

ražská povltavská brána
Od soutoku k Braníku

Kde je brána? Tam, kde vše začíná i končí.



1 *IMPULS / 6 - 11*

2 *VÝVOJ ÚZEMÍ / 12 - 19*

3 *ANALÝZY ÚZEMÍ / 20 - 67*

4 *STAV ÚZEMÍ / 68 - 73*

5 *REFERENČNÍ PROJEKTY / 74 - 83*

6 *NÁVRH / 84 - 125*

7 *DOKLADOVÁ ČÁST / 126 - 131*

1 *IMPULS*

Pražská povltavská brána



Impuls - prvotní myšlenka a inspirace pro další směřování našeho uvažování. Při hledání tématu diplomního projektu byl právě tento moment a příběh klíčový pro vznik konceptu a celkového nasměrování projektu. V následující kapitole tak bude popsán zrod celkové myšlenky, která za tímto projektem stojí.



Voda. Element, který je součástí našich životů na denní bázi a bez kterého bychom nedokázali přežít. Její přítomnost je pro nás samozřejmá. Deficit si většinou uvědomíme až ve chvíli, kdy je nám odepřena nebo je nějakým způsobem znehodnocena. Inspirací ke vzniku této práce byla pracovní stáž v architektonickém studiu ve švédském Stockholmu. Zkušenost to byla obohacující na mnoha úrovních. Hlavním aspektem byl způsob přemýšlení o městě, krajině a hlavně vodě, jako nejdůležitějším elementu. Je přirozené, že pokud trávíme v nějakém prostředí určitou dobu, přizpůsobujeme se místním podmínkám, zvyklostem, kultuře a do určité míry i způsobu myšlení, pokud tomu jsme otevřeni. Po návratu do rozpálené Prahy přišel šok. V takových chvílích vám dojde, jak moc je Praha v letních měsících nesnesitelná v kontrastu se Stockholmem. Ano, je těžké porovnávat právě tato dvě města, která se nachází v úplně jiném podnebí a pásmu. Stejně tak je Stockholm založen na ostrovech, jedná se o přímořské město a jeho urbánní struktura je přímo spjatá s krajinou a přírodou, která město obklopuje a proniká do něj ze všech stran. Praha má sice široký krajinný a přírodní rámec, není však vzájemně tolik provázaná a ani zdaleka tu nemluvíme o přímořském vzduchu a vsudypřítomné vodě. Můžeme však hovořit o tom, jak vodu využíváme a jak ji zpřístupňu-

jeme a kde. Množství zbytkových ploch, dopravních tepen a koridorů či jiných "nemíst" jsme odsunuli přímo k řece, která byla kdysi tou hlavní páteří města a bez které by Praha nikdy nestála tam, kde stojí. Nemůžeme popřít význam vody a to, jak velkou změnou se může stát to, když o vodu začneme více pečovat a když ji zpřístupníme všem a bez rozdílů a to na co nejvíce možných místech. Voda byla odjakživa spjata s urbanizací a osidlováním, prošla si také určitým vývojem. Je jasné, že mimo benefitů, které nám přináší, dokáže napáchat i rozsáhlé škody a ztráty na životech. Společně s tématem udržitelnosti a globálních klimatických změn, se tak stává ústředním tématem v architektuře, urbanismu, územním plánování, ale i jiných oborech. Tendence minulých desetiletí významně posílily myšlenku, že je vodu z měst nutno odvést co nejrychleji. Důsledky těchto myšlenek vidíme a zažíváme v čím dál větším rozsahu. Je nutné o řeky a vodní plochy začít pečovat s respektem, stejně tak jako s jejich bezprostředním nebo i vzdálenějším okolím. Je potřeba zkvalitnit pobyt u vody, nabídnout možnosti rekreace ve vodě a v její blízkosti a v neposlední řadě zkvalitnit nakládání s vodou ve všech jejích formách, ve kterých se ve městech může vyskytnout. Je potřeba začít stavět města udržitelně a v souladu s vodou.

Historie Vltavy jako architekta města

Řeky patřily od nepaměti k základním stavebním kamenům velké části sídel ve světě. Jinak tomu nebylo ani u Prahy. Vltava byla ideálním místem k budování nových sídel a tak vznikala nová osídlení podél jejího toku – konkrétně Vyšehrad, Pražský hrad a Staré Město. Právě návaznost Hradu na Staré Město vyplývala z logistického faktu – řeku v tom místě bylo možné přebrodit. S postupným růstem města a osad se Vltava stávala čím dál tím více vytiženým tokem a to na několika úrovních – od průmyslového užití v podobě mlýnů, po stoku, což bylo samozřejmě dáno absencí fungující kanalizace. Většina neatraktivních a nežádoucích podniků a vybavenosti byla umístěna podél toku řeky – od hlučných řemesel po chudobince. Vltava byla také až do 18. století významným dopravním koridorem. Od voroplavby, která měla své hlavní centrum v tehdejší Podskalí pod Emauzi, po těžbu písků či ledu. Nehygienické podmínky společně se záplavami byly katastrofální pro obyvatelstvo, na které často dopadly s nimi související epidemie. Velký zvrat přišel s průmyslovou revolucí a to konkrétně díky vynálezu parního stroje a železnice. Voda nebyla již jediným zdrojem pohonu všech průmyslů a hlavně nesloužila jako jediný dopravní koridor. Vltava tak začala dostávat více pozornosti a vznikaly rekreační záměry k jejímu využití – patřily k tomu například rekreační plavby

Paroplavební společnosti v druhé polovině 19. století. Hygienické podmínky se začaly výrazně zlepšovat s novými technologiemi. Vznikaly první náplavky, které sloužily nejen jako protipovodňová ochrana, ale také jako místo pro rekreaci a korzování. Vyrůstala obliba říčních plováren. Této tradici ale významně uškodily zásahy člověka do říčního systému Vltavy – od budování Vltavské kaskády se řeka výrazně ochladila a zhoršila se její jakost. Zásah člověka do Vltavy a jejího toku výrazně ovlivnil povodňovou činnost řeky. Tendence byla odvést vodu co nejrychleji z města. Upravování koryt řeky tak zapříčinilo velkou řadu problémů, se kterými se dnes potýkáme. Město se od 19. století k řece začalo stavět čelem, jenže nepochopení vodního systému a disrespekt vůči vodě jako takové zachoval kontakt s ní pouze v povrchní rovině. Je důležité si uvědomit fakt, že bez vybudování některých těchto opatření by nebylo možné zásobovat Prahu pitnou vodou. To vytváří konflikt, na který je potřeba se dívat kriticky a z více úhlů pohledu. S výrazným nárůstem motorové dopravy se některé z hlavních pražských tahů podél toku Vltavy zahltily emisemi a hodnota řeky je tak velmi narušena – stává se křehkou. Jediným východiskem z této situace je změnit náš pohled a přístup, se kterým k řece přistupujeme, a naučit se stavět sídla v souladu s jejich vodními toky.



Västra hamnen, Malmö, Švédsko



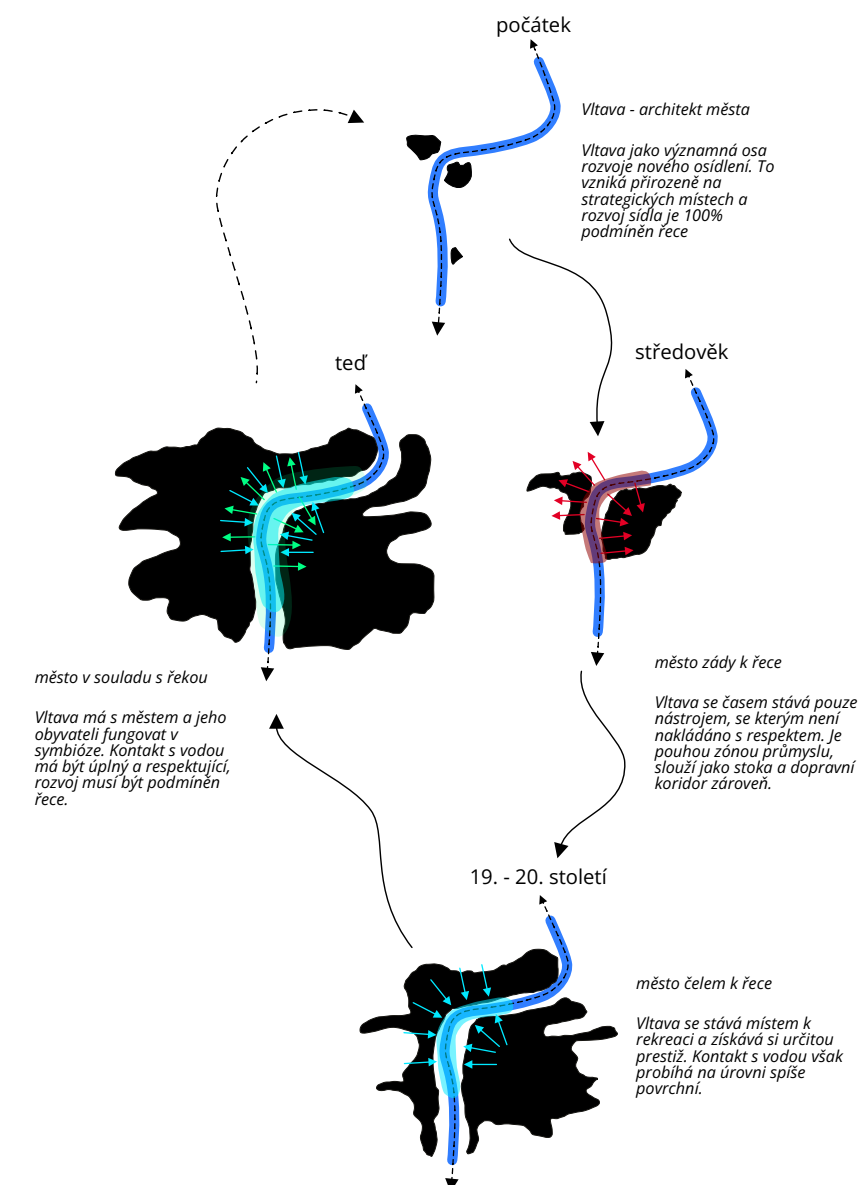
Långholmsbadet, Stockholm, Švédsko



Hammarby Sjöstad, Stockholm, Švédsko



Tanto Strand, Stockholm, Švédsko



1 Impuls

Cíle projektu a záměr

Pražská povltavská brána



Praha si nutnost změny co se týče řek a vodních toků uvědomuje. Do této doby vznikla již řada koncepcí a dokumentů, které zajišťují udržitelnější budoucnost města jako takového s navázáním na modrozelenou infrastrukturu, ve které hraje Vltava jednu z nejdůležitějších rolí. Jednou věcí jsou odborné a teoretické podklady a názory, tou druhou je pak politická vůle a různé politické tlaky, které jsou stěžejní pro změny ve městě. Od financí po prioritizaci určitých témat v územním plánování, škála problémů a úskalí je široká. Je žádoucí hledat odvážná řešení, inovativní přístupy a nahlížet na problematiku nezaujatým pohledem. Diplomová práce bude do určité míry tímto způsobem tvořena. Bude přihlédnuto ke všem náležitým dokumentům z oboru jak územního plánování, tak jiných relevantních zdrojů. Práce ale bude zároveň ideovým projektem. Určité rozvázání pravidel a odklonění od závazných dokumentů pro změny v území nám umožní na akademické půdě vytvořit prostor k diskusi a případně najít nový směr uvažování. Jako podklad bude využito velké množství zdrojů a dokumentů, kterými město Praha disponuje – mezi ty nejzásadnější patří připravovaný Metropolitní plán a Koncepce pražských břehů. Metropolitní plán se snaží napravit neflexibilitu a neefektivnost stávajícího Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, který vznikl v 90. letech minulého století a spoléhal na převážně funkční plánování

města. Koncepce pražských břehů vznikla v roce 2013 a přinesla ucelený pohled s důrazem na řeku Vltavu a jakým způsobem se má území v jejím okolí rozvíjet. Jedná se o zásadní koncepční dokument, na který diplomová práce z velké části navazuje. Zanedbané lokality podél hlavní páteře města – Vltavy. Tyto lokality by měly tvořit určité ucelené území se širšími návaznostmi a potenciálem k transformaci a rozvoji území. Toto území bude ve formě urbanistického ideového projektu rozpracováno do potřebného detailu. V úvahu budou brány již existující koncepce a projekty, které určitým komplexnějším a správným způsobem řeší území podél řeky. Pokud se takové projekty budou v řešeném území vyskytovat, studie na ně bude reagovat a vyjádří se k nim. Důraz bude kladen převážně na kontext a širší souvislosti a nová propojení, která mohou výrazně změnit dané území k lepšímu. Modrozelená infrastruktura a práce s řekou jako takovou bude také jedním ze stěžejních témat práce a zaměřit se i na práci se zvyšováním hladiny řek a jak v povodněmi postižených lokalitách rozvíjet území. Výsledkem bude ideový projekt s rozpracovanými jednotlivými tématy, která může městu pomoci zaměřit pozornost na doteď zanedbávaná místa a začít diskusi, jak s těmito lokalitami dále nakládat.

Problémová mapa řeky Vltavy a definování zájmového území

Problémová mapa zobrazuje ty nejdůležitější definované problémy a hodnoty, které souvisí s Vltavou. Silné stránky jsou zpravidla generované samotnou existencí řeky a související topografií a krajinou. Slabé stránky jsou primárně zapříčiněny existencí velmi vytižených dopravních tahů v okolí řeky. Druhým negativním jevem jsou pak povodněmi zasažené oblasti, které významně komplikují všechny aspekty života ve městě. Byly vybrány takové jevy, které jsou stěžejní pro příběh řeky v širším měřítku celého města. Nevylučuje se, že se v rámci těchto zešíroka definovaných území nachází dílčí hodnoty a problémy, pro potřeby co největší abstrahace však nejsou pojmenovány. Město se snaží již desítky let pracovat se zanedbanými územími v okolí řeky a existuje již spousta projektů, které jsou již dokončeny, v procesu projektování či ve fázi plánovací. Takové projekty mají často různé charakteristiky a jsou zpracovávány v různém rozsahu – od malých souborů staveb po rozsáhlé územní studie. Právě projekty menšího rozsahu přinášejí častá úskalí, pokud nejsou projektovány na základě širší koncepce či studie. Odpovědi na

rozsáhlá území musí být komplexní a poskytovat tak co nejrozsáhlejší škálu řešení daných problematik. O to se do velké míry zaslouhuje již zmíněná Koncepce pražských břehů, která udává celkový směr rozvoje Vltavy a jejího okolí. Na základě problémové mapy bylo vytipováno několik lokalit, které by mohly být v rámci diplomové práce zpracovány. Důležitými faktory pro výběr lokality byla jak vysoká hustota definovaných problémů, potenciál pro novou výstavbu, revitalizaci a posílení modrozelené infrastruktury, tak nízká hustota již „ošetřených“ lokalit. Projekt si neklade za cíl zpracovávat již zpracované, snaží se najít takové území, které si ještě dostatek pozornosti nezasloužilo a může tak pomoci zvednout povědomí o nové problematice. Nejvhodnějším územím pro tento záměr se rozkládá od soutoku Berounky s Vltavou až po Barrandovský most. Vyskytují se zde rozličné charakteristiky jak urbánních, tak krajinných struktur a velmi vytižené dopravní tepny a uzly, které vyžadují komplexnější řešení. Jedná se o jakýsi pomyslný vstup do Prahy – hlavního města – projekt se nazývá „Pražská povltavská brána: Od soutoku k Braníku“.

Nejstěžejnější hodnoty a problémy

- | | |
|----|---|
| S1 | Trojská kotlina a Stromovka |
| S2 | Historické jádro města |
| S3 | Velká Chuchle - údolí a krajinný rámeček |
| S4 | Povltavské lesy |
| W1 | Pelc-Tyrolka |
| W2 | Brownfield - bariéra - Bubny-Zátory |
| W3 | Rohanský ostrov |
| W4 | Dopravní zátěž |
| W5 | Dopravní zátěž |
| W6 | Vysoce povodňová oblast s vysokou dopravní zátěží |

Již řešené projekty většího významu

- | | |
|------------------------|-----------------------|
| 1_Nový Sedlec | 9_Florenc - Těšnov |
| 2_Císařský ostrov | 10_Smíchovské nábreží |
| 3_Trojská kotlina | 11_Nový Smíchov |
| 4_Povltavská promenáda | 12_Smíchovský lihovar |
| 5_Libeňské kosy | 13_Modřanský cukrovar |
| 6_Rohanský ostrov | 14_Komořany |
| 7_Bubny-Zátory | 15_Park Soutok |
| 8_Ostrov Štvanice | |

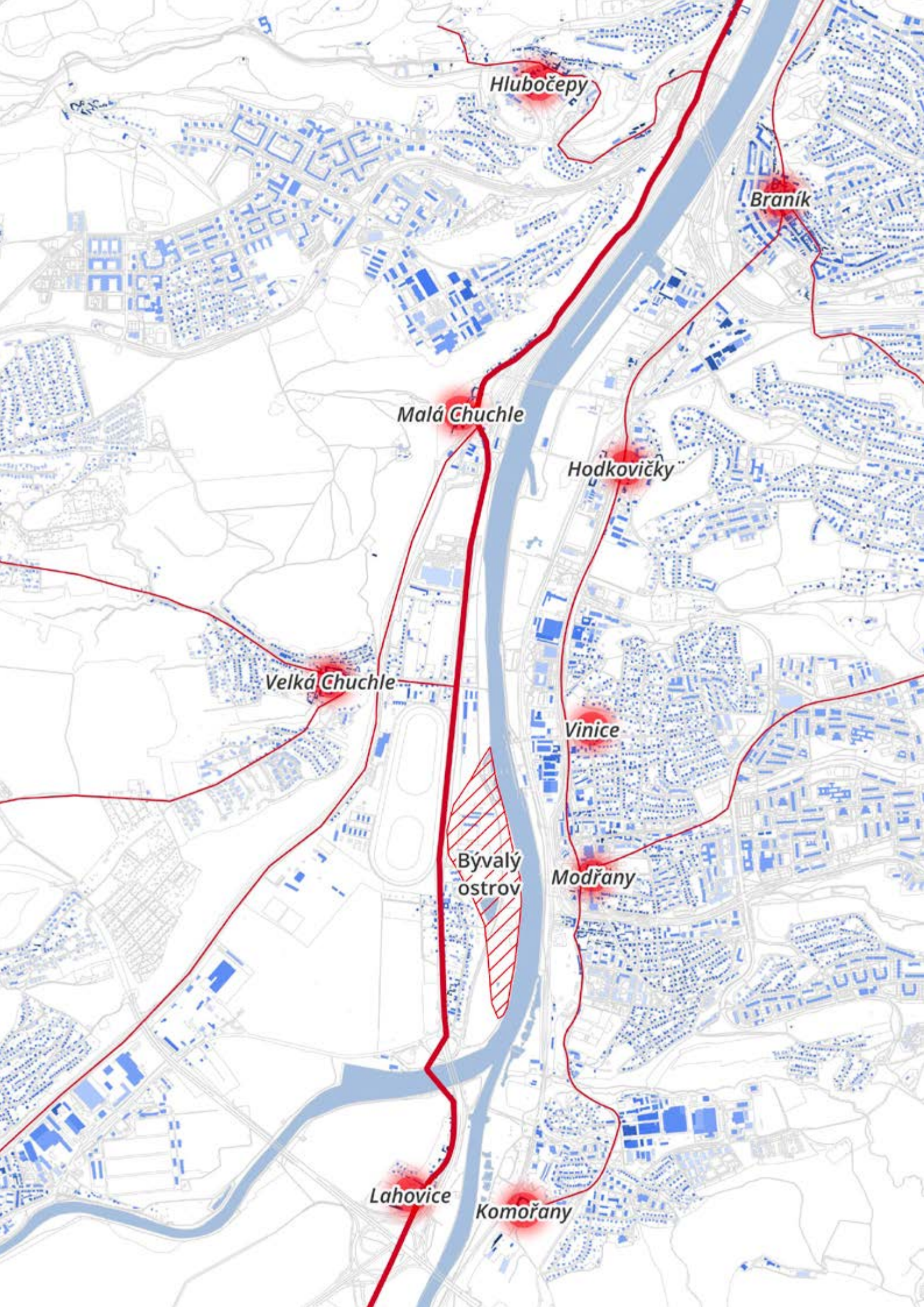
A black and white aerial photograph of a river valley. A river flows from the top right towards the bottom left. On the left bank, there is a city with a grid-like street pattern. Further down the river, a large oval racetrack is visible. The right bank is more densely wooded and has a more irregular street pattern. The overall scene shows a mix of urban development and natural landscape.

2 VÝVOJ ÚZEMÍ

Pražská povltavská brána



Každé území prochází určitým vývojem. Jinak tomu není ani u Pražské povltavské brány. Následující příběhy stěžejních témat a atraktorů v území poodkryjí jejich genia loci, který je stěžejní pro pochopení území jako celku a pro jeho další analýzu.



2 Vývoj území

Schéma historického vývoje

Pražská povltavská brána

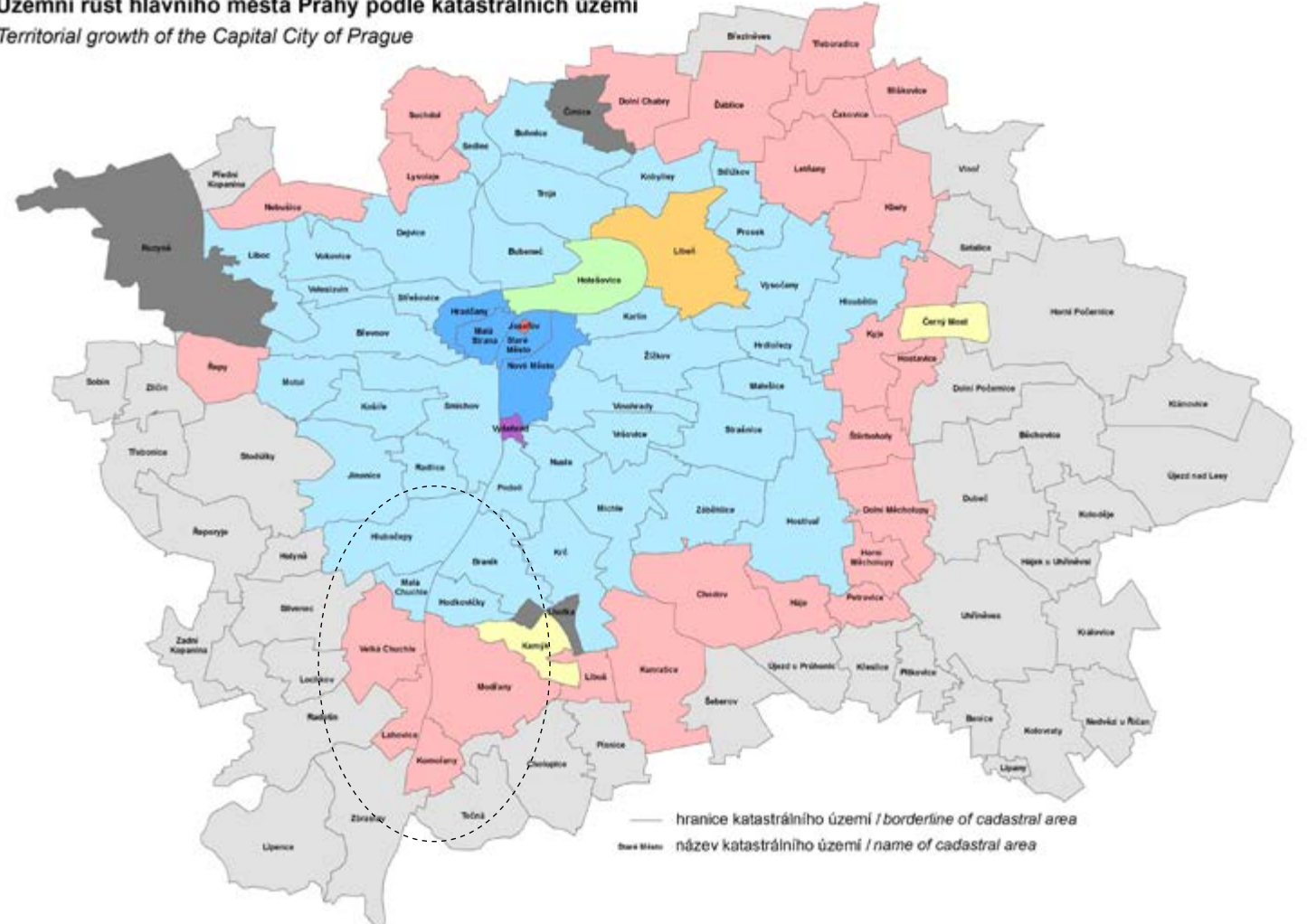


Legenda

- Zaniklé rameno vltavy
- Historická jádra osídlení
- Historické trasy - méně významné
- Historické trasy - významné
- Stáří zástavby
- 1842
- 1875
- 1889
- 1914
- 1924
- 1938
- 1953
- 1975
- 1989
- 2001
- 2010
- 2020

Územní růst hlavního města Prahy podle katastrálních území

Territorial growth of the Capital City of Prague



- 1784 - samostatná města pražská (Staré Město, Nové Město, Malá Strana a Hradčany) spojena v město Prahu
- 1850 - k Praze připojeno Židovské Město a přejmenováno na Josefov
- 1883 - k Praze připojeno královské město Vyšehrad
- 1884 - k Praze připojeny Holešovice - Bubny
- 1901 - k Praze připojena Libeň
- 1922 - vytvořena Velká Praha (s osmi pražskými čtvrtěmi), k níž bylo připojeno 38 obcí nebo jejich částí
- 1960 - připojeny obce Ruzyně, osada Čimice a menší části dalších katastrálních území
- 1968 - k Praze připojeno 21 obcí Středočeského kraje
- 1974 - k Praze připojeno 30 obcí (37 katastrálních území) Středočeského kraje
- 1987 - z části k.ú. Kyje a Hloubětín vytvořeno katastrální území Černý Most
- 1988 - z části k.ú. Modřany a Lhotka vytvořeno katastrální území Kamýk

2 Vývoj území

Příběh Branických ledáren a pivovaru

Původní historické centrum Braníku se rozprostíralo na území, které dnes leží již na severní straně Barrandovského mostu. Jeho hlavní historické atrakty se však nacházely na té jižní straně. Jde konkrétně o ledárny a pivovar. Branické ledárny byly budovány



na popud pražských hospodských, kteří si stěžovali na nedostatečnou kapacitu ledárny na ostrově Štvanice. Umístění bylo ideální jak z hlediska nižší průměrné teploty v této oblasti, tak kvůli zálivu, ve kterém se dal led těžit. Ledárny byly postaveny ve slohu industriální secese jako průmyslový areál, který obsahoval jak samotnou ledárnu, tak dům pro správce, vilu či koňské stáje. Hlavní hala objektu byla jednou z prvních staveb se železobetonovým skeletem a měla důmyslný systém izolace. Podnik byl otevřen v roce 1911 a kapacita uskladnění ledu byla až 20 tun. Provoz ledáren byl ukončen v roce 1954 a úzce souvisel s vybudováním Vltavské kaskády, která v podstatě znemožnila zamrzání Vltavy a led se tak přestal tvořit. Areál později sloužil také jako sklad a balárna brambor ale od 90. let chýtrá ve vlastnictví soukromého investora, který přeplatil nabídku hlavního města. Jedná se

Příběh Modřanského cukrovaru a vinic

Modřanský cukrovar se nacházel na pozemcích bývalého Panského mlýna, jehož historie sahá století zpět. Postaven byl v roce 1861 a o dvacet let později firma cukrovaru iniciovala výstavbu železnice z Vršovic do Modřan. V roce 1891 zde bylo již přes 800 zaměstnanců a Modřany se prudce rozrostly s příchodem nových obyvatel. Až do roku 1939 se zde vyráběly cukrové homole a poté výroba



přešla i na cukr kostkový, který byl vyvážen například i do Anglie. Později během socialismu došlo k několika změnám majetkových poměrů a od konce 70. let minulého století sloužil cukrovar jako experimentální závod pod záštitou Výzkumného ústavu cukrovarnického. Po revoluci byl závod privatizován a jeho provoz byl ukončen v roce 2005. Některé fragmenty budov včetně jednoho komína byly zachovány a zaimplementovány do nového projektu bytové výstavby firmy Skanska. Historie modřanských vinic sahá hlouběji do historie a to až do 12. století, kdy o nich byla první zmínka, která informovala o darování vinic Vyšehradské kapitule.

o kulturní památku. Dalším a neméně významným areálem je Branický pivovar. Ten byl postaven v roce 1900 a za jeho založením stojí skupina sládků, kteří ztráceli konkurenceschopnost oproti průmyslovým výrobnám. Pivovar v Braníku se tak rychle stal největším v zemi a rozvážel pivo i na císařský dvůr. I přes nepřízeň v následujících letech se úspěšně držel až do 2. světové války po které byl znárodněn, ale pivo se tu stále až na výjimky vařilo. Ačkoliv byl areál v 90. letech revitalizován, památková ochrana neumožňovala modernizaci pivovaru tak, aby vyhovoval moder-



ních technologickým požadavkům. V roce 2007 zde byla výroba piva ukončena a provoz se přesunul do Smíchovského pivovaru. Samotný areál tvoří sedm budov v secesním a novorenesančním stylu a je památkově chráněn. V současné době má celý areál ve vlastnictví akciová společnost Pivovar Braník a pronajímá prostory několika firmám a institucím. Největší sídlící společností je Taneční centrum Praha - konzervatoř. Ta se sem přestěhovala v roce 2021 a přináší do areálu více polyfunkčního využití.

Víno se zde pěstovalo až do 20. let 20. století. Existuje řada dokumentů a spisů, které popisují naročná období z různých etap, která vinice postihla - od období sucha, po velké deště či mrazy, které úrody několikrát zničily. Majitel vinic ve 20. letech 20. století nedodržel svůj slib, že zachová na těchto pozemcích pěstování vína a na svahy byly postupně vysázeny ovocné stromy a poté byly zaneseny náletovými dřevinami. Víno se tak na několik desetiletí přestalo pěstovat a změna přišla až na konci 80. let, kdy dostal vinice k bezplatnému užívání Český svaz zahrádkářů ZO Vinice, který postupně navrátil vinicím zašlou slávu. Od té doby se zde znovu víno pěstuje. Celý areál má vysokou historickou hodnotu a viniční dům, který byl postaven v roce 1801 je památkově chráněn. Prostory byly rekonstruovány a dnes se zde pořádají svatby a prostory tu má také historická expozice městské části Prahy 12. V sousedství domku byla postavena přesná replika původní stodoly, kde je umístěna kavárna a toalety.



vání vína a na svahy byly postupně vysázeny ovocné stromy a poté byly zaneseny náletovými dřevinami. Víno se tak na několik desetiletí přestalo pěstovat a změna přišla až na konci 80. let, kdy dostal vinice k bezplatnému užívání Český svaz zahrádkářů ZO Vinice, který postupně navrátil vinicím zašlou slávu. Od té doby se zde znovu víno pěstuje. Celý areál má vysokou historickou hodnotu a viniční dům, který byl postaven v roce 1801 je památkově chráněn. Prostory byly rekonstruovány a dnes se zde pořádají svatby a prostory tu má také historická expozice městské části Prahy 12. V sousedství domku byla postavena přesná replika původní stodoly, kde je umístěna kavárna a toalety.

