

DRÁŽNÍ PROMENÁDA & LINIOVÝ PARK



ČÁST 1 - ANALÝZY

TOMÁŠ CACH & TERRA FLORIDA & PETR TEJ

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

NÁZEV:

DRÁŽNÍ PROMENÁDA & LINIOVÝ PARK
URBANISTICKO-KRAJINÁŘSKÁ KONCEPČNÍ
STUDIE

DATUM:

09/2020

MÍSTO:

Vršovice a Strašnice, Praha 10

ZADAVATEL - INVESTOR:

Technická správa komunikací
hl. m. Prahy, a. s.
Řásnovka 770/8
110 00 Praha 1

AUTORSKÝ TÝM ARCHITEKTŮ:

Ing. arch. Tomáš Cach
hlavní architekt
koordinátor
koncept promenády

Ing. arch. Lucie Vogelová
Ing. Zuzana Štemberová
Markéta Mádrová, Dis
TERRA FLORIDA
krajinářská architektura
koncept promenády

Ing. MgA. Ing. arch. Petr Tej, Ph.D.
Ing. Jan Mourek
BRIDGE STRUCTURES
architektura mostů

VIZUALIZACE:

Ing. Adam Kořistka
Ing. arch. Oto Melter (mosty)

FOTOGRAFIE (není-li uvedeno jinak):

Mgr. Martin Míčka
Ing. arch. Tomáš Cach
TERRA FLORIDA

SCHÉMATA:

Ing. arch. Tomáš Cach
TERRA FLORIDA

GRAFICKÉ ZPRACOVÁNÍ STUDIE:

TERRA FLORIDA

SPOLUPRÁCE A KOORDINACE – DRÁŽNÍ PROMENÁ- DA – DUR:

Ing. Markéta Habalová (projektant, HIP)
a kolektiv sdružení PUSA (PUDIS, a.s.
– Sagasta, s.r.o.)

SPOLUPRÁCE A KONZULTACE:

Správa železnic, státní organizace (SŽ)
České dráhy, a.s. (ČD)

Magistrát hl. m. Prahy (MHMP)
Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. (TSK)

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR Praha)
Městská část MČ Praha 10 (MČ Praha 10)

URBANISTICKO-KRAJINÁŘSKÁ KONCEPČNÍ STUDIE

CO JE DRÁŽNÍ PROMENÁDA?

Drážní promenáda a liniový park jsou **vý-
jimečným prostorem v místě bývalé že-
lezniční trati** mezi Vršovicemi a Zahradním
Městem.

Drážní promenáda je ojedinělá především
zachováním tvarosloví původní železnice,
která ve struktuře čtvrti tvoří jednou z nej-
starších stop v území. Svou délkou přes čty-
ři kilometry a propojením několika čtvrtí
(Nusle, Vršovice, Strašnice, Zahradní Město)
bude tvořit významný liniový prostor v rám-
ci Prahy.

Drážní promenáda bude velkorysým klidným
dopravním, rekreačním a sportovním propo-
jením pro chůzi a jízdu na kole, spolu s po-
bytovými místy a komplexním architektonic-
ko-krajinářským řešením prostoru. Projekt je
výjimečný časově i provozně – ve velmi krát-
ké době má z čistě dopravní, železniční trasy
vzniknout živý, multifunkční prostor.

DŮVODY VZNIKU

Primárním podnětem vzniku studie byl poža-
davek **přeměny rušené železnice na veřejně
využitelný prostor**. Současná železniční trať
č. 221 v úseku mezi Vršovicemi a Zahrad-
ním městem bude v rámci akce „Optimaliza-
ce traťového úseku Praha-Hostivař – Praha
hl. n.“ přemístěna do nové pozice, současně-
bude bude redukována plocha dosavadních
kolejišť. Realizace již probíhá od roku 2014,
ukončení provozu v této části je plánováno
na konec roku 2020, kdy má být provoz pře-
sunut jižněji od současné dráhy a bude redu-
kována plocha současných kolejišť.
Opuštění železniční trati je jedinečnou mož-
ností k vytvoření nejen vlastní drážní pro-
menády, ale širšího liniového parkového
prostoru. Vytvoření jednotné linie **zachová
původní historickou stopu** dráhy a **zamezí
znepřístupnění a rozčlenění prostoru** pro-
dejem, zástavbou nebo jiným nevhodným
využitím, současně však neznemožňuje další
rozvoj území.

POŽADAVKY A PROCES

Vytvoření uceleného návrhu drážní prome-
nády a liniového parku je iniciováno a pod-
porováno Městskou částí Praha 10 a IPR
Praha.

Urbanisticko-krajinářská koncepční studie
tvoří **ucelený podklad** pro přeměnu rušené
železniční trati, který řeší obnovu místa jako
celek. Projekt je zpracován zároveň s doku-
mentací pro územní rozhodnutí.

Na základě koncepční studie je možné vést
jednání se všemi účastněnými stranami,
které povedou k záchraně stávajících hod-
not řešeného území, a podpoří vznik nového
funkčního prostoru. Dalšími souběžnými pro-
bíhajícími procesy jsou **vypracování podrob-
nější projektové dokumentace, koordinace**
návrhu s optimalizací železniční trati, přípra-
va nezbytných majetkoprávních vypořádání
a získání prostředků k realizaci záměru.

KONTAKTY

Ing. arch. Tomáš Cach
Veverkova 1172/33, 170 00 Praha 7
+420 739 425 891
tomascach@gmail.com



TERRA FLORIDA - KRAJINÁŘSTÍ ARCHITEKTI
Grafická 20, 150 00 Praha 5
+420 233 353 121
terraflorida@terraflorida.cz



Bridge Structures
Nedbalova 329, 277 06 Lužec nad Vltavou
+420 725 417 699
petr.tej@gmail.com



ZADÁNÍ, CÍLE A PRINCIPY STUDIE

ZPRACOVÁNÍ STUDIE bylo **zadáno Technickou správou komunikací** hl. m. Prahy v roce 2019.

Studie je zpracována na podkladu „Vršovická drážní promenáda – Zadání pro zpracování technické studie proveditelnosti“ (Tomáš Cach, 2014), se zohledněním požadavků Městské části Prahy 10, Institutu pražského rozvoje a Magistrátu hl. m. Prahy.

V souběhu se zpracováváním studie, na základě analýz a ověřování návrhu, je připravován projekt Drážní promenády pro DUR.

CÍLEM STUDIE je vytvoření **uceleného koncepčního návrhu promenády** jako **architektonicko-urbanistického celku v kontextu města a čtvrti** na základě provedených analýz. Analytická část má za cíl shromáždit podstatná data a informace o území, a na jejich podkladu stanovit základní hodnoty a negativa území, v přímých i širších souvislostech a vazbách. Návrhová část má stanovit hlavní témata obnovy, definovat ideální cílový stav, konkretizovat architektonické a krajinářské řešení a rozpracovat je do konkrétního návrhu jednotlivých míst.

HLAVNÍMI PRINCIPY jsou důraz na **velkorysé provozní řešení** zlepšující prostupnost území, na **architektonické a vizuální hodnoty** návrhu jako celku, spolu s **krajinářským řešením** zvyšujícím přírodní charakter prostředí v systému městské zeleně. Základem je jednoduchost návrhu s minimalizací terénních úprav a náročných stavebních konstrukcí, důraz na proveditelnost a udržitelnost provedení. Dále je podstatná ochrana a další využití hodnotných stávajících prvků.

ČLENĚNÍ STUDIE

Urbanisticko-krajinářská koncepční studie DRÁŽNÍ PROMENÁDA & LINIOVÝ PARK je rozdělena do tří částí, analytické, návrhové a obrazových příloh. Členění dokumentu vychází z velkého množství dat a údajů, jak rozborových, tak návrhových, a především z nutnosti zobrazit detailně území o délce 4 km. Rozdělení do samostatných sešitů a výkresů umožňuje porovnání současného stavu a návrhu jak pro celek, tak pro jednotlivá konkrétní místa.

ČÁST 1 – ANALÝZY
Analytická část slouží jako zdroj informací o území a podklad samotného návrhu promenády. Přináší data o samotném území, zkoumá navazující vztahy a vazby a souvislosti v rámci čtvrti a města, a přináší informace o vztahu k současným veřejným prostranstvím.
Analytická část je členěna na obecná data – umístění v rámci města a širší souvislosti, rámec současné plánovací dokumentace v rámci Prahy, jsou znázorněny související stavby, majetkové vztahy a záměry v území a stávající limity. Zpracované jsou v mapových podkladech v měřítkách od 1 : 7 000 nebo 1 : 12 500.
V podrobných analýzách jsou zanesená data z terénních průzkumů, je v nich řešen samotný prostor promenády, od samotného vymezení prostoru, po zakres a definice jednotlivých typologií, řešených jevů a témat, po detailní zakres samotných charakteristických úseků. Zákresy jsou v měřítkách 1 : 300 (řezy) a 1 : 1000 (schémata).
V závěrečném shrnutí jsou uvedena specifika samotného místa, konkretizovány nedostatky v území a lokální problémy.

ČÁST 2 – NÁVRH PROMENÁDY
Návrhová část na základě analýz stanovuje hlavní koncept přeměny železniční trati a brownfieldu na liniovou promenádu s parkem v bezprostředním kontextu místa. Definuje návaznosti a propojení, provozní a výtvarný záměr.
Návrhová část je rozdělena na koncept a principy – základní okruhy témat, dále rozpracované v jednotlivých kapitolách, znázorněná ve schématech a v popisu. Principy návrhu jsou vyobrazeny v situacích, řezech a axonometriích.
Druhá část stanovuje specifika obnovy pro jednotlivá místa, jejich cílové charakteristiky, a náplně konkrétních míst, na příkladu situací, řezů a vizualizací představuje podrobný návrh jednotlivých úseků. Pro znázornění jsou vykresleny řezy v měřítku 1 : 200 a podrobné situace pro jednotlivé úseky v měřítku 1 : 500.
Třetí část se zabývá detaily návrhu – na příkladech a referenčních fotografiích je ukázán výtvarný a architektonický detail, charaktery a typologie navržených prvků, od povrchů přes mobiliář po vegetační prvky.
Návaznost a další rozvoj a etapizace jsou v poslední části.

ČÁST 3 – OBRAZOVÁ PŘÍLOHA
V samostatné obrazové příloze je znázorněn návrh úprav Drážní promenády jako celku, na mapovém listu v měřítku 1 : 1000 s podkladovou leteckou mapou.

OBSAH ANALYTICKÉ ČÁSTI

1	PROMENÁDA A MĚSTO stav, analýzy a návaznosti na úrovni Prahy	2	PROMENÁDA A ČTVRŤ analýzy a návaznosti na úrovni čtvrtí	3	PROMENÁDA – MÍSTA podrobné analýzy navržených míst	ANALÝZY – ZÁVĚR
						SHRNUTÍ ANALÝZ A VÝCHODISKA PRO NÁVRH
						POUŽITÁ LITERATURA A ZDROJE
1.1	PROMENÁDA V KONTEXTU MĚSTA ...10	2.1	KRAJINNÁ STRUKTURA.....30	3.1	U BOTIČE.....86	
1.2	ŠIRŠÍ VZTAHY.....12	2.2	URBANISTICKÝ VÝVOJ.....34	3.2	U SEŘADIŠTĚ.....88	
1.3	ŘEŠENÉ ÚZEMÍ.....16	2.3	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ A PARKY.....56	3.3	MOSKEVSKÁ – ŽELEZNIČNÍ MOST.....90	
1.4	HRANICE A ETAPY.....18	2.4	VYUŽITÍ ÚZEMÍ A OKOLNÍ ZÁSTAVBA.....58	3.4	PARK VLASTA.....92	
1.5	SOULAD S ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ18	2.5	VYBAVENOST.....62	3.5	NÁDRAŽÍ EDEN.....94	
1.6	STAVEBNÍ ZÁMĚRY V ÚZEMÍ.....24	2.6	KULTURNÍ A ARCHITEKTONICKÉ HODNOTY.....64	3.6	PARČÍK U SLÁVIE96	
1.7	VLASTNICTVÍ - MAJETKOVÉ POMĚRY.....26	2.7	KRAJINNÉ PRVKY66	3.7	ŽELEZNIČNÍ DOMKY.....98	
		2.8	VSTUPY DO ÚZEMÍ, PROSTUPY, PROVOZ.....72	3.8	U TRATI – V ZÁŘEZU.....100	
		2.9	LIMITY.....76	3.9	ZASTÁVKA STRAŠNICE.....102	
				3.10	V KORYTECH.....104	
				3.11	K PROMENÁDĚ SKALKA.....106	
				3.12	BĚŽECKÝ PARČÍK.....108	
				3.13	VYHLÍDKA ZAHRADNÍ MĚSTO.....110	
				3.14	LANOVÝ MOST.....112	
				3.15	LEGENDA.....114	

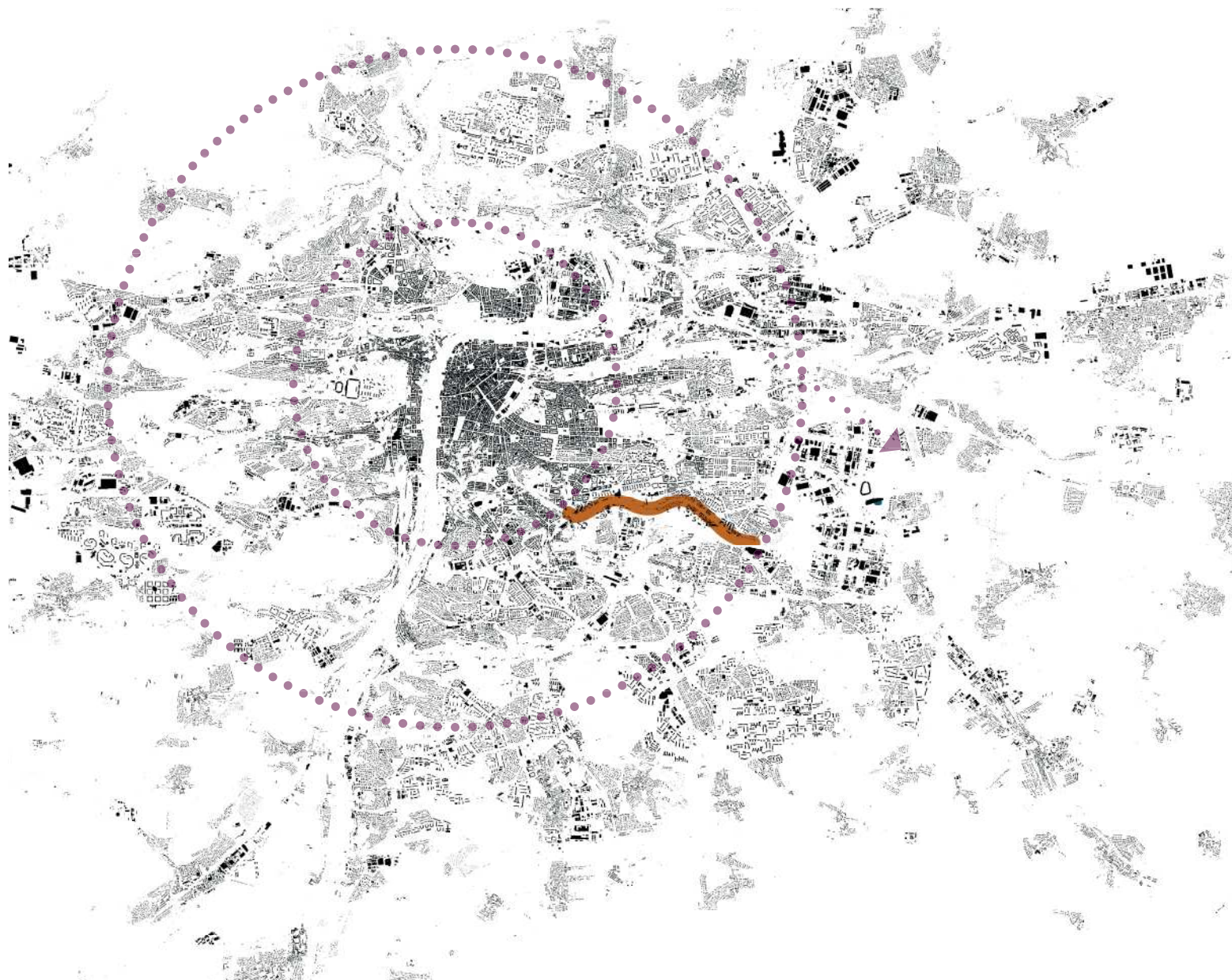
1 PROMENÁDA A MĚSTO



1.1 PROMENÁDA V KONTEXTU MĚSTA

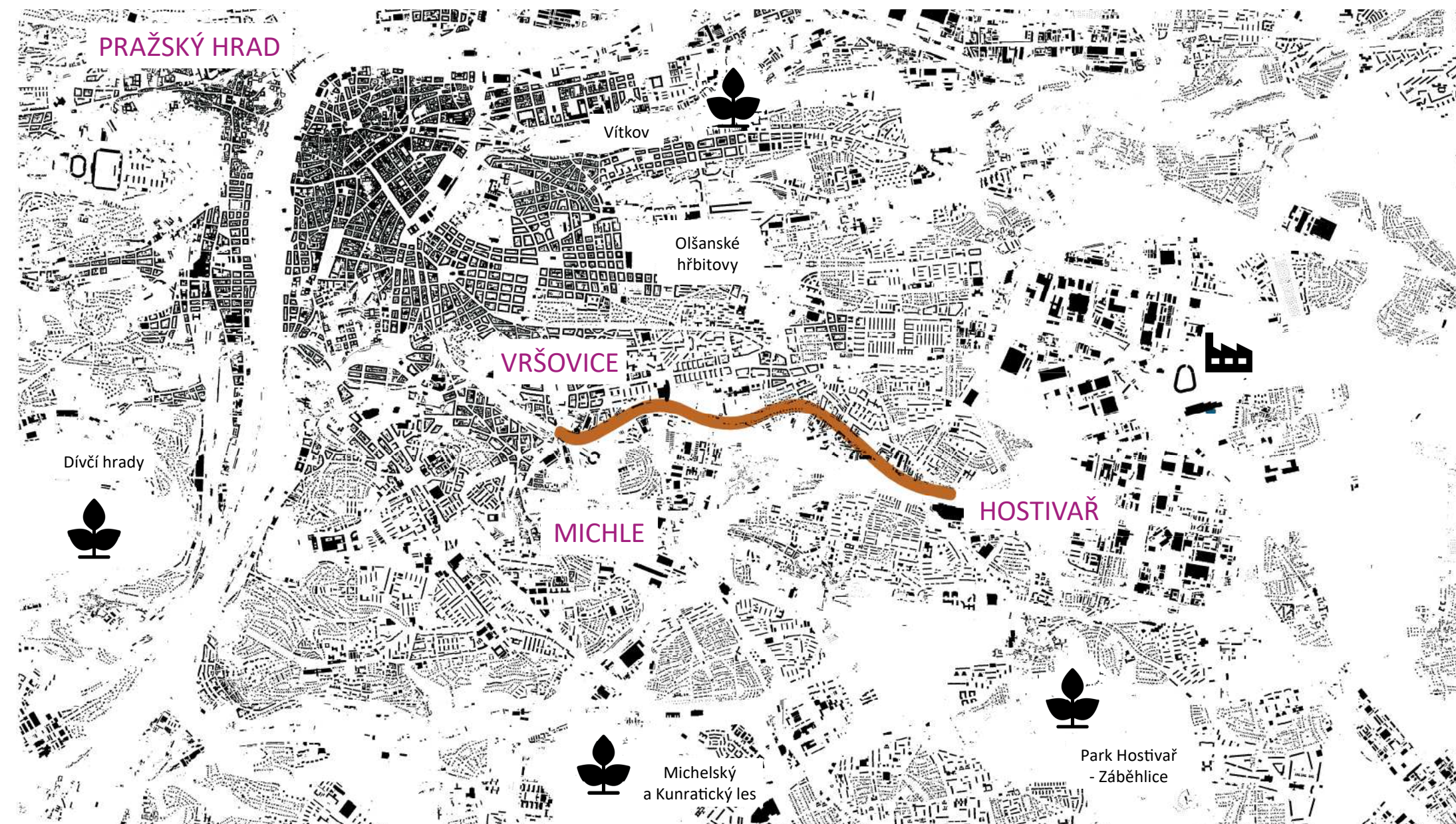
Drážní promenáda je navržena na místě rušené železniční trati mezi Vršoviciemi a Zahradním Městem. Nachází se celá **na území Prahy 10** a propojuje centrum města s jeho okrajem, spojuje obytné, výrobní a rozvojové plochy.

V rámci města se jedná o **významné propojení několika čtvrtí** (Nusle, Vršovice, Strašnice, Zahradní město) a **vytvoření ojedinělého liniového prostoru**, doplňující systém cyklistických propojení i městské zeleně.



DRAŽNÍ PROMENÁDA SE NACHÁZÍ V JIOVÝCHODNÍ ČÁSTI PRAHY, SE ZAČÁTKEM V BLÍZKOSTI CENTRA MĚSTA. VZHLEDNEM KE SVÉ DÉLCE JE DŮLEŽITOU SPOJNICÍ MEZI OBYTNÝM ÚZEMÍM A ROZVOLNĚNÝM OKRAJEM PRAHY.

M 1 : 100 000



PROMENÁDA JE ZE SEVERU OBKLOPENA PŘEVÁŽNĚ STABILIZOVANOU OBYTNOU ZÁSTAVBOU, Z JIHU JE VEDENA LINIE DOPRAVNÍHO ŽELEZNIČNÍHO KORIDORU A ROZLEHLÁ ROZVOJOVÁ ÚZEMÍ

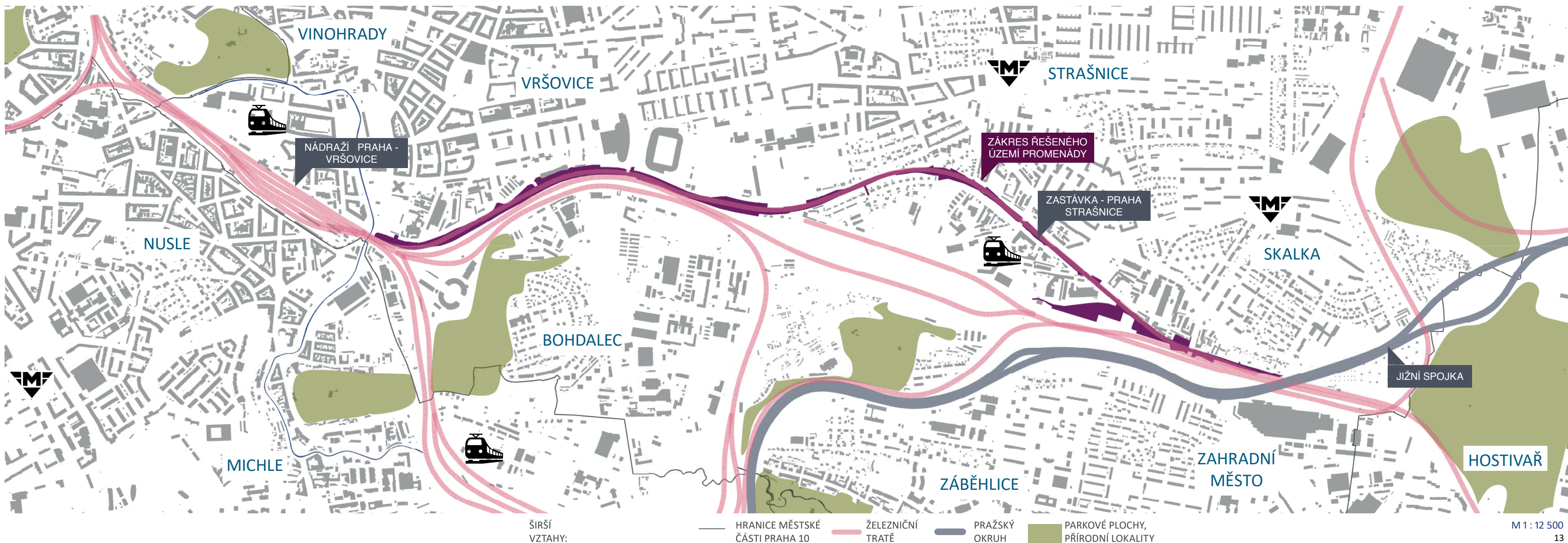
M 1 : 50 000

1.2 ŠIRŠÍ VZTAHY

Stavba drážní promenády se nachází na katastrálním území Vršovice a Strašnice. Obklopují ji ze severu čtvrti Vršovice, Strašnice a Skalka, od jihu Zahradní Město, Bohdalec, Nusle, a rozvojová místa Trnkov a Slatiny.

Promenáda bude vystavěna na tělese rušené části železniční trati Praha – Benešov u Prahy – České Budějovice (označené číslem 220/221), které patří mezi nejdůležitější železniční tratě v Česku. Trať byla postavena jako Dráha císaře Františka Josefa, v úseku mezi Hlavním nádražím a Benešovem byla zprovozněna v roce 1871.

V současnosti je dvoukolejná trať plně vytížená příměstskou i dálkovou dopravou, funkční a používané jsou stanice Vršovické nádraží i Zastávka Strašnice. Celé území nyní prochází transformací, trať je postupně převáděna na nové kolejiště, probíhá výstavba zastávek Eden a Zahradní Město. V prosinci 2020 má být provoz na úseku Vršovice – Zahradní Město ukončen, včetně zrušení zastávky Praha - Strašnice. Železniční trať od dob vzniku rozčlenila JV část Prahy na oddělené čtvrti – linie trati byla současně impulsem i limitem rozvoje. V rámci čtvrti zaujímá dráha s okolními pozemky a stavbami významnou úlohu – a to plošnou, funkční i architektonickou. Dávala od počátku místu charakter a předurčovala využití navazujících ploch.



1.3 ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

Řešené území drážní promenády je definováno především **stávající plochou rušené trati**, ke které jsou přidány okolní pozemky. Rozsah je dán architektonicko-urbanistickými požadavky, především prostorovými nároky na vytvoření přístupů z navazujících komunikací a potřebami na vytvoření parkového prostoru s dostatkem veřejných prostranství. V současnosti je území **dopravní stavbou s plným provozem** a okolní plochy buď slouží pro obsluhu dráhy, nebo jsou vnímány jako doprovodné vegetační případně zbytkové plochy, bez dalšího využití.

Struktura je **liniová**, řešené území se pohybuje **v šířce mezi 15 až 50 m**, s jedinou výjimkou rozvojové plochy u zastávky Zahradní Město.

Začátek promenády je navržen v ulici U Seřadiště, v místě křížení trati s Botičem, u ulice Lopuchová. Výhledově se počítá s protažením promenády na Vršovické nádraží.

Na východní straně bude promenáda **zakočena** napojením na Dolíneckou ulici u lanového mostu Jižní spojky.

Celková délka drážní promenády bude přibližně 5 km, v této studii je řešená část o délce **4,2 km**.

Stanovení hranic Drážní promenády a liniového parku

V rámci návrhu promenády jsou stanoveny **hranice ve třech etapách**, podle časových a prostorových potřeb, s upřesněním podle majetkových poměrů.

Z časového hlediska se jedná v první etapě o rychlou přeměnu železniční trati, **prostorově** v jednotné, nepřerušované linii, vlastního tělesa dráhy s rozšířením o vstupní místa a základní parková a veřejná prostranství. Druhá a třetí etapa řeší širší území.

Z majetkového hlediska byly jako limit pro první a druhou etapu zařazeny plochy v majetku ČR, kde má právo hospodařit s majetkem Správa železnic, popř. Českých drah, dále se jedná o plochy v majetku Hl. m. Prahy, u některých je správa Městské části Praha 10. Jiní vlastníci se sporadicky vyskytují pouze v místě nezbytných napojení komunikací a sítě TI. Plochy s komplikovanými vlastnickými vztahy jsou zařazeny do třetí etapy.

Definované etapy:

1. DRÁŽNÍ PROMENÁDA A LINIOVÝ PARK

základní prostor promenády, zároveň je hranici pro DUR. Jedná se o prostor dotčený stavbou, rozšířený o navržená pěší a cyklistické propojení na komunikace, a dále o plochy:

- potřebné pro zařízení staveniště
- pro skládky recyklovatelných materiálů
- určené pro zásak dešťových vod z navržených komunikací
- pro napojení technické infrastruktury
- navazující plochy, které je vhodné rekultivovat po výstavbě železnice (mezi promenádou a novým vedením trati)
- rozsah ploch umožňující vytvoření parku

2. NÁVAZUJÍCÍ PROSTRANSTVÍ

místa přirozené návaznosti, bez majetkových komplikací, kde je možný rychlý rozvoj bez velkých finančních a časových nákladů, dočasné plochy před realizací VRT, prodloužení promenády na nádraží Vršovice

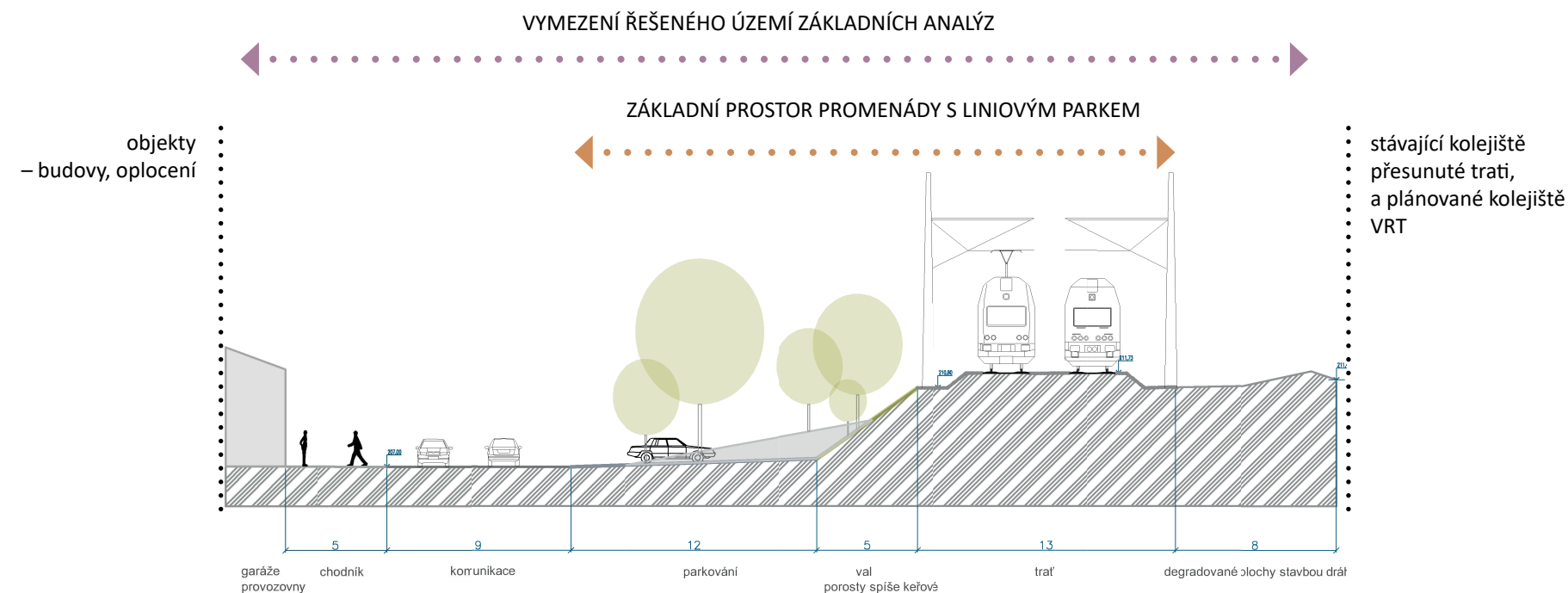
3. ROZVOJOVÁ ÚZEMÍ

další plochy v širším území, s vysokým rozvojovým potenciálem, ovlivňující celkový rozvoj čtvrti, často v majetkově komplikovaných místech. Hranice zatím orientační, nutno upřesnit.

VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO PROSTORU PROMENÁDY

Vymezení **hranic promenády v základním prostoru** vychází ze základních limitů, kterými jsou rozsah kolejiště po roce 2020 a limitní železniční čára VRT – rozsah kolejiště při výhledové realizaci vysokorychlostní trati, a dále vlastnické poměry. Hranice promenády s návrhem jednotlivých etap realizace jsou zakresleny na následující dvojstraně.

Pro účely analýz byl rozšířen prostor o **navazující území**, které má podchytit napojení a vztahy v rámci čtvrti – základní analýzy jsou tedy vymezeny objektovou čarou (hrana budov nebo oplocení, případně spojnice mezi nimi), a z jihu železniční čarou – rozsahem kolejiště rekonstruované trati, a limitem plánovaného kolejiště vysokorychlostní trati (VRT).



ZÁKLADNÍ PROSTOR PROMENÁDY JE DÁLE URČEN PŘEDEVŠÍM VLASTNICKÝMI POMĚRY
– ROZSAH HRANIC JE DEFINOVÁN V ZÁVĚRU ANALYTICKÉ ČÁSTI

1.4 HRANICE A ETAPY



M 1 : 8 000

1.5 SOULAD S ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ

ÚZEMNÍ PLÁN

Navrhované vedení Drážní promenády se dle platného územního plánu hl. m. Prahy nachází na plochách s funkčním využitím **Plochy dopravní infrastruktury**, DZ – tratě a zařízení železniční dopravy, nákladní terminály. Komunikace pro chodce a cyklisty splňuje podmíněčně přípustné využití území.

