

Česká zemědělská univerzita v Praze  
Fakulta agrobiologie, potravinových a přírodních zdrojů  
Katedra zahradní a krajinné architektury

**Zelené koridory v městské krajině s akcentem příběhů v pohledech a průhledech  
na významná místa i komorní zákoutí**  
Diplomová práce

Obor: Zahradní a krajinářská architektura (AMAR)

Zpracovala: Bc. Lucie Moravcová

Vedoucí diplomové práce: doc. akad. soch. Aleš Hnízdil

Praha 2022

### **Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma „Zelené koridory v městské krajině s akcentem příběhů v pohledech a průhledech na významná místa i komorní zákoutí“ vypracovala samostatně a veškeré použité prameny a informace jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Souhlasím, aby moje diplomová práce byla zveřejněna v souladu s § 47b zákona. 111/1998 Sb. O vysokých školách ve znění pozdějších předpisů a v souladu s platnou Směrnicí o zveřejňování vysokoškolských závěrečných prací. Jsem si vědoma, že se na moji práci vztahuje zákon. 121/2000 Sb., autorský zákon, a že Česká zemědělská univerzita v Praze má právo na uzavření licenční smlouvy a užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 Autorského zákona. Dále se zavazuji, že před sepsáním licenční smlouvy o využití díla jinou osobou (subjektem) si vyžádám písemné stanovisko univerzity o tom, že předmětná licenční smlouva není v rozporu s oprávněnými zájmy univerzity a zavazuji se uhradit případný příspěvek na úhradu náklad spojených se vznikem díla, a to až do jejich skutečné výše.

V Praze dne 14. 4. 2022

Bc. Lucie Moravcová

### **Poděkování**

Ráda bych poděkovala především panu docentovi akad. soch. Aleši Hnízdilovi za vedení diplomové práce a za cenné rady a připomínky, které přispěly ke zlepšení práce a také za motivaci k úspěšnému dokončení této práce. Dále bych ráda poděkovala Úřadu městské části Praha 3 za poskytnuté informace k modelovému území a také paní umělecké ředitelce divadla Ponec, se kterou jsem konzultovala využití plochy v rámci modelového území v návaznosti na činnost divadla. V neposlední řadě také děkuji své rodině a příteli za jejich podporu v práci.

## SOUHRN

Tato diplomová práce je zaměřena na problematiku zelených koridorů v městské krajině, v návaznosti na systém městské zeleně. Modelovým územím jsou konkrétní ulice MČ Prahy 2 a Prahy 3, které jsou potenciálně vhodné k propojení větších či menších zelených ploch, k jejich následnému ozelenění a vytvoření zelených koridorů.

Práce je rozdělena do dvou částí. V části teoretické je zpracována literární rešerše, která se věnuje obecné problematice zeleně ve městech. Začátek práce je zaměřen na vysvětlení pojmů a seznámení se s daným tématem. V další části se práce věnuje tématu zeleně v rámci historického vývoje až po významný vývoj zeleně ve městech v 19. a 20. století. V další kapitole je popsána struktura a prvky samotného systému městské zeleně. Na závěr jsou shrnuty principy a pochopení současného vývoje a trendů v oblasti plánování veřejných ploch. Uplatnění těchto principů je důležitým kritériem pro návrh kvalitního a fungujícího veřejného prostoru, se začleněním do systému zeleně měst.

Poznatky z literární rešerše jsou použity v části návrhové, při samotném návrhu modelového území. Spolu s nimi je při návrhu kladen důraz také na výsledky dosažené z vypracovaných analýz daného území. Celý návrh je rozdělen do šesti etap, z nichž území pěti koridorů je zpracováváno v kontextu širšího území na úrovni koncepce. Pro účel návrhu detailní studie je vymezen jeden z těchto daných koridorů.

Návrh dbá na podpoření a vyzdvihnutí charakteru a identity daného místa. Důraz je kladen na funkční rozdělení ploch a na přínos území odpovídajícímu programu, v podobě navržení kvalitních aktivit, funkcí, mobiliáře a kulturního vyžití. Návrh vyzdvihuje specifickou identitu daného území s ohledem na historický vývoj, také upozorňuje na významné pohledy a výhledy naskytující se v celé svojí délce a také na svou polohu mezi přírodní a industriální složkou městské krajiny.

Navržený stav je znázorněn v grafických přílohách, zařazený do druhé části celé diplomové práce.

### Klíčová slova

zelené koridory, městská krajina, veřejný prostor, výhledy, systém zeleně

## ABSTRACT

This diploma thesis is focused on the topic of green corridors in the urban landscape, in connection with the system of urban greenery. The model areas are the specific streets of the Prague 2 and Prague 3 districts which are potentially suitable for connecting larger or smaller green areas, for their greening and the creation of green corridors.

The work is divided into two parts. The theoretical part deals with a literary research, which deals with the general topic of greenery in cities. The beginning of the work is focused on explaining the concepts and getting acquainted with the topic. In the next part is focused on the topic of greenery in the historical development to the significant development of greenery in cities in the 19th and 20th centuries. The next chapter describes the structure and elements of the urban green system. Finally, the principles and understanding of current developments and trends in public space planning are summarized. The application of these principles is an important criterion for the design of a quality and functioning public space, with integration into the green system of cities.

Findings from the literature search are used in the design part, in the design of the model area. Together with them, the design also emphasizes the results achieved from the analyzes of the area. The whole proposal is divided into six stages, of which the territory of the five corridors is processed in the context of a wider area at the concept level. For the purpose of designing a detailed study, one of these given corridors is defined.

The proposal aims to support and highlight the character and identity of the place. Emphasis is placed on the functional division of areas and the contribution of the territory to the corresponding program, in the form of designing quality activities, functions, furniture and cultural activities. The proposal highlights the specific identity of the area with regard to historical developments, also draws attention to important views and perspectives occurring along its entire length and also to its location between the natural and industrial components of the urban landscape.

The proposed state is shown in graphic appendices, included in the second part of the thesis.

### Keywords

green corridors, urban landscape, public space, views, green system

## OBSAH

1. ÚVOD.....	7	4.3.5 Systém městské zeleně a jeho význam.....	24
2. CÍL PRÁCE.....	8	4.4 ZÁVĚR – POUŽITÍ ZELENĚ V MĚSTSKÉ KRAJINĚ.....	25
3. METODIKA PRÁCE.....	9	5. REFERENČNÍ PŘÍKLADY REALIZACÍ ZELENÝCH KORIDORŮ V RÁMCI SYSTÉMU MĚSTSKÉ ZELENĚ.....	27
4. LITERÁRNÍ REŠERŠE.....	10	5.1 High Line NY.....	27
4.1 ZÁKLADNÍ POJMY.....	10	5.2 Petuelpark.....	29
4.1.1 Zeleň.....	10	5.3 Promenade plantée.....	30
4.1.2 Prostor.....	11	6. ANALYTICKÁ ČÁST – OBECNÁ CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ.....	32
4.1.3 Urbanizace/suburbanizace.....	13	6.1 Základní údaje – Lokalizace.....	32
4.1.4 Městská krajina.....	13	6.2 Hranice řešeného území.....	33
4.1.4 Zelený koridor.....	13	6.3 Stručná charakteristika území, katastrální území.....	34
4.1.5 Modro-zelená infrastruktura.....	13	6.4 Historie.....	35
4.1.6 Lidské měřítko.....	14	6.5 Širší územní vztahy.....	40
4.1.7 Systém.....	14	6.6 Provozní vztahy a dostupnost.....	41
4.2 HISTORIE.....	15	6.7 Majetkoprávní vztahy.....	43
4.2.1. Zeleň antických měst.....	15	6.8 Přírodní podmínky.....	44
4.2.2 Zeleň středověkého města.....	15	6.9 Analýza zeleně.....	46
4.2.3 Zeleň renesančního města.....	16	6.9.1 Celoměstský systém zeleně.....	46
4.2.4 Zeleň barokního města.....	16	6.9.2 Současný stav zeleně.....	47
4.2.5 Přírodně – krajinářský park.....	17	6.10 Územní plán.....	48
4.2.6 Období 19. století.....	17	6.11 Sociodemografická struktura obyvatel.....	49
4.2.7 Období 20. století.....	17	6.12 Současný stav, fotodokumentace.....	50
4.3 SYSTÉM MĚSTSKÉ ZELENĚ.....	18	6.13 Analýza výhledů.....	56
4.3.1 Funkce zeleně ve městech.....	18	6.14 SWOT analýza, problémová mapa.....	57
4.3.2 Vznik a rozvoj veřejné zeleně v 19.stol.....	18	7. NÁVRHOVÁ ČÁST.....	58
4.3.3 Formování systému zeleně ve 20. století.....	19	7.1 Koncepční návrh širšího řešeného území.....	58
4.3.4 Struktura systému zeleně.....	22	7.2 Detailní návrh vybraného modelového území – KORIDOR I - Žižkov HighLine.....	65

8. DISKUZE .....	89
9. ZÁVĚR .....	90
10. SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ .....	91
11. SEZNAM OBRÁZKŮ, GRAFŮ A TABULEK.....	95
12. PŘÍLOHY .....	99

## 1. ÚVOD

Vývojem lidské kultury a především vlivem narůstající míry průmyslu a urbanizace se začala vyvíjet lidská sídla. V této souvislosti došlo v 19. století ke značnému nárůstu obydlí ve městech, a tím tak z měst začala postupně mizet zelená místa na úkor zastavěných ploch. Důsledkem tak byla s odstupem času narůstající potřeba zeleně a rekreace ve městech. Rozrůstající se města, která se rozbíhají do okolní krajiny, je nutno začít regulovat a vytvářet kolem měst neprostupitelné zelené prstence a klíny, tzv. greenwedge. Aby však byl systém funkční, je potřeba tyto zelené plochy propojovat. K těmto účelům tak slouží zelené koridory, tzv. greencorridors, které obyvatelům měst umožní bezpečný a klidný přechod mezi plochami zeleně. V daných místech koridorů tak dochází ke zklidnění dopravy a lidé mohou procházet zelení bez jakéhokoliv překonávání překážek, jimiž jsou například křižovatky, rušné silnice, přechody atd. Význam zelených koridorů a obecně všech zelených ploch v městské krajině je nezpochybnitelný. Kromě úniku od dopravy a hustého provozu v ulicích je zezeň, především v horkých letních měsících, jedinou záchranou před teplem sálajícími zpevněnými povrchy a rozpálenými ulicemi sevřenými bytovou zástavbou. Potřebné a důležité je tedy vytvářet nejen propojení zeleně v samotných městech, ale také dbát na souznění mezi městem a krajinou, mezi plochami zeleně v jádru města a plochami zeleně na okrajích a v příměstských oblastech měst. Pro vytvoření souznění mezi všemi plochami zeleně je důležité vytvářet především funkční propojení těchto zelených ploch. Cílem je bezpečný a příjemný přechod sídelní kultury do okolní krajiny a naopak. V rámci struktury sídla je pak nutno propojovat menší i větší zelené plochy navzájem mezi sebou. Je nutné, aby návrh těchto propojení, tzv. zelených pásů/koridorů splňoval funkce pro další vývoj. Cílem návrhu by tedy mělo být nadčasové řešení daného prostoru, nabízející funkce, které zohledňují demografickou skladbu obyvatelstva, jakožto jeho uživatele a neméně důležitá je také návaznost na okolní sídelní strukturu. Důležitým prvkem účelnosti je také dodržovat dané kulturní tradice v dané oblasti. Jen při správném spojení všech těchto faktů tak dojde k využití potenciálu místa a k zajištění kvalitní městských parků a ploch zeleně pro rekreaci, odpočinek, vyžití a naplnění všech společenských potřeb místních obyvatel.

## 2. CÍL PRÁCE

Cílem práce je zpracovat literární rešerši na téma zelené koridory a jejich uplatnění v městském systému zeleně. Budou definovány jednotlivé formy zeleně ve veřejném prostoru a na daných příkladech popsána charakteristika daného tématu. Ze získaných informací bude zpracována architektonická studie na modelovém území. Modelovým územím jsou potenciálně vhodné plochy pro tvorbu zelených koridorů na území městských částí Prahy 2 a Prahy 3 v hlavní městě Praha. Cílem práce je vytvořit koncept v širším měřítku, kde by napříč těchto městských částí došlo za ideálního stavu k propojení větších ploch zeleně. Pěší prostupnost koridorů tak vytvoří lepší podmínky pro pěší, přinese do obytných čtvrtí utlumení a zklidnění dopravy a celkově zkvalitní životní prostředí k životu ve městě. K návrhu na úrovni studie pak bude vymezen jeden z těchto vybraných koridorů, který bude zpracováván v detailu. K tomuto koridoru bude hlavním cílem vypracování podrobných analýz navrhovaného území a na základě všech analýz bude vypracován návrh revitalizace uzpůsoben konkrétním potřebám a charakteru daného místa. Brán bude také ohled na dnešní trendy a potřeby při navrhování veřejných prostorů a zelených ploch v městském systému zeleně.



### 3. METODIKA PRÁCE

Diplomová práce je rozdělena do dvou částí. Tvoří ji část literární a část návrhová.

Literární část tvoří rešerše zaměřená na průzkum odborné literatury, která se zabývá především charakteristikou daného tématu. Zvolená témata by měla poukazovat také na novodobé potřeby v oblasti navrhování veřejných prostor a také na požadavky potřeby zeleně v urbanizovaném prostředí. Informace získané z literární rešerše poslouží k lepšímu pochopení zadání a problematiky městského systému zeleně a poslouží také jako podklad pro samotný návrh. Informace jsou čerpány z odborných knižních publikací a relevantních internetových zdrojů. Druhou část literární rešerše tvoří popis konkrétních příkladů v oblasti této problematiky, na nichž je popsána charakteristika a prvky, které utváří a charakterizují potřeby veřejné zeleně v městské krajině. Tyto příklady můžeme pojmut jako modelové objekty, díky jejich studii a popisu dojde k načerpání inspirací pro vlastní návrh modelového území. Informace jsou čerpány z knižních publikací a internetových zdrojů, jeden z konkrétních příkladů je čerpán také z vlastních dojmů při návštěvě daného místa. V závěru literární rešerše jsou získané poznatky shrnuty ve východiska k samotné návrhové části .

Ve druhé části diplomové práce je kladen důraz na samotný návrh konkrétního prostoru. Modelovými objekty byly zvoleny koridory v MČ Prahy 2 a Prahy 3. Prvním bodem bude vymezení lokalit a hranic řešeného území. Dále dojde ke zpracování analýz širších i užších vztahů, historie, přírodních podmínek a demografické skladby obyvatelstva. Zpracován bude také provoz a funkční a estetické vztahy, zmapován bude současný stav a majetkoprávní vztahy daného území. Z hlediska rozsáhlosti celého území bude studie jednotlivých koridorů zpracována na úrovni koncepce a pro detailnější návrh bude vybrána konkrétní část modelového území. Návrh bude vycházet z analýz celého území a také z dnešních trendů a potřeb kvalitních veřejných prostor v urbanizovaném prostředí městské krajiny, které odpovídají také požadavkům dnešní společnosti. Samotný návrh bude tvořen textovou a grafickou částí. Hlavním výkresem pak bude architektonická studie a vypovídající prostor ukazující perspektivy, řezy, pohledy a detaily. Na závěr diplomové práce budou shrnuty všechny dosažené výsledky, které budou aplikované do praxe prostřednictvím diskuze.

## 4. LITERÁRNÍ REŠERŠE

### 4.1 ZÁKLADNÍ POJMY

#### 4.1.1 Zeleň

Co vlastně znamená pojem zeleň? Tento termín má nespočet možných definic. Každý si pojem zeleň vykládá po svém.

Podle Otruby (2000, 2001) jsou pod pojmem zeleň všechny plochy, které jsou v převládající míře pokryty vegetací. Tyto plochy jsou doplněny stavebně-technickými prvky, architekturou drobných forem a výtvarnými díly. Jedná se o vegetační prvky bodové, kterými jsou solitéry a prvky liniové, kterými jsou například aleje, stromořadí, zelené pásy podél komunikací či vodních prvků.

*„Zeleň je soubor živých a neživých prvků uspořádaných podle estetických zásad do vícefunkčních kompozic, které utvářejí nebo doplňují dané prostředí. Z urbanistického hlediska se zelení také rozumí funkce území“.*

Motto:

*„Naším domovem je krajina. Vybaví se při vzpomínkách snad každému. Aby však byly tyto vzpomínky krásné, musí být krásná i krajina. A je už nepodstatné, zda se jedná o krajinu venkovskou, lesní, rybníční či městská. Každá krajina by měla být krásná, tvůrčí a lidská. Pokorná i monumentální. Taková, která nám zajistí zdravý život. Proto bychom se měli snažit o zachování takové krajiny – zdravé.“*

(Otruba 2002)

Na základě této teorie lze zeleň chápat jako prvek, který mnohdy postrádá svou funkci, nejedná se však jen o plošný útvar, ale jedná se o seskupení různých forem vegetace, které jsou uspořádané podle obecně platných kompozičních principů. Z účelem zbytnění takové vegetace můžeme zeleň obohatit i o prvky drobné architektury. Pokud budeme brát jejím účelem funkci ekologickou, jde pak převážně o schopnost zadržování vody. V tomto případě hrála velkou roli zejména terénní modelace, která tak utvářela a umožňovala zadržování vody pomocí rostlinných společenstev, které tak dodávali kromě funkce ekologické také funkci estetickou (Otruba 2002)

Další definici popisují Šimek, Štefl (2014) tak, že pojmem zeleň se jedná zejména o prvek prostorotvorný, kterým je formován městský prostor.

Podobnou definici uvádějí také Jim, Chen (2006), kteří popisují úlohu městské zeleně jako utváření pobytových prostor pro jejich návštěvníky a obyvatele. Kvalitní plochy městské zeleně, umístěné na strategických místech, poskytují udržitelný vývoj města. Takové město je pak živé a obyvatelné. Pro vývoj města i město samotné tak kvalita a strategické umístění zeleně nesou velký význam. Při plánování vytváření zelených ploch ve městech je to velmi důležitým a neopomenutelným bodem.

Zeleň můžeme také rozčlenit do dvou základních kategorií. Jedná se o zeleň městskou a zeleň krajinou.

První zmíněnou lze popsat/chápat jako *„Základní plochy sloužící jako náhrada za nenávratně ztracené původní přírodní prostředí a jako zázemí pro odpočinek a rekreační aktivity. Rozvoj těchto ploch je závislý na stanovení péstebního, příp. kompozičního cíle městským zahradníkem“.* (Kučera 2002)

Oproti tomu Šimek (2001) popisuje, že jde o *„konkrétní plochy zeleně, na kterých došlo k výrazné změně trvalých ekologických podmínek. Tyto změny mají za následek, že rozvoj vegetačních prvků nejsou schopny zajistit přirozené regulační mechanismy. Existence takovýchto vegetačních prvků je podmíněna soustavnou péčí člověka – zahradníka“.*

Zelení sídel, neboli městskou zelení tedy rozumíme vegetační prvky, označené jako základní plochy, které slouží obyvatelům města pro rekreaci a odpočinek jako náhrada původní přírodního prostředí, které je již v proměněné městské krajině sídelní struktury zcela ztraceno a nahrazeno. Tyto plochy městské, sídelní zeleně můžeme najít také v extenzivně urbanizovaném území. Nachází se také ve volné krajině, v podobě např. hřbitovů mezi obcemi nebo zámeckým parkem v extravilánu obce. (Typologie základních ploch, 2016)

Zeleň krajinou lze vnímat a velmi jednoduše popsat jako tu zeleň, která se nachází mimo zastavěné území města. Lze jej doplnit o fakt, že krajinou zelení lze chápat takové plochy, které pro svůj rozvoj vegetačních prvků nejsou přímo závislé na péči člověka a díky fungování přirozených regulačních mechanismů je zajištěna jejich existence. (Šimek 2001)

Za krajinou zeleň lze označit plochy, v nichž převažují zejména funkce krajinotvorné a ekologické. Tyto plochy jsou důležité především v plnění své funkce v zachování a obnově přírodních a krajinových hodnot území. Plochy krajinové zeleně nemusí nutně znamenat pouze plochy nacházející se za městem, plochy v krajině či plochy navazující na příměstskou zónu, ale mohou jimi být také zelené plochy v zastavěných územích samotného jádra města, a to v podobě např.: vegetačních

doprovodů vodních toků. Plochy krajinné zeleně se pak rozvíjí především pomocí přírodních mechanismů sukcese a nasycováním společenstev. (Typologie základních ploch, 2016)

Méně významným pojmem je také vyhrazená zeleň. Ta je charakteristická podle slov Damce (přednáška, 2004) tím, že se jedná o „*nástupy a předprostory z veřejných prostranství (uvnitř s omezeným využitím jako vyhrazená zeleň)*.“

Obecně se dá říci, že bychom v rámci města mohli dané plochy zeleně rozdělit na vyhrazené a veřejné. Plochy vyhrazené jsou veřejnosti nepřístupné nebo jen omezeně přístupné. Těmito plochami mohou být například parky a zahrady, které mají omezený vstup, botanické a zoologické zahrady, neveřejná sportoviště, zeleň úřadů, institucí a jiných organizací, také hřbitovy a pohřebiště, zeleň obytných bloků a také zeleň zcela soukromá. Tyto plochy jsou většinou zcela oplocené a mají zvláštní režim. Protipólem plochy veřejné, které jsou volně a trvale otevřené. (Vorel 2017).

Co se týče jednotlivých prvků veřejné zeleně, v intravilánu obcí má mnoho podob. Těmito prvky může být soliterní strom nebo naopak skupina stromů, aleje, stromořadí, parky, zahrady, lesoparky, sady, mohou to být ale také záhony, trávnik či květináč s rostlinami. V krajině jimi jsou například květnaté louky, mokřad a prameniště, vyvinutá niva, lužní lesy, klimaxová lesní společenstva, historické krajinné stopy, vegetační prvky svahů, extenzivní staré sady, travnato-bylinné či urbánní lody, atd. (Typologie základních ploch, 2016)

## 4.1.2 Prostor

### 4.1.2.1 Veřejný prostor

Kvalitní veřejný prostor musí být dobře přístupný a musí podporovat socializaci. Pocit, jak se ve městě cítíme a zda se v něm cítíme dobře, souvisí velmi zásadě s kvalitou veřejného prostoru.

„*Například piazzetta u Národního divadla se do povědomí lidí zapsala jako atraktivní veřejný prostor. Člověk má pocit, že když se děje něco ve společnosti, měl by se jít podívat na piazzettu, jestli se tam k tomu něco neodehrálo,*“ poznamenává kurátor Petr Kratochvíl. Také se domnívá, že tím nejzajímavějším na veřejném prostoru jsou lidé. Jedná se totiž o prostor sdílený, který veřejnost musí užívat. (Veřejný prostor opravdu pro veřejnost, 2017)

Podle Davida Vávry by občan neměl chybět v jakémkoli záměru veřejného prostoru. I sebelepší návrh prostoru, který však postrádá návaznost na okolí a funkčnost, může působit zkostratěle a postrádat

život. Naopak obyčejně zařízená předzahrádka u obchodu s potravinami, která vlastně z celkového kontextu města vyčnívá a nezapadá, může být obklopena lidmi. A pak je na místě si říct, zda není vlastně tohle víc veřejný prostor? „*Na prvním místě by tedy měl být člověk a architektura pak může jen pomoci – a pomáhá,*“ dovysvětlil. (O architektuře a veřejném prostoru, 2017)

„*Poté už je na urbanistech, krajinářských architektech, umělcích a především politicích vytvořit podmínky, aby veřejné prostory byly opravdu pro veřejnost,*“ míní Dan Merta, ředitel Galerie Jaroslava Fragnera. Opomíjeným prvkem pro obohacení kvalitního veřejného prostoru jsou také umělecká díla. Je nutné lidem ukázat, jak mohou umělci, spolu s architekty a krajináři, vstupovat do veřejného prostoru a vnášet do něj umělecký přístup. (Veřejný prostor opravdu pro veřejnost, 2017)

A jak poznáme, že je daný veřejný prostor kvalitní?

Newyorská nezisková organizace Project for Public Spaces (PPS) uvádí, že dobré veřejné prostory jsou hlavním zdrojem společenského a sousedského dění. Místo žije životem, scházejí se zde přátelé a různé komunity. Organizace PPS zkoumala tisíce veřejných prostranství a zjistila, že pro úspěch jsou dány často následující čtyři hodnoty. Místa by měla být snadno dostupná, lidé mají možnost zapojit se zde do různých aktivit, prostranství jsou upravená a stávají se z nich centra dění a setkávání se. (Project for Public Spaces, 2021)

Existuje tak diagram pro možné individuální posuzování kvality veřejného prostoru. Zahrnuje kvalitativní i kvantitativní prvky. Těmi jsou například frekvence pěší chůze. Jedním ze základních kritérií je tedy **přístupnost a propojenost**. Prostor by měl být napojen na okolní zástavbu nejen vizuálně, ale také fyzicky. Měl by být lehce prostupný, snadně dostupný a přehledný z dálky i z blízka. Snadně dostupný by měl být také dopravně v rámci městské hromadné dopravy.

Dalším důležitým bodem je bezesporu **pohodlí a dobrý dojem**. Ne nadarmo se říká, že první dojem dělá hodně. Mnoho odborníků tak radí, že by měl být kvalitní veřejný prostor v první řadě čistý, bezpečný a nabízet dostatek místa k sezení.

Třetím kritériem pro tvorbu kvalitního veřejného prostoru jsou vhodné možnosti **využití území a dodání aktivit**. Je dobré již při navrhování myslet na lákadla, za kterými se budou chtít lidé vracet. Čím více aktivit, tím lépe, prostor by hlavně neměl být nudný. Jak po stránce vizuální, tak právě po stránce vyžití a funkčnosti. Důležité je i myslet na genderovou vyváženost a generační mix, od dětí až po starší lidi. Prostor by měl být atraktivní jak pro jednotlivce, tak pro skupiny lidí, přátel či rodinu. Také by měl být přístupný a využitelný po celý den.

V neposlední řadě by měl být veřejný prostor **místem pro socializaci**. Jedná se o velmi důležité kritérium. Dobrý veřejný prostor nabízí rozvoj komunitního života i sousedských setkávání, čímž je pozitivně ovlivněn rozvoj celé čtvrti. Podporována je interakce a zapojení různých menšin a sociálních skupin. (Jak na veřejný prostor, 2019)

Kvalitou veřejného prostranství není ovlivňováno jenom fungování a podoba města, ale také bezpečnost, prosperita a také duševní a tělesné zdraví jeho obyvatel. Povahu společnosti i jednotlivých lidí můžeme sledovat právě přes onen veřejný prostor, který by nám měl umožňovat také poznávání kulturních hodnot města. Atraktivnost a kvalita veřejného prostranství je dána také účastí společného dění a poskytnutí lidem pestrá škála aktivit. Bez míst určených k rekreaci, socializaci a aktivitám ve volném čase by nebylo město městem, ale pouhým shlukem staveb.

Ostatní důvody důležitosti rozvíjení veřejného prostoru:

- *Tvoří základní strukturu města – propojený systém prostranství, který lidem umožňuje život, volný pohyb, přesun z místa na místo a rozvoj mnoha druhů aktivit.*
- *Jsou místem pro svobodné setkávání a komunikaci všech lidí bez rozdílu. Podporují pospolitost, rozmanitost, demokracii a dialog.*
- *Nabízí příležitosti pro rekreaci, aktivní i pasivní odpočinek a hru.*
- *Zapojení veřejnosti do jeho tvorby podporuje rozvoj komunit, pomáhá budovat a kultivovat vztah lidí k místu, ve kterém žijí, rozvíjet občanskou angažovanost a snižovat riziko vandalismu.*
- *Jeho zkvalitnění přináší ekonomický růst. I relativně malé investice mohou nastartovat spontánní procesy rehabilitace mnohem širších oblastí.* (Veřejný prostor, 2022)

Co se týče odborného výkladu pojmu, je tento pojem mnohdy některou svou definicí velmi blízký pojmu vyhrazená zeleň, který jsme probrali v textu výše. Dle §34 zákona o obcích (č.128/2000 Sb.) se považuje veřejným prostranstvím prostor, který je přístupný každému bez omezení, slouží tedy obecnému užívání, a nedbá ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru.

#### 4.1.2.2 Poloveřejný prostor

Prostorem polo veřejným rozumíme takový vyhrazený prostor, který se nachází v návaznosti na veřejnou budovu či instituci, kam má veřejnost jen omezený přístup. Takto vyhrazená prostranství budov mají jasně definovanou formu vlastnictví, kterou je v případě veřejné instituce stát. Tyto

poloveřejné prostory můžeme rozdělit na prostor privátní otevřený, kam je přístup veřejnosti umožněn a na prostor privátní vyhrazený, kam má veřejnost omezený přístup. Ten je dán například časově.



Obr. 1: Diagram hlavních principů návrhu při tvorbě veřejných prostranství

Obr. 2: Prostor dotvářený lidmi a budovami

### 4.1.3 Urbanizace/suburbanizace

Zjednodušeně můžeme vysvětlit pojem urbanizace jako poměšťování, proces, kdy dochází ke změnám ve způsobu života obyvatel. Lidé se stěhují z venkovských sídel do měst, čímž dochází ke zvyšujícímu podílu lidí, žijících ve městech a k jejich rozšiřování. (Urbanizace, 2021)

A to zejména kvůli rozvoji průmyslu v jádru sídel a k úpadku mezd v zemědělství v oblastech venkovských. Lidé se usazují v blízkosti průmyslových továren, které jsou situovány do centrálních oblastí měst. K dalšímu vývoji a rozvoji měst dochází v době výstavby nových průmyslových a obytných čtvrtí, kdy se zlepšuje technická infrastruktura. Pomocí kolejové dopravy se také zlepšuje dopravní propojení mezi centrem a předměstí. Města tak čelí přílivu další generace přistěhovalců. V tomto stádiu je populace koncentrována především v jádrech měst (centralizace), přičemž však současně narůstá celý region.

Pokračováním vývoje měst, z hlediska průmyslového, je suburbanizace. Dochází k vývoji dopravy, budují se nové trasy veřejné dopravy, přibývá automobilů a propojenost města s okolními sídly začínají být propojeny železniční dopravou. Vlivem zlepšení dopravní obslužnosti se projevují změny v bydlení a obyvatelé se tak přesouvají z centrální části měst na okraj sídel, kde je bydlení prokazatelně zdravější. Průmyslová výroba se přesouvá na okrajová místa sídel. Lidé mají oddělená bydliště od pracovišť a zvyšuje se nárůst dopravy při dojíždění z a do práce. Vznikají městské aglomerace, které jsou situovány podél hlavních dopravních tahů spojujících okrajové části města s jádrem. Třetím stádiem ve vývoji měst je desurbanizací. V této fázi se projevují nevýhody přetíženého dopravního systému města. Propustnost dopravní sítě do centra je snížena a chybí parkovací místa. V jádru města, ale i ve většině předměstí se tak počet obyvatel snižuje, zatímco okrajové části měst se rozšiřují a mění se tak na příměstská sídla, která rostou na úkor přírodního prostředí a zemědělské půdy. Poklesem počtu obyvatelstva v centru měst tak dochází k razantnímu nárůstu počtu obyvatel v příměstských sídlech. Koncept opačného procesu reurbanizace je tedy postaven především na snaze o znovuoživení center velkých měst. (Teorie stádií vývoje měst a diferenciální urbanizace, 2022)

### 4.1.4 Městská krajina

Krajina tvořena především domy, architekturou a jí přilehlými plochami. Městská krajina staveb tvoří vertikální i horizontální formy prostoru. Prostor by však neměla udávat, ale dotvářet. Potenciál městské krajiny podílet se na utváření městského veřejného života je výrazný v případě propojení

s krajinou uliční a vodní, propojení prvků zeleně ulic a břehů. Takový veřejný prostor láka nejen k návštěvě, ale k samotnému pobytu v něm. (Kratochvíl, 2012)

### 4.1.4 Zelený koridor

V obecném slova smyslu pojem zelený koridor, nebo také anglicky greenway, můžeme přeložit jako zelený pás či zelená stezka, sloužící k rekreaci nebo dopravě. Jednat se může o pás přírodního nebo parkového území, ohledně dopravy dostupný pro pěší, cyklisty, jezdce na koních, vozíčkáře či online brusle. Přírozené zelené pásy přírodního charakteru se vyskytují především kolem řek a potoků, hojně jsou dnes využívány také pásy kolem zrušených železnic. Stezky a cesty podél dopravních a turistických linií byly budovány již v minulosti, konkrétně pojem greenway však vzniknul v době nedávné, v důsledku důrazu na obnovu, ochranu a kultivaci přírody. Zároveň došlo k podpoře cykloturistiky a poznávací turistiky, do které se zapojily obce a drobní místní podnikatelé, kteří viděli v rozvoji turistického ruchu zájem obyvatel a tím i jeho budoucnost. (Greenway, 2021)

### 4.1.5 Modro-zelená infrastruktura

Jedná se o síť prvků, které jsou v městském prostředí vytvářeny v souladu s přírodou. Jedná se o tzv. urbánní ekologii, neboť jsou prvky ve městech instalovány pro řešení klimatických a urbanistických problémů. Do modro-zelené infrastruktury patří vodní prvky pro retenci vody nebo pro její čištění. Pokud se v urbanizovaném prostředí dokáže zachytit voda, pak spolu se zelenými prvky dokáží zvýšit biodiverzitu ve městech, zlepšit kvalitu půdy či stav podzemních vod, omezují znečištění ovzduší, pozitivně působí také na půdní eroze. Co pocítujeme, především v létě, nejvíce, je lepší mikroklima a omezení přehřívání zpevněných povrchů. Větší množství zeleně a prvků, ochlazujících městské prostředí, se projevuje také na fyzickém a duševním zdraví obyvatel. (Modro-zelená infrastruktura, 2021)

Obecnými příklady prvků této infrastruktury jsou např.: zelené střechy nebo zelené stěny, prosakovací či zatravnovací dlažba, travnaté pásy, průlehy, stromořadí, dešťové záhony, nejrůznější jezírka, mokřady a vodní kanálky. Modrozelená infrastruktura má své využití také pod zpevněnými povrchy, a to pomocí podzemních vrstev strukturních substrátů. Takto lze systém MZI aplikovat i na náměstí, parkovišti nebo dokonce i pod pozemní komunikací. (Význam modrozelené infrastruktury, 2020)

#### 4.1.6 Lidské měřítko

Pojem velmi důležitý, avšak po desetiletí bylo toto téma velmi přehlíženým a nahodile řešeným tématem při plánování měst. Dominantní plánovací ideologie – modernismus především – se při svých návrzích věnovaly chodcům, veřejnému prostoru a jeho úloze místu určeného pro setkávání se obyvatel jen nepatrný zájem. Obyvatele většiny světových měst musejí dennodenně překonávat typické městské překážky, jakými jsou například znečištění, hluk, omezený prostor nebo riziko nehod. Omezena je také chůze jakožto forma přesunu, ohrožena jsou místa určená k setkávání se obyvatel města, také společenská, sociální a kulturní funkce. (Gehl 2000)

S ohledem na tento fakt mne zaujal citát od dánského filozofa Soren Aabye Kierkegardena (1813-1855): „*Především neztrácejte touhu chodit. Každý sen se prochodím ke stavu tělesné i duševní pohody a chůzí se zbavuji všech nemocí. Prochodil jsem se ke svým nejlepším myšlenkám a vím, že žádná myšlenka není tak tísnivá, aby se z ní člověk nevychodil.*“ (Gehl 2010)

Americká novinářka Jane Jacobsová se ve své knize z roku 1961, začala zaměřovat na téma dramatického růstu automobilového průmyslu, a také tomu, že modernistické ideologie městského plánování se vylučují s projekty užívání města lidmi. Narůstající počet automobilů ve městech a osamoceně stojící budovy na okrajích měst by mohly vést k důsledku konce městského prostoru i městského života, což by znamenalo vyústění prakticky v neživá města bez lidí. Ve své knize s názvem *The Death and Life of Great American Cities*, také porovnává kvalitu života v městech živých, jako je například Greenwich Village v New Yorku, kde žila a kvalitu života ve městě pozorovala ze svého vyhlídkového místa. (Jacobs 211)

#### 4.1.7 Systém

Pro správné uchopení tvorby systémů zeleně ve městech je velmi důležité a zcela zásadní správné pochopení významu obecného slova systém.

„*Systém (soustava) představuje soubor dílčích prvků, které spolu souvisí a jsou navzájem spojeny určitou strukturou, sítí vztahů v uspořádaný celek*“ , definuje Petráčková a Kraus (1995).

Paul (2000) zase uvádí, že „*systém znamená princip, řád, podle kterého je něco zorganizováno nebo vystavěno*“.

#### 4.1.7.1 Systém zeleně

Tvorba a formování systému zeleně města je tedy utvářeno na základě principů různých metodik, které vychází z následujících teorií.

Šimek (2001) uvádí, že „*Systém zeleně je složen z mozaiky základních ploch, mezi kterými existují prostorové a funkční vazby. Tyto vazby mohou být kompoziční, provozní, nebo mohou vyplývat z přirozené ekologické vazby*“.

Tento systém je tvořen také z veřejných prostorů, které zajišťují prostupnost území. Plochy nezastavěné a nezastavitelné, jimiž jsou především plochy zelené, tak hrají v systému zeleně svou nenahraditelnou roli. (Šimek & Štefl 2014).

Podle Kučera (1997), by se dal pojem definovat tak, že „*systém zeleně představuje mozaiku vegetačních ploch, mezi nimiž existují prostorové nebo funkční vztahy*“.

Dále uvádí, že obdobně jako systém dopravy nebo hydrologická síť města, je i systém zeleně systémem celoměstským. Mohou se tak s ostatními systémy křížit či proplétat a vzájemně se posilovat nebo naopak oslabovat. Systémy, které se navzájem posilují, mohou být například zeleň a řeka. Těmi, které se spíše oslabují, jsou například zeleň a elektrické vedení.

„*Systém zeleně sídla je účelně uspořádanou, prostorově spojitou sítí rozvojových uzlů a rozvojových os (ty mohou být pohledové, pěší, cyklistické)*“ . (Kučera 1997)

Systém zeleně by měl v první řadě využít stávající zeleň, která se poté vzájemně propojí s vazbou na příměstskou krajinu. Tím se tak může navýšit hodnota systému stávajícího. (Bouček 1984)

Vorel (2006) uvádí, že by měly v zastavěném území plochy zeleně utvářet vzájemnou prostorovou vazbu s funkcí ekologickou, hygienickou, rekreační a prostorotvornou. Nesmíme opomínat, že jsou důležité také plochy zeleně přilehlé ke krajině, které bezpochyby utvářejí spolu s městskými plochami celoměstský systém zeleně. Ten proniká do struktury města a napojuje se na příměstskou krajinu.

Jinou definicí systému zeleně může být také síť, která propojuje město s krajinou. V rámci městské zeleně jsou touto sítí propojována veškerá veřejná prostranství, včetně parků, sportovišť, veřejných i soukromých zahrad, rekreačních ploch, ale také zahrádkářských kolonií, les a říčních niv v přilehlé krajině. Pěší tahy a uliční partery ve městech jsou pak atraktivní také za pomoci průhledů do zeleně soukromých a poloveřejných zahrad. (Tjaliingii 2005)

## 4.2 HISTORIE

Mezi vůbec první architektonická díla a projevy člověka vůči krajině, byla cesta. Cesta vyšlapaná lesem, stepí, krajinou. Zprvu šlo především o spojovací funkci životně nejdůležitějších míst, tedy např.: o spojnici mezi úkrytem/obydlím a zdrojem obživy. Dalším bodem ve využití cest a spojování dvou míst byl bod posvátnosti. Takovým bodem bylo místo, kde člověk uznával neznámé síly, choval k takovým místům úctu i strach, prosil o dobro nebo jen uctíval slunce. Takovými místy byly v krajině hory, kopce, palouky, stromy, skály a jiné dominanty. Odtud se zrodila symbolika vertikální osy, tzv. spojnice mezi nebem a zemí.

Již vzniká trojúhelník užívaných cest mezi obživou, obydlím a božstvem. Tento celek je obklopován přírodou, kterou však už člověk nebloumá, ale má jasně vymezené cíle, odkud kam jít. Užíváním a potřebou těchto cest vtiskuje stezkám užitnou hodnotu. Stezky se tak stávají výraznou potřebou života. Další potřebou života je uspořádávání okolí a člověk si tak začíná vyhrazovat prostor okolo sebe. Svě okolí vymezuje a upravuje tak dlouho, až začne svými potřebami okolní krajinu vytlačovat dál od sebe a zpracovávat ji k obrazu svému. Vznikají tak nové krajiny – krajina obživy, krajina bydlení a krajina idejí. Zjednodušeně můžeme říci, že takto vstoupil člověk do přírody. (Gehl 2012)

### Zeleň v historii města

#### 4.2.1. Zeleň antických měst

Již v antickém Řecku a Římě, v dobách, kdy v zemích kultura dosáhla vysokého stupně, se můžeme setkat s pojmem zeleň ve městě. Potřeba lidí vstupovat do přírody se zvyšovala a lidé začali nechávat čím dál více vstupovat krajinu a rostliny do měst a obydlí. (Kupka 2006)

Například ve starověké Číně byla příroda spolu s architekturou ve velmi těsném spojení. Svůj těsný vztah k přírodě vyjadřovali Číňané tím, že svá obydlí stavěly na volném prostranství. Tradiční čínská zahrada je spojována a symbolizována rájem na světě, kterým je podle starých čínských legend vrchol velké hory na odlehlém ostrově uprostřed moře. Hory, ostrovy a moře jsou symbolickými prvky čínských zahrad. Během dynastie Šang a Čou se objevila nejstarší doložená čínská zahrada, která se nachází na vyvýšeném místě obklopeném bujnou vegetací. Pozdější dynastie přišly s myšlenkou

císařských loveckých parků, kde kompozici utvářely rostliny s kameny. Od doby dynastie Chan už je zahrada podobou přírody. (Čínská zahrada, 2017)

Pro starověký Egypt je typickým působením přírody ve svých zahradách výsadba vinné révy a ovocných stromů. Oslavy a festivaly různého druhu, především náboženského, probíhaly ve městech nebo právě v zahradách.

Ve starověkém Řecku začínají první olympijské hry. Zeleň typická pro toto období byla například myrta, zimostráz či olivovníky a jiné ovocné druhy, především v nádobách. Úzké ulice a prostory uvnitř měst kvůli svým stísněným rozměrům nedovolovaly vzrostlé stromy či zeleň, a tak zde měla své největší uplatnění mobilní zeleň v různých typech nádob. (Kupka 2006)

Římská kultura byla značně ovlivněna bohatými panovníky, kteří pořádali výpravné cesty do světa. Začaly se stavět velké měšťanské domy a rozlehlé vily s velkými zahradami.

Už v této době měla svůj význam kromě soukromé zeleně také zeleň veřejná. Ta se vyskytovala v těsné blízkosti budov lázní, divadel a chrámů. Pověštinou byly všechny veřejné budovy obklopeny zahradami. (Wilhelmová 2016)

#### 4.2.2 Zeleň středověkého města

Pro počátky zahradního umění má středověk jako dějinná epocha svůj nenahraditelný význam. V řádech několika měst 19. století se do tvorby veřejné zeleně výrazně promítají mnohé urbanistické počiny středověku.

Středověk je období od pádu Říma (476), období mezi starověkem a novověkem (1492). V tomto období dochází k založení nového kulturně-civilizačního vývoje Evropy, vytváří se zde středověké město, středověká sídelní kultura a středověká společnost. Rovno s tímto vývojem vzniká také středověká zahrada. Základním prvkem středověkého města jsou seskupené osady a dvorce kolem hradišť, později kolem hradů a klášterů. Pro středověk typickým prvkem je stavba opevnění okolo měst, které se skládá z hradeb, parkánu, příkopu a valu. Opevnění středověkých měst byl výrazný urbanistický počín, který ovlivnil po celá staletí vývoj měst. Při odstraňování hradeb v 19. století se začali v místech hradebních pásů vytvářet prstence sadů a veřejných parků kolem nejstaršího jádra města. Vznikají středověké zahrady, jejichž hlavními znaky jsou: uzavřenost a intimita, jednoduchost

a symbolika, geometrie, řád, hierarchie, stísněnost a malé měřítko, voda, rostliny, mobiliář a drobná architektura. (Kupka 2006)

Zeleň těchto středověkých měst hrála důležitou úlohu ve vývoji dějin zahradního umění. Zahrady středověkých měst jsou sice opevněny zdí a omezují se na vlastní pozemky, přesto jsou sídla bohatá na zeleň a středověké zahrady mají tak pro další vývoj městské zeleně a zahradního umění svůj nenahraditelný význam.

V těchto dobách se začaly formovat různé typy zahrad. Mezi ně můžeme zařadit například zahrady klášterní, hradní, hřbitovy, měšťanské zahrady, bylinkové zahrady, zemědělské plochy, vinice, královské obory či zeleň nábřeží.

Středověk má tedy pro dnešní veřejnou zeleň daleko větší význam, než by si člověk myslel. Po urbanistické stránce prošla města dnešních podob jen velmi malými změnami. Jádra měst či vyhrazené zelené plochy mimo město zůstávají kolikrát zachovány jako veřejná zeleň až dodnes. Svůj původ už ve středověku má dnes téměř většina zelených ploch ve městech. (Kupka 2006)

#### **4.2.3 Zeleň renesančního města**

Renesance, s významem znovuzrození, vzniká ve 14. století v Itálii. Zahradní umění s renesančními prvky se odráží zejména v proměnách italských zahrad. Tyto zahrady vyrůstají ze základů středověkých zahrad. Typickým znakem je racionalita, symetrie a geometrická pravidelnost. V době renesance se značně změnilo vnímání krajiny jako takové. Lidé se snaží krajině více porozumět, vnímat jí a respektovat její zákony. Nově vystavěná sídla jsou budována v blízkosti krajiny, se kterou jsou významně propojena, krajina vstupuje do zahrad a zahrady se volně rozbíhají do krajiny. V zahradách je použito mnoho vegetačních prvků, jako jsou například rabatové záhony, oranžerie plné citrusů, honosné kašny či fontány. V období 17. a 18. století začínají být v Anglii panovníky velmi oblíbené zahraniční cesty po světě, tzv. Grand Tour. Tyto cesty přinesly do společnosti nové obzory v poznávání nových krajín a kultur. To se odrazilo také na tvorbě městské zeleně a celkového nahlížení na zeleň nejen v krajině, ale také ve městech (Wilhelmová 2016)

Lidé také více s větší oblibou začínají podnikat cesty za rekreací a odpočinkem, vyhledávají tedy čím dál častěji lázeňská města a přímořská letoviska. Podstatné tedy bylo správné zvolení lokality a usazení těchto míst do přírodního rámce krajiny, kde se lidé cítili bezpečně. (Flekalová 2015).