Příběh Chuchelských dostihů

Koňské dostihy byly v Čechách již v historii velmi populárním sportem a druhem zábavy. Český závodní spolek konal svou činnost již v polovině 19. století. Členy tohoto spolku byly i významné osobnosti tehdejší monarchie. První závodní dostihová dráha na



našem území byla postavena v Pardubicích. V Praze se dostihy původně pořádaly na pražské Invalidovně a později byla budována dráha na Císařské louce. Stoletá voda, která se prohnala v roce 1890 Prahou, zatopila i závodní dráha a Císařský ostrov v následujících letech prošel významnou změnou. Tok řeky Vltavy byl v místě výrazně regulován a samotný ostrov zúžen. To již neumožňovalo konání dostihů na ostrově a na nějakou dobu se přesunuly na nové závodní dráhy v Karlových Varech. Spolek si však uvědomoval důležitost Prahy a tak se rozhodl postavit centrální dráhu právě v její blízkosti a to ve Velké Chuchli. Ta se oficiálně otevřela v září roku 1906. Od té doby se na místě vyskytovalo velké množství významných osobností a jezdců jak z Rakouska-Uherska, tak zbytku Evropy. Během 1. světové války závodní dráha zpusťla a místní na něm pěstovali plodiny na svých políčkách. Po založení repub-

Příběh chuchelských lázní

Lázeňství odnepaměti patří mezi významné atrakty na našem území. Světově známý je hlavně lázeňský trojúhelník na území západních Čech. Málokdo však ví, že se lázně nacházely i na dnešním území Prahy a to konkrétně v Malé Chuchli. Jejich historie začíná v polovině 18. století, kdy byla vystavěna kaplička nad pramenem, který vyvěrá v úpatí chuchelských svahů. V podob-



ném období byla také potvrzena léčivá schopnost Mariánského pramene a vznikl lázeňský areál s lázeňskými a obytnými domy. Během 19. století si lázně získávaly popularitu a to i v zahraničí. Vodu z pramene si nechávala dovážet i císařovna Marie Terezie. Zamožnější Pražané a jiní měšťané lázně také hojně navštěvovali. Léčebná kúra se skládala jak z pitné kúry léčivého pramene, tak z lázeňských koupelí. Věhlasné lázně však byly kolem roku 1900 zavřeny a to kvůli zpochybnění léčivosti pramene. Některé z budov areálu zanikly po 2. světové válce. Pramen však sloužil pro Malou Chuchli jako zdroj pitné vody až do 80. let 20. sto-

lety vznikl nový Jockey Club na základě původního spolku a dostihům se vrátila krev do žil. S příchodem nacistů se poměry výrazně změnila - Židé měli zákaz vstupu a židovským majitelům stáji byla znemožněna činnost. Události květnového povstání v roce 1945 se dotkly i Velké Chuchle, povstání skončilo dokonce požárem, během kterého shořely staré dřevěné stáje. S nástupem komunistického režimu přichází další změny v majetkoprávních poměrech a rozličné politické tlaky. Napříč tomu se ve Velké Chuchli se závoděním pokračovalo. V roce 1985 došlo ke zbourání původ-



ních historických secesních dřevěných budov a začala se budovat nová tribuna. Hlavní provoz byl mezitím přesunut do Karlových Varů a do Prahy se vrátil v roce 1991. Rok 2002 byl těžkým rokem pro celou Prahu. Nejničivější povodeň v historii města zasáhla i okolí Velké Chuchle a to bohužel nejvýrazněji. Všechny koně bylo třeba evakuovat a celý provoz byl okamžitě zastaven. Nová sezóna mohla začít až v dubnu roku 2003. Mohlo se tak navázat na prestiž, jakou si chuchelské závodní dráha za svou existenci získala.

letí. Areál lázní a jeho budovy jsou dnes zaneseny do státního seznamu kulturních památek. Celková urbánní struktura Malé Chuchle je vesnického charakteru s převážně soliterními domy či dvorními typy. Po sloučení Velké Prahy (1922) se stala Malá Chuchle součástí města, narodil se od Velké Chuchle, která se do



obvodu již nedostala. Branický most, který spojuje tuto pražskou část a Braník, byl vystavěn v letech 1949-1955 a přezdívá se mu Most inteligence. To právě z důvodů okolností, které stavbu mostu provázely. Pracovali na něm právě lékaři, právníci či vědci, kteří si tak měli vylepšit kádrový profil v totalitním režimu. Most slouží jako železniční s možností přechodu pro pěší, jeho provoz byl zahájen až v roce 1964. Dnes bývalé budovy lázní nachází různá využití. Jedním z nich je i Institut vzdělávání a poradenství ČZU v Praze. Vesnický charakter Malé Chuchle byl postupně během let narušen velkokapacitní dopravní komunikací nebo logistickými areály jako jsou autoservisy či sklady.



2 Vývoj území

Příběh soutoku Berounky a Vltavy

Soutok řek bylo odnepaměti místo, které oplývalo určitou magi-
ností a romantikou. U Berounky a Vltavy tomu nebylo jinak.
Jedná se o významný bod s hlubokým historickým vývojem, jehož
význam vzrůstal už ve 13. století. Na území Zbraslavi bylo založeno
cisterciácké opatství Aula Regia a bylo založeno Václavem II. Mělo
sloužit jako nová královská nekropole Přemyslovců. O tom hovoří
Zbraslavská kronika a popisuje fascinaci krajinou soutoku, která



dýchala prorockým duchem a králem byla později pojmenována
Aula Regia - "Královskou síní". Již v té době tedy došlo k určité
sakralizaci krajiny soutoku a ta mohla být vnímána jako pomyslná
jižní vstupní brána do Prahy. Opatství bylo zrušeno v roce 1785 a
klášter byl přestavěn na zámek, který byl nadále centrem oblasti.
Historikové také hovoří o řekách jakožto dopravnímu tahu se
zásobováním železem, obilím nebo dřevem. Každá z řek měla
jiné specifikum a barvu, Sázava (která přitéká do Vltavy) měla
barvu černou a tekla kolem novoměstského a staroměstského
břehu. Vltava tekla uprostřed a měla barvu zelenou. Malostran-
ský břeh omývala právě Berounka se svou bílou barvou získanou

Příběh Barrandovských skal

Barrandovské skály jsou jedním z nejstarších geologicky chráně-
ných území v Evropě a jsou významnou přírodní památkou. Místo



je proslulé nejen morfologií terénu, která vznikla přirozeným tva-
rováním koryta řeky Vltavy, ale také tvoří významné pohledové
osy a místa zájmu. Místo bylo nalezištěm trilobitů a zkamenělin a
to konkrétně v místě lomu pod terasami. Oblast je však historicky
nejvíce spojena s filmovým prostředím a prvorepublikovou sme-
tánkou. Hlavním investorem té doby byl Miloš Havel s bratrem Vác-
lavem. Ti nechali na Barrandovských skalách v roce 1931 postavit
společně s architektem Maxem Urbanem Barrandovská filmová
studia. V té době šlo o rozsáhlý projekt a dodnes jsou studia jedny
z největších v Evropě a zájímají i západní filmové produkce. V sou-
časné době je tento areál stále využíván jak filmaři, tak televiz-
ními stanicemi a tvoří výrazný pohledový prvek. Hned vedle studií
nechal Václav Havel postavit komplex budov, který nesl jméno
Barrandovské terasy. S výstavbou se začalo v roce 1929 a během

vápencem. Právě proto mělo být pivo staroměstské a novoměst-
ské lepší než to malostranské - na vině byla Berounka. Později v
19. století se soutok stal také jakýmsi symbolem české státnosti
- cesty na Karlštejn, Karlův Týn a Tetín vedly právě tudy. Místo se



stalo součástí mnoha publikací - od odborných článků či knih, po
beletrie. Během 19. století došlo k významné změně v režimu řeky
Berounky, kdy při velkých záplavách změnila svůj tok a vzniklo
tak mrtvé rameno, které se nazývalo "Krňák". Do dnešní doby se
tyto historické fragmenty nasbíraly a tvoří komplexní historicky
významné území, které však v posledních desetiletích trápí nega-
tivní vlivy urbanizace. Jedním z nich je dopravní zátěž, generována
křižovatkou Pražského okruhu a Strakonické. Druhým možná
ještě negativnějším vlivem jsou povodně, které soutok postihují.
Právě tady bývají nejrozsáhlejší a škody na majetcích jsou vždy
vysoké. V současné době existuje projekt, který byl vysoutěžen
a soustředí se právě na tuto oblast cílem je vytvořit rozsáhlý pří-
městský park, který si klade za cíl hlavně řešení soutoku jako celku.

několika let se terasy staly jedním z nejvyhledávanějších míst
nejen pražské smetánky, ale také střední vrstvy měšťanů. Hlav-
ním atraktorem komplexu byla restaurace s vyhlídkovou věží.
Pod komplexem se nacházel bazén se skokanským můstkem,
který byl s restaurací spojen speciálním jídelním výtahem. Bazén
byl napouštěn vodou z Vltavy, po postavení Vltavské kaskády se
tak stal bazén v podstatě nepoužitelným, protože voda byla velmi
studená a nevládala se prohřát. S příchodem 2. světové války se
objektu zmocnili nacisté a během období druhé republiky areál
získal jen na chvíli zpět svou slávu. Po znárodnění areálu komu-
nisty objekt postupně chátral a jednotlivé provozy byly zavřené.
Kolem nultých let byly budovy v katastrofálním stavu a některé



zachvátil i požár způsobený bezdomovci, kteří zde pobývali. Do
rukou se komplex novému investorovi dostal až v následujících
letech a v roce 2024 byl areál po rekonstrukci znovu otevřen.



Bar Trilobit na Barrandovských terasách



Modřanská vinice



Nové dostihové tribuny ve Velké Chuchli



Výstavba Barrandovských filmových studií



Budova lázní v Malé Chuchli



Kaplička u Mariánského pramene

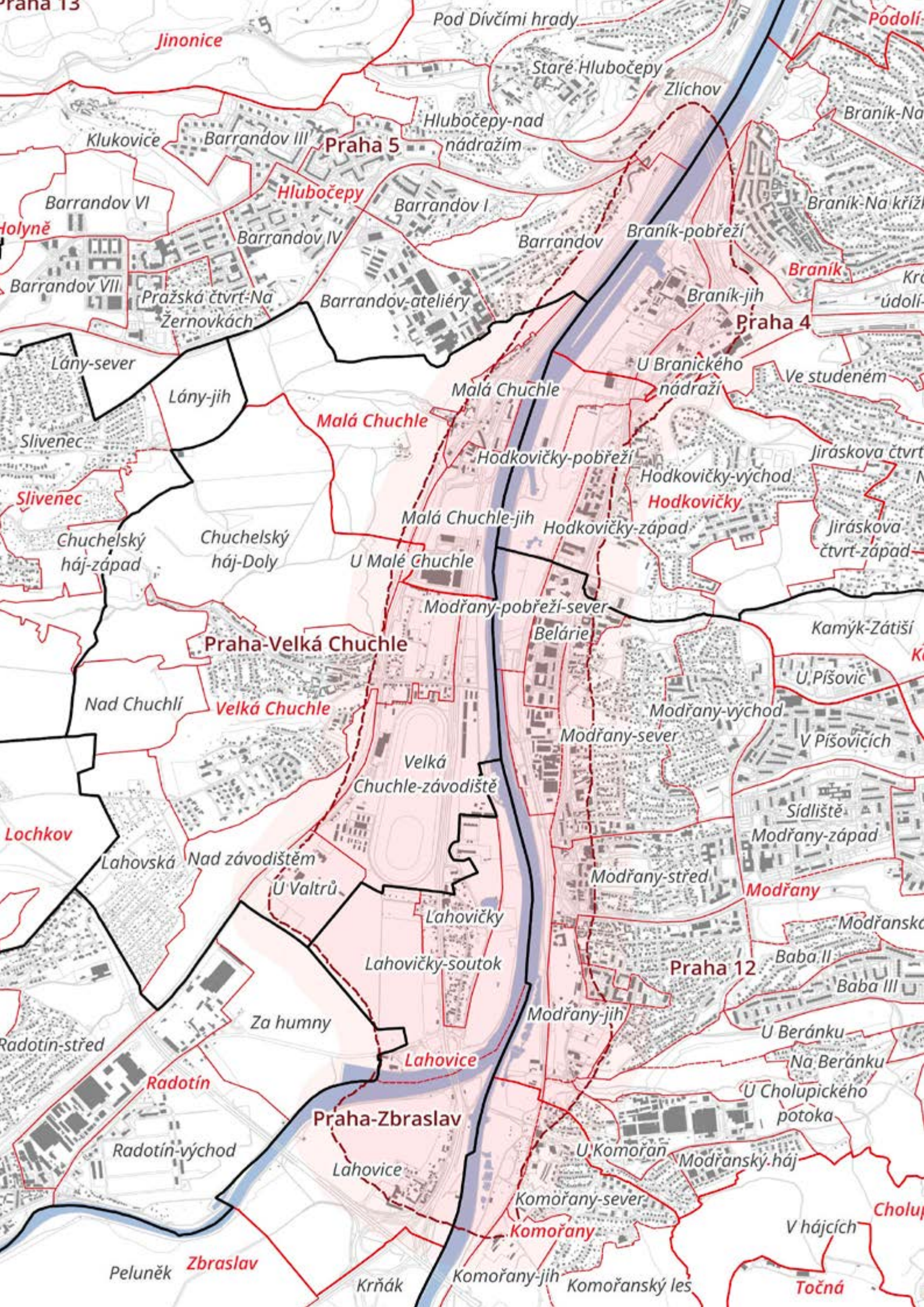


3 ANALÝZY ÚZEMÍ

Pražská povltavská brána



Pochopení hlubšího vývoje území nám umožňuje hlouběji se ponořit do analyzování různých témat. Pro každé území jsou však některá témata významnější či nikoliv. Pro Pražskou povltavskou bránu je těchto klíčových témat několik – od dopravní infrastruktury, přes urbanismus až po modrozelenou infrastrukturu.



3 Analýzy území

Členění území a vlastnické vztahy

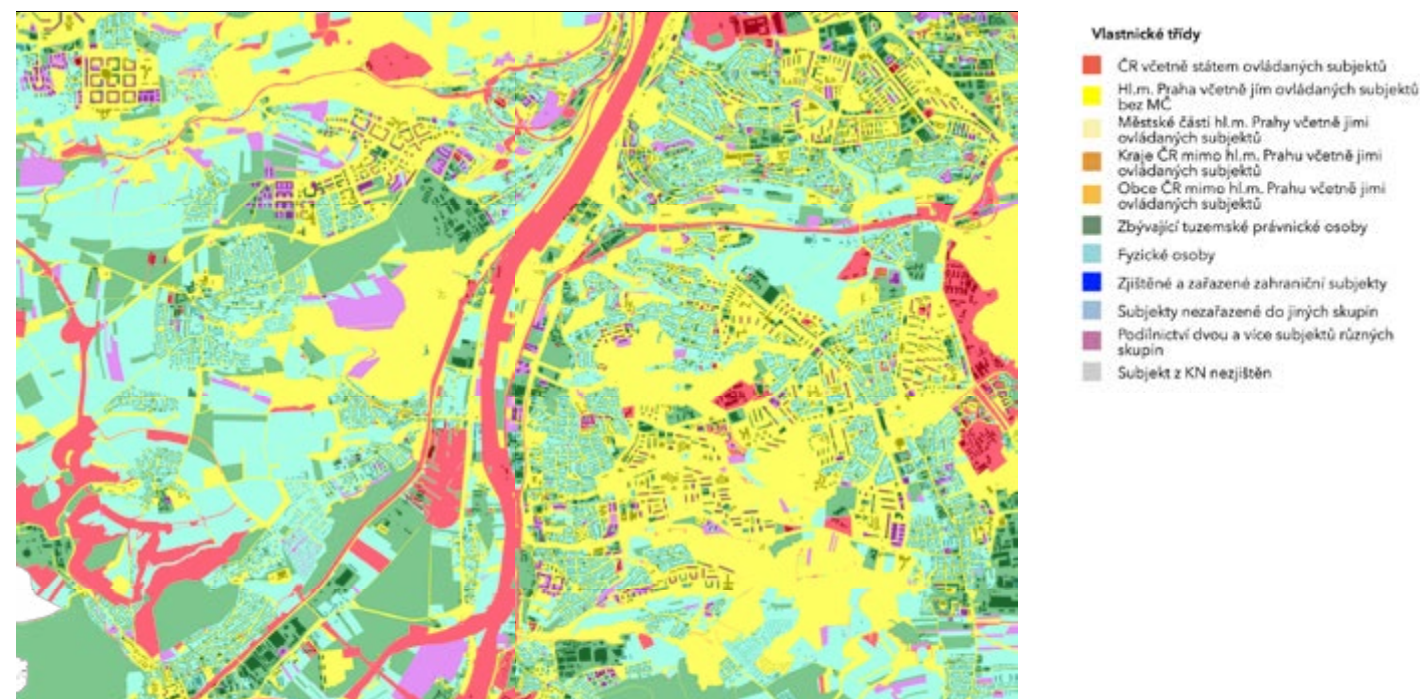
Pražská povltavská brána



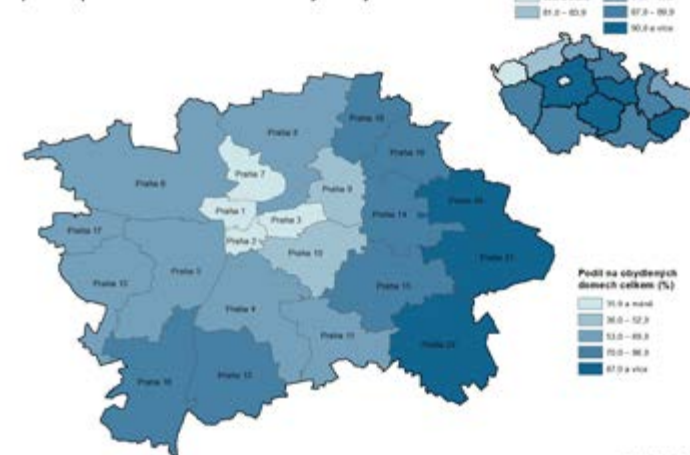
Řešené území se rozprostírá mezi několika městskými částmi, které se zároveň výrazně liší jak rozlohou, tak hustotou zalidnění. Zatímco ve Velké Chuchli najdeme převážně zástavbu rodinných domů a její území není tak rozsáhlé, Praha 12 se sídlíští a novou výstavbou poskytuje diametrálně odlišná data, se kterými můžeme pracovat. Následující analýzy tak poskytují pouze základní náhled do jednotlivých pro-

blematik. Majetkoprávní vztahy v území jsou ostatně jako v celé Praze poměrně složité a pro další práci s územím je vhodné počítat s určitou mírou idealizace. Do hry vstupují jednotlivé orgány, které některá území a pozemky spravují – takovým významným orgánem může být například Povodí Vltavy, který významně vstupuje do územněplánovacích záležitostí v tomto území.

Majetkoprávní vztahy v řešeném území

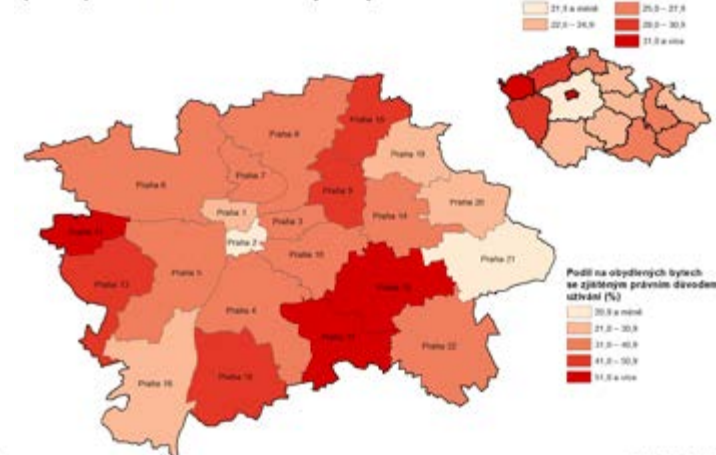


Obydlené rodinné domy podle správních obvodů hl. m. Prahy a krajů



Zdroj: ČSÚ, SLOD 2021

Obydlené byty v osobním vlastnictví podle správních obvodů hl. m. Prahy a krajů

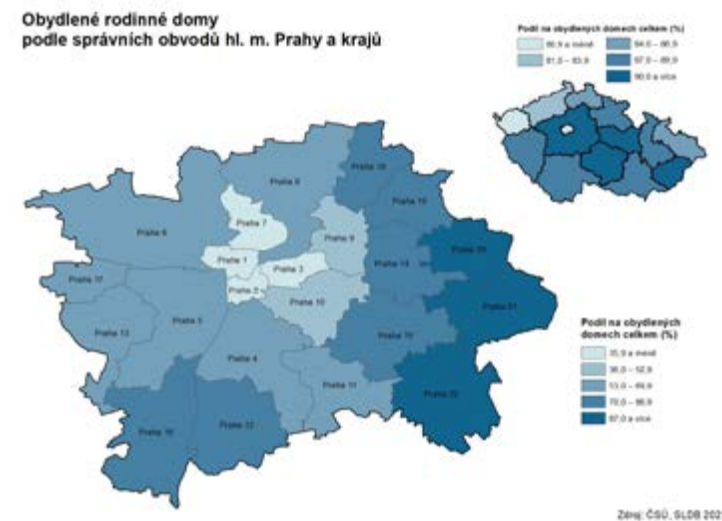


Zdroj: ČSÚ, SLOD 2021

Analýza domů a bytů v Praze nastiňuje chování obyvatel ve vztahu k bydlení a jeho formám. Řešené území je specifické rozmanitostí jednotlivých typů bydlení – Praha 12 dominuje s byty v bytových domech, naopak Velká Chuchle dominuje bydlením v rodinných domech. Zajímavým ukazatelem je také průměrný počet osob na obydlený byt, který ukazuje vzrůstající podíl jednočlenných domácností. Ekonomická aktivita obyvatelstva mapuje chování obyvatel v

městských částech ve vztahu k pracovní sféře. V řešeném území je větší podíl osob pracujících v průmyslu – konkrétně se jedná například o Prahu 16 nebo Velkou Chuchli. V terciéru a kvartéru je nejvíce osob zaměstnaných například v Praze 12 a Praze 4, podíl však nedosahuje hodnot, které dominují centru Prahy. Analýza také poukazuje na podíl vyjíždějících za prací z místa bydliště na jiné místo. Velké množství osob vyjíždí z Prahy 12, ale také z Velké Chuchle nebo Zbraslavi.

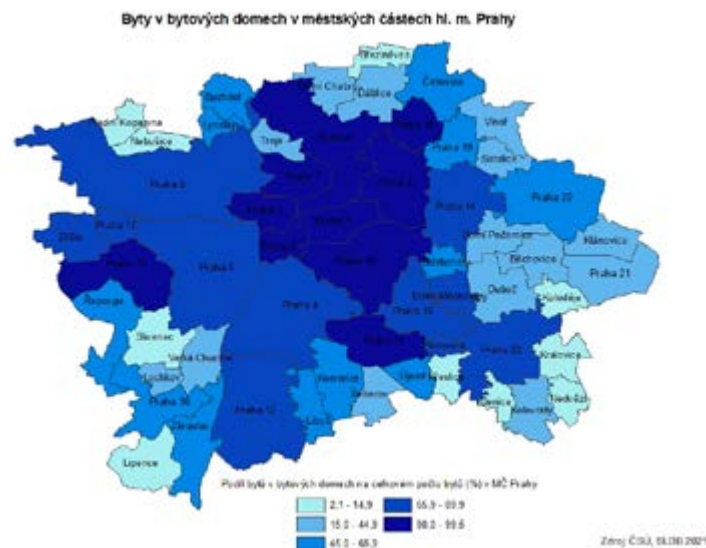
Obydlené rodinné domy podle správních obvodů hl. m. Prahy a krajů



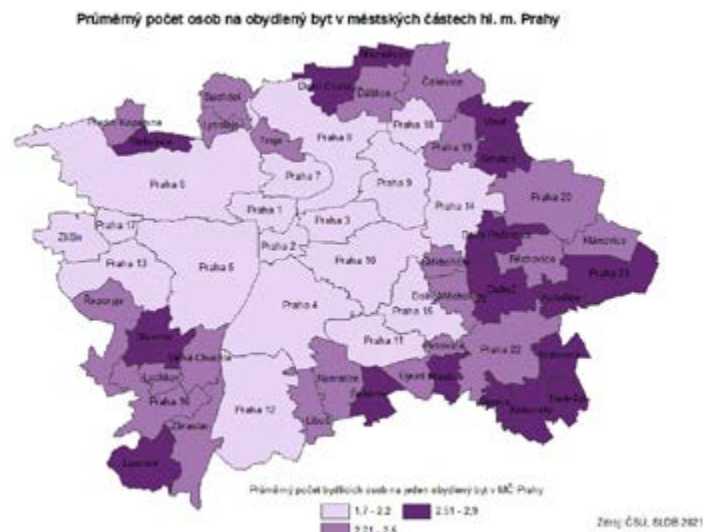
Nezaměstnaní v městských částech hl. m. Prahy



Byty v bytových domech v městských částech hl. m. Prahy



Průměrný počet osob na obydlený byt v městských částech hl. m. Prahy



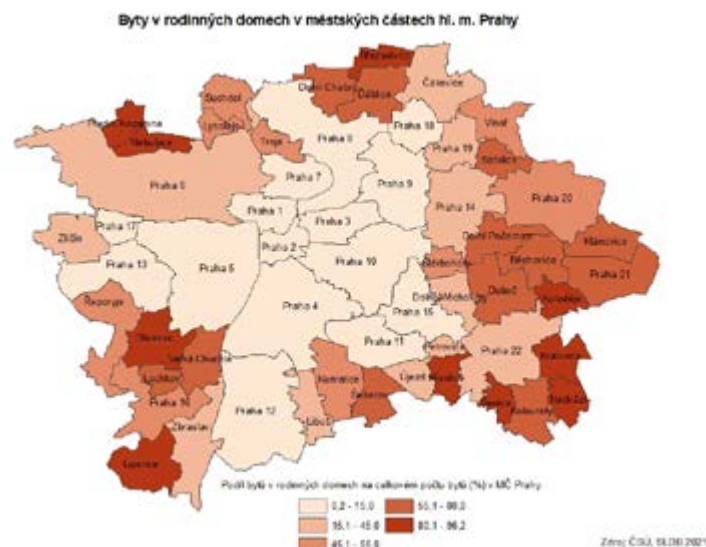
Zaměstnaní v terciéru a kvartéru v městských částech hl. m. Prahy



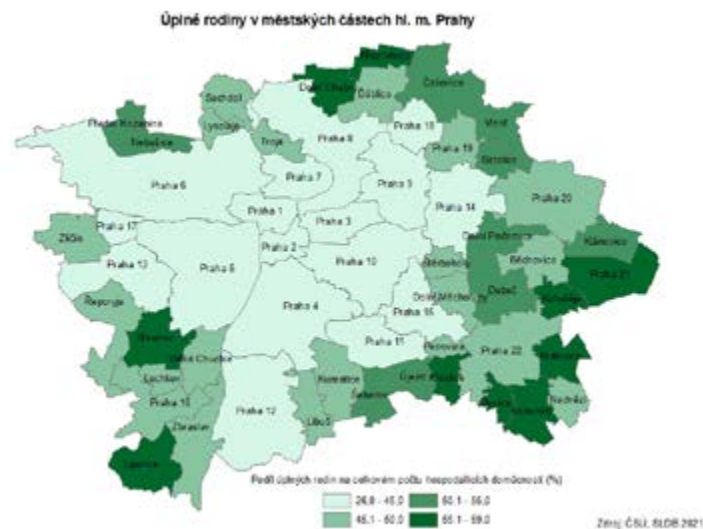
Zaměstnaní v průmyslu a stavebnictví v městských částech hl. m. Prahy



Byty v rodinných domech v městských částech hl. m. Prahy



Úplné rodiny v městských částech hl. m. Prahy



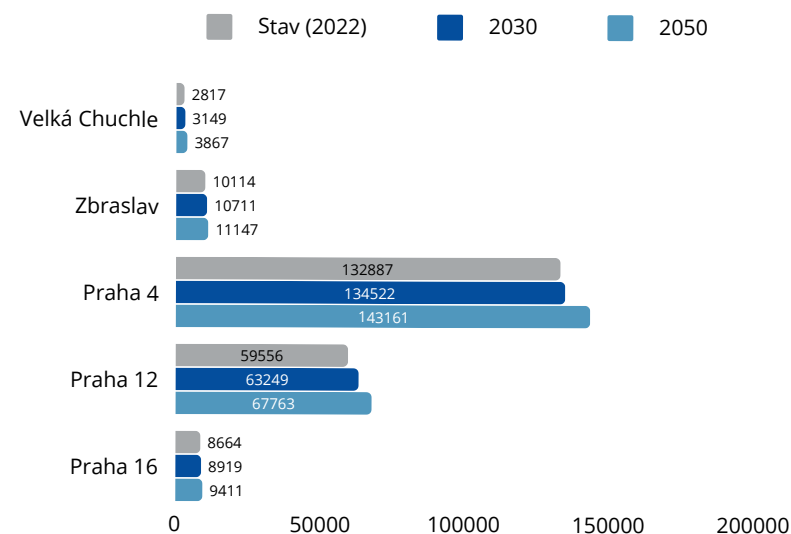
Vyjíždějící za prací v městských částech hl. m. Prahy



Analýza časoprostorového chování uživatelů se zaměřuje na pohyb uživatelů na území Prahy. Stanovuje bilanci výjezdů a odjezdů do jednotlivých městských částí v průběhu pracovních dnů. Záporná bilance (tzn. v dané MČ je během pracovního dne méně příjezdů do území než výjezdů z území) je výrazná v Praze 12 a také ve Zbraslavi nebo Praze 16. Hlavním směrem výjezdů z těchto lokalit je Praha 4, Praha 5 a Praha 1 – lze se tedy domnívat, že tyto lokality nabízejí více atraktivních pracovních příležitostí pro obyvatele.



Rostoucí pražská populace je již nezpochybnitelným jevem a proto se zaměřujeme na budoucnost a jakým směrem se bude metropole rozvíjet jak po stránce obyvatel, tak po stránce její vybavenosti. Prognóza vypracovaná pod záštitou Institutu plánování a rozvoje hl. města Prahy nám dává jasná data a několik scénářů, které by mohly teoreticky nastat. V následujících grafech a schématech jsou zahrnuty realistické prognózy vývoje pro roky 2030 a 2050. Vysoký nárůst obyvatel čeká všechny městské části v zájmovém území a potvrzuje to fakt, že se lidé nadále do Prahy budou stěhovat a je potřeba na to reagovat.



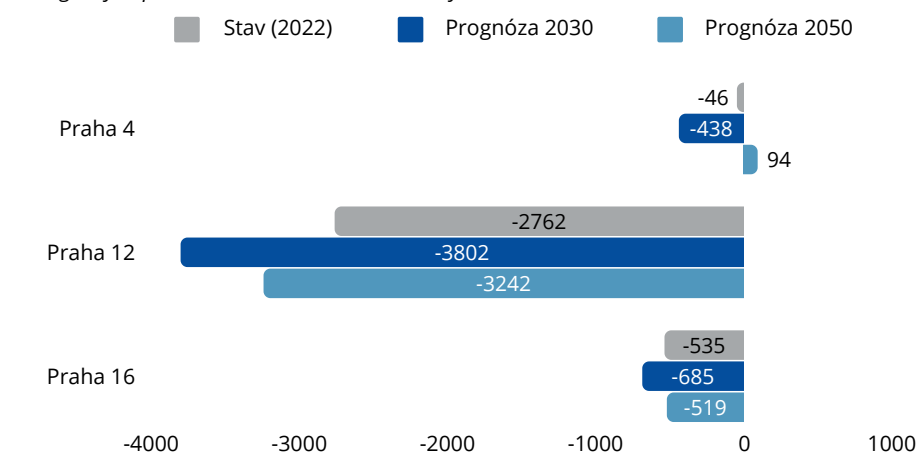
Změna počtu obyvatel mezi sčítáními 2011 a 2021 podle správních obvodů hl. m. Prahy a krajů



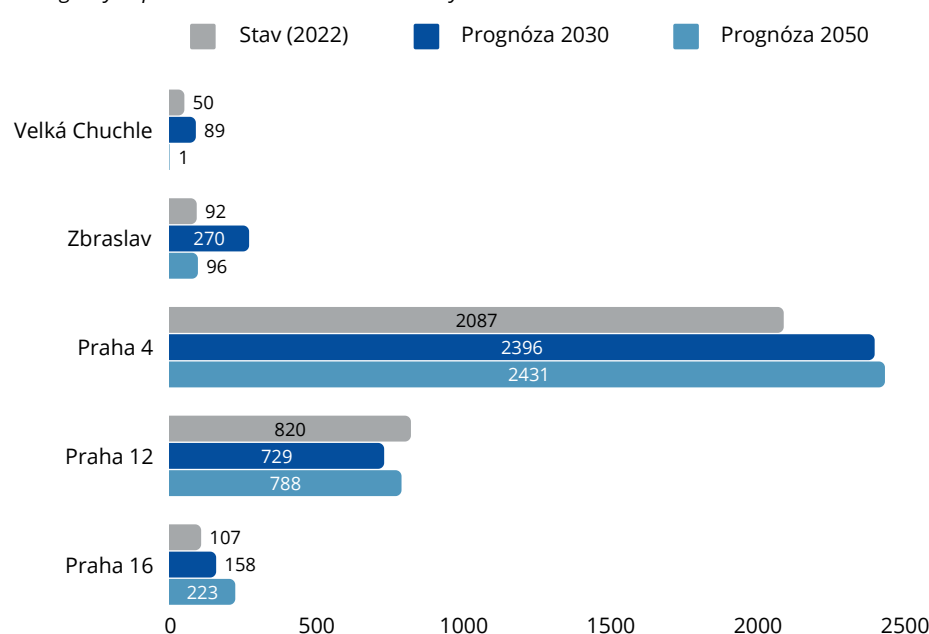
Z analýzy veřejné vybavenosti vyplynulo, že největším tématem v následujících letech bude dostatečná kapacita vzdělávacích institucí. V zájmovém území se bude jednat převážně o mateřské školy a velmi výrazný deficit by mohl nastat v případě středních škol. Nejkrizovějšími lokalitami budou Praha 4 a 12, což je do jisté míry dáno i hustotou zalidnění v těchto městských částech a také jejich rozlohou. Prognóza hovoří o dalších tématech a specifikuje jejich krizová místa, na která by se mělo město zaměřit. Častým tématem je již zmiňovaná Praha 12, které hrozí deficity ve zdravotnictví (chybějící poliklinika, nedostatek praktických lékařů), kultuře (nedostatečná kapacita kulturně-komunitního centra), sociálních službách (nedostatečná

kapacita domů pro seniory) a obchodních službách (nedostatečné pokrytí obchody s potravinami na území Modřan). Kulturně-komunitní centrum chybí také ve Velké a Malé Chuchli, stejně jako dostatek praktických lékařů. Deficit ordinací pro děti a dorost může zaznamenat Zbraslav. Prognóza také hovoří o krajině a nedostatku parkových prostranství a dětských hřišť v pěší dostupnosti pro obyvatele Prahy 4. Zajímavým a často opomíjeným tématem je nedostatek kapacit k pohřbívání, kde může dojít v roce 2050 k deficitu až 32 711 míst pro Prahu 4 a 17 000 míst pro Prahu 12. Do jisté míry bude tento problém ovlivněn také změnou přístupu k pohřbívání jako celku a volbě alternativních možností pohřbívání jako je kremace apod.