ZÁVAZNÉ PRVKY

PLOCHY S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ

OBYTNÉ

- OB ČISTÉ OBYTNÉ
- OV VŠEOBECNĚ OBYTNÉ

SMÍŠENÉ

- SV VŠEOBECNĚ SMÍŠENÉ
- SMU SMÍŠENÉ MĚSTSKÉHO JÁDRA

VÝROBY A SLUŽEB

- VN NERUŠÍCÍ VÝROBY A SLUŽEB
- VS VÝROBY, SKLADOVÁNÍ A DISTRIBUCE

SPORTU A REKREACE

- SP SPORTU
- SO1-SO7 ODDECHU

ZVLÁŠTNÍ KOMPLEXY OBČANSKÉHO VYBAVENÍ

- ZOB OBCHODNÍ
- ZVS VYSOKOŠKOLSKÉ
- ZKC KULTURA A CÍRKEV
- ZVO OSTATNÍ

VEŘEJNÉ VYBAVENÍ

- VV VEŘEJNÉ VYBAVENÍ
- VVA ARMÁDA A BEZPEČNOST

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

- SO, SI, S2, S4 VYBRANÁ KOMUNIKAČNÍ SÍT
- DZ TRATĚ A ZAŘÍZENÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY, VLEČKY A NÁKLADOVÉ TERMINÁLY
- DL DOPRAVNÍ, VOJENSKÁ A SPORTOVNÍ LETIŠTĚ
- DGP GARÁŽE A PARKOVIŠTĚ
- DH PLOCHY A ZAŘÍZENÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY PARKOVIŠTĚ P + R
- DP PŘÍSTAVY A PŘÍSTAVIŠTĚ, PLOVEBNÍ KOMORY
- DU URBANISTICKY VÝZNAMNÉ PLOCHY A DOPRAVNÍ SPOJENÍ, VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ
- TRASY VYSOKORYCHLOSTNÍCH TRATÍ (VRT)
- TRASY A STANICE METRA
- LANOVKY

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

- TVV VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ
- TVE ENERGETIKA
- TI ZAŘÍZENÍ PRO PŘENOS INFORMACÍ
- TVO ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ

TĚŽBA SUROVIN

- TEP TĚŽBA SUROVIN

VODNÍ PLOCHY A SUCHÉ NÁDRŽE (POLDRY)

- VOP VODNÍ TOKY A PLOCHY, PLOVEBNÍ KANÁLY
- SUP SUCHÉ NÁDRŽE (POLDRY)

PŘÍRODNÍ, KRAJINNÁ A MĚSTSKÁ ZELEN

- LR LESNÍ POROSTY
- ZP PARKY, HISTORICKÉ ZAHRADY A HRBITOVY
- ZMK ZELEN MĚSTSKÁ A KRAJINNÁ
- IZ IZOLAČNÍ ZELEN
- NL LOUKY A PASTVINY
- ZELEN VYŽADUJÍCÍ ZVLÁŠTNÍ OCHRANU

PĚSTEBNÍ PLOCHY

- PS SADY, ZAHRADY A VINICE
- PZA ZAHRADNICTVÍ
- PZO ZAHRADKY A ZAHRAĐKOVÉ OSADY
- OP ORNÁ PŮDA, PLOCHY PRO PĚSTOVÁNÍ ZELENINY

PŘEKRYVNÁ ZNAČENÍ

- 17 PLOCHA S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ O ROZLOZE MENŠÍ NEŽ 2500 m² V RAMCI JINÉ PLOCHY
- 27 PLOCHA S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ BEZ SPECIFIKACE ROZLOHY A PŘESNEHO UMÍSTĚNÍ V RAMCI JINÉ PLOCHY

VYMEZENÍ ÚSES

- ZÁPLAVOVÁ ÚZEMÍ (VE SMYSLU ZÁKONA č. 254/2001 Sb.)
- VELKÁ ROZVOJOVÁ ÚZEMÍ
- VELKÁ ÚZEMÍ REKREACE
- NEROZVOJOVÁ ÚZEMÍ
- CELOMĚSTSKÝ SYSTÉM ZELENÉ

ÚZEMNÍ REZERVY

- OR, SO ZÁVAZNÝ NÁVRH / ÚZEMNÍ REZERVA

PROSTOROVÁ REGULACE

- A, K, S KÓD MÍRY VYUŽITÍ ÚZEMÍ
- HRANICE ÚZEMÍ SE ZÁKAZEM VÝŠKOVÝCH STAVEB
- HISTORICKÁ JÁDRA BÝVALÝCH SAMOSTATNÝCH OBCE

LIMITY

OCHRANNÁ PÁSMA A CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

- OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA HLAVNÍCH ENERGETICKÝCH LINIOVÝCH STAVEB (VE SMYSLU ZÁKONA č. 458/2000 Sb.)
- OCHRANNÁ PÁSMA TELEKOMUNIKAČNÍCH ZAŘÍZENÍ (VE SMYSLU ZÁKONA č. 127/2005 Sb.)
- HRANICE OCHRANNÉHO PÁSMA DÁLNIC, MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ A OSTATNÍCH SILNIC I. TŘÍDY (VE SMYSLU ZÁKONA č. 13/1997 Sb.)
- OCHRANNÁ PÁSMA VYSOKORYCHLOSTNÍCH TRATÍ
- OCHRANNÁ PÁSMA LETIŠTĚ S VÝŠKOVÝM OMEZENÍM - DO VÝŠKY VNITŘNÍ VODOROVNÉ PLOCHY (VE SMYSLU ZÁKONA č. 49/1997 Sb.)
- OCHRANNÁ HLUKOVÁ PÁSMA LETIŠTĚ - ZÓNA A
- OCHRANNÁ HLUKOVÁ PÁSMA LETIŠTĚ - ZÓNA B
- HRANICE BILANCOVANÝCH VÝHRADNÍCH LOŽISEK VEDENÝCH V EVIDENCI ZÁSOB (VE SMYSLU ZÁKONA č. 44/1988 Sb.)
- HRANICE BILANCOVANÝCH NEVÝHRADNÍCH LOŽISEK VEDENÝCH V EVIDENCI ZÁSOB (VE SMYSLU ZÁKONA č. 44/1988 Sb.)
- HRANICE OSTATNÍCH NEBILANCOVANÝCH LOŽISEK (VE SMYSLU ZÁKONA č. 44/1988 Sb.)
- HRANICE CHRÁNĚNÝCH LOŽISKOVÝCH ÚZEMÍ (VE SMYSLU ZÁKONA č. 44/1988 Sb.)
- HRANICE DOBÝVACÍCH PROSTORŮ (VE SMYSLU ZÁKONA č. 44/1988 Sb.)
- HRANICE PAMÁTKOVÝCH REZERVACÍ (VE SMYSLU ZÁKONA č. 20/1987 Sb.)
- OCHRANNÁ PÁSMA PAMÁTKOVÝCH REZERVACÍ (VE SMYSLU ZÁKONA č. 20/1987 Sb.)
- PAMÁTKOVÉ ZÓNY (VE SMYSLU ZÁKONA č. 20/1987 Sb.) - VYHLÁŠENÉ
- ARCHEOLOGICKÉ LOKALITY (VE SMYSLU ZÁKONA č. 20/1987 Sb.)
- CHRÁNĚNÁ KRAJINNÁ OBLAST ČESKÝ KRAS (VE SMYSLU ZÁKONA č. 114/1992 Sb.)
- ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ (VE SMYSLU ZÁKONA č. 114/1992 Sb.)
- OCHRANNÁ PÁSMA ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ (VE SMYSLU ZÁKONA č. 114/1992 Sb.)
- PŘÍRODNÍ PARKY (VE SMYSLU ZÁKONA č. 114/1992 Sb.)
- REGISTROVANÝ VÝZNAMNÝ KRAJINNÝ PRVEK (VE SMYSLU ZÁKONA č. 114/1992 Sb.)

PRVKY MAPOVÉHO DÍLA

- HRANICE MĚSTSKÝCH ČÁSTÍ
- HRANICE KATASTRÁLNÍCH ÚZEMÍ



OBLAST PROMENÁDY V ÚZEMNÍM PLÁNU HL. M. PRAHY

M 1 : 15 000

METROPOLITNÍ PLÁN

V navrženém **Metropolitním plánu hl. m. Prahy** je většina území **transformační – obytná**. Promenáda je v části území zakreslená jako **významná cyklotrasa – návrh**, část zůstává v rámci lineární stabilizované struktury Nádraží Vršovice – Strašnice. Velká část ploch promenády je součástí stabilizovaných území Koh-i-noor, Eden a Strašnice. Krajinné propojení není vyznačeno.

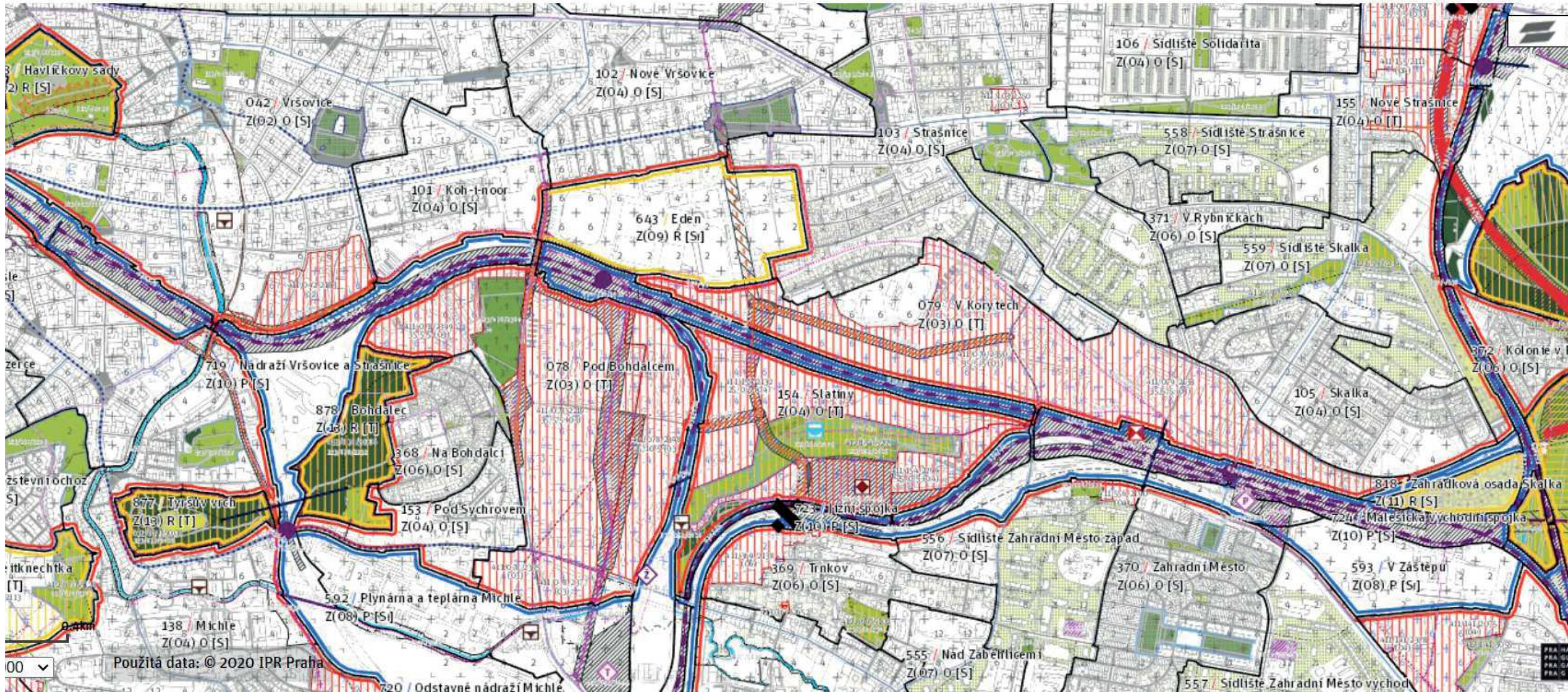
ČLENĚNÍ ÚZEMÍ	
Hranice území	- Zastavěné území - Zastavěné území - Samota ve formálním rozvoji krajiny - Lokalita - Krajinné rozhraní
Plochy a koridory dopravní a technické infrastruktury	- Plocha, koridor dopravní nebo technické infrastruktury (návrh) - Plocha, koridor dopravní nebo technické infrastruktury (územní rezerva)
Využití lokalit	- Zastavěná produkční lokalita - Zastavěná obytná lokalita - Zastavěná rekreační lokalita - Nezastavěná rekreační lokalita - Nezastavěná přírodní lokalita - Nezastavěná produkční lokalita
U sousedních lokalit se shodným využitím se zobrazuje pouze společný obrys vyjadřující využití.	
Transformační plochy	- Zastavěná transformační plocha s produkčním využitím - Zastavěná transformační plocha s obytným využitím - Zastavěná transformační plocha s rekreačním využitím - Nezastavěná transformační plocha s rekreačním využitím - Nezastavěná transformační plocha s přírodním využitím - Nezastavěná transformační plocha s produkčním využitím
Rozvojové plochy	- Zastavěná rozvojová plocha s produkčním využitím - Zastavěná rozvojová plocha s obytným využitím - Zastavěná rozvojová plocha s rekreačním využitím - Nezastavěná rozvojová plocha s rekreačním využitím - Nezastavěná rozvojová plocha s přírodním využitím - Nezastavěná rozvojová plocha s produkčním využitím

STRUKTURA	
Úliční prostranství	- Vymezení úličních prostranství - Náměstí vymezené plochou - Parkové upravené části náměstí
Hierarchie úličních prostranství	- Úlice metropolitní úrovně - Náměstí tvořivé úrovně - Úlice čtvrtkové úrovně - Náměstí lokální úrovně - Úlice lokální úrovně - Náměstí místní úrovně - Úlice místní úrovně

Vymezení nových ulic	- Úliční propojení novou trasou - Úliční propojení dvou bodů - Úliční napojení
Vymezení pěší propustnosti	- Pěší propojení dvou bodů - Pěší napojení
Vymezení náměstí bodem	Vymezení náměstí bodem
Parky	- Hierarchie parků - Metropolitní park - Čtvrtkový park - Lokalitní park - Místní park - Vybraná síť cest v městských parcích
Vymezení parku bodem	Vymezení městského parku bodem
Stavební bloky	- Stavební blok, stávající stavba v městském parku nebo v samotě - Soukromá zahrada - Park ve volné zástavbě - Komunikace v parku ve volné zástavbě - Komunikace mimo veřejné prostranství
Regulace výšek	- Krajinné rozhraní - Plocha výškové regulace s rozmezím podlažností odvozeným ze stavu - Plocha výškové regulace s rozmezím podlažností nově navrhovaným - Plocha výškové regulace se stanovenou hladinou věží
Podrobnější členění ploch nestavebních bloků a otevřených krajiny	
Plochy nestavebních bloků	- Městská parková plocha zahrady - Městská parková plocha sadová - Městská parková plocha lesní - Městská parková plocha zpevněná - Speciální zahrada - Nezastavěná produkční lokalita
Plochy nestavebních bloků a otevřených krajiny	- Les na lesních pozemcích - Wihřtiny - Zahradní osada - Parkové sportoviště - Zahradní osada - Vodní plocha a vodní tok
Plochy otevřených krajiny	- Pole - Louka a pastvina - Ovocný sad - Les na nelesních pozemcích - Jiná plocha přírodně blízká - Jiná plocha s vegetací - Zpevněná plocha a plocha látky
Územní systém ekologické stability	- Nadregionální biocentrum v přesných hranicích - Nadregionální biokoridor v přesných hranicích - Nadregionální biokoridor v prostoru k uplnění - Regionální biocentrum v přesných hranicích - Regionální biokoridor v přesných hranicích - Regionální biokoridor v prostoru k uplnění - Lokalitní biocentrum v přesných hranicích - Lokalitní biokoridor v prostoru k uplnění - Lokalitní biokoridor v přesných hranicích - Lokalitní biokoridor v prostoru k uplnění
Komunikační síť	Mimoúzemní síť (návrh)
Nádrážní komunikační síť	- Nádrážní síť (návrh) - Dálnice (návrh) - Úlice v tunelu (návrh)

Městský okruh, hlavní radiála (návrh)	- Městský okruh, hlavní radiála (návrh) - Městský okruh, hlavní radiála v tunelu (návrh) - Městský okruh, hlavní radiála (územní rezerva) - Městský okruh, hlavní radiála v tunelu (územní rezerva)
Městská uliční síť	- Sběrná komunikace městského významu (návrh) - Sběrná komunikace městského významu v tunelu (návrh) - Významná místní komunikace (návrh) - Významná místní komunikace v tunelu (návrh) - Významná místní komunikace (územní rezerva)
Bezmotorová doprava	- Významná cyklotrasa (návrh) - Stavba pro bezmotorovou dopravu (návrh)
Veřejná doprava	- Stanice metra (návrh) - Stanice metra (územní rezerva) - Vestibul stanice metra (návrh) - Děpo metra (návrh) - Traf metra (návrh) - Traf metra (územní rezerva) - Lanová dráha (návrh) - Tramvajová zastávka (návrh) - Tramvajová zastávka (územní rezerva) - Tramvajová trať v tunelu (územní rezerva) - Autobusová nádraží (návrh) - Záchytné parkoviště P+R (návrh)
Železniční doprava	- Železniční stanice, zastávka (návrh) - Železniční stanice, zastávka (územní rezerva) - Zařízení na železnici (návrh) - Železniční přejezd (návrh) - Železniční přejezd (územní rezerva) - Konvenční železniční trať (návrh) - Konvenční železniční trať v tunelu (návrh) - Konvenční železniční trať (územní rezerva) - Konvenční železniční trať v tunelu (územní rezerva) - Vysokorychlostní železniční trať (návrh) - Vysokorychlostní železniční trať (územní rezerva) - Vysokorychlostní železniční trať v tunelu (územní rezerva) - Železniční vlečka (návrh)
Vodní doprava	- Vodní cesta (návrh) - Ústí přístavu (návrh)
Hydrologie povrchových vod	- Vodní tok (návrh) - Suchá nádrž (golp), plodné protipovodňové opatření (návrh) - Ústí protipovodňové opatření (návrh)
Zásobování vodou	- Vodárenské zařízení (návrh) - Vodárenské zařízení (územní rezerva) - Vodovodní řád (návrh) - Vodovodní řád (územní rezerva)
Odkanalizování území	- Čistírna odpadních vod (návrh) - Čerpadlo stanic odpadních vod (návrh) - Dešťová usazovací nádrž, retenční nádrž (návrh) - Záchytná nádrž (návrh) - Kanalizační sběrač gravitační (návrh) - Kanalizační sběrač gravitační (územní rezerva) - Kanalizační sběrač výtlačný (návrh) - Kanalizační sběrač výtlačný (územní rezerva)

Zásobování teplem	- Teplotní zařízení (návrh) - Teplotní napájecí (územní rezerva) - Teplotní napájecí (návrh)
Zásobování plynem, ropovody	- VTL, VTL regulační stanice (návrh) - Velení vysokotlaký (VVT) plynovod (návrh) - Vysokotlaký (VTL) plynovod (návrh) - Ropovod (návrh)
Zásobování elektrickou energií	- Elektrická stanice (návrh) - Elektrická stanice (územní rezerva) - Nadzemní vedení ZVN (návrh) - Nadzemní vedení VVN (návrh) - Kabelový tunel (návrh)
Ostatní prvky technické infrastruktury	- Koše (návrh) - Zařízení elektronických komunikací (návrh) - Zařízení pro nakládání s odpady (návrh) - Zařízení pro nakládání s odpady (územní rezerva)
Veřejná vybavenost	- Plocha komerční vybavenosti (návrh) - Plocha občanské vybavenosti (návrh) - Plocha rekreační vybavenosti (návrh)
Vymezení veřejné vybavenosti bodem	- Vymezení občanské vybavenosti bodem - Vymezení rekreační vybavenosti bodem
Kód lokality	028 / Letná 028 / Letná 028 / Letná
Kód transformačních a rozvojových ploch	1. řádek kódu 412/173/2037 2. řádek kódu – zobrazuje se, jsou-li přizpůsobeny další regulativy 412/173/2037 3. řádek kódu – zobrazuje se, jsou-li přizpůsobeny další regulativy 412/173/2037
Kód prvku struktury a infrastruktury	640/500/2039 640/500/2039 640/500/2039
PODKLADNÍ VRSTVY	- Hranice Městského úřadu Prahy - Parcelní kresba - zastavěná plocha a nádvoří - Parcelní kresba - ostatní plocha a nádvoří - Hranice katastrálního území - Hranice městské části



OBLAST PROMENÁDY V METROPOLITNÍM PLÁNU HL. M. PRAHY

DALŠÍ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE A PROJEKTY V ÚZEMÍ

Pro řešené území je nezbytný soulad s koncepčními architektonicko-urbanistickými dokumenty Prahy 10, především s **Generelem veřejných prostranství**, který definuje Drážní promenádu jako celoměstskou hlavní osu - parkový liniový prostor, s hlavní návazností na prostory podél Botiče, a propojením na okolní veřejná prostranství, ať stávající, nebo navržená.

Definice promenády jako páteřní chráněné cyklistické trasy hlavní kategorie je součástí **Cyklogenerelu Prahy 10**. Promenáda zde tvoří jednotitou linii, od Vršovického nádraží k oblasti Trianglu, s navrženými napojeními na stávající cyklotrasy a návrhem na dotvoření vazeb.



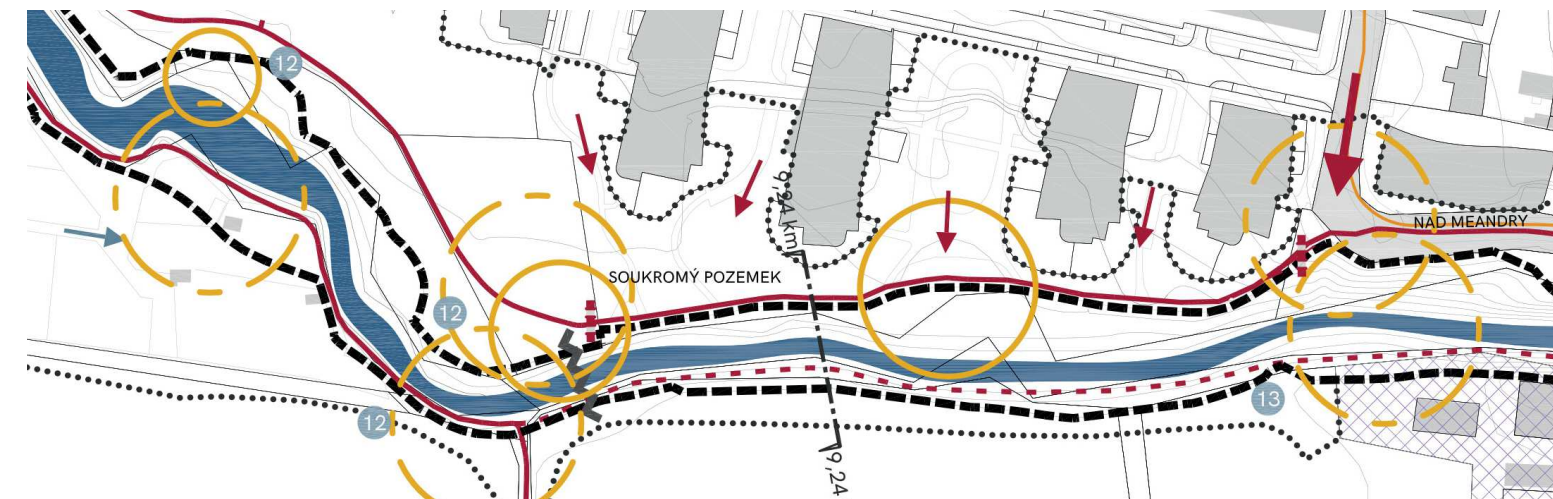
CYKLOGENEREL PRAHY 10, Z ROKU 2014



GENEREL VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ PRAHY 10, Z ROKU 2016

Urbanistická studie, řešící rozvojová území v okolí promenády (**Bohdalec – Slatiny – brownfield Strašnice**) pojímá promenádu jako cyklistickou linii, ve většině území vedenou v rámci liniového parku. V místě navržených dominant místa – budov u železničních zastávek – je linie vedena pouze jako součást dopravních komunikací, bez přímé návaznosti.

Urbanistická studie Botič na promenádu navazuje jen v místě křížení železniční trati s Botičem. Propojení s promenádou je navrženo formou nástupního parku. Řešena je obytnost území, a pěší i cyklistické vazby. Projekt je dále rozpracován (viz následující kapitola).



URBANISTICKÁ STUDIE – BOTIČ, MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 10, z roku 2018

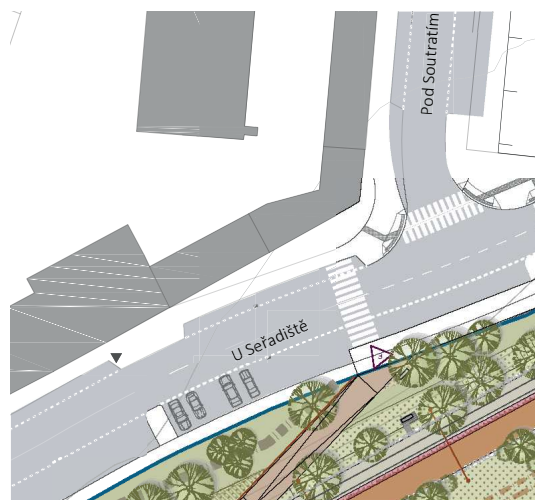


URBANISTICKÁ STUDIE – BOHDALEC – SLATINY – BROWNFIELD STRAŠNICE , Z ROKU 2019

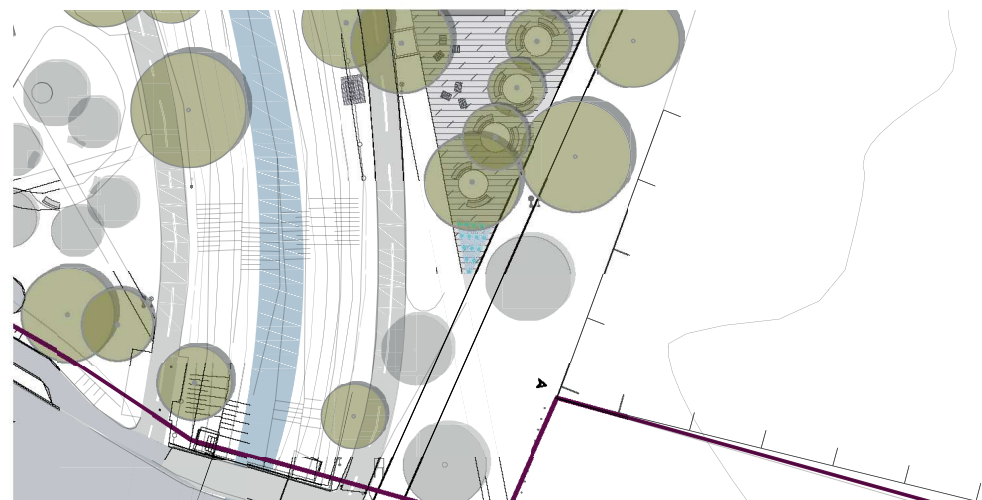
1.6 STAVEBNÍ ZÁMĚRY V ÚZEMÍ

Návrh promenády probíhá v koordinaci s projektovou dokumentací „Optimalizace traťového úseku Praha-Hostivař – Praha hl. n.“ (SUDOP pro SŽ, obsahuje dílčí projekty Rekonstrukce ulice Průběžná, Zastávka Eden a Zastávka Zahradní Město) a **dalšími záměry nebo probíhajícími stavbami**, jako je rekonstrukce ulice U seřadiště (TSK Praha), Přípotoční – U Seřadiště (Projektor), Odstavné koleje Trnkov (SŽ), dále Aquaspol – Obytný soubor Průběžná (Aquaspol).

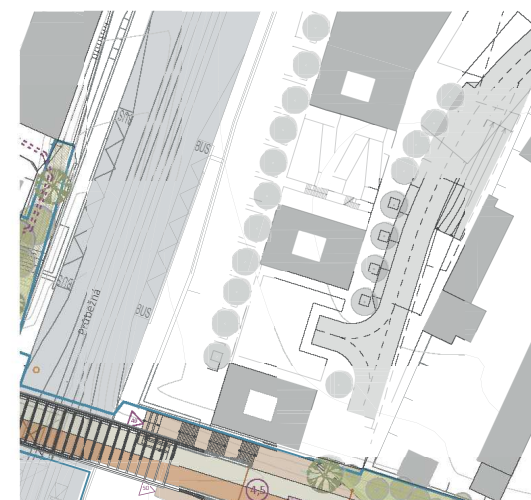
Vysokorychlostní trať Praha – Jihlava – Brno je dlouhodobým záměrem z roku 2019, zpracovává se studie proveditelnosti v rámci několika variant vedení trasy.



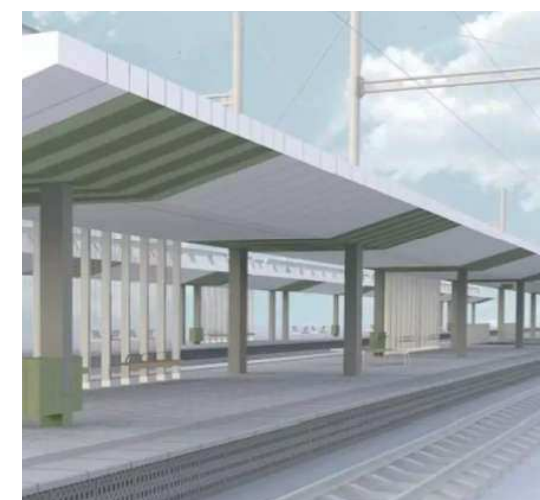
ULICE U SEŘADIŠTĚ



PŘÍPOTOČNÍ – U SEŘADIŠTĚ, PROJEKTOR 2019, PROJEKT PRO DUR



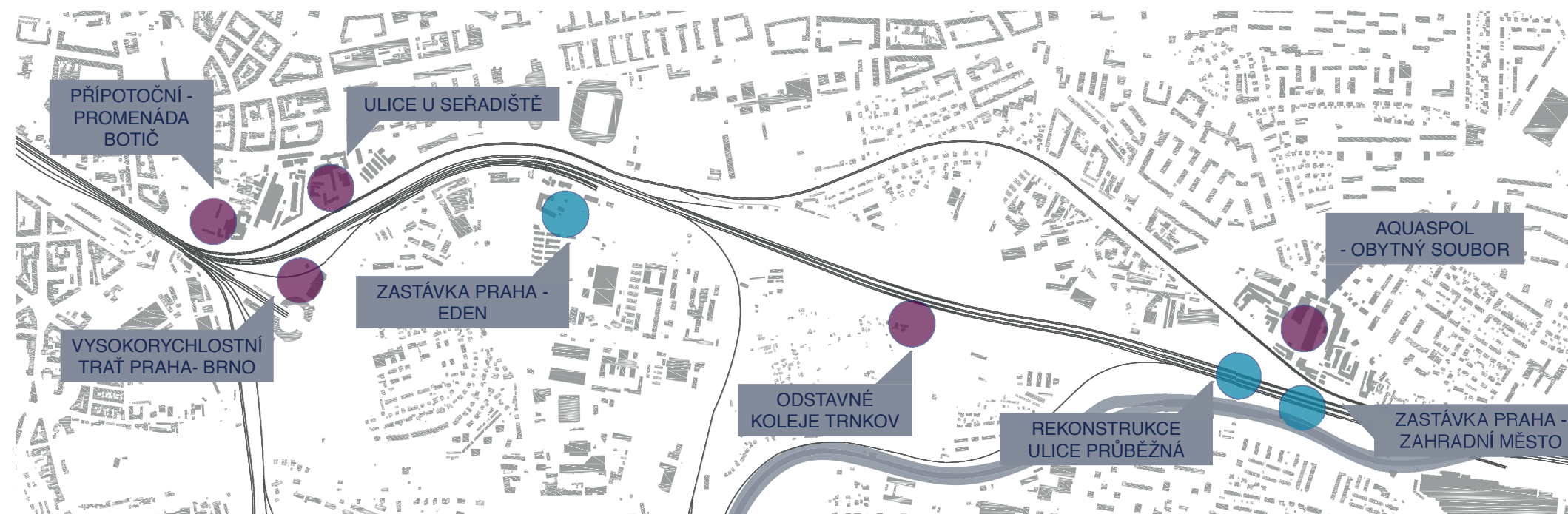
AQUASPOL, OBYTNÝ SOUBOR PRŮBĚŽNÁ, DOLEŽEL 2019



ZASTÁVKA ZAHRADNÍ MĚSTO, SŽDC 2019, VIZUALIZACE



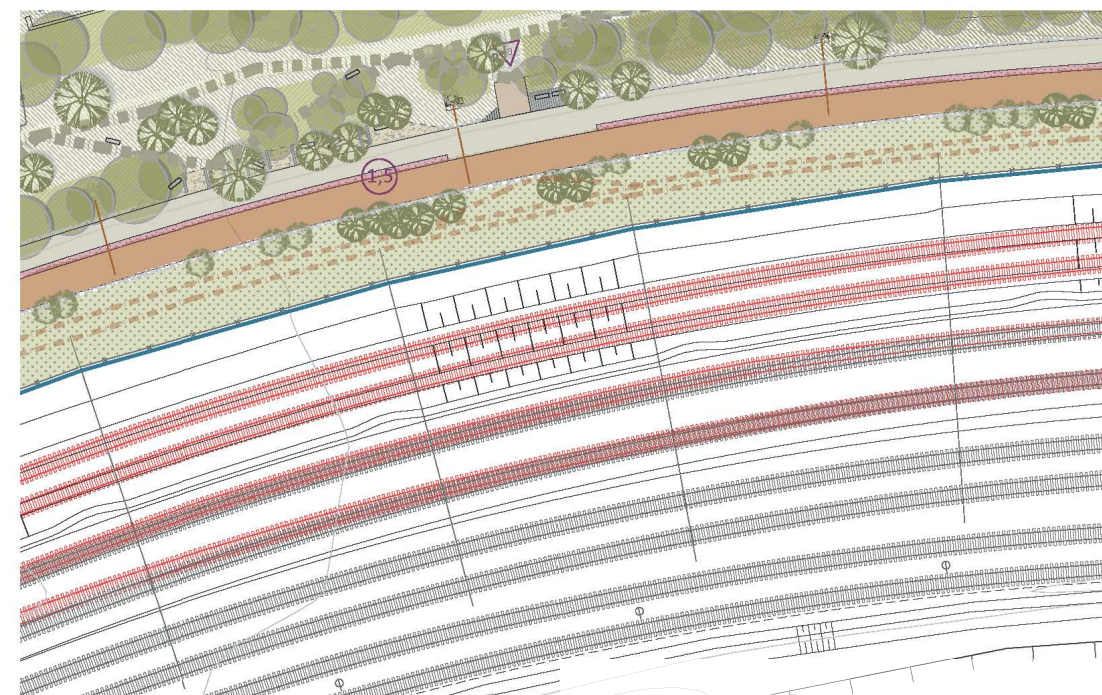
ZASTÁVKA PRAHA - EDEN, PROBÍHAJÍCÍ STAVBA



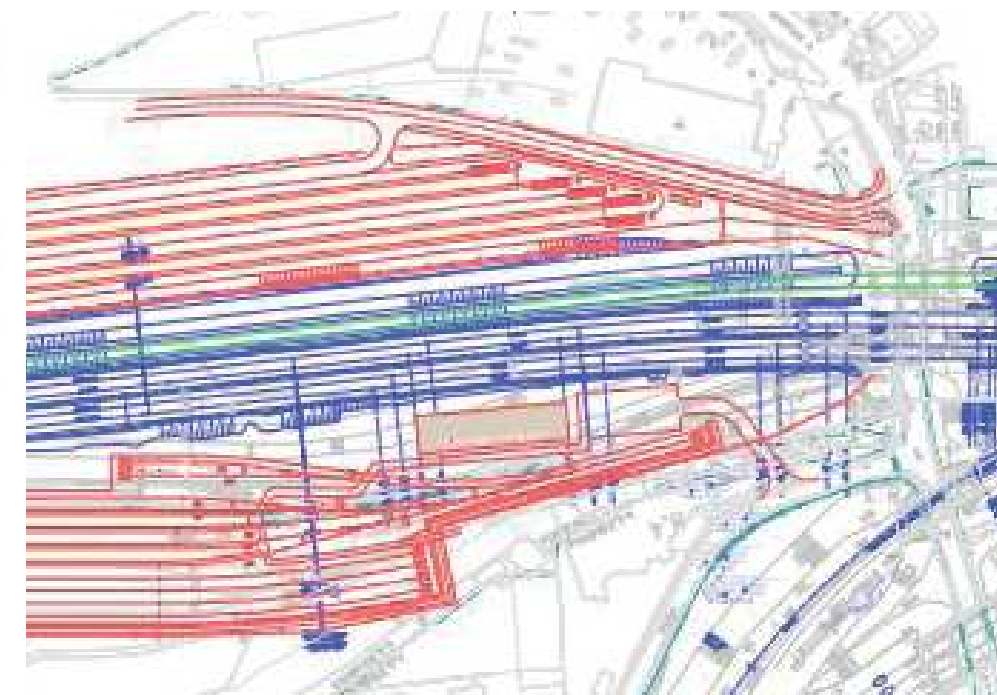
SCHEMA NAVAZUJÍCÍCH STAVEBNÍCH PROJEKTŮ A ZÁMĚRŮ.