Kromě okrasných a užitkových zahrad vznikají také aleje a obory v okolí měst. U obor dochází k novému zakládání, ale také k obnově starších či zaniklých obor. Začínají se zakládat botanické a sběratelské zahrady. S nástupem baroka však většina renesančních zahrad podlehla barokizaci a typické renesanční zahrady se téměř nedochovaly. (Kupka 2006)

#### **4.2.4 Zeleň barokního města**

V době baroka se rozvíjí ohniska barokní architektury a urbanismu. Vznikají hlavní města monarchií a velké rezidenční metropole. Důsledkem je vznik širších sídel a urbanistického růstu. Charakteristické jsou pro baroko rozsáhlé přestavby měst. Jsou budovány soustavy cest, spojující poutní místa. Typickým pro barokní urbanismus jsou také hvězdicová náměstí, polycentrické soustavy hlavním tříd, kompoziční osy, velké paláce a zahrady. Principy barokní kompozice se hojně prosazovaly v zahradách, z nichž pronikaly do širší okolní krajiny. Baroko je také spojováno s okázalým životem šlechty, která budovala mohutné šlechtické rezidence a honosné zámky, letní sídla či lovecké zámečky. Vznikaly také významné církevní stavby. Charakteristické prvky barokního slohu se odrážejí také v tvorbě zahrad. Pro baroko je typická velká míra zdobnosti, monumentálnost, okázalost či velké měřítko, symetrie, osy, řád, pohledové cíle, prostupnost exteriéru a interiéru, pronikání zahrad do okolních krajin, práce s terénem a pohyb, dynamičnost, bizardnost až grotesknost, velká vodní díla, dominantní architektura a mobiliář, boskety, partery a obory. Barokní aristokraté si užívali život plnými doušky se vším, co k němu patřilo, tudíž i zahrady byly naplněny různými formami vyžití, funkcí, rekreace a kulturou. Barokní zahrady plynule navazovaly na zahrady renesanční a manýristické a jsou považovány za předpoklad všech hlavních typů zahrad. Ty můžeme rozdělit na zahrady italského, francouzského a holandského typu. Ačkoliv rozsáhlé zelené plochy vznikají i ve městech, barokní zahrady jsou vymezeny vysokou zdí a nejsou určeny přímo veřejnosti. Pohled na městskou zeleň se tedy ani v době baroka výrazně nemění, avšak se začíná užívat více záměrně. V 18. století se začíná hranice mezi umělou a volnou přírodou alespoň lehce smazávat. Barokní zahrady se stávají urbanistickým fenoménem a zeleným souborům zahrad jsou mnohdy podřizovány budovy a tvorba celého sídla. S odkazem na šlechtická sídla jsou budovány velké panské a královské zahrady, které se často vyskytují na okrajích sídel. Měšťanské zahrady zůstávají nadále užitkové. Začíná se rozvíjet příměstská krajina, kdy se sídla a rezidence stále častěji pronikají za hradby měst. Na místech původních viničních usedlostí vznikají nová sídla, zámky a statky s okrasnými a ovocnými zahradami, sady a vinicemi. Vznikají také hřbitovy, z nich některé jsou dochovány až dodnes. Za městem se



budují další krajinářské a zahradní úpravy. Formy, hodnoty a utváření krajiny, které můžeme vidět v krajině i dnes, jsou právě dílem barokní doby, která obohatila krajinu způsobem takovým, že bez těchto hodnot by byl dnešní obraz krajiny takřka nemyslitelný. Hranice mezi umělou a volnou přírodou jsou rušeny, tuto hranici plní např.: bažantnice, honební revíry či lovecké a myslivecké obory. Na tyto plochy navazují aleje a dotvářejí tak prostorovou vazbu mezi zahradou a okolím. Kompoziční osy pokračují ze zahrady dále do krajiny a utváří typický urbanistický záměr barokní krajiny, kterému se v našich zemích říká barokizace české krajiny. Vznikají poutní místa, ke kterým vedou cesty lemované alejemi stromů a samotný poutní kostel je cílovým bodem a zakončením cesty, potažmo osy. Samotné poutě spolu s poutními budovami začaly urbanizovat krajinu, která v tomto duchu působí sakrálním charakterem. Baroko je známo také pro své estetické a kompoziční hlediska v podobě zakončení výhledů a pohledů, tzv. point de vue. Krajina je organizovaná a je dotvářena paprskovitě protínajícími se kompozičními osami, jednotlivými dominantami, sakrálními objekty, solitérními stromy, křížovatky jsou osázeny stromy, cesty jsou ohraničeny linií zelení. Všechny tyto prvky barokní krajiny jsou organizovaně uspořádány v osách, průhledech a průsecích. V českých zemích je pak velmi významným dílem komponované krajiny například Lednicko-valtický areál. Z hlediska zeleně ve městech jsou v dnešní době určité realizace zachovány a zrekonstruovány do původní podoby. Na konci baroka však nastupuje umělost rokokového stylu a později, v dalším století, přichází tzv. anglikanizace. Nezastavitelný ústup ploch zeleně v Praze nastává právě v tomto období. (Kupka 2006)

#### 4.2.5 Přírodně – krajinářský park

Před nástupem 19. století, které je v oblasti zeleně ve městech spojován s obdobím největších změn, je nutno zmínit ideál a myšlenku anglické krajinářské školy, která vzniká již v 17. století v Anglii, jako úplně odlišný způsob tvorby zahrad a parků, na rozdíl od formálních francouzských zahrad. Základy principu krajinářských parků typických pro pozdější 19. století vznikají právě nyní. Kontrast mezi formálností a volných linií anglických zahrad existoval ve stejnou dobu a jasně poukazoval na rozdílné ideály ve vnímání zeleně a přírody. Anglická krajinářská škola brala za svůj ideál přirozenost přírody, ne její přeměnu za pomoci lidí. Krajinářská zahrada byla považována za symbol svobody a nezávislosti, za zahradu pokrokovou. Inspirací pro anglické krajinářské parky je také charakteristická anglická pastevecká krajina s chovem ovcí, louky, roztroušené keře a stromy či pásy živých plotů venkovských sídel. Anglická krajinářská škola tak vznikla z obyčejné podstaty prosté a přirozené krajiny venkova a přírody. Krajináři tak rozpouštějí pravidla a geometričnost barokních

zahrad, stříhané ploty a boskety jsou nahrazeny volně rostoucími keři, stírá se hranice mezi zahradou a okolní krajinou, krajina volně vstupuje do zahrady a zahrada se přirozeně rozprostírá do krajiny. Dochází také k rušení hradeb, ty jsou nahrazeny příkopy ha-ha. Typickými formami přírodně-krajinářského parku je atmosféra harmonie a jednoty, pocit z vlastní zahrady jako z ideální přírody, rušení hranic, pozvolné pronikání krajiny do zahrad a naopak, propojení domu se zahradou, vyloučení veškeré symetrie a pravidelnosti. Výhled do anglické zahrady je tvořen scénérii otevřené kompozice vegetace, která je lemována skupinami stromů a keřů, v prostoru jsou naopak náhodně rozházené stromy a keře solitérní. Terén je lehce zvlněný a v rámci velkého měřítka těchto parků jsou do prostor usazovány také stavby drobné architektury, mosty a mobiliář. Parky nadále nesou svůj význam, funkce a odkazují na historii dějin vlastní země. Zahrada by měla nést tedy svůj příběh a nabízet také množství zákoutí a idylických míst. (Kupka 2006)

#### 4.2.6 Období 19. století

V tomto století zaznamenala především Severní Amerika a Evropa poměrně rychlý hospodářský i průmyslový růst, který změnil zásadně zemědělství a nastartoval tak průmyslovou výrobu a těžbu. S tím souvisel také velký nárůst obyvatelstva. (19. století, 2018) Poměrně rychle docházelo také k výstavbě železnic a k nárůstu urbanizace, do měst se stěhovalo kvůli práci stále více a více lidí a krajina byla vytlačována ven z města na úkor výstavby nových domů. Začínají vznikat nové parky, hradby jsou bourány a bývalé šlechtické zahrady jsou zpřístupněny a přetvořeny na veřejné zahrady a městská zelená prostranství. Ve společnosti se zvyšuje celkový zájem o zeď ve městech a její využívání k rekreaci a odpočinku. V zájmu jsou výstavby nových parků a zelených ploch. Začínají se propojovat městské prvky zeleně s krajinou navazující na město. Vznikají tak pojmy jako zelené klíny, zelené pásy a zelené koridory. (Kupka 2006)

Společenská setkávání jsou situována v místech přírodního prostředí, kde dochází k rekreaci v podobě procházek, společenských setkávání a pohybových aktivit. Pro lidi se tak stává přístup k přírodě velmi zásadním a důležitým životním postojem. (Wilhelmová 2016)

#### 4.2.7 Období 20. století

V tomto období dochází kvůli neustálému střídání období blahobytu a velkých válek ke světové krizi. I přesto však nastupuje rychlý rozvoje dopravy, především automobilové, později letecké. Poměrně

rychle dochází k velkému nárůstu urbanizační a dopravní infrastruktury. Krajina tak byla nadále na úkor výstavby nových domů vytlačována ven z města. Města se rozrůstala a krajina se lidem více a více vzdalovala. Lidé začínali stále více chápat, že přírodu a zeleň kolem sebe potřebují. Zde tak započaly první velké snahy, aby byla zeleň do měst opět navrácena. Bylo nezbytné umožnit krajině opět vstupovat do měst a začít tak řešit městské systémy zeleně. Objekty zeleně se tak na základě životního stylu obyvatelstva začínají vytvářet přímo v městských strukturách. Tyto prvotní myšlenky však byly stanoveny již v 19. století.

Ve 20. století se přidaly také základy pro vznik ekologie, jakožto nového oboru a začíná se tak vyvíjet větší zájem o ochranu přírody a krajinných celků. Ve městech vznikají nové městské systémy zeleně, které jsou protkány skrz na skrz městskou krajinou, celým městem a jsou tak pojítkem mezi jádrem zastavěného města, okrajovými částmi města a okolní krajinou za městem. Tyto zelené plochy v centrech měst slouží k odpočinku, rekreaci, ale také k všemožnému vyžití, jak pasivnímu, tak aktivnímu. Díky systému zeleně jsou všechny tyto zelené plochy propojeny a jsou tak lehce dostupné a tím začínají stoupat na své popularitě a oblíbenosti. (Damec 2017)

## 4.3 SYSTÉM MĚSTSKÉ ZELENĚ

### 4.3.1 Funkce zeleně ve městech

Vznikající potřeba koncepčního řešení napojení systému zeleně na přilehlou krajinu se odráží ve stále rychleji se rozrůstajících měst čím dál více potřebně.

*„ V hraniční zóně mezi krajinou a městem se nachází naděje, která změní podobu městského života a jeho formy“,* uvádí Steven Holl. (Světový kongres architektů Barcelona, 1997).

Zeleň ve městech byla do 19. století vnímána pouze jako forma zužitkování volných ploch. Vlivem postupného rozvoje plánování měst však vznikla myšlenka, že by mělo být město zakomponováno do krajinného prostoru přirozeně. (Zelené pásy, 2009)

### 4.3.2 Vznik a rozvoj veřejné zeleně v 19.stol

Obdobím největšího rozvoje veřejné zeleně je považováno 19. století. V této době dochází k velmi rychlé a výrazné urbanizaci. Ta je přičítána zejména výraznému rozvoji průmyslu a dopravy. Doprava zasahuje poměrně výrazně do struktury měst. Budují se železnice a železniční tahy, které vnášejí do měst již nevratné změny v samotné struktuře a podobě měst. Také dochází k velkému narůstání počtu obyvatel ve městech.

Mění se také okolí sídel, v okrajových částech měst narůstá výstavba průmyslových areálů a obytných čtvrtí a zelené plochy značně ubývají. Tím se také prudce zhoršuje kvalita života. Ekologické systémy krajiny tak trpí na první velké otřesy. To však mezi lidmi naopak vede k uvědomění si nutnosti biologické rovnováhy v krajině a potřeb navrátit přírodu zpět do měst. (Marhold 1996)

Toto století přináší také první požadavky na veřejnou zeleň, která by měla být veřejná pro všechny. Pod vlivem osvícenství, humanismu a zrušení nevolnictví se objevují první myšlenky veřejných prostor. Významnou myšlenkou osvícenství je blaho lidu, do kterého patří i pobyt v přírodě. A tak se stává veřejný park majetkem všech. Ve městech se mění také vybavenost. Přibývají letní divadla, restaurace, zahradní slavnosti, lidé tráví volný čas v ulicích, parcích a na promenádách. Na tvorbě měst se začínají podílet také samotní obyvatelé. Budování městských parků, nabízejících rekreaci, tak kompenzuje úbytek zeleně v sídlech. Ulice a náměstí tvoří významnou rozvojovou osu. Mění se

i využití náměstí, neboť dochází ke změnám v obchodování. Vznikají tak parková náměstí a hlavní ulice, jako jsou bulváry a avenue, jsou opatřeny zelení.

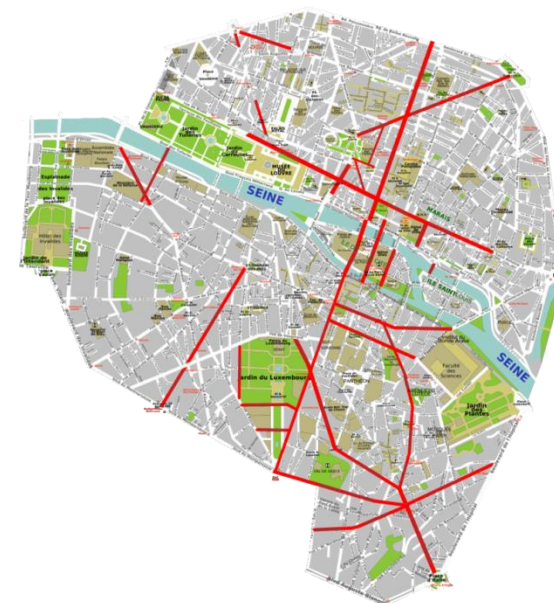
Velkým počinem ve veřejném prostoru nastává v době, kdy dochází k rušení hradeb, které dříve sloužily k oddělení historického jádra města od předměstí. Po zboření hradeb jsou hradební pásy využívány k výsadbě a rekreaci. Těmto nezastavitelným částem se říká glacis. Tehdy začaly vznikat první parkového prstence veřejné zeleně v okruhu, okolo historického jádra. Tyto události se uskutečnily také v mnoha českých zemích, např.: v Olomouci, Hradci Králové, v Jihlavě, Znojmě, v Uherském Brodě nebo v Klatovech. V okruhu zeleně po bývalých hradbách tak vznikají aleje, parky nebo sady. Tyto v bývalých hradebních okruzích založené zelené pásy, které zasahují do jádra města, nesou velký význam dodnes, především z urbanistického hlediska. Lépe propojují jednotlivé části města, slouží pro rekreaci obyvatel a také zmírňují vliv dopravy.

Jedním z nejvýznamnějších projektů své doby, v rámci urbanismu měst a jeho uspořádání zeleně, je bezesporu významný projekt přestavby Paříže, tzv. haussmannizace. Jednalo se o velký počín významného francouzského architekta a urbanisty Haussmanna, ve 2. pol. 19. stol. Vznikají nové ulice, bulváry, avenue a square, vše doplněné zelení, v doprovodu zeleně.

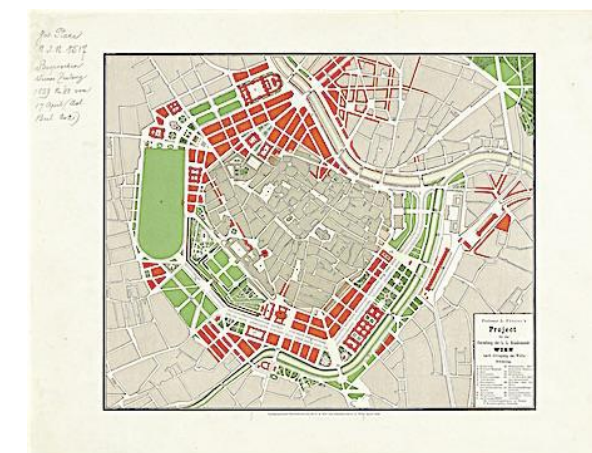
Druhým významným počinem byl vznik vídeňské Ringstraße. Ta byla vzorem pro další města ve střední Evropě. Tento modelový příklad zboření hradeb představuje velmi inspirativní realizaci veřejné městské zeleně. Při výstavbě došlo k rozšíření města vytvořením okružní třídy s významnými budovami a městskými parky.

Vzhledem k rozvoji společnosti a hygienických nároků bylo postupem času častěji posuzováno životní prostředí, kdy dochází ke škodlivému znečišťování a negativnímu působení průmyslu na zdraví obyvatel měst. Je tedy upozorňováno na nároky změn vnímání zeleně uprostřed měst.

19. století je tak náležitě považováno za století změn ve stavbě měst, kde začíná mít zeleň velmi důležitou funkci a s ní dochází k tvorbě nové struktury, která představuje významný zdravotně-hygienický, estetický a sociální činitel.



Obr. 3: Hlavní bulváry postavené v centru města Paříže v letech 1850-1870



Obr. 4: Soutěžní projekt na rozšíření města Vídně, Ludwig von Förster, 1858

#### 4.3.3 Formování systému zeleně ve 20. století

Principy pro formování městské zeleně jsou již na konci 19. století stanoveny. Například Le Corbusier se snažil napojit město na krajinu pomocí skloubení dopravy a zeleně, a to na základě tzv. „teorie o sedmi dopravních cestách“. Tato teorie spočívá v propojení systému dopravy se systémem zeleně v podobě navzájem se křížících pásů. (Zelené pásy, 2009)

Zcela odlišný pohled na město a jeho systém zeleně vytvořila myšlenka zahradního města. Tvůrcem této myšlenky byl anglický urbanista a zakladatel hnutí zahradních měst, Ebenezer Howard. Popisoval utopická města, kde lidé žijí harmonicky spolu s přírodou. První stavbou zahradního města byla Letchworth Garden City v Anglii, která byla zahájena v roce 1903. Tato důležitá reakce na prudký vývoj měst započala v roce 1989. Prosazování zahradních měst E. Howardem byl jeho zájem o znovunavrácení blízkosti mezi lidmi a přírodou. E. Howard je dodnes považován za jednoho z velkých osobností v rámci plánování měst, jeho principy zahradního města jsou používány i v dnešním moderním plánování. (Ebenezer Howard, 2021)

Hlavním principem této teorie je okrouhlý tvar zahradního města, který má uprostřed kruhový centrální park, kolem něj se nachází sady obklopené veřejné budovy. Ze středu pak vybíhá 6 radiál. Právě tyto radiály jsou pojítkem mezi městem a okolními sídly, které potom dále protínají kruhové

prstencové třídy, zvané avenue. Ty jsou lemovány stromořadím, alejemi, boskety. Průmysl a zemědělství jsou orientována na okraj měst. (Zahradní město, 2021)

Teorie byla však v mnoha městech nereálná, neboť platila hlavně pro nově zakládaná města a v již stávajících urbanizovaných městech muselo při realizaci docházet k mnoha ústupkům. Nicméně vlna zájmu o taková města vzrostla ve světě i v České Republice. V praxi šlo převážně o výstavbu vilových sídlišť, která však byla zakládána s výrazným podílem zeleně. Vůbec první a nejznámější zahradní město u nás byla čtvrť Ořechovka, jejíž výstavba započala od roku 1919 podle projektu Jaroslava Vondráka a Jana Šenkýře. Dalšími významné zahradní čtvrti vznikaly na Smíchově, Vinohradech, v Břevnově nebo ve Strašnicích. Mezi jedno z posledních zahradních měst spadala realizace Spořilova.

Inspirativním zdrojem byl však na začátku všech teorií a myšlenek propojeného systému a pro výše zmíněné autory, byl považován parkový systém Bostonu navržený v 90. letech 19. století Fredrickem Law Olmstedem a Charlesem Eliotem. (Kupka 2006)

Bostonský systém tvoří vnitřní a vnější parkový okruh a systém nezastavitelných ploch, pronikajíc spolu s dopravou radiálně do centra města. Snahou F.L.Olmsteda bylo zejména jednotlivé veřejné parky propojovat do souvisle provázaných parkových systémů, které se napojují na původní přirozenou příměstskou krajinu. Lidem tak byl poskytnut k výhodě města také kontakt s přírodou a přílehlou krajinou.

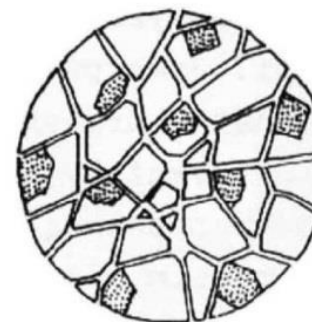
F. L. Olmsted však přišel roku 1858, spolu s C. Vauxem s ještě jedním, zcela nadčasovým projektem, kterým byl tzv. zelený plán, „Greensward plan“. Inspirací pro tento projekt byla především anglická krajinářská škola, která určovala prvky a principy pro tvorbu anglických krajinářských parků. Jednalo se o rozsáhlý veřejný park v samotném centru New Yorku, který byl uměle vybudován a ztělesňoval tak výrazný urbanistický úspěch. Při realizaci tak došlo k dokonalému spojení umělého městského organismu spolu s uměle vytvořenou strukturou přírody, která však působila velmi přirozeně a obyvatelé se mohli těšit rekreaci a pobytu v zeleni na rozloze 3,41 km<sup>2</sup>. (Damec, Wilhelmová 2015)

Městské parkové systémy zeleně v dalších městech Ameriky, jako jsou např. New Orleans, Chicago, byly inspirací pro evropská města, jako například Paříž, Berlín, Londýn či Vídeň s plánem od Eugena Hénarda. (Jellicoe 1995)

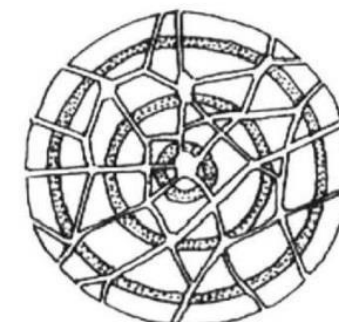
Souběžně se systémy parkovými začínají vznikat teorie dnes známých systémů městské zeleně, které představují rozložení zeleně ve městech a vstup krajiny do města a naopak. Těmito teoriemi jsou teorie okružní, teorie klínů (radiální) nebo teorie radiálně okružní. (Marhold 1996).

## A. SYSTÉM ZELENĚ

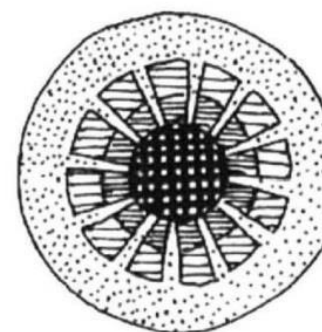
### A.1 Typologie systémů zeleně



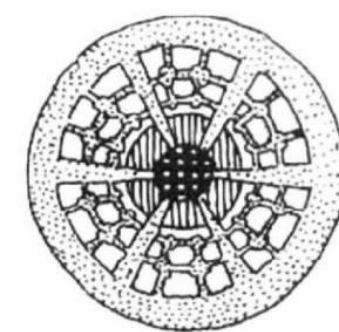
Obr. 1: Hénardův rozptýlený (skvrnový) systém (MARHOLD, 1996)



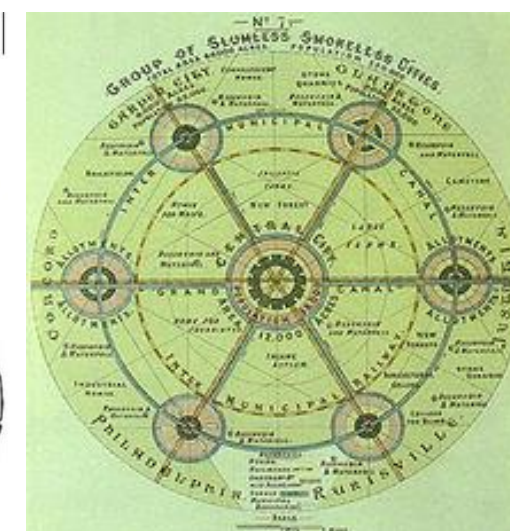
Obr. 2: Hénardovo okružní (prstencové) schéma (MARHOLD, 1996)



Obr. 3: Eberstadtovo radiální schéma (MARHOLD, 1996).



Obr. 4: Wolfovo radiálně okružní schéma (MARHOLD, 1996)



Obr. 5: Typologie systémů zeleně

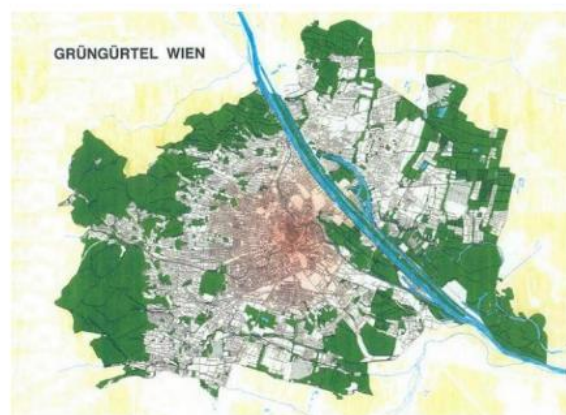
Obr. 6: Koncepce zahradních měst podle E. Howarda

Když se podíváme za hranice, některá evropská města berou přítomnost zeleně ve městech za prioritu.

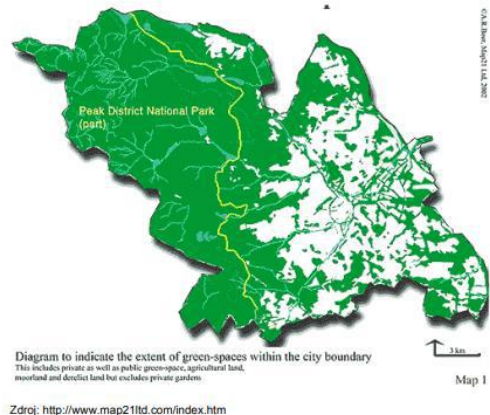
Například Vídeň byla před sto lety se zapsána do mezinárodních dějin urbanistického plánování, neboť dospěla k rozhodnutí zavést vídeňský lesní a luční pásu do ochranné zóny. Město začalo zajišťovat okolo celého města zelené pásy, a to tím, že koupilo rozsáhlé zalesněné a nezastavěné

plochy. Zde tak stojí zrod vídeňské zelené páteře kolem jádra města. Plochy zeleného systému města činí přibližně 20 200 hektarů, čímž zabírá rozlohou zhruba polovinu města. Do zeleného prstence okolo Vídně zabíhá mnoho nadřazených krajinných oblastí, a ty pak přirozeně navazují na koncept malých nezastavěných a zelených ploch potenciálně vhodných k návrhům a začlenění se do systému městské zeleně. Tyto malé plochy se nacházejí uvnitř husté zástavby městské oblasti.

V severní Anglii ve městě Sheffield, se zhruba půl milionem obyvatel na pobřeží, se pyšní národním parkem, který zasahuje do městského území. Do volné krajiny nebo většího městského parku se dostanete v rámci více než poloviny rozlohy města do 15 minut. Přejít do krajiny tvoří koridory a vymezené prostory, včetně zemědělských ploch. Všechny tyto plochy jsou nezastavitelným územím. Různé části města jsou propojeny také městem protékající řeka, podél níž vede síť koridorů.



Zdroj: <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/01/05/images/gruenguertel.jpg>



Zdroj: <http://www.map211td.com/index.htm>

Obr. 7: Podíl zelených ploch ve městě Vídeň

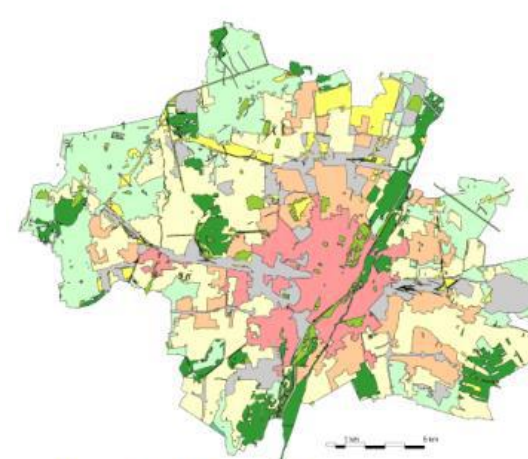
Obr. 8: Podíl zelených ploch ve městě Sheffield

Mnichov je třetím největším městem Německa. Chráněné krajinné prostory, včetně památných stromů, izolovaných ostrůvků parků a ploch zeleně, zaujímá podíl 19 %. Významná je spolupráce města s okolními sídly, se kterými spolupracuje v oblasti plánování na vymezení možných zastavitelných a striktně zelených ploch. I přesto však město stále hledá možnosti, jak ideálně propojit a napojit střed města na okolní krajinu.

Ve Valencii na jihu Španělska je systém parků základním pilířem městské zeleně. Přístavní město s dvěma miliony obyvatel leží mezi mořem a horami. Kolem historického jádra města tvoří zelený

prstenec městský park Turia, který tvoří hlavní osu městské zeleně. Okolí Valencie je tvořeno historicky zemědělskými plochami. Ty jsou založené na zavlažovacích kanálech, podél kterých vedou cesty a rozptýleně jsou umístěny sídla. Jsou to právě tyto zemědělské plochy, které jsou přechodnou zónou mezi městem a okolní krajinou. Přirozeně navazují na zástavbu města a na opačné straně tvoří volný přechod do krajiny. Napojuje se na přírodní parky a na přilehlou horskou krajinu.

Ve Stockholmu tvoří nezastavitelné plochy dokonce celých 47 % plochy města. Zelené plochy vstupují až do samého jádra města, městská zástavba se rozpíná hvězdicovitě. Kromě parků a veřejné zeleně se zde vyskytují také přírodní plochy. Ty nesou funkci rekreační a ekologickou a příznivě přispívají ke zlepšení podmínek ve městě. Nově vytvořené zelené plochy, vznikající s postupným rozvojem města, jsou vázané na dopravní systém a zároveň dopravu oddělují od obytných zón.



Zdroj: <http://www.map211td.com/index.htm>

city zones:  
 very densely built-up;  
 densely built-up housing;  
 low density housing;  
 agriculture and forestry;  
 industrial areas and traffic infrastructure;  
 aggregated habitat types:  
 woodlands;  
 parks and other green space;  
 grassy heathlands and wastelands;  
 source: habitat and structure type survey, 1989



Zdroj: Landscape plan for Valencia-the Huerta.pdf

(Zelené pásy, 2009)



Zdroj: <http://www.map211td.com/index.htm>

Obr. 9: Podíl zelených ploch ve městě Mnichov

Obr. 10: Podíl zelených ploch ve městě Valencia

Obr. 11: Podíl zelených ploch ve městě Stockholm

#### 4.3.4 Struktura systému zeleně

Systém zeleně utvářejí základní skladebné prvky, které vytvářejí strukturu systému zeleně. Těmito skladebnými prvky jsou vegetační objekty rozvojových os (základní plochy), rozvojové uzly, rozvojové osy a zelené klíny. Tyto vyjmenované prvky však nemusí být zastoupeny v rámci systému všechny. (Šrytr 2001).

##### 1) VEGETAČNÍ OBJEKTY ROZVOJOVÝCH OS (ZÁKLADNÍ PLOCHY ZELENĚ)

Do kategorie vegetačních objektů rozvojových os patří plochy, které nesou víceúčelovou funkci. Prolínají se zde různé typy ploch zeleně s různými typy funkcí. Plochám, které se nachází v urbanizovaném prostředí, se přezdíívá základní plochy zeleně. Tyto plochy zeleně nesou funkci základních prostorotvorných jednotek systému. Hlavní charakteristikou je převládající podíl vegetačních prvků, které nesou funkci tzv. funkčního typu zeleně. Tyto typy jsou potom dále děleny na zeles ve funkci hlavní a ve funkci doplňkové (doprovodné). (Šimek 2002)

##### FUNKČNÍ TYPY ZELENĚ

Funkčním typem zeleně jsou podle charakteru ztvárnění základní jednotky urbanistického třídění. Charakter ztvárnění je určen uspořádáním a zastoupením určitých prvků zeleně, také tvarem a výměrou pozemku či účelem využití.

Jednotlivými funkčními typy jsou:

- park a menší parková úprava – objekt zeleně ztvárněný do charakteristického kompozičního celku, rozdělen podle jednotlivých výměr
- zeles obytné zástavby – zeles navazující na budovy určené zejména k bydlení, prostor zeleně ztvárněn zpravidla podle sadovnických zásad, patří sem např.: zeles sídlištní, zeles vnitrobloků, zeles rodinných domů a vilových čtvrtí
- zahrady zvláštního určení – zahrady s daným účelem využití a specifickým ztvárněním, těmi jsou např.: zahrada zoologická, botanická, arboretum, školní zahrada nebo zahrada nemocniční
- zeles sportovních a rekreačních areálů
- zeles průmyslové zástavby
- zeles hřbitovů

- přírodě blízká zeles – porosty rostlin samovolně vzniklé nebo uměle založené, povětšinou schopné udržovat rovnovážný stav druhového složení, které je typické pro dané stanoviště
- rozptýlená zeles – skupiny rostlin, solitérní rostliny a maloplošné porosty, které nelze zařadit k jinému druhu zeleně
- liniová zeles – doprovodná zeles staveb, silnic, železnic, vodních toků, uliční zeles, umělé a přírodní vodní nádrže a vodoteče
- les – souvislý, zpravidla patrovitý porost přirozeně či uměle založen,
- zahrádková a chatová osada – zeles součástí staveb určených k rekreačnímu pobytu, zeles okrasných, užitkových nebo kombinovaných zahrad
- trvalý zemědělský porost – porost využívaný k zemědělské produkci, vinice, chmelnice, ovocné sady či louky
- rezervní plocha zeleně – pozemky dočasně využívané k různým účelům, v budoucnosti určené pro zeles

(Jebavý 2008)

##### 2) ROZVOJOVÉ UZLY

Jedná se o body, které jsou z urbanistického hlediska v rámci systému městské zeleně velmi důležité. Samozřejmě jde především o správné umístění v prostoru města. Pokud se na území vyskytují plochy, kde zabírá potenciál nezastavěných a nezastavitelných ploch velký podíl, jde o rozvojové území, které je pro daný prostor významný. Takovým nejvhodnějším místem, pro umístění rozvojových uzlů, jsou křížící se rozvojové osy. Tyto plochy bývají navrhovány k neodkladné stabilizaci a doporučeny k realizaci rozvojových programů. Naopak uzly nacházející se mimo rozvojové uzly, začleňují obvykle plochy, které nesou velký rekreační potenciál a mohou být začleněny do systému zeleně města.

(Šimek 2002)

##### 3) ROZVOJOVÉ OSY

Jak již bylo zmíněno v odstavci před, jsou rozvojové osy prvkem, který dotváří spojitý systém ploch. Formou funkčních a prostorových vazeb jsou plochy vzájemně propojeny. Tyto pojítka mohou nést funkci kompoziční, estetickou, která je dotvářena vodním tokem, alejemi či stromořadím. Jedná se

tedy o celistvý soubor ploch, umístěných podle určitých směrů těchto os, nikoliv jen o linie. V centru města a jeho městských čtvrtích se rozvojové osy odrážejí od významných vegetačních objektů a v kontextu širšího zájmového území města pak celá osa navazuje na krajinné struktury a vybíhá dále do přilehlých zelených ploch za městem. Pro život ve městech je zcela zásadní prostupnost území, neboť pěší obyvatelé a cyklisté tvoří důležitou složku městského života. Proto by měly mít prvky, vyskytující se na rozvojových osách, zcela vyřešené provozní a dopravní vztahy. Prostupnost území tak dosáhneme pomocí lineárních objektů ležících na rozvojových osách. Lineárními objekty jsou například aleje dřevin či doprovodná zeleň vodních toků. Aby došlo k dosažení prostupnosti celého území, je nutné propojovat systém městské zeleně s okolní krajinou příměstské zóny, posléze s funkčními typy zeleně krajinné. Při formování a vytváření systému zeleně je tak neopomíjenou složkou les, který je dostupný a leží v návaznosti na město. V rámci širších vztahů k okolí lze rozlišit rozvojové osy na tranzitní, okružní, radiální a spojovací. (Šimek 2002)

#### 4) ZELENÉ KLÍNY

V rámci vegetačních prvků a funkčních typů zeleně jsou zelené klíny prvek, utvářející různorodou mozaiku. Jde o lineární, prostorově rozlehlejší útvary, které nesou přírodní potenciál. Spojují jádro, centrum města s okolní krajinou okolo, vybíhají ze středu urbanizovaného prostředí a rozbíhají se volně do okolní krajiny a naopak.

Rozdělení zelených ploch dle územního plánování:

##### Zelený pás

Dle územního rozvoje lze pojem vysvětlit jako pozemky, které v rozvojových oblastech, tam, kde je krajina ovlivněna a poznamenána lidskou činností, tvoří souvislé plochy zeleně, veřejně přístupné. Tyto zelené plochy mají za cíl negativní dopad lidské činnosti přirozeně obnovit. Nesou funkci krátkodobé rekreace a umožňují vznik a rozvoj lesních porostů. Cílem je tedy především zachovat prostupnost krajiny v podobě nezastavěných souvislých pásů, které spojují centra měst s jeho bezprostředním okolím.

Pro kontrolu nad územními záležitostmi na území obcí a kraje je jediným nástrojem územně plánovací dokumentace kraje – ZÚR. V návrhu ZÚR by měly být brány zelené pásy jako plochy a koridory

nesoucí nadmístní význam a lesnaté plochy krajiny by měly být stanoveny jako součást oblastí shodného krajinného typu.

##### Zelené koridory

Jedná se o prvky spojující a propojující skladební plošné prvky v rámci navrženého systému. Na území kulturní krajiny dochází díky těmto koridorům k diferenciaci a k prostorovému členění. Velkou výhodou je také značné zvýšení ekologické stability daného území. K místům návrhu zeleného koridoru svádějí především liniové prvky vegetace. Zejména se jedná o vodní toky, údolní nivy či stávající porosty dřevin. Souběžně se zeleným koridorem lze vést také pěší či cyklistickou stezku. V zastavěném území by mělo být v místech kolize s dopravou umožněno pěším a cyklistům bezpečné zdolání tohoto dopravního křížení. Dle možností ideálně za přítomnosti vegetace. Ideálním stavem je napojení zelených koridorů na celosídlní systém městské zeleně.

##### Zelený prstenec

Do soustavy zeleného prstence spadají části vnější příměstské zóny, které slouží svými základními předpoklady k nepobytové rekreaci v přírodním prostředí. Zejména se jedná o lesní porosty. Zelené prstence tvoří jednotlivé krajinné segmenty, a ty jsou děleny podle tří kritérií. Těmi je vzdálenost. Jednotlivé prstence by měly být dosažitelné jak pro cyklisty, tak případně i pro pěší. Jsou vymezeny také dopravními koridory stávajících nebo navržených tras nadřazeného dopravního systému. Těmi jsou dálnice, rychlostní silnice a železnice celostátního významu. Stejně jako u zelených koridorů, je nutno zajistit pokud možno bezkolizní nebo alespoň bezpečné překonání dopravních uzlů. Pro naplnění využitelnosti a funkčnosti navrhovaného systému zelených prstenců v praxi, je nutné umožnit bezpečné a příjemné přechody z jednoho segmentu prstence do druhého. Tak dojde k vytvoření kvalitního okružního prstence kolem města. (Zeleň ve městě – město v zeleni, 2011)

#### 4.3.5 Systém městské zeleně a jeho význam

Zeleň zastává svůj nenahraditelný význam, zejména potom v zastavěných oblastech, kde stoupá míra automobilové dopravy, zastavěných, vodě nepropustných ploch a požadavků pro pobyt obyvatel ve veřejných prostorech. Význam zeleně tak můžeme rozdělit do několika funkčních kategorií.

- estetický význam – zezeň sebou přináší uplatnění v samotné síle rostlin, kterými jsou například jejich neustálá proměnlivost, živost, různorodost v estetických vlastnostech, jimiž jsou tvar, textura, barva. Pomocí zeleně dochází také k velmi důležitému krajinnému rázu, k dokreslování městských panoramat, kulis a pozadí, k dotváření obrazů a orámování. Své uplatnění nese bezesporu také hodnota vody a vodních prvků.
- psychický význam – zezeň spolu s vodou a terénem působí blahodárně na psychiku člověka, přinášejí osvěžující a klidný dojem, načerpání energie, člověk si uvědomuje sounáležitost s přírodou, hlubší prožitky a kladný přínos pro uspěchané a přehuštěné městské prostředí
- mikroklimatický význam – snižování prašnosti a extrémních teplot v rozpálených ulicích města, zvyšování relativní vlhkosti, v zastíněném prostoru dochází k podstatně nižšímu tepelnému záření, porosty zeleně také snižují hluk, zachycují prach a škodlivé látky, vypouštěné do ovzduší, dochází k zachycování vody ve městech a příznivě působí také na usměrňování vzdušného proudění
- hygienický a zdravotní význam – podobné uplatnění jako mikroklimatický význam, zezeň je také zdrojem kyslíku, pohlcuje oxid uhličitý, snižuje míru prašnosti a hluku, neméně důležité jsou antibakteriální účinky, ionizace ovzduší, biodiverzita a lákání hmyzu – opylovači, vyrovnávání elektrického náboje mezi člověkem a rostlinami
- prostorové působení – zelení můžeme vytvořit obrazy městských scénérií, orámovat výhled a průhled, odclonit nežádoucí výhledy a místa a naopak upozornit na místa výjimečná, vytvořit esteticky příjemné místo k pobytu
- vodohospodářský a půdoochranný význam – ochrana před větrnou a vodní erozí, zachycování vody a vláhy, ochrana břehů před vymíláním
- rekreační význam – souvisí s výše uvedeným, zezeň uklidňuje, regeneruje síly jak fyzické, tak psychické, hodnotné jsou návrhy příměstských rekreačních zón, které budou nabízet v docházkové či dojezdové vzdálenosti zejména krátkodobou formu rekreace, které je nedostatek zejména ve velkoměstech – rekreaci tak dělíme na každodenní a víkendovou.

V menších městech jsou tyto rekreační zóny lépe a snadněji dostupné, lidé bydlí v blízkosti přírody a tím pádem není nutná potřeba nákladného a složitého systému městské zeleně, oproti

tomu pro velká města jsou nezbytností. Množství zeleně také závisí na věku obyvatel a typech bydlení. Při napojování na okolní krajinu je dobré myslet na propojení nejen pěší, ale také cyklistické. (Jebavý 2008)



#### 4.4 ZÁVĚR – POUŽITÍ ZELENĚ V MĚSTSKÉ KRAJINĚ

Strategickým nástrojem pro problém měnícího se klimatu v urbanizovaném prostředí je bezpochyby zelená infrastruktura města. V dnešní době je také hojně skloňován pojem modro-zelená infrastruktura. Jedná se o významný prvek při zadržování vody ve městech. Plní tak retenční funkci, při níž dochází k zadržování dešťové vody a následné evapotranspiraci. Pro budoucnost zeleně ve městech bude tento nástroj při navrhování nezbytný. Kvalita života obyvatel ve městech je negativními dopady měnícího se klimatu velmi ovlivněna. V městských oblastech po celém světě způsobuje změna klíma řadu problémů. Proto je potřeba myslet při plánování a navrhování zeleně ve městech na nové a účinné nástroje, které mají za cíl tyto negativní dopady zmírnit. Těmito nástroji je právě zelená infrastruktura, která díky ozeleňování městských otevřených prostranství, vytváří odolnější, udržitelnější a zdravější město. Prvky zeleně či zelené stavby dokáží mnoho. Zlepšují mikroklima, snižují hluk a prašnost, zachycují vodu a část slunečního záření, napomáhají s efektem tepelného ostrova. Proto je nezbytné chránit zelené plochy ve městech a jejich stávající stav zlepšovat, chránit a rozvíjet. Využívat potenciálně vhodná místa k ozelenění a vytvoření veřejně přístupného městského prostoru. Neméně důležité je tyto zelené plochy propojovat a zlepšovat tak zdravé prostředí městské krajiny v kontextu širšího měřítka.

Při vývoji plánování a navrhování infrastruktury zeleně měst, hraje bezesporu významnou roli právě krajinná architektura, jakožto oblast výzkumu a následné projekce v praxi. Vznikat by tak měly multifunkční a udržitelné městské krajiny. Neboť infrastrukturu městské zeleně je potřeba brát jako systém všech zelených ploch a struktur v městské oblasti, které jsou navzájem propojeny. Důvodem je snaha o zachování biodiverzity, o zlepšení mikroklimatu, zmírňování škod vzniklých emisemi a také o ochranu a obnovu vodních zdrojů. Prvky městského systému zeleně či zelené infrastruktury, jak lze problematiku nazývat, lze rozdělit do několika kategorií podle funkcí, vlastnictví a příslušnosti k danému typu objektu. Tyto kategorie jsou rozděleny a popsány v literární rešerši, lze ale tyto plochy pojmenovat také podle jejich charakteru, na prvky zeleně konvenční a nekonvenční. Konvenčními prvky městské zelené infrastruktury jsou typické zelené plochy jako veřejné parky, zahrady, zeleň v ulicích, na náměstích, plochy zeleně v sídlištní či blokové zástavbě, zeleň vnitrobloků a také doprovodná zeleň dopravních staveb atd. Nekonvenční prvky jsou pojmem poměrně novým, tyto prvky zeleně vznikaly v časovém horizontu posledních dvaceti let. Sem můžeme zahrnout např.: zelené střechy a střešní zahrady, vertikální zelené stěny, popínavé rostliny, ozeleňování brownfieldů a jejich přeměna v polopřirozené zelené plochy a parky. Do podvědomí se také více dostává pojem švédský systém modrozelené infrastruktury, v podobě tzv. dešťových záhonů, které mají za cíl

zadržovat vodu v městské krajině. Nevyužitý potenciál ploch k ozelenění nesou také tzv. mrtvé plochy, kterých je ve městech hojný počet. (Tóth et al. 2015)

Všechny tyto zelené prvky jsou pro urbanizované prostředí, jeho mikroklima a zdravý životní styl uvnitř struktury města velmi důležité. Města by měla při plánování nových zelených ploch v rámci celoměstského systému zeleně tyto plochy zahrnout do projektů a za pomoci (nejlépe) kombinací všech těchto konvenčních i nekonvenčních prvků zlepšovat život a podmínky pro život v dnes již hustě osídlených, hektických a dopravou překypujících městech.

Když odbočíme od zeleně a zaměříme se na lidský faktor života ve městech, již z názvu knihy od Jana Gehla, *Cities for people – Města pro lidi*, lze celou problematiku života lidí ve městech jednoduše pochopit tak, že města by měla sloužit především lidem. Jedná se o mnoho kritérií, která umožňují pohodlný, příjemný a bezpečný pobyt v ulicích. Gehl (2010) upozorňuje na celou řadu problémů, která sebou dnešní města nesou. Jedním z nejdůležitějších faktorů při projektování je ohled na **lidský rozměr a lidské měřítko**. Je potřeba projektovat města pro lidi, města, která budou zdravá a udržitelná a budou nabízet dostatek míst k setkávání se. Podstatou tohoto principu je úcta k lidem. „Chcete-li být dobrým architektem, musíte mít rád lidi“, prohlásila v jednom rozhovoru architektka Ralpa Erksina, která zdůrazňuje, že architektura je vlastně forma užitého umění, které se zabývá potřebami lidí a jejich životů. Aby docházelo k rozvoji veřejného prostoru, je nutné vytvořit lidem podmínky pro **shromáždění se a pořádání akcí**. Prostory by se neměly uzavírat a rozptylovat v širokém měřítku, ale kvalitní veřejný prostor by měl být kompaktní, zároveň otevřený do prostoru, měl by lidi přitahovat, plochy veřejného bytí propojovat, popřípadě prostory zvětšovat. Velkou výzvou dnešních podob velkých měst je parkování a doprava v ulicích. Kdyby se na úkor autům veřejný prostor nabídnul lidem, prostor, ve kterém by měli chodci a cyklisté přednost, měl by daleko více využití a potažmo uživatelů. V 60. a 70. letech existovaly pouze dva typy ulic, dopravní a pěší. V 70. letech se potom zrodila myšlenka oddělit pěší a cyklistickou dopravu od té automobilové. V praxi však tento návrh neměl takový úspěch a později se tedy zvýšil zájem o nová dopravní řešení. Oblíbenost si vysloužil zájem o **zklidňování dopravy** a omezení rychlosti provozu, budovaly se tiché ulice a ulice pro hraní, které byly bezpečnější a přívětivější. Oblíbené se tyto zásady dopravního plánování staly po celém světě. Nejnovějším trendem jsou ulice sdílené, kde je jasně řečeno, že chodci zde mají jasnou prioritu. Dalším důležitým kritériem pro navrhování kvalitních veřejných prostor jsou **vizuální a sluchové kontakty**. Aby bylo místo lákavé, mělo by návštěvníkům nabídnout nerušené výhledy, orientace pohledů by měla směřovat tím směrem, kde se může něco dít. S tím úzce souvisí také zásada tzv. **města ve výši očí**. Jedná se o zachování stejné úrovně pohledových směrů, bez pohledových bariér či přerušování zorného pole. (Gehl 2010)

V poslední kapitole budou shrnuty všechna kritéria kvality, týkající se pěšího terénu a prostoru. Při použití opravdu všech těchto kritérií lze dosáhnout kvalitního, příjemného a nejlépe fungujícího městského prostoru. Tyto kritéria můžeme zjednodušeně rozdělit mezi tři základní požadavky, které by měl veřejný prostor nabízet – ochrana, pohodlí, radost. Mezi tyto požadavky dále patří:

- ochrana proti dopravě, nehodám – pocit bezpečí
- ochrana proti násilí a kriminalitě – pocit jistoty
- ochrana proti nepříjemným smyslovým vjemům – vítr, déšť, chlad, prach, hluk, zplodiny
- možnost chůze – prostor pro pěší, bez překážek, příjemné povrchy, přístup pro všechny
- možnost stát, zastavit se, zůstat na místě
- možnost se posadit – mobiliář vhodný k odpočinku, zóny k sezení, využití výhledů, orientace ke slunci či k místům, kde proudí lidé – pozorovatelný
- možnost vidět, mluvit, poslouchat – zajímavé pohledy a výhledy, bez bariér, osvětlení, mírná hladina zvuku, typ mobiliáře pro umožnění konverzace
- možnost cvičit a hrát si
- ohled na lidské měřítko
- možnost užívat dobré počasí
- pozitivní smyslové zážitky – kvalitní materiál, mobiliář, design, umění, vegetace, vodní prvky (Gehl 2008)

„Ulice je řekou života města.“ prohlašuje Whyte (2013). Největšími lákadly pro využívání veřejného prostoru lidmi, jsou koruny stromů, vodní prvky, sochy a prodej potravin. Díky těmto faktorům jsou veřejné prostory navštěvovány daleko hojněji. Nejvíce návštěvníky a uživatele veřejného prostoru přitahují jiní lidé, když se mohou lidé navzájem pozorovat. (Whyte 2013)

Důležitým hlediskem při navrhování identického a kvalitního veřejného prostoru je také fakt, že charakteristické rozdíly v uspořádání měst se liší podle charakteru navrhovaného prostředí. Je jiné vytvářet veřejný prostor Manhattanu a oproti tomu prostor malé vesnice. Rozdíly jsou např.: ve velikosti, kompaktnosti a hustotě osídlení.