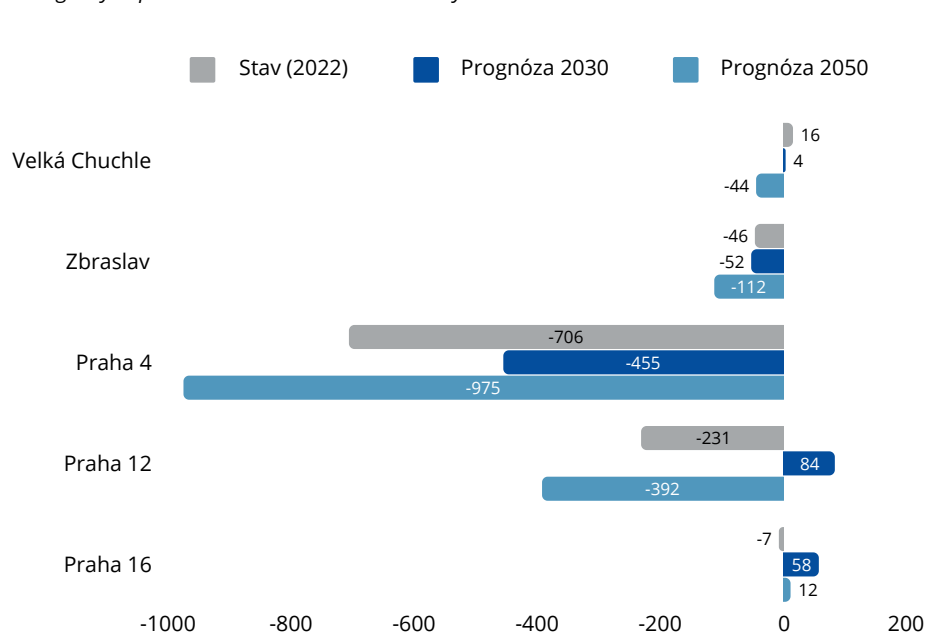
Prognózy kapacitní dostatečnosti SŠ zřizovaných MČ

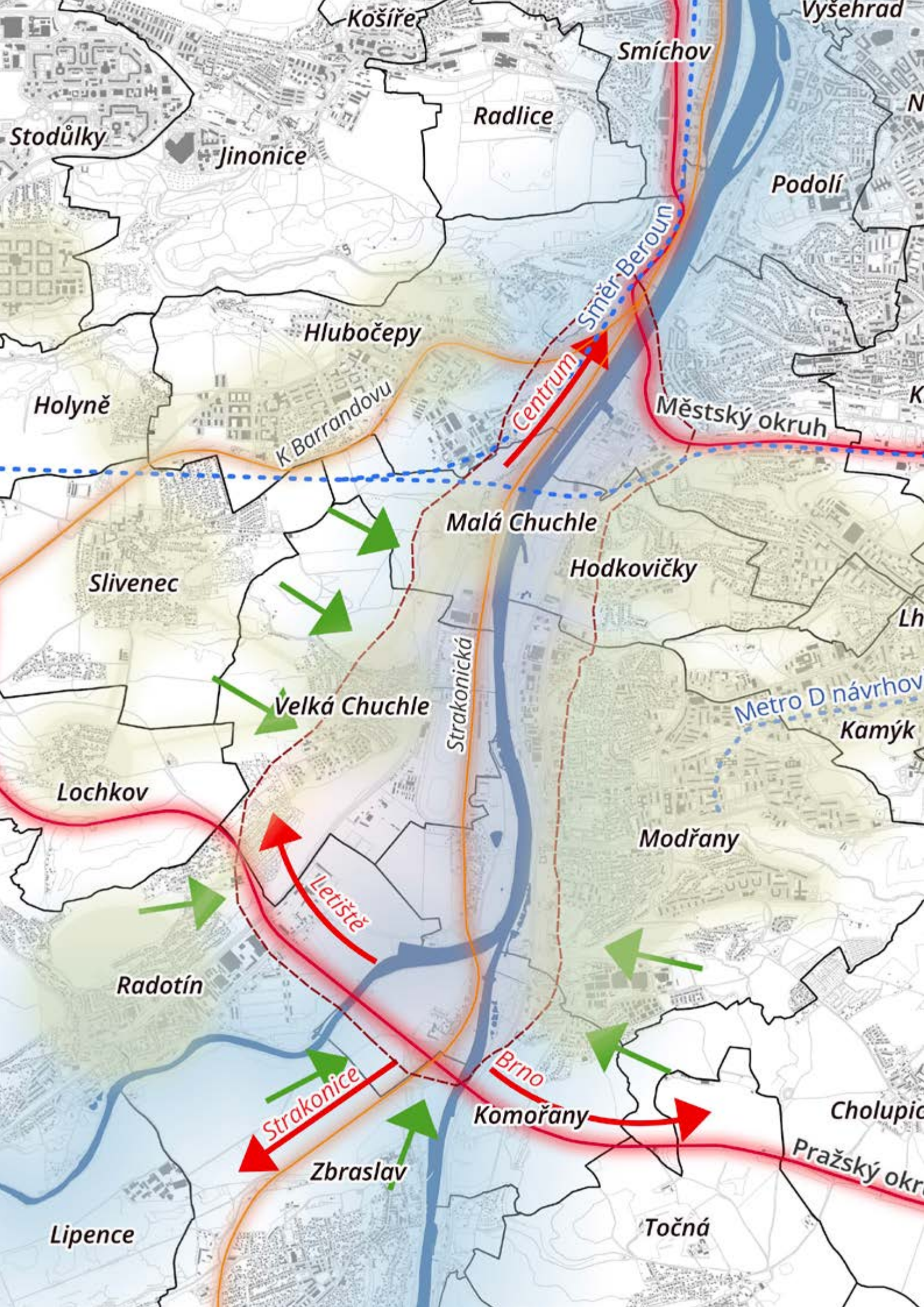


Prognózy kapacitní dostatečnosti ZŠ zřizovaných MČ



Prognózy kapacitní dostatečnosti MŠ zřizovaných MČ





3 Analýzy území

Širší vztahy

Pražská povltavská brána



Legenda

- | | | | |
|--|-------------------------------|--|-----------------------------|
| | Klastry a spojitost zástavby | | Směry |
| | Krajinný rámec | | Dopravní tahy - významné |
| | Významné dopravní záměry | | Rámec řek Vltavy a Berounky |
| | Řešené území | | Katastrální území |
| | Dopravní tahy - méně významné | | |

Řešené území se rozprostírá mezi soutokem Berounky s Vltavou a Barrandovským mostem. Jedná se o území velmi dynamické s rozdílnými urbánními strukturami a dopravními tahy. Za soutokem se nachází významná dopravní křižovatka spojující Pražský okruh se Strakonickou. V severní části území přetíná Barrandovský most, který patří mezi nejvytíženější komunikace v Praze. Jižní povltavská brána tak dostává doslovný význam ve smyslu dopravního tahu spojující Středočeský kraj s Prahou. Tyto jevy však negativně ovlivňují široké okolí a to jak ze stránky hluku, tak klimatu či vytváření bariér. Ty jsou z velké části také zapříčiněny železnicí a dalšími dopravními prostředky hromadné dopravy. Celkově se území nachází v širším krajinném rámci s vysokou hodnotou a terénní morfologie vltavského údolí vytváří jedinečné scénérie, které patří mezi ty nejzajímavější v Praze. Urbánní struktury jsou rozličné – od struktury vesnické, po zahradní města či modernistickou

zástavbu sídlišť. Levý a pravý břeh Vltavy se odlišují svými specifiky. Struktury sídla na levém břehu si do velké míry ponechaly historickou stopu, to znamená že je tvořena spíše klastry s jednotlivými menšími centry. To je zapříčiněno mimo jiné hlavně terénní konfigurací v území. Pravý břeh vznikl podobným způsobem, ale od 20. století se struktura výrazně změnila a nyní tvoří spíše souvislou zástavbu, která se zahušťuje. Území patří do dnešní doby mezi spíše ty opomíjené a v budoucnosti by mu měla být věnována zvláště výrazná pozornost. Povodňová aktivita je zde jedna z nejnebezpečnějších. Existuje několik záměrů, jak urbánních, tak krajinných, které jsou plánovány v tomto území. Dopravní záměry by mohly výrazně ovlivnit kvalitu života v území a zlepšit jeho propojení s městem jako celkem – konkrétně se jedná o nový železniční tah na Beroun a stavbu metra D, která výrazně posílí dopravní obslužnost pravého břehu Vltavy.

3 Analýzy území

Funkční využití území

Pražská povltavská brána



Legenda

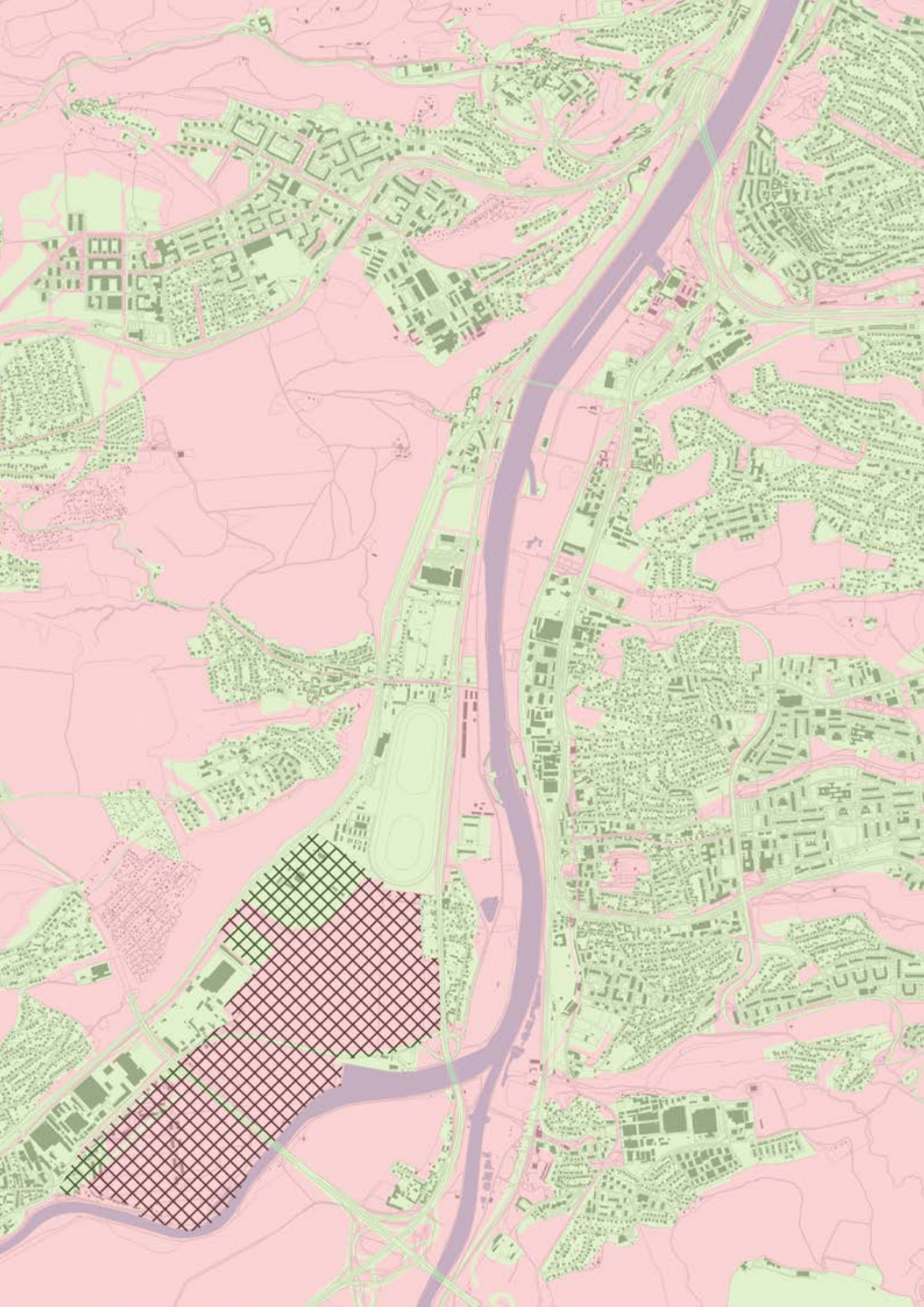
Funkční využití území

- Garáže a parkoviště
- Plochy a zařízení hromadné dopravy osob; parkoviště P+R
- Dopravní, vojenská a sportovní letiště
- Přístavy a přístaviště, plavební komory
- Urbanisticky významné plochy a dopravní spojení
- Tratě a zařízení železniční dopravy, nákladní terminály
- Izolační zeleň
- Lesní porosty
- Louky a pastviny
- Čistě obytné
- Orná půda, plochy pro pěstování zeleniny

- Všeobecně obytné
- Sady, zahrady a vinice
- Zahradnictví
- Zahrádky a zahrádkové osady
- Vybraná komunikační síť
- Smíšené městského jádra
- Oddechu
- Sportu
- Suché poldry
- Všeobecně smíšené
- Těžba surovin
- Zařízení pro přenos informací
- Energetika
- Odpadové hospodářství
- Vodní hospodářství
- Nerušící výroby a služeb
- Vodní toky a plochy, plavební kanály
- Výroby, skladování a distribuce
- Veřejné vybavení
- Armáda
- Kultury a církve
- Zeleň městská a krajinná
- Obchodní
- Parky, historické zahrady a hřbitovy
- Ostatní
- Vysokoškolské

Funkční využití v území vychází z Územního plánu hl. města Prahy. S příchodem připravovaného Metropolitního plánu se stane plánování v území více flexibilní a pomůže tak vytvářet více polyfunkční město. Současný stav nám však pomůže pochopit území více do hloubky a narazit na různé historické souvislosti a vývoj jednotlivých míst. Obecně řečeno je pravý břeh

Vltavy více urbanizovaný a obydlený, ten levý je tvořen spíše areálovým provozem, ale zároveň poskytuje více ploch zeleně a zemědělství. Některé průmyslové areály a brownfieldy byly nahrazeny v současnosti vznikající novou zástavbou – konkrétně se jedná například o komplex Modřanský cukrovar v Modřanech, který poskytuje nové kapacity pro bydlení.



3 Analýzy území

Zastavitelnost území

Pražská povltavská brána



Legenda

XX Velká rozvojová území

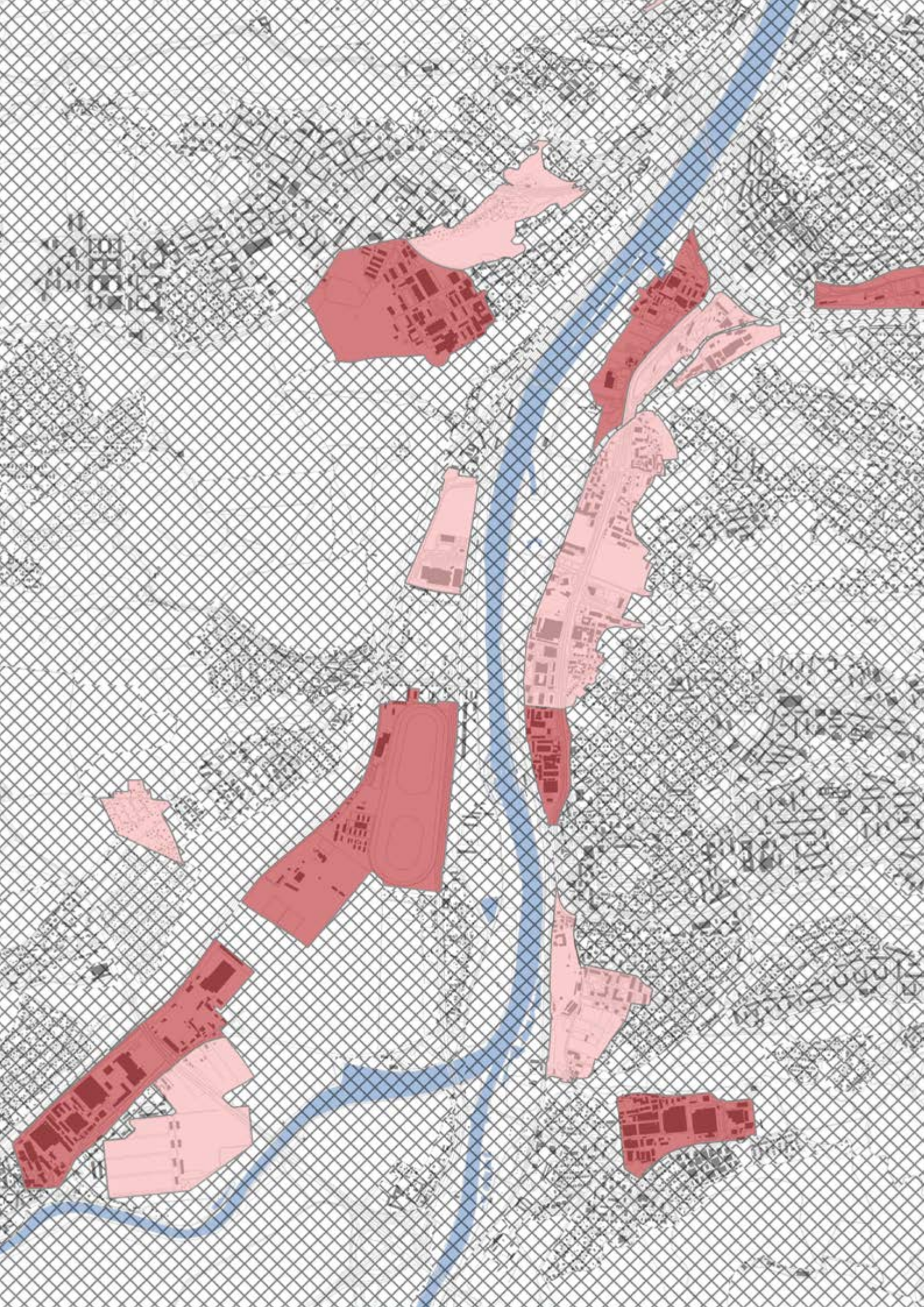
Zastavitelnost území

Nezastavitelné území

Zastavitelné území

Míra krajinných struktur v území je velmi vysoká, proto je velká část kategorizována jako území nezastavitelné. To je dáno vysokou povodňovou aktivitou, která v mnoha oblastech neumožňuje stavět, a tím jsou do určité míry pozastaveny inovační přístupy ke stavbě města. Takové lokality by mohly být nějakým způsobem zhodnoceny a přinést nové přístupy ke stavbě v těchto oblastech. K tomu je však potřeba širší kontextuální přístup zahrnující také změnu legislativy.

Zastavitelná území jsou území urbanizovaná s různými strukturami – od zástavby pro bydlení po areály produkce. Velké rozvojové území je v tomto záběru pouze jedno – jedná se o území mezi Radotínem a Velkou Chuchlí, kde je v současné době pouze několik logistických areálů. Území je také silně ovlivněno povodňovou aktivitou a v místě vzniká záměr vybudovat park s protipovodňovou ochranou ve formě jezer a poldrů.



3 Analýzy území

Míra stability lokalit

Pražská povltavská brána



Legenda

Míra stability lokalit

- Stabilizované lokality
- Mírně nestabilní lokality
- Středně nestabilní lokality
- Silně nestabilní lokality

Stabilita jednotlivých lokalit v území je pokryta třemi kategoriemi – lokality stabilizované, mírně nestabilní a středně nestabilní. Většina území se dá považovat za stabilizované, pokud k němu přihlížíme z hlediska aktuálního stavu bez potenciálního rozvoje. Mírně nestabilní a středně nestabilní lokality tvoří převážně areály s různými druhy produkce – ať se jedná o výrobu, zemědělství nebo sport. Tato území jsou zranitelná hned z několika důvodů, mezi ty hlavní

však patří hlavně monofunkčnost těchto areálů, která neumožňuje jejich širší využití a míra flexibility a zapojení do městského prostředí je nízká. Neméně důležitým faktorem je udržitelnost provozů, které se v areálech vyskytují – riziko krachu a úpadku různých provozů je často nevyzpytatelné a areály pak zůstávají opuštěné, pokud nenajdou nové majitele či potenciální zájemce. Tím samozřejmě také zabírají volný prostor, který by mohl být zhodnocen jinak.

3 Analýzy území

Struktura zástavby

Pražská povltavská brána



Legenda

Urbánní struktury města a krajiny

- Rostlá struktura
- Bloková struktura
- Hybridní struktura
- Heterogenní struktura
- Vesnická struktura

Struktura zahradního města

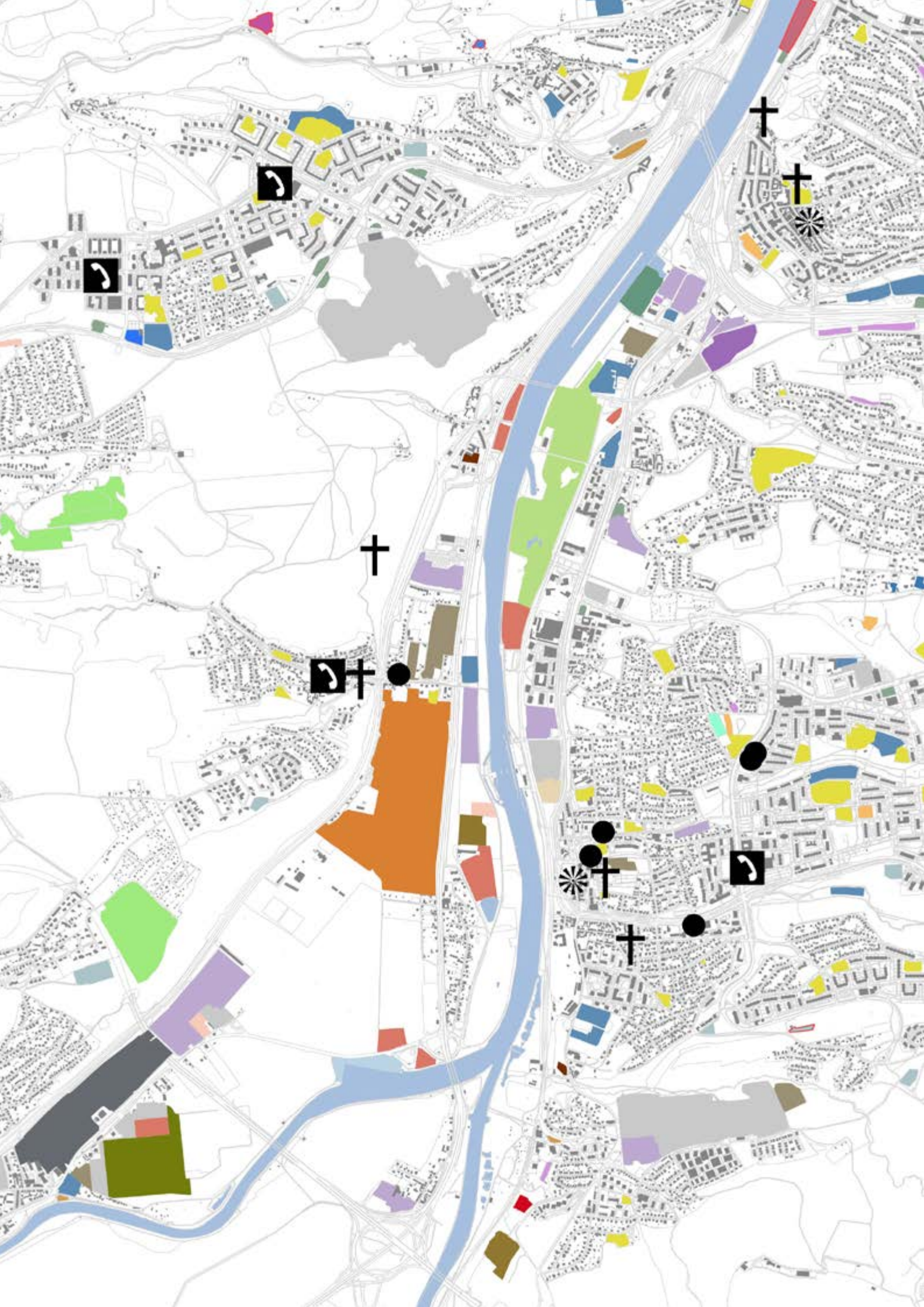
- Modernistická struktura
- Areál produkce
- Areál vybavenosti
- Lineární struktura
- Parkový areál
- Parkové prostranství

Parkový les

- Leso-zemědělská krajina
- Zemědělská krajina v rovině
- Krajina výrazných údolí
- Krajina výrazných vrchů

Struktura zástavby a krajiny je v řešeném území velmi různorodá a tvoří tak zajímavý mix v pražském kontextu. Mezi nejstarší struktury patří například Malá a Velká Chuchle s rostlou urbánní strukturou vesnického charakteru a velkou část území zaujímá také struktura zahradních měst, a to především na pravém břehu řeky. Plošné bariéry v území jsou zapříčiněné areálovými strukturami, mezi které patří jak

ty se sportovním využitím, tak například produkce a jiná vybavenost. Nemalý podíl území je tvořen heterogenní strukturou, která je hůře definovatelná, a také modernistickou strukturou sídlišť 20. století. Krajinná rozhraní jsou tvořena převážně výraznými údolími a lesními porosty, které mají místy parkové úpravy a využívají výrazného rekreačního potenciálu v území.



3 Analýzy území

Vybavenost a atraktory

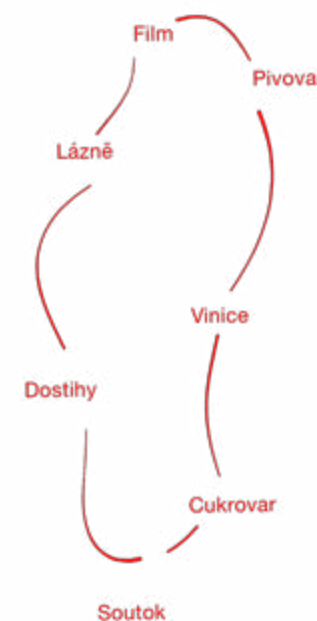
Pražská povltavská brána



Legenda

- | | | |
|--|--------------------------------|----------------------------------|
| ☼ Kina | ■ Zemědělské areály - ostatní | ■ Hřiště |
| ✝ Kostely | ■ Skleníkové pěstování rostlin | ■ Chatová kolonie |
| ☎ Pošta | ■ Areál zámku | ■ Kynologické cvičiště |
| ✚ Hasičská zbrojnice | ■ Kulturní objekt | ■ Sklady, hangáry, haly |
| ● Úřad veřejné správy | ■ Školy | ■ Přístavy |
| Areály účelové zástavby | ■ Botanický areál | ■ Technické služby |
| ■ Strojírenský průmysl | ■ Školská zařízení | ■ Čistírna odpadních vod |
| ■ Potravinářský průmysl | ■ Sportovní areály | ■ Vodojem zemní |
| ■ Dřevozpracující a papírenský průmysl | ■ Plavecký areál | ■ Čerpací stanice pohonných hmot |
| ■ Polygrafický průmysl | ■ Dostihové areály, parkur | ■ Meteorologická stanice |
| ■ Ostatní, nerozlišený průmysl | ■ Golfové areály | ■ Sociální a zdravotní zařízení |
| ■ Chov zemědělských zvířat | ■ Koupaliště | ■ Skupinové garáže |
| | ■ Camping | |

Stejně jako urbánní a krajinné struktury v území, jsou právě atraktory a jiná vybavenost podobně rozmanité. Od různých druhů průmyslu jako je strojírenský či dřevozpracující, přes zemědělskou výrobu, po sportovní a jiné rekreační areály. Mezi nejvíce atypické atraktory patří chuchelské dostihové závodiště u Velké Chuchle, které je výrazně spjato s historií místa a tvoří jedinečný genius loci. Atypickým areálem jsou i Barrandovská filmová studia na Barrandovské skále, které tvoří svým umístěním celkem výrazný pohledový prvek. Třetím méně obvyklým prvkem je golfové hřiště v Hodkovičkách. Zbývá vybavenost je tvořena běžnými provozy jako jsou vzdělávací instituce, areály zdravotnické péče nebo hřiště a jiné aktivity ve veřejném prostoru.



3 Analýzy území

Bariéry a překážky v prostupnosti územím

Pražská povltavská brána



Legenda

- Liniové prostorové překážky
- Plošné prostorové překážky

Četnost bariér v území je vcelku vysoká. Za přirozené bariéry považujeme skalní a jiné terénní útvary, které se v území vyskytují a jsou pro něj typické. Mezi bariéry umělé pak patří liniové a plošné prostorové překážky. Liniové mají charakter silnic, železnic a podobných prvků. Mezi výrazné liniové bariéry patří dopravní koridor Strakonické na levém břehu a tramvajová trať vedoucí do Modřan, která je vyvýšená a tvoří protihlukovou stěnu. Její okolí slouží převážně jako

parkovací plochy nebo zbytková místa s občasnou zelení. Výška bariéry se mění v různých místech. V oblasti za soutokem tvoří bariéru Pražský okruh a to i pohledovou. Mezi nejvýraznější plošné překážky patří areály, kam není umožněn nepřetržitý přístup veřejnosti a plyne to z daného provozu. Jedná se tak například o chuchelské dostihové závodiště na levém břehu Vltavy a areál golfového hřiště na pravém břehu.

3 Analýzy území

Veřejný prostor a jeho hierarchie

Pražská povltavská brána



Legenda

-  Cenné urbanistické struktury
-  Náměstí, plácky a návsi
-  Urbanistická síť
-  Veřejný prostor

Struktura a hierarchie veřejného prostoru v oblasti kolem Vltavy je silně provázána s dynamickou topografií území a s tím související modrozelenou infrastrukturou, která významně formuje celé území. Veřejně přístupná prostranství většinou tvoří plochy zeleně – lesy, louky, okolí řeky nebo mokřady. Tato přírodní a krajinná struktura hraje zásadní roli nejen v estetice, ale i v ekologii a kvalitě života obyvatel. Je nutné zdůraznit významný rozdíl mezi levým a pravým břehem Vltavy, a to nejen v topografii, ale i v rozvoji veřejných prostranství. Na levém břehu je topografie nejvýraznější a skály u Velké Chuchle a další terénní a výškové rozdíly tvoří přirozené bariéry pro urbanizaci. Tento přírodní reliéf, spolu s častými záplavami, výrazně omezuje možnosti širšího osidlování. Proto je levý břeh Vltavy mnohem méně urbanizovaný a sídla zde tvoří spíše jednotlivé klastry, které jsou obklopené zelenými enklávami a jsou charakteristické nízkou hustotou zástavby. Mezi významná prostranství na levém břehu patří náměstí a plácky Velké a Malé Chuchle, jejichž struktura, v podstatě beze změny, je dána

historickým vývojem sídel. Dále zde nalezneme významná prostranství v Hlubočepích a Barrandově, kde se přírodní a urbanistické prvky prolínají a vytvářejí jedinečnou krajinnou strukturu. Na pravém břehu Vltavy je topografie mnohem méně dynamická, což umožnilo větší míru urbanizace. Původní menší osídlení postupně přerostlo do souvislejší a rozsáhlejší urbánní struktury. Tento rozvoj je charakteristický zejména sítí, která vychází z principů zahradního města a modernistického sídliště. Právě zde se nachází významná sídliště, jako je Barrandov a Novodvorská, která jsou příklady urbanistických celků s velkým podílem veřejné zeleně, kvalitními dopravními vazbami a pestrou škálou veřejných prostorů. Na tomto břehu se také nachází významná část pražské infrastruktury, včetně železničních a silničních spojení, což umožnilo rychlý růst a rozvoj této části města. Dále je zde i silná orientace na rekreační a sportovní funkce. Přírodní charakter a urbanizace pravého břehu se vyváženě doplňují, což činí tuto část města atraktivní pro širokou veřejnost.