ČERVENĚ JSOU VYZNAČENY SAMOSTATNÉ PROJEKTY, MODŘE STAVBY PROBÍHAJÍCÍ V RÁMCI AKCE: „Optimalizace traťového úseku Praha-Hostivař – Praha hl. n.“

M 1:20 000



VRT – ZÁKRES PLÁNOVANÉHO KOLEJIŠTĚ (ČERVENOU BARVOU)



ODSTAVNÉ KOLEJE TRNKOV – STRAŠNICE, VÝŘEZ Z DOKUMENTACE, SUDOP PRO SŽDC 2018

1.7 MAJETKOVÉ POMĚRY

1. etapa

Vlastník	Výměra (m²)
Česká republika – právo hospodařit SŽ	128 665
HL. Město Praha	14 196
České Dráhy a.s.	3 246
HL. Město Praha – svěřená správa nemovitostí MČ Praha 10	2 923
Celkem:	149 030

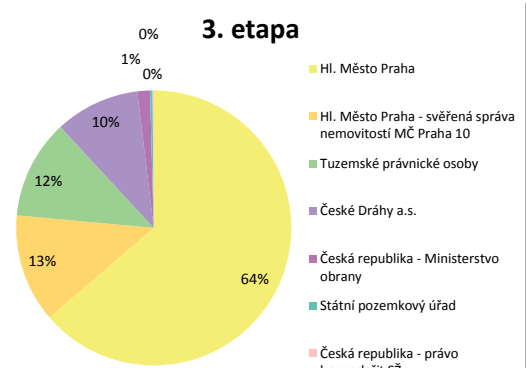
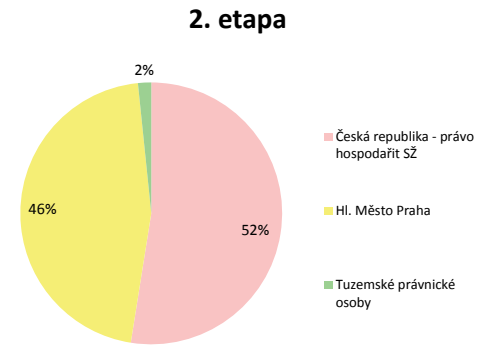
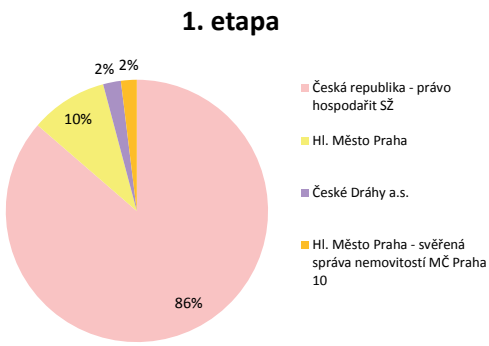


2. etapa

Vlastník	Výměra (m²)
Česká republika – právo hospodařit SŽ	6 664
HL. Město Praha	5 823
Tuzemské právnické osoby	206
Celkem:	12 693

3. etapa

Vlastník	Výměra (m²)
HL. Město Praha	24 769
HL. Město Praha - svěřená správa nemovitostí MČ Praha 10	4 958
Tuzemské právnické osoby	4 540
České Dráhy a.s.	3 875
Česká republika – Ministerstvo obrany	574
Státní pozemkový úřad	117
Česká republika – právo hospodařit SŽ	51
Celkem:	38 884



2 PROMENÁDA A ČTVRŤ



2.1 KRAJINNÁ STRUKTURA

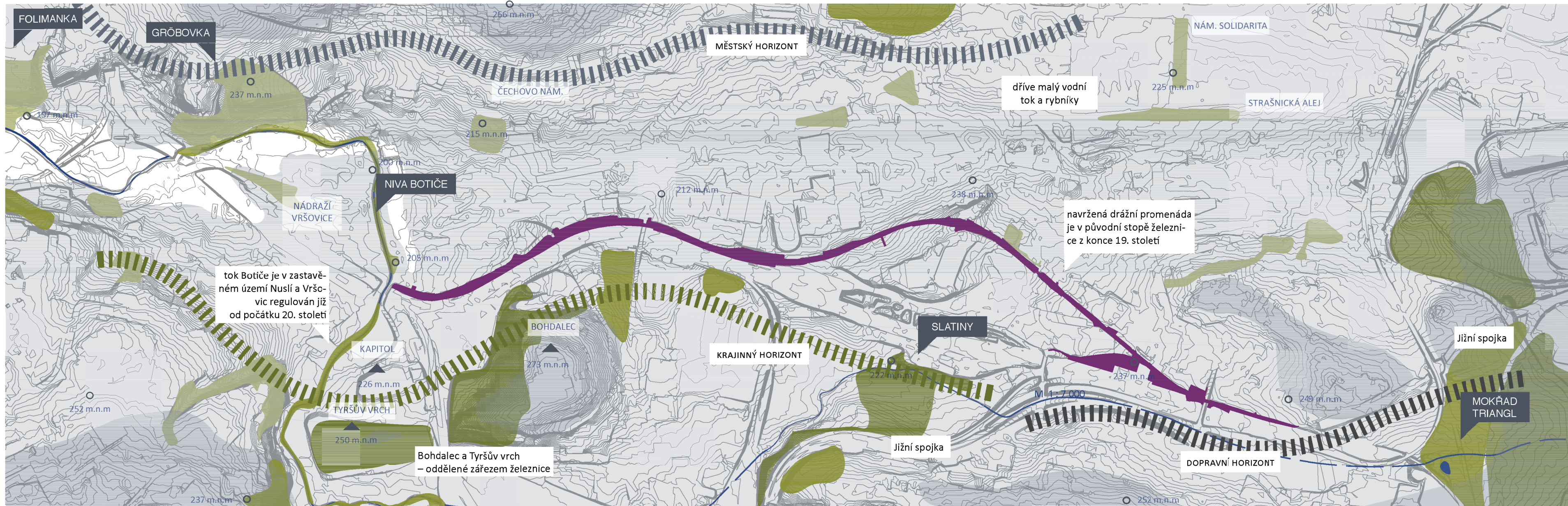
Velké přírodní celky v místě nejsou dochovány, a podle dostupných map zde dříve ani nebyly – přeměna polnosti v zástavbu byla postupná, až do 70. let 20. století.

Ve struktuře místa se nacházejí větší plochy zeleně ve svazích kolem dráhy, Bohdalec a Tyršův vrch – tedy v místech nevhodných k zastavění. V lineární podobě je místně vnímatelná úzká niva Botiče, přecházející přes okolí Slatinského potoka k jeho prameništi. Prameniště je chráněným územím (mokřad Triangl). Dále je krajina zastavěná, městská, přírodní složka je v menšině – není vnímána jako hlavní struktura. Charakter reliéfu je vnímán spíše okrajově, vnímatelný je jižní krajinný horizont a severní městský, tvořený zástavbou od Vinohrad po Strašnice.

V širší zástavbě jsou cenné **městské parky** – Folimanka, Gröbovka, Jezerka, jinak je hodnota krajinných prvků spíše nízká, stejně jako jejich propojenost a stabilita.

Vodní prvky se v území příliš neprojevují – Botič sice tvaroval místní kotlinu, ale je v části toku zatrubněný, nebo vedený v úzkém korytu technického rázu. Slatinský potok je vnímatelný pouze v malé části svého toku.

Charakter území je definován **zastavěnou městskou krajinou** s místními segmenty přírodních prvků s výraznou vizuální stopou stávající železnice. Vizuální scénu negativně dotváří velké stavby – dopravní (městský okruh) i vybavenost (nákupní centrum, stadion).



V DNEŠNÍ MORFOLOGII TERÉNU JSOU DÍKY ZNÁZORNĚNÍ VRSTEVNIC VIDITELNÉ VELKÉ DOPRAVNÍ STAVBY – JAK ŽELEZNICE V CELÉM SYSTÉMU KOLEJIŠŤ A OBSLUŽNÝCH PLOCH, TAK JIŽNÍ SPOJKA V OBLASTI ZAHRADNÍHO MĚSTA A HOSTIVAŘE.

PŮVODNÍ POLNOSTI JSOU PLNĚ NAHRAZENY ZÁSTAVBOU, VĚTŠÍ PLOCHY ZELENĚ JSOU NYNÍ BUĎ PARKOVÝMI PLOCHAMI, HŘBITOVY – NEBO JSOU V NEPŘÍSTUPNÝCH MÍSTECH (BOHDALEC, TYRŠŮV VRCH) TAK, JAKO BYLY PŘED DVĚMA STALETÍMI. PŮVODNÍ STRUKTURA BYLA STABILIZOVÁNA ŠIROKOU NIVOU BOTIČE, S MOKŘADY A POROSTY.

M 1 : 15 000

PŘÍRODNÍ PODMÍNKY

Původní **široké údolí Botiče**, s hřebeny Bohdalce a vyvýšeninou v místě dnešních Vnohrad a Vršovic, bylo **zemědělsky využíváno** po staletí. Ještě na konci 19. století byla v místě převaha zemědělských drobných polností, soustředěných kolem původních obcí Vršovice, Michle, Záběhlce a Staré Strašnice. Většina osad vznikla v přímé vazbě na **zdroj vody** - v nivě Botiče, nebo na jeho přítocích (Staré Strašnice). Prostor byl tedy formován především vodními toky v jejich přirozené podobě, nebo po úpravách - Botič byl regulován začátkem 20. století. Drobná vodoteč napájící rybník ve Starých Strašnicích postupně zaniká, rybník postupně také. Regulovaný je díky dopravním stavbám i Slatinský potok, pramenící v dnešním mokřadu Triangl.

Celé údolí se mírně svažuje k řece, a až do příchodu železnice nebylo více přeměněno - hlavní cesta na východ od Prahy vedla nad Strašnicemi, území protínaly spíše místní spojnice. Příchod železnice znamenal velký zásah v podobě záboru ploch, a změn terénu - valy a zářezy, postupně dokonce s rozčleněním kopce Bohdalce na dvě části (původní tunel nestačil vzrůstající dopravě).

Nadmořská výška a terén

Nadmořská výška se pohybuje mezi 205 – 250 m n. m. u vlastního území promenády, širší území je tvořeno mělkou sníženinou v pozvolném západním svahu směrem k Vltavě, lemovanou vyvýšeninami od jihu a severu.

Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika

Regionálně geologicky spadá zájmové území do regionu Barrandienu středočeské oblasti (bohémikum). Jedná se převážně o jílovité břidlice ordovického stáří náležející do bohdaleckého souvrství. Kvartérní sedimenty jsou v zájmovém území zastoupeny deluviálními sedimenty a navážkami. Naražená hladina podzemní vody byla zaznamenána v hloubce 4,5 – 12,0 m, ustálená v hloubce 2,8 – 9,35 m (dokumentováno ve vrtech z roku 2007).

Fytogeografické členění

Oblast České termofytikum, podoblast Česká kotlina, Českobrodský bioregion.

Potenciální přirozená vegetace

Potenciální přirozenou vegetaci tvořily dubohabřiny a lipové doubravy, především černýšová dubohabřina (*Melampyro nemorosii-Carpinetum betuli*) a na těžších podmáčených půdách lipová doubrava (*Tilio cordatae-Betuletum pendulae*).

V **černýšových dubohabřinách** jsou dominantní dub zimní (*Quercus petraea*) a habr obecný (*Carpinus betulus*), s častou příměsí lípy (*Tilia cordata*), dubu letního (*Quercus robur*) a stanoviště náročnějších listnatých stromů (jasan – *Fraxinus excelsior*, javor klen – *Acer pseudoplatanus*, javor mléč – *Acer platanoides*, třešeň – *Cerasus avium*).

Lipové doubravy jsou okrajovým typem smíšených dubových lesů. Stromové patro udává dub zimní (*Quercus petraea*), řidčeji dub letní (*Quercus robur*), významné je zastoupení lípy srdčité (*Tilia cordata*) v nižší stromové vrstvě. Slabý je podíl habru (*Carpinus betulus*), břízy (*Betula pendula*) a jeřábu (*Sorbus aucuparia*).

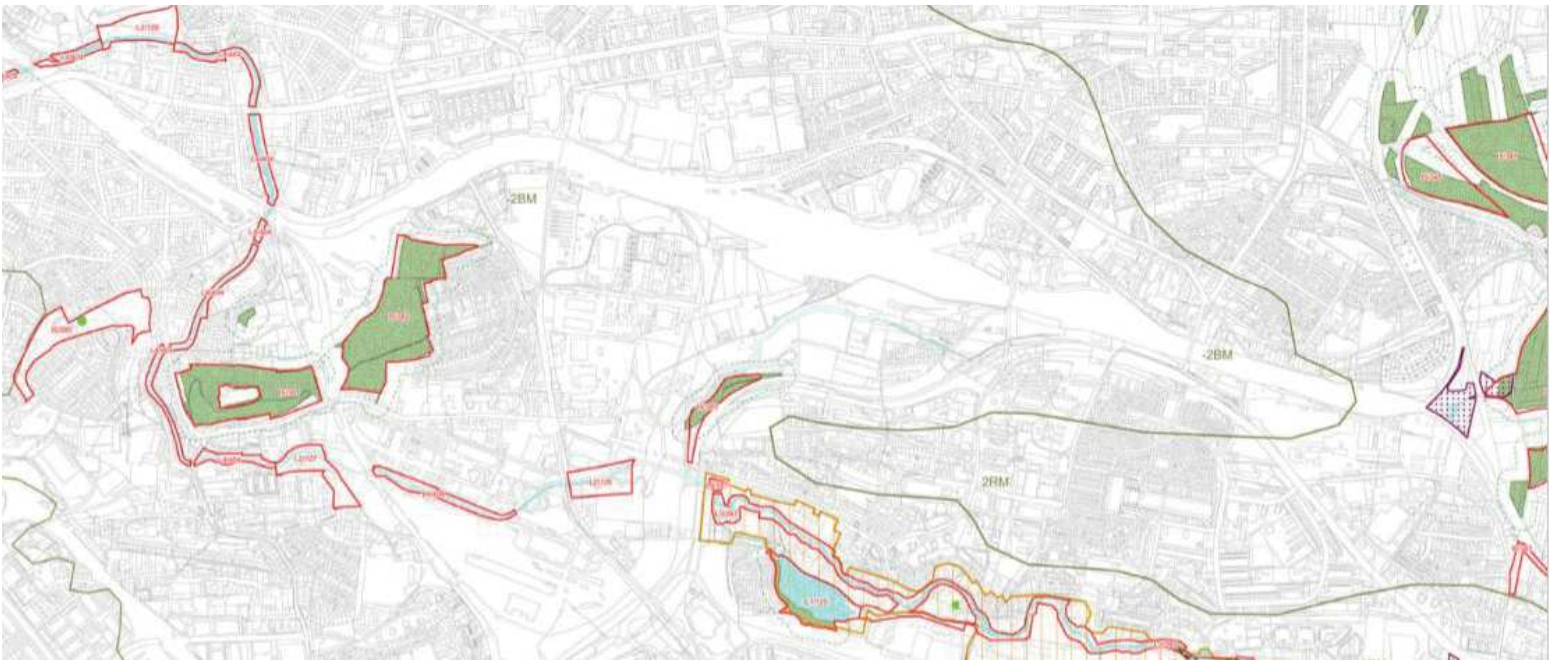
Obě společenstva ustupují vlivem zástavby. Maloplošně zachované lesy představují v současné době většinou pouhé fragmenty, které je třeba zachovat a doplňovat rozptýlenou zeleň přirozené druhové skladby.



NEJVYŠŠÍ HLUKOVÁ ZÁTĚŽ - VELKÉ DOPRAVNÍ STAVBY VČETNĚ ZÁPADNÍ ČÁSTI PROMENÁDY



KVALITA OVZDUŠÍ V ÚZEMÍ - NEJHORŠÍ ZNEČIŠTĚNÍ V ČERVĚNÉ BARVĚ, V LINII PRAŽSKÉHO OKRUHU



OCHRANA PŘÍRODY A KRAJINY - NEJBLIŽE ŘEŠENÉMU ÚZEMÍ JSOU LOKÁLNÍ BIOKORIDORY PODÉL BOTIČE.

2.2 URBANISTICKÝ VÝVOJ

Stavební a urbanistický vývoj území je zakreslen na překryvných mapách, zobrazujících půdorysnou morfologii zástavby. Poznání „paměti“ místa v jeho historické podobě umožňuje identifikovat stopy vývoje v současné zástavbě. V jednotlivých obdobích jsou znázorněny přibývajících stavby, změny vzniklé s výstavbou železnice a měnící se tok Botiče – především jeho postupná regulace. Viditelná je přeměna vesnické krajiny v předměstskou, vstup železnice s budováním nádraží, obslužných budov a ploch, výstavba industriálních objektů podél trati, a zástavba obytného typu kolem čtrtvových center, vzniklých přeměnou historických jader původních vesnic. Ukazuje se, že oddělení dráhou izolovalo některá místa natolik, že se přestala po desetiletí vyvíjet, a naopak podnítila růst nových.

Stabilní katastr – období do roku 1843
Poměrně vzdáleně od Prahy se nacházejí menší rostlá sídla, s původním návesním uspořádáním – Vršovice a Michle na toku Botiče, Strašnice dál na východ, v rovinném místě s drobným vodním tokem. Botič je v původním korytě, bez regulace. Mezi obcemi je síť původních cest.

1843 – 1914
Praha se začíná přibližovat – období velkého růstu města a industriálního pokroku. Ve Vršovcích je vystavěn v blízkosti barokního kostela Sv. Mikuláše novogotický zámek, vzniká nemocnice, a velká továrna Koh-i-noor, u trati je cukrovar.

V blízkosti železnice jsou vystavěna rozlehlá vozatajská kasárna. Ve Strašnicích se staví první vilová čtvrť, a je zřízeno tramvajové depo. U nové zastávky Strašnice je několik rodinných domů. Železnice je kompletně vybudována koncem století, je postaveno Nádraží Vršovice, přibývají drážní budovy – například depo Vršovice.

1914 – 1938
Doplňuje se bloková zástavba Vršovců a Nuslí, a vybavenost čtvrtí – základní školy, kostel Sv. Václava, Sokol. Vznikají celé vilové čtvrti domů se zahradami – rozšiřují se staré Strašnice a Záběhlce, Vršovice k Vinohradům, čtvrť kolem ulice U trati, základní zástavba Bohdalce podle zastavovacích plánů. Kvůli nedostatku bydlení v Praze se samovolně obydlují Slatiny a Trnkov, staví se sociální bydlení – například Sedmidomky. Kolem trati vznikají drobné provozovny a výroby.

1938 – 53
Struktura města se začíná proměňovat – poválečná výstavba musí rychle reagovat na nedostatek bytů. Buduje se kolonie Solidarita, družstevní domy kolem Kubáňského náměstí (domy se měřítkem nevymykají, plošně jde o rozsáhlé, rychle postavené čtvrti), s navazující infrastrukturou. Kolem trati se množství továren zahušťuje – a vznikají i výrazně větší objekty, jako je Mitas. Industriální objekty ve velkém měřítku zastavují východní část Bohdalce, Staví se řadové domy na zahradním Městě.

1953 – 75
Bloková zástavba je minulostí – pokračuje modernistická výstavba celých čtvrtí, s větším měřítkem bytových objektů – rozvíjí se sídliště Skalka, zastavuje se část dosud volná plocha mezi Vršovci a Strašnicemi, v místě komplexu vozatajských kasáren se buduje se Sídliště Vlasta a později i budova úřadu Prahy 10.

1975 – 96
Po celé období se v podstatě nestaví - v celé struktuře přibývá jen po desetiletí vytoužený kostel Neposkvrněného početí Panny Marie ve Strašnicích, jako první porevoluční kostel v Praze.

1996 – současnost
Vznikají stavby obrovských měřítek – Nákupní centrum Eden, nový stadion Slavia v bezprostřední blízkosti železnice, přístavba Justičního paláce v ulici 28. pluku.

do roku 1843
1/ Botič je v původním korytě
2/ síť původních cest.

1843 – 1914
3/ Koh-i-noor Waldes
4/ zámek
5/ cukrovar
6/ Kasárna vozatajstva
7/ nemocnice
8/ Vozovna Strašnice

1914 – 1938
9/ ZŠ u Vršovického nádraží
10/ Sokol
11/ kostel Sv. Václava
12/ gymnázium Voděradská

1938 – 53
13/ družstevní zástavba Kubáň
14/ elektrorozvodna Bohdalec

1975 – 96
15/ kostel Neposkvrněného početí Panny Marie

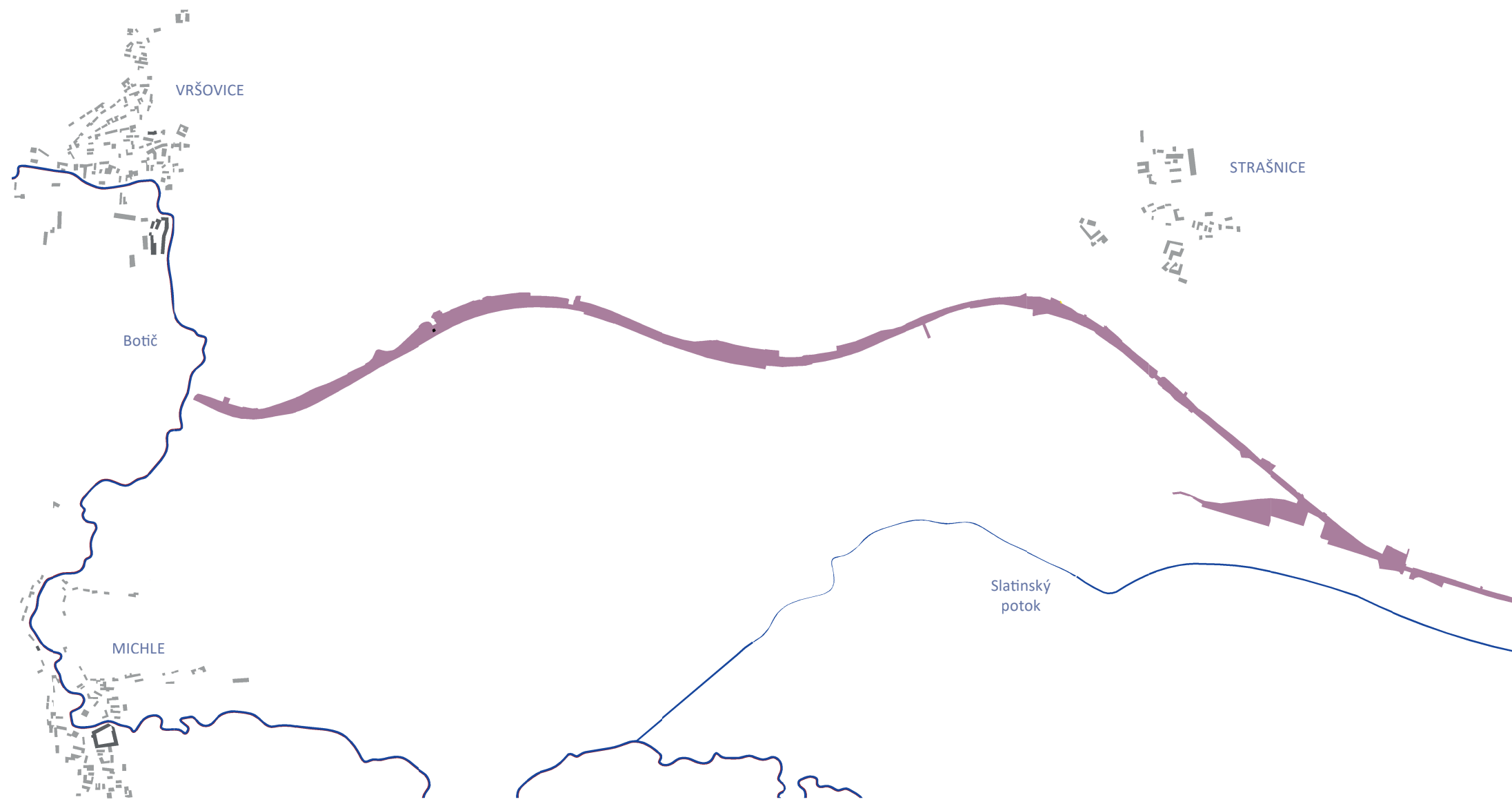
1996 – současnost
16/ přístavba Justičního paláce
17/ Obchodní centrum Eden
18/ Nový stadion Slavia
19 zrušení seřazovacího nádraží

