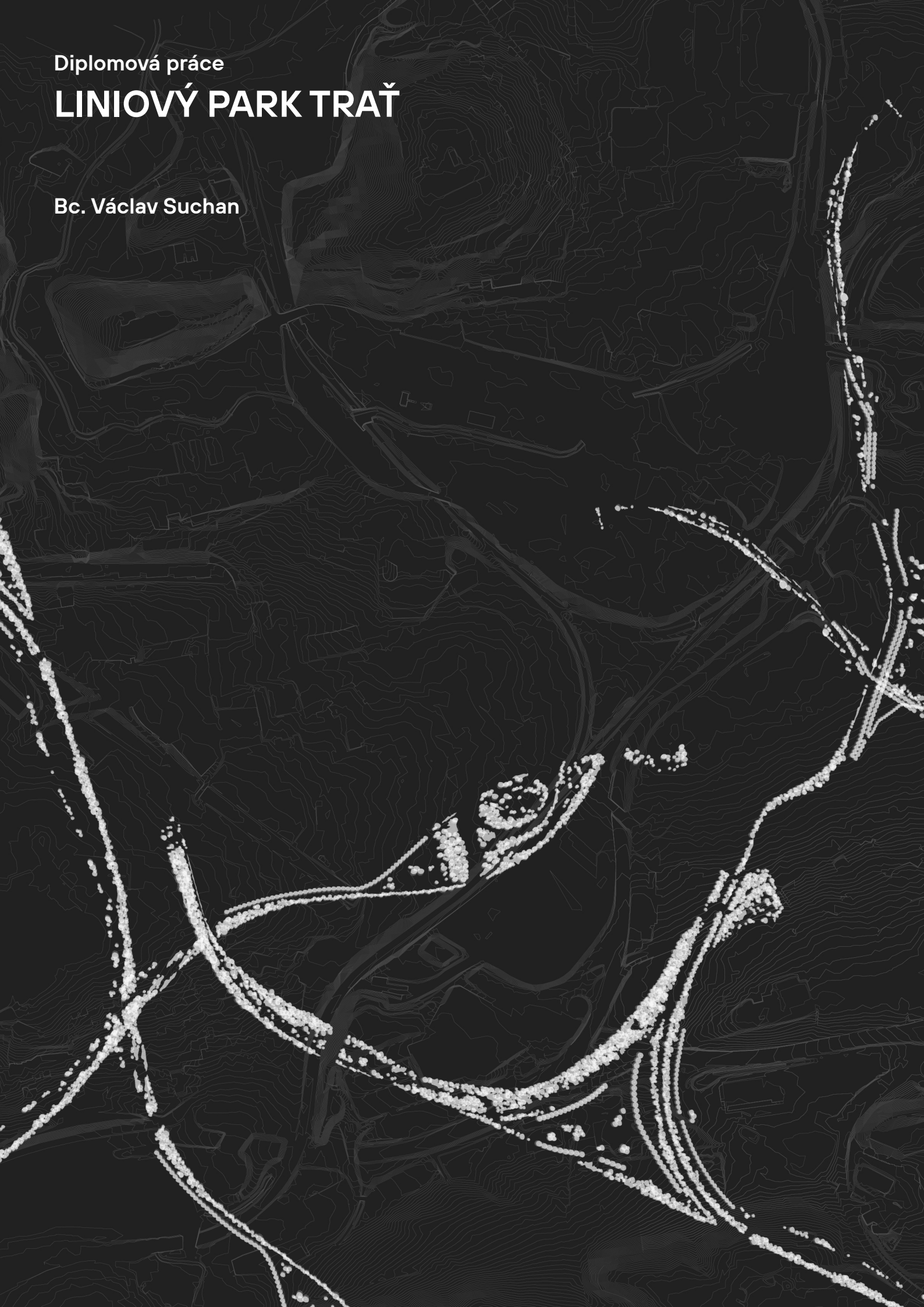
Diplomová práce

# LINIOVÝ PARK TRAŤ

Bc. Václav Suchan



žst. Praha–Vršovice

VRŠOVICE

Petrohradská

trať 221

bus zast. Vršovický hřbitov

Vršovický hřbitov

(A23)

vstup Vršovice

Moskevská

Bohdalec

vstup Nad Vinným potokem

NUSLE

Botič

využití starých kolejnic jako obrub cest

Depo Vršovice

výhled na Žižkovský vysílač

odpočinková místa

bus zast. Klaboučnická

trať 210

bus zast. Bohdalec

Nad Vinným potokem

273 Bohdalec

Slatinský potok

grilovací místa

Bohdalecká

226 Kapitol

Jižní spojka

vstup Tyršův vrch

tram + bus zast. Pod Jezerkou

rka

ZÁBĚHLICE

plánovaná žel. zastávka Praha–Michle

detail A

U Plynárny

plánovaná tram + bus zastávka Nádraží Michle

tram + bus zast. Plynárna Michle

tram + bus zast. Chodovská

bus zast. Bohdalecká

Záběhlická

bus zast. Chodovská

vstup Slatiny (A42)

bus zast. Záběhlice

vstupy Záběhlice, Hamerský rybník (A23)

Tyršův vrch

vstupy nádraží Michle

Nuselská

zasakovací tůně

vstup Hellada

Plynárna Michle

tram + bus zast. Michelská

vstup U Botiče

vykonzolované cesta ve svahu

Botič

pobytové schody

dětské hřiště

(A23)

Botič

Teplárna Michle

pískovna

plánovaná tramvajová trať

vstupy Michelský dvůr

detail B

Chodovská

Michelský dvůr

ohniště

tram + bus zast. Teplárna Michle

jógové palouky

vstup Ohradní

Ohradní

bus zast. Ohradní

vstupy Psárská

Odstavné nádraží Jih

signalizovaný přejezd přes tram. trať

MICHLE

vstupy Chodovská

signalizovaný přejezd přes žel. trať

Michelská

bus zast. Hadovitá

vstupy Michelské pekárny

vstupy sídl. Spořilov (A41)

ping pong stoly

lávka přes Chodovskou ul.

býv. Michelské pekárny

(A41)

vstupy Na Záhonech

tram zast. Spořilov

Na Záhonech

pozorovatelna vlaků

bus zast. Pekárenská

bus zast. Jemnická

dětské hřiště

využití starého železničního mostu

kavárna, toalety

výhled na

bruslařský

Spořilovská

Diplomová práce

# LINIOVÝ PARK TRAŤ

**Bc. Václav Suchan**

**vedoucí práce: Ing. Radmila Fingerová**

atelier Fingerová + Grohmannová
Ústav krajinářské architektury
Fakulta architektury ČVUT v Praze

letní semestr 2023/2024

FAKULTA
ARCHITEKTURY
ČVUT V PRAZE

Děkuju mámě, tátovi, ségře.
Děkuju babí a babičce / in memoriam.
Děkuju Kryštofovi.
Děkuju všem svým kamarádům.

Děkuju Ing. Radmile Fingerové za vedení této práce.
Děkuju dalším pedagogům a pedagožkám, kteří mě po dobu mých studií obohacovali, inspirovali a formovali.

**ÚVOD**

**01.** **anotace, struktura práce** 10

**02.** **zadání DP, prohlášení autora** 12

**03.** **teorie** 14

**3.1** **teoretická východiska práce**
3.1.1 krajinářská architektura 16
3.1.2 doprava 18
3.1.3 referenční projekty 20

**ANALYTICKÁ ČÁST**

**04.** **analýzy širšího kontextu** 24

**4.1** **širší vztahy**
4.1.1 nadregionální vztahy 26
4.1.2 železniční infrastruktura v Praze 28
4.1.3 železniční provoz v Praze 30

**4.2** **historie**
4.2.1 vývoj železnic v Praze 32

**4.3** **přírodní podmínky**
4.3.1 terén 34
4.3.2 voda 36
4.3.3 ochrana přírody a krajiny 38
4.3.4 klima 40
4.3.5 fytocenologie 42
4.3.6 botanika 44

**05.** **analýzy řešeného území** 46

**5.1** **širší vztahy**
5.1.1 širší vztahy a doprava 48
5.1.2 ortofoto mapa 50
5.1.3 materiály, atmosféra 52

**5.2** **historie**
5.2.1 prostorový vývoj lokality 54
5.2.2 historie Michle 56

**5.3** **přírodní podmínky**
5.3.1 terén 58
5.3.2 ochrana přírody a krajiny 60
5.3.3 geologie 62
5.3.4 land cover 64
5.3.5 land use 66

**5.4** **urbanismus**
5.4.1 prostupnost 68
5.4.2 záměry v území 70

**NÁVRHOVÁ ČÁST**

**06.** **koncept** 72

**6.1** **základní strategie**
6.1.1 návrhové principy 74
6.1.2 koncepční schemata 76

**07.** **návrh** 78

**7.1** **celkové řešení**
7.1.1 masterplan 80
7.1.2 vizualizace 82
7.1.3 podélný řez A–A' 84
7.1.4 zonace 86
7.1.5 cestní síť 88
7.1.6 materialita 90
7.1.7 vegetace a vodní režim 92

**7.2** **urbanistická návaznost**
7.2.1 vstup Záběhlice 94
7.2.2 vstup Vršovice 96
7.2.3 vstup Krč 98

**7.3** **detailní řešení**
7.3.1 detail A | městský charakter 100
7.3.2 detail B | divoký charakter 104

**7.4** **program**
7.4.1 schema aktivit a výhledů 108
7.4.2 medailony aktivit 110
7.4.3 mobiliář a osvětlení 112

**7.5** **orientační systém**
7.5.1 základní principy, informační tabule 114
7.5.2 naučná deska 116
7.5.3 orientační totem 118

**ZÁVĚR** 120

**ZDROJE** 122

### Anotace

Diplomová práce se zabývá návrhem **Liniového parku Trať** propojujícího pražské čtvrtě Vršovice, Michle, Záběhlice a Krč. Park **prováže** významné **plochy zeleně** v jižní části Prahy, výrazně **zlepší prostupnost** celé lokality, podpoří **využívání alternativních způsobů dopravy** a nabídne prostor pro každodenní trávení volného času. Návrh pracuje se zachováním tzv. **městské divočiny**, akcentuje drážní charakter lokality a celé území dělí do třech rozdílných zón dle konkrétních charakterů. Liniový park Trať bude sloužit nejen jako místo pro pohyb a rekreaci lidí, ale i jako funkční **prvek zelené infrastruktury**.

### Struktura diplomové práce

První dvě části práce jsou věnovány úvodu a zadání. Třetí část se věnuje **teoretickým východiskům** – tématům a fenoménům, kterých se projekt bezprostředně dotýká. Následuje **analytická část**, jež nahlíží a zkoumá vybrané aspekty utvářející a ovlivňující řešené lokality. Analýzy se věnují jak širšímu kontextu, tedy území celé Prahy, tak přímo zvolenému, blíže řešenému území. Šestá a sedmá část práce poté představují **koncept** a samotný **návrh** Liniového parku Trať.
Celá práce je pak doplněna o vybrané analogové snímky z mého fotografického cyklu Pustiny.

***pozn.*** *Číslování obrazových příloh je řešeno následovně:*
*Obrázky jsou číslovány vzestupně arabskými číslicemi a jejich zdroj je uveden v závěru práce (str. 122).*
*Doprovodné snímky z cyklu Pustiny a kresebné ilustrace číslovány nejsou.*

### Vymezení řešeného území

Řešeným územím je trojramenný pás podél železničních tratí v jižním sektoru hlavního města Prahy v obvodu **MČ Praha 4** (malý díl leží i na území MČ Praha 10) na katastrálních územích Vršovice, Michle, Záběhlice a Krč.
Území je vymezeno **tratí č. 210** (Praha–Vrané n. Vltavou) v úseku *Praha–Vršovice – Praha–Kačerov – křížení s Jižní spojkou*, dále z východu pak tratí tzv. **jižní železniční spojky** *od křížení s tratí 210 po nadjezd nad ulicí Záběhlickou* a ze severní strany rozsáhlým komplexem **Odstavného nádraží Jih**.
Kromě toho území zahrnuje přidružené volné prostory a niky podél tratí a oblast takzvaného Trianglu, kde se všechna tři ramena stýkají. Severní (vršovické) a jižní (krčské) rameno mají délku přibližně 2 km, východní (záběhlické) rameno 1 km.

Více o území viz. kap. 05.

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

## 2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: **Bc. Václav Suchan**

datum narození: 7. 11. 1997

akademický rok / semestr: 2023/2024 / letní semestr
obor: Krajinářská architektura
ústav: 15120 Ústav krajinářské architektury
vedoucí diplomové práce: Ing. Radmila Fingerová

téma diplomové práce: Liniový park Michle
viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Diplomová práce řeší téma železnic v Praze. Prostory podél drah nahlíží jako součást zelené infrastruktury města a blíže rozpracovává vybrané území na pomezí Vršovic, Michle, Záběhlic a Krče. V této extrémně fragmentované a neprostupné části města v okolí železniční trati č. 210 navrhuje liniový park propojující dnes vzájemně odříznuté lokality a čtvrti, který pracuje s železničním charakterem místa, existující vegetací (tzv. městskou divočinou) a nabízí nové možnosti a směry pohybu městem i formy trávení volného času. Vrací toto vytržené, hluché území do organismu města a zaceluje jizvu v urbánní struktuře.

2/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

*Textová část*

- analýzy řešeného území
- analýza železnic na území Prahy
- analýzy referenčních projektů a tématu vágních terénů
- anotace diplomové práce a úvod do tematiky
- popis a zdůvodnění konceptu
- popis dílčích částí v souladu s výkresovou dokumentací

*Výkresová část*

- výkres stávajících širších vztahů | 1:25 000
- celková situace nebo jiné nadhledové zobrazení | 1:5 000

pro vybrané dílčí lokality:

- detailní situace | 1:500–1:200
- řezy | 1:250
- vizualizace
- materiálová a konstrukční řešení
- mobiliář, osvětlení, vegetace

3/ seznam dalších dohodnutých částí projektu

- plachta 4x A1
- portfolio 2x A4
- fyzický model vybrané dílčí části řešeného území | 1:500
- digitální odevzdání

*Konkrétní zadání může být upřesněno v průběhu vypracovávání diplomové práce se souhlasem vedoucího diplomové práce a rovněž i měřítka mohou být v průběhu přizpůsobena dle případných potřeb.*

Datum a podpis studenta 12. 2. 2024 Václav Suchan

Datum a podpis vedoucího DP 12.2.24 R. Fingerová

Datum a podpis děkana FA ČVUT I. Hlaváček

registrováno studijním oddělením dne 13/2/2024

## ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
## FAKULTA ARCHITEKTURY

**AUTOR, DIPLOMANT**: Bc. Václav Suchan
AR 2023/2024, letní semestr

**NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE**:

(ČJ) LINIOVÝ PARK TRAŤ

(AJ) TRAŤ LINEAR PARK

**JAZYK PRÁCE:** ČESKÝ

| | | |
|---|---|---|
| **Vedoucí práce:** | Ing. Radmila Fingerová | Ústav: Ústav krajinářské architektury |
| **Oponent práce:** | Ing. arch. Matěj Čunát | |
| **Klíčová slova** (česká): | lineární park, zelená infrastruktura, prostupnost, pěší doprava, cyklodoprava, železnice, vágní terény, městská divočina, sukcese, Praha, Vršovice, Michle, Záběhlice, Krč | |
| **Anotace** (česká): | Diplomová práce se zabývá návrhem Liniového parku Trať propojujícího pražské čtvrtě Vršovice, Michle, Záběhlice a Krč. Park prováže významné plochy zeleně v jižní části Prahy, výrazně zlepší prostupnost celé lokality, podpoří využívání alternativních způsobů dopravy a nabídne prostor pro každodenní trávení volného času. Návrh pracuje se zachováním tzv. městské divočiny, akcentuje drážní charakter lokality a celé území dělí do třech rozdílných zón dle konkrétních charakterů. Liniový park Trať bude sloužit nejen jako místo pro pohyb a rekreaci lidí, ale i jako funkční prvek zelené infrastruktury. | |
| **Anotace** (anglická): | The diploma thesis deals with the design of the Trať Linear Park connecting the Prague districts of Vršovice, Michle, Záběhlice and Krč. The park will connect important green areas in the southern part of Prague, significantly improve the permeability of the entire locality, encourage the use of alternative modes of transport and offer space for everyday leisure. The design works with the preservation of the so-called urban wilderness, accentuates the railway character of the site and divides the whole area into three different zones according to specific characters. The Trať Linear Park will serve not only as a place for people to move and recreate, but also as a functional element of green infrastructure. | |

## 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."

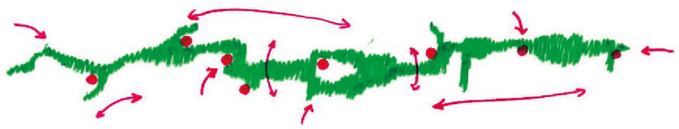
V Praze dne 23. května 2024 podpis autora-diplomanta

Václav Suchan

Tento dokument je nedílnou a povinnou součástí diplomové práce / portfolia a CD.

# 03. teorie


**3.1** **teoretická východiska**
3.1.1 krajinářská architektura
3.1.2 doprava
3.1.3 referenční projekty



**Liniový park**

Parky, jakožto nejvýznamnější plochy udržované zeleně ve městech, můžeme dělit dle mnoha aspektů: rozlohy, stylu, charakteru, účelu, přístupnosti nebo tvaru. Liniové parky jsou jednoduše řečeno plochy zeleně takové, u kterých jejich délka významně převažuje nad šířkou. Jedná se o specifický typ parku, jež je často založen **podél jiného, významného urbanistického lineárního prvku** – typicky podél řeky, vodního kanálu, pobřeží, (bývalých) hradeb, ulice nebo železnice.

Prvním takovým parkem byl **The Emerald Necklace** v Bostonu navržený otcem krajinářské architektury Frederikem Law Olmsteadem již v polovině 19. století. Ten systémem vzájemně propojených cest a zelených ploch propojil existující městské parky a vytvořil tak funkční, efektivní a využitelnou páteřní zelenou trasu městem, která zároveň nabízela plochy jak pro pasivní, tak aktivní rekreaci. Ve své době nadčasová myšlenka, která do jednoho návrhu koncentrovala to, co i dnes považujeme za stěžejní při plánování a navrhování zelených ploch ve městě.

Liniové parky jsou nebo by měly být významným prvkem **zelené infrastruktury** měst a představují páteř celého systému sídelní zeleně, na kterou jsou navázány jak velké lesoparky, tak parky celoměstského významu nebo menší parkové plochy. Jejich význam se v tomto aspektu bude v budoucnu zvyšovat neboť právě ony hrají prim v otázce vzájemné provázanosti zelených ploch, a tudíž i v jejich funkčnosti a odolnosti vůči klimatické krizi. Nabízejí migrační koridory pro živočichy a rostliny, poskytují úkryt v jinak rozpálených či příliš větrných lokalitách, zlepšují lokální mikroklima, zadržují vodu ve městě a umožňují lidem trávit volný čas v blízkosti jejich bydliště bez nutnosti dlouhého dojíždění do vzdálenějších velkých parků.

Liniové parky jsou navíc ideálním řešením v lokalitách, kde nejsou vhodné prostorové podmínky pro vybudování větší parkové plochy nebo se zde naskýtá **potenciál přeměny** jiného urbanistického **lineárního prvku** nebo jeho nejbližšího okolí – například, jako i v případě této práce, železničních tratí.

**Vágní terény, městská divočina, vnitřní periferie**

Území na rubu měst, stranou zájmu, spontánně zarostlá, s nezaměnitelnou poetikou a na biodiverzitu většinou bohatší než krajina daleko za městem. Vágní terény (*terraines vagues*), jak je pojmenoval španělský teoretik architektury Ignasio de Solà- Morales ve svém eseji v roce 1995, stála dlouho stranou zájmu jak odborné, tak laické veřejnosti. Nikdo si těchto hluchých míst ve městech moc nevšímal a první náznaky změny se začaly objevovat až koncem minulého století.

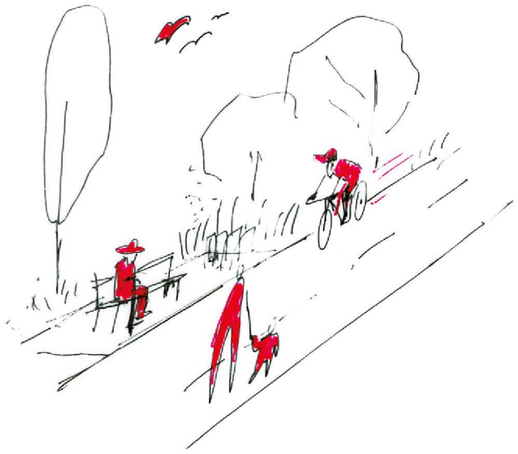
Během svého postupného vývoje zabírala města stále větší a větší plochy, v zázemí měst začala vznikat rozlehlá předměstí, na jádra se nabalovaly nové čtvrtě a tento prostorový rozmach se ještě znásobil bouřlivým rozvojem průmyslu. Obrovské plochy továren, hal a skladů zabraly velké kusy země často v širších centrech měst a vzájemně byly propojeny hustým spletencem železničních tratí, vleček a seřadišť a později i silnic a dálničních přivaděčů. Tento prostorový rozmach ovšem probíhal přerušovaně, v různých částech města v různou dobu, a také s velkými prostorovými mezerami a odstupy. Uprostřed měst se tak začaly tvořit bubliny, hluchá místa ničeho a nikoho a šude tam se postupně začaly tvořit vágní terény.

S transformací společnosti, slábnutím průmyslového sektoru a odsouváním jeho zbytků na okraje či mimo města pak docházelo a dochází k masivnímu pustnutí těchto míst, kde vznikají tzv. brownfieldy, kterými městská divočina prostupuje.

Kromě toho ji ale nalezneme na mnoha jiných místech více či méně skrytých ve struktuře města. Okrajové pásy podél komunikací, izolační zeleň na sídlištích, ale v mikroměřítku třeba i drobné pozapomenuté útržky země, ze kterých bují pajasany a bodláčí.

Tato ruderální vegetace, náletové byliny, keře obrůstající konstrukce a pionýrské dřeviny rozrážející asfalt jsou ztělesněním sukcese v přímém přenosu. Místa, kde se zdá, že minulost převažuje nad přítomností, místa interní vůči městu a zároveň externí vůči každodennímu užívání.[1]

[1] SOLÀ-MORALÉS RUBIÓ, Ignasi de. Terrain Vague in Anyplace, MIT Press, Cambridge, MA, 1995.



**Udržitelné způsoby dopravy**

Významným prvkem ovlivňujícím každodenní život ve městě je doprava. Dle rozsáhlé studie Praha v evropském kontextu, ve které byly zkoumány různé fenomény napříč evropskými metropolemi, je **hlavní město** v současnosti jedním z nejvíce **zatížených měst** individuální **automobilovou dopravou** v Evropské unii, což negativně ovlivňuje městské ovzduší, zdraví občanů, městskou kasu, ale i vzhled a atmosféru města. V počtu aut na tisíc obyvatel je na tom hůře už jen Varšava, množství vozidel na 1000 obyvatel v hlavním městě vzrostlo za posledních 12 let téměř o polovinu na 727. Naproti tomu podíl obyvatel denně užívajích kolo je pouhé procento, což nás řadí na samý chvost mezi zeměmi EU, méně obyvatel jezdí na kole už jen v Bukurešti.[1]

To by se mělo změnit. **Kolo** jakožto dopravní prostředek po městě **nabízí mnoho benefitů** všem stranám – jeho uživatelům a uživatelkám se zlepší zdraví, město ušetří na opravách silnic a stát na výdajích na léčbu nemocí způsobených znečištěným ovzduším. Pro podporu cyklistické dopravy je ovšem nutné podnikat konkrétní kroky – město může určitými nástroji cyklistickou dopravu podporovat a tu automobilovou zase omezovat (např. zpoplatněný vjezd do centra, vyšší ceny parkovného, omezení tranzitu, humanizace hlavních tahů). Pro cyklisty by **měly být zaváděny oddělené cyklostezky** od vozovky, bezpečné přejezdy křižovatek, nové cykloobousměrky, stání pro kola, a také **zcela nová propojení**, která by významně zkrátila trasy, zpříjemnila jízdu a násobně tak pro danou lokalitu zatraktivnila jízdu na kole. I o to se snaží návrh předložený v této diplomové práci.

[1] Kol. autorů. Praha v evropském kontextu. Praha. Institut plánování a rozvoje Praha. 2024

**Železnice**

Práce se zabývá tématem železnic a prostorů podél drah na území hlavního města Prahy a detailněji se pak zaměřuje na území v jižní části města podél trati č. 210 (Praha – Vrané nad Vltavou) mezi Vršovicemi a Krčí, kde navrhuje nový Liniový park Trať.

Železnice jsou významným lineárním prvkem ve tkáních měst. Podél drah se za posledních téměř dvě stě let akumulovalo množství prostor, které dnes zabírají velké plochy a v mnoha případech se jedná o tzv. **vágní terény**, tedy území vyčleněná z organismu města a nemající žádnou určitou funkci. I díky tomu můžeme **dráhy ve městech nahlížet jako další z prvků zelené infrastruktury**, neboť jejich linie propojují nejen město a okolní krajinu, ale také velké i drobné plochy zeleně v intravilánu a mohou tak dobře sloužit jako migrační koridory zvěři i rostlinám.

V současné době jsou dráhy velkými bariérami ve městě, ale to je možné změnit a **prostory podél kolejí** naopak **využít pro zlepšení prostupnosti** a obyvatelnosti města. Pomocí určitých kroků lze tyto prostory adaptovat a jemně transformovat například v **liniové parky**, které pěším a cyklistům otevřou nové možnosti a směry pohybu ve městě a nabídnou místa pro trávení volného času.

**Základní drážní terminologie**
(dle Zákona 266/1994 Sb. – tzv. drážního zákona a vyhlášky Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb.)

| | |
|---|---|
| ***dráha*** | *cesta určená k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy, dělí se na dráhy celostátní a regionální* |
| ***obvod dráhy*** | *území určené rozhodnutím o povolení záměru pro umístění stavby dráhy, vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu* |
| ***ochrana dráhy*** | *místa na dráze a v obvodu dráhy jsou veřejnosti nepřístupná s výjimkou volných ploch vzdálených nejméně 2,5 m od osy krajní koleje dráhy* |
| ***ochranné pásmo dráhy*** | *prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy,<br>v ochranném pásmu dráhy lze provádět stavby a nestavební záměry pouze na základě povolení příslušného stavebního úřadu* |
| ***železniční infrastruktura*** | *kolejová síť, budovy a další technická zařízení, jako například zabezpečovací zařízení, které jsou nutné k provozu železnice* |
| ***železniční spodek*** | *zemní těleso, konstrukční vrstvy tělesa železničního spodku a odvodňovací zařízení* |
| ***železniční svršek*** | *část trati, která plní nosnou a vodicí funkci pro jízdu drážního vozidla* |
| ***stanice*** | *dopravna s kolejovým rozvětvením určená pro řízení sledu vlaků, odbavování cestujících a (nebo) nákladu* |
| ***zastávka*** | *místo na dráze určené k nastupování a vystupování cestujících, které ale na rozdíl od železniční stanice není dopravnou* |
| ***vlečka*** | *dráha, která slouží vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele* |
| ***stavědlo*** | *stanoviště, kde jsou umístěny prostředky pro ovládání a kontrolu zabezpečovacího zařízení a pro ústřední přestavování výhybek a výkolejek* |
| ***seřaďovací nádraží*** | *nádraží, které slouží k přechodu jednotlivých vozů nebo skupin vozů mezi jednotlivými nákladními vlaky* |
| ***odstavné nádraží*** | *zařízení pro zajištění provozního servisu, čištění, údržby a vystrojení vlakových souprav osobní železniční dopravy* |

*[1]*

**NaturPark Südgelände, Berlín (D)**
atelier Odious gruppe, 1999

Rozsáhlý park vybudovaný na místě velkého železničního seřadiště. Stěžejní myšlenkou návrhu je zachování městské divočiny, řízená sukcese a využití původních industriálních artefaktů. Je rozdělen do tří zón dle intenzity údržby. Součástí areálu je i železniční depo fungující jako kulturní centrum. Do parku se platí symbolické vstupné 1 €.