3 Analýzy území

Výšková konfigurace v území

Pražská povltavská brána



Legenda

○ Stavební dominanty

Podlažnost objektů

- 0 - 3
- 3 - 6
- 6 - 9
- 9 - 12
- 12 - 20
- 20 - 25
- 25 - 30

Vrstevnice (5m)

188 - 189

189 - 190

190 - 191

353 - 354

354 - 355

355 - 356

356 - 357

357 - 358

358 - 359

359 - 360

360 - 361

361 - 362

362 - 363

363 - 364

364 - 365

365 - 366

366 - 367

367 - 368

368 - 369

369 - 370

370 - 371

371 - 372

372 - 373

373 - 374

Výšková konfigurace území patří v rámci toku Vltavy mezi ty nejvíce dynamické. Historický vývoj řeky a jejího koryta zapříčinil výrazné zvrásnění terénu a vzniklo tak množství skal a údolí. Levý břeh řeky je do jisté míry odlišný od pravého a má jiná specifika. Velmi výrazné jsou skalní útvary, které ovlivňovaly samotnou urbanizaci a rozvoj sídla v území. Mezi významné pohledové body patří právě skalní útvary u Velké Chuchle a na Barrandovské skále – patří mezi ně jak Barrandovská filmová studia, tak Barrandovské terasy. Ačkoliv se nejedná o budovy vysokopodlažní, tak právě jejich umístění z nich dělá pohledové dominanty. Pravý břeh řeky je o něco mírnější co se terénního reliéfu týče. Dominantnější jsou skalní útvary až u Braníku. Horizont pravé strany je však z velké míry ovlivněn podlažností budov. Většinu horizontu tvoří výškové panelové domy z modřanských a dalších přilehlých sídlišť. Jejich umístění ve vyšších polohách z nich dělá výraznou pohledovou siluetu.



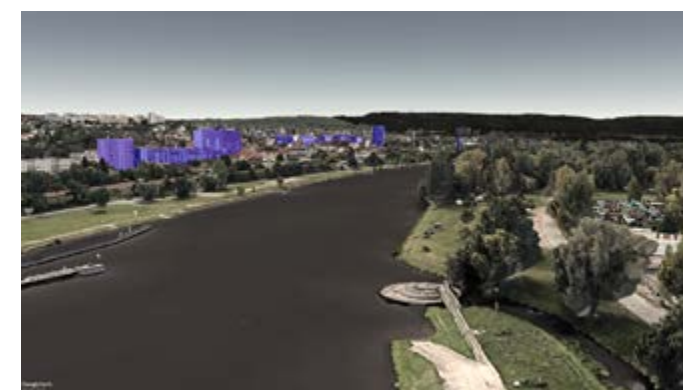
Pohled na Branické skály



Pohled na Barrandovskou skálu



Panorama levého břehu - Údolí Velké Chuchle



Pás výškových budov v Modřanech

3 Analýzy území

Technická infrastruktura

Pražská povltavská brána



Legenda

Technická infrastruktura

- Kanalizace
- Plynová soustava
- Vodovodní řad

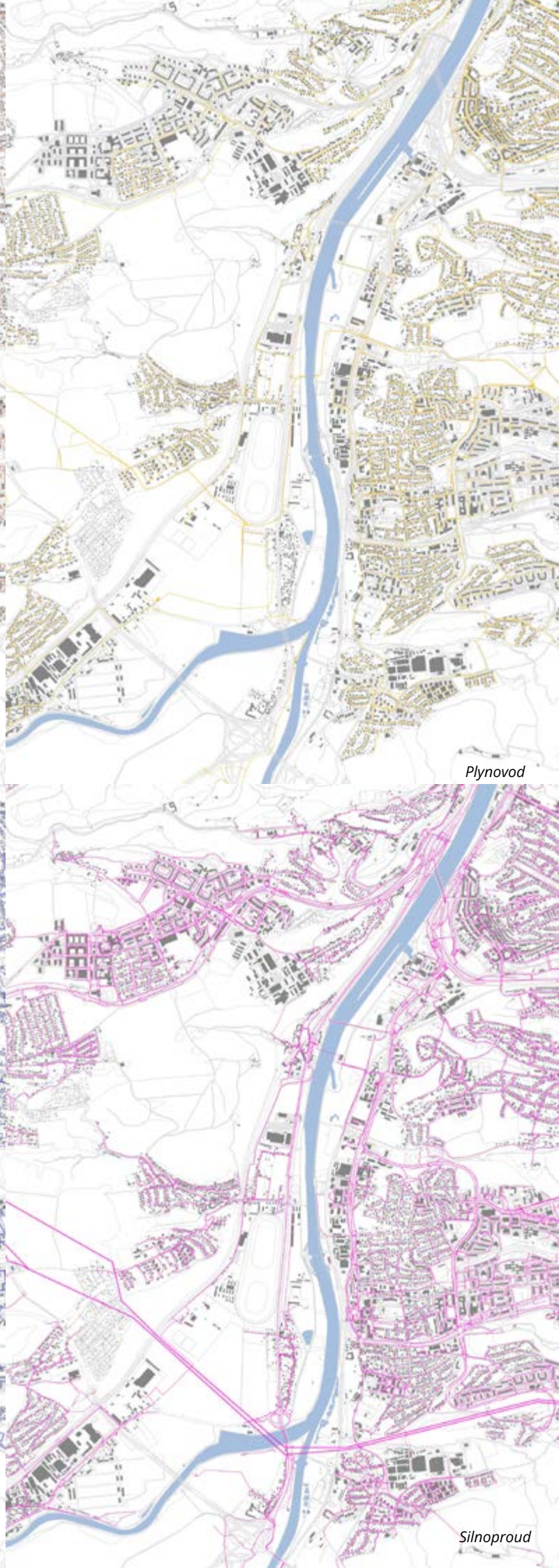
- Teplovody
- Silnoproud
- Slaboproud
- Slaboproud - vzduch

Jednotlivá schémata zobrazují stav typů inženýrských sítí v území. Většina území je pokryta všemi potřebnými sítěmi až na menší výjimky, které nejsou pokryté kanalizací či přívodem vody a elektřiny. Centrální zásobování teplem je využíváno v modernistických zástavbách sídlišť. Celé území je zásobováno zemním plynem.

Změna koryta Vltavy a výstavba kaskády



Kanalizace



Plynovod



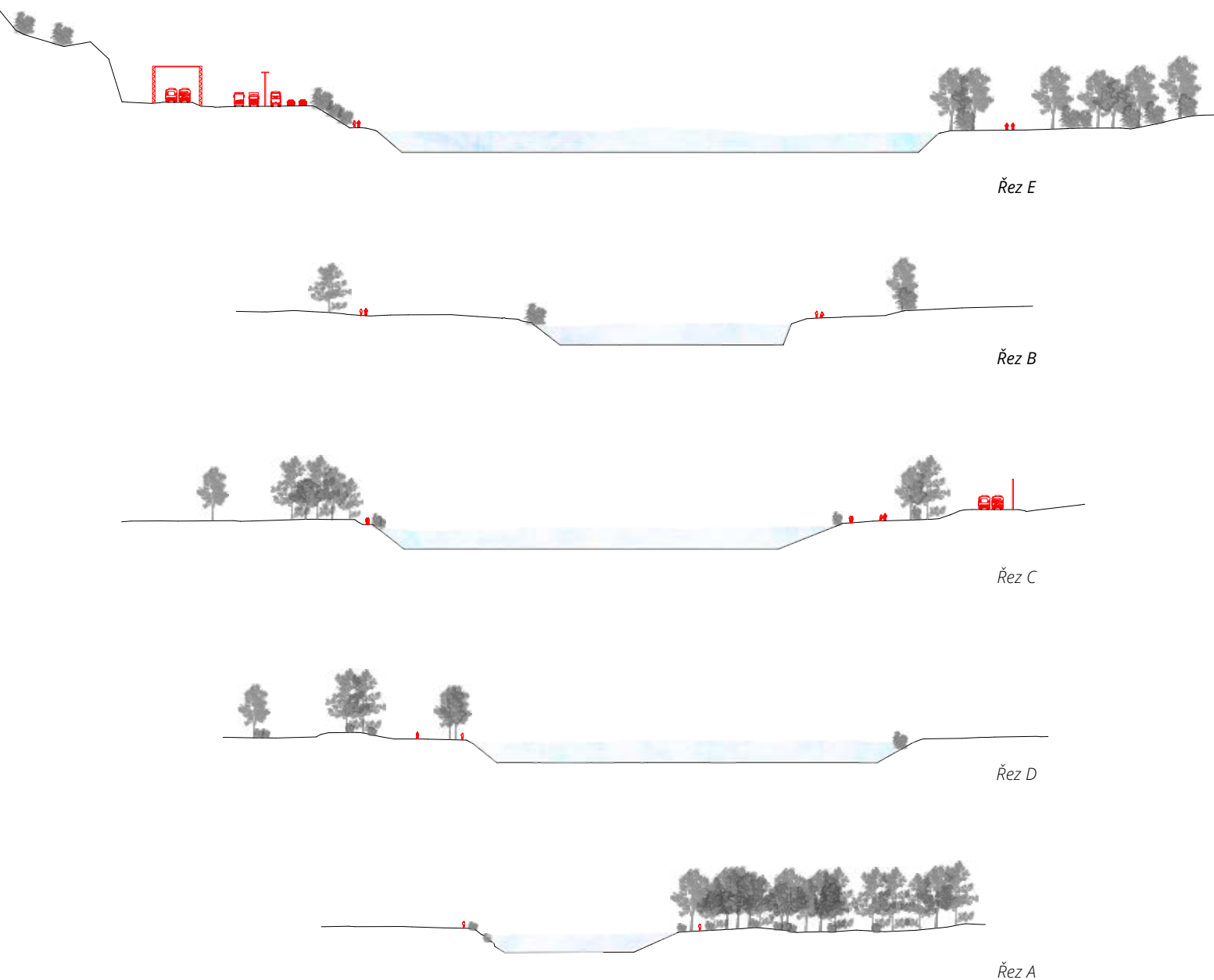
Vodovodní řad



Silnoproud



Vybrané řezy zobrazují charakteristické rozhraní řeka × břeh na místech zobrazených na schématu. V území se nachází hned několik typů těchto rozhraní – od dopravně vytížených břehů, po ty spíše rekreační nebo čistě přírodní. Podél celého toku je charakteristickým znakem nízká niveleta hladiny proti břehům, výjimkou je levý břeh u Barrandovského mostu, který patří mezi nejvytíženější dopravní úseky v Praze.



Území zahrnuje několik různých typů krajiny, které jsou tvořeny jak přirozenými procesy, tak lidskou činností. Mezi hlavní krajinné jednotky patří niva řeky Berounky, Český kras, Třebotovská plošina, Povltavské lesy a městská krajina Prahy. Tyto charaktery představují širokou paletu přírodních a urbanistických prvků, které tvoří unikátní krajinný ráz. Krajina nivy řeky Berounky je charakteristická úrodnými, zaplavovanými půdami, které podporují lužní lesy a mokřady. Tento typ krajiny je bohatý na vodní ekosystémy, jež poskytují domov mnoha druhům rostlin a živočichů. Niva je ekologicky cenná a hraje klíčovou roli například pro migraci ptáků. Zároveň je však ohrožena záplavovými riziky. Krajina Českého krasu, s vápencovými skálami, jeskyněmi a krasovými útvary, nabízí přírodní scenérie a geologické zajímavosti. V oblasti Hlubočep a Velké Chuchle se nachází významné výšiny, jako je Chuchelská skála, odkud se otevírá panoramatický pohled do okolí. Krajina

Třebotovské plošiny se vyznačuje rozlehlými plochami a mírně zvlněným terénem, který je typický pro tuto část středočeské pahorkatiny. Je to převážně zemědělská krajina, která se střídá s lesními porosty, zejména v západní části. Tato krajina je bohatá na stepní a polní ekosystémy. Krajina povltavských lesů se nachází podél řeky a je tvořena lesními komplexy a říčními nivami. Tento typ krajiny je ekologicky cenný díky své biodiverzitě a spojení různých přírodních biotopů. Lesy a křovinaté porosty poskytují přírodní koridory pro faunu a flóru. Městská krajina Prahy, která zahrnuje urbanizované oblasti a rekreační zóny, je charakterizována rozsáhlými zelenými plochami a parkovými úpravami. Zelené koridory mezi městskými částmi zajišťují ekologický rozvoj městských ekosystémů. Všechny tyto krajiny jsou vzájemně propojeny a vytvářejí rozmanitou mozaiku krajinných typů, která podporuje ekologickou stabilitu a poskytuje příležitosti pro rekreaci.



3 Analýzy území

Zeleň a její druhy

Pražská povltavská brána

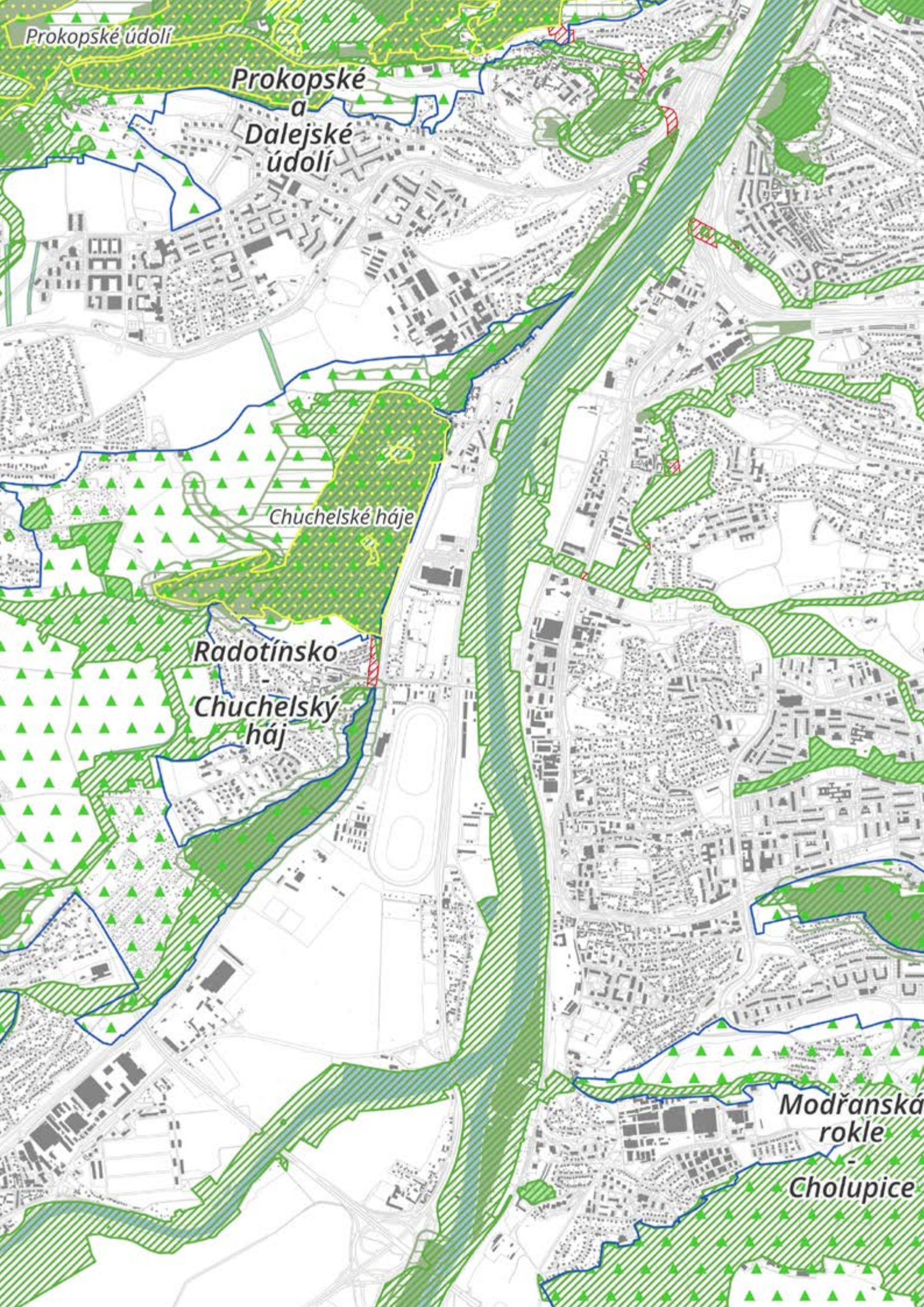


Legenda

	Záměry - MZI		Pole produkční		Zahradnictví
	Významné přírodní osy		Zemědělská výroba		Zahrady rodinných domů
Plochy zeleně					
	Vodní toky a plochy		Rekreační areály přírodní		Zahrady a hřiště občanské vybavenosti
	Lesy		Rekreační a zahrádkové osady		Louky, pastviny, travnatá lada
	Lesoparky		Hřbitovy		Vinice
	Doprovodná vegetace		Parkové plochy zahradní		Zahrady
	Nelesení porosty		Parkově upravené plochy		Dešťová usazovací nádrž

Oblast se vyznačuje bohatou a rozmanitou zelení, která zahrnuje různé typy přírodních společenstev. V území se nachází lesy, lužní lesy, travnaté plochy, ale i různé druhy mokřadních a vodních ekosystémů. V nižších polohách, zejména v Lahovicích a Komořanech, jsou přítomné lužní lesy, které jsou významné z hlediska biodiverzity. Tyto lesy se vyznačují převahou vrb, topolů a olší, které jsou přizpůsobeny vlhkým podmínkám a záplavovým režimům. V oblasti Hlubočep, Braníku a Modřan převládají smíšené lesy, kde dominuje buk, dub a javor. Tyto lesy jsou součástí širších přírodních os, které spojují různé chráněné přírodní oblasti a slouží jako koridory pro migraci zvířat. Mezi významné přírodní osy patří údolí řeky Vltavy a Berounky, které tvoří důležitou ekologickou páteř pro celou oblast. Tyto řeky poskytují vodní biotopy, a také mají vliv na charakter krajiny v podobě mokřadů a lužních oblastí, kde roste různé vodní a bahenní rostlinstvo, jako jsou různé druhy rákosů, orobince a šáchorů. Vysoká biologická rozmanitost je podporována i mezemi, loukami a křovinatými porosty, které tvoří významné ekosystémy

pro faunu i flóru. Kromě těchto přírodních prvků jsou v oblasti i rekreační parky a zelené plochy v urbanizovaných zónách, kde dominují stromy jako lípy, javory a platany. V oblasti Radotína a Modřan jsou součástí zelených ploch také městské parky a rekreační zóny, které zahrnují zahrady, dětská hřiště a další relaxační oblasti. Tyto plochy jsou důležitým prvkem pro zajištění kvalitního života obyvatel. V území se nachází významné přírodní osy, které spojují chráněná území. Pro toto území se plánují i různé záměry, které podporují zelené plochy a ekologickou stabilitu. V plánech je zahrnuta například výsadba nových parků a zahrad, zajištění propojení zelených koridorů mezi různými přírodními rezervacemi a zlepšení kvality ovzduší a zachování biodiverzity. Důraz bude kladen na rekultivaci zanedbaných ploch, které budou přetvořeny na udržitelné zelené prostory pro veřejnost. Záměry se také zaměřují na propojení městských zelených zón s přírodními oblastmi a ochranu vzácných druhů rostlin a živočichů, které jsou na území přítomné. Mezi nejvýznamnější záměry patří projekt Soutok a Lahovické rybníky.



3 Analýzy území

Plošná ochrana krajiny

Pražská povltavská brána



Legenda

- | | |
|------------------------------------|--|
| Velkoplošně zvláště chráněná území | ÚSES - kritická místa |
| Evropsky významné lokality | ÚSES - interaktivní prvky |
| Přírodní parky | Maloplošně zvláště chráněná území - ochranná pásma |
| ÚSES - stav a plánovaný stav | Maloplošná zvláště chráněná území |

Oblast je charakteristická pestrou krajinou, která zahrnuje přírodní, rekreační i urbanizované plochy. Plošná ochrana zde zajišťuje zachování přírodních hodnot, ochranu vodních zdrojů a ekologickou stabilitu, což je klíčové pro rozvoj modrozelené infrastruktury. Nejdůležitějším nástrojem plošné ochrany v tomto území je Územní systém ekologické stability (ÚSES), který propojuje přírodní biotopy a zajišťuje ekologickou konektivitu. Tento systém zahrnuje biocentra (např. Chuchelský háj, Radotínské údolí, Prokopské údolí a okolí Lahovic), která jsou klíčovými uzly pro zachování biodiverzity. Biocentra jsou důležitá pro ochranu ohrožených a chráněných druhů rostlin a živočichů. Systém dále zahrnuje biokoridory, které propojují biocentra a umožňují migraci živočichů a šíření rostlin, což posiluje ekologickou stabilitu krajiny. Biokoridory podél řek Vltavy a Berounky jsou klíčovými migračními liniemi pro vodní a mokřadní druhy, které jsou pro tento ekosystém nezbytné. Další biokoridory spojují Chuchelský háj s Radotínským údolím a propojují

přírodní plochy mezi Hlubočepy, Modřany a Komořany. Interakční prvky, jako jsou remízky a solitérní stromy, se nacházejí v zemědělské a urbanizované krajině a poskytují prostor pro menší druhy a zajišťují ekologickou stabilitu v oblastech, kde by přírodní biotopy nemohly existovat samostatně. Významnou součástí plošné ochrany jsou chráněná území, jako přírodní rezervace Radotínské údolí, Prokopské údolí a přírodní památka Chuchelský háj, která chrání teplomilné travní porosty a skalní biotopy. Přírodní park Radotínsko-Chuchelský háj chrání krajinný ráz a brání nevhodnému rozvoji urbanizace. Důležitým ochranným režimem je zapojení do soustavy Natura 2000, konkrétně prostřednictvím EVL a ptačích oblastí (PO). Záplavová území Vltavy a Berounky slouží k přirozenému rozlivu vody při povodních, což je klíčové v Lahovicích a Komořanech, kde omezuje výstavbu. Plošná ochrana se zaměřuje také na veřejnou zeleň, která pomáhá zlepšovat kvalitu ovzduší a zadržování dešťové vody, čímž přispívá k adaptaci na klimatické změny.

3 Analýzy území

Povodňová činnost a kategorizace povodňových zón

Pražská povltavská brána



Legenda

- | | |
|------------------------------------|--|
| Velkoplošně zvláště chráněná území | ÚSES - kritická místa |
| Evropsky významné lokality | ÚSES - interaktivní prvky |
| Přírodní parky | Maloplošně zvláště chráněná území - ochranná pásma |
| ÚSES - stav a plánovaný stav | Maloplošná zvláště chráněná území |

Celé území je výrazně ovlivněno soutokem Vltavy a Berounky s vysokou povodňovou aktivitou. Historicky zde došlo k několika významným povodním, přičemž největší zásahy tuto oblast v letech 1890, 1940, 2002 a 2013. Povodeň v roce 2002 způsobila rozsáhlé záplavy v Lahovicích, Komořanech a Modřanech, což vedlo k výraznému posílení protipovodňové ochrany. Povodeň v roce 2013 zasáhla obdobná místa a poukázala na potřebu další modernizace ochranných opatření, zejména v oblasti Lahovic a Radotína. Záplavová území se dělí na aktivní zóny, průtočné zóny, neprůtočné zóny a zóny určené k ochraně (městem či individuálně). Aktivní zóna je nejrizikovější, protože v ní voda během povodní proudí rychle a s velkou silou. Na těchto místech je výstavba přísně omezena. Další zóny jsou oblasti, kde voda stojí nebo proudí pomaleji, typicky jde o záplavové louky, které umožňují přirozený rozliv vody a snižují tlak na zastavěná území. Nejohroženějšími lokalitami jsou Lahovice, Komořany, Radotín a Modřany, kde se překrývá více z těchto zón, což zvyšuje riziko zaplavení. Proto zde platí přísná pravidla pro výstavbu a využití krajiny. Po povodních v letech 2002 a 2013 byla v oblasti realizována řada technických i přírodních opatření, která významně zlepšila odol-

nost území. Mezi nejvýznamnější technická opatření patří mobilní protipovodňové hráze v Modřanech, Radotíně a Lahovicích. Tyto hráze lze v případě povodně rychle postavit a ochránit klíčové obytné části. Dále byly vybudovány pevné protipovodňové zdi, které chrání nejvíce ohrožené oblasti podél Vltavy a Berounky. Modernizací prošla i kanalizační síť, která byla vybavena zpětnými klapkami a čerpacími stanicemi, jež brání zpětnému vniknutí vody do systému a umožňují rychlé odčerpávání vody z chráněných oblastí. Důležitou součástí protipovodňové ochrany jsou i přírodně blízká opatření, která podporují modrozelenou infrastrukturu. Ta umožňuje lepší zadržování vody v krajině a posiluje přirozené ekosystémy. V oblasti Lahovic, Komořan a Radotína byla obnovena síť mokřadů a tůní, které zadržují vodu při zvýšených průtocích. Důležitou roli hrají také záplavové louky, které umožňují přirozený rozliv vody, a vegetace podél toků, zejména výsadba stromů a keřů. Ta pomáhá zpomalit proudění vody, zpevňuje břehy a zvyšuje stabilitu ekosystému. Součástí protipovodňové strategie je i adaptace na klimatické změny, protože se očekává častější výskyt extrémních srážek a povodní. Plánovaný projekt Soutok má tyto aspekty podpořit a výrazně zmírnit povodňovou aktivitu v území.

3 Analýzy území

Topografie a geologické poměry v území

Pražská povltavská brána

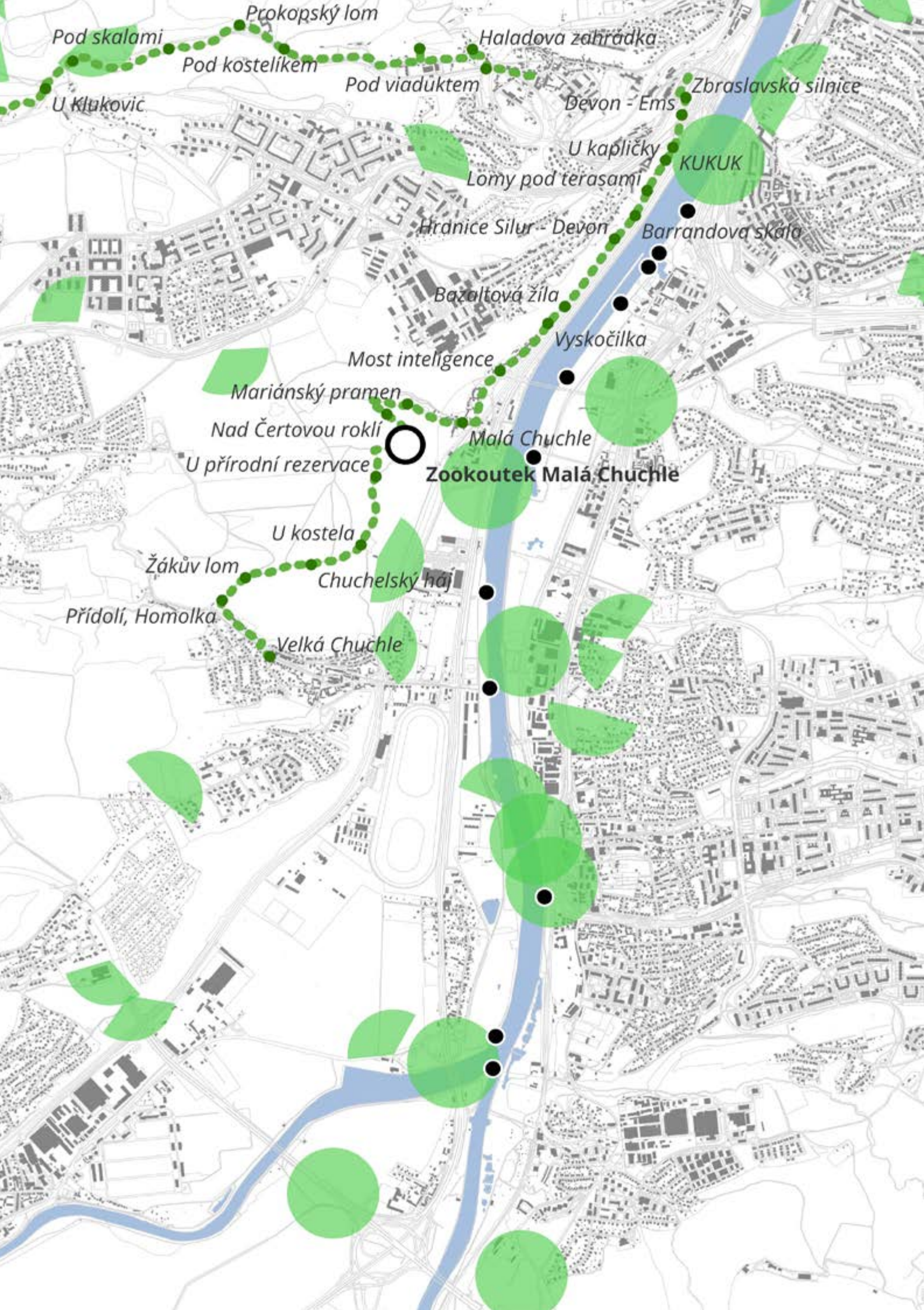


Legenda

▲ Skály	Geologický stav podloží
— Skalnatý sráz	■ Neznámý
■ Rozvalina	▨ Sesedání antropogenní navážky
— Hrany svahů	▨ Sesedání půdy
— Vrstevnice 5m	▨ Sesedání vlivem důlní činnosti

Oblast je charakteristická rozmanitou topografií, která je výsledkem působení řek Vltavy a Berounky. Nejnižše položené části, zejména v Lahovicích, Komořanech a Radotíně, tvoří nížinná záplavová území, kde se nacházejí říční usazeniny, jako jsou štěrky, písky a hlíny. Tato nivní území se nacházejí v nadmořské výšce 190–200 m n. m. a pravidelně jsou zaplavována, což ovlivňuje jak krajinné využití, tak i ekologické procesy. Směrem od řeky terén postupně stoupá na říční terasy, které se vyznačují stabilnějším podložím a jsou vhodné pro výstavbu a infrastrukturu. Terasy tvoří přirozenou hranici záplavového území a představují cenné ekologické plochy. Ve vyšších polohách se terén stává strmějším, přičemž na mnoha místech se nacházejí skalní výchozy a bradla, především v oblastech Hlubočep, Braníku a Velké Chuchle. Tyto svahy dosahují výšky kolem 250–320 m n. m. a jsou charakteristické svým příkrým sklonem. Tato území jsou tvořena převážně vápenci, břidlicemi a pískovci, které jsou odolné vůči erozi a vytvářejí krajinné dominanty, jako je Chuchelská skála nebo Branická skála. Strmé svahy mají

omezené možnosti pro výstavbu, ale jsou cenné z hlediska ochrany přírody a rekreace. Geologické podloží této oblasti je převážně tvořeno silurskými a devonskými vápenci a pískovci, což odráží historický vývoj v prvohorách a starohorách, kdy bylo území dnem tropického moře. V nížinných oblastech, zejména v Lahovicích a Komořanech, se podloží skládá z říčních sedimentů, což činí tento terén náchylným k podmáčení a sesuvům půdy. Naopak v oblastech s vyššími svahy, jako jsou Radotín a Braník, se nacházejí svahové sedimenty, které vznikly erozí tvrdších hornin. Topografické podmínky, včetně skalních bradel a příkrých svahů, ovlivňují krajinný ráz a využití území. Tyto oblasti jsou cenné nejen z ekologického hlediska, ale také pro rekreaci. Například turistické stezky a vyhlídky nabízejí atraktivní pohledy na okolní krajinu. Kromě toho, výškové rozdíly a různorodé geologické složení vytvářejí přírodní bariéry, které omezují rozsah urbanizace. Kombinace nížinných niv, říčních teras a strmých skalních výchozů určuje jak ekologické, tak i praktické využití tohoto území.



3 Analýzy území

Rekreace v území

Pražská povltavská brána



Legenda

-  Zookoutky
-  Přístupy do vody
-  Zastávky na naučných stezkách
-  Naučné stezky

Území je oblíbenou destinací pro rekreaci v přírodě, která nabízí širokou škálu aktivit pro turisty a milovníky outdoorových zážitků. Oblast je protkána množstvím turistických tras, které vedou jak přírodně cennými, tak historickými lokalitami. Mezi nejzajímavější patří naučné stezky ve Velké Chuchli a Hlubočepích, které návštěvníkům přibližují místní přírodu, geologické formace a historii oblasti. Ve Velké Chuchli vede naučná stezka, která se zaměřuje na ekologické hodnoty a přírodní krásy území, včetně informací o místních lesích a říčním ekosystému. Stezka v Hlubočepích se věnuje ochraně přírody a geologickým zajímavostem regionu. Obě stezky jsou ideální pro pěší turistiku a nabídnou turistům hlubší pohled na krajinu. Mezi historické a kulturní památky patří i kostel sv. Jana Nepomuckého ve Velké Chuchli, který je vyhle-

dáváním místem pro krátké zastávky během výletů. Je to cenný architektonický prvek této lokality a atraktivní bod na turistických trasách. Zajímavým místem pro rodiny s dětmi je Zookoutek Velká Chuchle, který umožňuje návštěvníkům pozorovat domácí a divoká zvířata v přírodním prostředí. Zookoutek je ideální například pro rodinné výlety. Mezi vyhlídkové body v oblasti patří vyhlídka nad Vltavou v Hlubočepích, kde se otevírá úchvatný pohled na vltavské údolí, Branickou skálu a okolní krajinu. Z Chuchelských skal turisté obdivují panoramatický výhled na Radotínské údolí a protějščí břeh řeky. Tyto vyhlídky směřují na řeku a zalesněné svahy, které jsou součástí chráněných území. Kromě pěší turistiky je oblast oblíbená pro horolezectví a přírodní koupání v nádržích. Přírodní parky a rekreační plochy umožňují pikniky či grilování.



