viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Zadáním diplomové práce je návrh nového regionálního propojení mezi řekami Vltavou a Labem. Práce se zabývá tématem cesty jako multifunkčního prvku zelené infrastruktury v krajině městské i otevřené, hledá inspiraci v logice historických dálkových tras krajinou a řeší konkrétní návrh chybějícího propojení z Prahy do Kostelce nad Labem z hlediska dopravního, kulturního a environmentálního. Cílem práce je vytvoření koncepce nového typu multifunkčního propojení, definování výchozích principů jeho vedení a rozpracování konkrétních krajinářských řešení navrhovaných zásahů.

2/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

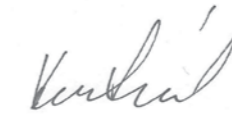
- A) teoretická část – portfolio A4 (fenomén cesty, výchozí principy regionálního propojení)
B) analytická část - portfolio A4 (analýza prostupnosti, analýza zelené infrastruktury, přírodních podmínek...)
C) návrhová část - portfolio A4, poster
1) masterplan celkového propojení - 1:30 000
2) situace a řezy vybraných dílčích úseků cestní sítě 1:100-1:1000
3) detaily dílčích navrhovaných řešení, diagramy
4) perspektivy

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Model principů nového regionálního propojení / model dílčích částí

Datum a podpis studenta

26.7.2022



Datum a podpis vedoucího DP



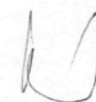
Datum a podpis děkana FA ČVUT

14. 6. 2022

registrováno studijním oddělením dne

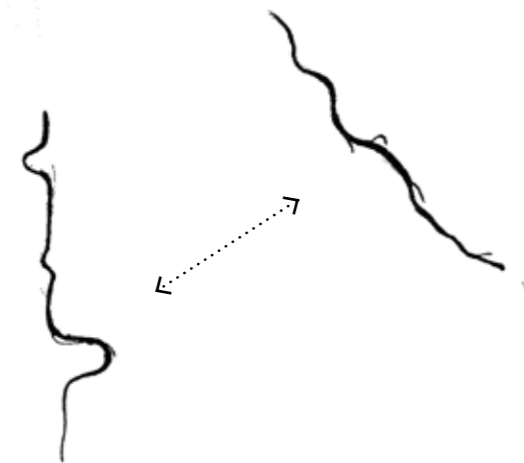


26.7.2022



ZADÁNÍ

Zadáním diplomové práce je návrh nového regionálního propojení mezi řekami Vltavou a Labem. Práce se zabývá tématem cesty jako multifunkčního prvku zelené infrastruktury v krajině městské i otevřené. Hledá inspiraci v logice historických dálkových tras a řeší konkrétní návrh chybějícího propojení z Prahy do Kostelce nad Labem z hlediska dopravního, kulturního i environmentálního. Cílem práce je vytvoření koncepce nového typu multifunkčního propojení, definování výchozích principů jeho vedení a rozpracování konkrétních krajinářských řešení navrhovaných zásahů.



Krajina mezi dvěma řekami, úrodná polabská nížina nebo také pražské „zápraží“, skládky a dálnice. Jak se dostat od Vltavy k Labi a jak vypadá krajina mezi dvěma řekami?

ÚVOD

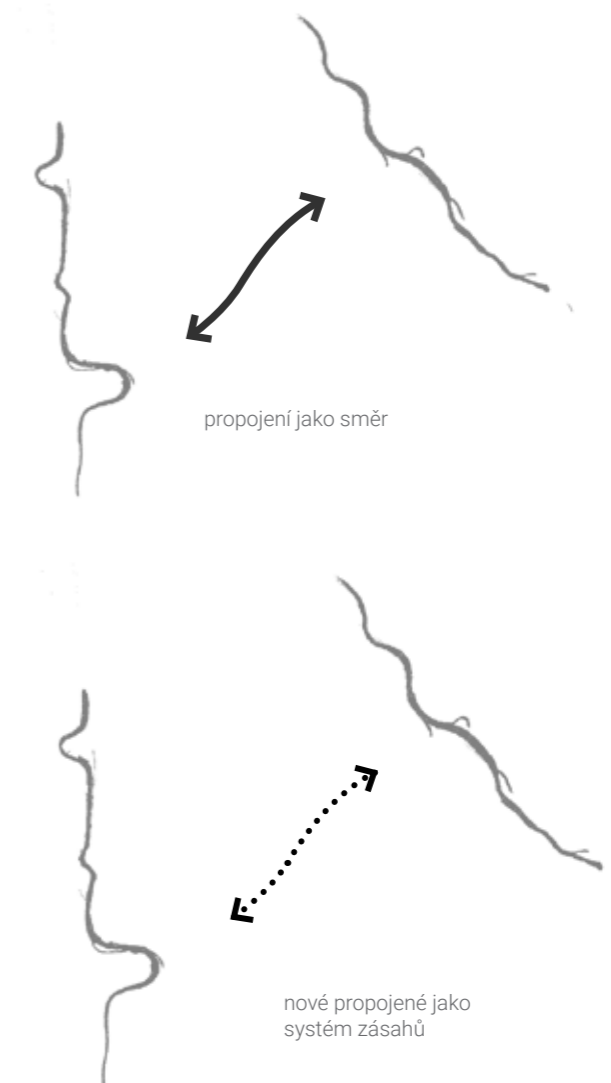
Hlavním cílem práce je ukázat hodnotu a funkce cesty nejen jako nástroje zlepšení celkového stavu městské i zemědělské krajiny, ale i ztracených vztahů a příběhů, které spolu s cestami v průběhu času zanikly.

TEORETICKÉ VÝCHODISKO

Návrh vychází z historického chápání tras jako směru - pomyslné linie optimálních podmínek pro průchod krajinou. Časem se konkrétní úseky vlivem přírodních či politických faktorů proměňovaly, směr však zůstával neměnný. (1) Podobně jako v minulosti, i v současnosti dochází k rychlým změnám v území. Jedná se však o zcela jiný kontext, jehož výsledkem je například divoká suburbanizace nebo výstavba mohutných liniových staveb, které představují ohrožení z hlediska prostupnosti i stavu krajiny.

METODIKA

V práci využívám potenciálu zaniklé, současné i budoucí cestní sítě, kterou pomocí dílčích zásahů rozvíjím tak, aby byl umožněn bezpečný bezmotorový pohyb od Vltavy k Labi. Práce vychází z důkladného průzkumu území, na jehož základě je navržen soubor dílčích zásahů do cestní sítě. Jednotlivé projekty mají rozmanitý charakter i měřítko. Reagují na kontext, který se s průběhem trasy proměňuje.



„Cesta je zhmotněním pohybu i nekonečným sledem míst.“
(Jehlík, Rukověť urbanismu)

VÝCHOZÍ PRINCIPY PRO NÁVRH

PROPOJENÍ JAKO MULTIFUNKČNÍ OSA

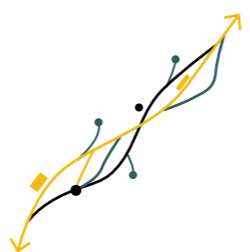
Chápání dálkového propojení jako **směru** představuje jakýsi předpoklad věčnosti. Tato metoda umožňuje vytvoření paralelních cest, jejichž vzájemná synergie tvoří flexibilní a funkční celek i za předpokladu změn v území.



Paralelní cesty reflektují nároky různých druhů uživatelů, mají tedy i jiný průběh krajinou. Systém různorodé, kvalitní a bohaté cestní sítě v určitém směru vytváří podmínky pro rozvoj sídel, krajiny, mezilidských vztahů i vztahu člověka ke krajině. Umožňuje zažít krajinu z mnoha úhlů a vnímat okolí z několika měřítek. Systém umožňuje možnost volby z hlediska pohybu krajinou.



Dálkové propojení jako **organismus** znamená systém navzájem propojených cest, sídel, přírodních a krajinných prvků. Cesty nelze oddělovat od zelené či technické infrastruktury, stejně tak jako sídla nelze oddělovat od dopravy a přírody. Pokud chceme zajistit životaschopné a zdravé prostředí, je nutné uvažovat o prostředí jako multifunkčním celku, ve kterém jsou jednotlivé části vzájemně propojené. Pokud nefunguje cesta, nefunguje sídlo. Pokud nefunguje krajina, nefunguje život.



CESTA JAKO MULTIFUNKČNÍ NÁSTROJ

Míra zastavěnosti v intravilánu města negativně ovlivňuje mikroklima a život v něm. Vegetace a hospodaření s dešťovou vodou v rámci ulice hrají zásadní roli pro zdravé prostředí. Stromy ochlazují prostředí nebo poskytují stín a úkryt pro ptáky. Zasadování zpomaluje odtok a zvyšuje kvalitu vody.



V **extravilánu** je z hlediska ekosystémových služeb cesta, s vhodnou volbou povrchu a doprovodné vegetace, nenahraditelný multifunkční nástroj. Plní funkci biokoridoru, protierozního opatření nebo unikátního hmyzího biotopu.



OBSAH

ANALYTICKÁ ČÁST

A1	CESTY A JEJICH POTENCIÁL	14
A2	ANALÝZA KRAJINY LABSKOVLTAVSKÉHO MEZIŘÍČÍ	32
A3	VÝKRESY ANALÝZY	46
A4	VÝSTUP ANALÝZ	60

NÁVRHOVÁ ČÁST	66
---------------	----

PROJEKTY: MĚSTO	84
-----------------	----

PROJEKTY: KRAJINA	114
-------------------	-----

ZÁVĚR:	146
--------	-----

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY:	148
----------------------------	-----

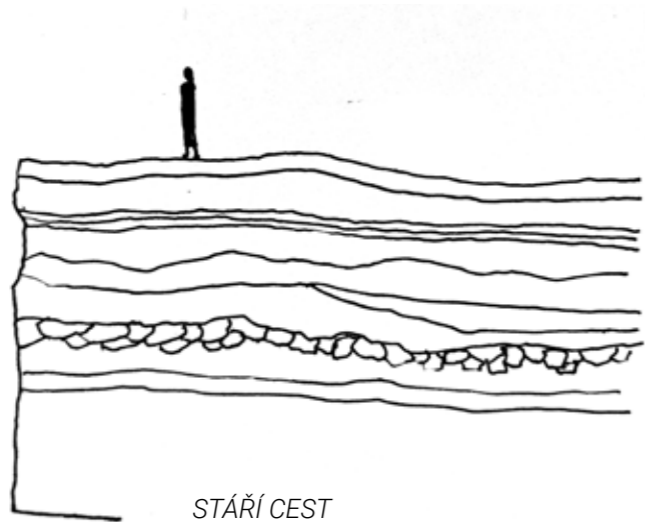
A.1

CESTY A JEJICH POTENCIÁL

A.1.1 FENOMÉN CESTA

PŮVOD SLOVA

Slovo *cesta* je odvozeno od slovesa čistiti (původně staroslovensky *cěsta - cěstiti*), tedy cesta, která byla čistá a pročištěná. Jedná se pravděpodobně o lidský vynález, motivovaný nejnižší energetickou náročností při opakovaném pohybu z jednoho místa na druhé. Nejbližší analogií jsou pouze cesty kolektivního hmyzu, například mravenců, kteří budují dlouhé trasy, často obousměrné a strategicky vedené s lokálními odpočívadly a překladišti.
(1)



STÁŘÍ CEST

Cesty jako linie mohou být v krajině zapsány stovky až tisíce let. Jejich stáří je odhadováno na základě odborných výzkumů, které mimo jiné uvádějí, že: „pokud uvažujeme cesty jako stavby, některé pozůstatky jsou staré zhruba jako Egyptské pyramidy, navíc stále funkční.“ (1)



Antonín Slaviček,
Léto 1897

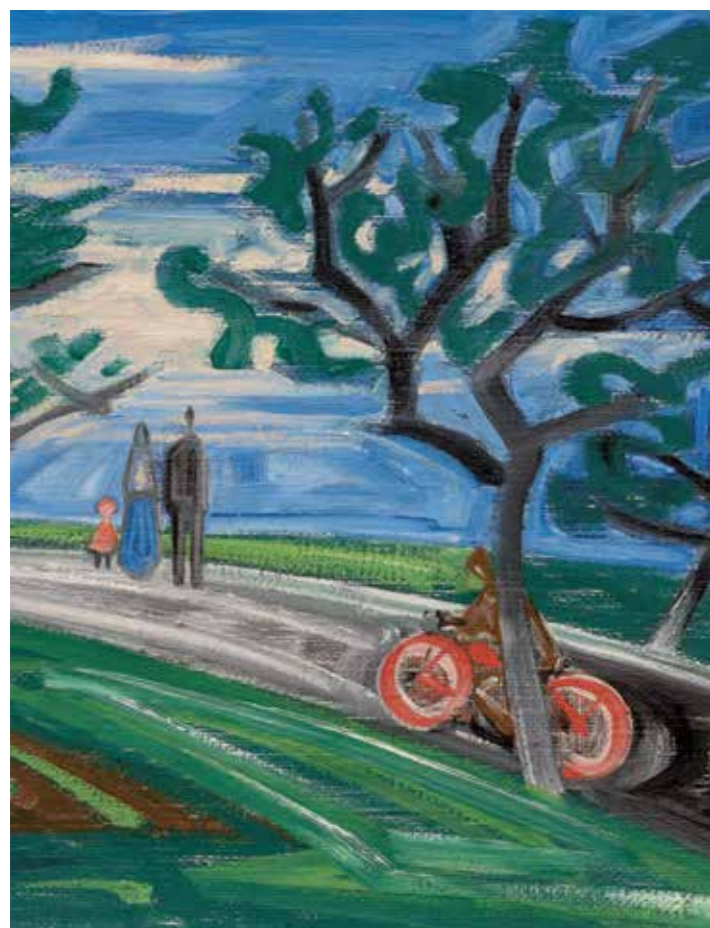
„Útěcha polní cesty vzbuzuje smysl, který miluje svobodné a tak i žal přejde na vhodném místě v poslední jasnost.“
(Martin Heidegger, *Polní cesta*, 1953)

A.1.2 VÝVOJ CEST

Podoba cest se vždy odvíjela od potřeb lidí v dané době. V průběhu času tak cesty vznikaly i zanikaly, byly rozšiřovány, obnovovány a v případě potřeby opravovány. Zejména ve 20. století došlo s rozvojem motorové a železniční dopravy k masivní výstavbě silnic, dálnic a železnic, které do krajiny zasáhly často způsobem necitlivým. V jejich důsledku došlo k narušení přirozených přírodních procesů, prostupnosti krajiny, a tím i vztahu člověka k místu.



Arnošt Hofbauer, Poutník, 1905



„V obraze Červený motocykl zachytil Josef Čapek venkov, stojící na základních lidských hodnotách a opírající se o odvěké tradice, ovšem doplněný technickým pokrokem. Do idylické krajiny mírumilovného klidu, který se zhmotňuje v několika procházejících se postavách, zapojil červený motocykl, jenž na chvíli strhl pozornost kolemjdoucích.“

Josef Čapek, Červený motocykl, 1937

zdroj: Galerie Kodl, ročenka 2019

Zemské stezky vznikaly již za přemyslovců.

Procházely mezi významnými hradišti ve středu země a strážními osadami. Za Karla IV. se uplatňovala širší cesty 5m z důvodu možnosti průjezdu dvou povozů vedle sebe. Okraje cest bývaly kvůli bezpečnosti vykácené. Za Marie Terezie se cesty přizpůsobovaly potřebám putujících vojsk. Stoupala kvalita zpevněného povrchu a podél cest byly vysazovány ovocné aleje, které zásobovaly vojáky na dlouhém pochodu.



Poutní cesty jsou od pradávna součástí evropské kultury. Česká krajina je i díky svému rozmanitému charakteru a lidskému měřítku plná kapliček a křížků, které se po staletí v krajině spolu s příběhy usazovaly. Díky změnám ve způsobu trávení volného času dnes tyto trasy hojně ožívají.

Dálnice nejsou z hlediska krajiny přirozené. Vyhýbají se sídlům, udržují niveletu, a tedy nerespektují lokální morfologii terénu. V důsledku výstavby dálnic došlo k zániku velkého množství cest i vztahů mezi obcemi na ně napojených. Při budoucí výstavbě je potřeba zajistit dostatečné množství průchodů, které umožní svobodný pohyb krajinou.



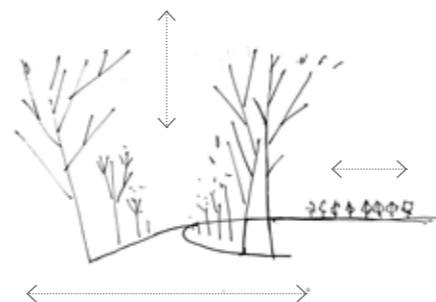
Turistické trasy

S rozvojem turismu a bezmotorové dopravy stoupají nároky na cestní síť v otevřené krajině. Charakter novodobých cest by měl splňovat nároky na pohyb lidí i živočichů a reflektovat současné principy modrozelené infrastruktury. Jedině tak můžou cesty plnit roli multifunkčního malebného prvku v krajině.



A.1.3 FUNKCE CEST V OTEVŘENÉ KRAJINĚ

Cesta je prvek, který má pozoruhodné schopnosti. Funguje lineárně, příčně, horizontálně i vertikálně. Vytváří propojení, nebo bariéru, často obojí zároveň. Cesta s sebou přináší život, energii, ale i strach a nebezpečí. Cesty mají paměť a lze z nich číst příběhy a souvislosti, které jsme v průběhu času zapomněli nebo přehlíželi. Cesta je nástroj poznání krajiny i jejího ozdravování.



CESTA JAKO KOMUNIKACE

Cesty tvořily od pradávna síť vazeb mezi lidskými sídly. Byly důležité zejména pro pohyb lidí, přesun zboží, výrobu a obchod. Pěší pohyb byl až do 20. století převažujícím typem dopravy a tomu odpovídala i hustota cestní sítě. Pěšina vedla ke každému poli i domu.



CESTA JAKO KULTURNÍ DĚDICTVÍ

Stovkami let prověřené linie v krajině v sobě nesou příběhy a činy, které si krajina pamatuje. Chůzí po staré krajině se spojujeme s minulostí a nohy nám obnovují paměť. Jak píše archeolog Tim Ingold: „zakoušet krajinu, znamená vzpomínat“ (2)



CESTA JAKO PRVEK V KRAJINĚ

Cesty spojují místa, malebně putují krajinou, mění perspektivu, a tím zaměstnávají oko. Při chůzi můžeme cestu vnímat dvěma způsoby. Vysoké vertikály stromů odvádějí naši pozornost k nebi, zatímco při pohledu na horizont se stromořadí jeví jako vodorovná linie, která může tvořit unikátní krajinný ráz.



CESTA JAKO BIOKORIDOR

Z hlediska biodiverzity je pole jakási poušť a cesty v doprovodnou vegetací zase oáza života. Žijí zde živočichové, mýry, brouci a všelijaký hmyz. Druhově pestrá doprovodná vegetace je základním požadavkem na pohyb živočichů v krajině a nezastupitelným přínosem pro všechny uživatele včetně lidí.



CESTA JAKO PROTIEROZNÍ OPATŘENÍ

Cesta plní v krajině i ve městě významnou environmentální funkci. Zejména v zemědělské krajině je možné pomocí cesty předcházet erozi větrné i vodní. Pomáhá zadržovat vodu a dělí orné bloky. Spolu s ostatními prvky v krajině pomáhá cesta ke zvýšení celkové kvality půdy. Snižuje hluk, prašnost a zlepšuje orientaci.



CESTA JAKO REKREAČNÍ ZÁZEMÍ PŘÍMĚSTSKÉ KRAJINY

Rychlý růst míry urbanizace s sebou často přináší problémy s nedostatkem občanské a rekreační vybavenosti okrajových sídel. Zvláště v zemědělské krajině jsou cesty často jediným rekreačním zázemím v docházkové vzdálenosti obyvatel. Jejich charakter by měl reflektovat nároky všech uživatelů na pohyb, rekreaci a bezpečí.



CESTA JAKO NÁSTROJ BUDOVNÍ ODPOVĚDNOSTI

Cesta je nástrojem poznání krajiny, jehož pomocí si vytváříme vztah k místu. Ze vztahu plyne přirozená odpovědnost za krajinu, ke které postupně budujeme ztracená pouta. Místa zastavení jsou tak důležitým prvkem cestní sítě.



autor.: Jiri Sebek, zdroj: EARCH.CZ

CESTA JAKO NÁSTROJ BUDOVNÍ KOMUNITY

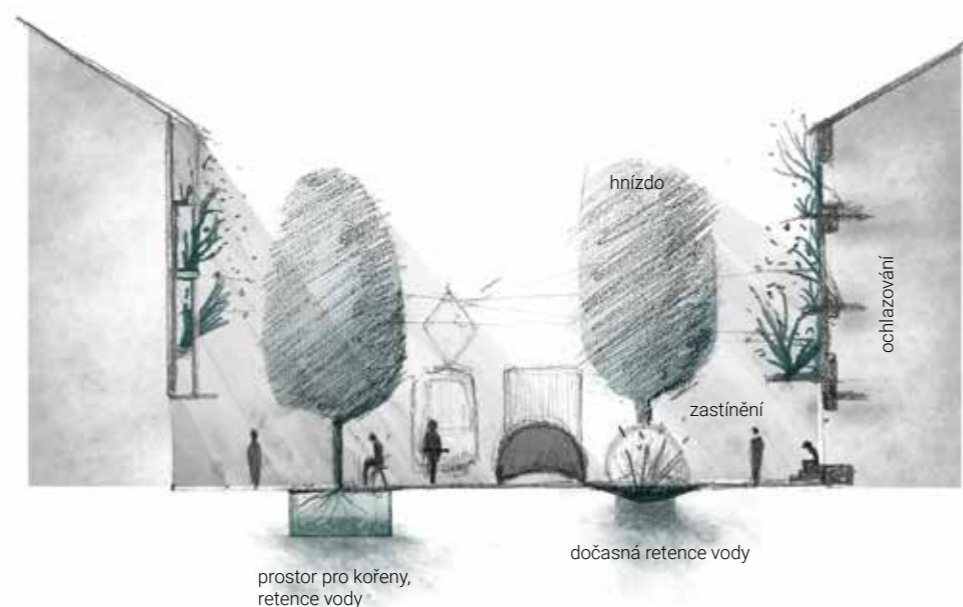
Proces obnovy cest má vysoký potenciál z hlediska budování a utužování komunity. Důležitou součástí je otevřený participativní proces s vysokou mírou zapojení obyvatel do plánování i realizace stavby.



zdroj: prazskypatriot.cz

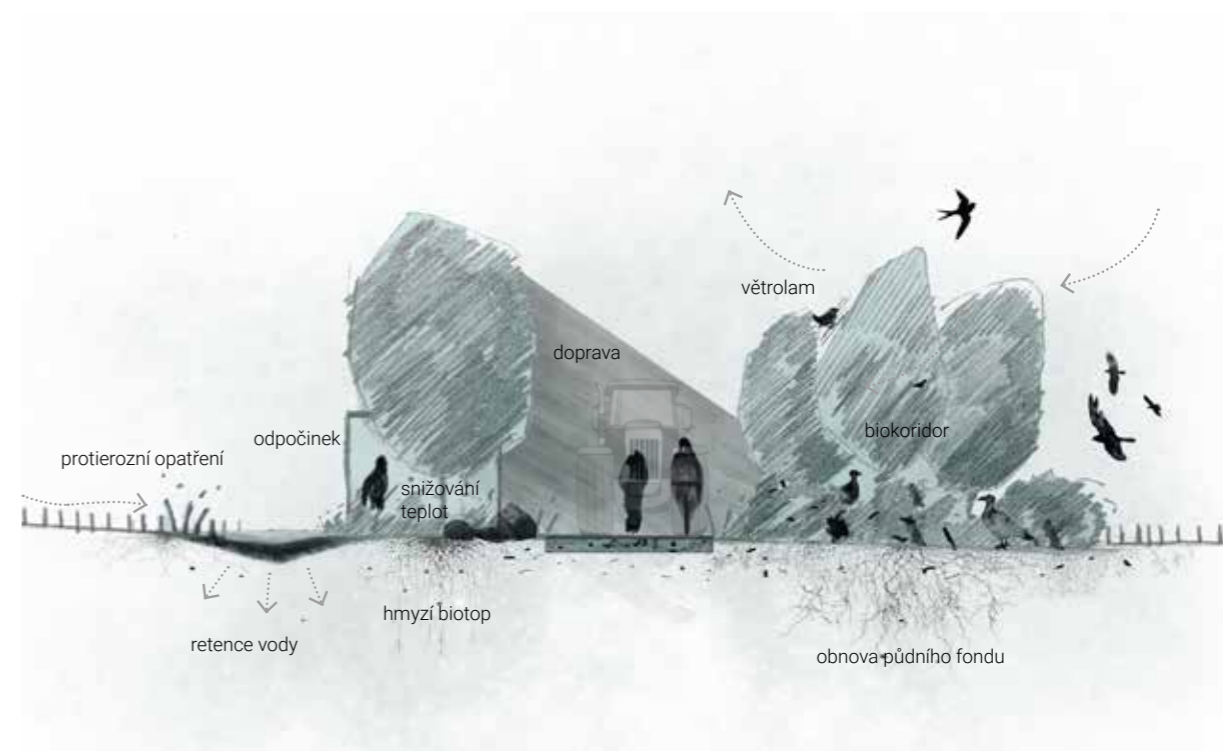
A.1.4 POTENCIÁL CEST Z HLEDISKA MODRO-ZELENO-ŠEDÉ INFRASTRUKTURY

Zelená infrastruktura vychází ze dvou paralelních přístupů. Jeden usiluje o propojení parků a zelených veřejných prostranství tak, aby se mezi nimi mohli pohybovat lidé. Druhým přístupem je ochrana a propojování přírodních habitatů za účelem podpory a ochrany biodiverzity.(3) Cesta dokáže plnit obě tyto funkce dohromady. Zároveň kombinuje prvky modrozelené i šedé infrastruktury a stává se tak významným multifunkčním prostorem, který poskytuje benefity lidem i přírodě. Tyto prostory jsou silně adaptabilní, a tedy udržitelné.



CESTA V URBÁNNÍM PROSTŘEDÍ

Vzhledem k vysoké koncentraci obyvatel je ve městě vyvíjen tlak na využití prostoru. Je proto potřeba provozovat více módů dopravy najednou. Koridory musí být multifunkční, aby nedocházelo k upřednostňování jednoho typu uživatelů. Míra zastavěnosti také negativně ovlivňuje mikroklima. Vegetace a hospodaření s dešťovou vodou mají zásadní roli pro zdravé prostředí. Stromy ochlazují, poskytují stín a úkryt pro ptáky. Zasakování zpomaluje odtok a zvyšuje kvalitu vody.



CESTA V OTEVŘENÉ KRAJINĚ

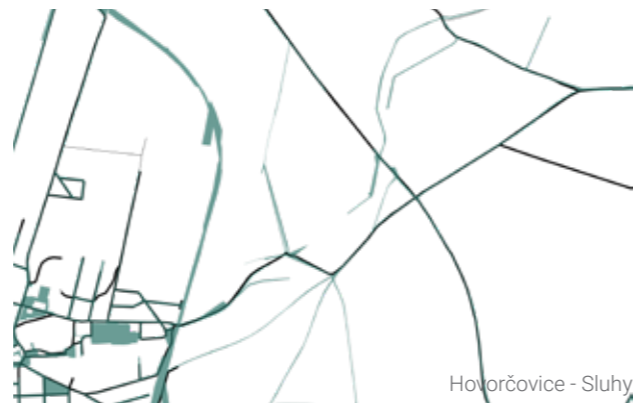
V extravilánu je snaha vést bezmotorovou dopravu kvůli bezpečnosti po komunikaci odděleně od motorové dopravy, tj. po stezce pro chodce a cyklisty. Z hlediska ekosystémových služeb je cesta, s vhodnou volbou doprovodné vegetace, nenahraditelný multifunkční nástroj. Plní funkci biokoridoru, protierozního opatření nebo unikátního hmyzího biotopu. Z hlediska kompozice je nutné si uvědomit rozdíl aleje v krajině, kde je součástí přírody, a ve městě, kde je součástí architektury.

A.1.5 POTENCIÁL HISTORICKÉ CESTNÍ SÍTĚ

V převážné většině případů cesty vedly krajinou způsobem nejpřirozenějším a nejjednodušším z hlediska překonávání překážek a respektovaly přírodní podmínky. Výsledkem a naším dědictvím je krajina protkaná elegantními liniemi, jež působí na oko harmonicky a na pohyb přirozeně. (1) Je příhodné využít potenciál zaniklých cest, které jsou navíc mnohdy v majetku obce nebo státu a často jediným nástrojem jak pracovat s liniiovými prvky v otevřené zemědělské krajině bez zatížení složitými legislativními procesy a majetkoprávními vztahy.

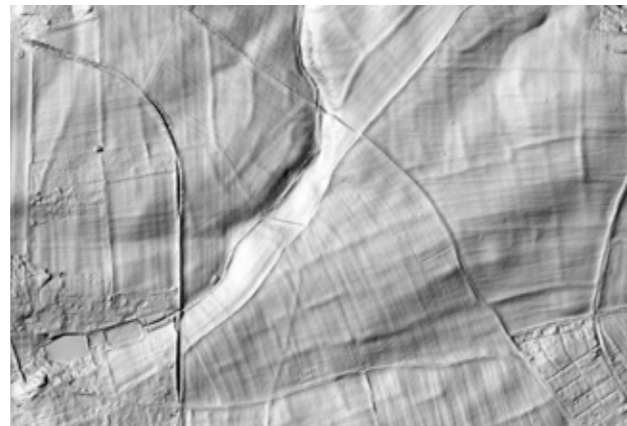
ukázka potenciálu zaniklých cest ve veřejném vlastnictví ve srovnání se stávající cestní sítí

- vlastnictví obce/kraje/státu
- stávající cestní síť



Hovorčovice - Sluhy

mapa digitálního modelu terénu ukazuje pozůstatky cest v terénu



pohled na zaniklou cestu vedoucí po mírném hřebeni



Hovorčovice - Sluhy



- - - zaniklá cesta v majetku obce/kraje/ČR
- - - zaniklé cesty
- stávající komunikace

zdoj dat: IPR Praha

A.1.6 POTENCIÁL STŘEDOVĚKÝCH DÁLKOVÝCH TRAS

Dálkové trasy hrály v minulosti důležitou roli, nahrazovaly dálnice, železnice i rekreační trasy. Putovalo po nich zboží, tažná zvířata, lidi i jejich příběhy. Byly to multifunkční osy, které procházely krajinou způsobem přirozeným, vyhýbajícím se překážkám a nebezpečným končinám. Jejich pravěký a středověký průběh byl zkoumán archeology, vědci i historiky. Z dosavadních pramenů lze vyvodit řadu principů a pravidel jejich vzniku a vývoje, které umožňují porozumět vztahu mezi pohybem lidí a krajinou.