*[2]*

**Park am Nordbahnhof, Berlín (D)**
Atelier Loegel, Fugmann & Janotta, 2009

Menší liniový park v centru města je založen v místech bývalého nádraží, kudy procházela Berlínská zeď. Díky tomu bylo celé území zapomenuté a zarostlo bujnou vegetací. Tu návrh ve velké míře zachovává a kromě toho umně pracuje s rozdílnými povrchy cest a atmosféru parku doplňují landartové totemy z pražců.

*[3]*

**Park am Gleisdreieck, Berlín (D)**
atelier LOIDL, 2013

Velký, živý park uprostřed města na plochách bývalého Anhaltského nádraží.
Mnohovrstevnatý projekt pracuje s železničním dědictvím místa, městskou divočinou, propojením dříve odříznutých čtvrtí, velmi obsáhlým programem, nebo komunitními zahradami, které v území v minulosti vznikly.
Celkový dojem korunují precizní detaily, pečlivý výběr materiálů nebo orientační systém v parku.

*[4]*

**Parc aux Angéliques, Bordeaux (F)**
Michel Désvigne, 2012

Městský park, který vznikl na pravém břehu řeky Garonny v centru Bordeaux na místě bývalých doků a průmyslové zóny města.
Projekt pracuje jak s historií místa, tak s aspektem vody, který je v místě zásadní. Revitalizuje břehy řeky, vytváří klidové zóny pro hnízdění říčního ptactva, ale zároveň nabízí prostory pro aktivní trávení volného času jako i pro rychlý pohyb městem na kole.
Silný je také design parku založený na přísně geometrickém rastru střídajících se pásů kolmých na řeku, dle kterého jsou vysázeny stromy, vedeny cesty a střídají se materiály.

*[5]*

**Madridský metropolitní les, Madrid (E)**
LOLA, 2020

Ambiciźní projekt propojení stávajících zelených ploch a vytvoření okružního liniového parku kolem Madridu. Severozápadní část má být vedena tělesem bývalé železniční tratě.

*[6]*

**Chemin des Carrières, Rosheim (F)**
Reiulf Ramstad Architekter, 2016

Jedenáctikilometrová cyklostezka vedoucí po tělese bývalé důlní železniční trati. Při její trase jsou vybudována různá zastavení a na jejím konci vyhlídka na bývalý lom. Projekt pracuje s industriální minulostí a využívá vybrané drážní pozůstatky. Vše sjednocují použité materiály, zejména corten.

*[7]*

**Zollverein Park, Bochum (D)**
OMA, 2009

Park obklopující bývalý důl s koksovnou konvertovanou v muzeum a konferenční centrum. Jeden z největších bývalých dolů v Evropě byl přestavován od 80. let a dnes je dokonce celý areál zapsán na seznam UNESCO. V parku jsou zachovány kolejnice i celé podélné členění prostoru, z dřevin dominuji akáty a břízy.

*[8]*

**Gleispark Frintrop, Essen (D)**
Davids, Terfrüchte und Partner, 2007

Obrovské území bývalého kolejiště, které bylo v 60. letech opuštěno a od té dobé jsou plochy nechané zcela svému osudu, nenachází se zde žádné nové výsadby. Park tak funguje zároveň i jako jakási výzkumná zahrada ekologie, kde lze sledovat různá sukcesní stádia. V rámci zpřístupnění areálu došlo pouze k prořízkám a vysypání měkkých štěrkových cest. Management údržby je rozdělen do tří zón – stinné březové háje, volné plochy zarůstající keřovými porosty a slunné výsušné stepní trávníky.

# 04. analýzy širšího kontextu


**4.1 širší vztahy**
4.1.1 nadregionální vztahy
4.1.2 železniční infrastruktura v Praze
4.1.3 železniční provoz v Praze

**4.2 historie**
4.2.1 vývoj železnic v Praze

**4.3 přírodní podmínky**
4.3.1 terén
4.3.2 voda
4.3.3 ochrana přírody a krajiny
4.3.4 klima
4.3.5 fytocenologie
4.3.6 botanika

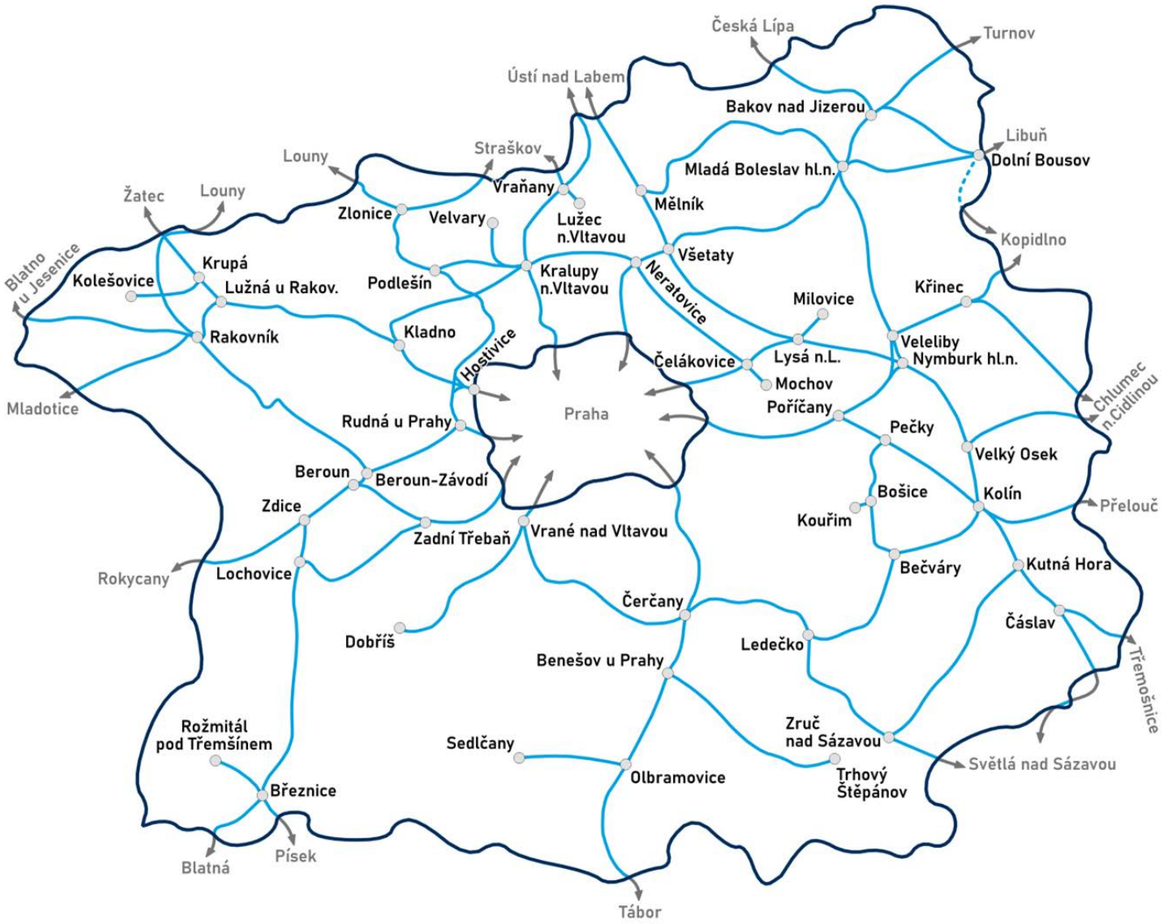
Železniční uzel v Praze je **klíčovým místem sítě drah** v ČR, neboť do něj ústí páteřní koridorové tratě a propojuje tak nejen hlavní město se všemi regiony v republice, ale i kraje navzájem.

Kromě toho je pražský uzel významný i ve **středoevropském kontextu**. Praha leží na strategickém místě, kde se setkávají hlavní železniční trasy vedoucí do/z Německa, Polska, Slovenska i Rakouska. Tato geografická poloha zvyšuje význam železnice, ale i tlak na vysokou funkčnost a kapacitu pražské sítě.

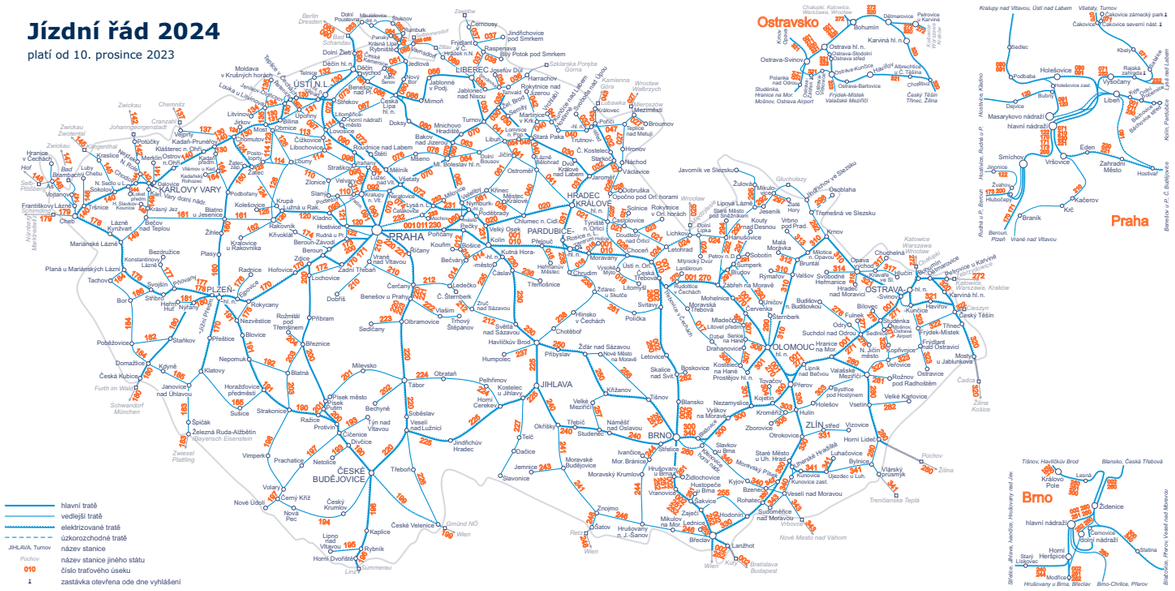
I díky velmi **husté železniční síti** (máme jednu z nejhustších na celém světě) a krátkým intervalům vlaků je železniční doprava v okolí Prahy hojně využívána ke každodenním cestám do zaměstnání. Popularitu tzv. **příměstských vlaků** ještě více posílilo zaintegrování všech vlakových spojů (kromě dálkových expresů) do systému **Pražské integrované dopravy**, takže lze vlakem v Praze a celém Středočeském kraji jezdit i na MHD kupony, Lítačku či jednorázové jízdenky.

**Kapacita příměstských tratí** je však téměř nebo zcela **vyčerpána**, a i proto se uvažuje o stavbách, které kapacitu v okolí hlavního města zvýší – Novém spojení II nebo vysokorychlostních tratích. Modernizace a rozvoj železniční infrastruktury v Praze jsou klíčovými prvky pro zajištění plynulého pohybu cestujících a nákladů v regionálním, celorepublikovém i mezinárodním provozu.

Do Prahy v současnosti ústí **deset tratí** a vlaky zastavují na **47 stanicích a zastávkách**, přičemž další jsou v plánu (viz. následující strany).




*[9] Mapa železniční sítě ve Středočeském kraji.*



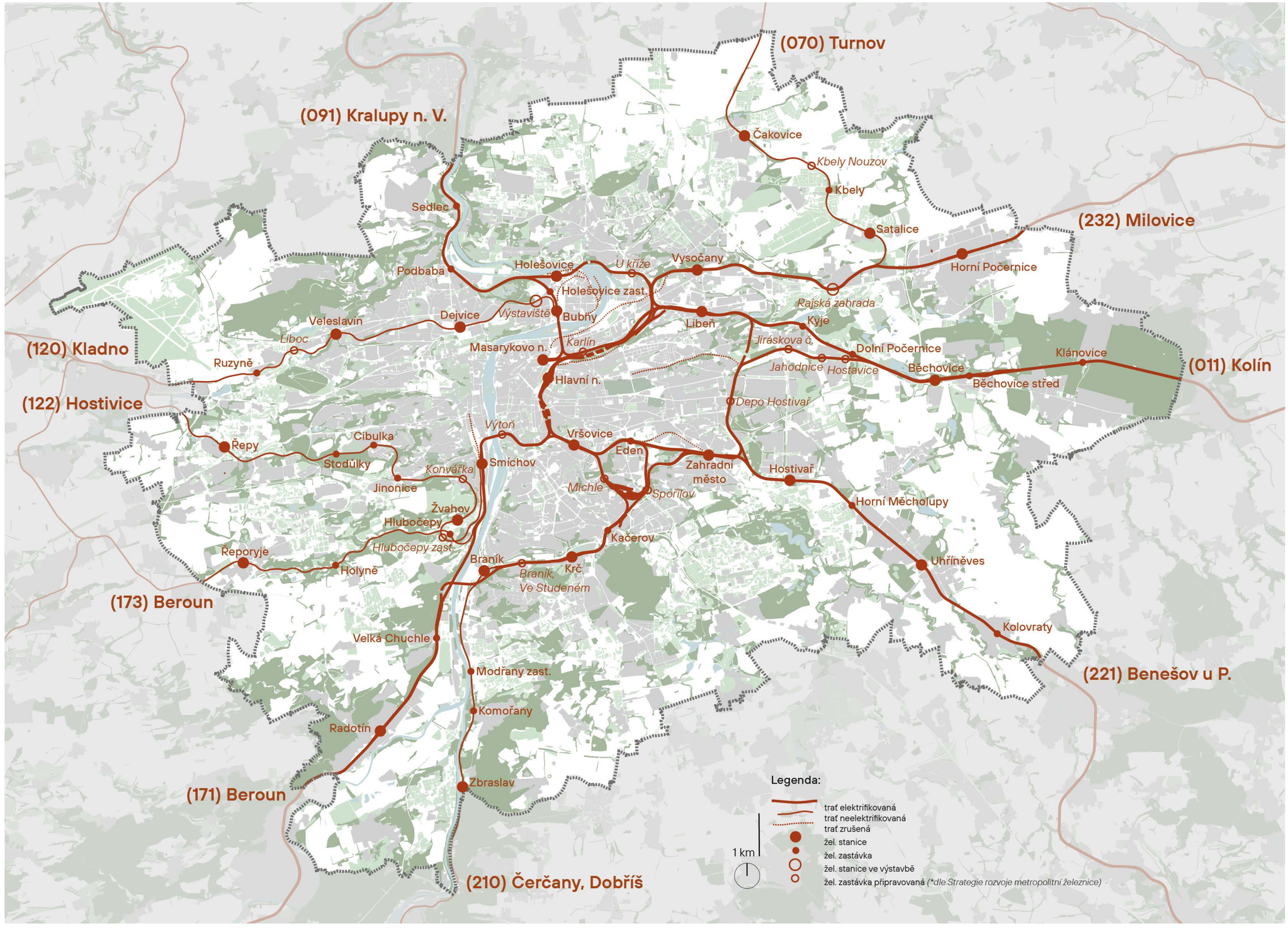

*[10] Mapa železniční sítě v České republice.*

Jak již bylo řečeno, železniční síť v Praze hraje klíčovou roli v dopravním systému hlavního města České republiky. Na území města v současnosti ústí **deset tratí**, jejichž délka je přes 160 km a vlaky zastavují na **47 stanicích a zastávkách** (jejich přehled na následující straně), přičemž další jsou v plánu. Nejnověji byla v prosinci 2023 otevřena stanice Praha–Rajská zahrada a probíhá výstavba stanice Praha–Výstaviště.

Železniční síť v Praze můžeme označit jako **radiální** s tratěmi sbíhajícími se ze všech světových stran do centra města na Hlavní a Masarykovo nádraží. Tato soustředná síť byla v 60.–80. letech především pro potřeby nákladní dopravy doplněna o tzv. **jihovýchodní tangenciálu** spojující Radotín, Krč, Vršovice, Hostivař, Malešice, Běchovice, Libeň a Holešovice.

Hustota i význam železniční sítě jsou výrazně vyšší **na pravém břehu Vltavy**, kde se také nacházejí nejdůležitější nádraží. Je to dáno terénem, nejdůležitějšími směry dopravy (na Moravu a Slovensko a do jižních Čech) i postupným vývojem. Ve vzájemné symbióze se zde rozvíjela **železnice s průmyslem**, a tak se čtvrtě jako Vysočany, Libeň, Hostivař či Malešice staly průmyslovými oblastmi hlavního města a železnice v těchto částech města ještě více nabyla na významu. Zde také jsou (Malešice, Uhříněves) či byla (Žižkov, Vršovice) umístěna nejdůležitější **nákladová nádraží**.

Veškeré hlavní tahy včetně nákladní tangenciály již byly v průběhu minulého století **elektrifikovány**. V současné době probíhá kompletní rekonstrukce a elektrifikace trati č. 120 směrem na Kladno, která bude navíc obohacena o odbočku na Letiště Václava Havla. Elektrifikací by měla v budoucnu (kolem roku 2030) projít také trať č. 070 směrem na Všetaty, tudíž závislá na motorové trakci pak zbyde jen trojice lokálních tratí (122 do Hostivice, 173 do Berouna přes Rudnou a 210 do Vraného nad Vltavou).



Vlaky na území Prahy přepraví **za den** průměrně **153 520 cestujících** (údaj z roku 2022, čísla se stále nevrátila na předcovidové hodnoty) a podílejí se tak 5% na počtu všech přepravených cestujících v PID. Spoje jsou rozděleny do linek S (osobní vlaky) a R (rychlíky a spěšné vlaky). Do statistik nejsou započítány mezinárodní expresy, které do PID zaintegrovány nejsou.

Epicentrem pražského železničního uzlu je **Hlavní nádraží**, kam jsou vedeny všechny dálkové vlaky, a dále pak osobní i spěšné vlaky od Berouna, Benešova, Všetat a Vraného nad Vltavou.

Druhou nejdůležitější železniční stanicí je pak nejstarší pražské nádraží, **Masarykovo**, které je srdcem pražské příměstské dopravy. Ukončeny jsou zde všechny osobní vlaky od Kolína, Lysé nad Labem, Milovic, Kralup nad Vltavou a Kladna. V budoucnu význam tohoto nádraží ještě vzroste, neboť zde bude ukončena linka na Letiště Václava Havla.

Významným uzlem, který v nejbližší době čeká rozsáhlá přestavba, je pak stanice **Praha–Smíchov**, kde vznikne moderní terminál s autobusovým nádražím.

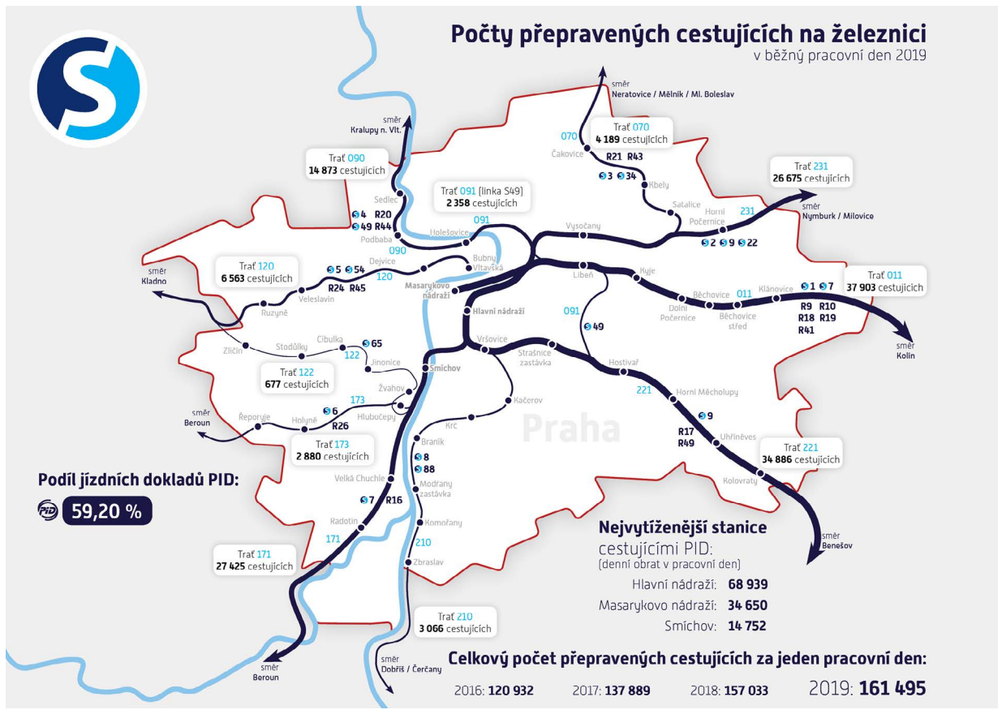
**Železniční tratě v Praze:**
(řazeny dle počtu cestujících ve vlacích PID)[1]

| číslo trati, směr | počet přepravených osob (průměr/prac. den) |
|---|---|
| 011 (Kolín) | 36 790 |
| 221 (Benešov u Prahy) | 32 380 |
| 231 (Lysá nad Labem) | 25 070 |
| 171 (Beroun) | 24 100 |
| 090 (Kralupy nad Vltavou) | 15 500 |
| 120 (Hostivice, Kladno) | 6 190 |
| 210 (Vrané nad Vltavou) | 3 770 |
| 070 (Turnov) | 3 320 |
| 173 (Rudná u Prahy, Beroun) | 2 700 |
| 122 (Hostivice, Rudná u Prahy) | 970 |

**Železniční stanice a zastávky v Praze:**
(řazeny dle obratu cestujících ve vlacích PID)[1]

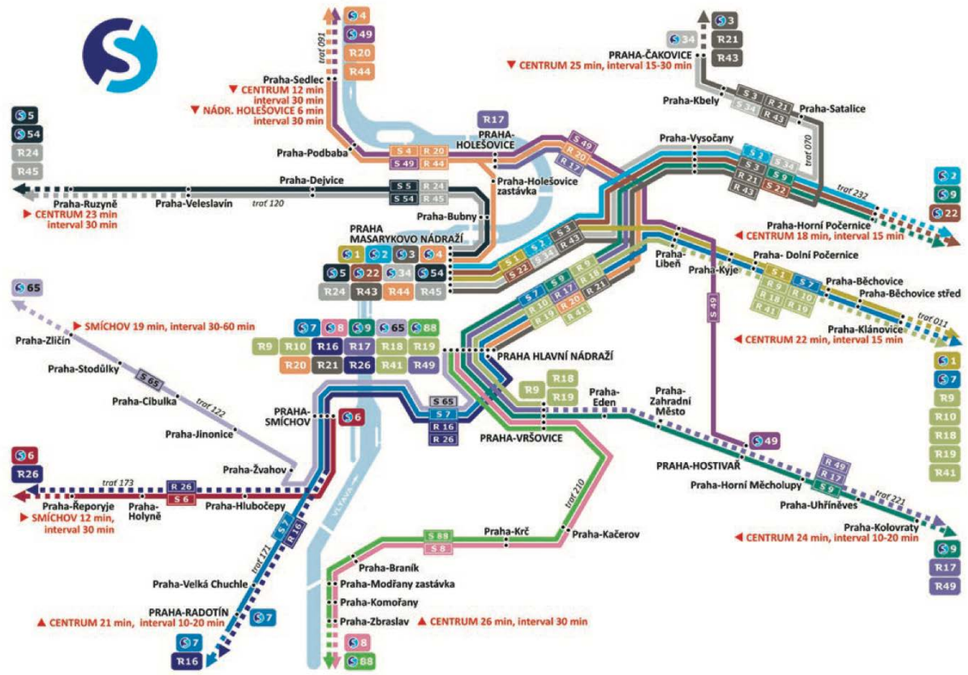
| stanice/zastávka | obrat cestujících (průměr/prac. den) | stanice/zastávka | obrat cestujících (průměr/prac. den) |
|---|---|---|---|
| Praha hlavní nádraží | 60 928 | Praha-Běchovice Střed | 1 047 |
| Praha Masarykovo nádraží | 34 622 | Praha-Modřany zastávka | 735 |
| Praha-Smíchov | 12 960 | Praha-Kačerov | 735 |
| Praha-Libeň | 9 037 | Praha-Čakovice | 691 |
| Praha-Klánovice | 6 641 | Praha-Braník | 643 |
| Praha-Vršovice | 6 007 | Praha-Sedlec | 560 |
| Praha-Radotín | 4 951 | Praha-Řeporyje | 557 |
| Praha-Podbaba | 4 766 | Praha-Satalice | 446 |
| Praha-Uhříněves | 4 372 | Praha-Velká Chuchle | 379 |
| Praha-Horní Počernice | 4 107 | Praha-Zličín | 378 |
| Praha-Hostivař | 3 705 | Praha-Bubny | 349 |
| Praha-Zahradní Město | 3 657 | Praha-Kbely | 342 |
| Praha-Vysočany | 3 636 | Praha-Ruzyně | 314 |
| Praha-Holešovice | 3 329 | Praha-Zbraslav | 310 |
| Praha-Kolovraty | 3 186 | Praha-Hlubočepy | 272 |
| Praha-Eden | 2 559 | Praha-Jinonice | 211 |
| Praha-Horní Měcholupy | 2 060 | Praha-Cibulka | 202 |
| Praha-Dolní Počernice | 1 921 | Praha-Komořany | 184 |
| Praha-Holešovice zastávka | 1 815 | Praha-Smíchov sever. nástupiště | 160 |
| Praha-Veleslavín | 1 676 | Praha-Holyně | 117 |
| Praha-Kyje | 1 349 | Praha-Krč | 96 |
| Praha-Dejvice | 1 314 | Praha-Žvahov | 57 |
| Praha-Běchovice | 1 112 | Praha-Stodůlky | 32 |

[1] *Ročenka TSK 2022.*




*[11]*

*[12]* **Schema linek S a R na území Prahy** (včetně intervalů a dojezdových časů):



[13]

## Lánská koněspřežka

První železnice na území hlavního města spojovala Dejvice s Kladnem a Lány, šlo o třetí nejstarší koňku v kontinentální Evropě. Později byla přestavěna na tzv. Buštěhradskou dráhu, dodnes funkční trať č. 120.

## 1830

[15]

## Zprovozněno hlavní nádraží a trať směrem na Benešov

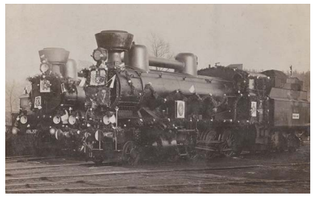
## 1871

[14]

## Otevření trati Nusle–Modřany

Trať vybíhající jižním směrem z nuselsko-vršovického nádraží (dnes Praha–Vršovice) dala základ slavnému Posázavskému pacifiku. Původně z Vršovic vedla Bohdaleckým tunelem, který ale v pol. 20. století zanikl, a vlaky tak dnes jezdí hlubokým zářezem.

## 1882

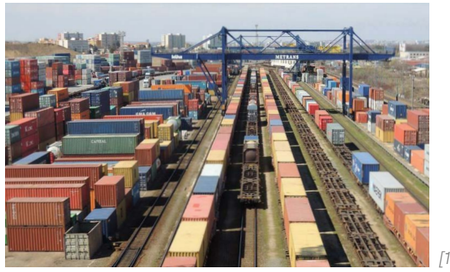


[18]

## Vznik Československých drah

Převzetím všech drah na našem území od Rakouska a Maďarska vznikly ČSD. Ty s válečnou pauzou přetrvaly do roku 1992, kdy byly rozděleny na ČD a ŽSR.

## 1918



[19]

## Transformace nákladní dopravy

Postupně byl utlumován provoz a rušena velká seřaďovací a nákladová nádraží (Žižkov, Strašnice, Smíchov, Bubny), která byla srdci pražského nákladního uzlu. Jejich rozhlehlé plochy se staly vágními terény a v současnosti se postupně zastavují. Novým epicentrem nákladní dopravy se stal velký kontejnerový terminál v Uhříněvsi.

## 90. léta

## Vznik linek S

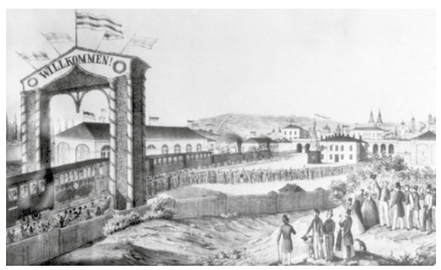
Od 90. let vznikl postupnou integrací vlakových spojů do PID systém známý jako *Esko*. Dnes jsou zaintegrovány téměř všechny vlakové spoje na území Prahy a cestující tak mohou železnici používat jako plnohodnotnou součást MHD.

