

Univerzita Karlova
Přírodovědecká fakulta
katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Studijní program: Geografie
Studijní obor: Regionální a politická geografie



Bc. Jiří Brabec

FUNKČNÍ ZMĚNY VLTAVSKÝCH BŘEHŮ V PRAZE

**FUNCTIONAL CHANGES OF VLTAVA
RIVERBANKS IN PRAGUE**

Diplomová práce

Praha 2017

Vedoucí diplomové práce: RNDr. Dana Fialová, Ph.D.

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem závěrečnou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje a literaturu. Tato práce ani její podstatná část nebyla předložena k získání jiného nebo stejného akademického titulu.

V Praze dne 20. 6. 2017

Poděkování:

Na tomto místě bych velice rád poděkoval paní doktorce Daně Fialové za její přínosné rady, velkou trpělivost, ochotu a pomoc v terénu. Dále bych chtěl poděkovat rodině a přítelkyni za podporu při vypracování této práce.

Obsah

Seznam obrázků	7
Seznam příloh	13
Seznam použitých zkratk	14
Abstrakt.....	15
1 Úvod	16
2 Teoretické přístupy a rešerše literatury.....	18
2.1 Nábřeží jako významný prvek v městské krajině	18
2.1.1 Terminologie	21
2.2 Pražská Vltava v literatuře.....	21
2.3 Ikonografie jako významný zdroj informací	23
2.3.1 Ikonografický přístup	27
2.4 „Koncepce pražských břehů“	29
3 Metodika	32
3.1 Ortorektifikace a vektorizace historických map	32
3.2 Porovnávání historických informací a fotografií se současností	33
3.3 Terénní průzkum.....	33
3.4 Webová aplikace.....	34
4 Vývoj vltavských břehů a změn jejich využití v Praze.....	35
4.1 Pravý břeh.....	37
4.1.1 Zbraslav	37
4.1.2 Komořany	38
4.1.3 Modřany	39
4.1.4 Hodkovičky	41
4.1.5 Braník	43
4.1.6 Podolí.....	45
4.1.7 Vyšehrad.....	48
4.1.8 Nové město I. část	51
4.1.9 Staré Město	58
4.1.10 Nové Město II. část.....	66
4.1.11 Karlín.....	68

4.1.12	Libeň	72
4.1.13	Troja	78
4.1.14	Bohnice	81
4.2	Levý břeh	82
4.2.1	Zbraslav	82
4.2.2	Lahovice	84
4.2.3	Velká a Malá Chuchle	86
4.2.4	Hlubočepy	87
4.2.5	Smíchov	88
4.2.6	Malá Strana	94
4.2.7	Holešovice	99
4.2.8	Bubeneč	108
4.2.9	Dejvice	110
4.2.10	Sedlec	111
4.2.11	Suchdol	112
4.3	Vltava jako sportoviště	112
5	Závěr	115
6	Literatura a další prameny	119
7	Přílohy	126

Seznam obrázků

Obr. 1: Obraz Sacred and Profane Love od Tiziana z roku 1514	27
Obr. 2: Ukázka „připravenosti“ záměrů v Koncepci pražských břehů	30
Obr. 3: Schémata obecných principů skladby komunikace na břehu řeky, nejbližší nejpomalejší pohyb	30
Obr. 4: Těžení ledových ker u Šítkovských ledů, foto z roku 1900	35
Obr. 5: Dřívější využívání náplavky, zde podskalští pískaři překládají z pontonů písek na vozy, foto z roku 1902	35
Obr. 6: Diváci při závodu v plavání napříč Prahou, foto z roku 1909	36
Obr. 7: Viditelné napojení bývalého Zbraslavského mostu	37
Obr. 8: Tůň před stavbou jezu v Modřanech	38
Obr. 9: Napojení na Radotínský most pro cyklisty	38
Obr. 10: Přívoz P6 Nádraží Modřany - Lahovičky	39
Obr. 11: Freestyle Park a Port 62 v Modřanech	40
Obr. 12: Prasečí zátoka	41
Obr. 13: Golfový resort Hodkovičky během povodní 2013	41
Obr. 14: Vodácká krčma U Sváry	41
Obr. 15: Most Intelligence	41
Obr. 16: Chátrající ledárny v Braníku	43
Obr. 17: Oblast branických ledáren, viditelné změny u dělicí hráze, hlavně zelená linka z třicátých let	43
Obr. 18: Předmostí Barrandovského mostu se svou graffiti výzdobou	43
Obr. 19: Branická obecní vápenka umístěná pod lomem, foto z roku 1923	44
Obr. 20: Evangelický kostelík v místě bývalého lomu a vápenky	44
Obr. 21: Dnes již porostlé skály v místech lomu	44
Obr. 22: Cementárna v místech plaveckého bazénu, činnost ukončena 1945	45
Obr. 23: Pohled z lomů na podolskou cementárnu, v dálce říční lázně, foto kolem 1925	46
Obr. 24: Plavecký stadion Podolí	46
Obr. 25: Podolská loděnice a porodnice, snímek pořízen z vyšehradských hradeb, foto kolem 1925	47
Obr. 26: Severní portál Vyšehradského tunelu, stejné místo jako Obr. 27	48

Obr. 27: Venkovský dům převozníka, zbořen v roce 1900 před stavbou tunelu, foto kolem 1890.....	48
Obr. 28: Vyšehradský ostroh s domem převozníka, před přestavbou vyšehradské basiliky, foto kolem 1890.....	48
Obr. 29: Původní most pod Vyšehradem, foto z roku 1875.....	49
Obr. 30: Kubistická trojvila.....	49
Obr. 31: Bruslíci Pražané po Vyšehradem, foto z roku 1905	49
Obr. 32: Ústí Botiče do Vltavy.....	49
Obr. 33: Pohled na stavební práce při výměně železničního mostu a zároveň dostavba ochranného vorového přístavu u Císařské louky, foto z roku 1901.....	50
Obr. 34: Nefunkční limnigraf na Výtoni	51
Obr. 35: Pocta podskalským plavcům.....	51
Obr. 36: "Podskalská" náplavka s Palackého mostem	51
Obr. 37: Podskalská celnice pod úrovní dnešního terénu	51
Obr. 38: Převážně Horní Podskalí, foto z roku 1865	52
Obr. 39: Podskalský plán z roku 1791 a ortofoto z dnešní doby, zgeoreferencováno	53
Obr. 40: Fotografie z míst železničního mostu, v popředí budova celnice, vlevo cca 1900, vpravo 1910.....	54
Obr. 41: Příprava náplavky u železničního mostu před chystaným festivalem	55
Obr. 42: Umístění několika řad mlýnů na Novém Městě	56
Obr. 43: Pohled po vodě na skupinu Šítkovských mlýnů, zůstala jen vodárna, foto kolem 1885.....	56
Obr. 44: Stejně místo jako Obr. 43, dnes Spolek výtvarných umělců Mánes, v popředí vodárenská věž.....	56
Obr. 45: Most Císaře Františka I., foto kolem roku 1870	59
Obr. 46: Hotel Bellevue	59
Obr. 47: Pomník poctě císaře Františka I. Habsburského	60
Obr. 48: Smetanovo nábreží dnes	60
Obr. 49: Skupina staroměstských mlýnů s vodárnou, foto z roku 1864	60
Obr. 50: Pravé pobřeží Vltavy v oblasti od železné lávky směrem Na František, kolem 1870.....	62
Obr. 51: Staroměstský břeh dnes.....	62
Obr. 52: Staroměstský břeh při stavbě nábreží Na Františku, na obrázku Stará sanytrárna či Schwarzenberské kanceláře, oboje zbořeno, foto z roku 1912 ...	63

Obr. 53: Pohled na náměstí Curieových dnes	63
Obr. 54: Pohled z Letné na náměstí Curieových, v popředí Čechův most, foto z roku 1935	63
Obr. 55: Stále funkční limnigraf Na Františku	64
Obr. 56: Dnešní Hotel Prezident, stejná budova jako vedle	64
Obr. 57: Dům Svazu architektů a inženýrů, foto z roku 1966	64
Obr. 58: Stavba nábreží Na Františku u Anežského kláštera, na obrázku Transporthaus, vstup do kláštera a několik činžovních domů, foto z roku 1912	64
Obr. 59: Nábreží Na Františku dnes, v pozadí Anežský klášter a Ministerstvo průmyslu a obchodu	64
Obr. 60: Zbylá část Staroměstského nábreží, vpředu Občanská plovárna na levém břehu, foto z roku 1869	65
Obr. 61: Novoměstské mlýny mezi bývalými ostrovy	66
Obr. 62: Sestava bývalých ostrovů a starých říčních ramen	67
Obr. 63: Hotel Hilton	68
Obr. 64: Negrelliho viadukt nad zasypaným ramenem	68
Obr. 65: Cyklostezka s novostavbami	68
Obr. 66: Rohanské nábreží směrem k Hiltonu	68
Obr. 67: Rohanské nábreží směrem k Invalidovně	68
Obr. 68: Některá místa na revitalizaci stále čekají	68
Obr. 69: Zbytky vltavského ramena s Karlínským přístavem před definitivním dosypáním, překladové nádraží a železniční vlečky	69
Obr. 70: Oblast bývalého Karlínského přístavu, dnes kompletně zasypáno	70
Obr. 71: Golfový resort v oblasti Manin	70
Obr. 72: Technická budova Karlínského přístavu	70
Obr. 73: Invalidovna ležící na břehu řeky	70
Obr. 74: Areál bývalé Rustonky v dobách její největší slávy	71
Obr. 75: Židovské ghetto na nábreží tehdejšího koryta, foto z roku 1924	72
Obr. 76: Regulace koryta Vltavy ve 20. letech 20. století, foto před 1926	73
Obr. 77: Revitalizovaná oblast Libeňského přístavu	73
Obr. 78: Lanové centrum na Libeňském ostrově	74
Obr. 79: Pohled do zahrádkářské kolonie na Libeňském ostrově	74
Obr. 80: Zásadní změny hlavního koryta u Libně, bývalá přístavní ramena a ostrovy ..	75
Obr. 81: Rekreační oáza na libeňském pobřeží pod Bílou Skálou kolem roku 1946	75

Obr. 82: Holešovická železniční přeložka.....	76
Obr. 83: Přívoz v oblasti Pelc - Tyrolka, v pozadí stavba Trojského mostu, foto z roku 1925.....	76
Obr. 84: Stejný přívoz jako výše, foto z roku 1909	76
Obr. 85: Památník boje proti nacismu.....	76
Obr. 86: Bývalé rameno okolo Holešovického ostrova	77
Obr. 87: Trojský most	78
Obr. 88: Pozůstatky po napojení "Rámusáku" na protilehlý břeh, dnes vyhlídka na řeku	78
Obr. 89: Závodní trať pro vodní slalom na Trojském jezu	78
Obr. 90: Průčelí Trojského zámku od nábřeží Vltavy.....	78
Obr. 91: Poslední dochované peřeje na Vltavě v Praze	79
Obr. 92: Původní Trojský ostrov s ramenem procházejícím územím dnešní zoologické zahrady, vpravo na snímku zahrady Trojského zámku.....	79
Obr. 93: Přístaviště přívozu P2 na pravém břehu.....	80
Obr. 94: Pohled směrem na ZOO, kde bývalo ústní rameno okolo Trojského ostrova a Císařský ostrov dnes	80
Obr. 95: Oblast dnešní ZOO s Císařským ostrovem, hostinec Bosna u břehu, foto kolem roku 1925	80
Obr. 96: Strmá skalní stěna Přírodní památky Podhoří.....	81
Obr. 97: Kamenolom v současném stavu.....	82
Obr. 98: Říční hráz, vlevo leží mokřad pro chov ryb, vpravo rychle tekoucí Vltava	82
Obr. 99: Protipovodňová barieré v ulici K Přehradám.....	83
Obr. 100: Průtočné rameno Berounky u Zbraslavského kláštera.....	84
Obr. 101: Oblast soutoku s Berouňkou, dole lze vidět PP Krňák (bývalé rameno Berounky), dálniční křížení dálnic D4 a D0, zemědělské plochy – plánovaný městský park	84
Obr. 102: Bývalý ostrov na ortofotu (vlevo) a Císařských otiscích (vpravo)	85
Obr. 103: Základní kámen cyklostezky s textem „PAMÁTCE PLAVCŮM – VORAŘŮM – 21.9.2012 na jejich památku, MČ Praha Velká Chuchle k 800. výročí obce, Povodí Vltavy k otevření cyklostezky“.....	86
Obr. 104: Barrandovské terasy.....	87
Obr. 105: Barrandovské terasy v dobách své největší slávy, rok neznámý	87

Obr. 106: Pohled na zlíčovský lihovar v okolí Císařské louky, dnes zcela zastavěno dopravními stavbami, foto z roku 1926.....	88
Obr. 107: Dozorcův původní domek	88
Obr. 108: Četné hausbóty u Císařské louky	88
Obr. 109: Divadlo Arena na smíchovském Hořejším nábřeží, foto z roku 1930	89
Obr. 110: Místo, kde stávalo divadlo Arena dnes.....	89
Obr. 111: Portheimova kartounka, v popředí Palackého most, viditelné znečištění ovzduší, foto 90. léta 19. století.....	90
Obr. 112: Dientzenhoferův palác, dnes vyústění Jiráskova mostu, foto po roce 1905...	90
Obr. 113: Dnes Janáčkovo nábřeží jižně od Dientzenhoferova paláce, v pozadí stejné domy jako na fotografii vpravo, foto z roku 1910.....	91
Obr. 114: Janáčkovo nábřeží dnes	91
Obr. 115: Informační tabulka o domech na Janáčkově nábřeží.....	91
Obr. 116: Informační tabulka o významných obyvatelích Janáčkova nábřeží	91
Obr. 117: Stavební práce při stavbě plavební komory mezi Janáčkovým nábřežím a Dětským ostrovem, foto z roku 1912.....	92
Obr. 118: Hotová plavební komora v dnešní době	92
Obr. 119: Tyršův dům s parkovištěm v popředí	94
Obr. 120: Lennonova zeď obklopena turisty	95
Obr. 121: Pražské Benátky	95
Obr. 122: Nejužší ulička v Praze, „doprava“ řízena světelnou signalizací.....	96
Obr. 123: Železná lávka se stále stojícím mýtným domkem, foto kolem 1880	97
Obr. 124: Jezuitská zahrada na místě Strakovy akademie, foto těsně před zbořením	97
Obr. 125: Mýtný domek u Železné lávky	97
Obr. 126: Strakova akademie dnes	97
Obr. 127: Občanská plovárna, v pozadí jezuitská zahrada, foto kolem roku 1870	99
Obr. 128: Vojenská a občanská plovárna na Císařských otiscích stabilního katastru	99
Obr. 129: Občanská plovárna dnes, s kaplí, metronomem a Čechovým mostem	99
Obr. 130: Nábřeží pod Letnou před přestavbou nábřeží, domek ředitele občanské plovárny v popředí s ještě nepřesunutou kaplí, rok vzniku neznámý.....	99
Obr. 131: Letenská stráň, vpravo dole kaple Máří Magdalény na původním místě, foto kolem 1870	100
Obr. 132: Čechův most dnes, v popředí kaple sv. Máří Magdalény.....	100
Obr. 133: Metronom na místě Stalinova pomníku	101

Obr. 134: Pomník J. V. Stalina na Letenské pláni, foto z roku 1955	101
Obr. 135: Havírna u Rudolfovy štolý	101
Obr. 136: Nábřeží Edvarda Beneše pod Letenskou plání	101
Obr. 137: Areál jatek u již nového koryta, dole na obázku právě zasypávané staré rameno, foto z roku 1927	102
Obr. 138: Budova bývalé Úrazové pojišťovny	102
Obr. 139: Holešovický přístav v plném provozu, v pozadí Libeňský most, foto z 30. let 20. století.....	103
Obr. 140: Oblast Manin, kde lze vidět probíhající práce na přeložení koryta blíže k Holešovicím, v popředí Rohanský ostrov s ještě existujícím Karlínským přístavem, foto z roku 1926	103
Obr. 141: Bývalá skladová přístavní budova, dnes holešovický minipivovar a zároveň technická památka.....	104
Obr. 142: Nový obytný komplex, v popředí zahrádka restaruace u minipivovaru (na obrázku vlevo)	104
Obr. 143: Zarostlá železniční vlečka vedoucí do Holešovického přístavu, již není využívána	104
Obr. 144: Míšení nové zástavby se starými přístavními mechanismy	105
Obr. 145: Projekt Residence Nad Vltavou v rámci revitalizace holešovického meandru	105
Obr. 146: Bývalá oblast Zátor, kde bylo Holešovické nábřeží, dnes průchod sotva pro jednu osobu u bývalé panelárny	106
Obr. 147: Současný stav panelárny, dochází k likvidaci, v budoucnu by zde měla vézt cyklostezka skrz odpočinkovou zónu	106
Obr. 148: Rozestavěný Trojský most, Holešovice v pozadí s mnoha továrnami a obytnými domky a také holešovické přístavní rameno, foto z roku 1928 ...	106
Obr. 149: Staré Zátory, dnes nádraží Holešovice, vpravo elektrárna, foto z roku 1928	107
Obr. 150: Bývalé rameno řeky vedoucí k Císařskému mlýnu, současná Malá říčka....	108
Obr. 151: Konec plavebního kanálu u horní části podbabského zdymadla, vlevo budovy Masarykova výzkumného ústavu.....	110
Obr. 152: Přístaviště přívozu P2 - V Podbabě	111
Obr. 153: Přístaviště přívozu P1 - Sedlec	111
Obr. 154: PP Sedlecké skály v oblasti Suchdola, pod nimiž je vidět železniční trať....	112

Seznam příloh

Příloha 1: Přehled pravobřežních změn na vltavských březích v Praze mezi Císařskými otisky (cca 1830) a dnešním stavem	126
Příloha 2: Přehled levobřežních změn na vltavských březích v Praze mezi Císařskými otisky (cca 1830) a dnešním stavem	128
Příloha 3: Přehled všech vrstev vyskytujících se ve webové aplikaci, možno vypnout a zapnout jednotlivé vrstvy pomocí šipky vlevo od názvu Zdroj: vlastní tvorba.....	130
Příloha 4: Ukázka přepínání jednotlivých vrstev ve webové aplikaci, A - zobrazení všech tří vektorizovaných vrstev; B - zobrazení pouze vrstvy z 30. let 19. století; C - zobrazení pouze vrstvy z 30. let 20. století; D zobrazení pouze vrstvy z 50. let 20. století Zdroj: vlastní tvorba	131
Příloha 5: Ukázka jednotlivých vyskakovacích oken, která se zobrazí po kliknutí na příslušnou vrstvu nebo bod, první případ s fotografií ze současnosti, druhý případ s obrázkem z historických pramenů, třetí případ ukazuje vyskakovací okno s popisným textem městské části; u popisu mostů je postup úplně stejný, stačí na daný most kliknout a otevře se vyskakovací okno Zdroj: vlastní tvorba.....	132

Seznam použitých zkratek

ČGS	Česká geografická společnost
ČL	Červená linie – vektorizovaná vrstva stavu ve 30. letech 19. století
ČR	Česká republika
ČTK	Česká tisková kancelář
ČÚZK	Český úřad zeměměřický a katastrální
ČVUT	České vysoké učení technické
FHS	Fakulta humanitních studií
FSV	Fakulta sociálních věd
HMP	Hlavní město Praha
IPR	Institut plánování a rozvoje Hlavního města Prahy
MČ	Městská část
ML	Modrá linie – vektorizovaná vrstva stavu v 50. letech 20. století
NPÚ	Národní památkový ústav
PID	Pražská integrovaná doprava
PP	Přírodní památka
PřF	Přírodovědecká fakulta
T. G. M.	Tomáš Garrigue Masaryk
UK	Univerzita Karlova
ÚSGK	Ústřední správa geodézie a kartografie
USK	Univerzitní sportovní klub
V. a M.	Velká a Malá (Chuchle)
VK	Veslařský klub
ZL	Zelená linie – vektorizovaná vrstva stavu ve 30. letech 20. století

Abstrakt

Diplomová práce se zabývá funkčními změnami břehů vltavského toku na území dnešního Hlavního města Prahy. Vzhledem k velkým zásahům do břehové linie a přestavbám nábřeží došlo v období cca 150 let, které jsou detailně sledovány, k zásadním změnám funkčního využití tohoto území. Změny byly podmíněny též na základě připojování okolních venkovských obcí ku Praze. Teoretickými východisky jsou koncepce proměn břehů v urbanizovaných oblastech, doplněné příklady ze světa, které slouží jako srovnávací studie. Dále se práce opírá o teorii fotografie a ikonografický přístup, které jsou zásadní pro tuto práci. Metodika práce je založena na analýze dobových i současných fotografií a informací, dále na terénním průzkumu a vektorizaci historických map, kde je sledován průběh toku ve čtyřech časových obdobích (polovina 19. století až současnost). Práce zachycuje funkční změny břehů v textové, obrazové a zásadní změny přehledné tabulkové podobě. Součástí práce je též webová aplikace, kde jsou opět změny v kartografické, obrazové i textové podobě zpřístupněny veřejnosti.

Klíčová slova

Vltava, Praha, břeh, nábřeží

Abstract

This diploma thesis deals with the functional changes of the banks of the Vltava river in the territory of today's Capital City of Prague. There have been significant changes in the functional use of this area due to large interventions in the bank line and the redevelopment of the embankment. During last 150 years changes are closely monitored. Changes were also made conditional on connecting nearby rural communities to Prague. Theoretical bases are the concepts of shore-side changes in urbanized areas, complemented by examples from the world that serve as a comparative study. Furthermore, the thesis is based on the theory of photography and the iconographic approach, which are essential for this work. The methodology of the thesis is based on the analysis of historical and contemporary photographs and information, on field research and vectorization of historical maps, where the course of the flow is monitored in four time periods (the mid-19th century until present). The work captures functional changes of banks in text form, as images and fundamental changes in tables. Part of the work is also a web application, where the changes in cartographic, picture and text form are again accessible to the public.

Key words

Vltava river, Prague, riverbank, waterfront

1 Úvod

Vltava je symbolem celého státu, ve kterém žijeme, zvláště pak je symbolem Hlavního města Prahy. Tato práce si tedy klade za cíl zmapovat, seskupit a zobrazit dostupné informace o střetu řeky jakožto vodního toku s pevninou – tedy o jejích březích. Voda jako životadárná kapalina byla vždy vyhledávána, ale také mnohdy byla i velkou překážkou. Než byly vynalezeny lodě nebo dokonce mosty, nebylo jednoduché se přes řeky dostávat. I proto začala Praha vznikat v těchto místech, kde bylo schůdné Vltavu překročit. Od té doby se začala psát historie změn na pražských vltavských březích. Právě tyto změny, které byly nejdynamičtější v moderní době, bude tato diplomová práce sledovat. Jejím hlavním cílem tedy je strukturovaně podat kompletní informace o současném i minulém využití břehů. Dílčí cíle pak jsou:

1. Analyzovat mapové podklady zachycující břehovou linii ve čtyřech časových horizontech
2. Shromáždit dostupné písemné a ikonografické informace o zkoumaném území
3. Provést terénní šetření ve zkoumaném území za účelem pořízení fotodokumentace současného stavu
4. Analyzovat funkční změny břehů v průběhu sledovaného období
5. Vytvořit grafický výstup zpracovaný pomocí webové aplikace v prostředí ArcGIS online zachycující zjištěné a popsané skutečnosti.

Práce je dělena do pěti kapitol. Na konci jsou umístěny prameny, bez kterých by práce nemohla vzniknout a také přílohy, které jsou celkovým výsledným přehledem. Jednotlivé kapitoly jsou dále děleny na podkapitoly, které se věnují konkrétněji jednotlivým problematikám. Součástí práce je velké množství obrázků a fotografií, které přinášejí další faktické informace, protože obraz sám o sobě nese důkaz o historii i současnosti a je nejen důležitým zdrojem informací, ale též vhodně zkoumané situace dokumentuje.

V první kapitole se čtenář dozví, odkud jsou čerpány informace o Vltavě s krátkou rešerší užívaných zdrojů. Pozornost je věnována teoretickým konceptům přístupujícím ke studiu obrazu (malby, fotografie, filmu) jakožto specifickému zdroji informací. Další podkapitola se věnuje terminologii užívané v práci. Na závěr je zmíněno i specifické využití Vltavy jako sportoviště, což je se současnými břehy úzce spjato.

Druhá kapitola práce se věnuje základním metodickým přístupům, které vedly k vypracování této práce - tedy analytické práci s historickými mapami, analýze obráz-

ků a fotografií i filmového materiálu. Přiblížena je práce s webovým rozhraním ArcGIS online. Krátce je zmíněn i terénní průzkum uskutečněný na pražských vltavských březích.

Stěžejní kapitola, věnující se vlastní analýze, pak poskytuje informace o jednotlivých březích Vltavy. Pro názornost jsou jednotlivé podkapitoly pojmenovány podle katastrů současných městských částí, o jejichž březích pojednávají. Též je dodržován sled po proudu řeky, kdy se text věnuje nejprve pravému, posléze levému břehu s výjimkou katastrálního území Zbraslav, které se vyskytuje jako jediné na obou březích Vltavy.

Závěrečná kapitola přehledně shrnuje zjištěné skutečnosti. Její nedílnou součástí jsou přílohy, které v přehledné tabulkové podobě předkládají základní funkční změny pražských vltavských břehů od doby pořízení Císařských otisků stabilního katastru po současnost.

2 Teoretické přístupy a rešerše literatury

2.1 Nábřeží jako významný prvek v městské krajině

Přímo problematikou Vltavy v Praze ve smyslu změn jejích břehů a jejich využití v čase se žádná práce nezabývala, proto je podchycení těchto proměn hlavním cílem této práce. Břeh lze vnímat jako část krajiny, v tomto případě část městské krajiny. Změnám městské krajiny se již věnuje několik autorů. Bolliger a Kienast (2010) zmiňují, že krajina je jakýmsi místem, které poskytuje společnosti různé služby. Ať se již jedná o místní či regionální dosah, každá krajina má svou kapacitu, kterou může okolí předat, aniž by docházelo k nevratným ztrátám v ekosystému. Stejný případ je i u pražské Vltavy, která může být městu dobrým sluhou (pracovní místa, energie), ale také zlým pánem (povodně, znečištění). Těmto interakcím mezi socioekonomickou sférou a biologickou složkou se věnují Alberti a kol. (1999). Ti zkoumají trend změny zalesnění mezi lety 1991-1999 v oblasti Central Puget Sound v závislosti na růstu počtu obyvatel. Dle jejich mínění by mělo docházet ke zrychlené fragmentaci lesního porostu a rozdílným vývojem místních ekosystémů, což nakonec jejich výsledky potvrzují. Podobně by se dalo uvažovat i o změnách přírodních břehů Vltavy s postupným růstem počtu obyvatel v Praze a okolí. Zajímavou variantou výzkumu změn v prostředí blízkému řece je výzkum autora Lam-Dao a kol. (2011). Tento tým autorů zkoumal několik desítek let deltu řeky Mekong pomocí satelitních snímků a sledoval přeměnu typického mangrovového porostu na krevetové farmy. Tento zásah do ekosystému postupně vedl k erozi půdy v deltě. Zároveň autoři sledovali změnu jednotlivých ramen toku díky této erozi. To dokládali na rozdílnosti vedení koryta dle topografických map z let 1966-1968 oproti novějším topografickým mapám z let 1989-2009. Podobný proces byl využit právě při sledování toku Vltavy na topografických mapách.

Katastrofální úpravy břehů těžkou technikou někde znamenaly nenávratné změny nejen v ekosystému, ale i v sociokulturní sféře. Právě nutné revitalizaci se věnuje práce Hoyleho (2002), který zmiňuje úskalí revitalizace starého nábřeží v Zanzibaru, kde se mísí nejen kultury kvůli postkoloniálnímu vlivu, ale také problematika rozvoje turismu, kdy sem míří stále více turistů, kteří si přejí vidět zakonzervované centrum starého města. Prakticky stejně zaměřený text sestavil Sieber (1991). Rozdílem mezi těmito autory je, že Sieber se věnuje rozvinutému světu Severní Ameriky. Jeho tématy jsou taktéž důraz na obnovu kvalitního životního prostředí, ale zároveň zachování kul-

turního dědictví a historie, dále také rozvoj cestovního ruchu a další možné komerční využití nábrežních oblastí měst. Další inspirací pro sledování změn podél říčních břehů ve městě je publikace autorů Marshall a kol. (2004), která vznikla na základě výzkumu nábreží v post-industriálních městech. Věnuje se městům, která by bez nábreží ekonomicky nemohla existovat. Jsou jimi například Sydney či Vancouver, kde je přímo plánování rozvoje města podřizováno břehům. V knize jsou také zmínky o nastartování nové éry města, kdy na nové image nábreží může být vystavěna nová image celého města (Šanghaj, Bilbao). V závěru Marshall a kol. (2004) zmiňují rozvoj v historických centrech, které jsou vázány kulturním dědictvím a jejich přestavba, revitalizace či změna účelu využití je problematická. Tak tomu je například v Amsterdamu, Bostonu nebo Havaně.

Počátkům amerických urbánních nábreží se věnuje také Hudspeth (1985). Zmiňuje faktory, které přispěly k prvním zásahům do přírodních břehů, nevynechává ani období po II. světové válce, kdy došlo ke znovuoobnovení některých funkcí, ale hlavně došlo k participaci řadových občanů při revitalizaci městských nábreží, což bylo do té doby nemyslitelné. Podle Hou (2009) je kvalitní prostředí městského nábreží jednou z klíčových funkcí celkově fungujícího města. Oba celky se vzájemně ovlivňují – pokud funguje nábreží, rozvíjí město v mnoha ohledech (infrastruktura, životní prostředí atd.) a naopak to také funguje. Zmiňuje také, že se může jednat o velmi kvalitní místo pro bydlení. Snaží se porozumět souznění městského nábreží na příkladu měst Malmö a Suzhou v rámci napojení na zbytek města. Celkově je důležité plánování městského prostoru smysluplně a komplexně. Na to narážejí ve svém dokumentu Wu a Jia (2002), kteří zmiňují, že nábreží je perfektním prostorem k plánování rekreačního prostoru v městě. Na případové studii města Wu-Chan komentují, jak dochází k rozvoji a řízení právě nábrežního městského prostoru. O regeneraci veřejného prostoru nábreží je i diplomová práce Mateje Juhásze (2016), která popisuje konkrétní postup při projektu regenerace nábreží v postsocialistickém městě. Zabývá se problematikou od úplného návrhu, přes všechny zainteresované aktéry až po dokončení procesu.

Na důležitou věc upozorňuje Antrop (2004), když říká, že v procesu plánování veřejného prostoru, myšleno krajiny, dostávají hlavní slovo urbánní potřeby, protože sféry vlivu města s rostoucí urbanizací (hlavně tedy v Evropě) přesáhly hranice města již dávno. Dle tohoto autora by se tedy měl klást velký důraz nejen na potřeby obyvatel a návštěvníků měst, ale hlavně na potřeby krajiny, aby došlo k uchování alespoň částečně přírodního rázu místního prostředí. Stejně tak tomu musí být v případě řeky. Příkla-

dem za všechny jsou velmi časté povodně v oblasti Karlína, protože řeka zde byla nepřírozně přeložena a stále se navrácí do svého původního koryta.

Dle Machaly (2013) se transformace nábřeží dotýkají celé řady evropských měst a nejedná se rozhodně o novodobý fenomén. Pokud se jedná o centrální části měst, často byly použity ke zviditelnění měst. Příkladem je městská regenerace industriálního centra baskického města Bilbaa, kde došlo na místě bývalých doků k výstavbě obrovského Guggenheimova muzea s přilehlým parkem. Došlo tak k promísení ekonomických tříd, kdy se na muzeum nabalily další terciérní služby a místo ztratilo kompletně svůj původní smysl při částečném zachování technických staveb (Gómez 1998). Došlo také ke změně funkce z místa výroby na místo spotřeby, kde se snaží města přilákat mobilní kapitál. Dnešní revitalizovaná nábřeží se vyznačují plánovaným profesionálním managementem, aktivní spoluúčastí soukromého sektoru, díky čemuž se města snaží ještě více zviditelnit (Machala 2013). Dochází také k zakonzervování architektonicky zajímavých industriálních území, jako jsou přístavní budovy nebo příbuzná infrastruktura. Preferuje se zde pak výstavba luxusních obydlí. V Londýně došlo k relokační spousty firem v důsledku revitalizace místních doků. Velká masa pracovníků se také musela ekonomicky přeorientovat například na kancelářské práce nebo hledat práci jinde. Došlo tedy k velké třídní obměně v dotčeném obyvatelstvu. Docházelo tím k lokálním nezaměstnanostem nebo naopak současně k nedostatku pracovních sil v jiných oborech. Důležité je si uvědomit rozdíl mezi přirozenou regenerací nábřeží a plánovanou regenerací nábřeží. Pokud se vedení města snaží o koncepční řešení, analyzuje rizika, minimalizuje nepřímé negativní efekty, snaží se o finanční udržitelnost. U spontánní regenerace jsou upozaděny právě tyto problémy. Pak se může z příležitosti stát ohrožení tak jako v případě londýnských doků (Church 1988).

V době vzniku článku (Machala 2013) v Praze ještě neexistovala žádná koncepce, která by přistupovala k rozvoji vltavského nábřeží, proto to autor kritizoval. Nicméně dnes něco podobného existuje a práce se tomu věnuje v kapitole 2.4. Regenerace tedy probíhá tam, kde je nepoměr mezi aktuálním a potenciálním využitím území. Machala (2013) Prahu zmiňuje jako klasické postkomunistické město, kde revitalizace probíhá především ze soukromých iniciativ, což ve své práci aktuálně potvrzuje i Rathová (2017). V důsledku zmíněné nekonceptnosti upozorňuje na neduhy, které jsou s tím spjaté, mezi které řadí korupci či „bratříčkování“. Celkově se tedy prostředí deformuje na úkor nějakého obecně přijatelného řešení. Přestože je mnoho úspěšných řešení revitalizace nábřeží – Kodaň, Rotterdam, Toronto nebo také strategický projekt kohezní

politiky, který se soustředí na dunajský region, kde je společný jmenovatel – řeka Dunaj. Zároveň se při inspiraci musí zachovat kritický pohled, do jaké míry jsou jiná využití aplikovatelná zde, nesmí se moc kopírovat jiná řešení atp. Důležité také je si uvědomit, že proces regenerace nábřeží se nesmí zobecňovat jen na jeho fyzickou stránku. Musí dojít k environmentální, funkční, ale i sociální změně. Musí se přistupovat ke kompromisům, aby se nepolarizovala společnost, jako tomu bylo mnohokrát v minulosti. V neposlední řadě je důležitá také diskuse se všemi dotčenými stranami a jejich konsensus (Machala 2013). S tímto tématem se lze setkat ve zmíněné práci (Rathová 2017) týkající se pražských Holešovic a Libně, kde je popisován na konkrétních chátrajících areálech brownfields celý proces revitalizace včetně všech dotčených objektů a aktérů.

2.1.1 Terminologie

Důležité je také definovat si základní pojmy. Ústav pro jazyk český (2011) se věnuje všem potřebným termínům, které se týkají této práce. *Břeh* dle ústavu je pruh u vody. Dle jejich definice by měl být přírodní, ideálně půdního typu. Oproti tomu *nábřeží* již je „upravená a podezděná městská cesta podle řeky“ (Ústav pro jazyk český 2011). Nábřeží může mít i své *podbřeží*. Jedná se o prostor, který je pod nábřežím, například pro uskladnění loděk v zimě. Podbřežím může být (není nutnost) i *náplavka*, která slouží ke snadnému přístupu do vody z nábřeží i jako komunikace, je často zaplavovaná.

2.2 Pražská Vltava v literatuře

Tato diplomová práce se opírá o řadu zdrojů, ať už se jedná o knihy, plány, mapy nebo elektronické zpravodajské deníky. V textu se dále objevuje i několik zmínek o knize Vltavské ostrovy v Praze (Fialová, Steyerová, Semotanová 2015), na kterou tento text volně navazuje. Jak již z názvu vypovídá, kniha se věnuje pražským ostrovům, takže v tomto textu bude uvedeno o ostrovech minimum nejnutnějších informací. V případě hlubšího zájmu o ostrovy musí čtenář otevřít právě zmíněnou publikaci nebo diplomovou práci autorky Steyerové (2014), z které kniha vychází. Nedílnou součástí jsou také videosekvence z televizních pořadů. V této kapitole bude věnován prostor právě hlavním použitým nejen literárním zdrojům.

Právě televizní pořady jsou asi největším zdrojem historických informací ohledně vltavských břehů. Na začátku tohoto století vznikl v rámci série Hledání ztraceného času cyklus Vltava od jejího pramene až po soutok v Mělníku. Jeho tvůrci byli filmový historik Karel Čáslavský a televizní režisér Pavel Vantuch. „Pražské“ Vltavě se věnují

díly 76 až 84. Nacházejí se v nich dobové záběry či fotografie ze všech možných míst Prahy, z kterých se dá vypořádat mnoho informací o tehdejšímu stavu či využití břehů s přesahem do současnosti.

Dudák (2011) uvedl na trh svou publikaci *Prahou po Vltavě - putování po březích, ostrovech a mostech*, z které práce čerpá strukturu dělení vltavských břehů. Autor text rozdělil přehledně dle jednotlivých městských částí a samostatně se věnuje levému a pravému břehu. Právě toto dělení bylo největší inspirací této publikace. Vedle postřehů pro cyklisty, se kniha věnuje některým reáliím o městu a jeho památkám.