SCHÉMATA VÝVOJE M 1 : 15 000

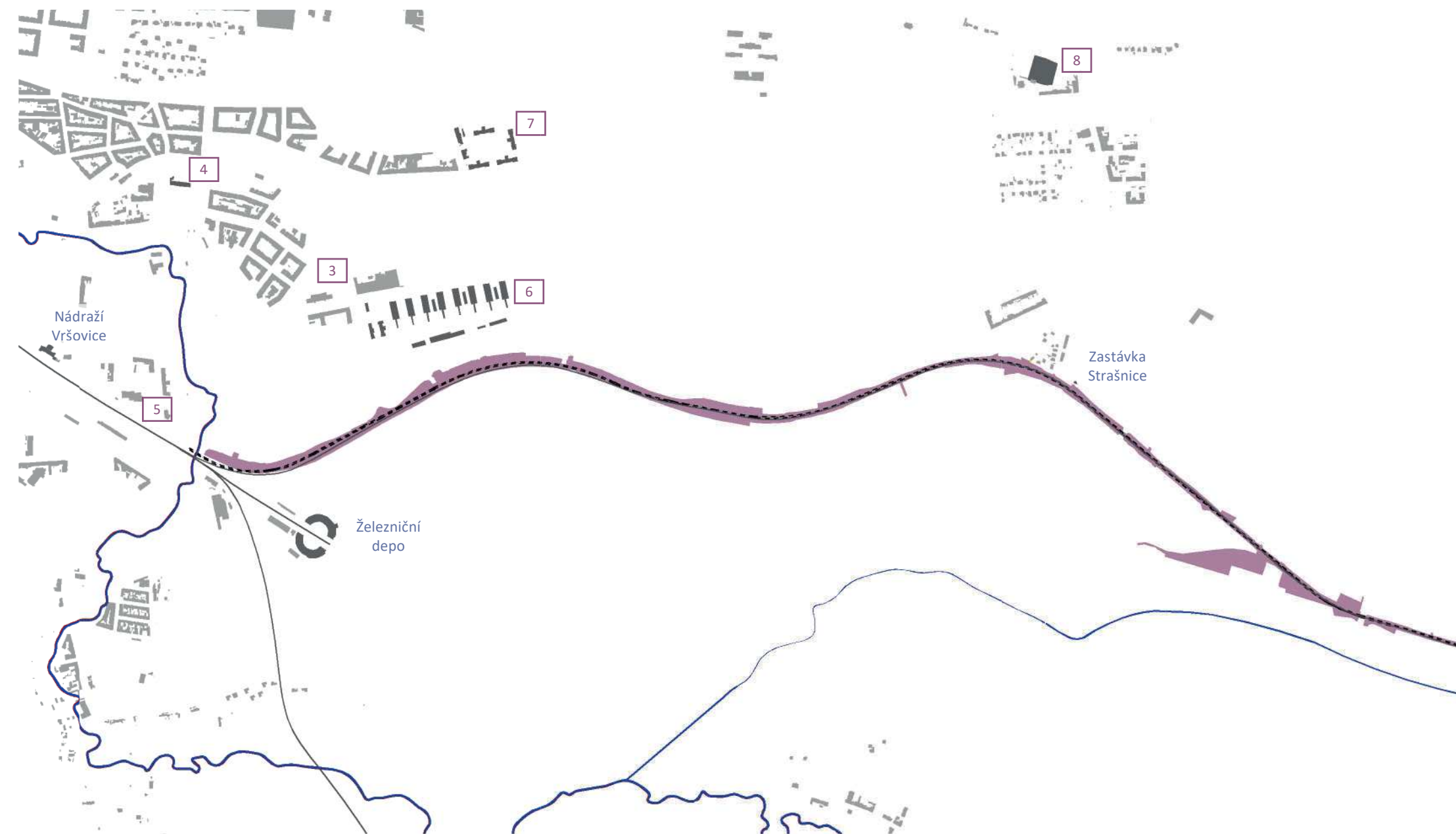


PODKLADEM JE STABILNÍ KATASTR SE ZÁKRESEM CEST A PŮVODNÍ TRASOU BOTIČE

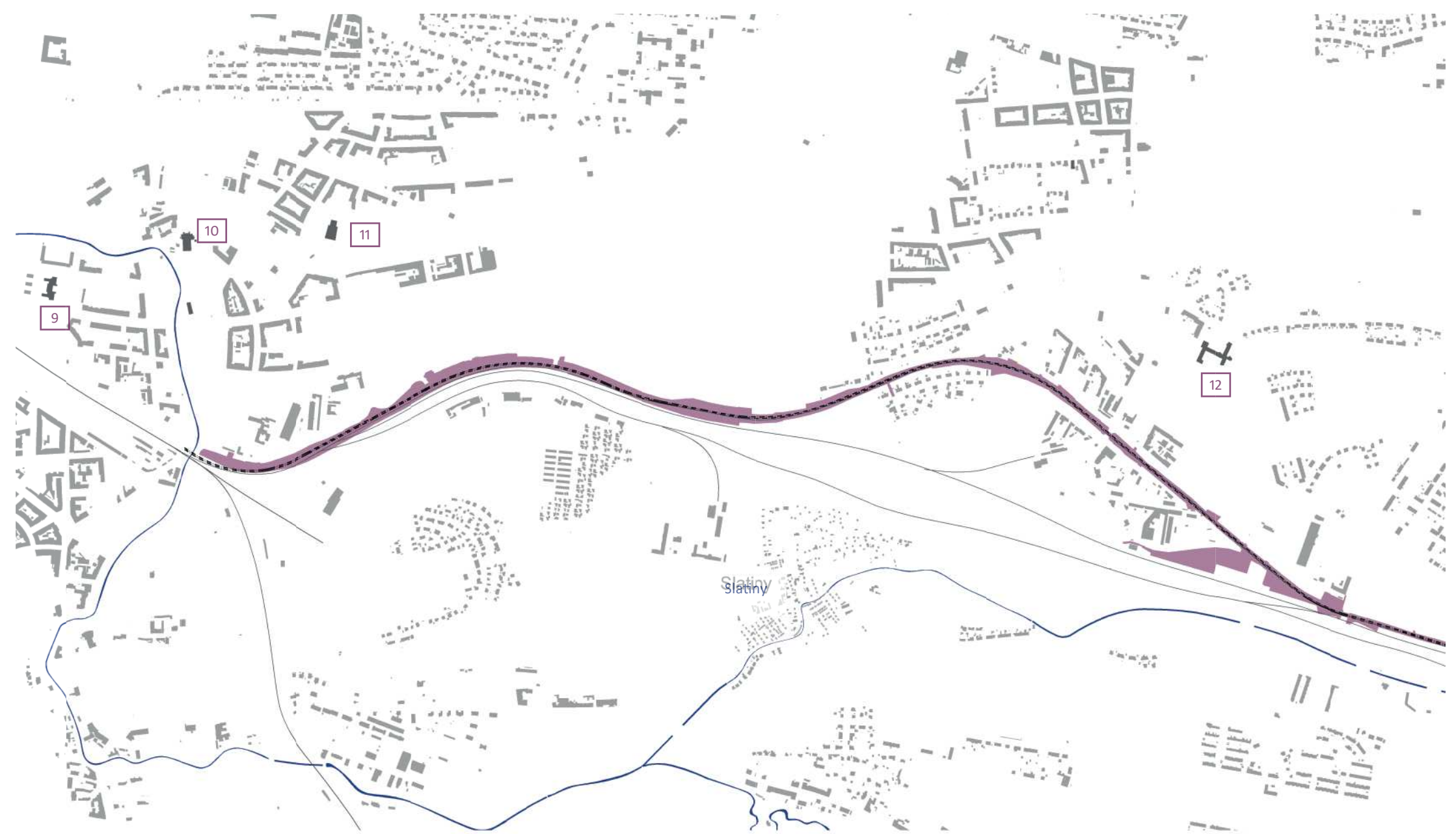
STABILNÍ KATASTR 1824 - 43



1909 - 1914



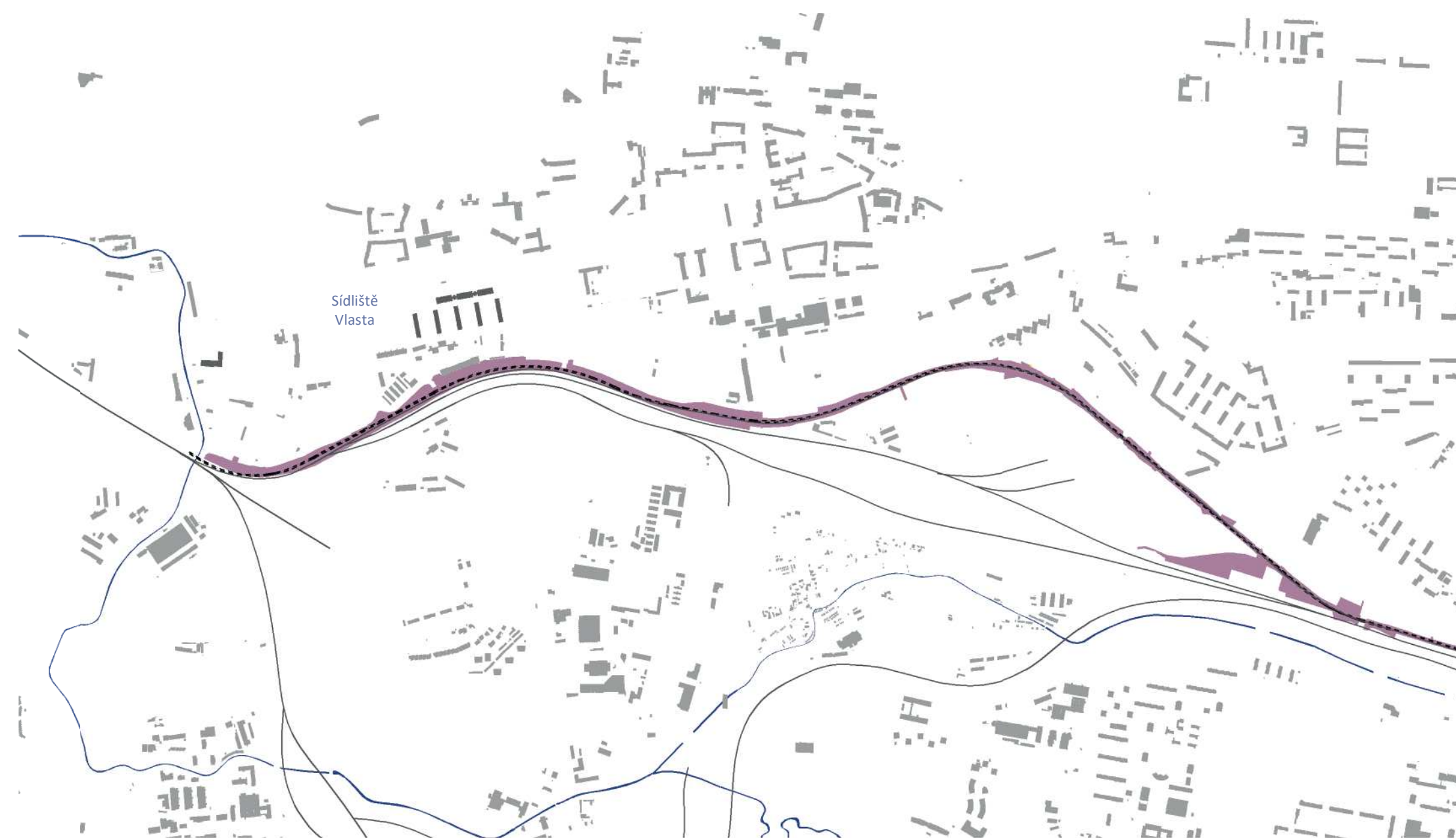
1938



1953



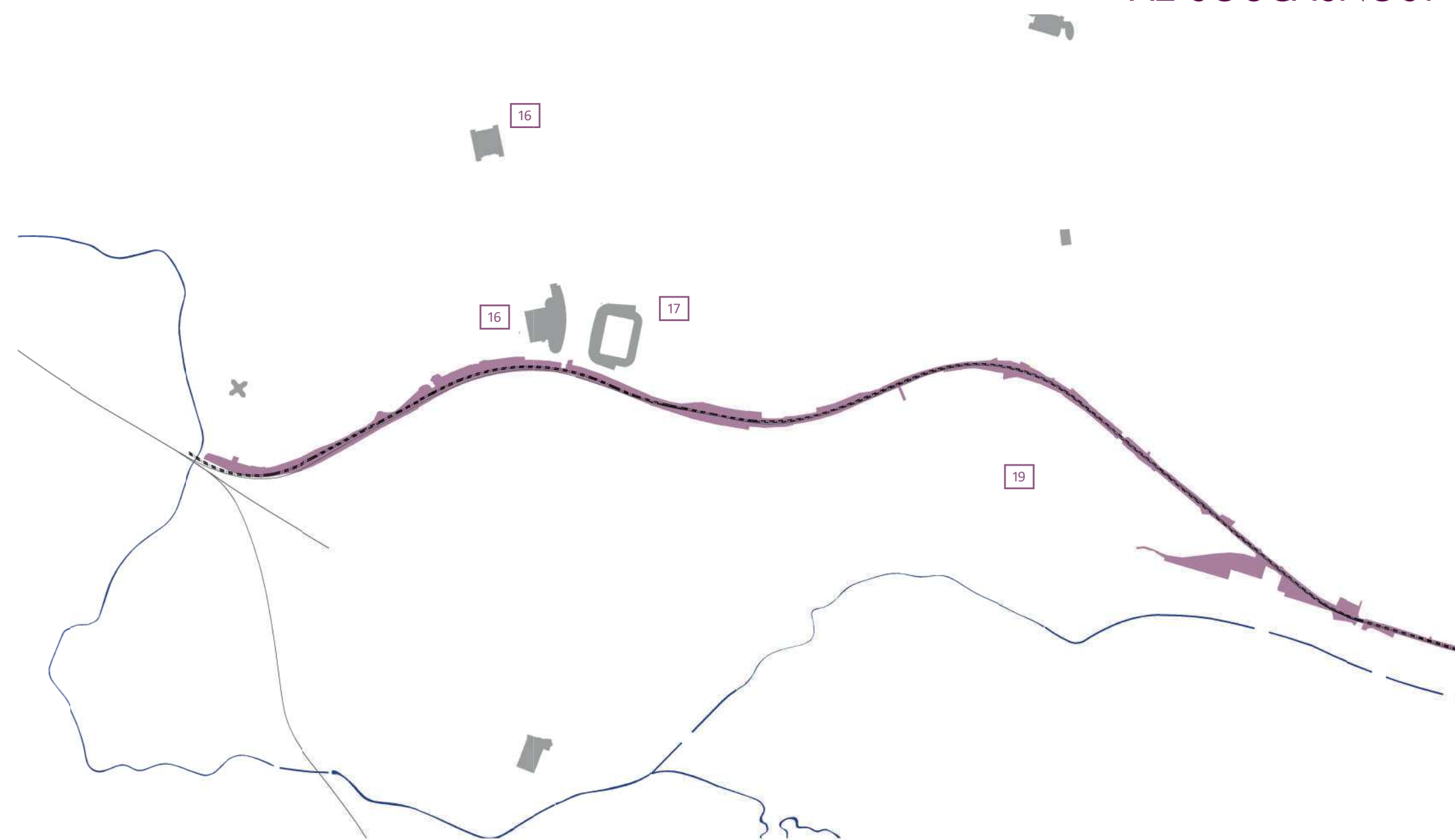
1975



1996



1996
AŽ SOUČASNOST



ČTVRŤ A ŽELEZNICE

Dráha císaře Františka Josefa byla soukromá železniční společnost v Rakousko-Uhersku, která provozovala dopravu mezi Vídní, Prahou a dalšími místy v Čechách – podmínkami pro stavbu dráhy do Prahy bylo zřízení tratě z Českých Budějovic do Chebu a tzv. Pražské spojovací dráhy, která propojovala pražská nádraží se Smíchovem na druhém břehu Vltavy. Společnost byla založená roku 1864 Janem Adolfem II. ze Schwarzenbergu, koncesi ke stavbě získala v roce 1866 . 500 km jejich tratí pak bylo postaveno za dnes neuvěřitelných šest let. Původně slibný projekt se ukázal po čase jako ztrátový, nejen kvůli nákladům na stavbu v obtížném terénu,

ale i k drahému provozu a menší vytiženosti, protože ve spojení Prahy s Vídní konkurovaly dvě další velké společnosti. Společnost KFJB (německý název dráhy byl k.k. privilegierte Kaiser Franz-Josephs-Bahn) byla proto jako jedna z prvních rakouských železnic zestátněna roku 1884. Navrhovaná promenáda se týká úseku mezi stanicemi Praha-Vršovice a Praha-Hostivař, kde byl provoz zahájen 14. 12. 1871. Bude procházet přes místa, kde byla od 1. 5. 1906 zřízena strašnická zastávka, nejprve pod německým názvem Straschnitz, česky pak Strašnice, v roce 1924 přejmenovaná na Staré Strašnice zastávka (slovo zastávka

v názvu se používá kvůli odlišení od nákladového nádraží Staré Strašnice, které vzniklo v roce 1921 v industriální zástavbě na jih od zastávky) a od 4. 5. 1942 Praha-Strašnice zastávka (do roku 1945 pochopitelně též v němčině). Dále se od severovýchodu přimkne k prostoru bývalého kolejiště seřaďovacího nádraží, uvedeného do provozu v roce 1919, kde vzniká nová zastávka Praha-Eden, a poté směrem na západ bude podcházet příhradový most, který nad budovaným kolejištěm už v roce 1913 spojil Vršovice s Bohdalcem. Před vršovickým nádražím, zprovozněným od 1. 3. 1882, se od stejného data z jihovýchodu připojuje trať od Modřan,

kteřá byla v roce 1897 prodloužena do Dobříše a v roce 1900 propojena ze Skochovic do Jílového a tím i do Čerčan. V prostoru mezi tratěmi bylo vybudováno velké lokomotivní depo, které je v provozu od roku 1899.

Text: Ondřej Řepka a Ivo Mahel

Fotografie byly převzaty s laskavým svolením autorů z knihy Ivo Mahela Zmizelá Praha, Nádraží a železniční tratě, 3.díl (Nakladatelství Paseka a Kateřina Bečková, Schola ludus – Pragensia, 2014).

Autoři fotografií:
1/ Vlastimil Novotný
2/ Ondřej Řepka
3/ Vladimír Truxa
4 - 6/ Ondřej Řepka



1/ PODJEZD ULICE V KORYTECH, PŘED ROKEM 1968. TENTO MOST A JEHO PŘEDPOLÍ BUDOU V ROCE 2021 ZDEMOLOVÁNY.



2/ PRAHA-ŠTRAŠNICE, ZASTÁVKA, 31. ŘÍJNA 1968 - PŮVODNÍ BUDOVY, VE KTERÝCH BYLY POKLADNY, ČEKÁRNY I OBČERSTVENÍ, A VLAK DO ČESKÝCH BUDĚJOVIC. PŘEMALOVANÝ MÍSTNÍ NÁZEV ZASTÁVKY JE ZE SRPNA 1968 KVŮLI ZTÍŽENÍ ORIENTACE OKUPANTŮ.



3/ VÝCHODNÍ ČÁST ODJEZDOVÉ SKUPINY SEŘAĎOVACÍHO NÁDRAŽÍ, 1978 – V POZADÍ PROSTOR KOUPALIŠTĚ SLAVIA



5/ PRAHA-ŠTRAŠNICE, ZASTÁVKA, 18. ÚNORA 1968. POD LÁVKOU ZASTÁVKY BYLO HRADLO PRO ŘÍZENÍ PROVOZU. PO POKLESU DOPRAVY BYLO 15. PROSINCE 1992 ZRUŠENO.



4/ MOTOROVÝ EXPRES VINDOBONA Z VÍDNĚ DO BERLÍNA POBLÍŽ BUDOUCÍ ZASTÁVKY PRAHA-ZAHRADNÍ MĚSTO, 18. ÚNORA 1968



6/ NA KONCI ŠTRAŠNICKÉ ZASTÁVKY BÝVALA OJEDINĚLÁ VZÁCNOST - NÁVĚSTIDLO PRO SMĚR DO VRŠOVIC UMÍSTĚNÉ U PŘEDVĚSTI DALŠÍHO NÁVĚSTIDLA V ODBOČCE ŽELEZNÝ MOST. OSOBNÍ VLAK DO ČESKÝCH BUDĚJOVIC, 13. DUBNA 1969.

PRVKY DRÁHY – STÁVAJÍCÍ VELKÉ OBJEKTY

To, co definuje dráhu ve struktuře zástavby, jsou **kolejiště a drážní objekty**, umožňující její provoz – ale také samotné **propsání tělesa železnice ve struktuře místa**. Dráhu tvoří samotný terénní val nebo zářez (v části promenády zpevněný kamennou zdí), s konstrukcemi mostů a propustků. Mosty u Botiče a v Průběžné ulici jsou již nahrazeny novými konstrukcemi. Na kolejiště navazují velké dopravní plochy s drážními budovami a se samotnými budovami zastávek a nádraží.

Stávající železniční objekty, přítomné v území, jsou směsí původních ponechaných a dožívajících prvků dráhy odlišného stáří, umožňující její provoz. Velké objekty, které byly konstruované přímo v místě, jsou přemostění (od velkých mostů, po drobné podchody) a propustky, dále osvětlovací věže (umístěné v Parku Vlasta). Nejstarším objektem v území je kamenný propustek u ulice U Trati, konstrukce železničního nadchodu u Strašnické zastávky je ze 30. let. Na kolejiště navazují místy slepé koleje – jejich umístění se v průběhu času měnilo podle potřeby drah. Kolem dráhy jsou umístěné - nebo zapomenuté - pražce v různých uskupeních.

Typologie prvků:

prvky samotné trati

- stávající koleje s pražci, se šterkovým ložem v náspu nebo zářezu

velké objekty, stavěné pro dané místo, nebo ojedinělé:

- propustek U Botiče
- železniční most v Moskevské ulici (vizuálně a prostorově působivý most v Moskevské ulici není součástí promenády, ale je jejím výrazným prvkem)
- most u Edenu
- osvětlovací věže s krakorci (7 ks) – park Vlasta
- propustek – u sportovišť Slavia
- kamenný propustek zároveň sloužící jako podchod ulici U Trati
- železniční nadchod u Strašnické zastávky



PROPUSTEK – PODCHOD U ULICE NA SPÁDU, Z ROKU 1871 (1933 SANOVÁN)



MOST PŘES ULICI U SLÁVIE (U EDENU) Z ROKU 1941, OCELOVÁ NÝTOVANÁ KONSTRUKCE



ŽELEZNIČNÍ MOST – MOSKEVSKÁ



OSVĚTLOVACÍ VĚŽE S KRAKORCI – MEZI ULICEMI MOSKEVSKÁ A U SLÁVIE



LÁVKA V ZASTÁVCE STRAŠNICE – CCA Z ROKU 1934

DALŠÍ DRÁŽNÍ PRVKY

Menší – nebo spíš běžné – drážní objekty jsou součástí provozu železnice, většina v území jich je stále funkční. Pocházejí z různých časových období, mezi nejnovějšími typy lze najít úplně stařícké, které přesto stále slouží. Některé dosloužené prvky jsou naopak deponovány v bezpečném úkrytu, a budou po stavbě navraceny na své místo.

Další prvky dráhy:

- trakční vedení
- telegrafní sloupy
- sloupky s kladkami historického vedení lanek pro ovládání návěstidel a předvěstí
- kilometrovníky

- slepé koleje – fragmenty kolejnic (původní vlečka, dochovaná v pěší cestě u železničních domků), odbočka jedné z provozních kolejí k odstavným kolejím Trnkov a ponechané pražce
- rychlostníky – drážní provozní značení
- semaforey
- výhybky
- osvětlovací stožáry
- návěstidla (novodobá, s betonovými patkami)
- předzvěsti
- zarážedla
- přejezdy



VLEČKA U ŽELEZNIČNÍCH DOMKŮ



ZASTÁVKA STRAŠNICE– OSVĚTLENÍ



ZASTÁVKA STRAŠNICE – OSVĚTLENÍ Č. 2



KILOMETROVNÍKY



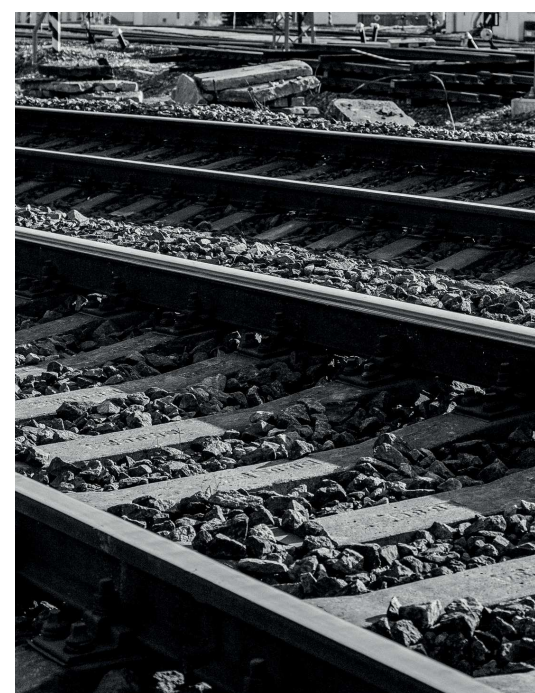
STARŠÍ DRÁŽNÍ PRVKY, DNES BEZ VYUŽITÍ



SEMAFOR



TRAKČNÍ VEDENÍ A BETONOVÉ PRAŽCE



KOLEJE A ŠTĚRK



DOŽÍVAJÍCÍ, NEVYUŽITÉ PRVKY

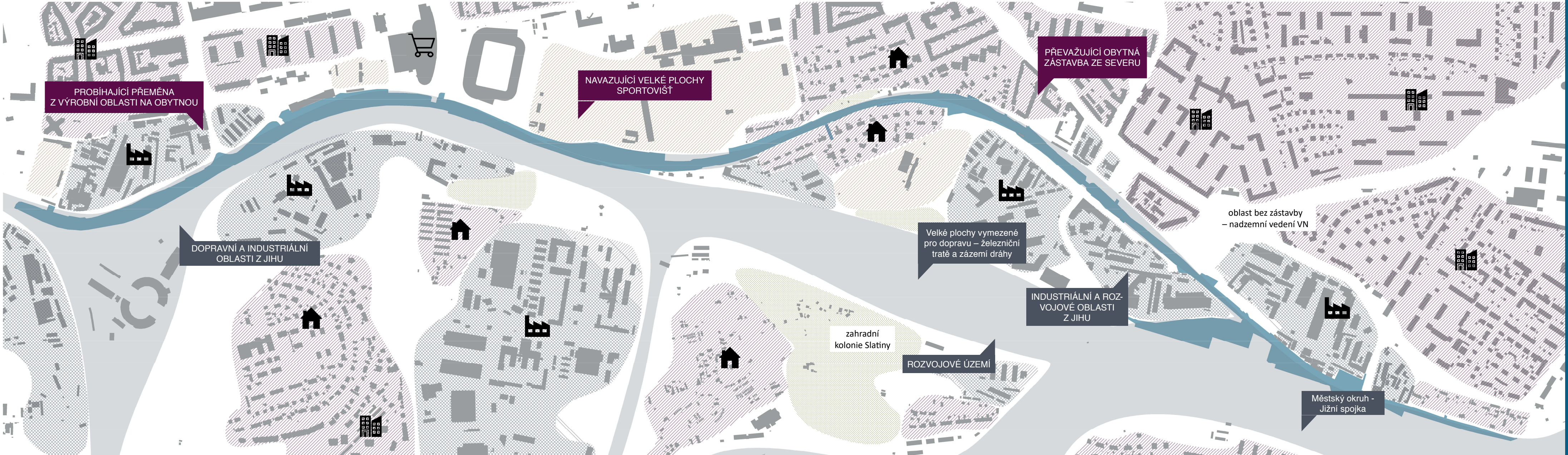


KOLEJIŠTĚ S TRAKCEMI

2.3 VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ A PARKY – ŠIRŠÍ NÁVAZNOST



2.4 VYUŽITÍ ÚZEMÍ A OKOLNÍ ZÁSTAVBA



KOLEM DRÁŽNÍ PROMENÁDY SE STŘÍDAJÍ STABILIZOVANÁ A ROZVOJOVÁ ÚZEMÍ, KOMPAKTNÍ A ROZVOLNĚNÁ ZÁSTAVBA, OBYTNÉ ČTVRTI S INDUSTRIÁLNÍMI. ROZVOJ LOKALIT A JEJICH VYUŽITÍ BYLY VŽDY LIMITOVÁNY OMEZENOU PŘÍSTUPNOSTÍ KVŮLI ŽELEZNIČNÍ TRATI A VELKÝM PLOCHÁM DOPRAVNÍCH STAVEB.

PŘEVAŽUJÍCÍ CHARAKTER ZÁSTAVBY:

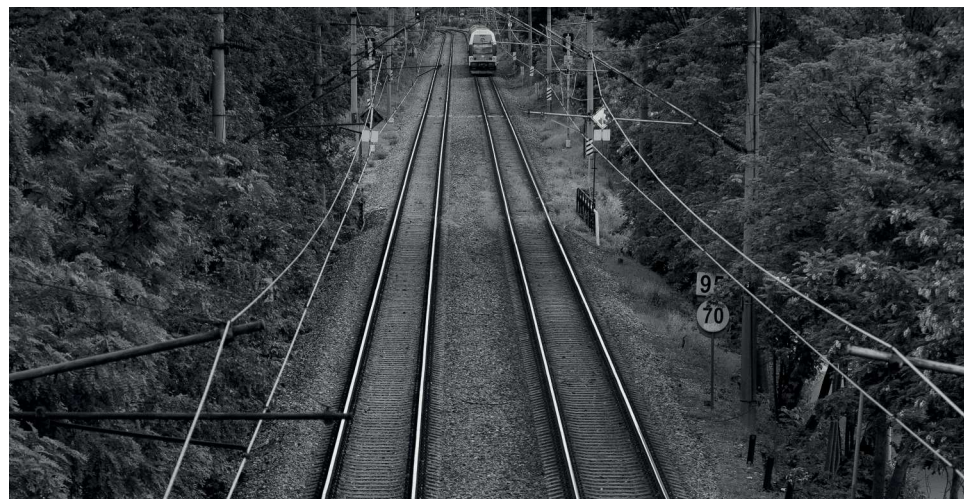
- OBYTNÁ
- OBYTNÁ V RODINNÝCH DOMECH
- DOPRAVNÍ
- VÝROBNÍ - TOVÁRNÍ
- SPORTOVIŠŤE
- SLUŽBY A OBCHODY
- ZAHŘÁDKÁŘSKÉ KOLONIE

CHARAKTER MÍST

Navazující území promenády je tvořeno spíše než stabilizovaným územím (část Vršovic, Strašnic, Sídliště Skalka) místy s velkým rozvojovým potenciálem. Drobná industriální zástavba se zahrádkářskými koloniemi, malými rodinnými domky a všudypřítomností drážních staveb má svůj nezaměnitelný charakter a velkou poetičnost, a v rámci Prahy je již ojedinělá. Do drobné struktury zástavby kolem železnice jsou vetknuty stavby větších měřítek – jako je továrna Mitas, stadion a nákupní centrum u Edenu, velká sportoviště a Jižní spojka. Velké stavby spolu s většími sídlištními soubory mění charakter míst na městský.



PŘEMĚNA DRÁŽNÍCH PLOCH – MOSKEVSKÁ



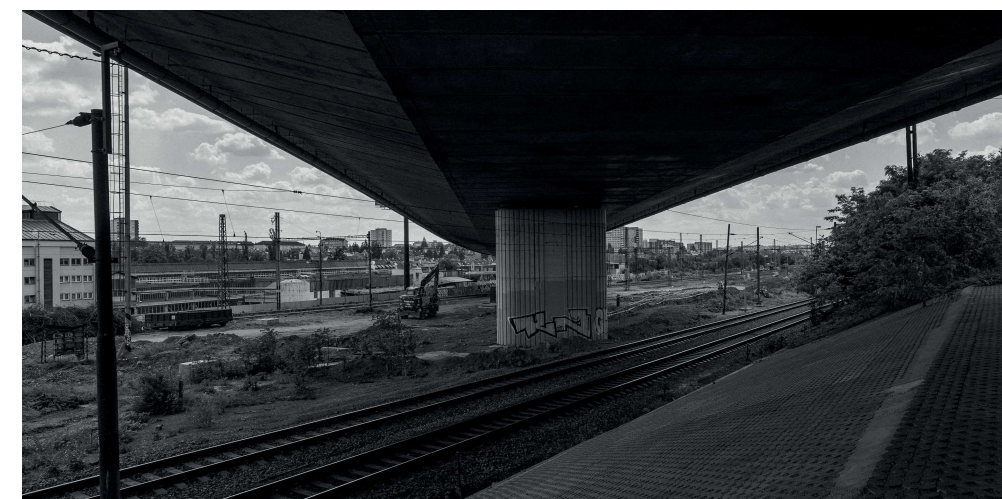
STÁVAJÍCÍ TRATĚ V HISTORICKÉ STOPĚ – ZÁŘEZ U ZASTÁVKY STRAŠNICE



SPORTOVIŠTĚ - U SÍDLIŠTĚ VLASTA



SLUŽBY A OBCHODY – NÁKUPNÍ CENTRUM, STADION



VELKÉ DOPRAVNÍ STAVBY – KŘÍŽENÍ JIŽNÍ SPOJKY (LANOVÝ MOST) A KOLEJIŠTĚ



VELKÉ INDUSTRIÁLNÍ STAVBY – TOVÁRNA MITAS V ZÁVĚRU PROMENÁDY



DROBNÁ INDUSTRIÁLNÍ ARCHITEKTURA – MALÉ TOVÁRNÍ A VÝROBNY, PO CELÉ DÉLCE TRATI



BYTOVÉ DOMY – VRŠOVICE, STRAŠNICE

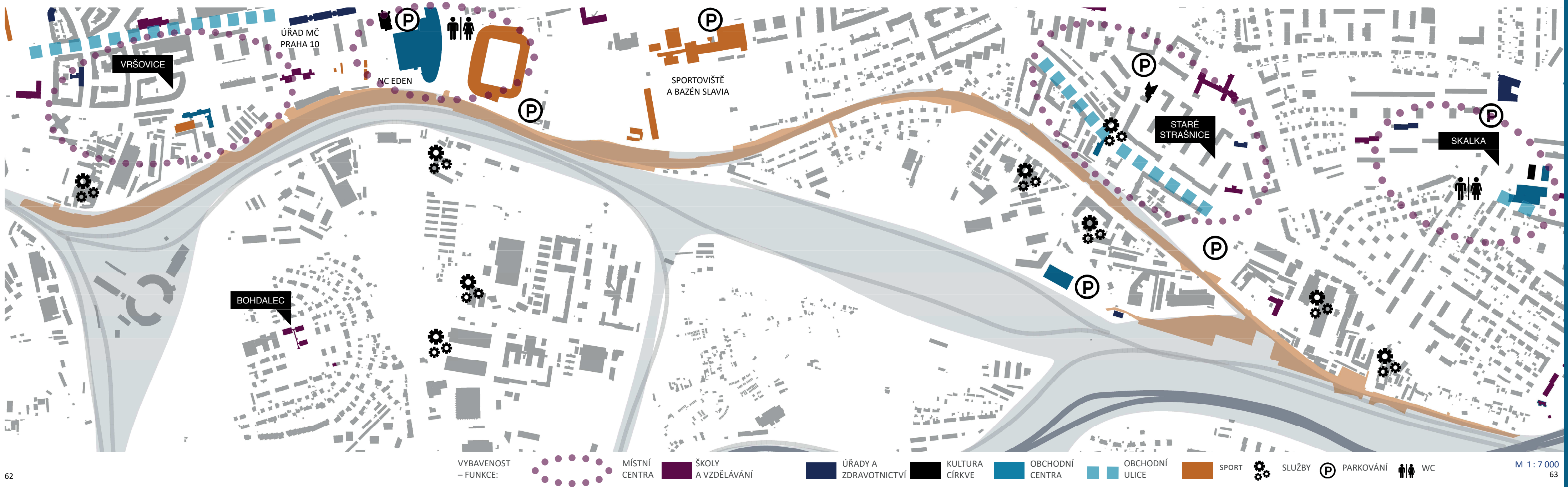


RODINNÉ DOMY V ZAHRADÁCH – STARÉ STRAŠNICE

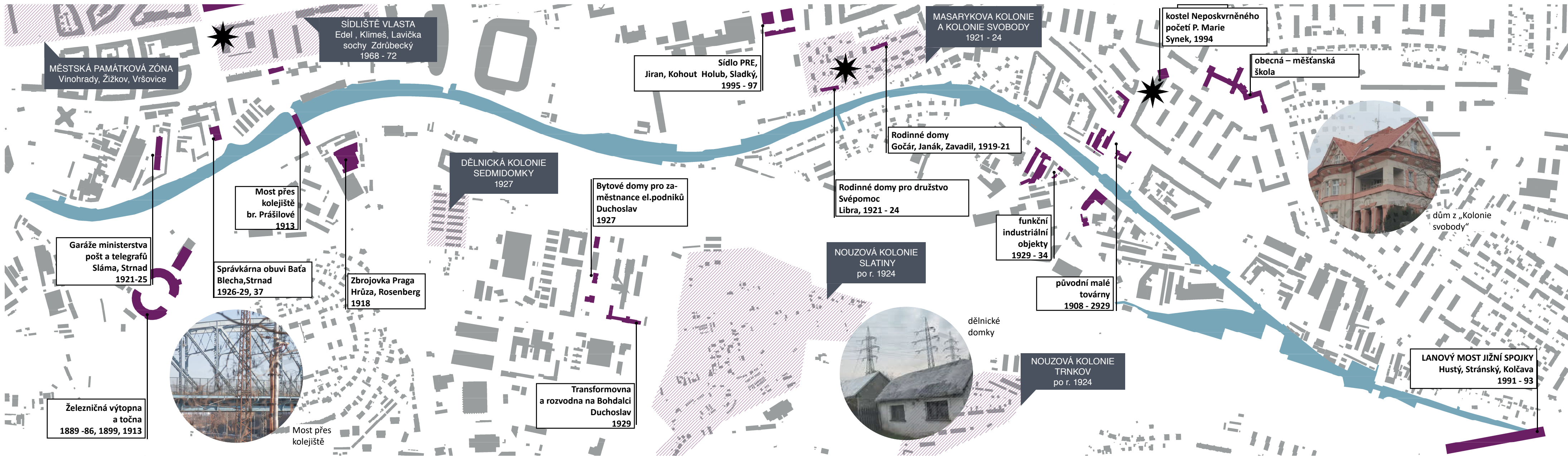


ZAHRADKÁŘSKÉ OSADY – PORŮZNŮ V BLÍZKÉM OKOLÍ ŽELEZNIČNÍ TRATI

2.5 VYBAVENOST



2.6 KULTURNÍ A ARCHITEKTONICKÉ HODNOTY



2.7 KRAJINNÉ PRVKY



STAV VEGETACE

Stávající krajinné prvky tvoří podstatnou část řešeného území – ale jejich kvalita a výsledná hodnota není příliš vysoká. Vegetace tvoří především **doprovod železniční trati**, je tedy liniovým prvkem, s velmi malou šířkou, a často s přerušením stavebními nebo architektonickými prvky. Kromě úzkých linií, které jsou mezi Vršoviciemi a Edenem od jihu zcela zničeny výstavbou železničního koridoru, se **místně plochy vegetace rozšiřují** – místo zástavby – většinou tam, kde je prudký svah na valu trati (kolem ulice U Edenu, v místě zářezu k zastávce Strašnice, val k ulici V Korytech, zářez u Průběžné), anebo do méně přístupných ploch (pás ke sportovištím Slavia a navazující prostor za rodinnými domy, pás podél výrobních ploch u ulice Strančické, plocha za parkovacím domem u sídliště Vlasta, zatáčka Moskevské ulice). Jen na dvou místech se jedná o **cíleně zakládanou úpravu** – v místě Zastávky Strašnice, s okolními alejemi a navazujícím parčíkem, a právě za parkovacím domem – kde je pravděpodobně část porostů samovolně rostoucí, ale plochy jsou parkově udržované. Dalším – velmi zajímavým prvkem – jsou zahrádky – tedy původně **pěstební a okrasné plochy** s velmi různorodou vegetací, buď stále využívané (ulice Strančická), nebo zaniklé či zaničující (U Seřadiště). Zahrádky jsou bohatým zdrojem rostlinných druhů pro okolí, takže rozšiřují rozmanitost jinak poměrně druhově chudých ploch.