PRINCIPY HISTORICKÝCH DÁLKOVÝCH TRAS:

Průchody krajinou často sledovaly **hydrografickou síť**. Podél toků někdy vznikala suchá údolí, která představovala pohodlné podmínky pro kontinuální bezpečnou trasu bez výraznějšího stoupání. Úskalí představovaly zamokřená území, nivy a přítoky cest, které se musely řešit širokými obchvaty nebo hatěmi. Zamokření působilo povozům značné problémy. Trasy vedoucí **po hřebenech** pohoří a rozvodí řek naopak představovaly nejnižší riziko ohrožení vodou. Vedly po holých hřebenech s dobrou viditelností a mírným stoupáním. (6)

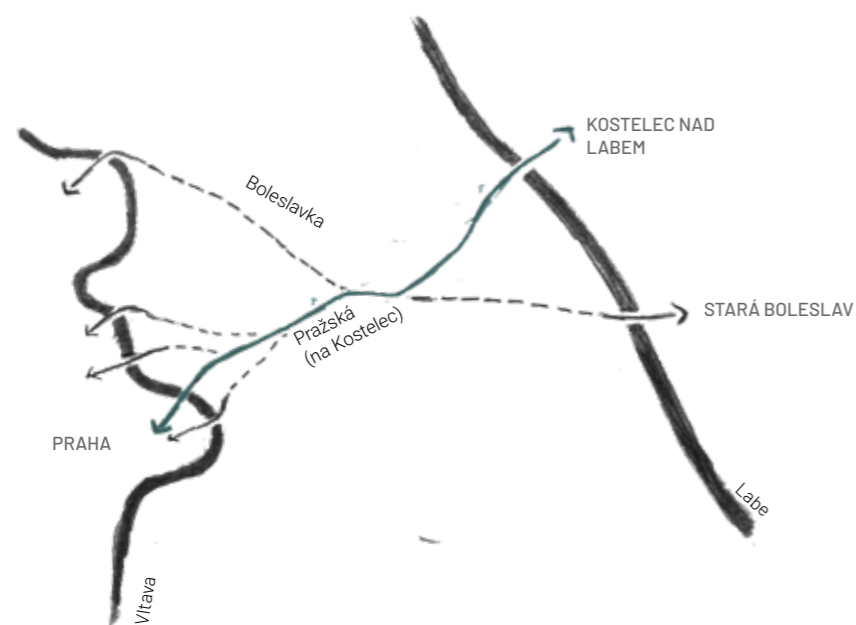
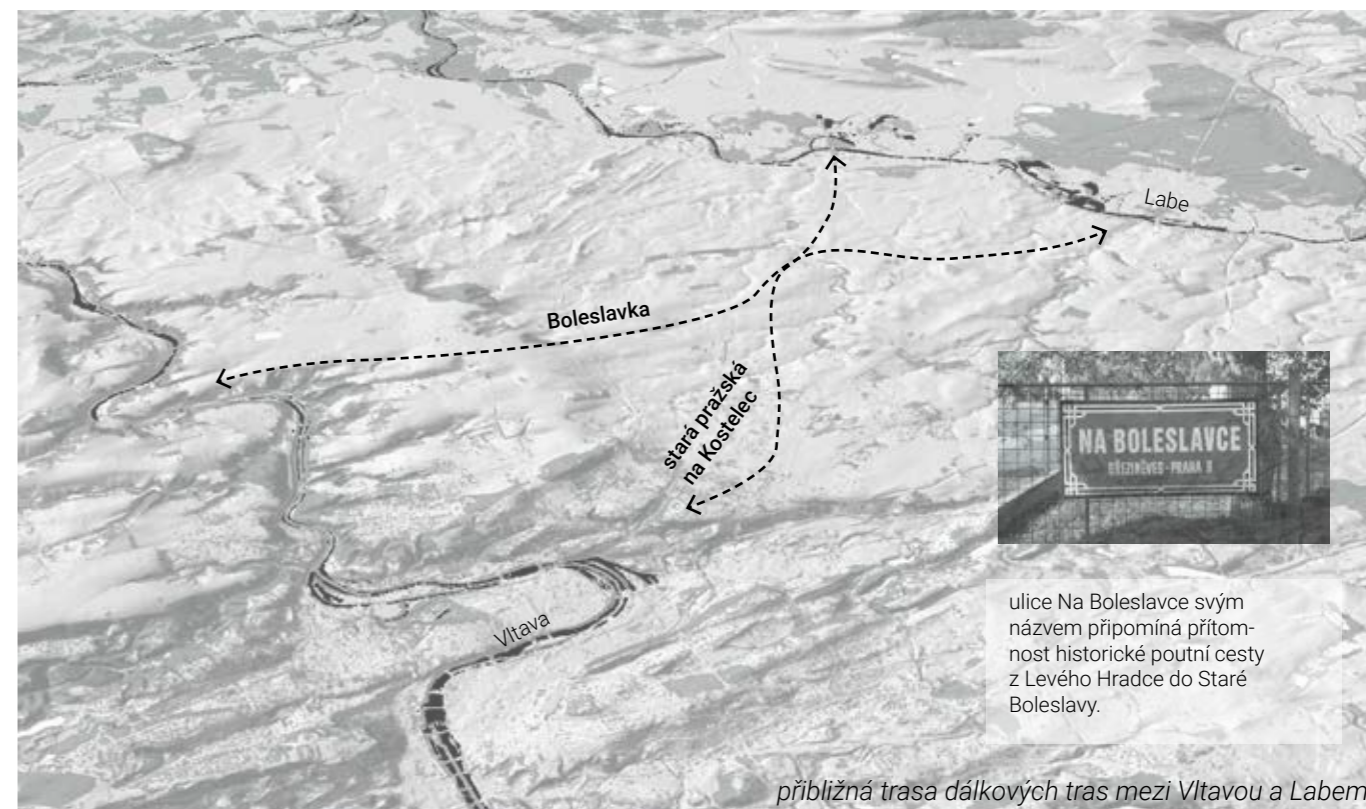


schéma historických dálkových tras mezi Vltavou a Labem



přibližná trasa dálkových tras mezi Vltavou a Labem

V principu se vedení tras řídilo čtyřmi základními **pravidly** (5), která jsou v mnoha ohledech užitečným zdrojem staletých zkušeností při návrhu dálkových tras v současném kontextu.

1. PRAVIDLO PŘÍMÉ CESTY

Dálkové cesty byly vedeny tak přímo, jak to jen šlo. Jejich napřímování bylo dáno neustálým zkracováním podobně jako v parku. V současnosti je krajina natolik fragmentována, že dálkové trasy není možné vést pouze na základě přímosti. Větší důraz je kladen na samotný charakter cesty, bezpečnost a možnosti, které ve složité síti zájmů zůstaly. To je dáno i změnou motivace cestování - rekreace, turismus.

2. PRAVIDLO SUCHÉ TRASY

Cesta byla v rámci trasy vedena nejsušším možným způsobem (nejčastěji po hřbetu tvořícím rozvodí) a tak, aby překonávala nivu v jejím nejužším místě. Dnes již voda nepředstavuje takové nebezpečí jako kdysi, což je dáno především silně odvodněnou krajinou jako i technologiemi konstrukce cest, které umožňují překonávat jindy těžko přístupná území.

3. PRAVIDLO BEZPEČNÉ TRASY

Cestování a dálková přeprava byla v minulosti riskantní činnost. Riziko představovali lupiči, zloději, ale také prudké stoupání či klesání, které trápilo zvířata a vedlo k převržení nákladu v zatáčkách. Bezpečnost je v dnešním ohledu uvažována spíše v kontextu kolize různých druhů dopravy. Silniční provoz dnes představuje největší riziko pro pohyb pěší či na kole. Je příhodné brát v úvahu alternativní cesty nebo zajistit takové podmínky, které umožňují bezpečný pohyb více typů dopravy vedle sebe.

4. PRAVIDLO NEJMENŠÍCH NÁKLADŮ

Pravidlo říká, že cestu je nutné a přirozené vést s co nejmenšími finančními a energetickými nároky. Je jakýmsi kompromisem mezi délkou cesty, její námáhavostí, bezpečím a cenou za služby poskytovanými na cestě. Pokud byl však komunikační tah z hlediska průchodu krajinou obzvláště důležitý, pravěký a středověký člověk vynaložil nemalé úsilí k překonání překážky například i zasekáním cesty do skály.

A.1.7 POTENCIÁL HMOTNÝCH RELIKTŮ STARÝCH CEST

I přes všechny novodobé agresivní zásahy (infrastruktura, sídliště, sklady, průmyslové zóny), které mnohdy nenávratně ničí to, co se do krajiny zapisovalo tisíce let, lze stále hledat a nacházet stopy předků, které nás dokáží propojit s historií a pamětí naší krajiny. (1)



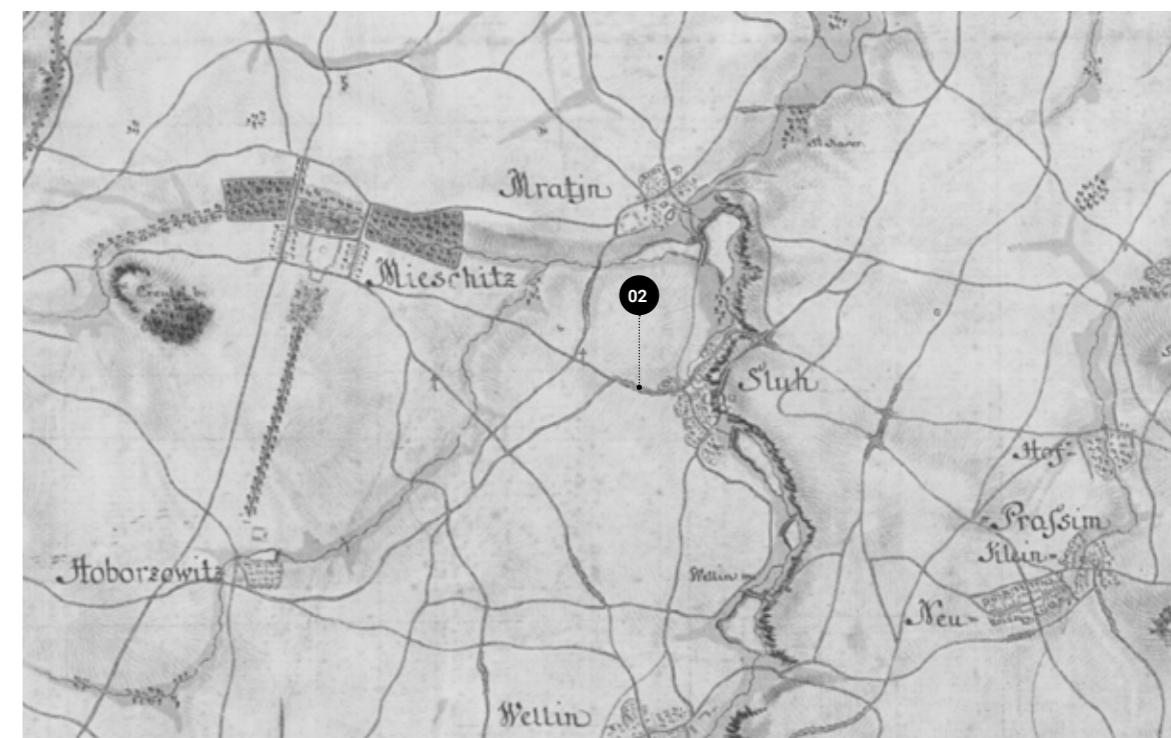
01 historická cesta Dlážděnka, Praha

Po malebné cestě prý jezdil se svým kočárem sám Rudolf II. při cestě na sever. Dnes je tato dlážděná ulice využívána především rezidenty vilové zástavby v Troji. Unikátním charakterem, nízkou mírou dopravního zatížení a historickou hodnotou má potenciál využití pro pěší dopravu. Charakteristickými prvky jsou kamenná dlažba, měkké rozhraní a nezastavěnost v přímém okolí.



02 historický úvoz, Sluhy

Úvoz u vesnice Sluhy sloužil hned dvěma dálkovým trasám - Boleslavce i cestě z Prahy na Kostelec. Dodnes je to jeden z nejvýraznějších úvozů v této oblasti. Historicky hodnotný prvek v krajině plní také funkci přírodně stabilizační. Vegetační skladba obsahuje bylinné, keřové i stromové patro. Kamenné snosy podél cesty tvoří ojedinělý biotop pro hmyz a plazi.



mapy I. vojenského mapování

A.1.8 PROBLÉMY CEST A JEJICH ÚDRŽBY

CHARAKTER A FUNKCE

Mnoho cest v současnosti nena-
plňuje potenciál přírodně rekreač-
ních linií v krajině.



KONTINUITA

Z hlediska funkčnosti celého pro-
pojení je nejdůležitějším aspektem
kontinuita ve třech významech: konti-
nuita prostorová, kontinuita funkční a
kontinuita kvalitativní.

příklad improvizovaného
chodníčku v nenavazující
ulici.



CESTY VS. ZEMĚDĚLSTVÍ

Častým problémem je zaoráva-
ní cest až ke kořenům stromů,
případně rozorání cesty celé. Je
nutné vést dialog se všemi akté-
ry v území tak, aby byla nalezena
shoda na jasných pravidlech.

POVRCH, ÚDRŽBA

Povrch cest by se měl vždy odvíjet od nároků uživatelů
(lidí i zvířat), místních materiálů, míry intenzity využití,
energetické a finanční náročnosti. Uvádím jednotlivé cha-
rakteristiky povrchů a jejich kladů i záporů.

nezpevněné povrchy (hlinitopísčité, kamenité)

- zvyšují biodiverzitu zemědělské krajiny
- působí přirozeně
- nižší energetická i finanční náročnost
- v případě poškození lze snadno dosypat
- z cest sbírají materiál na stavbu hnízda ptáci jako např. jiříčky a vlaštovky
- koroptvím slouží k osychání po dešti a popelení
- větší náchylnost k erozi (lze řešit doprovodnými prvky)
- menší nosnost (lze řešit skladbou vrstev - zátěžové šterkotrávníky snesou i pojezd zemědělské techniky)
- středový pruh na cestě: zdroj potravy pro zrnožravé ptáky, hmyzí stanoviště

zpevněné povrchy (asfalt, beton)

- vyšší náklady na stavbu
- méně oprav, avšak finančně náročnější
- vysoká nosnost
- vhodné pro cyklistickou dopravu a bezbariérové užívání
- zvyšují teplotu prostředí
- zvyšují výpar vody
- představují bariéru z hlediska migrace živočichů



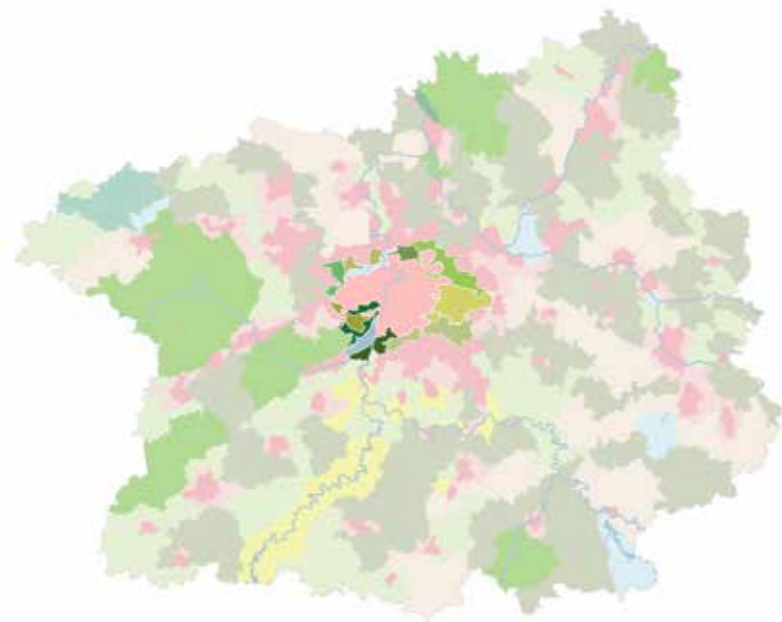
A.2

ANALÝZA LABSKOVLTAVSKÉHO MEZIŘÍČÍ

A.2.1 KRAJINA STŘEDNÍCH ČECH

Charakter Středních Čech je těžko identifikovatelný. Společným znakem je jakási „mnohost vlivů a pestrost základů“. Jsou nenápadné, ale přitom melancholické. Málokdy dosahují monumentality a je těžké najít jejich společné logo. Nejhodnotnější místa bývají malá a zranitelná. (8)

Heterogenita území je čitelná i z četnosti typů krajín v územně analytických podkladech Prahy, jejichž metodika vymezení je navíc mezi jednotlivými kraji odlišná.



Typy krajín Prahy a Středočeského kraje, UAP 2020,

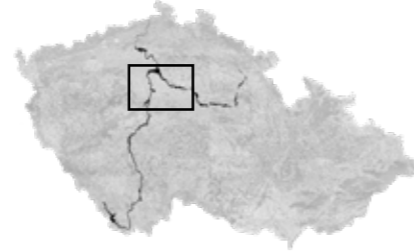


Alois Kalvoda, Cesta v polích, 1912

W. Goethe: „Je krásný pohled na české krajiny, jejichž zvláštní charakter spočívá v tom, že nejsou ani horami, ani rovinami, ani údolími, ale vším zároveň“

A.2.2 KRAJINA MEZI VLTAVOU A LABEM

Struktura krajiny kolem řek vychází z charakteru geomorfologických oblastí, kterými řeky protékají. Labskovltavské meziříčí je území, které je z větší části tvořeno labskou nížinou, která vyniká vysokou kvalitou půdy a dominuje zde krajina zemědělská. Pražská kotlina je naopak výrazně zvrásněna v důsledku hlubokých zářezů kaňonu řeky Vltavy.



- krajina údolních zářezů kaňonu řeky Vltavy
- zemědělská krajina

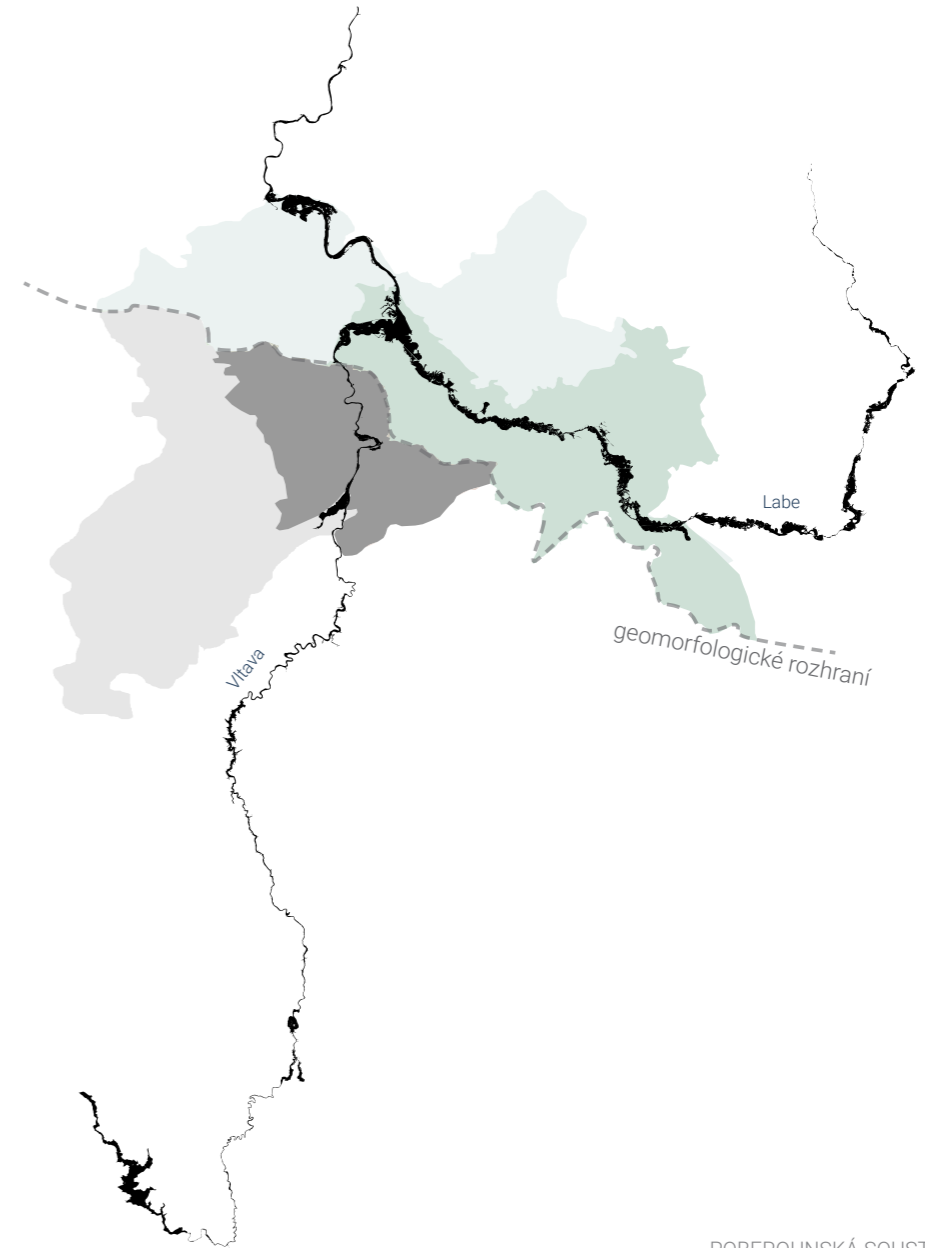
klasifikace krajin dle UAP
Praha 2020



krajina údolních zářezů řeky Vltavy



zemědělská krajina labské nížiny



POBEROUNSKÁ SOUSTAVA

- Brdská oblast
- Pražská kotlina

ČESKÁ TABULE

- Středočeská
- Středolabská

A.2.3 CHARAKTER A POTENCIÁL ŘEK

Řeky Vltava a Labe mají rozdílné charaktery, které se odvíjí od jejich geomorfologických podmínek a struktury podloží. Charaktery toků jsou dobře patrné na malbách českých malířů z 19. století.

Obě řeky mají nadprůměrně silný rekreační i přírodní potenciál. Propojení dálkovou trasou umožňuje jeho rozvinutí stejně tak jako krajiny mezi nimi.



Vltava „česká řeka“

Nejdelší česká řeka s tokem 433 km je pro Čechy symbolická a téměř posvátná. Je charakteristická hlubokými údolními v Pražské kotlině. Dno řeky v Praze je štěrkovité s balvanitou příměsí. V Praze představuje řeka základní rekreační, krajinnou i dopravní osu. Přírodní charakter je nejsilnější v oblasti Trojské kotliny, kde je patrná existence původních štěrkových lavic.(4)



Antonín Mánes,
Pohled na Bubeneč, 1825

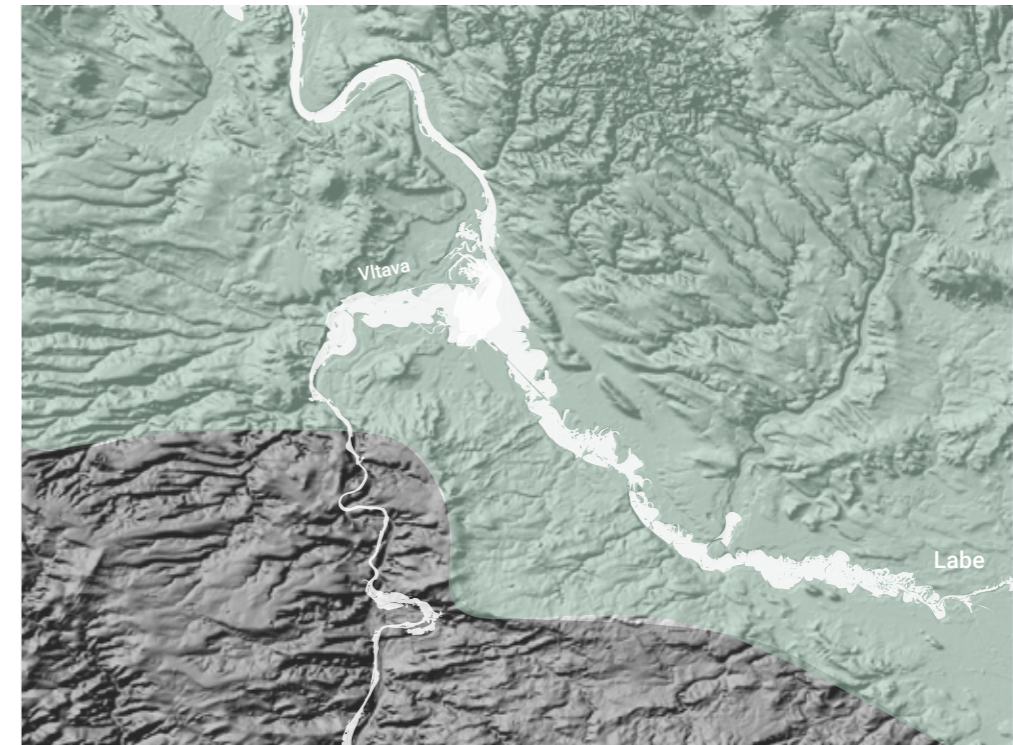
Labe „evropská řeka“

Řeka Labe je dlouhá 1094 km. Původní keltské slovo znamenalo „velká řeka“. Ve Středolabské tabuli protéká řeka vátými písky a sprašemi. Před úpravou koryta měla řeka poměrně velkou sílu, po jeho regulaci má tok charakter spíše stojaté vody bez významnějších schopností eroze. Přilehlé údolní nivy na sebe vážou rozsáhlé přírodní a rekreační území s charakterem lužních lesů, městských parků a sportovišť.(4)



Josef Mánes,
Labská krajina, 1863

struktura krajiny mezi řekami



„Voda formuje reliéf krajiny, určuje krajinný pokryv a ovlivňuje klima.“
(4)

Středolabská tabule
Pražská kotlina

A.2.4 POTENCIÁL ŘÍČNÍ SÍTĚ

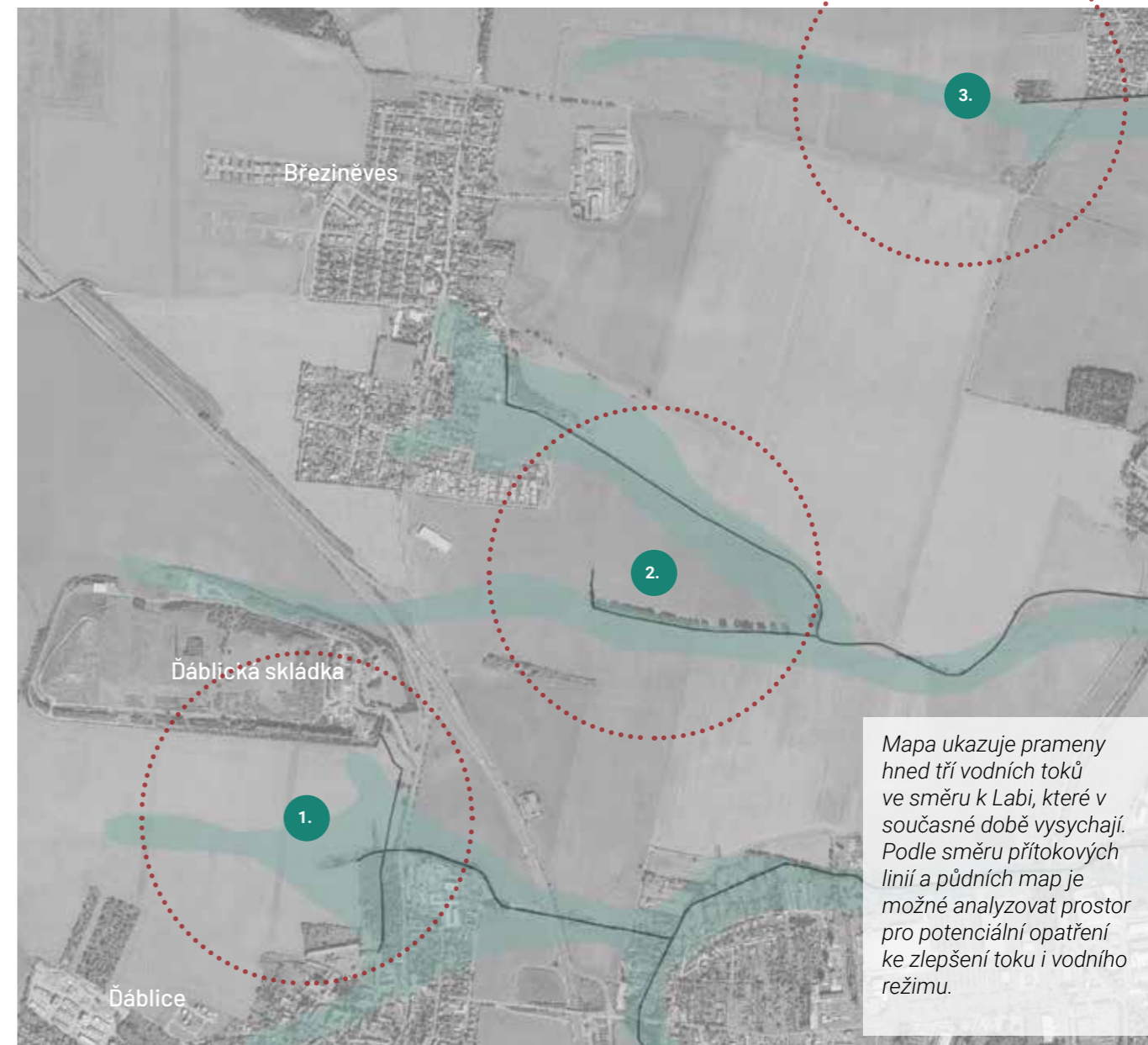
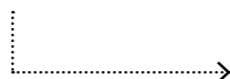
Mezi Prahou a Labem se nachází geomorfologické rozhraní, které tvoří zároveň rozvodí dvou největších řek. Území četných pramenů jeví známky silného narušení vodního režimu. Nevhodně řešená koryta, odvodňovací prvky a nedostatek doprovodné vegetace vede k masivnímu vysoušení krajiny a tím k oteplování, které má vliv na celý ekosystém. Drobné toky mají potenciál dílčích krajinných os. Úpravy při obnově či vedení nové trasy v jejich okolí mohou pomoci nabytí jejich původních funkcí v krajině.



Do území Prahy zasahují pouze dva potoky, které spadají do povodí jiného povodí než vltavského. Mratínský a Vinořský potok tak tvoří základní osy zelené infrastruktury, které propojují Prahu a Labe.

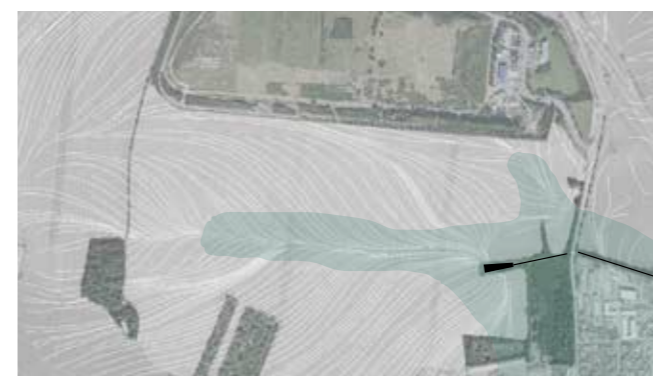


Geomorfologická hrana Pražské kotliny a polabské nížiny je charakteristická četným výskytem pramenů, které však často v důsledku nešetrného zemědělství vysychají.

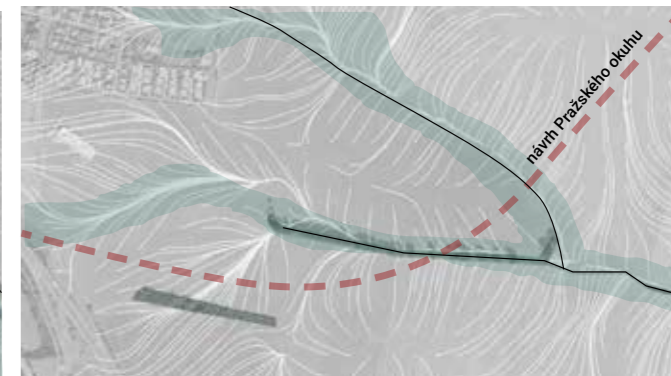


Mapa ukazuje prameny hned tří vodních toků ve směru k Labi, které v současné době vysychají. Podle směru přítokových linií a půdních map je možné analyzovat prostor pro potenciální opatření ke zlepšení toku i vodního režimu.