Dalším významným podkladem této práce je série knih *Zmizelá Praha*. První série vyšla již v 1. polovině 20. století, nicméně práce čerpá z přepracovaných téměř dvacet let starých vydání. Každá publikace obsahuje textovou část, ve které jsou faktické informace o historii dané lokality nebo informace zaměřené tematicky. V druhé části pak jsou tyto informace doplněny obrázky. Buď se jedná v nejstarších obdobích o malby, později převážně o fotografie nebo pohlednice. První díl se věnuje stavebním úpravám především Starého a Nového Města (Štěch, Wirth, Vojtíšek 2002). Druhý díl (Merhout, Wirth 2002) skládá informace o druhém břehu – Malé Straně a Hradčanech. Třetí díl v práci není použit, protože se nevěnuje příbřežnímu území. Využit je čtvrtý díl (Poche, Wirth 2002), který se zabývá Vyšehradem a obcemi připojenými k Praze v rámci Velké Prahy. Poslední díl ze základní série s číslem pět (Wirth 2003) samostatně informuje především o řece, která městem protéká, což znamená nejceněnější zdroj pro tuto práci. Vyšly také tři svazky dodatků (Bečková 2003a, 2003b, 2004), v kterých jsou doplněny fotografie, které se nevešly do základních publikací.

V posledních letech byly také vytištěny nové tematické publikace z edice *Zmizelá Praha*. Z nich byly také některé použity. Lze jmenovat například *Vltavské břehy* díl I. a II. (Bečková 2015, 2016), v kterých se však často opakovaly fotografie z předešlých dílů zaměřených na jednotlivé městské části. Krátké pasáže se břehům věnují i ve vydání o povodních a záplavách (Státníková 2012). Poslední kniha ze jmenované série, která posloužila jako zdroj informací, je publikace popisující Vltavu jako sportoviště – pro plavce, bruslaře, veslaře a další (Míka 2011).

Velmi kvalitním podkladem k několika oblastem jsou knihy od autora Jungmanna. Ten se ve svých dílech věnuje Smíchovu (Jungmann 2007), Podskalí, tedy Novému Městu (Jungmann 2005), Holešovicím (Jungmann 2014) a Libni (Jungmann 2010). Ze zmíněných oblastí je takřka jasné, že tyto knihy mapují největší změny toku Vltavy na území města. Opravdu se jedná o kvalitní zpracování jak textové tak obrazové části,

nicméně některé fotografie jsou také přebrány ze sérií Zmizelé Prahy, což je logické. Historických obrázků již více nebude. Právě Libni (Semotanová a kol. 2006) a Smíchovu se věnují i dva svazky Historických atlasů měst ČR. Konkrétně se jedná o svazek č. 14 (Libeň) a svazek č. 24 (Smíchov). V nich jsou historické informace o vývoji obcí, dobové i současné fotografie, mapy, plány, ale také analýzy. Například v atlase o Libni se nachází analýza povodní z roku 2002, kdy došlo k překrytí ortofotomapy pomocí vrstvy rozvodněné řeky. Analyzovaly tam také Císařské otisky, které byly zvektorizovány a následně promítnuty do současného terénu, budovy byly vizualizovány ve třech rozměrech, aby si uživatel mohl tehdejší město lépe představit.

Částečné informace podávají i Knihy o Praze. V práci je čerpáno z knih informujících o městských obvodech, které přiléhají k toku (Augusta 1996a, 1996b, Broncová 1996a, 1996b; Augusta, Rázková 1997; Broncová 1998; Augusta 2002). Jedná se tedy o Prahu 12, 4, 2, 8, 5, 7 a 6 (seřazeno dle výskytu v práci). Zde jsou občasné zmínky o změnách a regulacích nábřeží, o stavbách zdymadel atd.

Poslední publikace, která zde bude zmíněna, je Na Vltavě v Praze – jak bylo a jak je (Hubert 2012). Autor zde velmi čtivě popisuje život na Vltavě, stavbu lodí, nákladní dopravu, jezy a jejich úpravy, život na náplavkách a nábřežích a další.

Existuje řada dalších publikací, ovšem informace v nich jsou stejné jako ve výše zmíněných a v předložené práci používaných. V práci se často objevuje i jméno Vojtěcha Adalberta Lanny, který se se svou firmou se zasloužil o mnoho rozsáhlých stavebních projektů, a je tedy s Vltavou nejen v Praze velmi úzce spjat. V této práci jsou jeho skutky zmíněny jen krátce, více informací o jeho aktivitách a projektech se nachází v diplomové práci Kamily Veithové (2013).

2.3 Ikonografie jako významný zdroj informací

Pro geografické studie jsou zdrojem informací především texty, data získaná z pozorování, různých druhů dotazování či z rozhovorů. Podstatným zdrojem informací je však též ikonografický materiál, v poslední době především fotografie. Právě fotografie se dají považovat za jeden z klíčových podkladů pro tuto diplomovou práci. Následující část nabízí teoretický náhled do problematiky užití fotografií, jejich kritiku, ale také návod, čeho si musí výzkumník všimnout při jejich dalším použití a tedy kritickém hodnocení.

Sztompka (2007) uvádí pojem fotografie jako obraz existujícího stavu věcí. Využívá se při její tvorbě optická zákonitost, čili jak byl viděn každý objekt před objekti-

vem. Nikdy tedy nelze popřít, že věc na fotografii existovala. Jedná se o realistický názor, který fotografii podporuje jako hodnověrného nositele stavu minulosti. Tento stav však setrval pouze do vynálezu digitální fotografie, kdy přestalo výše uvedené tvrzení o hodnověrnosti platit. Nicméně u klasických fotografií a u neupravených digitálních fotografií nám stále zůstává prostor pro subjektivitu fotografa. Fotograf se může různě natočit, naaranžovat postavy, pohrát si se světlem, brát v úvahu definice kulturních pravidel nebo se stavět proti nim. Vztah mezi fotografem a skutečností tedy vytváří jakousi dojednanou verzi skutečnosti.

Z obrazů, jakožto předchůdců fotografie, se lze dozvědět spoustu vědeckých informací, které by se jinde nalézt nedaly. Lze jmenovat význam starých obrazových materiálů, které se používají při rekonstrukci historických budov, krajinomalby pak pomáhají při představě historické krajiny, což bylo například využito při tvorbě Historického atlasu měst (Semotanová a kol. 2006; Chodějovská a kol. 2013), a lze na nich pozorovat antropogenní vliv, přírodní katastrofy či přirozenou sukcesí. Právě krajinomalby jsou předchůdcem dnešních fotografií. Největšího významu se krajinomalbě dostávalo v období renesance a baroka. Umělci velmi často úzce spolupracovali s kartografy, kteří jim pomáhali s realistickým pojetím obrazu – tvorba perspektivy, zachycování reálného území atd. Paradoxem je, že přední mistři krajinné malby se rodili v Holandsku, kde je rozmanitost krajiny velmi chudá. Jejich přínos je přesto nedocenitelný. Holandské obrazy nahrazovaly fotografie, které v té době ještě neexistovaly. Protikladem krajinomalby je vědecká ilustrace, která se co nejpřesněji snaží zachytit přírodní jev. Nejde tedy o umělecký dojem, ale v první řadě o autentičnost. Díky tomu víme, jak vypadali dnes již vyhubení živočichové. Jako například pták dronte mauricijský, vyhubený koncem 17. století, jehož podoba se dochovala pouze na obrazech. Nejstaršími dochovanými malbami, pomáhajícími k vědeckému bádání, jsou prehistorické skalní malby v aridních oblastech Afriky, Blízkého východu, Austrálie a Ameriky. Tyto výtvoř dokládají výskyt živočichů či plodin v místech, kde je dnes absolutní poušť. (Vočadlová 2009)

Geograf pracuje s velkou řadou informací, velká část má již zmíněnou grafickou podobu. Mezi tyto nosiče informací řadíme obrázky, fotografie, též mapy, schémata na nich i mimo ně, ale také filmovou tvorbu – tedy pohyblivé obrazy. Je třeba si uvědomit, že každý obraz byl utvořen s nějakým účelem a záměrem a přispívá tím k utváření lidských představ o světě. Nelze tedy jen sledovat co je na obraze, ale proč byl vytvořen, kým, kde, za jakých okolností (politických, denních, klimatických atd.), kdo byl spoluautorem, co má sdělovat. Odpověďmi na tyto otázky dokáže čtenář lépe porozumět da-

nému obrazu. Dnešní dobu tedy charakterizuje Kučera (2012) zvýšenou tvořivostí a používáním obrazů. Po dobách lidové slovesnosti, přes dobu s převahou tištěných informací se dnešní společnost čím dál tím více přiklání k obrazovým informacím, což je dáno také dostupností zařízení pro tvorbu i čtení těchto obrazů. Věda jako je geografie, je velmi úzce spjata již od začátku s vizuálními informacemi. Obrazy jsou v geografii předmětem diskuse, dle autora nejčastěji v souvislosti s otázkou „co s tím vlastně uděláme, z jakých důvodů to uděláme?“. Vždy však je třeba mít na paměti, že obraz vznikl s určitým záměrem a ten nesmí být při pozorování opomenut. Každý obraz má své charakteristiky, kterým je potřeba věnovat pozornost. Mezi ně se řadí místo jeho produkce, obraz samotný se svou informací a pak publikum, které obraz pozoruje. Výslednou podobu a informační důvěryhodnost obrazu pak limitují také technologické možnosti autora (fotografie z 10. století prostě existovat nemohou). Větší pozornost musí být kladena u obrazů, u kterých mají pozorovatelé podezření, že by mohly lhát – záměrně či mimoděk. Často se tak děje v oblasti marketingu, kdy je produkt podáván v lepším světle než ve skutečnosti. Na historických fotografiích městské zástavby se často vyskytuje minimum lidí, což může být dáno dlouhou dobou expozice, kdy se z těchto postav stanou pouze rozmazané skvrny či stíny, avšak čtenář nepozná, že se jednalo o nějaké postavy. Obrazy tak působí větším klidem, než jaká byla skutečnost. Závěrem je napsáno upozornění, že žádný obraz není dokonalým věrným odrazem reality, ale pouze vypovídá o této realitě určitým způsobem – o uspořádání, detailech, kulturních a společenských podmínkách, způsobu nahlížení.

Právě způsobem nahlížení na obrazy či fotografie se zabývá vizuální gramotnost. Ta je další součástí komplexní vybavenosti gramotného člověka, neboť obrazová tvorba sebou nese velké množství informací stejně jako souvislý text. Rozdílem u tohoto čtení je, kdo je čtenářem dané fotografie. Vnímání stejného obrázku krajiny bude jinak interpretovat zedník, učitel angličtiny či geolog. V současné době se často objevují dvojice obrazů, kde jsou fotografie téhož místa, vyfotografovány taktéž na stejném místě, jediným rozdílovým ukazatelem je doba pořízení. Řezníčková (2010a) ukazuje rozdílnou interpretaci na příkladu Malostranského náměstí, na kterém objektivně v průběhu dob nebylo provedeno mnoho stavebních úprav. Tento obrazový projekt pražských gymnazistů ukázal, že studenti umějí kvalitně zpracovat text, vyhledat informace a přesvědčivě je podat. Problémem však bylo, že nedokázali pracovat s těmito fotografiemi. Brali je pouze jako nějakou ilustraci historických dějin, ale popis onoho místa se v komentářích

bohužel nevyskytoval. Čtenářovi pak schází prostý popis reálií vyskytujících se na fotografii.

Řezníčková (2010b) se pak ve svém jiném textu věnuje i samotné vizuální gramotnosti, kde upozorňuje, že by se i ve školách měl této dovednosti věnovat prostor v mnoha předmětech, aby žáci dokázali interpretovat nejen mapy při výuce zeměpisu, ale také normální obrazy, fotografie a další obrazovou tvorbu. Dále autorka zmiňuje, že tento přístup je přirozený, protože v nejdávnějších dobách se vědění předávalo lidovou slovesností, později se začátky písma vznikaly první knihy, které zažily rozmach v době vynálezu knihtisku, mnohem později dokonce při vynálezu kopírky, kdy se tak informace mohly ještě rychleji a ve větším počtu dostávat do všech koutů světa. Obrazová informovanost pak přišla právě s vynálezem fotografického negativu, později také s možnostmi využití internetu, kdy během několika sekund můžeme mít stejnou informaci prakticky kdekoliv po světě, ale dnes už i mimo něj. Dle autorky se lidstvo dostalo do vizuální epochy, protože vnímané informace z vizuálních zdrojů přinášejí také emoce, estetický požitek, hodnoty a zkušenosti.

Již od počátku vynálezu byla fotografie brána jako nové médium, které pomůže historii. Byly vnímány jako možnost zachycení krajiny, budov, způsobu života. Problémem bylo, jak moc se jim dá věřit. Často se sice říkalo, že kamera nikdy nelže, ale stejně docházelo a dochází k úpravám historie (reality) pomocí fotografií. Noviny i další literatura začaly používat fotografie jako autentický důkaz. Kritikové se ozývali, zda jsou fotografie dostatečně dokumentaristické a objektivní, jestli fotografie opravdu vypráví o tom, co bylo vyfotografováno. Důležité je také uvést vše v kontextu - jaká byla doba, politická situace, kde je fotografie vytvořena, kdo byl autorem. Fotografií také ovlivňuje, jakou fotograf použije čočku, filtr, citlivost autorových očí, co je vlastně jeho objektem. Fotografové často objektu také říkají, kde se má postavit, co má dělat, jak se tvářit. Všechno to upravuje objektivitu fotografie, a zároveň někteří fotografové intervenují více než jiní. Přesto jsou fotografie důkazem historie, ale nikdy je nelze brát jako stoprocentní nezvratitelný důkaz. Fotografie lze brát jako důkaz, pokud umíte dobře kriticky hodnotit jejich vypovídací hodnotu. Mnoho lidí má tendenci brát fotografie jako prezentaci reálné přítomnosti, nedokáží hodnotit jejich symbolický význam, pozadí vzniku fotografie. Typickým příkladem je fotografie muže, který ve válce přišel o jedno oko, ale byl vždy fotografován z profilu, takže to nikdy nebylo poznat. Realitu často upravuje i to, že postavy na fotografiích mají ty nejlepší kusy oblečení, které mají v šatníku. Některé osoby se pak na fotografiích tváří podle své sociální role, ale nevy-

povídá to nic o jejich skutečném životě. Předměty, které na obraze drží, mohou mít vypůjčené, vše může být uměle naaranžované a vůbec nemusí být používány k tomu, k čemu fotografie uvádí. Konvence z 19. století přežily a dnes se s nimi setkáváme hlavně ve fotografických studiích, kde je vytvářena pseudorealita. Dochází k zakrývání rozdílu mezi sociálními třídami, tvorba iluzí pomocí efektů na přání klientů. Dále také velkou měrou ovlivňuje realitu subjektivita fotografa, který vyfotí jen v některý čas a jen některé obrazy. Všechny tyto věci snižují vypovídací hodnotu věrnosti fotografií. Důležité je při analýze fotografií brát ohled na detaily, které mohou být k realitě daleko více než hlavní objekt fotografie. Analýzou detailů na obrazech/fotografiích se zabývá ikonografie. (Burke 2001a)

2.3.1 Ikonografický přístup

Důležité je uvědomit si, zda se význam obrazů dá přeložit do slov. Jedním ze základních přístupů vysvětlování obrazů je ikonografický přístup, který byl použit při zkoumání historických obrazů a fotografií v této práci. Čtenář si musí uvědomit, že vše, co je popsáno v obraze, nemusí jít popsat slovy. Jinak řečeno to, co vidíme, neodráží to, co říkáme, přesto díky čtení mezi řádky můžeme používat obrazy jako historickou evidenci. S termínem ikonografie se setkáváme hlavně ve třicátých letech. Vědci zabývající se uměním zkoumají historické obrazy skrze jejich obsah - hlavně jeho intelektuální složku. Vkládají sem také prvky filozofie či teologie.



Obr. 1: Obraz Sacred and Profane Love od Tiziana z roku 1514
Zdroj: Doughton (2011)

Na příkladu Tizianova obrazu (viz Obr. 1) lze dokázat různé pohledy. Dle ikonografického popisu laický čtenář vidí dvě ženy (oblečenou a polonahou) a mezi nimi dítě. Ikonograf, seznámen se základy renesančního umění, identifikuje dítě jako amorka. Při dalším hlubším zkoumání může zjistit, jak se v této době nahlíželo na nahé lid-

ské tělo. Nahota byla viděna v pozitivním světle. Ve srovnání s dnešní dobou byla nahota vidět všude na všech obrazech a nikomu to nevadilo. Dnes je na ní pohlíženo spíše negativně, lascivně. Dále se na dílo musí nahlížet ze základních tří hledisek. První věcí je, zda je dílo součástí většího souboru nebo se jedná o samostatný obraz. Hodnotí se hlavně to, co čtenář vnímá na první pohled. Druhým náhledem se zjišťuje kulturní význam díla, proč autor nakreslil zrovna dvě ženy a mezi nimi amorka. Důležité je zaměřit se na detaily, znát kontext doby. Například autor zde nakreslil králíky na pozadí obrazu. Tito králíci by měli značit oslavu plodnosti, mateřství. Třetí krok určuje, zda se na obrazu/fotografii vyskytuje nějaký text. Co značí tento text, jaký má význam, vztahuje se k němu nějaká událost, budova. Kritikou této metody však je, že se velmi zabývá subjektivním názorem čtenáře. Opravdu čtenář obrazu přečte to, co autor svým dílem chtěl sdělit? Dalším problémem je sociální pozadí čtenáře. Jinak bude na obraz nahlížet bezdomovec a jinak vysokoškolský profesor. Jiné informace bude vyhledávat technolog a jiné humanitní vědec, nicméně každý si v něm najde svoje potřeby a očekávání. Tak či tak historické fotografie či obrazy pomáhají vysvětlovat určité pochody z minulosti. (Burke 2001b)

Jednou ze silných stránek ikonografického přístupu je, že inspiruje geografy a historiky umění číst fyzické prvky krajiny novými způsoby. Většina autorů se sice soustředí na vizuální vjem, nicméně všichni sesílají určité poselství. Temný les může pro jednu kulturu být místem klidu, hledání sebe sama, pro druhou kulturu se může jednat o výstrahu, pocit nebezpečí. V případě skal, polí, řek atd., je velmi důležité podívat se na obraz z pohledu doby autora. Obrazy ukazují, že právě řada hodnot dané společnosti je promítnuta skrze tyto krajiny. Kolikrát se stává, že krajiny jsou zobrazovány v mnohem lepším světle, než je jejich skutečnost. Příkladem jsou krajiny západní Evropy, z 18. a 19. století. V době vzestupu turismu se pak často stávalo, že turisté přijeli na dané místo, kde místo krásné přírodní scenérie byly tovární komíny, místo krajin, kde romanticky projížděl parní vlak, byla taková mlha z kouře, že nebylo vidět na krok. Často také autoři asociují svou národní hrdost, kterou se snaží určitými motivy zviditelnit. Také z tohoto důvodu existuje velké množství fotografií Vltavy v Praze, jednalo se o národní symbol. Stejně tak dochází k poupravování mínění o prostředí. Burke (2001b) uváděl příklad anglických brownfields, v Praze by se jednalo o již nepoužívané areály bývalých továren, které najdeme na minimu fotografií, případně jsou továrny podávány v nejlepším světle s jedním lehce doutnajícím komínem. Dále se také dle převažujících politických nálad setkáváme s větším počtem určitých typů fotografií. U spíše liberálně

laděných národů převažují lesy, které jsou spíše spjaté se svobodou, oproti tomu geometrické tvary jako budovy symbolizují spíše konzervativní režimy. Dalším specifickým symbolem je zobrazení postav na obrazech či fotografiích. Například americká škola se vyznačuje absencí postav na svých krajinách, Novozélandané naopak krajiny bez postav berou jako něco neestetického. Ve výsledku však ikonografický přístup pomáhá historikům i geografům rekonstruovat možné dějinné souvislosti. (Burke 2001b)

Při analýze vyfotografovaných snímků se tedy podobně dostává prostoru jako u ikonografického rozboru k třem základním postupným krokům. Za prvé se zobrazuje předmět jakéhokoliv rázu, tento fakt je nepopiratelný za žádných okolností. Za druhé subjektivní a kulturní pozadí vzniku oné fotografie. Třetím krokem pak je kulturní pozadí postav, předmětů či jiných zobrazení na fotografii. Důležitou složkou při zkoumání fotografií je pak obsahová analýza. Tato analýza se zvláště hodí pro zkoumání série snímků s nějakou dobovou tendencí. Pozoruje se frekvence výskytu, zaznamenávají se změny. Předmětem této metody jsou převážně na první pohled jasně zřetelné objekty na fotografii, skryté významy se zde vynechávají. (Sztompka 2007)

2.4 „Koncepce pražských břehů“

Roku 2014, tedy přibližně ve stejné době kdy byla zadána tato diplomová práce, vydala Kancelář veřejného prostoru pracující pro IPR materiál nazvaný *Koncepce pražských břehů* (Melková a kol. 2014). Cílem tohoto dokumentu byla jen vize o rozvoji v prostoru řeky na území hlavního města. Kladnou stránkou tohoto dokumentu zajisté je, že došlo k zapojení velkého počtu aktérů dotčených území. Méně povedenou věcí se však stalo to, jak byli tito aktéři zapojeni. Pokud je zdroj ocitován jako „posezení nad kávou u starosty v kanceláři“ nebo „ústní komunikace s pracovní skupinou“ (viz Obr. 2), nepůsobí to zrovna důvěryhodně. Dokument má celkem 342 stran, což je samo o sobě hodně, ale velká část informací se mnohokrát opakuje jinými slovy. Například podkapitola Charakter dokumentu je velmi podobná hned následující podkapitole Využití dokumentu. Obě řeší koncepční komplexní řešení, čerpání dotací, provázanost v území mezi různými sférami vlivu a aktéry. S říční nivou se taktéž setkáme minimálně dvakrát – jednou v kapitole Niva, podruhé Role nivy. V obou případech se jedná o velmi podobné shrnutí poznatků s jen velmi malým přesahem. Časová působnost dokumentu je dost nevyjasněná, pouze se zde mluví o důležitosti dlouhodobého plánování a řešení provizorních řešení, která směřují ke konečnému cíli.

Další povedenou věcí je dělení území, kterými řeka protéká. Respektuje přírodní geomorfologické celky i sociokulturní podtext. Jako velmi nepovedené se však jeví vymezení působnosti samotné řeky. Má-li se jednat o koncepci břehů, bylo by dobré jasně vymežit, co je břeh a které aktivity se k němu vážou. Příkladem může být kapitola „Analýza celoměstských aktivit v prostoru řeky“, kde jsou vyznačeny Petřínské sady, které, jak je všeobecně známo, rozhodně neleží u řeky a ani s ní nejsou nijak koncepčně spjaty. Dokonce mezi záměry v prostoru řeky u liniových staveb je zahrnuta Severojižní magistrála od Pankrácké vazební věznice. Podobných příkladů je zde mnoho. Stejně tak zde jsou břehy definovány spíše jako záplavové území. Jak jinak si vysvětlit, že se například autoři zabývají v jižní části Zbraslavským zámekem, který již dnes neleží u Berounky ani u Vltavy, pouze v jejich společném záplavovém území.

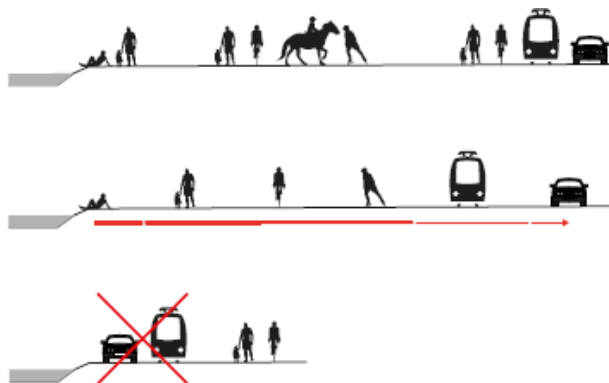
Kapitola Přehled stávajících záměrů bohužel také není světlou stránkou dokumentu. Projektů je zde opravdu velký počet, to lze hodnotit velmi kladně, autoři nevy-

JIH 42	PESÍ PŘECHOD JEZU MODŘANY
Identifikace:	
Iniciátor:	MČ Praha 12
Dokumentace:	
Stav záměru:	
Časový rámec:	
Účel záměru:	Pěší propojení obou břehů
Poznámky:	Ústní informace z pracovní skupiny

Obr. 2: Ukázka „připravenosti“ záměrů v Koncepci pražských břehů
Zdroj: Melková a kol. (2014)

Zajímavě jsou řešena schémata přístupnosti břehů (viz Obr. 3), kdy je zdůrazněno, že by nemělo docházet k přerušení pěší bezmotorové cesty u vody komunikací pro motorová vozidla (auta či tramvaje). Oproti tomu některé kapitoly smysl postrádají zcela – např. Typy rekreačního bezmotorového pohybu podél řeky, kde je jednotlivě vysvětleno, co to je běh, chůze, jízda na koni či na kole. Opravdu si lidé nedokáží představit, co to obnáší a musí tomu být věnována odborná kapitola? Stačily by vypsát kapitoly týkající se legislativního rámce a popisky jednotlivých typů vodní dopravy. Stejně zbytečnou kapitolou, která se vůbec netýká řeky, je kapitola o příměstských parcích. Je patrné, že autoři chtějí v některých částech vytvořit park, ale příklady z jiných zemí a teoretické přístupy ke vzniku parku

nechali ani metr. Vše je popsáno kódem s číslem, identifikací, iniciátorem, dokumentací, stavem záměru, časovým rámcem a účelem. Teď však nastává velký problém. U drtivé většiny těchto záměrů není vůbec napsán časový rámec nebo stav záměru (viz Obr. 2)!



Obr. 3: Schémata obecných principů skladby komunikace na břehu řeky, nejbližší nejpomalejší pohyb
Zdroj: Melková a kol. (2014)

jsou zde zbytečně, stačily by konkrétní požadavky na zdejší pražskou problematiku, případně doplněné odkazy na zahraniční literaturu s příklady.

Asi nejsilnější kladnou stránkou celého konceptu jsou dílčí SWOT analýzy jednotlivých úseků (Sever, Jih, Střed, které jsou dále děleny na podúseky). Ty konečně řeší konkrétní problematiku daných úseků věcně a logicky. Zároveň jsou zde většinou ukázány reálné cíle, kterých je opravdu možné dosáhnout. Lze vytknout, že jednotlivé analýzy úseků se neopírají o historické informace a nevycházejí z toho, co na území bylo, co je s územím historicky spjaté. Tomu se naopak věnuje tato diplomová práce.

Na závěr jsou dle časového horizontu rozděleny nejhlavnější cíle. V současné době (první polovina roku 2017), kdy měly již být ukončeny některé projekty s krátkodobou perspektivou, lze konstatovat, že většina z těchto cílů naplněna nebyla. Nicméně pravdou je, že vyřčený cíl „iniciace jednání o zpřístupnění jižního cípu Střeleckého ostrova“, klidně může být splněný, avšak ona jednání ke zdárnému konci nevedou a na ostrově se pro řadového občana nic nezměnilo. Středně- a dlouhodobé cíle pak hodnotit zatím nelze, nicméně se kolikrát jedná o velmi utopické vize. Např. dle autorů by do konce roku 2019 měla přes Modřanský jez vést lávka pro pěší. Kvalitu přípravy projektu můžeme posoudit z Obr. 2.

Koncepce pražských břehů působí rozporuplným dojmem. Rozhodně je potřeba řešit břehy celistvě v rámci celého města, ale takovéto koncepční řešení moc koncepčně nepůsobí. Pokud byla cílem vize, pak se asi cíl opravdu splnil, ale dle názoru autora práce by cílem takto velkého projektu neměla být jen vize, ale opravdu činy. Činy, které budou ku prospěchu věci - ku prospěchu řeky, obyvatel, prostředí celkově. To v této koncepci chybí (co přesně se má udělat, aby se stala požadovaná věc), ovšem to se nejspíš autorům nedá vyčítat, protože na začátku deklarovali, že hlavním cílem je pouze vize o rozvoji. Kolikrát se jedná o alibistické přehrávání problému na jiný subjekt - „iniciace - vytvoření místní skupiny k danému problému“. Jednou z kladných stránek věci jsou mapová schémata, která vesměs působí přehledně a konkrétně cílí na danou problematiku. To je bohužel málo. Takto rozsáhlý projekt mohl být řešen mnohem lépe, hlavně tedy mnohem konkrétněji a seriózněji. Případně nemusel mít takový rozsah, mohly se vynechat určité kapitoly, ale mohl oproti tomu být věnován čas smysluplnějším projektům – např. Příměstskému parku na soutoku řek, který měl i svou prezentaci v sídle IPR a byl vydán projekční materiál (IPR 2016).

3 Metodika

3.1 Ortorektifikace a vektorizace historických map

Data potřebná pro vznik výsledné přehledové online mapy, v níž jsou zobrazeny břehové linie Vltavy na území dnešní Prahy z různých období, byla vyhledána v katalogu Mapové sbírky PřF UK, dále v archivu ČÚZK a v neposlední řadě také pomocí internetového vyhledávače Google.com. Pro tvorbu této mapy bylo nezbytné mít k dispozici snímky zachycující změny koryta. Jelikož se ale nepodařilo dohledat snímek (vrstvu) z předválečného období, nebylo možné čerpat informace o největších změnách na březích Vltavy představující výstavbu mostů, náplavek aj., které právě v předválečném období vznikaly. Bylo by možné použít detailní stavební plány, ale to už by bylo nad rámec dané práce.

Výsledná mapa obsahuje několik zdrojů dat. Nejstarší vrstva pochází z období Císařského mapování (Wurmser 1830). Tento soubor map tvoří velké množství jednotlivých mapových listů z různých lokací. Ručně tedy byly vyhledány potřebné listy v online katalogu ČÚZK a pomocí funkce PrintScreen byly vytvořeny snímky okolí Vltavy od Zbraslavi až po Sedlec v největším možném přiblížení. Každý snímek byl poté upraven v programu CorelDRAW 7. Byly změněny hodnoty kontrastu a jasu, aby se lépe vyrýsovaly jednotlivé linie Vltavy. Po těchto úpravách byl snímek uložen jako formát TIFF, jehož výhodou je, že nedochází ke ztrátě informace při manipulaci s rozlišením. Následujícím krokem bylo zgeoreferencování snímku v Programu ArcGIS a jeho aplikaci ArcMap 10.0 od společnosti ESRI. Georeferencování spočívá v položení snímku na vrstvu mapy (ČÚZK 2017) a vyhledání společných bodů. Tyto body musely být alespoň tři, aby došlo k přesnému umístění (Pavelka 2003). Na podkladové mapě se vyhledal a označil bod, který lze identifikovat i na nově přidané vrstvě, v níž je následně také označen. Tak se těmto bodům přiřadí stejné souřadnice a po zaznamenání zmíněných tří bodů dojde k překrytí snímků. Na těchto císařských otiscích bylo nejobtížnější vyhledat shodné body, ale u všech se to podařilo. Například byly identifikovány budovy jako Zbraslavský klášter, Dominikánský dvůr v Braníku, Žofín nebo Trojský zámek. Stejně bylo postupováno i u dalších vrstev, o kterých bude zmínka později.

Další použitou vrstvou jsou letecké snímky z 30. let minulého století (IPR, ČÚZK 2016). Jedná se o (na tehdejší dobu) velmi kvalitní snímky. U těchto snímků byl postup stejný jako v předchozím případě s jednou výjimkou – neupravoval se jas a kon-

trast, protože se jedná o černobílé snímky, vodní hladina na nich je velmi dobře identifikovatelná. Jedinou nevýhodou těchto snímků je absence nasnímaného území v jižní části dnešní Prahy. Snímky totiž začínají až z oblasti Modřan. Přesto tato vrstva byla do práce použita, protože na území mimo snímky nedocházelo v tomto období k markantním změnám břehů, nejedná se tedy o velkou informační ztrátu.

Poslední historická vrstva byla nalezena opět v internetovém archivu ČÚZK. Jedná se o soubor map z 50. let minulého století (ÚSGK 1953). I tato vrstva byla upravena stejným způsobem, který byl popsán výše u Císařských otisků. Po georeferencování všech těchto vrstev došlo ve stejné aplikaci ArcMap k jejich vektorizaci. Vektorizace spočívá v opsání linií pomocí jednotlivých bodů na podkladové vrstvě, vznikne tím nová vrstva, která se dá použít do jiného projektu. Aby nevznikl jeden příliš velký areál s Vltavou v Praze, jednotlivé areály byly rozděleny dle dnešních katastrálních území, což koresponduje i s rozdělením textové části analýzy. Vektorizovalo se s fixním měřítkem 1 : 5 000, což je pro tyto potřeby zcela dostačující. Odchylku břehu v rozmezí několika metrů lze v této práci zanedbat, navíc ke změně dochází dle aktuálního průtoku či výše hráze/jezu. Nezanedbatelné a stěžejní jsou však změny koryta, změny tvaru břehu atd., což lze v tomto měřítku spolehlivě identifikovat.

3.2 Porovnávání historických informací a fotografií se současností

Text je doprovázen fotografiemi dobovými převzatými z literatury uvedené v kapitole 6 a současnými, které byly pořízeny při terénním šetření autorem i vedoucí práce. Snímky zachycují stav břehů či nábřeží, jejich funkci, vývoj atd. Dále se v textu vyskytují výřezy map nebo snímky ortofotomap, na kterých jsou vidět zvektorizované vrstvy (viz kapitola 3.1). Červenou linkou je zvýrazněn břeh z doby provedení Císařských otisků (Wurmser 1830), zelená linka ukazuje, kudy přibližně vedl břeh v třicátých letech 20. století (IPR, ČÚZK 2016), modrá pak prakticky jen zvýrazňuje dnešní koryto, nicméně poukazuje na mapy z padesátých let 20. století (ÚSGK 1953).

3.3 Terénní průzkum

Při terénním průzkumu byla ověřena některá fakta nalezená v literatuře a na snímkách, vytvořeny fotografie, které dokumentují aktuální situaci, případně ilustrují zásadní zjištění uvedená v této práci. Dále tyto fotografie slouží pro webovou aplikaci. Trasa terénního průzkumu je přístupná na této webové adrese: <https://mapy.cz/s/1IdP3>. Průzkum proběhl za teplého a slunečného počasí v neděli 28. května 2017 od dopoledních hodin

(10:47) až do večera (19:10). Jako dopravní prostředek bylo využito horské kolo, pro překonání Vltavy na jihu Prahy použit most Závodu míru. Na severním okraji pak přepnutí Vltavy zajistil přívoz PID P1 Sedlec – Zámky. Při této cestě došlo také k ověření, které části břehu jsou veřejnosti přístupné, které nikoliv apod.

Podobný průzkum prováděla i vedoucí práce, která se soustředila především na tvorbu fotodokumentace různých zájmových oblastí. Snaha byla zachytit současný stav objektů či míst, která jsou k dispozici na dobových vyobrazeních pro možnou srovnávací metodu. I tyto fotografie jsou použity v rámci tištěné práce i ve webové aplikaci.

3.4 Webová aplikace

Zmíněné vektorové vrstvy bylo potřeba vhodně vizualizovat. Tištěná mapa (nebo atlas) kvůli délce a tvaru toku nepřípadala v úvahu. Proto byla zvolena vizualizace pomocí online aplikace ArcGIS online. Ta slouží právě k tvorbě takovýchto interaktivních map, kde si uživatel může prohlížet všechny dostupné vrstvy (viz Příloha 3), vybírat si podkladové mapy (např. terénní mapu s vrstevnicemi, satelitní snímky s popisem), přepínat si mezi jednotlivými vrstvami (viz Příloha 4), případně si otevřít okno s informacemi o jednotlivé vrstvě (viz Příloha 5). Výhodou této aplikace je, že není nutná instalace žádného softwaru, stačí pouze připojení k internetu a webový prohlížeč. (ARCDATA PRAHA 2017)

Do této aplikace se nahrály všechny tři zvektORIZOVANÉ vrstvy rozdělené podle katastrů. Každý katastr v jednotlivých vrstvách obsahuje ucelený text o vývoji místního nábřeží. Dále byly přidány body zájmových míst, které obsahují textové či obrazové informace o dané lokalitě. Výhodou této webové aplikace bezesporu je, že se sem vejde mnohem větší počet fotografií než by pojala tištěná diplomová práce. Poslední vytvořenou vrstvou jsou všechny současné i bývalé mosty vedoucí přes řeku nebo její ramena. Taktéž u nich jsou krátké informace s fotografiemi.

Tento proces je v rámci předložené diplomové práce aplikován na celé modelové území, tedy na celý tok Vltavy v Praze. Právě výhoda interaktivní online mapy udává možnost reagovat na trendy a novou výstavbu a dává možnost mapě „žít si vlastním životem“, tedy být stále aktuální. Mapa bude mj. využita pro účely výstavy (zima 2017/2018), kde budou pravděpodobně již některé položky (informace, fotografie atd.) aktualizované dle aktuální stavby a revitalizace nábřeží – například v Libni či Holešovicích.