Druhovú skladbu je na většině území poměrně omezená, především kvůli stálému seřezávání porostů v okolí dráhy kvůli bezpečnosti provozu. Podél dráhy tudíž převažují druhy obrůstající z pařezů – akáty a rychle se rozrůstající nebo invazivní druhy – pajasany, trnky, javory mléče, růže šípková a místně křídlatka. V celém území jsou výrazněji zastoupené **listnaté dřeviny**, převažují javor mléč (Acer platanoides), jasan ztepilý (Fraxinus excelsior), třešeň ptačí (Prunus avium) a trnovník akát (Robinia pseudoacacia). Méně – ale v celém území – se vyskytují druhy javor jasanolistý (Acer negundo), ořešák královský (Juglans regia), topol (Populus) a slivoň švestka (Prunus domestica). Z **ovocných dřevin** jsou kromě ořešáků a třešní v území ještě jabloně (Malus sylvestris) a hrušně (Pyrus communis). Z **jehličnatých stromů** se zde nacházejí především borovice lesní (Pinus sylvestris). Ve skupinách je výrazný podíl vymlazujících dřevin obdobného složení, jako ve stromovém patru, navíc je zastoupena bříza bělokorá (Betula pendula), nižší porosty často tvoří **popínavé rostliny** přísavník (Parthenocissus), břečťan (Hedera) a plamének plotní (Clematis vitalba). **Bylinné prvky** jsou většinou ponechávány bez zásahu, místně se vyskytuje sekaný travník nebo kosené louky.

Stávající péče – většinou jsou dřeviny ponechány svému volnému vývoji bez jakýchkoliv zásahů, kromě seřezávání pásů podél železnice. Na hůře přístupných a izolovaných místech jsou porosty zanesené odpadky nebo slouží jako bezdomovecká stanoviště.

Na území bylo v rámci přípravného průzkumu lokality hodnoceno celkem 126 solitérních stromů a 99 porostních a keřových skupin, v celkové ploše 32 238 m².



PRO OKOLÍ TRATI JE TYPICKÁ VELKÁ PROMĚNLIVOST A NESTÁLOST PRVKŮ

Krajinné prvky tvoří **velmi úzkou linii**, která je díky malé rozloze velmi zranitelná, a málo odolná vůči stresovým městským faktorům. Kromě několika málo míst jsou prvky izolované, **nenavázané na větší přírodní celky**. **Vazba** na chráněné lokality a prvky ÚSES je **nefunkční**.

Jedná se zásadně o **plochy přeměněné** lidskou činností, s **biotopy** silně ovlivněnými nebo vytvořenými člověkem – především biotopy urbanizovaných území, ruderalní bylinnou vegetací a nálety pionýrských dřevin.



VĚTŠÍ STROMY JSOU SPÍŠE OJEDINĚLÉ



STÁVAJÍCÍ ZAHŘÁDKY, POUŽÍVANÉ I OPUŠTĚNÉ, JSOU PODÉL CELÉ TRATI



ZAPOJENÉ, KVALITNÍ POROSTY VELKÝCH STROMŮ JSOU U ZASTÁVKY STRAŠNICE A V PARKU VLASTA

TPOLOGIE STÁVAJÍCÍCH PRVKŮ

Stávající vegetace je zařazena do kategorií podle převažujícího zastoupení dřevitých a bylinných druhů, dále podle charakteru samotného prvku. Hranice jednotlivých skupin jsou často nejasné a velmi proměnlivé – vzhledem k neustálé disturbanci v okolí dráhy je přeměna z jednoho typu do druhého poměrně rychlou záležitostí.

Prvky:

D – DŘEVINNÉ – převažují dřevinné prvky, bylinné prvky jsou buď součástí podrostů, nebo chybí

DS - solitérní - dominanty, jednotlivé stromy

DL – liniové

- DL/Ž – úzké doprovodné pásy u železnice
- DL/A – aleje

DP – plošné prvky

- DP/S – porostní skupiny vzrostlých dřevin – převažující dřeviny stromového patra, skupiny zapojené nebo nezapojené. (významná je přítomnost nebo absence podrostů)
- DP/K – zakládáné keřové skupiny – převažují dřeviny keřového patra
- DP/Z – zahrady s různorodou druhovou skladbou a patrovitostí
- DP/R – ruderalní a sukcesní plochy s převahou keřových druhů, samovolně rostoucí, keřové skupiny s popínavkami, zplanělá dřevinná vegetace zahrad
- DP/P – keřové podrosty pod stromy

B – BYLINNÉ – převažují bylinné prvky

- B/D – zdevastované plochy, rychle po opuštění stavby přecházející do bylinných společenstev
- B/L – luční společenstva, kosená (místně s nálety dřevin)
- B/T – sekané trávníky
- B/R – ruderalní a sukcesní plochy s porostem bylinných a keřových druhů, proměnlivé, zplanělá bylinná vegetace zahrad
- B/P – podrosty bylinné



DP/S – POROST STROMŮ NIŽŠÍ KVALITY – AKÁTOVÁ PAŘEZINA



B/R – ZPLANĚLÁ VEGETACE ZAHRAD



B/R – RUDERÁLNÍ PLOCHY, DRUHOVĚ BOHATÉ



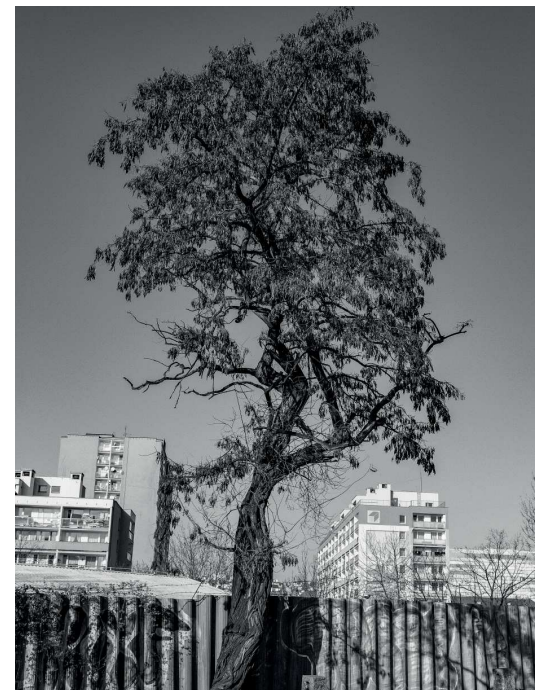
B/D – ZDEVASTOVANÉ PLOCHY V PŘÍMÉM OKOLÍ DRÁHY



DP/S – POROST STROMŮ VYŠŠÍ HODNOTY



B/L - LUČNÍ SPOLEČENSTVA



DS – SOLITÉRNÍ STROM



B/R – BYLINNÁ VEGETACE RUDERÁLNÍ A SUKCESNÍ



DP/S – KEŘOVÁ RUDERÁLNÍ SPOLEČENSTVA

2.8 VSTUPY DO ÚZEMÍ, PROSTUPY, PROVOZ



CYKLOTRASY

Ve spodním schematu je zakres plánované Drážní promenády ve struktuře města, a další **cyklotrasy na zrušených tratích**.

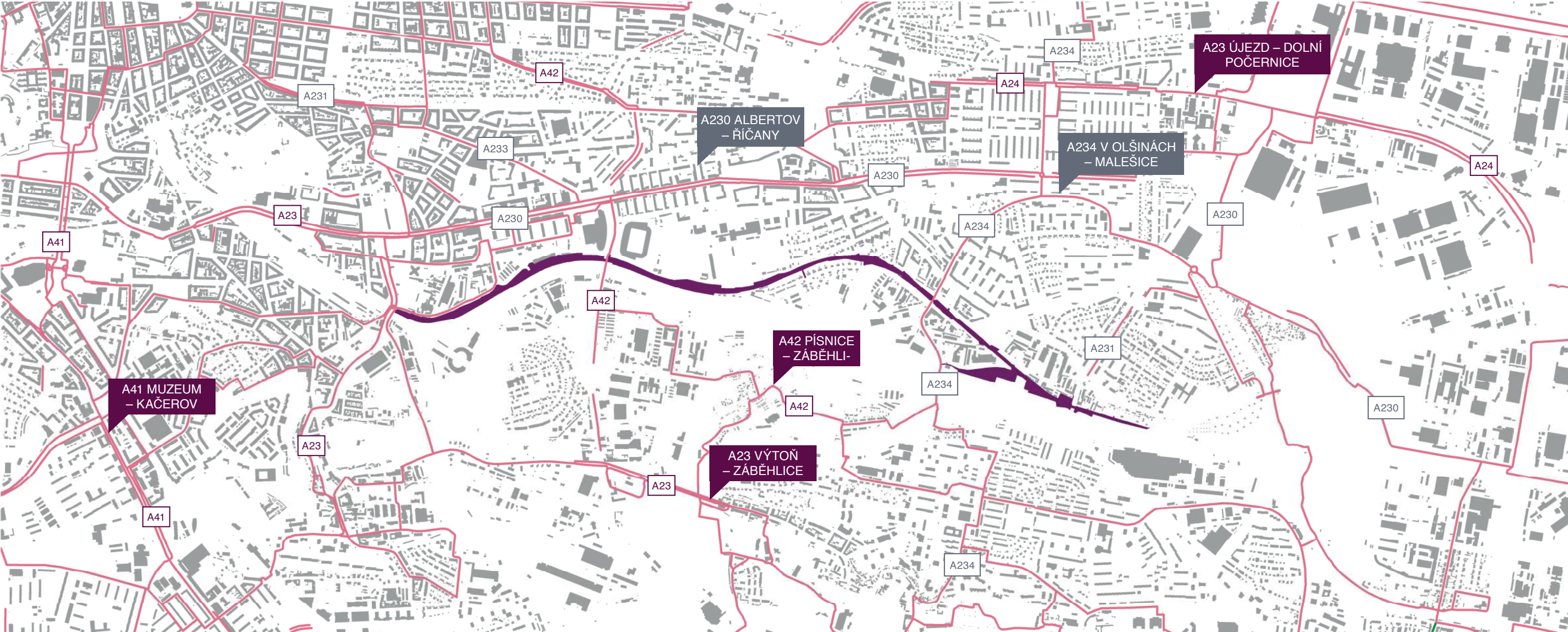
Vítkovská drážní stezka ("Staré spojení") i Vysočanská stezka po tělese bývalé železniční vlečky na Praze 9 mají nedostatečné napojení na okolí, a v případě Vysočanské nelze snadno poznat, že se jedná o zrušené železniční těleso.

Nově se plánuje cyklotrasa na trati Masarykovo nádraží – Kladno, v úseku Bubny - Kladno, tzv. Kladenka.



DALŠÍ DRÁŽNÍ PROMENÁDY NA ÚZEMÍ PRAHY – fialově stávající, šedě plánované

Cyklotrasy v území čtvrti – v situaci vpravo jsou **zakreslené trasy s větším cyklistickým provozem** podle Heatmap.



TRASY POUŽÍVANÉ K CYKLISTICKÉMU POHYBU V NAVAZUJÍCÍM ÚZEMÍ – páteřní cyklistické trasy jsou značené fialově, hlavní cyklistické trasy šedě. Bez značení jsou místní cyklistické trasy a propojky.

2.9 LIMITY

KULTURNĚ HISTORICKÉ LIMITY

Řešené území je v ochranném pásmu Pražské památkové rezervace.

PŘÍRODNÍ LIMITY

Na řešeném území se nenachází žádné plochy, stanovené dle zákona č. 114/1992 Sb. o **ochraně přírody a krajiny**, pozemek není součástí ÚSES, zvláště chráněných území, soustavy Natura 2000, nenachází se zde žádný památný strom vyžadující ochranu, VKP ze zákona ani registrovaným, a pozemek není dotčen ochranným pásmem lesa. V začátku promenády je v niveletě ulice U Seřadiště navazující území součástí chráněné potoční nivy Botiče, kde je také v části vyznačen bio-koridor ÚSES, který ale nezasahuje do řešeného území promenády.

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

V rámci výstavby Drážní promenády je nutno respektovat **ochranné pásmo dráhy**, a to v rozsahu kolejiště po roce 2020. Ochranné pásmo je definováno zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách v šířce 60 m od osy krajní koleje, resp. nejméně 30 m od hranic obvodu dráhy. Dále je nutno respektovat rezervu pro možné vedení **Vysokorychlostní trati Praha – Jihlava – Brno**, včetně jejího ochranného pásma. Na hraně řešeného území Drážní promenády, na hranici obvodu dráhy, bude vystavěno stabilní oplocení.

Dále je řešené území dotčené **silničním ochranným pásmem**, které je 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy, podle zákona č.13/1997 Sb.

V části u tramvajové smyčky je část území v ochranném pásmu tramvajové dráhy.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

V celém území stávající železnice je velké množství **sítí technické infrastruktury**, část z nich bude po přesunu tratě nefunkční. Ochranná pásma TI jsou definována jednotlivě podle Pražských stavebních předpisů. Zásadním omezením je hlavní kanalizační sběrač s ochranným pásmem 3 m, vedoucí ulicí U Seřadiště a u Edenu v blízkosti stávající dráhy. Dále kříží promenádu podzemní teplovod (s ochranným pásmem 2,5 m) od ulice Radošovické k ulici U Trati.

V současnosti je přes území Drážní promenády vedena **nadzemní trasa VN**, v úseku V Korytech, Strančická, Nedvěžská a dál nad stanicí metra Skalka, v tomto úseku je také vymezený široký pás nezastavěného území. Ochranné pásmo vedení VN je nyní 12 resp. 15 m, po obou stranách vedení. Vedení VN má být v dohledné době přemístěno pod zem.

3 PROMENÁDA – MÍSTA



ZÁKRES ŘEŠENÉHO PROSTORU ANALÝZ



PROMĚNÁ JE ZE SEVERU OBKLOPENÁ PŘEVÁŽNĚ STABILIZOVANOU OBYTNOU ZÁSTAVBOU, TA TAKÉ VĚTŠINOU TVOŘÍ HRANICI ÚZEMÍ PODROBNÝCH ANALÝZ . Z JIHU HRANICI VYTVÁŘÍ HRANA DOPRAVNÍHO ŽELEZNIČNÍHO KORIDORU, PLOCHA ANALÝZ SE ROZŠÍŘUJE V MÍSTECH ODDĚLENÍ PROMĚNÁDY OD ŽELEZNICE A U ROZVOJOVÝCH ÚZEMÍ

ŘEŠENÉ ÚZEMÍ: VLASTNÍ PROSTOR PROMĚNÁDY NÁVNÝ PROSTOR ŘEŠENÝ V ANALÝZÁCH

M 1 : 7 000

PRINCIP ANALÝZ MÍST A Klad listů

Podrobné analýzy charakteristických úseků Prostor Drážní promenády je vzhledem k rozdílnému charakteru míst architektonicky členěn na 14 úseků, podrobně zpracovaných v následující kapitole. V rámci DÚR jsou Drážní promenáda a její přístupy členěny na samostatné stavební objekty navrženými mostními konstrukcemi.

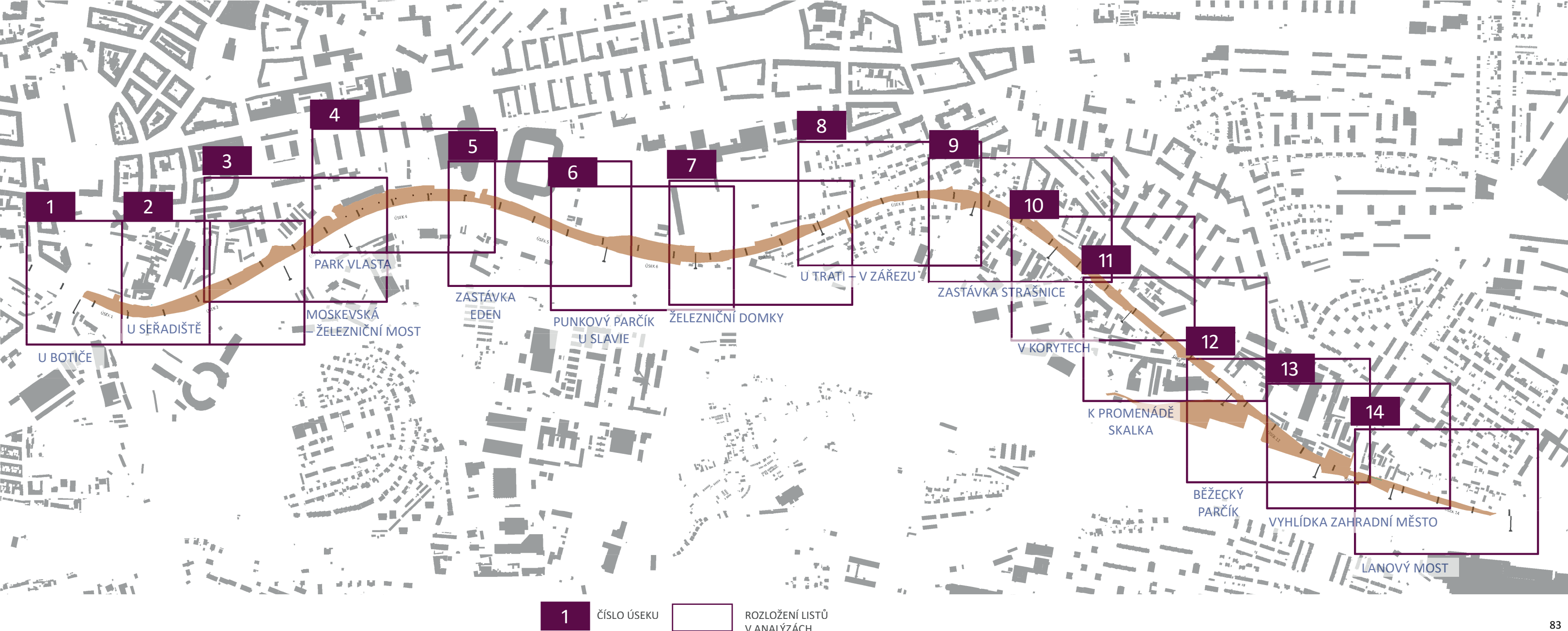
Stanovená hranice navazujícího území je vymezena zástavbou a oplocením. Vymezeno je 14 charakteristických úseků, graficky zpracovaných na jednotlivých listech.

Pro stanovení úseků byly určující charraktery místa, tvořené především rozdílným profilem dráhy, vlastnostmi navazujícího území, stávajícími propojeními a dopravní dostupností a charakterem krajinných prvků.

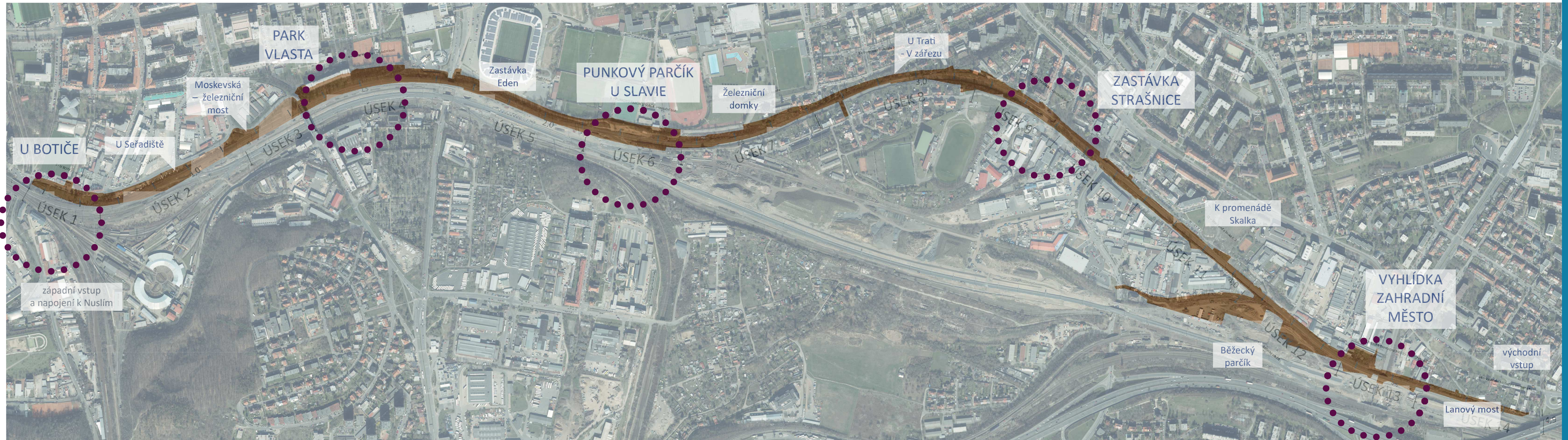
V textech jsou popsány především tyto jevy:

- celkový stav a charakter místa
- navazující komunikace a dopravní vazby
- charakteristický profil dráhy, modelace terénu
- popis navazujících ploch
- stávající krajinné propojení a přítomnost krajinných prvků

- Ve výkresech analýz je zakresleno velké množství jevů, především:
- reliéf – zakres vrstevnicemi
 - stavby
 - dopravní komunikace
 - příjezdy a pěší přístupy k promenádě
 - cyklistické trasy
 - uzavřenost míst tvořená oplocením nebo hranou budov
 - přístupnost – navazující komunikace a prostupy
 - krajinné prvky, voda a vegetace s členěním podle typologie
 - stávající prvky dráhy
 - limity

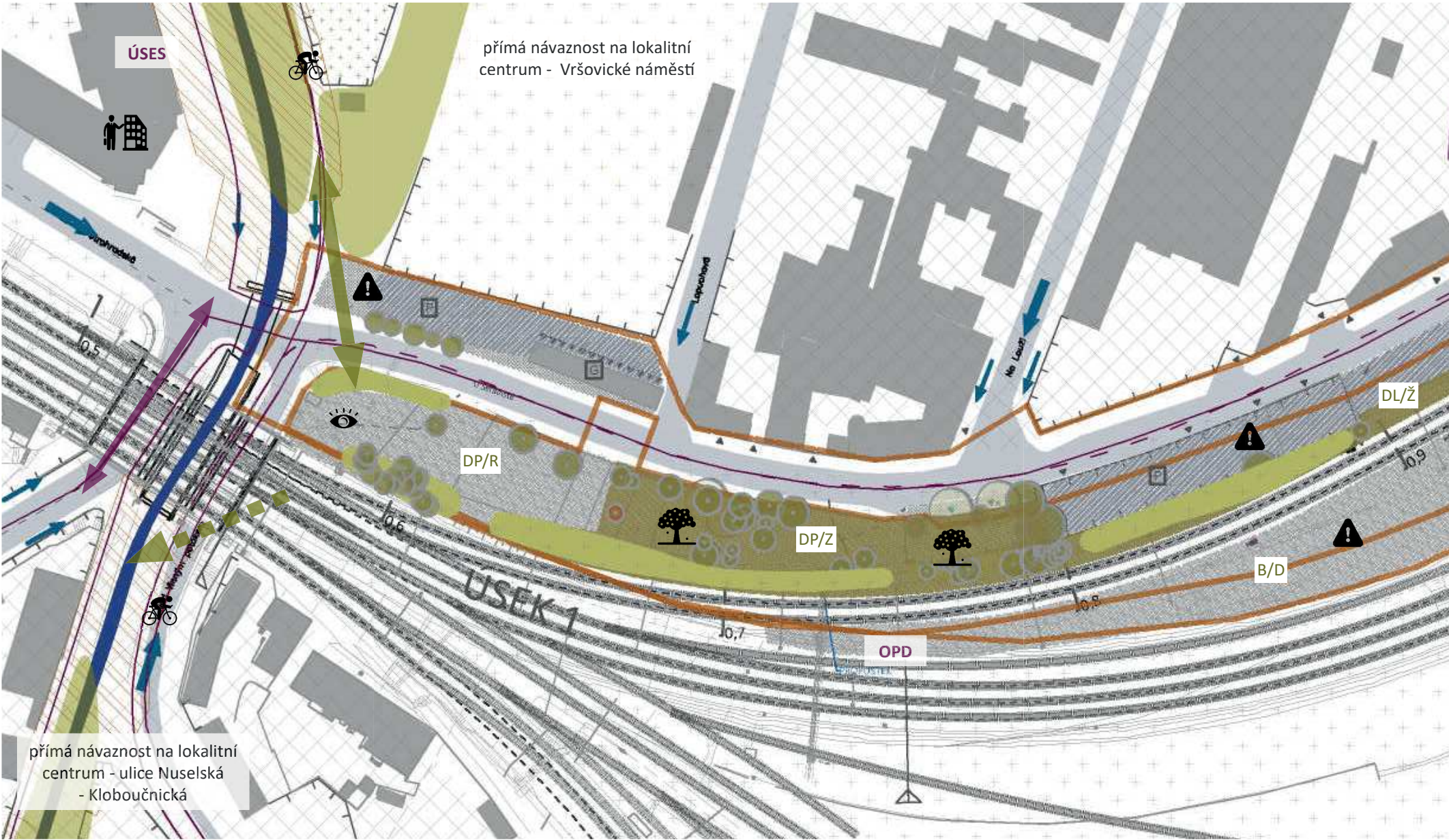
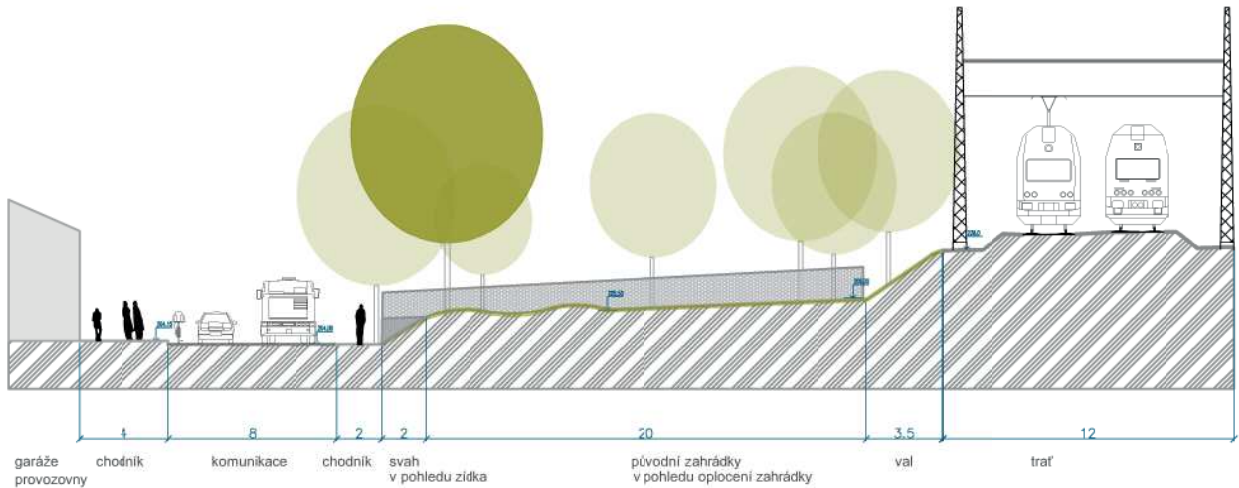


VYMEZENÍ ÚSEKŮ



3.1 U BOTIČE

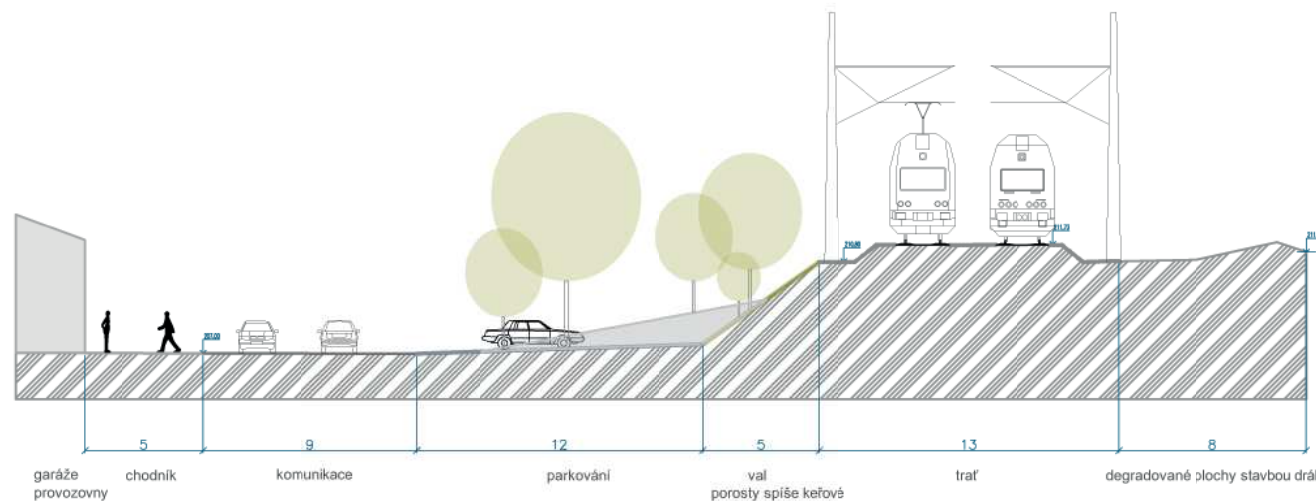
Místo, kde má začít promenáda. Fungující dráha překonává most nad Botičem, kolejště je ve velké ploše. Ze severu je trať na vysokém, prudkém valu, prostor je otevřený. Okolí železnice ze severu tvoří výškově oddělený prostor bývalých zahrádek. Navazuje nízká zástavba provozoven a garáží, dopraveně vytížená ulice, která je před rekonstrukcí. Veřejné prostranství k Botiči je neuspokojivé a nefunkční. Nejdůležitější místo stávajícího krajinného propojení s nábřežím Botiče. Vegetace podél trati je poměrně hodnotná, staré ovocné stromy, jehličnany, zplanělé květiny, kolem stávajících zahrádek jsou velké stromy v ulici.