3 Analýzy území

Motorová doprava v území

Pražská povltavská brána

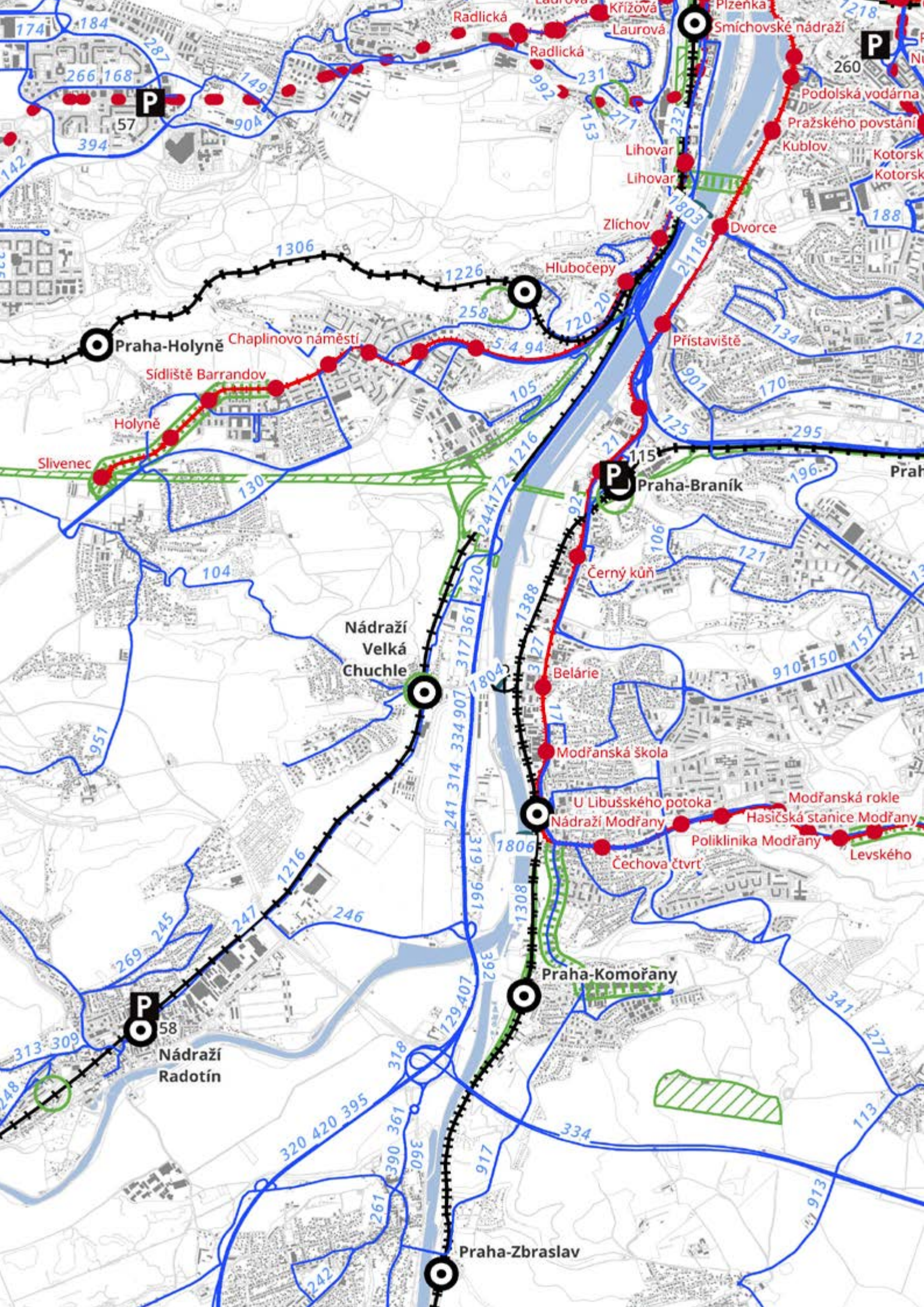


Legenda

- | | | |
|---|--|--|
|  Dopravní záměry bodového charakteru | Dálnice |  3. třída |
|  Parkoviště P+R |  Dálnice |  4. třída |
|  Zóny placeného parkovacího stání | Třídy místních komunikací | Třídy silnic |
|  Dopravní záměry plošného charakteru |  1. třída |  1. třída |
| |  2. třída |  2. třída |

Analýza motorové dopravy ukazuje na výrazné zvyšování automobilového provozu, které má zásadní dopad na kvalitu života a plynulost dopravy v této lokalitě a celém městě. Počet automobilů na vnějších hranicích Prahy vzrostl dramaticky. Zatímco v roce 1990 projíždělo těmito oblastmi 154 000 aut, v roce 2021 to bylo již 679 000, což je téměř pětinasobný nárůst. Tento trend potvrzuje stále rostoucí závislost na individuální automobilové dopravě, přičemž celkový počet motorových vozidel v Praze dosáhl 1 302 089, z čehož 1 038 948 tvoří osobní automobily. Motorová doprava se podílí na přepravní práci 41% z celkového objemu, což představuje výrazný podíl na každodenní mobilitě obyvatel. V kombinaci s hromadnou dopravou, která pokrývá 59% přepravy, to ukazuje na vysoký podíl automobilové dopravy, který stále roste. Nejvíce zatížené úseky pražské komunikační sítě jsou především Barrandovský most (142 000 vozidel/den) a Strakonická ulice v úseku Barrandovský most – Dobříšská (125 000 vozidel/den), což jsou kritické dopravní uzly pro celé město a okolí. Barrandovský most je klíčový nejen pro propojení jižní části Prahy s centrem, ale

také pro tranzitní dopravu mezi Prahou a Středočeským krajem. Dalšími vysoce zatíženými úseky jsou Radotínský most (62 000 vozidel/den) a křižovatky jako Strakonická – Barrandovský most (191 000 vozidel) a Jižní spojka – Barrandovský most (142 000 vozidel), na kterých se vytvářejí časté dopravní zácpy, zejména v dopravních špičkách. V oblasti parkování se problém projevuje zejména v Modřanech, Braníku a Radotíně, kde kapacity parkovišť neodpovídají počtu automobilů. Kapacita parkovišť typu P+R (Park and Ride) v Braníku dosahuje 115 míst, zatímco v Radotíně je kapacita pouze 58 míst. Tento nedostatek parkovacích kapacit se projevuje především v oblastech s vysokým denním provozem, což vede k nárůstu nelegálního parkování a zhoršení dostupnosti veřejné dopravy. Tato situace dále komplikuje plynulost dopravy a negativně ovlivňuje kvalitu života v těchto oblastech. Celkově se tedy motorová doprava v tomto území stává stále větším problémem, který vyžaduje komplexní řešení, zahrnující jak zlepšení infrastruktury pro automobilovou dopravu, tak podporu veřejné dopravy a alternativních způsobů dopravy.



3 Analýzy území

Městská hromadná doprava

Legenda

- | | | |
|----------------|--------------------|--------------------|
| Metro | Zastávky vlaku | Záměry - metro |
| Tramvaj | Zastávky tramvaje | Záměry - tramvaje |
| Autobus | Zastávky přívozu | Záměry - letiště |
| Vlaková | Železnice - Záměry | Záměry - železnice |
| Přívoz | Tramvaj - záměry | |
| Parkoviště P+R | | |

Městská hromadná doprava v tomto území je silně ovlivněna kombinací různých druhů dopravy, přičemž hraje klíčovou roli v každodenní přepravě obyvatel i návštěvníků Prahy. Obecně v roce 2023 v rámci Pražské integrované dopravy (PID) dosáhl celkový počet přepravených cestujících 1 486 350 000. Nejdůležitější formou je metro, které s podílem 33,2 % přepravilo 361 milionů cestujících. Tramvaje následovaly s podílem 31,9 % (347 milionů cestujících) a autobusy městské a příměstské dopravy měly podíl 18,5 %. V této oblasti mezi klíčové dopravní spoje patří vlakové a tramvajové trasy, které propojují tuto oblast s centrem města a okolními částmi. Nejvíce vytiženou vlakovou linkou je linka S7/R16, spojující Hlavní nádraží s Radotínem, která má v průměru 35 060 cestujících denně. Tato linka je druhou nejvytiženější v rámci PID. Naopak linka S8/S88, spojující Hlavní nádraží se Zbraslaví, má výrazně nižší vytiženost, s průměrnými 3 150 cestujícími denně. Vytiženost železničních linek je ovlivněna jejich intervaly a dobou jízdy; linka S7/R16 má kratší intervaly (10–20 minut) a rychlejší spojení s centrem (18 minut), což ji činí atraktivní pro cestující. V oblasti tramvajové dopravy je nejvytiženější linka 17, která přepravila 53 924

cestujících v daný den (9. 11. 2016), následována linkou 3 s 49 141 cestujícími. V porovnání s jinými linkami v rámci PID jsou však linky 22 a 9 výrazně vytiženější, s přepravenými 118 075 a 101 226 cestujícími denně. Tyto linky jsou klíčové pro propojení centra města s okrajovými částmi a ukazují na vysokou poptávku po veřejné dopravě v těchto oblastech. Autobusová doprava, která propojuje oblast nejen s centrem, ale hlavně tvoří významné propojení jednotlivých lokalit převážně ve směru východ a západ, přepravila v Praze v roce 2023 celkem 275 451 000 cestujících. Kromě vlaků a tramvají hrají významnou roli v oblasti i přívozy, zejména ten mezi Lahovičkami a Nádražím Modřany. Tento přívoz funguje na principu sezónního provozu a přepraví průměrně 48 080 cestujících ročně. Přívozy jsou spíše doplňkovým dopravním prostředkem, ale mohou mít významnou roli v turistickém a rekreačním využívání. Záměry městské hromadné dopravy v tomto území jsou významné pro budoucí fungování místních obyvatel. Počítá se s linkou metra D a novým železničním propojením ve směru na Beroun. S budoucím rozvojem pražské železnice (metro S) a budováním VRT se tak vlaková doprava může stát klíčovou pro tuto lokalitu.

3 Analýzy území

Cyklistická a pěší infrastruktura

Pražská povltavská brána



Legenda

- Kategorie hlavní
- 2. kategorie
- 3. kategorie
- Pěší trasy
- Vytížená stezka
- Směry

Cyklistická infrastruktura v oblasti vykazuje různou úroveň využívání, což je patrné z údajů o počtu cyklistických průjezdů na hlavních trasách. Podle sledovaných dat za období od 1. ledna do 1. prosince 2024 je nejvíce vytížená oblast kolem Modřan, kde jsou průměrné denní průjezdy výrazně vyšší než v jiných lokalitách. Například cyklostezka na Strakonické, která spojuje hlavně Radotín s centrem města, vykazuje denní průměr 106,51 cyklistů ve směru z centra (směr 1) a 132,74 cyklistů ve směru do centra nejatraktivnější cyklistická propojení v Praze. Pro porovnání - Povltavská cyklotrasa, která spojuje Vodáckou ulici s pražskou ZOO, vykazala 481 785 průjezdů za dané období. Smetanovo nábřeží, kde cyklisté ve směru z centra (Karlův most) dosáhli 96 032 průjezdů, oproti 277 983 (směr 2). Maximum bylo zaznamenáno v teplém počasí, kdy byla intenzita výrazně vyšší, zejména o víkendech (průměr v sobotu: směr 1 - 165,09, směr 2 - 167,85). Za celkové období došlo k 77 778 průjezdům, přičemž většina probíhá směrem do centra (Poměr směrů 55:45). Modřany jsou pak nejvytíženější cyklistickou trasou v této oblasti a Praze obecně, s celkovým počtem 574 773 průjezdů za sledo-

vané období. Denní průměr se pohybuje kolem 893,92 cyklistů ve směru do centra a 873,75 ve směru z centra. Víkendové dny (sobota) vykazují nejvyšší vytíženost cyklostezky, s průměrnými hodnotami přes 1 200 cyklistů ve směru do centra. Propojení přes Podolí dále do centra patří mezi ve směru do centra, vykazuje jasně dominující pohyb cyklistů směrem do centra. Podolské nábřeží, ať už na stezce nebo vozovce, vykazalo 288 320 průjezdů, přičemž stezka na straně Braníku byla více využívána než samotná vozovka. Na Barrandovském mostě, který byl v roce 2024 v rekonstrukci, došlo k výraznému poklesu intenzity cyklistického provozu v porovnání s obdobím před rekonstrukcí, kdy bylo na mostě zaznamenáno 259 431 průjezdů za rok 2021. V roce 2024 činil celkový počet průjezdů pouze 17 042, přičemž převážně cyklisté jezdili směrem na Zlíchov. Na základě těchto údajů lze konstatovat, že Modřany jsou skutečně nejvytíženější cyklistickou oblastí, kde je vysoký potenciál pro zlepšení infrastruktury a návaznost na cyklotrasu A2 společně se zvýšením bezpečnosti pro cyklisty, zejména na hlavních dopravních tepnách, jako je Modřanská ulice.

3 Analýzy území

Hlukové emise generované dopravní zátěží a bonita klimatu

Pražská povltavská brána



Legenda

- Protihlukové bariéry a jejich výška
- Protihlukové valy

Hluková zátěž generovaná dopravou (den/dB)

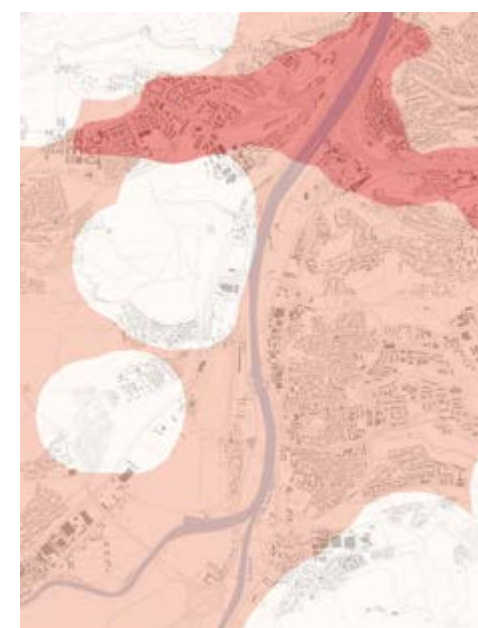
- 40 - 41
- 41 - 42
- 46 - 47
- 47 - 48
- 48 - 49
- 49 - 50

- 50 - 51
- 51 - 52
- 57 - 58
- 58 - 59
- 59 - 60
- 60 - 61
- 61 - 62
- 67 - 68
- 68 - 69
- 69 - 70

- 70 - 71
- 71 - 72
- 79 - 80
- 80 - 81
- 81 - 82
- 82 - 83
- 83 - 84
- 84 - 85

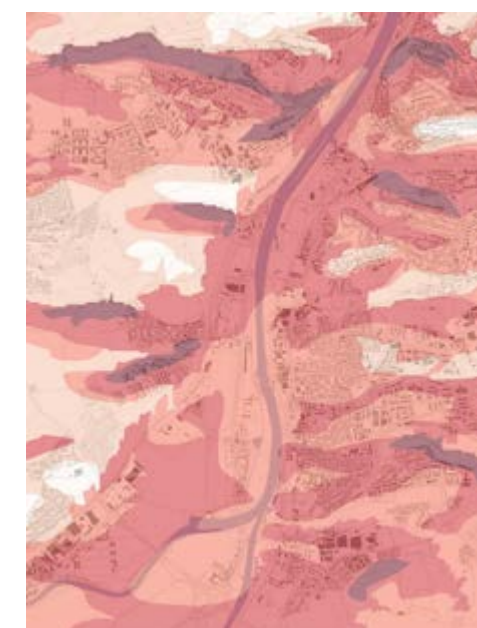
Hluková zátěž v území je velmi vysoká. Pro demonstraci problematiky byla vybrána hluková mapa s hlukovou emisí vyprodukovanou dopravní zátěží během dne. Dopravní zátěž je v území opravdu vysoká - od Barrandovského mostu po křižovatku Pražského okruhu se Strakonickou. Je zřejmé, že právě ty nejvíce hlukově znečištěné lokality jsou ty podél toku řeky Vltavy. Dále se jedná hlavně o důležité

dopravní tahy, které spojují jednotlivé městské části a které se napojují právě na Pražský okruh nebo Jižní spojku. V mnoha místech je snaha o redukci hluku pomocí protihlukových bariér, jejichž vyznačení s výškou je na mapě zobrazeno. Často jsou taková řešení však esteticky nevyhovující a vytváří silné bariéry v území - jako například tramvajová trať Modřanech.



Bonita klimatu

- 1 - 2
- 2 - 3
- 3 - 4



Oslunění

- 0 - 1
- 1 - 2
- 2 - 3
- 3 - 4
- 4 - 5

Klima



Znečištění ovzduší

- 1 - 2
- 2 - 3
- 3 - 4
- 4 - 5

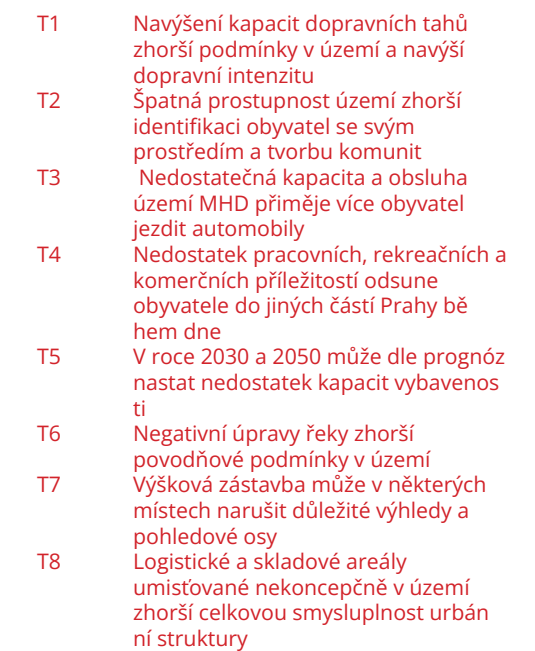


4 STAV ÚZEMÍ

Pražská povltavská brána



Souhrn analýz pro konkrétní řešené území umožňuje definovat jeho problémy a hodnoty, stejně jako potenciální hrozby a příležitosti. Cílem urbanistické studie pak bude pojmenované hodnoty posilovat a určité problémy eliminovat tak, aby vznikla nová „uzdravená“ část města.

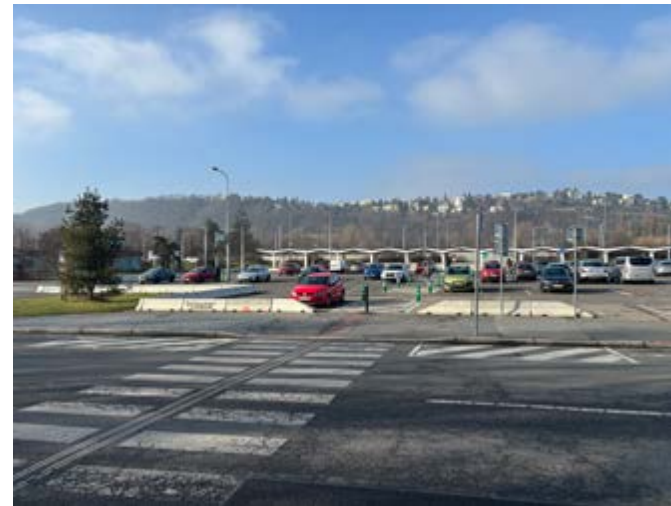




Strakonická radiála a bariérovost Malé Chuchle



Území mezi Malou a Velkou Chuchlí



Okolí tramvajové zastávky a parkoviště u nádraží v Braníku



Panorama Braníku s intenzivním dopravním tahem Modřanská



Chuchelské dostihové závodiště a nekvalitní veřejná prostranství



Silně zanedbané území u řeky v Lahovičkách



Zanedbaný areál Ledáren Braník



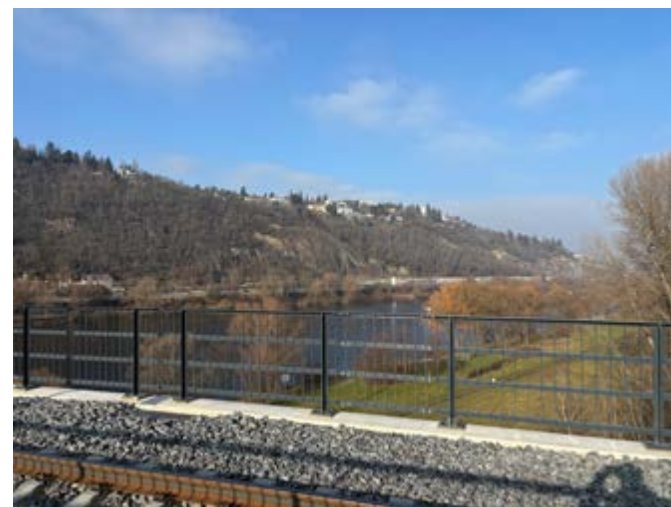
Bariéry a vysoká neprostupnost územím



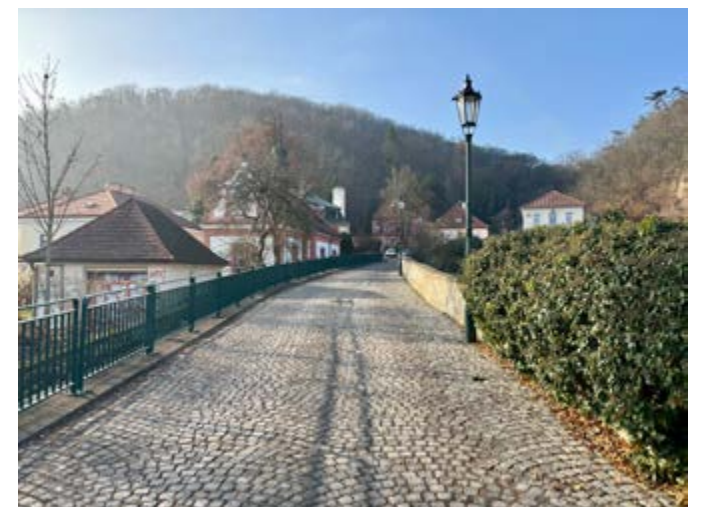
Stezka podél řeky v Modřanech s nekvalitním okolním prostředím



Bariéra tramvajové tratě v Modřanech



Strakonická radiála pod Barrandovskou skálou



Malebnost Malé Chuchle



5 **REFERENČNÍ PROJEKTY**

Pražská povltavská brána



Výběr referenčních projektů, které pramení převážně z evropského kontextu a jejichž řešení přináší inovativní způsob přemýšlení o městech a krajině. Slouží jako zdroj inspirace pro urbanistický ideový projekt řešeného území.

5 Referenční projekty

Rekreace a sport

Stěžejními aktivitami v území budou právě ty rekreační, spojené jak se sportem, tak trávením času v přírodě. Vybrané projekty shrnují několik témat, která kloubí krajinářská a městská prostředí dohromady - od koňských dostihů, po plovárnu nebo stezku přírodou. Jejich jednotlivým prvkem je respekt ke krajině a přírodě, ale také městskému prostředí a pracují velmi silně s kontextem daného místa. Využití těchto míst je také z velké části flexibilní, pokud se nejedná zrovna o specifické provozy jako je plovárna či dostihy. Za zmínku stojí také projekty,

které pracují s infrastrukturou či zemědělsky využívanými plochami a objekty - skloubení s každodenními činnostmi lidí a poskytnutí míst pro trávení volného času jsou jediným způsobem, jak taková místa začlenit do urbanismu města a přetvořit je tak na plnohodnotný prostor, který do sebe začleňuje více aktérů a není tak pouze monofunkční a tvořící bariéru. Projekty velmi citlivě pracují s prostředím, ve kterém se nachází a forma, ať více volná či více urbánní, tak odpovídá danému zadání.



Plovárna Grossenhain/Německo



Řeka Allier-Moulins/Francie



Le Grand Stade/Francie



Sowerby Park and Sports Village/UK



Údolí Glatt/Švýcarsko



Park Staiskakalnis/Litva



Elinor-Ostrom Park/Rakousko



Senvagė Park/Litva



Vallon Park/Francie



Park Poelzone/Holandsko

5 Referenční projekty

Bydlení a prostředí kolem

V řešeném území se nachází mnoho různých typologií bydlení - od vesnického charakteru po městskou zástavbu. Prostředí, které je obklopuje, je však často mimo měřítko a tvořeno bez kontextu. Místa pro "bydlení" v přírodě a krajině tak chybí. Vybrané projekty zahrnují širokou škálu různých prostředí, která se v místě vyskytují - od zástavby rodinných domů po sídliště s řadovými domy či vícepodlažními budovami. Důraz je kladen jak na funkční využití veřejného prostoru, tak na jeho flexibilitu, kdy nabízí využití všem věkovým kategoriím ve

všech ročních obdobích. Projekty velmi dobře pracují se zahradami, které nemusí být nutně jen záležitostí rodinných domů, ale vzrůstající trend komunitních zahrad ukazuje, že jejich využití je čím dál tím více žádoucí. V neposlední řadě je palčivým tématem udržitelnost, v krajině a městech a to především ve vztahu ke klimatu a nakládání s dešťovou vodou. Některé z projektů přináší inovativní řešení, která pomáhají zlepšit odtokové podmínky a zároveň vodu v území zadržet co nejdéle a patřičně ji využít.



Broparken/Švédsko



Garden Square/Francie



Bispeparken/Dánsko



Touwbaanpark/Nizozemsko



Magneten Sensory Garden/Dánsko



Water-retention Blvr. /Lucembursko



Arkadien Winnenden/Německo



Klein Kadoelen/Nizozemsko



Jardin Destock/Francie



Västendaparken/Švédsko

5 Referenční projekty

Krajina a její revitalizace

Soutok Berounky a Vltavy vytváří kritický bod, ve kterém při velkých deštích a tání sněhu vzniká vysoká povodňová aktivita a celé území kolem soutoku tak již stovky let trpí ničivými povodněmi, které se v posledních desetiletích objevují častěji než dříve. Řeka prošla během historie mnoha úpravami, které v dlouhodobém horizontu zhoršily odtokové podmínky a zapříčinily tak mnoho problémů s povodněmi spojených. Následující projekty řeší komplexně jak téma řek a povodní, tak udržitelnost krajiny a její

adaptaci na negativní účinky měst. Některé projekty navrcejí řekám přirozená koryta a vytvářejí nová rekreační místa a řeky tak zpřístupňují širokému okolí. Jiné projekty se soustředí na adaptabilitu krajiny jak co se týče druhové skladby vegetace, tak možností pro biodiverzitu fauny a koridory, které pro život potřebuje. Mezi výčtem jsou i projekty městského parkového charakteru, které jsou však většího měřítka a komplexně řeší otázku práce s dešťovou vodou. Zároveň poskytují dostatek příležitostí k rekreaci.



Thalie Park/Francie



Zuidpolder Park/Nizozemsko



The Natural Park Pelissier/Francie



Řeka Nijmegen/Nizozemsko



Řeka Aire/Švýcarsko



Louky St. Martin/Francie



Řeka Isar/Německo



Bottière Chenaie/Francie



Řeka Tikkurila/Finsko



Västendaparken/Švédsko

5 Referenční projekty

Infrastruktura

Ačkoli v řešeném území převažuje silný krajinný ráz s otevřenou krajinou, najde se tu i mnoho dopravních tahů, zemědělské či jiné výroby nebo dalších míst, která generují zbytková místa bez širší koncepce. Okolí železnice, silnic či Pražského okruhu nedostává zdaleka tolik pozornosti, kolik si zaslouží a město tak přichází o plochu, kterou by jinak mohlo využít jinak. Vybrané projekty právě tento problém akcentují - řeší výzvy infrastruktury ve městě, která je potřebná, ale zároveň generuje mnoho problémů. Někteří

z projektů se tak zaměřují na logistické areály, ke kterým bohužel neodmyslitelně patří velká parkovací kapacita. Další projekty řeší dopravní tahy jako jsou koleje či silnice, a jak se dá využít prostor kolem nich, nad nimi, ale i pod nimi. Plochy, které dříve sloužily výrobě, mohou dnes sloužit jinak, mohou například doplňovat krajinu a její biocentra či biokoridory. Infrastrukturu nemůžeme jen tak odstranit a nemůžeme ji nikam schovat. Co však můžeme, je pojmout ji jako celek i s jejím okolím a přidat další hodnoty.



N69 Brabant/Nizozemsko



Rambla de Sants/Španělsko



Stanice a náměstí Zeist/Nizozemsko



Calvados Bussines Park/Francie



Presquile Rollet Park/Francie



Boerenhol Parking/Belgie



Caulfield Park/Austrálie



Memorial Park/USA



One Green Mile/Indie



Multimodal Hub/Francie

6 NÁVRH

Pražská povltavská brána

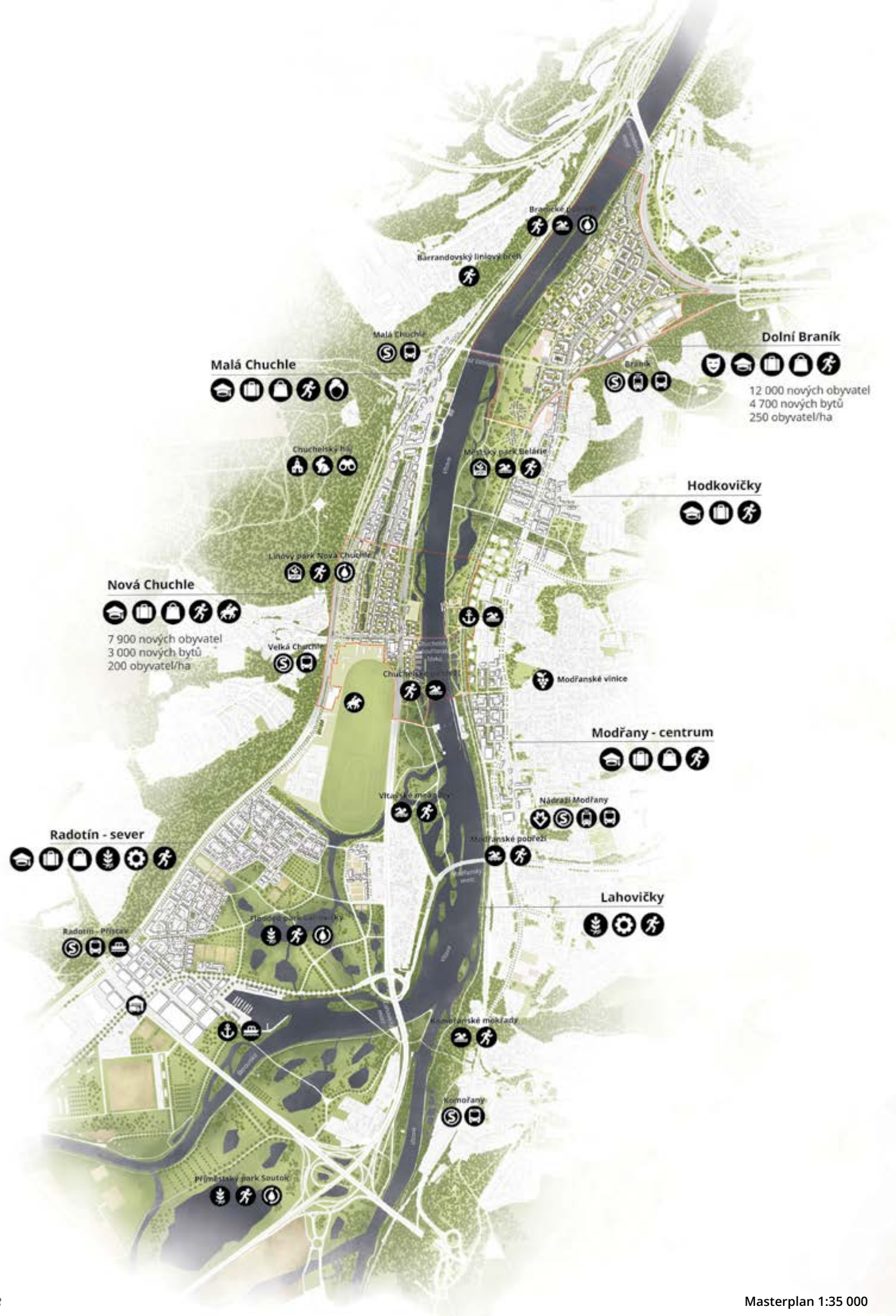


Projekt se snaží o kultivaci vztahu k řece a přináší ideový koncept rozvoje celého území, definuje jeho klíčové problémy a hodnoty a vytýčuje tři pilíře strategického rozvoje, které mohou pomoci vytvořit udržitelnou a hodnotnou část města, plně zapojenou do organismu Prahy.