V praxi je tedy potřeba návrh uzpůsobit metropolitnímu regionu. Plánování veřejného prostoru je celosvětovou disciplínou a je potřeba navrhovat prostory, které jsou určeny pro lidi různých národností, neboť každý uživatel vnímá prostor trochu jinak. Proto by dané místo nemělo být odvozeno pouze místní kulturou, ale mělo by splnit podmínky pro uspokojení a využívání mnoha skupinami lidí, neboť jsou města útočištěm pro všechny skupiny s odlišnými vlastnostmi. Dobré je

myslet také nejen na aktuální potřeby a potenciál navrhovaného místa, ale také na vývoj v budoucnosti a umění přizpůsobovat se změnám v prostoru, tak ve společnosti. Prostředí by mělo být vnímáno jako jeden velký organický celek. (Lynch 2004)

Podmiňujícími podmínkami pro napojení města na okolní krajinu ve většině evropských měst jsou přírodní podmínky a samotné okolí měst. Velkou výhodou mají města, která oplývají v okrajových částech rozsáhlými plochami lesů či chráněnými krajinnými oblastmi a ty volně vstupují do struktury města a naopak. Tvoří tak nedílnou součást zeleně v centru města. Tomu však není všude, neboť je Evropa hustě osídlená a města tak postupně, dopadem suburbanizace, srůstají k sobě. Pro řešení městské zeleně ve městech jsou tak dvě možnosti. Jednou z nich je zachování krajinného rázu okolní krajiny sídla nebo zakládání nových zelených ploch, v podobě pásů zeleně (prstence, klíny), nových parků či kombinování více přístupů naráz. (Zelené pásy, 2009)

## 5. REFERENČNÍ PŘÍKLADY REALIZACÍ ZELENÝCH KORIDORŮ V RÁMCI SYSTÉMU MĚSTSKÉ ZELENĚ

### 5.1 High Line NY

Jedná se o veřejný visutý park, tzv. greenway, který je dlouhý 2,33 km. Tento park se nachází v New Yourku na ostrově Manhattan, na plochách bývalé historické nákladní železniční trati. Původní kolejiště z roku 1934 sloužilo k přepravám různých produktů mezi zdejšími továrnami. Trať čítala celkem 21 km a fungovala 50 let. Když došlo k uzavření železnice, vznikla myšlenka přestavění kolejí na městský park. (High Line, 2021)

Ještě předtím se však uvažovalo, že by byla železnice určena k demolici. Roku 1983 se však začaly rodit první kořeny myšlenek, jak nevyužitou konstrukci využít pro jiné účely, a to ve stylu prosperující zahrady divokých rostlin. Touto představou inspirováni David a Robert Hammond založili neziskovou organizaci Friends of the High Line, aby se postarali o její zachování a opětovné využití jako veřejného prostoru. Došlo tak k vyhlášení soutěže na vytvoření nápadů a plánů k předělání místa v městský park, který bude přístupný pro všechny. Nikdo v tu dobu netušil, že se HighLine stane celosvětovou inspirací pro ostatní města, jak přeměnit nevyužívané průmyslové zóny na dynamické veřejné prostory. (The High Line, History 2021)

První architektonická soutěž proběhla v roce 2003 a již v roce 2009 došlo k otevření první části parku. Za návrhem stálo architektonické studio Diller Scofidio + Renfro a o zahradní architekturu se postarali James Corner Field Operations. V roce 2007 byla vyhlášena druhá soutěž a stavba byla zrealizována roku 2011. Ke stavbě třetí části došlo mezi roky 2012-2014. Myšlenka stvořit veřejný park na plochách bývalé železnice, v úrovni nad rušným městem, byla velmi přínosná. Místo se stalo oblíbeným nejen pro turisty, ale především právě pro zdejší obyvatele. Popularita High Line se tak nedá zapřít a davy návštěvníků jsou legendární. Ročně park podle průzkumů navštíví okolo 7 milionů lidí. (High Line, 2021)

Návštěvníci zde mohou pozorovat rozmanité prvky vegetace, přírody, ale také umění a design. Vyskytuje se zde více než 500 druhů rostlin a stromů. Místo vyniká také svojí polohou, neboť se nachází nad ulicemi rušné manhattanské West Side. Člověk má tedy při procházce po širokém bulváru pocit, jakoby se vznášel nad městem, které pod ním pulzuje a žije. Park udržuje, provozuje a programuje již zmíněná společnost Friends of the High Line ve spolupráci s NYC Department of Parks & Recreation. Kromě veřejného prostoru a zahrad je High Line domovem rozmanité škály veřejných programů, komunit a prvotřídních uměleckých děl a představení, které jsou otevřené

zdarma pro všechny návštěvníky. (High Line, Visit, 2021) Jedná se o místo, kde si mohou lidé odpočinout, relaxovat a dotknout se přírody, aniž by museli cestovat několik desítek kilometrů za město. David a Robert Hammond tak nejenže zachránili ikonickou ocelovou konstrukci z 30. let, ale také zajistili její přeměnu v revoluční nový druh botanické zahrady. (Designmag, 2014)

Za návrhy výsadeb a vegetace stojí uznávaný nizozemský zahradní architekt a renomovaný umělec Piet Oudolf, který je známý svými naturalistickými záhony. Na ploše High Line tak pod jeho vedením vzniklo dvanáct záhonů, nesoucí každý jiný příběh, vyložený druhy rostlin, jejich dobou a barvou kvetení. Jedním z takových je např.: zelený březový hájek s podrostem kapradin a travin. Piet Oudolf ve svých návrzích odráží své vědomosti ohledně zahradnické kvality rostlin a jejich strukturálních vlastností. Kombinuje své záhony tak, aby se rostliny v nich vzájemně doplňovaly, a to nejen během vegetačního období, ale i později, když jejich suché stonky a hlavičky semen nechávají živit zvěř a poskytovat krásu a pozornost také v zimě. Udržitelnost na High Line je prvotním cílem, zbytky rostlin jsou kompostovány, a tak se proměněný kompost a kompostový čaj vrací zpět do zahrady jako hnojivo. Zahradníci to však během údržeb, kvůli vysoké návštěvnosti, přeplněnosti a stísněnému prostoru samotného parku, nemají lehké. Také stanovištní podmínky pro rostliny není lehké odhadnout. Rostliny tak byly vybrány na základě houževnatosti a odolnosti. Ani tak se však nelze vyhnout ztrátám některých druhů, musely být vyměněny nebo zcela nahrazeny. Pro Oudolfa je zde změna, ostatně jako v každé zahradě, nevyhnutelná. Říká: „*Zahrada není krajinomalba, na kterou se díváte, ale dynamický proces, který se neustále mění. Musíte s tím být neustále v kontaktu.*“ (Oudolf & Darke 2017)

### High Line dnes

V 21. století znamená pojem úspěšné město především vlastnictví přístupných, otevřených, veřejných prostranství, která pomáhají zlepšit jejich vzájemnou bezpečnost a průchodnost. Cílem je také fyzické a duševní zdraví obyvatel. Dlouhodobou vizí propojit High Line s dalšími klíčovými místy v New Yourku je tak nově vzniklý projekt High Line Connections.

Snahou a cílem je pomocí nových tras propojit High Line s parkem Hudson River a nedalekým nádražím Penn. Myšlenky těchto nových cest byly prosazovány již po celá léta. V lednu 2021 proběhlo Empire State Development (ESD), agenturou státu New York, oficiální oznámení návrhu na vybudování dvou nových vyvýšených cest spojujících High Line Spur s Moynihan Train Hall a Western Rail Yards do Hudson River Park. V září loňského roku tak došlo k prvnímu odhalení návrhu propojení High Line – Moynihan Connector. „*Spojení High Line s Moynihan Train Hall a dalšími blízkými atrakcemi podporuje lepší přístup pro pěší a poskytuje Newyorčanům skutečně jedinečný zážitek,*“ pronesla guvernérka Kathy Hochul.

Projekt Connections představuje sdílenou vizi, jak rozšířit způsoby propojování čtvrtí, institucí, podniků, parků a dopravních uzlů, které definují manhattanskou West Side. Od počátku vzniku High Line probíhala studie ohledně pěší mobility v této čtvrti a docházelo tak k posuzování příležitostí, jak zlepšit průchodnost a propojenost daných míst. Z toho vyplynul návrh na vytvoření bezpečnějších a příjemnějších způsobů pohybu ve městě a jejich propojování pomocí zeleně. (The High Line, Connections, 2021)



Obr. 14 a 15: High Line v sukcesním stádiu, před realizací městského parku, foto Joel Sternfeld



Obr. 12 a 13: Pohled na železnici High Line v roce 1950



Obr. 16-19: Podoba High Line dnes, zanechána identita železničních kolejí

## 5.2 Petuelpark

Petuelpark se nachází v německém městě Mnichov, na severu metropole. Jedná se o velmi důležité propojení mezi městskými okresy Schwabing na jihu a Milbertshofen na severu. Pod záštitou stavebního odboru města Mnichov byl Petuel Park dokončen v roce 2004. Jeho liniová struktura kopíruje místní podmínky a polohu. Park překonává Mittlerův prstenec a částečně je veden nad Petuel tunelem a je součástí Petuelringu. Z jižní strany jej lemuje kanál Nymphenburg-Biederstein, díky jemuž, jakožto živlu vody dostává místo dynamičtější nádech. Park prochází v rovné linii nad úrovní města, touto nadúrovností působí na lidi plastickou formou, vzdušností a svobodou. V rámci celého parku můžeme potkat různé formy aktivit a zábavy k trávení volného času, neboť jedním z velkých cílů bylo vytvořit prostor pro rekreaci. Zhruba uprostřed trasy se nachází oblíbená kavárna Ludwig, která sídlí v budově navržené Kiessler Architects. Tato stavba kopíruje tvar mostu parníku uvízlého ve Schwabingu, a jeho okna nabízejí krásný a široký výhled do parku. Park se pyšní také fontánou a velkou spoustou uměleckých děl, která odrážejí osobitý vtaž k místu. Originální mobiliář, speciálně pro Petuel park, navrhli zahradní architekti Jühling a Bertram. Na jedné z pergol můžeme najít lyrické texty a obrázky umělce Ariberta von Ostrowskiho. Vyžití zde mají také děti, v rámci parku potkáme několik hřišť a dokonce i hřiště vodní. Kurátorem umění v tomto parku byl zvolen sochař Stefan Huber. (Projekt1, 2022)

Park o rozloze 7,4 hektarů vznikl současně s projektem rozvoje dopravy ve městě a hlavním cílem bylo právě omezení dopravy. Především bylo důležité navržení omezení nadzemní dopravy pomocí tunelu a naopak zvýšit podíl zeleně a tím tak zlepšit kvalitu života obyvatel v dané části Mnichova. Tak započala stavba silničního tunelu v podzemí. Při výstavbě zůstalo na povrchu zachováno šest jízdních pruhů. Po 5 letech výstavby byl Petuel tunnel pro kompletní odclonění dopravy pod povrch oficiálně otevřen 6. července 2002. Snahou při projektování parku bylo především o vytvoření místa pro setkávání obyvatel. V parku se tedy nachází tzv. „Generační zahrada“ s vytyčenými záhony, která slouží pro volné užívání komukoliv jako místo určené k zahradničení. V rámci celého parku se střídají plochy travnaté s plochami tematických zahrad, dominantním prvkem je potom kanál Nymphenburg-Biedersteiner. (Petuelpark, 2021)

Petuelpark se bezpochyby zapsal do sbírky důležitých parků a zelených koridorů města Mnichov. Návštěvník plynule a bezpečně projde od významného Olympiaparku Mnichov do legendární Englischer Garten. U místních obyvatel je tento prostor velmi oblíbený, neboť se jedná o prostor zcela bez přítomnosti aut a po celé délce je zelený. Petuelring byl pojmenován po rodině Petuelů. (Lindorfer, 2012)

Petuelpark je ukázkovým, vzorovým projektem, jak lze přeměnit dopravou znehodnocené a pro trávení volného času a rekreace nepřístupné místo na zelený ráj. Pro představu, tam, kde jezdilo více než 100 000 aut denně, mohou místní obyvatelé nyní odpočívat, procházet se, setkávat se s přáteli a bavit se. Lidé pamatující si dobu před vznikem Petueparku, prohlašují, že bydlet na hranici mezi Schwabingem a Milbertshofenem bylo peklo. Hluk z dopravy a výfukové mraky, oslepující okna bytů, byly nesnesitelné.

Park je dostupný pro všechny bez ohledu na zdravotní stav a handicap obyvatel, neboť jsou do parku bezbariérové vstupy a vozíčkáři se sem dostanou bezpečně po rampách. Prostor, zejména cafe Ludwig, je bezpochyby velmi důležitým kontaktním místem pro sousedy, což obyvatelé Schwabingu a Milbertshofenu velmi oceňují. (Anlauf 2015)

Tento 900 metrů dlouhý a 60 metrů široký park na vrcholu Petuelova tunelu poskytuje obyvatelům místo k odpočinku od roku 2004. Slavností otevření proběhlo konkrétně 27. Června 2004, v rámci veřejného festivalu. (Der Petuel tunnel mit Park, 2021)



Obr. 20,21: Petuelpark, letecký pohled

Obr. 22: Petuelpark, řešení mírného svahu

### 5.3 Promenade plantée

Název Promenade plantée znamená v překladu Osázená promenáda/ osázený chodník. Tento název již ale park nenes, dnes jej můžeme znát pod názvem Coulée verte René-Dumont, což opět v překladu znamená Zelená stezka Reného Dumonta. Tento veřejný park se nachází v Paříži ve 12. obvodu a podobou nám připomíná obdobný park High Line v New Yorku, pro který byl Promenade Plantée inspirací. Podobně jako manhattanský park se i pařížská promenáda nachází na bývalé železniční trati, která spojovala centrum Paříže s městem Vincennes. Nyní Promenade plantée propojuje parky Jardin de Reuilly-Paul-Permin, Jardin de la Gare de Reuilly, Square Charles-Péguy a Square Hector-Malot. Celá promenáda je dlouhá 4,7 km a plochou činí 3,7 ha. Po přičtení všech přilehlých zelených ploch se celková plocha pohybuje okolo 6,5 ha zeleně. (Coulée verte René-Dumont, 2021)

Jak již bylo zmíněno, park se nachází v prostorách staré železniční trati, která nesla poetický název „Viaduc des Arts“. Začátečním bodem cesty je viadukt umění, který se nachází blízko náměstí Place de la Bastille, za budovou opery Bastilla. Začátek promenády, která je určena pouze pro pěší provoz, je přístupný schodištěm a dále výtahy z různých míst po celé délce Avenue Daumesnil, kterou promenáda pokračuje od viaduktu dál. (Promenade Plantée du viaduc des Arts, 2021). U Rue Montgallet protíná Jardin de Reuilly V těchto místech klesá až na úroveň ulice, poté už jako promenáda Allée Vivaldi, která se překročením Rue de Reilly zatočí východně a vede na jihovýchodní okraj Paříže. Trasa se rozděluje v místech Rue du Sahel, kde překračuje Boulevardu de Picpus. Trasa rozdělená do dvou cest míří každá jinými směry. Jedním směrem je Porte de Montempoivre, druhý směr návštěvníka přivede po bývalých kolejích až k jihu na náměstí Square Charles-Péguy. (Coulée verte René-Dumont, 2021)

Bývalá železnice, v jejíchž místech dnes leží onen park, byla postavena v letech 1859 – 1892 a spojovala nádraží Bastille s údolím řeky Marny. Železnice v úseku Paříž-Vincennes fungovala až do roku 1969, kdy byla zrušena a nahrazena linkou RERA. K zastavění oblasti došlo v 80. letech a roku 1986 vznikají plány na vytvoření parkově upravených ploch u nově postavené Ópery Bastille. S tímto projektem vzniká také myšlenka na obnovení bývalých železničních kolejí formou parkové úpravy a veřejné zeleně. Promenade Plantée tak vzniká v roce 1988 a veřejnosti je otevřena roku 1993. Oblouky viaduktu byly obnoveny a jejich interiéry vyplnily kavárny, obchody a umělecké ateliéry. Přeměna nepoužívané železniční trati, nebo alespoň její části, na promenádu či veřejný park je v Paříži častějším jevem. (Coulée verte René-Dumont, 2021)

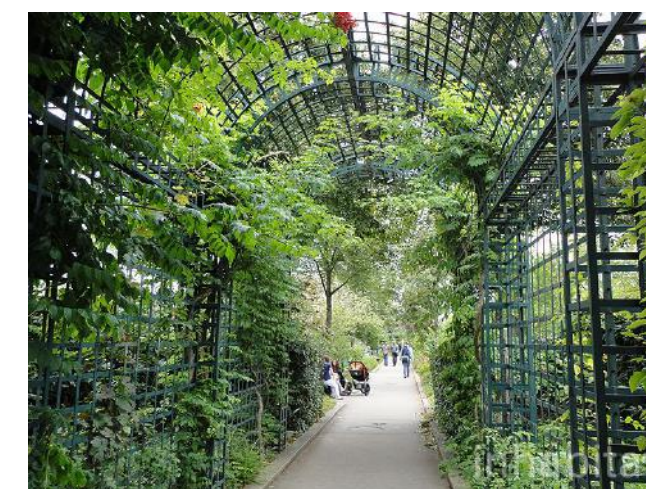
Za návrhem parku stojí dvojice zahradních architektů, Jacques Vergely a architekt Philippe Mathieux. (Mathieux 2011)

Samotná stezka zeleným rájem mezi vegetací vynese návštěvníka nad terén a dopravou plné ulice. Z vrchu promenády můžeme pozorovat architekturu a život města pod námi. Trasa je 5 km dlouhá a nabízí vše, co může kvalitní veřejný prostor lidem nabídnout. Nalezneme zde malé zalesněné stezky, úzké uličky a popínavými rostlinami obrostlé konstrukce, které pocitově vytvářejí zelené tunely. Pod nimi se v některých částech nacházejí vodní kanály osázené rostlinami. (Promenade Plantée du viaduc des Arts, 2021)



Obr. 23: Vstup na Promenade Plantée, bývalá železnice, dnes již opravené a fungující oblouky

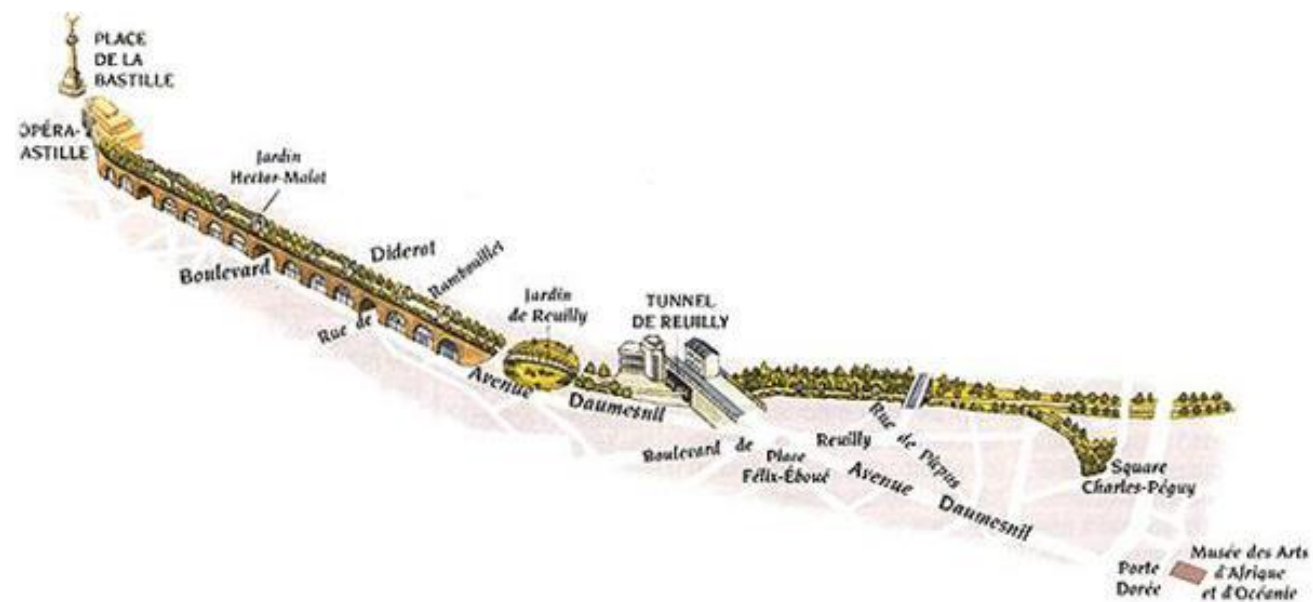
Obr. 24: Schodiště s rostlinami osázenou vertikální stěnou



Obr. 25,26: Pohled na Promenade Plantée, vodní kanál a konstrukce porostlá popínavými rostlinami

Projdeme také nad velkou travnatou plochou zahrady Requilly Garden, která disponuje velkým kruhovým centrálním trávníkem, osázenými terasami a chodníky, nejdeme zde dětské hřiště, růžovou zahradu, sochy a venkovní kavárnu. Jednou z možností je sejít přímo do této zahrady nebo projít dřevěnokovovou lávkou vedoucí nad zahradou a pokračovat dále v promenádě. V tomto bodě dosahuje promenáda nejvyšší části. (Mathieux 2011)

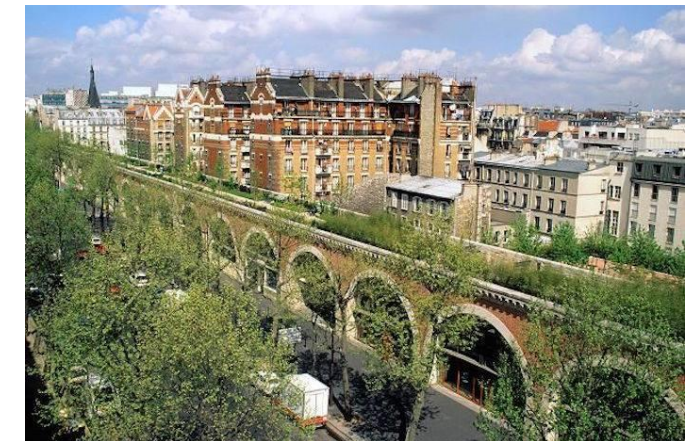
Jakmile se návštěvník ocitne nahoře na Promenade Plantée, má pocit, jakoby celý svět utichl, jakoby se nacházel někde na tichém venkovském místě. Zvuk rušné ulice a provozu pod promenádou je izolován a utišen stromy a rostlinami. Přitom vám park nabídne jedinečný výhled na ulici s obchody, domy a byty. Pozorovatel se totiž nachází až deset metrů nad úrovní silnice. (Marsh 2021)



Obr. 27: Kresba promenády v celé její délce



Obr. 28: Historická fotka Le Viaduc



Obr. 29: Promenade Plantée, pohled na bývalou železnici a dnes již fungující kavárny a obchůdky v obloucích promenády



Obr. 30: Promenade Plantée, kovové konstrukce popnuté rostlinami



Obr. 31: Pohled na visutou lávku a velkou travnatou plochu parku Requilly Garden

## 6. ANALYTICKÁ ČÁST – OBECNÁ CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ

### 6.1 Základní údaje – Lokalizace

Modelové území, určené k návrhu, se nachází na území MČ Prahy 2 a Prahy 3. Jedná se o vybrané lokality potenciálně vhodných ploch k navržení zelených koridorů, spojujících zelené plochy Žižkova a Vinohrad. V koncepčním řešení budou navrhovány plochy koridorů, které vytvoří okruh, spojující významné zelené plochy těchto městských částí. Propojen bude východní cíp Vítkova směrem k Olšanským hřbitovům, Olšanské hřbitovy s vinohradskými parky, jako jsou náměstí Jiřího z Poděbrad a sady Svatopluka Čecha, dále spojení s Riegrovými sady, Rajskou zahradou. Konečné propojení bude řešit území mezi náměstím Winstona Churchilla a Vítkovem. Tento koridor bude zpracováván v detailu, jedná se o plochu bývalé železniční trati Praha hl. n. – Rokytky, výhybna. Tento koridor zároveň propojuje Žižkov s hlavním nádražím.

Území tedy spadá do kraje hlavního města Prahy, katastrální území Žižkov a Vinohrady.

MČ Praha 2 – Vinohrady

MČ Praha 3 – Žižkov

Počet obyvatel: 49 174

72 167

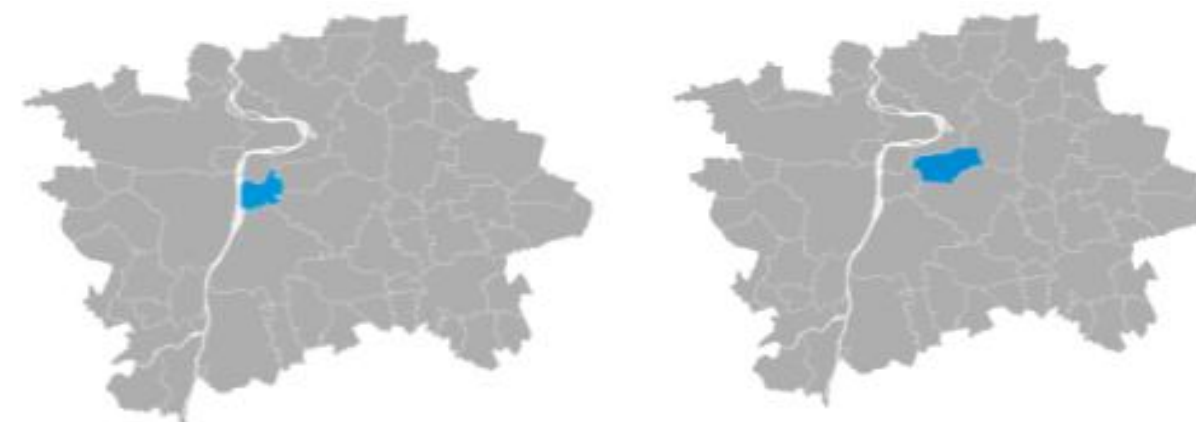
Rozloha: 418,5 ha

648,2 ha

Nadmořská výška: 235 – 255 m n. m



Obr. 32: Lokalizace v rámci České republiky



Obr. 33: Lokalizace v rámci hl. města Prahy – MČ Vinohrady

Obr. 34: Lokalizace v rámci hl. města Prahy – MČ Žižkov



Obr. 35: Lokalizace v rámci městských částí, ortofoto



## 6.2 Hranice řešeného území

V mapě modelového území je modře zaznačena hranice širšího území, které je zpracováváno koncepčně, červená znázorňuje hranici detailně zpracovávaného území, jímž je koridor spojující MČ Žižkov s MČ Vinohrady a hlavním nádražím Praha. Jednotlivé koncepční koridory jsou zaznačeny zeleně.

V rámci koncepčně řešeného širšího území budou vypracovány analýzy historie a širších vztahů. Doplněna bude také fotodokumentace jednotlivých koridorů.

Pro detailně řešené území jsou dále zpracovávány analýzy provozu, majetkoprávních vztahů, přírodních podmínek, sociodemografické struktury obyvatel, analýza zeleně, územní plán, swot analýza a současný stav s fotodokumentací.



Obr. 36: Hranice řešeného území a lokalizace jednotlivých koridorů v rámci širšího území

### 6.3 Stručná charakteristika území, katastrální území



Obr. 37, 38: Mapy hranic katastrálních území městských částí Prahy 2 a Prahy 3

Městská čtvrť Žižkov i Vinohrady spadají do katastrálního území hl. města Prahy a nachází se východně od centra města. Spolu s Vršoviciemi tvoří součást Městské památkové zóny Vinohrady, Žižkov, Vršovice. Zástavbu Žižkova tvoří převážně činžovní domy z přelomu 19. a 20. století. Terén je strmý a proměnlivý, neboť se Žižkov i Vinohrady rozkládají na kopci. Ulice jsou tak především na Žižkově strmé a úzké. K Žižkovu náleží vrch Vítkov a novější výstavby z 20. století tvoří část směrem k Hrdlořezům.

Žižkov je spojován také s bohémy a významnými spisovateli, kteří zde žili. Mezi nejznámější patří Jaroslav Seifert, Vladimír Neff, Jaroslav Hašek. Žila zde také společnost intelektuálů kolem manželky S. K. Neumanna či nakladatelky Kamily Neumannové.

Bohémský charakter čtvrti je skryt také ve sloganu „Žižkovu a Libni raději se vyhni.“, neboť tyto čtvrti od pradávna skýtali neznámému návštěvníkovi jistá skrytá nebezpečí. Čtvrť je také spojována s rakousko-uherskou dobou, ze které pochází pojem Žižkovská republika, v překladu Svobodná republika Žižkov. Kolem Žižkova panovala také pověst dělnické čtvrti, neboť zde nebyla žádná větší továrna, na rozdíl od Libně, Karlína a Smíchova. Spolu s těmito čtvrtěmi patřil i Žižkov do oblastí, kde byl poměrně velký podíl romského obyvatelstva. Ti však byli z velké části za vlády ODS v době privatizace vystěhováni do severních a středních Čech. Některá menší ghetta však v Libni a na Žižkově přežívají dodnes. Žižkov je nechvalně proslulý také kriminalitou, která je zde mezi pražskými obvody jednou z nejpočetnějších. Jejich počet se však značně snížil. Vyšší kriminalita je v oblastech s nejvyšším počtem turistů. Žižkov byl tvořen převážně čtyřpodlažními domy pavlačového typu. Ty měli být v 70. letech 20. století nahrazeny novými, moderními domy, vyhovujícími novodobým požadavkům, naštěstí se značná část těchto historických domů zachovala. Po sametové revoluci byly tyto domy rekonstruovány a spolu s výstavbou nových domů se stal Žižkov zajímavou rezidenční čtvrtí.

Významnými objekty Žižkova a Vinohrad je bezpochyby kontroverzní stavba televizního vysílače v Mahlerových sadech. Významné jsou také Olšanské hřbitovy a vrch Vítkov s Národním památníkem a jezdeckou sochou Jana Žižky. Na náměstí Winstona Churchilla sídlí vysoká škola ekonomická a dnes již také rozsáhlý komplex administrativních, obchodních a obytných domů, tzv. Churchill square. Za kulturou lze vyrazit do divadla Jára Cimrmana, do paláce Akropolis nebo tanečního divadla Ponec. Opomenout nelze ani náboženské objekty. Významnými jsou např. kostel sv. Prokopa či židovský hřbitov. (Žižkov, 2022)

## 6.4 Historie

**Žižkov** byl a doposud je poměrně svéráznou městskou čtvrtí Prahy. Je opředen dávnými příběhy a o zaniklých usedlostech, zbořených domech, zrušených továrnách a bývalých železnicích můžeme zaslechnout už jen z vyprávění. Dnešní Žižkov jako MČ neexistoval, celé území spadalo pod Královské Vinohrady, které se roku 1875 rozdělily na Vinohrady I. díl (dnešní Žižkov) a Vinohrady II. díl. Roku 1877 byly Vinohrady I. díl přejmenovány právě na jméno Žižkov, roku 1881 došlo císařem Františkem Josefem I. k povýšení Žižkova na město. K pojmenování Vinohrad došlo roku 1849, později, v roce 1867 se začal využívat nový název, Královské Vinohrady. (Mráčková 2018)

Dnes nejvytíženější a nejrizikovější křižovatka U Bulhara byla oficiálně pojmenována roku 1979. Název, mezi místními velmi zažitý, však existoval daleko dřív. Původ názvu je však opředen několika možnými variantami. Svě místo zde mívala známa hospoda U Bulhara, další teorie vzniku názvu křižovatky stojí za Bulhary, kteří zde měli zelinářské zahrady a kolonizovali v Michli při Botiči. Postupně se tato křižovatka stala hlavní dopravní tepnou na Žižkov. Na místo přibýly troleje a tramvajové i vlakové koleje. (Praha 3, 2021)



Obr. 39, 40: Pohled na železniční most přes křižovatku U Bulhara

Když se ponoříme hlouběji do historie, zjistíme, že v minulosti bylo dnešní území Žižkova ne příliš hustě osídlenou krajinou. Nacházel se, stejně jako Vinohrady, za hranicí města, oddělen hradbami. V roce 1358 došlo na pokyn císaře Karla IV. k osázení strání kolem Prahy vinicemi. Územím, kde se tyto vinice v tu dobu nacházely, bylo i území dnešního Žižkova. K Praze se město Žižkov připojilo 1. ledna 1922. S minimálně osídlené oblasti se během pár let rapidně zvýšila výstavba nových domů. Již kolem roku 1920 byla celá čtvrť zastavěná. Jedna z prvních tramvajových tratí vedla právě na Žižkov.

K historii Žižkova neodmyslitelně patří období husitství, s nímž je spojován vrch Vítkov, který byl pojmenován po pražském měšťanovi Vítkovi z Hory. Vrch Vítkov je spojován nejvíce s datem 14. července 1420, kdy se odehrála bitva husitů a křižáků. Husitská vojska pod vedením Jana Žižky z Trocnova porazila vojska křižáků. Proto byla na vrchu Vítkov umístěna jezdecká socha Jana Žižky, právě na památku slavného husitského vítězství. Husitství se odráží také v mnoha názvech žižkovských ulic, které jsou s onou husitskou revolucí spojeny. (Prague city line, 2022)

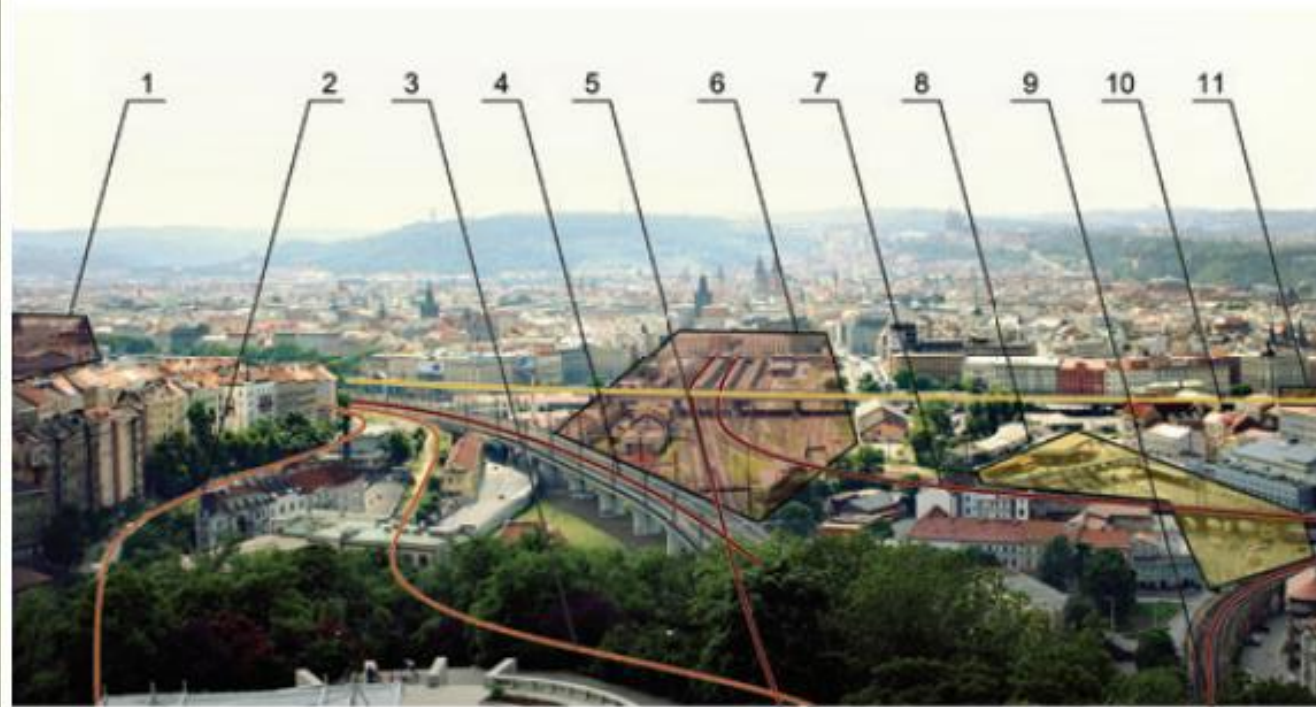
Žižkov je spojován také především s industriální stránkou města. Přes Vítkov a v jeho okolí procházelo mnoho železničních tratí, jako například Pražská spojovací dráha a Česká severní dráha:

Hlavní nádraží bylo propojeno s východním směrem roku 1872, Masarykovo nádraží bylo roku 1845 napojeno na trať Praha – Olomouc. Pro nákladní dopravu byla do provozu uvedena jednokolejná trať Pražské spojovací dráhy. Ta vedla přes železniční viadukt Malá Hrabovka nad Husovou ulicí a končila ve výhybně Hrabovka.

Roku 1872 došlo k zahájení provozu Turnovskokralupsko-pražské dráhy a roku 1882 došlo ke sloučení s Českou severní dráhou. Tato trať vedla jednokolejně přes železniční most Velká Hrabovka, dále pokračovala starým žižkovským železničním tunelem pod Vítkovem a končila ve Vysočanech. Říkalo se jí Vítkovská trať.

S narůstajícími přepravními kapacitami a vytižeností hlavního nádraží však pomalu přestávalo spojení dostačovat. Hrabovská spojka měla poměrně velké sklonové poměry a malý poloměr obloukového zatočení. Historický most malé Hrabovky byl roku 1992 nahrazen novým mostem a na konci roku 2005 byla železnice vyřazena z provozu. Odstranění mostu pak nastalo v květnu roku 2009, kdy byl most rozebrán a odvezen. V září 2008 došlo k ukončení provozu také na Vítkovské trati, která vedla přes viadukt Velká Hrabovka. Místo železnice se na trase vybuďovala v roce 2010 cyklostezka, která slouží dodnes. (Mráčková 2018)

Na daném území se dodnes dochovaly dvě usedlosti, Miranka a Krenovka. Miranka byla postavena roku 1830 a sloužila jako součást továrního areálu. Přední část budovy byla roku 1910 přestavěna na divadlo Ponec. (Usedlost Miranka, 2022) Bývalá viniční usedlost Krenovka je dnes chráněnou kulturní památkou ČR a je součástí majetku českých drah. (Krenovka, 2022)



1 Hlavní nádraží, 2 Vítkovská trať na Turnovsko-kralupsko-pražské dráze (roku 1882 sloučena s Českou severní dráhou), 3 Hrabovská spojka na trati Pražské spojovací dráhy, 4 Nové spojení, od 2008 5 trať 011, od 1845, 6 Masarykovo nádraží, 7 Negrelliho viadukt, 8 Ústřední autobusové nádraží Florenc, 9 karlínský spojovací viadukt, 10 přemostění Masarykova nádraží, 11 bývalé Nádraží Praha-Těšnov (Denisovo nádraží), 1875–1972, odstřeleno 1985

Obr. 41: Bývalý pražský železniční uzel



^ Husitská ulice s železničním mostem Malá Hrabovka 30. léta 20. století [3 > str. 12]



^ Husitská ulice s železničním mostem Velká Hrabovka 20. léta 20. století [3 > str. 12]



Obr. 44, 45: Most Malá a Velká Hrabovka

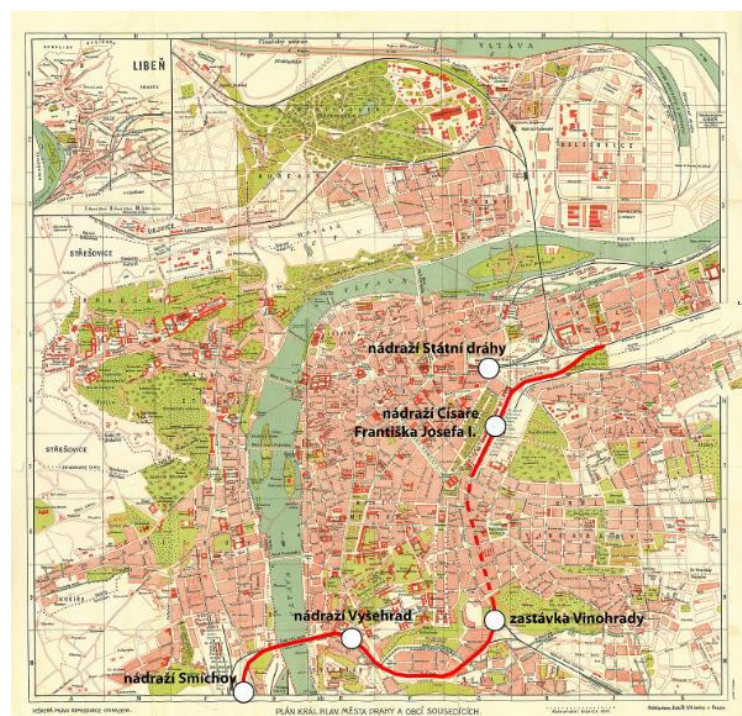
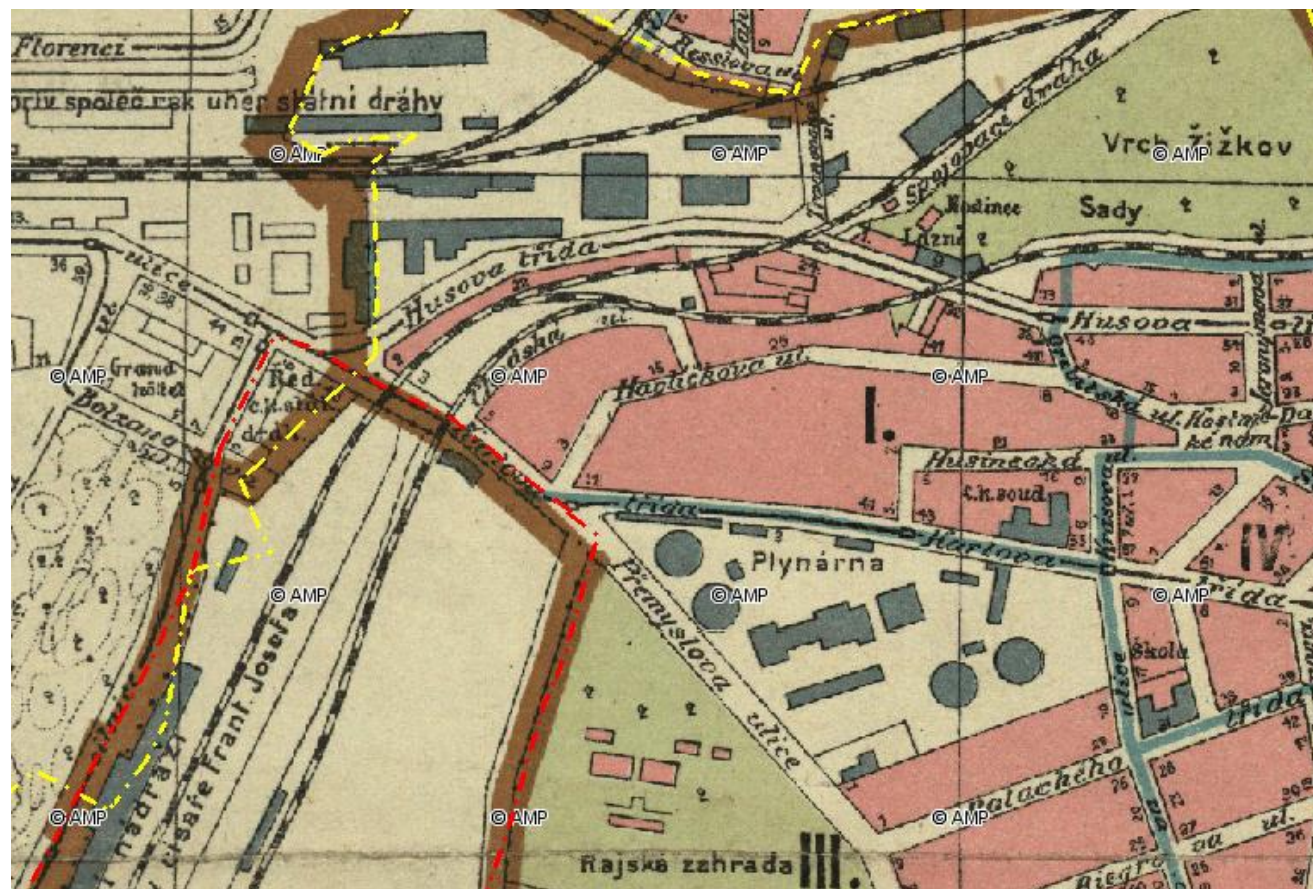
Obr. 46, 47: Pohled na starý Žižkov



Obr. 42, 43: Pohled na železniční most přes ulici Husitská – most Malá Hrabovka, vlevo na fotce lze vidět kousek divadla Ponec



Obr. 48, 49: Vyvýšený železniční most Velká Hrabovka, vpravo Malá Hrabovka a vrch Vítkov



Obr. 50, 51: Historické mapy bývalých železničních tratí mezi Prahou a okolí. Dnešní hlavní nádraží Praha se jmenovalo Nádraží dráhy císaře Františka Josefa. Vrch Vítkov byl objíždny vlaky z obou stran, přes dnes již zrušené železniční mosty Velká a Malá Hrabovka.



Obr. 52-55: Koleje železniční Spojovací dráhy, vedoucí pod Vítkovem a přes most Malá Hrabovka Hrabovskou spojkou k hlavnímu nádraží Praha. Železniční spojení přes most malá Hrabovka bylo ukončeno v roce 2005. Poslední vlak touto železniční tratí projel v prosinci roku 2005.