1. Mratínský potok



2. Třeboradický potok

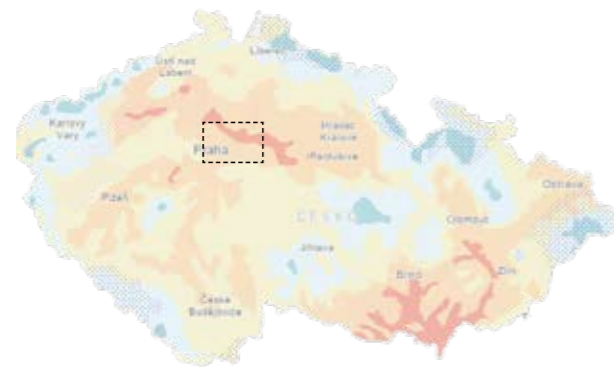


A.2.5 KLIMA LABSKOVLTAVSKÉHO MEZIŘÍČÍ

KLIMATICKÁ OBLAST MEZIŘÍČÍ

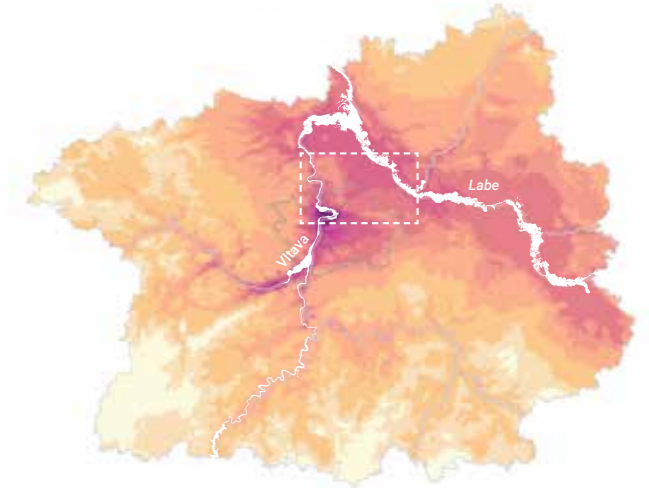
Řešené území spadá do klimatické oblasti teplé až velmi teplé. Z hlediska dopadů klimatických změn je potřeba věnovat zvýšenou pozornost adaptačním opatřením v oblastech, které spadají do těchto regionů. Zvláště pokud se jedná o silně využívanou zemědělskou krajinu s nízkou mírou přírodních složek a narušeným režimem vod.

- Klimatická oblast
- velmi chladná
 - velmi chladná na srážky bohatá
 - chladná
 - chladná na srážky chudá
 - chladná na srážky bohatá
 - mírně teplá
 - mírně teplá na srážky chudá
 - mírně teplá na srážky bohatá
 - teplá
 - teplá na srážky chudá
 - teplá na srážky bohatá
 - velmi teplá
 - velmi teplá na srážky chudá



zdroj: cenia.klima

Průměrná roční teplota vzduchu ukazuje zvýšenou hodnotu v Praze, jež je ovlivněna urbanizovaným prostředím, i kolem Labe, které je naopak ovlivněno nízkou mírou vegetačního pokryvu v krajině intenzivně zemědělsky využívané.



Průměrná roční teplota vzduchu v období 1961-2016



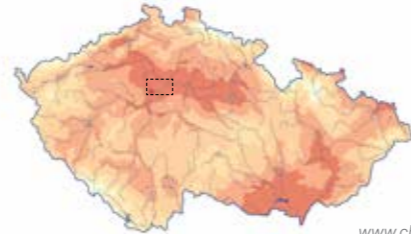
IPR Praha, 2020 / data: ČHMÚ 2020

Klimatické modely ukazují změnu teploty od roku 1981 do současnosti. Negativní dopady změn ovlivňují fungování všech krajinných složek včetně lidské společnosti. Z modelů vyplývá, že průměrná teplota území labskovltavského meziříčí dosahuje nadprůměrných hodnot zatímco roční úhrn srážek naopak podprůměrných.

Průměrná roční teplota vzduchu v období 1981-2010



řešené území

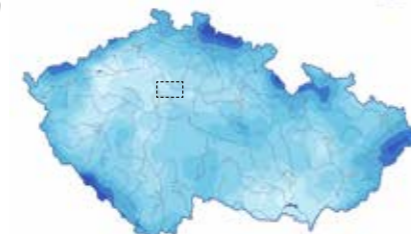


www.chmi.cz

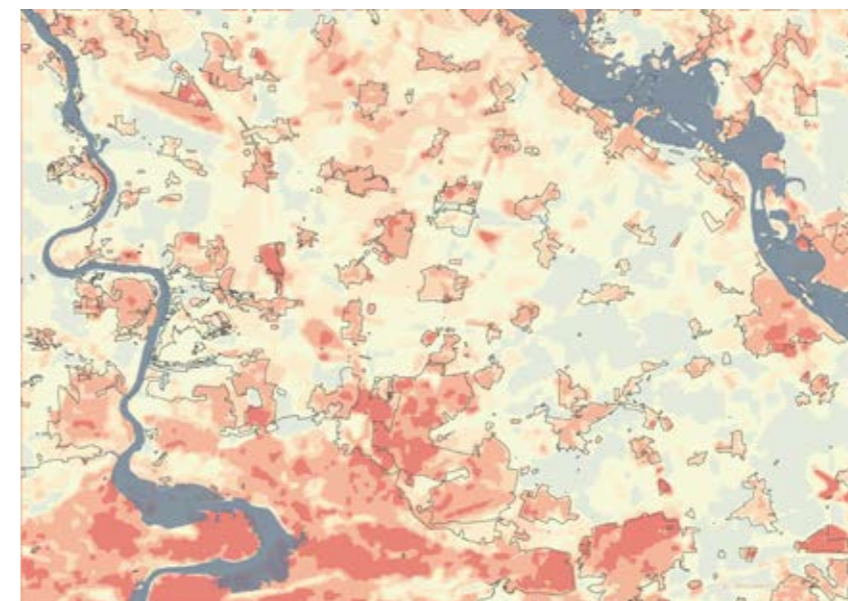
Průměrný roční úhrn srážek za období 1981-2010



řešené území



www.chmi.cz



Mapa tepelných ostrovů ukazuje vliv sídel na mikroklima v krajině.

A.2.6 GEOLOGICKÉ PODLOŽÍ

Geologická minulost polabské krajiny je velmi pestrá. Pozůstatkem přítomnosti moře v období druhohor jsou jílovce, prachovce nebo opuka, která byla ve středověku jedním z nejpoužívanějších stavebních materiálů.

V blízkosti vrchu Ládví se nalézal pobřežní útes tvořený velmi odolnými křemičitými horninami - bulžníky, které se zde v minulosti těžily. V dávných dobách protékal krajinou mohutný **veletok**, jehož pískové usazeniny se ještě po polovině 20. století těžily v kobylišké pískovně.

Ve čtvrtohorách došlo k navátí mohutné vrstvy **spraší**, které byly hojně využívány k výrobě cihel v místních cihelnách.



<http://geologie.vsb.cz/>



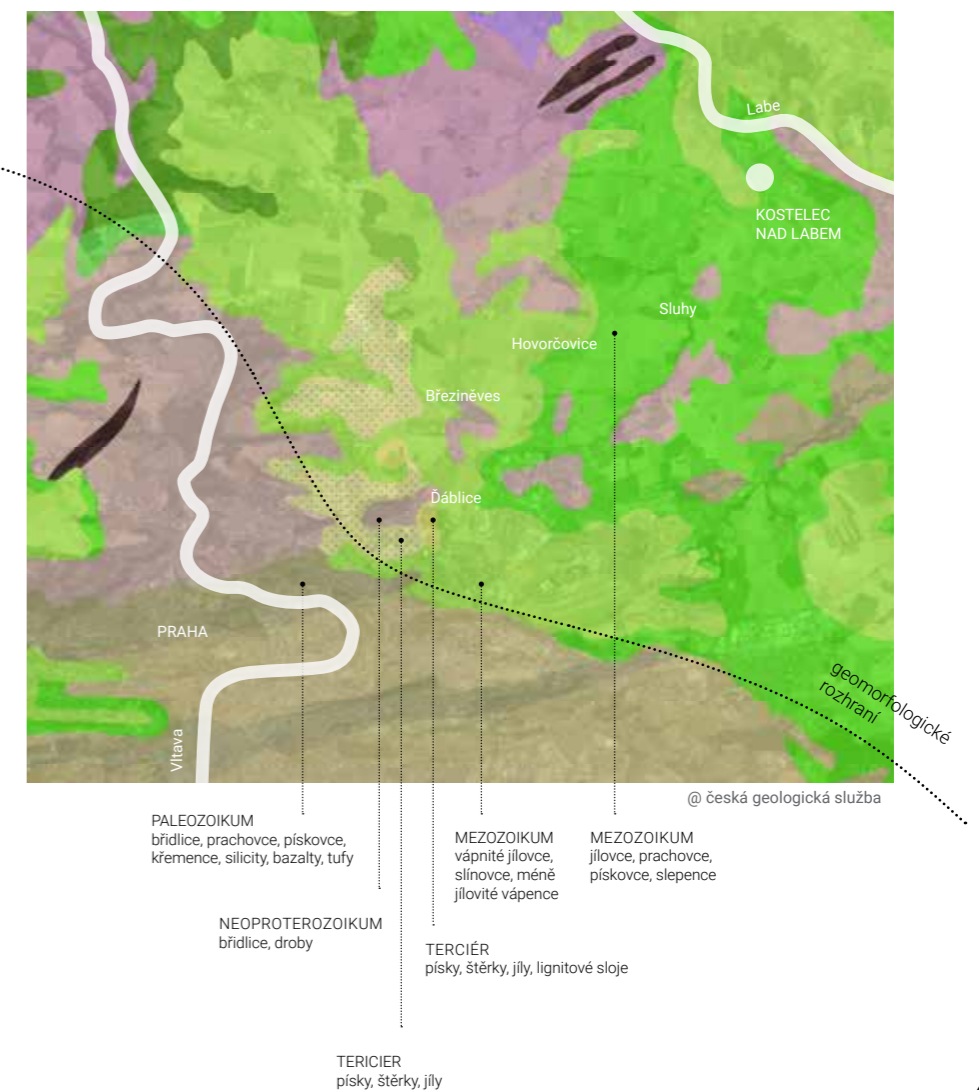
Vlivem složitých půdotvorných procesů vznikla na spraších jedna z nejurodnějších oblastí České republiky - polabské černozemě.



zdroj: IPR Praha, 2020 / data: ČHMÚ 2020

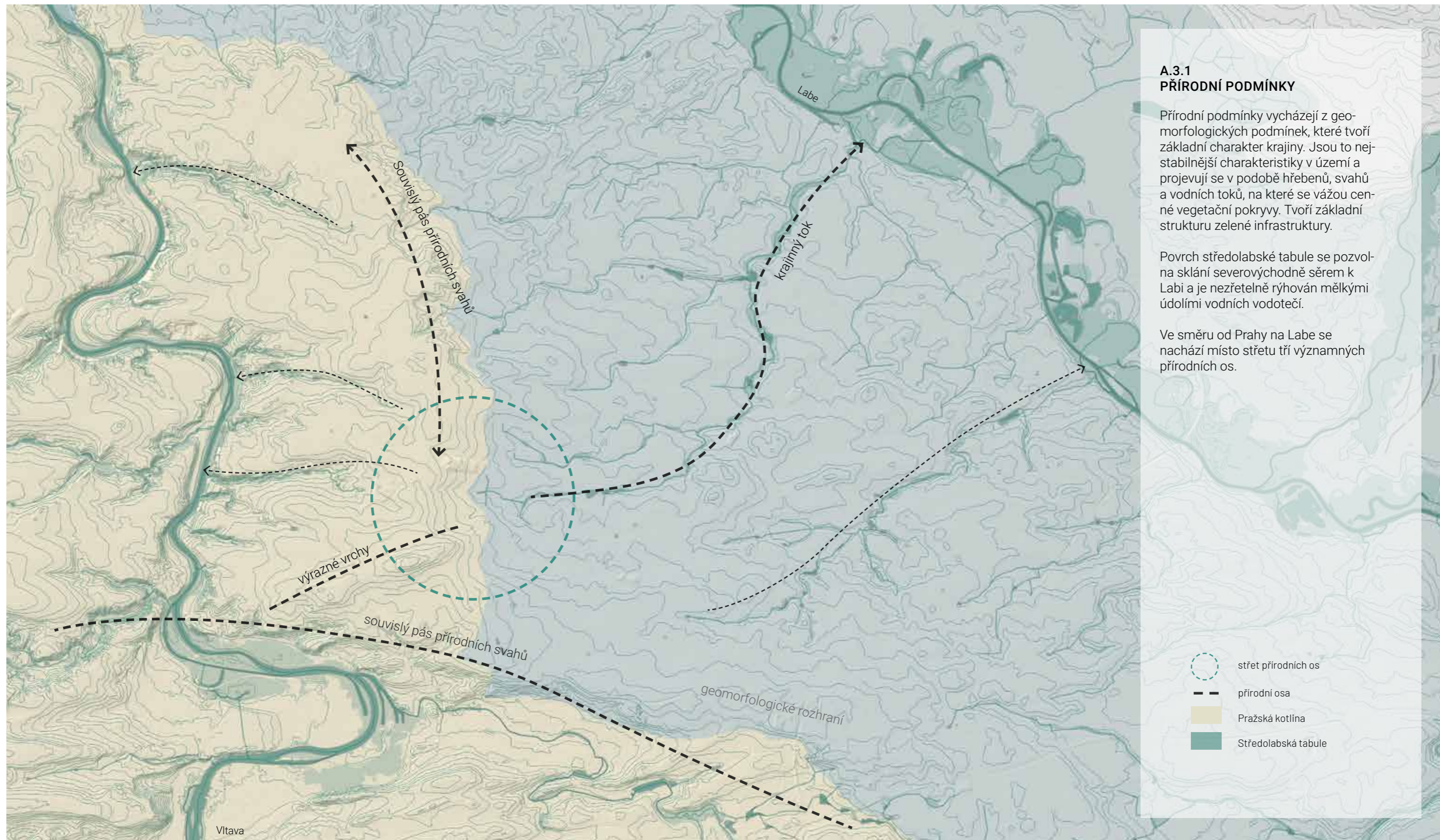
Mapa geologických jednotek Prahy ukazuje pestré složení území, které je tvořeno převážně měkkými horninami, jako jsou břidlice, droby, pískovce, vápence a další řada sedimentů přinesené Vltavou. K formování terénu dochází již od třetihor.

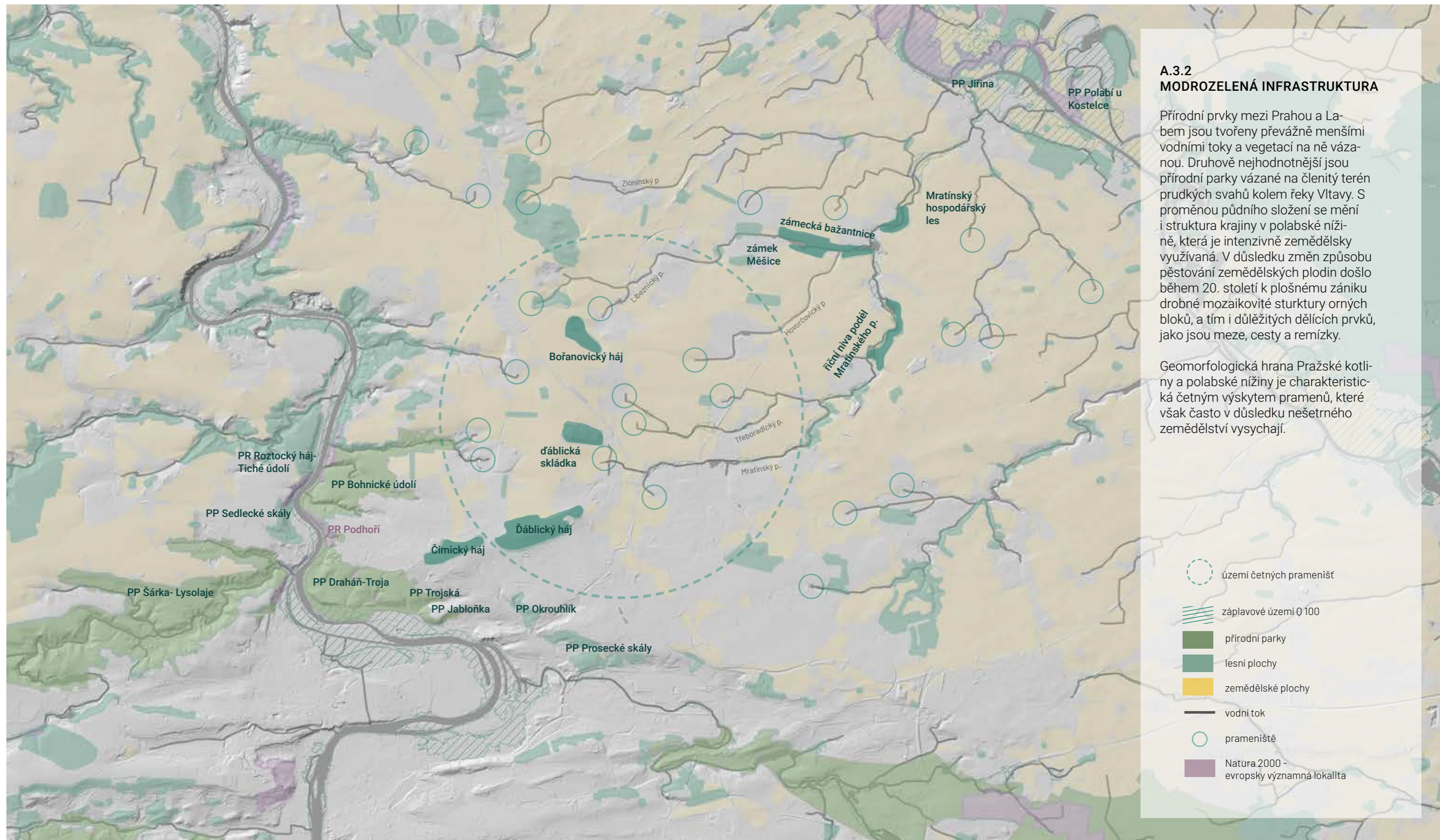
Geologická mapa území mezi řekami ukazuje rozdíl v horninové struktuře Pražské kotliny a Středolabské tabule.

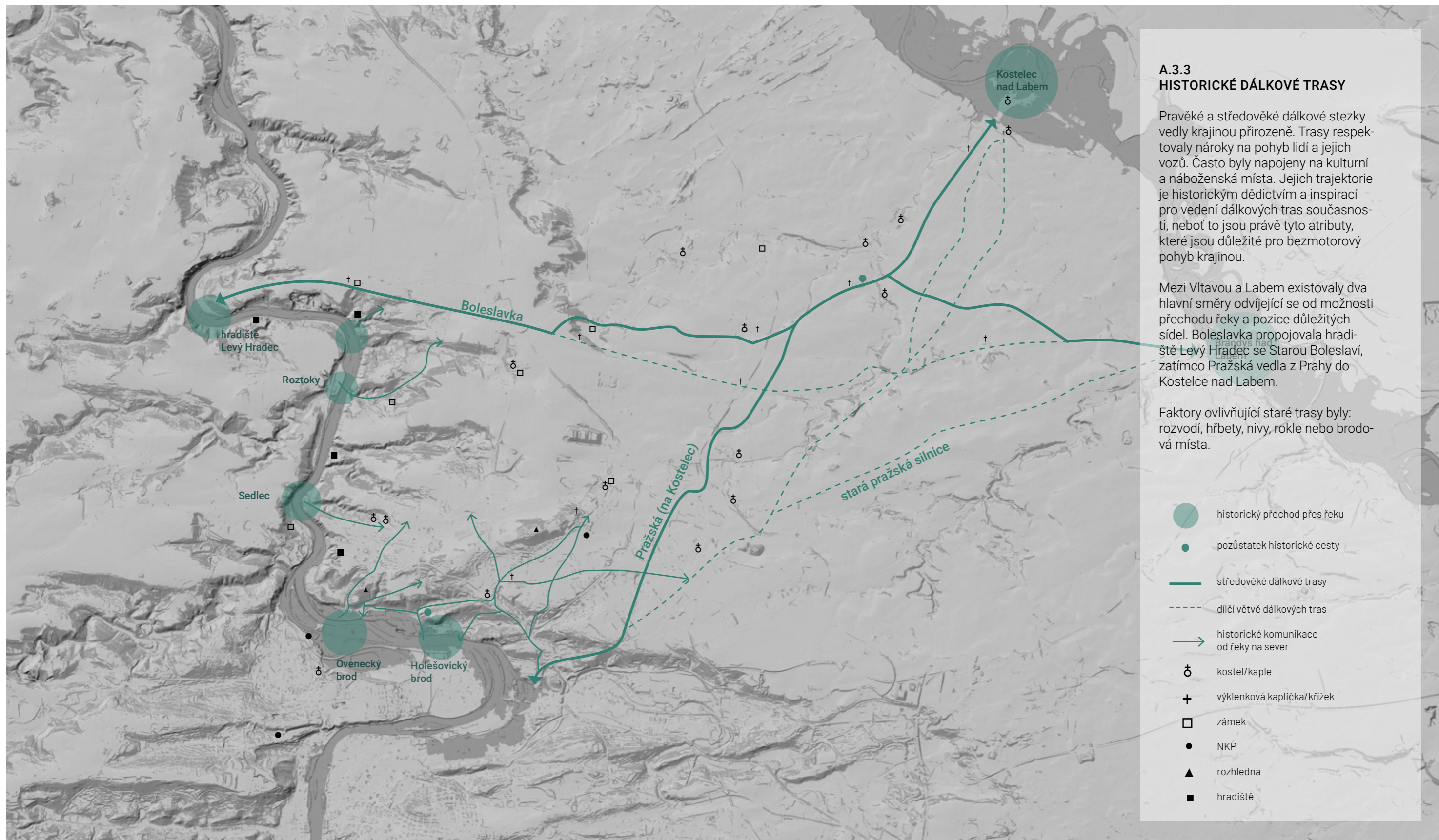


A.3

VÝKRESY ANALÝZY


















A.3.3 HISTORICKÉ DÁLKOVÉ TRASY

Pravěké a středověké dálkové stezky vedly krajinou přirozeně. Trasy respektovaly nároky na pohyb lidí a jejich vozů. Často byly napojeny na kulturní a náboženská místa. Jejich trajektorie je historickým dědictvím a inspirací pro vedení dálkových tras současnosti, neboť to jsou právě tyto atributy, které jsou důležité pro bezmotorový pohyb krajinou.

Mezi Vltavou a Labem existovaly dva hlavní směry odvíjející se od možnosti přechodu řeky a pozice důležitých sídel. Boleslavka propojovala hradiště Levý Hradec se Starou Boleslaví, zatímco Pražská vedla z Prahy do Kostelce nad Labem.

Faktory ovlivňující staré trasy byly: rozvodí, hřbety, nivy, rokle nebo brodová místa.

-  historický přechod přes řeku
-  pozůstatek historické cesty
-  středověké dálkové trasy
-  dílčí větve dálkových tras
-  historické komunikace od řeky na sever
-  kostel/kaple
-  výklenková kaplička/křížek
-  zámek
-  NKP
-  rozhledna
-  hradiště



A.3.4 KATEGORIZACE CEST

Mapa zobrazuje kategorii účelových komunikací, které jsou nejméně zatížené motorovou dopravou společně s vrstvou zmapovaných zaniklých cest. Tato kombinace představuje potenciál pro návrh bezmotorového propojení, které nejlépe splňuje požadavky na bezpečné dálkové trasy pro pěší a cyklo dopravu.

- **zaniklé cesty**
(dle map II. vojenského mapování)
- **účelové komunikace**
(lesní a polní cesty, chodníky pro pěší, stezky pro cyklisty...)
- **motorové komunikace**

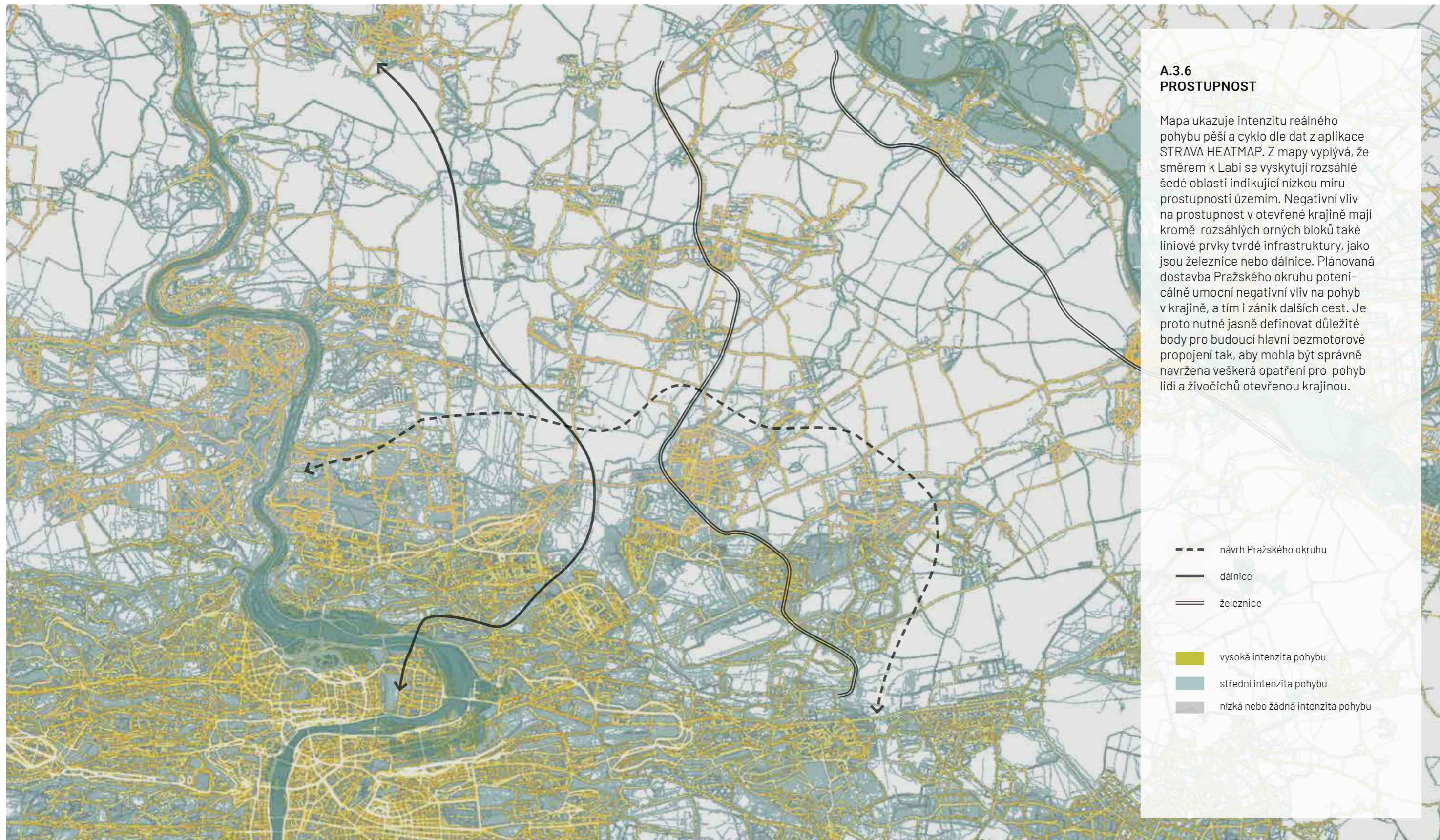


A.3.5 VEŘEJNÁ DOPRAVA

Mapa zobrazuje stávající i navrhovanou síť veřejné hromadné dopravy. Pro návrh dálkového propojení je napojení na dopravní uzly zásadním požadavkem. V řešeném směru se nachází především linka metra C se stanicemi Nádraží Holešovice, Kobylišy a Ládví. Oblast za hranicemi Prahy je odkázána především na automobilovou a autobusovou dopravu. Vlakové spojení směrem do Kostelce není přímé, přesto jsou jednotlivé stanice důležité body pro napojení trasy na přilehlé obce.

- potenciál využití stanice veřejné dopravy ve směru na Kostelec
- metro
- kolejová doprava stávající
- VRT - návrh
- tram návrh
- stanice kolejové dopravy
- P+R
- P+R návrh

1:80 000



A.3.6 PROSTUPNOST

Mapa ukazuje intenzitu reálného pohybu pěší a cyklo dle dat z aplikace STRAVA HEATMAP. Z mapy vyplývá, že směrem k Labi se vyskytují rozsáhlé šedé oblasti indikující nízkou míru prostupnosti územím. Negativní vliv na prostupnost v otevřené krajině mají kromě rozsáhlých orných bloků také liniové prvky tvrdé infrastruktury, jako jsou železnice nebo dálnice. Plánovaná dostavba Pražského okruhu potenciálně umocní negativní vliv na pohyb v krajině, a tím i zánik dalších cest. Je proto nutné jasně definovat důležité body pro budoucí hlavní bezmotorové propojení tak, aby mohla být správně navržena veškerá opatření pro pohyb lidí a živočichů otevřenou krajinou.

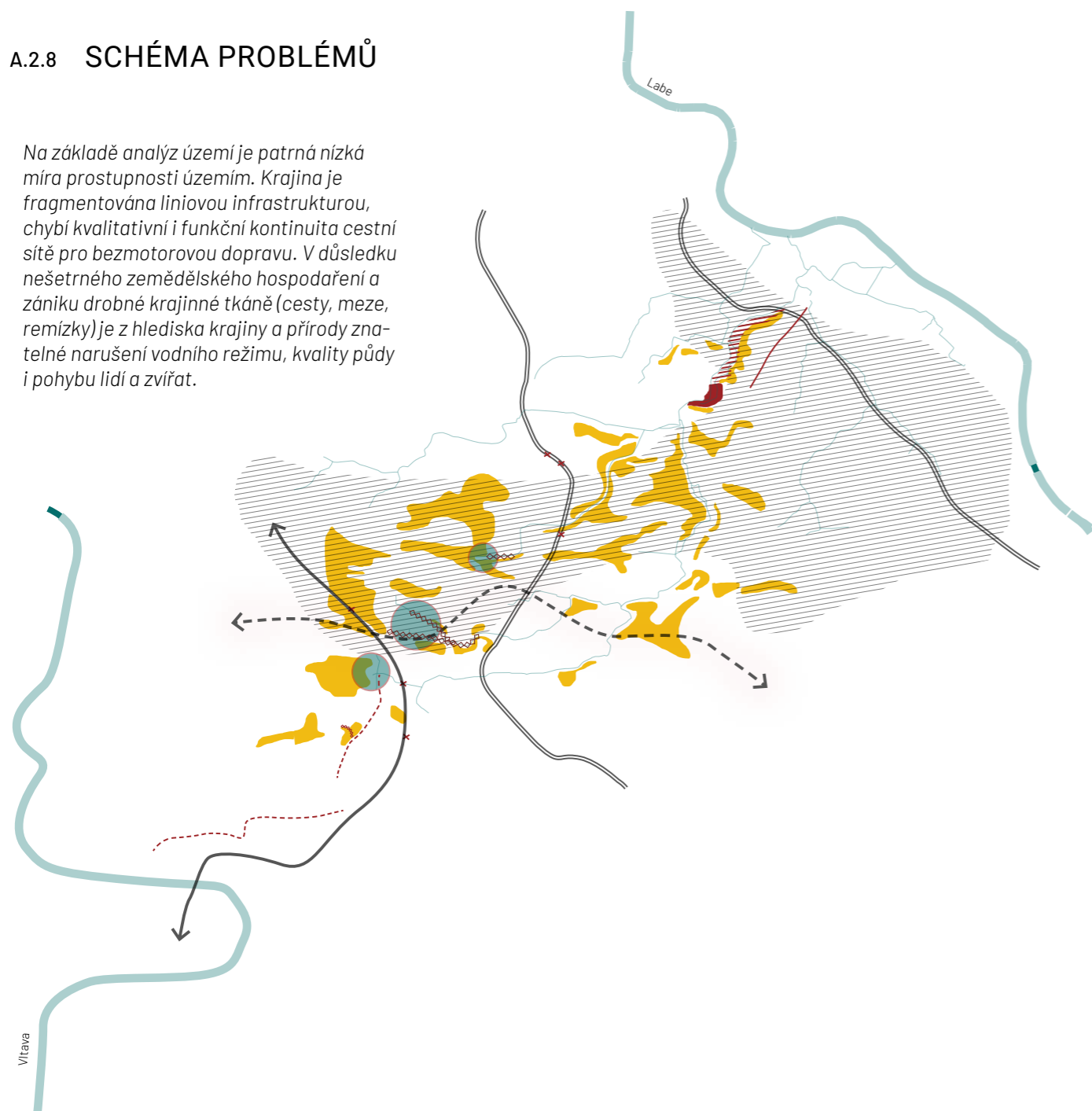
- návrh Pražského okruhu
- dálnice
- == železnice
- vysoká intenzita pohybu
- střední intenzita pohybu
- nízká nebo žádná intenzita pohybu

A.4

VÝSTUPY ANALÝZY

A.2.8 SCHÉMA PROBLÉMŮ

Na základě analýz území je patrná nízká míra prostupnosti územím. Krajina je fragmentována liniíovou infrastrukturou, chybí kvalitativní i funkční kontinuita cestní sítě pro bezmotorovou dopravu. V důsledku nešetrného zemědělského hospodaření a zániku drobné krajinné tkáně (cesty, meze, remízky) je z hlediska krajiny a přírody znatelné narušení vodního režimu, kvality půdy i pohybu lidí a zvířat.