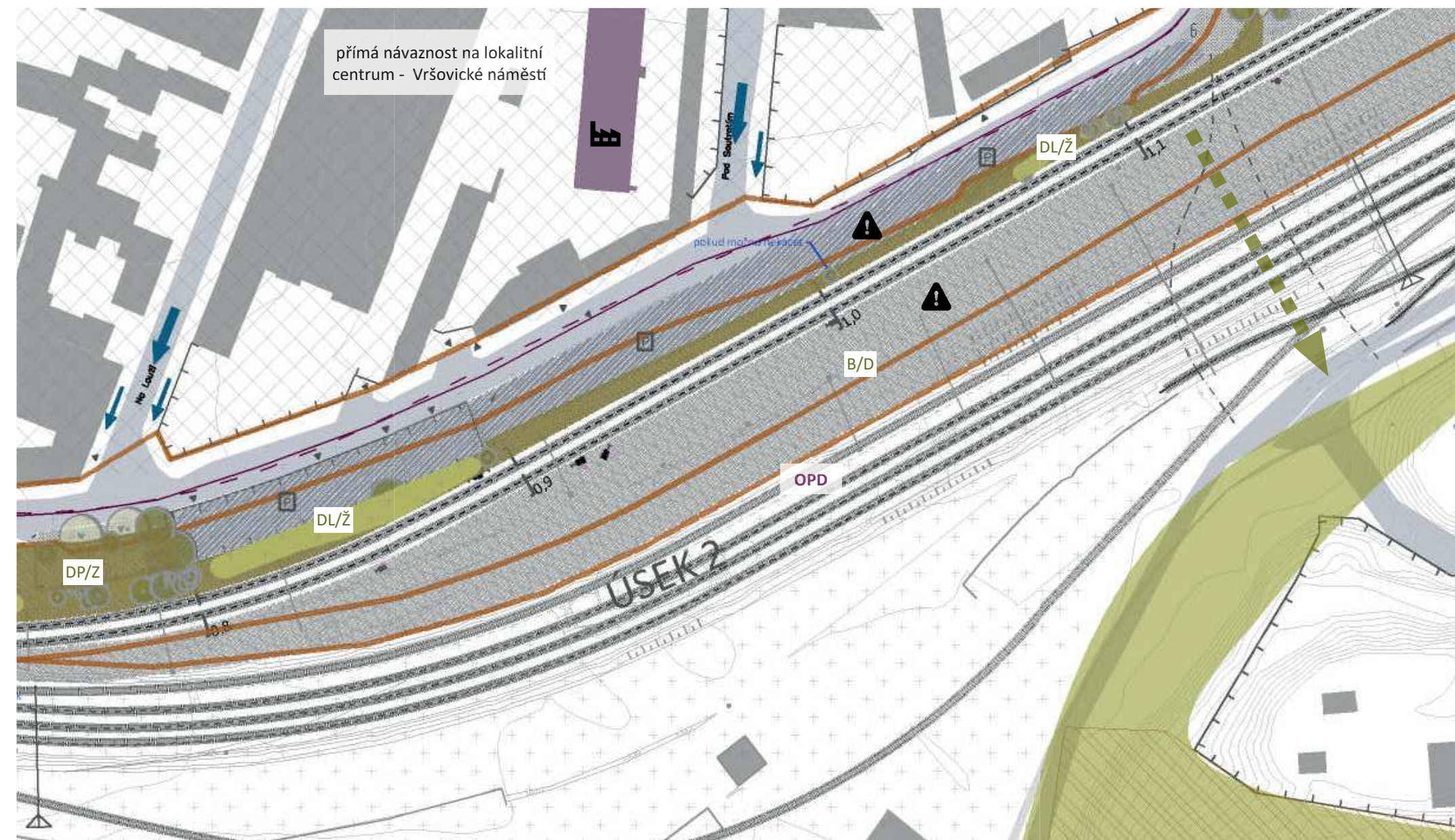
3.2 U SEŘADIŠTĚ

Úzký prostor, výrazně omezený dopravně vytíženou komunikací, v podstatě jen vysoký, prudký val, přímo v ulici s lemem z parkovišť. Ze severu tvoří uliční frontu nízká zástavba provozoven a výroben, měnící se postupně na bytové domy. Prostor je přístupný, ale nelákavý. Z jihu navazuje široký prostor kolejíště a degradovaných dopravních ploch, chybí krajinné propojení na hodnotné porosty na Bohdalcí.

Vegetace je tvořená nekvalitním, spíše keřovým liniovým společenstvem na valu. V druhém pohledovém plánu je záliv v Moskevské a most nad železnicí.



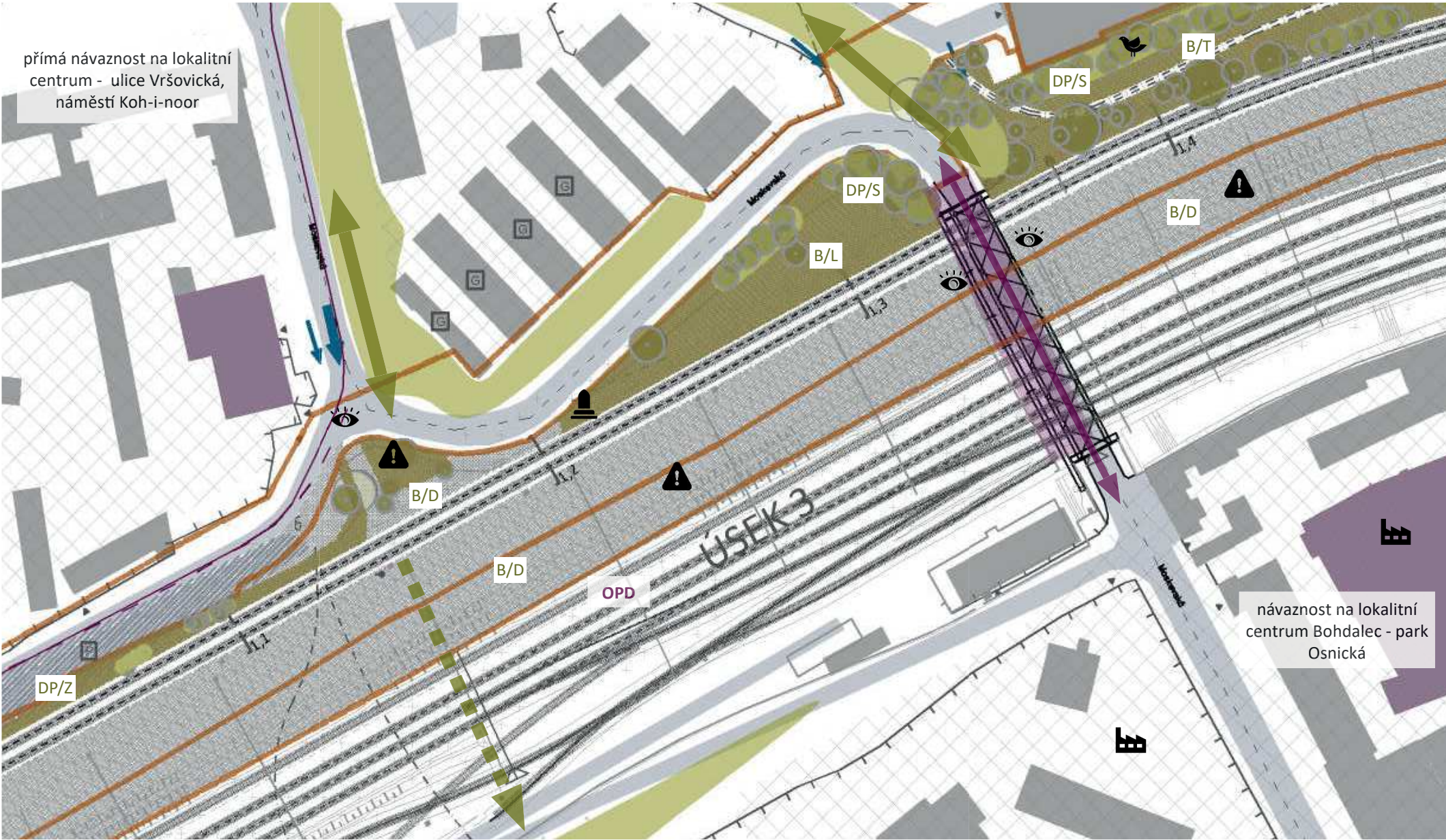
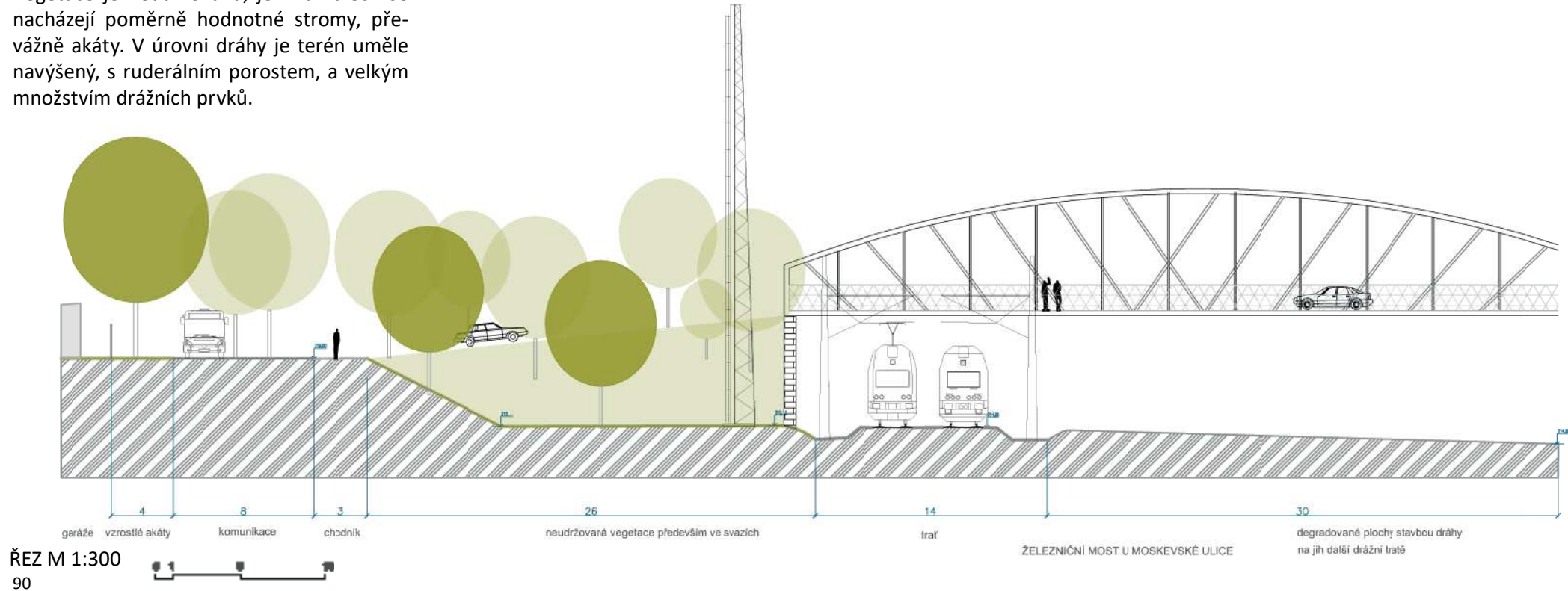
ŘEZ M 1:300



ANALÝZA M 1 : 1000

3.3 MOSKEVSKÁ – ŽELEZNIČNÍ MOST

Úsek s dominantou železničního mostu a dynamickým terénem zvýšeného náspu k jeho předpolí. Severní hranu tvoří oblouk ulice Moskevské, oddálený od dráhy, a vytvářející volný prostor. V blízkosti se nacházejí pouze nízké garáže a drobné provozovny. Západní rozšíření tvoří přírodní prostranství mezi ulicí U Seřadiště a Moskevskou, neudržované, poničeném probíhající stavbou, se nevhodně umístěnými billboardy. Ulice Moskevská je vytíženou spojnici na Bohdalec, jedním z mála propojení jižním směrem. Od jihu úseku přímo přiléhá kolejistiště dráhy. Prostor je přístupný, nevyužívaný. Vegetace je neudržovaná, jen na valech se nacházejí poměrně hodnotné stromy, převážně akáty. V úrovni dráhy je terén uměle navýšený, s ruderálním porostem, a velkým množstvím drážních prvků.

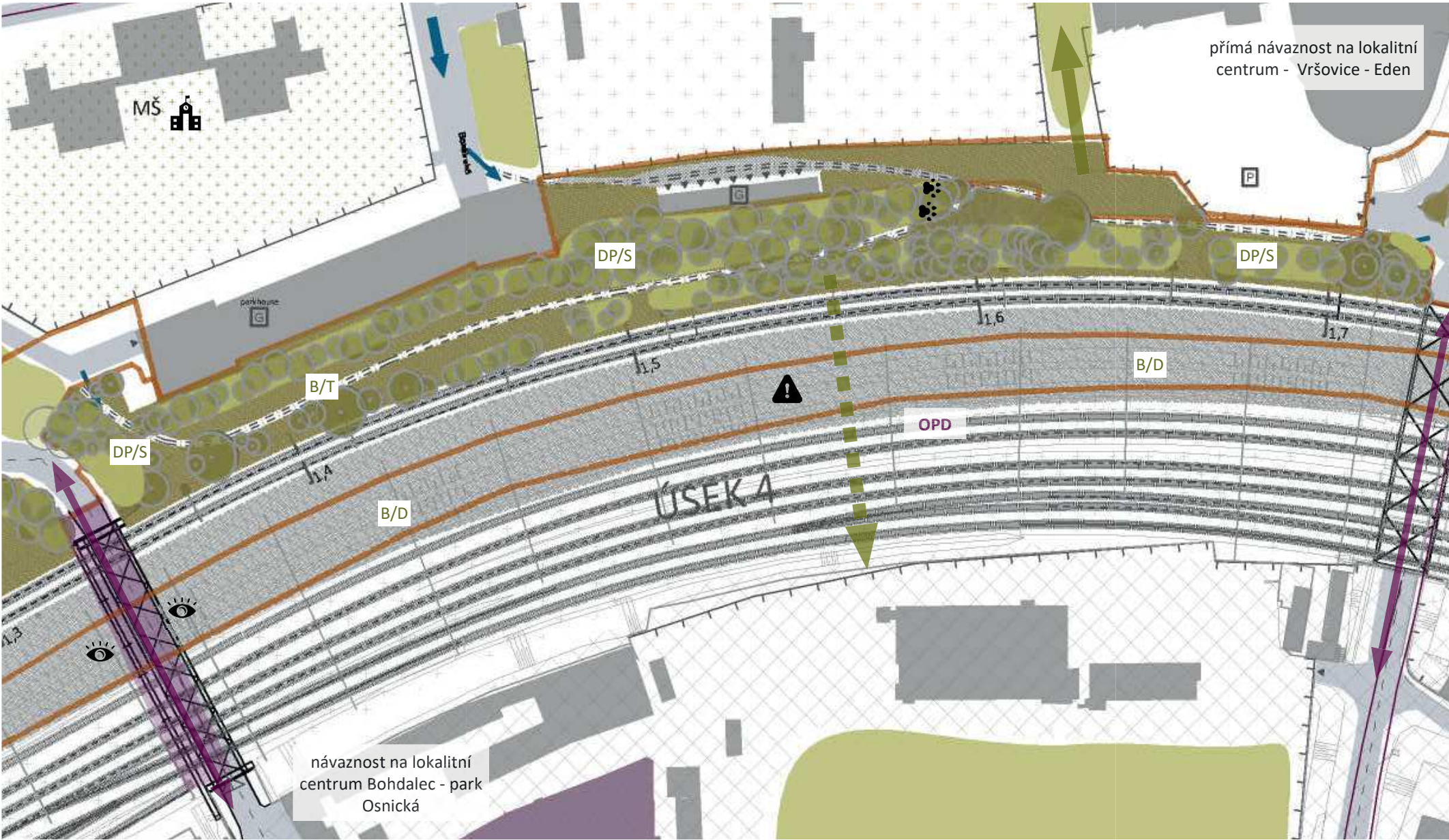
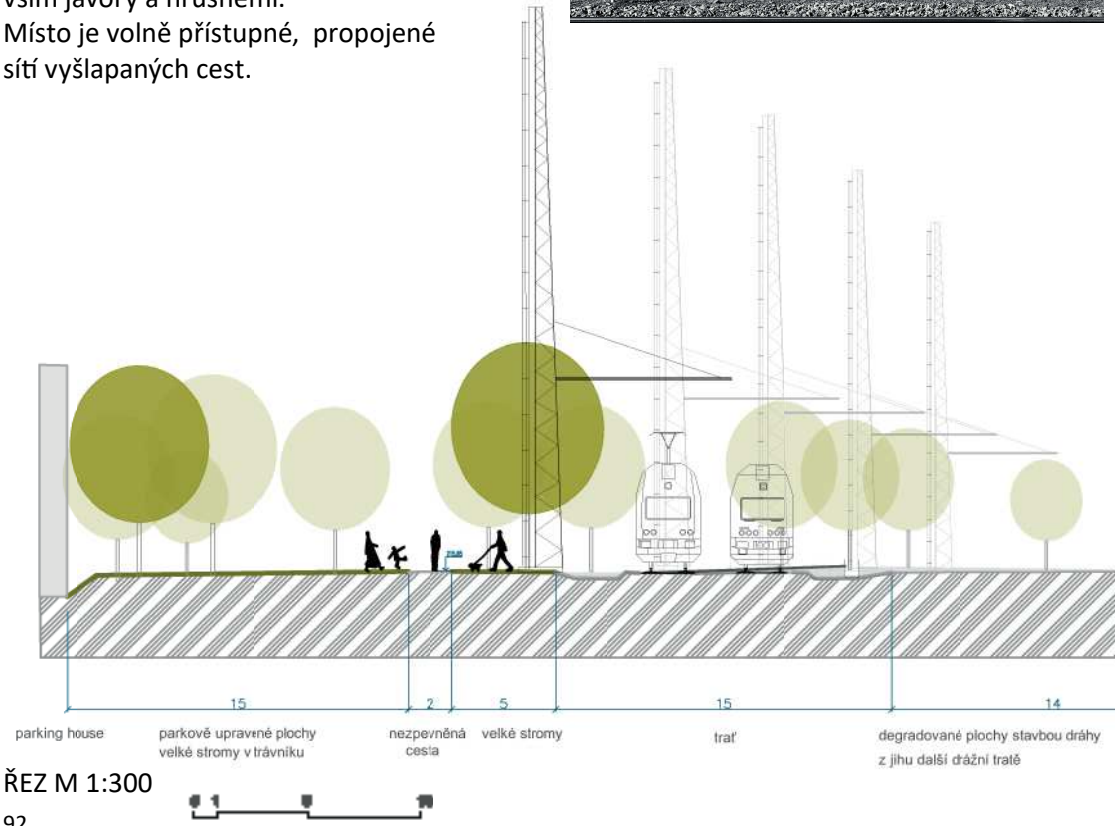


3.4 PARK VLASTA

Parkově upravený prostor mezi železničním mostem a zastávkou Eden. V blízkosti, bezprostředně za parkovacím domem, se nachází sídliště Vlasta s mateřskou školou a sportovišti.

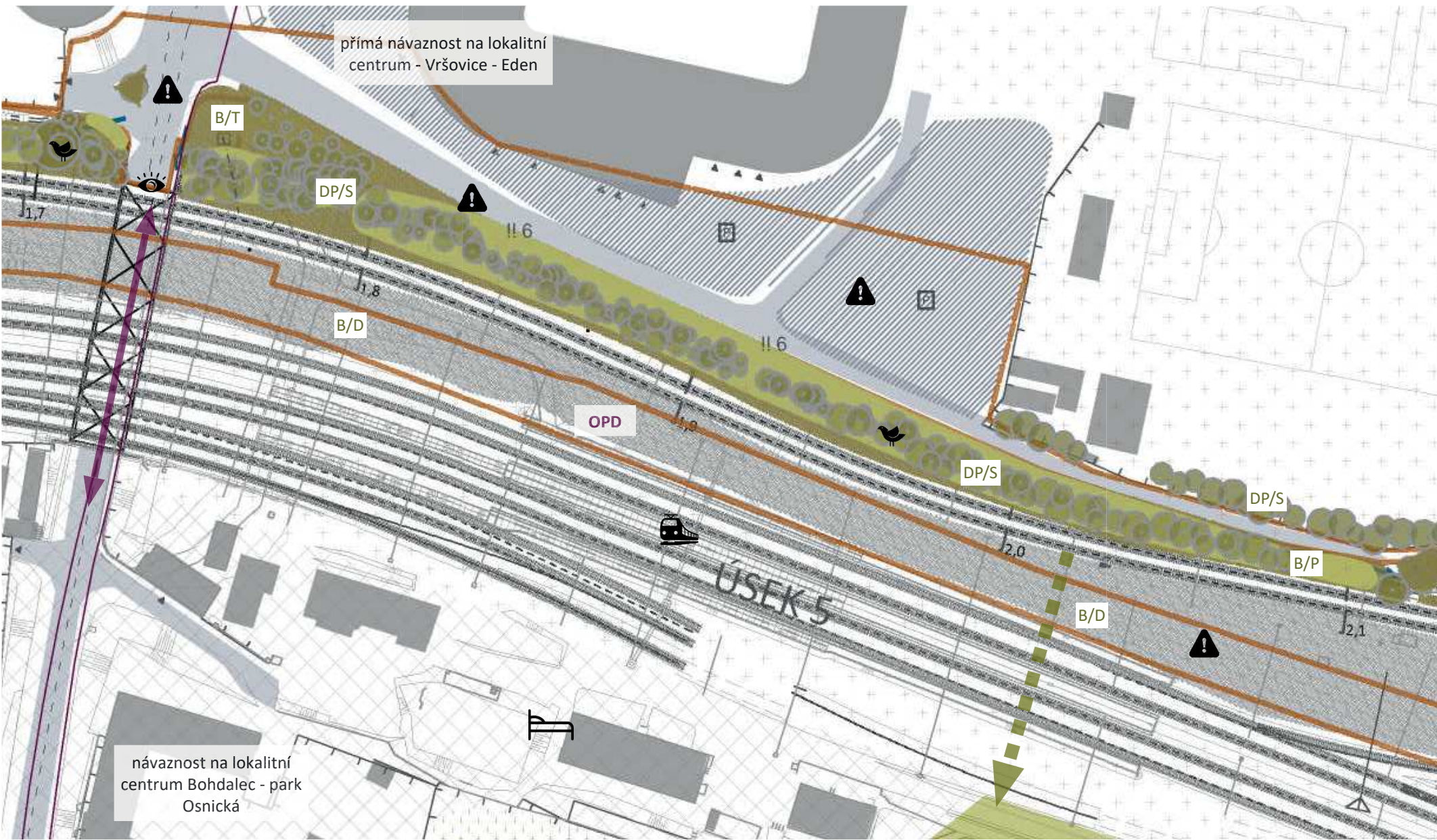
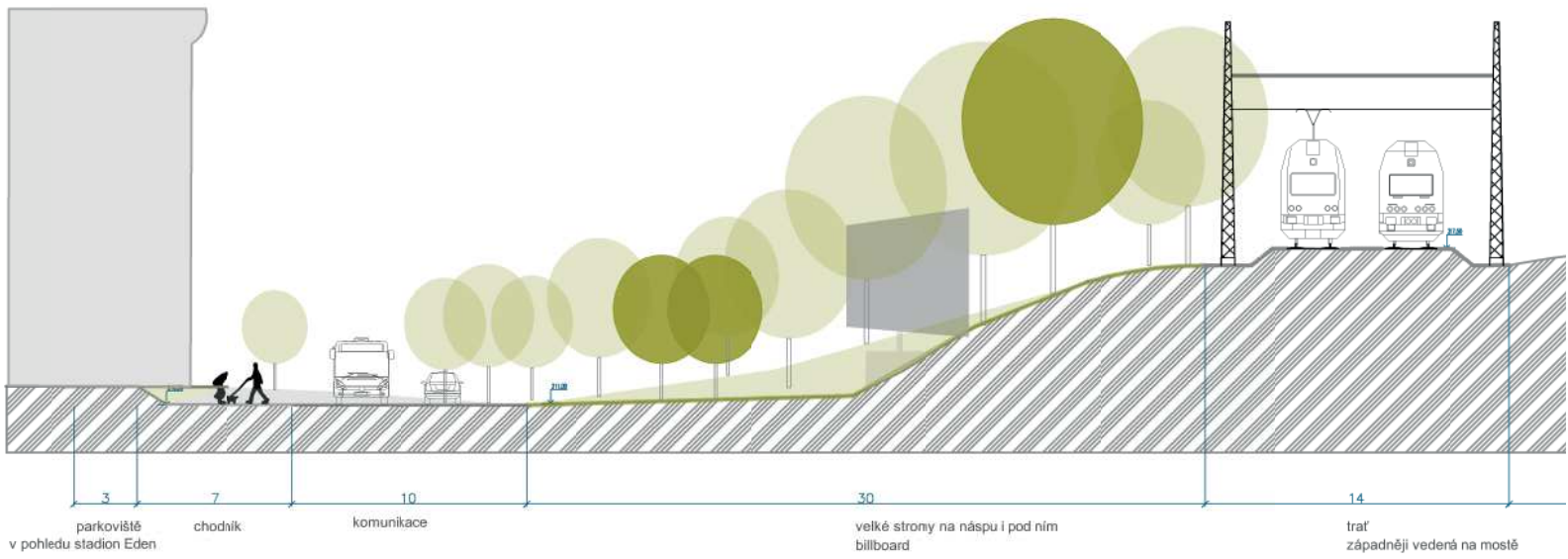
Park je už nyní využíván, rovinnou část přiléhající ke kolejišti tvoří trávnické plochy s velkými listnatými stromy, dále k Edenu jsou ve výrazně modelovaném terénu husté stromové porosty. Kolem trati nepravidelná linie starých hrušní. Trať je v oblouku, zvýrazněném osvětlovacími věžemi s krakorci, ze severu je lemovaná velkými stromy, především javory a hrušněmi.

Místo je volně přístupné, propojené sítí vyšlapaných cest.



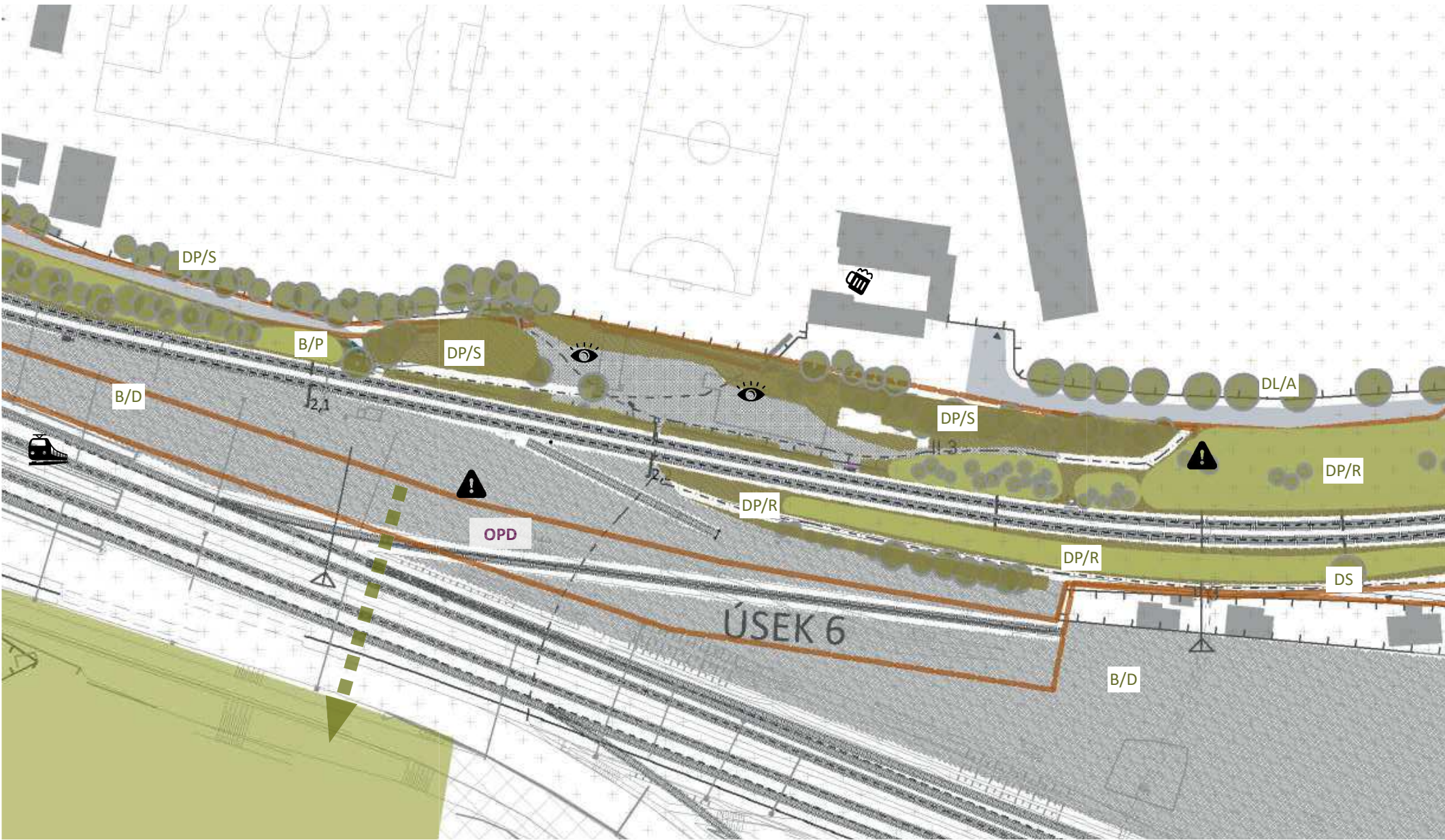
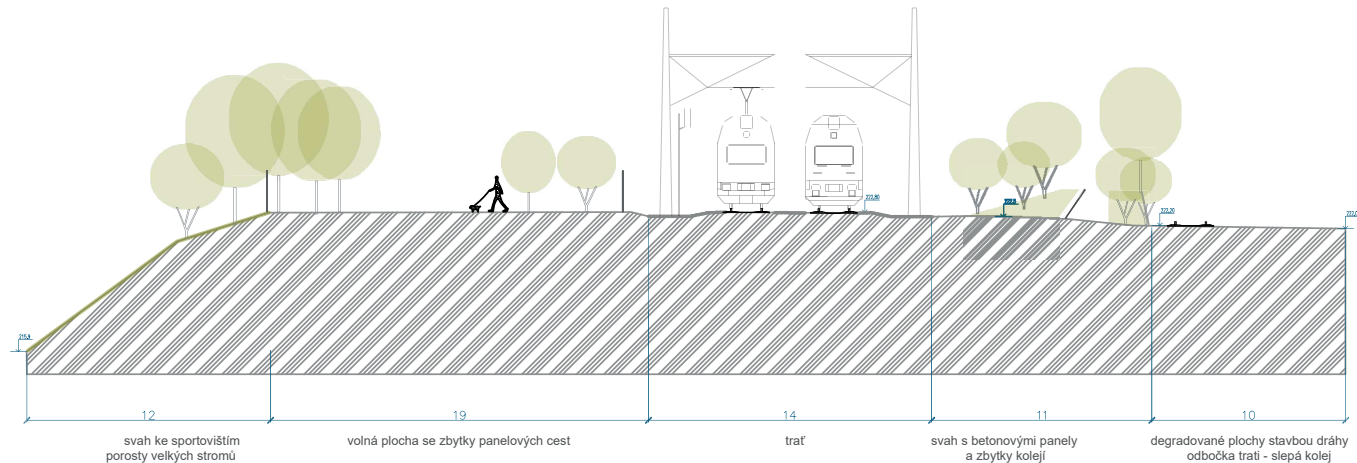
3.5 ZASTÁVKA EDEN

Prostor mezi stávajícím železničním mostem a odbočkou kolejiště k zastávce Zahradní Město je ze severní strany tvořen výrazně vyvýšeným valem, od jihu rozestavěnou zastávkou Eden. Ze severu přiléhají rozlehlá prostranství, sloužící jako parkoviště, rámované velkými stavbami sportovní haly Eden a nákupním centrem. Rušnou komunikaci U Slavie nelze pěšky přejít. U mostu bude průraz železničním valem – nový průchod k zastávce Eden. Směrem k východu se nachází sportoviště oddělená plotem. Prostor je lineární, kvůli terénu v podstatě nepřístupný. Val je porostlý vzrostlými listnatými stromy.