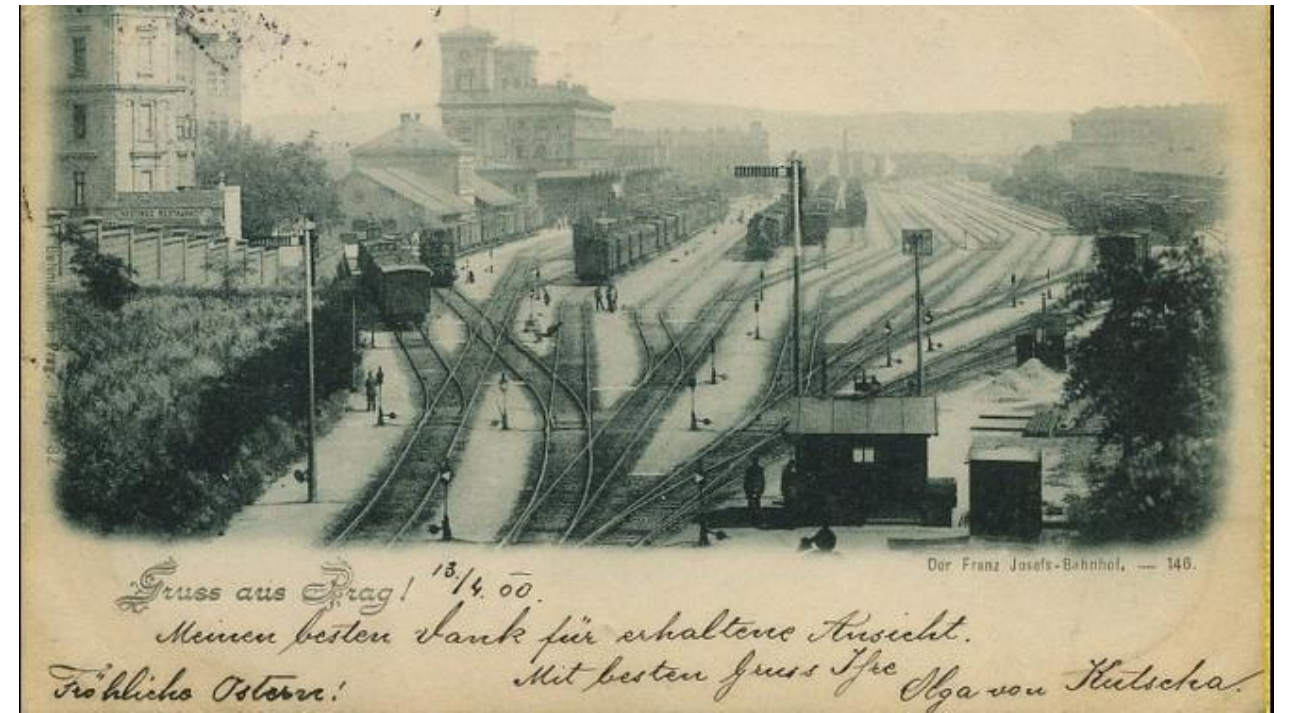


Obr. 56, 57: Demontace mostu malá Hrabovka, rok 2009, na fotce č. 55 lze v pozadí vidět rekonstrukci mostu Velká Hrabovka, který na místě stojí dodnes

**Vinohrady** byly, jak již bylo řečeno, rozděleny na Královské Vinohrady I a II. Poté došlo k přejmenování Vinohrad I na Žižkov, Královské Vinohrady II si ponechaly název Královské Vinohrady. Vláda ve Vídni tenkrát nepřála rozšiřování se moci Prahy a tak podporovala předměstské obce v jejich samostatnosti a povyšování na královská města. Tak se i Královské Vinohrady staly městem, dokonce v tu dobu čtvrtým největším v českých zemích. Vinohrady byly také dobře vybaveny veřejnými budovami v renesančním stylu. Zdobená budova radnice či krásné sály národního domu doplňovalo divadlo se secesní výzdobou. Ukázkou krásné architektury byla také budova tržnice a vinohradská vodárenská věž, která rozváděla vodu. Na rozdíl od strmých ulic Žižkova, byly po urbanistické stránce Vinohrady postavené na schématu vějířovitě radiálním. Střed města tvořilo Náměstí Míru s novogotickým kostelem sv. Ludmily. Z náměstí míru vybíhali ulice s obytnými domy, všechny tyto ulice měly stromořadí a velké zastoupení zeleně tu měly také parky, největší z nich Riegrovy a Havlíčkovy sady (Grébovka). Proto bylo pro Vinohrady typické usazování především střední a vyšší vrstvy obyvatelstva. Královské Vinohrady se k Praze přidaly roku 1922, kdy vznikla Velká Praha. Za vlády komunistů byly přejmenovány Královské Vinohrady pouze na Vinohrady a rozděleny do pěti obvodů. Zajímavostí je hlavní nádraží Praha, kdy stará secesní budova náleží Vinohradům a nově postavená odbavovací hala patří k území Nového Města. Po revoluci v roce 1989 se Vinohradům navrací jejich charakter a atmosféra, které tvoří množství skvostných domů v historizujícím a secesním stylu, dlažba pražské mozaiky, revitalizace parků. Vinohrady jsou dodnes velmi oblíbenou lokalitou k životu v Praze. Obzvlášť oblíbenou lokalitou je okolí Riegrových sadů. (Praha neznámá, 2022)

Riegrovy sady byly založeny roku 1904 zahradním ředitelem Leopoldem Bařkem. V sadech najdeme pomník F. L. Riegra., který zpracoval J. V. Myslbek. V jižní části sadů je budova Sokolovny z roku 1938, kterou si zabraly za 2. světové války vojáci SS a začali kácet stromy v jihovýchodní části parku. Riegrovy sady byly za 2. světové války také přejmenovány, a to na Smetanovy sady. V letech 1931-1933 byla zbudována v konstruktivistickém slohu nová Šretrova restaurace, která sloužila až do 70. let 20. století jako kulturní budova, kde se odehrávaly každou neděli koncerty dechové hudby. Bohužel v 90. letech byla budova přeměněna na administrativní budovu. Z parku se návštěvníkům otevírá krásný pohled na Pražský hrad, Malou Stranu a na kolejště Hlavního nádraží. (Riegrovy sady, 2021)

Žižkov a Vinohrady jsou spolu již od nepaměti spjaty a vzájemně se prolínají. Historie jejich vzniku byla zpočátku společná, ale v hloubce a s postupem času vyplynuly značné rozdíly. Vinohrady jsou už od nepaměti považovány za noblesní čtvrť, kdežto Žižkov je spíše hrdý, chudinský. Na pomezí jejich území se však dělí o spoustu architektonických zajímavostí a příběhů, které jsou vepsané v tváři celého města. (Praha neznámá, 2022)



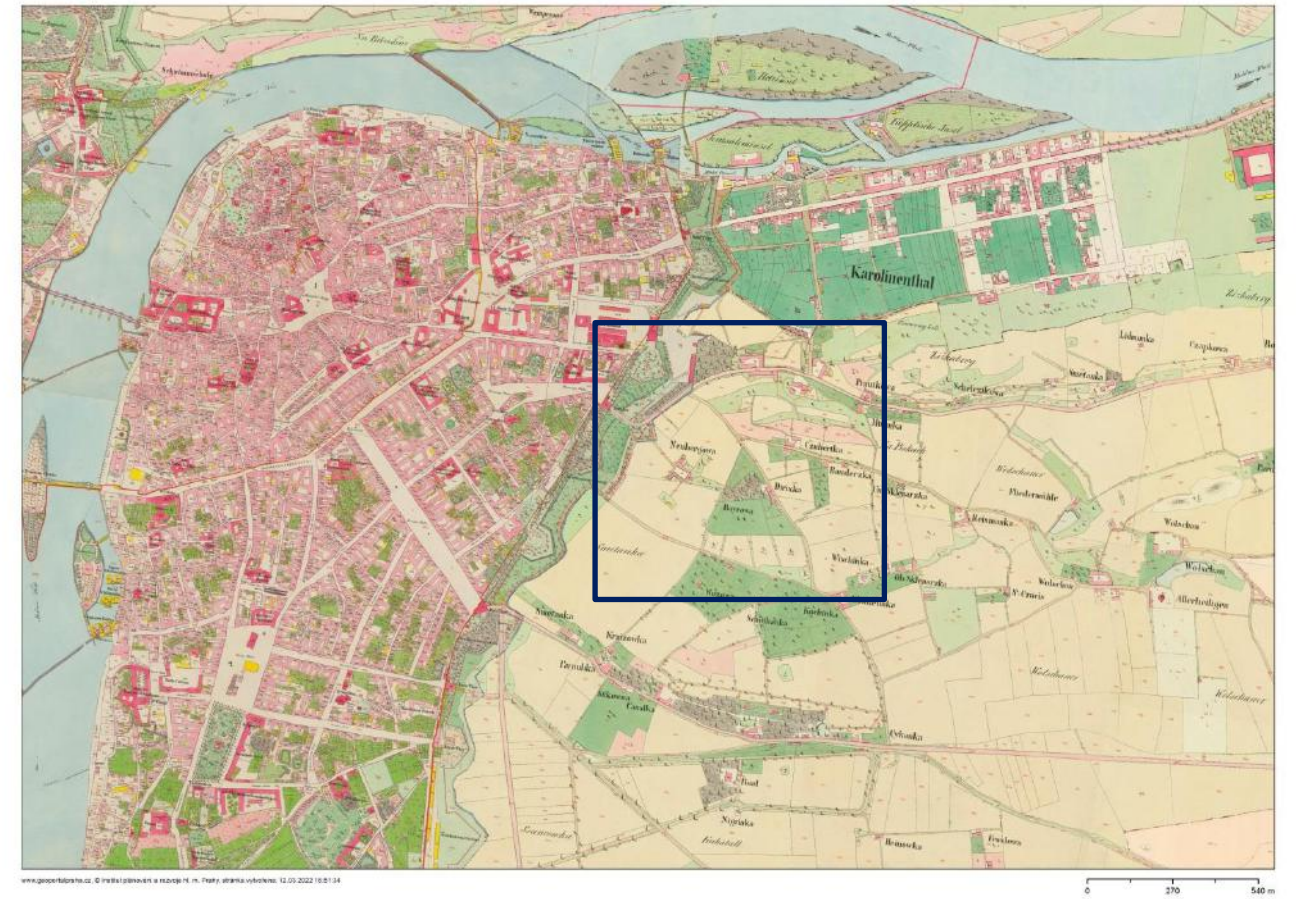
Obr. 58, 59: Hlavní nádraží z roku 1900

Obr. 60: Náměstí Míru

Obr. 61, 62: Historické snímky Riegrových sadů



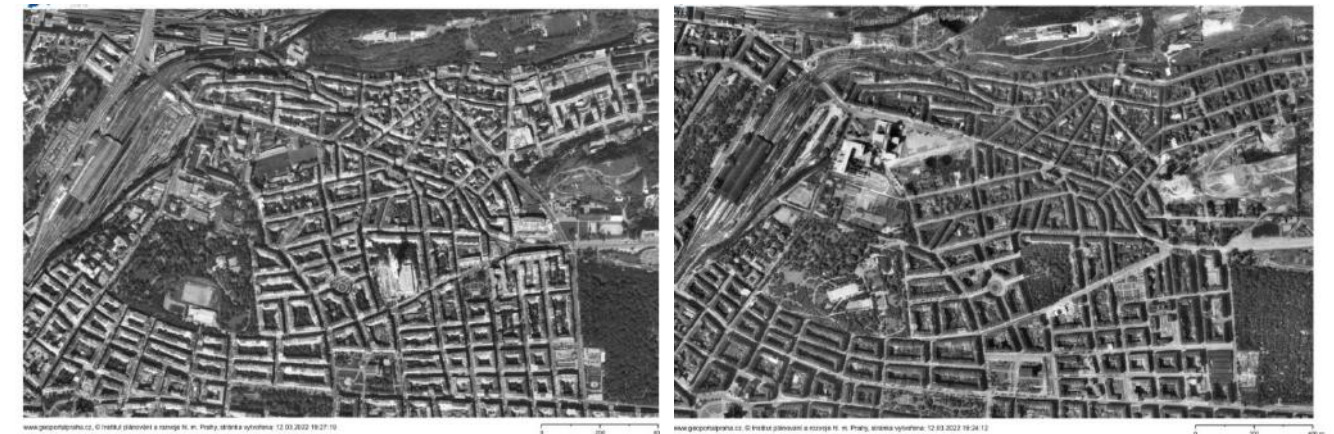
Obr. 63: Mapa II. vojenského mapování



Obr. 65: Mapa císařských povinných otisků stabilního katastru z roku 1942



Obr. 64: Mapa III. vojenského mapování



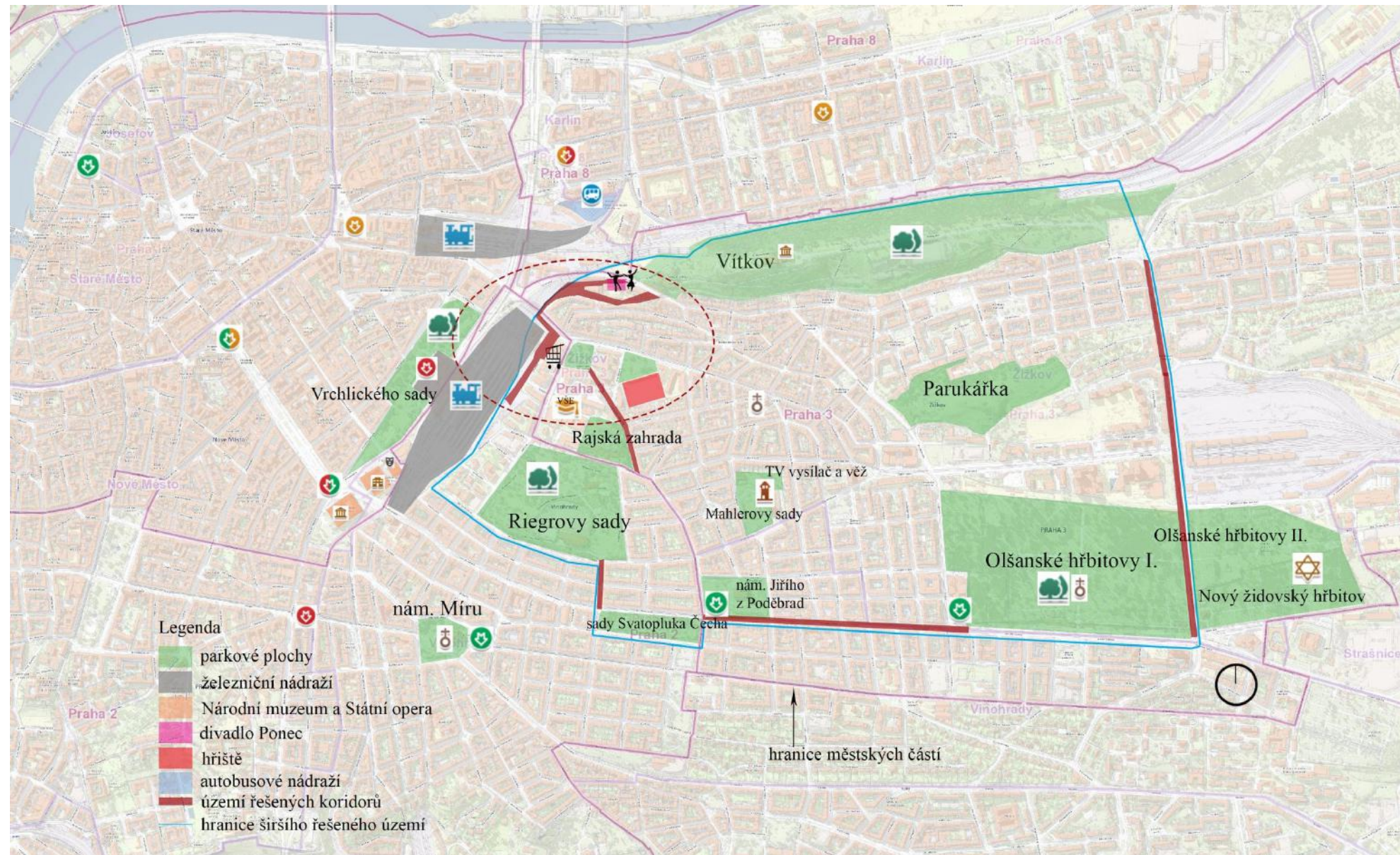
Obr. 66, 67: Ortofoto snímky modelového území, z let 1938 a 1988

## 6.5 Širší územní vztahy

Území prvního koridoru vede nad úrovní dosti rušné Husitské ulice. Koridor přímo navazuje na Vrch Vítkov, plynule přechází z Vítkovského parku do rušné a živé struktury města. Lokalita poskytuje v celé své délce výhledy na významná místa pražské městské krajiny. Naskýtá se nám výhled na Prahu stověžatou, spatřit tedy můžeme věžičky Pražského hradu, Prašné brány, kopuli Muzea a také hlavního nádraží. Opačným směrem můžeme pozorovat památník na Vítkově se sochou Jana Žižky nebo věže karlínského kostela. Pražské panorama protínají projíždějící vlaky ve velmi těsné blízkosti kolejí. Železnice jen malý kousek od modelového území zabočuje k hlavnímu nádraží Praha. Druhý vstup na řešené území se nachází u divadla Ponec, kde vystoupáme po dřevěném schodišti na bývalou železniční trať Malá Hrabovka.

Druhou stranu výhledu nám uzavírají historické činžovní domy starého Žižkova. Územím projdeme lávkou přes křižovatku U Bulhara, nad ulicí Seifertovou a dojdeme až k náměstí Winstona Churchilla a nově postavenému komplexu Churchill Square. Zde se nacházejí administrativní a obchodní budovy. Naproti komplexu je VŠE v Praze. Odtud vedou dvě cesty. Můžeme projít až k Rajske zahradě a Riegrovým sadům, druhou cestou lze bez jakýchkoliv složitých překonávání terénu či dopravy dojít až na samá nástupiště hl. nádraží.

Území ostatních koridorů pokračují východním směrem dál na Vinohrady. Zbylé čtyři etapy ideových koridorů, řešených koncepčně, náleží v docházkové vzdálenosti hlavního koridoru. Spojují významné zelené plochy města, jimiž jsou Riegrovy sady s Rajskou zahradou, sady Svatopluka Čecha s náměstím Jiřího z Poděbrad, Olšanskými hřbitovy a končí napojením opět na vrch Vítkov.



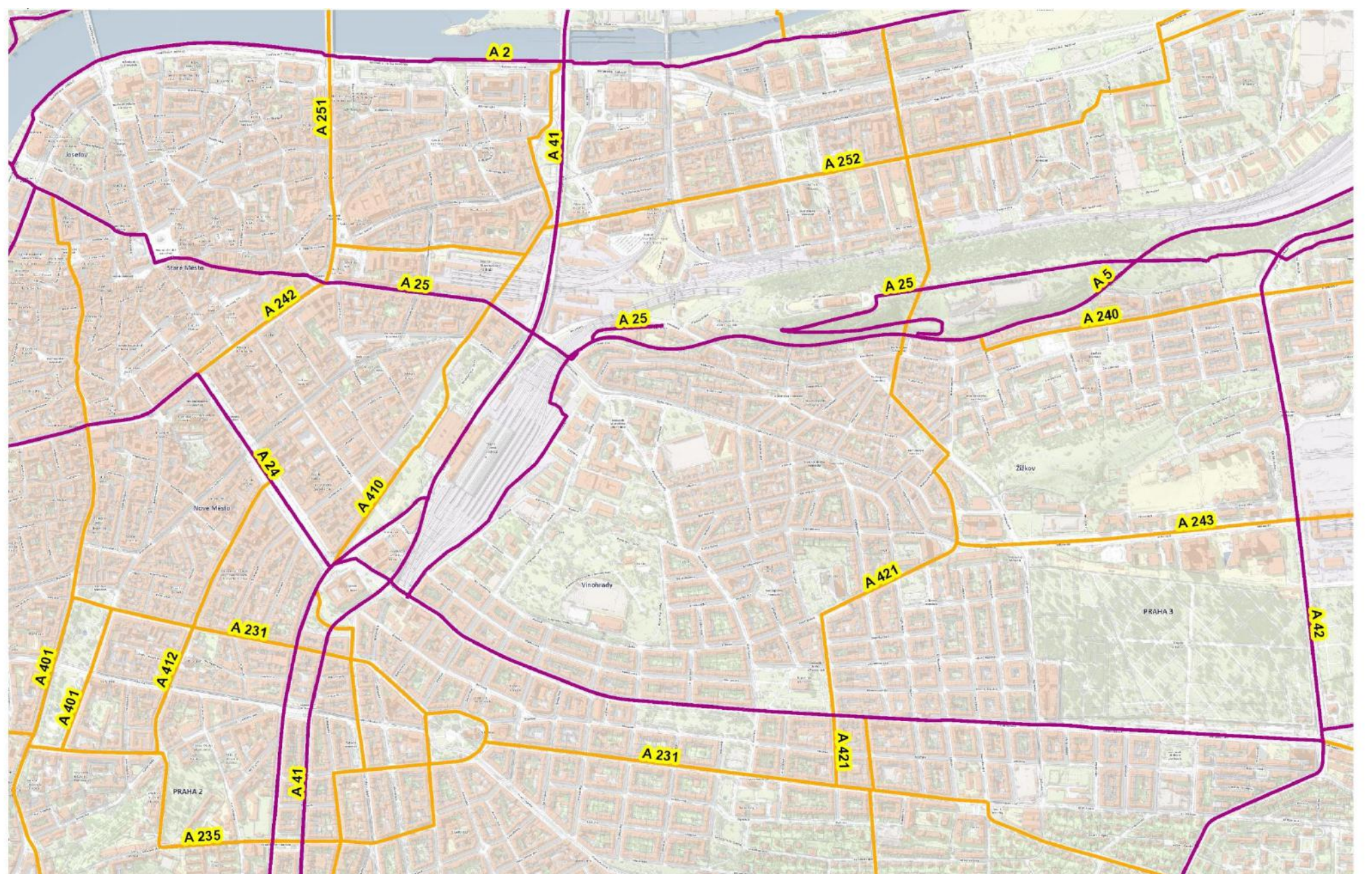
Obr. 68: Mapa širších územních vztahů



## 6.6 Provozní vztahy a dostupnost

Územím prochází cyklostezka, která vede z Vítkova a pokračuje křižovatkou U Bulhara dále do centra města. Co se týče motorové a hromadné dopravy, je území v sevření dvou velmi rušných a hlavních silnic. Ze severovýchodu území obklopuje ulice Husitská, kde jezdí i autobusy MHD. Z druhé strany, pod mostem nad křižovatkou U Bulhara je to ulice Seifertova, která vede z Olšanského náměstí do centra města, na hlavní nádraží či na Florenc, do Karlína a Holešovic. Po ulici Seifertové jezdí autobusy i tramvaje. Z lokality se dá přímo dojít až na hl. nádraží.

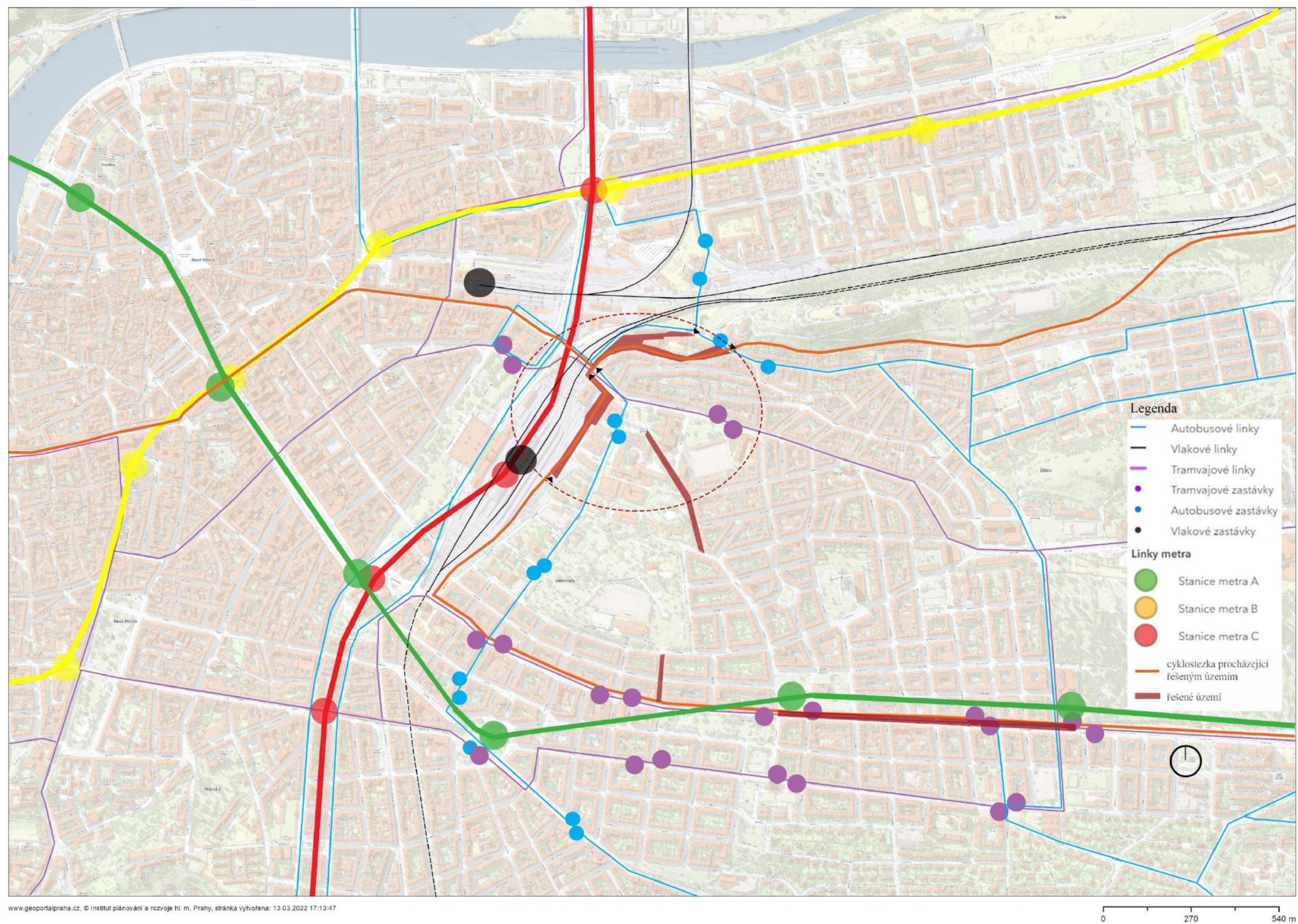
Modelové území je dostupné z více bodů. Z ulice Husitské se v těsné blízkosti divadla Ponoc nacházejí dřevěné schody, které vedou bývalou Hrabovskou spojkou až k centrální části modelového území. Dalším vstupem na území je most Velká Hrabovka, který vede z Vítkova. Z druhé strany je koridor dostupný z ulice Seifertové, kudy území pokračuje směrem k nástupišti hlavního nádraží.



Generel páteřních a hlavních cyklistických tras hl. m. Prahy

- páteřní trasy
- hlavní trasy

Obr. 69: Mapa cyklotras



Obr. 70: Mapa provozních vztahů v okolí hlavního koridoru, vstupy na území



## 6.8 Přírodní podmínky

V rámci geomorfologického členění spadá dané území do systému Hercynského, provincie České vysočiny, Poberounské soustavy a Brdské oblasti.

Z hlediska geologických jednotek patří řešené území do Českého masívu, období starší paleozoikum. Celá Praha se nachází na mořských uloženinách pod vlivem pevniny. Horninotvorné podloží tvoří břidlice, prachovce a pískovce. (Základy regionální geologie České republiky, 2022)

Geologické složení spadá do období Bohemika, což je komplex proterozoických a starohorních sedimentů, s metamorfity a magmatity. (Geologie České republiky, 2022)

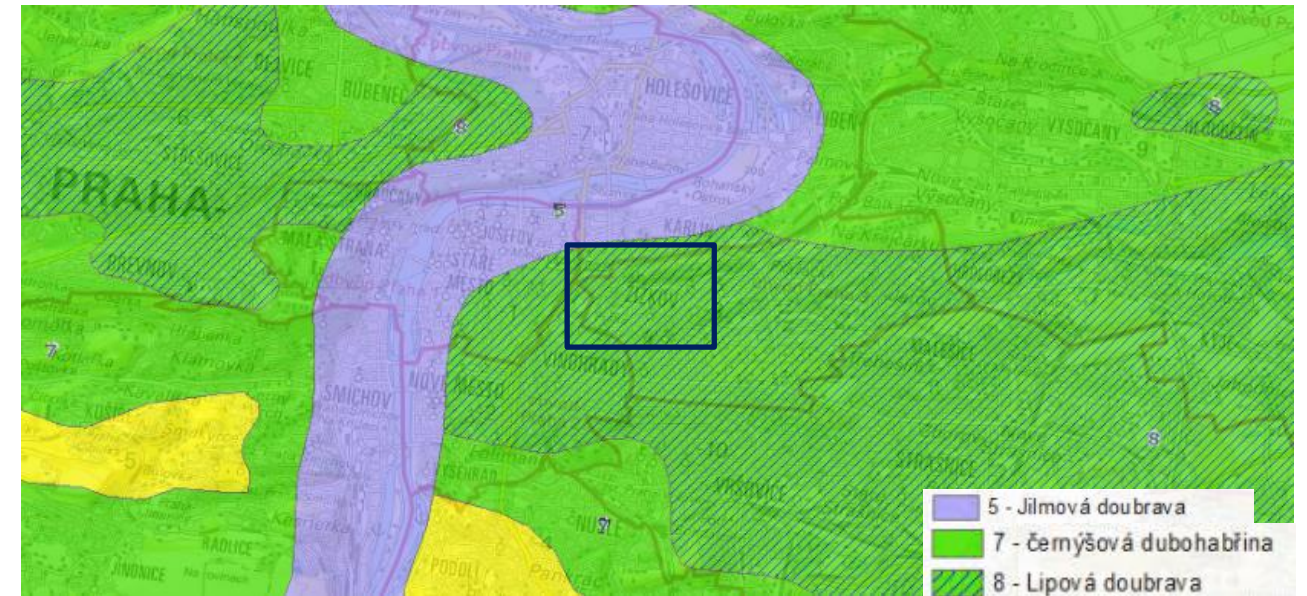
Pedologické poměry jsou nadaném území proměnlivé podle svažitosti terénu. Na rovinách se vyskytují kambizemě s rankery a lotozeměmi, na svazích jsou půdním typem kambizemě s podzoly na terasových uloženinách. (Územně analytické podklady hl. města Prahy, 2010)

Dle Quitta (1971) náleží území do teplé klimatické oblasti T2. Ta je charakteristická poměrně krátkým, teplým až mírně teplým jarem a podzimem, léto je teplé, dlouhé a suché, zima krátká, suchá až velmi suchá. Průměrný roční úhrn srážek se pohybuje okolo 550-700 mm.

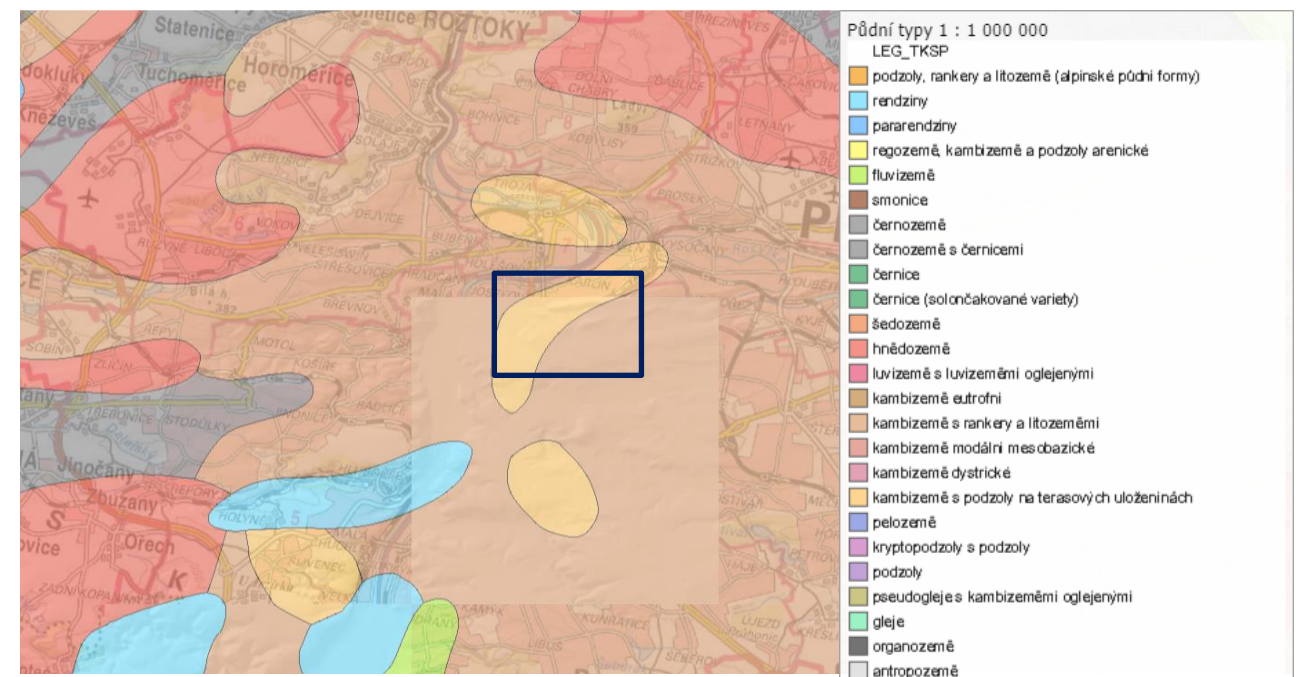
### Potenciální přirozená vegetace

Území se nachází na území lipové doubravy, která je charakteristická tím, že osidluje na živiny chudá stanoviště terasových písků a sprašových hlín. Vyskytují se v nejnižších polohách, na rovinách a mírných svazích, v teplé a sušší klimatické oblasti. Přirozené porosty mají většinou nevyvinuté keřové patro byliny pokrýv i patro stromové jsou zapojené hustě pokryté. Ze stromů převládají *Quercus robur*, *Quercus petraea*, *Tilia cordata*, v příměsích se vyskytuje také *Betula pendula*, vzácněji *Carpinus betulus*. Keřové patro tvoří většinou druhy stromového patra. Z bylinného patra sem patří např.: *Carex nallascens* a *pilulifera*, *Holcus mollis*, *Hypericum montanum*, *Poa nemoralis*, *Stellaria holostea*, také *Festuca ovina*, *Deschampsia flexuosa* či *Veronica officinalis*. (Culek 1996)

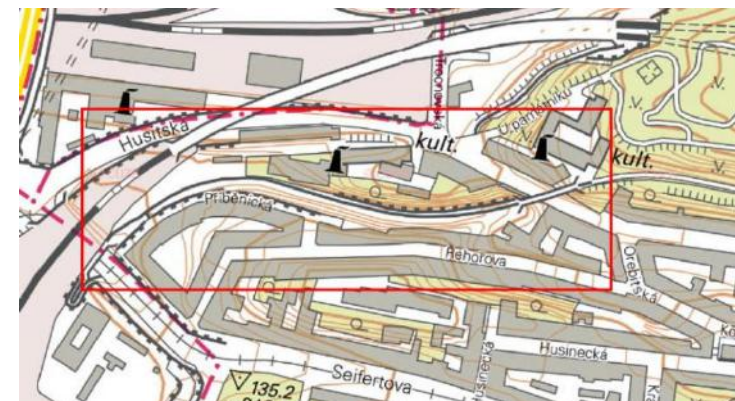
Na území Čech se lipové doubravy nacházejí na živinami bohatých terasách Labe. Na území Prahy se však přirozených lipových doubrav moc nedochovalo, jedná se pouze o zbytky lesních komplexů. Převážná většina byla odlesněna a využita pro zástavbu. (Lipová doubrava, 2012). V současné vegetaci spadá území potenciálně přirozené vegetace lipových doubrav mezi hercynské dubohabřiny. Mezi výše uvedené stromy a keře se na území hercynských dubohabřin nacházejí dále např.: *Acer campestre*, *Cornus sanguinea*, *Corylus avellana* či *Crataegus sp.* (Chytrý, Kučera et al. 2010)



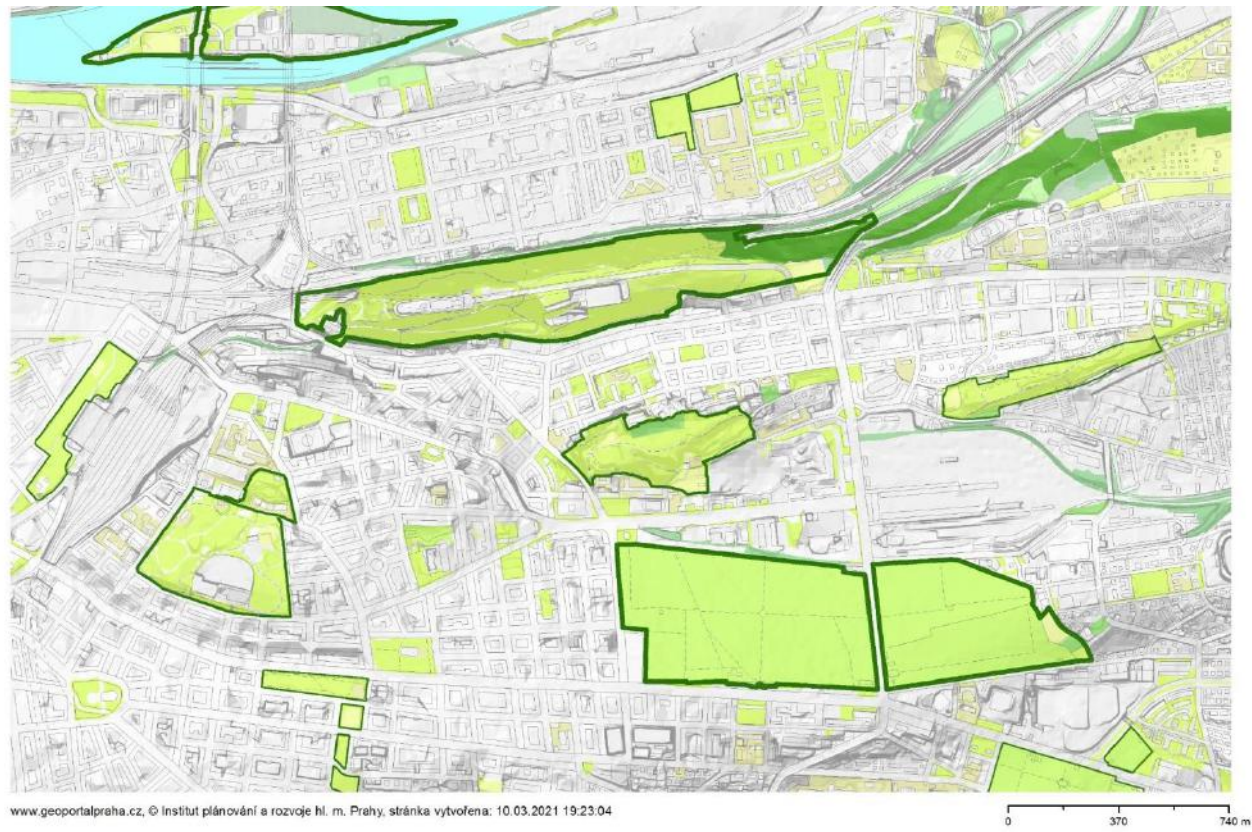
Obr. 72: Mapa potenciální přirozené vegetace



Obr. 73: Mapa půdních typů

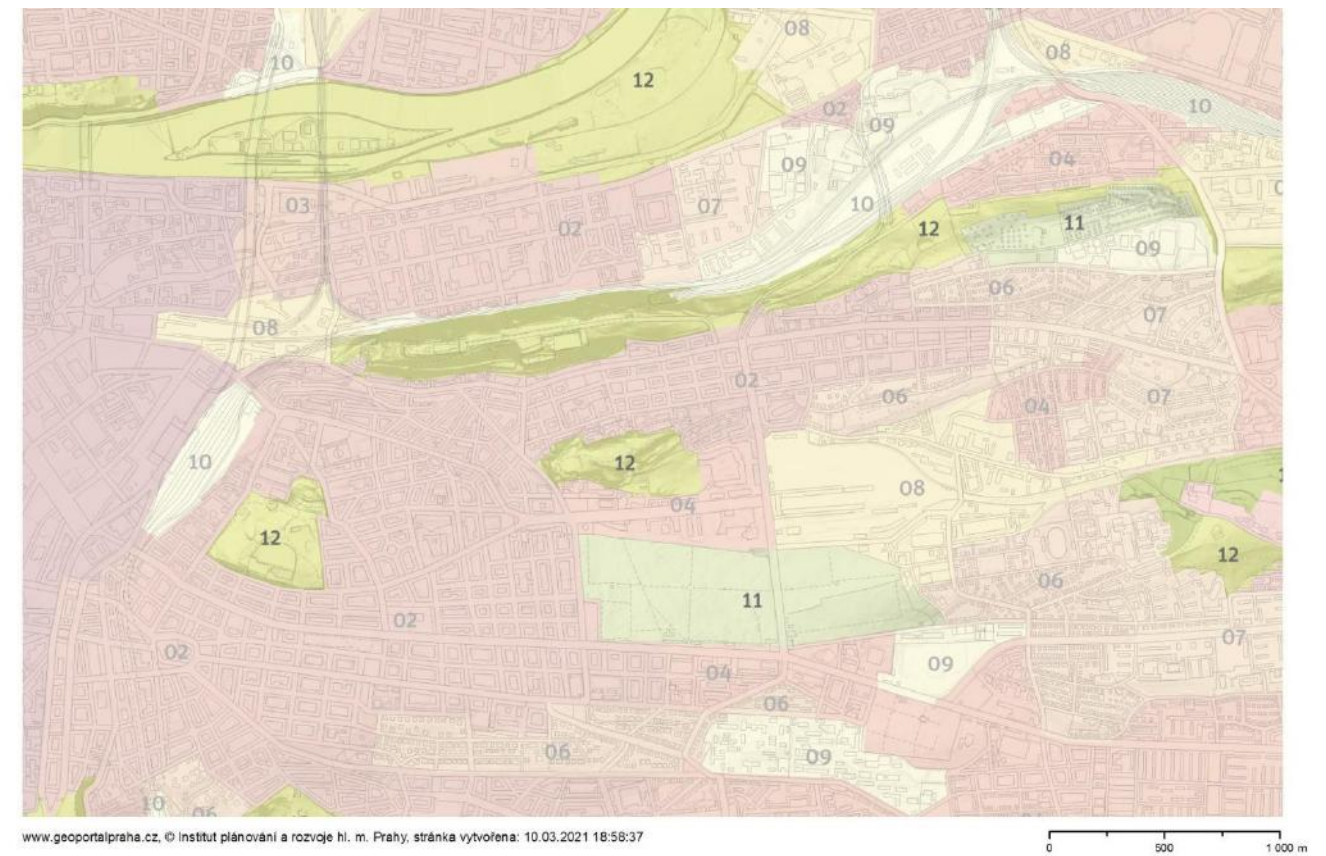


Obr. 74: Reliéf - mapa modelového území s vrstevnicemi po 5m



Obr. 75: Mapa zelených ploch ve městě

<b>KRAJINA LESNÍ</b>	<b>KRAJINA NELESNÍ</b>	<b>KRAJINA PĚSTEBNÍ</b>	<b>REKREACE PŘÍRODNÍ</b>
lesy	nelesní porosty dřevin zapojené se stromy	louky, pastviny, travnatá lada	parky
lesoparky	nelesní porosty dřevin zapojené s keří	zahradnictví	parkové upravené plochy
	nelesní porosty dřevin zapojené se stromy a keří	zahrady	hřbitovy
	nelesní porosty dřevin nezapojené se stromy	vlnice	rekreační a zahradkové osady
	nelesní porosty dřevin nezapojené s keří	sady produkční	rekreační areály přírodní
	nelesní porosty dřevin nezapojené se stromy a keří	sady opuštěné	rekreační areály sportovní
	doprovodná vegetace		golfová hřiště
	mokřadní porosty bez dřevin		zahrady a hřiště občanské vybavenosti
<b>KRAJINA ZEMĚDĚLSKÁ</b>	<b>HIERARCHIZACE PARKŮ VE MĚSTĚ A OTEVŘENÉ KRAJINĚ</b>	<b>INFORMATIVNÍ PRVKY</b>	
pole produkční	metropolitní park	vodní toky a plochy	
úher	čtvrtěvý park		
	lokální park		



<b>TYPY OTEVŘENÉ KRAJINY</b>	<b>TYPY NEZASTAVĚNÉ KRAJINY VE MĚSTĚ</b>	<b>TYPY ZASTAVĚNÉ KRAJINY VE MĚSTĚ</b>
10 krajina výrazných vrchů	13 parkový les	01 rostlá struktura
19 krajina výrazných údolí	12 parkové prostranství	02 bloková struktura
18 krajina úzkých zaříznutých údolí v plošině	11 parkový areál	03 hybridní struktura
17 zemědělská krajina v rovině		04 heterogenní struktura
16 zemědělsko-rybníční krajina		05 vesnická struktura
15 leso-zemědělská krajina		06 zahradní město
14 lesní krajina v rovině		07 modernistická struktura
		08 areál produkce
		09 areál vybavenosti
		10 lineární struktura

Obr. 77: Mapa typologie městské krajiny



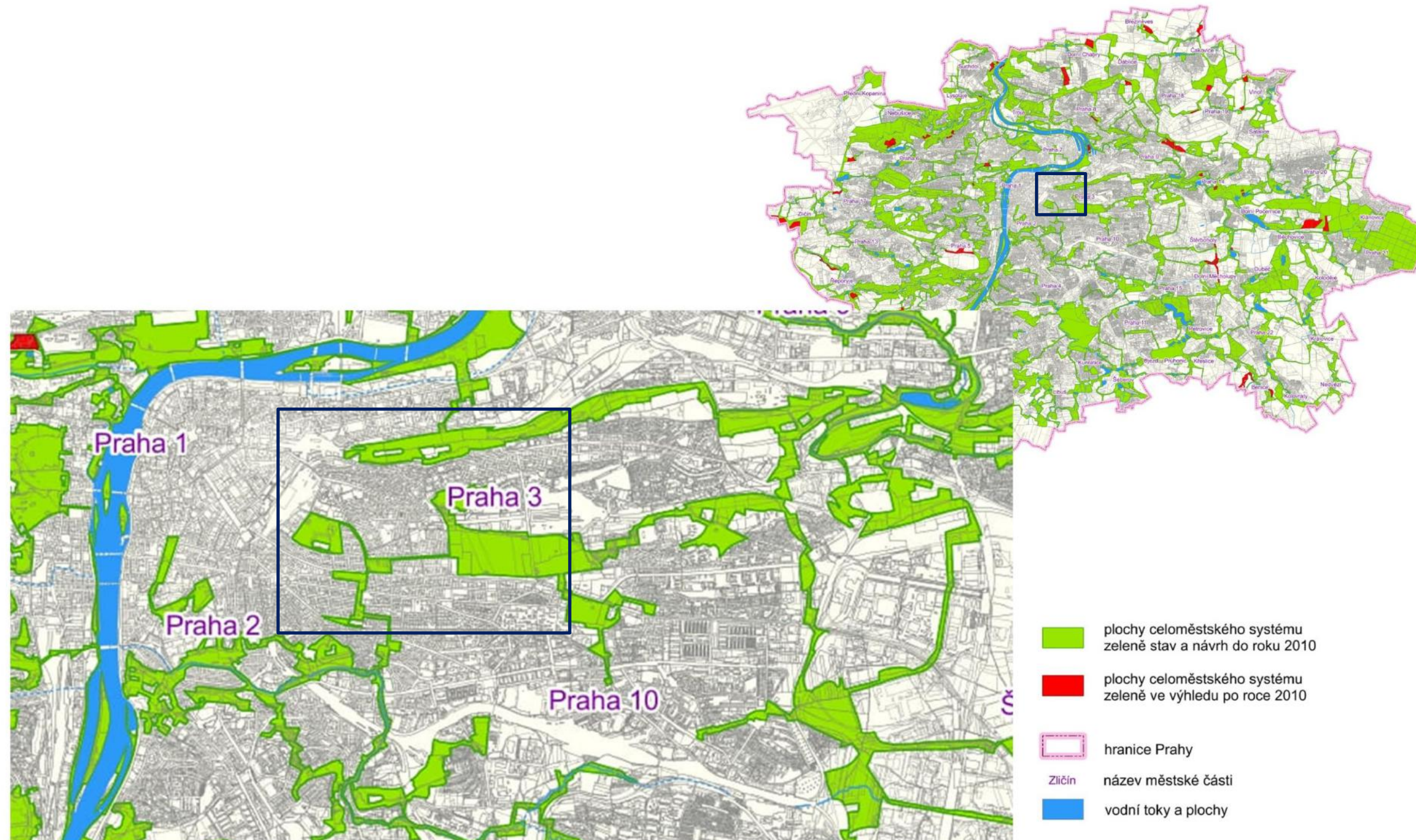
Obr. 76: Mapa Landcover

## 6.9 Analýza zeleně

### 6.9.1 Celoměstský systém zeleně

Na mapě celoměstského systému zeleně hlavního města Prahy lze vidět podíl zelených ploch v rámci rozmístění, uspořádání a případného propojení. V místech řešeného modelového území vedou zelené klíny, které směřují až na vnější okraj města, potažmo do okolní krajiny. Zelené plochy se rozbíhají od

Vítkova směrem až k Počernicím a Klánovíím, které jsou už na samé hranici hlavního města. Propojená zeleň vede také od Riegrových sadů, směrem k Olšanským hřbitovům a dále k vnějším zónám městského systému zeleně. Těmto významným plochám celoměstského systému zeleně však schází propojení sobě navzájem. Tedy propojení zelení mezi Vítkovem (MČ Praha 3) a Riegrovými sady (Praha 2).