6 Návrh

Masterplan a širší vztahy

Pražská povltavská brána

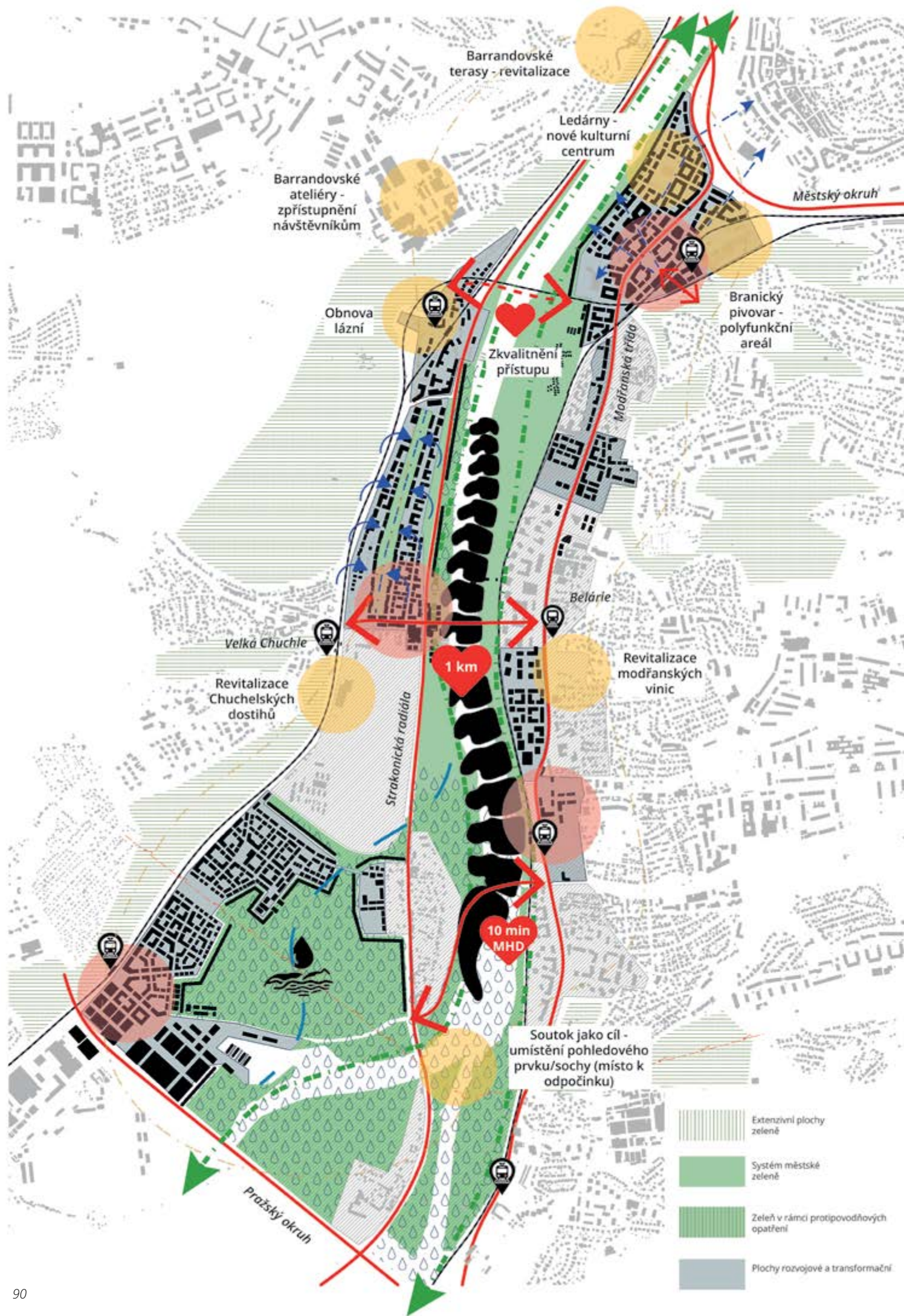


Řeky byly odnepaměti jedny z hlavních stavebních kamenů měst. Element vody si v historii však prošel rozsáhlými změnami ve vztahu k tomu, jak ho vnímáme a využíváme. Jak se k řece stavíme dnes? Projekt Pražské povltavské brány hledá odpověď na tuto otázku v území, které leží u samotného vstupu do města na jihu Prahy - leží mezi soutokem Berounky s Vltavou a Barrandovským mostem. Území, které skrývá množství hodnot, prošlo v posledních sto letech výraznou urbanizací, která do území vnesla množství problémů a bariér, zejména těch dopravních. Druhým důležitým faktem je vysoká povodňová aktivita v území, která často neumožňuje efektivní výstavbu a silně území znehodnocuje. Možná právě proto se jedná o dosud

poměrně neutěšenou a přehlíženou část Prahy, která nemá ucelený koncepční náhled na celou problematiku. Projekt se snaží o kultivaci vztahu k řece a přináší ideový koncept rozvoje celého území, definuje jeho klíčové problémy a hodnoty a vytyčuje tři pilíře strategického rozvoje, které mohou pomoci vytvořit udržitelnou a hodnotnou část města, plně zapojenou do organismu Prahy. Nová propojení, opatření modrozelené infrastruktury, výstavba nových čtvrtí či kultivace zeleně a veřejného prostoru jsou jedněmi z odpovědí na tuto problematiku. Hlavními novými čtvrtěmi, které v území vznikají, jsou Dolní Braník, Nová Chuchle a Radotín - Sever. Konkrétně Dolní Braník a Nová Chuchle jsou lokality, které projekt zpracovává do většího urbanistického detailu.

Širší vztahy





6 Návrh

Základní koncepční schéma a strategie rozvoje území

Pražská povltavská brána



Předpokladem pro návrh je vytyčení fixačních linií a stabilizovaných ploch. Patří mezi ně železnice, Strakonická radiála či areál Chuchelských dostihů. Klíčovým faktorem celkového řešení je samotná řeka Vltava jako páteř a těžiště celého území. Vzniká kolem ní tak systém městské zeleně s různými charaktery, který umožní plynulý pohyb územím po celé její délce. V oblastech postižených intenzivní povodňovou aktivitou hrají roli rozsáhlé krajinné úpravy, které území zhodnotí, přinesou užitek a rekreační potenciál lidem, a zároveň fungují jako opatření zlepšující povodňovou resilienci území. V nejkritičtějších místech je pak hodnotná zástavba chráněná také protipovodňovými stěnami či krajinnými valy. Nejdůležitějším aspektem je pak vytvoření dvou hlavních příčných

vazeb mezi oběma břehy, které výrazně přispějí k oživení jednotlivých míst a odemčení jejich potenciálu pro další rozvoj. Zároveň se výrazně zkrátí doba dojezdu mezi oběma břehy pomocí MHD, stejně jako pěší docházka. Vznik nových čtvrtí přinese do území jak nové kapacity pro bydlení, tak potřebnou vybavenost. Historicky se v území nachází množství zajímavých atraktorů, které se v rámci projektu revitalizují nebo se obnovuje jejich funkce. Vzniká tak prstenec zajímavých aktivit, které eventuálně mohou spolu s novými atraktory do území přivést nejen nové rezidenty, ale také návštěvníky. Cílem Pražské povltavské brány je vytvořit území se silnou identitou, charakterem a vybaveností tak, aby z něj člověk nemusel ani vystoupit.

Modrozelená infrastruktura

Zvýšení povodňové resilience území a efektivní nakládání s dešťovou vodou

Zpřístupnění řeky a vodních toků a jejich vtažení do městského života

Zkvalitnění městské a další zeleně a zvýšení atraktivity rekreačních ploch včetně jejich dostupnosti

Podpora lokálního zemědělství a jeho zapojení do fungování města

Městská mobilita

Zvýšení prostupnosti územím a vytvoření nových propojení především v příčné vazbě mezi břehy Vltavy

Navýšení kapacity stávající železniční infrastruktury v území a vytvoření atraktivních přestupů na jiné druhy dopravy

Nabídka nových cyklistických tras

Zkrácení doby dojezdů MHD mezi levým a pravým břehem na 10 minut

Development

Výstavba nových bytů, občanské vybavenosti a potřebné infrastruktury

Posílení stávajících atraktorů v území a využití jejich potenciálů

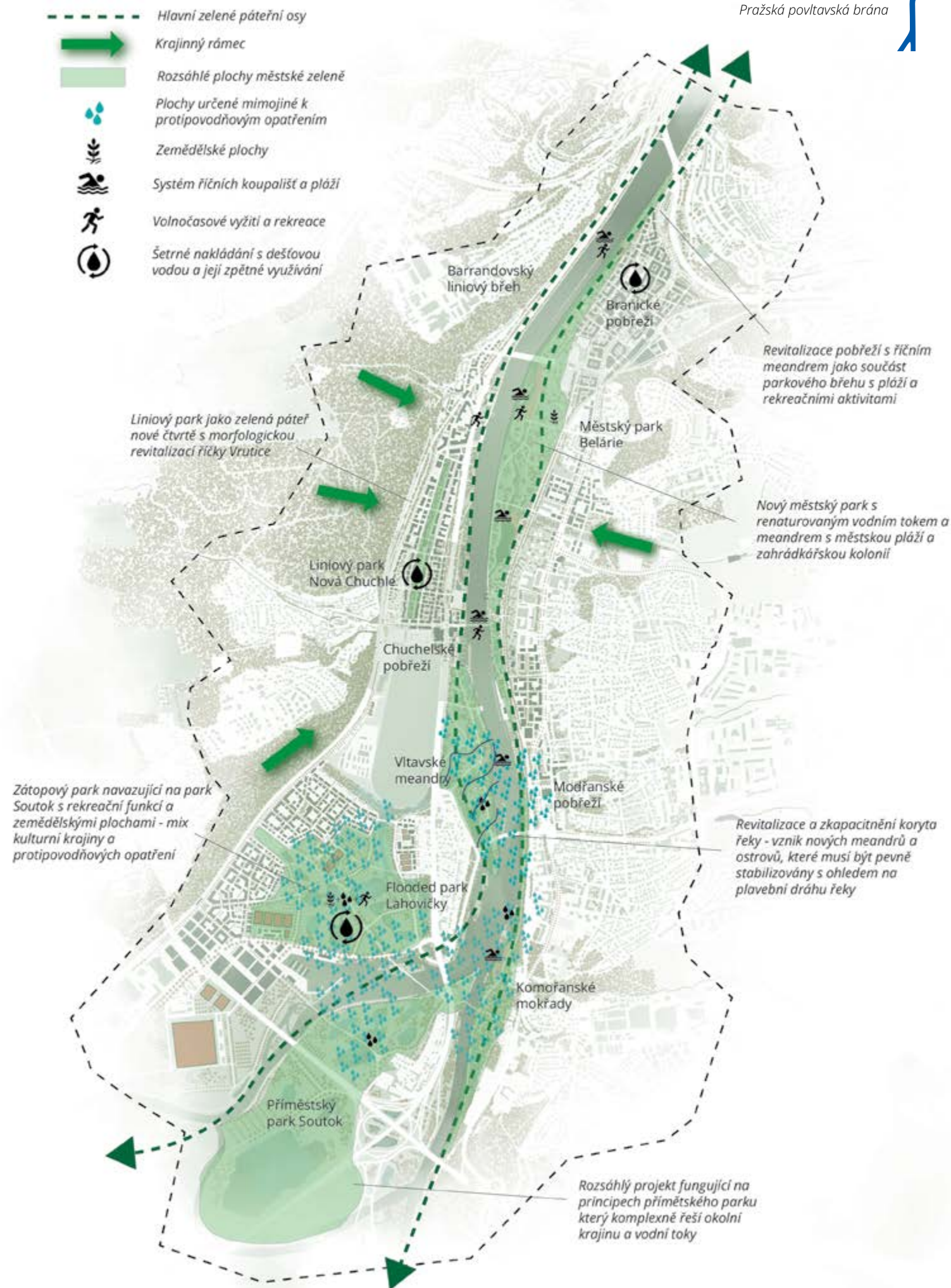
Nabídka nových pracovních míst a příležitostí

Integrace nových městských struktur do celku a zlepšení identifikace obyvatel s územím



Modrozelená infrastruktura a práce s krajinou jsou klíčovými tématy pro celkové řešení projektu. Řeka samotná prošla historií rozsáhlými úpravami a to samé se dá říci o jejím okolí. Vltava je hlavní páteří nejen řešeného území, ale i celého města, a je potřeba k ní s tímto faktem přistupovat. Oba břehy jsou volně přístupné po celé jejich délce a systém městské zeleně poskytuje širokou škálu rekreačních a pobytových ploch, které mají různé charaktery. V jižní části tvoří krajinné řešení plochy, které přispívají ve velké míře k povodňové resilienci území a navazují na existující projekt příměstského parku Soutok. V místě největšího povodňového proudu Berounky vzniká Flooded park Lahovičky - zátopový park s výraznou modelací terénu a poldry, který může sloužit k řadě aktivit a zároveň funguje i při zvýšené hladině vody - ať už díky výrazné modelaci terénu nebo pomocí lávek. Park plní nejen rekreační funkci, ale také funkci zemědělskou a vytváří tak unikátní mix v rámci města. Zároveň je kladen důraz na efektivní nakládání s dešťovou vodou, která je pomocí poldrů efektivně zpomalena a postupně vsakována. Je možné ji však také využít jako vodu užitkovou, ať už pro zemědělské plochy nebo zástavbu. Na tento park navazují Vltavské meandry, kde je koryto řeky zkapacitněno a uměle tvarováno tak, aby zpomalilo odtok vody. Zároveň tvoří meandry hodnotnou přírodní scénérii a jsou součástí vycházkových okruhů. Liniový park v Nové Chuchli je unikátním projektem v rámci Prahy. Tvoří centrální veřejný pobytový prostor pro celou čtvrť a hlavním těžištěm parku je říčka Vrutice, jejíž tok je odkloněn od původní trasy a přináší tak vodu blíže lidem společně s množstvím pobytových ploch a mělčin, kde je umožněn přímý vstup do vody. Zároveň je delší a meandrovité koryto říčky vhodnější pro vsakování vody během srážek. Pro Novou Chuchli, která je jinak sevřena

mezi skalnatý sráz a Strakonickou radiálu, tak vzniká nové těžiště a klidná zelená oáza. Barrandovský liniový břeh je pak převážně revitalizované liniové pěší a cyklistické propojení v rámci pásu extenzivní zeleně. Pravý břeh Vltavy disponuje více prostorem pro městskou zeleň, což je do určité míry dáno morfologií území. U nové čtvrti Dolního Braníku vzniká Branické pobřeží - liniový zelený pás podél obytné výstavby s nově vytvořeným meandrem Vltavy. Voda je tak opět přiblížena lidem a přispívá k obecně lepšímu mikroklimatu v území. Břeh disponuje množstvím hřišť a pobytových či jiných rekreačních ploch a jedná se o hlavní zelený veřejný prostor v lokalitě. Místo původního golfového hřiště, které bylo definováno spíše jako problém než hodnota, vzniká nový městský park Belárie. Ten disponuje soustavou ostrovů a vodních ploch, stejně jako ploch pobytových a rekreačních. Navazuje na sportovní areál s kempem a jsou zde umístěny dvě soustavy zahrádkářských kolonií. V místě Chuchelsko-modřanské lávky je břeh spíše rekreačního charakteru se sportovišti a pobytovými plochami. Modřanské pobřeží má spíše liniový charakter a kvůli vysokému tlaku vody na tento břeh při povodních je na místech, kde to je možné, koryto Vltavy zkapacitněno. Tato forma přechází do území Komořanských mokřadů, které navazují na park Soutok a tvoří spíše zavodněnou krajinu s množstvím ploch určených k vsakování vody. V rámci celku je kladen důraz na prostupnost všech krajinných struktur a na posílení jejich charakterů. Tématem je mj. přístup k vodě a rekreace u vody, která musí být maximalizována. Je potřeba věnovat pozornost čistotě vody a její kvalitě také proto, aby mohla sloužit pražanům v horkých letních dnech k osvěžení. Projekt počítá se systémem říčních pláží a lázní, které jsou rozprostřeny na vhodných místech a mohou poskytnout další formu rekreace nejen v letních měsících.

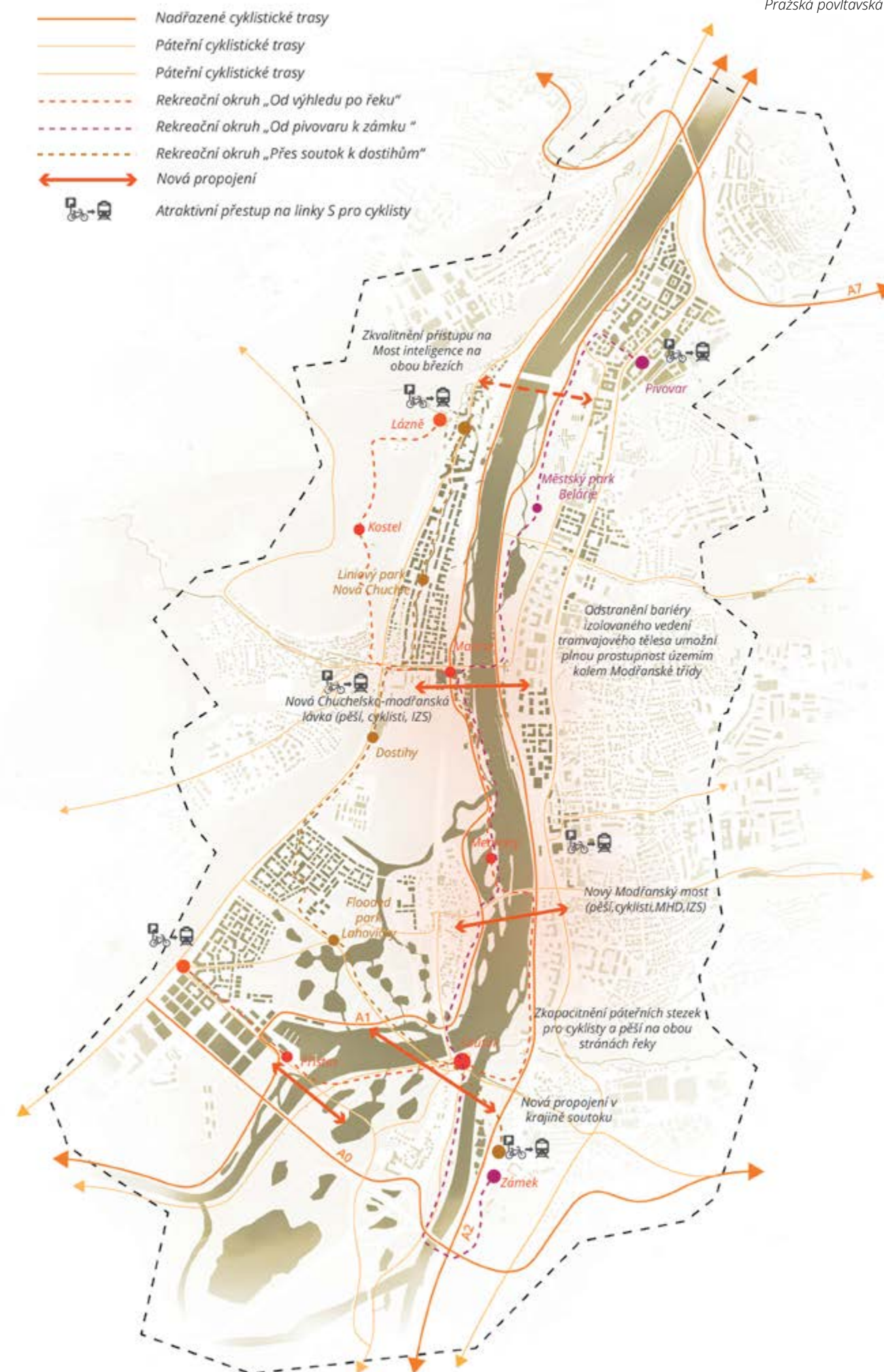






Celková prostupnost územím a vytvoření nových propojení a vazeb jsou jedny z klíčových aspektů celého projektu. Důraz byl kladen na nová propojení v příčných vazbách mezi oběma břehy řeky, což výrazně přispěje k jejich oživení a vzniknou tak nové potenciály jednotlivých míst. Konkrétně vznikají dvě hlavní nová propojení a soustava menších propojení hlavně v okolí soutoku řek. Významným pěším propojením je Chuchelsko-modřanská lávka, která spojuje Novou Chuchli a Modřanské pobřeží. Tato vazba iniciuje nejen nový development v bezprostředním okolí, ale také nabízí atraktivní a krátké spojení mezi vlakovou zastávkou Velká Chuchle na levém břehu a tramvajovou zastávkou Belárie na pravém břehu. Docházková vzdálenost mezi nimi je nyní pouhý kilometr. Druhým významným propojením v území je Modřanský most, který hraje nejen úlohu v dopravní obslužnosti, ale také poskytuje pěší propojení mezi Lahovičkami a Modřany, ve kterých vzniká nový přístupný uzel. Během pár minut je tak možné dojít pěšky na linku metra D či na vlakovou zastávku. Stávající Most inteligence, který spojuje Dolní Braník a Malou Chuchli, prochází rekonstrukcí a jsou přidány nové přístupy, které zkrátí celkovou docházkovou vzdálenost mezi oběma břehy. Klíčovou roli hrají cyklistické trasy v tomto území, které v současnosti patří mezi ty nejvy-

tíženější v rámci Prahy. Pomáhá tomu i rovinný terén údolí a relativně rychlé spojení s centrem města. Stávající síť cyklistických tras je zkapacitněna a doplněna tak, aby byly obslouženy ty nejdůležitější body a samozřejmě také nový development. Důraz je kladen na rychlé a bezproblémové obslužení obou břehů řeky. Je důležité napojení cyklistických tras na vlakové zastávky a poskytnutí bezpečného a kapacitního prostoru pro parkování kol - je tak zajištěn efektivní způsob dopravy do centra města. Jelikož je celé území zasazeno v silně krajinném rámci se spoustou atraktorů, je žádoucí vytvořit rekreační vycházkové okruhy. Ty poskytnou nejen hodnotu přírodní a rekreační, ale mohou také přispět k utvoření identity Pražské povltavské brány jako místa se silným geniem loci a mohou přispět určitou edukační hodnotou, ať už půjde o naučné stezky nebo třeba organizované akce jako jsou průvody či maratony. Ve schématu jsou naznačeny tři rekreační okruhy, kde každý pracuje s jinou dramaturgií a mohou se různě prolínat či nikoliv. Zahrnují zajímavé landmarky a jejich trasy začínají a končí v dopravních uzlech. To může být zejména efektivní způsob jak okruhy zpřístupnit také obyvatelům celého města či turistům. Nová propojení v okolí Soutoku systémem lávek a stezek zlepšují celkovou prostupnost, ale také posílí jeho hodnotu.



6 Návrh

Ověření navržené urbánní sítě pomocí metody SpaceSyntax

Metoda SpaceSyntax pomohla hlouběji ověřit nově navrhovaná propojení a jejich možné využití. Ze stavu území vidíme absenci zapojení levého vltavského břehu do struktury města a jeho velmi nízkou integraci v rámci celku. Zároveň je patrné, že lokality jako Modřany nebo Braník jsou dobře integrované a jejich spojnice (Modřanská třída) patří mezi nejvytíženější propojení. Návrh již zmiňované problémy řeší. Konkrétně byla ověřena metoda CHOICE pro radiusy 2500 m a 5000 m, což je vzdálenost

vhodná pro ověření delších pěších propojení, ale hlavně cyklistické dopravy. Nově navržená propojení (Chuchelsko-modřanská lávka a Modřanský most) se stávají silně využívanými a přináší tak mimojiné potenciál k rozvoji v jejich okolí. Pro ověření integrace nově navrhovaných lokalit byla použita metoda INTEGRATION pro radius 800 m, což je vzdálenost, která nám může lépe pomoci definovat lokální centra v jednotlivých místech. Návrh výrazně zlepšuje celkovou integraci nových čtvrtí a levého břehu jako celku.



Stav_CHOICE_R5000



Návrh_CHOICE_R5000



Stav_CHOICE_R2500



Návrh_CHOICE_R2500



Stav_INTEGRATION_R800



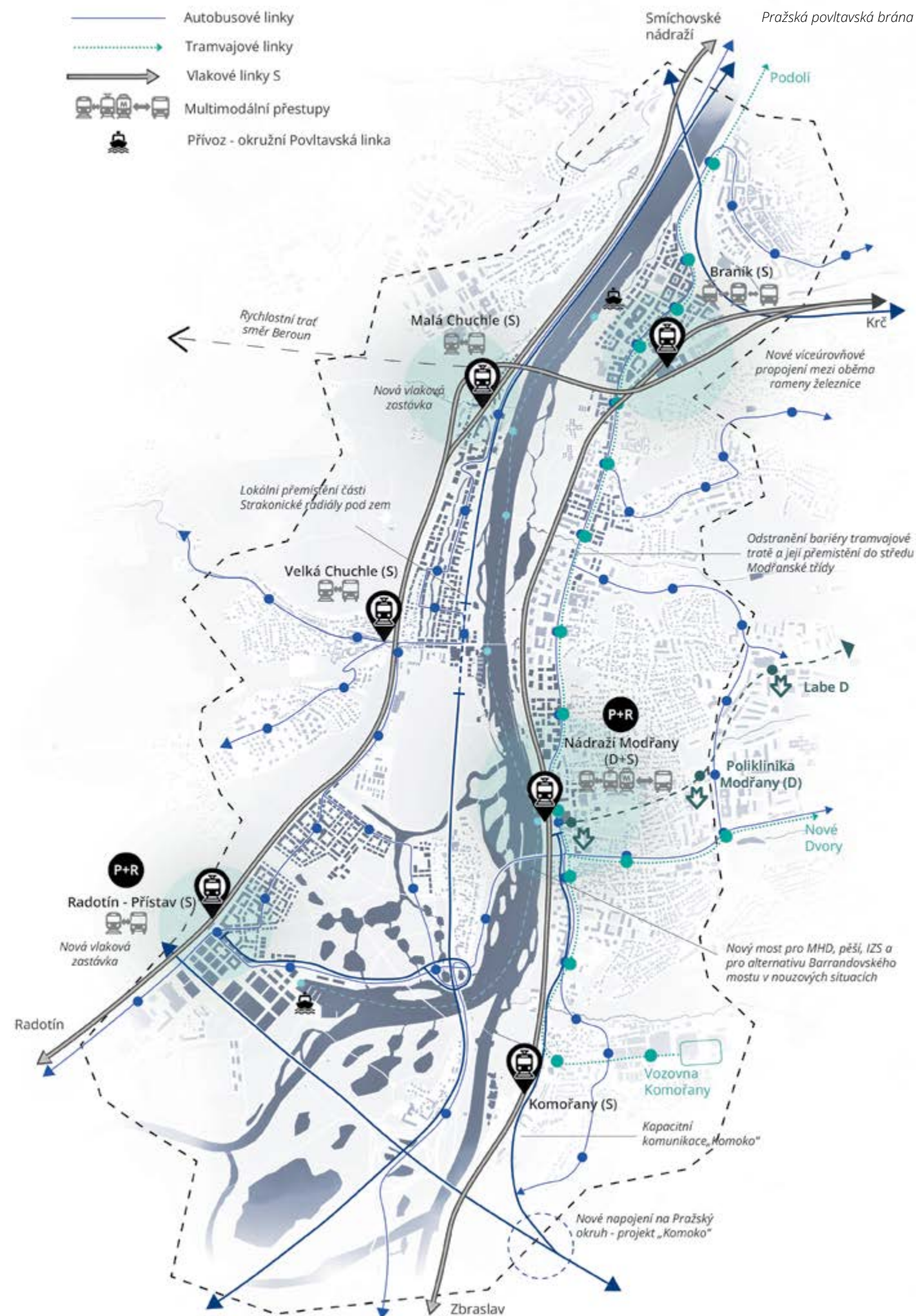
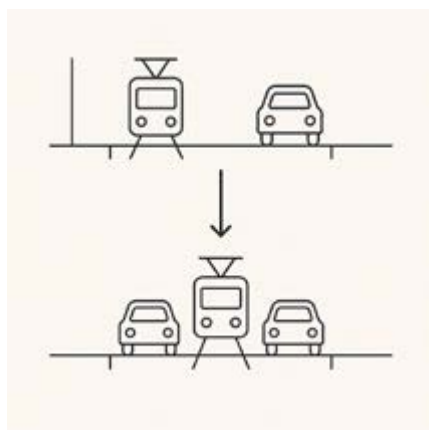
Návrh_INTEGRATION_R800

6 Návrh

Schéma MHD a hlavních tahů individuální motorové dopravy

Dopravní řešení klade důraz na rychlé a efektivní propojení obou vltavských břehů a obsluhu nových čtvrtí. Hlavním vysokokapacitním druhem dopravy je železnice a pražské S linky. Na levém břehu vznikají dvě nové vlakové zastávky, konkrétně v lokalitě Radotín-Sever a v Malé Chuchli, které výrazně pomůžou obsloužit nové kapacity. Autobusové linky poté pomůžou kompletně obsloužit celé území. Na pravém břehu v nové čtvrti Dolní Braník vzniká nový přestupní uzel, který umožní víceúrovňové železniční propojení obou břehů, doba dojezdu z Velké Chuchle do Dolního Braníku se tak zkrátí na pouhé jednotky minut. V Malé Chuchli dojde k vytvoření nových tunelů, které povedou rychlostní vlakové spoje směrem na Beroun, což uleví linkám S a umožní tak věnovat kapacitu právě nově vytvořeným zastávkám. Modřanská ulice se stává městskou třídou, izolované vedení tramvajové tratě je zrušeno a tramvaj je umístěna doprostřed uličního profilu. Zároveň jsou přidány nové zastávky tak, aby území bylo obslouženo rovnoměrně. Plánované prodloužení tramvajové trati do Komořan je v projektu zahrnuto, a na konec plánované větve je umístěna tramvajová vozovna. V nově transformované lokalitě Modřany-Centrum vzniká intenzivní dopravní multimodální přestup a je zde mj. umístěna konečná stanice druhé větve plánovaného metra D. Vzniká tak efektivní a uživatelsky příjemný přestup mezi více druhy dopravy. Individuální motorová doprava je velkým tématem ve městě obecně, a v tomto území tomu není jinak. Oblast leží mezi oběma městskými okruhy a prochází jí Strakonická radiála. Cílem je co nejvíce aut zastavit ještě před vjezdem do samotného města. V plánu je postavení

nové kapacitní komunikace „Komoko“, která spojí pravý vltavský břeh s Pražským okruhem. Projekt počítá se systémem P+R parkovišť při vjezdech do území, konkrétně u zastávky vlaku Radotín-Sever a právě ve zmiňovaných Modřanech u přestupního uzlu. Komunikace „Komoko“ je tak k tomuto uzlu vedena v intenzivnější konfiguraci a poté na sever pokračuje již jako zklidněná městská třída. Nově navržený Modřanský most hraje klíčovou roli pro pěší, cyklisty, ale také MHD a IZS. Zkrácení doby dojezdu mezi oběma břehy je tak v tomto místě docíleno pomocí autobusové dopravy. Most může fungovat ve více nastaveních provozu a může vytvářet alternativu pro zatížený Barrandovský most jak při dopravních nehodách, tak i jiných událostech. Po důkladném zvážení, zpracování dopravních modelů a prokázání efektivity řešení, lze uvažovat o jeho zpřístupnění pro všechnu individuální dopravu. Strakonická radiála zůstává v podobné konfiguraci jako dosud. V místě nového propojení mezi Novou Chuchlí a Modřanským pobřežím je však lokálně zahloubena a umožňuje tak vytvoření souvislého a efektivního propojení obou břehů. Zároveň je tak intenzivnější doprava do určité míry odcloněna od nové zástavby. V území hraje roli také doprava lodní. Konkrétně v nové čtvrti Radotín-Sever vzniká nový přístav, umístěný v blízkosti vlakové stanice a poblíž logistického areálu, což vytváří lokální obchodní a logistický uzel, zároveň obsloužený kapacitou P+R. V letních měsících lze uvažovat o zavedení okružní přívozní Povltavské linky, která přispěje k celkové atraktivitě území a eventuálně může nabídnout další druh hromadné dopravy pro místní obyvatele.