## 2007

## 1845

## První parní vlak v Praze

20. srpna dorazil do Prahy na dnešní Masarykovo nádraží z Olomouce po c.k. Severní dráze císaře Ferdinanda první skutečně parní vlak. Začalo tím překotné budování železnic v hlavním městě a jeho okolí.




[16]

## 1872

## Propojení čtyř velkých nádraží = vznik pražského železničního uzlu

Jelikož byly jednotlivé dráhy budovány soukromými společnostmi, byla samostatná také jednotlivá nádraží. K jejich vzájemnému propojení došlo vybudováním Pražské spojovací dráhy ze Smíchova k Vinohradskému tunelu a Hrabovské spojky mezi tratěmi na dnešní hlavní a Masarykovo nádraží.

[17]

## 1908

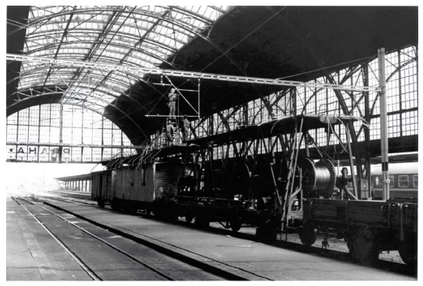
## Zestátnění drah na území Prahy

Kromě Buštěhradské dráhy byly zestátněny všechny tratě na území Prahy a začleněny do Rakouských c.k. státních drah.

## od 1926

## Elektrifikace železnic

V dobách rozvoje republiky bylo třeba řešit již neúnosný stav znečištění parními lokomotivami v centru města, a tak byla zahájena elektrifikace. V průběhu téměř sta let bylo z celkového počtu deseti tratí vybíhajících z metropole elektrifikováno pět, čtyři zůstavají motorové trakci a poslední, kladenská, prochází velkou přestavbou a elektrifikací nyní. Tangenciální tratě využívané především nákladní dopravou jsou elektrifikovány všechny.



[20]

## 2003

## Vznik Správy železnic

Došlo k oddělení provozovatele železniční infrastruktury a provozovatele dopravy. Veškerá infrastruktura tak přešla z rukou Českých drah pod státní podnik Správa železnic (tehdy SŽDC), čímž se otevřela cesta k demonopolizaci českých železnic.

SPRÁVA ŽELEZNIC

## 2010

## Nové spojení

Po více než sto letech se podařilo plnohodnotně dokončit pražský železniční uzel, a zkapacitnit tak dopravu na hlavní nádraží. Byly vybudovány dva nové tunely pod Vítkovem, estakády a na místě bývalé trati vznikla cyklostezka.

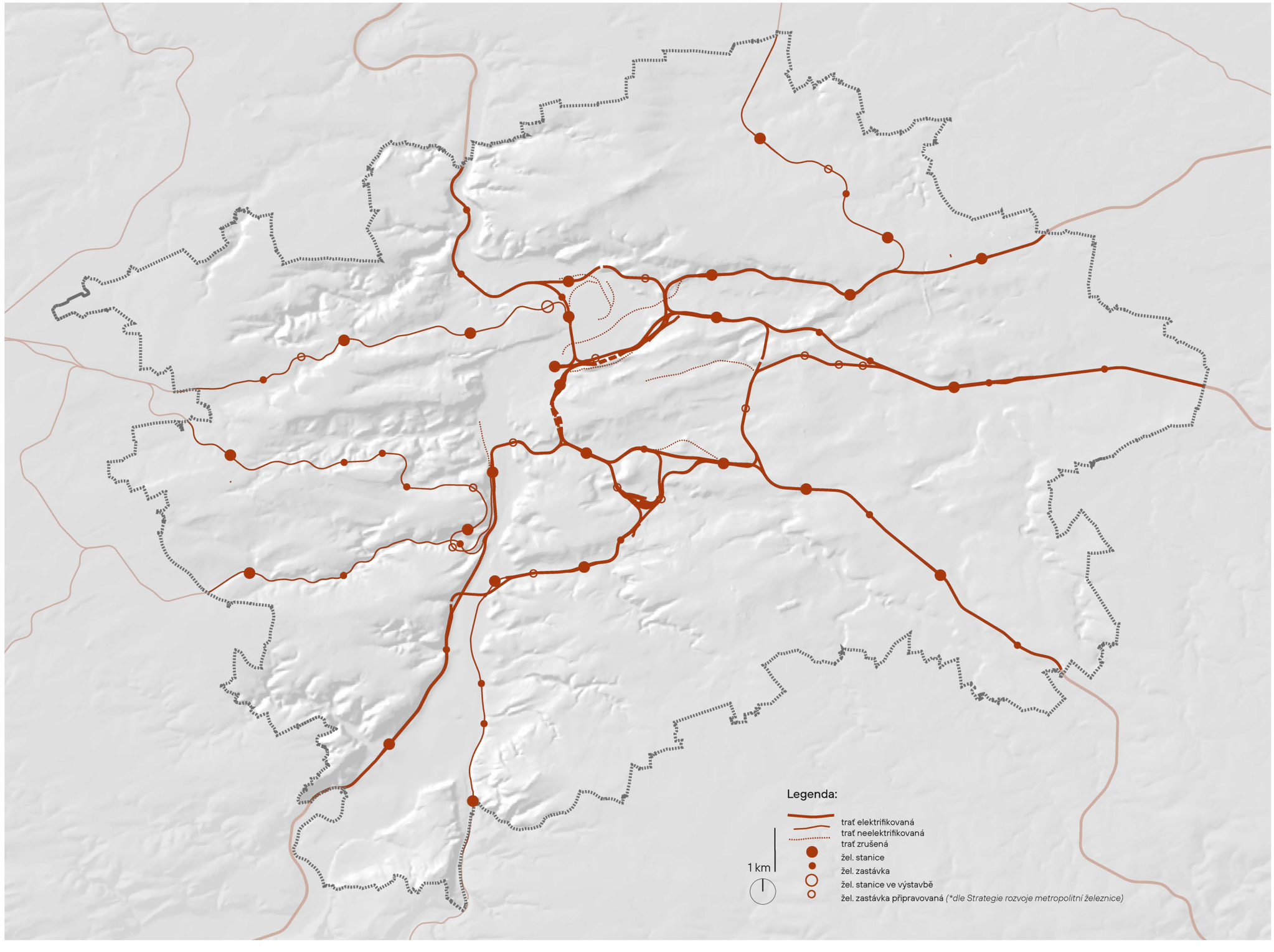
[21]

Pražský terén je výrazný a nezaměnitelný jako asi u málokterého hlavního města Evropy. Zdejší železniční síť jím proto byla od svých počátků **definována**, chceme-li být přísní, i **značně omezena**. Na většině své pouti poslušně následuje pro svou existenci příhodné terénní útvary – údolí Vltavy a jejích přítoků, pozvolné svahy, a obtáčí či ve třech případech proráží vysoké a rozlehlé kopce.

Výjimkou z pravidla následování příhodného terénu je trať ze Smíchova do Jinonic, označovaná jako **Pražský Semmering**, která chvíli po startu opouští pohodlí vltavského údolí a začíná prudce šplhat na Zlíchov a Dívčí hrady. Na konci své cesty zdolá úctyhodné převýšení 93 metrů, na které žádný jiný úsek pražských železnic ani zdaleka nedosahuje.

Na několika úsecích v centru města se trať vine v těsné blízkosti domů, kde je někdy nucena následovat jeden prudký zákrut za druhým. Naopak třeba v úsecích vedoucích přes Bubny, podél Vršovic nebo v Michli je trať od městské zástavby výrazně vzdálená a existuje jaksi odděleně od okolního světa.

I díky své velké náročnosti železnice na terénní podmínky – především **sklonové poměry**, je na místě uvažovat o zřizování **cyklotras** v souběhu s železničními tratěmi, které nabízejí většinou jen milosrdná, pozvolná stoupání a zároveň i vhodné trasování.

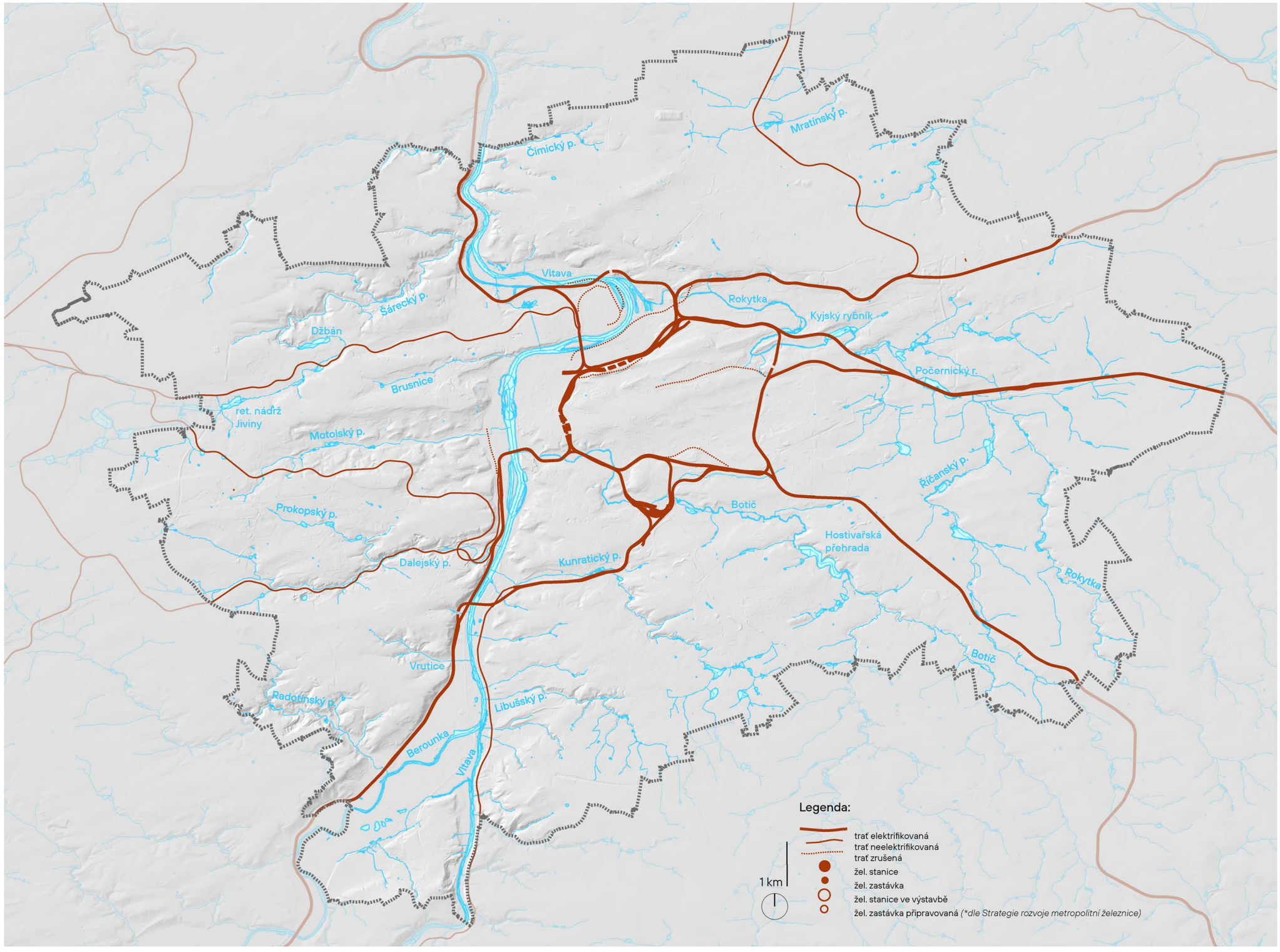


Vodní režim je v Praze orientován ve dvou hlavních směrech. Severojižní údolí s mohutným zákrutem definuje **řeka Vltava** a na ní kolmé přítoky pak vytvářejí hluboce zařízlá údolí ve východo-západním směru.

Nejvýznamějším přítokem Vltavy na území Prahy je řeka **Berounka**, která se do ní vlévá při jižním okraji Prahy mezi Radotínem a Zbraslaví.

Z potoků je mezi vltavskými přítoky je největším **Botič** odvodňující jihovýchodní část Prahy a protékající také blíže řešeným územím této práce. Botič byl historicky využíván k pohonu vodních mlýnů a k zásobování vody pro okolní sídla. Jeho voda však byla v minulosti využívána také pro průmyslové účely, čímž se zvýšila míra znečištění, a jeho koryto silně regulován. Na jeho toku byla v 60. letech vybudována Hostivařská přehrada.

Mezi další významné pravobřežní přítoky patří **Rokytka** odvodňující celou východní část Prahy, Kunratický nebo Libušský potok. Mezi ty levobřežními pak potoky Dalejský, Motolský, Šárecký či Brusnice.

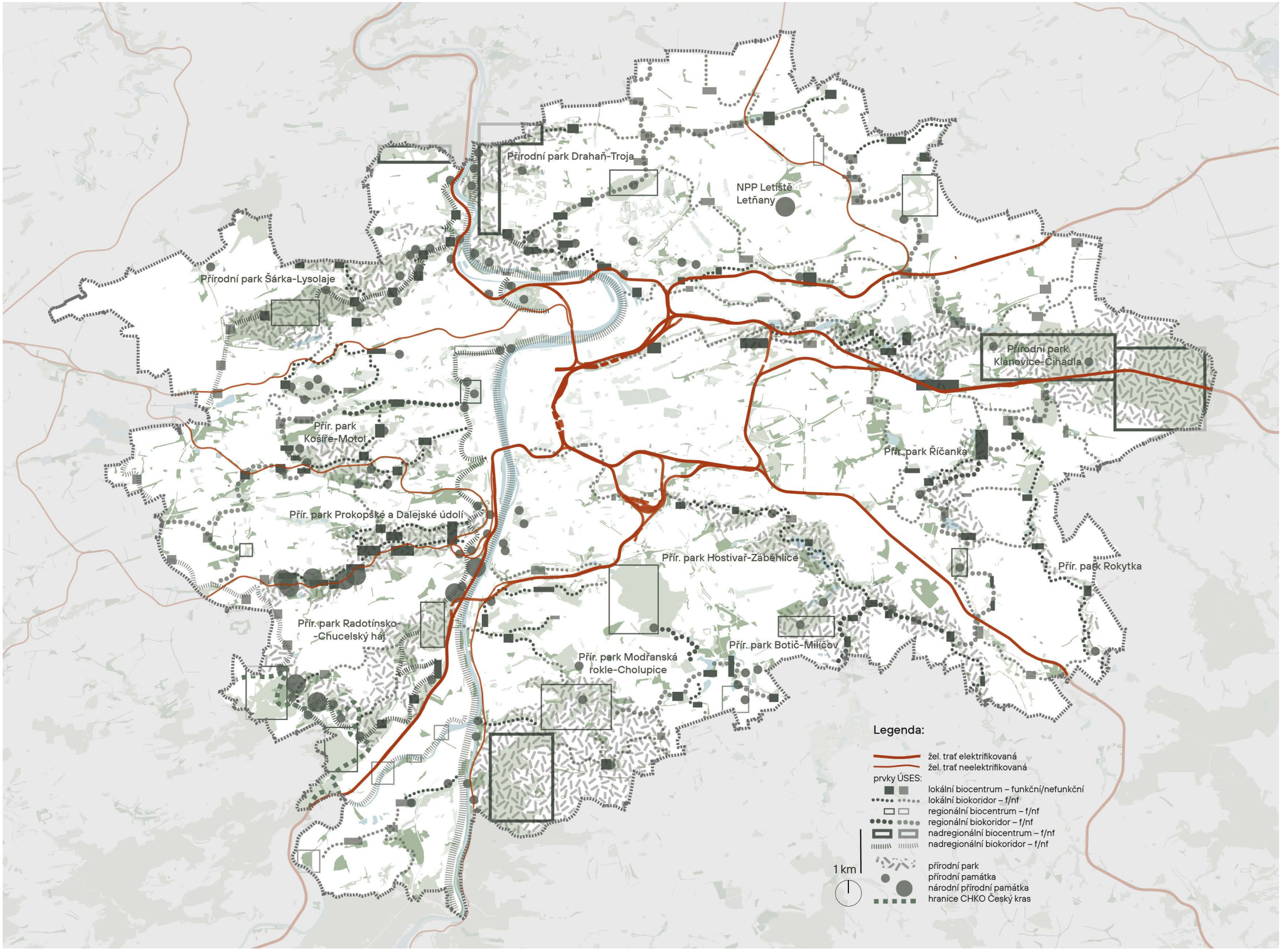


Množství a rozloha zelených ploch dělá z Prahy jedno z nejzelenějších měst Evropy. Kromě parků, lesů či lesoparků se hlavní město může pyšnit mnoha dalšími cennými plochami a stanovišti – např. suchými svahy a skálami vltavského údolí nebo stepními planinami na Dívčích hradech.

Největšími zelenými celky jsou Divoká Šárka, Klánovický les, Modřanská rokle či Radotínsko–Chucelský háj (všechny chráněny jako **přírodní parky** – těch je pak dohromady 12). Kromě nich se v Praze nalézá 69 přírodních památek, 16 přírodních rezervací a 8 národních přírodních památek. **Maloplošná chráněná území** tak zabírají přibližně **čtvrtinu rozlohy města**.

V jihozápadní části Prahy na její území zasahuje CHKO Český kras.

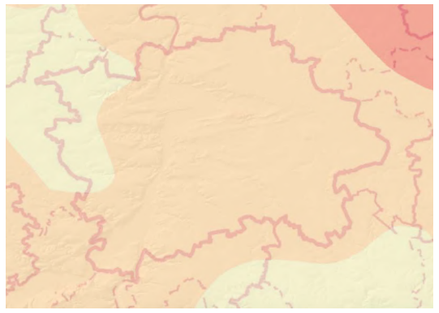
Dále je v hlavním městě komplexní síť prvků **Územního systému ekologické stability** (ÚSES), nicméně ve většině případů jde o prvky nefunkční.



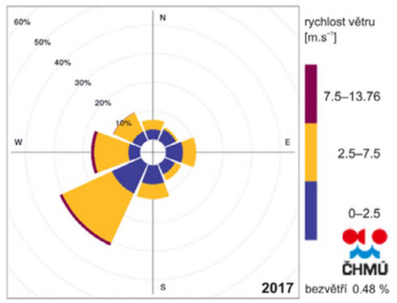
Praha leží v **teplé klimatické oblasti**, dle fytogeografického členění ČR (Skalický, 1988) v českém termofytiku. Převládající směr větrů je (jiho)západní.

Důležitým ukazatelem pro současná města čelící klimatické krizi se stala **povrchová teplota** během horkých letních dní. Z mapy níže je jasně vidět význam zelených ploch ve městě. Naopak až o 15 stupňů rozpálenější bývají rozlehlé železniční či průmyslové areály a dopravní stavby.

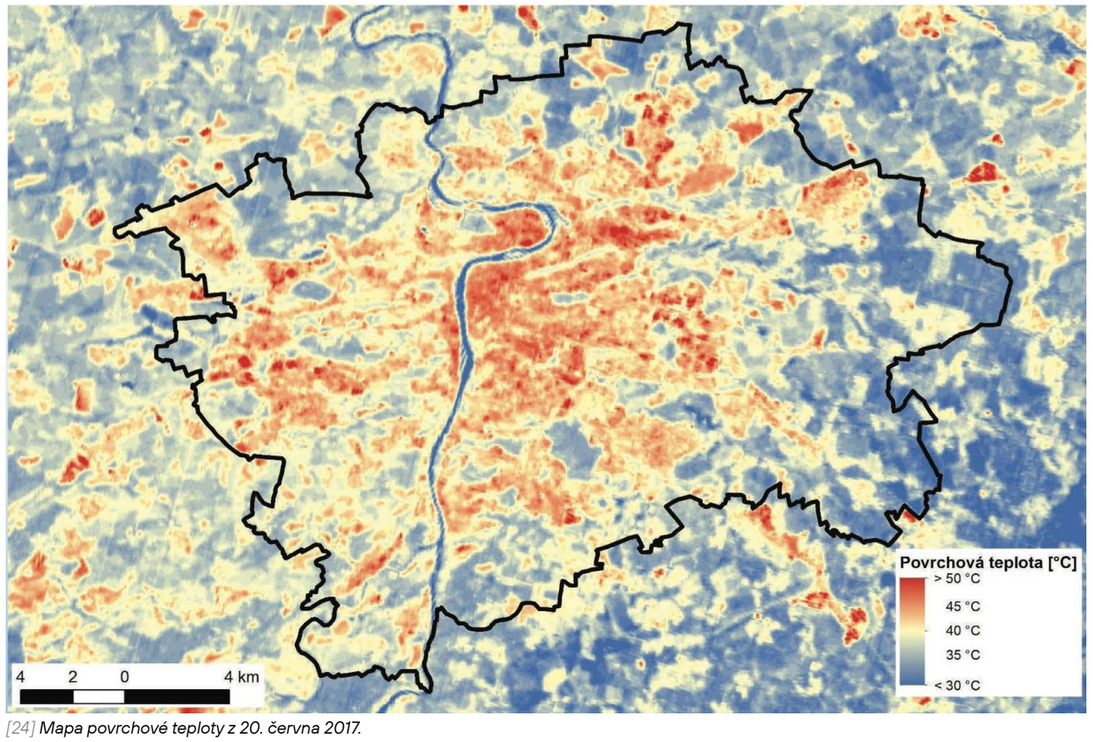
Důležité jsou také mapy **imisní zátěže** a všeobecného ročního **indexu kvality ovzduší**, které jasně ukazují negativní vliv motorové dopravy na městské klima – oblasti se zhoršenou oblastí kvality ovzduší věrně kopírují velké dopravní tahy v Praze.



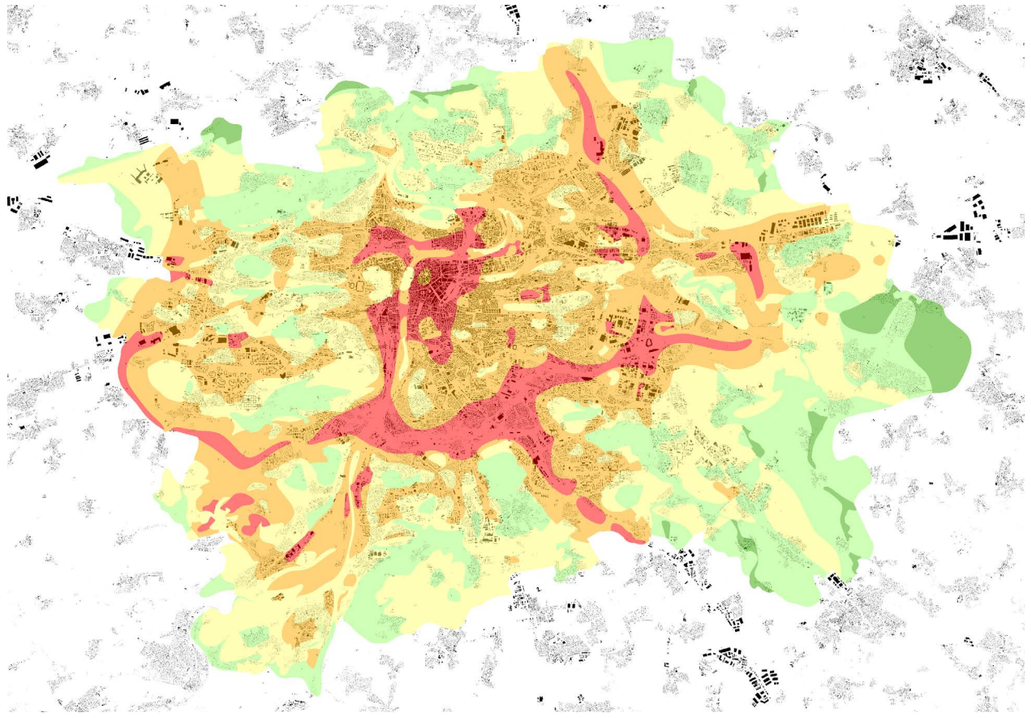
*[22] Mapa klimatických oblastí. Pouze západní cíp hlavního města spadá do mírně teplé oblasti.*



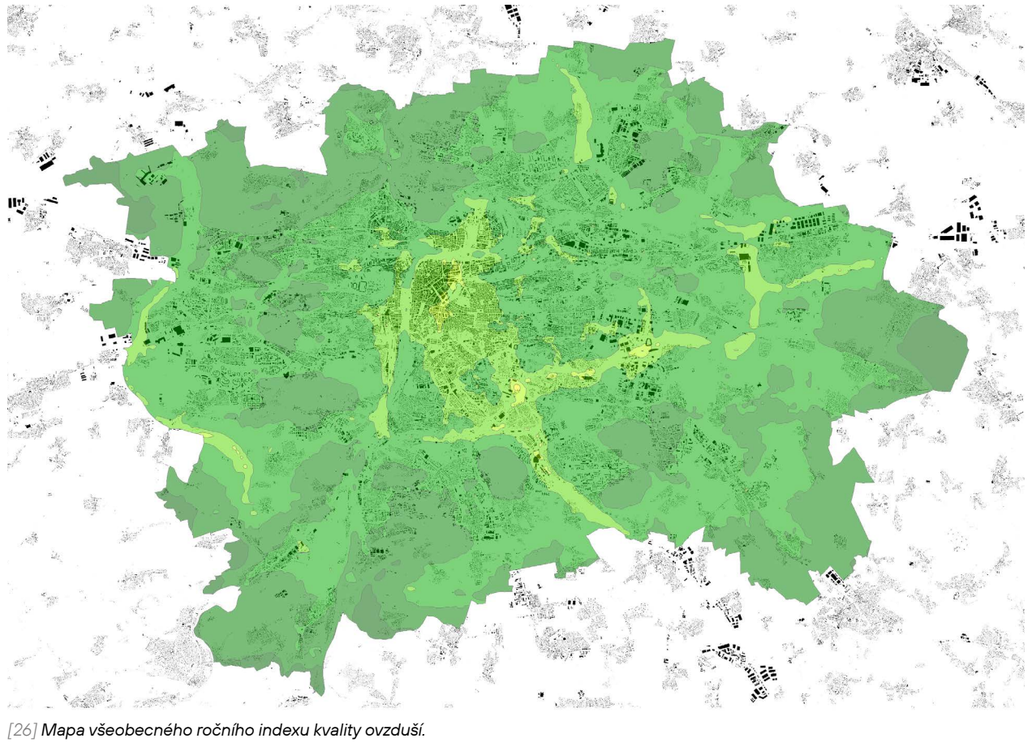

*[23] Větrná růžice pro stanici Praha 2–Riegrovy sady*




*[24] Mapa povrchové teploty z 20. června 2017.*



*[25] Mapa imisní zátěže.*



*[26] Mapa všeobecného ročního indexu kvality ovzduší.*

**Potenciální přirozená vegetace**

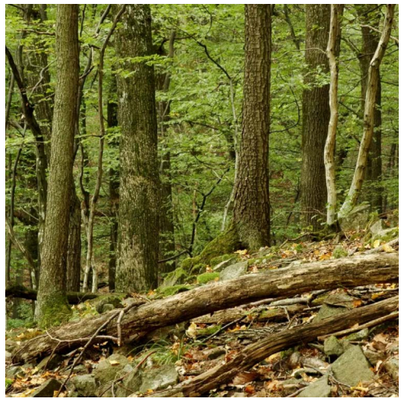
Na území Prahy v drtivé většině převládaji černýšové dubohabřiny a lipové doubravy. V údolí Vltavy bychom nalezli jilmovou doubravu a ve vybraných údolích jejích přítoků (Dalejský či Kunratický potok) pak bikové či jedlové doubravy.

Obecně se dá říci, že jde spíše o sušší vegetační systémy s převahou dubu zimního i letního. Keřové patro bývá ve všech případech spíše potlačené a patro bylinné je tvořeno převážně travinami, v případě černýšové dubohabřiny se hojně vyskytují tzv. efeméry, tedy byliny kvetoucí časně zjara před olistěním stromů.