3.6 PUNKOVÝ PARČÍK U SLAVIE

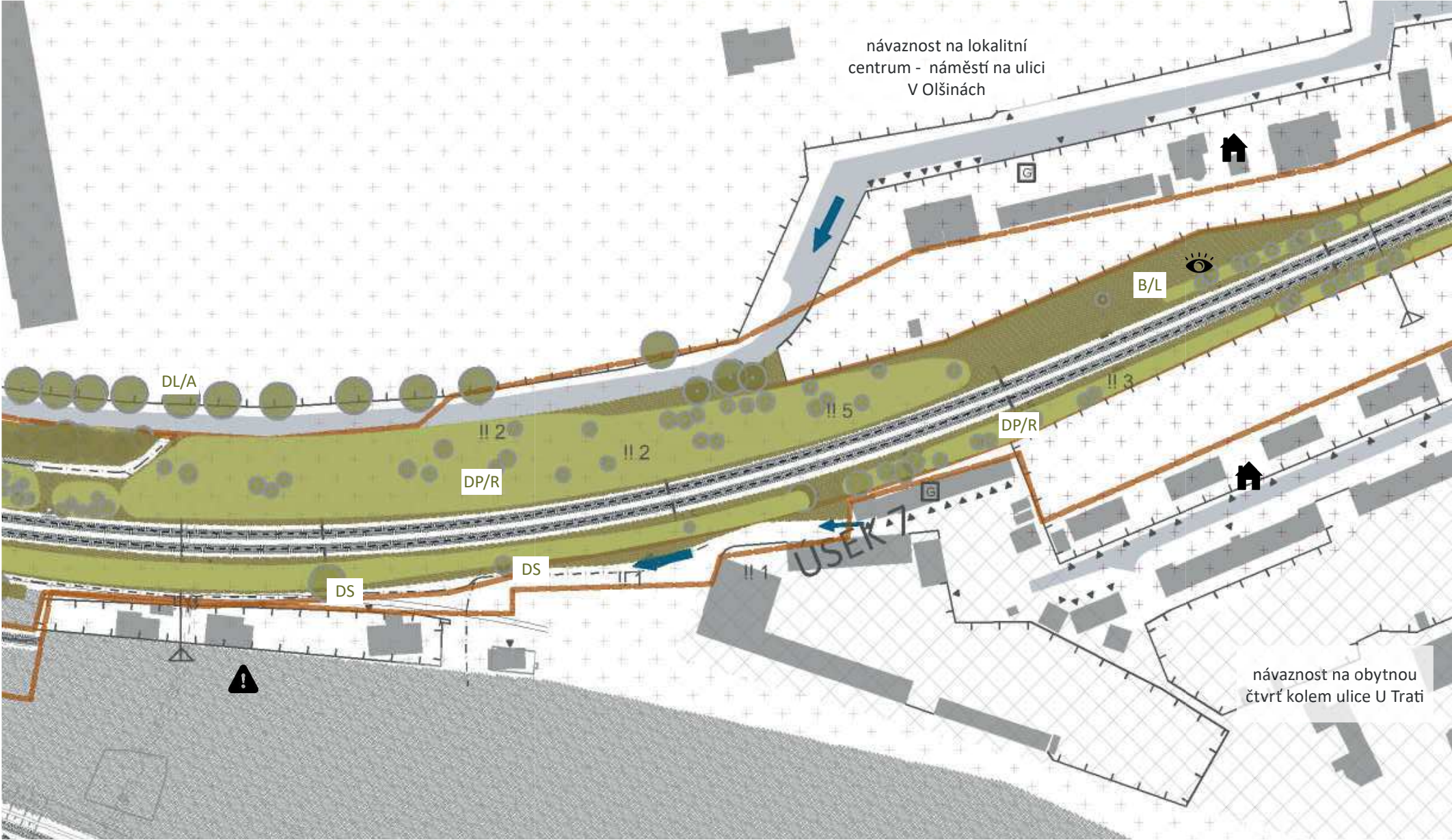
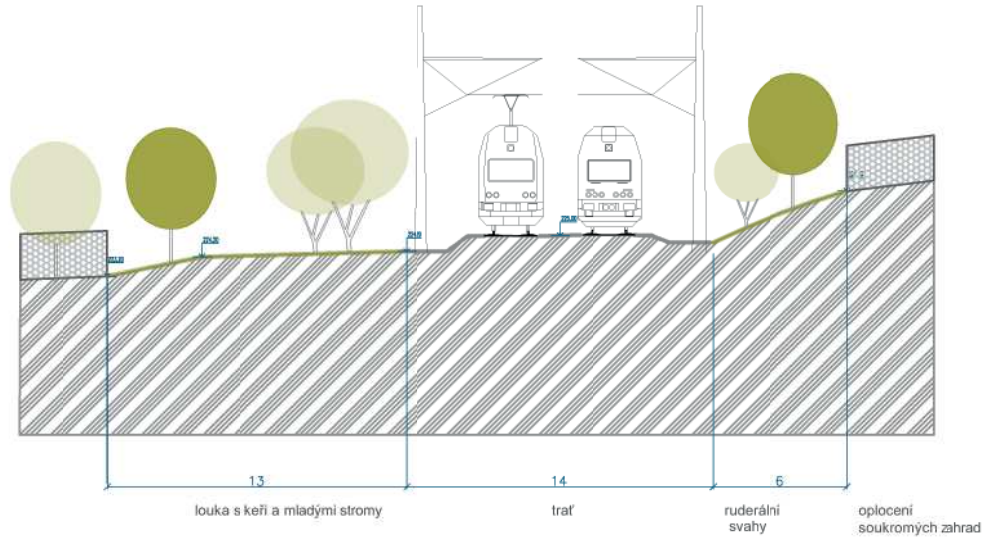
Široké prostranství, původně sběrné suroviny, nyní rozježděná otevřená plocha s betonovými panely a pozůstatkem oplocení. Rovinná plocha poskytuje široký, nerušený výhled na panorama Vršovíc, přes areál sportoviště Slavie. Z jihu vede původní odbočka – nyní slepá kolej v panelové cestě k železničním domkům, dále je zdevastovaná plocha po přesunu kolejíště. V místě je přímá vazba na sportovní areál, i na obytnou zástavbu. Ve svazích ke sportovištím jsou velké stromy, ve volné ploše i solitérní, z jihu je ruderní liniový doprovod trati. Stávalo zde železniční hradlo, pomníček z druhé světové války, přes trať vedl přejezd.



3.7 ŽELEZNIČNÍ DOMKY

Místo s nečekaným rozšířením do přírodního prostoru v ploše za řadou vil. Mezi domy výhled na horizont Vršovíc. Z jižní strany nevábny val téměř bez vegetace, z poloviny s oplocením vymezujícím se negativně k prostoru dráhy, z poloviny svah k cestě s pozůstatky kolejnic – bývalá vlečka. Dále řada nízkých železničních domků, a celá čtvrť rodinných domů, s velmi omezenými přístupovými cestami.

V jižní části je vegetace v návaznosti na širší linii k punkovému parčíku, převážně keřová, s náletovými stromy a velkým množstvím popínavek, za domy pak kultivovaná kosením do louky se solitérami menších dřevin.



ŘEZ M 1:300

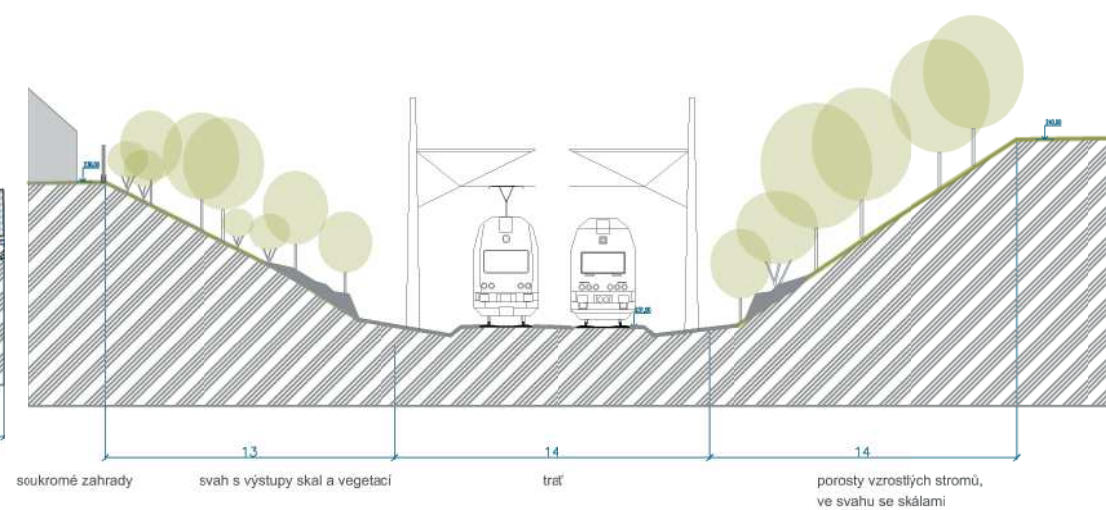
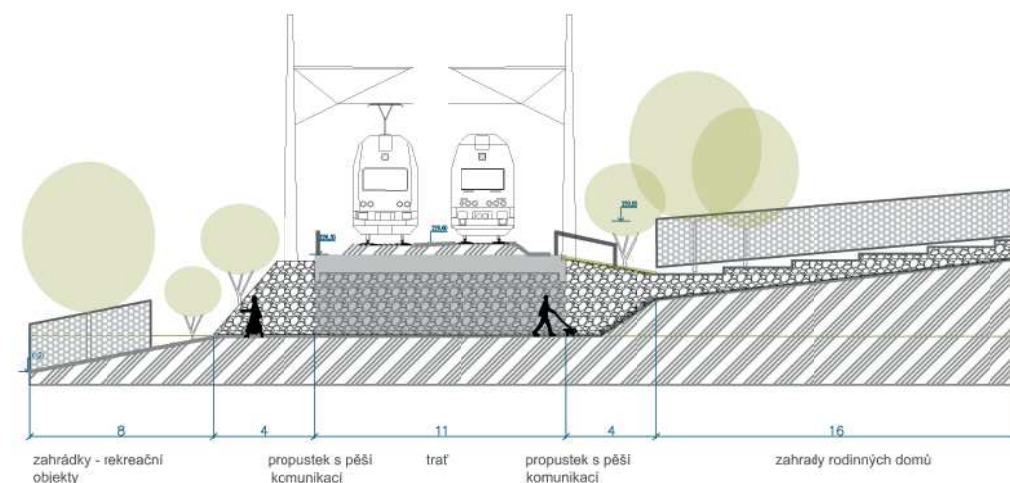
ANALÝZA M 1 : 1000

3.8 U TRATI - V ZÁŘEZU

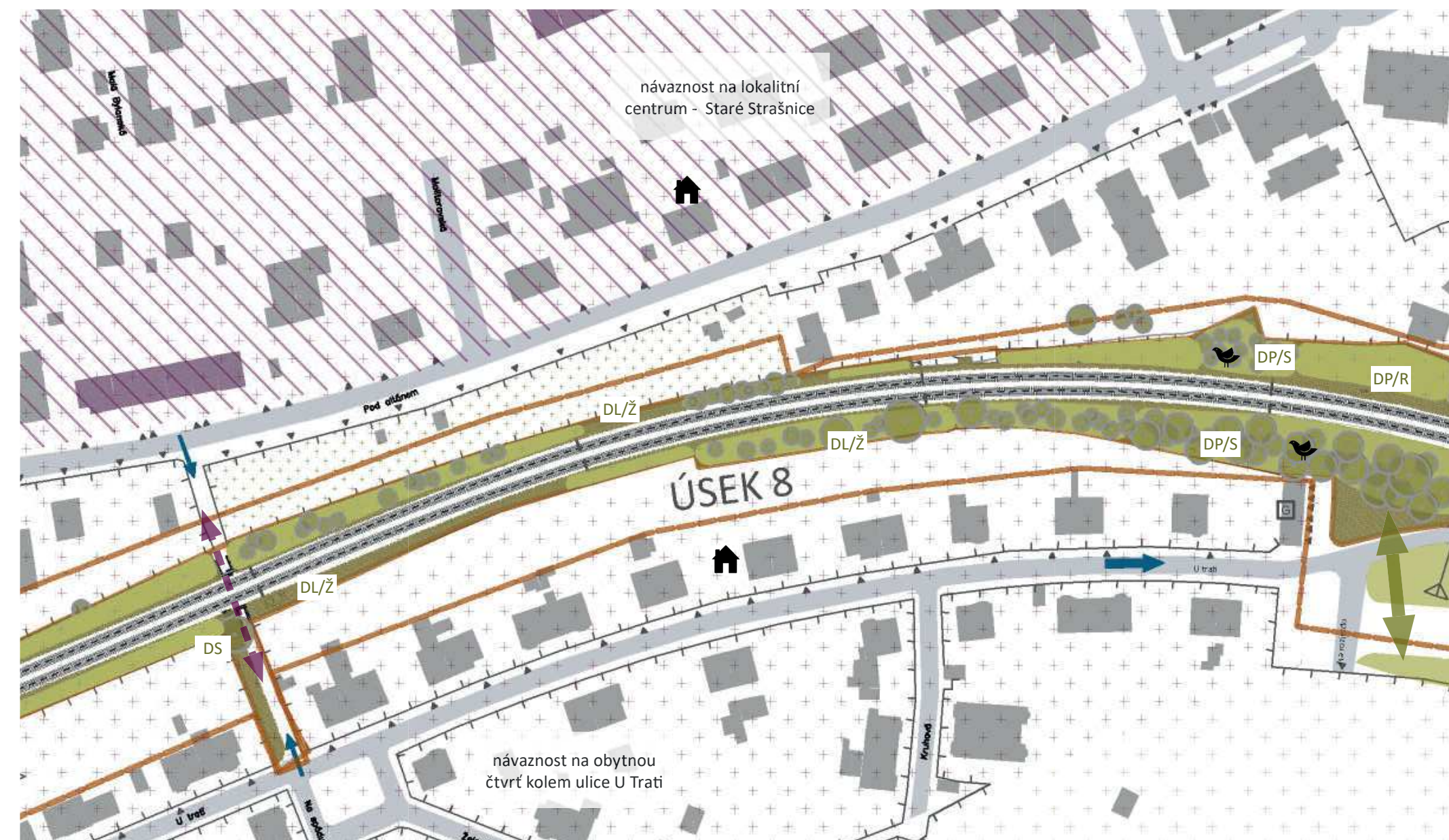
Úsek mezi propustkem k ulici U Trati a začátkem nástupišť Zastávky Strašnice, nejdříve sevřený mezi oplocením zahrad, potom se rozšiřující zarostlými svahy. Místo je prostorově dynamické velkým směrovým obloukem trati, v oblouku je okolí trati přírodní, s drobnými skalními výchozy, pokryté džunglí keřů a přísavníků.

Místo v podstatě není přístupné, jedná se jen o úzký pás podél trati. Naopak pěší podchod pod trati je důležitou spojnici celé obytné kolonie podél ulice U Trati se Strašnicemi.

Z oblouku trati se otevírá pohled postupně směrem do Vršovic a Nuslí, k druhé straně k zastávce Strašnice. V zahradách kolem je mnoho vzrostlých stromů, užitkových i okrasných, domy téměř viditelné nejsou.



ŘEZ M 1:300
100

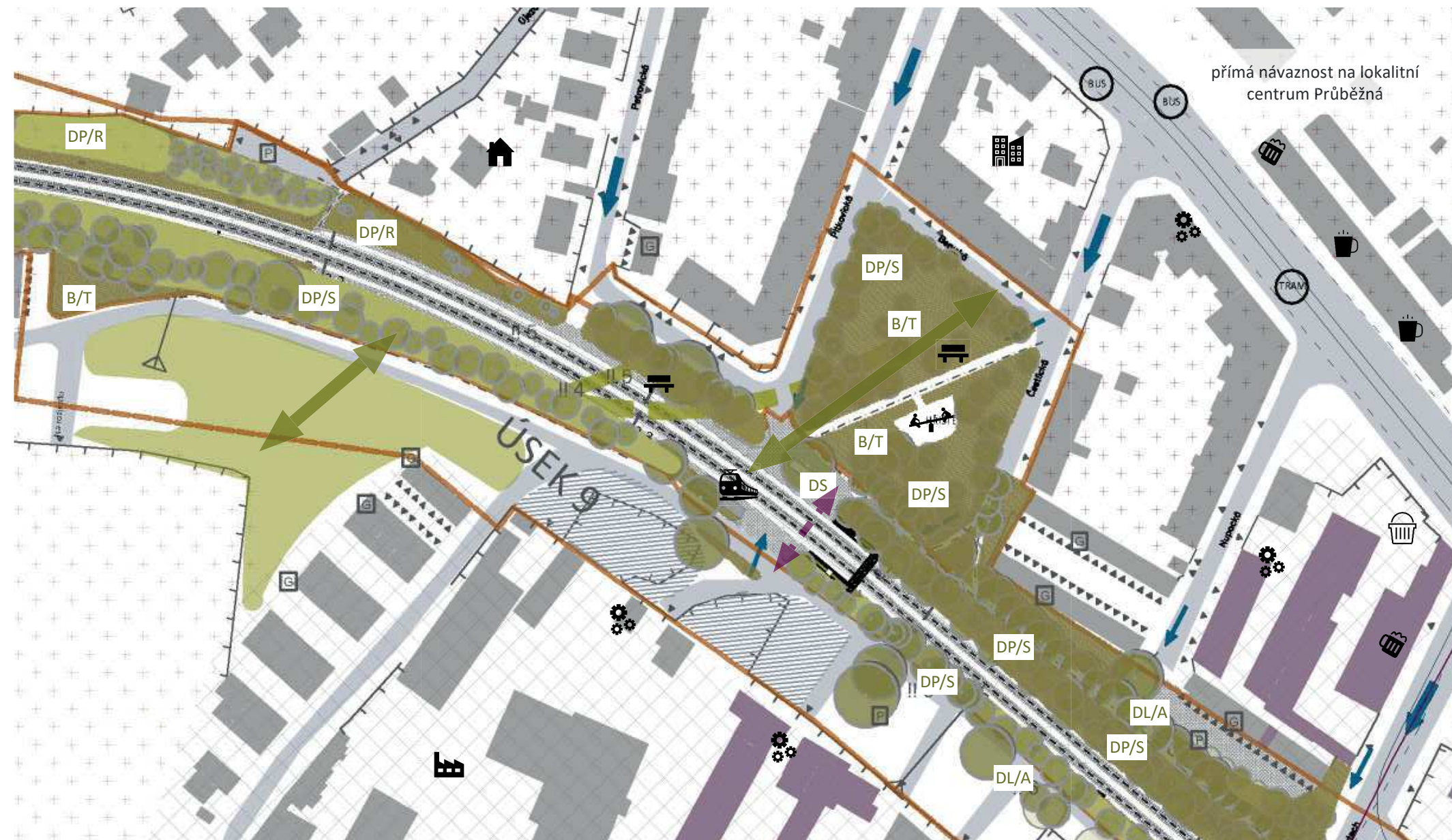
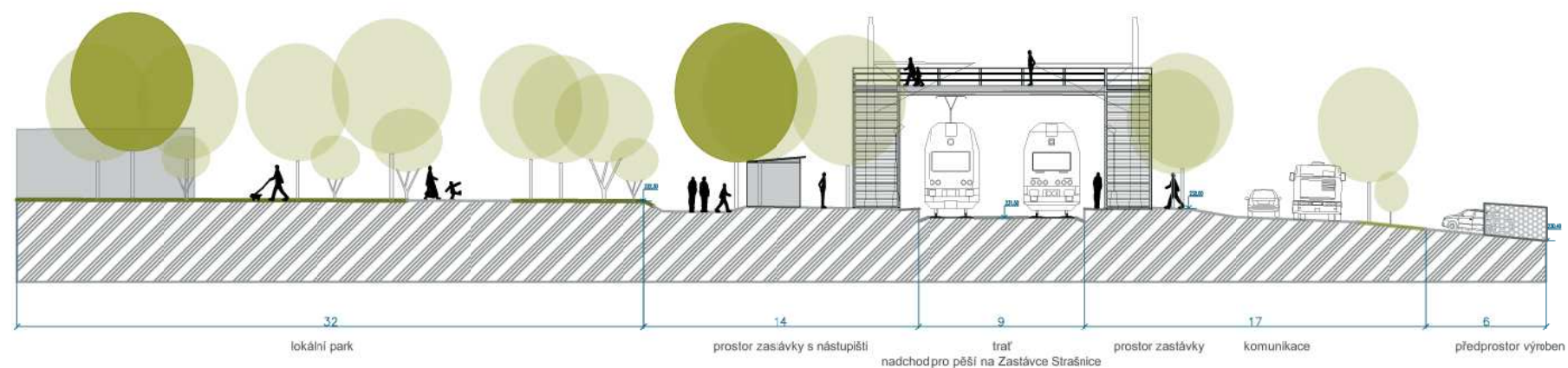


ANALÝZA M 1 : 1000
101

3.9 ZASTÁVKA STRAŠNICE

Zastávka Strašnice je oblíbeným nástupním místem, živým a velmi charakteristickým. Typická je především konstrukce dobového nadchodu, využívaného i na posezení při čekání na vlak. Na zastávce jsou dva přístřešky, stávající betonové nástupiště a řada postarších laviček a svítidel. Nástupiště v prudkém oblouku neumožňují komfortní výstup z vlaku, ale vizuálně je oblouk velmi působivým prvkem, vzhledem k zakončení v terénním zářezu, se svahy zarostlými velkými stromy. Ty se nachází i na druhé straně zastávky na valech trati, k mostu přes ulici V Korytech. Severně od zastávky navazuje drobný lokální parčík, nepříliš estetický, ale poměrně používaný, a v zářezu po obou stranách jsou hodnotné aleje.

Místo je sociálním uzlem, s návazností na místní centrum starých Strašnic, vazbou na zastávku MHD, strašnický kostel, a s možností prostupu jižním směrem.

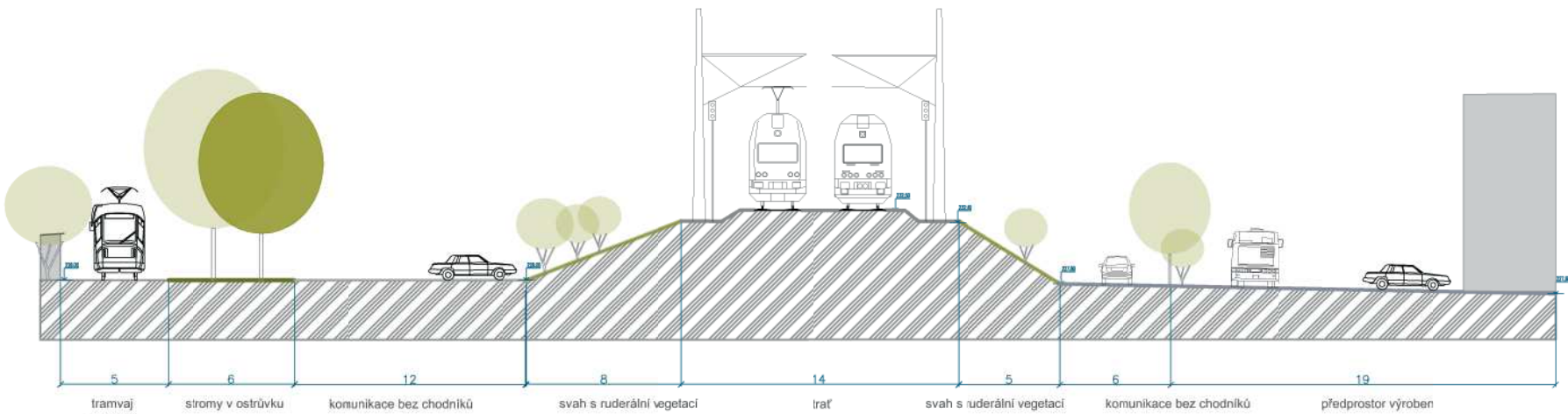


3.10 V KORYTECH

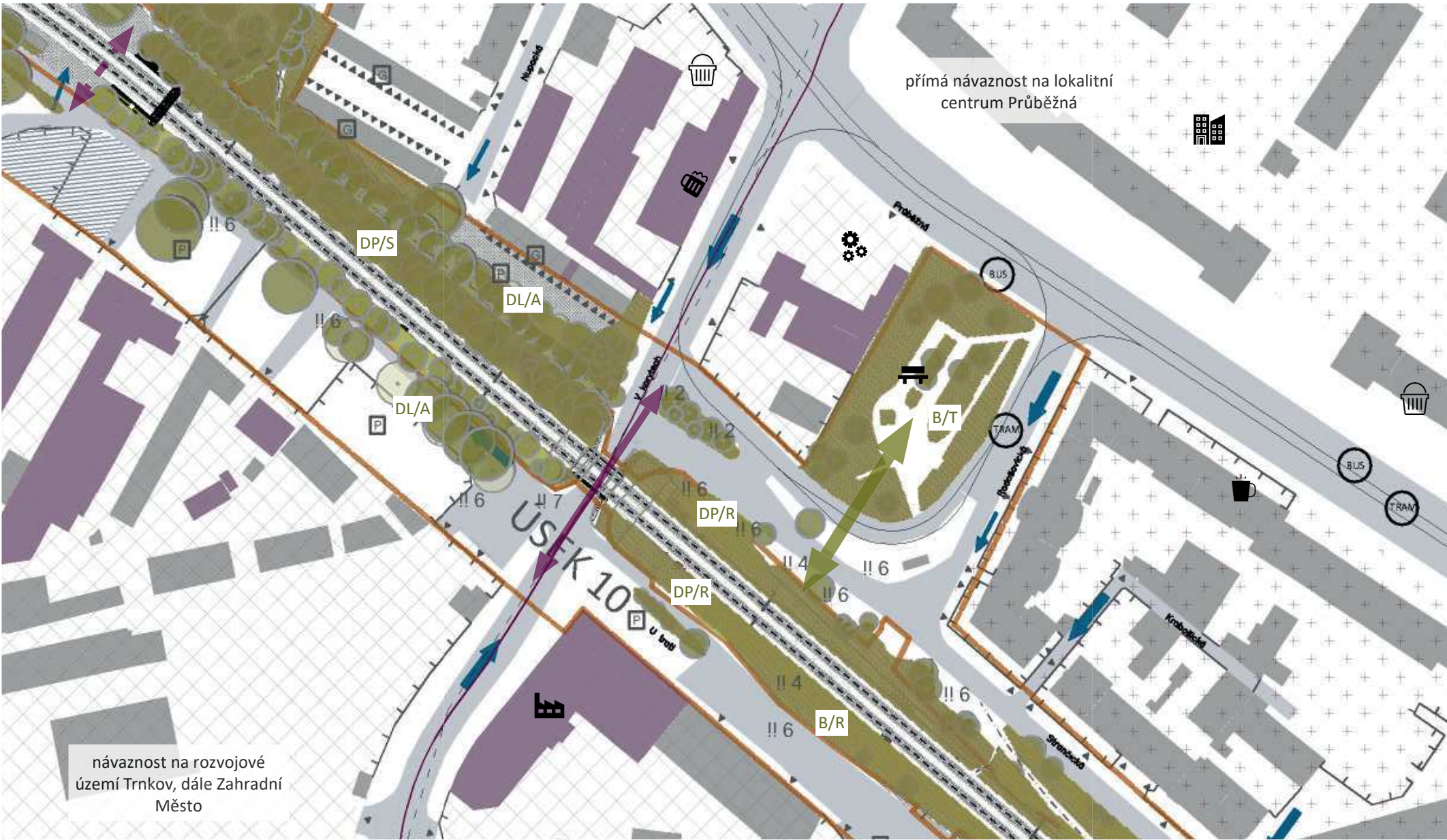
Úsek V Korytech je charakteristický vysokými valy, které jsou navýšeny kvůli mostu nad přetíženou městskou komunikací. Samotná ulice V Korytech, která je důležitou spojnici Strašnic, Zahradního Města a městského okruhu, bude výhledově rozšířena.

V úseku mezi mostem a zastávkou Strašnice jsou obě strany valu zarostlé kvalitními stromovými porosty, ze severu pak navazuje pěší cesta se vzrostlou alejí, dále je rozvojové území původních drobných fabriček, dnes převážně s obchodní funkcí. Z jihu jsou provozy a funkční výroby.

Od mostu východním směrem je vegetace na valu kompletně vykácena, a okolí je pro pěší nepříznivé – val je obklopen asfaltovými plochami, jak pojižděnými, tak využívanými pro parkování. Ze severu tramvajová smyčka a park s potenciálem rozvoje, obklopený bytovými domy, z jihu opět provozy a malé výroby.



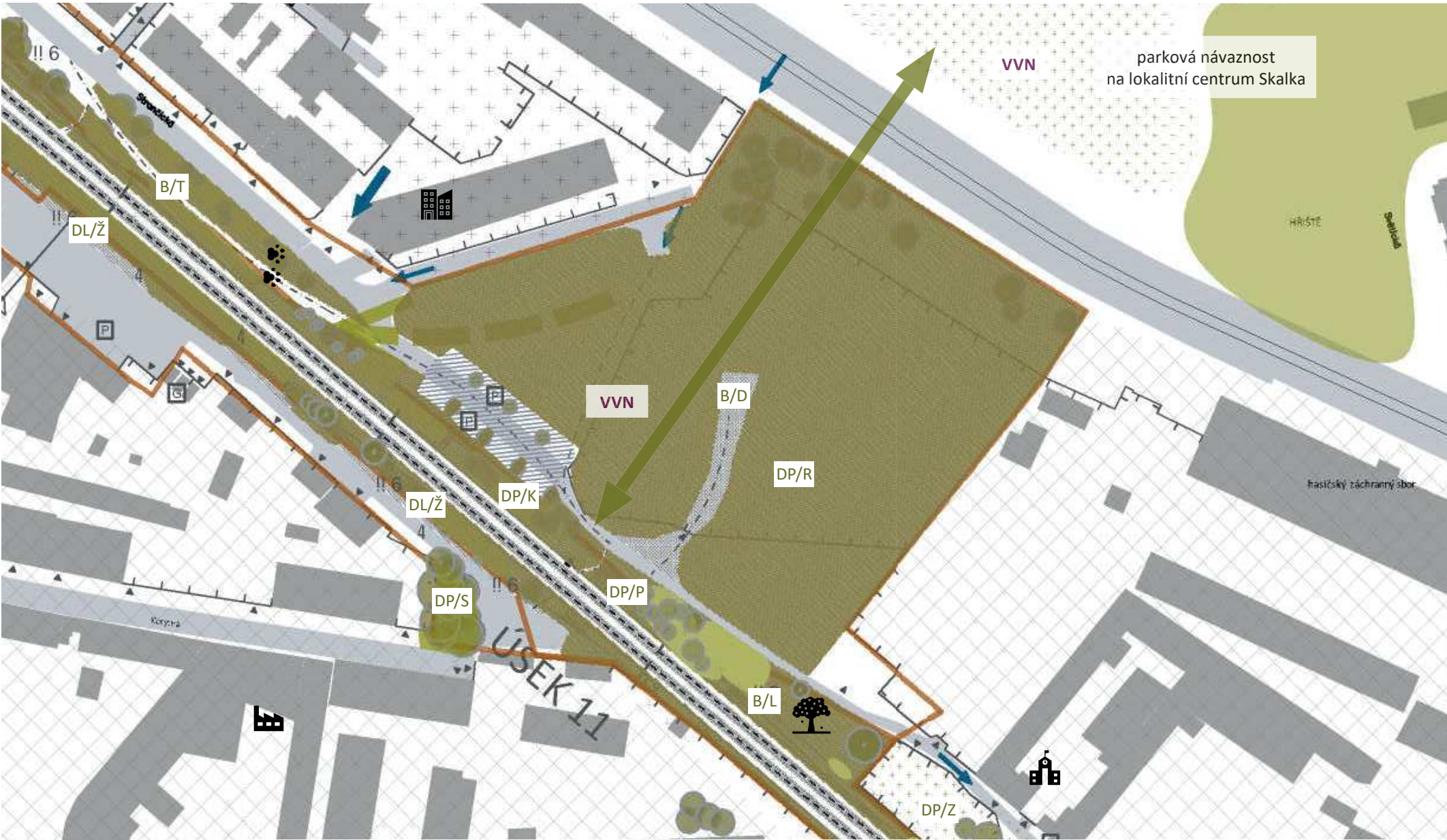
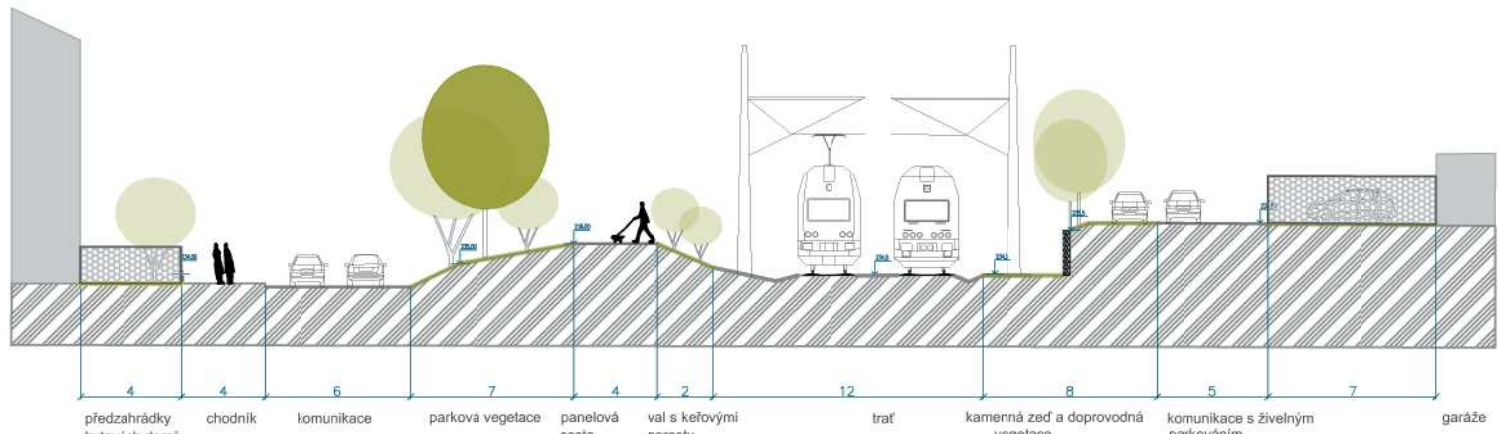
ŘEZ M 1:300
104



ANALÝZA M 1 : 1000
105

3.11 K PROMENÁDĚ SKALKA

Trať prochází v mělkém zářezu, je doprovázená keřovou vegetací, v blízkosti dráhy téměř bez stromů. Ze severu navazují bytové domy, z jihu technické provozy. Přes valy jsou vyšlapané pěší zkratky, napříč železnici. Prostor se v severovýchodní části rozšiřuje od trati přes parkově upravená místa a ruděrální plochy až k ulici Průběžná, s krajinnou návazností tzv. promenády Skalka, nezastavěným prostorem díky nadzemnímu vedení VVN. Z jihu trať lemovaná kamennou zdí, ve vegetačním období skrytou pod vrstvou popínavek, k zhlédnutí jen přímo z vlaku. Prostor je přístupný pouze na valech nad železnici.