Obr. 78 Mapa celoměstského systému zeleně v hl. městě Praha

## 6.9.2 Současný stav zeleně



Na území kordoru se nachází soliterní stromy, menší počet soliterních keřů a především porost dřevin, které jsou v silném zápoji a druhově velmi smíšené. Plochy pod stromy tvoří nálety, keře a ruderalní vegetace. Keřové patro je zastoupeno především lískou (*Corylus avellana*), bezem černým (*Sambucus nigra*), trnkou obecnou (*Prunus spinosa*) a hojně se vyskytujícím plaménkem (*Clematis vitalba*), břečťanem (*Hedera helix*) a psím vínem (*Parthenocissus quinquefolia*). Stromové patro tvoří zastoupení druhů javorů (*Acer platanoides*, *Acer campestre*), dále akát (*Robinia pseudoacacia*), jasan (*Fraxinus sp.*) a v poměrně hojném počtu také pajasan (*Ailanthus altissima*). Pajasan žláznatý tvoří také největší podíl všech náletových dřevin napříč celým modelovým územím. Soliterní stromy, které jsou v mapě očíslovány a zapsány v tabulce, tvoří druh javoru a dubu.

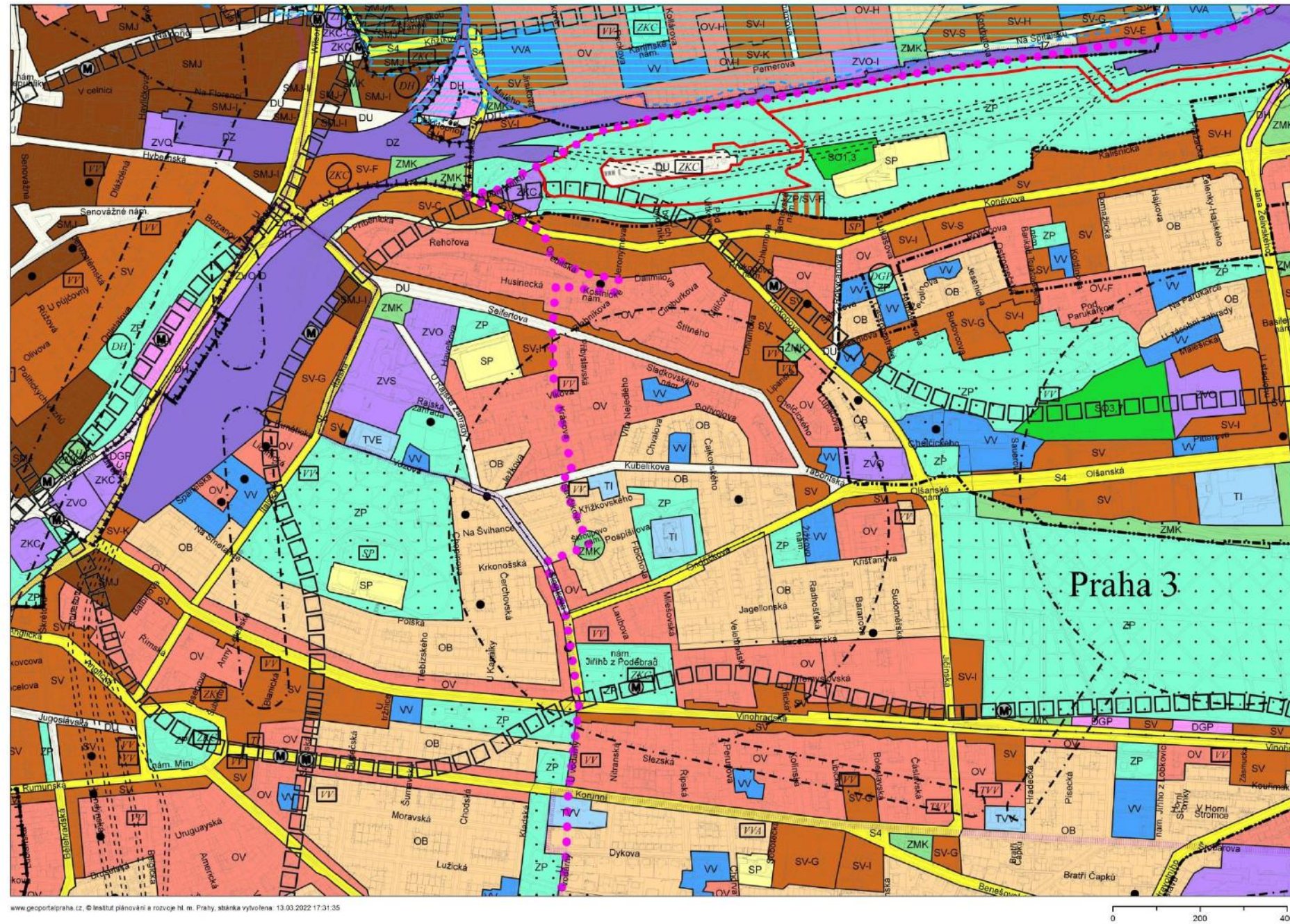
**OPATŘENÍ** – na území nebude docházet k žádným velkým zákrokům. Stromy jsou vitální a v zapojené kompozici, tvoří tak souvislý porost zeleně. Podrobnější zásahy budou popsány v návrhové části.

Obr. 79: Mapa současného stavu zeleně

Vegetační prvek (VP) - typ	Por.č. sčítaného VP	Por.č. stromu	Taxon (Rod-druh-vnitrodruhová jednotka)	Výška (m)	Šířka koruny (m)	Bláze koruny (m)	Výčetní tloušťka (cm)	Pěstební tvar	Vývojové stádium	Poznámka
S	1.		<i>Acer platanoides</i>	4	1	1,5	10	V	2	Vyosený, malý a hubený vzrůst ve srovnání se stromem č. 2-5 (výsadba ve stejný čas)
S	2.		<i>Acer platanoides</i>	5	2	2	10	V	2	
S	3.		<i>Acer platanoides</i>	5	3	2	10	V	2	
S	4.		<i>Acer platanoides</i>	5	2	2	10	V	2	
S	5.		<i>Acer platanoides</i>	5	3	2	10	V	2	
S	6.		<i>Quercus robur</i>	8	6	2	20	V	2	
S	7.		<i>Quercus robur</i>	10	7	3	30	V	2	
S	8.		<i>Quercus robur</i>	8	5	2	20	V	2	
S	9.		<i>Quercus robur</i>	10	6	2	20	V	2	
S	10.		<i>Quercus robur</i>	10	6	2	30	V	3	
S	11.		<i>Quercus robur</i>	10	7	2	20	V	3	
S	12.		<i>Quercus robur</i>	10	7	2	20	V	3	
S	13.		<i>Quercus robur</i>	10	6	2	20	V	3	
S	14.		<i>Quercus robur</i>	10	6	2	20	V	3	
S	15.		<i>Quercus robur</i>	9	6	1,5	20	V	3	
SS 1.			<i>Robinia pseudoacacia</i>	3,5	3	2	10	V	3	Skupina 4 víceletých stromů Robinia
SS 2.			<i>Robinia pseudoacacia</i>	3	2,5	3	10	V	3	Skupina 3 víceletých stromů Robinia
S	16.		<i>Quercus robur</i>	7	4	2	20	V	2	
S	17.		<i>Quercus robur</i>	7	4	1,5	20	V	2	
SS 3.			<i>Quercus robur</i>	8	5	2	20	V	3	Skupina 4 stromů druhu <i>Quercus robur</i>

Tab. 1: Seznam druhů dřevin současného stavu zeleně

## 6.10 Územní plán



www.geoportapraha.cz, © Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, státník vyvolena: 13.03.2022 17:31:35

## LEGENDA:

### ZÁVAZNÉ PRVKY

#### PLOCHY S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ

##### OBYTNÉ

- OB ČISTĚ OBYTNÉ
- OV VŠEOBECNĚ OBYTNÉ

##### SMÍŠENÉ

- SV VŠEOBECNĚ SMÍŠENÉ
- SMJ 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

- SD,S1,S2,S4 VYBRANÁ KOMUNIKAČNÍ SÍŤ
- 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, PLOVNĚBNÍ KOMORY
- DU URBANISTICKY VÝZNAMNÉ PLOCHY A DOPRAVNÍ 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, PLOVNĚBNÍ KANÁLY
- SUP SUCHÉ NÁDRŽE (POLDRY)

##### PŘÍRODNÍ, KRAJINNÁ A MĚSTSKÁ ZELEN

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

##### PĚŠTEBNÍ PLOCHY

- PS SADY, ZAHRADY A VINICE
- PZA ZAHRADNICTVÍ
- PZO ZAHRÁDKY A ZAHRÁDKOVÉ OSADY
- OP ORNÁ PŮDA, PLOCHY PRO PĚŠTOVÁNÍ ZELENINY

### PŘEKRYVNÁ ZNAČENÍ

- PT PLOCHA S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ O ROZLOZE MENŠÍ NEŽ 2500 m<sup>2</sup> V RAMCI JINÉ PLOCHY
- ZP PLOCHA S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ BEZ SPECIFIKACE ROZLOHY A PŘESNÉHO UMÍSTĚNÍ V RAMCI JINÉ PLOCHY

- HRANICE ZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ
- VYMEZENÍ ÚSES
- ZÁPLAVOVÁ ÚZEMÍ (VE SMYSLU ZÁKONA č. 254/2001 Sb.)
- VELKÁ ROZVOJOVÁ ÚZEMÍ
- VELKÁ ÚZEMÍ REKREACE
- NEROZVOJOVÁ ÚZEMÍ
- CELOMĚSTSKÝ SYSTÉM ZELENĚ

### ÚZEMNÍ REZERVY

- ZAVAZNÝ NÁVRH / ÚZEMNÍ REZERVA

### PROSTOROVÁ REGULACE

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

### LIMITY

#### OCHRANNÁ PÁSMA A CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

- OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA HLAVNÍCH ENERGETICKÝCH LINIÍ (VE SMYSLU ZÁKONA č. 458/2000 Sb.)
- OCHRANNÁ PÁSMA TELEKOMUNIKAČNÍCH ZAŘÍZENÍ (VE SMYSLU ZÁKONA č. 127/2005 Sb.)
- HRANICE OCHRANNÉHO PÁSMA DÁLNE, MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ A OSTATNÍCH SILNIC I. TŘÍDY (VE SMYSLU ZÁKONA č. 13/1997 Sb.)
- OCHRANNÁ PÁSMA VYSOKORYCHLOSTNÍCH TRATÍ
- OCHRANNÁ PÁSMA LETIŠŤ S VÝŠKOVÝM OMEZENÍM - DO VÝŠKY VNITŘNÍ VODOROVNĚ 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 ŽASOB (VE SMYSLU ZÁKONA č. 44/1988 Sb.)
- HRANICE BILANCOVANÝCH NEVÝHRADNÍCH LOŽISEK VEDENÝCH V EVIDENCI ŽASOB (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

Obr. 80: Územní plán hlavního města Prahy – MČ Praha 3, MČ Praha 2



## 6.11 Sociodemografická struktura obyvatel

Následující odstavce se zabývají závěr demografické studie v MČ Praha 3. Jedná se o hlavní zjištění z provedené studie z roku 2021, autorem je Tomáš Soukup.

V současné době žije na území MČ Praha 3 (Žižkov) 76 729 osob. Ze studie vyplývá, že vývoj počtu obyvatel za posledních 15 let vzrostl o 10 %. Stáří obyvatel se rovná průměru celé republiky. Na 100 dětí ve věku do 15 let připadá 124 seniorů.

Demografický vývoj spádového území se však bude podle budoucích studií značně měnit. Záležet bude na rychlosti a samotném rozsahu plánovaných developerských projektů spojených s výstavbou obytných domů. Prognózy počítají až s 95 tisíci obyvatel v roce 2050. Největší plány intenzivní výstavby jsou přikládány lokalitě Nákladového nádraží Žižkov a jeho okolí. Celkový počet obyvatel by tedy do roku 2050 mohl vzrůst až o 15 tisíc, z celkového počtu osob bude až 22 tisíc obyvatel žít právě v nové zástavbě.

Narůstat budou také počty dětí. Již dnes plné kapacity MŠ budou ještě více nedostatečné. Chybět by mohlo až 300 míst, z toho největší nedostatky případnou lokalitě Nákladového nádraží Žižkov a okolí, také v lokalitách Jarov a Chmelnice a Žižkov západ. Podobně jsou na tom s nedostatečnými kapacitami míst také základní školy.

Zdroje dat jsou uvedené na základě dat o obyvatelstvu, jehož statistiky vede Český statistický úřad. Podle něj žilo na území MČ Prahy 3 ke dni 31.12.2020 76 729 obyvatel. Mezi tyto počty spadají obyvatelé s trvalým bydlištěm nebo cizinci s povolením k dlouhodobému pobytu.

Co se týče pohybu a změn obyvatel, od konce roku 2006 do roku 2020 přibylo ve spádovém území 6 790 obyvatel. Za tento růst nese podíl především kladné migrační saldo a také přirozený přírůstek, což znamená, že počet narozených dětí převažuje nad počtem úmrtí.

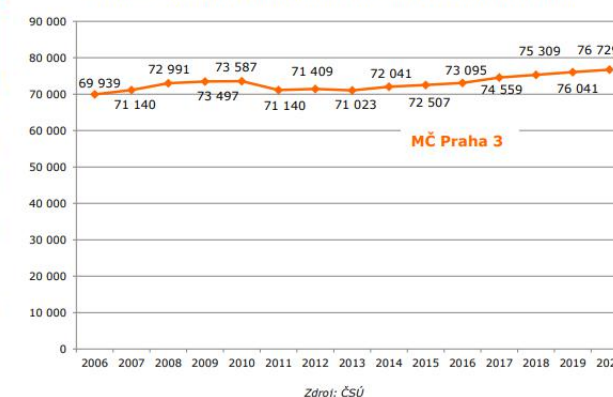
Strukturu obyvatel dle věku a pohlaví můžeme názorně vidět na grafu stromu života. Ze studie vyplývá, že věková struktura obyvatel se značně liší od věkové struktury ČR. Vyšší zastoupení mají na území Prahy 3 lidé ve věku 25-45 let, naopak věkové kategorie 5 -15 a 50-75 let mají zastoupení podprůměrné. (SOUKUP 2021)

Tab. č. 1 Celkový počet obyvatel, 2020

	Počet obyvatel
Jarov a Chmelnice	6 657
Nákladové nádraží Žižkov	16 793
Vinohrady	21 194
Žižkov střed	13 464
Žižkov západ	18 621
<b>Celkem</b>	<b>76 729</b>

Zdroj: ČSÚ

Graf č. 1 Vývoj počtu obyvatel s hlášeným trvalým pobytém



Tab. č. 2 Pohyb obyvatel, 2006-2020, spádové území

Období	Narození	Zemřelí	Přistěhovali*	Vystěhovali*	Přírůstek stěhováním	Celkový přírůstek	Stav k 31.12.
2006	673	957	3 707	3 965	-258	-542	69 939
2007	755	925	5 641	4 270	1 371	1 201	71 140
2008	825	876	6 229	4 327	1 902	1 851	72 991
2009	784	887	5 152	4 543	609	506	73 497
2010	826	914	5 380	5 202	178	90	73 587
2011	815	838	4 689	4 614	75	52	71 140
2012	789	868	5 178	4 830	348	269	71 409
2013	841	830	4 669	5 066	-397	-386	71 023
2014	850	763	5 493	4 562	931	1 018	72 041
2015	901	809	5 115	4 741	374	466	72 507
2016	864	785	5 303	4 794	509	588	73 095
2017	953	784	5 850	4 555	1 295	1 464	74 559
2018	942	779	5 574	4 987	587	750	75 309
2019	919	750	5 662	5 099	563	732	76 041
2020	930	795	5 925	5 372	553	688	76 729
<b>Σ 2016-20</b>	922	779	5 663	4 961	701	844	75 147
<b>Události na 1 000 obyvatel, 2016-20</b>	12,3	10,4	75,4	66,0	9,3	11,2	-

Zdroj: ČSÚ

Tab. č. 3 Srovnání skladby obyvatelstva podle věku – rok 2020

	Obyvatelstvo ve věku			Celkem	% obyvatel ve věku			Index stáří
	0-14	15-64	65 a více		0-14	15-64	65 a více	
Jarov a Chmelnice	955	4 067	1 635	6 657	14 %	61 %	25 %	171
NN Žižkov a okolí	2 626	11 211	2 956	16 793	16 %	67 %	18 %	113
Vinohrady	2 725	14 149	4 320	21 194	13 %	67 %	20 %	159
Žižkov střed	2 020	9 514	1 930	13 464	15 %	71 %	14 %	96
Žižkov západ	2 250	14 068	2 303	18 621	12 %	76 %	12 %	102
<b>Spádové území</b>	<b>10 576</b>	<b>53 009</b>	<b>13 144</b>	<b>76 729</b>	<b>14 %</b>	<b>69 %</b>	<b>17 %</b>	<b>124</b>
<b>Praha</b>	<b>212 824</b>	<b>869 149</b>	<b>253 111</b>	<b>1 335 084</b>	<b>16 %</b>	<b>65 %</b>	<b>19 %</b>	<b>119</b>
<b>ČR</b>	<b>1 719 741</b>	<b>6 823 714</b>	<b>2 158 322</b>	<b>10 701 777</b>	<b>16 %</b>	<b>64 %</b>	<b>20 %</b>	<b>126</b>

Zdroj: ČSÚ, stav k 31.12.2020

Tab. 2-4: Tabulky znázorňují počet, pohyb a skladbu obyvatel ve spádovém území MČ Prahy 3





Obr. 82: Koláž z fotek současného stavu KORIDORU I

Fotodokumentace koridoru č. II – území před komplexem Churchil square. Plocha navazuje na hlavní koridor č. I a propojuje jej s hlavním nádražím a s územím Prahy 2.



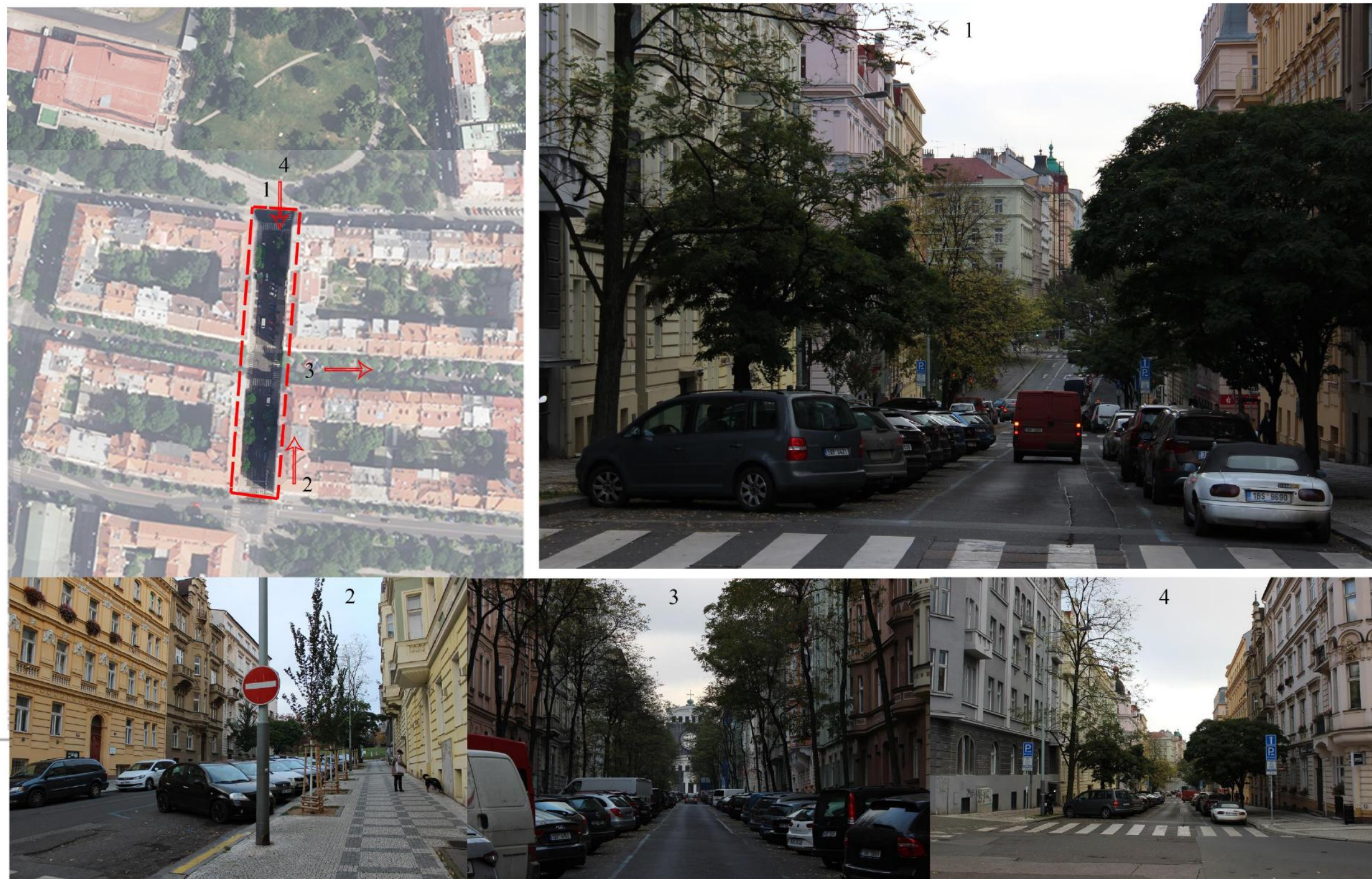
Obr. 83: Koláž z fotek současného stavu KORIDORU II

Fotodokumentace koridoru č. III – ulice U Rajske zahrady. Ten spojuje území hlavního koridoru se zelenými plochami MČ Praha – Vinohrady. Pokračuje podél Rajske zahrady do Riegrových sadů.



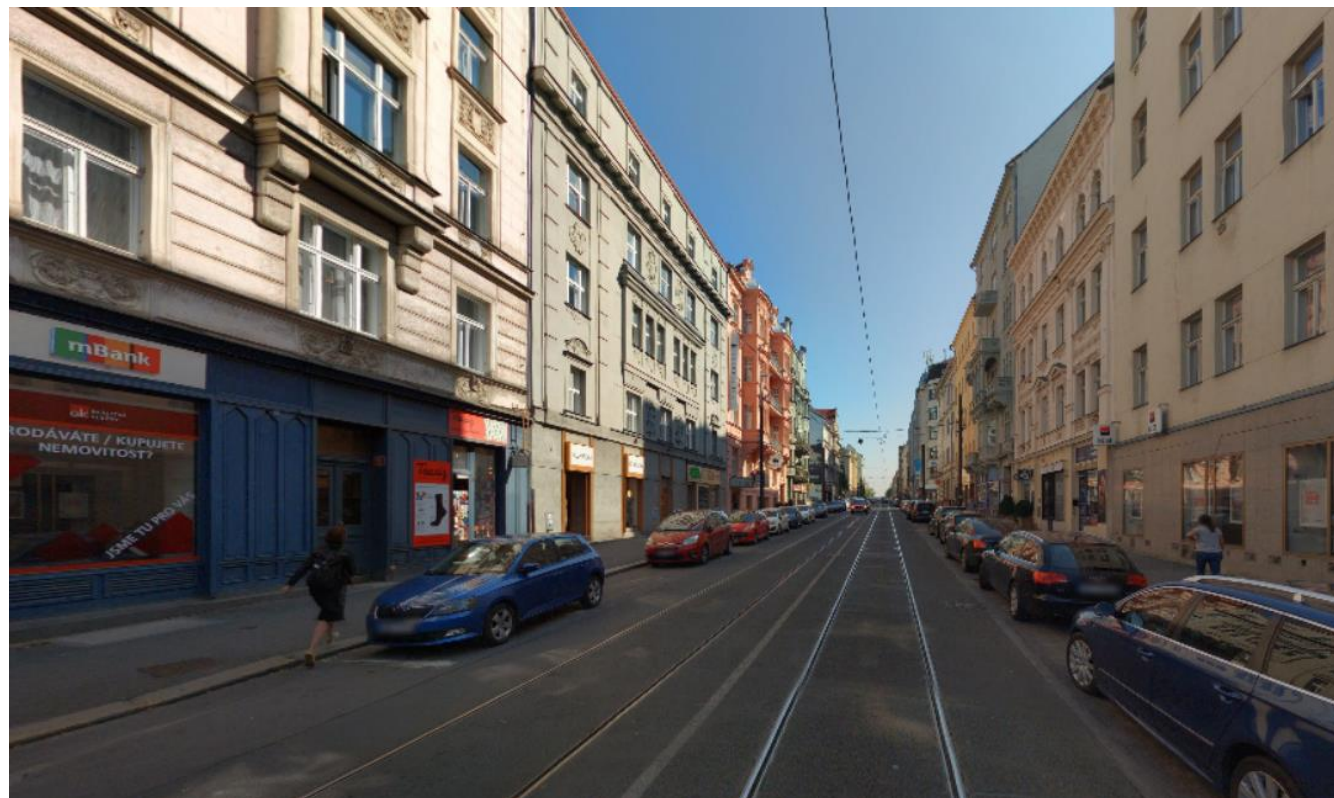
Obr. 84: Koláž z fotek současného stavu KORIDORU III

Fotodokumentace koridoru č. IV – ulice Třebízského. Tento koridor spojuje Riegrovy sady se sady Svatopluka Čecha

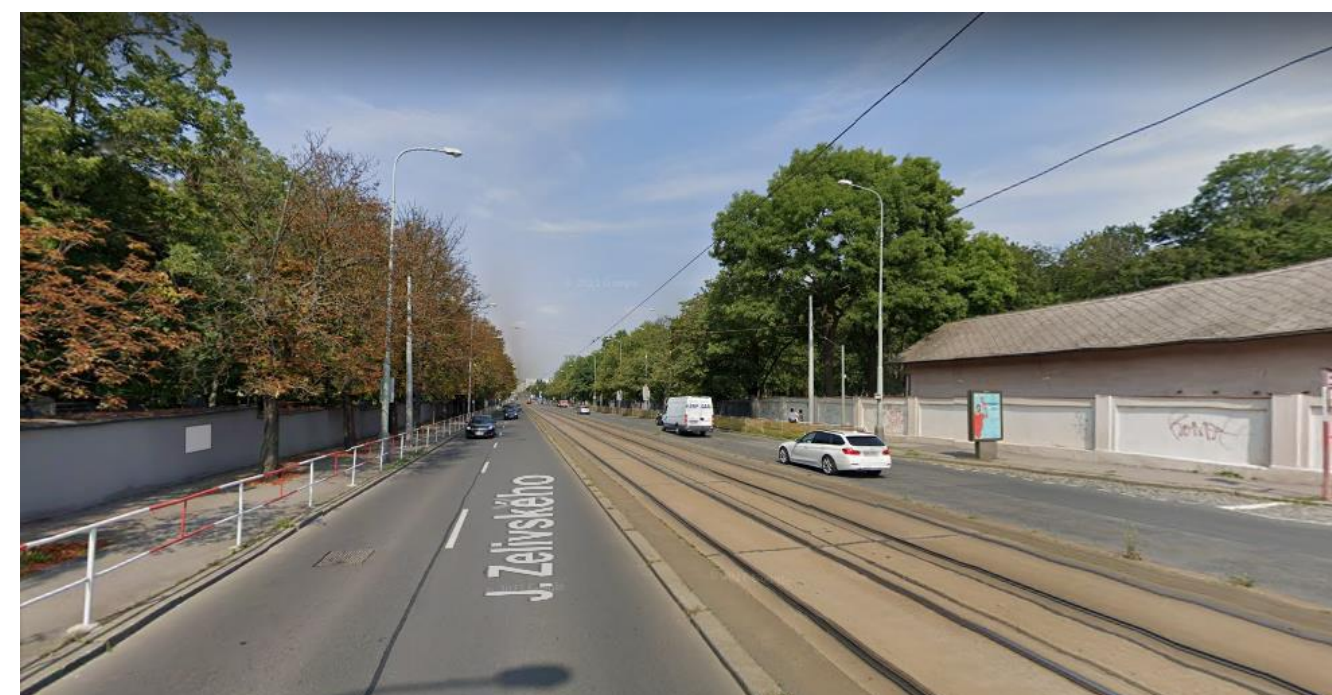


Obr. 85: Koláž z fotek současného stavu KORIDORU IV

Fotodokumentace koridoru č. V a VI – ulice Vinohradská a Jana Želivského. Tyto koridory spojují zelené plochy okolo náměstí Jiřího z Poděbrad s Olšanskými hřbitovy a posléze s vrchem Vítkov, kde se uzavírá okruh zelených koridorů, spojujících zelené plochy na území MČ Žižkova a Vinohrad.



Obr. 86, 87: Současný stav ulice Vinohradské



Obr. 88, 89: Současný stav ulice Jana Želivského

### 6.13 Analýza výhledů



Obr. 90: Mapa s fotkami výhledů napříč územím koridoru mezi Vítkovem a náměstím W.Churchilla – v analýze jsou znázorněny výhledy na významná místa hlavního města



## 6.14 SWOT analýza, problémová mapa

Tzv. swot analýza zahrnuje vnitřní vlivy slabých a silných stránek daného modelového území. Mezi hrozby a příležitosti patří vnější vlivy dopadající na dané území z blízkého okolí.

### SILNÉ STRÁNKY:

- potenciál navštěvovaného veřejného prostoru
- poloha – uprostřed vícero městských částí hl. města Prahy
- strategická poloha v docházkové vzdálenosti k hlavnímu nádraží
- návaznost na jeden z největších městských parků a ploch zeleně v centru Prahy – vrch Vítkov
- procházející plně funkční cyklostezka
- místní obyvatelstvo – bohatá demografická struktura obyvatel + lokalita oblíbená turisty
- blízkost vysoké školy
- výhledy na významná místa a dominanty Prahy
- pohledové osy do širokého okolí
- území disponuje charakterem klidného i rušného místa ve spojení s přírodou i živým a rušným městským rázem
- podpora identického charakteru místa- návaznost na historickou stopu lokality

### SLABÉ STRÁNKY:

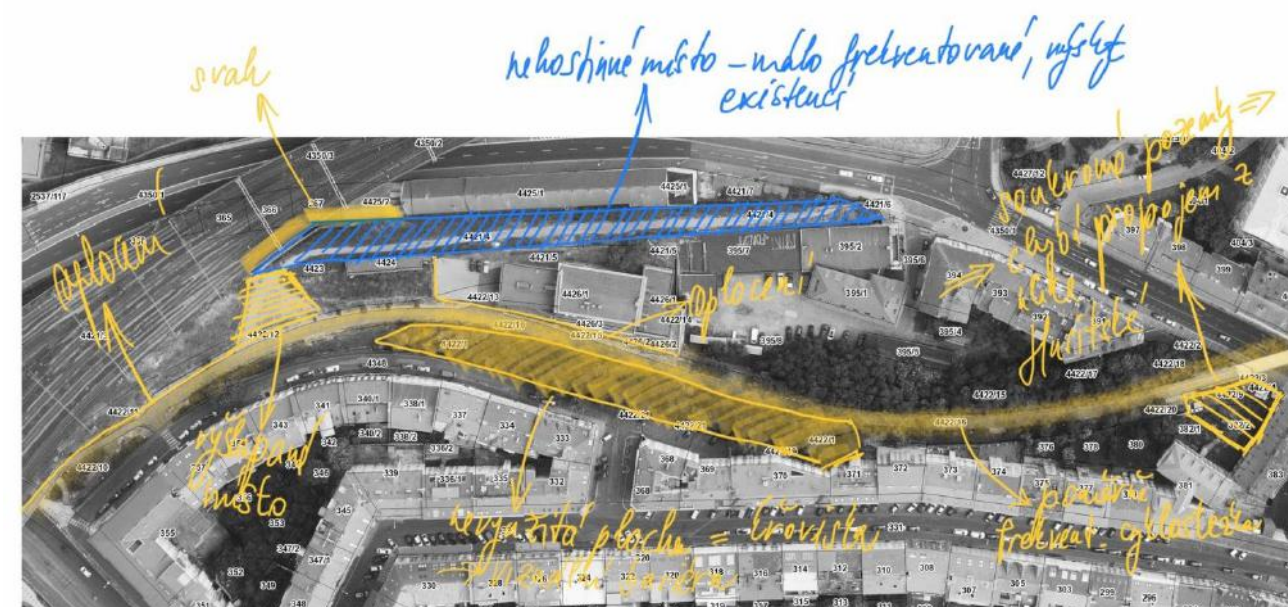
- nenaplnění funkcí, chybí aktivity a lákadla
- místo funguje jako průchod a průjezd – proudění, ale ne jako místo k zastavení se a setkávání se
- absolutní absence mobiliáře
- absence pocitu bezpečí a jistoty – místo je nehostinné
- chybí identita místa – spojitost s bývalou železniční tratí, která lokalitou procházela
- chybí přístupnost a napojení na ulici Husitskou, pod mostem Velká Hrabovka – pozemky jsou soukromých fyzických osob = problém rozdrobenosti pozemků

### HROZBY:

- vandalismus

### PŘÍLEŽITOSTI:

- propojení zelených ploch v kontextu širšího měřítka území
- začlenění do systému městské zeleně – okružní cesta napříč zelenými plochami – parky
- úzká spolupráce s divadlem Ponec – vnesení na území kulturní funkce
- propojení s hlavním nádražím
- propojení s velkými dopravními tepnami města



Obr. 91: Problémová mapa

## 7. NÁVRHOVÁ ČÁST

### 7.1 Konceptní návrh širšího řešeného území

V rámci širšího území jsou zpracovávány ideové návrhy pomyslných koridorů na území MČ Prahy 2 a Prahy 3, které by propojily v okruh významné zelené plochy daného území. Tyto návrhy slouží jako ukázka ideálního stavu v rámci propojeného systému městské zeleně. Na mapě lze vidět zaznačené jednotlivé koridory i s jejich názvy v kontextu širšího řešeného území, které je rozděleno do pěti etap.

Cílem návrhu zelených koridorů a propojování veřejných prostorů je především zklidnění dopravy, zlepšení podmínek pro chodce a umožnění tak bezpečného a příjemného přechodu mezi parky a plochami zeleně, napříč celým městem.

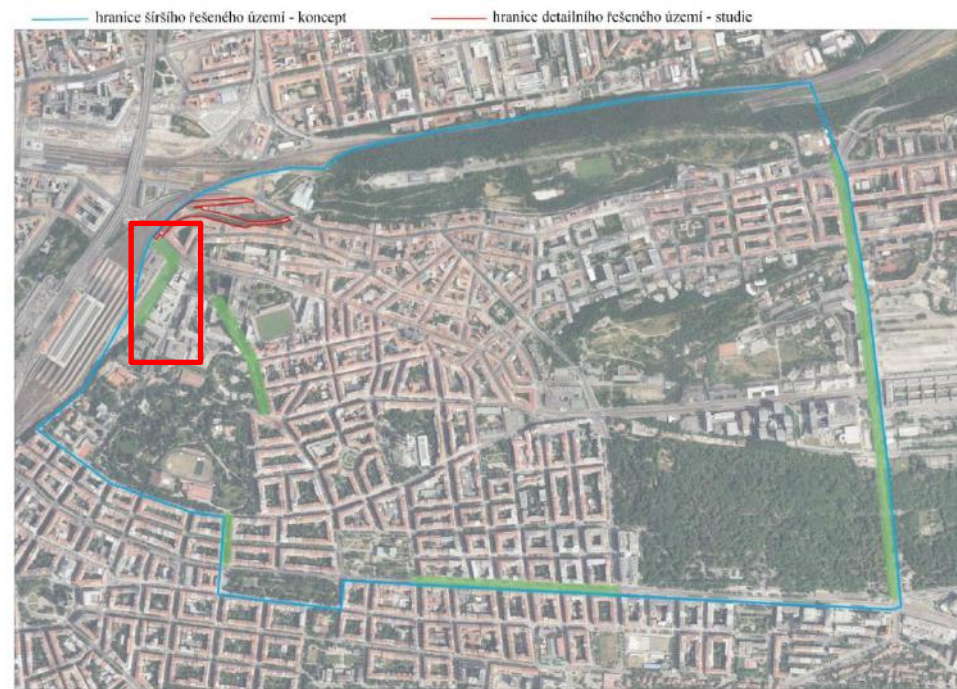
Do konceptního návrhu spadají KORIDOR II – KORIDOR VI. K uzavření okruhu propojených zelených ploch dochází návrhem KORIDORU I, který je řešen detailně, na úrovni studie.



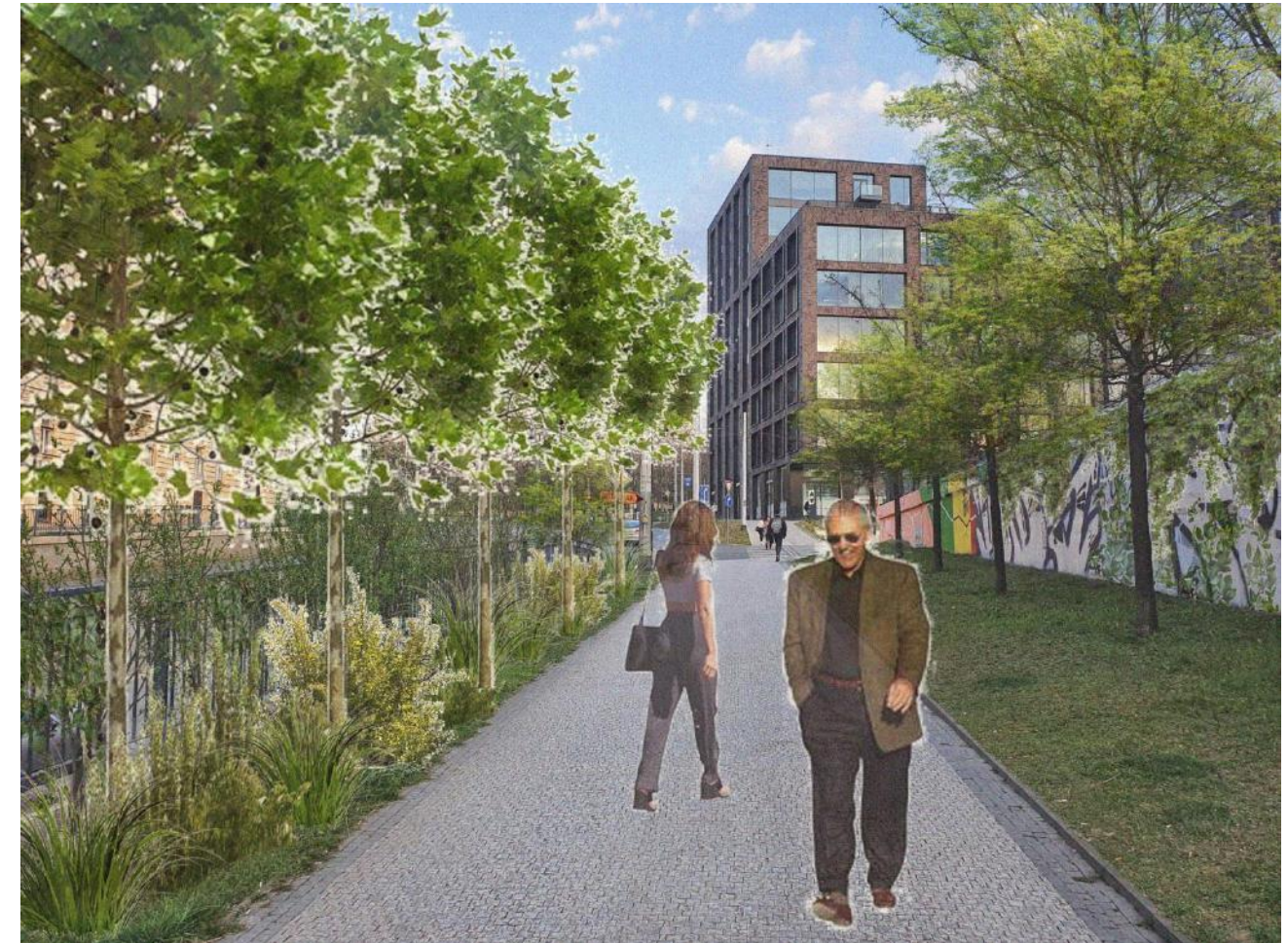
Obr. 91: Mapa jednotlivých koridorů

## KORIDOR II – spojka na vlak

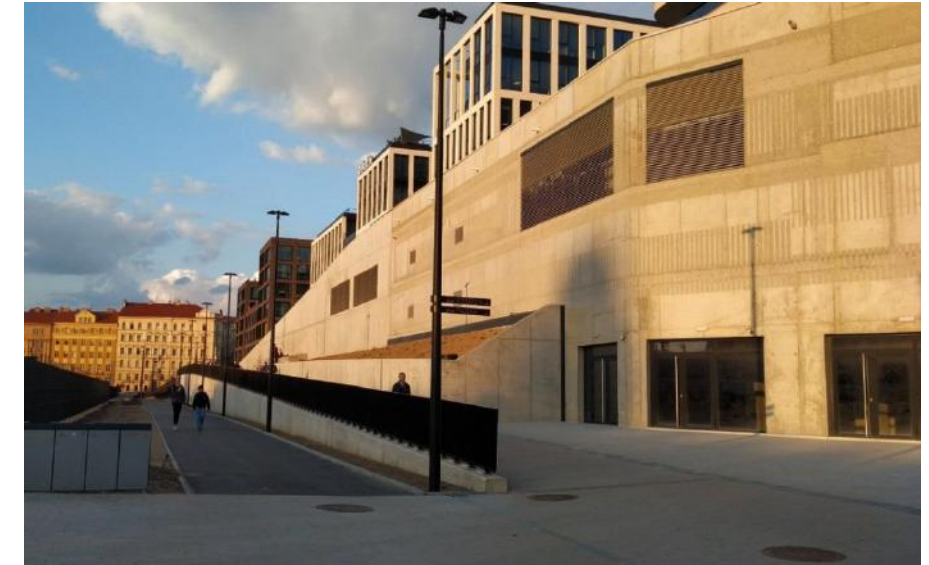
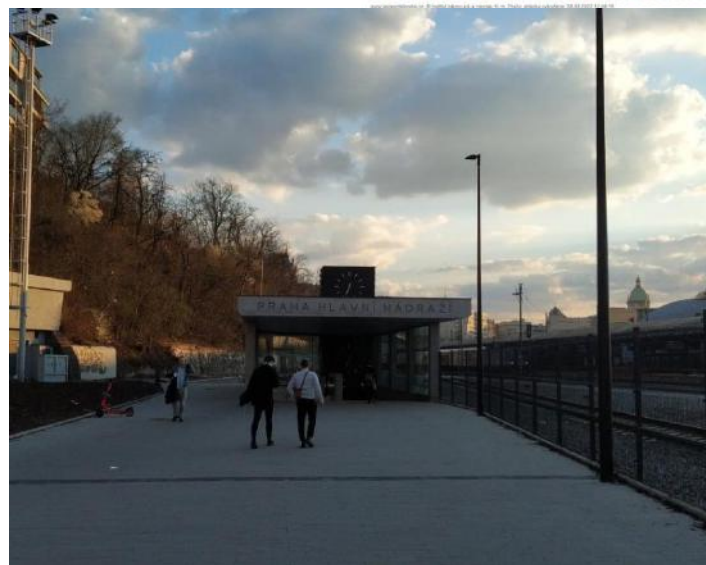
Prvním koridorem je KORIDOR II, vedoucí z Žižkova na hlavní nádraží a dále na Vinohrady, k Rajske zahradě nebo přímo do Riegrových sadů. Koridor vede z mostu přes ulici Seifertovou a pokračuje ke komplexu Churchill Square. Vizualizace znázorňuje doplnění cesty stromořadím. Jedná se o úzký kultivar stromů druhu platan (*Platanus acerifolia*), které by tak navázaly na platany vyskytující se na náměstí Winstona Churchilla před VŠE. Území před nově vzniklým obchodně-administrativním komplexem Churchill Square je již ve výstavbě a probíhá zde nová realizace prostoru včetně výsadeb.



Obr. 92 : Mapa se  
zaznačením daného  
koridoru



Obr. 93: Vizualizace ozelenění KORIDORU II – stromořadí u cesty podél rušné silnice Seifertova



Obr. 94-96: Fotodokumentace probíhajících prací v prostoru před Churchill Square – v návaznosti na nástupiště hlavního nádraží, které je z tohoto místa lehce dostupné

### KORIDOR III – zelený chodník

Koridor s názvem zelený chodník se nachází v ulici U Rajske zahrady a propojuje území Winstona Churchilla s Riegrovými sady. Propojuje hlavní koridor s městskými plochami zeleně na území MČ Vinohrad.

Koridor prochází ulicí, která stoupá nahoru směrem k Riegrovým sadům a zhruba v polovině cesty se nachází vchod do Rajske zahrady. Povrchem cesty je v nynější podobě napůl asphalt a napůl žulová dlažba. Konceptní návrh za pomoci vizualizace a referenčního obrázku ukazuje, jak by mohla ulice vypadat, pokud by se změnil materiál cesty. Použita by mohla být stávající žulová dlažba, pokud by byly ponechány větší spáry, které by prorostly trávou. Druhou variantou je zatravnovací dlažba, obě varianty jsou propustné pro vodu. Ruch ulice a podél ní parkující auta by byla vizuálně odcloněna záhonem, z druhé strany by se po plotě popínaly popínavé rostliny. Doplněno by bylo také stromořadí. Ulice by po celé své délce nesla charakter zeleného koridoru, který je příjemný jak pro chůzi, tak i na pohled.