[27]

**Černýšová dubohabřina**

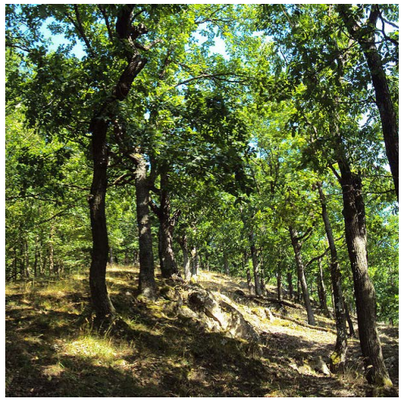
- převládá **dub zimní** | *Quercus petraea*, na těžších půdách **dub letní** | *Quercus robur*, výmladky **habru** | *Carpinus betulus*
- přímesy náročnějších listnáčů – **lípa srdčitá** | *Tilia cordata,* **javor klen** | *Acer pseudoplatanus,* **jasan ztepilý** | *Fraxinus excelsior*
- keřové patro pouze na okrajích lesa (hloh ostrotrnný | *Crataegus oxyacantha*, líska obecná | Corylus avellana, svída krvavá | Cornus sanguinea)
- v bylinném patře mezofilní druhy (černýš hajní | *Melampyrum nemorosum*, svízel lesní | *Galium sylvaticum*, jaterník podléška | *Hepatica nobilis*)
- středně vlhké, mezo- až eutrofní půdy hnědozemního typu v nížinách a pahorkatinách



[28]

**Lipová doubrava**

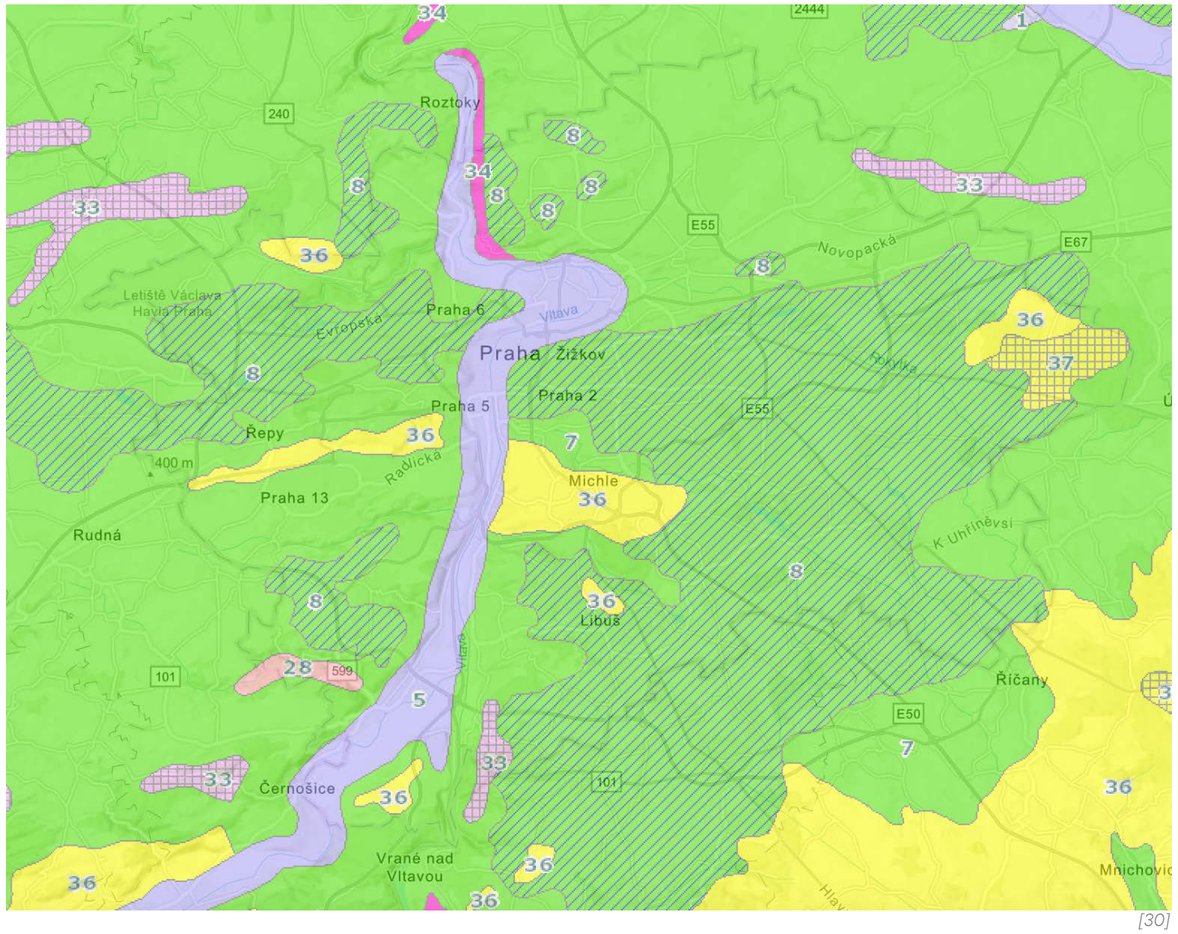
- převládá **dub zimní** | *Quercus petraea* a **dub letní** | *Quercus robur,* dále **lípa srdčitá** | *Tilia cordata*, **bříza bělokorá** | *Betula pendula*
- silně potlačené keřové patro
- v bylinném patře především traviny (lipnice úzkolistá | *Poa angustifolia*, ostřice bledá | *Carex pallescens,* medyněk měkký | *Holcus mollis*)
- chudší půdy terasových písků a odvápněných sprašových hlín na rovinách a mírných svazích v nejnižších polohách (do 300 m n.m.)



[29]

**Biková doubrava**

- dominuje **dub zimní** | *Quercus petraea*, dále **dub letní** | *Quercus robur,* **lípa srdčitá** | *Tilia cordata*, **bříza bělokorá** | *Betula pendula* a **borovice lesní** | *Pinus sylvestris*
- keřové patro pouze sporadicky
- bylinné patro jen roztroušené, s travinami (kostřava ovčí | *Festuca ovina*, jestřábník Lachenalův | *Hieracium lachenalii*, bika bělavá | *Luzula luzuloides*)
- chudé silikátové horniny nebo oligotrofní terasy v nížinném a pahorkatinném stupni



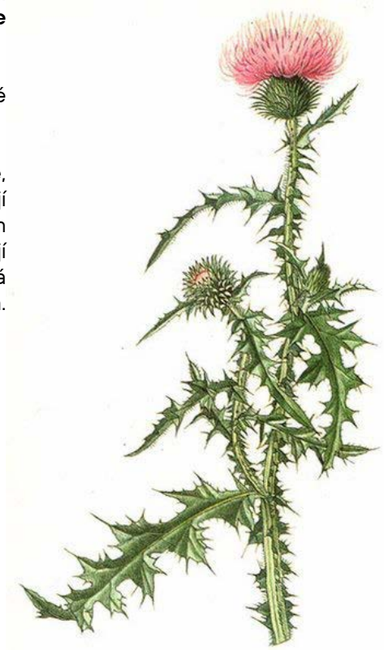

[30]

| | |
|---|---|
| 5 | Jilmová doubrava |
| 7 | Černýšová dubohabřina |
| 8 | Lipová doubrava |
| 28 | Hrachorová nebo kamejková doubrava |
| 33 | Mochnová doubrava |
| 34 | Břeková doubrava |
| 36 | Biková nebo jedlová doubrava |
| 37 | Bezkolencová doubrava |

Místa podél drah jsou typická tzv. **ruderální vegetací**. Spontánně zarostlé náspy, svahy, planiny. **Sukcese** v přímém přenosu.

Mezi vytrvalé ruderální druhy patří odolné trávy, houževnaté plevele a odolné polní květiny, jednoletky i trvalky.

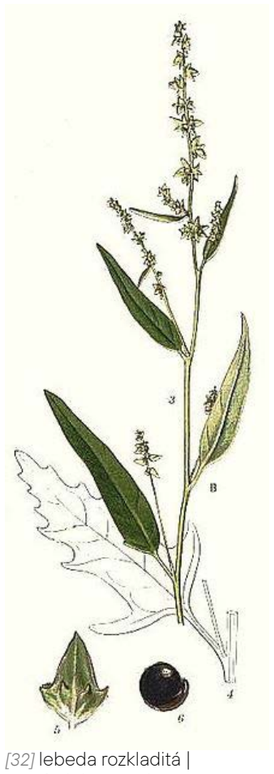
Ruderální vegetace plní významné ekologické funkce, neboť tyto rostliny hrají roli při stabilizaci půdy, zabraňují erozi a poskytují životní prostor a obživu různým druhům hmyzu a drobným živočichům. Tímto způsobem přispívají k celkové **biologické rozmanitosti** oblasti, která zde bývá často mnohonásobně větší, než ve volné přírodě za městem.



[31] bodlák obecný | *Carduus acanthoides*

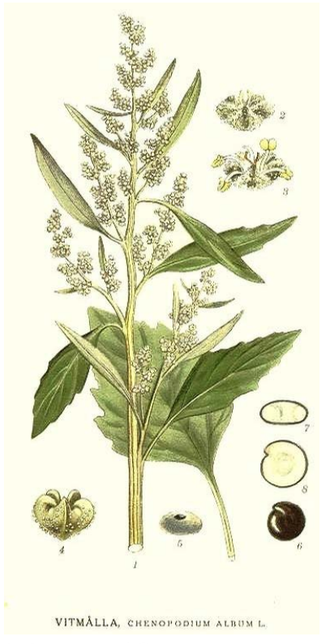
[35] rýt žlutý | *Reseda lutea*

[36] ostružiník křovitý | *Rubus*



[32] lebeda rozkladitá | *Artiplex patula*

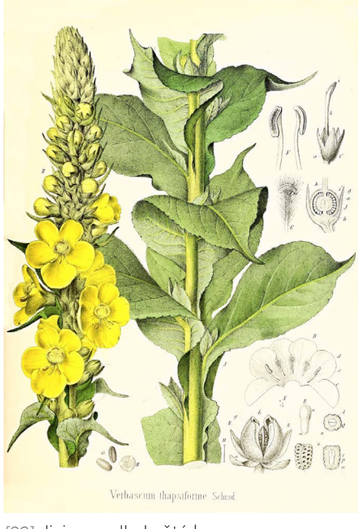
[33] pelyněk pravý | *Artemisia vulgaris*




[34] merlík bílý | *Chenopodum album*

[37] růže šípková | *Rosa canina*

[38] komonice lékařská | *Meliotus oficinalis*




[39] divizna velkokvětá | *Verbascum densiflorum*

# 05. analýzy řešeného území


**5.1 širší vztahy**
5.1.1 širší vztahy a doprava
5.1.2 ortofoto mapa
5.1.3 materiály, atmosféra

**5.2 historie**
5.2.1 prostorový vývoj lokality
5.2.2 historie Michle

**5.3 přírodní podmínky**
5.3.1 terén
5.3.2 ochrana přírody a krajiny
5.3.3 geologie
5.3.4 land cover
5.3.5 land use

**5.4 urbanismus**
5.4.1 prostupnost
5.4.2 záměry v území

**LEGENDA**

- řešené území
- tramvajová trať
- železniční trať
- vlečka
- vlaková stanice
- vlaková zastávka
- stanice metra
- zastávka tramvaje
- zastávka autobusu

100 m

Řešeným územím je pás podél železničních tratí v jižním sektoru hlavního města Prahy. Jedná se o **trať č. 210** (Praha–Vrané n. Vltavou) v úseku *Praha–Vršovice – Praha–Kačerov – křížení s Jižní spojkou* a dále pak trať tzv. **jižní železniční spojky** *od křížení s tratí 210 po nadjezd nad ulicí Záběhlickou*. Ze severní strany je pak území vymezeno rozsáhlým komplexem Odstavného nádraží Jih.

Kromě toho území zahrnuje přidružené volné prostory a niky podél tratí a oblast takzvaného trianglu v místě jejich křížení.

Toto **území bylo zvoleno** z několika **důvodů**:

- velmi špatná prostupnost lokality
- plánovaný bouřlivý rozvoj
- zvýšení počtu obyvatel, a tudíž i celkových nároků
- nepropojené zelené plochy v okolí
- chybějící pěší i cyklo propojení
- potenciál volných ploch v okolí železnic
- špatné klimatické ukazatele v lokalitě

Území (především v severojižním směru) propojuje **Vršovice, Nusle, Michli, Záběhlice, Spořilov a Krč**. Z většiny se rozkládá v obvodu **MČ Praha 4** (malý díl v severní části na území MČ Praha 10).

**Dopravní dostupnost**

Území je snadno dostupné z jiných částí města i regionu, nicméně doprava přímo v oblasti je omezena velkými, uzavřenými, neprostupnými areály, které je při cestách nutno objíždět či obcházet (viz. 3.4.1 prostupnost). Tím trpí především pěší a cyklistická doprava, která je navíc omezena i liniovými bariérami silnic a železnic.

Do oblasti lze dojet **vlakem** do stanice **Praha–Vršovice** (linky S8, S9, S88 a mnoho rychlíkových spojů) či do stanice **Praha–Kačerov** (linky S8 a S88). Metro je možné využít do stanice Kačerov (linka C). Obsluhu michelského údolí zajišťují **tramvaje** linek 11 a 14 (zastávka Michelská). Kromě toho lze využít mnoha **autobusových spojů** obsluhujících zastávky po celém území.

Individuální dopravu do oblasti přivádí komunikace celostátního významu – **ulice 5. května** jakožto začátek dálnice D1, **Jižní spojka a Spořilovská**. Poslední dvě jmenované tvoří část Městského okruhu a prozatím i Pražského okruhu. Jejich vytížení (jedná se o nejvytíženější úsek Jižní spojky) se všemi negativnímu důsledky z toho plynoucími je tedy extrémní.

V území jsou dále významné ulice Michelská, Nuselská, U Plynárny, Chodovská, Bohdalecká, Záběhlická a Vídeňská.

Ortofoto mapa nabízí dobrý pohled na **urbanistickou strukturu** oblasti.

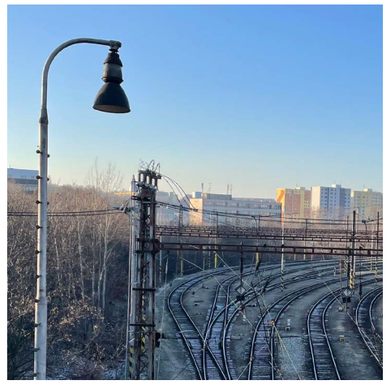
Jasně lze vidět obrovské **plochy** využívané **kolejovou dopravou** – kromě kolejišť samotných osobních nádraží také Odstavné nádraží Jih, Depo Vršovice či depo metra na Kačerově.

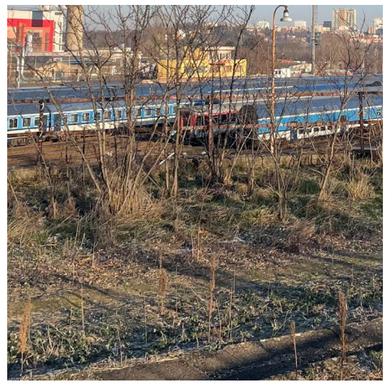
Dalším jasně zřetelným faktem je velká míra **průmyslových areálů** a komunikace dálničního charakteru protínající celou oblast.

**Zástavba** je v území velmi **heterogenní** – nalezneme zde klasickou blokovou zástavbu v Nuslích a Vršovicích, zbytky původních vesnic Michle a Záběhlice, zástavbu rodinných domků v Michli, na Bohdalci a v prvorepublikovém zahradním městě na Spořilově. Nechybí ani panelová zástavba – především na sídlišti Spořilov, v ulicích Ohradní a V zápolí či na Kačerově.

Zelené plochy obklopují řešené území na severu – vrch Bohdalec a Tyršův vrch a na jihu – Michelský les. V centrální části území výraznější (a využitelnější) zelené plochy chybí.

*[40–45]*

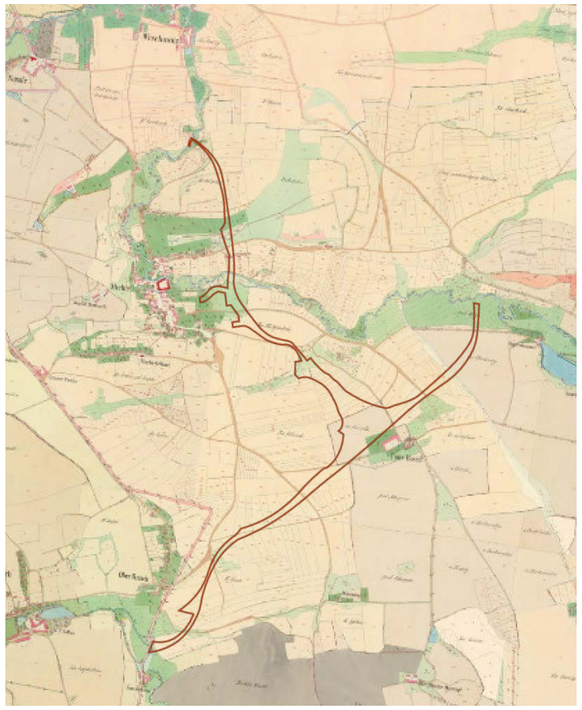




*[46–51]*

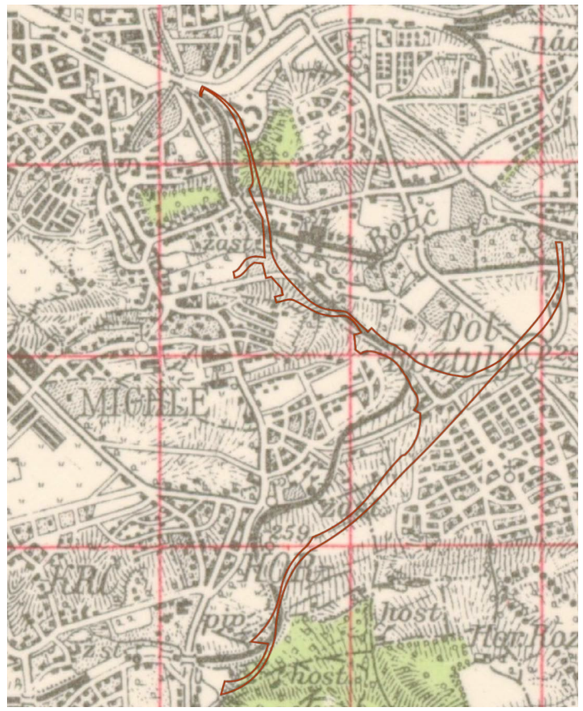
**I. vojenské mapování (cca. 1765)**
Předměstí Prahy s vesnicemi Vršovice, Nusle, Michle, Záběhlice a osamocenými usedlostmi Krč a Roztyly.

**Stabilní katastr (cca. 1840)**
Hezky patrný je zemědělský charakter krajiny s úzkou parcelací polí a pouze menšími celky zelených ploch, které jsou téměř totožné s dnešními. Dobře patrný je i meandrovitý tok Botiče.



**II. vojenské mapování (cca. 1850)**
Rozvoj komunikací – na severu je již zakreslená železniční trať směrem na Benešov, skrze Krč pak vidíme alejí lemovanou Císařskou silnici směrem na Č. Budějovice a Linec.

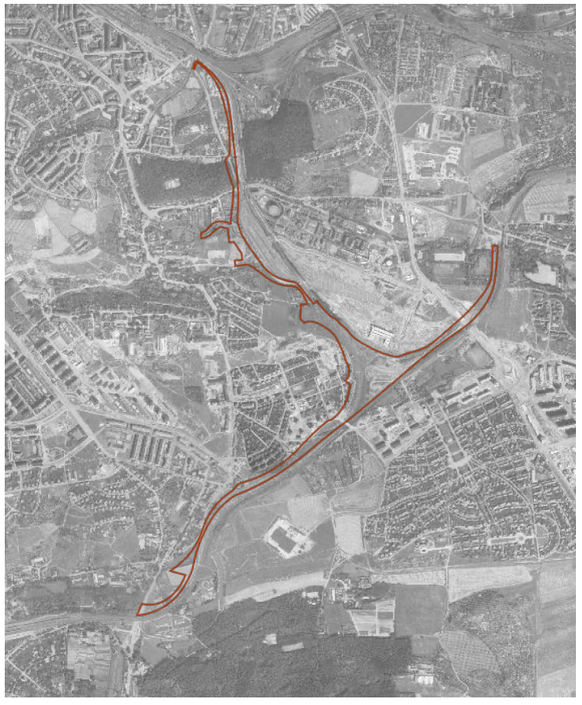
**Státní mapa (cca. 1935)**
Oblast již jako součást Velké Prahy. Rozvoj zástavby, dávno stojí i železniční trať 210 a rozvíjí se také průmyslové areály v Michli.



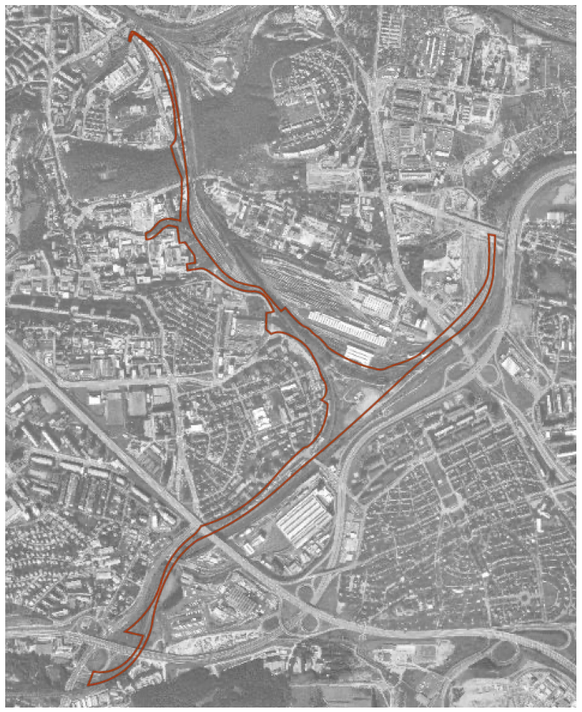

*[52–55]*

**1938**
Nově postavené spořilovské zahradní město a rozšiřující se výstavba v oblasti Kačerova. Rozvoj průmyslu – v severní části již stojí Depo Vršovice či Michelská plynárna. Meandrující Botič stále vzdoruje.

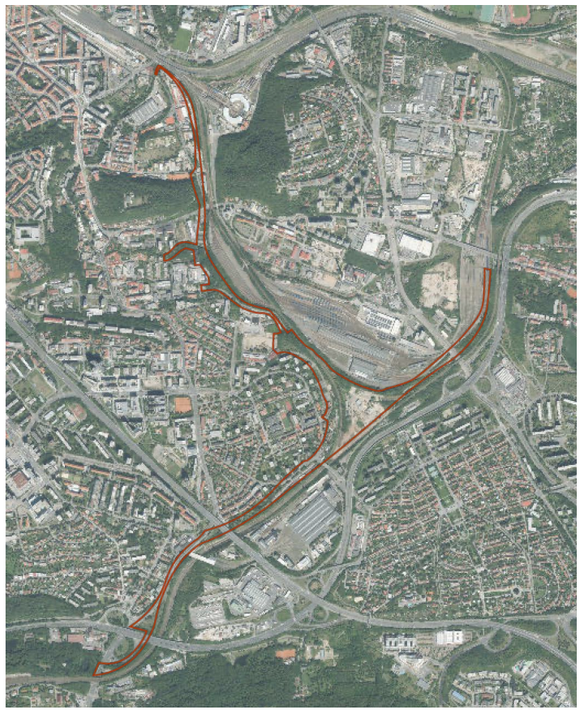
**1966**
Trať 210 již přeložená do zářezu, dokončená jižní železniční spojka, stavba Odstavného nádraží Jih (ONJ) či sídlišť na Budějovické a Spořilově.



**1989**
Rozmach dopravy a průmyslu – oblast protnuly významné siliční tahy, Kačerov obsadilo depo metra a garáže autobusů. Bohdalec zabrán průmyslovými areály.



**2023**
Oproti předchozímu snímku pouze drobnější změny – dokončené ONJ, zdemolované Michelské pekárny, nové hypermarkety na Chodovské nebo administrativní zóna na Brumlovce.

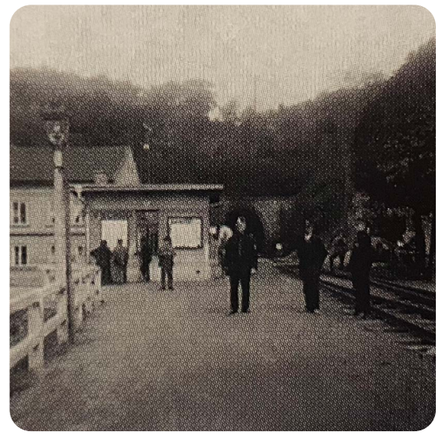


*[56–59]*

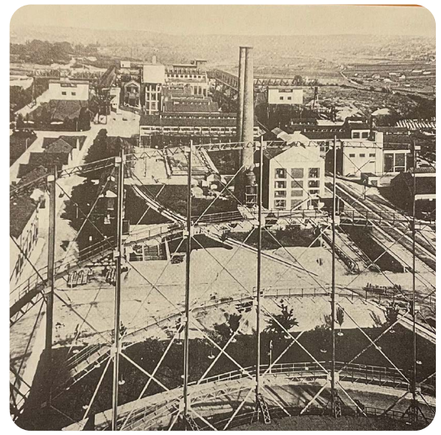
*[60] Michle v roce 1927 s výraznou siluetou plynojemu v areálu plynárny. Ten zde stál do roku 1961, kdy došlo k jeho masivnímu požáru.*

*[61] Firma Hellada vyráběla v Michli mýdla a další kosmetiku téměř 100 let. V roce 2021 celý její areál lehl k zemi.*

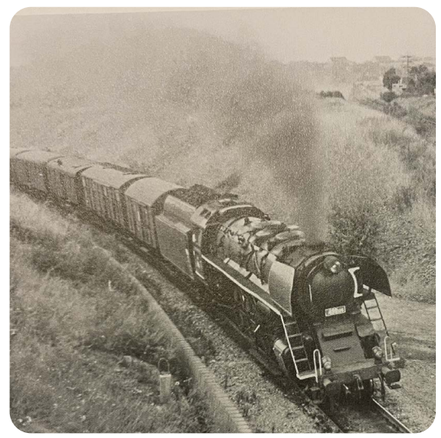
*[62] Michelské pekárny byly ve své době nejmodernějším pekařským závodem u nás a pečivem zásobovaly celou Prahu. Celý závod byl ale v roce 2015 uzavřen a v letech 2020–2024 zdemolován.*



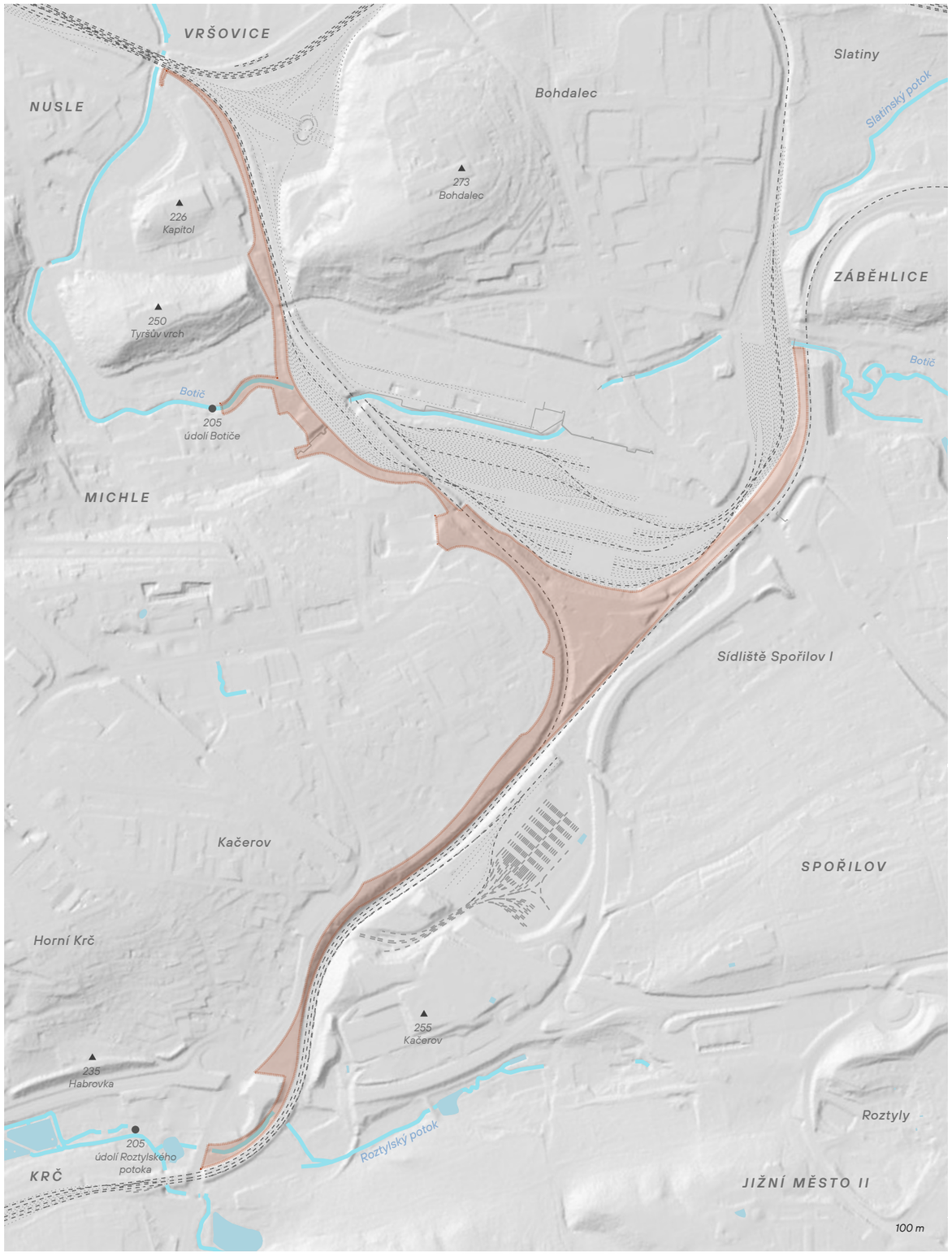
*[63] Zastávka Praha–Michle fungovala v místě křížení trati s ulicí U Plynárny do roku 1974. V pozadí původní Bohdalecký tunel.*



*[64] Michelská plynárna byla postavena ve 20. letech min. století a šlo o velmi moderní areál. Pohled z roku 1933.*



*[65] Trať 210 v místě, kde dříve stávala zastávka Praha–Spořilov. V 60. letech zde došlo k přeložce, pro kterou byl vybudován terénní zářez a došlo k napřímení trati. Foto z roku 1971.*




Terén v oblasti určují **toky Botiče a Roztylského potoka**. Prvně zmiňovaný vytváří v Michli poměrně hluboké **údolí** (205 m.n.m.), nad který se ze severní strany zvedá výrazný **hřbet vrchů Bohdalce** (273 m.n.m.) a **Tyršova vrchu** (250 m.n.m.). Ty původně tvořily jeden celek a odděleny byly až v souvislosti s vývojem železniční sítě (Bohdalecký tunel byl nahrazen průkopem).