4 Vývoj vltavských břehů a změn jejich využití v Praze

Člověk již pozměnil snad každý metr řeky Vltavy na dnešním území Hlavního města Prahy. Řeka je využívána jako zdroj vody, energie i jako dopravní tepna. Těžil se z ní písek, v zimě se vysekávaly ledové kry (viz Obr. 4). Minimálně stejně velký význam má tok v rámci rekreačního a volnočasového využití, čímž se zabývá právě diplomová práce o vltavských ostrovech autorky Michaely Steyerové (2014). V horizontu několika



Obr. 4: Těžení ledových ker u Šitkovských ledů, foto z roku 1900
Zdroj: Jungmann (2005)

málo desítek let došlo k obrovskému přechodu mezi funkcemi vltavských břehů. Ač se mohou zásahy zdát jako velmi drastické a neurvalé, musí se čtenář zamyslet nad tím, jaká byla tehdy doba, proč se přestavba schválila a uskutečnila. Změny šly ruku v ruce se změnou společenské atmosféry či městského života. Vltava byla opravdu důležitou tepnou města odjakživa. Veškerá řemesla, obchodní živnosti atd. se odehrávala v její bezprostřední blízkosti. Vznikaly tak nejnapadnější budovy spjaté s břehem – mlýny. Všechny čtyři nejvýznamnější vodárenské věže, dříve patřící právě mlýnům, dnes stojí na svých původních místech.

Na březích se také z ostatních řemesel vyskytovaly různé brusírny, pily, dílny, které byly poháněny energií z proudící vody. Protože však hladina Vltavy velmi kolísala,

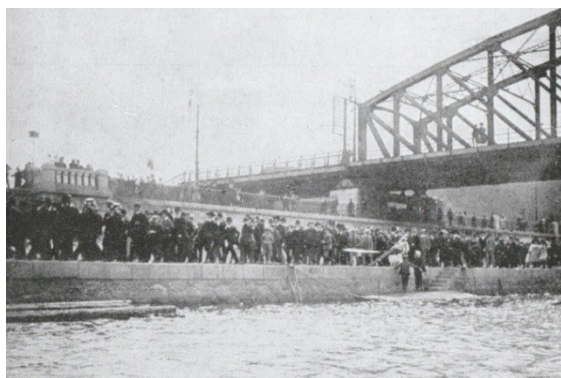


Obr. 5: Dřívější využívání náplavky, zde podskalští písaři překládají z pontonů písek na vozy, foto z roku 1902
Zdroj: Jungmann (2005)

docházelo ke stavbě četných jezů. Náplavka vypadala jinak, než ji zná dnešní generace. Jednalo se o pozvolný vstup do vody pro koně, písaře a další řemeslníky (viz Obr. 5). Tento vstup nebyl zvýšen ani zpevněn, byl udržován pro všechny činnosti, které Pražané na břehu vykonávali. Prvním podélně průchozím břehem, který se dal označit jako „novodobá“ náplavka, se stala pro-

menáda mezi dnešním mostem Legií (tehdy most Františka I.) a staroměstskými mlýny (dnešní oblast Novotného lávky), což se datuje k letům 1839-1845. Největším projevem změny se pro Pražany nestaly viditelné stavby, ale změna životního stylu, změny využití břehů řeky, které se postupně transformovaly na víceméně rekreační oázu namísto řemeslného využití (Bečková 2015).

Hubert (2012) tyto informace potvrzuje a dodává, že Pražané si řeku přímo zamilovali. Mají k ní citově vázané vzpomínky, chodili sem jako malí krmit racky s dnes již nežijícími rodiči, učili se zde bruslit, výletovali na parnících. Láskyplný vztah Pražanů k řece občas utržil nějaké šrámy – hlavně v letech 1890 a 2002, kdy Vltava zatopila mnoho sklepů, zahrad či celých obydlí. Jediná srovnatelná povodeň s tou před patnácti léty byla pravděpodobně povodeň z roku 1432, kdy se dalo jezdit na Staroměstském náměstí na loďkách. Důležité je poznamenat, že soužití s řekou, které zde bylo několik století, skončilo zhruba během osmdesáti let. Vybudování nových nábrežních zdí s protipovodňovou funkcí, zbourání starých staveb na pobřeží – především v oblasti při asanaci Podskalí či Josefova, ale hlavně změna funkce a celkového života na břehu řeky. Technický pokrok přenesl výrobu z mlýnů do továrních hal a podobných zařízení. Podběžní komunikace naštěstí nepustly a našly si i tak své využití. Hojně zde kotvily



Obr. 6: Diváci při závodu v plavání napříč Prahou, foto z roku 1909
Zdroj: Míka (2011)

a kotví paroplavební společnosti. Využívaly se také k četným sportovním událostem, i když i to se dnes vidí mnohem méně (viz Obr. 6). Rozdíl také byl ve skladbě lidí, která se na břehu vyskytovala. Zatímco dříve se jednalo spíše o chudší vrstvy, které zde vyhledávaly obživu, později se jednalo spíše o střední či vyšší vrstvy, které zde vyhledávaly

sportovní vyžití na bruslích nebo loďkách či odpočinek nebo romantické pletky. Samozřejmě Vltava sloužila i ke koupání. Z historického hlediska dokonce patřila k jednomu z prvních evropských měst, kde byly vybudovány říční lázně. Paradoxně velkým zásahem do ruchu na Vltavě v Praze byla stavba přehrad. Štěchovice nebo Vrané situaci příliš nezměnily, ale Slapská přehrada se svými cca padesáti metry výšky změnila teplotu vody natolik, že se již dále využívat ke koupání ani bruslení nedala. Důvodem byla chladná vypouštěná voda z jejího dna, která se cestou do Prahy nestačila ohřát či zachovávala konstantní teplotu, která neumožnila její zamrznutí. Dokonce od druhé poloviny osmdesátých let díky změně životního stylu, legislativním změnám, ale také rostoucí poptávce po jiných druzích dopravy vymizelo dopravní využití řeky úplně. Dnes na řece sice lze vidět spoustu loďek, ale ty jsou spíše dílem turismu. O vztahu Čechů a Pražanů k řece to již mnoho nevypovídá.

4.1 Pravý břeh

4.1.1 Zbraslav

Vltava vtéká na území Prahy od jihu z Vraného nad Vltavou. Dle Císařských otisků stabilního katastru (Wurmser 1830) se zdejší koryto příliš nezměnilo. Docházelo pouze k rozšíření či zúžení dle aktuálních klimatických podmínek. Dudák (2011) informuje, že ke Zbraslavi přiléhá i „pruh“ říční nivy mezi pobřežní linií a cyklostezkou vedoucí skrz Jarov. Na tomto břehu bylo také postaveno vlakové nádraží. Jedná se o oblast pojmenovanou Závist dle nedaleko položeného stejnojmenného keltského hradiště. V Závisti si movití Pražané stavěli letní sídla, o čemž se více rozvádí kniha autorů Blažkové, Fialové a Matouška (2014). Ti méně majetní vyhledávali toto místo jako víkendové útočiště k odpočinku třeba v místní známé hospůdce. Jejich zájem byl dokonce tak velký, že



Obr. 7: Viditelné napojení bývalého Zbraslavského mostu

Zdroj: vlastní vektorizace, ČÚZK (2017); (ML-195?, ČL-183?)

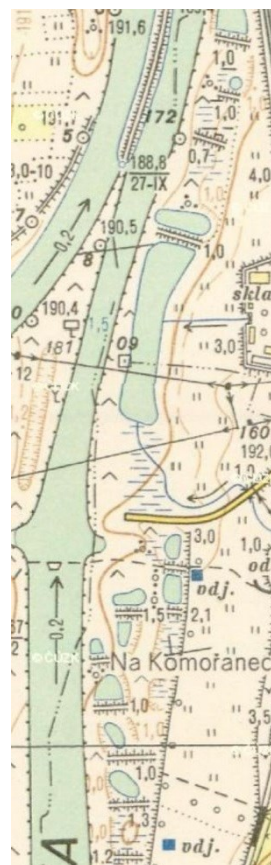
kapacitně zdejší přístaviště nestačilo na vyloďení a parníky musely čekat na vodě, než se vymění ten předchozí (Čáslavský, Vantuch 2004a). Hned za železniční stanicí vede první pražský most přes řeku. Předchůdci dnešního mostu Závodu míru, který byl zkonstruován v roce 1964, byli dva. Nejprve se zde nacházel jednoduchý dřevěný most, který však nevydržel velkou vodu během roku 1892. O čtyři roky později byl vystavěn železný most. Ten sloužil dopravě až do onoho roku 1964, kdy byl nahrazen z důvodu nedostatečné nosnosti a kapacity (Dudák 2011). Čáslavský a Vantuch (2004a) poukazují na to, že dodnes jsou na obou březích patrná místa, kde docházelo k napojení starého železného mostu na břeh (viz Obr. 7). Krátkou dobu stály dokonce oba mosty pospolu. Po několika stovkách metrů za mostem Vltava opouští zbraslavský katastr. Zajímavostí je, že se jedná o jedinou městskou část, která se vyskytuje na obou březích Vltavy.

4.1.2 Komořany



Obr. 9: Napojení na Radotínský most pro cyklisty
Foto: J. Brabec (2017)

I zde je nejvýznamnější stavbou na břehu řeky současná „páteřní“ cyklostezka s číslem A2. Hned zraje území



Obr. 8: Tůň před stavbou jezu v Modřanech
Zdroj: ÚSGK (1953)

Vltavu přemostňuje kolosální stavba Pražského okruhu, otevřená roku 2010, dnes nazývána jako Radotínský most, po kterém vede silniční obchvat Prahy a pod vozovkou vede visutá lávka s napojením na cyklostezku (viz Obr. 9). Nedaleko po proudu za mostem se nachází kynologické cvičiště, na jehož území, jak zdůrazňuje Dudák (2011), stávala významná panská hospoda, v které bylo vybíráno mýtné. Na konci Komořan se rozléhá biologicky zajímavá sestava několika tůní (viz Obr. 8). Dle Augusty a Rázkové (1997) se oblast nazývala Koňská tůň. Jednalo se o malou zátoku v blízkosti cukrovaru Modřany, do které se vlévaly Cholupický a Libušský potok. Svě jméno dostala podle toho, že sem obyvatelé chodili koupat své koně po práci. Zanikla v roce 1979, kdy bylo postaveno modřanské zdymadlo a hladina řeky tak stoupla o několik metrů. Dnes z ní zbylo několik občasných propojených tůní se zajímavým složením flory. Dle Rady HMP (2014) je ochrana velmi důležitá k uchování zdejších vzácných biotopů, které jsou typické pro takřka stojaté vody, což je nad jezem typické. Cílem údržby, o kterou se město stará, je mj. prořezávání křovin kvůli dostatku slunečního svitu pro podporu biologického života a zachování rostlin z červeného seznamu ohrožených rostlin ČR (např. plavín štítnatý). Žijí zde i velmi vzácní živočichové, někteří z nich dokonce i kriticky ohrožení (např. potápka roháč). Dále se zde vyskytují vzácné druhy plazů, měkkýšů či obojživelníků. Bohužel jejich počty nenávratně klesají.

4.1.3 Modřany

Pod pojem Koňská tůň se řadí i honosně nazvané Modřanské laguny. Zdrojem jim je Cholupický potok. Přestože Vltava v Praze léta nezamrzá, tato lokalita je často v zimních měsících vyhledávána bruslaři z blízkého okolí. Okolo těchto tůní také pokračuje cyklostezka ve směru jih-sever. Hned za ní se nachází větší nákladové nádraží přiléhající k dnes již zaniklému modřanskému cukrovaru. Ten byl založen na místě Panského mlýna roku 1861. Železnice zde sloužila od roku 1882. Na příbřežní části cukrovaru se dnes nacházejí jen obvodové zdi a komín (Dudák 2011). Doprava hraje důležitou roli v každé části světa (Augusta, Rázková 1997), proto po několika dalších metrech po proudu Vltavu křížuje přívoz P6 Pražské integrované dopravy mezi Nádražím Modřany a Lahovičkami (viz Obr. 10). Využívají ho hlavně rekreující se cyklisté a běžci,



Obr. 10: Přívoz P6 Nádraží Modřany - Lahovičky
Foto: J. Brabec (2017)

protože levobřežní cyklostezka je méně využívaná (Dudák 2011). To bylo potvrzeno i během terénního šetření, kdy průjezdnost levého břehu byla naprosto bezproblémová.

Důležitou spojkou byly přívozy již dávno, protože nejbližší most byl po proudu Vyšehradský železniční most, proti proudu pak vcelku mladý zbraslavský most, původně lávka pro pěší. Tyto přívozy byly nejprve pouze pro osobní přepravu, nicméně s rozvojem modřanského cukrovaru vzrostla potřeba po přepravě zboží, proto postupně přívozy začal provozovat právě cukrovar. Přívozy byly postupně rušeny a obnovovány podle aktuálních potřeb a dostavby nových komunikací na levém břehu.

Nejprve vedly k místu, kde pracovalo nejvíce rolníků, později k nádraží v Chuchli než byly definitivně zrušeny v době stavby zdymadla (Augusta, Rázková 1997). V posledních letech byl tedy provoz přívozu obnoven. Hlavním důvodem je přetíženost pravobřežní cyklotrasy v blízkosti velkého sídliště. Obyvatelé tak mají možnost využít levý břeh s menší hustotou osídlení, avšak s podobným rekreačním zázemím. (Pražské Benátky s.r.o. 2016) V místě dnešního přívozu je modřanský „dopravní uzel“. Stýká se zde vlak, tramvaj, příměstské autobusové linky a zmíněný přívoz. Od něj to je již nadohled Modřanskému jezu.

Modřany po souši spojovala s okolím i Prahou pouze nezpevněná polní cesta, proto byla důležitou dopravní tepnou Vltava. Vodní cesta Modřany – Vrané nad Vltavou

vou byla pro nákladní lodě zapovězena do doby, než se vystavělo zdymadlo Modřany a byla tak garantována stálá výše hladiny (Augusta, Rázková 1997). První zmínky o jezu pocházejí již z roku 1530. Dudák (2011) opět připomíná zajímavost, že zde již v roce 1730 existovala srubová plavební komora (teprve druhá na Vltavě). V průběhu výstavby dnešního jezu zanikla zmíněná Koňská tůň a bylo také zkráceno dělicí hrazení na soutoku Vltavy s Berounkou o 430 metrů. Jez pomohl svým zvýšením vodní hladiny k výstavbě přístavu Radotín v ústí Berounky. Na říčním kilometru 66,75 klesala hloubka na 50 centimetrů, postavením pohyblivého jezu s ocelovou 3,3 metru vysokou klapkou došlo k ustálení plavební hloubky na 3,5 metru. Na levém břehu je umístěna propust' pro vodáky. Čáslavský s Vantuchem (2004a) ještě zdůrazňují, že zvýšení hladiny o dva metry je znát i v posledních kilometrech řeky Berounky. Dříve zde však byla provozována hlavně voroplavba a lehká lodní doprava. Splavované potraviny zde dokonce podléhaly královskému clu. V 18. století docházelo k úpravám řečiště pro lodní dopravu, což mělo za následek i úpravy břehů, na kterých vznikaly stezky pro koňské potahy, které pomáhaly táhnout lodě s nákladem proti proudu. S růstem lodní dopravy, rostla i poptávka po rekreační plavbě. To vedlo k výstavbě přístavních můstků. Celkově zdejší břeh lákal Pražany k rekreaci. Vyroستlo zde i velké množství stánků s občerstvením. Původních míst na rekreační koupání dříve bylo mnoho - pod Komořanským zámkem na rozhraní Modřan a Komořan, pod cukrovarek nebo i u bývalého přístavu. Od roku 1954, kdy byla vystavěna Slapská přehrada, však Vltava ke koupání přestala lákat a docházelo tak ke snižování rekreační funkce (Augusta, Rázková 1997).



Obr. 11: Freestyle Park a Port 62 v Modřanech
Foto: D. Fialová (2016)

Dále za jezem se hned za cyklostezkou nachází průmyslový areál, v kterém byly dříve čokoládovny Orion a další bývalé firmy. Dnes se jedná spíše o kanceláře či sklady. Zhruba v těchto místech se také nachází loď Port 62 (viz Obr. 11), která obhospodařuje místní nedávno vzniklý Freestyle Park, jakožto centrum volnočasového dění v okolí. Hned u tohoto parku je i velké rozlehlé golfové hřiště s centrálou v nedalekých Hodkovičkách (Dudák 2011). Ráz břehů zde více než jinde určovaly také povodně. Protože v Modřanech je koryto mělké a úzké (Ryska 2014a), stéká se zde Vltava s Berounkou, leží nedaleko po proudu od napojení Sázavy, náchylnost k povodním je zde vyšší (Augusta, Rázková 1997).

4.1.4 Hodkovičky



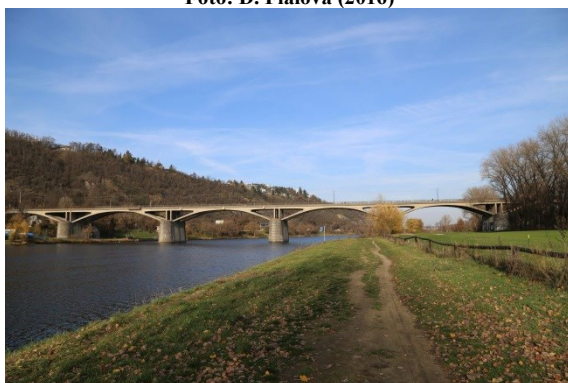
Obr. 12: Prasečí zátoka
Foto: D. Fialová (2016)



Obr. 13: Golfový resort Hodkovičky během povodní 2013
Zdroj: Svobodová (2014)



Obr. 14: Vodácká krčma U Sváry
Foto: D. Fialová (2016)



Obr. 15: Most Intelligence
Foto: D. Fialová (2016)

I zde je páteří příbřežního prostředí cyklostezka A2. Hned za ní se nachází zmíněný golfový resort. Ten byl vybudován na bývalých černých skládkách v záplavovém území říční nivy. Časté záplavy se tak areálu nevyhnou (viz Obr. 13) (Svobodová 2014). Do tohoto resortu zasahuje tzv. Prasečí zátoka (přejmenována na Delfíní – viz Obr. 12), v které je dnes přístaviště pro rekreační plavbu (Dudák 2011). Významnou stavbou za touto zátokou bezpochyby je jedna z největších vodáckých hospůdek v celé Praze – Vodácká krčma u Sváry (viz Obr. 14), kde je zakončen slavný vodácký maraton Budějovice – Praha (Brabec 2014). Dalších pár metrů po proudu protíná Vltavu Branický železniční most neboli most Intelligence (viz Obr. 15). Přezdívce vděčí bývalému režimu a jeho praktikám, kdy tento 910 metrů dlouhý most stavěly tehdejší intelektuální vrstvy obyvatel – právníci, vědci atd. (Dudák 2011). Most má 15 oblouků o délce 53,5 metru, na obou březích překonává silnici a také železniční trať. Jeho šířka je 14 metrů (Čáslavský, Vantuch 2004b). Most od začátku stavby potkávaly problémy. Ještě ani nebyl dokončen projekt, ale už se stavělo. Přesto byl most dostaven již v roce 1955, ale první vlak po něm projel až v roce 1964. Jméno pak

dostal dokonce až o pět let později. Další komplikací byla špatná stabilita skály na chu-

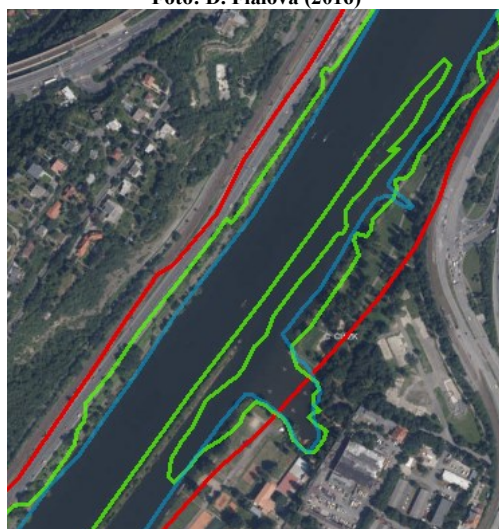
chelské straně, což dramaticky snížilo využitelnost mostu. Ten je připraven pro dvouko-
lejnou dopravu, avšak jedna mostovka je bez využití, protože z geologických důvodů
nešlo provrtat druhý tubus naproti mostu. Most trpí kvůli malému provozu a vandalům,
kteří prázdnou mostovku často ničí a de facto tak nebyl nikdy kompletně dostavěn
(ČTK 2014).

4.1.5 Braník

Dále po proudu se řeka ocitá v městské části Braník. V historii se v této osadě obchodovalo dřevem, stejně tomu tak bylo i v po proudu ležícím Podolí. V roce 1366 udělil Karel IV. Braníku privilegium, že může vybírat clo za plavené dříví. Na přelomu 19. a 20. století byl v oblasti Braníku vybudován komplex ledáren, které měly za úkol uchovávat led vytěžený v zimě z řeky. Odtud byl led rozvážen po celé Praze (Augusta 1996b). Ledárny jsou zde umístěny, protože se jedná o jedno z nejstudenějších míst na břehu Vltavy v Praze. Led zde ledaři skladovali v průběhu celého roku, nicméně po stavbě Vltavské kaskády roku 1954 se ledové kry na řece přestaly vyskytovat a ledárny tak pozbyly svého účelu. Přestože se dnes jedná o architektonickou památku, tyto secesní stavby chátrají (viz Obr. 16) a jejich revitalizace není na programu (Kalivodová 2011), což potvrzuje i NPÚ (2015). Tento veliký areál se nachází za mostem Inteligence. Jednalo se o druhé pražské



Obr. 16: Chátrající ledárny v Braníku
Foto: D. Fialová (2016)



Obr. 17: Oblast branických ledáren, viditelné změny u dělicí hráze, hlavně zelená linka z třicátých let
Zdroj: vlastní vektorizace, ČÚZK (2017)
(ML-195?, ČL-183?, ZL-193?)



Obr. 18: Předmostí Barrandovského mostu se svou graffiti výzdobou
Foto: J. Brabec (2017)

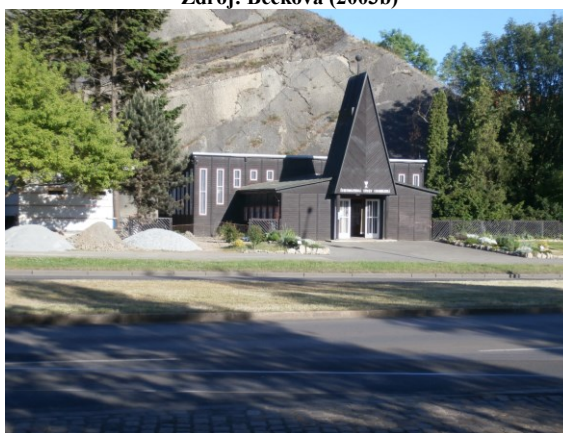
ledárny, hned po těch umístěných na Štvanici (Dudák 2011). Led byl vytážen podél koncentrační hráze (dnes z ní zbyl pouze bezejmenný ostrůvek, který převážně mládež využívala ke koupání – viz Obr. 17) a poté jedním ze tří výtahů vyzdvižen do železobetonové perfektně odizolované haly pomocí korkových tabulí (Čáslavský, Vantuch 2004b).

V tomto areálu se nachází i bývalá čerpací stanice z roku 1907, odkud voda vedla potrubím až do Michle. Hned na sousedním pozemku od ledáren se nachází mezinárodní camp Kotva. Místní prostory také využívají činovníci vodáckého klubu TJ Lokomotiva Praha k výchově mladých sportovců. Pobřežní cesta, která je v tomto místě stejnojmenně nazvána, dále křížuje Barrandovský most podle architekta Karla Filsaka z let 1978 – 1988. Zdejší předmostí se považuje za jedno z nejlépe vypadajících předmostí železobetonových mostů kvůli početným kvalitním, ale také legálním graffiti (viz Obr. 18). Za mostem se tyčí Branické skály, přírodní památka bývalého vápencového lomu (viz Obr. 21), sloužící dnes hlavně jako cvičná horolezecká trasa. V tomto úseku je Vltava obehnaná tzv. Rybovou zdí v délce 300 metrů. Ta byla vystavěna jako ochrana proti sesouvání svahu dále do řečiště. Dnes již je lom oddělen silnicí a tramvajovou tratí od řeky. Pod bývalým lomem se dnes nachází dřevěný kostelík Českobratrské církve evangelické (viz Obr. 20) z roku 1948 (Dudák 2011). Někteří dnešní pamětníci, ač jich již bude velmi málo, si zajisté budou pamatovat i kruhové pece, které ležely na břehu a sloužily k pálení zde vytěženého vápence (viz Obr. 19). Zdejší produkty se pak po vodě či po dráze prodávali i do zahraničí. Kvalitní vápenec byl žádaný například na tehdejší dobu daleké Itálii. Ke zbourání vápenky došlo v roce 1929 (Čáslavský, Vantuch 2004b).



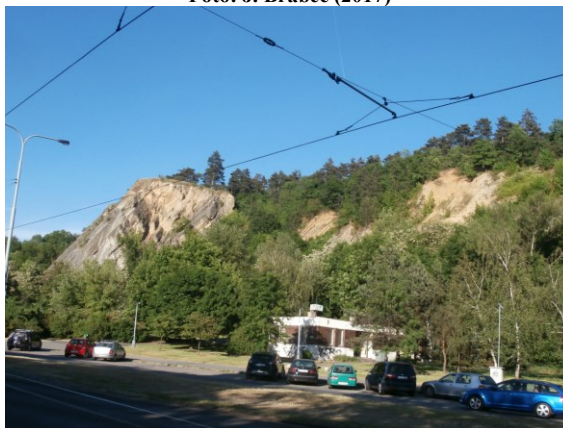
Obr. 19: Branická obecní vápenka umístěná pod lomem, foto z roku 1923

Zdroj: Bečková (2003b)



Obr. 20: Evangelický kostelík v místě bývalého lomu a vápenky

Foto: J. Brabec (2017)



Obr. 21: Dnes již porostlé skály v místech lomu

Foto: J. Brabec (2017)

4.1.6 Podolí

Po Braníku Vltava následně omývá břehy Podolí. Tato osada byla dříve osídlena hlavně rybáři, postupně se z ní však stávala s rozvojem vorařství dřevařská osada. Podolští osadníci zkupovali dřevo již před Prahou a za zvýšený poplatek ho posílali dál. Tento problém se dostal až k Janu Lucemburskému, který vydal nařízení zakazující vorařům zastavovat v Podolí, později však nařízení zrušili a naopak vznikla spolupráce mezi Podskalím a Podolím. Ještě před touto dobou zde však byly hlavně zahrady či vinice. Podstatnou část výdělku však stále zajišťovala řeka. V pozdějších dobách 19. století byly břehy v Podolí rekreační oázou. V blízkém okolí se nacházely četné restaurace servírující zdejší ryby – lososy, candáty a další dnes již nevyskytující se druhy. Mezi významnými pobřežními stavbami stojí za zmínku Žluté lázně. (Augusta 1996b)

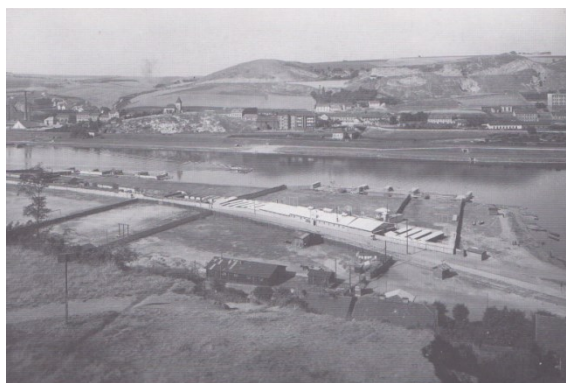
I zde pokračuje páteční cyklostezka A2. Na hranici Braníka a Podolí se dostává dále od břehu na bývalý chodník u dopravní komunikace. Hned zkraje tohoto katastru je oddělena i čerpací stanicí vedle současné loděnice Bohemians Praha. Hned u tohoto sportovního klubu je dvojice luxusních restaurací, na něž plynule navazují snad nejznámější rekre-



Obr. 22: Cementárna v místech plaveckého bazénu, činnost ukončena 1945
Zdroj: Bečková (2003b)

ační lázně v Praze – Žluté lázně. Ve své době, tedy 1. polovině 20. století, se těšily obrovské popularitě, zvláště po nasypání velké písečné pláže. Lázně v Podolí i Braníku mají svou tradici již od počátku 20. století, kdy se jich zde nacházelo mnohem více, ale musely postupně ustoupit výstavbě či těžbě. Dodnes tedy zbyly jen lázně Žluté, ale původnímu účelu slouží minimálně (Dudák 2011). Dříve vyhledávaná regenerační oblast dnes slouží spíše jako relaxační zóna, ne však pro koupání v řece (Augusta 1996b). Ti odvážlivci, kteří nevstoupí do řeky, mohou k osvěžení využít alespoň malé brouzdaliště, bazén či tryskající fontánu a další volnočasové aktivity (Taiko a.s. 2016). Dochází tak k navrácení původní rekreační funkce, s kterou byly lázně vybudovány. Vše se jen přizpůsobuje době a místní rekreační vyžití odpovídá nárokům 21. století. Čáslavský a Vantuch (2004b) doplňují několik dalších názvů bývalých koupališť. V Braníku ještě ležely lázně Mlejnek, v Podolí již Modrá plovárna, zmíněné Žluté lázně či Majzlíkárna. Velice oblíbené v těchto místech bylo také koupání na divoko, protože se nemusel platit poplatek za vstup. Další část nábřeží za lázněmi byla postupně budována směrem od

centra města (Dudák 2011). Od 70. let 19. st. také dochází čím dál tím více k úvahám o probourání vyšehradského ostrohu a vedení vyvýšené dopravní komunikace k jižním osadám. V roce 1897 dochází k přemostění Botiče při jeho ústí do Vltavy, na nějž v roce 1905 navazuje proražení Vyšehradského tunelu, který přinesl velký rozvoj pro jižní osady (Poche, Wirth 2002). Tímto tunelem po nábřeží začaly jezdit i tramvaje (viz kapitola 4.1.7) (Augusta 1996b). První část nábřeží tedy vznikla společně s proražením Vyšehradského tunelu k Podolské vodárně v letech 1902-1905. Následovalo dalších cca 200 metrů ve třicátých letech. Poslední úsek k dnešní Jeremenkově ulici doznal svoji podobu na sklonku 60. let. V této části také kotví jeden z pražských hotelů na vodě, tedy Botel Racek, v jehož blízkosti se obyvatelé mohou dostat na Veslařský ostrov pomocí malého mostu z 50. let. Dále po proudu se nad Vltavou jímá plavecký stadion Podolí (viz Obr. 24), který se nachází v místě dalšího vápencového lomu (viz Obr. 22),



Obr. 23: Pohled z lomů na podolskou cementárnu, v dálce říční lázně, foto kolem 1925
Zdroj: Bečková (2003b)



Obr. 24: Plavecký stadion Podolí
Foto: J. Brabec (2017)

v kterém byla těžba ukončena roku 1941 kvůli ztenčujícím se zásobám surovin. Přestože „plavečák“ slouží již od roku 1965, stále si do něj Pražané cestu najdou (Dudák 2011; Fialová, Steyerová, Semotanová 2015). Zmíněné doly doplňovala i vápenka, která obrovským způsobem znečišťovala životní prostředí, což je patrné z dobových videozáběrů. Nejprve na břehu čnělo devět chladících věží z palných pecí, později došlo k přestavbě a jejich počet se snížil na dva vysoké komíny. Výsledkem zdejší fabriky (viz Obr. 23) pak byl Portlandský cement (Čáslavský, Vantuch 2004b).

Podolí je spjato s Vltavou a vodou celkově více než jiné přiléhající čtvrtě. Další významná stavba je Podolská vodárna, která stojí na místě své předchůdkyně z roku 1882. Roku 1929 byla dokončena dle profesora Engela již třetí podoba vodárny, tak jak je známa dodnes. V dobách své největší slávy vyprodukovala až 35 000 m³ vody denně. Díky ní byly zavedeny vodovody do většiny pražských domácností a nemuselo se pro vodu chodit do kašen na náměstích. V 50. letech byla vodárna rozšířena o severní část

a její výkon se zvedl na $2,2 \text{ m}^3$ za sekundu. Od roku 2002 byla vyřazena z trvalého provozu a slouží jako muzeum a záložní a kontrolní zdroj. Na nedaleko ležícím Veslařském ostrově je vyhloubeno několik filtračních studní, které slouží na jímání vody, která je podzemním potrubím dopravována do vodárny. Jen pár metrů severozápadně od vodárny vybíhá do koryta řeky umělý poloostrov. Ten byl zahrazen v letech 1869 - 1872 a měl sloužit jako ochranný přístav při velké vodě. V současnosti se jedná hlavně o sportovní přístav a loděnici v něm má i PřF UK. Význačnou budovou pak je téměř na konci hráze dřevěná „provizorní“ stavba Českého Yacht Klubu (pravopis je opravdu správně, leč zvláště) z roku 1912. Za jeho vznikem stál schopný sportovec a organizátor Josef Rössler Ořovský. Na druhé straně hráze směrem k toku byla v nedávné době



Obr. 25: Podolská loděnice a porodnice, snímek pořízen z vyšehradských hradeb, foto kolem 1925
Zdroj: Bečková (2003b)

vystavěna nová luxusnější restaurace s výhledem na řeku. Na nábrežní zdi vede vstříc Vyšehradskému tunelu komunikace, za kterou stojí známé bývalé sanatorium, jehož zakladatelem byl profesor Jedlička, zakladatel též známého Jedličkova ústavu pro tělesně znevýhodněné obyvatele. V poválečném období zde byl zřízen Ústav pro péči o matku a dítě, lidově Podolská porodnice (viz

Obr. 25). Jedná se o jedno z nejlepších zařízení svého druhu u nás. (Čáslavský, Vantuch 2005a; Dudák 2011; Hubert 2012; Fialová, Steyerová, Semotanová 2015; Racková 2016)

4.1.7 Vyšehrad

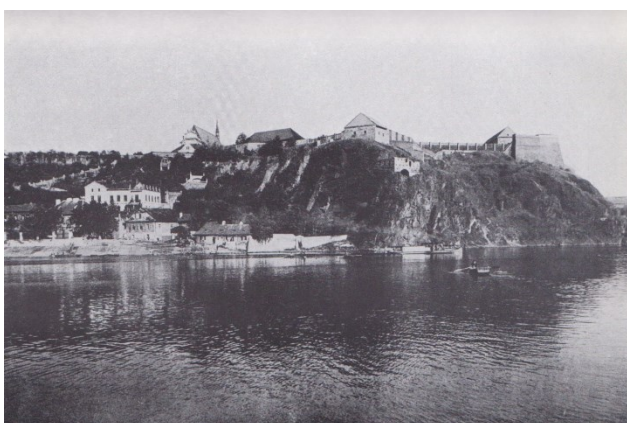


Obr. 26: Severní portál Vyšehradského tunelu, stejné místo jako Obr. 27
Foto: J. Brabec (2017)



Obr. 27: Venkovský dům převozníka, zbořen v roce 1900 před stavbou tunelu, foto kolem 1890
Zdroj: Poche, Wirth (2002)

Katastrální území Vyšehradu začíná již na jižní straně tunelu asi 100 metrů před jeho



Obr. 28: Vyšehradský ostroh s domem převozníka, před přestavbou vyšehradské basiliky, foto kolem 1890
Zdroj: Poche, Wirth (2002)

portálem. Do koryta řeky zasahuje velký skalní ostroh (Dudák 2011), u nějž bylo naměřeno místy až devět metrů hluboko, přestože průměrná hloubka Vltavy v Praze dosahuje přibližně čtyř metrů (Ryska 2014a). Výběžek byl provrtán, jak již bylo zmíněno, roku 1905 spolu s celkovou úpravou zdejšího nábřeží a stavby zdí. Tunel skalou prochází

v délce necelých 40 metrů. S výstavbou tunelu je také spjata přestavba baziliky svatého Petra a Pavla, kdy při novogotické přestavbě (1902-1903) byly přidány dvě průčelní věže (viz Obr. 28), které navždy změnily pohled na pražské panorama. Tramvaje jsou s tunelem neodmyslitelně spjaté, ale prodlužování prací zdrželo jejich první průjezd až na rok 1910. V době, kdy tunel ještě neexistoval, spojoval Podolí s Podskalím (osada severně od ostrohu) podskalský přívoz. Posledním převozníkem byl pan Čermák, jehož převoznický domek stál zhruba v místech dnešního severního portálu tunelu (viz Obr. 27). Domek tak padl za oběť tunelu (viz Obr. 26) a s ním skončil i pan Čermák svou převoznickou činností převozu okolo ostrohu či na Císařskou louku. Stále se zde však nachází nízký domek, který sloužil až do roku 1921 (vznik Velké Prahy) k vybírání potravní daně, tzv. akcízu, který musel každý zaplatit při průchodu s nějakým zbožím (Čáslavský, Vantuch 2005a; Dudák 2011; Hubert 2012).