Obr. 98, 99: Mapa se zanačením daného koridoru, reference dlažby



Obr. 97: Stávající stav KORIDORU III



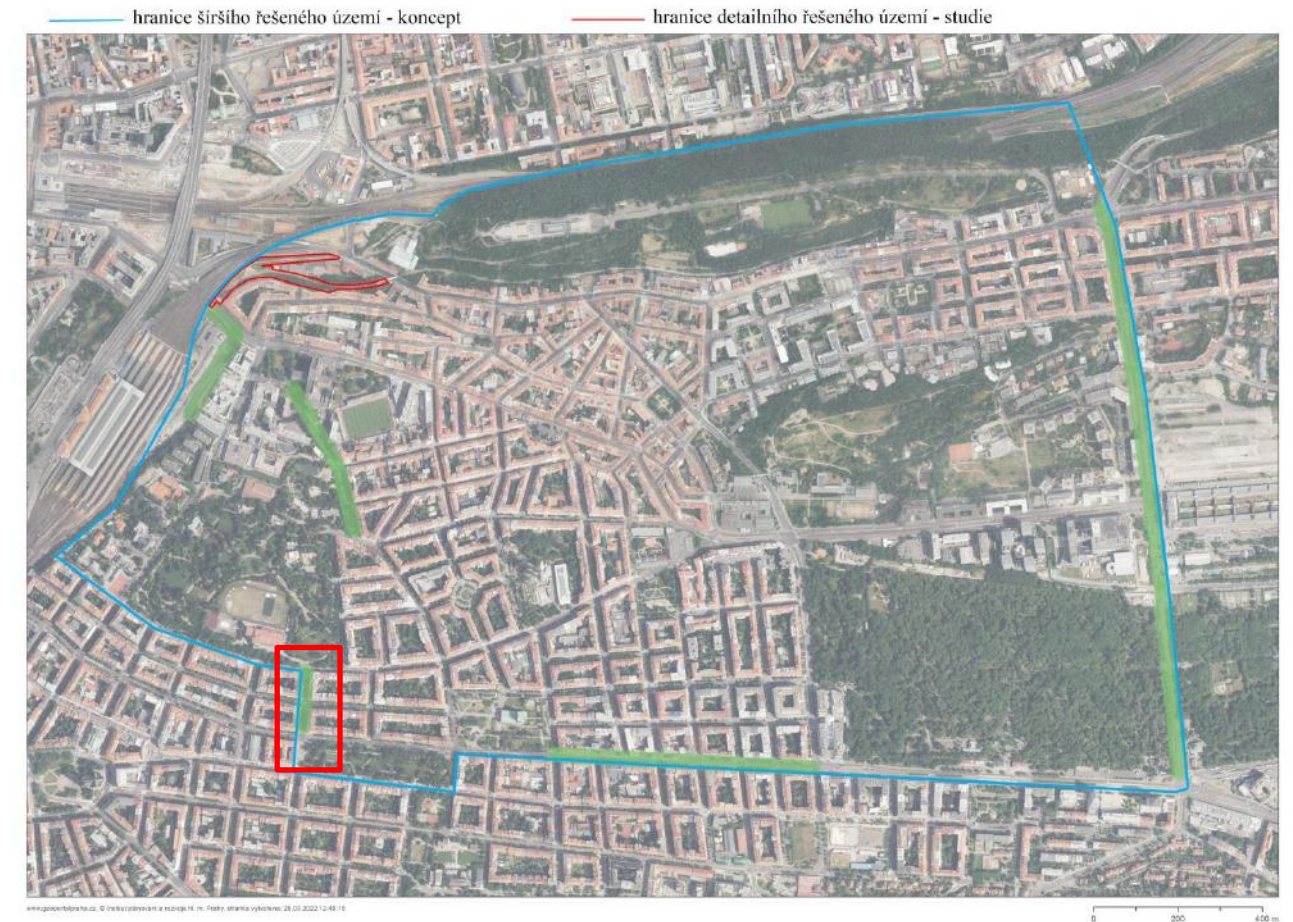
Obr. 100: Vizualizace ozelenění KORIDORU III – zelený chodník

## KORIDOR IV – Žijte ve své ulici – zahrada ve městě

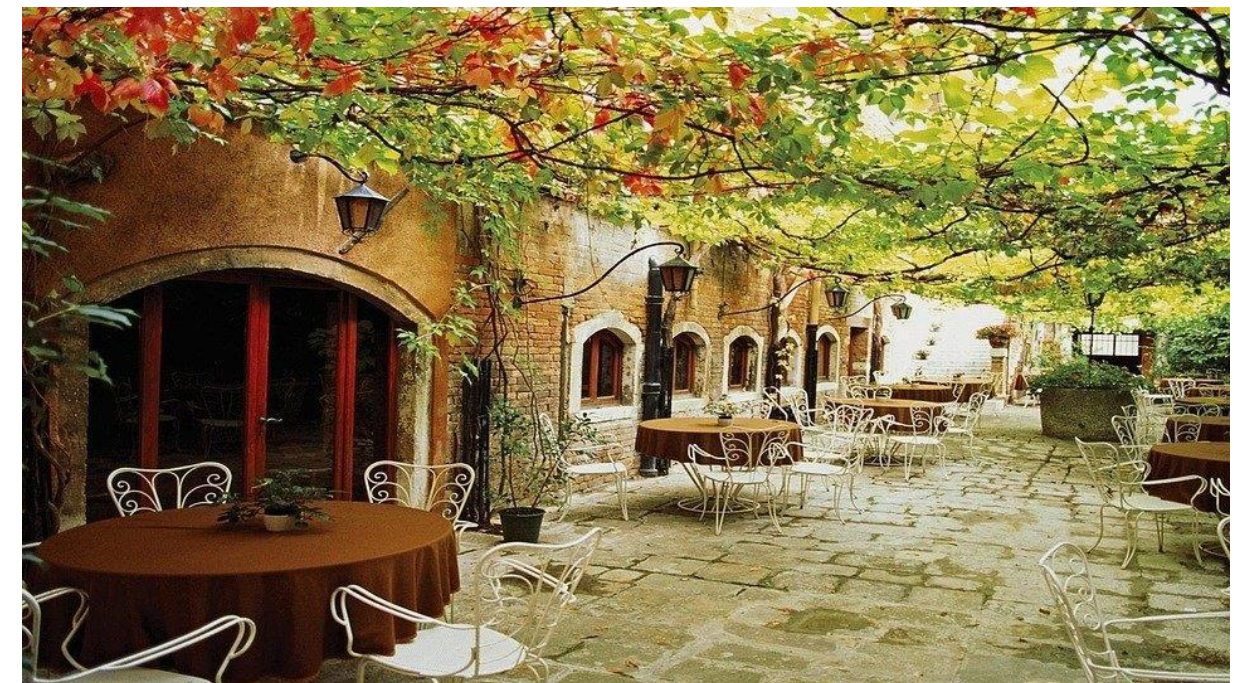
Třetí koridor nese název: Žijte ve své ulici, aneb zahrada v městské krajině. Tato ulice spojuje městský park Riegrovy sady se sady Svatopluka Čecha, na které dále navazuje náměstí Jiřího z Poděbrad s přilehlými Mahlerovými sady. Jedná se o ulici Třebízského a hlavní myšlenkou při návrhu tohoto koridoru je vytvoření ideového prostoru ulice bez aut, která by sloužila čistě jen svým obyvatelům a veřejnosti. Ulice by byla jen pro pěší, s výjimkou pro projetí složek záchranného systému, pro které by bylo nutné zachovat průjezdnost v minimální šířce 3,5 m. Ulice, ve které bydlíme, nám může nabídnout daleko víc, než jen cestu domů, ven, z práce či do práce. Pokud by se prostor ulice nabídnul lidem, potažmo opravdu svým obyvatelům, mohli by lidé trávit venku daleko více času, poznávat se se sousedy, setkávat se zde a seznamovat. Místo bydlíště nemusí být jen anonymním průchozím prostorem, ale může mít mnoho podob, funkcí a důvodů se zde zastavit a trávit čas.



Obr. 101, 102: Referenční obrázky možného přidání zeleně do ulic, fotka červených květináčů s popínavými rostlinami pochází z Vídně



Obr. 103: Mapa se zaznačením daného koridoru



Obr. 104: Reference ulice využité k pobytu a užívání lidmi



Obr. 105: Kóta šířky ulice, se značením šířky průjezdu, kdy minimální šířka pro průjezd složek záchranného systému činí 3,5 m



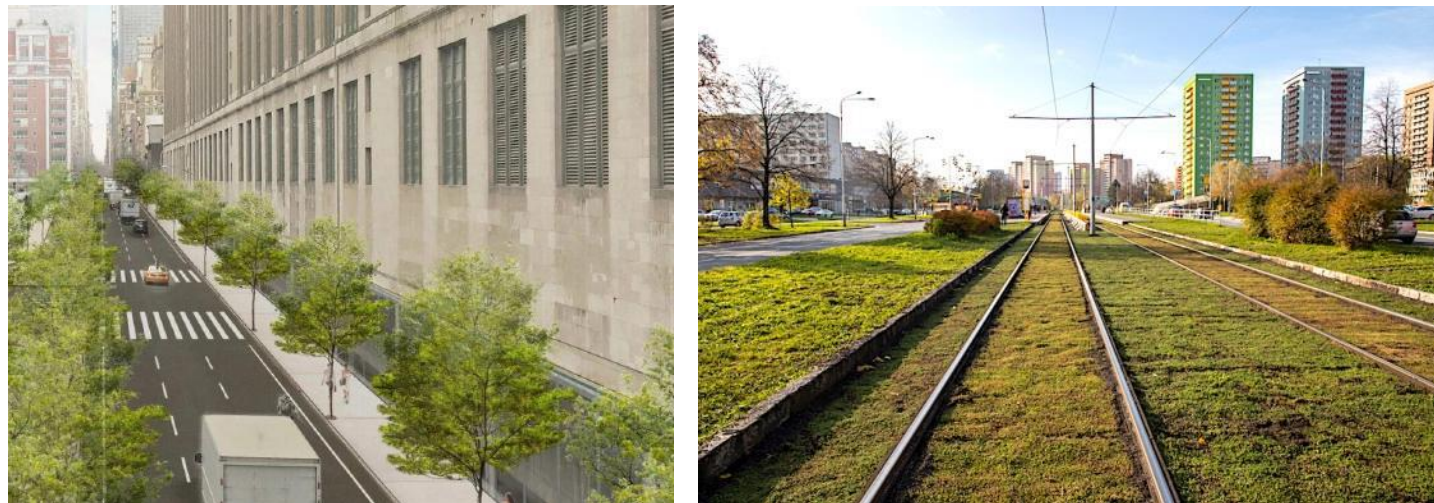
Obr. 106: Stávající stav KORIDORU IV



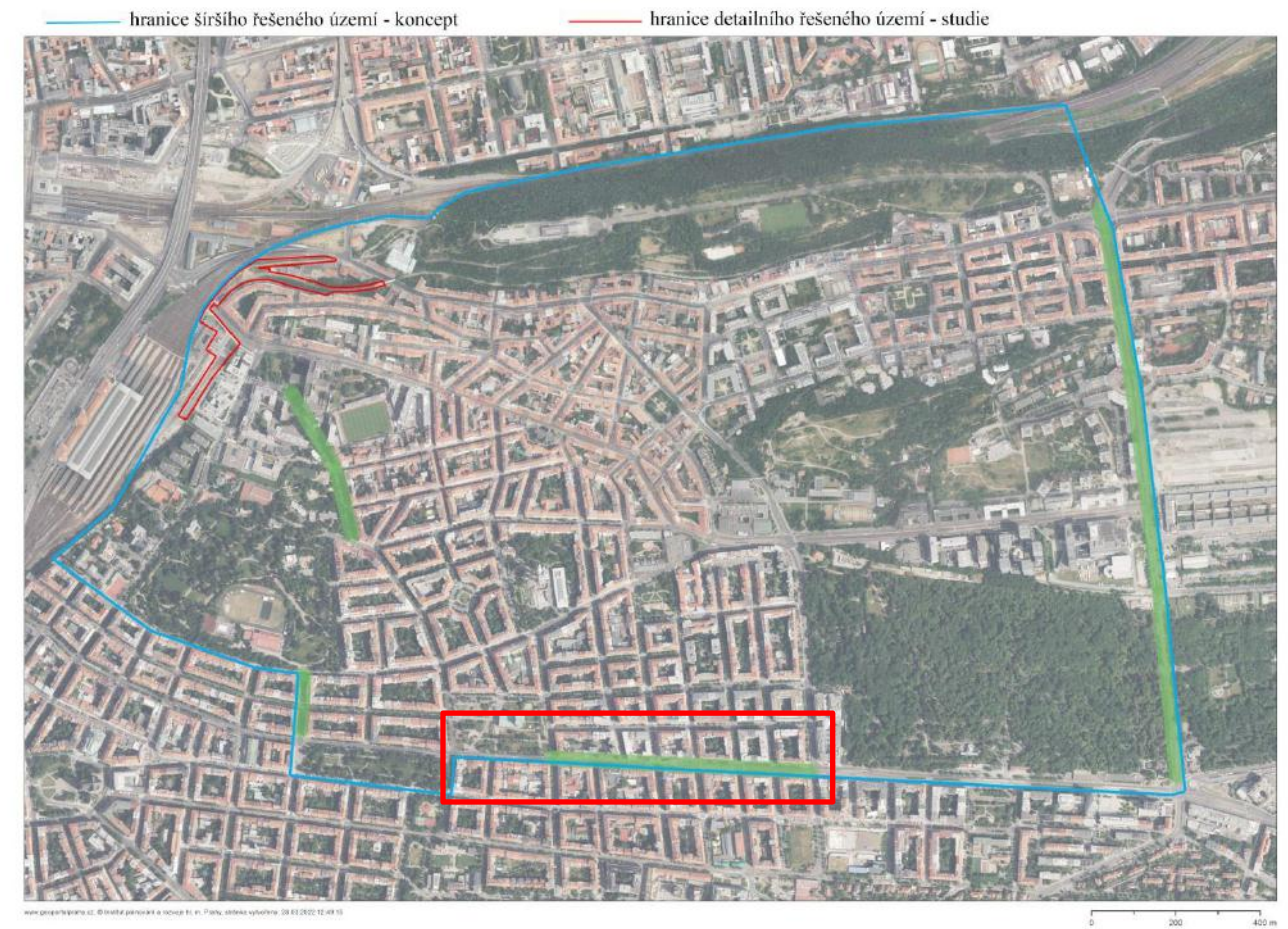
Obr. 107, 108: Vizualizace dvou variant ozelenění ulice KORIDORU IV – zahrada v městské krajině

## KORIDOR V – stromořadí, zelený tramvajový pás

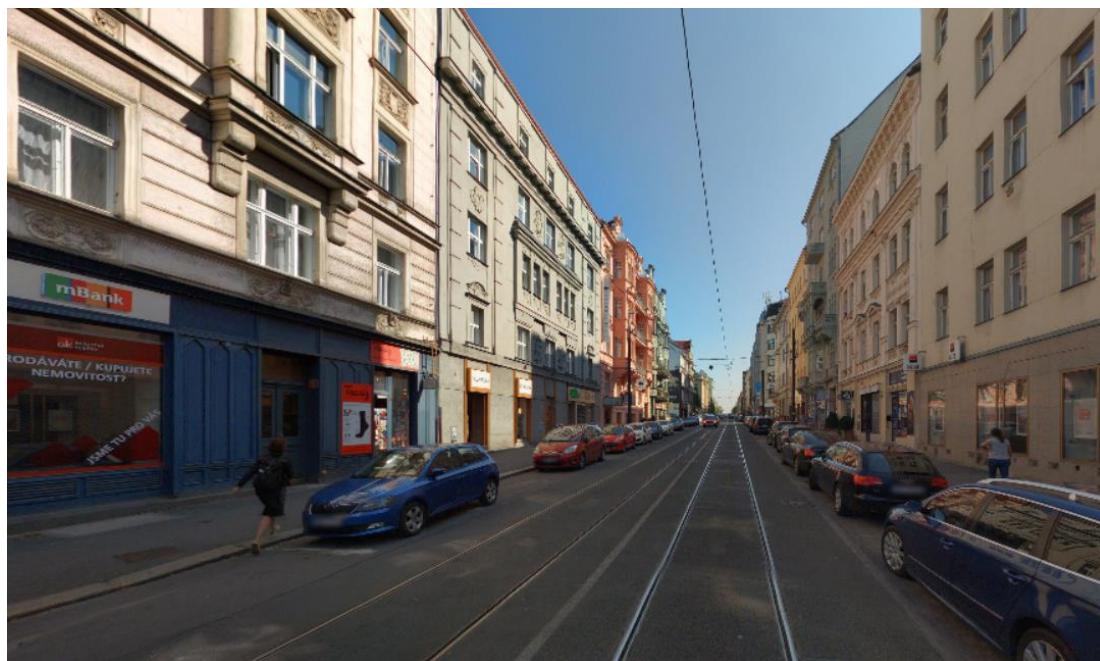
Čtvrtým koridorem dochází k propojení menších parkových ploch s rozsáhlou plochou zeleně Olšanských hřbitovů. Území tohoto koridoru vede Vinohradskou ulicí, která je v dnešní podobě bohužel úplně bez zeleně. Dlouhá rovina tramvajové tratě se tak nabízí k ozelenění alespoň trávnikem v místech tramvajových pásů. Ulice jsou doplněny stromořadím úzkého kultivaru stromů. Koridor ústí u Olšanských hřbitovů, které jsou samy o sobě velmi významnou a rozsáhlou složkou městské zeleně.



Obr 109, 110: Referenční obrázky stromů v ulicích a zatravněné tramvajové pásy



Obr. 112: Mapa se zaznačením daného koridoru



Obr. 111: Fotografie současného stavu KORIDORU V  
Vpravo obr. 113: Vizualizace ozelenění KORIDORU V



## KORIDOR VI – zelený tramvajový pás

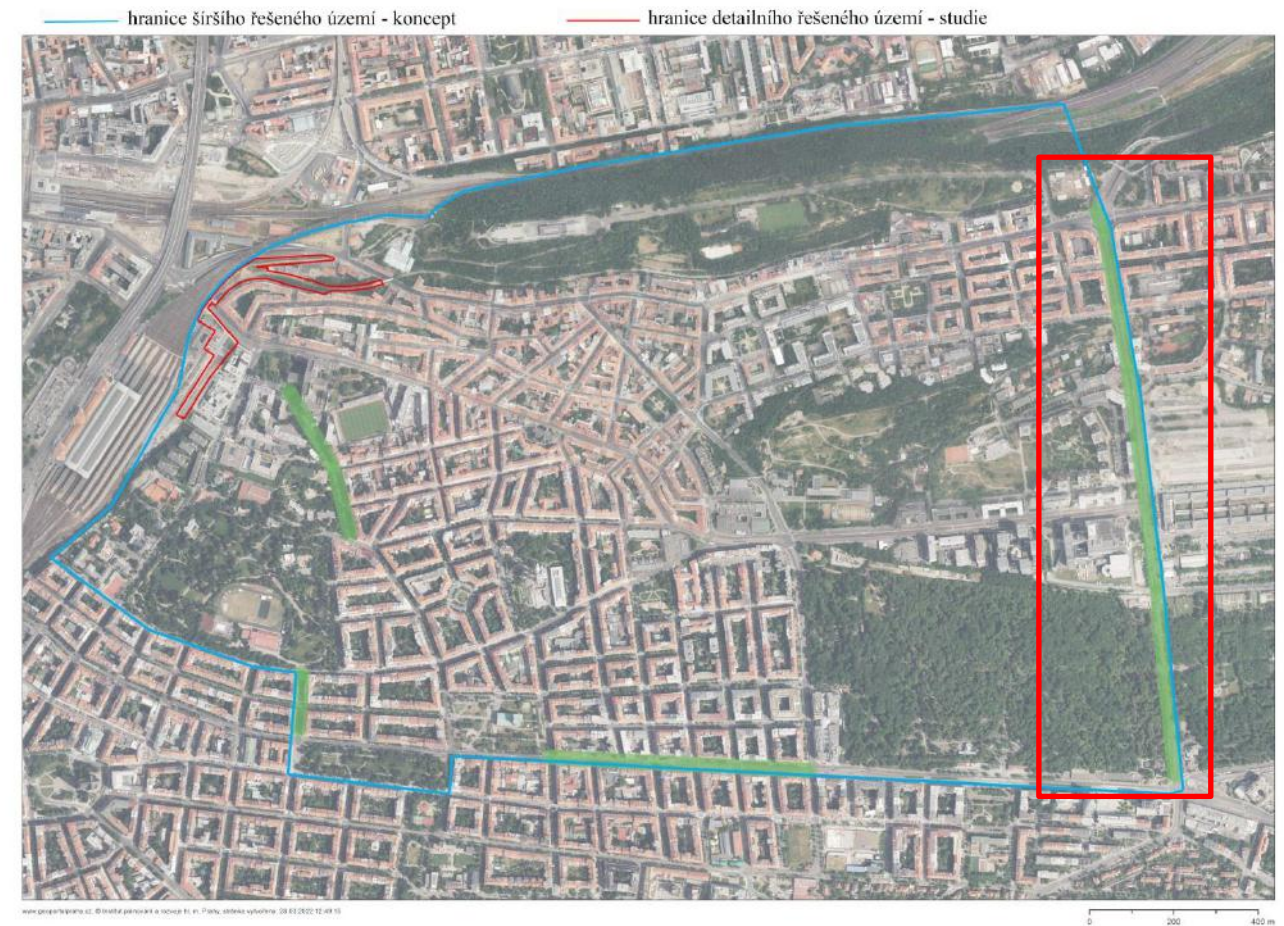
Podobně jako u koridoru IV, i zde je tramvajový pás ozeleněn. Chodník pro pěší je od rušné silnice odcloněn alespoň záhony a vícekmennými dřevinami. Tento způsob ozelenění je ukázkou způsobu, jak na daný prostor přinést alespoň minimum vegetačních prvků. Ideálnější řešením by bylo celý chodník uzavřít zelení, například pomocí konstrukcí, které by byly umístěny mezi silnicí a chodníkem. Tvořily by tak funkci bezpečnostního zábradlí, zároveň by sloužily k popnutí rostlin, které by tak v místech chodníku vytvořily zelený tunel pro průchod pěších. V těchto místech by bylo takové řešení proveditelné, neboť se nejedná o klasický uliční prostor sevřený bytovými domy a celá ulice disponuje v celé svojí délce poměrně velkou šířkou.



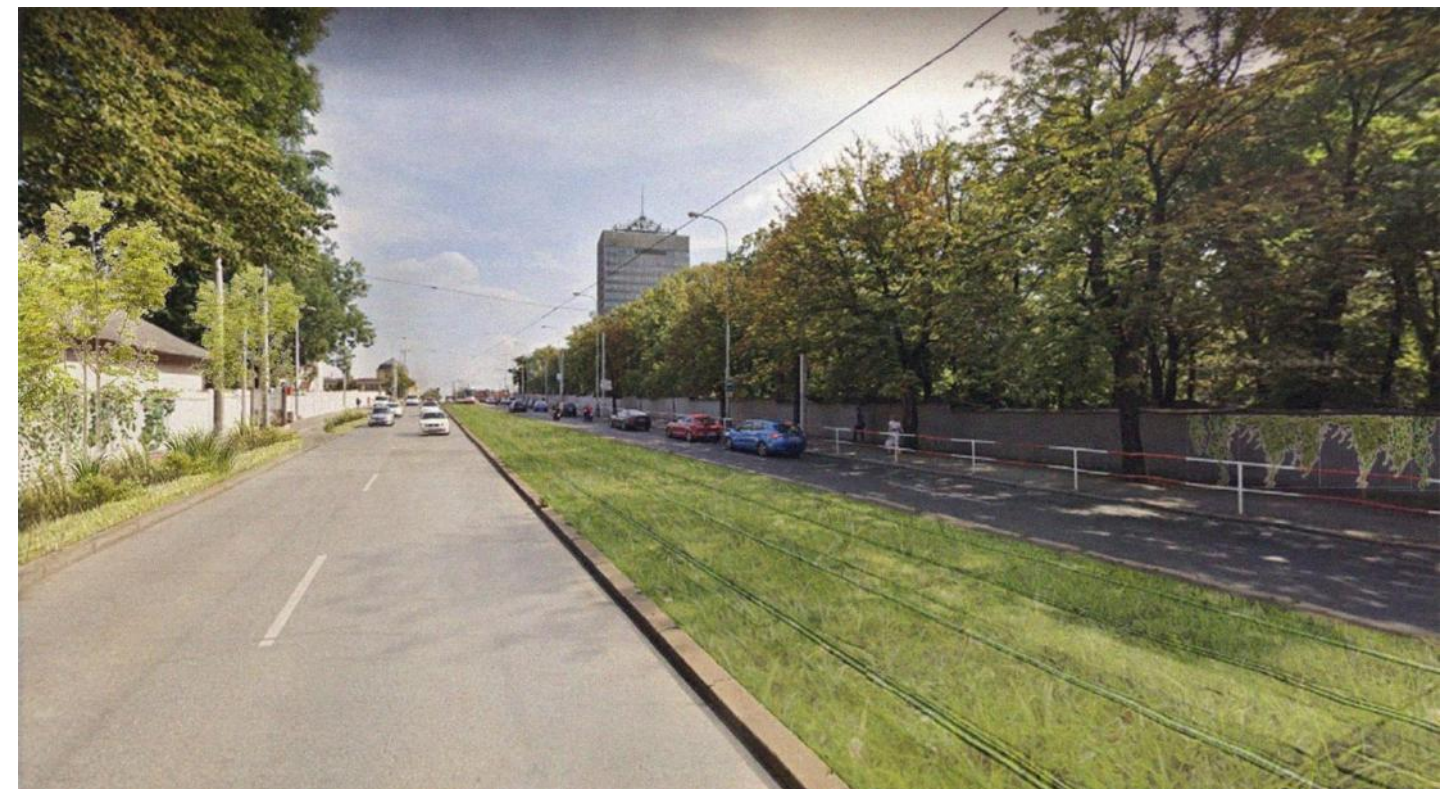
Obr. 114: Reference zeleného tunelu



Obr. 115: Fotografie současného stavu KORIDORU I



Obr. 116: Mapa se zaznačením daného koridoru



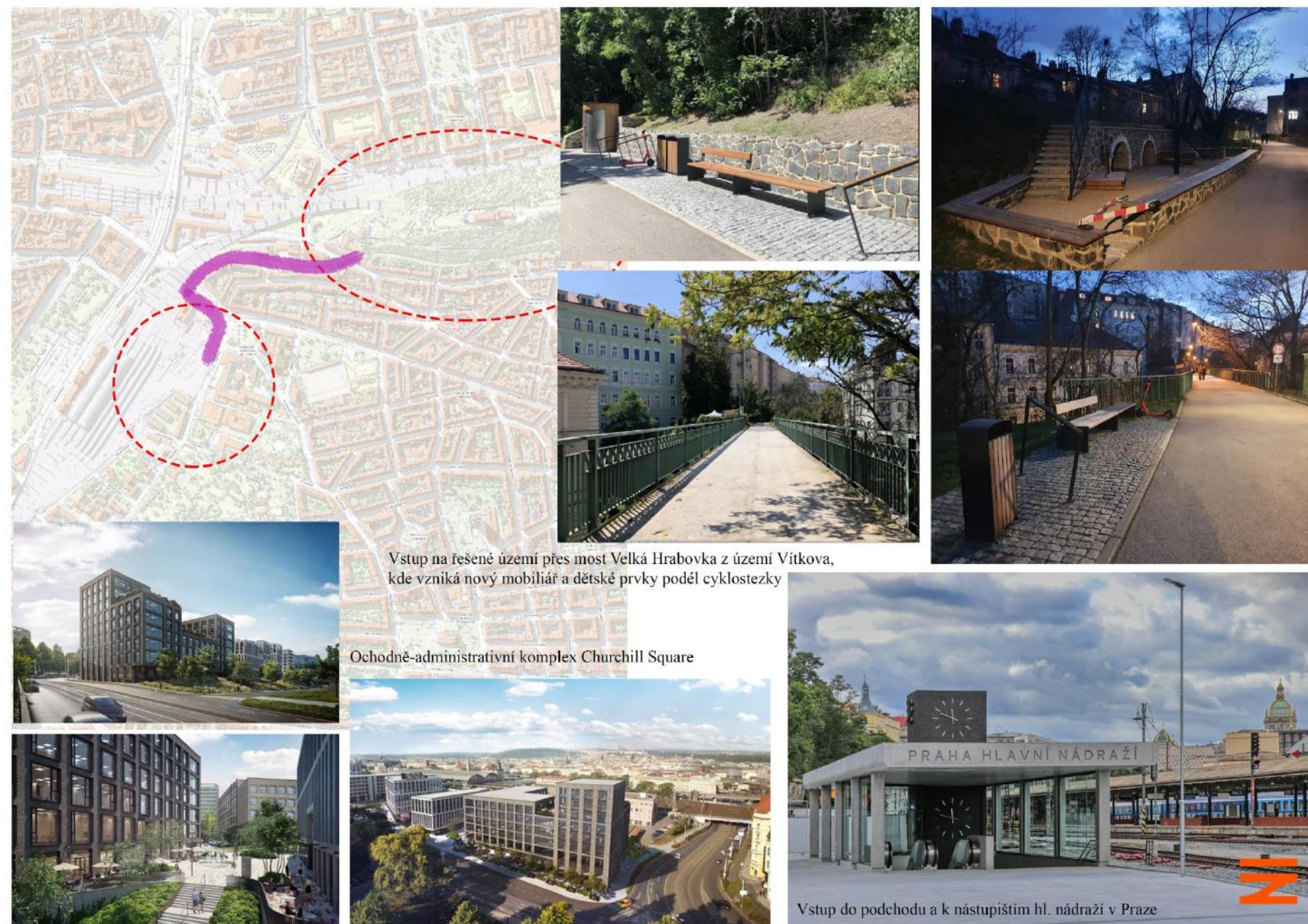
Obr. 117: Vizualizace ozelenění KORIDORU VI



## 7.2 Detailní návrh vybraného modelového území – KORIDOR I - Žižkov HighLine

Územím, které je zpracováno na úrovni studie, je KORIDOR I – Žižkov High Line. Jedná se o prostor, který dýchá svou specifickou atmosférou, o prostor mezi významným městským parkem Vítkov a rušným pulzujícím městem, konkrétně územím rušné ulice Seifertovy, ještě rušnější křižovatky U Bulhara a celkově na pomezí dvou městských částí Prahy, Žižkova a Vinohrad. Od Vítkova se tímto koridorem dostaneme až na nástupiště hlavního nádraží Praha. Přes náměstí Winstona Churchilla se tento koridor napojí na ostatní etapy koridorů, řešených koncepčně. Jde o prostor mezi městem, přírodou a železnicí, o prostor, který se vyznačuje v rámci městské krajiny svým jedinečným krajinným rázem v souvislosti se svou polohou, výhledy a nádechem historie, spojené s železnicí a dříve

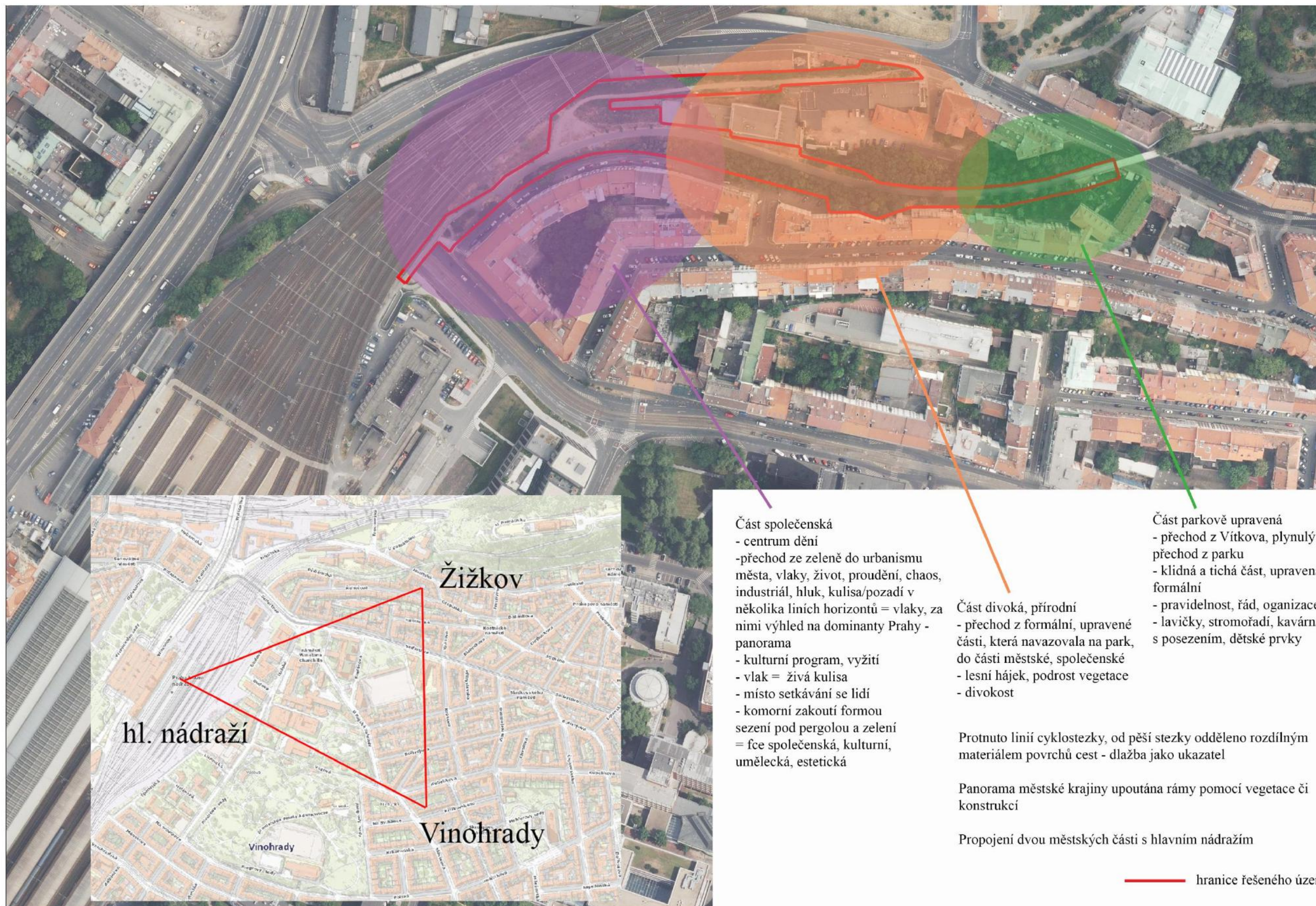
projíždějícími vlaky, které na místo přináší atmosféru pomyslných příběhů cest a dálek. Území, které je charakterově odlišné od svého okolí. Kloubí se zde industriální atmosféra se svobodou, klidem, pouličním uměním. Zároveň navazuje na charakter Vítkova, coby plochy parkově upravené, a také na divadlo Ponec, místo nesoucí dlouholetou funkci kultury. Nyní je část plochy zcela bez režimu a užívání, které s sebou nese také nepříjemnosti v podobě výskytu individuálních osob naší společnosti. Co se týče vegetace, část vedoucí z Vítkova je hojně zelená, vyskytují se zde výsadby stromů druhů potenciální přirozené vegetace. Část od divadla Ponec je ponechána sukcesnímu procesu vegetace. Obě tyto cesty, které mají svůj vlastní vstup na území v odlišných terénních rozdílech, se setkají v jednom bodě, odkud koridor pokračuje směrem do víru rušného města, konkrétně ke křižovatce u Bulhara.



Obr. 118: Koláž z fotek blízkého okolí KORIDORU I

← Následující mapa ukazuje blízké okolí modelového území a jeho polohu mezi těmito prostory – park x moderní městská čtvrť. Mezi prostory, které jsou v městské krajině charakterově zcela odlišnými plochami.

Na následující straně je znázorněn koncept funkcí, neboť bylo území na základě analýz a terénních průzkumu rozděleno do více funkcí, podle charakteru ploch a budoucího návrhu nových aktivit.



**Část společenská**  
 - centrum dění  
 -přechod ze zeleně do urbanismu města, vlaky, život, proudění, chaos, industriál, hluk, kulisa/pozadí v několika liniích horizontů = vlaky, za nimi výhled na dominanty Prahy - panorama  
 - kulturní program, vyžití  
 - vlak = živá kulisa  
 - místo setkávání se lidí  
 - komorní zakoutí formou sezení pod pergolou a zelení = fce společenská, kulturní, umělecká, estetická

**Část divoká, přírodní**  
 - přechod z formální, upravené části, která navazovala na park, do části městské, společenské  
 - lesní hájek, podrost vegetace  
 - divokost

**Část parkově upravená**  
 - přechod z Vítkova, plynulý přechod z parku  
 - klidná a tichá část, upravená, formální  
 - pravidelnost, řád, organizace  
 - lavičky, stromořadí, kavárna s posezením, dětské prvky

Protmutu linií cyklostezky, od pěší stezky odděleno rozdílným materiálem povrchů cest - dlažba jako ukazatel

Panorama městské krajiny upoutána rámy pomocí vegetace či konstrukcí

Propojení dvou městských částí s hlavním nádražím

— hranice řešeného území

Obr. 119: Koncept funkcí



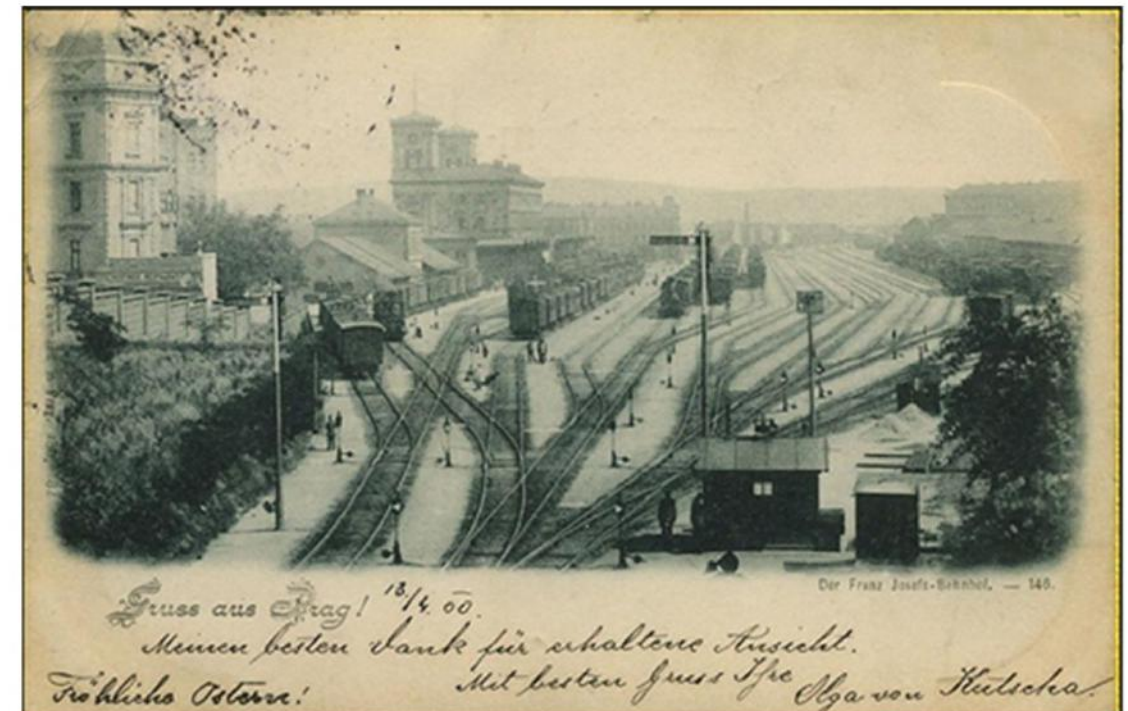
Obr. 120: Jednoduchý koncept s referenčními obrázky

## Rešerše k návrhu,

vycházející z poznatků literární části a především z analýz daného modelového území.

Při návrhu je brán ohled také na vypracovanou SWOT analýzu a s ní úzce spjatou problémovou mapu. Návrh navazuje také na blízké okolí daného území, neboť kvalitní veřejné prostory by měly vždy na okolní plochy navazovat a korespondovat s nimi, aby nedocházelo k navrhování míst, která jsou vytržena z kontextu svého širšího okolí.

Cílem návrhu bylo především vnést na území identické prvky s odkazem na historii daného místa, které ještě do nedávné doby sloužilo jako železnice. Prvky, které budou charakteristické a aplikovatelné pouze na dané území nebo jen na území s podobnými historickými či charakterovými rysy. Železniční trať procházela oběma trasami, jak územím nynější cyklostezky, tak cestou ve směru od divadla Ponoc. Návrh se tedy snaží o vytvoření identického designu, který odkazuje právě na dříve zde projíždějící vlaky, jejichž připomínka vnáší na území symboliku příběhů v dálkách a cestách. Návrh se také snaží o zachování atmosféry a ducha místa a využití výhledů na významné dominanty města.



Obr. 121: Koláž obrázků symboliky spjaté s modelovým územím

## Návrhová studie

Na začátku je potřeba zmínit, že navrhovaným územím je prostor, který nevzniká na ploše úplně nové, ale již fungující. Prostor však nyní postráda naplnění a využití, jedná se pouze o půchozí místo, kudy prochází cyklostezka, lidé se tu nezastaví, nesetkávají se tu s přáteli, jen tudy prochází. Nyní je místo ve svých určitých částech nehostinné až nebezpečné.

V návrhu je tak kladen důraz na doplnění funkcí, aktivit, náplně a způsobu využití. Přinést místu jistý program a řád, propojit také s kulturní a uměleckou stránkou života. Vytvořit veřejný prostor, který bude užíván obyvateli, v lepším případě, prostor, kam se budou lidé rádi vracet.

Návrh vyzdvihuje a podporuje skrytý potenciál místa, který by ve svém rozvinutí a naplnění mohl přerůst v kvalitní, bezpečný a příjemný veřejný prostor/městský park. Využívá také návaznosti na kulturní funkci v souvislosti s blízkým divadlem Ponec.

Ve spojitosti s cyklostezkou tedy bylo prvním bodem návrhu vyřešení oddělené pěší zóny. Došlo tak k využití prostoru cyklostezky a k ní přilehlých ploch zeleně v celé svojí šířce. Návrh území začíná ze směru od ulice Seifertové, odkud vedou na území tři vstupy. Nejzápadnější vstup v podobě schodů vede chodníkem od hlavního nádraží a komplexu Churchill Square. Při zvolení této cesty nemusí návštěvník vůbec překonávat jinak velmi rušnou ulici Seifertovu. Území pokračuje mostem přes tuto ulici, který je od železnice oddělen plotem, železnice leží v těchto místech opravdu v těsné vzdálenosti. Na části plotu je navrženo doplnění popínavých rostlin, aby vznikla příjemná, zároveň však vizuálně propustná clona mezi územím a železnicí. Úzké travnaté pásy podél tohoto plotu budou doplněny trvalkovými výsadbami. Ty se zopakují také na druhé straně, podél vysoké zdi, která vyrovnává výškový rozdíl mezi územím a ulicí Příběnickou, která je k němu přilehlá. Podél této zdi budou o kousek dál umístěny dřevěné sedací schody, které budou sloužit jako hlediště pro diváky, neboť naproti nim, v nejrozsáhlejších místech celého území bude umístěno dřevěné pódium. Dřevěné pódium bude sloužit k eventuelním tanečním inscenacím divadla Ponec, které o využití plochy ve prospěch představení v duchu letní scény projevilo zájem. V ostatních případech může pódium sloužit pro pikniky či opalování. Prostor před pódium bude zpevněn vibrovaným štěrkem a na něj bude navazovat zatravněná plocha s nášlapnými kameny. V tomto společenském prostoru bude umístěna také kovová pergola, popnutá popínavými rostlinami. Ta vytvoří útulné místo k posezení či k obědu, bude vybavena velkým dřevěným stolem s lavičkami a přirozené zastřešení pomocí rostlin nabídne návštěvníkům zejména v letních měsících příjemné útočiště před sluncem. Kousek vedle bude nově vysázen soliterní strom, který dotvoří atmosféru místa. Pod ním budou volně umístěny mobilní stolečky s židlemi. Plochu pod pergolou bude tvořit zatravněná dlažba, aby nedocházelo k nevzhledným vyšlapaným místům. Podél

plotu oddělující přilehlé parkoviště budou vysázeny trvalky a na plot popínavé rostliny. Obrubníky mezi záhony a ostatními plochami budou tvořit dubové pražce. Celá tato plocha bude sloužit jako náměstí či středové centrální místo k setkávání se návštěvníků, aktivit a funkcí. V těchto místech bude také nahrazen materiál cesty. Stávající asfaltový povrch cyklostezky bude vyměněn za mlat, díky němuž dojde ke zpomalení provozu cyklistů v místě, kde se očekává největší pohyb lidí – od sedacích schodů k pódiu či pergole, od pódia a pergoly k povalovému chodníčku, který vede územím dál směrem na Vítkov. Pro upozornění pěších na významné výhledy budou do mlatového povrchu vloženy kamenné nášlapy. Výhled na Pražský hrad bude upoután kovovým rámem, který vytvoří orámovaný obraz hradu. V místě druhém, hned u pódia, odkud je výhled ještě bližší, bude tento pomyslný rám tvořen korunami vícekmenných keřů.

Z centrálního prostoru pokračuje území směrem k Vítkovu. Zde dojde k odlehčení cyklostezky od pěších, kterým bude nabídnuta pěšina uvnitř vegetace. Část této cesty tvoří povalový chodník, na který navazuje štěrková pěšina, v níž jsou zapuštěny železniční koleje. Zhruba uprostřed jsou ve vegetaci umístěny dřevěné nášlapy z pražců, které umožní uhnout z pěšiny na hlavní cestu/cyklostezku dříve. Celá pěšina vede pod korunami stromů a stávající vegetací keřů, která je pročištěna a vyvětvena na podchodí výšku. Na konci pěšiny jsou koleje doplněny také do terénu zapuštěnými pražci, mezi kterými se nachází ostrůvky vegetace. Podél cyklostezky z druhé strany se v jednom místě nachází rozšířený prostor, opatřený kovovým zábradlím, který bude podle návrhu sloužit jako vyhlídková terasa, opatřena mobilními stolky a židlemi, stejnými jako v centrální části. Zde bude opět zatravněná dlažba. Nejužším prostorem je pruh cyklostezky s pásem zeleně, již kousek od mostu Velká Hrabovka, který spojuje dané území s Vítkovem. V částech zeleného úzkého pásu budou doplněny lavičky a lehátka v podobě dřevěných dubových lavic. Svůj prostor zde bude mít také dětské hřiště s houpačkou, pískovištěm a do země zapuštěnými dvěma trampolínami. Barevný povrch bude z bezpečnostních důvodů měkký a gumový. Na samém konci území bude umístěna kavárna v podobě foodtrucku nebo kontejneru s okýnkem, která vytvoří útulné zákoutí s posezením a možností občerstvení.