Směrem na jižní stranu se pak zvedá **táhlý svah** stoupající až do oblasti Kačerova (250 m.n.m.). Zde se nachází poměrně rozlehlá plošina s nikterak výrazným vrcholem. Za ní se pak hřbet láme a terén se svažuje do **údolí Roztylského potoka** (205 m.n.m.).

Nutno zmínit fakt, že byl v oblasti terén několikrát výrazněji modifikován. Kromě terénních úprav pro stavby větších objektů a areálů (plynárna, teplárna, depa) šlo o terénní úpravy v souvislosti s přeložkou trati 210, po kterou byl mezi Michlí a Kačerovem

V samotném řešeném území se nenalézá žádný výraznější terénní zlom, vrchol či propadlina.

[66] *Mírný svah z údolí Botiče směrem k ulici V zápolí.*

Jedná se oblast Prahy silně dotčenou a znečištěnou průmyslovou výrobou a dopravou. Funknčími zelenými plochami jsou zde **vrchy Bohdalec, Kapitol a Tyršův vrch** oddělující Vršovice od Michle, a na jihu pak rozsáhlý komplex **Michelského (Kunratického) lesa**.

Oblastí procházejí **dva lokální biokoridory ÚSES**, oba ovšem **nefunkční**. Jeden vede severní částí řešeného území podél Botiče, druhý pak jižní částí podél Roztylského potoka. Na ně je navázáno několik lokálních biocenter, také jsou ovšem také nefunkční.

Funkčním regionálním biocentrem je v jižní části území Michelský les. Ve východní části (v Záběhlicích) je pak v okolí Hamerského rybníku další funkční lokální biocentrum. Do čchto míst (nikoliv však do řešeného území) zasahuje také **Přírodní park Hostivař–Záběhlice**.

V území se nenalézají žádné další prvky ochrany přírody a krajiny jako přírodní památky, přírodní rezervace, ptačí území či památné stromy.

*[67] Typický výsek vágního terénu. Spontánně zarostlý prostor tzv. trianglu, opuštěné budovy, skladiště velkoobjemových kontejnerů, v pozadí sídliště Spořilov.*

***LEGENDA***

**kvartér**
**KENOZOIKUM**
**KVARTÉR**

| | |
|---|---|
| 1 | navážka, halda, výsypka, odval |
| 6 | nivní sediment |
| 7 | smíšený sediment |
| 14 | hlinito-kamenitý, balvanitý až blokový sediment |
| 15 | navátý písek |
| 16 | spraš a sprašová hlína |
| 20 | sediment deluvioeolický |
| 2459 | písčité štěrky |
| 2068 | písek, štěrk |
| 25 | písek, štěrk |
| 2077 | písek, štěrk |
| 28 | písek, štěrk |

**křída**
**česká křídová pánev**
**MEZOZOIKUM**
**KŘÍDA**

| | |
|---|---|
| 307 | písčité slínovce až jílovce spongilitické, místy silicifikované (opuky) |
| 317 | jílovce, uhelné jílovce, uhlí, prachovce, pískovce, slepence |

**středočeská oblast (bohemikum)**
**Barrandien**
**PALEOZOIKUM** 1
**SILUR**

| | |
|---|---|
| 532 | biosparitové vápence, mikritické vápence, vápnité břidlice, místy vulkanogenní příměs |
| 533 | vápence, vápnité břidlice, silicity, jílovité a křemité břidlice, místy vulkanogenní příměs |
| 535 | bazalty ('diabasy') |

**ORDOVIK**

| | |
|---|---|
| 538 | zelenavé jílovce, jílovité břidlice |
| 539 | tmavošedé jílovce, prachovce |
| 540 | prachovce, tmavé břidlice |
| 541 | černošedé jílovité břidlice |
| 542 | střídání drob, pískovců, prachovců a jílovitých břidlic |
| 545 | jílovité břidlice |
| 543 | křemenný pískovec |
| 546 | jílovité břidlice |
| 548 | černé břidlice, Fe rudy |
| 551 | jílovité břidlice, droby, tufy |

**PROTEROZOIKUM**
**NEOPROTEROZOIKUM**

| | |
|---|---|
| 734 | prachovce, břidlice |
| 737 | droby, prachovce, břidlice |

**Barrandien, ostrovní zóna středočeského plutonu**
**PALEOZOIKUM**
**ORDOVIK**

| | |
|---|---|
| 537 | pískovce, prachovce, jílovité břidlice, na bázi diamiktity |

**PALEOZOIKUM**

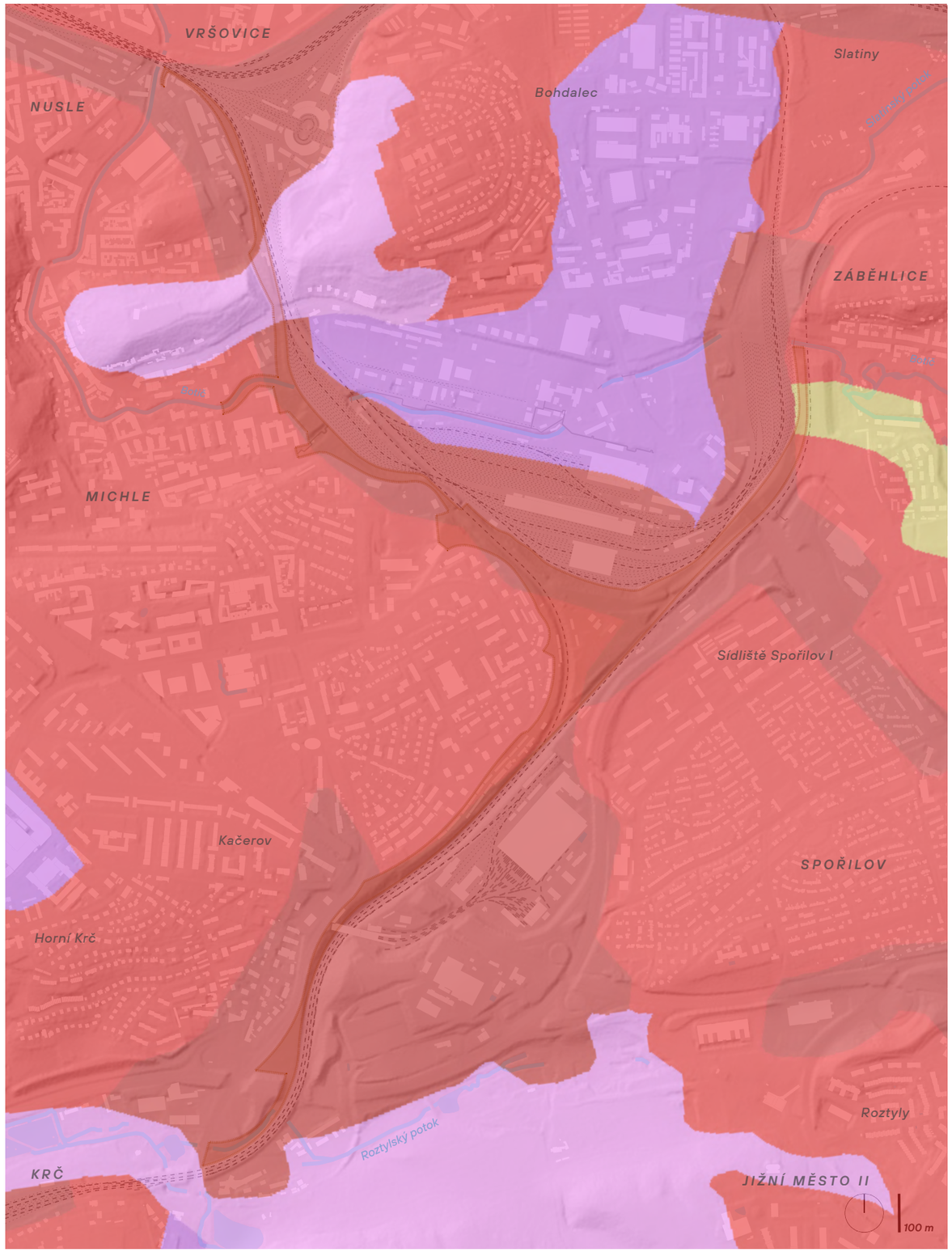
| | |
|---|---|
| 2093 | lamprofyr |

V systému geologického členění ČR se území řadí: Česká vysočina – Poberounská subprovincie – Pražská plošina – Říčanská plošina – Úvalská plošina.

Geologicky se jedná o pestré území. V údolí Botiče a severním pásu území nalezneme převážně kvartérní **nivní sedimenty a písčité štěrky**. Ty převažují také v údolí Roztylského potoka na jihu.

Zbytku území dominují ordovické horniny – v oblasti Kačerova, Spořilova a Michle tmavošedé ši zelenavé **jílovce a prachovce**, v jižnější části pak směsi prachovců, pískovců a **jílovitých břidlic**.

Vzhledem k průmyslovému charakteru oblasti je zde velký podíl ploch **navážek**.



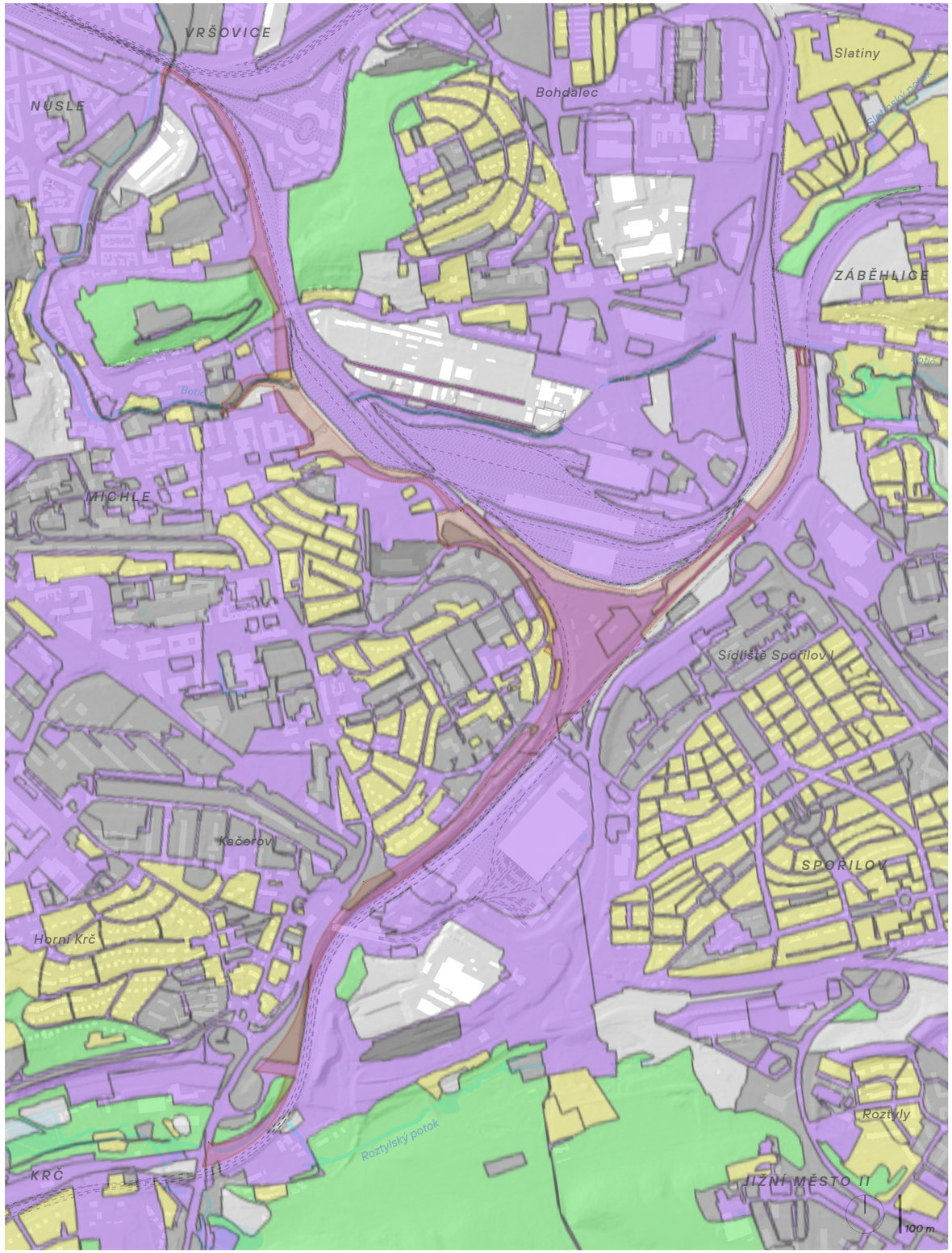

V daném území je téměř vyvážený poměr ploch městské nesouvislé zástavby, ploch průmyslových a obchodních zón a ploch silniční a železniční sítě a přilehlé infrastruktury, což je v na poměry hranice širšího centra Prahy poměrně ojedinělé (obvykle převažuje městská zástavba).

Řešené území pak propojuje dvě plochy městské zeleně v území – Tyršův vrch s Bohdalcem na severu a Michelský les na jihu.

**LEGENDA**

- řešené území
- městská nesouvislá zástavba
- průmyslové nebo obchodní zóny
- silniční a železniční síť a přilehlé prostory
- plochy městské zeleně
- louky

100 m




Z hlediska land use dominují **plochy komunikační sítě** – železniční a silniční komunikace, odstavná a seřaďovací nádraží, depa metra i vlaků, dvoje garáže autobusů DPP a další prostory navázané především na mototorvou dopravu (stanice STK, servisy, garáže, autobazary, benzinové pumpy, okolí mimoúrovňových křižovatek atp.).

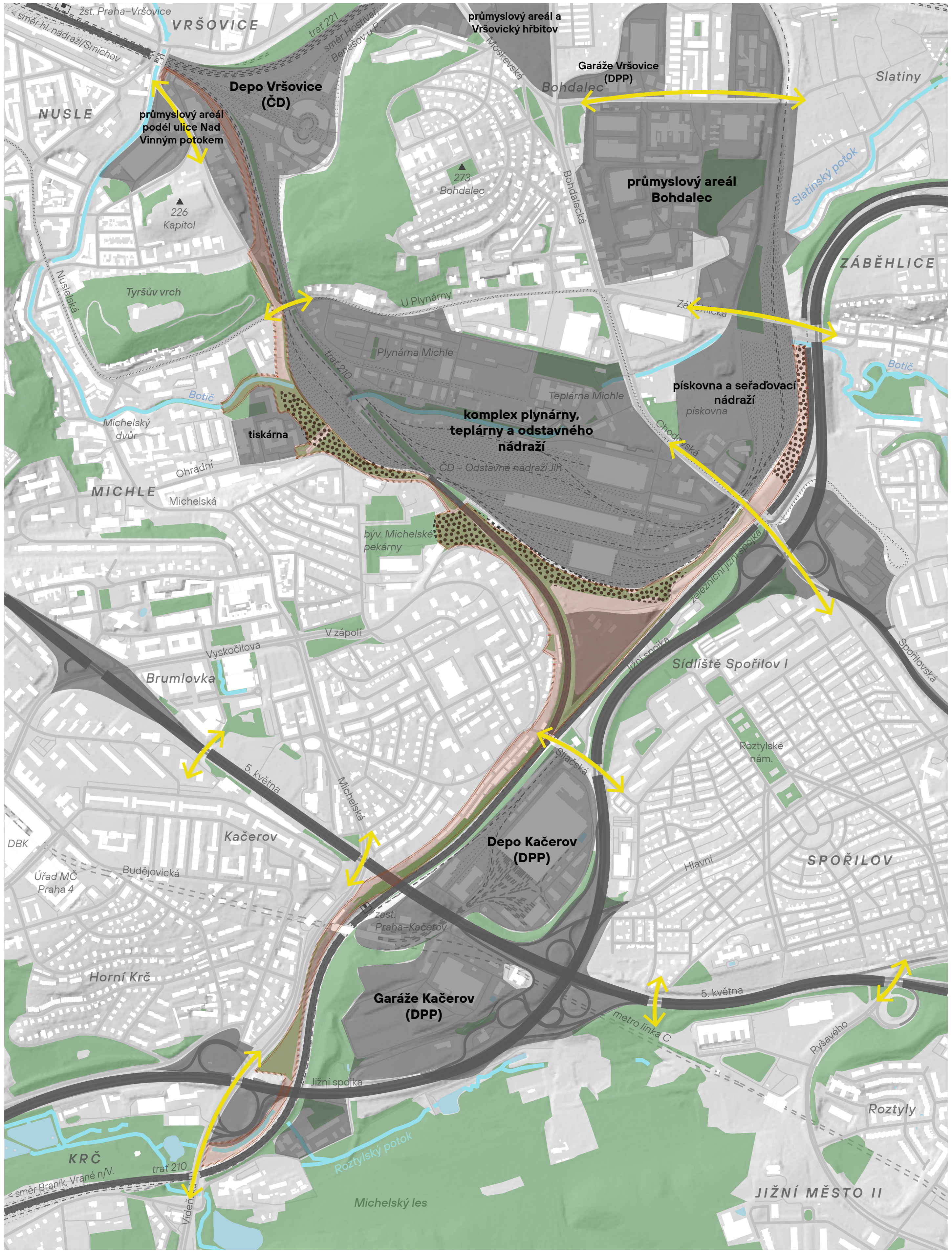
Kromě obytných ploch jsou zde velká **území obchodu a výroby**. Naopak podíl zelených ploch je poměrně malý – Tyršův vrch a Bohdalec na severu, Michelský les na jihu.

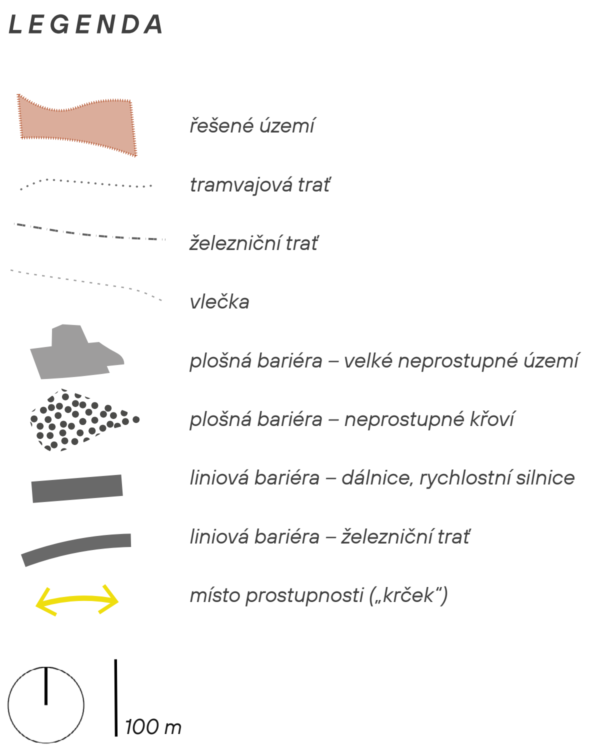
***LEGENDA***

- *řešené území*
- *obytná území*
- *obchod a výroba*
- *plochy komunikační sítě*
- *plochy městské zeleně*
- *ostatní*

*100 m*

*[68] Velké plochy zabírá i již nepoužívaná dopravní infrastruktura – jako např. tyto garáže.*




Celé území na pomezí Michle, Bohdalce, Spořilova a Záběhlic je z hlediska prostupnosti jedním z nehorších míst z celé Prahy. Ačkoliv se jedná o místo na pomezí širšího centra Prahy, nachází se zde velké množství bariér – plošných i liniových.

Pohyb mezi jednotlivými lokalitami je tak pro pěší a cyklisty extrémně nepřívětivý nejen z důvodů **zbytečně velkých vzdáleností z nutnosti obcházet** jednotlivé areály. Tyto obchůzky navíc vedou skrze úzké krčky (prostupy mezi jednotlivými lokalitami), kam jsou koncentrovány proudy veškeré dopravy. Vzniká zde tedy logicky **velká intenzita dopravy**, což dělá pěší a cyklo pohyb v těchto místech velmi nepříjemným. Dalším negativním aspektem je velmi **špatná sociální kontrola** v těchto lokalitách, neboť jde o nepřehledné lokality téměř bez obytné funkce s minimem lidí využívajících pro pohyb chůzi či jízdu na kole.

### plošné bariéry

Mezi největší a nejhůře překonatelné plošné bariéry patří velké, vzájemně spojené komplexy *Plynárny Michle, Teplárny Michle a Odstavného nádraží Jih*, které dohromady tvoří území o velikosti **více než 50 ha**.
Kromě nich jsou dalšími velkými bariérami *průmyslový areál na Bohdalci* (20 ha), areály *vlakového depa Vršovice* (10 ha), *depa metra Kačerov* (18 ha) a *autobusových garáží Kačerov* (12 ha).

### liniové bariéry

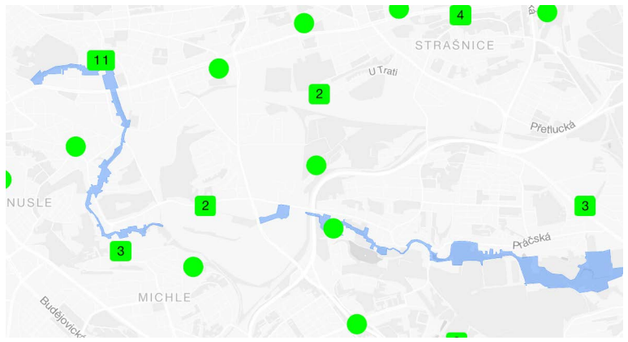
V území se nachází velké dopravní stavby, jak železniční, tak silniční, které tvoří další prvek zhoršující prostupnost lokality. Největšími překážkami pro pěší a cyklisty jsou *Jižní spojka a ulice 5. května a Spořilovská*, všechny dálničního typu překonatelné pouze v místech mimoúrovňových křižovatek (ty tvoří další plošné bariéry). Kromě nich je území rozděleno několika *železničními tratěmi*, které už jsou jen pomyslnou hořkou třešničkou na dortu neprostupnosti.

[69] Pohled na Odstavné nádraží Jih, v pozadí Michelská plynárna a teplárna. 50 hektarů, které je případný chodec nucen obcházet.

[70]

**01. *Územní studie Michle***
*(ARCHUM architekti)*

*Řeší území údolí Botiče, staré Michle, okolí Ohradní až k bývalému areálu Michelských pekáren. Zaměřuje se na rozvoj lokalit, humanizaci bariér a hmotové proporce zástavby, která nahradí zdejší průmyslové areály.*




[71]

**02. *Územní studie Botič***
*(PROJEKTOR, ARCHUM architekti)*

*Vize rozvoje území podél toku Botiče v jeho odkrytých pasážích od Hostivaře až do Nusle.*

[72]

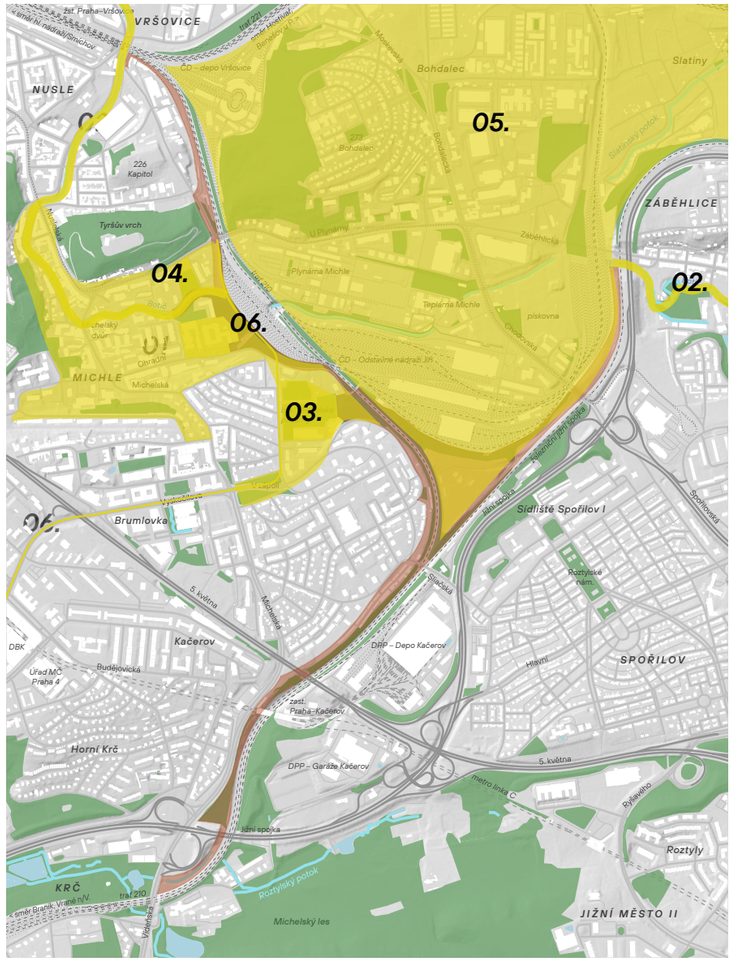
**03. *Michelské pekárny***
*(JESTICO + WHILES ARCHITECTS)*

*Bytový komplex v areálu zdemolovaných pekáren. Čtyři členité objekty v otevřené blokové zástavbě, školka, aktivní parter, sportoviště. Realizace Skanska do r. 2030.*

[73]

**04. *Obytný soubor Hellada***

*Zástavba tří bytových domů na místě zdemolované továrny Hellada. Probíhá územní řízení.*



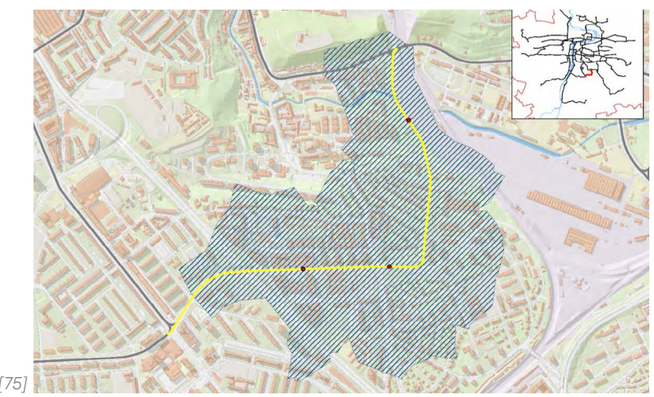

**05. *Nová čtvrť Bohdalec–Slatiny***
*(IPR Praha)*

*Rozsáhlé území by se mělo proměnit z průmyslové části města v moderní obytnou čtvrť.*

[74]

**06. *Tramvajová trať Michle – Budějovická***
*(IPR Praha)*

*Součást tzv. jižní tramvajové tangenciály propojí trať v ulici U Plynárny s plánovanými tratěmi v Budějovické a v ulicích Olbrachtova a Jeremenkova směrem do Podolí.*

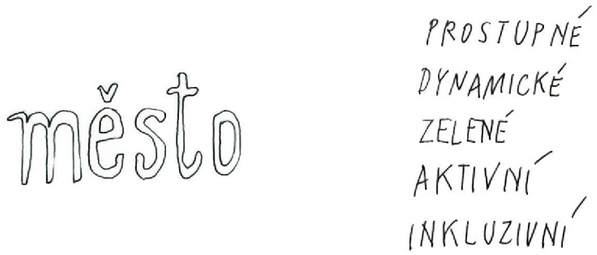


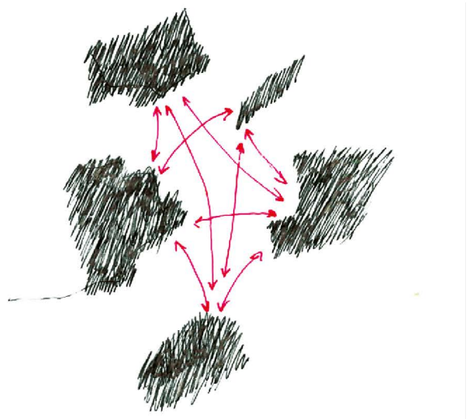
[75]

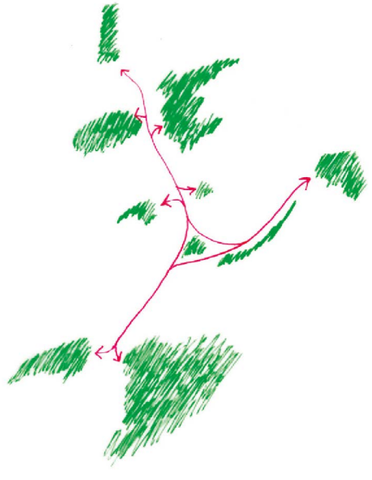
# 06. koncept


**6.1** **základní strategie**
6.1.1 návrhové principy
6.1.2 koncepční schemata

Práce usiluje o vytvoření **funkčního, živého a ekologického prvku veřejného prostoru**. K napnění tohoto cíle bylo vytyčeno **pět základních kamenů** charakterizujících důležité vlastnosti zdravého města. Z nich poté vycházejí **konkrétní kroky** a opatření použité v návrhu.