Obr. 29: Původní most pod Vyšehradem, foto z roku 1875
Zdroj: Wirth (2003)



Obr. 30: Kubistická trojvila
Foto: J. Brabec (2017)

Vyšehrad doznal nejvíce stavebních změn mezi roky 1817 a 1900, kdy zde přibývalo nejvíce domů. Tato doba zásadně proměnila tvář vltavského nábřeží, kdy zde vzniklo množství domů bez výrazné architektonické hodnoty (Poche, Wirth 2002). Hned za Vyšehradskou skalou začíná Rašínovo nábřeží. Na vyvýšeném ochozu z let



Obr. 31: Bruslíci Pražané po Vyšehradem, foto z roku 1905
Zdroj: Míka (2011)

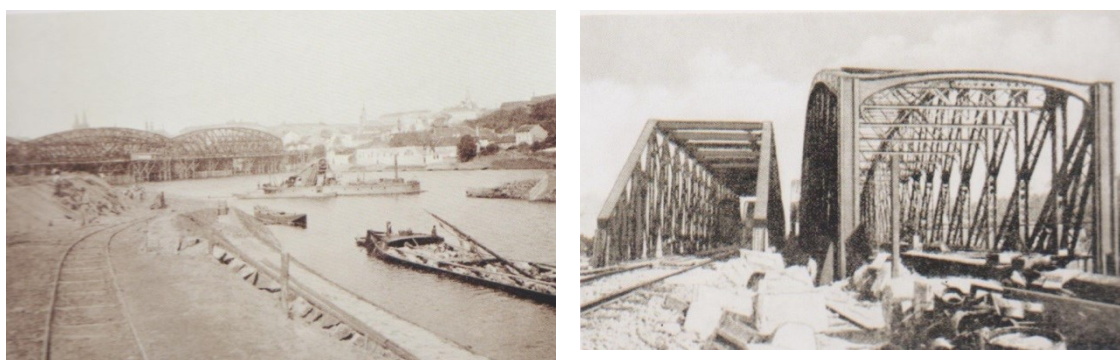


Obr. 32: Ústí Botiče do Vltavy
Foto: J. Brabec (2017)

1902- 1908 se nalézají architektonicky zajímavé stavby. Nejprve kubistická trojvila (viz Obr. 30) od architekta Josefa Chochola z let 1911-1912, kterou následuje secesní rodinný dům, několik nájemních domů z konce 19. století od architekta Josefa Hodka. Za nimi se nachází moderní sokolovna Vyšehradu dokončená roku 1933. Na rohu pak stojí asi nejznámější stavba - kubistická Kovařičova vila. Podél celého Rašínova nábřeží vede také snížená náplavka tzv. podbřeží. Na tomto podbřeží byly zřizovány sezonní plovárny či půjčovny bruslí s převlékárnami (viz Obr. 31). Svou obživu zde pak nacházeli párkaři a další prodavači rychlého občerstvení, k bruslení zde hráli flašinetáři. Bruslení

bylo výhodnou (a hlavně početnou) možností k seznamování dívek na vdávání, proto každá slečna uměla bruslit. Dalším významným překlenutím Vltavy se stal železniční most, který nikdy nedostal oficiální název (viz Obr. 29). Vznikl v letech 1871-1872 jako

přihradový most jednokolejný, avšak pro nedostatečnou kapacitu a pevnost spojů byl v roce 1901 vyměněn za dvoukolejný (viz Obr. 33). Sama přestavba byla zcela unikátní. Přímo pod starým mostem byly postaveny nové pilíře. Starý most pak byl přesunut na předem připravenou konstrukci, nový most byl pak nasunut na ty nové ještě o půl metru zvýšené. Celá komplikovaná akce nepřerušila říční provoz a vlaková trať nefungovala pouhopouhých 60 hodin. Na rok 1901 se jednalo o unikátní technicky provedenou akci. Dnešní most neslouží jen vlakům, ale po obou stranách je také chodník pro pěší s napojením na obou březích. Za zmínku určitě stojí, že pod tímto mostem se do Vltavy vlévá největší pražský potok Botič (viz Obr. 32), jehož proud je často velmi zřetelný pouhým okem z nábřeží (Čáslavský, Vantuch 2005a; Dudák 2011; Hubert 2012).



Obr. 33: Pohled na stavební práce při výměně železničního mostu a zároveň dostavba ochranného vorového přístavu u Císařské louky, foto z roku 1901
Zdroj: Jungmann (2007)

4.1.8 *Nové město I. část*

Prakticky do začátku 20. století se dochovaly obě části Nového Města, které se přimykají k Vltavě, ve své nezměněné podobě. Nacházely se zde nízké domky spíše chudších vrstev, ale také mlýny vystavěné do uměle vytvořených ramen. Celý ráz byl doplněn vysokými věžemi vodáren. (Štěch, Wirth, Vojtíšek 2002)

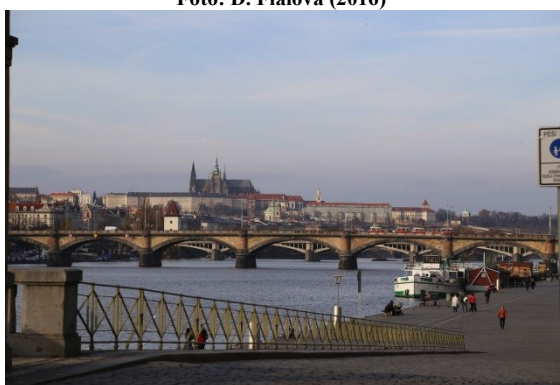
Nové Město začíná u Podskalské celnice. Až do 19. století se clo platilo v naturáliích, kdy je nahradily peníze. Nejprve clo vybírala Vyšehradská kapitula, později kvůli husitským válkám bylo právo přeneseno na správu Nového Města. Od roku 1771 clo náleželo městu, ale v roce 1829 bylo definitivně zrušeno. Na památku zde byl vybudován pomník ve formě muzea, které návštěvníky informuje od roku 1946. V přízemí pak přichází zasytí dobový hostinec Vltavan, stylizovaný do historického šenku. Naproti celnici pak stojí historická limnigrafická stanice (viz Obr. 34), která bohužel dnes není v provozu. (Dudák 2011; Hubert 2012)



Obr. 34: Nefunkční limnigraf na Výtoni
Foto: D. Fialová (2016)



Obr. 35: Pocta podskalským plavcům
Foto: D. Fialová (2016)



Obr. 36: "Podskalská" náplavka s Palackého mostem
Foto: D. Fialová (2016)



Obr. 37: Podskalská celnice pod úrovní dnešního terénu
Foto: D. Fialová (2016)

Vorařská osada Podskalí vyrostla právě zde kvůli nemožnosti pokračovat ve voroplavbě dále po proudu. Plavbu znemožňovaly četné nesplavné jezy. Mezi Podskalí se počítal pouze úzký pás několika řad domů při břehu řeky. Dnešní Podskalská ulice již je posunuta dále od řeky oproti své historické poloze. Osada byla rozdělena na horní a dolní Podskalí. K hornímu Podskalí se řadila oblast od dnešního Palackého náměstí po Vyšehradský tunel (viz Obr. 38). Dolní Podskalí pak od náměstí na druhou stranu směrem k Mánesu. Dnes je Podskalí vnímáno spíše jen jako horní část. Důvodem je brzký zánik dolní osady, a to již v 70. letech 19. století (Dudák 2011). Výstavbou vyvýšené nábrežní zdi zůstaly domky odříznuty od vody, což znemožňovalo jejich využití k účelu, k jakému byly postaveny. Nahradily je tedy činžovní domy, které zde slouží



Obr. 38: Převážně Horní Podskalí, foto z roku 1865
Zdroj: Wirth (2003)

obyvatelům dodnes. Podobného osudu se však dočkalo i horní Podskalí, avšak až ve zmíněném brzkém začátku 20. století při stavbě nábreží (Čáslavský, Vantuch 2005b). První zmínky o Pod-

skalí se týkají malé rybářské vesničky (1199), později patřící Vyšehradské kapitule. Tato víska se táhla od vyšehradské skály až po Zderaz (Štěch, Wirth, Vojtíšek 2002). Starému Podskalí určovala řeka zaměstnání většiny jeho obyvatel. Podskalští se živili hlavně řekou a voroplavbou, nechávali před svými domy obrovské nezabezpečené kusy klád, které se vždy při velké vodě uvolnily a ohrožovaly mosty, hlavně Karlův most, který byl opakovaně poškozen (Dudák 2011). Fatálních poškození potkalo Karlův most minimálně pět, poslední pak roku 1890 (Čáslavský, Vantuch 2005e). Zajímavostí je, že Podskalští měli svůj svébytný jazyk. Ten byl utvořen právě díky řemeslu, museli na sebe hulákat z jednoho břehu na druhý nebo z jednoho voru na druhý. I proto byli pro ostatní měšťanstvo cháskou, jejich chování jim přišlo neurvalé. Často tak zkracovali některá slova, čímž vznikaly novotvary nebo si sami slova či spojení utvářeli (Dudák 2011). Podskalští mimo plavení dřeva ze šumavských lesů obstarávali i další práce sou-

visející s vodou – prodej ryb, provozování kluzišť, ledování atd. (Augusta 1996a), takže zde žili především rybáři, nicméně se také jednalo o atraktivní sadařskou oblast. Celé její pobřeží bylo lemováno zahradami táhnoucími se až k vodě (Štěch, Wirth, Vojtíšek 2002). Na břehu rostl bohatý vegetativní porost, z kterého vykukovaly střechy drobných měšťanských stavení. V popředí se občasné nacházeli dřevěné domky plavců (Poche, Wirth 2002).



Obr. 39: Podskalský plán z roku 1791 a ortofoto z dnešní doby, zgeoreferencováno
Zdroj: ČÚŽK (2017); Wirth (2003)

Osada pochopitelně trpěla povodněmi takřka pravidelně každý rok, proto na jeho břehu vyrostla alespoň provizorní zeď, která měla částečně ochránit obyvatele od zvýšení hladiny (Augusta 1996a). Nedaleko se nacházel i brod s trhem, kam přijížděli kupci z celé země. S postupem času se v Podskalí také začali živit dřevným obchodem a plavectvím. Jak rostla potřeba dřeva ve městě, platilo se v Podskalí mýto a byl zde i jakýsi sklad dřeva (Štěch, Wirth, Vojtíšek 2002). Vybírání cla z propuštěného dřeva probíhalo v naturáliích, kdy z každého voru byly „vytínány“ určité kmeny. Odtud pochází název pro zdejší oblast – Výtoň. Zajímavostí určitě je, že plavení dřeva mělo svá pevná pravidla – například se mu mohl věnovat jen ten, jehož dům sousedil s řekou. A jelikož bylo plavení dřeva velice výnosné (zvláště v barokní době, kdy vzkvétala stavba v celé Praze), nejhonosnější domy stály právě při břehu (Augusta 1996a). Do řeky pak vstupovala

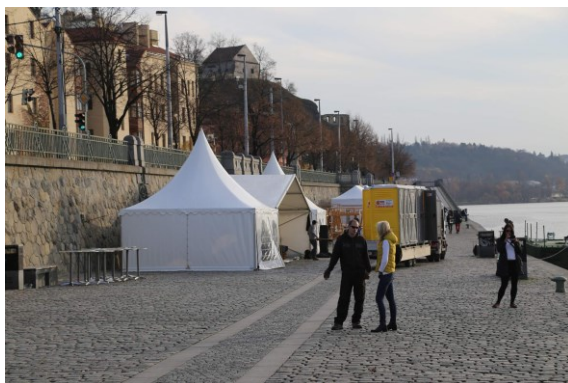
čapadla či rampy na vytahování klád. Tento vzácný souvislý celek se udržel až do konce 19. století, kdy byl i přes protesty rozbourán. Tento zánik souvisí hlavně s obrovským plánem městské rady na přebudování pražských nábřeží a vybudování mostů a také s podnikatelskou činností (viz Obr. 39). První část původního Podskalí byla zbourána při stavbě Palackého mostu a nábřeží v letech 1876-1878 (Štěch, Wirth, Vojtíšek 2002).

I přes protesty různých uměleckých spolků docházelo pomalu k dokončování stavby a od roku 1905 zde rostlo nábřeží tak, jak je známo v dnešní době (viz Obr. 36). Došlo tak k úplnému zničení přírodní povahy zdejšího břehu (Poche, Wirth 2002). Zprvu nedocházelo k pochopení mezi místními obyvateli, proč je nábřeží takto koncipováno, protože řemeslná a obchodní výroba se v oblasti Palackého mostu přesunula jen na kamennou plochu a náplavka tedy působila jako zbytečná bariéra. Právě u stavby tohoto



Obr. 40: Fotografie z míst železničního mostu, v popředí budova celnice, vlevo cca 1900, vpravo 1910
Zdroj: Wirth (2003)

nábřeží se architekti nejvíce poučili (viz Obr. 40). Nebyly stavěny již tak vysoké zdi, místo schodů se vybudovaly rampy pro vozy a povozy. V neposlední řadě došlo k vybudování široké promenády s prvky pro kotvení lodí (Bečková 2015). V začátcích 20. století pak došlo k dostavění několika budov v kubistickém slohu, které jsou svým vzhledem přizpůsobeny povaze místa (Poche, Wirth 2002). Další stavební činnosti pak pochází z doby 1905-1914, kdy se stavělo pod Emauzy a v okolí Výtoně (Štěch, Wirth, Vojtíšek 2002). Poslední podskalský domek byl zbořen roku 1924. Z původního Podskalí se dochoval tedy jen kostelík Nejsvětější trojice v Trojické ulici a celnice na Výtoni, která stále stojí na původní úrovni pod dnešním terénem (viz Obr. 37). V této celnici dnes je restaurace a památník (viz Obr. 35) zaniklého Podskalí a vorařství (Augusta 1996a).



Obr. 41: Příprava náplavky u železničního mostu před
chystaným festivalem
Foto: D. Fialová (2015)

V místech Palackého náměstí zkrášlují a k odpočinku slouží Zítkovy sady, které mají velmi estetický vzhled korunovaný architektonicky zajímavě řešeným benediktinským klášteřem Emauzy v pozadí. Volné prostranství (včetně prostoru náměstí) se zde uvolnilo až v roce 1896 po úpravě předmostí.

V místech dnešního náměstí, z kterého

vede stejnojmenný most, býval obecní přívoz. Ten byl zrušen právě kvůli výstavbě mostu mezi lety 1876 – 1878. Autory projektu byli inženýr Josef Reiter a architekt Bedřich Münzenberger. Most byl ozdoben Myslbekovými mytologickými sochami, které však byly přestěhovány po náletu spojeneckých vojsk při II. světové válce do vyšehradských zahrad. Severně od Palackého náměstí nahradily vorařské domky zmíněné činžovní domy, postavené v novorenesančním či novogotickém slohu na konci 19. století. Předposlední dům se secesní výmalbou obýval i prezident Václav Havel. Celý blok budov je zakončen Tančícím domem z roku 1996 (Čáslavský, Vantuch 2005b; Dudák 2011). V celé délce zdejšího podbřeží kotví lodě nabízející projížďky Prahou, restaurace, galerie. Dnes zde sídlí také loď, na které jsou pořádána divadelní představení. Mezi volnočasové aktivity, konané na dnešní náplavce, se řadí např. festival minipivovarů, výstavy, festivaly jídla, farmářské trhy a další (prazskenaplavky.cz 2017).

Tančící dům již stojí na nároží dalšího volného prostranství, kterým je Jiráskovo náměstí se sedícím Aloisem Jiráskem, kterého vytvořil sochař Karel Pokorný roku 1960, uprostřed tohoto náměstí. Tančící dům vznikl na volném místě po odstřelení domu při bombardování, podobně jako klášter Emauzy. Jedná se o jednu z nejvýznamnějších a nejestetičtějších staveb konce 20. století. Na konci náměstí se pak nacházejí další novobarokní domy, které začínají další blok podobně laděných budov táhnoucích se směrem k Národnímu divadlu. Z Jiráskova náměstí, podobně jako z Palackého, se klene přes Vltavu stejnojmenný železobetonový most z let 1929 – 1931 na návrhy architekta Vlastislava Hofmana a inženýra Františka Mencla. Most byl dáván do provozu postupně, nejprve střední panel, ke kterému se pak přistavovaly okolní. Slavnostní otevření proběhlo až roku 1933 ke slavnosti 15letého výročí založení republiky. Začátek stavby mohl ještě z okna svého bytu sledovat český spisovatel Alois Jirásek. Konce stavby se však nedožil, takže se nejspíš nedozvěděl, že most bude pojmeno-

ván právě po něm. Most výrazně pomohl pouliční dopravě, nicméně navždy změnil výhled z pravého břehu na Hradčany. Málo známou informací je, že most sloužil nejprve pro provoz tramvají, který však byl velmi krátce po zavedení zrušen nebo také, že tradičně zde v podmostí Třeboňské rybářství prodávalo své vánoční kapry. Od Jiráskova náměstí vychází další část nábreží, tentokrát pojmenovaná po prvním československém prezidentovi – Masarykovo nábreží. (Dudák 2011; Hubert 2012)

Masarykovo nábreží původně stálo o několik metrů více do nitra Nového města, avšak podivné prodeje pozemků vedly ke stavbě nábrežní zdi v dnešních místech. Původní šířka a mělčina dovolovala stavbu několika mlýnů vedle sebe. Mlýnům se říkalo Šítkovské podle nejslavnějšího mlynáře (viz Obr. 43). Dále po proudu byly Hornoledecké mlýny a Šerlinské mlýny. Všechny tyto mlýny již zanikly v době přestavby nábreží na přelomu 19. a 20. století (viz Obr. 42).

Pozoruhodnou stavbou je zajisté funkcionalistická budova Spolku výtvarných umělců Mánes z let 1928-1934 architekta Otakara Novotného (viz Obr. 44). Součástí stavby se stala vyhledávaná pražská zahradní restaurace s krásným výhledem na centrum Prahy. Na úkor této galerie padlo



Obr. 42: Umístění několika řad mlýnů na Novém Městě
Zdroj: Wurmser (1830)



Obr. 43: Pohled po vodě na skupinu Šítkovských mlýnů, zůstala jen vodárna, foto kolem 1885
Zdroj: Wirth (2003)



Obr. 44: Stejně místo jako Obr. 43, dnes Spolek výtvarných umělců Mánes, v popředí vodárenská věž
Foto: J. Brabec (2017)

všech 5 budov Šítkovských mlýnů a do této kompozice byla vklíněna i osmipatrová budova bývalé vodárenské Šítkovské věže. Původně měl Jiráskův most mířit do Myslíkovy ulice, což by nepřezila právě tato vodárenská věž. Zároveň při obnažení jejích základů se zjistilo, že stojí na velmi chatrných základech, proto byly obaleny masívním betonovým prstencem pro zpevnění stavby. Při dokončení stavby byl Mánes velice roz-

poruplnou stavbou, dnes je však velmi ceněn pro svůj citlivý zásah do historického centra Prahy. Část nábreží, která vede od Jiráskova náměstí po Mánes je mnohem mladší než jeho zbytek k Národnímu divadlo. Severní část byla dříve součástí Smetanova nábreží, které bylo vystavěno již v letech 1841-1845. Oproti tomu jižnější část je až z počátku 20. století, přesněji 1903-1904. I to je důvodem, proč podběžní náplavka končí v místech Mánesa. Tato část se dříve jmenovala Bubeníčková náplavka, která se dochovala alespoň částečně asi nejdéle ze všech ostatních částí. V létě zde řemeslníci koupali koně, v zimě sloužila hlavně pro drobné ledaře. Ledařit (tedy těžít led) se smělo pouze po zakoupení lístku na městské správě, jinak hrozila vysoká pokuta. Celé nábreží lemují architektonicky velmi zdobné domy. Za všechny lze jmenovat budovu asi nejvýznamnější. Původně patřila První české všeobecné zajišťovací bance, dnes se v této secesní stavbě nachází Goetheho Institut. Tato oblast je nazývána jako Vojtěšská čtvrť. Ta byla známa svou velkou koncentrací řemeslníků – koželuhů, jirchářů, pergameníků, valchářů, barvířů atd. Všechna tato povolání potřebovala hodně vody, proto se jejich dílny soustředily do širokého a mělkého koryta zde. Naproti Goetheho Institutu se pak pomocí malé lávky může návštěvník dostat na Slovanský ostrov. Tato železobetonová lávka nahradila roku 1950 původní dřevěný mostek z roku 1875 i litinový most z roku 1940, který nevydržel povodně. (Čáslavský, Vantuch 2005c; Dudák 2011; Hubert 2012)

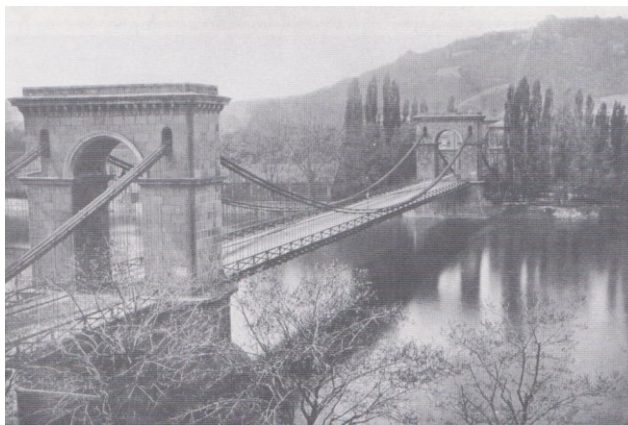
Historicky velmi významnou a hodnotnou stavbou je bezpochyby Národní divadlo. Bylo vystavěno v letech 1868-1881, těsně před otevřením vyhořelo. Obnovená premiéra nastala 18. listopadu 1883. Málo známou informací je, co stálo na místech divadla před ním. Nacházela se zde městská solnice, do které byla sůl dopravována až ze Solné komory v Rakousku. Dovoz soli měl naprostou prioritu, ostatní zboží se mohlo plavit pouze tehdy, pokud byla naložena veškerá sůl. Na dopravě soli zbohatl s Vltavou velmi úzce spjatý říční stavitel Vojtěch Lanna. Po vodě se sůl přestala plavit roku 1874, kdy byla nahrazena železniční dopravou. (Dudák 2011)

4.1.9 *Staré Město*

Ještě v prvních stoletích minulého tisíciletí byla Vltava v Praze živou, ale mělkou řekou. Ve 13. století však začala výstavba početných mlýnů a jezů. Tyto mlýny a jezy byly rozloženy postupně podél toku, tak jak dovoloval panovník jejich stavbu. Celkově se jednalo o velmi dynamický celek. Prakticky do poloviny 19. století se ráz vltavských břehů příliš nezměnil. Významnou stavbou byly samozřejmě mosty – nejprve dřevěná lávka, poté most Juditin, jehož pilíře jsou dodnes na dně Vltavy u stále stojícího Karlova mostu. Z prvního kamenného mostu však zbyly původní prakticky jen tři pilíře z míst „ostrova“ Kampy. Důvodem byly četné výkyvy počasí, ale také mělké zanoření pilířů mostu, které trpělo hlavně při povodních. Těch proběhlo v průběhu let velké množství a především ony měnily pobřeží. Stávalo se, že velká voda se dostávala do uliček několik stovek metrů od přírodního koryta řeky, v některých případech dokonce až na Staroměstský rynek. Podél břehů se mimo zmíněných mlýnů usazovaly také spřízněné podniky – různé řemeslné výroby, které potřebovaly vodu k provozu – pivovary, brusírny, lázně prádelny a jiné. Se zvyšováním počtu obyvatel města a také jejich kulturního využití vyvstávala na povrch potřeba úpravy říčního koryta ve větší míře než doposud. (Wirth 2003)

Mezi staroměstská nábřeží řadíme Smetanovo nábřeží od Národního divadla až po Dvořákovo nábřeží k Ministerstvu průmyslu a obchodu. Zde na Starém Městě docházelo k vůbec prvnímu osidlování Prahy. Vltava zde byla mělká a celkem úzká, proto zde vznikl brod, přes který se řeka dala dobře přejít. Již na Císařských otiscích (Wurmser 1830) jsou vykresleny domy takřka na břehu řeky. Mezi nejznámější patří Klementinum u Karlova mostu. V roce 1172 došlo k propojení obou břehů Juditiným mostem. Zhruba ze stejné doby pochází i prapůvodní jednoduché opevnění, které vedlo podél břehu. Docházelo tak k první dohadům o to, co vlastně je břeh, komu patří, kdo z něj může profitovat, kdo vybírat daně atd. Jednalo se o „právo na vodu“ (Dudák 2011).

První spojkou s druhým břehem na katastru Starého města je most Legií. Na jeho místě stál řetězový předchůdce firmy pana Vojtěcha Lanny z let 1839 – 1841. Most Císaře Františka I. (viz Obr. 45), jak byl most nazýván architektonickou chloubou města, tak jí také byl. Přestavba mostu byla nutná kvůli ne-



Obr. 45: Most Císaře Františka I., foto kolem roku 1870
Zdroj: Wirth (2003)

vyhovujícím nárokům na zvýšenou poptávku po dopravě, protože se most začal houpat a jeho šířka nepřesahovala 10 metrů. Lidově se mu dokonce začalo říkat houpačka. Proto byl roku 1898 provoz na mostě ukončen a byl vystavěn provizorní most ze dřeva hned vedle původního. Ve stejném roce započala stavba náhradního dodnes stojícího mostu, který nakonec byl slavnostně otevřen roku 1901. Budky stojící na obou koncích mostu sloužily pro dnes již zaniklé povolání výběrčího mýtného. Zajímavostí je, že velmi často měnil své názvy. Mimo dvou zmíněných názvů (most Legií 1919-1940 a 1990-dodnes; most císaře Františka I. 1841-1919) se jmenoval také most Smetanův (1940-1945) nebo most 1. máje (1960-1990) (Čáslavský, Vantuch 2005d; Dudák 2011; Berný 2011)

Jak již bylo výše napsáno, Smetanovo nábreží tvoří nejstarší část uměle vyzdvižnutých pražských nábrežích. Tato část je postavena ze zdí skládajících se ze žulových tesaných kvádrů, mezi kterými je zásyp s dlažbou. Z původní odstrčené oblasti se tak stalo místo, které rázem bylo vyhledáváno zámožnými



Obr. 46: Hotel Bellevue
Foto: D. Fialová (2016)

měšťany. Ať se jednalo o touhu po bydlení s výhledem na řeku, tak pro své podnikatelské aktivity. Toto nábreží bylo zbudováno v rozmezí let 1841 a 1845. Nevýhodou, která je patrná dodnes, však je, že v těchto místech chybí podbřeží, tedy náplavka, tak jak tomu je například u Palackého mostu. Z tohoto důvodu musely být vybudovány nemo-torné přístupy k vodě tzv. čapadla. To jsou klenuté otvory, které sloužily pro překládání materiálu z lodí do prostorů pod nábrežními zdmi. Prvním významným domem je kavárna Slavia, v novorenesančním domě Lažanských. Nábrežní domy jsou ještě relativně



**Obr. 47: Pomník poctě císaře
Františka I. Habsburského
Foto: D. Fialová (2016)**

architektonicky citlivé k panoramatům staré Prahy (viz Obr. 48). V jednom z těchto domů bydlel i Bedřich Smetana, podle něhož je nábřeží pojmenováno. V místech dnešního domu Hollar, kde sídlí i FSV UK, se vyskytoval dům s vápenkou. Hned za ním se nachází malý park, v kterém stojí pomník k poctě císaře Františka I. Habsburského (viz Obr. 47). (Hrubeš, Hrubešová 2002; Dudák 2011; Hubert 2012)

Pomník navrhl Josef Ondřej Kranner a kameník Karel Svoboda, kteří ho společně v letech 1844-1846 zrealizovali. Součástí tohoto novogotického pomníku je i kašna, na jejíchž pilířích stojí figury šestnácti českých krajů, kterým vévodí alegorie Prahy se štítem. Celá stavba sahá do výšky téměř třiceti metrů. Dříve v kašně ještě stávala císařova socha, která však byla z nemilosti k monarchii Habsburků odstraněna do Lapidária Národního muzea na Výstavišti. V roce 2003 byla při rekonstrukci vsazena



**Obr. 48: Smetanovo nábřeží dnes
Foto: D. Fialová (2016)**



**Obr. 49: Skupina staroměstských mlýnů s vodárnou, foto z
roku 1864
Zdroj: Wirth (2003)**

kopie sochy zpět do kašny. Dále po proudu se zde otáčela mlýnská kola několika mlýnů, jmenovitě mlýny johanitů a Augustinovy mlýny nebo zde kdysi stála městská solnice s lázní U desatera božích přikázání. Následují hlavně klasicistní domy, zakončené hotelem Bellevue z roku 1895 (viz Obr. 46), který se svou podobou tomuto slohu poněkud vymyká, protože je zkonstruován ve stylu nizozemské renesance. Zhruba v těchto místech údajně byl vstup do města bránou svatého Štěpána. Ještě dříve zde byly zřizovány první lázně zvané Papouškovy, kde se občané mohli nechat oholit, umýt případně vypotit pomocí různých procedur. Tehdejší lékaři doporučovali návštěvu těchto „umýváren“ alespoň jedenkrát týdně. Lázně byly čilým místem pro obchodní a společenské

čenský život, jedinou skvrnou byly lázeňské děvečky, které mimo oficiálních služeb poskytovaly i ty méně oficiální. (Hrubeš, Hrubešová 2002; Dudák 2011; Hubert 2012)

Právě Smetanovo nábřeží je snad největším důkazem o změně funkce vltavských břehů. Z původně periferní oblasti, kde bylo špinavé řemeslo (provozovali ho nižší vrstvy), nevzhledné domy, časté záplavy a tudíž špína a nepořádek se stalo jedno z nejznámějších nábřeží v celém Česku i Evropě. Jedná se o místo s jedním z nejimpozantnějších výhledů na druhý břeh s dominantou Pražského hradu a Karlova mostu. Tento symbol se stal i součástí mnoha artefaktů – velká část suvenýrů na sobě má tento výhled, česká padesátikoruna se také honosí právě panoramatem výhledu z tohoto nábřeží. Místo se tedy stalo velmi navštěvované. Z řemeslné a výrobní funkce se stala funkce reprezentativní a rekreační (hlavně turismus), ale také dopravní, protože zde vede jak cyklostezka, tak tramvajová trať tak vcelku vytížená silniční komunikace. V místě s takovýmto provozem by se měla automobilová doprava vynechat, ale problémem je, že díky starým historickým uličkám není moc v tomto místě kam dopravu odklonit.

Odbočkou do proudu řeky je zajisté Novotného lávka z roku 1872. Tato lávka měla za úkol spojovat Staroměstské mlýny (viz Obr. 49). Všechny tyto stavby jsou chráněny česlemi, před kterými jsou dnes již nepotřebné ledolamy. Vodu do těchto mlýnů stále nahání Staroměstský jez, který jako jediný pražský jez si zachoval původní podobu i funkci. Dále také pomáhal plnit vodní příkopy v případě obléhání města. Na Novotného lávce se postupně vedle sebe vyskytují Karlovy lázně, které byly původně také mlýnem, dnes je zde diskotéka, dalším mlýnem je Červenkův, následovaný Štěpánovým, vedle kterého se tyčí Staroměstská vodárenská věž, za ní je Trnkův mlýn s Heverem, který sloužil jako brusírna. Celou sestavu zakončuje Staroměstská vodárna, v které jsou dnes pod hlavičkou Národního muzea vystaveny české hudební artefakty pod názvem Smetanovo muzeum. (Čáslavský, Vantuch 2005d; Dudák 2011)

Za Novotného lávkou má nábřeží zvláštní rysy, protože zde jsou budovy díky mlýnům po obou stranách. Vlevo to jsou Karlovy lázně, vpravo pak Colloredo-Mansfeldský palác. O Karlových lázních je první zmínka roku 1408, kdy se tradovala pověst králi Václavu IV. a lazebnici Zuzaně. Nepřehlédnutelným domem je také dům U Šalamouna, který je charakteristický svým průjezdem, který vede na Křižovnické náměstí. Na něm je pak umístěna mostecká věž Karlova mostu (Dudák 2011), jehož základní kámen položil sám císař Karel IV. dne 9. června 1357 (Čáslavský, Vantuch 2005e). Zde se Pražané setkávají de facto s první zmínkou o utváření břehu lidskou rukou. Za ni lze považovat brod, který stával zhruba v místech dnešního Karlova mostu.

Před ním tu byla dřevěná lávka, poté nahrazena kamennou tzv. Juditiným mostem, který byl však odnesen velkou vodou (Merhout, Wirth 2002).

Další významnou stavbou je klášter Křižovníků s červenou hvězdou, který se zde vyskytuje od roku 1234. Měl významnou špitální funkci a kvůli své poloze se i staral o správu Juditina mostu. Hned vedle stojí barokní chrám svatého Františka z Assisi, na jehož místě před přestavbou z let 1679-1689 stál tzv. dolní kostel. Dále nábreží pokračuje Křižovnickou ulicí okolo tohoto chrámu a Klementina, což je bývalá jezuitská kolej stavěná od roku 1653. Po minutí těchto staveb se skrz ulici Platněřská dá projít na Alšovo nábreží z let 1875-1877. Toto nábreží také vede místy, která stávala mimo středověké městské hradby, jednalo se tedy o velkou periferii, kde se scházela chudina, vyhazovaly se odpadky. Dnes se zde nachází několik nevýrazných barokních domů, například dům Na Prádle, který byl zčásti zasypán navážkou při stavbě nábreží, ale také jeden z nejluxusnějších pražských hotelů – Four Seasons. Za hotelem je novorenesanční soustava třech budov využitých pro vzdělávání – Střední zdravotnická škola, Taneční konzervatoř a Vysoká škola umělecko-průmyslová. V 17. století se zde nacházela jízárna. (Dudák 2011)



Obr. 51: Staroměstský břeh dnes
Foto: D. Fialová (2016)



Obr. 50: Pravé pobřeží Vltavy v oblasti od železné lávky směrem Na František, kolem 1870
Zdroj: Wirth (2003)

Další zastávkou, která leží na Vltavském břehu, je náměstí Jana Palacha, z kterého vybíhá přes řeku Mánesův most, původně nazývaný po rakouském arcivévodovi Františku Ferdinandu d'Este. V těchto místech býval kdysi Valentinský brod, nejblíže ležící brod spojující Hrad a Staré město. Stával zde také první dřevěný most, smetený povodní roku 1118. Skály na břehu řeky jsou již zcela vytěžené a ani náznakem zde kolemjdoucí nemohou vidět bývalé sklady na dříví či sanytrové haldy. Protože se jednalo o periferii, nebyl problém zde umístit staroměstskou věznici, která zde stála do roku 1833, z které se stala donucovací pracovna, později sanytrovna (sanytr=potřebná surovina pro střelný prach) (viz Obr. 52). V dobách, kdy již nábreží přestávalo být městskou periferií, bylo rozhodnuto o stavbě koncertní reprezentativní síně. Rudolfinum tak své brány otevřelo roku 1881. V době první republiky se dokonce jednalo o budovu parlamentu. Od této stavby vede již zmíněný Mánesův most. V letech 1911 až 1914,

kdy byl most konstruován, se jednalo o pozoruhodné míšení několika stylů – kubismu, moderny a dalších. Tento most měl svou „předchůdkyni“ v podobě řetězové lávky krátce po proudu (viz Obr. 50), nicméně ta neměla již po několika letech možnost unést nával lidí, byl tak zřízen pontonový most a bylo rozhodnuto o stavbě jiného překlenutí řeky. (Čáslavský, Vantuch 2005e; Dudák 2011; Státníková 2012)

Okolo Rudolfína dnes vede nábreží skrz malebně upravený parčík, z něž se lze dostat na Dvořákovo nábreží z let 1899- 1904. Tato oblast taktéž byla periferií Starého Města. Jediným rozdílem bylo malé kotviště pro malá plavidla, protože zde již byla větší hloubka. Dnes se zde studenti vzdělávají na konzervatoři či



Obr. 52: Staroměstský břeh při stavbě nábreží Na Františku, na obrázku Stará sanytrárna či Schwarzenberské kanceláře, oboje zbořeno, foto z roku 1912
Zdroj: Bečková (2003a)



Obr. 53: Pohled na náměstí Curieových dnes
Foto: D. Fialová (2016)



Obr. 54: Pohled z Letné na náměstí Curieových, v popředí Čechův most, foto z roku 1935
Zdroj: Bečková (2003a)

Českém vysokém učení technickém (viz Obr. 51). Přes ulici pak studují budoucí právníci Univerzity Karlovy v budově z let 1924 - 1931 stojící na náměstí Curieových. Již od zmíněné konzervatoře však lze sejít k vodě na náplavku či se procházet po zvýšené nábrežní zdi. Tato náplavka (později spíše cestička podél řeky) vede téměř k Rohanskému ostrovu. Naproti Právnické fakultě stojí brutalistický hotel InterContinental z let 1964-1978 (viz Obr. 53). Hned za ním je další hotel – Prezident (viz Obr. 56), který prošel přestavbou z novoklasicistního hotelu (viz Obr. 57). V těchto místech také stály kdysi Olbramovické mlýny, avšak po povodních v 15. století již nebyly obnoveny. (Dudák 2011)

Z náměstí
Curieových vede
Čechův most pod
Letenskou pláň
(viz Obr. 54), který
je se svými nece-
lými 170 metry



Obr. 56: Dnešní Hotel Prezident, stejná
budova jako vedle
Foto: D. Fialová (2016)



Obr. 57: Dům Svazu architektů a inženýrů,
foto z roku 1966
Zdroj: Bečková (2003a)

nejkratším pražským mostem (Čáslavský, Vantuch 2005f). Nahradil přívaz mezi lety



Obr. 55: Stále funkční
limnigraf Na
Františku
Foto: D. Fialová (2016)

1905 a 1908. Vznikl pod vedením inženýra Jiřího Soukupa v délce 169 metrů. Od mostu dále po proudu pak v jednu chvíli zajímavě vedou tři komunikace souběžně – podbřežní náplavka, Dvořákovo nábreží jakožto hlavní třída a za ní ještě vedlejší ulice Na Františku. I v těchto místech, jako snad všude, se překládal materiál či skladovaly sanytrové haldy. V těchto místech se také nachází elegantní limnigraf (viz Obr. 55), který stále funguje na rozdíl od toho výtoňského. Přesnost měření je zde velmi vysoká díky hluboké šachtě.