Modelové území má ještě jednu část, a to cestu od divadla Ponec, ke kterému se lze dostat dřevěnými schody, umístěnými v době jednoho ročníku Landscape festivalu. Toto území se charakterově napojuje na divadlo Ponec a tedy na atmosféru kulturní a uměleckou. Část mobiliáře i kolejí budou proto barevné. U vstupu na území z dřevěných schodů bude nová dřevěná terasa, na kterou bude navazovat plocha z vibrovaného štěrku, tento materiál bude tvořit také cestu k centrální části území s pódium. Železniční koleje budou tvořit obrubníky štěrkové cesty, ze strany zdi bude založen nový trávník, protější strana, navazující na usedlost Krenovka, bude osázena trvalkovými výsadbami a nízkými keři, aby nedošlo k úplnému zaclonění této historické budovy. Pás vegetace v celé své délce bude plnit

kromě estetické hodnoty ještě funkci neprostupitelné bariéry, neboť se v těchto místech nachází svah dolů směrem k budově. Nově bude na začátku této trasy vysázen vícekmenný strom, který vytvoří malé náměstí, částečně odcloní pohled na rušnou ulici Husitskou a při pohledu z druhé strany, od centrálního území, vytvoří tzv. point de vue – zakončení pohledové osy. Druhem vícekmenného stromu bude vzrůstově menší kultivar javoru babyka, aby nedošlo k zamezení výhledu na památník Vítkov. Svah vedoucí k přístupovým dřevěným schodům bude zpevněn výsevem luční směsy. Celý prostor bude podél zdi doplněn mobiliářem v podobě dubových lavic, stejných jako ve zbytku území. Mobiliář a prvky symbolizující železnici jsou stejné a opakující se napříč celým územím. Zeď bude částečně osázena popínavými rostlinami, v místech blízko divadla Ponec bude kousek zdi sloužit jako nástěnka pro vyvěšení programu případných tanečních představení. Zhruba uprostřed plochy, v místech, kde se prostor mírně rozšiřuje je umístěna kovová konstrukce s pražci, která znázorňuje při pohledu nahoru železniční trať. Koleje, zabudované zároveň s terénem štěrkové cesty, v některých místech mizí pod povrchem, v některých místech se dostávají na povrch a v místech této konstrukce je kolej napojena až na horní stranu pergoly. Zároveň bude tato vynešená kolej tvořit funkci lanka, po kterém se mohou pnout popínavé rostliny. Takto vynešené koleje na horní stranu konstrukce se budou nacházet vždy jen na jedné straně pěšiny. Štěrková pěšina končí u pódia, kde jsou doplněny dva nízké schody pro příjemný nástup na pódium, těsně vedle něj je však svah mírnější a je zde tedy zachován prostor pro bezbariérový přístup. V místech, kde je výškový rozdíl největší, jsou doplněny dřevěné schody, které mohou sloužit také k sezení. Opatřeny jsou kovovým zábradlím a navazuje na ně zídka, která je v nynějším stavu polorozbořená.

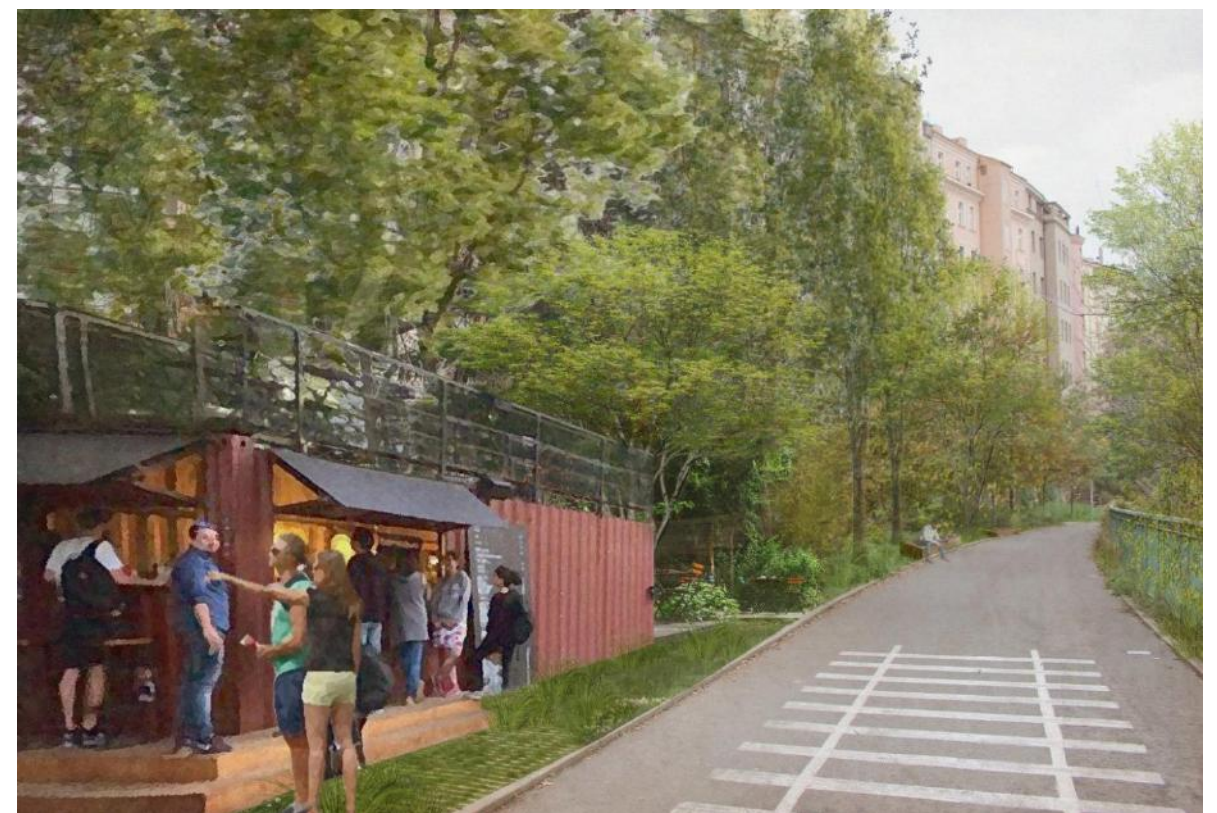
Za rohem zídky, za nízkou budovou, patří Českým drahám, bude umístěna toaleta ve stejném duchu jako podél cyklosezky na Vítkově. Nehostinný prostor bude za účelem bezpečnějšího místa doplněn také novým osvětlením, v podobě bodových světel zabudovaných do terénu. Ty budou umístěny na straně zdi, která je nyní barevně posprejovaná graffiti, celé území mezi centrální částí a divadlem Ponec se tak nese v duchu tzv. street art. Bodovým osvětlením bude osvětlen také soliterní strom.

Navžený stav je graficky znázorněn v **situaci**, která bude součástí diplomové práce přiložena formou přílohy v plastovém růžku na vnitřní straně desek.

**Vizualizace** na následujících stranách znázorňují navržený stav.



Obr. 122: Vizualizace pódia a částečné odclonění železniční trati výsadbami trvalek a vícekmenných keřů, výhled na Pražský hrad orámován vegetací



Obr. 123: Vizualizace vstupu na území, ukázka možného občerstvení a posezení



Obr. 124: Vizualizace centrální části území, mlatový povrch cyklostezky, zatravněvací dlažba, pódium a naproti sedací schody, vidět lze také orámování výhledu na Pražský hrad



Obr. 125: Pohled od pódia na kovovou pergolu porostlou popínavými rostlinami, v centrální části mobilní posezení pod korunou solitérního stromu., zatravněvací dlažba, rám výhledu





Obr. 126: Pohled na území směrem od pódia k divadlu Ponec - do štěrkové pěšiny zapuštěné barevné koleje, barevné lavičky a pás tvořený trvalkovo-keřovou výsadbou, konec cesty ukončen vícekmemem



Obr. 127: Návrh užití cyklostezky směrem k Vítkovu v celé její šíři - vpravo pochozí železniční koleje se štěrkovým záhonem, vlevo zatravněvací dlažba s mobilním posezením pod korunami vícekmenných keřů

**Řezopohledy** - řezy vedené ve třech místech návrhu, řezové čáry jsou zaznačeny v situaci



Řez BB' prochází místem, které slouží jako centrum dění a místo setkávání se. Sbíhají se sem cesty ze všech směrů a vstupů. V řezu lze vidět směrem z pravé strany dřevěné sedací schody, pod nimiž je v trávniku kamenná dlažba. Řez pokračuje stávající cestou, kde však bude v těchto místech asfaltový povrch nahrazen mlatem. Plocha před pódiem je zpevněna vibrovaným štěrkem. V řezu vidíme také kovovou pergolu, posezení, nově navržený soliterní strom, pódium a prostor, který vede k divadlu Ponoc. Tento prostor je v nižší výšce, rozdíl výšek je vyrovnán zídkou a v nejvyšším rozdílu výšek je

Řez AA' řeže cestu směrem z Vítkova. Vidět lze železniční kolej ve štěrkovém lóži, která bude zapuštěna do terénu ve stejné výšce jako stávající asfaltová cesta. Prostor mezi jednotlivými pražci bude osázen trvalkami, vhodnými do suchého stínu, neboť je plocha silně přistíněna stávající vegetací. Řez prochází plochou, která má charakter vyvýšené terasy, kde je stávající kovový plot. Terasa je doplněna zatravnovací dlažbou, aby nedocházelo k vyšlapaným místům pod nově umístěnými mobilními stolečky a židlemi.

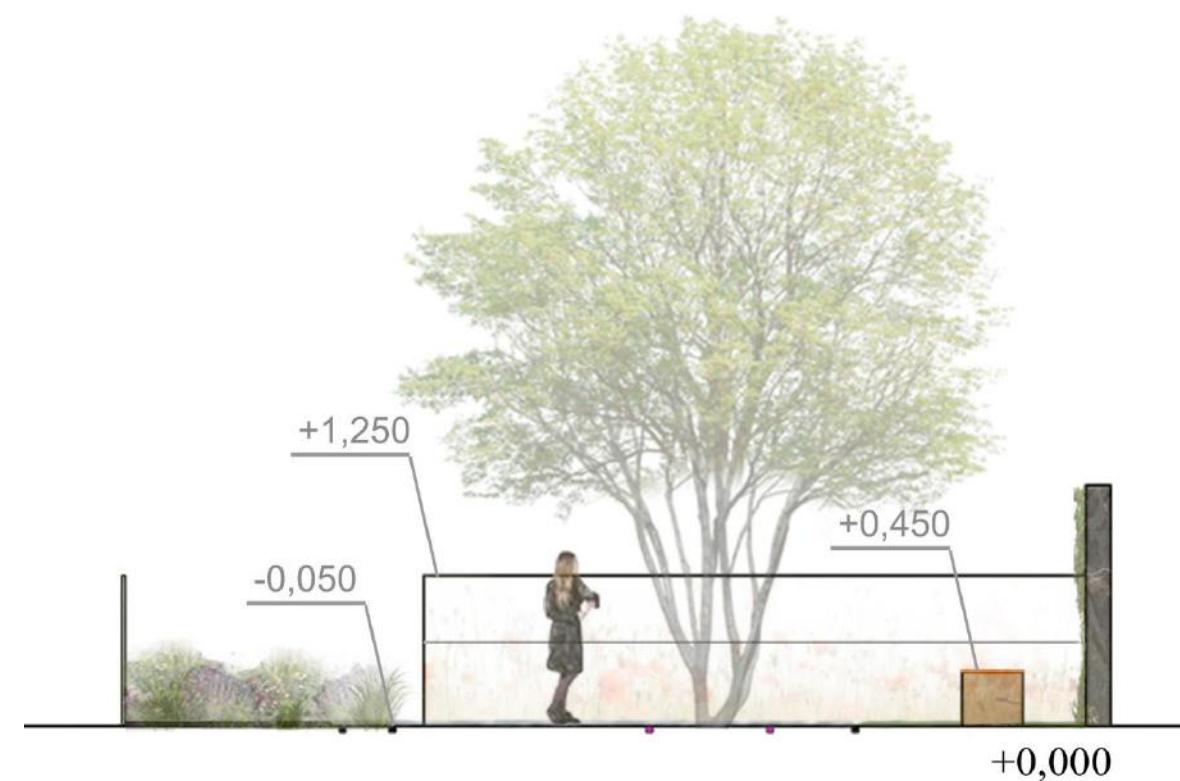
Obr. 128: Řez AA'

přechod doplněn širokými schody z dubových pražců. V těsné návaznosti na pódium je rozdíl výšek menší, je zde mírný svah, který slouží jako bezbariérový přechod mezi oběma plochami. Řez pokračuje štěrkovou pěšinou, trvalkovými výsadbami a končí řezem navrhovaného oplocení. Pěšinou prochází nově navržená konstrukce pergoly s dubovými trámy, která naznačuje symboliku bývalé železnice, která územím procházela. Tuto pergolu a vícekmenný strom na konci pěšiny však řez přímo neřeže, tudíž jsou tyto prvky v řezopohledu barevně potlačeny. Řez BB' je umístěn na následující straně, spolu s řezem CC'.



Obr. 129: Řez BB'

Řez CC' je veden územím u vstupu od divadla Ponec. Řez řeže kolejemí, které tvoří obrubníky mezi šterkovým záhonem a na druhé straně mezi trávnickovou plochou. Uvnitř cesty jsou umístěny barevné koleje, které se v různých místech vynořují a znovu mizí do terénu, napříč celou cestou, až k pódiu. V řezu vidíme také lavičky z dubových trámů, kovové zábradlí a svah zpevněný lučním porostem.



Obr. 130: Řez CC'

## Barvy

Na území od divadla Ponec jsou navrženy barevné prvky, které budou korespondovat s charakterem daného území. Jedná se cestu od divadla Ponec, která bude sloužit mimo jiné i jako příchod na eventuální taneční představení. Část zdi, které jsou nyní barevně posprejované graffiti, bude sloužit jako nástěnka pro vyvěšení daných událostí a představení. Území má poměrně úzký prostor, sevřený zdí a bývalou usedlostí Krenovka, proto jsou zde pro zpestření navrženy barevné prvky, v podobě barvených kolejí, barevného mobiliáře a barevné nástěnky. Lavičky a koleje nebudou barevné všechny,

ale jen částečně. Hlavním cílem návrhu barevných prvků tedy bylo podržení daného charakteru a genia loci tohoto území, také návaznost na umělecko-kulturní funkci spojenou s divadlem Ponec a na samotné zpestření a vnesení na území hravost a divokost v podobě barev a trvalkových a keřových výsadeb. Vegetace bude na území přinášet přirozené barvy po celý rok. Na jaře zde bíle rozkvetou keře trnky obecné (*Prunus spinosa*), v zimě dojde díky opadu listů k odhalení rudých prutů svídy krvavé (*Cornus sanguinea* 'Midwinter Fire'), která bude území zpestřovat i mimo vegetační období



Obr. 131: Zaznačení lokality s barevnými prvky vybavení – mobiliář, koleje

## Mobiliář – identita vlakové železnice

V rámci celého území byly navrženy prvky vybavení a mobiliáře, které odkazují na bývalou železnici. Tyto prvky vytvářejí identický otisk historie a jsou tak pro celé území jednotným designem. Prvky se tedy objevují v několika odlišných podobách a za odlišným účelem použití napříč celým územím, které tak sjednocují navzájem.

Jednoduché skici a technické detaily znázorňují principy funkčního použití prvků a na ně použité materiály. Těmito prvky vybavení a mobiliáře, které ponese znak bývalé železniční trati, jsou lavičky a lehátka, sedací schody, pergola s pražci, koleje tvořící obrubníky záhonů a koleje, které probíhají cestou, na některých místech vystupují na povrch, na některých zase mizí pod zem, v části viz strana výše je část kolejí barevných a v místech podél cyklostezky směrem na Vítkov, tvoří kolejnice štěrkovou pěšinu pro pěší (ulehčení provozu cyklistů) a v některých místech také štěrkové záhony.

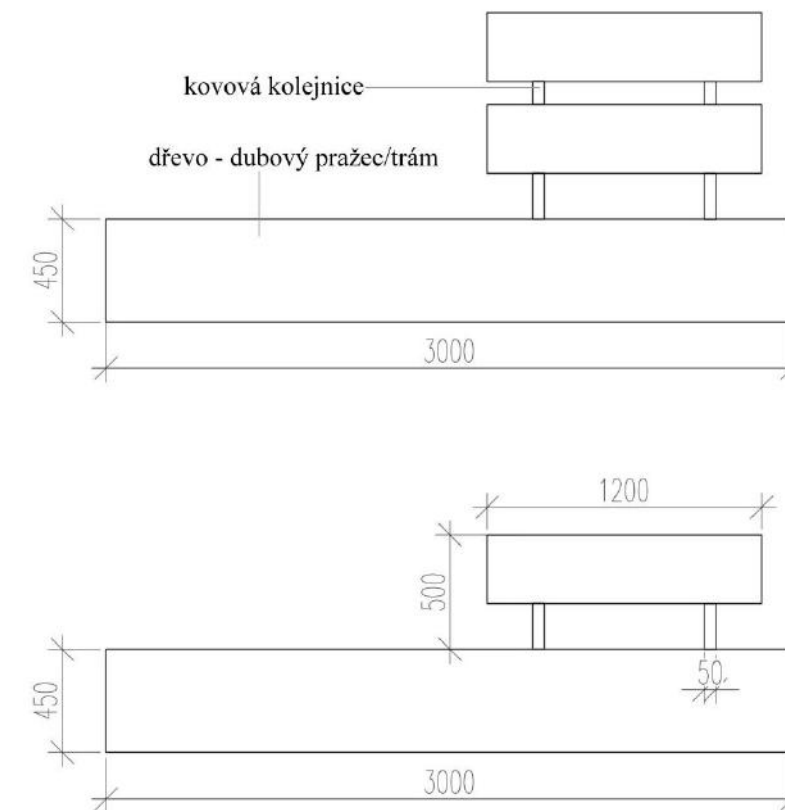
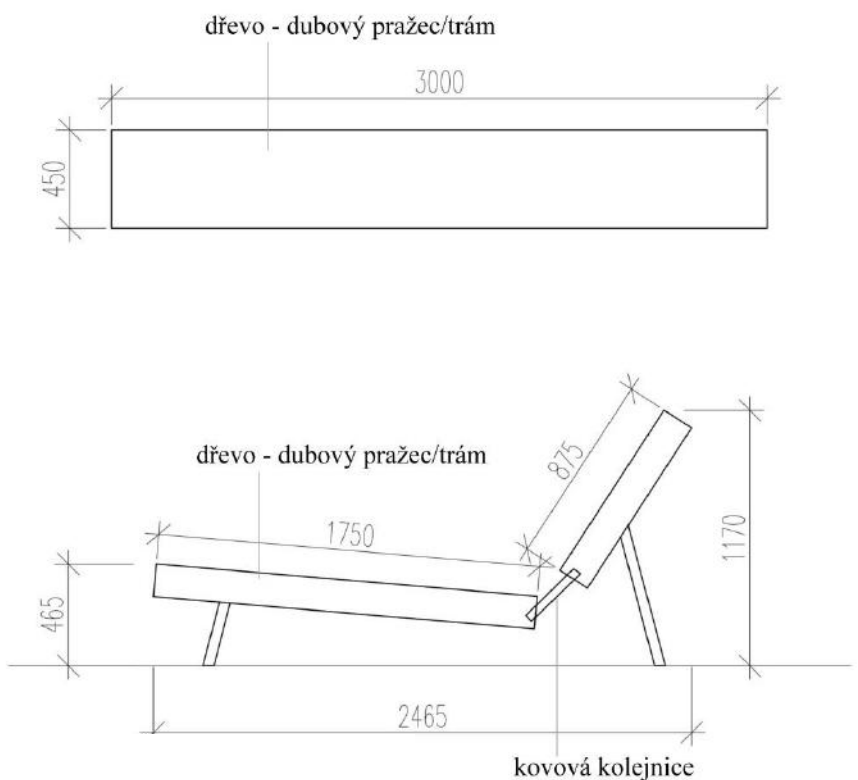
**Pergola s pražci** abstraktně znázorňuje železniční trať. Materiál tvoří kovová konstrukce, na jejíž horní patě jsou umístěny dubové pražce, při pohledu nahoru tak můžeme spatřit vznášející se trať. Tato konstrukce bude porostlá popínavými rostlinami. Z jedné strany se koleje ve štěrkové pěšině dostanou nad terén a přímo se napojí na konstrukci. Kolej bude sloužit jako lanko pro popínavé rostliny.

**Sedací schody** budou vyrobeny z masivních dubových pražců (trámů), symboliku železniční koleje budou v některých částech znázorňovat ocelové pásy - koleje, přivrtané do trámů na velikost sedací plochy, budou tak tvořit sedátka. Sedací schody budou opatřeny kovovým zábradlím.

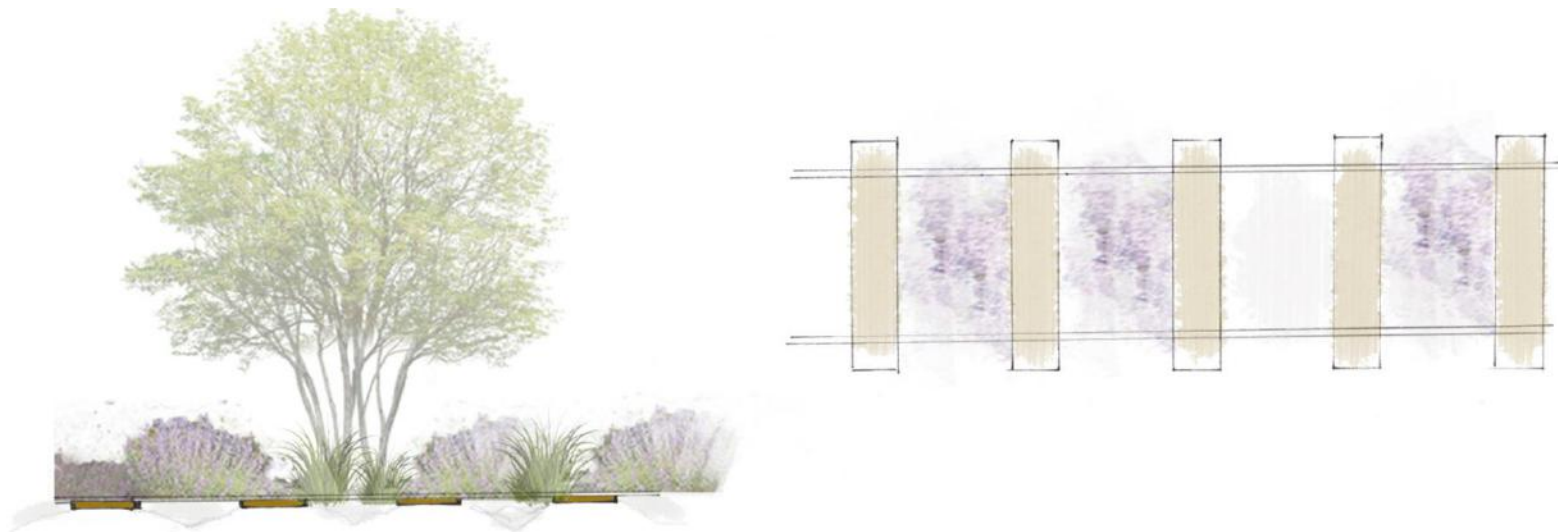
**Mobiliář laviček a lehátek** bude vyroben opět z dubového dřeva, opěrátka budou do sedacích trámů nasazena pomocí kovových kolejnic. Lavičky jsou navrženy ve více variantách provedení.

**Kolejiště ve štěrkové pěšině** budou zarovnané s terénem obrubníku cyklostezky. Část této pěšiny bude sloužit k chůzi, část bude osázená, kdy prostory mezi jednotlivými pražci vytvoří kapsy pro štěrkový záhon. V místech nejbližší k navrženému dětskému hřišti bude kolej vysunuta nad terén do oblouku, ve výšce cca 1 m, pod kterým mohou probíhat děti a v kolejišti přeskakovat z pražce na pražec.

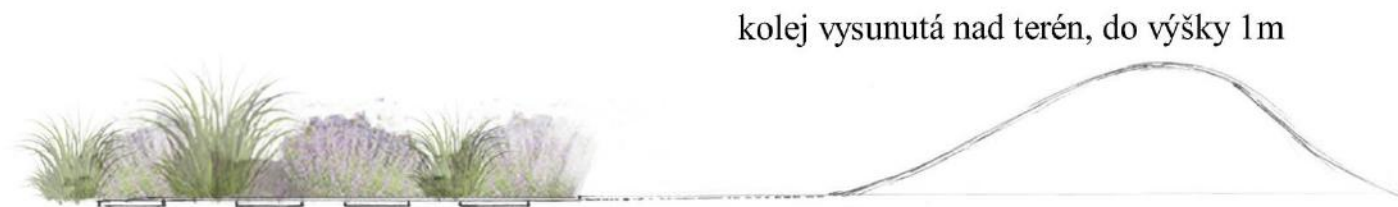
**Železniční koleje tvořící obrubníky** mezi záhonem či trávníkem, v části směrem k divadlu Ponec, budou zapuštěny do terénu štěrkové cesty v rovině, aby při chůzi nebyly cítit. Na straně záhonu bude štěrk samovolně přecházet do záhonu mezi rostliny, za účelem štěrkové mulče.



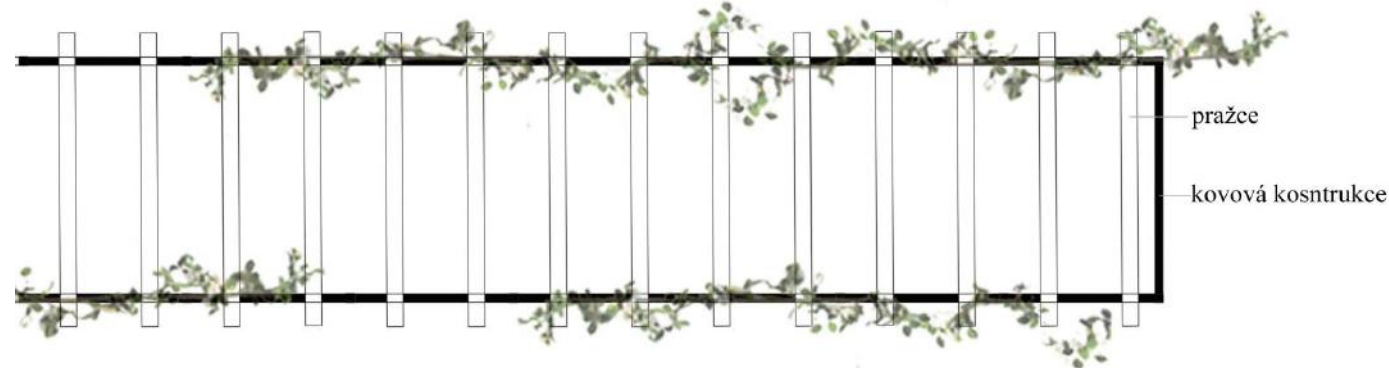
Obr. 132: Mobiliář laviček a lehátek sestaven z dubových pražců a koleji



Obr. 133: Kolejiště ve štěrkové pěšině, štěrkový záhon, kolej vysunutá nad terén jako součást dětských prvků



kolej vysunutá nad terén, do výšky 1m

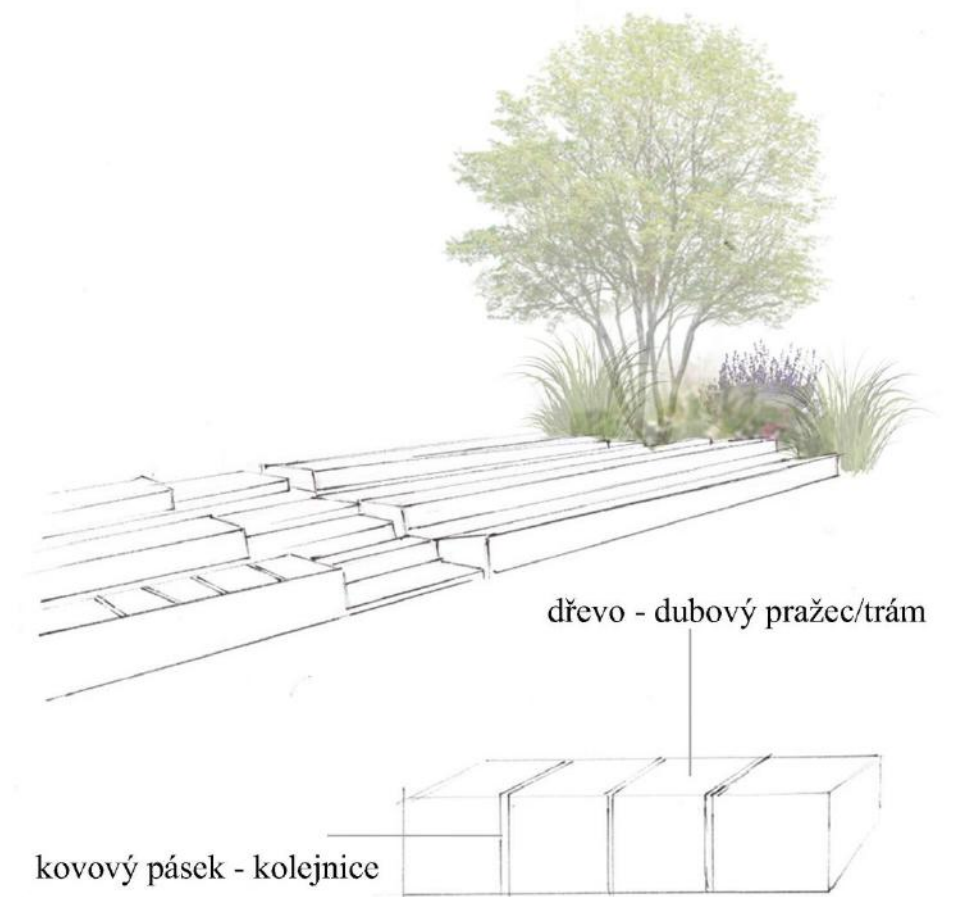


pražce  
kovová konstrukce



kolej

Obr. 134: Sedací schody z dubového dřeva s kovovými prvky symbolizující koleje



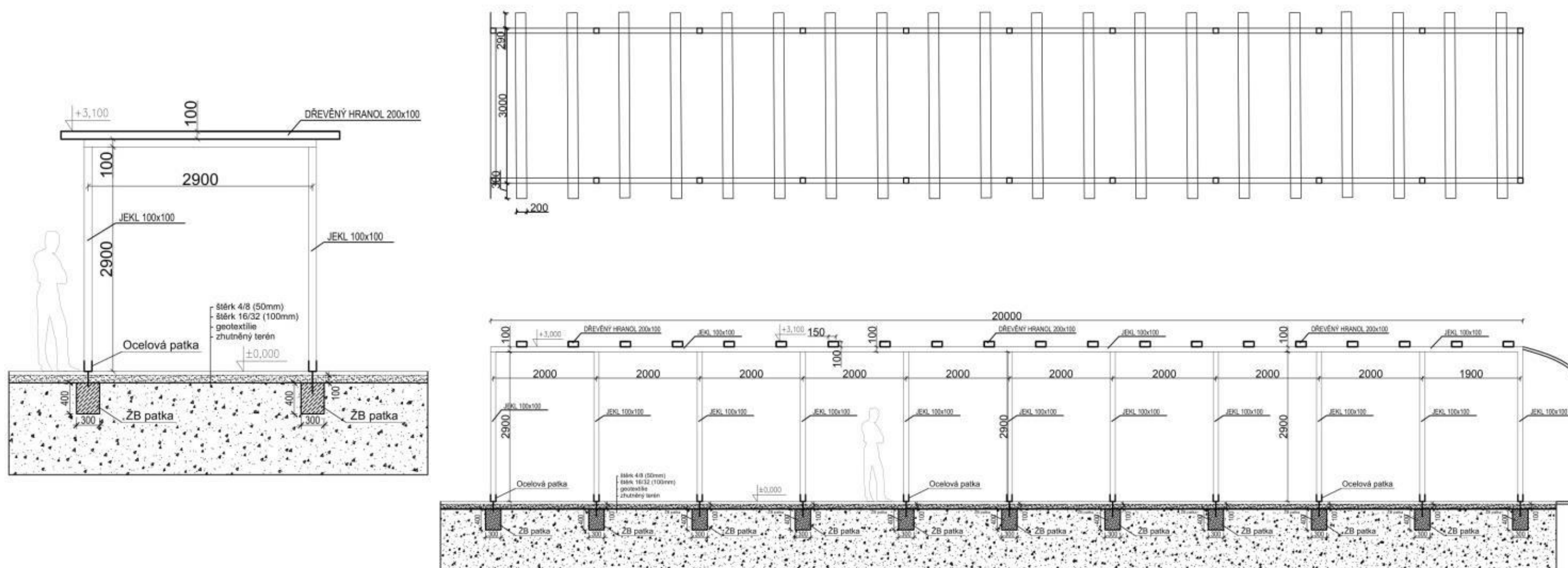
dřevo - dubový pražec/trám

kovový pásek - kolejnice

Obr. 135: Pergola s pražci, kolej

## Technický detail konstrukce železniční pergoly

Prvkem, rozkresleným do technického detailu je pergola s pražci, znázorňující železniční trať.



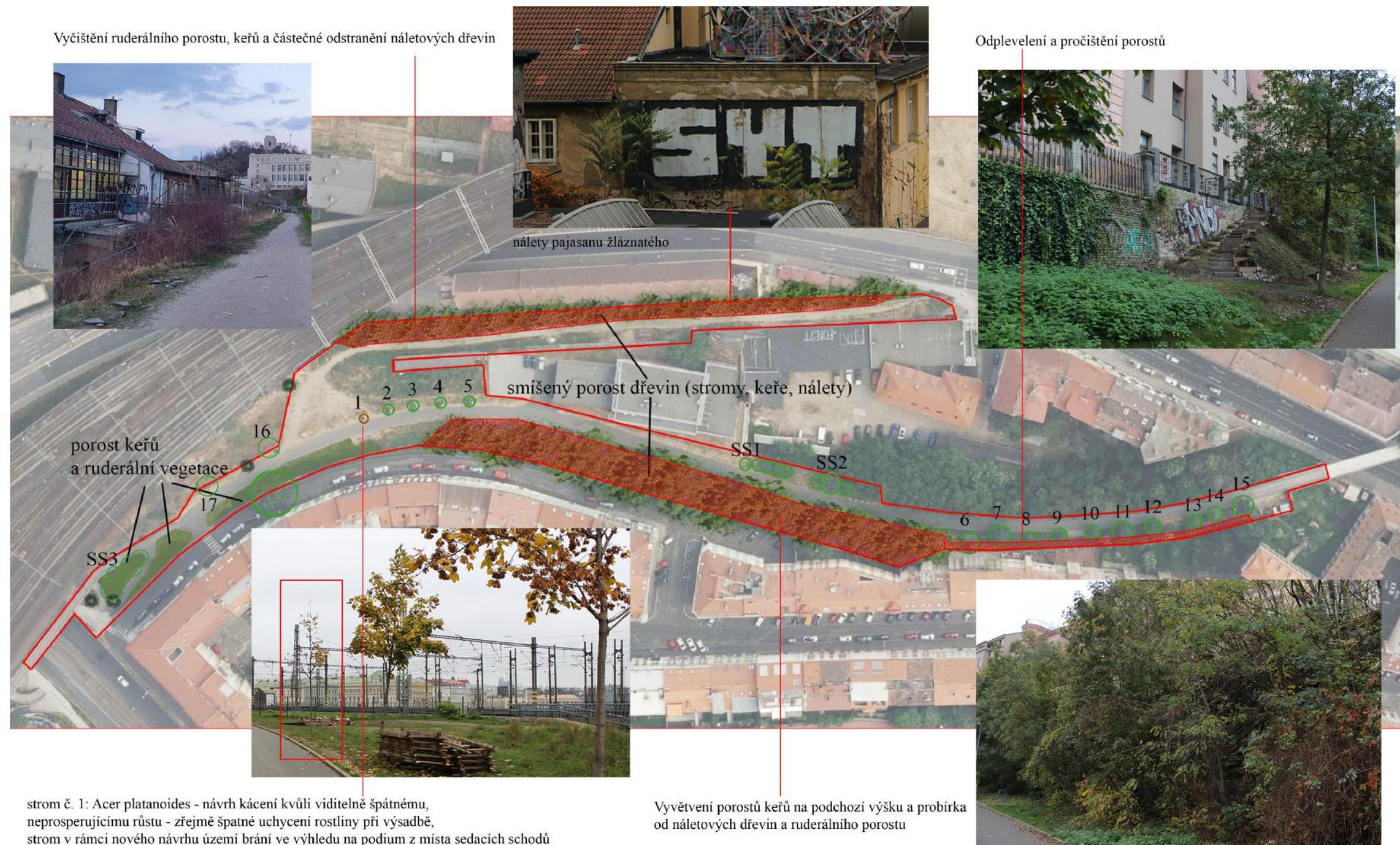
Obr. 136: Technický detail pergoly – kovová konstrukce v černé barvě s dubovými pražci



## Analýza zeleně – kácení

V rámci navrhovaného území dochází ke kácení pouze u jednoho stromu, který vykazuje známky špatného uchycení se při výsadbě. Jedná se o druh *Acer platanoides* a proti ostatním stromům časově stejné výsadby je značně užšího a menšího vzrůstu. Strom se nachází také v území nově navrhované zpevněné plochy mezi pódiem a sedacími schody, tvoří tudíž vizuální bariéru. Strom je navržen ke kácení či k přesunutí na jiné místo, kde by se mu lépe dařilo. Dále jsou k péstebním opatřením navrženy probírky náletových dřevin, pročištění ruderálního porostu a vyvětvení keřů na podchozí

výšku, zejména v místech, kde podle nového návrhu vzniká pěšina uvnitř vegetace – povalový chodník, šterková cesta s kolejnicemi, šterkové záhony v železniční koleji. Prosvětlením porostů také dojde k vizuální prostupnosti a plochy tak budou přehlednější a bezpečnější. Náletové dřeviny zde tvoří převážně nálety druhu pajasanu (*Ailanthus altissima*), který se nekontrolovaně rozmnožuje, je tedy potřeba tyto porosty probírat. Tyto zásahy jsou přehledně zaznačeny v mapě, doplněny fotografiemi stávajícího stavu konkrétních vegetačních prvků.



strom č. 1: *Acer platanoides* - návrh kácení kvůli viditelně špatnému, neprosperujícímu růstu - zřejmě špatné uchycení rostliny při výsadbě, strom v rámci nového návrhu území brání ve výhledu na podium z místa sedacích schodů

Vyvětvení porostů keřů na podchozí výšku a probírka od náletových dřevin a ruderálního porostu

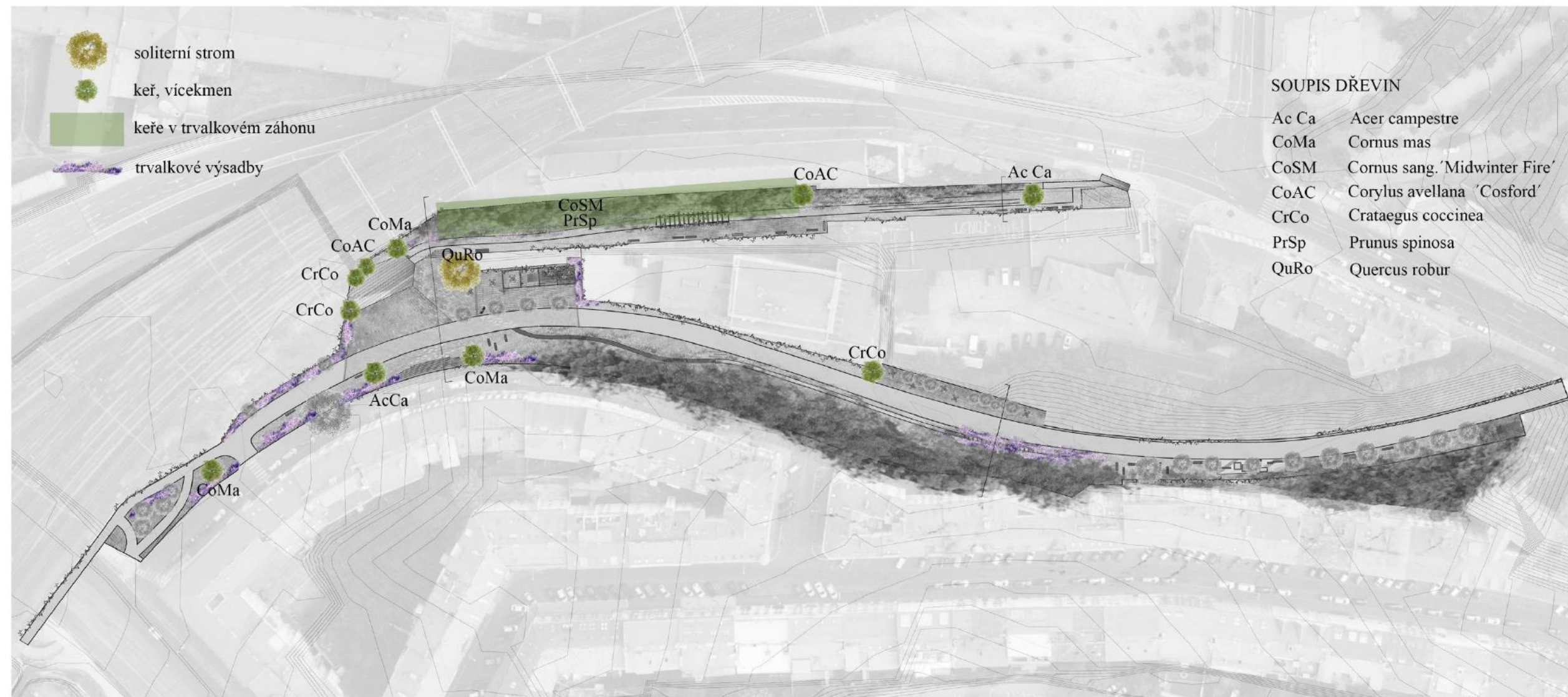
Obr. 137: Mapa navržených péstebních opatření

## Výsadba nové vegetace – OP dřevin

Při návrhu nových výsadeb bylo vycházeno především z potenciální přirozené vegetace a z vegetace současné, dle katalogu biotopů. Území spadá do hercynských dubohabřin, podle potenciální vegetace do lipových doubrav. Již dnes jsou na místě vysázeny podél hlavní cesty duby a javory. Návrh tedy navazuje na současný stav a hlavní dřevinou, kterou je soliterní strom uprostřed společenské plochy, je druh dubu. Vícekmené stromy a keře tvoří javor babyka (*Acer campestre*), dřín (*Cornus mas*), svída (*Cornus sanguinea 'Midwinter Fire'*), líska (*Corylus avellana*), trnka obecná (*Prunus spinosa*) a hloch břekolistý (*Crataegus coccinea*). Tyto dřeviny vnesou an území svými květy a plody barvy od samého jara až do pozdního podzimu. Trnka obená byla schválně zvolena do míst k usedlosti Krenovka, podél

cesty od divadla Ponec, neboť se v těchto místech nachází směrem k budově svah a trnka svými trny zabrání průchodu a také zabrání shlukování se divných existencí v porostech vegetace. Ve svém okolí se tento druh keře již vyskytuje, na území vnese krásu svých květů v ranných jarních dnech.

V mapě jsou zaznačeny jednotlivé druhy dřevin. Pro trvalkové výsadby je vypracován výběr rostlin, dle podmínek daných stanovišť. Na území se nachází plochy silně osluněné, především v místech společenské části, u pódia a podél plotu oddělující železnici. Oproti tomu pás zeleně podél cyklostezky z Vítkova je po většinu dne ve stínu, pod korunami stromů se v některých místech nachází stín suchý. Popínavé rostliny byly zvoleny podle druhů, které se na daném území již teď nacházejí, doplněna byla kvetoucí *Lonicera henryi*, která popne obě pergoly.



Obr. 138: OP druhů dřevin

## ROSTLINNÝ VÝBĚR

### popínavé rostliny



*Lonicera henryi*



*Parthenocissus quinquefolia*



*Hedera helix*

### soliterní strom



### dřeviny



*Corylus avellana* 'Cosford'



*Cornus sang.* 'Midwinter Fire'



*Prunus spinosa*



*Cornus mas*



*Acer campestre*



*Crataegus coccinea*

Obr. 139: Výběr rostlin – dřeviny a popínavé rostliny

Při výběru druhů keřů a vícekmenných dřevin bylo dbáno na barevnou proměnu skrze celý rok. Zvoleny tedy byly druhy keřů kvetoucích brzy na jaře (*Prunus spinosa*, *Cornus mas*), druhy, které

budou své území zdobit svými plody během podzimu (*Crataegus coccinea*) a svými červenými pruty zbarvená svída (*Cornus sanguinea* 'Midwinter Fire') vnese na území barvy i v zimě, v době vegetačního klidu.

## ROSTLINNÝ VÝBĚR

trvalky do slunného záhonu



*Rudbeckia hirta*



*Salvia nemorosa* 'Mainacht'



*Calamintha nepeta*



*Teucrium chamaedrys*



*Sesleria autumnalis*, *Deschampsia cespitosa* 'Palava'

do stinného záhonu



*Bistorta affinis*



*Brunnera macrophylla*



*Anemone hupehensis*



*Alchemilla mollis*

do suchého stínu



*Ajuga reptans*



*Vinca minor*



*Geranium nodosum*



*Epimedium rubrum*

Obr. 140: Výběr rostlin - trvalky

## Vybavení

Rozměry a referenční obrázky k prvkům navržených na území.



Obr. 141: Rozměry a referenční obrázky k prvkům navržených na území.

## Vybavení

Území podél cyklostezky je osvětleno, chybí však osvětlení podél cesty k divadlu Ponec. V tomto území tedy návrh počítá s osvětlením, které by mělo být mírnější a decentní, místo klasických pouličních lamp budou do štěrkové pěšiny zabudovány do terénu bodová světla. Tímto typem osvětlení by byl nasvícen i soliterní strom uprostřed společenské plochy. Decentní nasvícení přinese na území atmosféru i ve večerních hodinách, zároveň bude místo bezpečnější. Nově budou doplněny stojany na kola a nové odpadkové koše. Materiál je zvolen kovový v černé či antracitové barvě, aby korespondoval s ostatním vybavením na území. Toaleta bude použita stejná, jako podél cyklostezky na Vítkov

Obr. 142: Reference nasvícení stromu a ostatního vybavení

Vpravo obr. 143: Povrchy materiálů

reference stojanů na kola



reference odpadkových košů



reference toalety z nově upraveného okolí cyklostezky Vítkova



osvětlení v podobě bodových světél v terénu



## Povrchy použitých materiálů

Napříč celým územím jsou použity různě se opakující stejné druhy materiálů. Tím je celé území sjednoceno. Opakují se zde materiály dubového dřeva, kovu, kolejnic, vibrovaného štěrku a zatravnovací dlažby. Dubové dřevo je použito na podlahu pódia, v podobě dubových trámů na lavičky, sedací schody a pergolu, která znázorňuje železnici. Z kovu jsou konstrukce pergol. Železniční koleje, jak již bylo znázorněno v kapitole Mobiliář s identitou vlakové železnice, se vyskytují v rámci celého území v mnoha podobách, v cestách, u zábradlí plůtků či schodů, v mobiliáři u laviček, lehátek a sedacích schodů. Vibrovaný štěrk pro cesty byl zvolen z důvodu propustnosti pro vodu a také kvůli využití v podobě mulči trvalkových výsadeb. Zatravnovací dlažba zabrání nevzhledným vyšlapaným plochám v místech mobiliáře.



zatravnovací dlažba



kamenná dlažba v trávníku - nášlap



kovová konstrukce

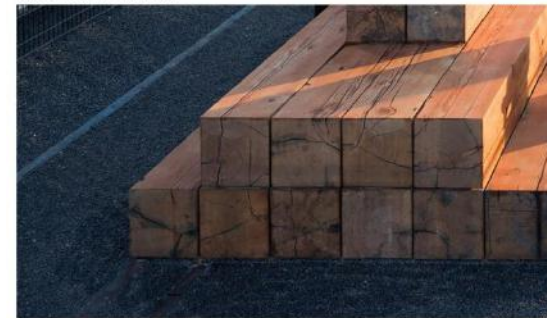
dubová prkna



měkký gumový povrch dětského hřiště



dubové prahce/trámy



železniční koleje



vibrovaný štěrk



kamenné nášlapy v mlatovém povrchu



### 3D model

Fotka rozpracovaného 3D modelu daného území. Terén vytisknutý na 3D tiskárně bude doplněn o okolní zástavbu, zeleň, stávající a navrhovaný stav.