- stávající vysokorychlostní komunikace
- stávající trať železnice
- návrh Pražského okruhu
- chybějící cyklistické opatření v trase návrhu
- komunikace přetížená motorovou dopravou

- území ohrožené vodní erozí
- neprostopné území
- nízké zastoupení vegetační složky v prostoru potoka
- území s nízkou mírou plošné prostupnosti pro bezmotorovou dopravu

- území prameniště s nízkou mírou přírodních retenčních ploch
- nevhodně řešené koryto toku, nízká míra doprovodné vegetační složky, omezený prostor pro rozlív
- chybějící či nevhodně řešený přechod

PŘÍKLADY PROBLÉMOVÝCH MÍST



limitující povrch historické dlažby, Dlážďenka - Troja



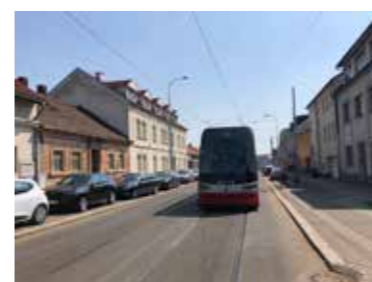
chybějící cyklistické opatření, Trojská



chybějící úrovnový přechod mezi stanicí metra a vlaku, Nádraží Holešovice



chybějící ochranné cyklistické opatření, Ďáblice



nevhodná organizace prostoru pro bezmotorový pohyb, Trojská



deficit lokálních přírodních cest kolem obce, Ďáblice



nevhodné řešení předprostoru hřbitova, upřednostněna motorová doprava



chybějící přechod z Ďáblického háje do Ďáblic



podjezd neplní funkci biokoridoru



nevhodné řešení koryta toku



deficit vegetačních prvků polabské krajiny



neprostopné okolí kolem Ďáblické skládky



nepřístupná kaplička uvězněná v hospodářském lese, Mratín



nevhodné využití říčních půd, deficit rozlívového prostoru



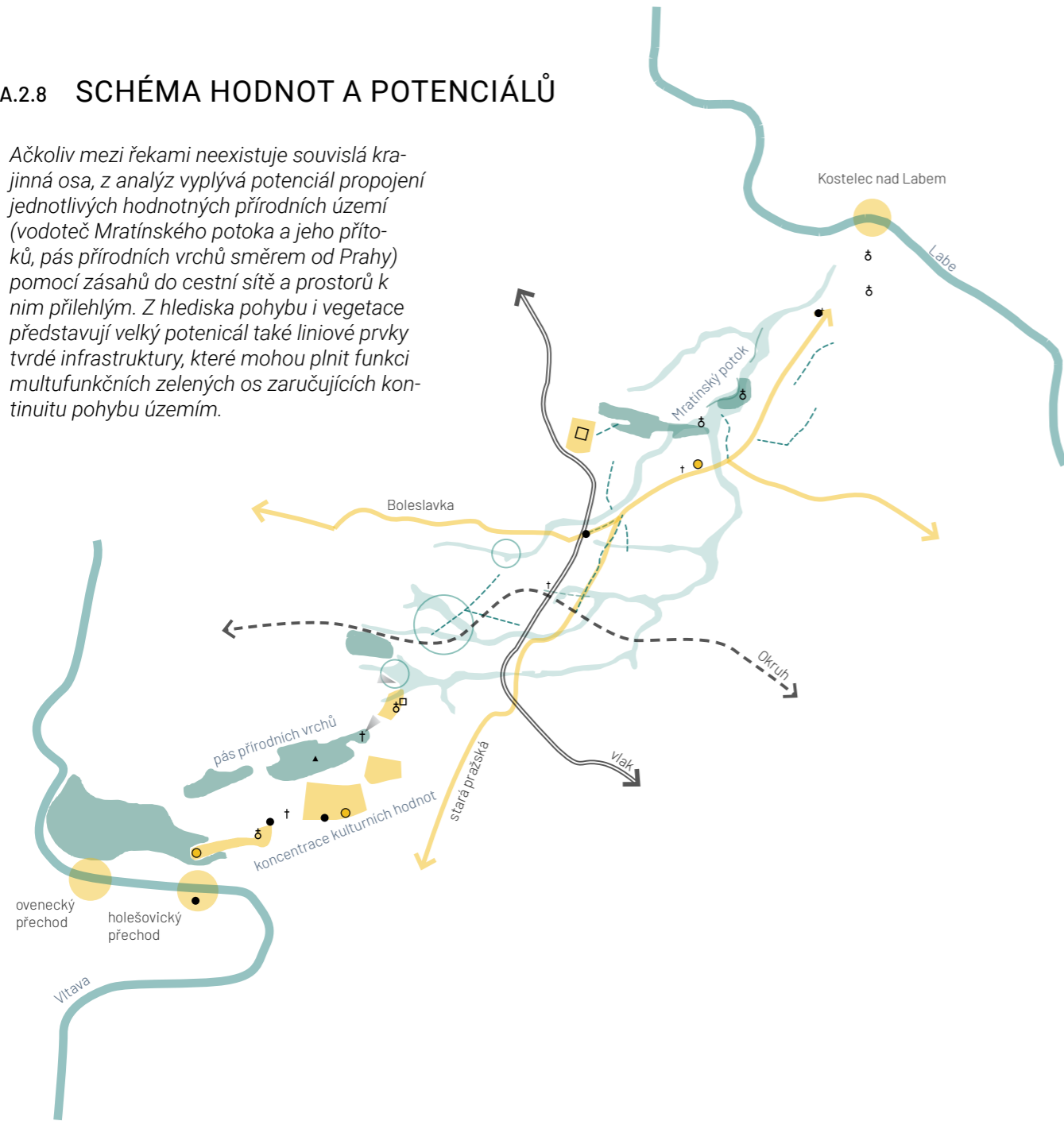
rizikový příjezd do Kostelce nad Labem



nenaplněný potenciál prostoru náměstí v Kotelci nad Labem

A.2.8 SCHÉMA HODNOT A POTENCIÁLŮ

Ačkoliv mezi řekami neexistuje souvislá krajinná osa, z analýz vyplývá potenciál propojení jednotlivých hodnotných přírodních území (vodoteč Mratinského potoka a jeho přítoků, pás přírodních vrchů směrem od Prahy) pomocí zásahů do cestní sítě a prostorů k nim přilehlým. Z hlediska pohybu i vegetace představují velký potenciál také liniové prvky tvrdé infrastruktury, které mohou plnit funkci multifunkčních zelených os zaručujících kontinuitu pohybu územím.



HODNOTY

- ↔ průběh středověké dálkové trasy
- hodnotné přírodní území
- hodnotné kulturní území
- historický přechod přes řeku
- pozůstatek historické cesty
- stanice VHD
- zámek
- † křížek
- ▲ rozhledna
- ⊕ kaple/kostel

POTENCIÁLY

- ↔ železnice
- - - návrh Pražského okruhu
- hlinité říční sedimenty
- - - zaniklá cesta ve vlastnictví obce
- ▲ místo s výhledem

HODNOTY



plastika Řeka, Praha - nádraží Holešovice



chodník s mapou toku Labe, Kostelec



přirozený brod - historický přechod řeky Vltavy, Troja



Trojský most, dominanta



historická cesta
Dlážděnka, Praha



pozůstatek zámecí zdi, Dáblice



kaplička na rušné ulici
T.G.Masaryka



mohutný historický úvoz, Sluhy



kaple sv. Františka
Xavierského, Mratín

POTENCIÁLY



centrální dopravní uzel Ládví



slepá diagonální ulice, pozůstatek
historické podoby území před
výstavbou Sídliště Dáblice



živý parter historické zástavby Kobylis



potenciál trasy podél
železnice, Hovorčovice



zeď Dáblického hřbitova,
liniový prvek v urbanizovaném
území s vysokou
architektonickou hodnotou



zpevněná komunikace s
nízkým zatížením moto-
rové dopravy, potenciál
pro cyklo, Kostelec nad
Labem



liniový prvek - teplovod s bohatou
skladbou doprovodné vegetace,
Hovorčovice



přístup k Labi, potenciál
rozvoje pláže, Kostelec nad
Labem



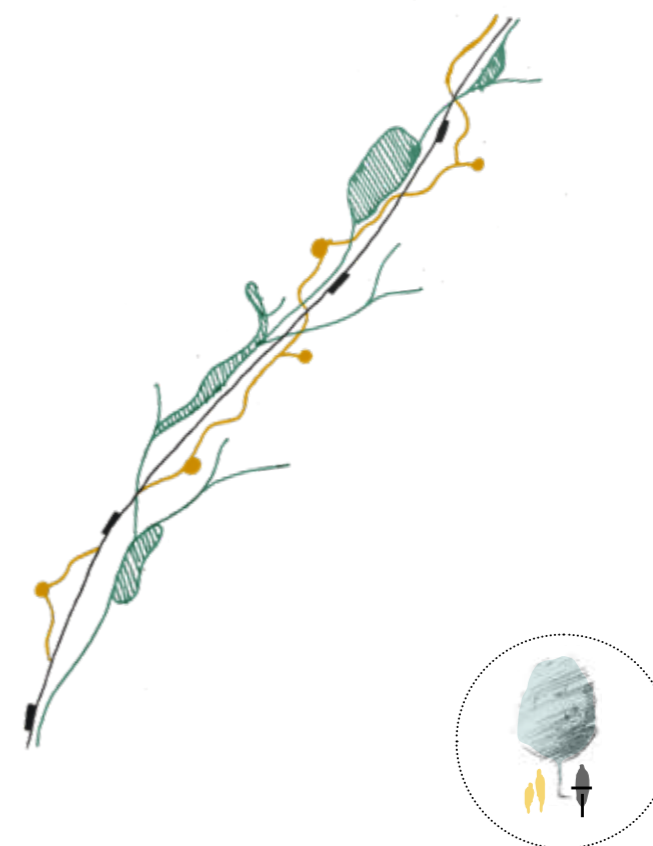
zaniklá cesta, Sluhy

B

NÁVRHOVÁ ČÁST

CHARAKTER PROPOJENÍ

V návrhu vytyčují směr, jehož struktura je tvořena třemi hlavními **osami**: pěší trasa, cyklotrasa a zelená kontinuita. Chápu propojení jako organismus, jehož části nemohou fungovat samostatně. Vzájemná provázanost posiluje sílu flexibilního celku. Nabízí alternativy, jež jsou předpokladem udržitelného designu a plánování.



PŘÍNOSY DÁLKOVÉHO PROPOJENÍ

Vize bezmotorového propojení dvou řek v konečném důsledku není trasa z bodu A do bodu B. Je to nástroj zlepšení krajiny a propojení jednotlivých, někdy malých a nenápadných míst.

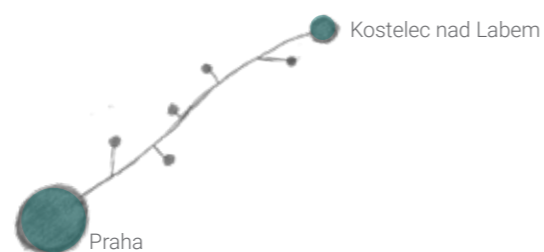
MEZI ŘEKAMI

Dvě nejdůležitější české řeky, Vltava a Labe, tvoří základní strukturu zelené i rekreační infrastruktury ve Středních Čechách. Jejich propojení dálkovou trasou přináší novou rozvojovou osu, která svojí podobou reaguje na dílčí problémy v jednotlivých částech.



MEZI MĚSTY

Propojení Prahy s Kostelcem nad Labem, významným labským městem na řece Labi. Propojení sídel kvalitní cestní sítí znamená obnovu vztahu, obchodu i krajiny.



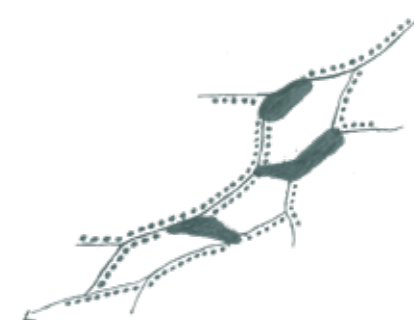
MEZI KRAJINAMI

Trasy prochází dvěma typy odlišných krajin. Z údolních zářezů vltavského kaňonu do otevřené rovinaté krajiny středolabských zemědělských nížin.



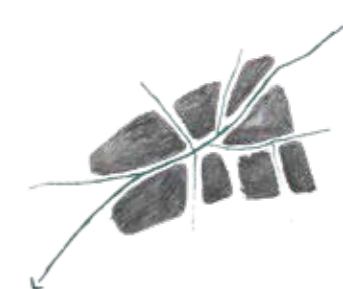
MEZI STROMY

Cesty propojují v současnosti izolované vegetační celky pomocí doprovodné vegetace. Kýžená podoba trasy představuje pochod či průjezd pod korunami stromů.



MEZI POLI

Rozvoj cestní sítě znamená posílení krajinné tkáně mezi poli. Cesta dělí nadměrně velké zemědělské bloky a umožňuje pobyt v krajině často opomíjené, ale půvabné.



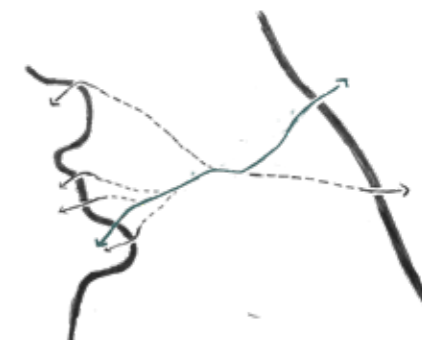
MEZI LIDMI

Cesta propojuje lidi, obce a komunity z hlediska fyzického i psychologického. Navíc participativní proces vzniku cesty může přispět k posílení vztahů mezi nimi. Sdílení významné dálkové trasy je nástrojem k sociální soudržnosti.



MEZI ČASY

Trasa vede po úsecích, které bývaly součástí stovky let trvajících dálkových stezek. Poutník tak zažívá krajinu vzpomínáním.



PRINCIPY VEDENÍ TRAS

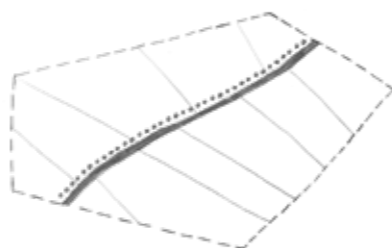
CESTA městem

V urbanizovaném prostředí je cesta formována domy. Dimenze a směr prostoru jsou často fixní, naopak kvalita a vnitřní uspořádání jsou ovlivnitelné. Důležitým benefitem pro vedení regionálního propojení městem je možnost alternativní trasy v případě překážky. Je proto vhodné vést trasu na základě konkrétních významných hodnot, a to v kontextu města, případně lokality, nikoli brát v potaz pouze kvalitu uličního prostoru, která může být v průběhu času zlepšena nebo zhoršena.



CESTA otevřenou zemědělskou krajinou

Otevřená příměstská krajina je nejbližší přírodní prostředí města a nabízí obrovský rekreační a ekosystémový potenciál. Zemědělská krajina byla v důsledku kolektivizace silně poškozena - došlo k oslabení propustnosti, degradaci půdy, odvodnění nebo fragmentaci silničních sítí. Cesty tvoří jeden z mála nástrojů, kterým je možné všechny tyto problémy řešit. Zároveň je historická cestní síť stále katastrálně zanesena v majetku obce. Vhodná obnova nebo úprava cest je rychlá a účinná krajinnotvorný nástroj pro rozvoj rekreačního zázemí sídel i zlepšení celkového stavu zemědělské krajiny.



CESTA podél vodních toků

Říční síť vytváří soustavu podlouhlých sníženin s jednostranně souvislým sklonem. Disponuje vysokou stabilitou a poskytuje kontakt s přírodním prostředím. Regionální trasa by měla v co nejvyšší míře probíhat podél toků, neboť tvoří základní strukturu zelené infrastruktury. Přírodní charakter nivy odpovídá spíše **rekreační** trase, jelikož zde hrozí riziko povodní ohrožující stabilitu tvrdých konstrukcí dopravních koridorů, jako jsou například páteřní cyklostezky. Ty je vhodné vést až na hranici zaplavovaného území.



CESTA v krajinném rozhraní (ekoton)

Cesta například na rozhraní lesa a pole představuje jasnou hranici mezi dvěma přírodními typy. Plní významnou roli z hlediska unikátního biodiverzitého prostředí, neboť zde dochází ke střetu několika habitatů. Nabízí také unikátní zážitek z obou prostředí, které tím zároveň chrání.



CESTA podél liniové infrastruktury

Liniové technické prvky jako dálnice a železnice jsou významnými komunikačními tahy, jejichž využití je však často přizpůsobeno pouze jednomu módu dopravy. Jsou to kontinuální prvky propojující město s krajinou. Z hlediska průběhu mají stabilní sklon. Je proto účelné využít jejich kontinuitu k pěší, cyklo i zelené infrastruktuře a překlopit obraz „bariery“ v obraz „živé“ a multifunkční osy.



CESTA po hřebenech

Hřbety často tvoří rozvodí a mají pozvolný sklon. To umožňuje optimální podmínky pro vedení cesty, jejíž hlavním účelem je doprava. Nabízí využití pro páteřní cyklotrasy, sport a pohodlný průběh krajiny.



CESTA kolem/uvnitř malých sídel

Regionální propojení zvyšuje míru atraktivity a tím i míru provozu pěších a cyklistů. Bezmotorový dopravní koridor je veden podél hranice obce, nikoliv uvnitř, aby nedocházelo k narušení obytných zón sídla a zbytečnému křížení ulic na rychlostní trase. Pěší trasu je vhodné vést naopak středem obce a zajistit bezpečné křížení s komunikací pro motorová vozidla.





NÁVRH OSY PROPOJENÍ

OSA NÁVRHU představuje jakousi pomyslnou linii optimálních podmínek pro průchod krajinou. Cestní síť je v tomto směru rozvinuta takovým způsobem, aby plnila funkci propojujícího prvku zelené infrastruktury.

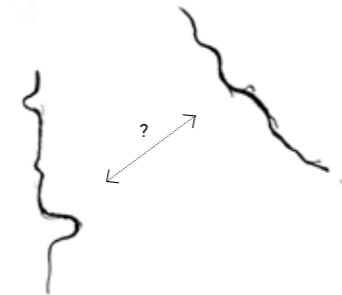
Posílení vegetační složky či pouhé zprůchodnění území znamená předpoklad pro rozvoj zelené infrastruktury a vytvoření podmínek pro nové vazby, které mohou vyvolat další pozitivní změny. Vlivem pohybu lidí a zvířat a nových aktivit se zvyšuje obytnost krajiny a posiluje vztah nutný ke změně. Forma zásahů tak reaguje na kontext místa i celku.



NÁSTROJE PROPOJENÍ

V Labskovltavském meziříčí, krajinně silně zatížené zemědělstvím a nízkou mírou přítomnosti vegetační složky, existují dva hlavní nástroje propojení zelené infrastruktury. **Cesty** (spolu s remízky a mezemi) v otevřené krajině a **vodní toky**.

Oba tyto prvky představují základní krajinnou tkáň dělící lány zemědělských bloků. Trasy jsou vedeny tak, aby rozvíjely oba tyto principy a jednotlivé zásahy posilují funkci těchto prvků.



cesty



vodní toky



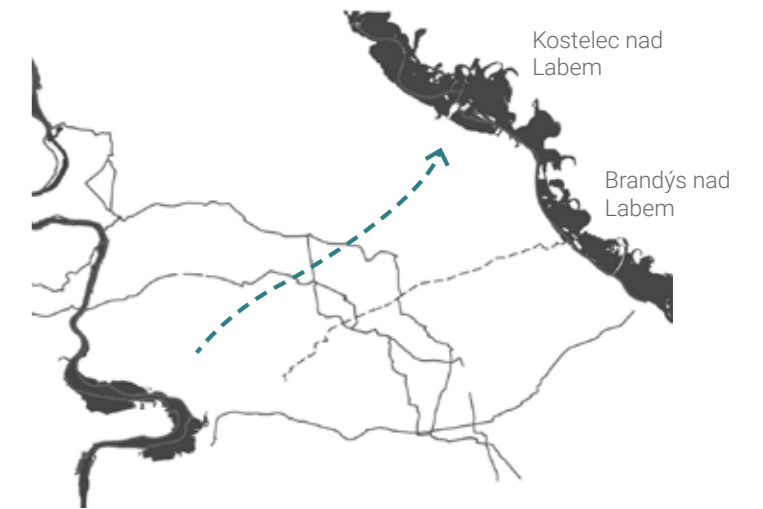
přírodní celky



SOUVZTAŽNOST OSY S OSTATNÍMI SYSTÉMY

regionální cyklotrasy

Vize propojení směrem do Kostelce reflektuje současný systém páteřních cyklotras. Doplní je tak chybějící osu směrem na severovýchod a doplňuje návrh páteřní cyklotrasy do Brandýsa nad Labem stejně tak jako návrh poutní cesty Via Sancta.



system ÚSES

Vzhledem k regionálním a nadregionálním systémům ÚSES je návrh doplňující osou.



prostupnost

Vzhledem k současné intenzitě pohybu lidí v území mezi řekami je návrh veden tak, aby rozvíjel oblasti s nízkou mírou prostupnosti.



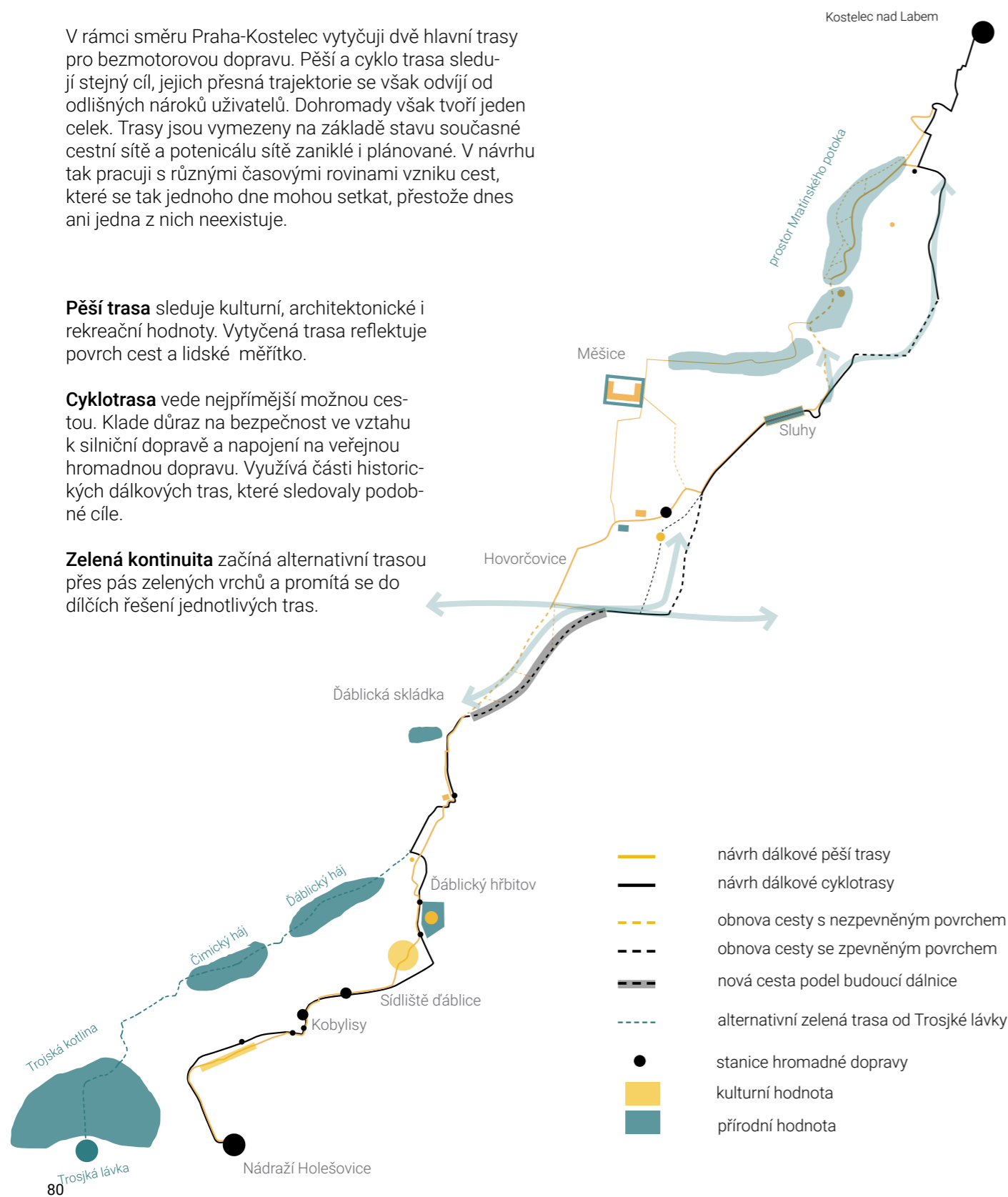
NÁVRH TRAS

V rámci směru Praha-Kostelec vytyčují dvě hlavní trasy pro bezmotorovou dopravu. Pěší a cyklo trasa sledují stejný cíl, jejich přesná trajektorie se však odvíjí od odlišných nároků uživatelů. Dohromady však tvoří jeden celek. Trasy jsou vymezeny na základě stavu současné cestní sítě a potenciálu sítě zaniklé i plánované. V návrhu tak pracují s různými časovými rovinami vzniku cest, které se tak jednoho dne mohou setkat, přestože dnes ani jedna z nich neexistuje.

Pěší trasa sleduje kulturní, architektonické i rekreační hodnoty. Vytyčená trasa reflektuje povrch cest a lidské měřítko.

Cyklotrasa vede nejpřímější možnou cestou. Klade důraz na bezpečnost ve vztahu k silniční dopravě a napojení na veřejnou hromadnou dopravu. Využívá části historických dálkových tras, které sledovaly podobné cíle.

Zelená kontinuita začíná alternativní trasou přes pás zelených vrchů a promítá se do dílčích řešení jednotlivých tras.



ZAČÁTEK A KONEC

Začátek a konec trasy spojuje hned několik důležitých míst. Z hlediska symbolického jde o propojení dvou pozapomenutých uměleckých děl s tematikou řek Vltava a Labe. Trasy propojují také důležité historické brody, které jsou dnes povýšeny architekturou hodnotných mostních konstrukcí. V neposlední řadě jde o propojení dvou páteřních cyklotras podél obou řek.