6 Návrh

Schéma navrhované změny územního plánu města

Pražská povltavská brána



Stávající (stále platný) územní plán Prahy neposkytuje dostatečnou flexibilitu v rámci území a není dostatečně připraven na jeho budoucí rozvoj. To platí zejména v plochách určených pro bydlení a další development, což je do určité míry také podmíněno povodňovou aktivitou. Pro potřeby projektu je předpokládáno, že se tato situace v budoucnu zlepší a zavedení intenzivních protipovodňových opatření zlepší celkovou odolnost v území a přispěje ke stabilnějším pod-

mínkám. Tyto změny pak pomůžou urbanistické struktuře celého území. Hlavními změnami jsou v rámci návrhu převážně plochy pro smíšené využití a plochy zeleně a vodních ploch. Projekt je ideový, proto nebere v úvahu majetkové poměry jednotlivých lokalit, i když o nich informaci má. Snaží se tak otevřít diskusi o možných řešeních a případně poukázat na problémy, o kterých by se v jiných případech ani neuvažovalo.

LEGENDA:

ZÁVAZNÉ PRVKY

PLOCHY S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ

OBYTNÉ

- OB CISTĚ OBYTNÉ
- OV VŠEOBECNĚ OBYTNÉ

SMÍŠENÉ

- OS VŠEOBECNĚ SMÍŠENÉ
- OSM SMÍŠENÉ MĚSTSKÉHO JADRA

VÝROBY A SLUŽBY

- VS NEPROSTŘEDNÁ VÝROBA A SLUŽBY
- VS VÝROBY, SKLADOVÁNÍ A DISTRIBUCE

SPORTU A REKREACE

- SP SPORTNÍ
- ODD ODDĚCHU

ZVLÁŠTNÍ KOMPLEXY OBČANSKÉHO VYBAVENÍ

- ZOB OBČANSKÉ
- ZVS VYSOKOŠKOLSKÉ
- ZKC KULTURA A CÍRKY
- ZVO OBTATNÍ

VĚŘEJNÉ VYBAVENÍ

- VO VĚŘEJNÉ VYBAVENÍ
- VSA ARMÁDA A BEZPEČNOST

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

- DO, D1, D2, D3 VYBRANÁ KOMUNIKAČNÍ SÍŤ
- DR TRATĚ A ZAŘÍZENÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY, VLECKY A NÁKLADOVÉ TERMINÁLY
- DL DOPRAVNÍ, VOJENSKÁ A SPORTOVNÍ LETIŠTĚ
- GP GARÁŽE A PARKOVÁNÍ
- CH PLOCHY A ZAŘÍZENÍ VĚŘEJNÉ DOPRAVY, PARKOVÁNÍ P+R
- PP PŘÍSTAVY A PŘÍSTAVIŠTĚ, PRAVNÍ KOMBORY

- DU URBANISTICKY VÝZNAMNÉ PLOCHY A DOPRAVNÍ SPOJENÍ, VEŘEJNÁ PROSTRAVNOST

- TRASY VÝSOKORYCHLEOSTNÍCH TRATÍ (VET)

- TRASY A STANICE METRA

- LANOVKY

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

- TVH VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ
- TVS ENERGETIKA
- TI ZAŘÍZENÍ PRO PŘENOS INFORMACÍ
- TVS ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ

TĚŽBA SUROVIN

- TEP TĚŽBA SUROVIN

VODNÍ PLOCHY A SUCHÉ NÁDRŽE (POD DRY)

- VOP VODNÍ TORZY A PLOCHY, PLOVNÉ KANÁLY
- SOP SUCHÉ NÁDRŽE (POD DRY)

PŘÍRODNÍ KRAJINNÁ A MĚSTSKÁ ZELEN

- LEP LESNÍ POROSTY
- ZP PARKY, HISTORICKÉ ZAHŘADY A HRBITOVY
- ZMK ZELEN MĚSTSKÁ A KRAJINNÁ
- IZ DOKALNÍ ZELEN
- ML LOKY A PASTVINY
- ZELEN VYJADŘUJÍCÍ ZVLÁŠTNÍ OCENĚNÍ

PĚŠEBNÍ PLOCHY

- PS SÍŤ, ZAHŘADY A VÍNCE
- PZA ZAHŘADNÍČNÍ
- PZO ZAHŘADNÍČNÍ A ZAHŘADNÍČNÍ OKRAJ
- OP ORNÁ PŮDA, PLOCHY PRO PĚŠTOVÁNÍ ZELENINY

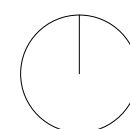
6 Návrh

Dolní Braník - urbanistický detail

Pražská povltavská brána

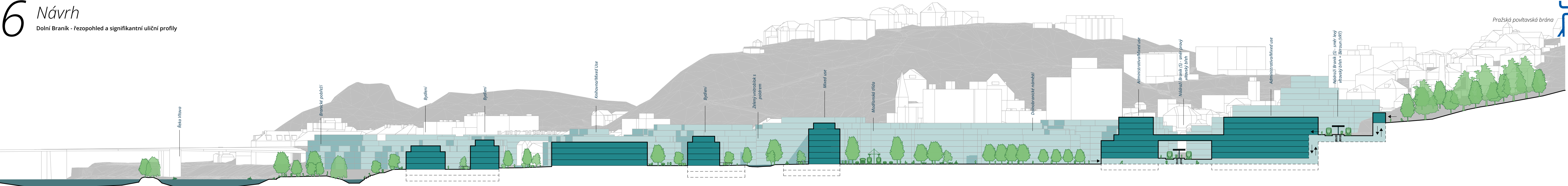


Dolní Braník se stává novou svěbytnou čtvrtí, která do území přinese až 12 000 nových obyvatel a nabídne jim širokou škálu vybavenosti a aktivit. Lokalita využívá potenciálu železnice a na místě bývalé vlakové zastávky vzniká nový multimodální dopravní hub, který umožní přestup hned mezi několika způsoby dopravy. Nové propojení obou železničních větví umožňuje dosud nemožné vlakové spojení obou břehů Vltavy, které se tak stává velmi rychlé a efektivní. Právě v okolí hubu tak vzniká nové komerční a administrativní centrum s výbornou dopravní dostupností. Modřanská třída procházející lokalitou se stává plnohodnotnou městskou třídou a tramvajová trať je přesunuta z původně izolovaného tramvajového tělesa doprostřed uličního profilu. Systému veřejných prostranství, který na třídu navazuje, dominuje Dolnobranické náměstí, Ledárenské náměstí a pěší třída, která je spojuje. Podél ní je umístěna široká škála funkcí, od restaurace v revitalizované budově bývalé Vršovické vodárny po střední školu či knihovnu. Ledárenské náměstí je novým kulturním a společenským centrem na místě původních ledáren, jejichž prostory nyní slouží ke kulturně-společenským účelům. Blíže k řece se čtvrť stává převážně klidnou obytnou zónou s navazujícím Branickým pobřežím, které je součástí zelené vltavské páteře a poskytuje širokou škálu míst pro rekreaci, mezi které patří pláž, různá hřiště s workout stroji či další pobytové plochy. Vodní element zde blíže k lidem přináší meandr řeky, kolem kterého se nachází množstvím pobytových ploch a aktivit. Důraz je kladen na kontakt s vodou a její zpřístupnění. Navržená struktura pracuje s možností budoucího rozšiřování při změně konfigurace Městského okruhu a možného propojení Braníku a Dolního Braníku do jedné souvislé čtvrti.

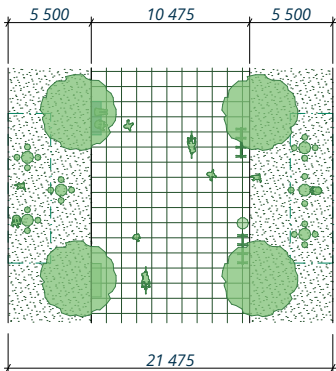
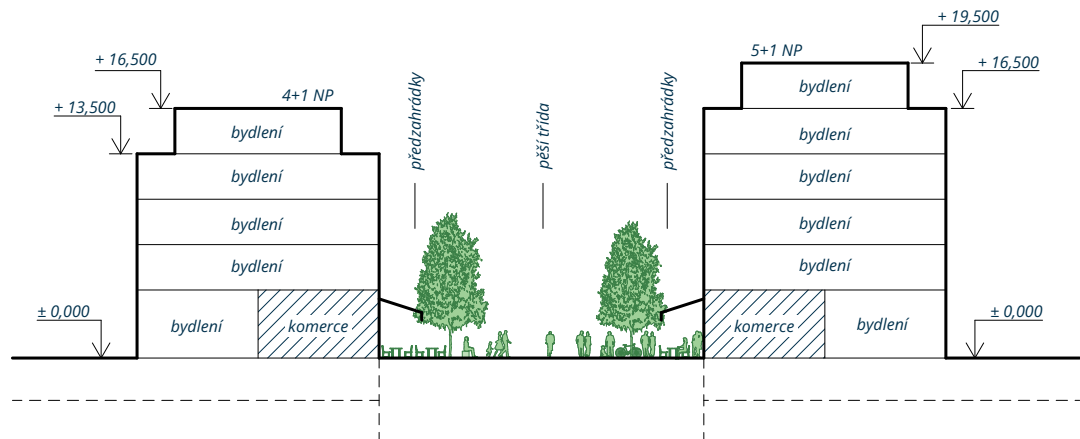


100 m

Masterplan M 1: 5000

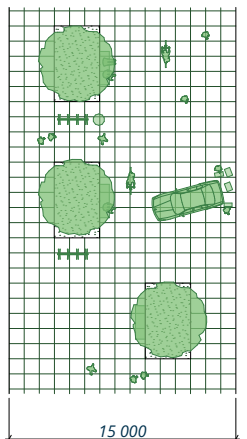
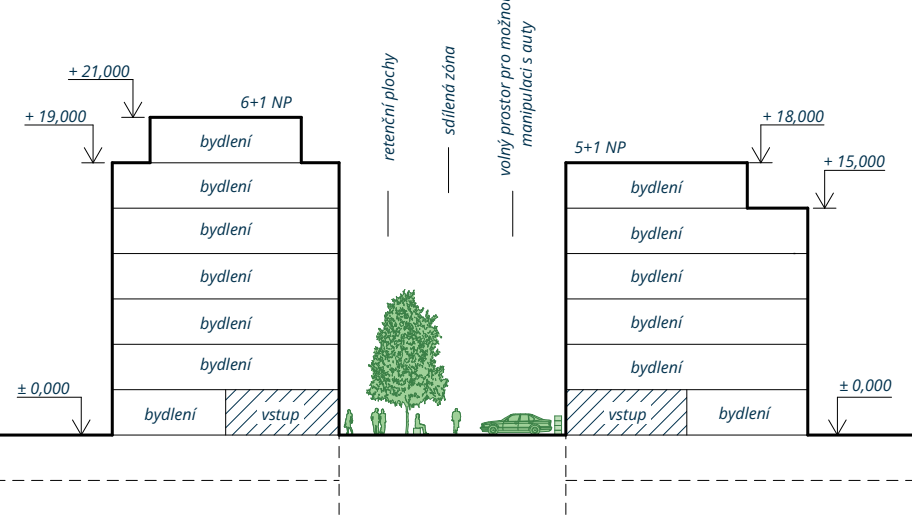


Řez A_M 1: 1000



Pěší třída spojující významné veřejné prostory poskytuje atraktivní prostor liniového charakteru se spoustou míst k posezení s aktivním a živým parterem

Řez B_M 1: 500
Pěší třída s živým parterem



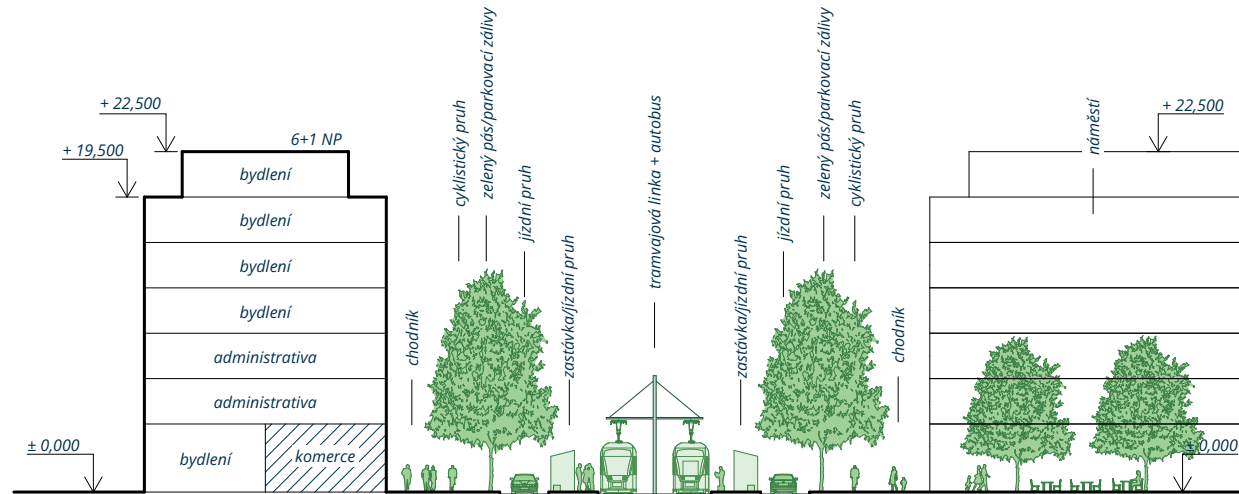
Řez C_M 1: 500
Sdílená zóna

Většina ulic v obytné zástavbě funguje ve formě sdílených zón. Cílem je co nejvíce omezit provoz mobilních automobilů a prioritizovat pěší a cyklistickou dopravu

Výškovému uspořádání Dolního Braníku dominuje silueta Branického pivovaru, na který hmotově a výškově navazuje administrativní centrum. Důležitý dopravní přestupní uzel pracuje s víceúrovňovým propojením, které je přístupné jak z veřejných prostranství, tak může eventuálně propojovat provozy v rámci budov. Zástavba se směrem k řece postupně snižuje a umožňuje tak výhledy do údolí co nejvyššímu počtu bytů.

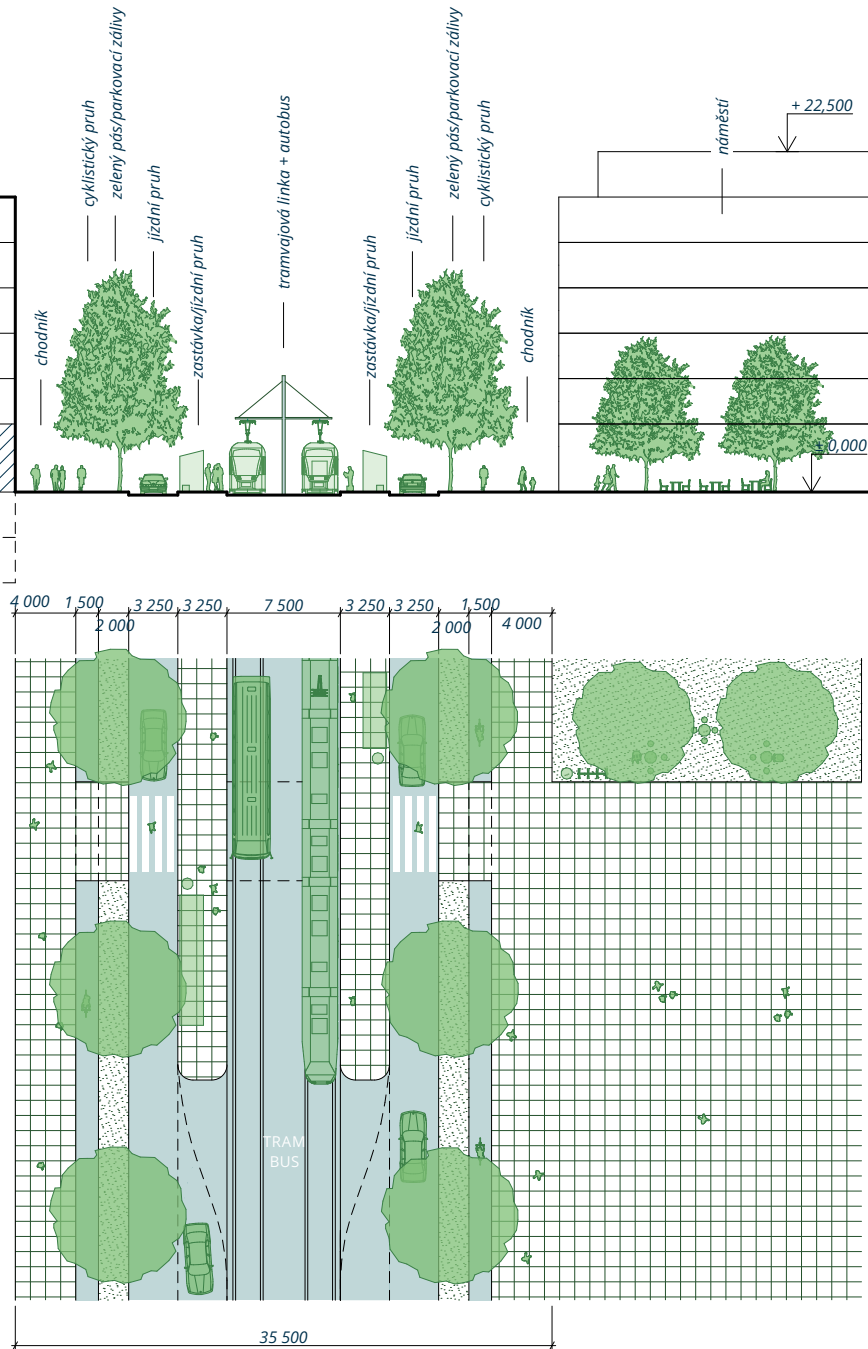


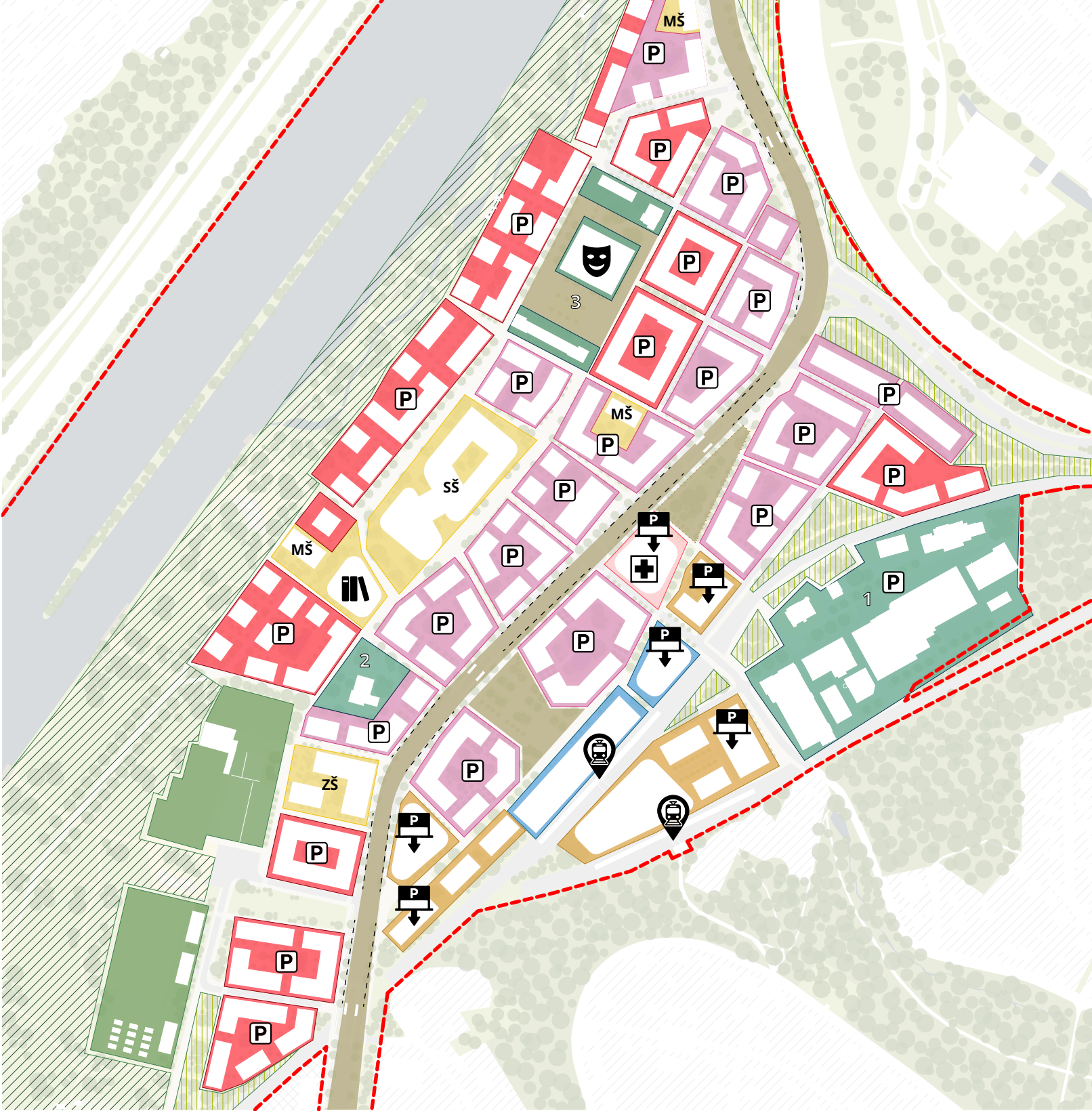
Schéma umístění řezů v území



Izolované těleso tramvajové tratě je odstraněno a linka je přesunuta do středu uličního profilu. To významně snižuje bariérovost území a zkracuje veřejný prostor a jeho souvislosti

Řez D_M 1: 500
Modřanská třída - zklidněná městská kapacitní třída





Bydlení (čisté)

Smišené s převahou bydlení

Vzdělávání

Sport a rekreace

Smišené s převahou administrativy

Smišené s převahou komerce

Zdravotnická péče

Specifické funkce

Hlavní veřejná prostranství

Plochy izolační zeleně

Plochy systému městské zeleně

1 Areál Branického pivovaru - minipivovar, konzervatoř, ateliéry, firmy

2 Bývalá Vršovická vodárna - kavárna, park

3 Ledárenské náměstí - nový kulturní a shromažďovací prostor - letní kina, trhy nebo koncerty

Velkokapacitní podzemní parkoviště včetně návštěvnických stání

Podzemní parkování především pro rezidenty či zaměstnance provozů

Krátkodobá parkování v parkovacích zálivech či na vyhrazených místech

6 Návrh

Dolní Braník - Schéma funkčního využití a základní bilance v území

Pražská povltavská brána



Nová čtvrť se snaží o co největší škálu potřebné vybavenosti a kapacit bydlení. Také mix nabídky bytů a dostatek pracovních míst přispějí ke vzniku udržitelné nové pražské čtvrti. Většina

parkovacích míst v území je řešena podzemním parkováním, které slouží jak jednotlivým objektům vybavenosti, tak obytným blokům.

Nové kapacitní nároky na území

Počet nových obyvatel	Přesun současných rezidentů	Počet nových bytů	Hustota obyvatel	Nová pracovní místa
cca 12 000 nových obyvatel	cca 110 rezidentů	cca 4 700 nových bytů	cca 250 obyv./ha	cca 7 000 nových pracovních míst

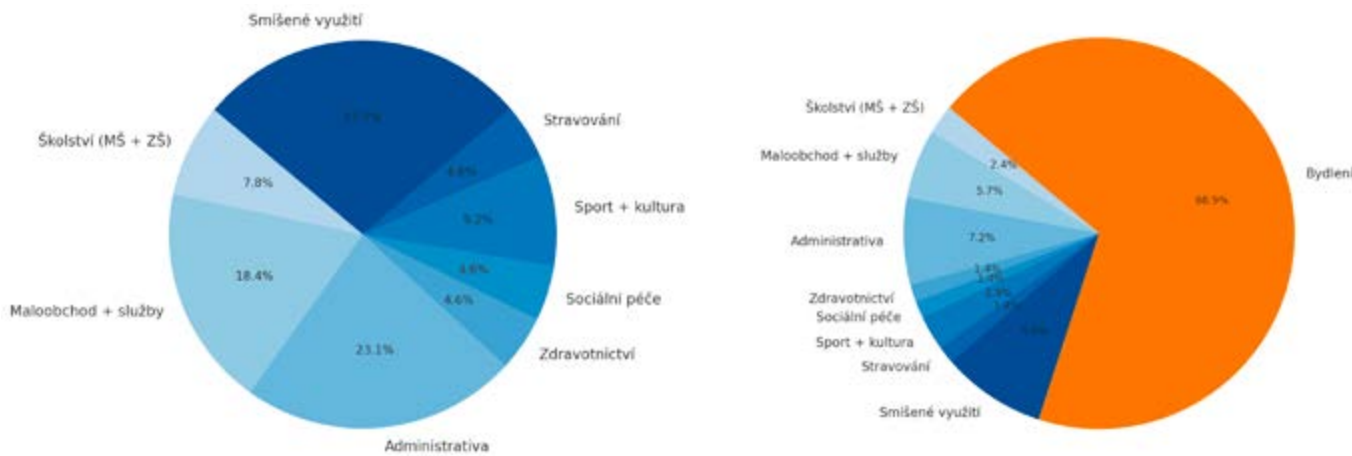
Nové parkovací kapacity v území

Odhadovaný počet vázaných parkovacích stání (včetně bydlení)	Odhadovaný počet návštěvnických parkovacích stání (včetně bydlení)
cca 7 500 parkovacích míst	cca 800 parkovacích míst

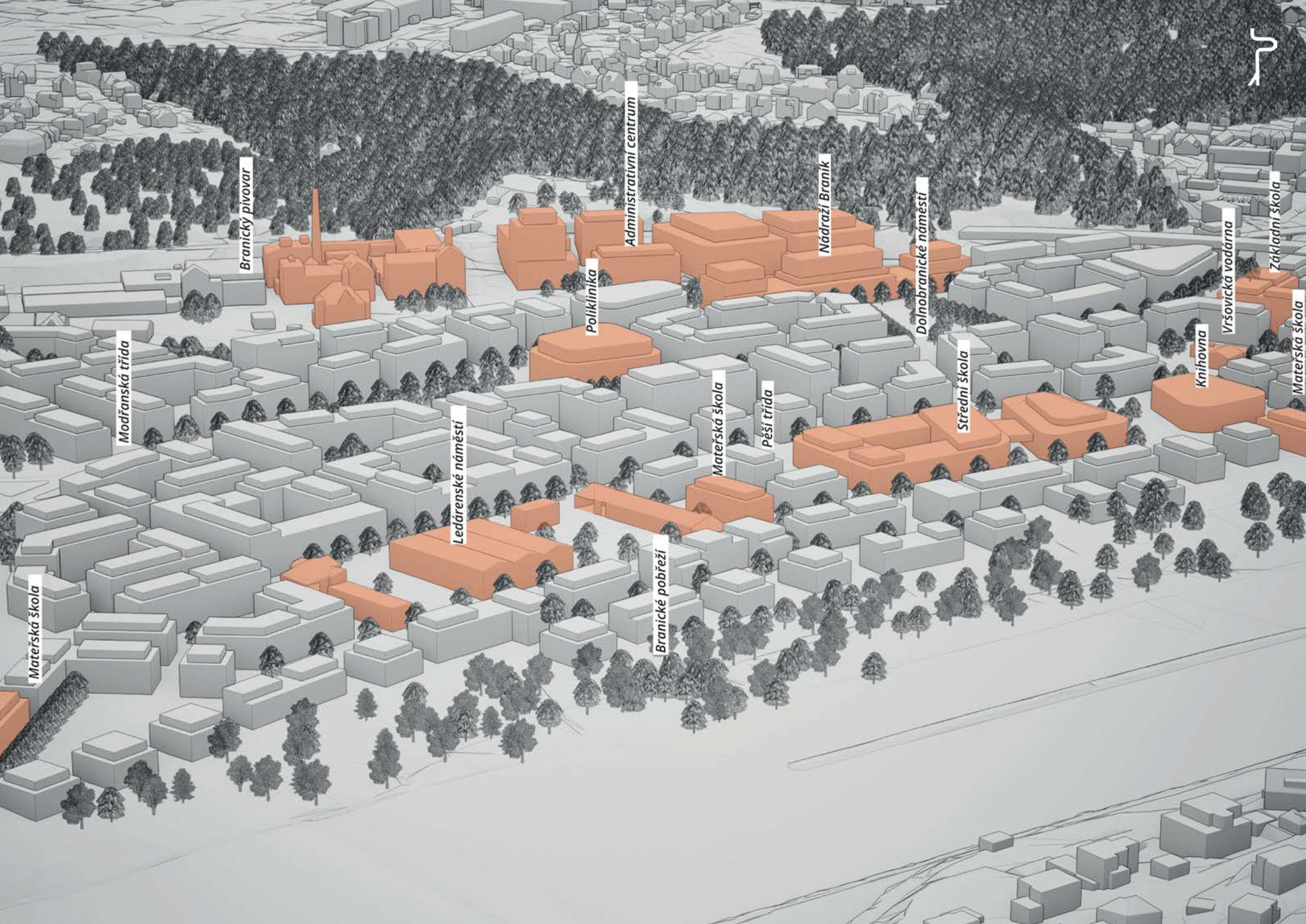
Nová kapacita základní občanské vybavenosti

3 x MŠ	ZŠ	SŠ
Celková kapacita 450 dětí	Celková kapacita 1 100 dětí	Celková kapacita 1 000 dětí

Přibližné rozložení funkcí v rámci nové čtvrti







Mateřská škola

Modřanská třída

Branický pivovar

Ledárenské náměstí

Poliklinika

Administrativní centrum

Branické pobřeží

Mateřská škola

Pěší třída

Nádraží Braník

Dolnobranické náměstí

Střední škola

Knihovna

Vršovická vodárna

Základní škola

Mateřská škola







6 Návrh

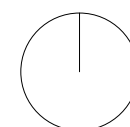
Nová Chuchle - urbanistický detail

Pražská povltavská brána



Nová Chuchle je nová pražská čtvrť na levém břehu Vltavy. Leží mezi Malou a Velkou Chuchlí a přináší do území mnoho nových hodnot, příležitostí k bydlení, práci, ale i množství aktivit. Blízkost Chuchelských dostihů a obnovených lázní vytváří z celého území atraktivní lokalitu jak pro rezidenty, tak obyvatele celé Prahy či turisty. Celé území je morfologicky zaklenuté mezi skalnatý svah Chuchelského háje s bariérou železnice a Strakonickou radiálou. Proto se tak novou páteří území stává centrální liniový park s říčkou Vrutice, který vtahuje těžiště čtvrti dovnitř a poskytuje velké množství komunitních či jiných rekreačních aktivit, od aktivit u vody či grilování po sport. Polyfunkční komplex umístěný na křižovatce Strakonické a Chuchelské třídy kloubí mnoho funkcí dohromady a vytváří tak živé ohnisko. Nachází se zde jak krytý bazén s fitness, tak hotel, jehož pokoje v Chuchelském mrakodrapu umožňují hostům pozorovat koňské dostihy

z výšky. Samotný "mrakodrap" je novou pohledovou dominantou, která kompozičně zakončuje morfologii údolí a slouží jako nový identifikační prvek v území, který místu dodává novou vrstvu. Nechybí zde ani vyhlídková terasa, ze které se naskytne atraktivní výhled do celého okolí vltavského údolí. Chuchelsko-modřanská lávka se stává novým atraktivním propojením Chuchelského a Modřanského pobřeží. Vlaková zastávka ve Velké Chuchli a tramvajová zastávka Belárie na pravém břehu jsou tak vzdáleny pouhých 1 km chůze či jízdy kole. Tato nová příčná vazba přes řeku je tak nesmírným přínosem pro oživení obou vltavských břehů. Aby bylo toto nové propojení maximalizováno, je Strakonická radiála lokálně zahloubena pod zem. Marina přináší do území nový kontakt s řekou a vnáší do čtvrti nové aktivity a možnosti trávení volného času - samozřejmě jsou říční lázně, ale také nová forma studentského bydlení či bistro s kavárnou.