Obr. 144: Rozpracovaný 3D model

## Hrubý rozpočet

### HRUBÝ ROZPOČET

koridor Vítkov, Žižkov, hl. město Praha

### VÝMĚRY - STUDIE

	plocha/prvek	materiál	j	materiál CZK/j	práce CZK/j	celkem CZK	celkem
příprava pozemku	bourací práce	dle reality				0 Kč	
	trávníkový substrát	vrstva 5cm	104,00	m3	1 600 Kč	60 Kč	172 640 Kč
	písek pro založení květnaté louky	vrstva 2cm - pouze v případě úpravy terénu	1,50	m3	700 Kč	60 Kč	1 140 Kč
	doplnění pěstebního substrátu	standardní pěstební substrát vrstva 10 cm	112,00	m3	1 600 Kč	60 Kč	185 920 Kč
	vysadbové plochy nově navržené - kultivace, hnojení, mulče, obruby záhonů	nově navržené	1120,00	m2	120 Kč	60 Kč	201 600 Kč
zpevněné plochy	mlatové plochy	vibrovaný štěrtek	860,00	m2	350 Kč	350 Kč	602 000 Kč
	mlatové plochy	mlat pískové barvy	346,00	m2	350 Kč	350 Kč	242 200 Kč
	zatravnovací dlažba	Godelmann, řada Scada, spára 35 mm, tl. 120 mm	790,00	m2	827 Kč	1 000 Kč	1 443 330 Kč
	kamenné nášlapy	divoké žulové kameny	150,00	m2	540 Kč	150 Kč	103 500 Kč
	kamenná zídka	opěrná zídka, žulový kámen	3,50	m3	2 000 Kč	2 500 Kč	15 750 Kč
	vibrovaný štěrtek	mechanicky zhutněné kamenivo různých frakcí - zhutněné cesty a plochy	86,00	m3	350 Kč	350 Kč	60 200 Kč
	dřevěný schod	dubový trám, olejovaný	22,00	bm	500 Kč	500 Kč	22 000 Kč
	dřevěné nášlapy	dubové pražce	1,40	m3	13 000 Kč	500 Kč	18 900 Kč
	dřevěná terasa/pódium	dubová prkna šířky 150 mm, tl. 30 mm	160,00	m2	2 000 Kč	500 Kč	400 000 Kč
železniční koleje s pražci	pražec dřevěný	1,00	celek	50 000 Kč	10 000 Kč	60 000 Kč	<b>2 967 880 Kč</b>
výsadby	stromy	obvod kmínku 18/20	1,00	ks	10 000 Kč	1 500 Kč	11 500 Kč
	soliterní keře	vysoká kvalita, vel. 150-200	8,00	ks	5 000 Kč	800 Kč	46 400 Kč
	keře	průměrná velikost 40/80 cm	8,00	ks	600 Kč	80 Kč	5 440 Kč
	popínavé rostliny	ko 2l	120,00	ks	70 Kč	25 Kč	11 400 Kč
	trvalky a traviny	<b>1120 m2</b> ; cca 5ks/m2	5600,00	ks	50 Kč	25 Kč	420 000 Kč
	trávník pobytový	válcování, rozvojová péče, výsev	2085,00	m2	70 Kč	120 Kč	396 150 Kč
	luční trávník		75,00	m2	70 Kč	35 Kč	7 875 Kč
	cibuloviny		700,00	ks	10 Kč	10 Kč	14 000 Kč
zábradlí, oplocení	kovové zábradlí	zábradlí z jeklů, antracit, včetně zaměření a montáže	8,50	bm	4 000 Kč	1 000 Kč	42 500 Kč
	kovový plot	plot z jeklů, antracit, čtverce 20x20mm, výška 1,1m, délka 22m, včetně zaměření a montáže	60,00	bm	5 000 Kč	1 000 Kč	360 000 Kč
vybavení	pergola	kovová konstrukce s ocelovými lanky, jekl 100x100, černá barva, celkový rozměr 20x5m	1,00	celek	150 000 Kč		150 000 Kč
	pergola s pražci	kovová konstrukce, jekl 100x100, černá barva, dubové trámy 200x300, celkový rozměr 20x3 m	1,00	celek	150 000 Kč		150 000 Kč
	lavičky a lehátka	dubové pražce (trámy), kovové detaily	26,00	ks	20 000 Kč		520 000 Kč
	stůl s lavicemi	dubové dřevo	1,00	ks	45 000 Kč		45 000 Kč
	mobilní stoly s židlemi	Pražské židle & stolky, kovové, černá barva	10,00	ks			
	sedací schody	dubové pražce	43,50	m3	13 000 Kč	500 Kč	587 250 Kč
	dětské hřiště		1,00	celek	150 000 Kč		150 000 Kč
<b>Celkem bez DPH</b>							<b>6 446 695 Kč</b>
DPH 21%							1 353 806 Kč
<b>Celkem s DPH</b>							<b>7 800 501 Kč</b>

Tab. 5: Hrubý rozpočet nového návrhu



## 8. DISKUZE

Pokud bychom se bavili čistě o zeleni, tedy o vegetačních prvcích ve městech, jaké množství zeleně je hodně? Může být vůbec zeleně přespříliš?

Idea v propojení větších či menších zelených ploch v rámci systému městské zeleně pomocí zelených koridorů naráží na mnoho překážek a aspektů, které v tomto rozvoji brání. Zpřístupnění ploch ulic je mnohdy neslučitelné s jeho proveditelností. Žijeme v době, kdy je automobilový průmysl na vrcholu a města praskají ve švech, co se silničních a prkovacích kapacit týče. Ať procházíme jakoukoliv ulicí v Praze, všude vidíme převážně auta. Lidé musí neustále ve své chůzi překonávat určité překážky. Ať už se jedná o rušné křižovatky, ulice, či právě kolonu zaparkovaných aut. Je jasné, že problém s dopravou ve velkých městech se nevyřeší hned. Ale pokud by došlo alespoň k minimálnímu posunu v oblasti vnímání potřeby a důležitosti zeleně ve městech, potažmo v ulicích, naskytl by se potenciál pro vznik zelených koridorů aspoň v určitých částech města. Zeleně by měla hrát ve struktuře urbanizmu měst a v planování veřejných ploch významnou roli. Její důležitost v zastoupení lidských potřeb v městské krajině je nezpochybnitelná. S úlohou a rolí zeleně ve městech je také úzce spjata zadržování vody a celkové mikroklimatické významy. Zeleně ve městech zlepšuje kvalitu ovzduší a vytváří tak podmínky pro zdravější a příjemnější život ve městech. Cesty spojující zelené plochy by měly být pohodlným a bezpečným přechodem, zároveň klidovou zónou pro své obyvatele. Ulice by měly sloužit lidem. Kromě umožnění plynulého přechodu mezi jednotlivými plochami zeleně mohou být samy o sobě atraktivní a zážitkovou trasou, cestou, kde si každý z nás najde subjektivní prožitek z prostoru. Cestou, při které bude mít člověk důvod zpomalit, zastavit se či trávit ve své ulici svůj volný čas, potkávat se s přáteli, seznamovat se sousedy. Odsatraněním alespoň části aut, v místech významných, potenciálně vhodných koridorů pro propojení významných zelených ploch, by došlo k daleko většímu užívání ulic lidmi. Ulice je veřejný prostor, který by měl být využíván ve stejné míře, jako park či náměstí. V ulici, která by byla zároveň zelenou oázou, v letních měsících příjemnou plochou pro život, by lidé trávili rádi svůj čas. Tyto ulice v podobě zelených koridorů by se tak nestaly jen průchozím prostorem, které člověka dovedou z místa na místo, ale staly by se tak kvalitním a rovnocenným veřejným prostorem v systému městské zeleně. Ten je také nedílnou součástí městské krajiny, se kterou by měl komunikovat, navazovat na sebe a propojovat se.

Tato práce ukazuje ideové návrhy ozelenění pomyslných zelených koridorů, které se svými občas alespoň minimálními zásahy snaží o představení stavu takového, pokud by se zeleni ve městech a hlavně v ulicích přikládal prvotní význam.

Řešení problematiky zeleně ve městech je nicméně silně vázáno na instituce, památkový úřad, dopravní úřad, technické služby či samotné úřady městských částí. Výraznou překážkou v realizaci a rozvoji představují také finance, které jsou potřebné nejen k realizaci vegetačních prvků, ale také k následné rozvojové péči o městskou zeleně.

Při navrhování veřejných prostranství a zelených ploch ve městech je důležité konzultovat projekty napříč všemi příslušnými obory, včetně zástupců krajinné architektury, aby docházelo ke kompromisům vzájemných potřeb a požadavků.

## 9. ZÁVĚR

Systémem městské zeleně je síť propojených ploch, které propojují město s krajinou, zároveň uvnitř měst propojují plochy zeleně s veřejnými prostory. Těmito propojeními vznikají pěší tahy, které mohou být stejně kvalitní jako plochy, které spojují. Prostupnost mezi plochami zeleně napříč celého města patří mezi jedno z neaktuálnějších témat problematiky zeleně a užívání veřejných ploch ve městech. I pěší tahy, přeměnou v zelené koridory, mohou být samy o sobě atraktivním a funkčním veřejným prostorem. Přeměnou ulic v ozeleněné tunely, příjemné k pobytu a přechodu mezi jednotlivými plochami zeleně, může dojít ke kvalitnímu provázanému systému městské zeleně. Vytvořením zelených koridorů dojde nejen ke zkvalitnění života obyvatel, ale může také dojít k navýšení reprezentativního charakteru města. Koncepce moderním měst by tak měla reagovat na dnešní potřeby zeleně ve městech a uplatňovat aktuální principy v navrhování kvalitních veřejných ploch. Ty by se neměly uzavírat, ale naopak nabízet svým obyvatelům. K rozvoji smyslů a k pocitu klidu a relaxace může člověk dosáhnout i v městské krajině.

Vlivem negativních dopadů měnícího se klimatu je kvalita života obyvatel ve městech značně ovlivněna. Strategickým nástrojem pro problém měnícího se klimatu v urbanizovaném prostředí je tedy bezpochyby potenciál v uplatnění zelené infrastruktury ve městech. Použitím vegetačních prvků tak vytváří odolnější, udržitelnější a zdravější město. Důležité je využití potenciálně vhodných míst k ozelenění a vytvoření veřejně přístupných městských prostorů. Neméně důležité je tyto zelené plochy propojovat a zlepšovat tak zdravé prostředí městské krajiny v kontextu širšího měřítka.

Návrhové řešení vybraných ploch modelového území lze uplatnit nejen jako koncepční podklad pro možný rozvoj města či změnu ozelenění v ulicích, ale také jako návrh pro začlenění zelených koridorů do systému zeleně města, kde mohou plnit funkci veřejného prostoru. Návrh hlavního koridoru může sloužit jako podklad pro rozpracování samostatného projektu revitalizace daného území.

## 10. SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

### *knižní a tištěné materiály*

- BOUČEK, Z. Soustava zelených ploch v sídlech. Acta Průhoniciana, 1984, sv. 48.
- CULEK, M. Biogeografické členění České republiky. Praha: Enigma, 1996. ISBN 808536880-3
- DAMEC, J. Studijní materiál k předmětu Zahradně architektonická tvorba I., II. Lednice: MENDELU, 2011. (2004)
- DAMEC, J. Zahradní a krajinářská tvorba II. – Období 20. století. [poznámky z přednášky]. nepub. 2017.
- FLEKALOVÁ, M. Rekreační využití území. Brno: Mendelova univerzita v Brně, 2015. ISBN 978-80-7509-211-3
- GEHL, J. Cities for people. Washington, DC: Island Press, © 2010. 261 s. ISBN 9781597269841
- GEHL, J. Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství. Boskovice: Albert, 2000. ISBN 80-85834-79-0
- GEHL, J. New city spaces, Danish Architectural Press, Denmark, 2008. ISBN-13 978-87-740-7293-5
- CHYTRÝ, et al., 2010, Katalog biotopů České republiky, AOPK, ČR, ISBN 978-80-87457-03-0
- JACOBS, J. The death and life of great American cities. 50th anniversary ed. New York: Modern Library, 2011. ISBN 978-0-679-64433-0
- JEBAVÝ, M. Systémy sídelní zeleně I. Skripta. 2008
- JELLICOE, G. a S. JELLICOE. The landscape of man: shaping the environment from prehistory to the present day. London: Thames and Hudson, 2000. ISBN 0-500-27819-9
- JIM, C.Y. and W. CHEN. Recreation - Amenity Use and Contingent Valuation of Urban Green Spaces in Guangzhou, China. Landscape and Urban Planning, 2006.
- KRATOCHVÍL, P. Architektura a veřejný prostor. Praha: Zlatý řez, o.s., 2012. ISBN 978-80-903826-4-0
- KUČERA, P. Obnova a rozvoj systému zeleně sídel. Obnova zeleně v podmínkách sídel: sborník vybraných přednášek ze semináře, pořádaného Společností pro zahradní a krajinářskou tvorbu v Luhačovicích ve dnech 26. -28. listopadu 1997. Praha: Společnost pro zahradní a krajinářskou tvorbu. 1997.
- KUČERA, P. Typologie nezastavitelných území: v krajinářské architektuře a krajinném plánování. Vysokoškolské práce. Mendelova zemědělská a lesnická univerzita. Brno, 2002.
- KUPKA, J. Zeleň v historii města. ČVUT v Praze. 1. vyd. 2006. 146. s. ISBN 80-01-03443-7
- LYNCH, K. The image of the city. Praha: Polygon, 2004. ISBN 80-7273-094-0
- MARHOLD, K. Sídlá – urbanistická typologie II., 2.vyd. Praha: Vydavatelství ČVUT, 1996. 231s. ISBN – 80-01-01467-3
- OTRUBA, I. Zahradní architektura: tvorba zahrad a parků. Šlapanice: ERA, 2002. ISBN 80-86517-28-4

PETRÁČKOVÁ, V. aj. KRAUS. Akademický slovník cizích slov. Praha: Academia, 1995. ISBN 80-200-0523-4

PETRÁČKOVÁ, V. a J. KRAUS. Akademický slovník cizích slov. II. díl L-Ž. Praha: Academia, 1995. ISBN 80-200-0524-2

QUITT, E. Klimatické oblasti Československa. Brno: Československá akademie věd, 1971.

ŠIMEK, P. Městská zeleň. In ŠRYTR, P. Městské inženýrství. 2. Praha: Academia, 2001. ISBN 80-2000440

ŠIMEK, P. Vegetační prvky, udržovací péče a systém zeleně sídla. 2002.

ŠIMEK, P. a L. ŠTEFL. Systémy zeleně malých měst. In Zahrada – park – krajina. Praha, 2014. sv. XXIV., č. 3, s. 60-64. ISSN 1211-1678

ŠRYTR, P. Městské inženýrství. Praha: Academia, 1998. 1. ISBN 80-200-0663-X

WHYTE, H. W. On what makes public spaces fail what makes them succeed. 2013.

WILHELMOVÁ, Dana. Teorie a vývoj zahradní architektury II. – Období 19. století. [poznámky z přednášky]. nepub. 2016.

WILHELMOVÁ, Dana. Teorie a vývoj zahradní architektury II. – Starověk a antika. [poznámky z přednášky]. nepub. 2016.

WILHELMOVÁ, D. a J. DAMEC. Zahrada a město: katalog výstavy. Brno: Mendelova univerzita v Brně, 2015. ISBN 978-80-7509-312-7

*online zdroje*

ANLAUF, T. Zehn Jahre Petuelpark Ring frei. [online]. 2015 Available from <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/zehn-jahre-petuelpark-ring-frei-1.2503427> (accessed February 2022)

Coulée verte René - Dumont. [online]. 2021 Available from [https://cs.wikipedia.org/wiki/Coul%C3%A9e\\_vert%C3%A9\\_Ren%C3%A9-Dumont](https://cs.wikipedia.org/wiki/Coul%C3%A9e_vert%C3%A9_Ren%C3%A9-Dumont) (accessed March 2022)

Čínská zahrada - Wikipedia. [online]. 2017 [cit. 2021-09-15]. Dostupné z: [https://cs.wikipedia.org/wiki/%C4%8C%C3%ADnsk%C3%A1\\_zahrada](https://cs.wikipedia.org/wiki/%C4%8C%C3%ADnsk%C3%A1_zahrada)

DAMEC, J. Krajinářská architektura na přelomu 20. a 21. století. Trendy ve veřejné zeleni [online]. Lednice: Zahradnická fakulta MZLU, 2006, 19. - 20. 9. [cit. 2022-01-17]. Dostupné z: <http://www.cbks.cz/VerejnaZelen06/prispevky/Damec.pd>

Der Petueltunnel mit Park. [online]. 2021 Available from <https://www.schoene-stadtfuehrung-muenchen.de/themenrundgaenge/der-petueltunnel-mit-park/> (accessed February 2022)

Ebenezer Howard. [online]. 2021 [cit. 2022-01-17]. Dostupné z: [https://cs.wikipedia.org/wiki/Ebenezer\\_Howard](https://cs.wikipedia.org/wiki/Ebenezer_Howard)

WILHELMOVÁ, Dana. Teorie a vývoj zahradní architektury II. – Renesance a novověk. [poznámky z přednášky]. nepub. 2016.

Geologie České republiky. [online]. 2022 [cit. 2022-03-15]. Dostupné z: <http://www.geology.cz/svet-geologie/poznej-geologii/geologie-cr>

Greenway [online]. 2021 [cit. 2022-03-05]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Greenway>

High Line. [online]. 2021 Available from [https://cs.wikipedia.org/wiki/High\\_Line](https://cs.wikipedia.org/wiki/High_Line) (accessed February 2021)

HŘEBEJK, J. Designmag. Architektura. [online]. 2014 [cit. 2022-02-05]. Dostupné z: <https://www.designmag.cz/architektura/52414-new-york-predelal-celou-nadzemku-v-park-high-line.html>

Jak na veřejný prostor [online]. 2019 [cit. 2022-02-05]. Dostupné z: <https://www.insidecor.cz/blog/jak-na-verejny-prostor-musi-byt-dobre-pristupny-a-podporovat-socializaci/>

KRATOCHVÍL, P. ČT24: Veřejný prostor opravdu pro veřejnost [online]. 2017 [cit. 2022-02-05]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/kultura/2297947-verejny-prostor-opravdu-pro-verejnost-60-inspiraci-predstavuje-vystava>

Krenovka. [online]. 2021 [cit. 2022-03-15]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Krenovka>

LINDORFER, H. Petuelpark und Petuelunnel. [online]. 2012 Available from <https://www.nuernbergluftbild.de/luftbilder/481-muenchen-petuelpark-und-petuelunnel-luftaufnahme> (accessed February 2022)

Lipová doubrava. [online]. 2012 [cit. 2022-03-15]. Dostupné z: <https://kolowrat.webnode.cz/news/tb-lipova-doubrava/>

MARSH, J. The Promenade Plantée Paris. The good life France. [online]. 2021 Available from <https://thegoodlifeFrance.com/the-promenade-plantee-paris-the-most-unusual-park-in-the-city/> (accessed March 2022)

MATHIEUX, P. Promenade Plantée. Architectuur. Paris. [online]. 2011 Available from <http://architectuur.com/architecture/promenade-plantee> (accessed March 2022)

MERTA, D. ČT24: Veřejný prostor opravdu pro veřejnost [online]. 2017 [cit. 2022-02-05]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/kultura/2297947-verejny-prostor-opravdu-pro-verejnost-60-inspiraci-predstavuje-vystava>

Modro-zelená infrastruktura. [online]. 2021 [cit. 2021-12-12]. Dostupné z: [https://cs.wikipedia.org/wiki/Modro-zelen%C3%A1\\_infrastruktura](https://cs.wikipedia.org/wiki/Modro-zelen%C3%A1_infrastruktura)

MRÁČKOVÁ, M. Zmizelý Žižkov. [online]. 2018 [cit. 2022-02-05]. Dostupné z: <https://cosa.cz/wp-content/uploads/2018/10/Zmizely-Zizkov-pruvodce-Marketa-Mrackova-2018-dvojstrany-web.pdf>

LOUDOLF, P. a R. DARKE. Gardens of the High Line: Elevating the Nature of Modern Landscapes. [online]. 2017 Available from <https://www.gardenista.com/posts/high-line-nyc-an-insiders-guide-from-landscape-designer-piet-oudolf/> (accessed February 2022)

Petuel Park. [online]. 2021 Available from <https://una.city/nbs/munich/petuelpark> (accessed February 2022)

Prague city line. Historie Žižkova [online]. 2022 [cit. 2022-03-15]. Dostupné z: <http://www.praguecityline.cz/kulturni-zivot-v-praze/historie-zizkova>

Praha neznámá. Vinohrady. [online]. 2022 [cit. 2022-03-15]. Dostupné z: <https://www.prahaneznama.cz/praha-2/vinohrady/>

Praha 3. Kde se vzal na Žižkově Bulhar [online]. 2021 [cit. 2022-03-15]. Dostupné z: <https://www.praha3.cz/aktualne-z-trojky/zpravy/retrospektiva/kde-se-vzal-na-zizkove-bulhar-n1128398.htm>

Project for public spaces [online]. 2021 Available from <https://www.pps.org/> (accessed January 2022)

Projekt1. [online]. 2022 Available from <http://www.oabertram.de/projekt1.html> (accessed February 2022)

Promenade Plantée du viaduc des Arts. [online]. 2021 Available from <https://www.cirkwi.com/fr/circuit/32865-promenade-plantee-du-viaduc-des-arts> (accessed March 2022)

Riegrový sady. [online]. 2021 [cit. 2022-03-12]. Dostupné z: [https://cs.wikipedia.org/wiki/Riegrový\\_sady](https://cs.wikipedia.org/wiki/Riegrový_sady)

SOUKUP, T. Demografická studie. MČ Praha 3. [online]. 2021 [cit. 2022-03-25]. Dostupné z: <https://www.praha3.cz/getFile/case:show/id:1130743/2021-06-11%2011:38:11.000000>

Teorie stádií vývoje měst a diferenciální urbanizace [online]. 2006 [cit. 2022-03-15]. Dostupné z: <https://web.natur.cuni.cz/~slamak/stages.html>

The High Line. Connections. [online]. 2021 Available from [https://www.thehighline.org/connections/?utm\\_source=highline&utm\\_medium=website-homepage&utm\\_content=connectionsannouncement&utm\\_campaign=connectionsannouncement](https://www.thehighline.org/connections/?utm_source=highline&utm_medium=website-homepage&utm_content=connectionsannouncement&utm_campaign=connectionsannouncement) (accessed February 2022)

The High Line. History. [online]. 2021 Available from <https://www.thehighline.org/history> (accessed February 2022)

The High Line. Visit. [online]. 2021 Available from <https://www.thehighline.org/visit> (accessed 2022)

TÓTH, A., HALAJOVÁ, D. a P. HALAJ. Green infrastructure: a strategic tool for climate change mitigation in urban environments. Faculty of Horticulture and Landscape Engineering, Slovak

University of Agriculture in Nitra. [online]. 2015 Available from [https://www.researchgate.net/publication/279718301\\_Green\\_Infrastructure\\_A\\_Strategic\\_Tool\\_for\\_Climate\\_Change\\_Mitigation\\_in\\_Urban\\_Environments](https://www.researchgate.net/publication/279718301_Green_Infrastructure_A_Strategic_Tool_for_Climate_Change_Mitigation_in_Urban_Environments) (accessed February 2022)

Typologie základních ploch [online]. 2016 [cit. 2022-02-15]. Dostupné z: [http://user.mendelu.cz/xkucera0/soubory/fcni\\_typy.htm](http://user.mendelu.cz/xkucera0/soubory/fcni_typy.htm)

Urbanizace [online]. 2021 [cit. 2022-03-05]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Urbanizace>

Usedlost Miranka [online]. 2022 [cit. 2022-03-20]. Dostupné z: <https://www.pamatkovykatalog.cz/usedlost-miranka-1487565>

Územně analytické podklady hl. m. Prahy. Textová část ÚAP 2010. Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy [online]. 2010 [cit. 2022-03-15]. Dostupné z: <http://www.iprpraha.cz/clanek/101/textovacast>

VÁVRA, D. ČT24: O architektuře a veřejném prostoru [online]. 2017 [cit. 2022-02-05]. Dostupné z: <https://ct24.ceska televize.cz/kultura/2265217-david-vavra-a-eva-jiricna-o-architektuře-a-verejnem-prostoru-nestaci-zasadit-strom>

Veřejný prostor [online]. [cit. 2022-01-23]. Dostupné z: <https://www.promenyprimesta.cz/cz/verejny-prostor/verejny-prostor.html>

VOREL I., (aktualizace BALABÁNOVÁ, P., KYSELKA, I.). Pravidla územního plánování - C.5 Zeleň, [online] ÚÚR Brno, 2006. (aktualizace 2009). [cit. 2022-01-15]. Dostupné z: <http://www.uzemi.eu/pojmy/m%C4%9Bstsk%C3%A1%20zele%C5%88,%20ve%C5%99ejn%C3%A1%20zele%C5%88>

Význam modrozelené infrastruktury. [online]. 2020 [cit. 2022-03-15]. Dostupné z: <http://k2n-landscape.com/2020/04/15/vyznam-modrozelené-infrastruktury/>

Zahradní město. [online]. 2021 [cit. 2022-01-23]. Dostupné z: [https://cs.wikipedia.org/wiki/Zahradn%C3%AD\\_m%C4%9Bsto](https://cs.wikipedia.org/wiki/Zahradn%C3%AD_m%C4%9Bsto)

Základy regionální geologie České republiky. [online]. 2022 [cit. 2022-03-15]. Dostupné z: [http://geologie.vsb.cz/geologie/KAPITOLY/11\\_REGION%C3%81LN%C3%8D\\_GEO/11\\_regionalka.htm](http://geologie.vsb.cz/geologie/KAPITOLY/11_REGION%C3%81LN%C3%8D_GEO/11_regionalka.htm)

Zelené pásy. [online]. 2009 [cit. 2022-01-15]. Dostupné z: [https://up.webmap.cz/stredocesky/zelenepasy/htm/\\_up/texty/AE\\_all.pdf](https://up.webmap.cz/stredocesky/zelenepasy/htm/_up/texty/AE_all.pdf)

Zeleň ve městě – město v zeleni. Seminář AUÚP. Mimořádná příloha časopisu Urbanismus a územní rozvoj č. 4/2011. Brno UÚR. Praha MPMR ČR. 1. vydání. [online]. 2011 [cit. 2022-03-05]. Dostupné z: [https://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2011/2011-04/31\\_zelen.pdf](https://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2011/2011-04/31_zelen.pdf)

Žižkov [online]. 2022 [cit. 2022-03-21]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/%C5%BDi%C5%BEkov>

19. století – Wikipedie. [online]. 2018 [cit. 2021-09-18]. Dostupné z: [https://cs.wikipedia.org/wiki/19.\\_stolet%C3%AD](https://cs.wikipedia.org/wiki/19._stolet%C3%AD)

*Vyhlášky, normy, legislativní dokumenty*

Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení)

## 11. SEZNAM OBRÁZKŮ, GRAFŮ A TABULEK

Obr. 1: Diagram hlavních principů návrhu při tvorbě veřejných prostranství (zdroj: [www.pps.org](http://www.pps.org))

Obr. 2: Prostor dotvářený lidmi a budovami (zdroj: [https://gehlpeople.com/blog/a-living-landscape-1/attachment/life-space-buildings-landscape\\_borderless/](https://gehlpeople.com/blog/a-living-landscape-1/attachment/life-space-buildings-landscape_borderless/))

Obr. 3: Hlavní bulváry postavené v centru města Paříže v letech 1850-1870

(zdroj: [https://cs.wikipedia.org/wiki/P%C5%99estavba\\_Pa%C5%99%C3%AD%C5%BEE\\_b%C4%9Bhem\\_druh%C3%A9ho\\_c%C3%ADsa%C5%99stv%C3%AD](https://cs.wikipedia.org/wiki/P%C5%99estavba_Pa%C5%99%C3%AD%C5%BEE_b%C4%9Bhem_druh%C3%A9ho_c%C3%ADsa%C5%99stv%C3%AD))

Obr. 4: Soutěžní projekt na rozšíření města Vídně, Ludwig von Förster, 1858 (zdroj: <https://www.19thc-artworldwide.org/spring16/anderson-reviews-vienna-ringstrasse-the-making-of-a-grand-boulevard>)

Obr. 5: Typologie systémů zeleně (zdroj: SVOBODOVÁ, 2010, Analýza stavu a návrh rozvoje systému zeleně města Dobříš)

Obr. 6: Koncepce zahradních měst podle E. Howarda

(zdroj: [https://cs.wikipedia.org/wiki/Zahradn%C3%AD\\_m%C4%9Bsto](https://cs.wikipedia.org/wiki/Zahradn%C3%AD_m%C4%9Bsto))

Obr. 7: Podíl zelených ploch ve městě Vídeň (zdroj: [https://up.webmap.cz/stredocesky/zelenepasy/htm/\\_up/texty/AE\\_all.pdf](https://up.webmap.cz/stredocesky/zelenepasy/htm/_up/texty/AE_all.pdf))

Obr. 8: Podíl zelených ploch ve městě Sheffield (zdroj: [https://up.webmap.cz/stredocesky/zelenepasy/htm/\\_up/texty/AE\\_all.pdf](https://up.webmap.cz/stredocesky/zelenepasy/htm/_up/texty/AE_all.pdf))

Obr. 9: Podíl zelených ploch ve městě Mnichov (zdroj: [https://up.webmap.cz/stredocesky/zelenepasy/htm/\\_up/texty/AE\\_all.pdf](https://up.webmap.cz/stredocesky/zelenepasy/htm/_up/texty/AE_all.pdf))

Obr. 10: Podíl zelených ploch ve městě Valencia (zdroj: [https://up.webmap.cz/stredocesky/zelenepasy/htm/\\_up/texty/AE\\_all.pdf](https://up.webmap.cz/stredocesky/zelenepasy/htm/_up/texty/AE_all.pdf))

Obr. 11: Podíl zelených ploch ve městě Stockholm (zdroj: [https://up.webmap.cz/stredocesky/zelenepasy/htm/\\_up/texty/AE\\_all.pdf](https://up.webmap.cz/stredocesky/zelenepasy/htm/_up/texty/AE_all.pdf))

Obr. 12: Pohled na železnici High Line v roce 1950 (zdroj: <https://www.thehighline.org/history/>)

Obr. 13: Pohled na železnici High Line v roce 1950 (zdroj: <https://www.thehighline.org/history/>)

Obr. 14,15: High Line v sukcesním stádiu, před realizací městského parku, foto Joel Sternfeld (zdroj: <https://www.thehighline.org/history>)

Obr. 16-19: Podoba High Line dnes, zanechána identita železničních kolejí

(zdroj: <https://www.thehighline.org/photos/by-photographer/>)

Obr. 20: Petuelpark, letecký pohled

(zdroj: <https://www.schoene-stadtfuehrung-muenchen.de/themenrundgaenge/der-petuel-tunnel-mit-park/>)

Obr. 21: Petuelpark, letecký pohled (zdroj: <https://www.nuernbergluftbild.de/luftbilder/481-muenchen-petuelpark-und-petuel-tunnel>)

Obr. 22: Petuelpark, řešení mírného svahu

(zdroj: <https://www.schoene-stadtfuehrung-muenchen.de/themenrundgaenge/der-petuel-tunnel-mit-park/>)

Obr. 23: Vstup na Promenade Plantée, bývalá železnice, dnes již opravené a fungující oblouky (zdroj: <https://everintransit.com/paris-park-promenade-plantee/>)

Obr. 24: Schodiště s rostlinami osázenou vertikální stěnou

(zdroj: <https://everintransit.com/paris-park-promenade-plantee/>)

Obr. 25,26: Pohled na Promenade Plantée, vodní kanál a konstrukce porostlá popínavými rostlinami

(zdroj: <https://inhabitat.com/paris-promenade-plantee-gave-inspiration-to-new-yorks-high-line-park-promenade-plantee2/>)

Obr. 27: Kresba promenády v celé její délce (zdroj: <https://thegoodlifefrance.com/the-promenade-plantee-paris-the-most-unusual-park-in-the-city/>)

Obr. 28: Historická fotka Le Viaduc (zdroj: <https://www.philippemathieux.com/promenade-plantee-paris-coulee-verte-rene-dumont>)

Obr. 29: Promenade Plantée, pohled na bývalou železnici a dnes již fungující kavárny a obchůdky v obloucích promenády (zdroj: <https://www.theguardian.com/travel/2017/jun/07/paris-promenade-plantee-free-elevated-park-walkway-bastille-bois-de-vincennes>)

Obr. 30: Promenade Plantée, kovové konstrukce popnuté rostlinami

(zdroj: <https://pariseastvillage.com/en/listings/la-coulee-verte/>)

Obr. 31: Pohled na visutou lávku a velkou travnatou plochu parku Requilly Garden (zdroj:

<https://rove.me/de/to/paris/la-coulee-verte>)

Obr. 32: Lokalizace v rámci České republiky (zpracoval: autor)

Obr. 33: Lokalizace v rámci hl. města Prahy – MČ Vinohrad

(zdroj: <https://www.geoportalpraha.cz/cs/mapy/mapy-mc-ke-stazeni>)

Obr. 34: Lokalizace v rámci hl. města Prahy – MČ Žižkov

(zdroj: <https://www.geoportalpraha.cz/cs/mapy/mapy-mc-ke-stazeni>)

Obr. 35: Lokalizace v rámci městských částí, ortofoto (zdroj: [mapy.cz](https://www.mapy.cz))

Obr. 36: Hranice řešeného území a lokalizace jednotlivých koridorů v rámci širšího území (podklad: [iprpraha.cz](https://www.iprpraha.cz), vypracoval: autor)

Obr. 37, 38: Mapy hranic katastrálních území městských částí Prahy 2 a Prahy 3

(zdroj: <https://www.geoportalpraha.cz/cs/mapy/mapy-mc-ke-stazeni>)

Obr. 39, 40: Pohled na železniční most přes křižovatku U Bulhara

(zdroj: [https://www.idnes.cz/cestovani/po-cesku/zanikle-trate-dil-50-prazska-spojovaci-draha-hrabovka-zizkov.A211202\\_214619\\_po-cesku\\_vrja](https://www.idnes.cz/cestovani/po-cesku/zanikle-trate-dil-50-prazska-spojovaci-draha-hrabovka-zizkov.A211202_214619_po-cesku_vrja))

Obr. 41: Bývalý pražský železniční uzel (zdroj: <https://cosa.cz/wp-content/uploads/2018/10/Zmizely-Zizkov-pruvodce-Marketa-Mrackova-2018-dvojstrany-web.pdf>)

Obr. 42, 43: Pohled na železniční most přes ulici Husitská – most Malá Hrabovka, vlevo na fotce lze vidět kousek divadla Ponoc (zdroj: [https://www.idnes.cz/cestovani/po-cesku/zanikle-trate-dil-50-prazska-spojovaci-draha-hrabovka-zizkov.A211202\\_214619\\_po-cesku\\_vrja](https://www.idnes.cz/cestovani/po-cesku/zanikle-trate-dil-50-prazska-spojovaci-draha-hrabovka-zizkov.A211202_214619_po-cesku_vrja))

Obr. 44, 45: Most Malá a Velká Hrabovka (zdroj: <https://cosa.cz/wp-content/uploads/2018/10/Zmizely-Zizkov-pruvodce-Marketa-Mrackova-2018-dvojstrany-web.pdf>)



Obr. 46, 47: Pohled na starý Žižkov (zdroj: <http://www.praguecityline.cz/kulturni-zivot-v-praze/historie-zizkova?nggpage=2>)

Obr. 48, 49: Vyvýšený železniční most Velká Hrabovka, vpravo Malá Hrabovka a vrch Vítkov (zdroj: <https://cosa.cz/wp-content/uploads/2018/10/Zmizely-Zizkov-pruvodce-Marketa-Mrackova-2018-dvojstrany-web.pdf>)

Obr. 50, 51: Historické mapy bývalých železničních tratí mezi Prahou a okolím Historické mapy bývalých železničních tratí mezi Prahou a okolím. Dnešní hlavní nádraží Praha se jmenovalo Nádraží dráhy císaře Františka Josefa. Vrch Vítkov byl objízdný vlaky z obou stran, přes dnes již zrušené železniční mosty Velká a Malá Hrabovka. (zdroj: <https://cosa.cz/wp-content/uploads/2018/10/Zmizely-Zizkov-pruvodce-Marketa-Mrackova-2018-dvojstrany-web.pdf>)

Obr. 52-55: Koleje železniční Spojovací dráhy, vedoucí pod Vítkovem a přes most Malá Hrabovka Hrabovskou spojkou k hlavnímu nádraží Praha. Železniční spojení přes most malá Hrabovka bylo ukončeno v roce 2005. Poslední vlak touto železniční tratí projel v prosinci roku 2005. (zdroj: [https://www.idnes.cz/cestovani/po-cesku/zanikle-trate-dil-50-prazska-spojovaci-draha-hrabovka-zizkov.A211202\\_214619\\_po-cesku\\_vrja](https://www.idnes.cz/cestovani/po-cesku/zanikle-trate-dil-50-prazska-spojovaci-draha-hrabovka-zizkov.A211202_214619_po-cesku_vrja))

Obr. 56, 57: Demontace mostu malá Hrabovka, rok 2009, na fotce č. 55 lze v pozadí vidět rekonstrukci mostu Velká Hrabovka, který na místě stojí dodnes (zdroj: [https://www.idnes.cz/cestovani/po-cesku/zanikle-trate-dil-50-prazska-spojovaci-draha-hrabovka-zizkov.A211202\\_214619\\_po-cesku\\_vrja](https://www.idnes.cz/cestovani/po-cesku/zanikle-trate-dil-50-prazska-spojovaci-draha-hrabovka-zizkov.A211202_214619_po-cesku_vrja))

Obr. 58, 59: Hlavní nádraží z roku 1900 (zdroj: [https://www.idnes.cz/cestovani/po-cesku/zanikle-trate-dil-50-prazska-spojovaci-draha-hrabovka-zizkov.A211202\\_214619\\_po-cesku\\_vrja](https://www.idnes.cz/cestovani/po-cesku/zanikle-trate-dil-50-prazska-spojovaci-draha-hrabovka-zizkov.A211202_214619_po-cesku_vrja))

Obr. 60: Náměstí Míru (zdroj: <https://www.nardum.cz/narodni-dum/historie/>)

Obr. 61, 62: Riegrovy sady (zdroj: <https://encyklopedie.praha2.cz/park/127-riegrovy-sady>)

Obr. 63: Mapa II. vojenského mapování (zdroj: <https://geoportal.gov.cz/>)

Obr. 64: Mapa III. vojenského mapování (zdroj: <https://geoportal.gov.cz/>)

Obr. 65: Mapa stabilního katastru z roku (zdroj: <https://ags.cuzk.cz/archiv/>)

Obr. 66, 67: Ortofoto snímky modelového území, z let 1938 a 1988 (zdroj: <https://www.dveprahy.cz/>)

Obr. 68: Mapa širších územních vztahů (podklad: [www.geoportalpraha.cz](http://www.geoportalpraha.cz), vypracoval: autor)

Obr. 69: Mapa cyklotras (zdroj: [www.geoportalpraha.cz](http://www.geoportalpraha.cz))

Obr. 70: Mapa provozu a dostupnosti (podklad: [www.geoportalpraha.cz](http://www.geoportalpraha.cz), vypracoval: autor)

Obr. 71: Mapa majetkových vztahů (zdroj: <https://app.iprpraha.cz/apl/app/majetek/index.html>)

Obr. 72: Mapa potenciální přirozené vegetace (zdroj: <https://ags.cuzk.cz/>)

Obr. 73: Mapa půdních typů (zdroj: <https://geoportal.gov.cz/>)

Obr. 74: Mapa modelového území s vrstevnicemi po 5m ukazuje terén (zdroj: <https://ags.cuzk.cz/>)

Obr. 75: Mapa zelených ploch ve městě (zdroj: [www.geoportalpraha.cz](http://www.geoportalpraha.cz))

Obr. 76: Mapa Landcover (zdroj: [www.geoportalpraha.cz](http://www.geoportalpraha.cz))

Obr. 77: Mapa typologie městské krajiny (zdroj: [www.geoportalpraha.cz](http://www.geoportalpraha.cz))

Obr. 78: Mapa celoměstského systému zeleně v hl. městě Praha (zdroj: [www.geoportalpraha.cz](http://www.geoportalpraha.cz))

Obr. 79: Mapa současného stavu zeleně (podklad: [www.geoportalpraha.cz](http://www.geoportalpraha.cz), vypracoval: autor)

Obr. 80 Územní plán hlavního města Prahy – MČ Praha 3, MČ Praha 2 (zdroj: <http://app.iprpraha.cz/js-api/app/vykresyUP/>)

Obr. 81: Koláž z fotek současného stavu (podklad: [www.geoportalpraha.cz](http://www.geoportalpraha.cz), vypracoval: autor)

Obr. 82: Koláž z fotek současného stavu KORIDORU I (podklad: [www.geoportalpraha.cz](http://www.geoportalpraha.cz), vypracoval: autor)

Obr. 83: Koláž z fotek současného stavu KORIDORU II (podklad: [www.geoportalpraha.cz](http://www.geoportalpraha.cz), vypracoval: autor)

Obr. 84: Koláž z fotek současného stavu KORIDORU III (podklad: [www.geoportalpraha.cz](http://www.geoportalpraha.cz), vypracoval: autor)

Obr. 85: Koláž z fotek současného stavu KORIDORU IV (podklad: [www.geoportalpraha.cz](http://www.geoportalpraha.cz), vypracoval: autor)

Obr. 86, 87: Současný stav ulice Vinohradské (foto: autor)

Obr. 88, 89: Současný stav ulice Jana Želivského (foto: [google.cz](http://google.cz))

- Obr. 90: Mapa s fotkami výhledů napříč územím koridoru mezi Vítkovem a náměstím W.Churchilla (podklad: [www.geoportalpraha.cz](http://www.geoportalpraha.cz), vypracoval: autor)
- Obr. 91: Problémová mapa (podklad: [www.geoportalpraha.cz](http://www.geoportalpraha.cz), vypracoval: autor)
- Obr. 91: Mapa jednotlivých koridorů (podklad: [www.geoportalpraha.cz](http://www.geoportalpraha.cz), vypracoval: autor)
- Obr.92 : Mapa se zaznačením daného koridoru (podklad: [www.geoportalpraha.cz](http://www.geoportalpraha.cz), vypracoval: autor)
- Obr.93: Vizualizace ozelenění KORIDORU II – stromořadí u cesty podél rušné silnice Seifertova (vypracoval:autor)
- Obr.94-96: Fotodokumentace probíhajících prací v prostoru před Churchill Square – v návaznosti na nástupiště hlavního nádraží, které je z tohoto místa lehce dostupné (foto: autor)
- Obr. 97: Stávající stav KORIDORU III (foto: autor)
- Obr. 98, 99:Mapa se zaznačením daného koridoru, reference dlažby (podklad: [www.geoportalpraha.cz](http://www.geoportalpraha.cz), vypracoval: autor)
- Obr. 100: Vizualizace ozelenění KORIDORU III – zelený chodník (vypracoval: autor)
- Obr. 101, 102: Referenční obrázky možného přidání zeleně do ulic, fotka červených květináčů s popínavými rostlinami pochází z Vídně (zdroj: pinterest)
- Obr. 103: Mapa se zaznačením daného koridoru (podklad: [www.geoportalpraha.cz](http://www.geoportalpraha.cz), vypracoval: autor)
- Obr. 104: Reference ulice využité k pobytu a užívání lidmi (foto: autor)
- Obr. 105: Kóta šířky ulice, se zaznačením šířky průjezdu, kdy minimální šířka pro průjezd složek záchranného systému činí 3,5 m (vypracoval: autor)
- Obr. 106: Stávající stav KORIDORU IV (foto:autor)
- Obr. 107, 108: Vizualizace dvou variant ozelenění ulice KORIDORU IV – zahrada v městské krajině (vypracoval: autor)
- Obr 109, 110: Referenční obrázky stromů v ulicích a zatravněné tramvajové pásy (zdroj: google.cz)
- Obr. 111: Fotografie současného stavu KORIDORU V (foto: autor)
- Obr. 112: Mapa se zaznačením daného koridoru (podklad: [www.geoportalpraha.cz](http://www.geoportalpraha.cz), vypracoval: autor)
- Obr. 113: Vizualizace ozelenění KORIDORU V (vypracoval: autor)
- Obr. 114: Reference zeleného tunelu (zdroj: pinterest)
- Obr. 115: Fotografie současného stavu KORIDORU I (foto: autor)
- Obr. 116: Mapa se zaznačením daného koridoru (podklad: [www.geoportalpraha.cz](http://www.geoportalpraha.cz), vypracoval: autor)
- Obr. 117: Vizualizace ozelenění KORIDORU VI (vypracoval: autor)
- Obr. 118: Koláž z fotek blízkého okolí KORIDORU I (vypracoval: autor)
- Obr. 119: Koncept funkcí (vypracoval: autor)
- Obr. 120: Jednoduchý koncept s referenčními obrázky (vypracoval: autor)
- Obr. 121: Koláž obrázků symboliky spjaté s modelovým územím (vypracoval: autor)
- Obr. 122: Vizualizace pódia a částečné odclonění železniční trati výsadbami trvalek a vícekmenných keřů. Výhled na Pražský hrad orámován vegetací (vypracoval: autor)
- Obr. 123: Vizualizace vstupu na území, ukázka možného občerstvení a posezení (vypracoval: autor)
- Obr. 124: Vizualizace centrální části území, mlatový povrch cyklostezky, zatravnovací dlažba, pódium a naproti sedací schody, vidět lze také orámování výhledu na Pražský hrad (vypracoval: autor)
- Obr. 125: Pohled od pódia na kovovou pergolu porostlou popínavými rostlinami, v centrální části mobilní posezení pod korunou solitérního stromu., zatravnovací dlažba, rám výhledu (vypracoval: autor)
- Obr. 126: Pohled na území směrem od pódia k divadlu Ponec – do šterkové pěšiny zapuštěné barevné koleje, barevné lavičky a pás tvořený trvalkovo-keřovou výsadbou, konec cesty ukončen vícekmennem (vypracoval: autor)
- Obr. 127: Návrh užití cyklostezky směrem k Vítkovu v celé její šíři – vpravo pochozí železniční koleje se šterkovým záhonem, vlevo zatravnovací dlažba s mobilním posezením pod korunami vícekmenných keřů (vypracoval: autor)
- Obr. 128: Řez AA' (vypracoval: autor)
- Obr. 129: Řez BB' (vypracoval: autor)

Obr. 130: Řez CC' (vypracoval: autor)

Obr. 131: Zaznačení lokality s barevnými prvky vybavení – mobiliář, koleje (vypracoval: autor)

Obr. 132: Mobiliář laviček a lehátek sestaven z dubových prážců a koleji (vypracoval: autor)

Obr. 133: Kolejiště ve štěrkové pěšině, štěrkový záhon, kolej vysunutá nad terén jako součást dětských prvků (vypracoval: autor)

Obr. 134: Sedací schody z dubového dřeva s kovovými prvky symbolizující koleje (vypracoval: autor)

Obr. 135: Pergola s pražci, kolej (vypracoval: autor)

Obr. 136: Technický detail pergoly – kovová konstrukce v černé barvě s dubovými pražci (vypracoval: autor)

Obr. 137: Mapa navržených pěstebních opatření (vypracoval: autor)

Obr. 138: OP druhů dřevin (vypracoval: autor)

Obr. 139: Výběr rostlin – dřeviny a popínavé rostliny (vypracoval: autor)

Obr. 140: Výběr rostlin – trvalky (vypracoval: autor)

Obr. 141: Rozměry a reference navrhovaného vybavení (vypracoval: autor)

Obr. 142: Reference nasvícení stromu a ostatního vybavení (vypracoval: autor)

Obr. 143: Povrchy materiálů (vypracoval: autor)

Obr. 144: Rozpracovaný 3D model (vypracoval: autor)

Tab. 1: Seznam druhů dřevin současného stavu zeleně (vypracoval: autor)

Tab. 2-4: Tabulky znázorňují počet, pohyb a skladbu obyvatel ve spádovém území MČ Prahy 3 (zdroj: <https://www.praha3.cz/getFile/case:show/id:1130743/2021-06-11%2011:38:11.000000>)

Graf 1: Vývoj počtu obyvatel ve spádovém území MČ Prahy 3 v období let 2006-2020 (zdroj: <https://www.praha3.cz/getFile/case:show/id:1130743/2021-06-11%2011:38:11.000000>)

Tab. 5: Hrubý rozpočet nového návrhu (vypracoval: autor)

## 12. PŘÍLOHY

**Situace** navržená