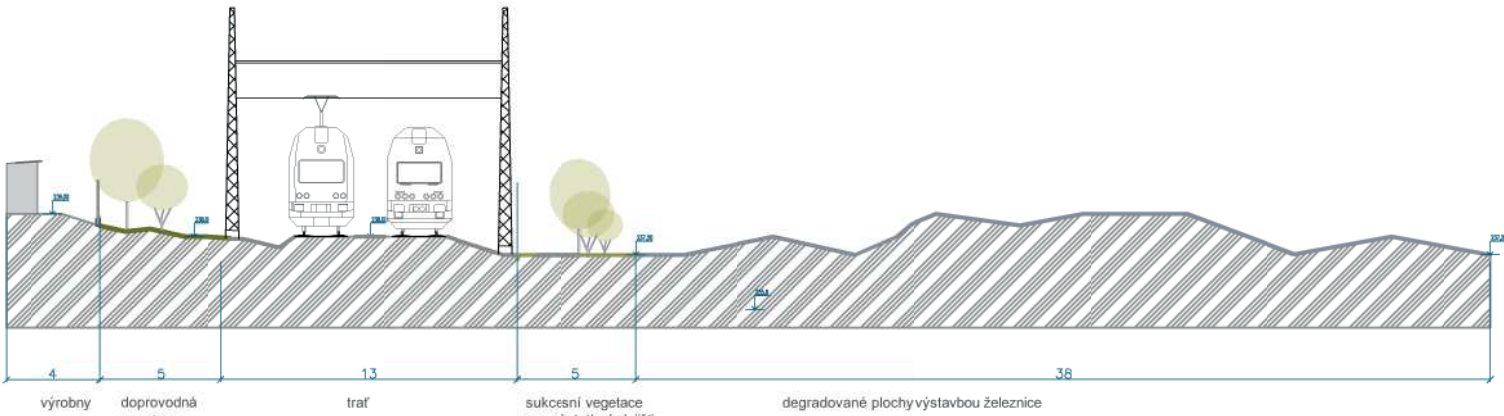


ŘEZ M 1:300

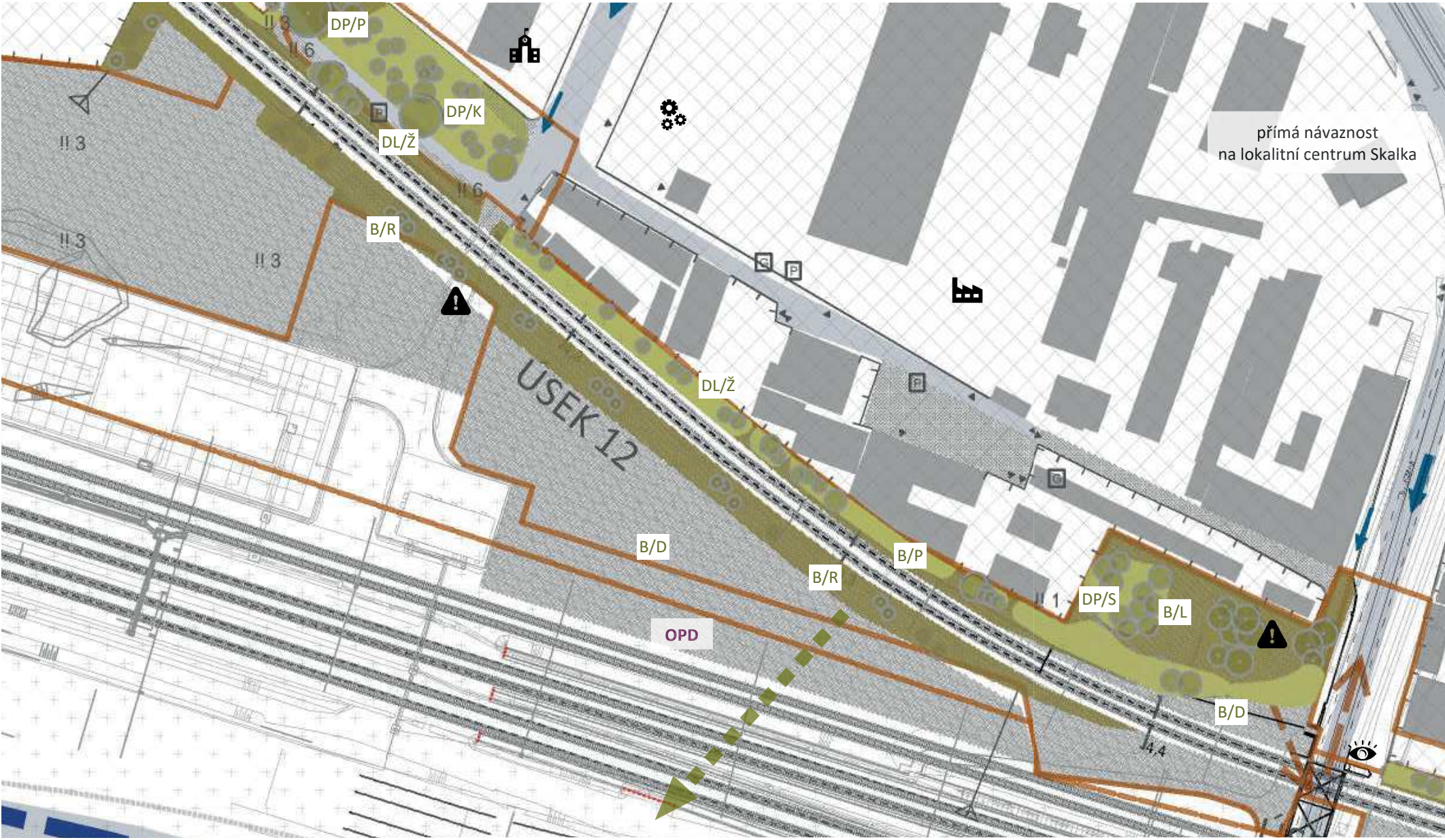
ANALÝZA M 1 : 1000

3.1 2 BĚŽECKÝ PARČÍK

Plocha je v rozvojovém území, s právě probíhající stavbou provozních budov ČD a příjezdové komunikace. Plocha je rovinná, trať se stáčí k Zahradnímu Městu, a poskytuje pohled na lanový most, a druhým směrem na nadchod na Zastávce Strašnice. Prostor je od severu lemován technickými provozy a výrobny, s nevalným estetickým vzezřením, a nemožností dalšího rozšíření, s úzkým pásem smíšené keřovo-stromové vegetace. Stávající porosty z jihu jsou samovolně rostoucí na přeměněných plochách původních kolejíšť a zbytků pražců. Prostor prochází dynamickou proměnou díky stavební činnosti, a kvůli stavbě je nepřístupný.



ŘEZ M 1:300
108



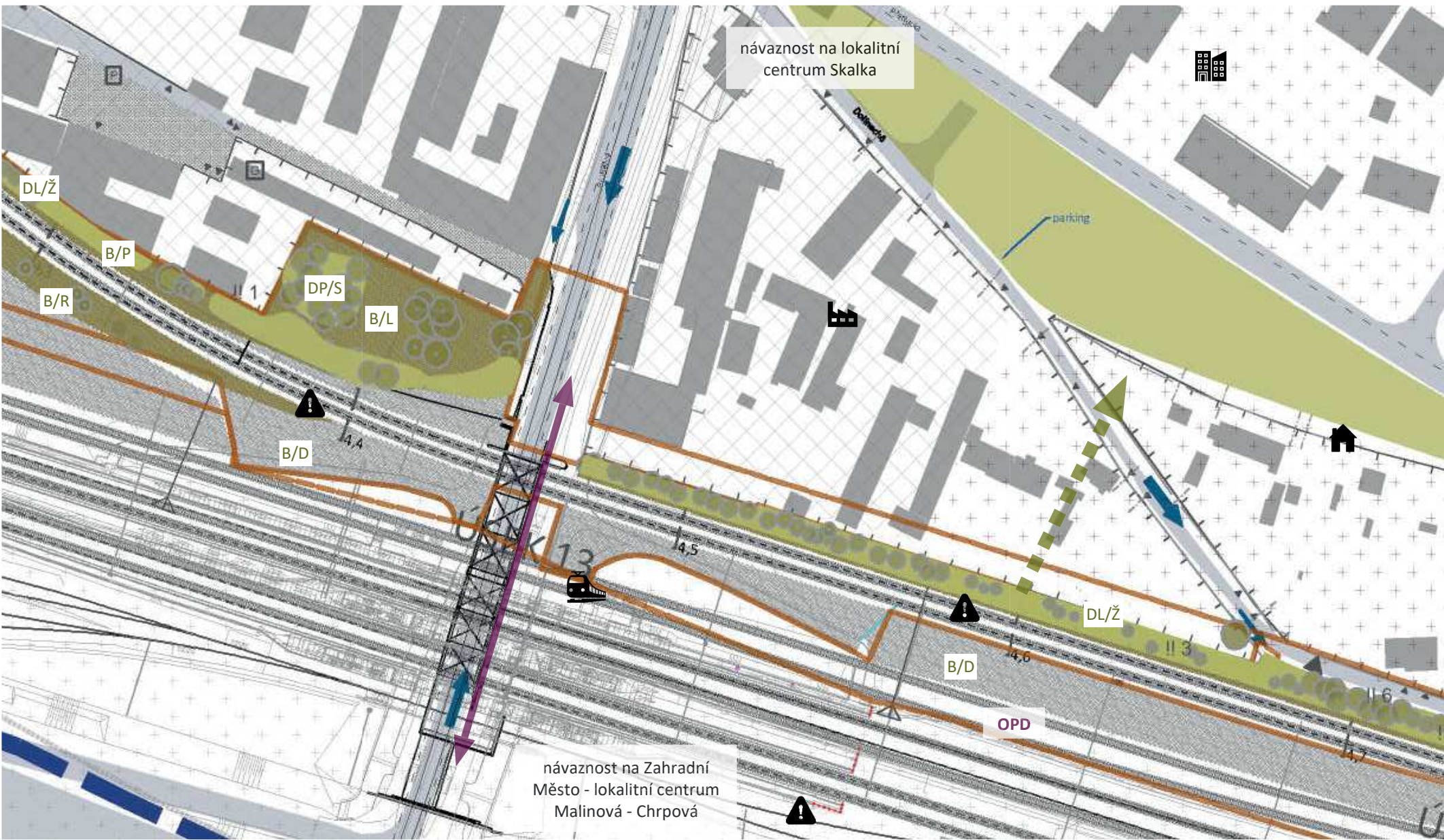
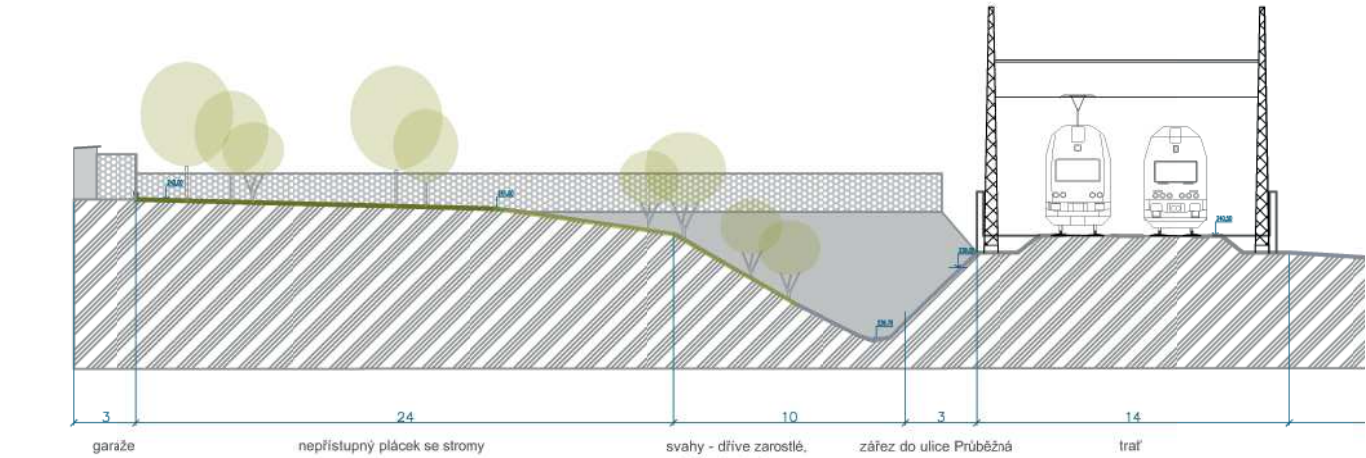
3.13 VYHLÍDKA ZAHRADNÍ MĚSTO

Krátký úsek v bezprostředním okolí železničního mostu přes ulici Průběžnou. Trať je vedena ze severu v zářezu, přes hlubokou sníženinu Průběžné ulice, z jihu je v rovině s dalším kolejištěm.

Z jihu se nachází stavba železničního koridoru a nádraží s novými mosty, velká stavba s dosahem i v místě stávající dráhy, tvořící velké degradované plochy.

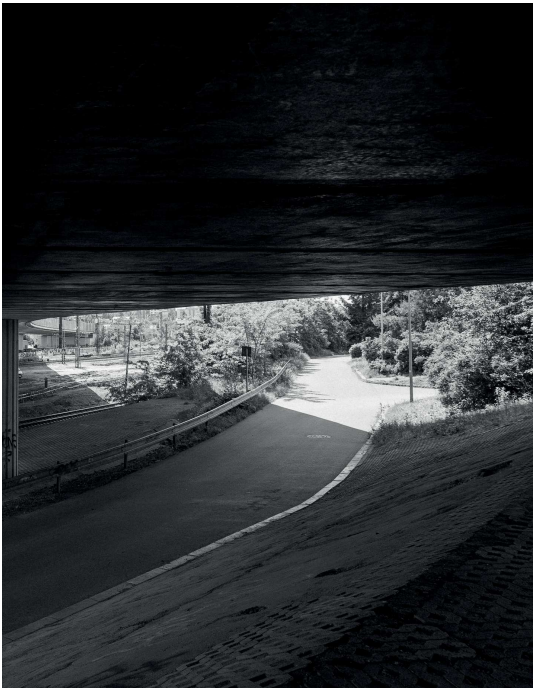
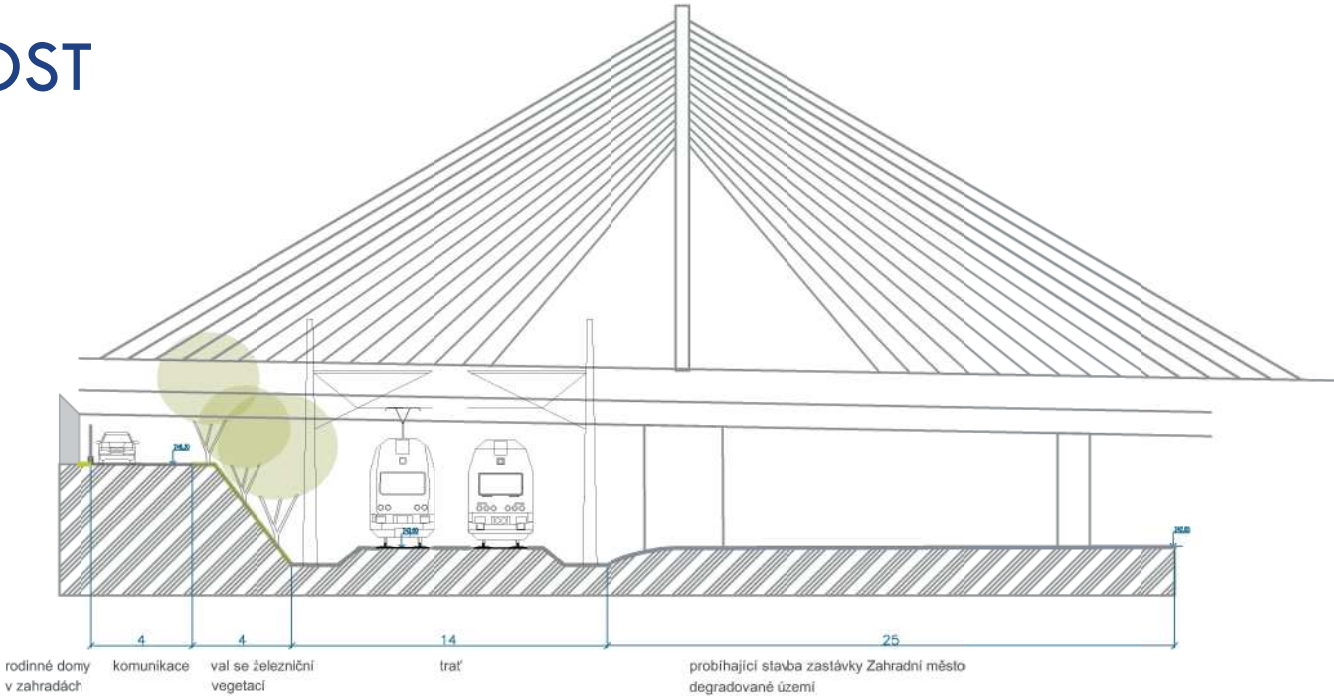
Ze severu se nečekaně objevuje téměř parkový prostor na vyvýšené ploše nad křižovatkou, nabízí se vyhlídka na rušnou ulici Průběžnou a na protější svah. Ten je zatím zanedbaný, ukrojený komunikací. Terén mezi dráhou a vyhlídkou je stavbou prohloubený, porosty na svahu jsou zlikvidované. Okolo parčíku jsou velké stromy, nelegální stavby a přechod k industriálním stavbám menšího rozsahu v okolí. Trať tu tvoří poslední oblouk, viditelnost rovnou linií k Zastávce Strašnice, z druhé strany přímo na lanový most Hostivař. Široký obzor jižním směrem je tvořený převážně dopravními stavbami, místo je zatíženo hlukem z dopravy.

V severovýchodní části přiléhají zahrady rodinných domů, které vytvářejí částečné krajinné propojení. Lem podél dráhy je tvořen typickou doprovodnou železniční vegetací, periodicky seřezávanou směsí akátů s keři.

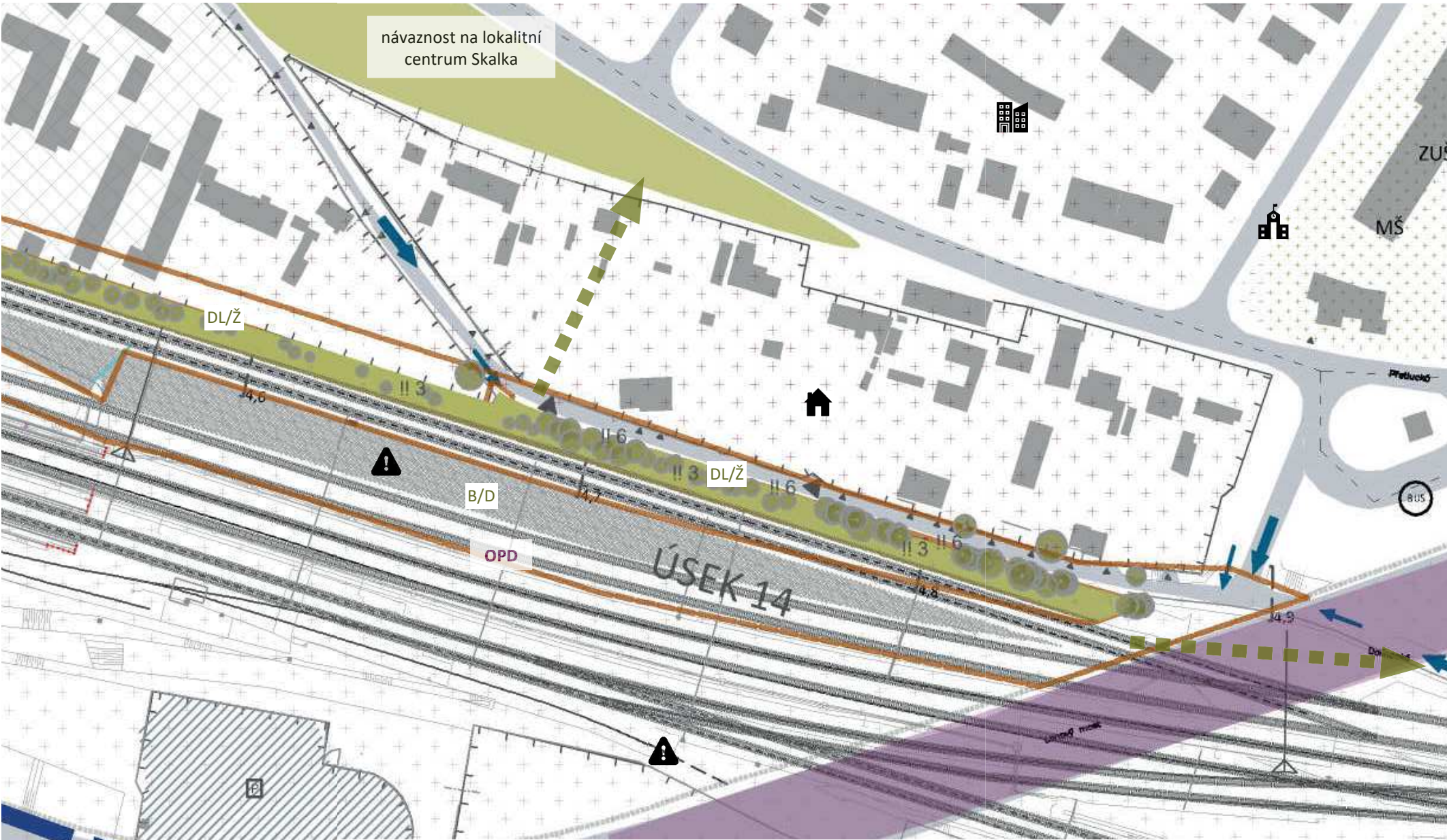


3.14 LANOVÝ MOST

Závěr promenády s bezprostřední přítomností lanového mostu. Z jihu výstavba koridoru, a dále přiléhající fabriky, ze severu úzký lem příkrého svahu, s železniční vegetací. Pak linie místní komunikace, se vjezdy do zahrádek od rodinných domků, nízká zastavba vzniklá částečně z rekreačních objektů a dílen. Pod lanovým mostem navazuje cyklotrasa pokračující k mokřadům Triangl a zahradní kolonii, na jih je pak zastávka MHD a škola. V současnosti je pro průjezd a průchod využívána Dolínecká ulice, která je klidová, místní, s parkováním po jedné straně. Místo má návaznost na obytnou oblast, a potenciál přístupu ze školských zařízení.

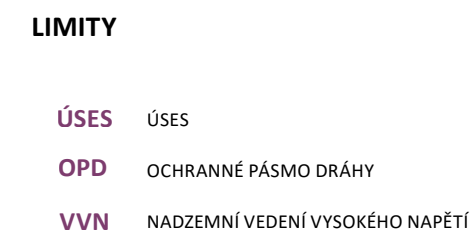
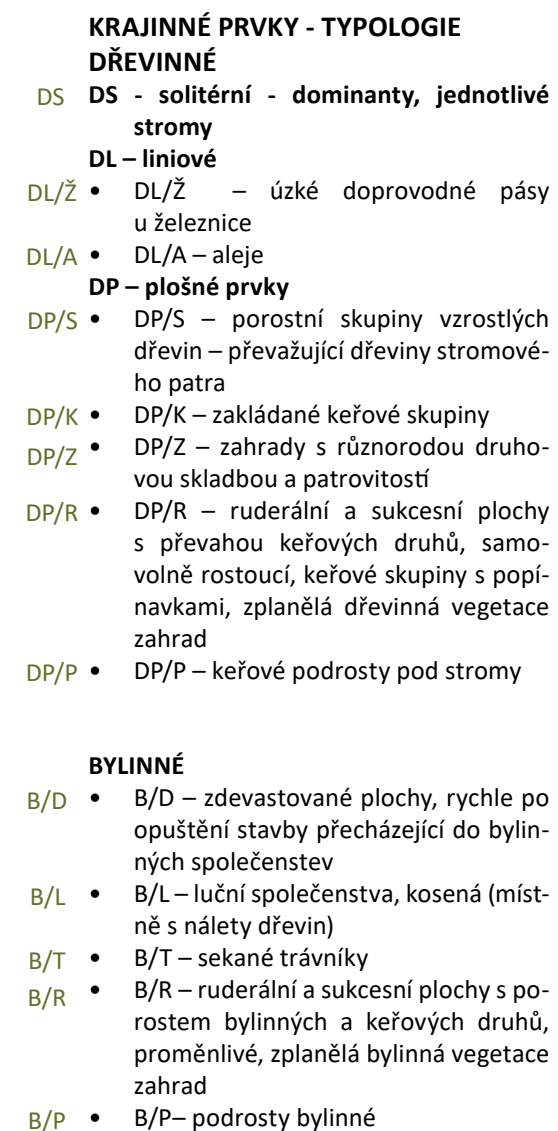


ŘEZ M 1:300
112



ANALÝZA M 1 : 1000
113

3.15 LEGENDA K ANALÝZÁM MÍST



ZÁVĚR A ZHODNOCENÍ ANALÝZ

SWOT ANALÝZA

POZITIVA

- ojedinělý historický prostor, jedna z nejstarších urbanistických stop
- funkční a využívané železniční propojení, sloužící v rámci města i pro příměstskou dopravu
- živá místa železničních zastávek
- dochovaný charakter míst – industriální a všední, stavby malých měřítek
- v blízkém okolí je velké množství sportovišť a rekreační areály

PŘÍLEŽITOSTI

- propojenost čtvrti i nových železničních zastávek pro pěší a cyklisty
- vytvoření lineárního multifunkčního prostoru s navazujícími veřejnými prostranstvími
- zlepšení prostupnosti a propojenosti území, obytnosti míst
- možnost vytvoření kvalitního parkového propojení, především na stávající hodnotné lokality
- zvýšení biodiverzity místa

NEGATIVA

- liniová bariéra rozdělující čtvrť na nepropojená území
- v okolí jsou neprostopné areály výroben a sportovišť
- monofunkční prostor
- díky silnému provozu je železnice zdrojem vyššího hlukového znečištění

HROZBY

- nenávratné přerušení souvislé linie stavbami (budovy, infrastruktura)
- nedokončení realizace promenády a parku jako celku kvůli velkému časovému tlaku
- zjednodušená realizace bez kvalitního architektonického ztvárnění
- demolice všech stávajících železničních objektů a prvků

Analýzy byly provedeny jako základ pro řešení návrhu v širších souvislostech jak celé čtvrti, tak přímo v lokalitě. Na základě primární krajinné struktury, dané víceméně stabilními složkami, je provedena analýza historických stop v území, změn využití v čase a prostoru – a následně proveden kompoziční rozbor, který stanovuje současné vztahy a vazby v území, formu života v okolí, prostorové a funkční využití a architektonické hodnoty místa.

Analýzy území okolí promenády jsou vyhodnocením prvků, jevů a aspektů, které se v území vyskytují, hrají v něm významnou roli – a následně je nutno brát v úvahu při tvorbě návrhu. Základně zjišťují základní prostorové a provozní hodnoty a vztahy, definují přírodní a kulturní hodnoty a prostorové utváření a vizuální scénu.

Ve větší podrobnosti je provedena analýza samotného prostoru promenády – v detailu je řešený provoz a vazby v místě, zachované historické stopy, jsou charakterizovány přírodní prvky a definována základní negativa a pozitiva.

VÝCHODISKA PRO NÁVRH

Město se k železnici obrací zády – podél trati se nenachází žádné významné budovy, domy mají ke dráze orientovaná zpravidla provozní průčelí a zadní trakty. Podél dráhy jsou provozy, které dříve přímo železnici využívaly, nebo jim alespoň nepřekážela. Dráha promenády je nyní jen dopravní trasou – se všemi negativními dopady (např. hluk, bariérovost a znečištění), na kterou jsou navázané zastávky MHD. Pouze v návaznosti na vlaková nádraží se přímo k tělesu dráhy přimykají parky nebo parkově upravené plochy – jako je tomu u Vršovického nádraží a Strašnické zastávky.

V návrhové části bude řešena proměna dráhy na prostor, který nabídne nejen pěší a cyklistické propojení, ale i prostor pro další aktivity, jak sportovní (bruslení, běh, posilování), tak pro rekreaci a pobyt. Analýzy současného stavu ukazují základní problémy v řešeném i navazujícím území, na jejich základě bude stanoven konkrétní návrh řešení. Hlavní negativa – hluková zátěž z dopravy a nepostupnost území – budou řešena samotným odstavením trati, a vybudováním funkčního propojení. Další možnosti aktivit jsou často navázané na přilehlá prostranství, která mají projít proměnou na veřejné prostory nebo parkové plochy. Na základě analýz jsou vytipována vhodná místa, s dobrou návazností na okolní zástavbu, zastávky MHD nebo parkování.

POUŽITÁ LITERATURA A ZDROJE

MAPOVÉ PODKLADY A LITERATURA:

Aktuálně platné ÚAP (Portál hlavního města Prahy). 301 Moved Permanently [online]. Copyright © 2020 [cit. 30.09.2020]. Dostupné z: https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/odbory/odbor_uzemniho_rozvoje/uzemni_planovani/uzemne_analyticke_podklady/aktualne

Dvě Prahy. Start Page - (*)iprpraha.cz [online]. Dostupné z: <https://app.iprpraha.cz/apl/app/dveprahy/>

Mapové aplikace | Geoportál hl. m. Prahy. Úvod | Geoportál hl. m. Prahy [online]. Dostupné z: <https://www.geoportalpraha.cz/cs/mapy/mapove-aplikace>

Metropolitní Plán Prahy. 302 Found [online]. Copyright © [cit. 30.09.2020]. Dostupné z: <https://plan.app.iprpraha.cz/vykresy/>

Architektonický ateliér Projektor – Archum architekti. Urbanistická studie – Botič, Městská část Praha 10, Praha 2018

BERAN, Lukáš a Vladislava VALCHÁŘOVÁ, ed. Pražský industriál: technické stavby a průmyslová architektura Prahy: průvodce. Praha: Výzkumné centrum průmyslového dědictví ČVUT v Praze, 2005. ISBN 8023961985.

CACH, Tomáš. Aktualizace cyklogenerelu pro území městské části Praha 10, MČ Praha 10, Praha 2014

CULEK, Martin. Biogeografické regiony České republiky. Brno: Masarykova univerzita, 2013. ISBN 978-80-210-6693-9.

HORÁK, Václav. Praha 1900-1945: mapa moderní architektury : 1400 staveb. Praha: CN-C-Václav Horák, 1997. ISBN 80-901928-6-6

CHYTRÝ, Milan. Katalog biotopů České republiky: Habitat catalogue of the Czech Republic. 2. vyd. Praha: Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, 2010. ISBN 978-80-87457-02-3.

JIRAN A PARTNER ARCHITEKTI, SUM ARCHITEKTI, ATELÉR LUCIDA. Bohdalec – Slatiny – brownfield Strašnice - urbanistická studie velkého rozvojového území – MČ Praha 10, Praha 2019

MAHEL, Ivo. Nádraží a železniční tratě. V Praze: Paseka, 2014. Zmizelá Praha. ISBN 978-80-7432-554-0.

SUDOP pro SŽDC. Projekt Odstavné koleje Trnkov 2, Strašnice, Vyhledávací studie odstavných kapacit v uzlu Praha, 2018

UNIT ARCHITEKTI. Generel veřejných prostranství Prahy 10, Městská část Praha 10, Praha 2016

ODKAZY:

<http://druhapraha.cz/tema/Kolonie%20Sedmidomky,%20Pod%20Bohdalcem%20a%20Na%20Slatin%C3%A1ch>

https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%BDelezni%C4%8Dn%C3%AD_tra%C5%A5_Praha_%E2%80%93_%C4%8Cesk%C3%A9_Bud%C4%9Bjovice

https://cs.wikipedia.org/wiki/Cyklistick%C3%A9_stezky_na_zru%C5%A1en%C3%BDch_%C5%BEeleznic%C3%ADch

[https://cs.wikipedia.org/wiki/Lanov%C3%BD_most_\(Ji%C5%BEn%C3%AD_spojka\)](https://cs.wikipedia.org/wiki/Lanov%C3%BD_most_(Ji%C5%BEn%C3%AD_spojka))

[https://cs.wikipedia.org/wiki/Na_Slatin%C3%A1ch_\(Michle_a_Stra%C5%A1nice\)](https://cs.wikipedia.org/wiki/Na_Slatin%C3%A1ch_(Michle_a_Stra%C5%A1nice))

https://cs.wikipedia.org/wiki/S%C3%ADdli%C5%A1t%C4%9B_Vlasta#cite_note-4
https://cs.wikipedia.org/wiki/Transformovna_a_rozvodna_na_Bohdalci

<https://prazdnedomy.cz/domy/objekty/detail/5093-soubor-bytovych-domu-v-ulici-pod-altanem>

<https://thenounproject.com/>

POUŽITÉ FOTOGRAFIE:

fotografie jsou na straně zdrojovány zleva, odshora
A značí fotografie autorů (Tomáš Cach, TERRA FLORIDA)
str. 8 – 9
Martin Micka
str. 25
<https://zdopravy.cz/novy-vzhled-stanice-i-vylepseni-pro-nakladni-vlaky-szdc-meni-projekt-4-koridoru-v-praze-36002/>
str. 28 – 29
Martin Micka
str. 50
1/Vastimil Novotný, 2/Ondřej Řepka
str. 51
1/Vladimír Truxa, 2 – 4/Ondřej Řepka
str. 52
A
str. 53 – 55
A + Martin Micka
str. 60 – 61
Martin Micka
str. 64 - 65
1/Martin Micka
2/<https://www.turistika.cz/mista/tajemna-kolonie-na-slatinach-a-obecna-skola--1/detail>
3/<https://www.prahaneznamy.cz/praha-2/vinohrady/kolonie-svoboda/>
str. 66 – 67
A + Martin Micka
str. 68 – 71
A + Martin Micka

str. 78 – 79
Martin Micka
str. 86 – 112
A + Martin Micka



URBANISTICKO-KRAJINÁŘSKÁ KONCEPČNÍ STUDIE
TOMÁŠ CACH & TERRA FLORIDA & PETR TEJ
09/2020