PRAHA



socha Řeka, Nádraží Holešovice



Trojská lávka

Trojský most



Povltavská promenáda

KOSTELEC NAD LABEM



umělecký prvek v Kostelci nad Labem s tematikou řeky Labe



most přes Labe, 30. léta

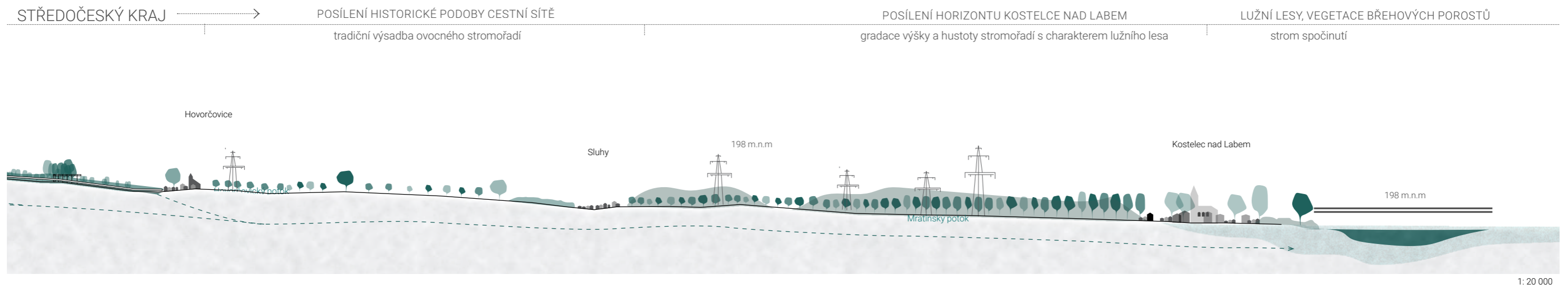
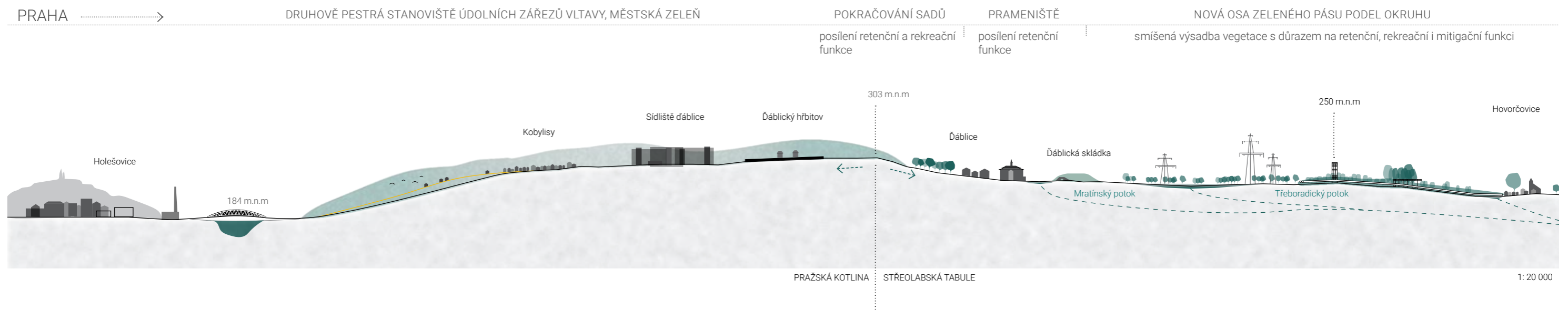


Labská regionální cyklotrasa

HLAVNÍ ŘEZ OSOU TRAS

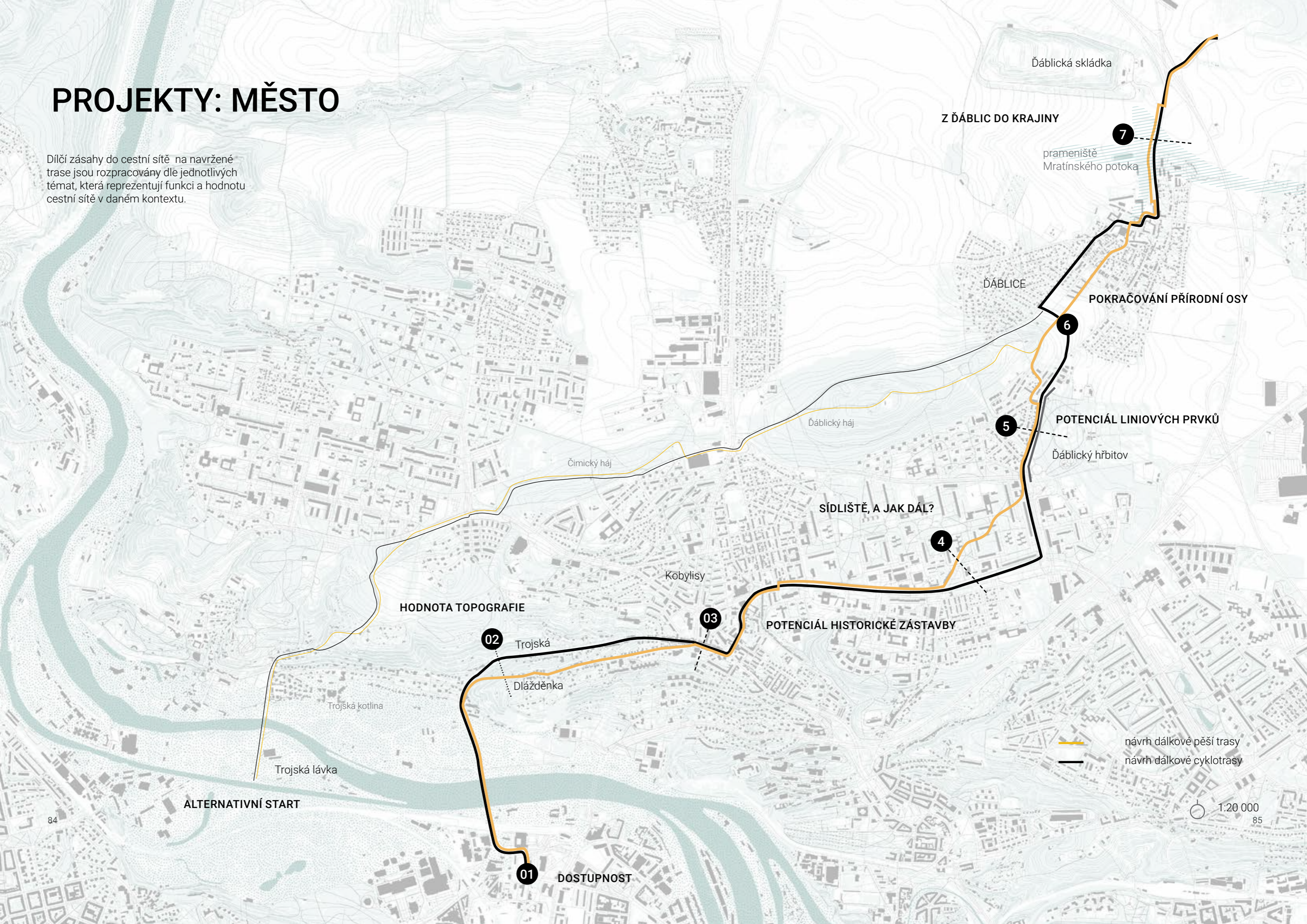
Na hlavním řezu ukazují topografii krajiny mezi řekami a vytyčují principy nové výsadby podél cestní sítě. Druhovú skladbu by vždy měla reflektovat přímé stanovištní podmínky, požadovanou funkci i širší koncepci krajiny. V návrhu tak vytyčují kompoziční principy a požadovanou funkci na jednotlivá území na trase.

*výšková souřadnice je k účelům práce upravena na ose Z v násobku 1.5 tak, aby vynikl řezový profil

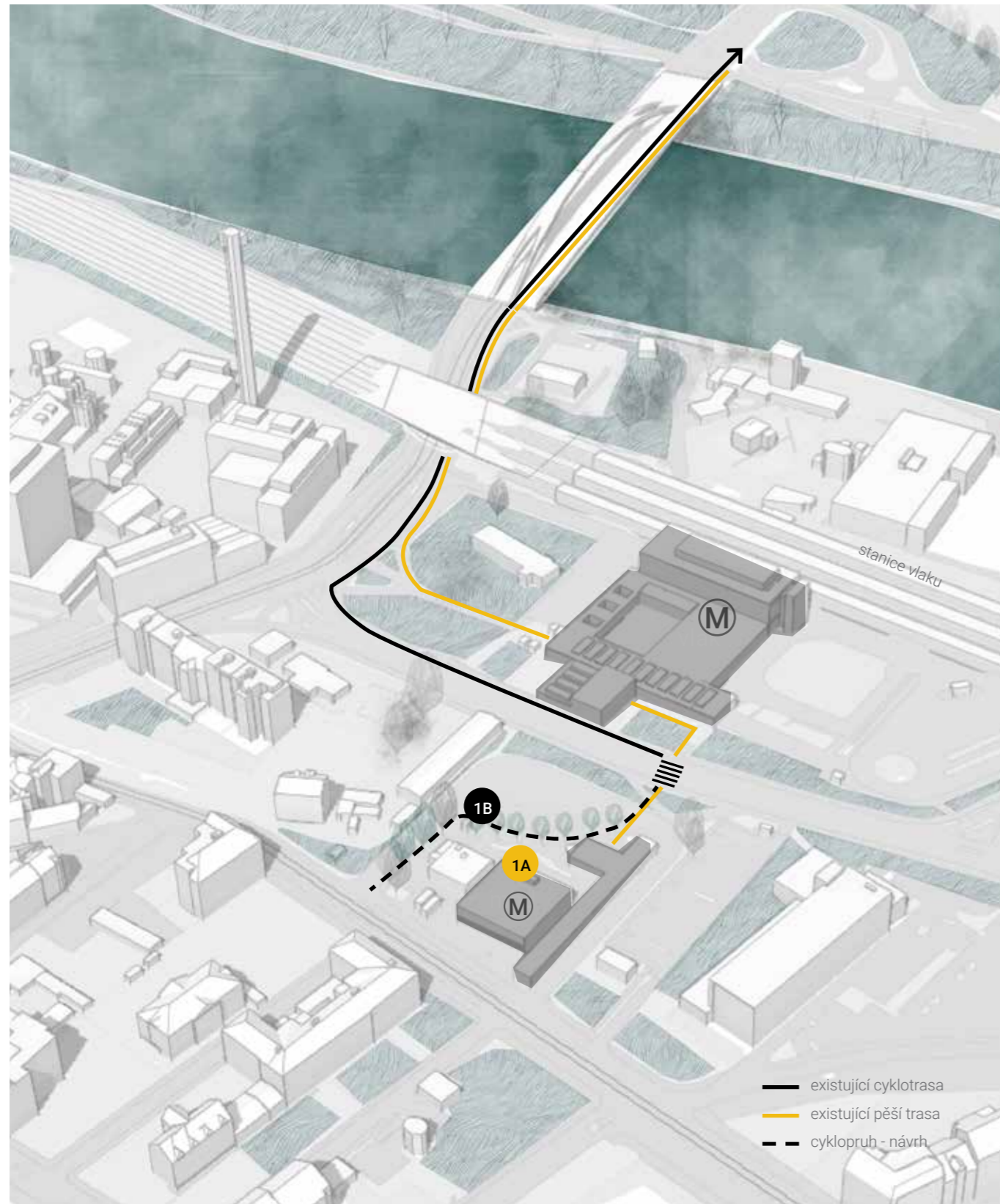


PROJEKTY: MĚSTO

Díleční zásahy do cestní sítě na navržené trase jsou rozpracovány dle jednotlivých témat, která reprezentují funkci a hodnotu cestní sítě v daném kontextu.



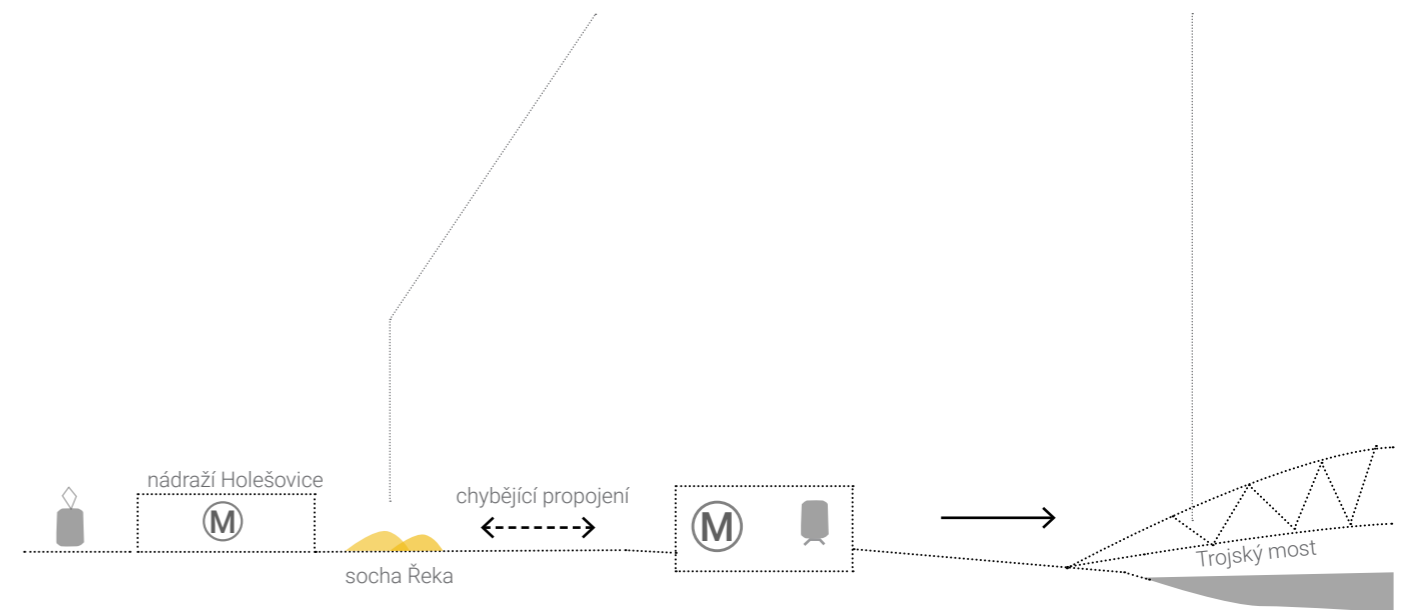
01 Nádraží Holešovice



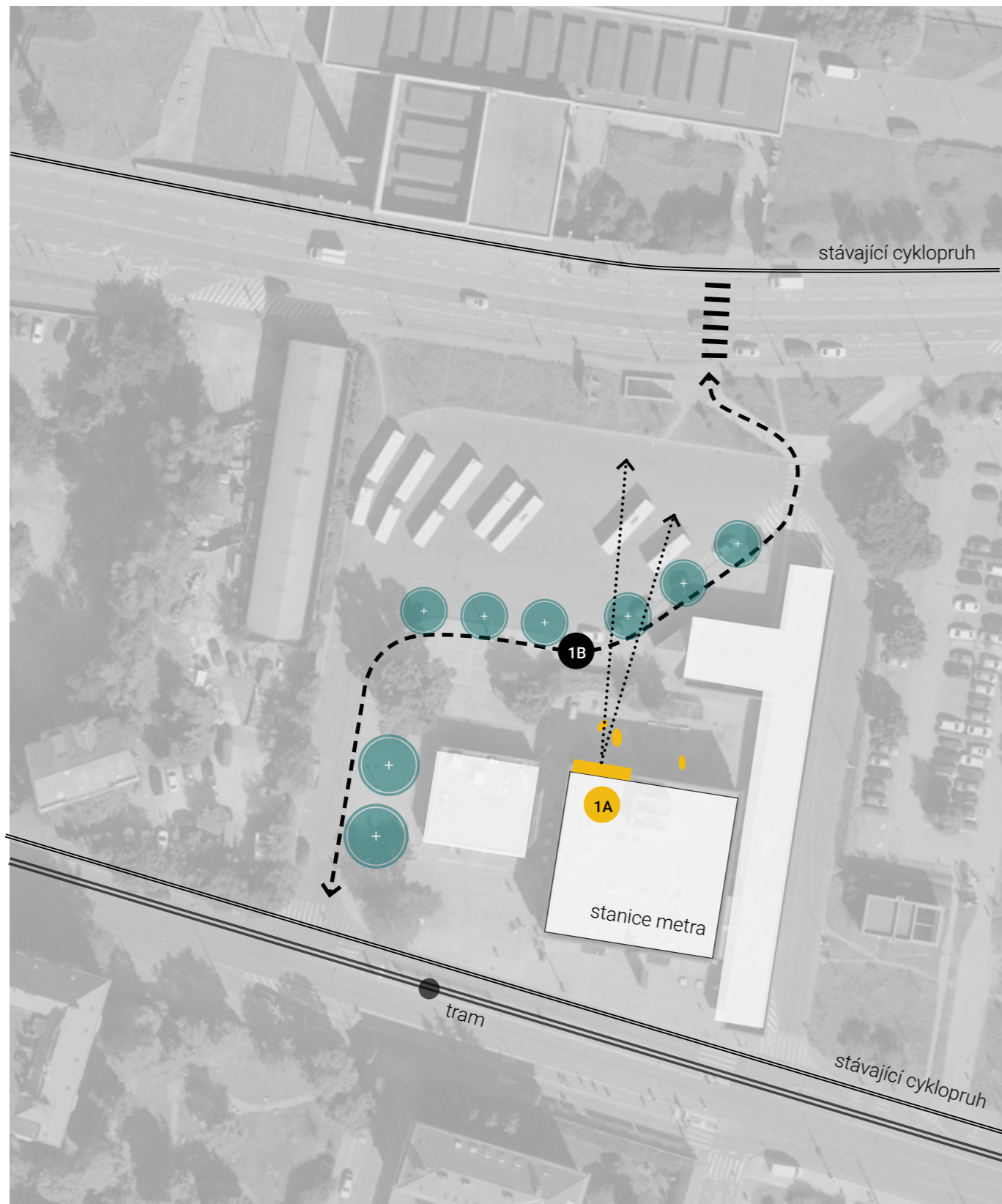
DOSTUPNOST, DOMINANTA, SYMBOL

Trasa začíná v místě bývalého středověkého holešovického brodu, dnes hlavním dopravním centrem s dominantou Trojského mostu.

Návrh využívá stávající, avšak upozaděnou sochu Řeka jako symbolický začátek trasy mezi Řekami Vltava a Labe.

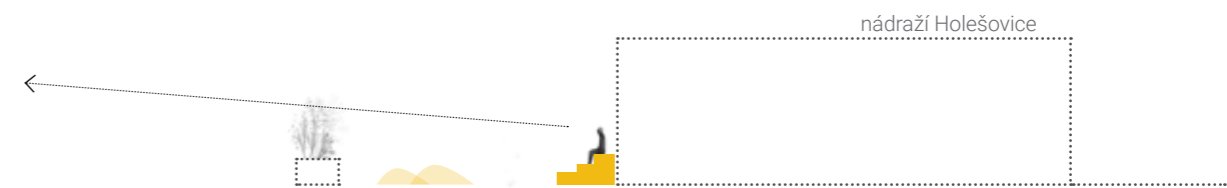


- 1A doplnění mobiliáře u plastiky Řeka
- 1B doplnění cyklopruhu se stromořadím
- ≡ přechod



1:1000

1A DOPLNĚNÍ MOBILIÁŘE - LAVIČKA



1B CYKLOPRUH



NÁDRAŽÍ HOLEŠOVICE

Prostor za stanicí metra dnes neumožňuje posezení s krytými zády, lidé tak postávají u stěny, která zároveň skýtá pohled na panorama Kobyliš. Malý zásah mění orientaci prostoru a umožňuje pobyt v blízkosti plastiky.

Nový cyklopruh využívá prostorových rezerv a bezpečně propojuje obě stanice veřejné dopravy.



02 Trojským údolím



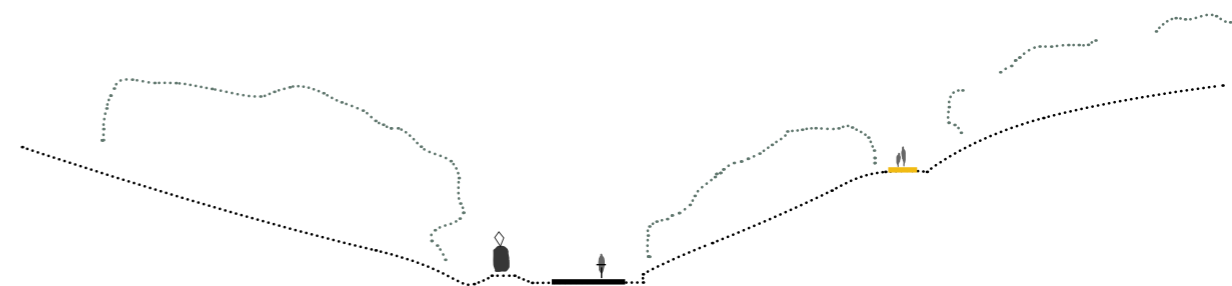
HODNOTA TOPOGRAFIE

Pěší trasa stoupá historickou cestou Dlážděnkou směrem k zástavbě rodinných domů.

Cyklotrasa vede podél železnice ulicí Trojskou. Podobně jako trasa přidružené tramvajové trati využívá charakteru pozvolného stoupání Trojským údolím.



V místě, kde se trasy rozdělují, je patrný rozdíl ve sklonitosti i povrchu komunikací. V současnosti jsou obě cesty využívány převážně motorovou dopravou. V Trojské chybí cyklistické opatření, povrch Dlážděnky není vhodný pro chůzi.



- 2 A Dlážděnka - doplnění středového dlážděného pruhu pro pěší
- 2 B Trojská - doplnění značeného cyklopruhu v obou směrech



doplnění mobiliáře
(místo spočinutí)

středový pás
maloformátové
pochozí dlažby

původní narušená
dlažba od pojezdu



Po malebné cestě prý jezdil se svým kočárem sám Rudolf II. při cestě na sever. Dnes je tato dlážděná ulice využívána především rezidenty vilové zástavby v Troji. Unikátním charakterem, nízkou mírou dopravního zatížení a historickou hodnotou má potenciál využití pro pěší dopravu. Charakteristickými prvky jsou kamenná dlažba, měkké rozhraní a nezastavěnost v přímém okolí.

V návrhu pracuji s citlivým doplněním prvků mobiliáře a středového dlážděného pruhu z maloformátové dlažby vhodné pro pěší. Jedná se o první krok v rozvoji cesty, jehož úkolem je zajištění základních podmínek pro bezpečný pohyb po cestě a to při zachování současného genia loci. Původní dlažba je ponechána na dožití, připomíná tak „vyježděné koleje Rudolfa II.“



značený cyklopruh v HDP

značený cyklopruh
v HDP

chodník

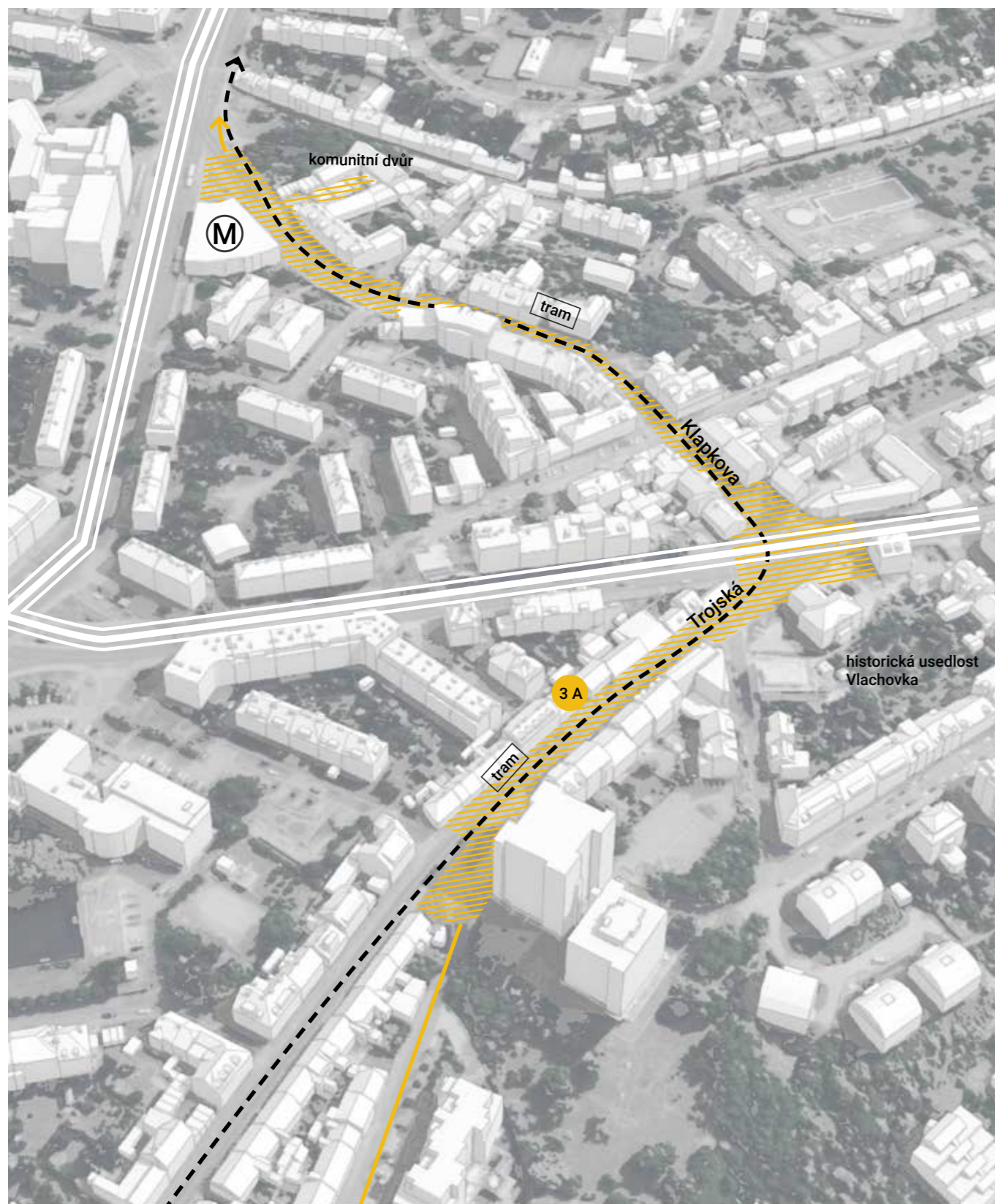
opěrná sedací
zídka

hlavní dopravní prostor



Komunikace má potenciál rozvoje pro cyklistickou dopravu směrem na Ďáblice, a to především z důvodu ojedinělé situace mírného svahu v kombinaci s nízkou mírou zatížení motorové dopravy a napojením na veřejnou hromadnou dopravu.

03 Kobyličky

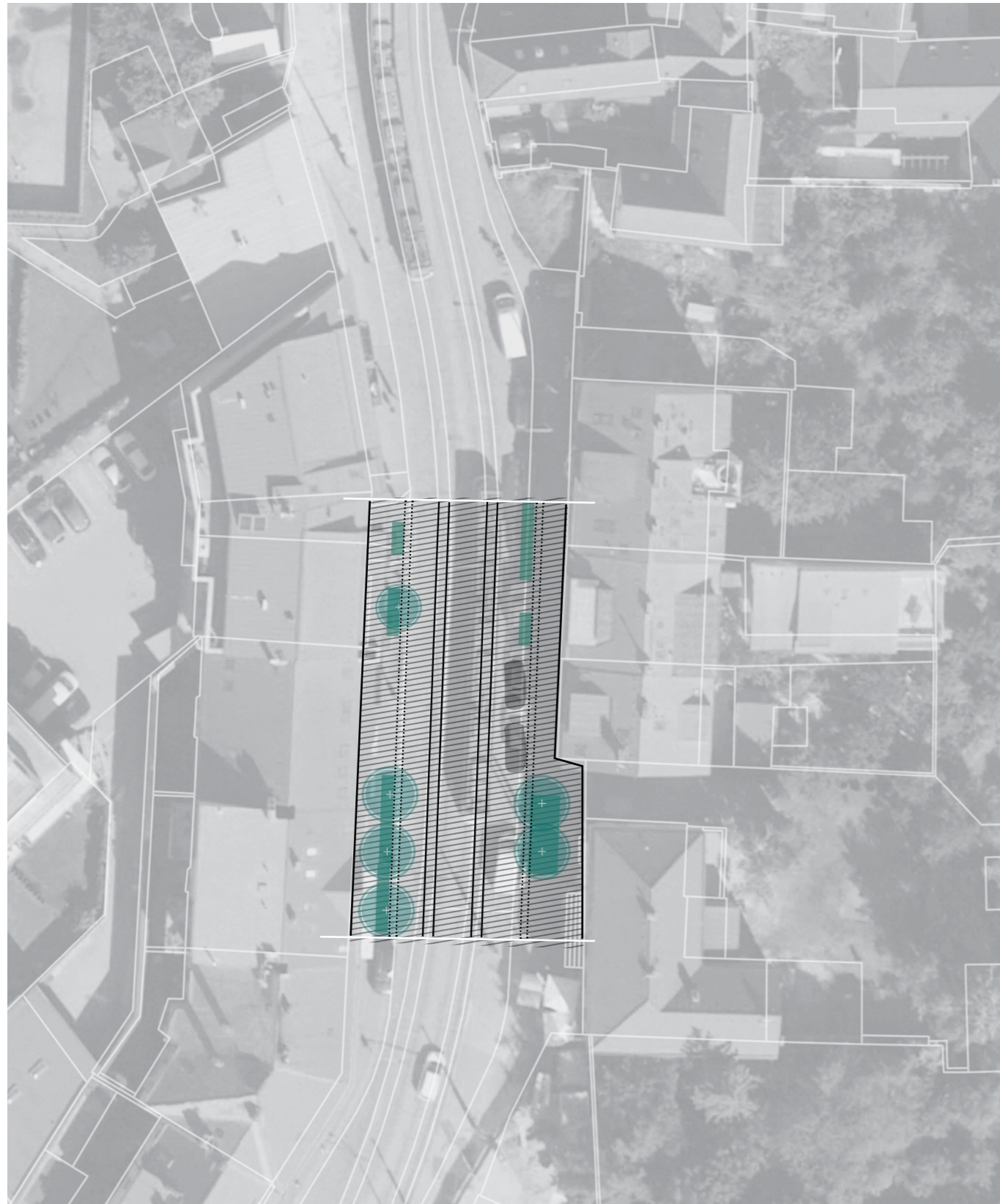


POTENCIÁL HISTORICKÉ ZÁSTAVBY

Po stoupání se obě trasy střetnou do společné ulice tvořené historickou zástavbou Kobyličky s obchodním parterem a potenciálem živé městské ulice. Ulice disponuje lidským měřítkem, nízkou mírou dopravy a vysokou dopravní obsažností veřejnou dopravou. Potenciál veřejného prostoru je však omezen kvalitou povrchu a uspořádáním uličního prostoru, který nereflektuje nároky na pohyb všech druhů dopravy včetně cyklistů.



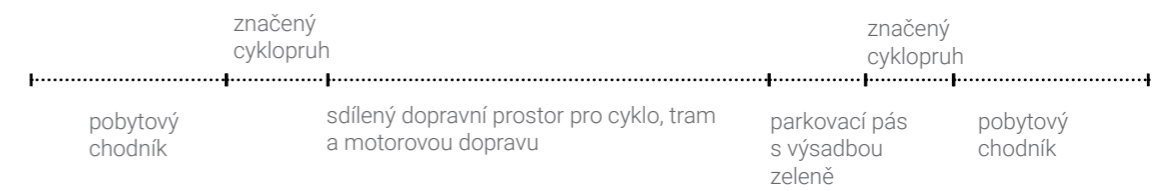
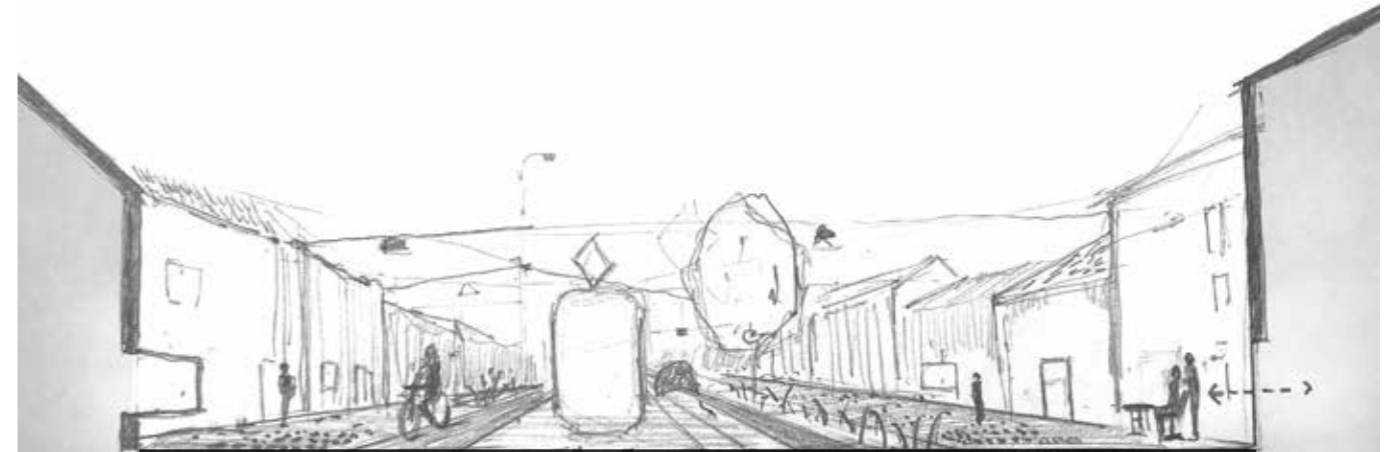
3 A úprava uličního prostoru



○ 1:500

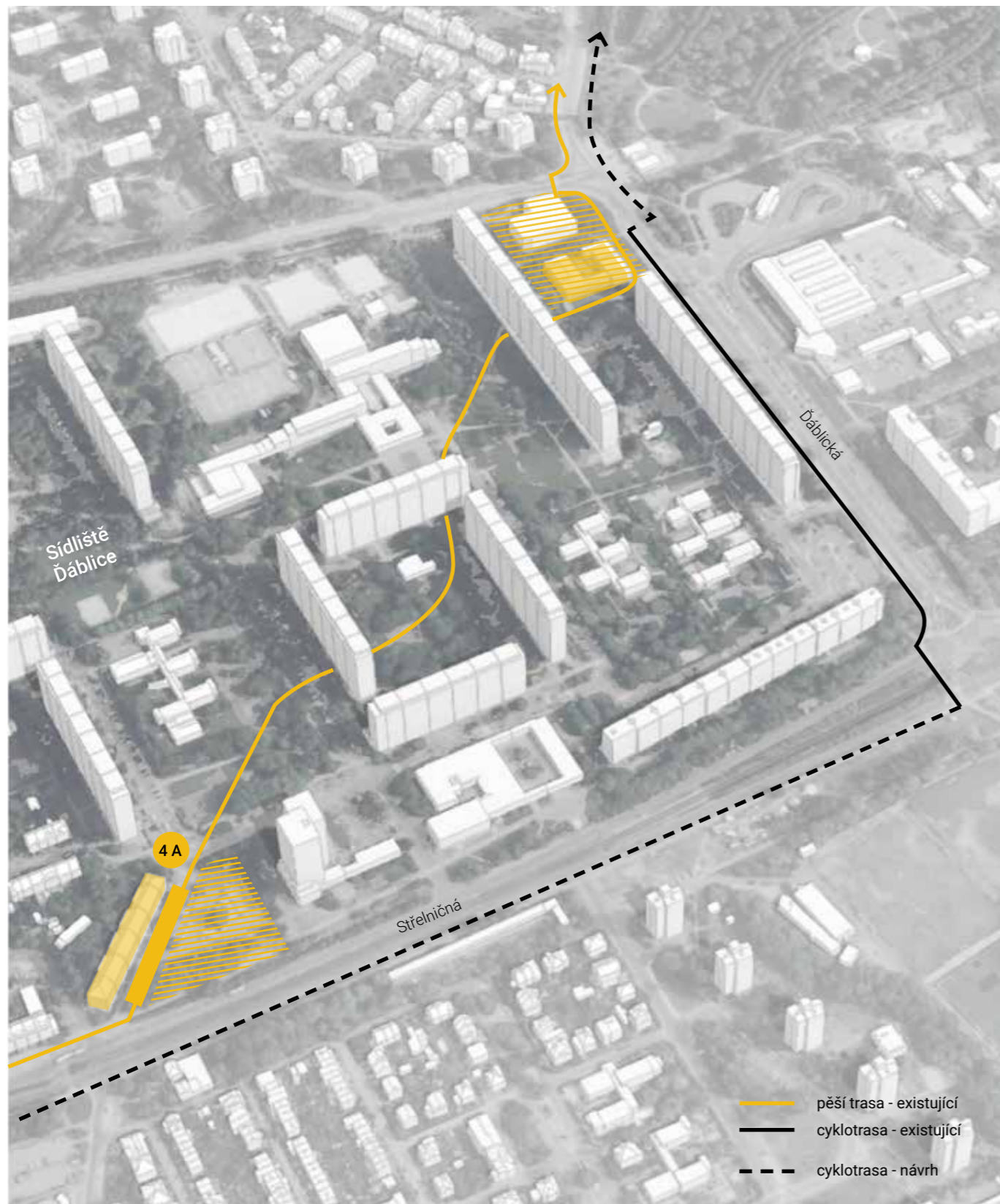
3A

ÚPRAVA ULICE - SDÍLENÝ PROSTOR S MOTOROVOU DOPRAVOU



V návrhu nastiňují rozvinutí potenciálů lokální městské ulice v historické zástavbě Kobylyš. Navrhují úpravu uličního profilu pro sdílený pohyb pěší, cyklo, tram a omezené motorové dopravy. Zásadním požadavkem na sdílený prostor je vyrovnaní povrchů do jedné úrovně.