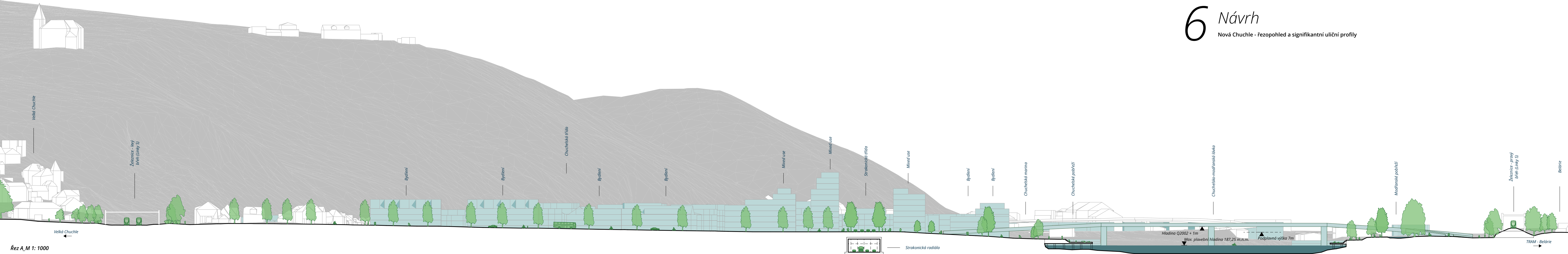


100 m

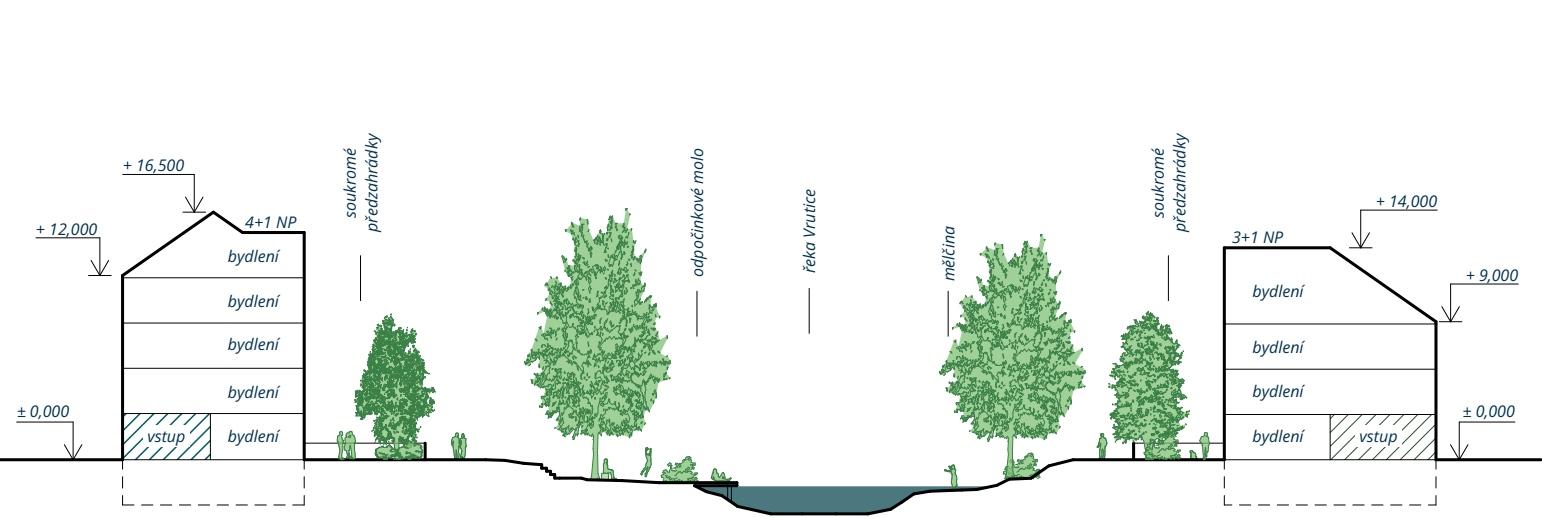
Masterplan M 1: 5000

6 Návrh

Nová Chuchle - řezopohled a signifikantní uliční profily



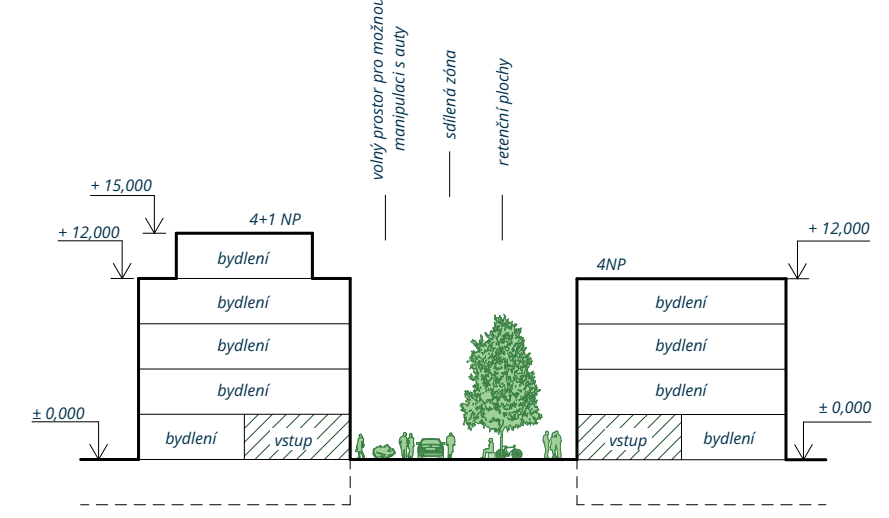
Řez A_M 1: 1000



Řez B_M 1: 500

Liniový park s pobytovými a rekreačními plochami

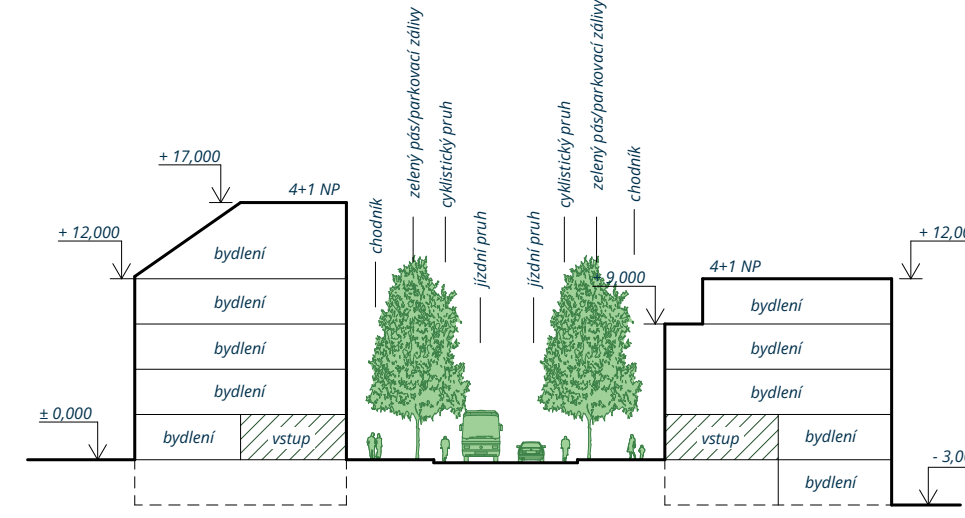
Liniový park v Nové Chuchli je unikátním projektem v rámci Prahy. Tvoří centrální veřejný pobytový prostor pro celou čtvrť a hlavním těžištěm parku je říčka Vrutice, jejíž tok je odkloněn od původní trasy a přináší tak vodu blíže lidem společně s množstvím pobytových ploch a měřčin, kde je umožněn přímý vstup do vody



Řez C_M 1: 500

Sdílená zóna

Většina ulic v obytné zástavbě funguje ve formě sdílených zón. Cílem je co nejvíce omezit provoz osobních automobilů a prioritizovat pěší a cyklistickou dopravu



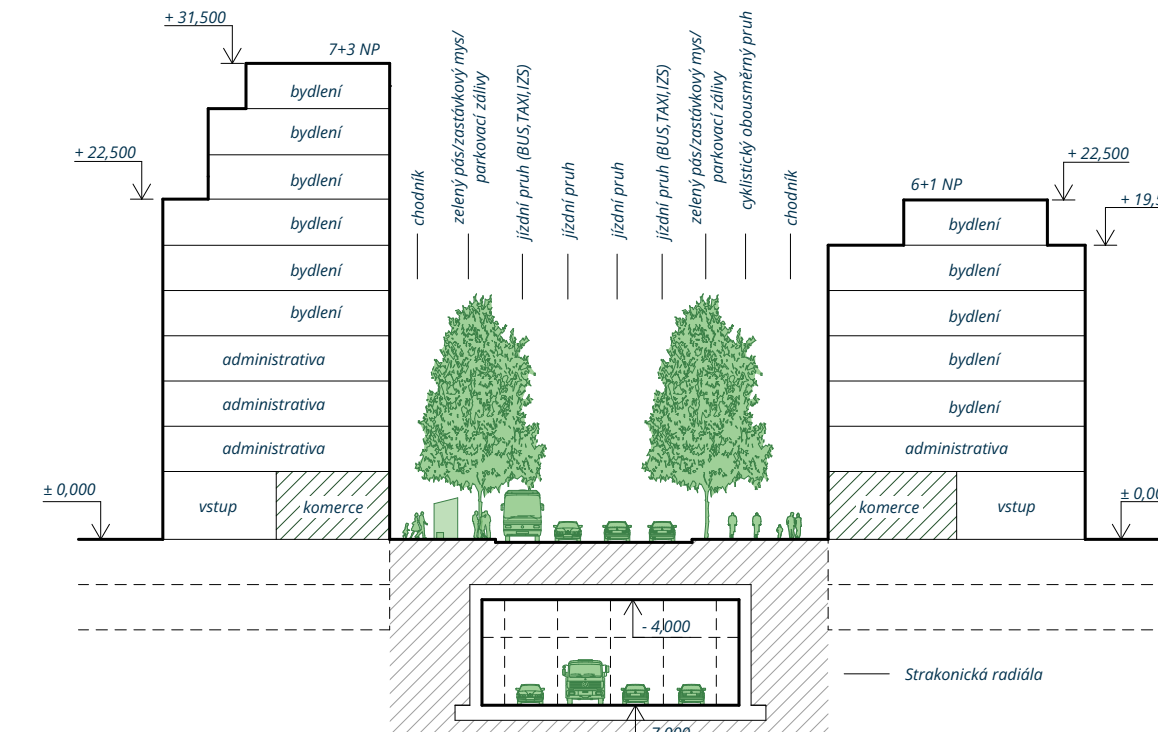
Řez D_M 1: 500

Chuchelská třída - zklidněná obslužná ulice

Významným pěším propojením je Chuchelsko-modřanská lávka, která spojuje Novou Chuchli a Modřanské pobřeží. Tato vazba iniciuje nejen nový development v bezprostředním okolí, ale také nabízí atraktivní a krátké spojení mezi vlakovou zastávkou Velká Chuchle na levém břehu a tramvajovou zastávkou Belárie na pravém břehu. Docházková vzdálenost mezi nimi je nyní pouhý kilometr

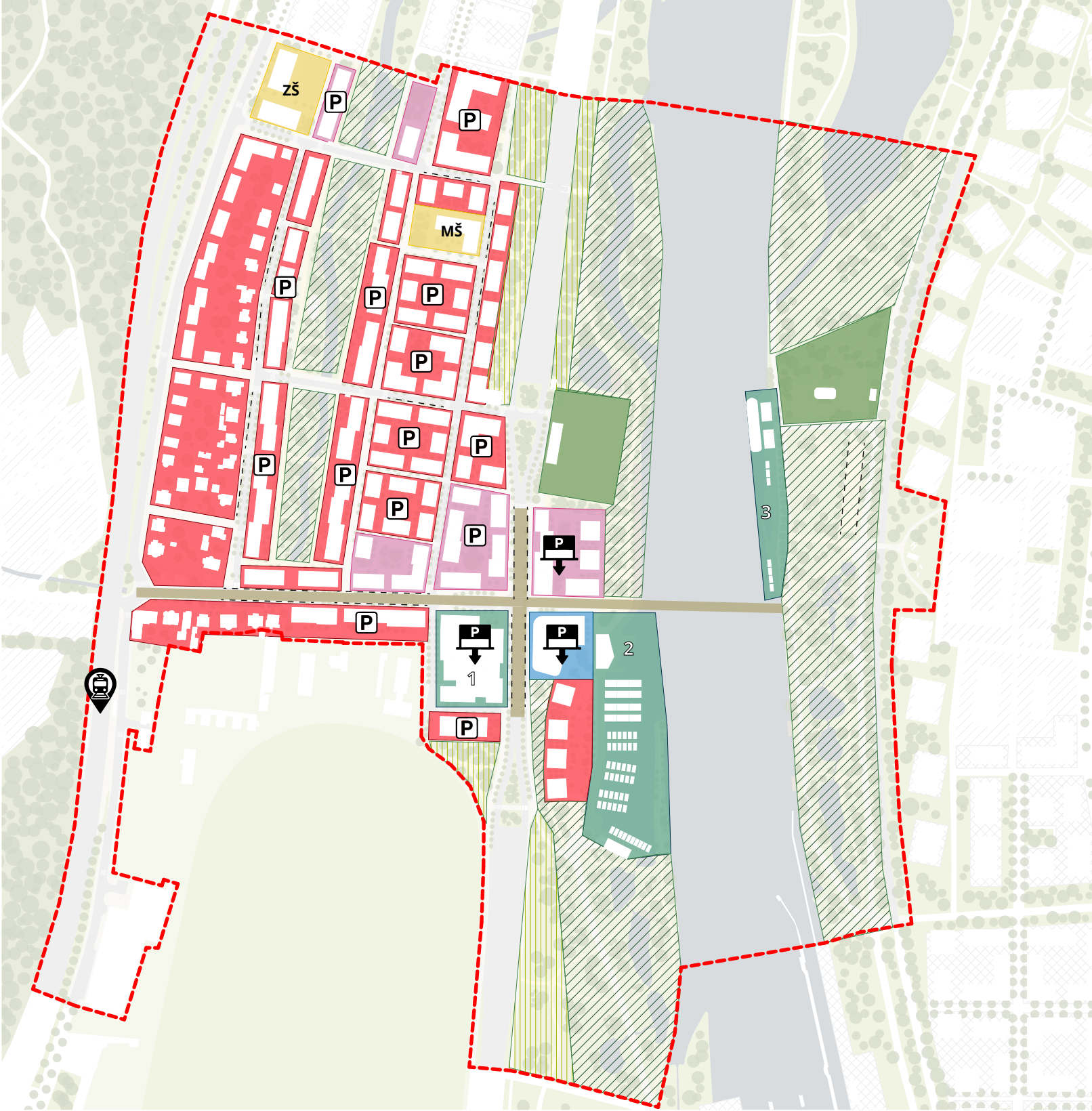


Schéma umístění řezů v území



Řez E_M 1: 500

Strakonická třída zakrývající Strakonickou radiálu



Bydlení (čisté)

Smišené s převahou bydlení

Vzdělávání

Sport a rekreace

Smišené s převahou administrativy

Smišené s převahou komerce

Zdravotnická péče

Specifické funkce

Hlavní veřejná prostranství

Plochy izolační zeleně

Plochy systému městské zeleně

Velkokapacitní podzemní parkoviště včetně návštěvnických stání

Podzemní parkování především pro rezidenty či zaměstnance provozů

Krátkodobá parkování v parkovacích zálivech či na vyhrazených místech

1 Polyfunkční objekt - krytý bazén, hotelový komplex, administrativy, bydlení, výšková vyhlídková terasa

2 Chuchelská Marina - soukromé loděnice, studentské hausboty, bistro, říční lázně

3 Modřanská Marina - říční lázně, gastro provozy, soukromá loděnice

6 Návrh

Nová Chuchle - Schéma funkčního využití a základní bilance v území

Pražská povltavská brána



Nová čtvrť se snaží o co největší škálu potřebné vybavenosti a kapacit bydlení. Také mix nabídky bytů a dostatek pracovních míst přispějí ke vzniku udržitelné nové pražské čtvrti. Většina

parkovacích míst v území je řešena podzemním parkováním, které slouží jak jednotlivým objektům vybavenosti, tak obytným blokům.

Nové kapacitní nároky na území

Počet nových obyvatel	Přesun současných rezidentů	Počet nových bytů	Hustota obyvatel	Nová pracovní místa
cca 7 900 nových obyvatel	cca 60 rezidentů	cca 3 000 nových bytů	cca 200 obyv./ha	cca 1 900 nových pracovních míst

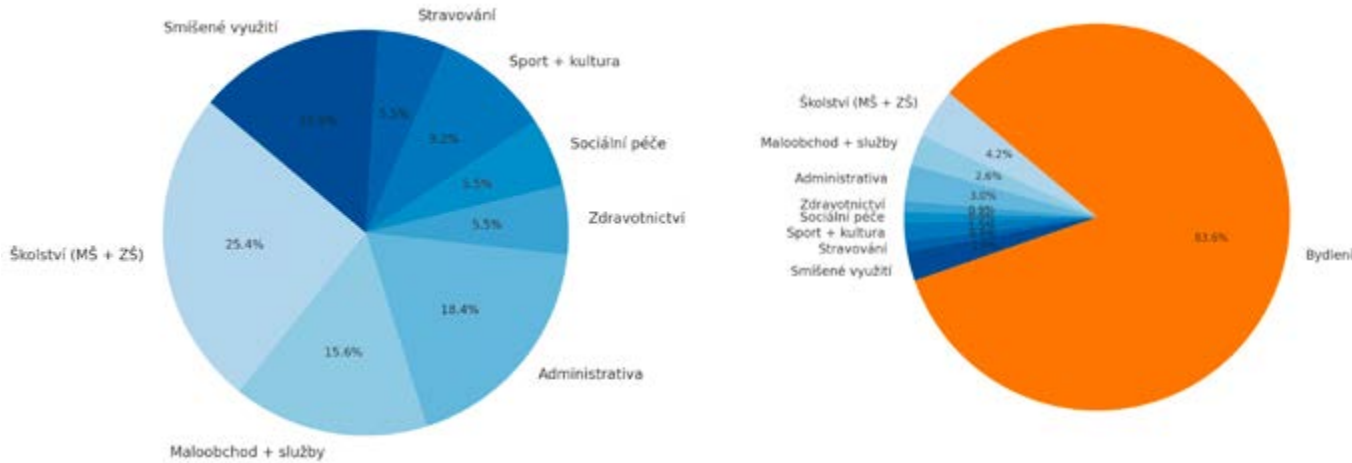
Nové parkovací kapacity v území

Odhadovaný počet vázaných parkovacích stání (včetně bydlení)	Odhadovaný počet návštěvnických parkovacích stání (včetně bydlení)
cca 3 800 parkovacích míst	cca 430 parkovacích míst

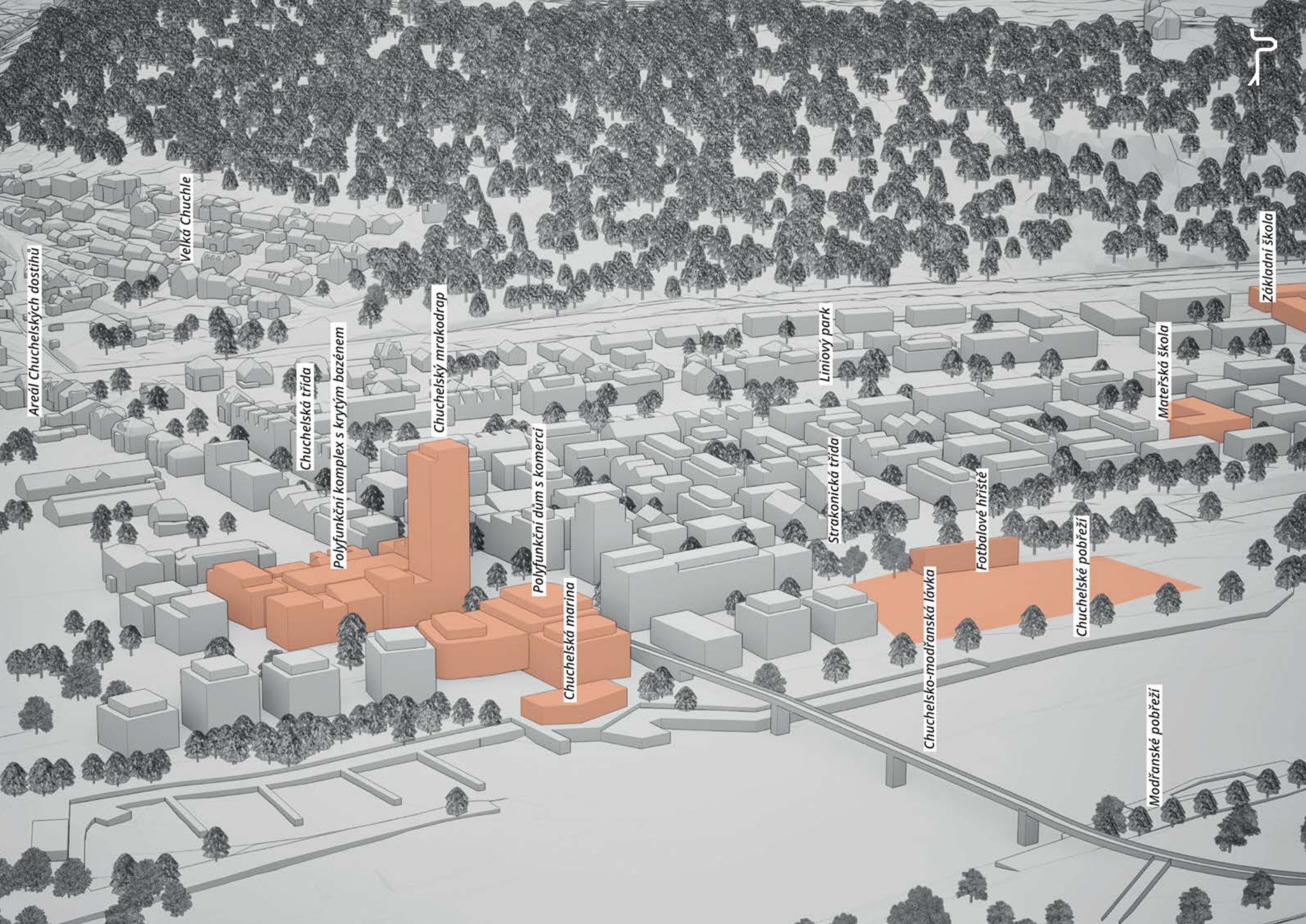
Nová kapacita základní občanské vybavenosti

2 x MŠ	2 x ZŠ
Celková kapacita 300 dětí	Celková kapacita 1 000 dětí

Přibližné rozložení funkcí v rámci nové čtvrti







Areál Chuchelských dostihů

Velká Chuchle

Chuchelská třída

Polyfunkční komplex s krytým bazénem

Chuchelský mrakodrap

Polyfunkční dům s komercí

Chuchelská marina

Liniový park

Strakonická třída

Materá škola

Základní škola

Fotbalové hřiště

Chuchelské pobřeží

Chuchelsko-modřanská lávka

Modřanské pobřeží



7 DOKLADOVÁ ČÁST

Pražská povltavská brána



Konec.

MELKOVÁ, Pavla; FIALKA, Vladimír; CACH, Tomáš; FREJLA-CHOVÁ, Kateřina; HARCINÍK, Jan et al. *Koncepce pražských břehů*. Praha: IPR Praha, 2014. *ISBN 978-80-87931-27-1*.

Kancelář metropolitního plánu. *Územní plán hlavního města Prahy - Metropolitní plán*. 3. upravené vydání. Praha: IPR Praha, 2017. *ISBN 978-80-87931-71-4*.

Institut plánování a rozvoje hl. města Prahy. Online. 2025. Dostupné z: <https://iprpraha.cz>. [cit. 2025-01-30].
Geoportál hl. města Prahy. Online. 2025. Dostupné z: <https://geoportalpraha.cz>. [cit. 2025-01-30].

BRABEC, Tomáš; DVOŘÁKOVÁ, Nina; HRUBÝ, Jakub; KOPP, Lukáš; MARIANOVSKÁ, Veronika et al. *Prognóza obyvatel a veřejné vybavenosti v Praze v roce 2022*. Praha: IPR Praha, 2023.

Český statistický úřad. Online. 2025. Dostupné z: <https://csu.gov.cz/domov>. [cit. 2025-01-30].

Ročenka dopravy 2023. Praha: Technická správa komunikací hl.m. Prahy, 2024. Online. Dostupné z: https://prazsky.denik.cz/zpravy_region/branik_pivovar20070727.html. [cit. 2025-01-30].

Online. Dostupné z: <https://www.atlasobyvatelstva.cz>. [cit. 2025-01-30].

Online. Dostupné z: <https://pid.cz>. [cit. 2025-01-30].

Online. Dostupné z: <https://vrtky.cz/web/vrtky/>. [cit. 2025-01-30].

Online. Dostupné z: <https://regiony.rozhlas.cz/na-dosti-hy-se-do-prazske-chuchle-chodi-pres-110-let-zavodiste-toho-ale-nabizi-7415615>. [cit. 2025-01-30].

Online. Dostupné z: https://prazsky.denik.cz/zpravy_region/jak-jsme-zili-v-ceskoslovensku-modrany-ctvrt-postave-na-z-cukru-20181130.html. [cit. 2025-01-30].

Online. Dostupné z: [https://cs.wikipedia.org/wiki/Starý_mlýn_\(Modřany\)](https://cs.wikipedia.org/wiki/Starý_mlýn_(Modřany)). [cit. 2025-01-30].

Online. Dostupné z: <http://www.modranskavinice.com/index.php/home/historie>. [cit. 2025-01-30].

Online. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Cukrovar_Modřany. [cit. 2025-01-30].

Online. Dostupné z: <https://www.barrandov.cz/o-nas/nase-historie/>. [cit. 2025-01-30].

Online. Dostupné z: <https://landezine.com>. [cit. 2025-01-30].

Online. Dostupné z: <https://panorama.solutions/en/solution/isar-plan-improving-flood-protection-and-recreational-opportunities-redesigning-isar>. [cit. 2025-01-30].

Online. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Velká_Chuchle. [cit. 2025-01-30].

Online. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Vývoj_území_Prahy_a_jeho_administrativního_dělení. [cit. 2025-01-30].

Online. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Vilová_kolonie_na_Barrandově. [cit. 2025-01-30].

Online. Dostupné z: <https://barrandov.org/narodni-prirodni-pamatka/npp-barrandovske-skaly/>. [cit. 2025-01-30].

Online. Dostupné z: <https://www.forum24.cz>. [cit. 2025-01-30].

Online. Dostupné z: <https://prazsky.denik.cz/podnikani/dalsi-pokus-ozivit-branicke-ledarny-zatim-narazil-praha4-developer-20191125.html>. [cit. 2025-01-30].

Online. Dostupné z: <https://vltava.rozhlas.cz/branicke-ledarny-architektonicky-skvost-ktery-ceka-na-sve-znovuzrozeni-8495883>. [cit. 2025-01-30].

Online. Dostupné z: <http://towns.hiu.cas.cz/praha.php>. [cit. 2025-01-30].

Online. Dostupné z: <https://www.prahain.cz/zivot-ve-meste/praha-neokoukana-mala-chuchle>.

Online. Dostupné z: <https://www.kudyznudy.cz/aktuality/110-let-zavodiste-v-chuchli-a-par-tipu-na-podzimni>. [cit. 2025-01-30].

Online. Dostupné z: <https://www.pvk.cz>. [cit. 2025-01-30].

Online. Dostupné z: <https://map.dtm-praha-sck.cz>. [cit. 2025-01-30].

Online. Dostupné z: <https://data.praha.eu>. [cit. 2025-01-30].

Online. Dostupné z: <https://data.gov.cz>. [cit. 2025-01-30].

Online. Dostupné z: <https://pragozor.cz>. [cit. 2025-01-30].

Online. Dostupné z: <https://www.dpp.cz>. [cit. 2025-01-30].

Online. Dostupné z: <https://www.propamatky.info/cs/hlavni-strana/>. [cit. 2025-01-30].

Online. Dostupné z: <https://www.mc-zbraslav.cz>. [cit. 2025-01-30].

Online. Dostupné z: <https://uap.iprpraha.cz/#/>. [cit. 2025-01-30].

Prohlášení autora

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE FAKULTA ARCHITEKTURY	
AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Petr Sulan AR 2024/2025, LS	
NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: PRAŽSKÁ POVLTAVSKÁ BRÁNA: OD SOUTOKU K BRANÍKU	
THE PRAGUE VLTAVA GATEWAY: FROM THE CONFLUENCE TO BRANÍK	
JAZYK PRÁCE: ČESKÝ	
Vedoucí práce: Ing. arch. Šimon Vojtík, Ph.D.	Ústav: 15121 Ústav prostorového plánování
Oponent práce: Ing. arch. Martin Špičák	
Klíčová slova (česká):	Vltava, Praha, urbanismus, krajina, brána, soutok
Anotace (česká):	Projekt se zabývá kultivací vztahu mezi městem a řekou v území, které tvoří jižní vstup do Prahy – rozprostírá se mezi soutokem Berounky s Vltavou a Barrandovským mostem. Projekt formuluje ideový návrh jeho budoucího rozvoje, který staví na třech pilířích: modrozelená infrastruktura, městská mobilita a development. Cílem je vrátit řece důstojné místo ve městě a vytvořit udržitelnou a hodnotnou část města, plně zapojenou do organismu Prahy.
Anotace (anglická):	The project focuses on cultivating the relationship between the city and the river in an area that forms the southern gateway to Prague — stretching from the confluence of the Berounka and Vltava rivers to the Barrandov Bridge. It presents a conceptual vision for the area’s future development based on three main pillars: blue-green infrastructure, urban mobility, and development. The aim is to restore the river’s dignified role within the city and to create a sustainable and valuable urban district fully integrated into the fabric of Prague.

Prohlášení autora

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

V Praze dne 19.5.2025


podpis autora-diplomanta



České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury
Zadání diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Petr Sulan

datum narození: 2.2.1999

akademický rok / semestr: LS 2024/2025

studijní program: Architektura a urbanismus

ústav: 15121 Ústav prostorového plánování

vedoucí diplomové práce: Ing. arch. Šimon Vojtík, Ph.D.

téma diplomové práce: Pražská povltavská brána: *Od soutoku k Braniku*

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Projekt se zaměří na celkovou revitalizaci a regeneraci území podél toku řeky Vltavy, konkrétně v oblasti mezi soutokem Vltavy s Berounkou a Barrandovským mostem. Komplexní řešení celé oblasti bude zahrnovat jak jeho urbanistické aspekty, tak práci s modrozelenou infrastrukturou a dopravní infrastrukturou. Důraz bude kladen na *genius loci* daných lokalit, práci s řekou a jejím rekreačním potenciálem, ale také na nové plochy pro rozvoj sídla. Projekt bude pojednán jako ideový.

2/ Pro AU/ specifikovaný stavební program

Celkovým výstupem projektu bude návrh urbanistického rozvoje vybraného území, který bude efektivně rozvíjet definované hodnoty a posilovat je, stejně jako eliminovat hrozby a problémy. Zlepšena bude celková prostupnost území a propojenost jednotlivých městských částí s efektivním návrhem funkčního využití území. Důraz bude kladen jak na modrozelenou infrastrukturu, tak řeku a práci s rekreačním potenciálem. Vzniknou nové urbanistické struktury s novými kapacitami jak pro bydlení, tak občanskou vybavenost nebo pracovní příležitosti. Dojde k optimalizaci dopravních tepen v území a bude posílena infrastruktura hromadné dopravy.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

Výstupem bude komplexní urbanistická studie, která zahrne několik vrstev:

- Umístění v kontextu města – schéma 1:20 000
- Hlavní situační výkres – prostorové vztahy 1:5 000
- Doplnující výkresy hlavního plánu/schémat – koncept, kompozice, funkční využití, dopravní řešení, MZI
- Výkres ev. změny územního plánu (v měřítku a legendě platného ÚP města)
- Urbanistický detail hlavního vybraného veřejného prostranství (měřítko dle dohodnutého výběru)
- Urbanistické řezy/pohledy (dle dohodnutého výběru)
- Perspektivní zobrazení (celek – nadhledová perspektiva či axonometrie; detail – horizont chodce)
- Výstupy z analýz území
- Bilance (text/tabulka)
- Stručná průvodní zpráva

(Měřítka jednotlivých výstupů mohou být po dohodě s vedoucím DP změněna dle potřebného zobrazení a dohodnutého výběru)

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Dobrovolné zpracování modelu.

Datum a podpis studenta

V Praze dne 29.1.2025

Datum a podpis vedoucího DP

V Praze dne 29.1.2025

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

Vypracoval: Bc. Petr Sulan

Vedoucí práce: Ing. arch. Šimon Vojtík, Ph.D.

Konzultanti:

Ing. arch. Jan Záhora (urbanismus)

Ing. Radmila Fingerová (krajinné řešení a modrozelená infrastruktura)

Ing. Michal Novák (hydrogeologie, povodňová opatření, technická infrastruktura)

Ing. Miroslav Kalina (dopravní inženýrství)

Poděkování:

Rád bych poděkoval všem, kteří mě na cestě k této diplomové práci podporovali.

Velké díky patří vedoucímu mé práce Ing. arch. Šimonu Vojtíkovi, za odborné vedení, cenné rady a trpělivost. Děkuji všem konzultantům za jejich čas a odborné rady.

Děkuji těm nejbližším za podporu, pochopení a trpělivost během celého studia.

V neposlední řadě děkuji všem, kteří mě inspirovali, poskytli zpětnou vazbu nebo se podíleli na konzultacích v průběhu tvorby této práce.

17.1.2025
J. Hlaváč

6.1.2025
G. L. Lepš