## Základní kameny projektu

***konkrétní kroky a opatření:***

**město prostupné**

zlepšit prostupnost celé širší lokality

překonat prostorové bariéry v území

propojit dnes vzájemně odříznuté čtvrti

- *zcela nová pěší propojení*
- *snazší překonávání velkých liniových bariér – nové přechody, přejezdy, lávky*
- *odstraňování prostorových bariér*

**město dynamické**

podpořit alternativní způsoby dopravy po městě – zejména pěší a cyklo dopravu

vytvořit nové atraktivní směrové vazby

zkrátit dochozí a dojezdové časy

zajistit bezpečný a plynulý pohyb v území

- *nové a bezpečné cyklostezky*
- *nové cyklopřejezdy velkých komunikací*
- *dobré napojení na stávající infrastrukturu*
- *lepší vazby na MHD*

**město zelené**

vytvořit zelený pás propojující stávající zelené plochy – Bohdalec, Tyršův vrch, údolí Botiče, PP Hostivař–Záběhlice, Michelský les a údolí Roztylského potoka

podpořit biodiverzitu

zlepšit podmínky pro migraci a život zvěře a rostlin

zmírnit efekt tepelného ostrova

hospodařit s dešťovou vodou

- *zachování stávající spontánní vegetace a s ní spojených biotopů vhodných pro život rostlin a živočichů*
- *vhodné výsadby dřevin*
- *práce s řízenou sukcesí*
- *revitalizace koryt vodních toků*
- *implementace prvků modrozelené infrastruktury (zasakovací průlehy, tůně apod.)*
- *maximalizace propustných povrchů, zlepšení vsaku dešťové vody*

**město aktivní**

vytvořit program parku nabízející rozličné způsoby trávení volného času

podpořit aktivní, každodenní rekreaci ve městě

- *nová hřiště, sportoviště, herní prvky, work out místa atd.*
- *nové cíle a zájmové body v území: vyhlídky, pikniková místa, relaxační zóny, kavárna apod.*

**město inkluzivní**

vytvořit přívětivé, bezpečné a nediskriminující prostředí

navrhovat pro všechny věkové a socioekonomické skupiny lidí

podporovat místní komunitu a sbližovat lidi

nevytvářet hostilní veřejná prostranství

- *vytvoření pestré škály různorodých prostranství (intimnější/otevřené, dynamické/klidné atp.)*
- *zajištění bezbariérovosti*
- *nabídka rozličných aktivit pro všechny skupiny obyvatelstva*
- *použití vhodného mobiliáře a osvětlení*
- *respekt k místnímu geniu loci*

**Zelená infrastruktura a návaznost na ÚSES**

Jedním z cílů návrhu je vytvoření **fungujících propojení stávajících zelených ploch** v území a vytvoření koridorů pro zvěř a rostliny. Návrh navazuje na prvky (biokoridory a biocentra) Územního systému ekologické stability (ÚSES), které doplňuje v chybějících směrech. Jedině vzájemně provázané zelené plochy ve městě dokážou vytvořit funkční síť zelené infrastruktury.

**Pěší a cyklistická doprava**

Zlepšení prostupnosti lokality jde ruku v ruce se **zkrácením dochozích a dojezdových časů** v území. Nová propojení a jednodušší, přímé a přehledné vedení cest podpoří a zatraktivní **využívání alternativních způsobů dopravy** ve městě (zejm. pěší a cyklistické). Na schématu jsou vyznačeny nové dochozí a dojezdové časy a jejich srovnání s těmi stávajícími.

# 07. návrh


**7.1 celkové řešení**
7.1.1 masterplan
7.1.2 vizualizace
7.1.3 podélný řez A–A‘
7.1.4 zonace
7.1.5 cestní síť
7.1.6 materialita
7.1.7 vegetace a vodní režim

**7.2 urbanistická návaznost**
7.2.1 vstup Záběhlice
7.2.2 vstup Vršovice
7.2.3 vstup Krč

**7.3 detailní řešení**
7.3.1 detail A | městský charakter
7.3.2 detail B | divoký charakter

**7.4 program**
7.4.1 schema aktivit a výhledů
7.4.2 medailony aktivit
7.4.3 mobiliář a osvětlení

**7.5 orientační systém**
7.5.1 základní principy, informační tabule
7.5.2 naučná deska
7.5.3 orientační totem

Liniový park Trať svými třemi rameny propojuje pražské čtvrtě Vršovice, Michle, Spořilov, Záběhlice a Krč, k čemuž **využívá** v současnosti převážně opuštěné **plochy podél železniční infrastruktury** – trati 210, železniční jižní spojky a areálu Odstavného nádraží Jih (ONJ). Tato území jsou vzájemně propojena a doplněna o nově založené zelené plochy, čímž vzniká ucelený liniový park. Celé řešené území je navrženo bez motorové dopravy.

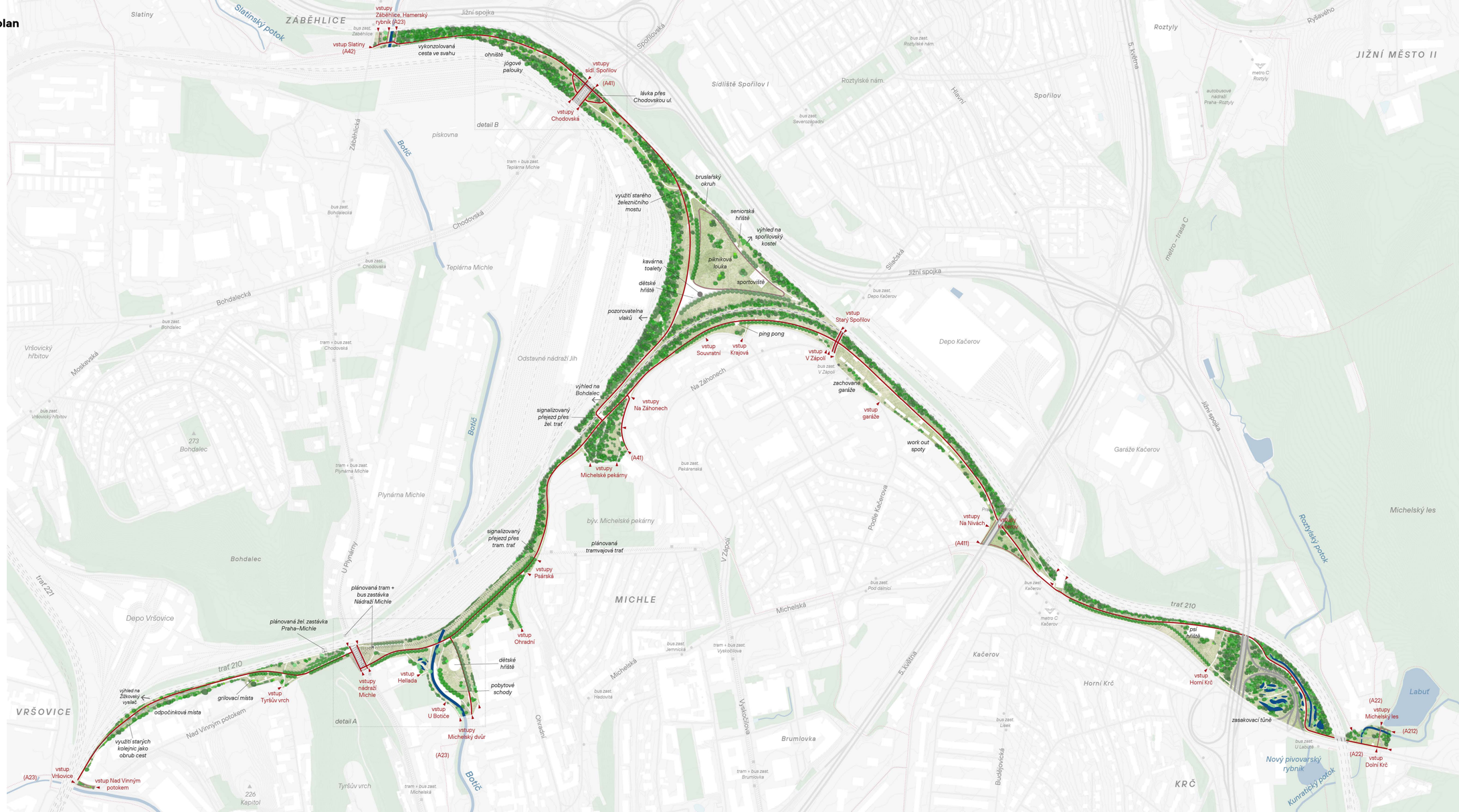
**Vstupy** do území přirozeně navazují na okolní existující komunikace a zajišťují tak plynulou návaznost na okolí. Detailnější řešení tří koncových úseků parku se vstupy – viz. kap. 7.2 Urbanistická návaznost.

Úrovňová **křížení se silničními komunikacemi** jsou v řešeném území pouze dvě – křižovatky s ulicí U Plynárny a s ulicí Sliačskou. Obě jsou navržena ve formě signalizovaných přechodů na vyvýšeném tělese. Nachází se zde také jedno úrovňové **křížení se železniční tratí** – s jednokolejnou tratí 210 v lokalitě poblíž Michelských pekáren. Navrženo je jako signalizovaný přejezd se soustavou zpomalovacích zábradlí.

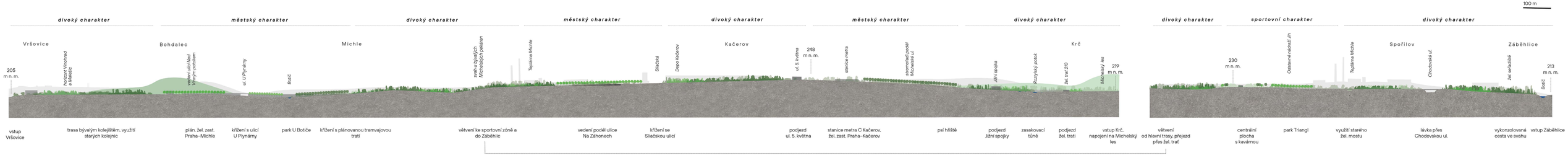
Originál masterplanu je vyhotoven v měřítku 1:5000 na formát A1, zde je zmenšen na **1:6000** na prodloužený formát A3.

***LEGENDA***

- vstupy do parku
- cyklostezka
- zpevněná cesta pro pěší
- cesta pro pěší i cyklisty (smíšená)
- zpevněná plocha (plácek, náměstí, ...)
- cyklostezka navazující na řeš. území
- most/lávka
- ulice
- silnice pro motorová vozidla/dálnice
- tramvajová trať
- železniční trať
- železniční vlečka
- trať metra
- železniční stanice
- stanice metra
- zastávka tramvaje
- zastávka autobusu



Vizualizace severního úseku páteřní trasy mezi Vršovicemi a Michlí.
Zde trasa pěší cesty využívá staré železniční koleje, přičemž cyklostezka je vedena na samostatném tělese odděleně. Obě cesty jsou v určitých místech propojují odpočívadla a menší plácky. Kromě toho je zde ve velké míře zachována městská divočina.




Hlavní podélný řez A–A' je veden páteřní stezkou. Je rozdělen na dvě části – první zachycuje řez vršovickým a krčským ramenem parku, druhá pak část stezky od přejezdu železniční tratě přes území Trianglu a záběhlické rameno.

Celé území parku je rozděleno do **tří zón s rozličnými charaktery** – divokým, městským a sportovním. Ty jsou od sebe odlišené v mnoha aspektech – ty nejpodstatnější jsou uvedeny v tabulce níže. Většinu ploch parku zaujímají zóny divoká a městská, sportovní je situována do prostoru Trianglu.

| | **divoký**<br>*park jako útočiště* | **městský**<br>*park jako obývák* | **sportovní**<br>*park jako jeviště* |
|---|---|---|---|
| ***forma zeleně*** | městská divočina | mix divoké vegetace a klasických výsadeb | klasické výsadby |
| ***typ prostoru*** | uzavřený, intimní | spíše otevřený | otevřený |
| ***hlavní funkce*** | ekologická, edukační | pobytová | volnočasová |
| ***intenzita údržby*** | velmi extenzivní, řízená sukcese | spíše extenzivní, vybraná místa intenzivní | intenzivní |
| ***mobiliář*** | v malé míře | široká škála mobiláře | před. sportovní vybavení |
| ***osvětlení*** | bodové, jemné, nízké | standardní parkové | intenzivnější, vysoké |
| ***celková atmosféra*** | **klidná** | **živá** | **dynamická** |

Jak cyklistické, tak pěší cesty v území jsou hierarchicky rozděleny do několika kategorií.

**Páteřními cestami** jsou **hlavní pěší promenáda** *(stezka pro chodce – C 7a)* **a cyklostezka** *(stezka pro cyklisty – C 8a)*, které v přímém směru procházejí celým územím a poskytují tak možnost rychlého průchodu či průjezdu územím. Ve většině své délky jsou vedeny jako **sdružené v jednom koridoru** (šíře 7 m) s oddělenými pásy pro cyklisty (3 m) a pěší (4 m) – tzv. *stezka pro chodce a cyklisty dělená (C 10a)*. Rozdělují se pouze v severní části mezi Vršovicemi a Michlí, kde je pěší stezka vedena bývalými kolejnicemi, a ve východní části Trianglu, kde je naopak cyklostezka vedena na tělese bývalé vlečky, jejíž most také využívá, kdežto pěší stezka je trasována těsnějším sousedstvím sportovní zóny ve stopě současné panelové cesty.

Na tyto páteřní cesty navazují **boční přístupové cesty** (šíře 6 m), které je zpravidla v kolmém směru napojují na důležité vstupy do parku. Ty jsou řešeny stejným způsobem jako stezky pro chodce a cyklisty dělené s pásy pro pěší (3,5 m) a cyklisty (2,5 m).

Cestní síť je poté doplněna **vedlejšími cestami** pro chodce (šíře 1,5 – 2,5 m), které rozšiřují nabídku tras a nabízejí klidnější pohyb územím. To se děje v prostorově širších částech parku.

Zvláštním typem cesty je pak bruslařský okruh v Trianglu (šíře 6 m), který umožňuje bezpečný pohyb bruslařů, příp. skejťáků či koloběžkářů.

Úrovňová křížení s pozemními motorovými komunikacemi jsou navržena jako *přejezdy pro cyklisty přimknuté k přechodu pro chodce (V 8b)* o celkové šířce 7 m vybavené *světelně signalizačním zařízením (SSZ)*.

*Pozn. Kurzívou jsou uvedeny termíny odpovídající dopravní legislativě.*

Materiálové řešení je minimalistické a má decentně doplňovat post-industriální a mírně vágní charakter celého území. Provedení povrchů jednotlivých cest pak koresponduje s jejich účelem a důležitostí.

Páteřní i boční přístupové cesty (jak pěší, tak cyklistické) jsou provedeny v **asfaltu**, přičemž část pro cyklisty je probarvena do červena. Oba pásy od sebe odděluje **dvojřádek dlažby** žulovou kostkou 8/10, který zajistí jak vizuální, tak haptické oddělení, což využijí např. pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

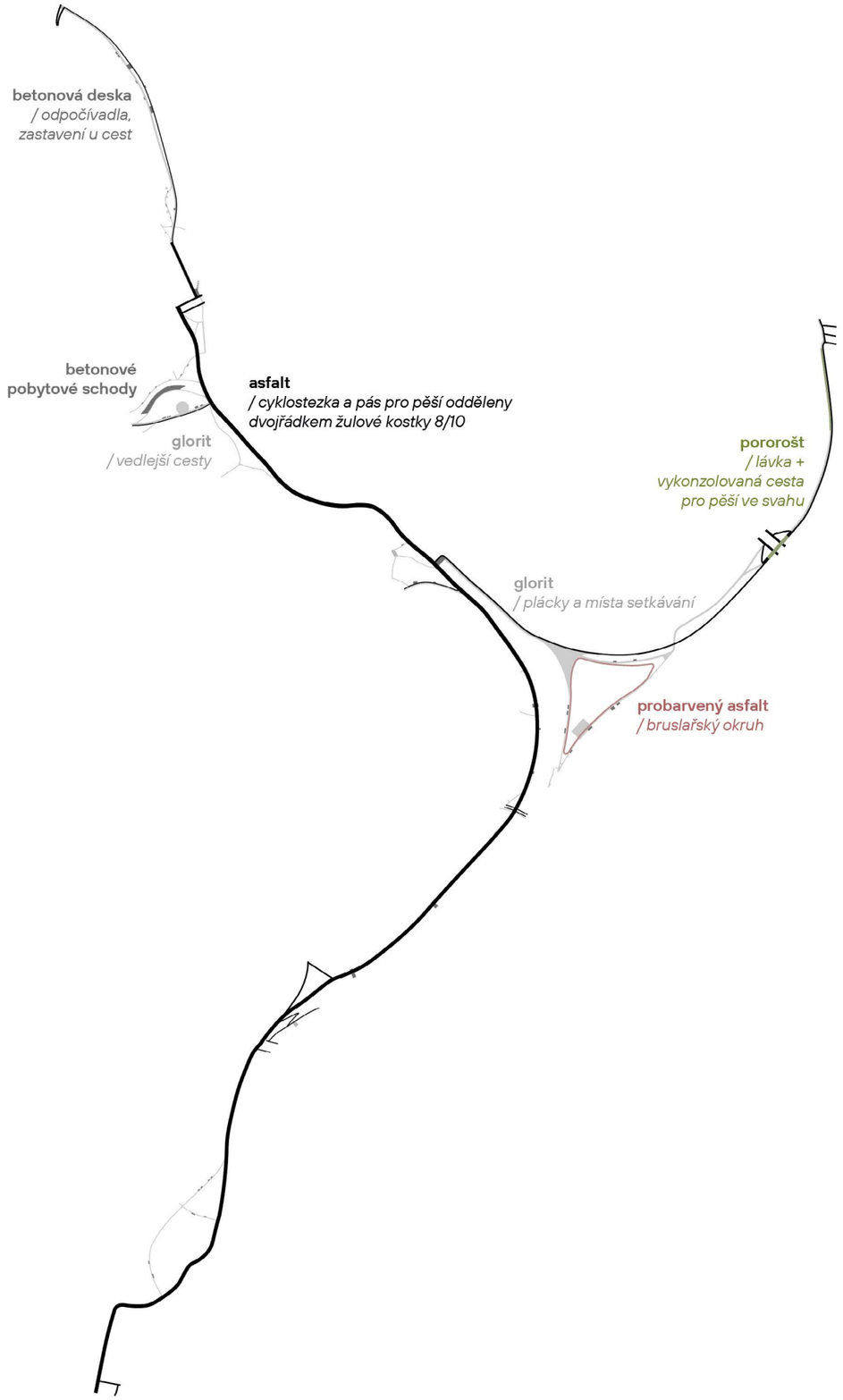
Vedlejší cesty, plácky a povrchy dětských hřišť jsou navrženy jako **gloritové**. Glorit je specifický typ zpevněného povrchu cesty, který je oproti ostatním možnostem jako mlat či mechanicky zpevněné kamenivo levný, pevný a nenáročný na údržbu.

Povrch jednotlivých zastavení u cest – odpočívadel a sportovních bodů – je navržen z **litého, kartáčovaného betonu**.

Pro konstrukce cest vedoucích nad povrchem je využit **pororošt** – jde o novou lávku nad Chodovskou ulicí a vykonzolovanou cestu ve svahu u vstupu Záběhlice.

Bruslařský okruh je proveden stejně jako cyklostezky v **červeně probarveném asfaltu**.

Obruby cest jsou řešeny ocelovou pásovinou, případně starými železničními kolejnicemi.



[76] *glorit*

[77] *kartáčovaný beton*

[78] *červeně probarvený asfalt*

[79] *pororošt*

Řešení vegetace v jednotlivých částech území většinou odpovídá dané zonaci (viz. kap. 7.1.4).

V místech divokého charakteru je v maximální možné míře zachovávána stávající vegetace, tzv. městská divočina. Pro vedení cest, zřízení zastavení apod. je stávající vegetace v nutné míře odstraněna, ovšem jinak bude na těchto plochách probíhat **řízená sukcese**, tedy spontánní vývoj vegetace s pouze menšími zásahy člověka. Dojde tak k zachování cenných a přirozeně odolných biotopů, které na místě samovolně vznikly.

Stávající vegetace je ale částečně zachovávána i v částech městského a sportovního charakteru, a to zpravidla jako izolační pásy podél železničních tratí. Jinak je v těchto zónách navrhována **nová výsadba**, převážně **stromů**. Voleny jsou **odolné druhy vhodné do městského prostředí** – javory babyka (*Acer campestre*), javory mléče 'Cleveland' (*Acer platanoides 'Cleveland'*), lípy evropské (*Tilia europea*), jerlíny japonské (*Sophora japonica*), břestovce západní (*Celtis occidentalis*) či duby letní (*Quercus robur*).

**Keře** jsou k výsadbě navrženy pouze na vybraných místech a jsou voleny **druhy s výraznější vůní** – například šeřík obecný (*Syringa vulgaris*), pustoryl panenský (*Philadelphus x virginalis `Virginal'*) nebo kalina vonná (*Viburnum farreri*).

V zóně městského charakteru je poté zakládán pobytový trávník a na stinných místech zřizována výsadba barvínku menšího (*Vinca minor*). Na nejexponovanějších místech území, například v blízkosti hlavní centrální plochy v Trianglu, jsou zřízeny **extenzivní trvalkové záhony**.

V blízkosti vody – tzn. podél revitalizovaného koryta Botiče či v místech navrhovaných zasakovacích tůní jsou k výsadbě navrhovány **vodní rostliny snášející zaplavování** – kosatec žlutý (*Iris pseudoacorus*), puškvorec travolistý (*Acorus gramineus*), zblochan vodní (*Glyceria maxima*) či sítina rozkladitá (*Juncus effusus*).

[80] *Acer campestre*

[81] *Celtis occidentalis*

[82] *Sophora japonica*

[83] *Quercus robur*

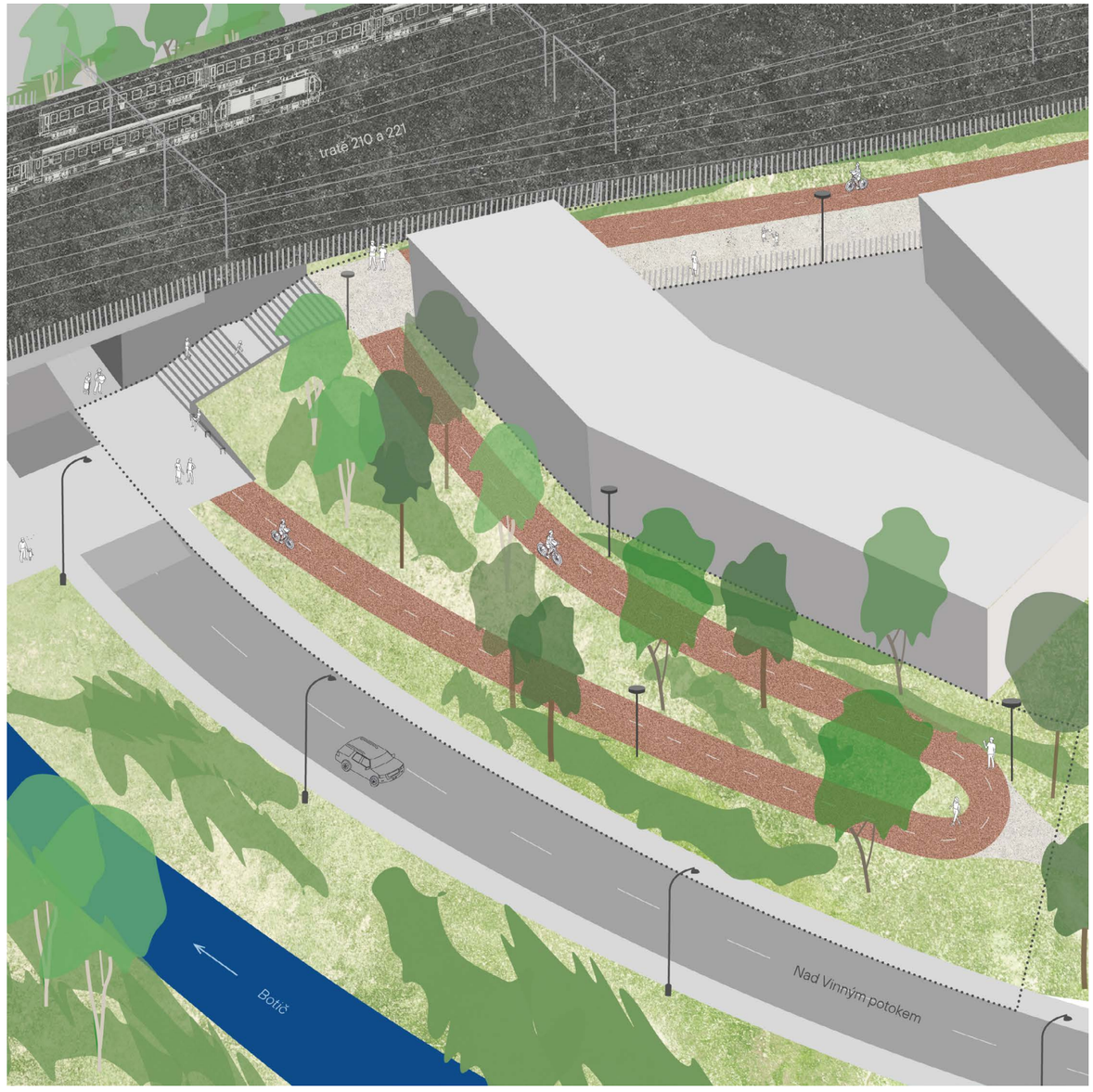
[84] *menší parkový wetland (Grøndalsparken, Dánsko)*

Hospodaření s dešťovou vodou je řešeno primárně **spádováním všech zpevněných ploch do vegetačních ploch**.