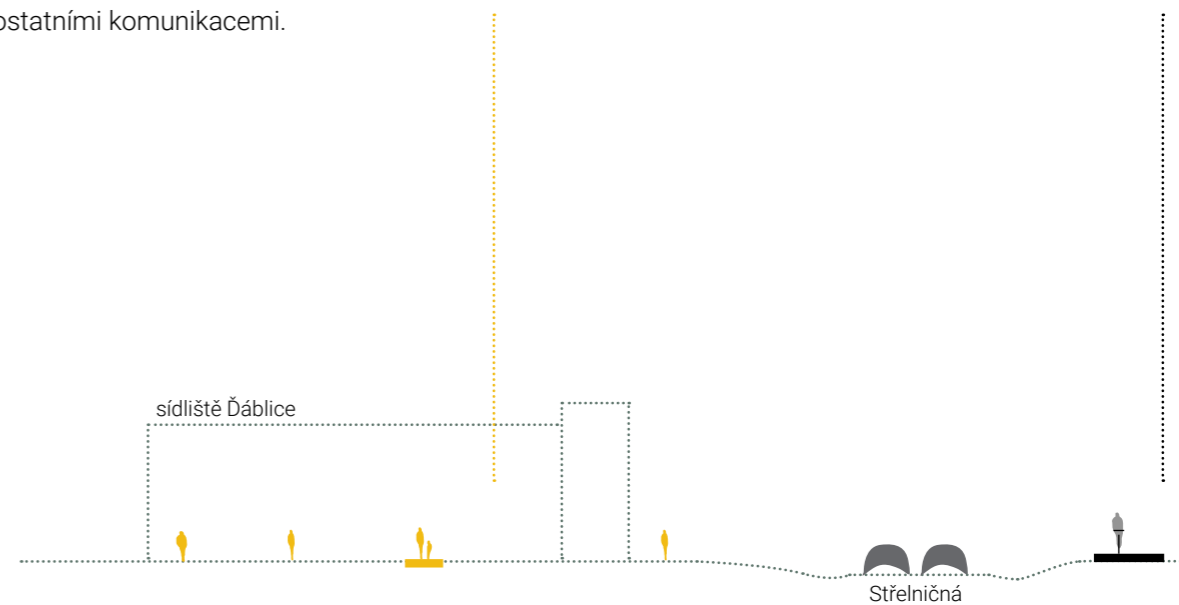
04 Sídliště Ďáblice



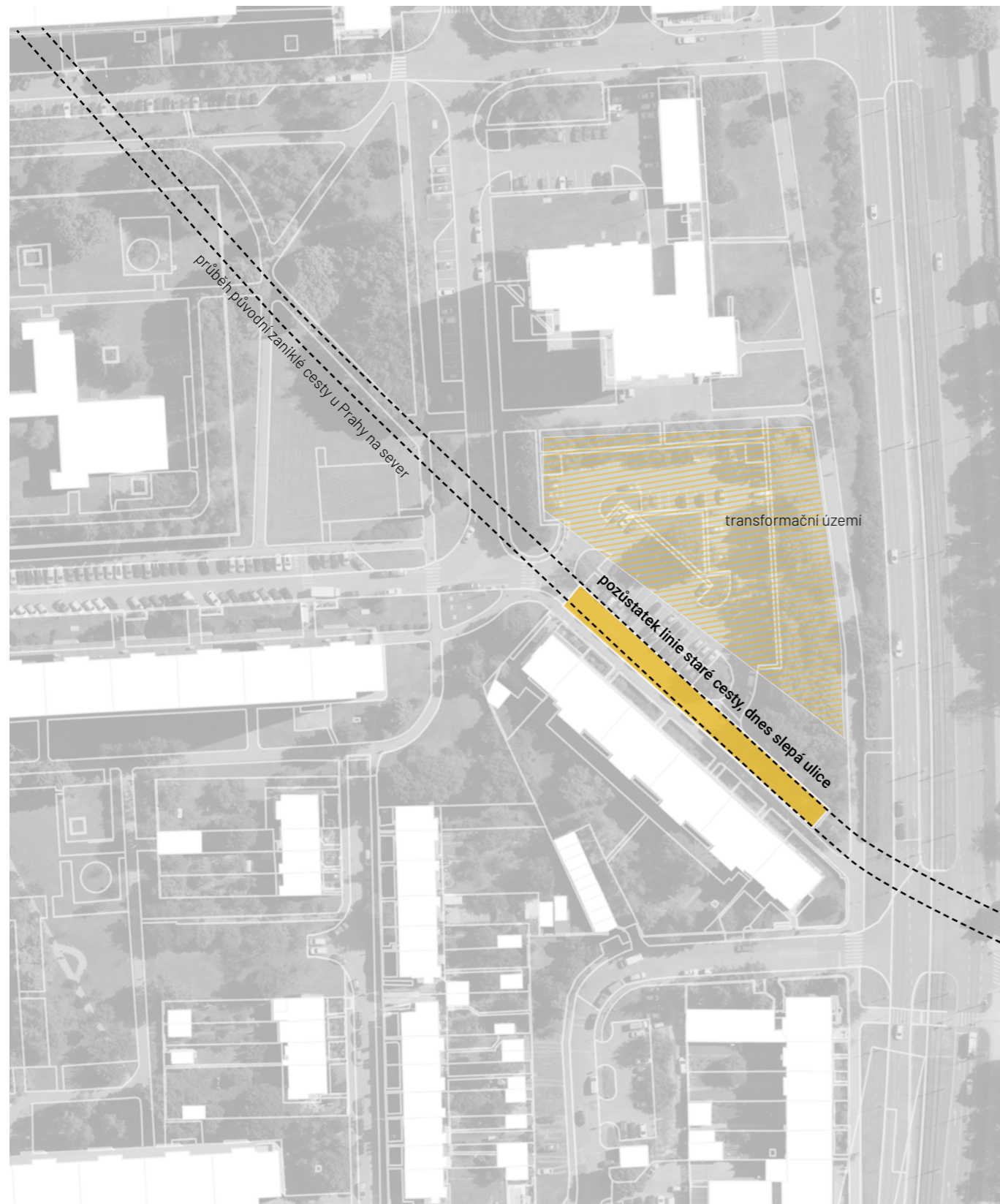
- pěší trasa - existující
- cyklotrasa - existující
- - - cyklotrasa - návrh

SÍDLIŠTĚ, A JAK DÁL?

Pěší trasa vede skrze modernistickou zástavbu sídliště Ďáblice, která nahradila historickou linii staré cesty. Uspořádání veřejného prostoru sídliště je podřízeno geometrii, která neodpovídá nárokům dálkové cyklotrasy. Ta je proto vedena naopak vně sídliště podél hlavní silnice, kde je v přidruženém prostoru dostatek místa pro samostatnou cyklostezku a nedochází tak ke křížení s ostatními komunikacemi.

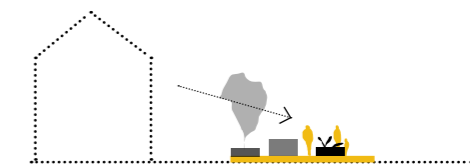


- ▨ transformace veřejného prostoru dle studie Ďáblice (CCEA MOBA)
- 4 A připomínka linie historické cesty - revitalizace slepé ulice na komunitní prostor (formou participace)



4 A

PŘÍPOMÍNKA HISTORICKÉ CESTY JAKO KOMUNITNÍ PROSTOR



Sídliště Dabčice je známo vyšší mírou komunitní soudržnosti a je zde potenciál participativního projektu při návrhu připomínky cesty, prostoru, který dnes slouží pouze parkování a nenavazuje na okolní cestní síť.

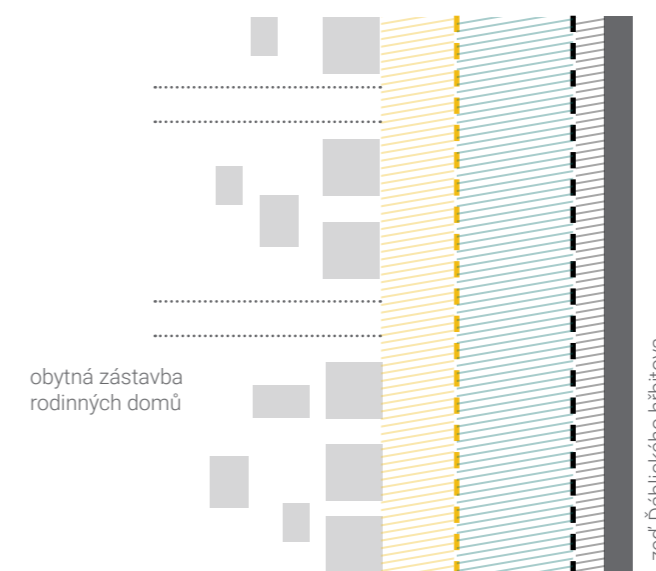
Pozůstatek urbanistické linie původní cesty se náchází v blízkosti stejně orientovaného domu. Slepá ulice je umístěna u budoucího rozvojového území a přímo navazuje na ojedinělý třípodlažní obytný dům, který by mohl plnit funkci sociální kontroly nad komunitním prostorem.

05 Ďáblický hřbitov

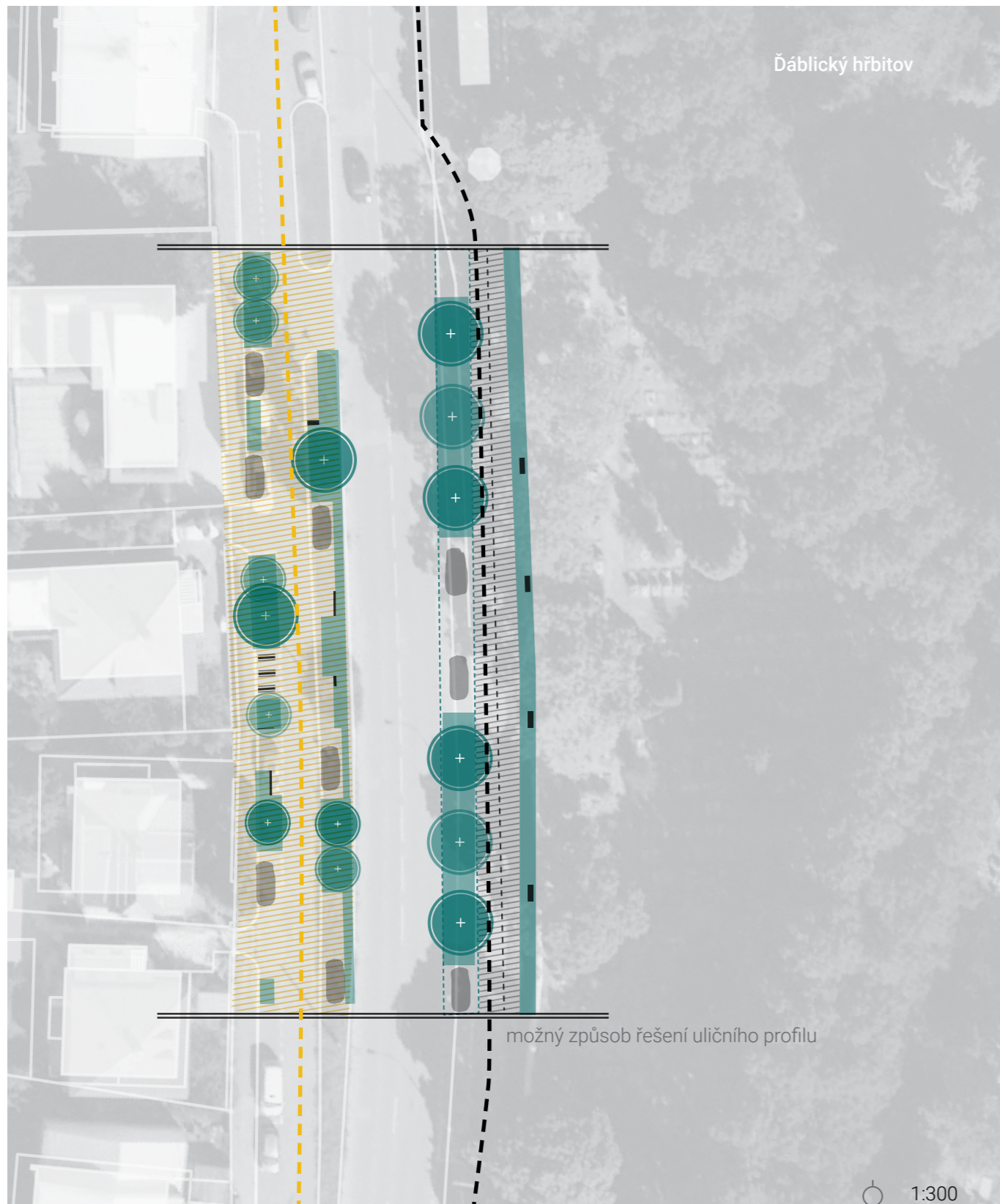


LINIOVÉ PRVKY VE MĚSTĚ

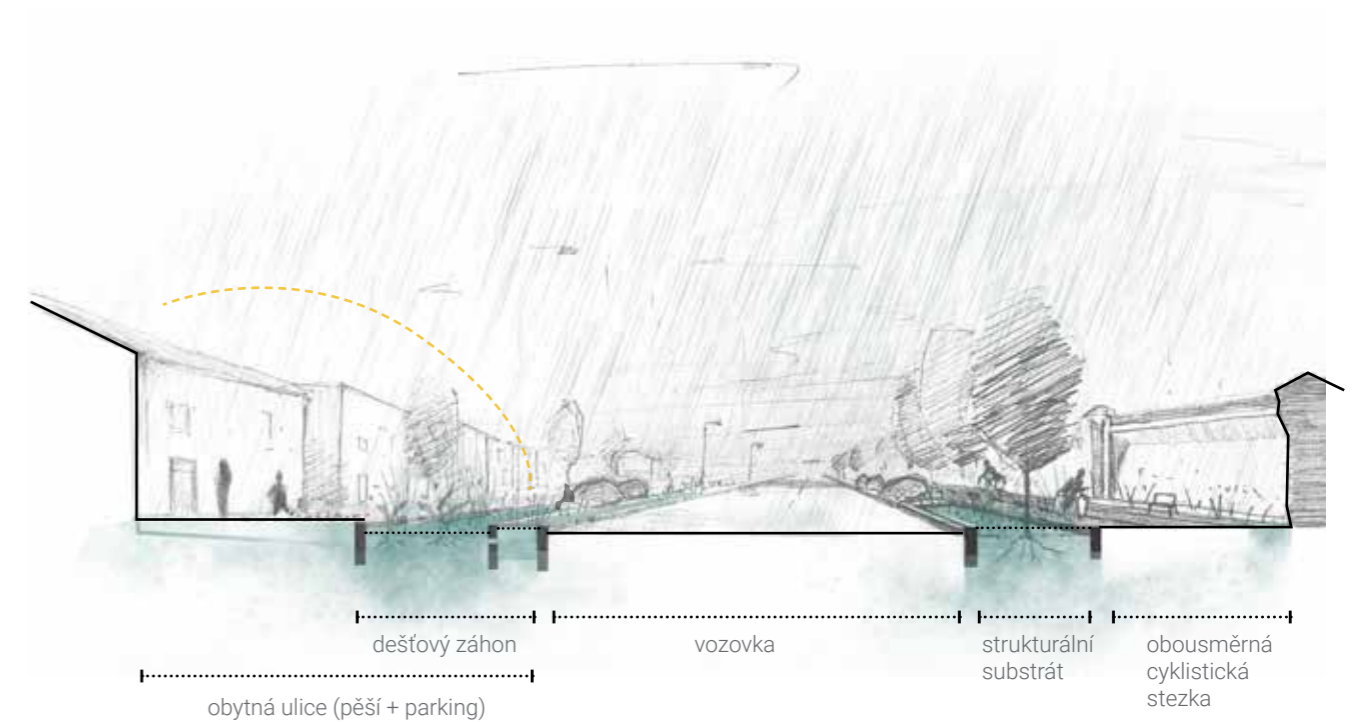
Ulice Ďáblická vede od sídliště podél hřbitovní zdi s vysokou architektonickou hodnotou. Zeď je optimální lineární prvek v urbanizovaném území, který zajišťuje stabilní linii z hlediska pohybu. Cyklotrasa vede v její těsné blízkosti, zatímco pěší trasa vede po druhé straně ulice, která má potenciál pobytové ulice se smíšeným obchodním a rezidenčním parterem.



- obytná vedlejší ulice
- nová obousměrná cyklostezka podél hřbitovní zdi
- 5 A rekonstrukce ulice dle principů modrozelené infrastruktury



5 A ULICE JAKO PRVEK MODROZELENÉ INFRASTRUKTURY



Rozsáhlá zpevněná plocha Dáblické ulice v současnosti odvádí veškerou dešťovou vodu do kanalizace. Vzhledem k prostorovým rezervám uličního profilu je možné pracovat s ulicí jako multifunkčním obytným a bezpečným prostorem s šetrným hospodařením dešťové vody.



POKRAČOVÁNÍ PŘÍRODNÍ OSY

Zelený pás táhnoucí se od Vltavy až ke starým Ďáblicím končí Ďáblickým hájem, který je přetnutý motorovou komunikací. Chybějící pokračování zeleného pásu neumožňuje propojení na navazující systém městské zeleně Ďáblic.

Pěší trasa je navržena jako pokračování stávající turistické trasy směrem do centra Ďáblic. Nový sad a výsadba stromořadí reflektují historický stav, jejichž obnovou dojde k propojení zeleně skrze Ďáblice až k Ďáblické skládce a dále do krajiny.



chybějící přechod na cestě z Ďáblického háje do Ďáblic

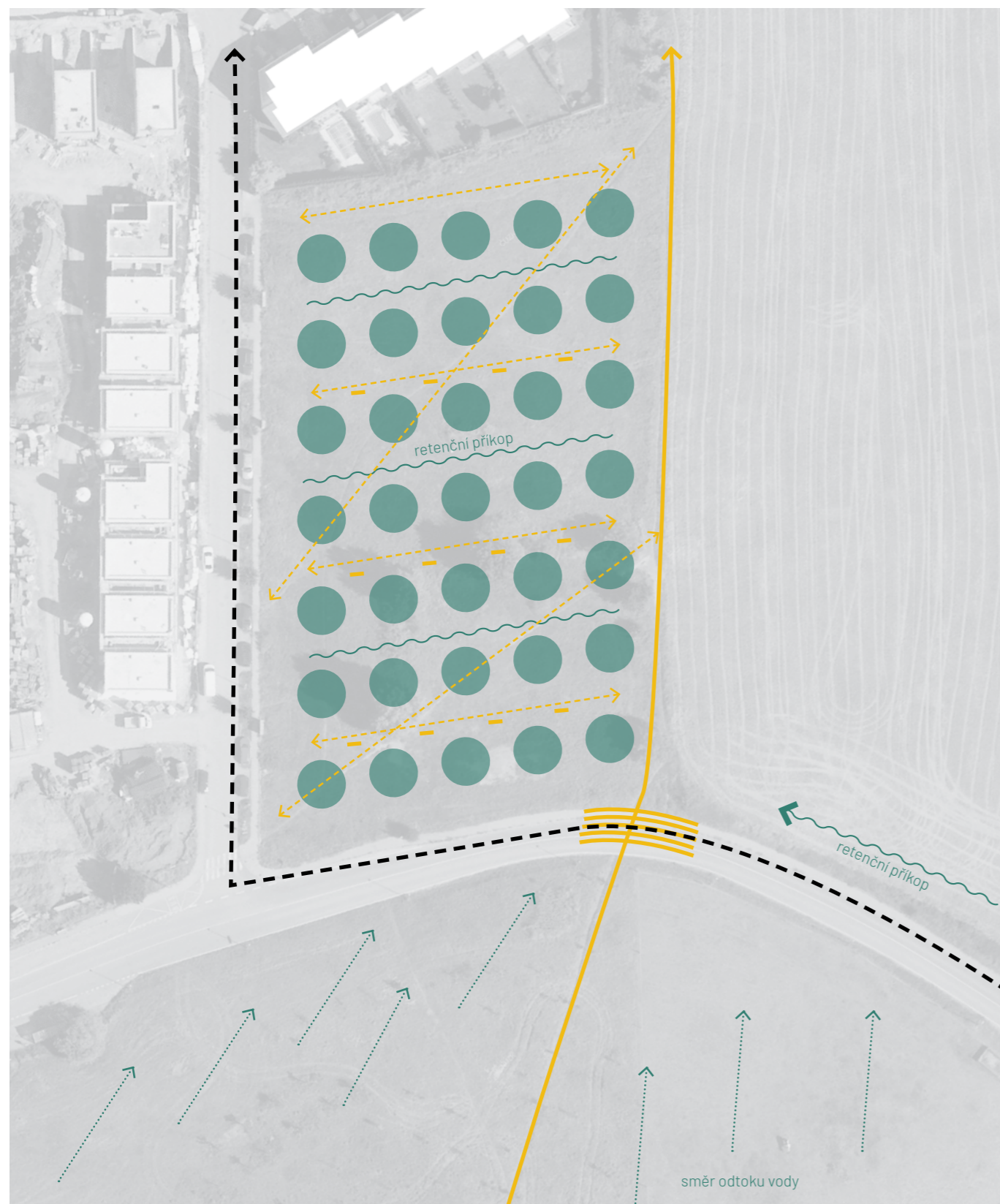


6 A ovocný sad s retenční a rekreační funkcí

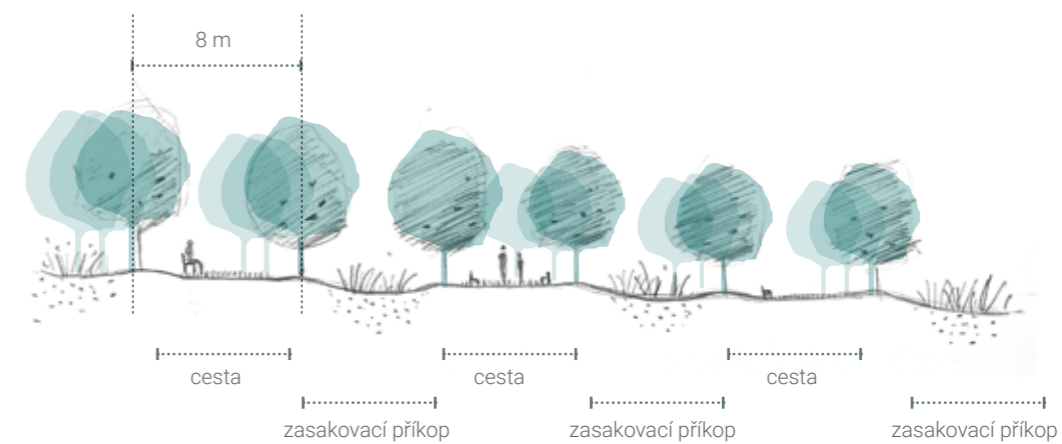
— — — přechod

- - - návrh cyklotrasy - chráněný pruh v HDP

— stávající cyklotrasa z Ďáblického háje



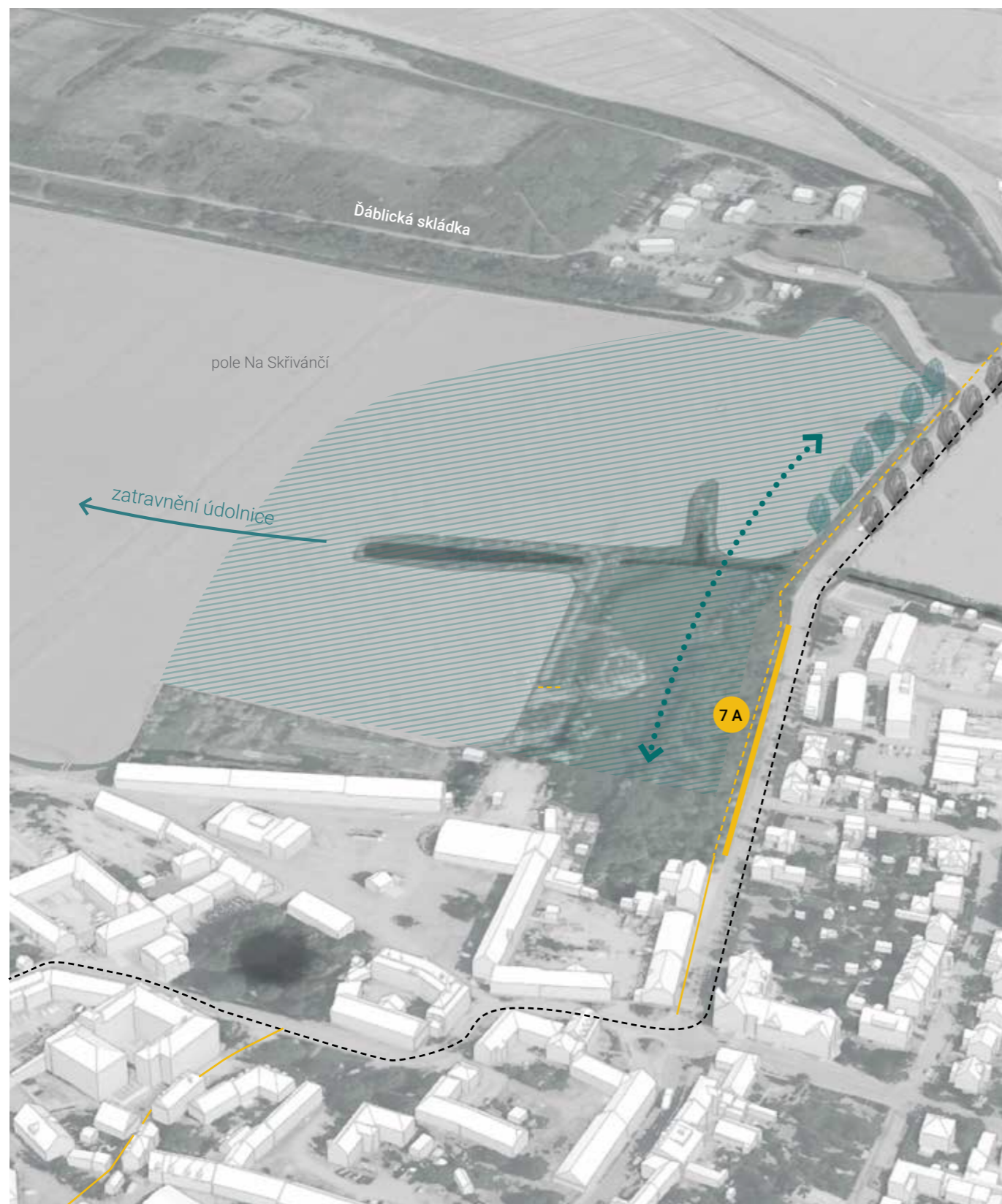
6A OVOCNÝ SAD S RETENČNÍ A REKREAČNÍ FUNKCÍ



Stávající louka přiléhá k nové zástavbě. V současnosti poskytuje omezenou migrační i rekreační funkci. Transformací na sad vznikne přírodně hodnotný prostor s retenční i rekreační funkcí sbírající vodu přitékající z kopce Ďáblického háje. Forma sadu navazuje na tradici výsadby ze začátku 20.století. Geometrická forma sadu navazuje na kontext urbanizovaného prostředí.