Obr. 58: Stavba nábreží Na Františku u Anežského kláštera, na obrázku Transporthaus, vstup do kláštera a několik činžovních domů, foto z roku 1912
Zdroj: Bečková (2003a)



Obr. 59: Nábreží Na Františku dnes, v pozadí Anežský klášter a Ministerstvo průmyslu a obchodu
Foto: D. Fialová (2016)

Ulice Na Františku či stejnojmenná oblast patřila převážně chudině. Byly zde proto vybudovány dva kláštery (Dudák 2011).



**Obr. 60: Zbylá část Staroměstského nábreží, vpředu
Občanská plovárna na levém břehu, foto z roku 1869
Zdroj: Wirth (2003)**

Z jednoho je dodnes fungující nemocnice Na Františku (viz Obr. 58). Původně zde v 18. století bylo 108 lůžek pro muže i ženy. Konaly se zde také první veřejné výukové přednášky anatomie. Tím druhým místem pak je Anežský klášter. Ten byl založen roku 1231 králem Václavem I., kterého donutila

jeho sestra svatá Anežka, která sem přivedla klariský řád a stala se jeho první matkou představenou. Z původně chudinské čtvrti (viz Obr. 60) se tedy díky asanaci, která skončila v roce 1986, stalo kulturně významné centrum. Dnes zde má jedno ze sídel i Národní galerie se svým středověkým, českým uměním. Další budovou stojící na nábreží je Ministerstvo průmyslu a obchodu z let 1925 – 1926 (viz Obr. 59), které již leží na hranici katastru Starého a Nového Města (Čáslavský, Vantuch 2005f; Dudák 2011). Tato část nábreží s sebou nese další zajímavou funkci. V případě velké sněhové kalamity se z důvodu průjezdnosti komunikací pro vozy IZS či zásobování používá pro skladování sněhových hald. Tyto haldy pak postupně odtávají a odtékají řekou. Údajně se jedná o naprosto bezpečný proces, který neznečistí vodní tok. Nesmí se však haldy s technickou solí házet rovnou do řeky (Česká televize 2010).

4.1.10 Nové Město II. část

V těchto místech se svého času v 10. století objevovaly první stavby v osadě Poříčí, později přejmenované na Petrskou čtvrť podle svatého Petra, kterému zde byl zasvěcen kostel. Zdejší pobřeží bylo velmi členité, se spoustou ostrovů, u jejichž ramen byly četné mlýny. Voda proudila značně ve „vnitrozemí“ dnešní Prahy. Dnes tudy vede nábreží, které pohltilo všechny zdejší ostrůvky a mlýny. Společně s náplavkou, na které vede cyklostezka A2, došlo k výstavbě této části v letech 1910-1919. V této části se také nachází Štefánikův most. Jeho předchůdcem byl most Císaře Františka Josefa I. Vedla po něm i dvoukolejná koňská dráha. I přes četné rekonstrukce však jeho stav nebyl dostatečný vzrůstajícímu ruchu velkoměsta. Bylo tedy rozhodnuto o jeho rozebrání a stavbě nového mostu. To se stalo mezi lety 1941-1951. Na nový most pak navazuje Letenský tunel, o němž se píše v kapitole o levém břehu. Nedaleko předmostí Štefánikova mostu se pak nacházelo několik lázeňských objektů, z nichž poslední fungovaly až do roku 1940. V těchto místech se nejspíše nacházel i nejstarší a nejdelší pražský jez – Novomlýnský. Spolu s Helmovským jezem, který ležel nedaleko po proudu byl zrušen v letech 1907-1912 a nahrazen jezem novým. (Čáslavský, Vantuch 2005f; Dudák 2011)



Obr. 61: Novomlýnské mlýny mezi bývalými ostrovy
Zdroj: Wurmser (1830)

Daleko od dnešního břehu stojí vodárenská věž nazývaná Novomlýnská. Dříve to bylo malý kousek k vodě, pouze o jeden dům, kterým nebylo nic jiného než Novomlýnská vodár-

na s lednicí, kde se schraňovaly ledy, zachycené v proudu Vltavy. Ve vnitrobloku v okolí Nových mlýnů se dodnes dochovalo několik částí tehdejších mlýnů nebo alespoň obytných částí (viz Obr. 61). Lze jmenovat Vávrův dům, do kterého bylo umístěno Poštovní muzeum. Dále se dochovaly části Dietzova mlýna nebo Vlkovy lázně s rybářskými, sádkami. Zde byla na krátkou dobu zřízena i útulna pro bezdomovce. Za zmínku stojí i Ebrova lázeň, která vybíhala do tehdejšího koryta postavena na dřevěných kůlech. Dnes by stál zhruba v místech světelná křižovatky u předmostí (Dudák 2011). Nacházelo se zde tedy velké množství malých ostrůvků - Primátorský, Jerusálémský, Papírnický, Rohanský a několik bezejmenných (viz Obr. 62). Ostrovům se však věnuje zmíněná diplomová práce autorky Steyerové (2014) s důrazem kladeným právě na ostrovy.



Obr. 62: Sestava bývalých ostrovů a starých říčních ramen
Zdroj: vlastní vektorizace, ČÚZK (2017); (ML-195?, ČL-183?, ZL-193?)

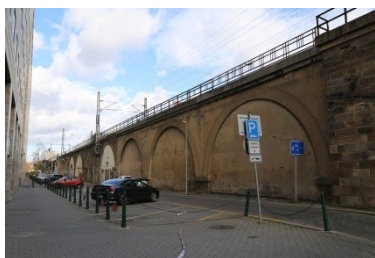
Když proud Vltavy urazí další stovku metrů, narazí na druhý pravobřežní hotel - Albatros, který zde kotví od roku 1968. Za nábřežím Ludvíka Svobody se dříve nacházely ubikace, které nejprve sloužily vojákům, pak je využívali skauti. Na krátkou dobu zde byl vystavěn vysokoškolský sportovní areál. Díky četným bývalým ostrovům a zátokám se ještě dnes mezi bloky budov vyskytují názvy jako například oblast V tůních. Údajně zde v okolí Babáčkovy nebo Svobodovy tůně žilo velké množství ryb. Ve velké oblibě měli zdejší zátoky také koželuzi a další řemeslníci jako valcháři, barvíři. Stávala zde svého času také výrobna na hedvábné rybářské pruty. Pravobřežní komunikace podruhé během své cesty mizí pod zemský povrch, když se před magistrálou od roku 1980 noří do Těšnovského tunelu (lidově nazývaný „Husákovo ticho, podle tehdejšího předsedy KSČ a prezidenta). Nad tunelem směřuje k Vltavě svým průčelím budova Ministerstva dopravy ČR, bývalý Ústřední výbor Komunistické strany Československa. Hned vedle budovy sídlí Ministerstvo zemědělství ČR. Jeho průčelí však směřuje na oblast Těšnova. Na Těšnově stálo jedno z nejkrásnějších vlakových nádraží v Evropě. V 70. letech však stavba musela ustoupit Severojižní magistrále, takže zde přestaly jezdit vlaky. V roce 1985 místo plánované rekonstrukce došlo k jejímu totálnímu odstřelení. (Dudák 2011)

4.1.11 Karlín

Na břehu Karlína se rozprostírala osada Špitálsko (pojmenovaná dle špitálu svatého Františka z 13. století), která byla rozdělena později novoměstskými hradbami. Jednalo se o velmi často zaplavované území, proto však bylo úrodné. Pěstovala se zde velká škála odrůd zeleniny. Kvůli častým záplavám také cena pozemků nedosahovala výše jako v jiných částech blízko řeky. Právě tato oblast byla jádrem rozvoje průmyslu v devatenáctém století. Vzhledem k vývoji vltavských břehů v Karlíně je popis zdejších změn asi největší na celém toku. Jak již bylo zmíněno, zanikly v této oblasti četné osady, kterým se však tato práce věnovat nebude. (Dudák 2011)



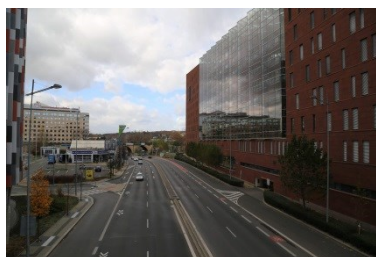
Obr. 63: Hotel Hilton
Foto: D. Fialová (2016)



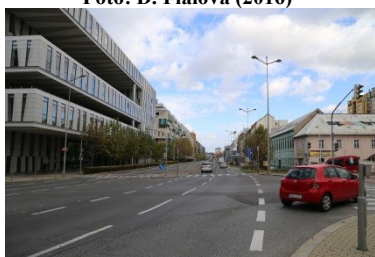
Obr. 64: Negrelliho viadukt nad zasypáním ramene
Foto: D. Fialová (2016)



Obr. 65: Cyklostezka s novostavbami
Foto: D. Fialová (2016)



Obr. 66: Rohanské nábřeží směrem k Hiltonu
Foto: D. Fialová (2016)



Obr. 67: Rohanské nábřeží směrem k Invalidovně
Foto: D. Fialová (2016)

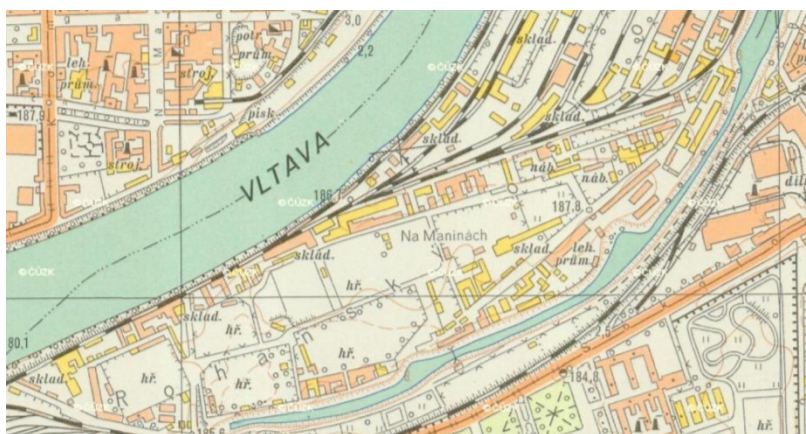


Obr. 68: Některá místa na revitalizaci stále čekají
Foto: D. Fialová (2016)

Původní pobřežní komunikace dnes nese jméno Pobřežní, dříve Špitálská.

V roce 1991 však došlo k rozšíření komunikace ležící blíže toku, která byla přejmenována na Rohanské nábřeží (viz Obr. 66), přestože většinou své délky u toku neleží, ale leží až ve druhé řadě. Průběh této ulice však věrně kopíruje původní rameno řeky, které tudý vedlo až do svého zasypání. V této oblasti pak nelze opomenout dvě křížení řeky. Prvním po proudu je Hlávkův most. Nejprve zde stál provizorní Jateční most, který byl nahrazen železo-betonovým mostem z let 1909-1912. Na přelomu 50. a 60. let prošel most přestavbou. Ač se kolemjdoucím na první pohled nemůže most jevit jako esteticky významné dílo, skutečně tomu tak je. Vyskytuje se zde několik kulturně cenných soch, které představují bývalé primátory Prahy. V těsné blízkosti mostu je necitlivě umístěná stavba hotelu Hilton (viz Obr. 63), za kterým hned je druhý zmíněný most – Negrelliho viadukt. Ten vede i nad úrovní velké části Karlína, protože tehdy bylo koryto často zaplavováno a vedla zde již zmíněná ramena Vltavy (viz Obr. 64). Vznik mostu se

datuje do let 1846-1850 a jedná se tak o druhý nejstarší dosud stojící pražský most, nutno podotknout že jde o nejstarší železniční most. Jednalo se o evropsky velice významnou stavbu, která byla až do roku 1910 nejdelším železničním mostem. Některé pilíře mostu stály na bývalých ostrovech, než byly sjednoceny do celistvé pevniny. Ze zmíněných průmyslových podniků byla asi největším počinem tiskárna kartounu, která však byla roku 1810 přestěhována na Smíchov. Několik řádků je nutné věnovat Rohanskému ostrovu, který jak není zřetelné z jeho názvu, již není ostrovem. Nejednalo se nejprve o velký ostrov – vedl zhruba od dnešní Vítkovy po Šaldovu ulici. V 19. století byl již spojen s ostrovem Jeruzalémským. (Čáslavský, Vantuch 2005f; Jungmann 2010; Dudák 2011; Jungmann 2014; Fialová, Steyerová, Semotanová 2015)



Obr. 69: Zbytky vltavského ramena s Karlovským přístavem před definitivním dosypáním, překladové nádraží a železniční vlečky
Zdroj: ÚSGK (1953)

Ostrov má bohatou historii, co se jeho využívání týká. Nejprve se jednalo o vyhledávané výletní místo. To se změnilo se stavbou železniční dráhy, kdy zde bylo vybudováno přecladiště, seřadiště a náklado-

vé nádraží (viz Obr. 69). Po jeho zrušení v roce 1972 došlo k odcizení ostrova od ruchu města. Místo tak začalo chátrat, vznikaly zde černé skládky a došlo až k odsunutí místa na seznam periferních oblastí (viz Obr. 68). Po revoluci 1989 došlo k rehabilitaci oblasti. Bylo zde vystavěno několik citlivých výškových budov, které odstíní klidný břeh, po kterém vede cyklostezka od rušné ulice Rohanské nábřeží (viz Obr. 65). Zbylá obnovená část byla přestavěna na golfový resort a další sportoviště (viz Obr. 71). Některá místa však na svou regeneraci stále čekají (Čáslavský, Vantuch 2005f; Dudák 2011; Fialová, Steyerová, Semotanová 2015). Tyto výškové budovy však sebou přinášejí zajímavý trend gentrifkace. Karlín patřil vždy spíše k periferním oblastem, ale s vybudováním luxusních bytů a kancelářských prostor (viz Obr. 67) si sem nastěhoval spoustu nového, převážně mladého obyvatelstva, které sem přirozeně nepatří. V mnoha případech se pak jedná dokonce o cizince. Tento jev se ve svém negativním významu tedy může chápat jako vysídlení původních obyvatel na úkor cizích, často právě zmíněných cizinců, což

může lokálně způsobovat problémy. S podobným jevem se setkává i oblast okolo holešovického přístavu (Ouředníček, Ilík 2007; Machala 2013).



Obr. 70: Oblast bývalého Karlínského přístavu, dnes kompletně zasypano
Zdroj: vlastní vektorizace, ČÚZK (2017)
(ML-195?, ČL-183?, ZL-193?)



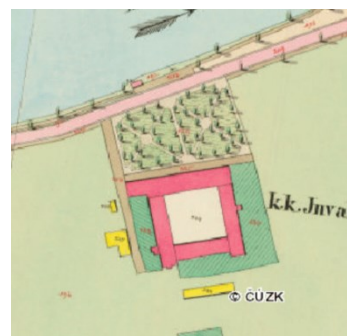
Obr. 71: Golfový resort v oblasti Manín
Foto: D. Fialová (2016)



Obr. 72: Technická budova Karlínského přístavu
Foto: D. Fialová (2016)

k zasypaní celého přístavního ramene a smazání Rohanského ostrova z mapy. U zasypaného ramene také leží malá část z původního záměru Invalidovny (viz Obr. 73), kterou nechal na konci 18. století vybudovat Dietzenhofer. V její blízkosti nějaký čas (1823-1896) fungovala střelnice, nedaleko odtud pak vzniklo první dostihové pražské závodíště (1839). Poslední karlínskou nábřežní částí je areál bývalé Rustonky (viz Obr. 74), což je jeden z nejstarších pražských průmyslových areálů. V letech 2007 a 2008 byla většina areálu

Významným pobřežním místem byl zajisté Karlínský přístav, který vznikl po vyhlášení svobodné plavby až do Hamburku roku 1821. Vltavské rameno (viz Obr. 70) zde nabízelo velmi vhodné řešení – bylo 66 metrů dlouhé, až 29 metrů široké, ale největší výhodou bylo, že v zimě téměř nezamrzalo a lodě s nízkým ponorem v něm byly chráněny před velkou vodou (Jungmann 2010). Na tehdejší pobřežní ulici byla velká spousta jeřábů. Ročně zde bylo odbaveno několik stovek lodí. Vyskytoval se zde také zvýšený počet hospod a dalších přístavních budov pro pracujících dělníky a námořníky (viz Obr. 72). Přístavnímu ruchu přispívali také četní emigranti, kteří mířili přes Hamburk dále do Ameriky. Sláva tohoto přístavu vadla od přebudování holešovického meandru ve 20. letech 20. století, což šla ruku v ruce s budováním libeňského a holešovického přístavu. Nedlouho poté došlo



Obr. 73: Invalidovna ležící na břehu řeky
Zdroj: Wurmser (1830)

srovnána se zemí. Z továrny pocházel mj. i slavný parník Praha. Developerská společnost zde postaví moderní kanceláře a obchody (Čáslavský, Vantuch 2005g; Dudák 2011; Švec 2014).



Obr. 74: Areál bývalé Rustonky v dobách její největší slávy
Zdroj: Švec (2014)

4.1.12 Libeň

Libeň byla velmi blízce spjata s průmyslem již od svých počátků. Velkou měrou tomu přispívala blízkost řeky a vznik zdejšího přístavu. Další charakteristikou této městské části jsou časté záplavy. Nejedná se však pouze o Vltavu, která si hledá své původní koryto, ale také jeden z největších pražských potoků – Rokytku, která zde má své ústí



Obr. 75: Židovské ghetto na nábreží tehdejšího koryta, foto z roku 1924
Zdroj: Bečková (2003b)

do jednoho zasypaného říčního ramene. Do Libně se dostává dřívější nábrežní ulice Voctářova, která pokračuje z Rohanského nábreží. Z této ulice vede odbočka do Holešovic – Libeňský most, svého času nejširší pražský most. Vedl zde původně dřevěný provizorní most, který sem byl přenesen od Národního divadla, kde sloužil jako provizorium mostu Legií. Po překřížení s Libeňským mostem se Voctářova ulice dostává k odbočce do Koželužské. Jak již název napovídá, bydleli zde řemeslníci živící se touto činností využívající právě řeku a potok. V této části také žila početná židovská komunita (viz Obr. 75). Důvodem bylo vystěhování všech židů z Prahy na základě dekretů Marie Terezie. Část se jich vrátila do města po tolerančním patentu Josefa II. Výhodná poloha židovského ghetta na břehu řeky umožňovala řemeslnou a později i průmyslovou výrobu (odtud ulice Koželužská a další). Nejhorším pro zdejší židovské ghetto však přirozeně byla II. světová válka, kdy došlo k deportaci velké většiny zdejších obyvatel. Drtivá většina obydlí byla zpustlá, protože se o ně neměl kdo starat. Došlo tak k jejich stržení nebo zasypaní starého židovského hřbitova ze 16. století. Zajímavostí je, že náhrobní kameny jsou stále ukryty pod zemí. Dnes z původní zástavby nezůstal prakticky žádný dům. (Čáslavský, Vantuch 2005g; Semotanová a kol. 2006)

Délka pobřeží byla umělými zásahy do zdejšího koryta značně zvýšena. Svůj díl na tom má i Libeňský ostrov, z kterého je již jen poloostrov. Ten vznikl společně s okolními menšími nánosy ve vltavském meandru. Velkými zásahy byly také stavby přístavů a překladišť či při stavbě železniční vlečky. Při přípravách místního přístavu došlo k zasypaní ramene u málo známého Kubešova ostrova, na jehož rameni ležel i významný Löwitův mlýn (Dudák 2011). Tento mlýn cca z roku 1530 leží na dnes již zasypaném rameni Vltavy a mimo jiné sloužil i jako vodárna pro blízké okolí. Hned

vedle mlýna se nacházel bývalý pivovar, pila či továrna (Jungmann 2010). Přístav byl zbudován v letech 1893-1896 a byl rozdělen na dva bazény – východní a západní. Jeden byl vyhlouben v původní libeňské pevnině, druhý pak na místech bývalého Kubešova ostrova (Dudák 2011). Velký Libeňský přístav byl dostavěn po velké povodni roku 1895. Využilo se starého mlýnského ramene u Rokytky. Hloubka přístavu byla 1,8 metru a tvořila ho dvě ramena dlouhá 178 metrů. Chránila ho 430 metrů dlouhá hráz, po které měly jezdit vlaky Rakouské severozápadní dráhy, k tomuto napojení však nikdy nedošlo, protože přístav nebyl využíván tak, jak se očekávalo (Jungmann 2010), přestože nejprve přístav velmi prosperoval. Jeho sláva postupně uvadala se stavbou protějšího Holešovického přístavu. Největším zásahem do koryta byla již zmíněná holešovická úprava ve 20. letech 20. století (viz Obr. 76). Za první republiky zde byla zřízena dětská farma, pro výchovu pražských dětí manuálním pracím. Poloostrov v této době sloužil také k rekreaci. Nacházely se zde vodácké klubovny, tenisové dvorce nebo zahrádkářské kolonie. Pozůstatky po těchto aktivitách jsou patrné dodnes, nicméně velká část ostrova je vnímána jako periferie kvůli četným autobazarům či bazarům s nábytkem, nicméně alespoň oblast bývalého přístavu se pomalu přeměňuje a revitalizuje (Dudák 2011). Vzniká zde privátní rezidenční čtvrť se soukromou marínou a několika kancelářskými budovami s celkovým názvem DOCK (viz Obr. 77), který pojmenovává i jednotlivé etapy přeměny (DOCK A, DOCK B atd.) (CRESTYL real estate s.r.o. 2017).



Obr. 76: Regulace koryta Vltavy ve 20. letech 20. století, foto před 1926

Zdroj: Bečková (2003b)



Obr. 77: Revitalizovaná oblast Libeňského přístavu
Foto: J. Brabec (2017)

Zmíněný největší regulační zásah do toku se datuje mezi lety 1923-1929. Došlo k zásadním změnám pobřeží nejen na libeňské straně, ale také na protějším holešovicko-bubenečském nábřeží. Došlo k zásadnímu posunu řečiště, a sice západním směrem. Vodní tok si cestu zkrátil o celých 1100 metrů. V této přestavbě došlo ke zmíněnému spojení Rohanského a Libeňského ostrova. Taktéž došlo k zasypání koryta vedoucího ke Karlínskému přístavu a jednoho bazénu, takže z východního se stal bazén západní,

ke kterému později přibyl nově vybudovaný východní bazén. Na konci dnešního Libeňského ostrova vyčnívá dlouhý úzký výběžek, který byl uměle dobudovaný, nicméně východně od něho proudí vody nejstarší částí koryta, místní část se také proto nazývá Stará plavba (Dudák 2011). Na onom výběžku byla umístěna opravna lodí, nedlouho poté byla přemístěna do jednoho z částečně zasypaných ramen Vltavy. Důvodem vzniku doků byla prudce vzrůstající výstavba nových nábřeží v začátcích ve 20. století, která vedla ruku v ruce se stoupající poptávkou po plavidlech kotvených u břehů těchto nábřeží a tato plavidla potřebovala údržbu (Broncová 1996b). Loděnice v Libni byla přestavěna z nepoužívaného libeňského přístavu. Výstavba byla prováděna v souvislosti s celkovou regulací toku Vltavy (viz Obr. 80). Výroba v loděnici skončila v devadesátých letech a areál bohužel stále hledá nové možnosti využití (Jungmann 2010). Na stejném výběžku se až dodnes však dochovala významná zahrádkářská kolonie (viz Obr. 79), a to přesto, že si prošla několika velkými povodněmi, největší pak roku 2002. Jedná se o nejstarší kolonii v Praze. Cizinci, kteří se zde ocitnou, nemohou

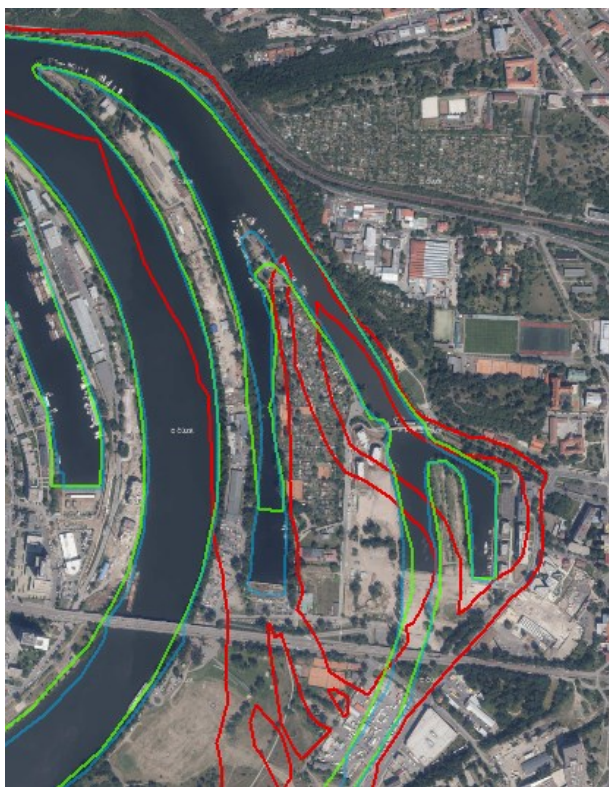


Obr. 78: Lanové centrum na Libeňském ostrově
Foto: D. Fialová (2016)



Obr. 79: Pohled do zahrádkářské kolonie na Libeňském ostrově
Foto: D. Fialová (2016)

uvěřit, že se stále nacházejí v Praze. I místní si občas připadají jako na venkově. Proto by toto cenné území mělo být v budoucím územním plánu zachováno, protože dle autora je lokalita mnohem lépe využita takto než několika kancelářskými budovami (Machala 2013). V posledních letech se dokonce čím dál tím více oblast otevírá veřejnosti a probouzí se k životu. Vzniklo zde lanové centrum (viz Obr. 78), pořádají se zde dětské příměstské tábory. MČ Praha 8 (2015) zmiňuje i sociální přínos kolonie, kdy se nejedná jen o pěstování ovoce a zeleniny, ale hlavně o komunitní setkávání a interakci občanů.



Obr. 80: Zásadní změny hlavního koryta u Libně, bývalá přístavní ramena a ostrovy
Zdroj: vlastní vektorizace, ČÚZK (2017)
(ML-195?, ČL-183?, ZL-193?)

program. Hned za mlýnem se dnes rozprostírají Thomayerovy sady. Z těchto sadů dále pokračuje pobřežní cyklostezka, než se k ní po několika metrech připojí i Povltavská ulice, která prochází pod strmou strá-



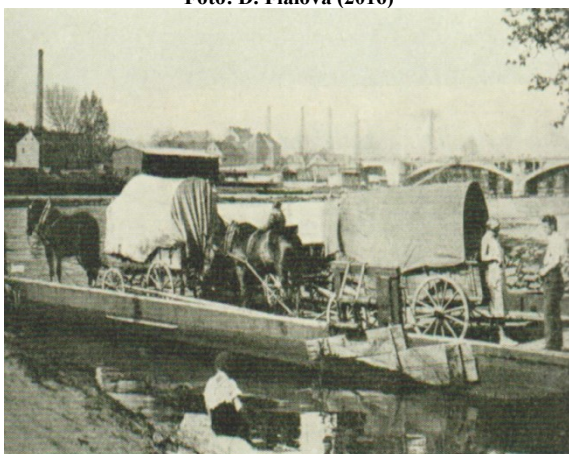
Obr. 81: Rekreační oáza na libeňském pobřeží pod Bílou Skálou kolem roku 1946
Zdroj: Jungmann (2010)

ní, na jejímž vrcholu se nachází několik bývalých viničních usedlostí (Rokoska, Bulovka či Kuchyňka). Tento skalní ostroh je nazýván Bílá Skála. Jedná se o významnou lokalitu z pohledu rostlin a živočichů. Zajímavostí je, že skála dříve sloužila jako cvičný terč dělostřelectvu. Stará Povltavská ulice, kterou dnes tvoří část dnešní pobřežní Povltavské ulice k Elsnicovu náměstí, tvořila dříve takřka celé libeňské pobřeží. Jednalo se převážně o rekreační oblast (viz Obr. 81). Rybařilo se zde, koupalo či procházelo. Nacházely se zde četné výletní restaurace. (Jungmann 2010; Dudák 2011)

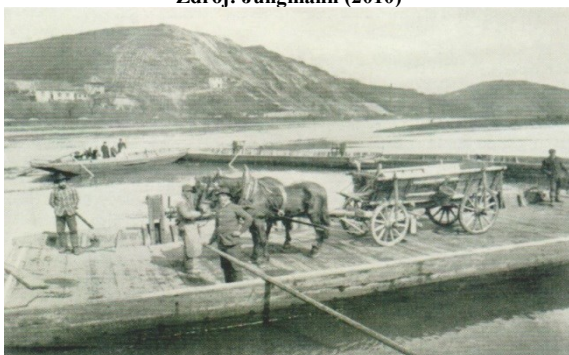
Voctářova ulice dále pokračuje směrem na Elsnicovo náměstí, na kterém se nachází proslulý Libeňský zámek, přebudovaný Rudolfem II. z lovecké tvrze. Hned u něho stojí bývalý pivovar. Na dohled k Rokytce v ulici U Českých Loděnic se pak nachází jmenovaný Löwitův mlýn. Ten dlouho dobu patřil Starému Městu a jednalo se o jeden z největších mlýnů. Před regulací toku stál u vltavského ramene, jeho náhon byl hranicí židovského ghetta. Dnes již tudy proudí vody Rokytky. Po katastrofálních povodních roku 2002 byl mlýn opraven a dnes nabízí bohatý kulturní



Obr. 82: Holešovická železniční přeložka
Foto: D. Fialová (2016)



Obr. 83: Přívoz v oblasti Pelc - Tyrolka, v pozadí stavba Trojského mostu, foto z roku 1925
Zdroj: Jungmann (2010)



Obr. 84: Stejný přívoz jako Obr. 83, foto z roku 1909
Zdroj: Jungmann (2010)



Obr. 85: Památník boje proti nacismu
Foto: J. Brabec (2017)

Nyní skrz skálu vede železniční tunel, který je napojen na železniční most – Holešovickou železniční přeložku (viz Obr. 82), která ulevila přetíženému Negrelliho viaduktu roku 1980. Hned po několika metrech se pobřežní cyklostezka po minutí železničního mostu musí sklonit před dalším mostem, kterým je most Barikádníků (Dudák 2011). Spojení s druhým břehem nejprve usnadňoval přívoz v oblasti Pelc- Tyrolka (viz Obr. 83 a Obr. 84). Tento přívoz byl zrušen právě kvůli budování mostu Barikádníků (dříve Trojský). V 60. letech zde bývalo také přístaviště motorových člunů, které vozily návštěvníky do zoologické zahrady. V této oblasti se nacházelo početné množství vinic a zahrad a také vyhledávaná hospůdka Pelc. Ta byla spolu s vedlejší usedlostí zbořena s přestavbou mostu Barikádníků. Celkový ráz zdejší poněkud venkovské krajiny byl změněn s výstavbou vilové čtvrti během první republiky, ale hlavně se stavbou severojižní magistrály (Jungmann 2010). Původně se zdejší most jmenoval Trojský a byl zkonstruován v letech 1926-1928. Na památku obrany Prahy před nacisty (viz Obr. 85) byl přejmenován na most Barikádníků. Tento most však nevyhovoval rostoucí dopravě, proto o několik stovek metrů po proudu byla vybudována provizorní láv-

ka pro tramvajovou dopravu. Ani tato úleva však mostu nestačila, došlo tak k totální přestavbě. Dnešní most tedy je z roku 1980. Hned za mostem se nachází tenisový areál, za kterým se Vltava dělila před zaniklým Holešovickým ostrovem (viz Obr. 86). Ze severu byl oddělen Povltavskou ulicí, která vedla těsně v jeho blízkosti, až k osadě u Rybáře, která sousedí s Trojským zámčkem. Na tomto ostrově sadaři a zelináři pěstovali různé plodiny v rozlehlých zahradách. Dnes se zde nacházejí sportovní areály a kempy, ale hlavně zde má zázemí sportovní kanál. Ostrov zanikl s výstavbou Trojského zdymadla na přelomu 19. a 20. století (Čáslavský, Vantuch 2005g; Dudák 2011).



Obr. 86: Bývalé rameno okolo Holešovického ostrova
Zdroj: vlastní vektorizace, ČÚZK (2017)
(ML-195?, ČL-183?, ZL-193?)

4.1.13 Troja



Obr. 87: Trojský most
Foto: D. Fialová (2016)



Obr. 88: Pozůstatky po napojení "Rámusáku" na protilehlý břeh, dnes vyhlídka na řeku
Foto: J. Brabec (2017)



Obr. 89: Závodní trať pro vodní slalom na Trojském jezu
Foto: J. Brabec (2017)



Obr. 90: Průčelí Trojského zámku od nábreží Vltavy
Foto: J. Brabec (2017)

Prostory se sportovními zařízeními však již náleží městské části Troja. Jednalo se původně hlavně o osadu sadařů, zahrádkářů a vinařů. Stojí zde však jedna z nejvýznamnějších staveb z barokního období – Trojský zámek. Hned na začátku katastru se nachází nový Trojský most otevřený roku 2014 (viz Obr. 87), na který byla převedena tramvajová dráha z provizorní lávky zvané Rámusák (viz Obr. 88), která byla zbourána (Dudák 2011). Jančar (2013) doplňuje, že provizorium sloužilo déle, než se očekávalo. Prvně po něm přešla tramvaj již v březnu roku 1981, poslední pak slavnostně 7. října 2013. Ještě před hlučnou lávkou Vltavu překlenula na čtyři roky první provizorní tramvajová lávka (1977-1980). Pobřežní komunikace se nazývá Vodácká, což je charakteristické pro zdejší oblast, v které se nachází sportovní kanál pro vodní slalom (viz Obr. 89), který byl vytvořen s původním záměrem jako vorová propust', často však sloužil i k radovánkám místní mládeži. Ten byl vybudován společně s rekonstrukcí Trojského jezu v letech 1974-1979. Původní jez zde zdvíhá řeku již od roku 1902 (Čáslavský, Vantuch 2005g; Dudák 2011). Nedaleko kanálu také nalezneme loděnici UK se zahradní restaurací či basebalové a softballové hřiště.



Obr. 91: Poslední dochované peřeje na Vltavě v Praze
Foto: J. Brabec (2017)

Dalším křížením řeky je Trojská lávka vedoucí z Císařského ostrova k Trojskému zámku vybudována na místě provizorního pontonového mostu v letech 1981-1984. U zámku se nachází bývalá osada Rybáře, která dříve ležela na břehu vltavského ramene. Tato osada málem zmizela z povrchu zemského kvůli megalomanským plánům vlády

bývalého režimu a výstavbu luxusní ocelovo-skleněné diplomatické čtvrti, nicméně po roce 1989 došlo k zastavení tohoto projektu a vyhlášení městské památkové rezervace. Za lávkou se pobřežní cesta opět jmenuje Povltavská. V těchto místech kolemjdoucí mohou spatřit poslední dochované vltavské peřeje v Praze (viz Obr. 91). Dominantou tohoto místa však je Trojský zámek (viz Obr. 90). Barokní vila dle italské předlohy z let 1679-1685 měla nabízet panovníkovi odpočinek v době lovu, protože přes řeku ležící Královská obora žádný takový letohrádek nenabízela. K zámku navazuje i italská zahrada s kruhovým stříhaným bludištěm. (Čáslavský, Vantuch 2005g; Dudák 2011)



Obr. 92: Původní Trojský ostrov s ramenem procházejícím územím dnešní zoologické zahrady, vpravo na snímku zahrady Trojského zámku

Zdroj: vlastní vektorizace, ČÚZK (2017)
(ML-195?, ČL-183?, ZL-193?)