Na dvou místech řešeného území – v Michli u Botiče a v Krči u Roztylského potoka jsou navrhovány **zasakovací tůně, tzv. wetlands**, do kterých bude sváděna srážková voda z okolních povrchů. V případě krčského wetland i z rozlehlých ploch přilehlých komunikací (Michleské ulice a Jižní spojky). Dojde tak k zadržování vody v krajině, kdy bude voda místo rychlého dotoku do kanalizační sítě zadržena v daném místě. Tůně se při větších deštích naplní srážkovou vodou, která se z nich poté bude postupně vsakovat do půdy či odpařovat, čímž se zlepší retenční vlastnosti daného území, biodiverzita a také místní mikroklima.

Navržena je také místní **revitalizace koryta Botiče** v řešeném území, a to jak v Michli, tak v Záběhlicích. Na obou místech dojde k odstranění zpevněných betonových koryt a jejich nahrazení přírodními rozvolněnými břehy s periodicky zaplavovanými mělčinami a ostrůvky. Tím se obnoví přirozená říční vegetace nabízející útočiště mnoha druhům živočichů (ryby, ptáci, obojživelníci, hmyz) a rostlin, a zároveň se také jedná o protipovodňové opatření, neboť se v těchto místech bude voda moci rozlévat do celé šíře koryta a především zasakovat do okolní půdy.

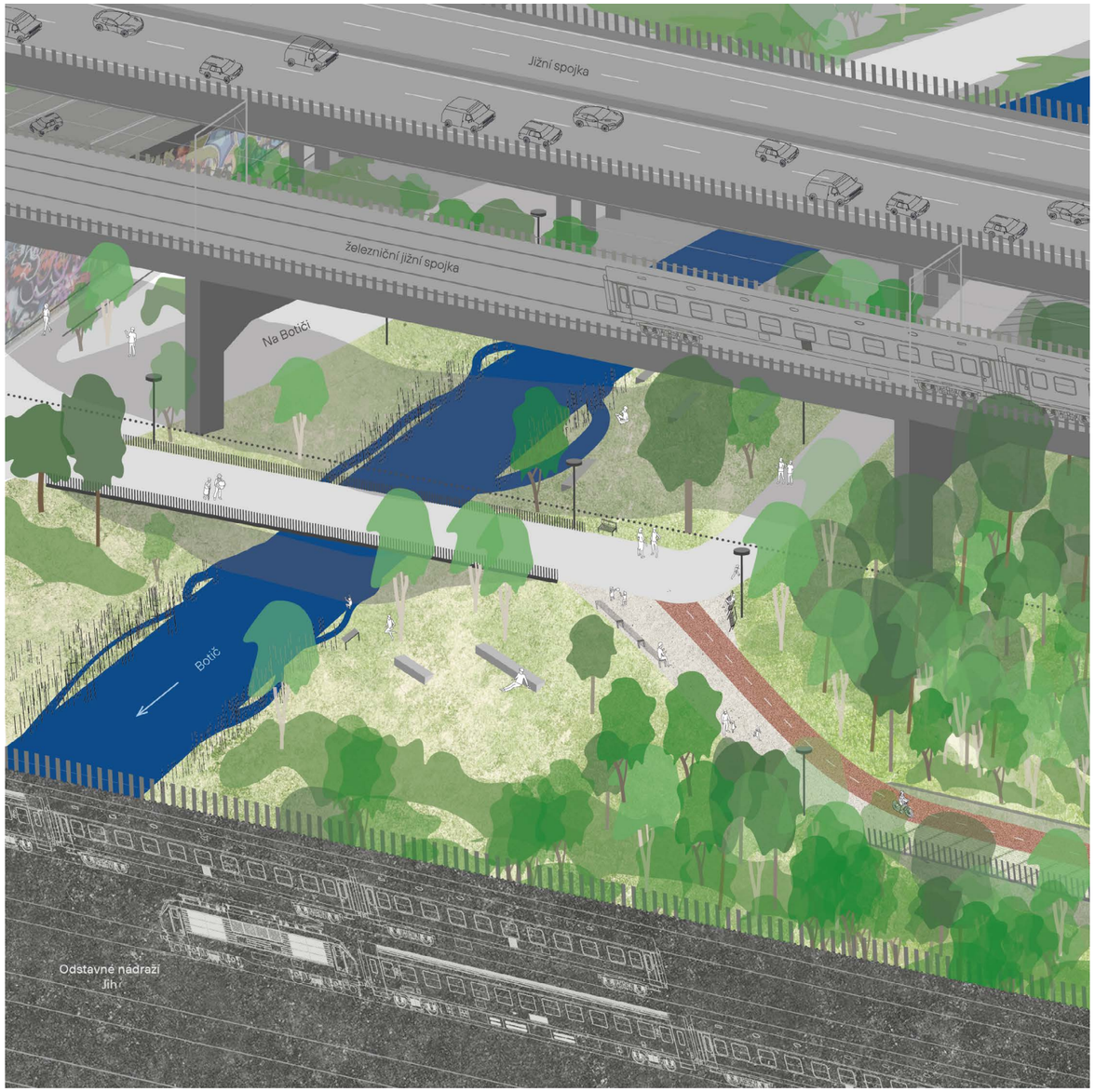
*[85] současný stav*




Severní vstup Vršovice zajišťuje **návaznost parku na rezidenční zástavbu** Vršovic, Nuslí, ale i Vinohrad. Důležitá je také návaznost **na cyklotrasu A23** pokračující podél toku Botiče dále do centra města, **na železniční stanici Praha–Vršovice**, tramvajovou trať v ulici Vršovické a **na blízké plochy zeleně**: park podél ulice K Botiči, Park Jiřiny Haukové a Jindřicha Chalupeckého, Havlíčkovy sady a v neposlední řadě na plánovanou Drážní promenádu, která bude začínat na stejném místě, pouze na opačné straně železniční tratě 221. Vzájemným propojením těchto dvou liniových parků by se vytvořila ještě efektivnější a atraktivnější propojení v celé širší lokalitě Prahy 4 a 10.

Vstup do parku je řešen z ulice Nad Vinným potokem hned za podjezdem železniční tratě. Překonání výškového rozdílu mezi ulicí a samotným začátkem parku je možné po **schodišti** přimknutým k opěrné zdi trati nebo pozvolna stoupající **plošinou**.

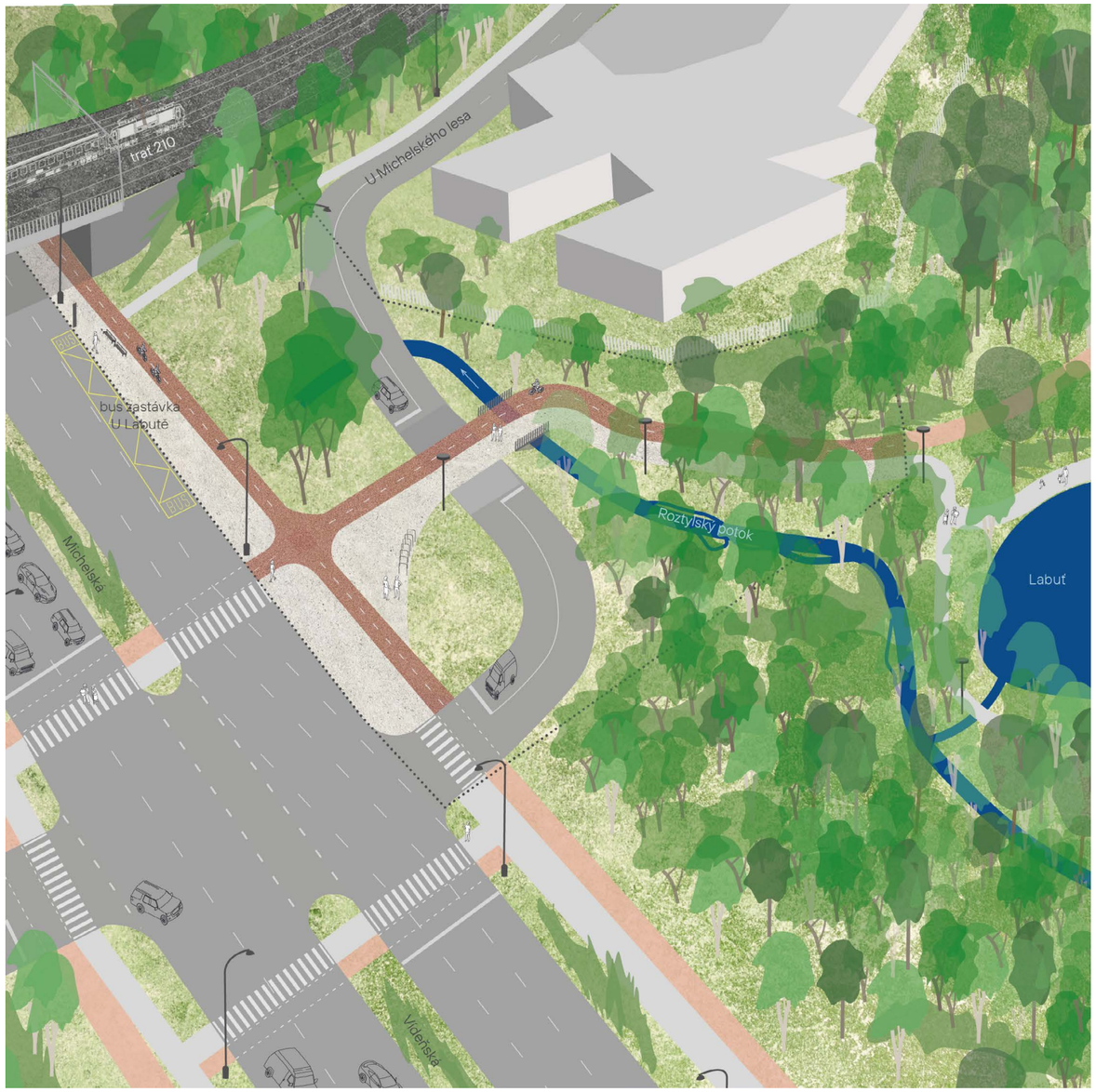
*[86] současný stav*




Východní vstup Záběhlice zajišťuje návaznost parku na rezidenční zástavbu Záběhlic, Zahradního města a Slatin, **cyklotrasu A23** směrem na Hostivař a Petrovice a **A42** směrem do Edenu. Kromě toho jde o **napojení na Přírodní park Hostivař–Záběhlice** a rekreační oblast kolem **Hamerského rybníku** a Trojmezí. Využít lze také napojení na autobusovou zastávku Záběhlice obsluhovanou linkami směřujícími dále do Strašnic či na Skalku.

V tomto místě dochází k místní **revitalizaci koryta Botiče** a ke zpřehlednění celého, velmi komplikovaného a dopravní situací ovlivněného místa. Vstup do parku je z ulice Na Botiči, odkud vychází **páteřní stezka jižním směrem** a po vykonzolované konstrukci směřuje po úbočí svahu směrem ke Spořilovu a Trianglu. V místě napojení vzniká menší plácek vybavený lavičkami.

*[87] současný stav*




Jižní vstup Krč zajišťuje návaznost parku na rezidenční zástavbu Krče, potažmo Lhotky, Kamýku a Roztyl. Důležité je však zejména **napojení na** rozsáhlé **území Michelského** (také Krčského či Kunratického) **lesa**, jenž je velmi oblíbeným rekreačním místem Pražanů a **na údolí Kunratického potoka**. Tím se lze cyklotrasou **A22** dostat do Braníku a napojit se na páteřní trasu A2 vedoucí podél Vltavy. Druhým směrem pak na Jižní město. Dalšími cyklotrasami jsou **A212** směrem do Kunratic a **A222** směrem na Roztyly a Spořilov. Napojení na MHD zajišťuje autobusová zastávka U Labutě obsluhovaná linkami směřujícími na sídliště Lhotka, Kamýk, Novodvorská, Modřany, Libuš či Písnice.

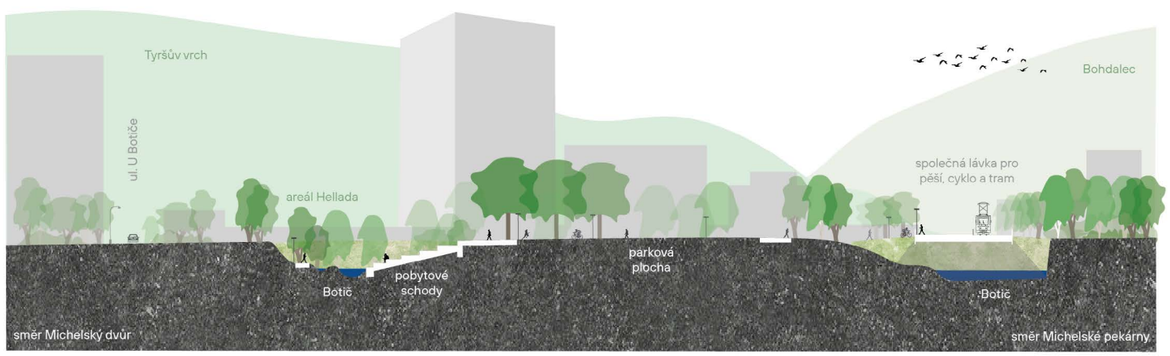
V tomto místě dochází k revitalizaci ploch u autobusové zastávky a ke vzniku plácku u vstupu do parku. **Páteřní stezka** plynule **navazuje na cesty z Michelského lesa** a pokračuje severním směrem na Kačerov a dále do Michle.

Část parku v údolí Botiče a v místě křížení s ulicí U Plynárny.

Území je významně ovlivněno dopravní situací. **Křížení** parku **s ulicí U Plynárny** je řešeno úrovňově pomocí přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty, obojí vybaveno SSZ. Do řešeného území zde také zasahuje **plánovaná tramvajová trať** Michle–Budějovická, která jím přímo prochází. Napojuje se na stávající trať v ul. U Plynárny a podél areálu Odstavného nádraží Jih pokračuje jižním směrem k bývalým Michelským pekárnám. Její těleso je navrhováno jako zatravněné, v prostoru zastávky Nádraží Michle, která se nachází přímo v prostoru parku, jako dlážděné žulovou kostkou 8/10. Botič trať překonává po **novém mostě**, který je společný i pro páteřní stezku.

V místě je také plánováno **zřízení vlakové zastávky Praha–Michle** na trati 210, která zde dokonce v minulosti (do 70. let minulého století) sloužila. Přístup na ni je řešen přímo z parku, a to z prostranství při křížení ulic U Plynárny a Nad Vinným potokem. Spolu s tím dojde ke zřízení tramvajových a autobusových zastávek Nádraží Michle a ještě lepší obslužnosti lokality a návaznosti na park.

V území **podél Botiče** vznikají pobytové **plochy s rekreační parkovou funkcí**. Koryto potoka je zde revitalizováno (viz. kap. 7.1.6) a při jednom břehu je navrhováno **pobytové schodiště**. Díky těmto opatřením mají lidé možnost kontaktu s potokem a jeho hladinou. Okolní plochy jsou navrženy jako otevřená prostranství s parkovými trávníky. Nachází se zde také **větší dětské hřiště** nebo piknikové stoly. U vstupu Hellada jsou navrženy **zasakovací tůně** pro zadržování vody při větších deštích (rovněž viz. kap. 7.1.6).




řezopohled B–B' 1:1000

situace 1:1000

*[88] současný stav*

Část parku v místě křížení s Chodovskou ulicí.

Celé řešené území detailu je dnes tzv. vágním terénem, tedy místem **zarostlým spontánní vegetací**. Tu v návrhu zachovávám, tvořím pouze koridory pro cesty a prosekávám místa pro menší plácky (jógové palouky nebo s ohništěm). Současný specifický charakter a atmosféra místa tedy zůstávají téměř nedotčená.

Větším zásahem je zde **nově navrhovaná lávka** pro pěší a cyklisty, která využívá terénní situace a elegantně překonává frekventovanou Chodovskou ulici. Páteřní stezka je totiž vedena po náspu při železniční trati a na lávku tak ani z jedné strany není nutné stoupat. Její konstrukce je tvořena ocelovými nosníky a lehkým pororoštovým roštem.

Vstupy při Chodovské ulici pak zajišťují napojení na Spořilov, sídliště Spořilov a na tramvajové a autobusové linky v zastávce Teplárna Michle.

řezopohled C–C‘ 1:1000

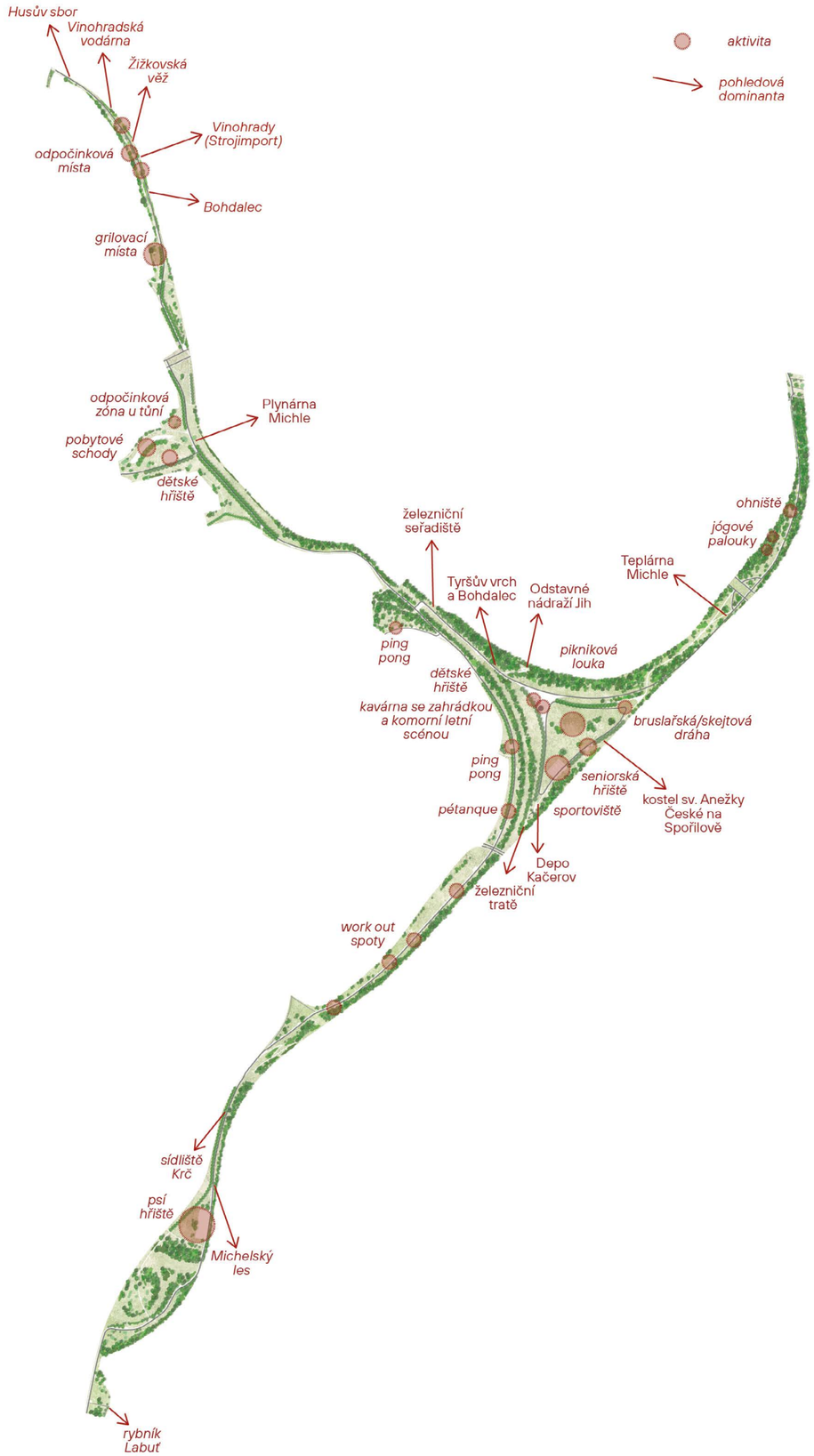
situace 1:1000

*[89]* ***současný stav***

Program parku je navržen pro každodenní rekreaci a rozličné způsoby trávení volného času všech skupin obyvatelstva. Cílem je podpoření aktivní rekreace různých věkových a sociálních skupin, a přispět tak k posilování mezilidských, sousedských a komunitních vztahů.

Při páteřní stezce jsou umisťovány **drobnější body pro sportování** jako například work out spoty či ping pongové stoly, ale i menší odpočinková místa. V zónach městského charakteru jsou lokalizovány grilovací místa, piknikové stoly, dětská hřiště nebo psí hřiště. Větší sportoviště jsou pak navržena do sportovní zóny v Trianglu, která nabízí mnohostranné vyžití: dětská hřiště, multifunkční sportoviště, seniorská hřiště nebo bruslařský/skejtový okruh.

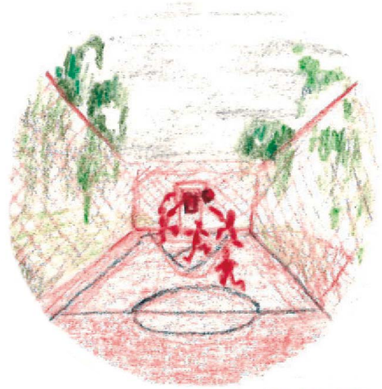
Kromě sportu je pak možné v parku nalézt i další body zájmu, například pozorovatelny vlaků, ohniště nebo vyhlídky. Právě výhledy na okolní částí města se otevírají z mnoha míst a tvoří tak další vrstvu zážitku pohybem v území.



ping pong

pétanque

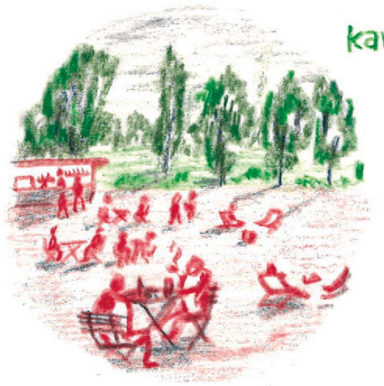
gril



hřiště

psí hřiště

jóga



kavárna

work out

odpočinek

ohniště

pozorovatelna vlaků

dětské hřiště

Mobiliář je vybrán tak, aby uživatelům prostoru nabídnul různorodé možnosti trávení času v území. Jde především o možnosti posezení a odpočinku.

K použití je navržen **Pražský mobiliář** – lavičky s opěradlem, lavičky bez opěradla, odpadkové koše, stojany na kola, ale i přístřešek na tramvajovou a autobusovou zastávku. Kromě toho jsou vybrány **lavice z masivního dřeva** Drifter (Streetlife), nebo dřevěné sedáky na pobytových schodech. Vybavení dětských hřišť by bylo navrženo ve spolupráci s vybraným*ou designérem*kou, umělcem*kyní či sochařem*kou.

**Veřejné osvětlení** je voleno s ohledem na redukci světelného smogu a účelné směrování jeho záření. Jako základní jsou zvoleny nižší parkové lampy Astro od firmy Selux, které jsou umístěny podél celé páteřní cesty a přístupových cest. Podél vybraných vedlejších cest jsou poté umístěny nízké tyčové lampy Prisma Baliza (tzv. balisety) od firmy Escofet.

*[90] nízká tyčová lampa Prizma Balisa*

*[91] parková lampa Astro*

*[92] lavice Drifter*

*[93] Pražský mobiliář*

Orientační systém je navržen s ohledem na koncepci Čitelná Praha i na estetiku Pražského mobiliáře. Z tohoto důvodu je jako podkladová barva volena tmavě šedá barva a na ní bílý text.

Vytvořeno je **logo parku** vycházející z jeho tvaru a určen **jednotný font** užívaný na všech prvcích orientačního systému.

**Třemi základními prvky** systému jsou: informační tabule, naučná deska a orientační totem.

Jednotná **sada piktogramů** označujících jednotlivá místa, aktivity, ale i příkazy či zákazy je pak využívána na všech prvcích systému.

*logo parku a výňatek ze sady piktogramů*

**Informační tabule** představuje klasický prvek orientačního systému umisťovaný zpravidla u důležitých vstupů. Obsahuje mapu celého parku a krátké představení území spolu s provozním a návštěvním řádem.

## LINIOVÝ PARK TRAŤ

*Vršovice–Michle–Záběhlice–Krč*

**Milé návštěvnice a návštěvníci, vítáme vás v Liniovém parku Trať!**

Jde o nový městský park propojující pražské čtvrtě Vršovice, Michle, Záběhlice a Krč v přibližně severojižním směru. Jeho těžištěm je sportovní zóna Triangl umístěná v území ze všech stran sevřeného železničními tratěmi a nabízejícího bohaté možnosti nejen sportovních aktivit. Z Trianglu poté vybíhají tři větve, které kromě komunikační funkce skrývají další místa volnočasového vyžití.

Plochy v parku jsou rozděleny do tří zón dle intenzity údržby a celkového charakteru. Podél cest naleznete informační tabule, na kterých se můžete dozvědět bližší informace o místní vegetaci, fauně či historii daných lokalit.

**Sportovní místa v parku:**

– dětská hřiště
– multifunkční sportoviště
– ping pongové stoly
– hřiště na pétanque
– seniorské hřiště
– venkovní posilovací spoty
– jógové palouky

**Místa pro další aktivity v parku**

– kavárna s letní scénou
– grilovací místa
– ohniště
– piknikové stoly
– psí hřiště
– vyhlídky

Park je otevřen celoročně, nepřetržitě každý den.
Užijte si pobyt!

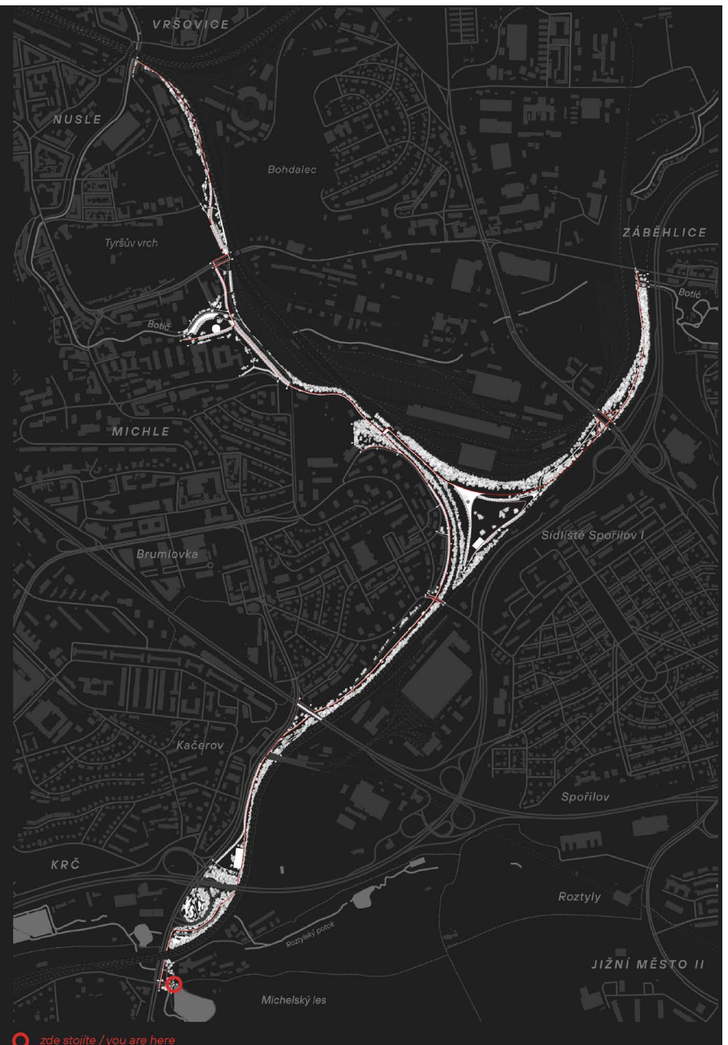
**Provozní a návštěvní řád**
Pro zpříjemnění Vašeho pobytu i pobytu těch, kteří přijdou později, Vás prosíme o dodržování podmínek tohoto návštěvního řádu, vydaného na podkladě obecně závazné vyhlášky 6/2001 Sb. hlavního města Prahy, o ochraně veřejné zeleně.