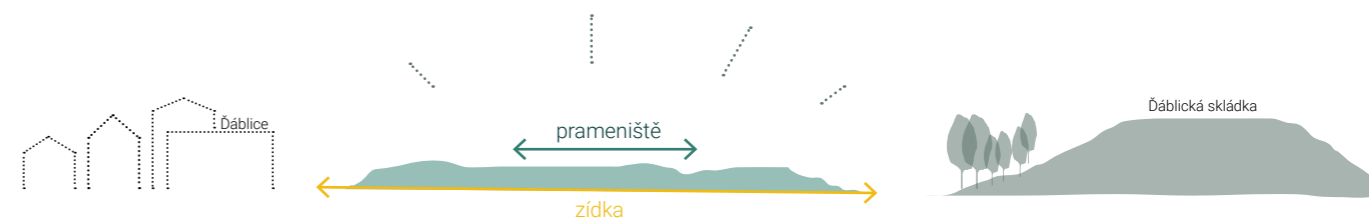
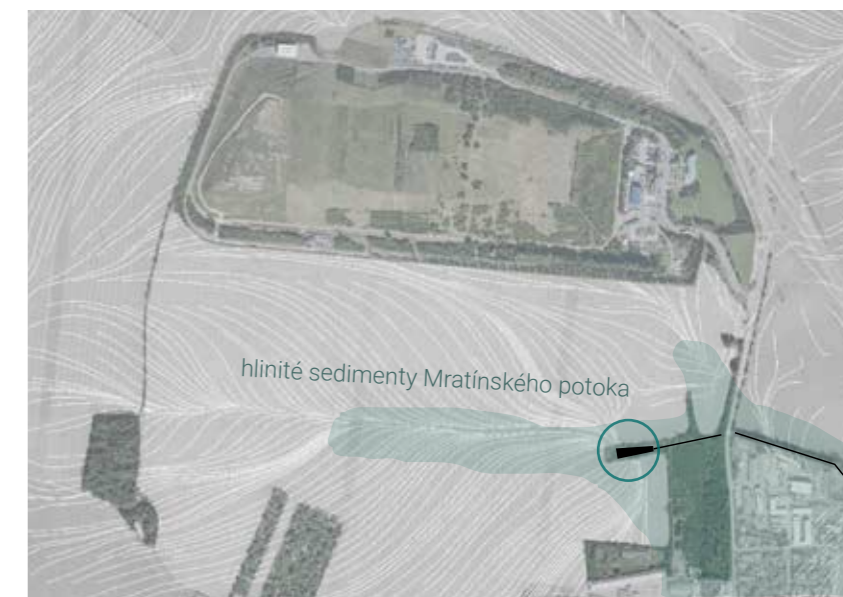


panoramatický snímek z vrcholku sadu z let 1926, archiv hl.m.Prahy





KOLEM ZÍDKY, PRAMENIŠTĚM

Trasa pokračuje z Ďáblic podél hlavní příjezdové silnice. Cyklostezka je vedena po stávající asfaltové cestě. Pěší trasa využívá staré zídky s unikátními výhledy na panorama Ďáblické skládky. Zídka je v dezolátním stavu, představuje však potenciál využití jako vítací prvku příjezdu do Ďáblic. Toto území je také zajímavé z hlediska přítomnosti pramene Mratínského potoka nacházejícího se v polích zvaných Na Skřivánčí. Stav prameniště však neodpovídá funkčnímu území s retenční funkcí. V návrhu pracuji s koncepčním vymezením transformačního území za účelem zlepšení stavu okolí pramene a tím i vodního režimu.



Prameniště i zídka mají potenciál navazujícího krajinného a komunikačního propojení Ďáblic a skládky směrem dále do krajiny.

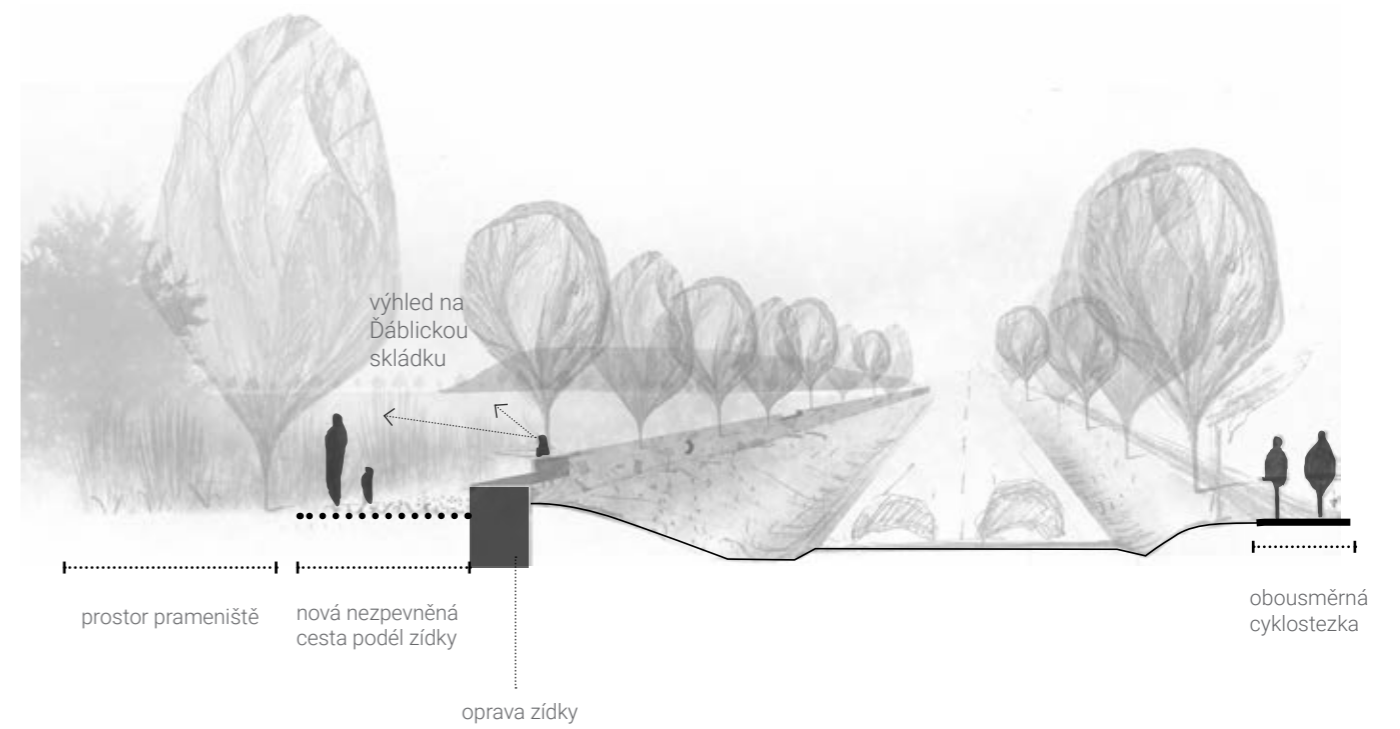
- 7A** zprůchodnění prostoru kolem historické zídky
-  doporučení k transformaci prameniště na přírodní plochu s důrazem na retenční funkci
-  potenciál propojení



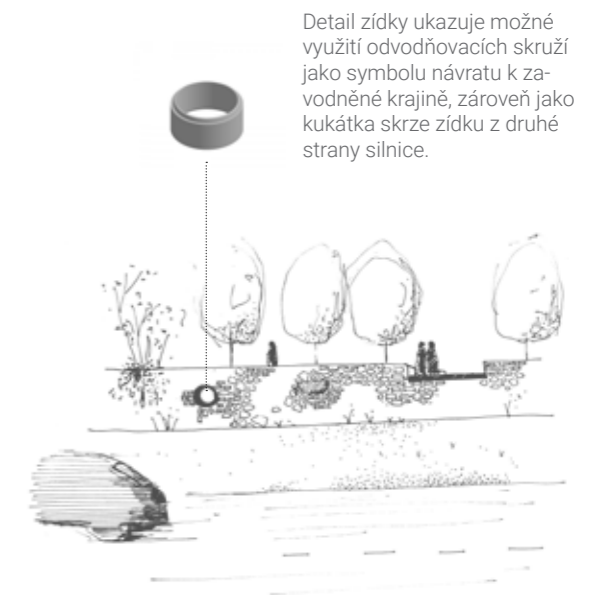


1:1000

7A NOVÁ CESTA KOLEM STARÉ ZÍDKY



Zídka sloužila kdysi jako rozhraní křížovnického statku a příjezdové ulice. Její zpřístupnění nabízí propojení z Prahy do otevřené krajiny kolem pramene potoka a výhledy na Ďáblickou skládku.



PROJEKTY: KRAJINA

11. KOSTELEC, ŘEKA, SOCHA, CÍL

KOSTELEC NAD LABEM

10. potok vs otevřená krajina

9. zakoušet krajinu znamená vzpomínat

8. infrastruktura jako příležitost

Hovorčovice

Měšice

Mratín

Líbeznice

Sluhy

Březiněves

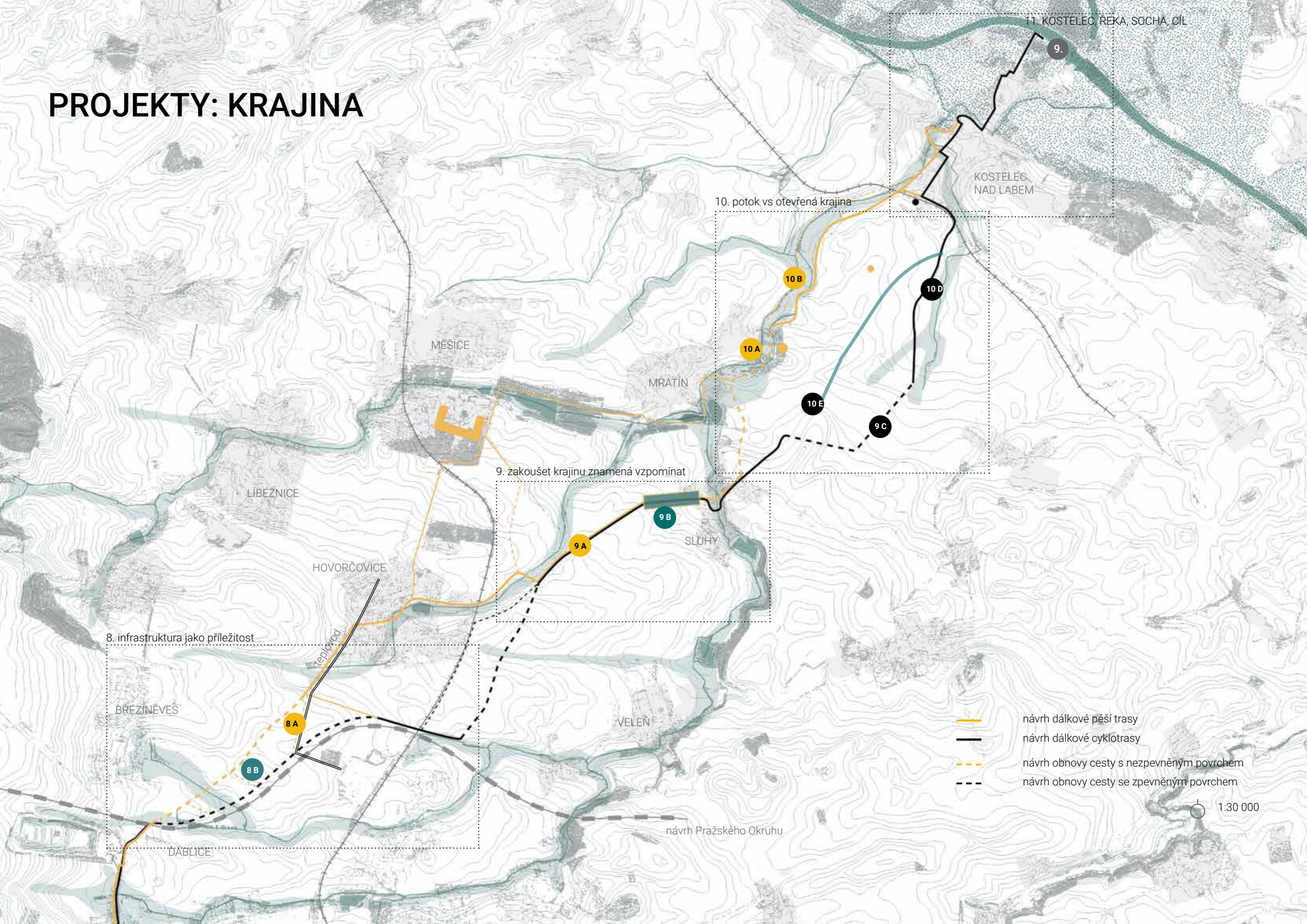
Veleň

Đablíče

návrh Pražského Okruhu

- návrh dálkové pěší trasy
- návrh dálkové cyklotrasy
- - - návrh obnovy cesty s nezpevněným povrchem
- - - návrh obnovy cesty se zpevněným povrchem

1:30 000



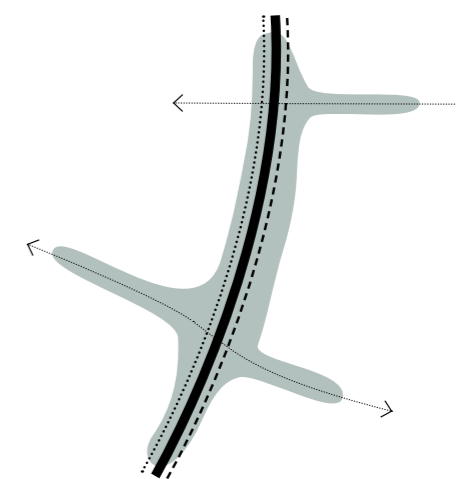


INFRASTRUKTURA JAKO PŘÍLEŽITOST

Krajina kolem Prahy je už neodmyslitelně spjatá s železnicemi, dálnicemi a teplovody. Dnes to jsou právě tyto linie, které nejvíce ovlivňují její charakter, často negativně.

Pokud ale uvažujeme velké liniové stavby jako potenciální **multifunkční osy**, otevírá se široká škála možností jejich využití a napojení na stávající infrastrukturu - dálnice s podélným parkem nebo teplovod jako vyhlídkové místo.

V návrhu vedu trasu zaniklou historickou cestou, která společně s návrhem Pražského okruhu vytváří zajímavý paralelní vztah. Obě tyto linie dnes neexistují, v budoucnu však mohou tvořit základní strukturu nového liniového parku podél Okruhu.



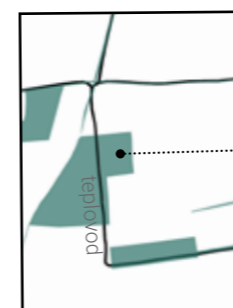
„Na dálnici je zajímavé to, jak je nudná, zatímco úzké silnice nás skoro vždy zavedou na nějaké všedně pozoruhodné místo.“ (H. Rysová)

DÍLČÍ ZÁSAHY V RÁMCI PROJEKTU

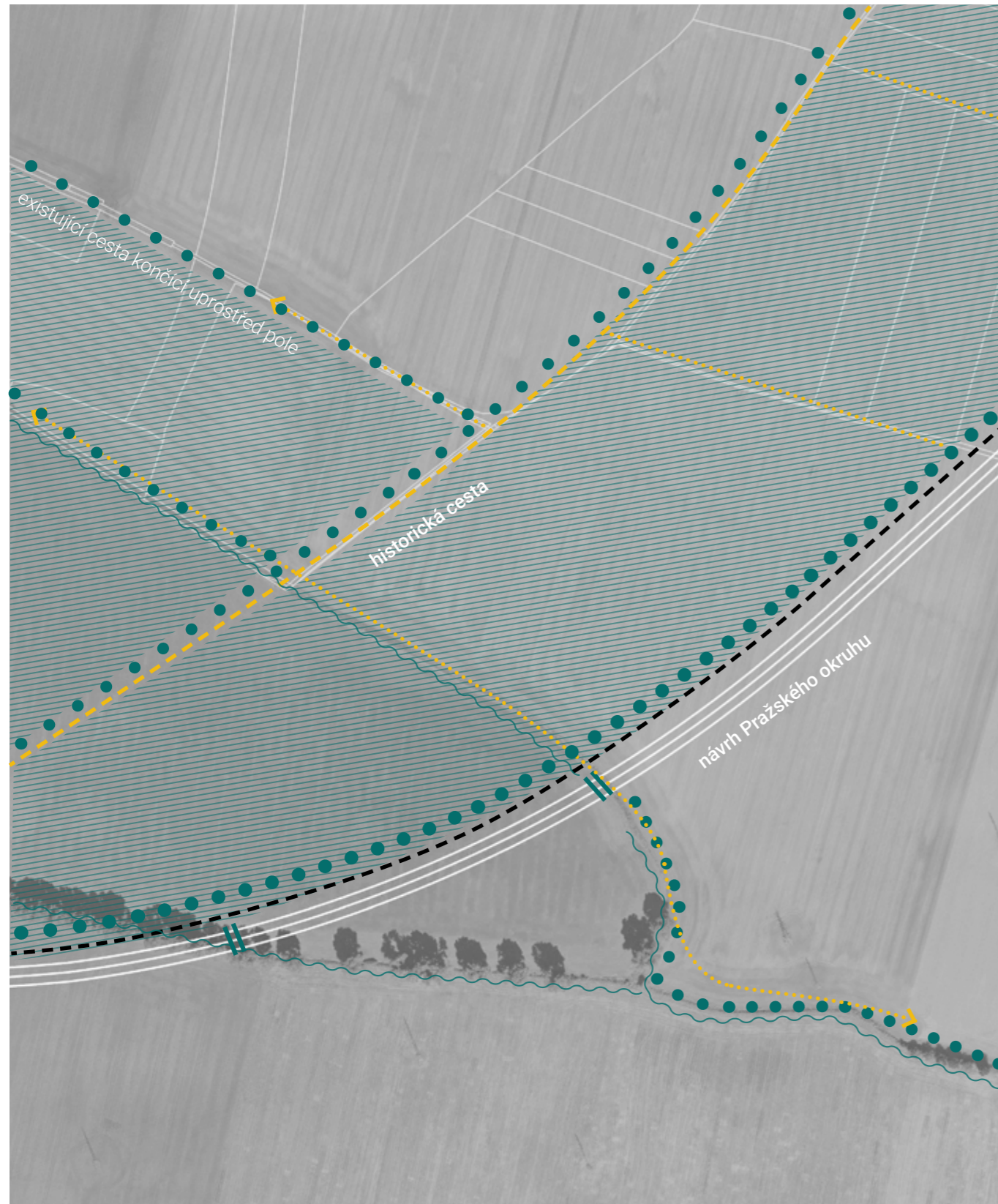
- 8 A využití teplovodu, vyhlídka s remízek
- 8 B koncepční pojetí podélného parku
- pěší trasa
- cyklotrasa

KONCEPČNÍ VYMEZENÍ PŘÍRODNÍCH A DOPRAVNÍCH VAZEB

- vymezení pěších propojení
- ↔ přírodní průchod
- ~ doporučení k revitalizaci koryta
- ▨ území ke studii podélného parku s důrazem na zlepšení retenční funkce



Výsek z katastrální mapy ukazuje fragmentovanou strukturu veřejného majetku. V rámci návrhu ukazují využití těchto parcel v podobě remízku u teplovodu. V případě vize podélného parku se nejedná o parcely v obecním vlastnictví.



118 1:5000

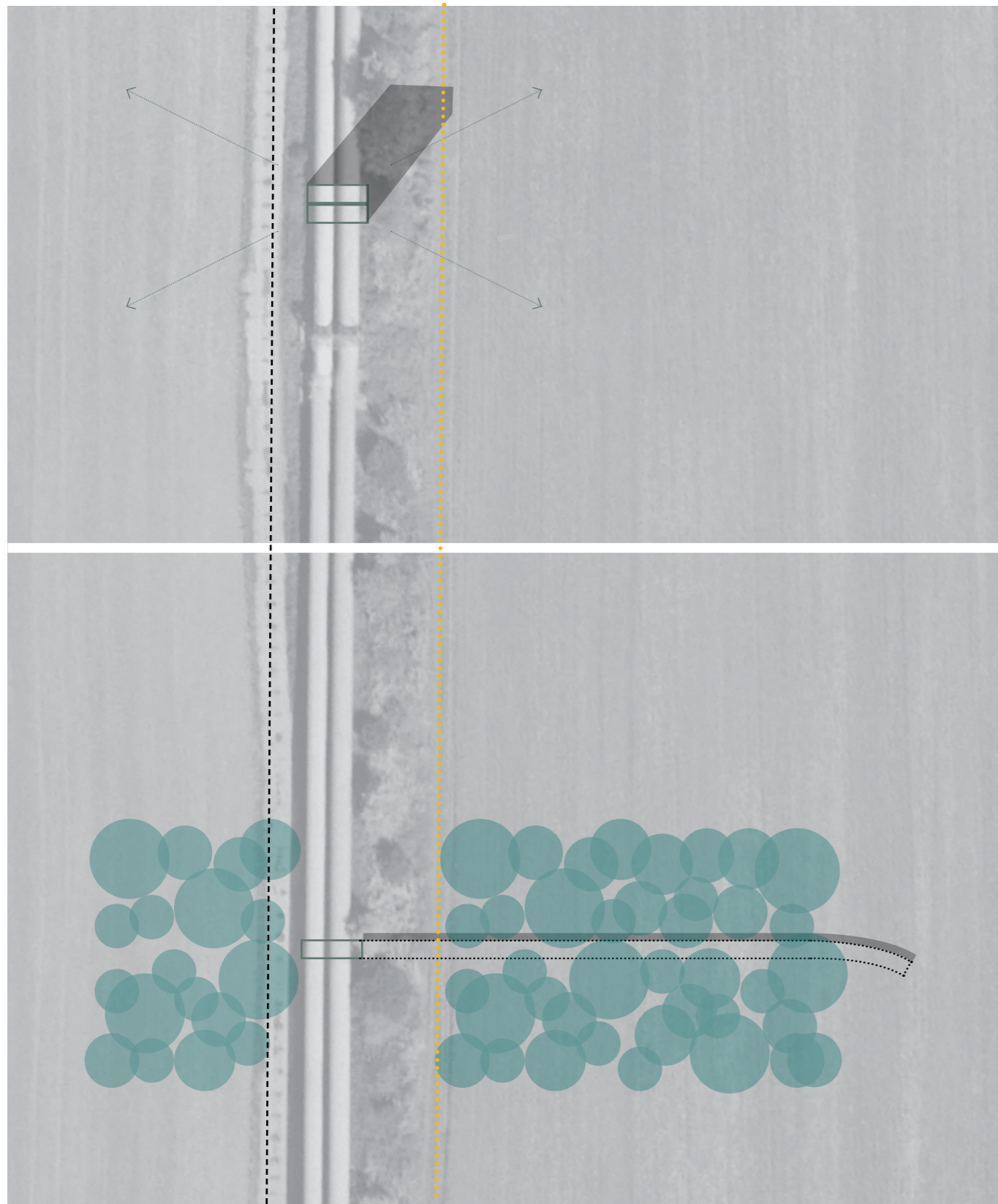
8 B VYUŽITÍ BUDOUCÍ DÁLNIČE



V současnosti je území tvořeno drobným korytem potoka, slepou polní cestou a zemědělskými bloky. Návrh ukazuje možnosti využití prostoru mezi zaniklou cestou a návrhem Pražského okruhu formou podélného příměstského parku, jehož hlavní funkcí by mělo být zlepšení stavu prameniště oblasti, propojení sídel i hlavních krajinných os.