Ihned naproti zámku je hlavní vstup do zoologické zahrady. Zahrada byla značně poškozena při povodni roku 2002, avšak mělo to v důsledku pozitivní vliv na její směřování, došlo ke vzniku mnoha hodnotných pavilonů. Dnešní zoo (hlavně tedy její spodní část) leží na původním Trojském ostrově, jehož severní rameno však později vysychalo (viz Obr. 92). Dnes je koryto částečně obnoveno kvůli expozici vodního

ptactva. Na konci areálu zoo se nacházejí také dva pozoruhodné rondokubistické dřevěné Gočárovy domky. Než se k nim však řeka dostane, mívá bývalý Trojský pivovar, který ukončil výrobu roku 1895 kvůli zničující konkurenci pivovaru Holešovického. O kousek blíže korytu pak stojí ještě Trojský mlýn, který svému poslání sloužil velmi dlouho, avšak roku 1845 byl přestavěn na sýpku. Na konci zoologické zahrady se zhruba



Obr. 93: Přístaviště přívozu P2 na pravém břehu
Foto: J. Brabec (2017)

ba nacházelo ústí do hlavního koryta řeky (viz Obr. 94). Až dodnes zde stojí usedlost Bosna (viz Obr. 95), kde stával do 50. let velmi navštěvovaný hostinec, kolem kterého se rozprostírala dnes již zaniklá domkářská kolonie. Po několika stovkách metrů se pěší mohou dostat na druhý břeh pomocí dalšího přívozu (viz Obr. 93). Ten se nachází v oblasti nazý-

vané Podhoří, kterou prochází jediná ulice. Na konci této malé osady se tato ulice spojuje s nábřežní cyklostezkou a opouští katastrální území Troji. (Dudák 2011)



Obr. 94: Pohled směrem na ZOO, kde bývalo ústní rameno okolo Trojského ostrova a Císařský ostrov dnes
Foto: D. Fialová (2016)



Obr. 95: Oblast dnešní ZOO s Císařským ostrovem, hostinec Bosna u břehu, foto kolem roku 1925
Zdroj: Bečková (2004)

4.1.14 Bohnice

Poslední městskou částí na pravém břehu Vltavy jsou Bohnice. Na tomto břehu se tyčí jedna z nejcennějších přírodních lokalit – přírodní rezervace Podhoří. Tato rezervace má za úkol chránit proterozoické břidlice a žíly proterozoických vulkanických hornin (viz Obr. 96). Na konci rezervace se nachází pobřežní usedlost Tříkrálka. Hned u ní si pěší mohou naposledy přejet pomocí přivozu koryto řeky. Nedaleko za přívozem pak našla domov opuštěná zvířata v útulku. Zde Vltava obtéká další významnou lokalitu Přírodní památce Zámky, která je Čimickým potokem rozdělena na dvě části. Při jeho ústí do Vltavy byla zbudována roku 1870 továrna na výrobu dynamitu. Po I. světové válce však jeho význam klesl, továrny tak byly využívány jako muniční sklady. Dnes areál chátrá. Dále již Vltava opouští Hlavní město Prahu. (Dudák 2011)



Obr. 96: Strmá skalní stěna Přírodní památky Podhoří
Foto: J. Brabec (2017)

4.2 Levý břeh

4.2.1 Zbraslav

Levý břeh Vltavy začíná v Praze 5, kde naproti Vranému nad Vltavou je osada Strnady. Ani zde se z historického pohledu průběh koryta příliš nezměnil. Oproti císařským otiskům došlo jen k narovnání toku (Wurmser 1830). Hned na okraji pražského katastru se nachází bývalá zotavovna, založená roku 1925, ve které je dnes výzkumný ústav. Na dohled od zotavovny ležela cihelna, okolo které byla osada založena. První významnou dominantou břehu je zajisté zbraslavský kamenolom (viz Obr. 97), jehož těžba je slyšet a cítit v pozoruhodné vzdálenosti. Na začátku těžby kolikrát létaly kusy kamení až na druhý břeh. Začínalo se těžit již u komunikace vedoucí do Davle, nicméně dnes již ubyl na úkor přírody značný kus kopce. Od roku 1929 se zde těží se převážně spirit, který se přidává do betonových či asfaltových směsí (Čáslavský, Vantuch 2004a). Firmu vlastní společnost Kámen Zbraslav s.r.o., kterou do roku 2015 vlastnil rakouský vlastník, nicméně svůj podíl prodal, přestože produkce této firmy přesahuje padesátiprocentní podíl na české těžbě, většina pak právě v tomto lomu (BusinessLeader 2015).



Obr. 97: Kamenolom v současném stavu
Zdroj: vlastní vektorizace, ČÚZK (2017)
(ML-195?, ČL-183?)



Obr. 98: Říční hráz, vlevo leží mokřad pro chov ryb, vpravo rychle tekoucí Vltava
Foto: J. Brabec (2017)

Poté se již řeka dostává k samotnému intravilánu Zbraslavi, z něž řeku křižuje most Závodu míru (kapitola 4.1.1). Zhruba v těchto místech se nacházely proslulé říční lázně, které inspirovali spisovatele Vančuru k literární tvorbě (Dudák 2011), kdy reálného nájemce a plavčíka Šůru přejmenoval na Důru a nechal tak vzniknout proslulou novelu Rozmarné léto. Později je dokon-

ce majitel začal provozovat i na druhém břehu. Nebylo ojedinělé, že se zde občané mohli setkat s předními českými herci – Pištěkem, Rašilovem, Plachtou a dalšími. Láz-

ním se svého času říkalo Pražské Ostende (Čáslavský, Vantuch 2004a). V severní části zbraslavského břehu se nachází říční hráz (viz Obr. 98), která odděluje mokřad od hlavního koryta. Celá tato oblast společně s nedalekým dnes již slepým ramenem Berounky je chráněna v Přírodní památce Krňák (Dudák 2011). To lze jednoduše doložit na Císařských otiscích stabilního katastru, kde je rameno Berounky ještě průtočné (Wurmser 1830). Své útočiště zde vyhledává i přes nesnáze v podobě častých povodní jeden z předních českých kynologických klubů, a to již od roku 1951 (Český kynologický svaz ZKO Praha 5 - Zbraslav 2015).

Důležitým prvkem prakticky celého nábřeží od Kamenolomu až ke konci Zbraslavi, který dnes lemují ulici K Přehradám, se stala protipovodňová bariéra (viz Obr. 99). Ta byla postavena po katastrofální povodni roku 2002, k její kolaudaci došlo po částech v rozmezí let 2010-2014. Jedna část vede od kamenolomu po most Závodu míru, druhá pak od sjezdu z mostu postupně až k severnímu okraji, kde se nacházejí tenisové dvorce. Oproti původnímu plánu dvěstěleté ochrany stěna udrží pouze stoletou vodu. Stěna je tvořena prefabrikovanými panely, které jsou v průjezdech doplněny přenosnými mikropilotami, které se v době krize namontují. Severní část zdi je také významnou protihlukovou stěnou. (Zakládání staveb 2009; Králová 2012)



Obr. 99: Protipovodňová barieré v ulici K Přehradám
Foto: J. Brabec (2017)

4.2.2 Lahovice

Tato osada má velmi bohatou historii. Její nezpochybnitelnou významností je, že na jejím území se do Vltavy vlévá největší přítok – řeka Berounka. Lahovice byly právě touto řekou odděleny na dvě části – Lahovice a Lahovičky. Stalo se tak při poslední změně koryta. Důvodem byla opět povodeň jako u dalších případů nejvýraznějších změn. Tento soutok se tedy utvořil někdy v 18. století, protože došlo díky velkému množství ledových ker a dalším souvislostem k navýšení materiálu v korytě. Řeka si tak začala postupně hledat novou trasu, což se definitivně povedlo při povodni roku 1829, kdy se soutok ustálil na místě dnešního a z koryta vedoucího u Zbraslavského kláštera se stalo nejprve vedlejší rameno (viz Obr. 100),



Obr. 100: Průtočné rameno Berounky u Zbraslavského kláštera
Zdroj: Wurmser (1830)



Obr. 101: Oblast soutoku s Berounkou, dole lze vidět PP Krňák (bývalé rameno Berounky), dálniční křížení dálnic D4 a D0, zemědělské plochy – plánovaný městský park
Zdroj: vlastní vektorizace, ČÚŽK (2017)
(ML-195?, ČL-183?, ZL-193?)

později slepé neprůtočné kvůli povodni v roce 1872. Na soutoku také dříve vybíhala dělicí hrázka, která však se stavbou zdymadla Modřany zmizela v propadlišti dějin. Pro-

storu mezi bývalým a současným soutokem dnes dominuje obrovská plocha, zemědělsky využívána. Několik let už však je uvažováno o vytvoření sportovně-rekreačního areálu Radotínské laguny, které by byly přizpůsobené na časté povodně (viz Obr. 101). Jedná se o největší zátopové území v celém katastru Hlavního města Prahy (Dudák 2011). Dle Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy (2016) by na tomto místě měl vzniknout příměstský park spojující široké okolí soutoku Vltavy s Berouňkou, který by měl vytvářet několik hodnot, především rekreačních, přírodních a ekonomických, což by měla iniciativa Společně na Soutoku splnit pomocí spojení kompetencí a cílů dnes velmi rozdrobených správ jednotlivých částí a místních akčních skupin.

Tato přirozená ná-
chylnost k povodním ved-
la po každém vzedmutí
hladiny k rekultivaci bře-
hů. První protipovodňo-
vou zábranou bylo vysta-
vení silnice roku 1892 na
straně Lahovic. Zbraslav-
ská vrchnost dala nové
materiály na poničené
domy obyvatelům Laho-
vic, avšak dovolila jim



Obr. 102: Bývalý ostrov na ortofotu (vlevo) a Císařských otiscích (vpravo)
Zdroj: vlastní vektorizace, ČÚZK (2017), Wurmser (1830)
(ML-195?, ČL-183?, ZL-193?)

postavit si obydlí až za zvýšenou silnicí, aby se předcházelo podobným katastrofám (Augusta, Rázková 1997). Na katastru Lahovic se v jeho severní části nacházel ostrov (Wurmser 1830), který však na konci 19. století zanikl (viz Obr. 102). Dnes se na jeho území nacházejí sádky a golfové hřiště. Připlouvá sem také Přívoz P6 z druhého modřanského břehu. Do tohoto území se ještě počítá zázemí elektrárny na modřanském zdymadle včetně levobřežní sportovní propusti (Dudák 2011).

4.2.3 Velká a Malá Chuchle

Ač se jedná o dvě katastrální území, jejich vývoj je velice úzce spjat. Rozděleny byly až v roce 1922, kdy došlo ke vzniku Velké Prahy, nicméně jižní část, dnes nazývána Velká Chuchle byla připojena později, až v roce 1968. Při putování od jihu se nejprve za Strakonickou ulicí nachází dostihové závodiště, které bylo založeno roku 1906. O několik stovek metrů dále se nachází nešetrně vystavěné mimoúrovňové křížení ulic Strakonická a Mezichuchelská, které esteticky narušuje pobřežní nivu, po které stejně jako na druhém břehu vede cyklostezka,

tato s označením A1. Cyklostezka byla otevřena 21. září 2012, při příležitosti osmistého výročí Velké Chuchle (viz Obr. 103). Před stavbou zmíněného tahu Strakonická byla oblast Chuchle s Vltavou spjata mnohem více. Nacházely se zde i lázně, do kterých se jezdilo buď drožkami od Újezdské brány nebo častěji po vodě na lodičkách od Vyšehradu. Na konci Chuchle Vltavu křížuje vysoký Branický železniční most (kapitola 4.1.4), za kterým se stojí stráž Přírodní památky Barrandovské skály. Tato stráž dříve zasahovala až do říčního koryta, ale v dobách francouzského dobývání Prahy, přesněji roku 1742, byla tato bariéra okupanty prolomena (Dudák 2011). Broncová (1996a) uvádí, že první zmínky o zásahu do této skály však jsou již z roku 1741, kdy zde Francouzi vylámali zpevněnou cestu pro povozy.



Obr. 103: Základní kámen cyklostezky s textem „PAMÁTKA PLAVCŮM – VORAŘŮM – 21.9.2012 na jejich památku, MČ Praha Velká Chuchle k 800. výročí obce, Povodí Vltavy k otevření cyklostezky“
Foto: J. Brabec (2017)

dě na lodičkách od Vyšehradu. Na konci Chuchle Vltavu křížuje vysoký Branický železniční most (kapitola 4.1.4), za kterým se stojí stráž Přírodní památky Barrandovské skály. Tato stráž dříve zasahovala až do říčního koryta, ale v dobách francouzského dobývání Prahy, přesněji roku 1742, byla tato bariéra okupanty prolomena (Dudák 2011). Broncová (1996a) uvádí, že první zmínky o zásahu do této skály však jsou již z roku 1741, kdy zde Francouzi vylámali zpevněnou cestu pro povozy.

4.2.4 Hlubočepy

Barrandovská skála se táhne také přes další městskou část. Hned zkraje území zde došlo k vytěžení hornin a vznikl tak dnes již bývalý lom. Právě v místech bývalého lomu byl



Obr. 104: Barrandovské terasy
Foto: D. Fialová (2016)

šatny (viz Obr. 105). Nevýhodou areálu bylo umístění pod skalami, kam odpoledne často nesvítilo slunce, což později vedlo k jeho brzkému zániku roku 1955 (Ryska 2014b). Stejně o areálu mluví i Čáslavský a Vantuch (2004b), kteří zdůrazňují, že návštěvou areálu, spojenou s horní restaurací Terasy (viz Obr. 104) se si Pražané

užívali ideální neděle. Dnes zde jsou vidět jen malé pozůstatky zašlé slávy celého komplexu. U něho svého času také sídlila plovárna Florida, která sloužila převážně majetným vrstvám. Nutno však připomenout, že veškeré zmíněné dříve pobřežní poklady dnes leží za širokým pásem Strakonické ulice, z které Vltavu v této oblasti přemostňuje Barrandovský most (kapitola 4.1.5), jehož předmostí změnilo zdejší nábřeží k nepoznání, a železniční tratí. Konec Hlubočep pozná každý vodák jednoduše, a to dle přivozu P3, který končí u klubovny VK Smíchov (Dudák 2011).

v roce 1930 otevřen velký sportovní areál, jehož pozůstatky na břehu za Strakonickou ulicí zarůstají křovinami. Nacházel se zde velký plavecký bazén s brouzdalištěm, desítka tenisových dvorců, na břehu byla loděnice s jachtami a kánoemi, samozřejmě nechybělo ani občerstvení, písčná pláž či



Obr. 105: Barrandovské terasy v dobách své největší slávy, rok neznámý
Zdroj: Cacák, Rybák (2007)

4.2.5 Smíchov

Mimo několika malých osad se břehy na území dnešního Smíchova v dávných staletích využívali především jako areály sloužící zemědělským účelům pro obyvatele Prahy. Než se v 19. století Smíchov stal oblastí s rozvojem těžkého průmyslu, využívali ho hojně Pražané k rekreaci, stavěly se zde letohrádky a zahrady. Pobřeží Smíchova začíná zhruba v místech ostrovu Císařská louka (viz Obr. 106), který je jedním z nejmladších ostrovů (Dudák 2011). Největší změnou s rozmachem vorařského průmyslu byla výstavba velkého přístavu na říčním kilometru 55,5 – 57,2. Ve své době se jednalo o největší přístav v Čechách s rozlohou 14 hektarů. Jeho stavbu zajišťovala známá firma pana Lanny. Stalo se tak na konci 19. století po katastrofální povodni z roku 1890, kdy byl kvůli uvolněným vorům poničen Karlův most (Broncová 1996a). Z dob přístavu se dochoval pouze dozorcův dům (viz Obr. 107), který stojí hned při vpusti, a několik skladových objektů, přístavních zdí a vykládací techniky. Dnes zde parkuje množství hausbótů (viz Obr. 108), případně část břehu stále

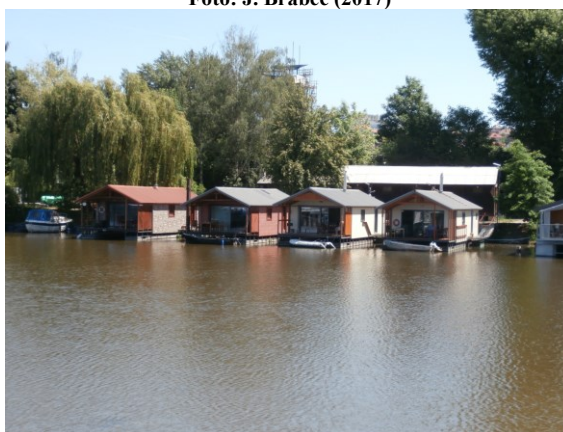
slouží k překládce materiálu. Areál je veřejnosti však nepřístupný. Většina místního břehu od Strakonické ulice k vodě však patří k místům s nejméně atraktivním vzhledem či využitím. V době stavby se z Císařské louky stal z poloostrova ostrov. Svého času na ostrov vedla z břehu i železniční trať, která byla však zhruba před čtyřiceti lety zrušena. Zhruba v místech železničního mostu byl vystavěn na konci 19. století jednoduchý



Obr. 106: Pohled na zličovský lihovar v okolí Císařské louky, dnes zcela zastavěno dopravními stavbami, foto z roku 1926
Zdroj: Bečková (2004)



Obr. 107: Dozorcův původní domek
Foto: J. Brabec (2017)



Obr. 108: Četné hausbóty u Císařské louky
Foto: J. Brabec (2017)

skluz na lodě. Sloužil k opravování, rekonstrukcím a vytahování lodí. Pražská paroplavební společnost, která pozemky na břehu koupila, zde do konce roku 1903 vystavěla i další administrativní budovy či sklady. Začaly zde také přezimovávat lodě, které do té doby jinak kotvily na druhém břehu. Tento železniční mostek společně s vedlejším silničním sloužil k ochraně dalších pražských mostů, hlavně tedy Karlova, jak již bylo řečeno, protože se mohl uzavřít průtok vody, který pod ním proudil a vory tak neodplavaly dále po proudu (Broncová 1996a). Přístav je funkční dodnes. Na jeho levé straně se překládají výkopové materiály, pravá strana pak slouží jako rekreační a sportovní základna.

V „zátoce“ Císařské louky mají od roku 1991 návštěvníci Prahy možnost přenocovat v Transbotelu Vodník. Naproti druhé špičce ostrova se nachází Erpet golf centrum a malý fotbalový stadion SK Smíchov. Zhruba v těchto místech se lze opět napojit na cyklostezku vedoucí podél břehu, což v předchozích metrech znemožňuje zmíněný přístav. To, že tato oblast má svou vysokou využitelnost v dobách zvýšení hladiny řeky, zde lze vidět na každém kroku – kotvící rampy a konstrukce v nezvyklých výškách nad normální hladinou zde nejdou přehlédnout. Nedaleko za fotbalovým hřištěm cyklostezku křížuje železniční most (viz kapitola 4.1.7). V těchto místech dříve stávala smíchovská vodárna. Z druhé strany mostu dříve sídlila Pražská paroplavební společnost, která zde také byla roku 1895 založena. Dlouhou dobu, až do konce 90. let, se zde její lodě odstavovaly a opravovaly. Před založením loděnice se tato část využívala jako skladiště dříví nebo ji využívali ledaři a pískaři podobně jako na protějším břehu. Stejnému účelu sloužila i nejjihnější část následujícího Hořejšího nábřeží. (Čáslavský, Vantuch 2005b; Dudák 2011; Hubert 2012)



Obr. 109: Divadlo Arena na smíchovském Hořejším nábřeží, foto z roku 1930
Zdroj: Bečková (2004)

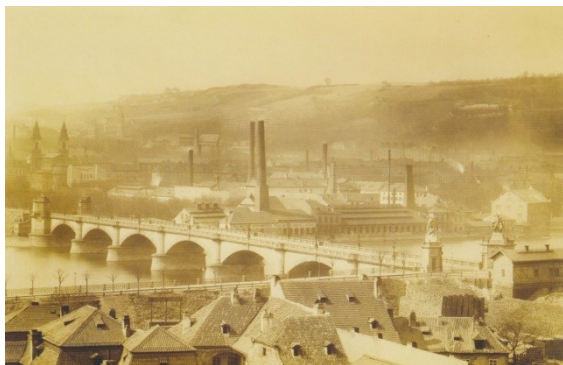


Obr. 110: Místo, kde stávalo divadlo Arena dnes
Foto: J. Brabec (2017)

Na Hořejším nábřeží, které se nachází mezi Železničním (kapitola 4.1.7) a Palackého (kapitola 4.1.8) mosty, bylo na konci 19. století velmi rušno. Voraři zde chodili

do plavecké hospody. Náplavka pak byla plná pískařů, kteří písek těžili ze dna řeky a poté prodávali ve městě, ale také byla plná Pražanů, kteří se prostě jen přišli vykoupat, vznikla zde tedy zajímavá směsice pracujících a odpočívajících lidí. Tuto možnost měli i na plovárně poblíž Palackého mostu. Sídlily zde také jachtařské kluby (Jungmann 2007). Nábřeží bylo postaveno v letech 1890-1899 a jedná se o jedno z nejširších, protože zahrnuje i přilehlý park (viz Obr. 110), za kterým teprve leží pobřežní komunikace pro automobilovou dopravu (Dudák 2011). Na břehu řeky v těchto místech jeden čas hrálo divadlo Arena postavené roku 1891 (viz Obr. 109). Po rekonstrukci roku 1902 divadlo dostalo střechu, a tedy i celoroční provoz. Budova byla uzavřena z údajných bezpečnostních důvodů a poté v roce 1938 i zbořena, dnes na jejím místě je zmíněný park (Jungmann 2007). Arena zde mohla stát dodnes, kdyby obecní zastupitelstvo tehdejšímu majiteli povolilo přestavět dřevostavbu na kamenné divadlo. Nicméně velký vliv smíchovského pivovaru tento návrh nepodpořil, takže divadlo bylo obcí odkoupeno a zbouráno (Svobodová 2017).

Druhý úsek Hořejšího nábřeží byl vystavěn v rozmezí 1903-1904 a vede od Palackého mostu až k Malostranské vodárně. Této výstavbě padla za oběť Portheimova kartounka (viz Obr. 111) nacházející se za Palackého mostem právě do roku 1903 (Jungmann 2007). Na podběží staršího úseku mají pěší působivý výhled na druhý břeh Vltavy s klášteřem Na Slovanech či Vyšehrad. Od roku 1971 zde kotví hotel Admirál, který v tomto místě navazuje na dřívější plovárnu, která se



Obr. 111: Portheimova kartounka, v popředí Palackého most, viditelné znečištění ovzduší, foto 90. léta 19. století
Zdroj: Jungmann (2007)



Obr. 112: Dientzenhoferův palác, dnes výústění Jiráskova mostu, foto po roce 1905

Zdroj: Bečková (2004)

však nedožila 20. století. Hned za botelem již řeku křížuje Palackého most, za nímž jsou neobvykle dvě nábřeží - Janáčkovo v úrovni mostovky a Hořejší, které vede pod prvním mostním pilířem – dále Nábřežní ulice,

kterou se následně podjíždí Jiráskův most (kapitola 4.1.8) a také náplavka, tedy podběží. Celkově je zde předmostí následujícího Jiráskova mostu řešeno rozsáhlými stavebními úpravami. Těmto úpravám neunikl věhlasný Dientzenhoferův palác, stojící v místě

dnešních Dientzenhoferových sadů. Nejprve se zde v 17. století nacházely zahrady jezuitského gymnázia, do kterých roku 1735 nechal Dientzenhofer vystavět pavilon (viz Obr. 112). Původně sloužil jako ubytovna pro Tovaryšstvo Ježíšovo, po jehož zrušení roku 1775 byl přestavěn na botanickou zahradu (Chodějovská a kol. 2013), která byla nakonec i z důvodu nevhodného výběru místa (průmyslová část města, záplavové území atd.) přesunuta na dnešní místo do novoměstské ulice Na Slupi (Botanická zahrada PŘF UK 2012). Kvůli původnímu pavilonu zasedala velká spousta komisí, obcházely ho ze všech stran, promýšlela se spousta plánů, jak stavbu zachránit, ale nic z toho se nepovedlo. Řešením byla unikátní akce, kdy by budova byla převezena na kolečkách o 138 metrů do vnitrozemí. Protože však s tímto druhem operace u nás nebyly žádné zkušenosti, nenašla se pojišťovna, která by dokázala přesun zaručit a ten tak nemohl proběhnout. Došlo tak k postupnému rozebrání paláce (Čáslavský, Vantuch 2005c).



Obr. 113: Dnes Janáčkovo nábřeží jižně od Dientzenhoferova paláce, v pozadí stejné domy jako na fotografii vpravo, foto z roku 1910
Zdroj: Jungmann (2007)



Obr. 114: Janáčkovo nábřeží dnes
Foto: J. Brabec (2017)



Obr. 115: Informační tabulka o domech na Janáčkově nábřeží
Foto: J. Brabec (2017)



Obr. 116: Informační tabulka o významných obyvatelích Janáčkova nábřeží
Foto: J. Brabec (2017)

Před mostem ještě v Nábřežní ulici stojí nová budova VK Slavia Praha. Posledně jmenované Janáčkovo nábřeží, původním názvem Ferdinandovo, je druhým nejstarším pražským nábřežím z let 1874-1876 (pouze úsek od Jiráskova mostu k mostu Legií). Stavba nábřeží neměla podporu vojska, protože zde mělo své pozemky a stavby vedoucí

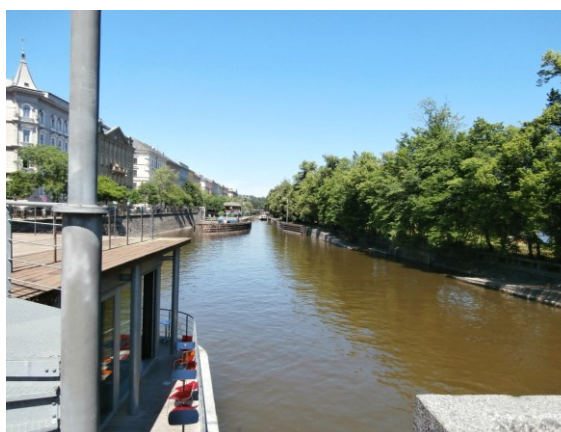
až k břehu řeky. Janáčkovo nábreží patří ke klidnějším místům v okolí řeky (viz Obr. 113), budovy stojící čelně k toku mají novorenesančně, novobarokně či secesně zdobené fasády (Dudák 2011). Nachází se zde tedy velké množství architektonicky cenných domů (viz Obr. 114).

Pro jeho skvělou polohu k centru i řece toto nábreží vyhledávali slavné osobnosti ke svému bydlení – stavitel Národního divadla Josef Zítek, uznávaný historik Josef Pekař, malíř Julius Mařák (Jungmann 2007), nebo také malíř Mikuláš Medek s rodinou (viz Obr. 116). Dudák (2011) doplňuje, že velká část domů má i svou pamětní desku, která informuje o zajímavostech (viz Obr. 115) či bývalých významných obyvatelích. Za Jiráskovým mostem mají obyvatelé těchto domů výhled na dva ostrovy – Petržilkov-



Obr. 117: Stavební práce při stavbě plavební komory mezi Janáčkovým nábrežím a Dětským ostrovem, foto z roku 1912
Zdroj: Jungmann (2007)

ský a Dětský. Ostrovům se tato práce nevěnuje, nicméně právě mezi Janáčkovým nábrežím a dětským ostrovem byla vybudována plavební komora, která má svá specifika. Nejenže její stavba trvala nečekaně dlouhou dobu (1911-1917), ale i Jungmann (2007) připomíná první proplutí lodí až v květnu roku 1921. Stavbu prodlužovalo hned několik faktů (viz Obr. 117). Prvním byla probíhající světová válka, druhým zdlouhavá jednání s památkáři o podobě plavebního kanálu, třetím neustálé zvyšování cen materiálu a práce a v neposlední řadě každoroční ledové kry, které rozestavěné dílo pokaždé poškodily. Komora má dvě propusti o délce 98 a 72 metrů, šířce 11 metrů a překonává 2,3 metrovou výšku. Toto je výška Šítkovského a Staroměstského jezu dohromady, tedy touto komorou se lodě dostanou naráz skrz dva jezy. Zároveň s touto přestavbou se sta-



Obr. 118: Hotová plavební komora v dnešní době
Foto: J. Brabec (2017)

věl i nový vtokový kanál do Čertovky (Čáslavský, Vantuch 2005c). Dnes (viz Obr. 118) již komora slouží především turistickým účelům, ale původní záměr stavby byl převážně kvůli přepravě materiálu nebo jako vorová propust' (Čáslavský, Vantuch 2005d). Výše po proudu, v oblasti dnešního Petržilkovského ostrova, bývaly ještě stejnojmenné mlýny. Zdejší vodárna zásobovala Prahu až do roku 1880, kdy její funkci převzalo Podolí. Mlýn i přilehlý ostrov zanikly při regulaci toku kolem roku 1912 (Jungmann 2007).

4.2.6 Malá Strana

Katastr Malé Strany od Smíchova je rozdělen Vítěznou ulicí, na kterou navazuje most Legii (kapitola 4.1.9). Na Janáčkovo nábreží navazuje jen krátce Malostranské nábreží, na jehož průčelí jsou tzv. Jechenthalovy domy z let 1887-1888 (Dudák 2011). Na konci 19. století docházelo ke spekulativním prodejům nemovitostí, a tak jakýsi Jindřich Jechenthal odkoupil asi 7 pozemků bývalé bašty sv. Jana od okresního finančního ředitelství a postavil zde na tehdejší dobu příliš vysoké budovy, které bránily výhledu na Petřín z druhého břehu (Merhout, Wirth 2002). Janáčkovo nábreží se stejným názvem pokračuje i na navazujícím ostrovu Kampa, u kterého dodnes není jisté, zda je přírodně či uměle vytvořen. Každopádně rameno řeky s názvem Čertovka bylo hojně využíváno jako náhon pro četné mlýny. Toto území sice přetrvalo dodnes, ale nemuselo to tak být. Uvažovalo se o stavbě železnice s přejezdem u Karlova mostu, o stavbě nábreží ve výšce pokračujícího Janáčkova nábreží nebo o jednoduchém zasypání ramene (Dudák 2011). Dalším významným zásahem do malostranských břehů byla výstavba zdymadla, náplavky a výkladiště v období 1911-1920. Těmto stavbám musela dokonce ustoupit i část známých Sovových mlýnů (Merhout, Wirth 2002).

Čertovka tedy zasypána nebyla, avšak zdroj vody dnes není zcela přírodního rázu, byl, jak již bylo psáno, upraven společně se stavbou nedaleké plavební komory, což lze pozorovat na záběrech z její stavby (Čáslavský, Vantuch 2005d). Jméno Čertovka pochází až z roku 1892, předtím to byla prostá Rožmberská strouha (Čáslavský, Vantuch 2005e). Dnes na jejím malostranském břehu nalezneme Tyršův dům, který sloužil jako dělostřelecká zbrojnice nebo pro sokolskou obec, z jejíž doby vzniklo i cvičiště, dnes využívané jako parkoviště (viz Obr. 119). Hned na sousedním pozemku leží Malé Nosticovo divadlo, což je vlastně takový malý letohrádek postavený jezuity v roce 1685. V době zrušení řádu získal letohrádek se zahradou Jan Adam Graf a postavil zde první pražské lázně anglického kabinového sedacího typu v korytě Čertovky. Psal se rok 1781. O kousek dál se dnes nachází zahrada, kterou ze severu lemuje Zlomkovský dům, v kterém byla roku 1659 baronem Wendllingerem zřízena prádelna.



Obr. 119: Tyršův dům s parkovištěm v popředí
Foto: J. Brabec (2017)

Tu připomíná i socha mýdla umístěná u východu ze zahrady. Za ním se rozkládá rozlehlý systém paláců a budov okolo Velkopřevorského náměstí. Většina těchto staveb byla ve vlastnictví maltézských rytířů. Za zmínku také stojí věhlasná Lennonova zeď (viz Obr. 120), která obklopuje část zahrady Velkopřevorského paláce (Čáslavský, Vantuch 2005c; Dudák 2011). Na ní se často rebelové za komunistického režimu nespokojeně vyjadřovali proti vládě či okupaci ruských jednotek. Tyto tlaky ještě zesílili po smrti Johna Lennona roku 1980 (Blažek 2006). Tato zeď končí u Velkopřevorského mlýna, který pochází ze 16. století, avšak roku 1938 byl přestavěn na čistírnu peří. Důvodem



Obr. 120: Lennonova zeď obklopena turisty
Foto: J. Brabec (2017)

byl požár. Na něj navazuje několik mlýnských domů, za nimiž již stojí Karlovův most (Čáslavský, Vantuch 2005e). Podél břehů se mimo zmíněných mlýnů usazovaly také spřízněné podniky – různé řemeslné výroby, které potřebovaly vodu k provozu – pivovary, brusírny, lázně, prádelny a jiné. Se zvyšováním počtu obyvatel města a také jejich kul-

turního využití vyvstávala na povrch potřeba úpravy říčního koryta ve větší míře než dříve (Wirth 2003). Dnes se zde nachází několik posledních mlýnských kol, která se však točí spíše výjimečně za estetickým účelem (Čáslavský, Vantuch 2005e).

Pod Karlovým mostem má dnes své malé přístaviště společnost Pražské Benátky, která provozuje vyhlídkové plavby na malých lodkách (Dudák 2011). Stejně jako tato společnost se nazývá i místo, kde se přístaviště nachází. Důvodem je zcela jistě podobnost s věhlasným italským městem, kde také domy vstupují až do koryta řeky (viz Obr. 121). Místo bylo mnohokrát využito pro filmovou produkci a nechybí snad v žádné prezentaci Prahy (Čáslavský, Vantuch 2005e). Z mostu v těchto místech je pak vidět krásně koryto



Obr. 121: Pražské Benátky
Foto: J. Brabec (2017)

Čertovky obestavěné z obou stran obytnými domy (Dudák 2011). Významným bodem pro Čertovku byl rok 1940, kdy došlo k jejímu kompletnímu vyčištění. Jinak strouha sloužila okolním domům jako odpad nebo k praní prádla, pro malé děti pak jako koupaliště a místo pro různé nezbednosti. Dokonce se v ní konaly i závody ve vodním slalomu (Čáslavský, Vantuch 2005e).



Obr. 122: Nejužší ulička v Praze, „doprava“
řízena světelnou signalizací
Foto: J. Brabec (2017)

Hned za první řadou domů vede po pevně ulice U Lužického semináře. Již od začátku se zde nachází početná skupina významných domů, o čemž svědčí i pojmenování těchto domů. Ve dvou z nich, v domě U Zlatého kloboučku a v domě U Zlaté hvězdy, jsou zazděny pozůstatky Juditina mostu. Z něho však zbyly původní prakticky jen tyto tři pilíře. Důvodem byly četné výkyvy počasí, ale také mělké zanoření pilířů mostu. Zhruba v polovině ulice U Lužického semináře se z ní k řece vine ulice Cihelná. Zde na malém náměstíčku leží i Malý Jelenovský dům, skrz který vede nejužší ulička v Praze (viz Obr. 122). Její

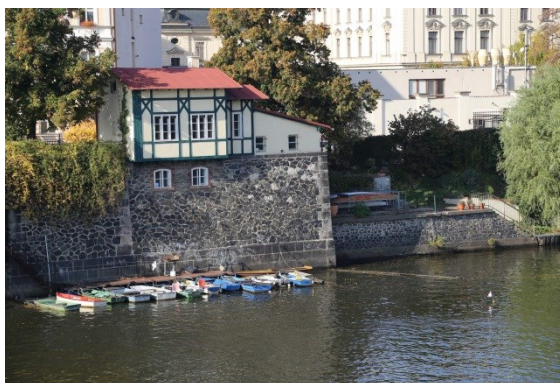
provoz je řízen světelnou signalizací, protože se zde dva lidé nevyhnou. Na jejím konci je v provozu kavárna, avšak i samotný výhled na Čertovku a Prahu stojí za průchod. Dále se zde nachází areál Hergetovy cihelny. Nábřeží dominuje bývalá výrobní hala, která dnes slouží jinému účelu. Našlo tady útočiště muzeum Franze Kafky. Pod tímto muzeem zůstala dochována malá náplavka, která však dnes má podobu spíše parčíku. Zády k této náplavce stojí budova, která původně sloužila jako zbrojnice, nicméně později tu byla zřízena jatka. Parčík se dále táhne až k předmostí Mánesova mostu. V místech nájezdu na tento most stávala rybářská osada s neoriginálním názvem Rybáře. Ještě před touto osadou, zhruba v románské době, skrz dnešní ulici Klárov se k vltavskému brodu svázela cesta. Později zde stály vojenské kasárny a vojenská pekárna. Často se zde také skladovalo dřevo, proto zde byla vystavěna pila. (Wirth 2003; Dudák 2011)



Obr. 123: Železná lávka se stále stojícím mýtným domkem,
foto kolem 1880
Zdroj: Wirth (2003)



Obr. 124: Jezuitská zahrada na místě Strakovy akademie,
foto těsně před zbořením
Zdroj: Merhout, Wirth (2002)



Obr. 125: Mýtný domek u Železné lávky
Foto: D. Fialová (2016)



Obr. 126: Strakova akademie dnes
Foto: D. Fialová (2016)

V roce 1914 byl do Malé Strany nevhodně vklíněn Mánesův most (kapitola 4.1.9), proto na Klárově muselo být zbouráno několik budov (včetně prvních lázní) a celá stavba nepůsobila vůbec přirozeně (Merhout, Wirth 2002). Od Mánesova mostu, potažmo Klárova, vedou dvě ulice pojmenované nábreží - Kosárkovo nábreží a nábreží Edvarda Beneše. Druhé jmenované však vede podél břehu až za Občanskou plovárnu, práce se mu proto věnuje později. Prvně jmenované Kosárkovo nábreží, dnes jedno-
směrně orientovaná komunikace, vede podél významné budovy, která dříve sloužila jako internátní škola pro šlechtické syny (viz Obr. 126). Budova byla vystavěna v letech 1893 až 1895 a pojmenována dle svého investora hraběte Straky, tedy Strakova akademie (Hubert 2012). Merhout a Wirth (2002) uvádějí stavbu mezi lety 1891 a 1896, avšak potvrzují, že se jedná o jednu z nejvýznamnějších staveb na břehu Vltavy. Mimo několika málo let zde až do dnešních dob sídlí úřad vlády či jemu podobné instituce. Před Strakovou akademií dříve stávala visutá řetězová lávka (viz Obr. 123). Stále ji připomíná název kolmé ulice U Železné lávky, mýtní domek (viz Obr. 125) nebo pozůstalá podpěra. Na stejném místě již ve 13. století stávaly mlýny v osadě nazývané Na Pískách. Ty byly zničeny povodní stejně jako jez, který k nim naháněl vodu ve 14. století. Po jejich zániku zdejší místo pustlo, což změnili až roku 1600 jezuité, kteří náletovou

louku přebudovali na přepychovou zahradu s Letním domem (viz Obr. 124). Později zahrada změnila majitele, ale účelem stále sloužila k rekreaci, později i k přírodopisnému výzkumu. Celá tato oblast „Na Pískách“ stojí opravdu na písku. Koryto Vltavy zde dříve bylo mnohem hlouběji do pevniny – až k nábřeží Edvarda Beneše, nicméně zdejší místo je specifické svou tendencí k ukládání materiálu. V průběhu času tak právě kvůli ukládání nánosů řeky došlo k posunutí břehu takřka půl sta metrů od původního břehu. Podobnou situaci popisují i Fialová, Steyerová a Semotanová (2015), když informují o již zaniklém ostrovu právě v těchto místech písčné delty potoka Brusnice. Ostrůvek zanikl ve druhé polovině 15. století, když splynul s pevninou.