V parku je zakázáno:
– užívat motorová vozidla
– vstupovat na plochy květinových záhonů a trhat květiny na záhonech
– poškozovat a znečišťovat porosty, zařízení a vybavení
– nechat volně pobíhat psy mimo místa, kde je výslovně povoleno
– rozdělávat a udržovat otevřené ohně mimo místa k tomu určená
– pořádat propagační, politické a jiné akce

Děkujeme za pochopení!

Důležitá telefonní čísla:

158 Policie ČR
155 Záchranná služba
150 Hasičský sbor
112 Integrovaný systém tísňového volání



**Naučná deska** je prvek umisťovaný podél cest s cílem edukovat veřejnost v tématech souvisejících s parkem, daným místem apod. Prostřednictvím nich lze s lidmi dobře komunikovat a vysvětlovat jim některé přístupy – například vysvětlit rozdíly v jednotlivých zónách parku a s nimi související různou intenzitu údržby vegetace, popsat důležitost městské divočiny, edukovat o historii lokality atd.

LINIOVÝ PARK TRAŤ
*Vršovice–Michle–Záběhlice–Krč*

## Proč je tu to roští?
## *aneb smysl vágních terénů ve městě*

Vybrané plochy v Liniovém parku Trať jsou záměrně ponechávány svému spontánnímu vývoji – tzv. **sukcesi**, a proto na nich neprobíhá téměř žádná údržba. Zůstávají neprosekaná, nepokosená a v takto divokém stavu.

**Vágní terény**, jak se takovýmto náletově zarostlým plochám ve městě říká, mají nezastupitelnou roli v ekosystému města. Rostlinám i živočichům nabízí násobně **rozmanitější a přirozenější prostředí** než ostatní městská zeleň, a tak jich v lokalitách jako je tato, roste a hnízdí velké množství. Druhů byste tu napočítali daleko více, než například ve volné přírodě za Prahou. Pozorně se dívejte – třeba na vás z křoví zastříhá ušima zajíc nebo na bývalém železničním náspu najdete rašící přesličky.

bodlák obecný
*Carduus acanthoides*

ostružiník křovitý
*Rubus*

rýt žlutý
*Reseda lutea*

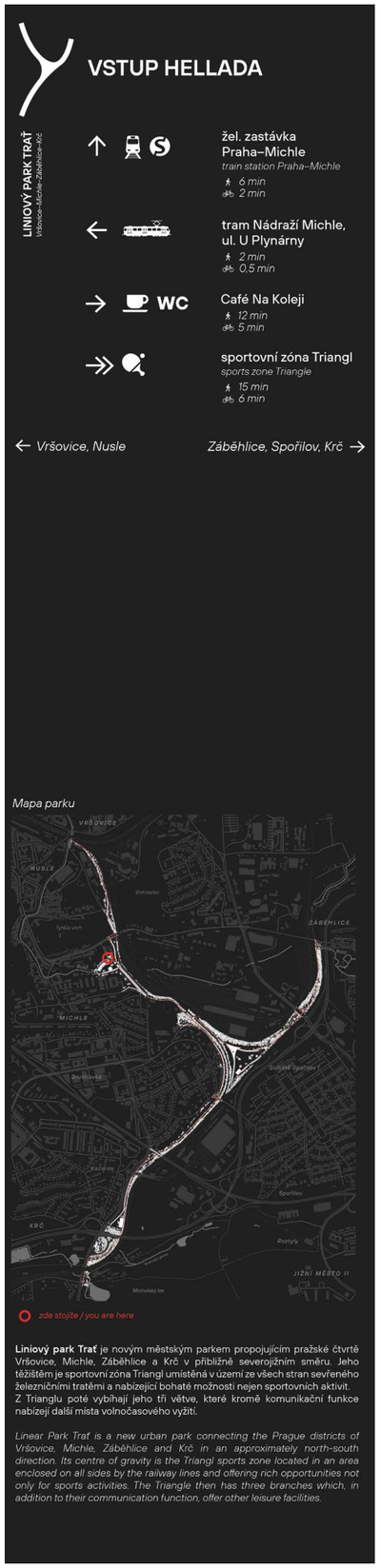
komonice lékařská
*Meliotus oficinalis*

pelyněk pravý
*Artemisia vulgaris*

**Ruderální vegetace**

Náletové byliny, keře obrůstající konstrukce a pionýrské dřeviny rozrážející asfalt. Sukcese v přímém přenosu. Mezi vytrvalé ruderální druhy patří odolné trávy, houževnaté plevele a odolné polní květiny, jednoletky i trvalky. Plní významné ekologické funkce, neboť tyto rostliny hrají roli při stabilizaci půdy, zabraňují erozi a poskytují životní prostor a obživu různým druhům hmyzu a drobným živočichům. Tímto způsobem přispívají k celkové biologické rozmanitosti oblasti.

**Orientační totem** je pak nejjednodušší, avšak velmi funkční prvek systému. Umisťován bývá u vstupech do parku a u křižovatek a rozcestí. Obsahuje přehledovou mapu parku a informace o jednotlivých směrech a cílech cest s dochozími a dojezdovými časy.



Práce představila **vizi parku 21. století**. Parku, který může vzniknout uprostřed města na nevyužívaných, ladem ležících místech. Parku, který využije maximum z již existujícího, jež adaptuje pro současné funkční využití a citlivě doplní novým.

Od prvního terénního průzkumu v lokalitě už uplynul téměř rok a mohu říci, že opakované prodírání se křovím, přeskakování pražců a pozorování západů slunce mezi komíny michelské teplárny ve všech ročních obdobích se mi vryly hluboko pod kůži. Propadnul jsem kouzlu této takzvané vnitřní periferie.

Práce na tomto zadání v sobě skloubila témata, která mě dlouhodobě zajímají a považuji je za aktuální (nejen) ve světě současné krajinářské architektury – moderní formy parků, vágní terény, cyklodoprava, železnice ve městě nebo industriální artefakty. Díky ní jsem si mohl prohloubit své znalosti, konfrontovat je a taktéž si je utřídit.
Široké zadání a velké měřítko mi zase umožnilo dotknout se v práci mnoha rozdílných témat a aspektů navrhování ve městě, čímž jsem propojil a využil rozmanité znalosti nabyté během mých studií.

**Literatura:**

HALUZÍK, Radan (ed.). Město naruby. Vágní terén, vnitřní periferie a místa mezi místy. Praha. Academia. 2021.
MATĚJKA, Daniel. Krajiny z druhé ruky. Praha. Naokraji, o krajině na okraji, z.s. 2016.
SEDLÁČEK, Ondřej. STORCH, David. ŠÍPEK, Petr. ŠTURMA, Jan Albert. Planeta Praha. Praha. Jakost. 2022.
GROSCH, Leonard. PETROW, Constanze A. Designing Parks. Berlin's Park am Gleisdreieck or the Art of Creating Lively Places. Berlin. jovis Verlag. 2016
VÍDENOVÁ, Kateřina (ed.). O stromech v ulicích. Praha. Arnika. 2022
Kolektiv autorů. Tvorba zeleně. Sadovnictví – krajinářství. Mělník. VOŠ zahradnická a SZaŠ. 2011.
DAY, Christopher. Duch a místo. Brno. ERA. 2004.
POLÁK, Milan. Praha a železnice. Praha. Milpo. 2005.
MAHEL, Ivo (ed.). Zmizelá praha: Nádraží a železniční tratě, 3. díl. Praha. Paseka a Schola ludus – Pragensia. 2014
MATĚJKA, Ivan (ed.). Slavné stavby Prahy 4. Praha. Foibos. 2008.
PEKÁRKOVÁ, Vladimíra (ed.). Praha 4 známá i neznámá. Praha. Milpo. 2014.
AUGUSTA, Pavel (ed.). Kniha o Praze 4. Praha. Milpo. 1996.
PRIMUSOVÁ, Hana (ed.). Praha 4. Praha. Obvodní národní výbor v Praze 4. 1980.
Strategie aktivní mobility v Praze. Praha. Institut plánování a rozvoje. 2022.
Standardy aktivní mobility v Praze. Praha. Institut plánování a rozvoje. 2022.
Strategie rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030. Praha. Institut plánování a rozvoje. 2017.
Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice. Praha. Institut plánování a rozvoje. 2018.
Ročenka Technické správy komunikací 2022. Praha. TSK. 2023.
Klimatický plán hlavního města Prahy do roku 2030. Praha. Magistrát hlavního města Prahy. 2021.
Technické podmínky – TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty. Praha. Ministerstvo dopravy ČR. 2017.

**Zdroje mapových podkladů:**

Geoportál hlavního města Prahy
Geoportál ČÚZK
Geoportál INSPIRE
Česká geologická služba
OpenStreetMap

**Zdroje obrázků:**

*Obrázky, jejichž číslo zde není uvedeno, byly pořízeny autorem práce.*

*[5] Winners of the ideas competition for the Metropolitan Forest of Madrid | The Strength of Architecture | From 1998. (n.d.). METALOCUS | Sobre Arquitectura y más | Desde 1998. [online]: [cit. 2. 3. 2024] Dostupné z: https://www.metalocus.es/en/news/winners-ideas-competition-metropolitan-forest-madrid*
*[6] Chemin des Carrières — Reiulf Ramstad Arkitekter. (n.d.). Reiulf Ramstad Arkitekter. [online]: [cit. 14. 1. 2024] Dostupné z: https://www.reiulframstadarkitekter.com/work/chemin-des-carrires*
*[7] Radfahren auf Zollverein - Zollverein. (n.d.). Zollverein. [online]: [cit. 14. 1. 2024] Dostupné z: https://www.zollverein.de/besuch-planen/radfahren-auf-zollverein/*
*[8] Nominiert: Gleispark Frintrop -. (n.d.). Startseite - Deutscher Landschaftsarchitektur-Preis. [online]: [cit. 14. 1. 2024] Dostupné z: https://www.deutscher-landschaftsarchitektur-preis.de/nominierungen?detail=83*
*[9] Praha a Středočeský kraj - www.spravazeleznic.cz. (n.d.). Správa železnic, státní organizace [online]: [cit. 10. 1. 2024] Dostupné z: https://www.spravazeleznic.cz/kraje/praha-stredocesky-kraj*
*[10] Železniční mapy ČR - www.spravazeleznic.cz. (n.d.). Správa železnic, státní organizace [online]: [cit. 10. 1. 2024] Dostupné z: https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/vse-o-sprave-zeleznic/zeleznice-cr/zeleznicni-mapy-cr*
*[11] Počet přepravených cestujících na železnici. facebook Pražská integrovaná doprava. [online]: [cit. 10. 1. 2024] Dostupné z: https://www.facebook.com/prazskaintegrovanadoprava/posts/3617754521630813/*
*[12]* Ročenka Technické správy komunikací 2022. Praha. TSK. 2023.
*[13] Koněspřežka se „hadila" z Prahy do křivoklátských lesů. Tam došly peníze - iDNES.cz. (n.d.). iDNES.cz. [online]: [cit. 13. 1. 2024] Dostupné z: https://www.idnes.cz/praha/zpravy/prazsko-lanska-konesprezni-draha-konesprezka-lany-krivoklatske-lesy-zanikla-mista.A170710_084648_praha-zpravy_rsr*
*[14] MAHEL, Ivo (ed.). Zmizelá praha: Nádraží a železniční tratě, 3. díl. Praha. Paseka a Schola ludus – Pragensia. 2014*
*[15] Slavné české nádraží. Využila ho výprava Karla Němce i prezident Masaryk - iDNES.cz. (n.d.). iDNES.cz. [online]: [cit. 13. 1. 2024] https://www.idnes.cz/technet/technika/wilsonovo-nadrazi-praha-hlavni-nadrazi.A211212_144451_tec_technika_erp*
*[16] 20. 8. 1845 – Příjezd prvního parního vlaku do Prahy - Články - Dny české státnosti. (n.d.). Projekt 2022 - Dny české státnosti. [online]: [cit. 13. 1. 2024] https://www.dnyceskestatnosti.cz/novinky/clanky/20-8-1845-prijezd-prvniho-parniho-vlaku-do-prahy/*
*[17] POLÁK, Milan. Praha a železnice. Praha. Milpo. 2005.*
*[18] S republikou vznikly i samostatné ČSD | České dráhy. (n.d.). Úvodní stránka | České dráhy. [online]: [cit. 13. 1. 2024] https://www.cd.cz/100-let-spolu/beh-casu/-30759/*
*[19] Kontejnerový terminál Praha-Uhříněves. (n.d.). Praha 14 jinak. Aktuality a kauzy z městské části Praha Kyje a Černý Most. [online]: [cit. 13. 1. 2024] http://www.praha14jinak.cz/clanky/Praha-je-proti-navrhu-prekladiste-v-Malesicich/fg/Kontejnerovy-terminal-Malesice/385*
*[20] Železničář | FOTOGALERIE: Elektrizace pražských spojek. (n.d.). Železničář | Úvodní stránka. [online]: [cit. 14. 1. 2024] Dostupné z: https://zeleznicar.cd.cz/zeleznicar/hlavni-zpravy/elektrizace-prazskych-spojek–boj-za-cisty-vzduch/-15934/17,0,,/*
*[21] Nové spojení Praha hlavní nádraží, Masarykovo n. - Libeň, Vysočany, Holešovice | www.skanska.cz. (n.d.). www.skanska.cz. [online]: [cit. 13. 1. 2024] https://www.skanska.cz/co-delame/projekty/57205/Nove-spojeni-Praha-hlavni-nadrazi%2C-Masarykovo-n.-Liben%2C-Vysocany%2C-Holesovice*
*[22] Portál životního prostředí hlavního města Prahy - Portál životního prostředí - MHMP. (n.d.). Portál životního prostředí. [online]: [cit. 10. 1. 2024] Dostupné z: https://portalzp.praha.eu/file/3346908/CURE_GISAT_271_.pdf*
*[23] Grafická ročenka. (n.d.). Portál ČHMÚ : Home. [online]: [cit. 10. 1. 2024] Dostupné z: https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/17groc/gr17cz/PrilIII_CZ.html*
*[24, 25, 26] Geoportál hlavního města Prahy*
*[27] Přispěvatelé projektů Wikimedia. (2017, February 20). Acidofilní doubrava – Wikipedie. Wikipedie, otevřená encyklopedie. https://cs.wikipedia.org/wiki/Acidofilní_doubrava [online]: [cit. 11. 1. 2024] Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Acidofiln%C3%AD_doubrava*
*[28] Středoevropské bazifilní teplomilné doubravy (Svaz Quercion petraeae). (n.d.-b). Moravské-Karpaty.cz. [online]: [cit. 11. 1. 2024] Dostupné z: http://moravske-karpaty.cz/prirodni-pomery/vegetace/charakteristika/stredoevropske-bazifilni-teplomilne-doubravy-svaz-quercion-petraeae/*
*[29] Biotopy - L3.1, hercynské dubohabřiny. (n.d.). Mgr. Ivana Paukertová, biologické hodnocení, Naturové posouzení. [online]: [cit. 11. 1. 2024] Dostupné z: https://www.paukertova.cz/view.php?cisloclanku=2009050002*
*[30] Geoportál INSPIRE*
*[31] Učební text, krytosemenné, dvouděložné. Webhost.mendelu.cz | projektovÃ© weby. [online]: [cit. 12. 1. 2024] Dostupné z: http://web2.mendelu.cz/af_211_multitext/systematika/ucebni_text/system/krytosemenne/dvoudelozne/hvezdnicovite/Carduus_acanthoides.html*
*[32] Přispěvatelé projektů Wikimedia. (2010, February 26). Lebeda rozkladitá – Wikipedie. Wikipedie, otevřená encyklopedie. [online]: [cit. 12. 1. 2024] Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Lebeda_rozkladit%C3%A1*
*[33] Přispěvatelé projektů Wikimedia. (2006, February 12). Pelyněk černobýl – Wikipedie. Wikipedie, otevřená encyklopedie. [online]: [cit. 12. 1. 2024] Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Pelyn%C4%9Bk_%C4%8Dernob%C3%BDl*
*[34] AtlasRostlin.cz. (n.d.). AtlasRostlin.cz. [online]: [cit. 12. 1. 2024] Dostupné z: https://www.atlasrostlin.cz/fotka/merlik-bily/fotky-pridane-uzivateli-5627*
*[35] Reseda lutea — Flora Batava — Volume v9.jpg - Wikimedia Commons. (n.d.). Wikimedia Commons. [online]: [cit. 12. 1. 2024] Dostupné z: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Reseda_lutea_%E2%80%94_Flora_Batava_%E2%80%94_Volume_v9.jpg*
*[36] Ostružina krovitá | Herbár, bylinkáreň, popis rastlín. (n.d.). Herbár, bylinkáreň, popis rastlín | liečivé, známe aj neznáme rastliny, byliny. [online]: [cit. 12. 1. 2024] Dostupné z: https://herbar.albumy.biz/ostruzina-krovita/*
*[37] Přispěvatelé projektů Wikimedia. (2008, June 13). Růže šípková – Wikipedie. Wikipedie, otevřená encyklopedie. [online]: [cit. 12. 1. 2024] Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/R%C5%AF%C5%BEe_%C5%A1%C3%ADpkov%C3%A1*
*[38] Komonice lékařská. (n.d.). Témata. [online]: [cit. 12. 1. 2024] Dostupné z: https://temata.rozhlas.cz/komonice-lekarska-7947702*
*[39] Divizna – divy zná. (n.d.). Byliny v muzeu. [online]: [cit. 12. 1. 2024] Dostupné z: http://bylinyvmuzeu.blogspot.com/2017/08/divizna-divy-zna.html*
*[52–55] Laboratoř geoinformatiky, Fakulta životního prostředí Univerzity J.E.Purkyně*
*[56–59] Geoportál hlavního města Prahy*
*[60] PEKÁRKOVÁ, Vladimíra (ed.). Praha 4 známá i neznámá. Praha. Milpo. 2014.*
*[61] AUGUSTA, Pavel (ed.). Kniha o Praze 4. Praha. Milpo. 1996.*
*[62] PRIMUSOVÁ, Hana (ed.). Praha 4. Praha. Obvodní národní výbor v Praze 4. 1980.*
*[63] POLÁK, Milan. Praha a železnice. Praha. Milpo. 2005.*
*[64] MATĚJKA, Ivan (ed.). Slavné stavby Prahy 4. Praha. Foibos. 2008.*
*[65] MAHEL, Ivo (ed.). Zmizelá praha: Nádraží a železniční tratě, 3. díl. Praha. Paseka a Schola ludus – Pragensia. 2014*
*[70]* ÚZEMNÍ STUDIE MICHLE — ARCHUM architekti. (n.d.). ARCHUM architekti. *[online]: [cit. 14. 1. 2024] Dostupné z:* https://www.archum.cz/uzemni-studie-michle
*[71]* Botič. (n.d.). CAMP: Centrum Architektury a Městského Plánování. *[online]: [cit. 14. 1. 2024] Dostupné z:* https://praha.camp/praha-zitra/project/d71cdce4-39b1-b9dc-da12-f86ee633e789
*[72] Michelské pekárny | Skanska. (n.d.). Skanska Residential. [online]: [cit. 14. 1. 2024] Dostupné z: https://residential.skanska.cz/blog/michelske-pekarny*
*[73]* ÚZEMNÍ STUDIE MICHLE — ARCHUM architekti. (n.d.). ARCHUM architekti. *[online]: [cit. 14. 1. 2024] Dostupné z:* https://www.archum.cz/uzemni-studie-michle
*[74] Bohdalec-Slatiny. (n.d.). CAMP: Centrum Architektury a Městského Plánování. [online]: [cit. 14. 1. 2024] Dostupné z: https://praha.camp/praha-zitra/project/c1018cb4-1461-3859-56f5-f528c1bd241a*
*[75] Strategie rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030. Praha. Institut plánování a rozvoje. 2017.*
*[76] Glorit (n.d.). [online]: [cit. 23. 5. 2024] Dostupné z: https://studiomuscatelli.com/glorit-a/*
*[77] Beautiful Concrete Finishing Ideas. (n.d.). Engineering Discoveries. [online]: [cit. 20. 5. 2024] Dostupné z: https://engineeringdiscoveries.com/beautiful-concrete-finishing-ideas/?ssp_iabi=1683387795298#google_vignette*
*[78] AsphaltColor – Colored Asphalt for Your Hardscape Projects. (n.d.). AsphaltColor – Colored Asphalt for Your Hardscape Projects. [online]: [cit. 20. 5. 2024] Dostupné z: https://asphaltcolor.com*
*[80] Acer campestre. [online]: [cit. 20. 5. 2024] Dostupné z: https://i.pinimg.com/originals/50/0c/36/500c36d49f36e17fbc8111dd6dc0828c.jpg*
*[81] Jerlín japonský - Sophora japonica, rostlina | Zahrada-cs.com. (n.d.). Zahrada-cs.com. [online]: [cit. 20. 5. 2024] Dostupné z: https://www.zahrada-cs.com/foto/cz/8777/*
*[82] Bomen | Solitair. (n.d.). Solitair. [online]: [cit. 20. 5. 2024] Dostupné z: https://www.solitair.be/nl/trees/*
*[83] Common Hackberry (Celtis occidentalis) at Millcreek Gardens. (n.d.). Millcreek Gardens Plant Finder. [online]: [cit. 20. 5. 2024] Dostupné z: http://plants.millcreekgardens.com/12190009/Plant/80/Common_Hackberry/*
*[84] Opland Landskabsarkitekter | Grøndalen. (n.d.). Opland. [online]: [cit. 20. 5. 2024] Dostupné z: https://www.opland.eu/projekter/groendalen*
*[90] Astro. (n.d.). Home. [online]: [cit. 20. 5. 2024] Dostupné z: https://www.selux.com/bel/de/products/astro*
*[91] Beacons - Prisma Baliza | ESCOFET. (n.d.). Mobiliario urbano, luminarias y pavimentos | ESCOFET. [online]: [cit. 20. 5. 2024] Dostupné z: https://www.escofet.com/en/products/lighting/beacons/prisma-baliza*
*[92] Drifter Benches | Streetlife. (n.d.). Street furniture | Streetlife. [online]: [cit. 20. 5. 2024] Dostupné z: https://www.streetlife.nl/en/products/drifter-benches*
*[93] Pražský mobiliář. (n.d.). CAMP: Centrum Architektury a Městského Plánování. [online]: [cit. 20. 5. 2024] Dostupné z: https://praha.camp/praha-zitra/project/fd2391bd-7a93-ab49-9d4d-9e64c9443c48*

Diplomová práce

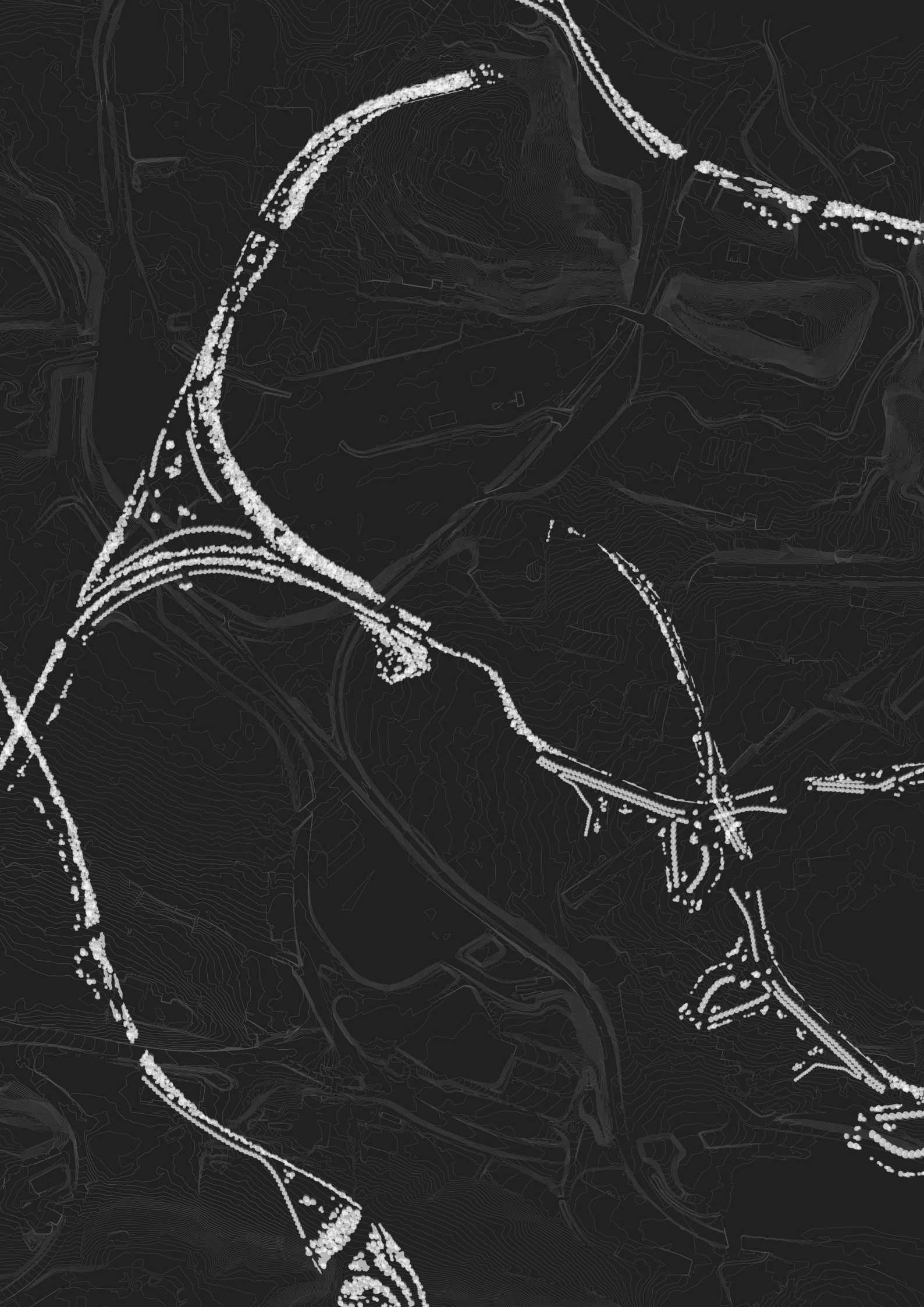
# LINIOVÝ PARK TRAŤ

**Bc. Václav Suchan**

**vedoucí práce: Ing. Radmila Fingerová**
**oponent práce: Ing. arch. Matěj Čunát**

atelier Fingerová + Grohmannová
Ústav krajinářské architektury
Fakulta architektury ČVUT v Praze

letní semestr 2023/2024

FAKULTA
ARCHITEKTURY
ČVUT V PRAZE

V Zápolí
Vyskočilova
tram + bus zast. Vyskočilova
tram + bus zast. Brumlovka
Brumlovka
5. května
ping pong
vstup Krajová
piknikové louka
sportoviště
seniorská hřiště
Jižní spojka
bus zast. V Zápolí
work out spoty
vyhlídky
Sídliště Spořilov I
bus zast. Severozápadní
vstup V Zápolí
bus zast. V Zápolí
vstup Starý Spořilov
Roztylské nám.
bus zast. Pod dálnicí
vstup garáže
bus zast. Depo Kačerov
Podle Kačerova
zachované garáže
Silačská
Michelská
work out spoty
bus zast. Budějovická
bus zast. Roztylské nám.
metro C Budějovická
DBK
DPP – Depo Kačerov
(A411)
vstupy Na Nivách
bus zast. Poliklinika Budějovická
Hlavní
Budějovická
Úřad MČ Praha 4
bus zast. Lísek
SPOŘILOV
Kačerov
metro C Kačerov
bus zast. Kačerov
žel. zast. Praha-Kačerov
vstupy Kačerov
Horní Krč
DPP – Garáže Kačerov
5. května
metro – trasa C
Roztyly
Ryšavého
vstup Horní Krč
psí hřiště
Roztylský potok
autobusové nádraží Praha-Roztyly
Jižní spojka
zasakovací tůně
metro C Roztyly
Roztylský potok
Sýkorka
Nový pivovarský rybník
KRČ
bus zast. U Labutě
trať 210
JIŽNÍ MĚSTO II
(A22)
(A22)
vstup Dolní Krč
vstupy Michelský les
Michelský les
(A212)
Labuť