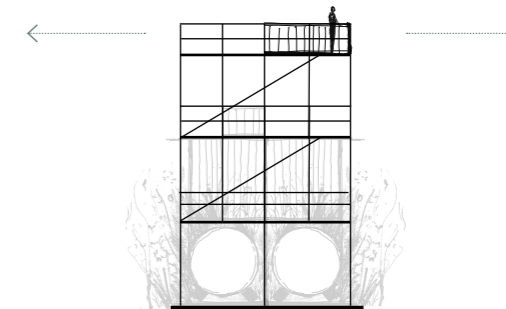
- cyklotrasa
- - - pěší cesta
- == propust
- doprovodná vegetace
- ~~~ vodní tok
- ▨ území ke studii podélného parku s důrazem na zlepšení retenční funkce



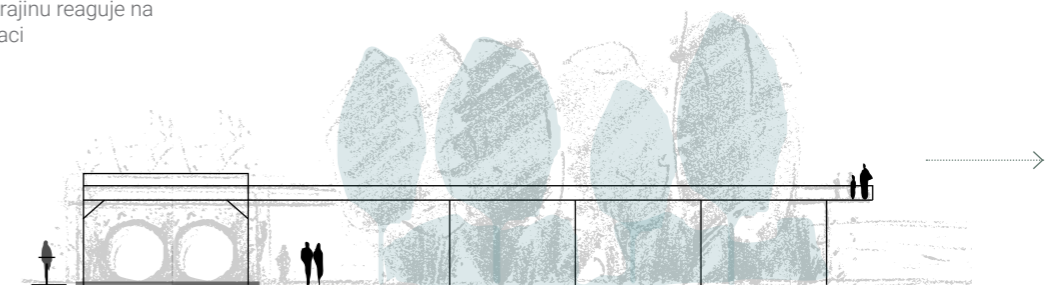


8 A VYUŽITÍ STÁVAJÍCÍHO TEPLOVODU

vyhlídka využívá stávající konstrukce, které pouze navyšuje



příčný remízek s výhledem na zemědělskou krajinu reaguje na katastrální situaci



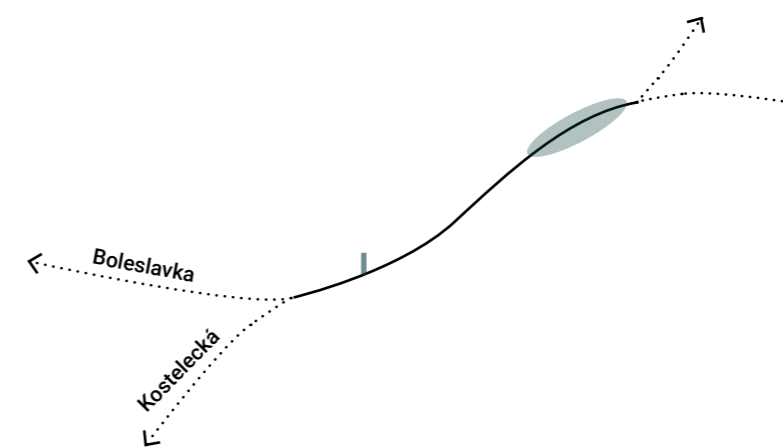
Teplovod představuje další prvek infrastruktury, který na sebe již v současné době váže bohatou vegetaci. Jeho součástí jsou také přestupové můstky, pro veřejnost však nepřístupné. Napojením linie teplovodu na cestní síť vzniká unikátní krajinný infrastrukturní prvek s potenciálem vyhlídkového i rekreačního místa. Jednotlivé zásahy využívají stávající konstrukce, které je možné rozšířit tak, aby nebyl narušen hodnotný biotop či ochranné pásmo teplovodu.

09 Hovorčovice, Sluhy



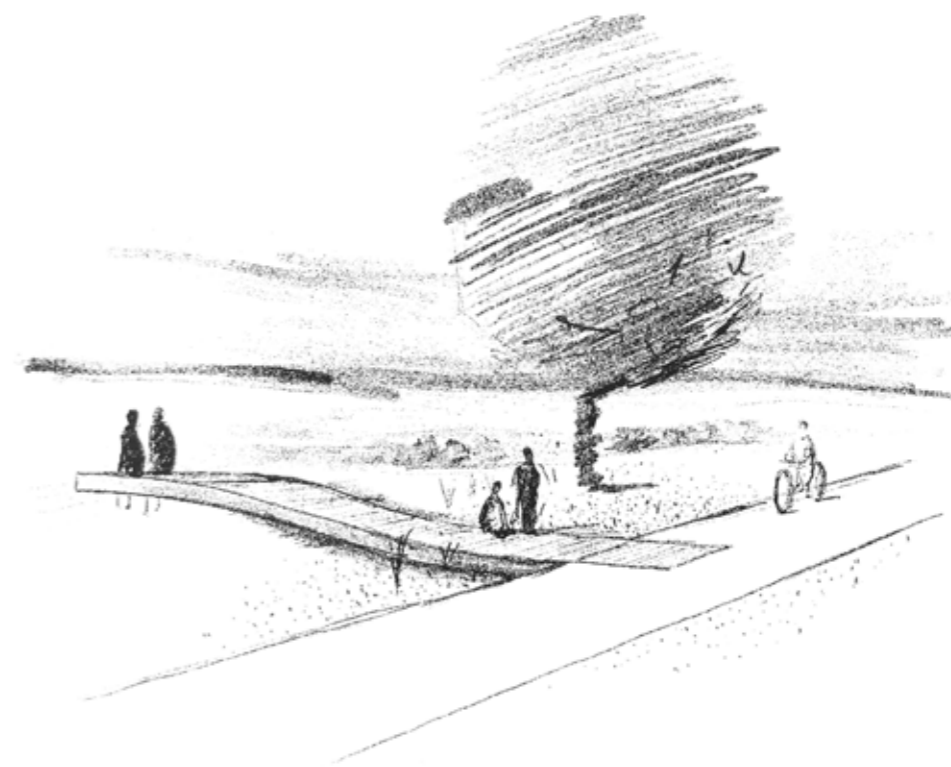
„ZAKOUŠET KRAJINU ZNAMENÁ VZPOMÍNAT“

Mezi obcemi Hovorčovice a Sluhy existuje nenápadná polní cesta, jejíž historie sahá pravděpodobně stovky let dozadu. Podle výzkumů (1) byla totiž součástí hned dvou starých dálkových stezek - Boleslavky a staré pražské cesty na Kostelec. V návrhu ukazují jakým způsobem je možné pracovat s relikty starých cest i jejich absencí.

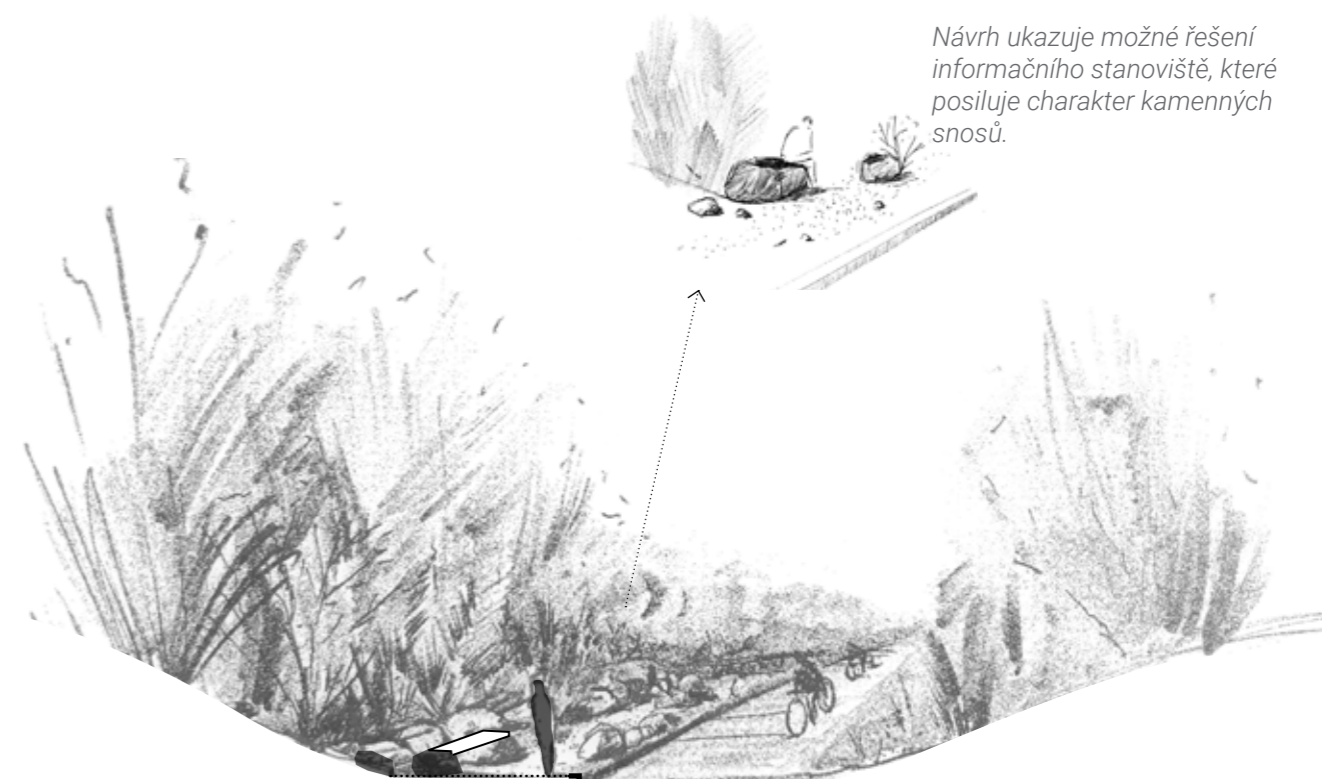


připomenutí úseku cesty, kde se setkávaly historické dálkové trasy

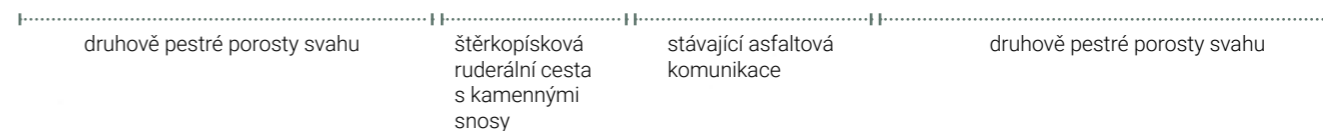
- obnova cesty - cyklotrasa
- - - obnova cesty - pěší trasa
- 9 A pomník - vyhlídka
- 9 B podpoření historické i přírodní funkce úvozu



Pomník a vyhlídka je připomínka cestní sítě, která zmizela a z hlediska majetkových poměrů ji není možné jednoduše obnovit. Na základě linie z katastru je na mírném hřebeni umístěn pomník v podobě fragmentu cesty, jež se odděluje od země a vybízí ke spočinutí v krajině pusté a zpřetřhané. Součástí pomníku je také rytina s popisem dálkových stezek. Výsadba tradičního ovocného stromořadí umocňuje charakter starých cest. Velký strom jako symbol rozcestí.



Návrh ukazuje možné řešení informačního stanoviště, které posiluje charakter kamenných snosů.

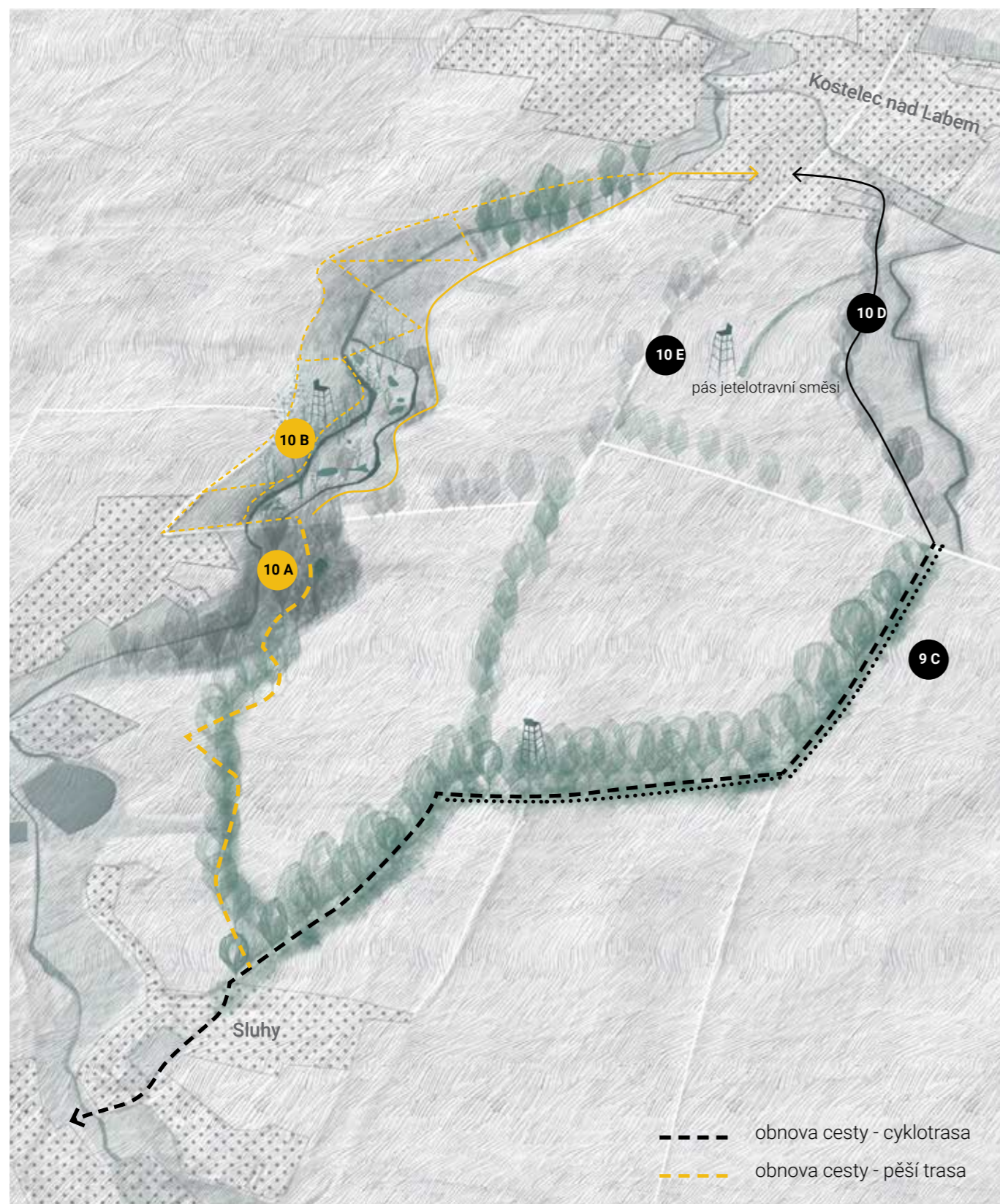


Mohutný historický úvoz byl součástí středověké dálkové trasy na Kostelec i do Staré Boleslavi.

Kameny slouží jako spojnice různých míst a časů. Moderní člověk se dotýká kamenů, kterých se dotýkali lidé z minulosti. Dotykem konfrontujeme člověka s mnohem větším rozpětím času.

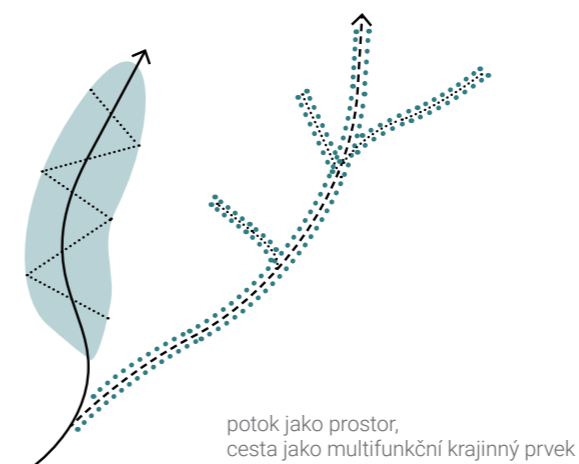


10 Mratín, Kostelec nad Labem



POTOK VS. ZEMĚDĚLSKÁ KRAJINA

V poslední části je trasa vedena na základě dvou krajinných principů propojení: podél potoka a otevřenou krajinou. Potok by měl být veřejným prostorem, nikoli pouze nepřístupnou strouhou. V návrhu usilují o zpřístupnění pěší trasy podél Mratínského potoka, zatímco cyklotrasa je vedena po zaniklé cestě napojující se na dnes nevyužívanou asfaltovou silnici a klade důraz na vegetační složku okraje cest.



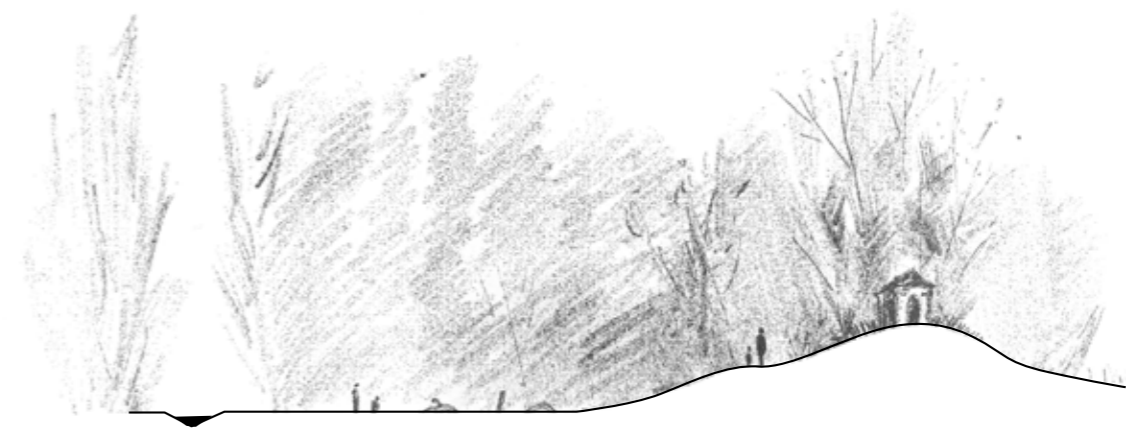
- 10 A** zpřístupnění lesa a kapličky sv. Františka Xavierského
- 10 B** rozšíření a zpřístupnění prostoru potoka
- 10 C** obnova cesty - cyklostezka s rozšířeným přidruženým prostorem
- 10 D** křížek - krasohled na zaniklou kapli
- 10 E** zatravnění slepé cesty + rozhledna



1:3000

10 A

ZPŘÍSTUPNĚNÍ LESA A KAPLIČKY SV. FRANTIŠKA XAVIERKSKÉHO



Hospodářský les u obce Mratín je dnes nepřístupný a ukrývá v sobě zapomenutou kapli sv. Františka Xavierského. Navrhuji zpřístupnění lesa a kapličky po staré cestě tak, aby byla dodržena kontinuita návazností cest a potoka.



10 B POTOK JAKO VEŘEJNÝ PROSTOR



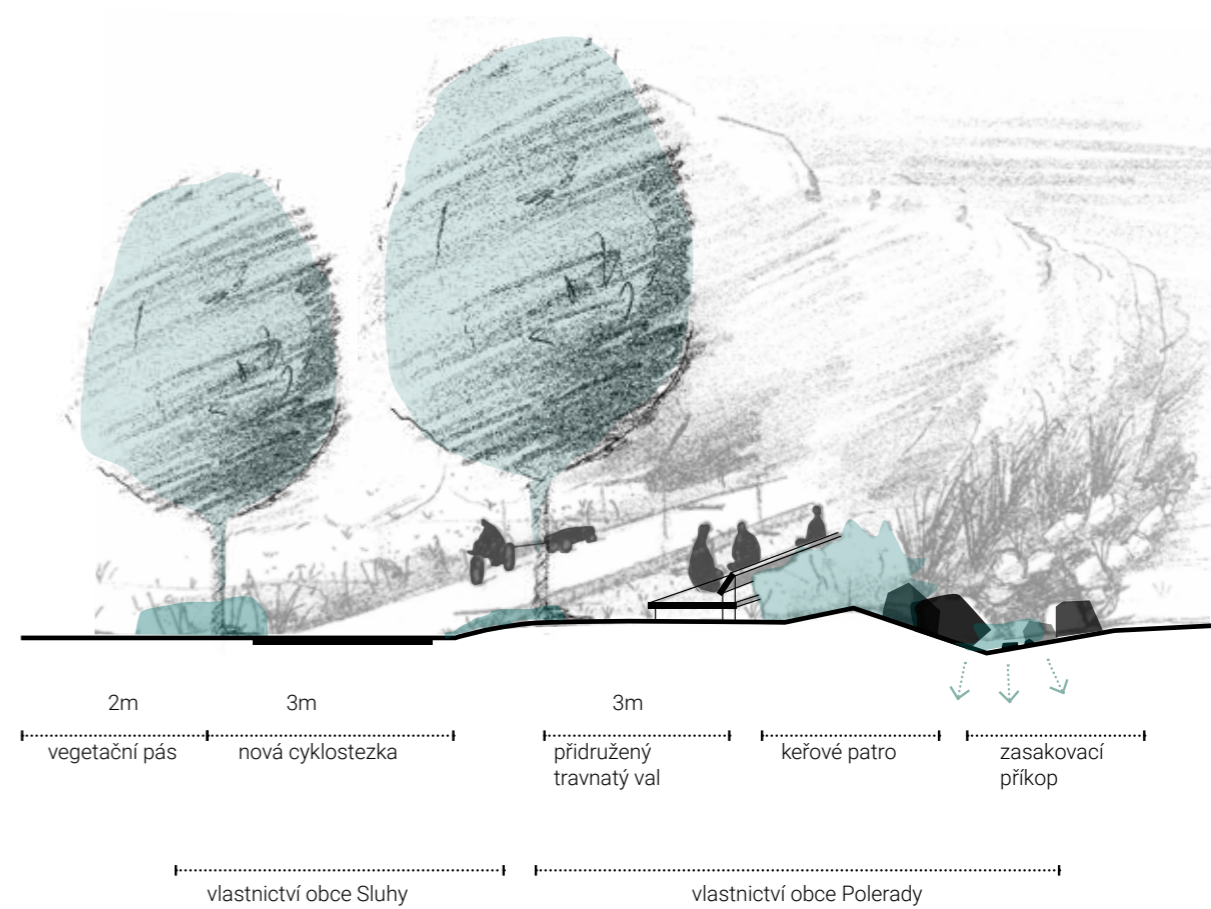
V současnosti je prostor Mratínského potoka pouze částečně přístupný. Mezi dvěma koryty potoka se nachází orná půda. Na základě půdních a historických map je však patrné, že historicky byl celý prostor pravidelně zaplavován a držel si charakter bohatého přírodního biotopu. V návrhu vymezují území, které by mělo být navráceno potoku formou retenčních prvků - tůní a mokřadů společně s prvky umožňující pozorování místní fauny.



○ 1:1000

10 C

OBNOVA - CESTA JAKO MULTIFUNKČNÍ PRVEK
potenciál rozvinutí cesty do široké parcely

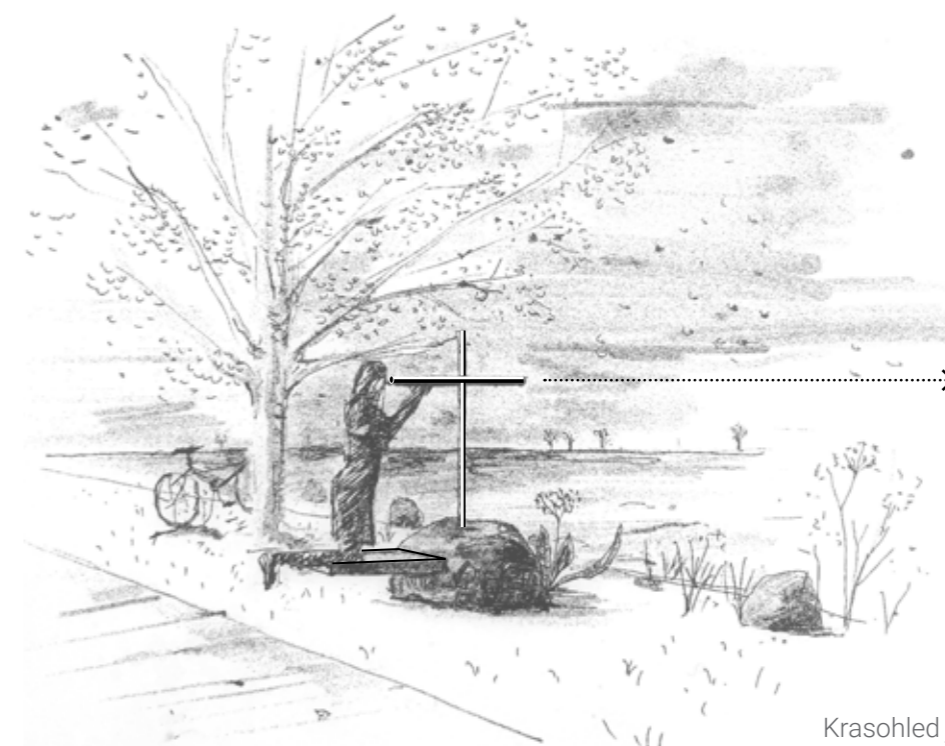


Návrh využívá široké parcely zaniklé cesty, která umožňuje přídruženého vegetačního pásu, jehož funkce mají rozmanitý charakter.



10 D KRASOHLLED DO NEDOSAŽITELNÉ MINULOSTI

Poslední část cyklostezky směrem na Kostelec je dnes vedena po asfaltové komunikaci III. třídy, ačkoliv původní trasa dálkové cesty vedla po hlavní třídě, která dnes neumožňuje vedení trasy z důvodu vysokého zatížení motorovou dopravou. Křížek nebo i kukátko umožňuje pohled na dalekou kapličku uvězněnou na místě původní dálkové trasy do Kostelce. Místo představuje pohled do vysněné, šťastné nebo naopak smutné reality minulých časů.



Krasohled jehož pozorovatel mění úhly pohledu na realitu dnešní, minulé i budoucí krajiny.





10 E PŘÍBĚH VYHLÍDKY STOŽÁR

Na návrh cyklotrasy navazuje zaniklá cesta v majetku obce, které však chybí část parcely. Ta se pravděpodobně vytratila v průběhu katastrálního vývoje. Kladu si otázku, jakou funkci by cesta mohla mít v dnešním kontextu, jakým způsobem ochránit její opětovné rozorání či zda-li je zásah vůbec nutný.

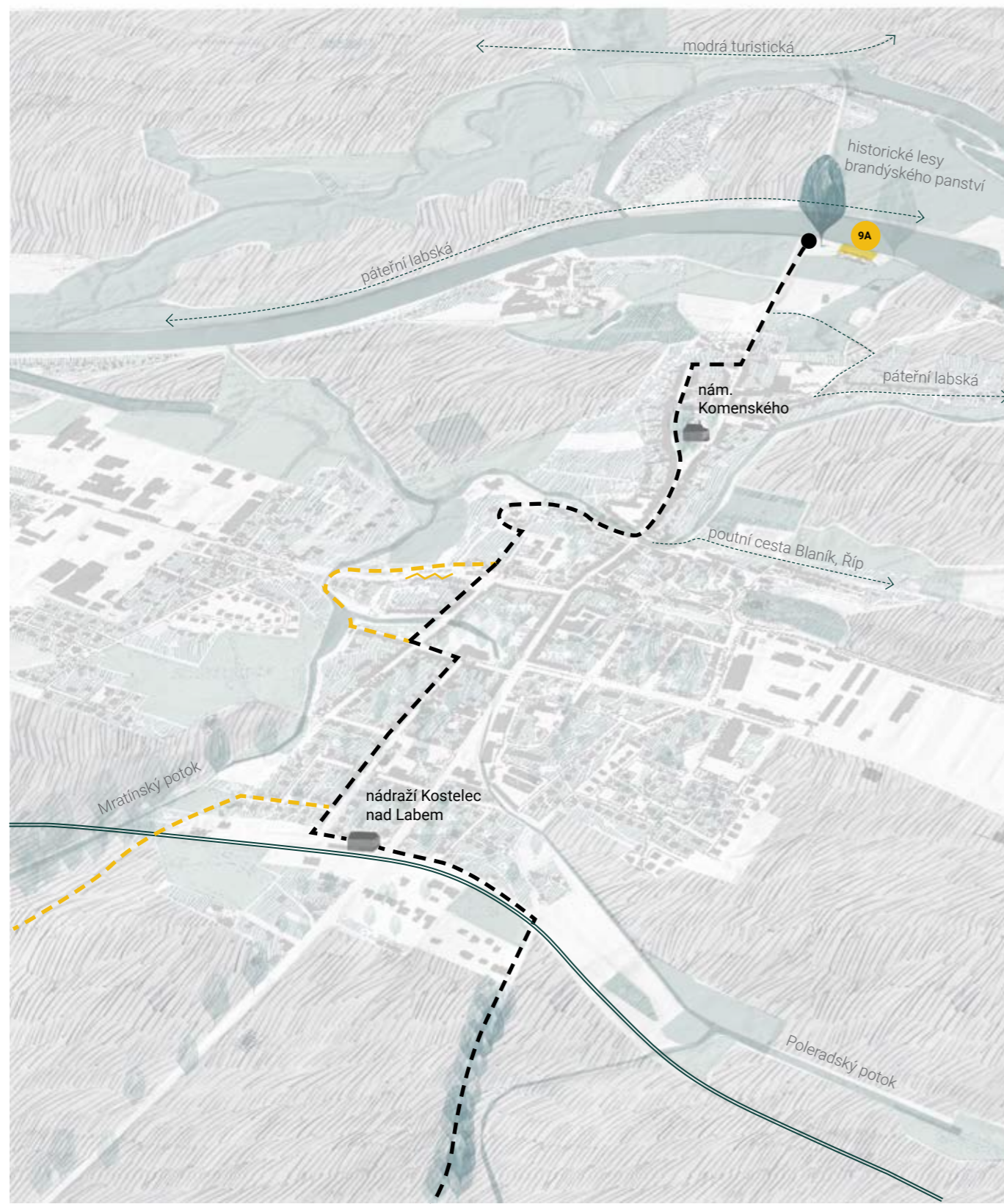
Vývoj katastru prošel složitými změnami, které do velké míry ovlivňují ráz krajiny. Poukazují na absurditu lidského počínání, jehož důsledkem nastává často patová situace s několikaletými legislativními procesy.

Vyhlídky stožár je umístěna na konec parcely. Cesta je obnovena pouze jetelotravní směsí a dále nepokračuje. Její existence je závislá na atraktivitě vyhlídky, a tak může každý rok znovu ožít.

Pokud ne, stane se stožár jen dalším stožárem v krajině stožárů a možná pod ním jednoho dne vyroste keř, protože stožár traktor nerozorá.



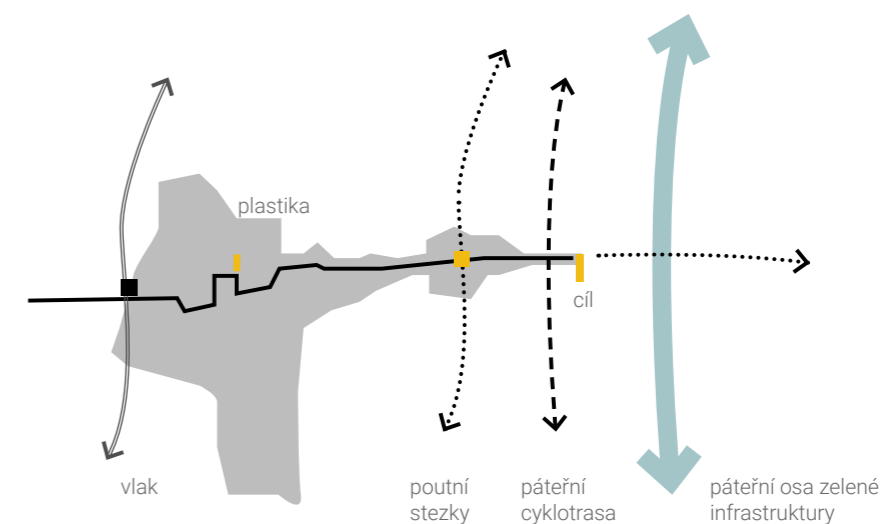
11 Kostelec nad Labem



KOSTELEC NAD LABEM, LABE

Obě trasy se setkávají u vlakového nádraží, odkud pokračují mimo hlavní silnici kolem potoka přes symbolický umělecký prvek pojednávající o řece Labi. Trasa je zakončena na pláži historických lázní, kde navazuje na páteří Labskou cyklostezku a jiné turistické trasy.

Dodatek: Při návštěvě Kostelce mne překvapila naprostá absence dobrých hospod a kaváren, přetížená hlavní silnice a nedostatek veřejného prostoru. Břehy Labe jsou z města obtížně přístupné. Staré lázně působí smutným dojmem, pláž prý v létě ožívá, ovšem chybí jakákoliv vybavenost.

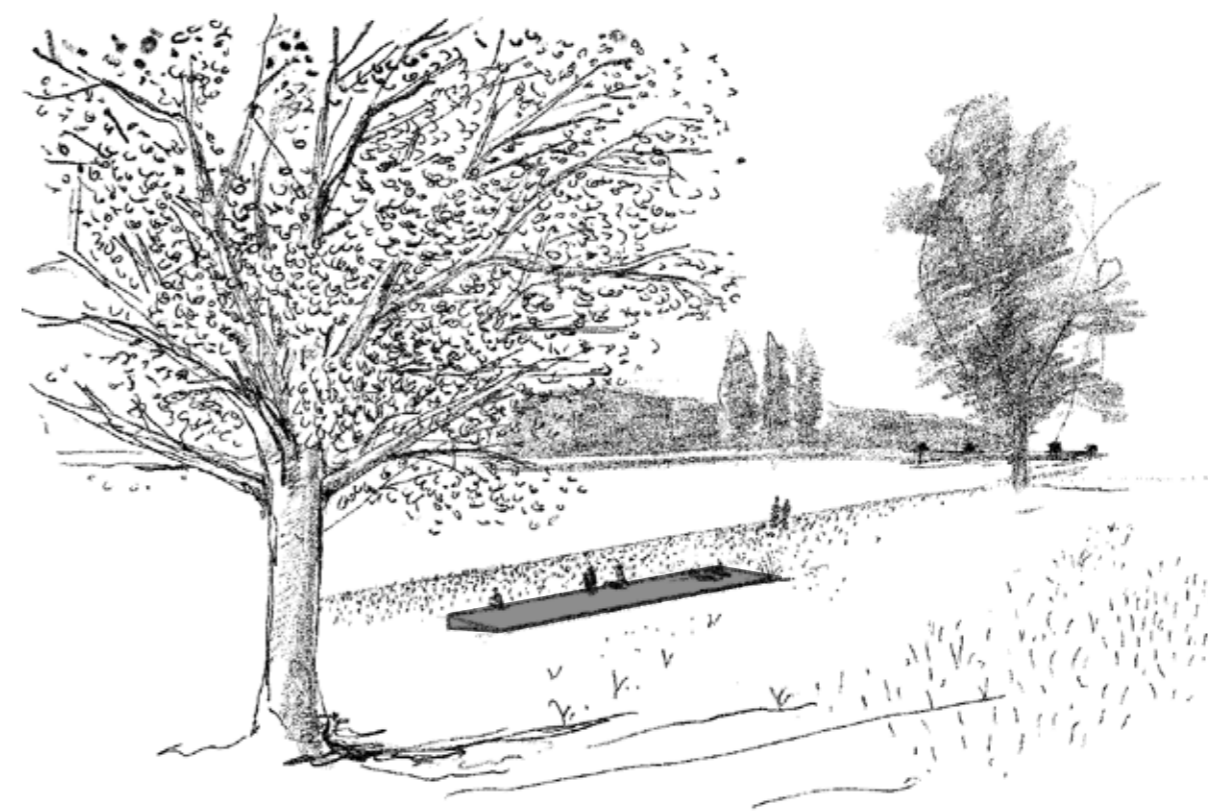


9A sdílená lavice



budova bývalých lázní

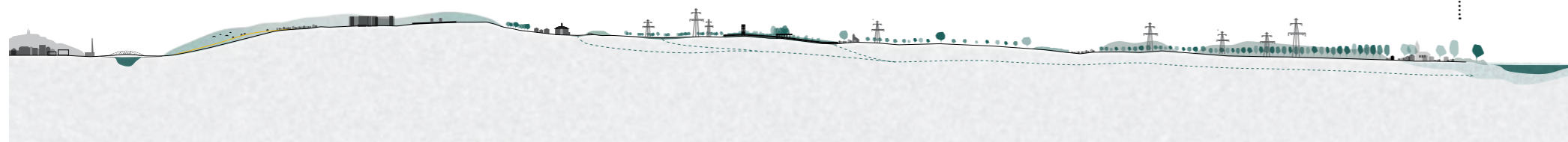
LABE - VELKÁ ŘEKA, VELKÉ GESTO



Návrh lavice reaguje na sílu řeky Labe, jeho klid a vážnost. Zároveň si klade za cíl poskytnout rovnou plochu, kde je možné se přezout, případně posedět. Měřítko lavice vybízí k jejímu sdílení a tím i k iniciaci lidského kontaktu.

LABE, SPOČINUTÍ

Cíl cesty dlouhé přes 20km je řeka. I řeka je však cesta a její prostor je naším dalším krokem dál. Konec trasy je tak jakýmsi novým začátkem. Krajina se v průběhu cesty proměnila z divokých skalnatých vrchů do rovinaté lužiny. Přítomnost hlasité Prahy se v polích kdesi vytratila. Labe unáší naši pozornost směrem dále do krajiny Středních a Severních Čech.



Zkročená síla toku se dodnes povaluje v přilehlé krajině lužních lesů a zákrutů slepých ramen. Samota v blízkosti vody probouzí paměť. Krajina kolem vyžaduje lásku a porozumění, stejně jako my.



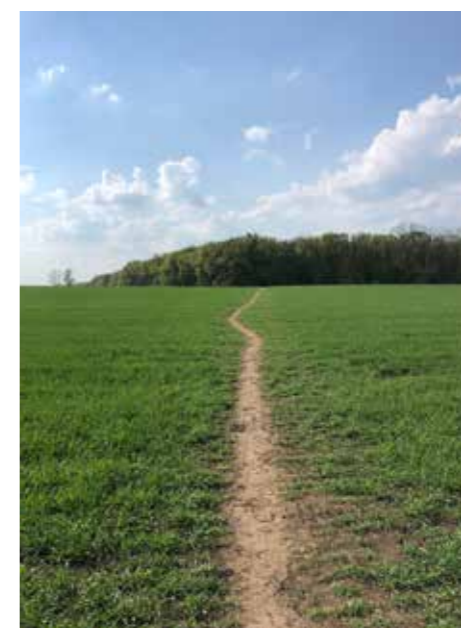
Moje zkušenost po náročné trase nebyla pouhým srkem kýženého nektaru. Voda v řece putuje krajinou a zdraví kolemjdoucí. I já jsem pozdravil manželský pár, který se po dlouhém dni procházel vodou. Náhodné setkání se rozvinulo v konverzaci a nečekaný potenciál budoucí spolupráce. Symbolické zakončení dlouhé cesty návrhu, jehož cílem je podobné situace umožňovat.



ZÁVĚR

Ve své práci využívám zkušenosti z práce na Institutu plánování a rozvoje Prahy, kde jsem se k tématu zaniklých cest dostal. Práce je pokračováním analýzy, na které jsem se v rámci tvorby strategie zelené infrastruktury podílel.

Krajina mezi řekami skýtá veliký potenciál. Ať už pro rekreaci příměstských okrajových sídelních struktur nebo pro rozvoj izolovaných biotopů s živočichy, jejichž možnosti pohybu se neustále zmenšují. Ve své práci však nerozvíjím velkolepé koncepce a vize. V návrhu pracuji spíše s malými zásahy, které vychází z pozorování křehké a zranitelné krajiny. Cesty budou v tomto území vždy dominantním prvkem utvářejícím celkový obraz. Ať už dálnice, železnice nebo malé pěšiny, dohromady tvoří jeden celek, jehož síla závisí na jednotlivých, zdánlivě bezvýznamných, místech.



*„Útěcha polní cesty vzbuzuje smysl, který miluje svobodné a tak i žal přejde na vhodném místě v poslední jasnost.“
(Martin Heidegger, Polní cesta, 1953)*

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

(1)

Pavel Bolina, T. K. (2018). *Staré cesty v krajině středních Čech*. Praha: Academia.

(2)

Ingold, T. (1993). *Temporality of Landscape*. *World Archeology*(2), stránky 152-174.

(3)

Mark Benedict, E. T. (2002). *Green Infrastructure: Smart Conservation for the 21st Century*. *Renewable Resources Journal*, 12-17.

(4)

Ivana Lampartová, J. S. (2016). *Řeky ve městech*. Brno: Mendelova Univerzita v Brně.

(5)

Cendelín, D. (1999). *Staré komunikace*. Vizovice.

(6)

Květ, R. (2017). *Atlas starých stezek a cest na území České republiky*. Brno: SOLITON.CZ.

(7)

Pauknerová, K. (2019). *Krajina mezi pamětí a zapomínáním*. Praha: Karolinum.

(8)

Cílek, V. (2009). *Makom, kniha míst*. Praha: Dokořán.