4.2.7 Holešovice



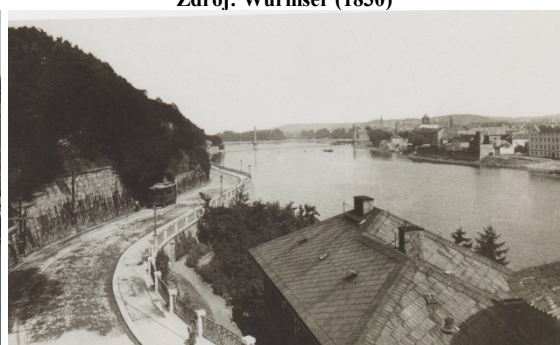
Obr. 127: Občanská plovárna, v pozadí jezuitská zahrada, foto kolem roku 1870
Zdroj: Wirth (2003)



Obr. 128: Vojenská a občanská plovárna na Císařských otiscích stabilního katastru
Zdroj: Wurmser (1830)



Obr. 129: Občanská plovárna dnes, s kaplí, metronomem a Čechovým mostem
Foto: D. Fialová (2016)



Obr. 130: Nábřeží pod Letnou před přestavbou nábřeží, domek ředitele občanské plovárny v popředí s ještě nepřesunutou kaplí, rok vzniku neznámý
Zdroj: Jungmann (2014)

Přestože se Občanská plovárna (viz Obr. 129), nejvýznamnější stavba na břehu západního okraje katastru, nachází již na území Holešovic, historicky je každopádně velmi úzce spjata s Malou Stranou. Plovárna i se svou klasicistní budovou byla založena roku 1840 (viz Obr. 127), kdy ještě cudná doba nedovolovala společné koupání. Na vodě tak plavaly odděleně vorová mola pro pány a dámy. Koupání v Praze nebylo až do roku 1781 vůbec dovoleno, později docházelo k uvolňování přísného nařízení například pro mládež ovšem na zastrčených místech, kde nebylo pohoršováno okolí. Roku 1809 zde byla zřízena první plovárna, která však nejprve sloužila pro vojáky (Dudák 2011). Jednalo se o vůbec nejstarší říční plovárnu na území tehdejšího Rakouska-Uherska (Čáslavský, Vantuch 2005f). Říční lázně v místech dnešního Klárova se staly velkou novinkou začátku 19. století (Wirth 2003). Od roku 1817 sloužily i civilistům, plavalo se v toku řeky. Docházelo tak k míšení civilistů a vojáků, což ale záhy přestalo dělat dobrotu, proto bylo o nemnoho let později otevřeno druhé zařízení tohoto typu stojící dodnes známé jako Občanská plovárna. Skládaly se zde zkoušky z plavání. Trasa vedla z plovárny směrem ke Karlovu mostu, odtud k Františku, kde stával tehdy dřevěný most

a zpět. Po celé absolvované trase bylo ještě nutné dvakrát obeplavat bazén. Ředitel plovárny sídlil u kaple sv. Máří Magdalény (viz Obr. 130). Plovárna svému účelu sloužila



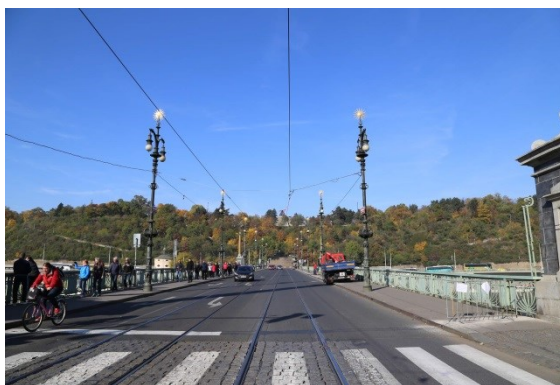
Obr. 131: Letenská stráň, vpravo dole kaple Máří Magdalény na původním místě, foto kolem 1870
Zdroj: Wirth (2003)



Obr. 132: Čechův most dnes, v popředí kaple sv. Máří Magdalény
Foto: D. Fialová (2016)

až do roku 1992 (Jungmann 2014). Obě tyto plovárny (viz Obr. 128) nalezneme již na Císařských otiscích (Wurmser 1830). Kousek po proudu již řeku křížuje další pražský most (kapitola 4.1.9) pojmenovaný po básníkovi Svatopluku Čechovi (viz Obr. 132). Než sem však řeka dorazí, setká se se zmíněnou kaplí svaté Máří Magdalény (viz Obr. 131). Ta sloužila plavcům a nečekaně také vinařům, kteří ji nechali v roce 1635 zřídit. Zajímavostí je, že měla být s pozdější přestavbou nábřeží zničena, ale tehdejší prezident Zápotočský ji nechal zachránit a přesunout blíže ke břehu (Jungmann 2014).

Kaple byla dlouhou dobu posledním přístupným místem pro občany. Dříve stráň Letenské pláně mířila přímo do útrob řeky Vltavy. V letech 1895 až 1896 však byla postavena silnice spojující Malou Stranu a Bubny. Do roku 1891 tvořilo navazující nábřeží Kapitána Jaroše jeden celek s druhou částí nábřežím Edvarda Beneše (viz Obr. 136). Dříve mělo částečně charakter spíše uliční, protože domy stály i na břehu Vltavy, tedy po obou stranách komunikace. Nábřeží bylo dostavěno roku 1906 po zboření oněch domů. (Jungmann 2014). Součástí tohoto nábřeží je i zmíněný Čechův most, který dle původních plánů měl pokračovat do hloubi letenské stráně, proto jeho předmostí působí dost okázale (Dudák 2011). Dnes se nad ním nachází velký metronom (viz Obr. 133), nicméně mezi lety 1955-1962 zde stávala dominanta Stalinova pomníku (viz Obr. 134) (Bečková 2003a). Několik dalších stovek metrů za mostem se nachází další most – Štefánikův (kapitola 4.1.10).



Obr. 133: Metronom na místě Stalinova pomníku
Foto: D. Fialová (2016)



Obr. 134: Pomník J. V. Stalina na Letenské pláni, foto z roku 1955

Zdroj: Bečková (2003a)

Než však se k němu po nábřeží dojde, nelze minout domek zvaný Havírna (viz Obr. 135), který leží u vtoku do Rudolfovy štolý. Ta sloužila na popud císaře Rudolfa II. jako zdrojnice vody pro Královskou oboru Stromovka. Jakmile nábřeží mine Štefánikův most, z kterého vede skrz stráň Letenský tunel, změní se jeho jméno na nábřeží Kapitána Jaroše (Dudák 2011). Zhruba v místech dnešního tunelu dříve sloužila občanům lanovka, která byla spuštěna z důvodu konání jubilejní výstavy roku 1891. Fungovala na principu vodní převahy, kdy vůz s naplněnou nádrží vytáhl prázdný vůz. Provoz lanovky byl přerušen v době první světové války. Roku 1922 byl její provoz definitivně zrušen (Jungmann 2014), přesto nezůstalo těleso dráhy bez využití. Postavily se zde pohyblivé schody, kde se vybíralo vstupné. Rentabilní však byly pouze v době fotbalových klání Sparty nebo Slavie. Provoz byl ukončen roku 1937. Díky stavbě tunelu se však ani po jedné atrakci na místě nenacházejí památky (Dudák 2011).



Obr. 135: Havírna u Rudolfovy štolý
Foto: D. Fialová (2016)



Obr. 136: Nábřeží Edvarda Beneše pod Letenskou plání
Foto: D. Fialová (2016)

Po několika dalších metrech se nad nábřežím skví budova restaurace z výstavy Expo v Bruselu roku 1958. Za ní již letenská stráň končí a od nábřeží odbočuje tramvaj, jejíž trať vedla po nábřežní komunikaci od Občanské plovárny do ulice Dukelských hrdinů směrem k výstavišti Holešovice. Za touto křižovatkou však stojí rozsáhlá budova bývalé Úrazové pojišťovny dělnické (viz Obr. 138), dnes úřady pro Prahu 6 a 7, vysta-

věná v letech 1926 a 1927. Budova je velice vkusně zdobena pomocí mnoha sochařských skvostů od největších českých umělců. Hned pod budovou je mimoúrovňové křížení mezi Hlávkovým mostem (kapitola 4.1.11), který navazuje na severojižní magistrálu s nábřežím. Za mostem nábřeží opět mění svůj název a stává se z něho Bubenské nábřeží. Zhruba v místech dnešního rozsáhlého předmostí stával dříve pivovar, v kterém se však přestalo roku 1926 vařit a později v roce 1959 došlo k jeho likvidaci úplně. Pod dnešním nábřežím od Hlávkova mostu opět vede pobřežní cyklostezka, která se předtím musela vtěsnat na vyvýšené nábřeží společně se silniční a tramvajovou komunikací.



Obr. 137: Areál jatek u již nového koryta, dole na obázku právě zasypávané staré rameno, foto z roku 1927
Zdroj: Jungmann (2014)



Obr. 138: Budova bývalé Úrazové pojišťovny
Foto: J. Brabec (2017)

Zanedlouho po proudu cyklostezka podjíždí Negrelliho viadukt (kapitola 4.1.11) vedoucí do plošně rozsáhlého nádraží Praha-Bubny. Za viaduktem uhýbá severojižní magistrála opět svým směrem, tedy na sever, a po nábřeží vede méně rušná komunikace. Hned za ní se nachází areál Holešovické tržnice (viz Obr. 137). Ta je bývalými Ústředními jatkami a dobytčím trhem Hlavního města Prahy. Játka se otevřela 1. července 1895 a sloužila svému účelu až do roku 1983, kdy byly otevřeny masokombináty v Písnici a Čakovicích. Za tržnicí je částečná periferie Holešovic. Sice zde vede pobřežní stezka, ale hned za ní jsou nevzhledné skladové areály, parkoviště a dílny. Tato oblast stále čeká na svou rekultivaci, kterou si jistě zaslouží. Hned za touto periferií Vltava zahýbá skrz oblast Maniny. (Čáslavský, Vantuch 2005f, 2005g; Dudák 2011)

Jungmann (2014) Maniny označuje za největší zásah do vodního toku Vltavy v Praze. Veškeré práce probíhaly mezi lety 1923 a 1928 a Vltava se zde změnila na celých čtyřech kilometrech – od Negrelliho viaduktu až po konec holešovického přístavu. Došlo k prohloubení nového toku o šířce 200 metrů na straně u Holešovic, což zkrátilo plavební dráhu o 1100 metrů. Na holešovické straně byly vybudovány vysoké nábřežní zdi. Místo, které bývalo dříve velmi často zaplavované, sloužilo předtím pouze jako pastviny a louky. Dudák (2011) ještě připomíná, že se oblast Manin po rozsáhlé pře-

stavbě z velké části ocitla na druhém břehu v oblasti Rohanského ostrova (viz Obr. 140). Dnes se na levém břehu nachází malé překladiště materiálu a již zrekultivovaný Ladislavův park. Za ním již ční mostní konstrukce Libeňského mostu (kapitola 4.1.12), za kterým ihned začínají prostory Holešovického přístavu.



Obr. 139: Holešovický přístav v plném provozu, v pozadí Libeňský most, foto z 30. let 20. století
Zdroj: Jungmann (2014)



Obr. 140: Oblast Manin, kde lze vidět probíhající práce na přeložení koryta blíže k Holešovickým, v popředí Rohanský ostrov s ještě existujícím Karlínským přístavem, foto z roku 1926
Zdroj: Jungmann (2014)

Asi nejvýznamnější změnou vltavských břehů na Praze 7 je změna započatá roku 1892. Měl zde vzniknout největší český říční přístav s překladištěm silniční i vlakové dopravy. Očekával se od něho hospodářský rozvoj celého tehdejšího království. Navrhnut byl podélný tvar přístavu z důvodu větší délky pro překládání materiálu. Dodnes

podél hráze lze pozorovat koleje takřka u vodní hladiny. Z původní šíře sto metrů se překladiště zmenšovalo až na dnešních 35. Délka samotného přístavu je téměř jeden



Obr. 143: Zarostlá železniční vlečka vedoucí do Holešovického přístavu, již není využívána
Foto: D. Fialová (2016)

kilometr. Ve své době mohl tento přístav svou velikostí konkurovat mnohým námořním přístavům (viz Obr. 139). Na stavbě se pracovalo obrovskou rychlostí, již počátkem roku 1893 se začala dláždit hráz, aby byla ochráněna před většími povodněmi. Na konci téhož roku se již kanál začal napouštět vodou. V listopadu 1894 pak byly definitivně skončeny

všechny pozemní práce a přístav byl slavnostně otevřen. S rozvojem techniky a stavbou přístavu zde také došlo ke zrušení do té doby funkčního přívozu (Broncová 1998).

Holešovický přístav tedy prošel dvěma etapami stavby. Nejprve došlo k tvorbě ochranného přístavu a zimoviště lodí v letech 1892-1895, hned rok na to se začalo se



Obr. 141: Bývalá skladová přístavní budova, dnes holešovický minipivovar a zároveň technická památka
Foto: J. Brabec (2017)



Obr. 142: Nový obytný komplex, v popředí zahrádka restaurace u minipivovaru (na obrázku vlevo)
Foto: J. Brabec (2017)

stavbou obchodního přístavu, která skončila v roce 1910. Stavbou tohoto přístavu byl zpečetěn osud protilehlého Libeňského přístavu. Po obou stranách přístavu dříve vedla železniční vlečka z Bubenského nádraží. Přístav byl vyhlouben uměle a o jeho stavbu se opět starala firma Vojtěcha Lanny. Západní břeh byl rozdělen na nižší část u ústí bazénu a zvýšené nábřeží, které se svou délkou přes 300 metrů vychází z čela přístavu jako ulice V Přístavu. Stálo zde několik administrativních budov nebo jeřábů na překládku materiálu. Z budov se zachovala celnice či budova dozoru nad přístavem. Druhá východní přístavní část byla cca 100 metrů široká. Také zde vedla železniční vlečka (viz Obr. 143). V roce 1927 došlo k částečné přestavbě východní části, hlavně tedy modernizaci

břehů a jeřábů (Dudák 2011). Broncová (1998) zdůrazňuje, že na konci 90. let minulého století byl přístav v provozu. Umožňoval manipulaci i překládání všeho druhu zboží. Na břehu byly i kryté sklady a haly, ale také doky pro opravu a revizi plavidel.

Přesto se dle Dudáka (2011) bývalá průmyslová část začíná měnit spíše v rekreační a obytnou zónu. Byly zde postaveny architektonicky zajímavé budovy dle projektů Lighthouse či Residence Nad Vltavou (viz Obr. 145), které by mohly v budoucnu být stejně obdivované a reprezentativní jako jsou dnes domy například na Smetanově nábřeží. Došlo také ke zvelebení ulic podél přístavu a přestavby budov na obytné objekty. Nabízí se zde srovnání se situací v Londýnských docích – zdejší část bývala spíše periferií, kde se setkávala spíše nižší třída obyvatelstva. Po dostavbě kancelářských budov dojde ke smíšení nových obyvatel se starousedlíky, což může vyvolávat místní konflikty.

I terénní průzkum potvrzuje rozšíření výstavby nových obytných budov směrem k areálu Ústředních jatek. Přístavní bazén však nadále bude sloužit svému účelu, s rozdílem, že se bude jednat pouze o sportovní lodě nikoliv nákladní. Podobné informace podává i Jungmann (2014). Uvádí, že Holešovický přístav je i dnes funkční, navíc je od roku 2002 zařazen mezi chráněné technické památky, přestože byl ve stejném roce katastrofálně poničen povodní. Dnes dle něho plní spíše administrativní funkci, protože lodní nákladní doprava v Praze skončila.



Obr. 144: Mísení nové zástavby se starými přístavními mechanismy
Foto: J. Brabec (2017)



Obr. 145: Projekt Residence Nad Vltavou v rámci revitalizace holešovického meandru
Foto: J. Brabec (2017)

Dle Dudáka (2011) se v oblasti zajímavě mísí moderní obytná a relaxační zástavba s původními ryze průmyslovými sklady (viz Obr. 141, Obr. 142 a Obr. 144). Na konci přístavu se opět dá opět dostat až k pobřeží z ulice Varhulíkové, kam před stavbou mostu Barikádníků (kapitola 4.1.12) připlouval přívoz z druhého břehu. Z tohoto místa již je to jen kousek k železničnímu mostu holešovické přeložky (kapitola 4.1.12) a mostu Barikádníků (viz Obr. 148). Za ním se rozkládá panelárna Prefa z let 1959-

1961. Důvodem stavby na tomto místě byla blízkost tehdy stavěných sídlišť. Součástí fabriky jsou i již nefunkční skladiště a překladiště mezi lodní i železniční dopravou, na jihu spojené s nádražím Holešovice otevřeným roku 1985. Dostavba těchto dvou plošně náročných staveb znamenala zánik staré části Holešovic. Ludvík (2017) přináší nejnovější informaci o novém využití této nevzhledné periferie. Na pozemcích Prahy 7 by měly vzniknout nové relaxační zóny a zeleně, s přístupem do vody. Zároveň by nemělo dojít k omezení využívání přístavu, takže by došlo k vybudování lávky na Holešovickou kosu a zpět na pevninu. Majitel betonárky, která je v likvidaci, již přislíbil, že povolí stavbu cyklostezky skrz jeho areál, takže by mělo dojít k propojení pobřežní relaxační cesty od Negrelliho viaduktu až ke Stromovce. Projekt nese název „U vody“ a měl by se spustit v nejbližších letech.



Obr. 146: Bývalá oblast Zátor, kde bylo Holešovické nábřeží, dnes průchod sotva pro jednu osobu u bývalé panelárny
Foto: J. Brabec (2017)



Obr. 147: Současný stav panelárny, dochází k likvidaci, v budoucnu by zde měla vézt cyklostezka skrz odpočinkovou zónu
Foto: J. Brabec (2017)



Obr. 148: Rozestavěný Trojský most, Holešovice v pozadí s mnoha továrnami a obytnými domky a také holešovické přístavní rameno, foto z roku 1928
Zdroj: Jungmann (2010)

Zániku se nevyhnulo ani Holešovické nábřeží, z jehož celkové délky od Libeňského mostu až po výstaviště zbyly jen útržky spíše pobřežní stezky a názvy v mapách

(viz Obr. 146). Za panelárnou se opět dá dostat až k vodě, musí se však projít pod novým Trojským mostem (kapitola 4.1.13), který nahradil provizorní tramvajovou lávku (kapitola 4.1.13). V těchto místech za železniční tratí se rozkládá areál Pražské teplárny-



Obr. 149: Staré Zátory, dnes nádraží Holešovice, vpravo elektrárna, foto z roku 1928

Zdroj: Jungmann (2014)

ské elektrárny Holešovice. Ta sloužila pro výrobu elektřiny pro celou Prahu, mimo jiné také zásobovala tramvajovou trať v celé Praze. Nahrazena byla až roku 1984 novou teplárnou Holešovice. Většina areálu je zachována a chráněna jako technická památka. V místech, kde se na Holešovické nábřeží vklíní ulice Za Elektrárnou, končí katastr Holešovic (Dudák 2011).

Jungmann (2014) doplňuje historické informace z doby před stavbou elektrárny či teplárny. Nacházela se zde osada Na Zátorách (viz Obr. 149). Zátory značí nízký břeh, do něhož se zadírají ledové kry. Stála zde malá hospodářství se zahrádkami a místní se živili jako rybáři, plavci na lodích, voraři či pískaři. Z části Zátor dnes je nádraží Holešovice, zbytek zarůstá náletem. Jinak bylo holešovické nábřeží typicky pražské – malé domky, kde přistávaly voraři se svým dřevem. Prvním zásahem byla stavba velké Dormitzerovy kartounky roku 1823, ale Zátory si stále uchovaly svůj svěbytný ráz až do rozmezí let 1959-1961 kdy byla vystavěna zmíněná panelárna. Tehdy byly (až na dva) všechny domky srovnány se zemí.

4.2.8 Bubeněč

Při vstupu do nábrežní části Bubenče se nelze napojit jinak než ulicí Za Elektrárnou, která zde tvoří jakési nábreží a odděluje řeku od Královské obory, skrz jejíž kraj vede od roku 1845 vyvýšený násep železniční trati Severní státní dráhy. Hned za tratí se ve východní části Stromovky nachází Výstaviště vytvořené kvůli Jubilejní výstavě roku 1891. Na řece si naopak nelze nevšimnout vodního díla Podbaba, několik desítek metrů po proudu je malý most na Císařský ostrov. První větší zásahy do místního pobřeží jsou datovány k roku 1846, kdy se postavila železnice Severní státní dráhy. Hlavní změnou však bylo rozmezí let 1899-1902, kdy se provedlo splavnění Vltavy. Vltavské rameno, které nahánělo vodu k Císařskému mlýnu, bylo zavezeno a skrz ostrov byl vytvořen rovný plavební kanál. Císařský mlýn se pak ocitl přes dvě stě metrů od vodního toku. Část původního toku zůstala zachována jako Malá říčka součástí přírodní památky Královská obora Stromovka. Vytvořený kanál slouží pro nákladní i osobní dopravu, často ho využívají také návštěvníci zoologické zahrady, kteří zde ukončí svou plavbu lodí a pouze přejdou přes ostrov pomocí lávky. (Čáslavský, Vantuch 2005g; Dudák 2011)



Obr. 150: Bývalé rameno řeky vedoucí k Císařskému mlýnu, současná Malá říčka
Zdroj: vlastní vektorizace, ČÚZK (2017)
(ML-195?, ČL-183?, ZL-193?)

Významnou dominantou této příbřežní části je Císařský mlýn (viz Obr. 150). První zmínky o něm pocházejí již ze 13. století. Vystřídalo se na něm velké množství majitelů, kteří ho zvelebovali, přistavovali a celkově zlepšovali dostavbou pil, hamrů, brusíren atp. Zajímavostí je, že mlýn využíval i císař Rudolf II. ke svým milostným kratochvílím, kdy si z místní věžičky vybíral koupající se dívky. Velkou funkční změnou prošel mlýn až roku 1832, kdy z průmyslového mlýna se stal mlýn rekreační a vznikly zde lázně a hostinec. Citelné ztráty utrpěl mlýn po zasypání vltavského ramene, kdy samotný mlýn byl zbořen a zbytek staveb velmi necitlivě přestavěna. V současnosti se zde vyskytuje výzkumný ústav papírenského průmyslu. Nedaleko od mlýna se okolo dnes průmyslového areálu dostává Papírenská ulice opět k Vltavě. Tento areál sloužil jako čistička odpadních vod před výstavbou dnešní čističky na Císařském ostrově. Na

tuto památku lze zavzpomínat i ve Staré kanalizační čistírně, která byla přestavěna na muzeum. Jedná se o unikátní secesní industriální architekturu, která je nejstarší svého druhu. Za zmíněným areálem se Papírenská ulice opět ocitá na břehu a připojuje se k ní pobřežní cyklostezka vedoucí stále podél plavebního kanálu. Papírenská končí u železničního viaduktu, kdy se na břeh dostává komunikace Podbabská, která sem přináší i výrazně vyšší silniční provoz. Poslední budovou na břehu městské části Bubeneč je bývalá továrna na kůže, která byla uzavřena po válce roku 1948. (Augusta 2002; Dudák 2011)

4.2.9 Dejvice

Pobřeží Dejvic je velice krátké. Měří necelý kilometr a leží celé podél výše zmíněného plavebního kanálu (viz Obr. 151). Na dejvickém katastru leží poslední pražské zdymadlo – plavební komory Podbaba. V roce 1902, kdy bylo zdymadlo dokončeno, nebránilo cestě lodí z Prahy do moře již vůbec nic. Přestože se kolikrát uvažovalo o přestavbě plavebních komor, dostalo se jim pouze generální opravy, ale k velkým úpravám již nedocházelo (Augusta 2002). Vybudoval je vltavský odborník Vojtěch Lanna v letech 1891-1902, avšak musely být v 90. letech minulého století rekonstruovány. Nachází se v nich také vodní elektrárna. Na břehu vedle komor byla roku 1930 vystavěna obytná a provozní budova, v které dnes sídlí Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. M. Nad ústavem se nachází PP Baba. Jedná se o cca 700 metrů dlouho stráň s výchozy prote-rozoických břidlic, chráněna jsou zde také teplomilná společenstva skalnatých stepí, druhotně pak také bohatá naleziště hmyzu. V oblasti se nachází také stejnojmenná zří-cenina Baba, což je torzo letohrádku, který vyhořel (Dudák 2011). Toto vyhoření Laš-tovková (2016) datuje do 40. let 18. století. Stalo se tak v důsledku bojů o rakouské dě-dictví.



Obr. 151: Konec plavebního kanálu u horní části podbabského zdymadla, vlevo budovy Masarykova
výzkumného ústavu
Foto: J. Brabec (2017)

4.2.10 Sedlec

Dejvice jsou od Sedlce odděleny přesně v místě viaduktu Severní státní dráhy, dříve zvané Drážďanské, z roku 1850, který překračuje Šárecký potok a také ulici V Podbabě. Pobřežní ulice se odtud jmenuje Roztocká. Od křižovatky vede pěšina k Vltavě. Na konci této pěšiny se nachází stanoviště předposledního pražského funkčního přívozu P2. V celé oblasti Prahy 6 není žádný most, po proudu řeky je další most dokonce až v Kralupech, proto zde v historii i současnosti fungovaly přívozy. Od přívozu P2 (viz Obr. 152), který se plaví mezi přístavišti V Podbabě a Podhoří, nevede pobřežní stezka jako na většině pobřeží pražské Vltavy, ale pouze vyvýšená nábrežní komunikace. Je to dáno i lokalitou, protože zde Vltava obtéká Přírodní památku Podbabské skály, které částečně vstupují do toku, kde jsou chráněny podobná rostlinná společenstva jako u PP Baba. U následující křižovatky s ulicí Kamýčká se opět dá sejít na pobřežní cyklostezku. I tvar břehu zde dokládá, že se jednalo o bývalé vorové přístaviště. Stezka pokračuje dále podél Roztocké ulice a železniční trati, mívá vlakovou zastávku Praha – Sedlec a dostane se až k poslednímu pražskému přívozu po proudu s označením P1. Ten vede ze Sedlce na oblast Zámky (viz Obr. 153). Za přívozem již zástavba Sedlce končí, protože zde stoupá strmá stráž Přírodní památky Sedlečské skály navazující na předchozí dvě PP. (Augusta 2002; Čáslavský, Vantuch 2005g)



Obr. 152: Přístaviště přívozu P2 - V Podbabě
Foto: J. Brabec (2017)



Obr. 153: Přístaviště přívozu P1 - Sedlec
Foto: J. Brabec (2017)



Obr. 154: PP Sedlecké skály v oblasti Suchdola, pod nimiž je vidět železniční trať
Foto: J. Brabec (2017)

Pobřeží Suchdolu je nejméně zajímavé a nejkratší z celého putování Vltavy skrz Prahu. Po nábřeží vede pouze dopravní komunikace Roztocká a železniční trať, nad nimiž se tyčí skalní ostroh PP Sedlecké skály (viz Obr. 154). Cyklostezka zde z tohoto důvodu je vedena po druhém břehu. Po několika metrech se již Vltava ocitá ve Středočeském kraji.

4.3 Vltava jako sportoviště

Funkce řeky se ve sledovaném období velmi měnila - zánik lze pozorovat především u funkce výrobní (pokles nákladní dopravy, pohon manufaktur...), ale v celém sledovaném období se setkáváme na různých místech a v různém množství i kvalitě s odlišnou funkcí řeky - sportovní. Přes pokles v posledních dekáдах dochází k mírnému růstu zájmu o řeku a sporty na ní, proto je zde věnována této problematice samostatná kapitola. Sportování na Vltavě se totiž nedá zařadit do jednotlivých katastrů nebo snad oborů. Naopak řeku sport spojoval – oba konce Prahy, oba břehy.

Míka (2011), který se sportování na Vltavě z autorů věnuje nejvíce, zmiňuje jako nejstarší sport spjatý s řekou utužování ducha i těla v pražských plovárnách. Těch bylo po celém břehu hned několik. Asi nejznámější jsou ty v místech Strakovy akade-

mie pod Letenskou plání (viz Obr. 127). Dochovaly se také informace o bruslení již v počátcích 2. poloviny 19. století. Ve stejném období se v Praze začínají konat i první závody veslic. Později vzniká i slavný závod Primátorských osmiveslic. V počátcích 20. století nebylo nic zvláštního potkat na hladině Vltavy všechny možné typy lodí. Mekkou většiny veslařských klubů se později stalo Podolí, kde vedle sebe sídlilo hned několik slavných klubů, z nichž některé fungují dodnes. Za všechny lze jmenovat VK Blesk, který zde sídlí stále. Dnes zní až nepředstavitelně, že první klubovna Českého Yacht Klubu stála na konci 19. století hned u Palackého mostu na smíchovské straně řeky. S rozvojem průmyslu se na Vltavu dostávaly i motorové čluny, jejichž první závody se konaly roku 1913. V zimě, když Vltava byla tradičně zamrzlá, chodily průvody lidí na bruslení, jednalo se o velkou společenskou událost. Dokonce se zde konaly i velké mezinárodní závody bruslařů. Roku 1907 se zde konalo otevřené mistrovství Rakouska v rychlostním bruslení, ale také v krasobruslení. Jako tribuny sloužily ostrovy, mosty, ale také samotná ledová plocha. Vltava však nepatřila v létě jen lodím. Svého času se zde také konaly i plavecké závody Napříč Prahou a jiné. K zocelování těla sloužily plovárny nejen plaveckému účelu, ale například podolské plovárny byly jakýmsi otevřenými tělocvičnami, kde se návštěvníci mohli utužovat pomocí přetahování lanem či jinými aktivitami, které jsou dnes takřka zapomenuté. Mezi bruslařská klání patřil i předchůdce dnešního hokeje tzv. bandy hokej. Ten se místo puku hrál s míčkem a na velké brány, což byl asi největší rozdíl. O pár let později se již na Vltavě proháněli hokejisté kanadského typu, než se jejich aktivity přesunuly z řeky do nejprve otevřených a pak i uzavřených arén.

Přestože dnes již Vltava nezamrzá a ke koupání kvůli své teplotě již není vhodná, stále je, společně se svými břehy, využívána jako sportoviště. Po obou březích od jižní hranice města až po tu severní vede cyklostezka. Na levém břehu s označením A1, pravý břeh pak s pořadovým číslem A2. Většina trasy je značená a vede až na některé krátké úseky v centru města po značených stezkách mimo hlavní silnice (Motýl 2017). Na některých místech se na břehu také nacházejí rozsáhlé golfové resorty či odpaliště. Jako příklad jsou uvedeny golfové hřiště Hodkovičky, Lahovice či Karlín (viz Obr. 71). Hlavně v okrajových čtvrtích se na břehu vyskytují také další volnočasové sportovní areály. Mezi ně se již mohou počítat i bývalé lázně, dnes spíše volnočasový areál Žluté lázně, dále na Praze 4 areál Hamr – Braník nebo vedlejší lanový park, o trochu jižněji pak Freestyle park u lodě Port 62, kde je pirátí minigolf či stále populárnější fotbalgolf. Podobný lanový park se dnes nachází i v oblasti Libeňského ostrova. Ve výčtu sporto-

višť nesmějí chybět ani další hřiště, kterými jsou bezpochyby některé tenisové areály (Baník Praha, Tatran Praha, TJ Tesla Karlín) nebo fotbalová hřiště (SK Čechosloman Chuchle, SK Smíchov). Mezi sportovní zařízení se dají zajisté počítat i kempy, ať už se jedná o kempy vodácké (např. Kotva v Braníku, River Camp v Troji) nebo volnočasové turistické tábory (na Císařské louce či další kempy v Troji). Asi nejvíce spjatými sportovními spolky s Vltavou jsou veslařské kluby, které mají opravdu velkou tradici. Patří mezi ně VK Bohemians, VK Smíchov, VK Blesk založený již roku 1879 nebo VK Slavia (Seznam.cz 2017). I tyto kluby mají své zásluhy na tom, že se letos pojedou již 104. Pražské primátorky, což je jeden z nejstarších veslařských závodů na celém světě, který je unikátní tím, že lodě musí netradičně zatočit okolo vyšehradské skály (Johánek 2017). Asi největším areálem vodních sportů v Praze je Slalomový kanál Troja (viz Obr. 89), kde se pravidelně konají i závody nejprestižnějšího podniku Světového poháru. V roce 2013 se zde pořádalo také Mistrovství světa ve vodním slalomu (USK Praha 2014) a prozatím poslední závod Světového poháru se zde konal v červnu 2017. Kromě tradičních volnočasových areálů se v blízkosti řeky nachází i několik dalších areálů například na jízdu na skateboardu, venkovních posiloven nebo jen parků pro trávení aktivního odpočinku. Skatepark se nachází na Hořejším nábřeží. U Holešovického meandru v Ladislavově parku, v Podolí u Veslařského ostrova, v Braníku pod Branickým mostem či za ledárnami nebo poblíž Modřanských lagun se pak nacházejí rekreační areály s možností posezení či poležení na dece, venkovní posilovny, grilovací prostory nebo pro otužilce i možnosti na koupání v řece. Tyto prostory tak navracejí řece její téměř zaniklou funkci, kdy na březích v těchto místech tisíce Pražanů trávily celé víkendy rekreací.

5 Závěr

Cílem této diplomové práce bylo ucelit informace o vltavských březích v Praze a sledovat jejich změny v průběhu historie až do současnosti. Hlavní fyzické změny proběhly hlavně na konci 19. a začátku 20. století, funkční můžeme sledovat kontinuálně. Největším změnám na pravém břehu se věnuje Příloha 1, levý břeh pak sleduje Příloha 2. Co se týče dílčího cíle, tedy tvorba webového rozhraní ArcGIS online, kde jsou vizualizovány zkoumané informace, tak se povedlo vytvořit rozsáhlou sbírku nejdůležitějších staveb a informací o pražských březích. Všechny tyto informace jsou dostupné na http://web.natur.cuni.cz/~danafi/vltava_nabrezi.html.

Pravý břeh Vltavy v Praze je tím delším, i proto se na něm událo více změn než na břehu levém. Již jižní část Prahy, kde zásahy do břehů nebyly tak zásadní, ukazuje, že se funkce břehů změnila v průběhu staletí. Dříve sloužila spíše čistě přírodním účelům, nedocházelo k nějakým regulacím. Důležité je snažit se udržet biotop zdejší krajiny, která čítá několik chráněných oblastí, a předcházet biologické katastrofě jako na řece Mekong (Lam-Dao a kol. 2011). Dnes prakticky všude nalezneme nějaký druh dopravní komunikace – železniční trať, silnici pro automobily nebo obyčejnou asfaltovou cyklostezku. Na některých místech, například v Braníku, se změnilo funkční využití brownfields. Dříve se v Braníku na pobřeží nacházely pouze obydlí či zahrady, později došlo kvůli jeho výhodné poloze k výstavbě ledáren, které však již pozbyly svého účelu. Dnes se zde nachází velký rekreačně sportovní areál. Stejně tak došlo přeměnou i Podolí, kde se z přírodního břehu stal čistě průmyslový areál, po kterém jsou již jen nepatrné zbytky, a došlo k plné revitalizaci. Oproti tomu Vyšehrad je důkazem, že ne vždy se funkce břehů výrazně měnila. Obytnou funkci v domech se zahradami jen vyměnily velké činžovní domy bez zahrad. Zajímavou funkční změnou prošlo historické centrum Starého a Nového Města. Dříve se jednalo o periferii města, házely se sem odpadky, nacházely se zde chudobince, věznice atd., dnes se jedná o reprezentativní scénérii honosných architektonicky hodnotných domů. Nacházela se zde také velká řada mlýnů, ke kterým náležela spousta dalších řemesel, dnes je všechno nenávratně pryč, na březích se pořádají různé festivaly. Jedná se tedy o čistě volnočasové aktivity. Funkce výrobní byla nahrazena funkcí reprezentační a rekreační. Možná je škoda, že nedošlo alespoň k částečnému zakonzervování větších celků, tak jak se o to snaží v Zanzibaru (Hoyle 2002), ale zůstaly jen jednotlivé budovy, které připomínají starou Prahu. Asi největší pravobřežní změnou prošly katastry Karlína a Libně. Zde došlo ke kompletní

změně koryt, zasypání některých ramen, přeložení toku. Funkce břehů se tedy změnila kompletně, protože z některých ramen jsou dnes ulice (např. Rohanské nábřeží). Z původně obytné a rekreační zóny se postupem času stala průmyslová oblast plná přístavů, fabrik či překladišť. Dnes probíhají rozsáhlé revitalizační práce, dochází k navracení bývalého lesku zdejších břehů. Přesto se zde stále najdou výrazné periferní oblasti, především Libeňský ostrov a stále bývalá průmyslová oblast Rohanského ostrova. Tím, čím dříve bývala Libeň v oblasti Povltavské ulice, se dnes stala Troja. Velkou měrou tomu jistě přispěl sportovní areál s vodním kanálem, nicméně zdejší břehy lákají svou přírodní atmosférou spoustu Pražanů k odpočinku.

Stejně jako na pravém břehu i na levém se největším zásahem do břehu stala dopravní komunikace. Po soutok s Berounkou břehu vévodí široký slapský tah K Přehradám, severně od soutoku pak přivaděč na příbramskou dálnici, čtyřproudá Strakonická ulice. Tyto stavby navždy zničily přírodní ráz zdejšího břehu, přestože například v oblasti Lahovic u Modřanského jezu je pozůstatek částečně přírodního břehu, avšak hyzděn nevzhlednými skladovými areály, které zde pustnou od katastrofálních povodní 2002. Dopravní funkce tedy vévodí celému břehu až ke Smíchovu, kde se nad Vltavou tyčí obytné domy, podobně jako na Novo- a Staroměstském břehu, plnící reprezentativní funkci. Velkou proměnou prošla také Malá Strana, kde dříve řemeslná výroba ustoupila dnes čilému turistickému ruchu a vládním budovám. Tím, čím je pro pravý břeh Karlín a Libeň, tím lze na levém břehu bezpochyby nazvat Holešovice. Dříve spíše malebná vesnička na břehu Vltavy, dnes revitalizaci potřebující brownfields. Na některých místech k tomu již došlo. Inspirací by pro Holešovice rozhodně mohla být města jako Šanghaj či Bilbao, která si kvůli důležitosti řeky a jejích nábřeží pozvedla svůj celosvětový kredit (Marshall a kol. 2004). Veřejnost vede diskusi o tom, zda nové bytové a multifunkční developerské projekty neruší vltavské scénérie a jestli by neměla zdejší výstavba být regulována. Oponenti však argumentují tím, že nová výstavba na přelomu 19. a 20. století v historickém centru Prahy, kde vznikaly domy jako Hollar, Bellevue, kubistický Vyšehrad nebo protější Jechenthalovy domy, také zprvu nedostávaly kladné ohlasy veřejnosti (viz Obr. 30, Obr. 46, Obr. 48 nebo Obr. 114). Dnes jsou však architektonickou chloubou a Pražané si nábřeží bez nich nedokážou představit. Třeba si budoucí generace bude takto vážit právě libeňských, karlínských a holešovických projektů. Zbytek pražského břehu již velkých změn nedoznal, snad jen výstavba čističky na Císařském ostrově, která zasahuje i na bubenečskou část břehu a s tím spojené přestavby.

Terénní průzkum sloužil hlavně k zjištění prostupnosti obou nábřeží. Pravostranný břeh je velmi přívětivý, prakticky až na výjimky se lze dostat všude na pobřežní promenády. Cyklostezka A2 je téměř celá hotová. Jedinými úskalími jsou Vyšehradský tunel, kde to však jinak vyřešit nelze a úsek od Národního divadla k Rudolfinu, kde se střetávají na velmi malém prostoru cyklisté, motoristé i pěší, ale vzhledem k historické hodnotě místa a malému prostoru pro manipulaci se musí projíždějící obrnit trpělivostí. Oproti tomu levý břeh neposkytuje zdaleka tolik příležitostí pro rekreaci, cykloturistiku nebo jen nedělní procházku. Problémy nastávají hned v prostoru soutoku s Berounkou, kde sice existuje nějaká pěšina, ale často je zarostlá a cyklostezka mezi mosty Radotínským a Lahovickým zcela chybí. Zajímavým místem, kde se mísí rekreační zóna s průmyslem je ochranný přístav u Císařské louky. Zde stále funguje překladiště materiálu, ale zároveň tu spolu symbioticky žijí majitelé hausbótů a všechno dohromady působí idylicky. Díky odlišné zástavbě, průmyslové minulosti a ostrovu Kampa není prostupnost nábřeží v centru města tak kvalitní jako na druhém břehu. Pod letenskou strání opět velká část trasy chybí. Nicméně od Negrelliho viaduktu dále podél holešovického meandru pokračuje sice neznačená, ale přesto příjemná trasa podél vody. Jediným problémem jsou lidé na okraji společnosti, kteří se koncentrují v okolí Libeňského mostu. U stále fungujícího Holešovického přístavu se veřejnost nedostane až ke břehu. Stejně tak tomu je u bývalé betonárky Prefa, kde je pouze zmíněný chodníček, ale dle dostupných informací by se mělo jednat o dostavbě nábřežní cesty. Zbytek cesty od Stromovky až k severnímu okraji Prahy také poskytuje malebnou cestičku podél břehu vybízející k nedělním projížďkám nebo procházkám.

Velkým zklamáním při tvorbě práce byl přístup IPRu, kdy se objevil projekt o vltavských březích v Praze, který ale nebyl kvalitně připraven a mnoho z jeho dílčích nápadů se zdá být nerealizovatelných ani ve vzdáleném horizontu. Nicméně naštěstí existují jednotlivé městské části, které se snaží o údržbu a rozvoj svých částí nábřeží. Někde se to daří lépe, někde hůře. Lehce viditelným příkladem je okolí Modřanského jezu, kdy pravý břeh vzkvétá, oproti levému, kde jsou od povodní 2002 zchátralé areály a náletové louky bez údržby. Lze jen doufat, že se Praha se svými nábřežími bude přibližovat symbióze mezi řekou a lidmi a ne naopak.

Pro srovnání s vývojem nábřeží v jiných městech se musí počkat ještě několik let, než budou hotovy současné rozestavěné (např. Holešovice či Libeň) či rozplánované projekty (ty, jejichž začátek je na spadnutí). V mnoha městech totiž došlo k revitalizaci brownfields, kdežto v Praze k ní teprve dochází. Při terénním šetření však již v tuto do-

bu bylo potvrzeno, že se v Praze bude řešit stejný problém jako v Londýně (Church 1988). Tedy setkávání různých sociálních vrstev na místě, které dříve sloužilo jen jedné z nich. Takovým příkladem je oblast Karlínského přístavu, ale hlavně oblast Holešovického přístavu. Zde vznikají supermoderní stavby s kanceláři a luxusními byty, ale stále zde je fungující přístav pro dělnickou třídu. V okolí Libeňského mostu se pak soustřeďují lidé na okraji společnosti. Další situace ke srovnání se nabízí v případě Bilbaa (Gómez 1998), které nechalo postavit rozsáhlé muzeum na nábreží. Stala se z něj tak výkladní skříň města, reprezentativní prostory. Stejně reprezentativní prostory má i Praha – je jimi například Smetanovo nábreží nebo oblast Kampy. Velkým rozdílem však je doba vzniku, kdy pražské klenoty jsou již zároveň historického rázu, kdežto baskické město svou historii nového nábreží teprve začíná psát.

6 Literatura a další prameny

- ALBERTI, M., HEPINSTALL, J. A., COE, S. E., COBURN, R., RUSSO, M., JIANG, Y. (1999): Modeling the urban ecosystem: A conceptual framework. *Environment and planning*, č. 26, s. 605-630.
- ANTROP, M. (2004): Landscape change and the urbanization process in Europe. *Landscape and Urban Planning*, 67, č. 1, s. 9-26.
- ARCDATA PRAHA (2017): ArcGIS Online - Geografické informační systémy (GIS) - ARCDATA PRAHA, <https://www.arcdata.cz/produkty/arcgis/webovy-gis/arcgis-online> (5. 6. 2017).
- AUGUSTA, P. (1996a): Kniha o Praze 2. MILPO, Praha, 150 s.
- AUGUSTA, P. (1996b): Kniha o Praze 4. MILPO, Praha, 182 s.
- AUGUSTA, P. (2002): Kniha o Praze 6. MILPO, Praha, 227 s.
- AUGUSTA, P., RÁZKOVÁ, D. (1997): Kniha o Praze 12. MILPO, Praha, 150 s.
- BEČKOVÁ, K. (2003a): Zmizelá Praha - dodatky (Díl I). Paseka, Praha, 143 s.
- BEČKOVÁ, K. (2003b): Zmizelá Praha - dodatky (Díl II). Paseka, Praha, 127 s.
- BEČKOVÁ, K. (2004): Zmizelá Praha - dodatky (Díl III). Paseka, Praha, 127 s.
- BEČKOVÁ, K. (2015): Vltava a její břehy (Díl I) - od Františku proti vodě do Braníku. Paseka, Praha, 208 s.
- BEČKOVÁ, K. (2016): Vltava a její břehy (Díl II) - od Petrské čtvrti po vodě do Troji. Paseka, Praha, 204 s.
- BERNÝ, A. (2011): Před 170 lety dostali Pražané teprve druhý most: dnešní most Legií, http://praha.idnes.cz/pred-170-lety-dostali-prazane-teprve-druhy-most-dnesni-most-legii-p8j-/praha-zpravy.aspx?c=A111104_151352_praha-zpravy_ab (19. 6. 2017).
- BLAŽEK, P. (2006): Dějiny a současnost, Vzkazy na omítce, <http://dejinyasoucasnost.cz/archiv/2006/12/vzkazy-na-omitce/> (20. 3. 2017).
- BLAŽKOVÁ, T., FIALOVÁ, D., MATOUŠEK, V. (2014): Individuální a masová rekreace v okolí velkých industriálních měst v 19.- 21. století. Steam, Praha, 233 s.
- BOLLIGER, J., KIENAST, F. (2010): Landscape functions in changing environment. *Landscape online*, č. 21, s. 1-5.
- BOTANICKÁ ZAHRADA PŘÍRODOVĚDECKÉ FAKULTY UNIVERZITY KARLOVY (2012): Historie | Botanická zahrada, <https://bz-uk.cz/cs/historie> (20. 3. 2017).

- BRABEC, J. (2014): Atlas vodáckého maratónu Budějovice - Praha. Bakalářská práce. Katedra aplikované geoinformatiky a kartografie PřF UK, Praha, 56 s.
- BRONCOVÁ, D. (1996a): Kniha o Praze 5. MILPO, Praha, 205 s.
- BRONCOVÁ, D. (1996b): Kniha o Praze 8. MILPO, Praha, 158 s.
- BRONCOVÁ, D. (1998): Kniha o Praze 7. MILPO, Praha, 191 s.
- BURKE, P. (2001a): I Photographs and Portraits. In: Burke P.: Eyewitnessing - The Uses of Images as Historical Evidence. Reaktion books, Londýn, s. 21-33.
- BURKE, P. (2001b): II Iconography and Iconology. In: Burke P.: Eyewitnessing - The Uses of Images as Historical Evidence. Reaktion books, Londýn, s. 34-45.
- BURKE, P. (2001c): Reaktion books, Londýn.
- BUSSINESSLEADER (2015): Rakouský majitel prodal Kámen Zbraslav, <http://www.businessleader.cz/zpravy/stavebnictvi/rakousky-majitel-prodal-kamen-zbraslav> (20. 3. 2017).
- CACÁK, F., RYBÁK, J. (2007): Vltava v zrcadle dobových pohlednic. Pistorius & Olšanská s.r.o., Příbram, 312 s.
- CRESTYL REAL ESTATE S.R.O. (2017): Dock - Rezidence Praha 8 – o projektu | Crestyl, Dock, <http://www.dock.cz/cs/about/project> (2. 4. 2017).
- ČÁSLAVSKÝ, K., VANTUCH, P. (2004a): Vltava v obrazech (Díl 76), Hledání ztraceného času, <http://www.ceskatelevize.cz/porady/873537-hledani-ztraceneho-casu/204522161510018-hledani-ztraceneho-casu-vltava-v-obrazech-76/>.
- ČÁSLAVSKÝ, K., VANTUCH, P. (2004b): Vltava v obrazech (Díl 77), Hledání ztraceného času, <http://www.ceskatelevize.cz/porady/873537-hledani-ztraceneho-casu/204522161510019-hledani-ztraceneho-casu-vltava-v-obrazech-77/>.
- ČÁSLAVSKÝ, K., VANTUCH, P. (2005a): Vltava v obrazech (Díl 78), Hledání ztraceného času, <http://www.ceskatelevize.cz/porady/873537-hledani-ztraceneho-casu/204522161510020-hledani-ztraceneho-casu-vltava-v-obrazech-78/>.
- ČÁSLAVSKÝ, K., VANTUCH, P. (2005b): Vltava v obrazech (Díl 79), Hledání ztraceného času, <http://www.ceskatelevize.cz/porady/873537-hledani-ztraceneho-casu/204522161510021-hledani-ztraceneho-casu-vltava-v-obrazech-79/>.
- ČÁSLAVSKÝ, K., VANTUCH, P. (2005c): Vltava v obrazech (Díl 80), Hledání ztraceného času, <http://www.ceskatelevize.cz/porady/873537-hledani-ztraceneho-casu/204522161510022-hledani-ztraceneho-casu-vltava-v-obrazech-80/>.

- ČÁSLAVSKÝ, K., VANTUCH, P. (2005d): Vltava v obrazech (Díl 81), Hledání ztraceného času, <http://www.ceskatelevize.cz/porady/873537-hledani-ztraceneho-casu/204522161510025-hledani-ztraceneho-casu-vltava-v-obrazech-81/>.
- ČÁSLAVSKÝ, K., VANTUCH, P. (2005e): Vltava v obrazech (Díl 82), Hledání ztraceného času, <http://www.ceskatelevize.cz/porady/873537-hledani-ztraceneho-casu/205522161510001-hledani-ztraceneho-casu-vltava-v-obrazech-82/>.
- ČÁSLAVSKÝ, K., VANTUCH, P. (2005f): Vltava v obrazech (Díl 83), Hledání ztraceného času, <http://www.ceskatelevize.cz/porady/873537-hledani-ztraceneho-casu/205522161510003-hledani-ztraceneho-casu-vltava-v-obrazech-83/>.
- ČÁSLAVSKÝ, K., VANTUCH, P. (2005g): Vltava v obrazech (Díl 84), Hledání ztraceného času, <http://www.ceskatelevize.cz/porady/873537-hledani-ztraceneho-casu/205522161510004-hledani-ztraceneho-casu-vltava-v-obrazech-84/>.
- ČESKÁ TELEVIZE (2010): Sníh v Praze láme rekordy, část musí do Vltavy, <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ct24/domaci/1362532-snih-v-praze-lame-rekordy-cast-musi-do-vltavy> (20. 6. 2017).
- ČESKÝ KYNOLÓGICKÝ SVAZ ZKO PRAHA 5 - ZBRASLAV (2015): Historie |, Kynologie Zbraslav, <http://kynologie-zbraslav.cz/historie/> (19. 2. 2017).
- ČTK (2014): Most inteligence v Braníku, který stavěli nepřátelé komunismu, slaví 50 let, http://www.metro.cz/most-inteligence-v-braniku-ktery-staveli-nepratele-komunismu-slavi-50-let-1lq-/praha.aspx?c=A140528_150441_co-se-deje_rab (1. 4. 2017).
- ČÚZK (2017): Prohlížeč služba WMS - Ortofoto, http://geoportal.cuzk.cz/WMS_ORTOFOTO_PUB/WMSservice.aspx.
- DOUGHTON, P. (2011): Titian Sacred Profane Love, Sacred and Profane Love: Symbolic and Geometric Substructures, <http://www.pauldoughton.com/2011/06/symbolic-and-geometric-substructures.html> (5. 3. 2017).
- DUDÁK, V. (2011): Cestou necestou podél Vltavy. In: Dudák V.: Prahou po Vltavě - putování po březích, ostrovech a mostech. Práh, Praha, s. 56-286.
- FIALOVÁ, D., STEYEROVÁ, M., SEMOTANOVÁ, E. (2015): Vltavské ostrovy v Praze. Česká geografická společnost, Praha, 112 s.
- GÓMEZ, M. V. (1998): Reflective images: the case of urban regeneration in Glasgow and Bilbao. International Journal of Urban and Regional Research, 22, č. 1, s. 106-121.

- HOU, D. (2009): Urban Waterfront Landscape Planning. Magisterská práce. Blekinge Institute of Technology, School of Planning and Media Design, Blekinge.
- HOYLE, B. (2002): Urban waterfront revitalization in developing countries: the example of Zanzibar's Stone Town. *The Geographic Journal*, 168, č. 2, s. 141-162.
- HRUBEŠ, J., HRUBEŠOVÁ, E. (2002): Pražské domy vyprávějí... ([Díl] 4). Academia, Praha, 262 s.
- HUBERT, M. (2012): Na Vltavě v Praze - jak bylo a jak je. Mare-czech, Praha, 177 s.
- HUDSPETH, T. R. (1985): Urban Waterfront Revitalization. In: Kato W. a kol.: *Ocean Space Utilization '85*. Springer, Tokyo, s. 25-35.
- CHODĚJOVSKÁ, E., HORČÁKOVÁ, V., JUŘINA, P., KREJČÍ, J., LEDVINKA, V., NOVOTNÝ, M., SEMOTANOVÁ, E., ŠIMŮNEK, R. (2013): Historický atlas měst České republiky, svazek č. 24 - Praha - Smíchov. Historický ústav Akademie věd ČR, Praha.
- CHURCH, A. (1988): Urban Regeneration in London Docklands: A Five-Year Policy Review. *Environment and Planning C: Government and Policy*, 6, č. 2, s. 187-208.
- IPR (2016): Společně na Soutoku. Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, Praha, 66 s.
- IPR, ČÚZK (2016): Archiv leteckých snímků (ortofotomap) 1938. Praha.
- JANČAR, R. (2013): Most „Rámusák“ končí provoz. Poslední tramvaj ho přejede v pondělí, iDNES.cz, http://technet.idnes.cz/most-ramusak-uzavren-05h-/tec_reportaze.aspx?c=A131003_232131_tec_reportaze_rja (21. 3. 2017).
- JOHÁNEK, J. (2017): O Primátorkách - 104. Primátorky Skupiny ČEZ, <http://www.primatorky.cz/cs/o-primatorkach> (23. 4. 2017).
- JUHÁSZ, M. (2016): Diskurzivní konstrukce nové identity městského regenerovaného prostoru: příklad nábřeží v Bratislavě. Magisterská práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha, 96 s.
- JUNGSMANN, J. (2005): Zaniklé Podskalí, Vory a lodě na Vltavě. Muzeum hlavního města Prahy, Praha, 118 s.
- JUNGSMANN, J. (2007): Smíchov - město za Újezdskou branou. Muzeum hlavního města Prahy, Praha, 235 s.
- JUNGSMANN, J. (2010): Libeň - zmizelý svět. Muzeum hlavního města Prahy, Praha, 191 s.
- JUNGSMANN, J. (2014): Holešovice - Bubny - v objetí Vltavy. Muzeum hlavního města Prahy, Praha, 213 s.

- KALIVODOVÁ, L. (2011): Objevte Zapomenutá místa Prahy, <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/zapomenuta-mista-praha-pis-magistrat/r~i:gallery:22258/> (7. 1. 2017).
- KRÁLOVÁ, T. (2012): Vyjádření mluvčí pražského Magistrátu ohledně protipovodňové zdi, <http://zbraslav.info/o-zbraslavi/protipovodnove-zabrany-a-ochrana-na-zbraslavi> (20. 3. 2017).
- KUČERA, Z. (2012): Obraz jako zdroj rozmanitých informací. Geografické rozhledy, 21, č. 3, s. 18-20.
- LAM-DAO, N., PHAM-BACH, V., NGUYEN-THANH, M., PHAM-THI, M.-T., HO-ANG-PHI, P. (2011): Change Detection of Land use and Riverbank in Mekong Delta, Vietnam using Time Series Remotely Sensed Data. Journal of Resources and Ecology, 2, č. 4, s. 370-374.
- LAŠTOVKOVÁ, B. (2016): Pražské usedlosti. Libri, Praha, 359 s.
- LUDVÍK, M. (2017): V Holešovicích vznikne u řeky promenáda, místo betonu přibude zeleň, iDNES.cz, http://praha.idnes.cz/nova-cyklo-stezka-holesovice-vltava-d7v-/praha-zpravy.aspx?c=A170323_2314324_praha-zpravy_nub (30. 5. 2017).
- MACHALA, B. (2013): Pražská nabřeží v širším kontexte. Architekt, č. 1, 59, s. 78-79.
- MARSHALL, R., BRUTTOMESSO, R., MILLSPAUGH, M. L., VERGARA, A., COOK, A., RAINE, A., SHAW, B., KRIEGER, A. (2004): Waterfronts in Post-Industrial Cities. Taylor & Francis, Londýn, 193 s.
- MČ PRAHA 8 (2015): Aktuality z městské části - Zahrádkářská kolonie na Libeňském ostrově se otevírá veřejnosti, <https://www.praha8.cz/zahradkarska-kolonie-na-libenskem-ostrove-se-otevira-verejnosti-1.html> (26. 3. 2017).
- MELKOVÁ, P., FIALKA, V., CACH, T., FREJLACHOVÁ, K., HARCINÍK, J., HENDRYCH, J., KADLAS, J., NOVOTNÝ, R., RAIMANOVÁ, Ž., ŠPIČÁK, M., ŠPOULA, Š., DOLEŽALOVÁ, D. (2014): Koncepce pražských břehů. IPR, Praha, 342 s.
- MERHOUT, C., WIRTH, Z. (2002): Zmizelá Praha (Díl II). Paseka, Praha, 151 s.
- MÍKA, Z. (2011): Zmizelá Praha - Sporty a sportoviště. Paseka, Praha, 189 s.
- MOTÝL, J. (2017): Prahou na kole, <http://prahounakole.cz/> (23. 4. 2017).
- NPÚ (2015): Branické ledárny, <https://www.npu.cz/cs> (1. 4. 2017).
- OUŘEDNÍČEK, M., ILÍK, J. (2007): Karlín a jeho proměny v souvislostech postsocialistické transformace Prahy. Sborník ČGS, 112, č. 3, 56–77.

- PAVELKA, K. (2003): Fotogrammetrie 10. Vydavatelství ČVUT, Praha, 194 s.
- POCHE, E., WIRTH, Z. (2002): Zmizelá Praha (Díl IV). Paseka, Praha, 158 s.
- PRAZSKENAPLAVKY.CZ (2017): Události na náplavkách, <http://prazskenaplavky.cz/> (23. 4. 2017).
- PRAŽSKÉ BENÁTKY S.R.O. (2016): Přívoz P6 | Pražské Benátky, <http://www.prazskebenatky.cz/cz/prazske-privozy/privoz-p6> (22. 12. 2016).
- RACKOVÁ, K. (2016): Podolské nábřeží, <http://www.prahaneznam.cz/praha-4/podoli/podolske-nabrezi/> (4. 2. 2017).
- RADA HMP (2014): Plán péče o přírodní památku Komořanské a modřanské tůně. Rada HMP, Praha.
- RATHOVÁ, A. (2017): Role aktérů územního rozvoje při regeneraci brownfields na území dolních Holešovic a dolní Libně. Magisterská práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha, 135 s.
- RYSKA, P. (2014a): Jaká je délka Vltavy protékající Prahou?, Praha neznámá, <http://www.prahaneznam.cz/jine-zajimavosti/jaka-je-delka-vltavy-protekajici-prahou/> (21. 11. 2016).
- RYSKA, P. (2014b): Zašlá sláva plaveckého bazénu pod Barrandovem, Praha neznámá, <http://www.prahaneznam.cz/praha-5/hlubocepy/plavecky-bazen-barrandov-a-jeho-zasla-slava/> (7. 1. 2017).
- ŘEZNÍČKOVÁ, D. (2010a): Čtení fotografií optikou geografa. Geografické rozhledy, 10, č. 4, s. 18-19.
- ŘEZNÍČKOVÁ, D. (2010b): Vizuální gramotnost: intelektuální pseudoproblém, anebo nutná výbava každého z nás? Geografické rozhledy, 10, č. 4, s. 14 a 17.
- SEMOTANOVÁ, E., HORČÁKOVÁ, V., ŠIMŮNEK, R., TOMEŠ, J., ŽEMLIČKA, J. (2006): Historický atlas měst České republik, svazek č. 14 - Praha - Libeň. Historický ústav Akademie věd ČR, Praha.
- SEZNAM.CZ (2017): Mapy.cz, <https://mapy.cz/> (23. 4. 2017).
- SIEBER, R. T. (1991): Waterfront Revitalization in Postindustrial Port Cities of North America. City & Society, 5, č. 2, s. 120-136.
- STÁTNÍKOVÁ, P. (2012): Zmizelá Praha - Povodně a záplavy. Paseka, Praha, 189 s.
- STEYEROVÁ, M. (2014): Funkční změny pražských vltavských ostrovů. Magisterská práce. Přírodovědecká fakulta UK v Praze, Praha, 133 s.
- SVOBODOVÁ, L. (2014): Typologie golfových hřišť v Česku. Magisterská práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha, 92 s.

- SVOBODOVÁ, M. (2017): Databáze divadel / Divadelní architektura v Evropě, Theatre-Architecture, <http://www.theatre-architecture.eu/cs/db/?theatreId=450> (7. 1. 2017).
- SZTOMPKA, P. (2007): Kapitola 4 - Fotografie jako doplněk jiných sociologických metod. In: Sztompka P.: Vizuální sociologie - fotografie jako výzkumná metoda. Sociologické nakladatelství, Praha, s. 49-78.
- ŠTĚCH, V. V., WIRTH, Z., VOJTÍŠEK, V. (2002): Zmizelá Praha (Díl I). Paseka, Praha, 181 s.
- ŠVEC, P. (2014): Zbytky slavné továrny v Karlíně jsou pryč. Nezůstal ani slibovaný komín, http://praha.idnes.cz/konec-slavne-tovarny-rustonka-dzi-/praha-zpravy.aspx?c=A140314_2045189_praha-zpravy_bur (19. 6. 2017).
- TAIKO A.S. (2016): Areál a služby - Žluté lázně, <http://www.zlutelazne.cz/areal-a-sluzby> (2. 4. 2017).
- ÚSGK (1953): Topografické mapy v systému S-1952. ČSR.
- USK PRAHA (2014): Historie, <http://www.vodackyareal.cz/slalomova-draha/historie> (23. 4. 2017).
- ÚSTAV PRO JAZYK ČESKÝ (2011): Slovník spisovného jazyka českého, <http://ssjc.ujc.cas.cz/search.php?hledej=Hledat&heslo=n%C3%A1b%C5%99e%C5%BE%C3%AD&sti=EMPTY&where=hesla&hsubstr=no> (26. 3. 2017).
- VEITHOVÁ, K. (2013): Vojtěch Lanna: Obraz podnikatele v první fázi průmyslové revoluce. Magisterská práce. Katedra obecné antropologie FHS UK, Praha, 121 s.
- VOČADLOVÁ, K. (2009): Obrazy jako archiv přírodních změn. Geografické rozhledy, 18, č. 5, s. 26-27.
- WIRTH, Z. (2003): Zmizelá Praha (Díl V). Paseka, Praha, 165 s.
- WU, B., JIA, J. (2002): Developing and Managing Urban Waterfront Tourism/Recreational Spaces - a Case Study of Wuhan City. Geography and Territorial Research, č. 02.
- WURMSER, K. (1830): Císařské povinné otisky stabilního katastru 1:2 880 - Čechy. Rakouské císařství.
- ZAKLÁDÁNÍ STAVEB (2009): Protipovodňová opatření na ochranu hl. města Prahy, etapa 0006 Zbraslav – Radotín, část 13 Zbraslav Sever - Zakládání staveb, a. s., <http://www.zakladani.cz/cz/protipovodnova-opatreni-na-ochranu-hl-mesta-prahy-etapa-0006-zbraslav-radotin-cast-13-zbraslav-sever> (20. 3. 2017).

7 Přílohy

Příloha 1: Přehled pravobřežních změn na vltavských březích v Praze mezi Císařskými otisky (cca 1830) a dnešním stavem

Katastrální území	Funkce císařské otisky (specifikace lokality)	Funkce dnes	Mosty	Zásadní zásahy do břehu
Zbraslav	přírodní (vegetace, skály)	přírodní dopravní (vegetace, komunikace)	<i>Zbraslavský most 1896-1964</i> Most Závodu míru 1964-	
Komořany	přírodní (vegetace)	přírodní dopravní (vegetace, komunikace)	Radotínský most 2010-	
Modřany	přírodní zemědělská (vegetace, zahrady)	přírodní dopravní rekreační (vegetace, komunikace, rekreační areály)		stavba modřanského zdymadla 1979
Hodkovičky	přírodní (vegetace)	rekreační dopravní (rekreační areály, komunikace)	Branický most 1955-	
Braník	přírodní obytná (vegetace, zahrady, obydlí)	průmyslová rekreační dopravní (průmyslové areály, rekreační areály, komuni- kace)	Barrandovský most 1988-	Rybova zeď asi 17. – 18. století
Podolí	obytná přírodní (obydlí, zahrady, vegetace)	dopravní rekreační sportovní (komunikace, rekreační areály, promenáda, loděnice)		ochranný podolský přístav 1872- Podolské nábřeží 1905 Český yacht klub 1912 další část nábřeží 193? zbytek k Jeremenkově ulici 196?
Vyšehrad	zemědělská obytná přírodní (zahrady, obydlí, skála)	dopravní rekreační obytná (komunikace, promenáda, obytné domy)	<i>Železniční most 1872-1901</i> Železniční most 1901-	severní část Masarykova n. 1845 přemostění Botiče 1897 proražení Vyšehradského tunelu a stavba nábřeží 1905 Tančící dům 1996
Nové Město I.	obytná (obydlí)	dopravní obytná rekreačně-reprezentativní (komunikace, obytné domy, promenáda)	Palackého most 1878- Jiráskův most 1931-	Masarykovo nábřeží 1904 stavba nábřežních zdí 1905-1914 Spolek umělců MÁNES 1934

Katastrální území	Funkce císařské otisky (specifikace lokality)	Funkce dnes	Mosty	Zásadní zásahy do břehu
Staré Město	řemeslná obytná ochranná (mlýny, obydlí, zeď proti vodě)	dopravní reprezentativní rekreační (komunikace, turistická promenáda, významné budovy)	<i>most Císaře Františka I. 1841-1898</i> most Legií 1901- <i>dřevěný provizorní most 1898-1901</i> Karlův most 1402 <i>Juditin most 1172-1342</i> Mánesův most 1914- <i>Rudolfova lávka 1869-1914</i> Čechův most 1908-	Smetanovo nábreží 1845 Novotného lávka 1872 Alšovo nábreží 1877 Dvořákovo nábreží 1904
Nové Město II.	řemeslná obytná (mlýny, obydlí)	dopravní rekreační (komunikace, promenáda)	<i>most císaře Františka Josefa I. 1868-1947</i> Štefánikův most 1951-	Dvořákovo nábreží 1919 nábreží Ludvíka Svobody 1919
Karlín	zemědělská obytná řemeslná rekreační přírodní (zahrady, obydlí, mlýny, promenáda, vegetace)	dopravní průmyslová sportovní (komunikace, průmyslové areály, sportovní areál)	Hlávkův most 1912- <i>Jateční most 1909-1912</i> Negrelliho viadukt 1850-	Karlínský přístav 1821-1926 napojení Rohanského ostrova 1930
Libeň	přírodní obytná řemeslná (vegetace, obydlí, mlýn)	průmyslová rekreační obytná dopravní (přístaviště, průmyslové areály, chatová osada, komunikace, obytné domy)	<i>dřevěný most 1903-1928</i> Libeňský most 1928- Holešovická železniční přeložka 1980-	Libeňský přístav 1896-199? rozsáhlá regulace koryta 1929
Troja	přírodní reprezentativní (vegetace, zámek s okrasnou zahradou)	dopravní sportovní rekreačně-reprezentativní průmyslová (komunikace, sportovní areály, zámek, průmyslový areál)	<i>Trojský most 1928-1980</i> most Barikádníků 1980- Trojský most 2014- <i>provizorní tramvajový most 1981-2013</i> Trojská lávka 1984-	zdyňadlo Troja 1902
Bohnice	přírodní obytná (vegetace, usedlosti)	dopravní přírodní obytná (komunikace, vegetace, obytná zóna)		

Příloha 2: Přehled levobřežních změn na vltavských březích v Praze mezi Císařskými otisky (cca 1830) a dnešním stavem

Katastrální území	Funkce císařské otisky (specifikace lokality)	Funkce dnes	Mosty	Zásadní zásahy do břehu
Zbraslav	obytná dopravní přírodní (obydlí, komunikace, vegetace)	dopravní přírodní obytná (komunikace, vegetace, obytná zóna)	<i>Zbraslavský most 1896-1964</i> Most Závodu míru 1964- Radotínský most 2010-	Kamenolom 1929-
Lahovice	obytná dopravní přírodní (obydlí, komunikace, vegetace)	obytná dopravní přírodní sportovní (obytná zóna, komunikace, vegetace, sportoviště)		ustálení dnešního soutoku s Beroukou 1829 stavba modřanského zdymadla 1979
V. a M. Chuchle	zemědělská přírodní dopravní (zahrady, vegetace, komunikace)	dopravní sportovní (komunikace, sportoviště)	Branický most 1955-	
Hlubočepy	přírodní dopravní (vegetace, komunikace)	dopravní (komunikace)	Barrandovský most 1988-	rozsáhlý sportovní areál 1930-1955
Smíchov	obytná přírodní zemědělská (obydlí, vegetace, zahrady)	dopravní obytná sportovní rekreační (rekreační i dopravní přístaviště, komunikace, sportovní areál, rekreační zóna)	<i>železniční most 1872-1901</i> železniční most 1901- Palackého most 1878- Jiráskův most 1931-	Janáčkovo nábreží 1876 ochranný přístav u Císařské louky 1890- I. úsek Hořejší nábreží 1899 II. úsek Hořejší nábreží 1904 největší plavební komora 1921
Malá Strana	rekreační řemeslná zemědělská obytná (plovárny, mlýny, zahrady, obydlí)	rekreačně-reprezentativní obytná (turistická atrakce, sídlo úřadů, obytné domy)	<i>most Císaře Františka I. 1841-1898</i> most Legií 1901- <i>dřevěný provizorní most 1898-1901</i> Karlův most 1402 <i>Juditin most 1172-1342</i> Mánesův most 1914- <i>Rudolfova lávka 1869-1914</i>	Malostranské nábreží 1888 Kosárkovo nábreží 1896 asanace Čertovky 1940

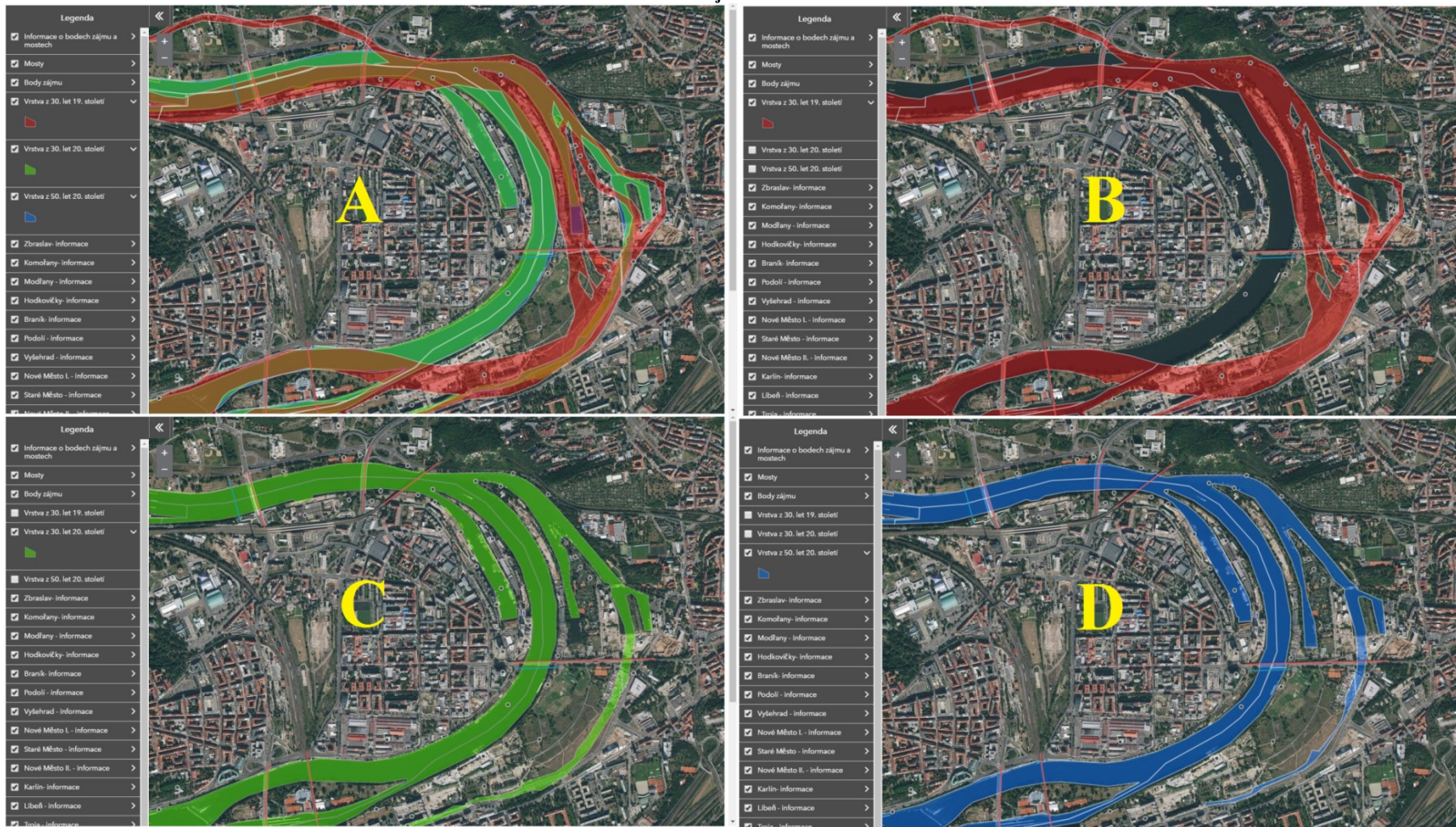
Katastrální území	Funkce císařské otisky (specifikace lokality)	Funkce dnes	Mosty	Zásadní zásahy do břehu
Holešovice	přírodní obytná (vegetace, obydlí)	dopravní průmyslová (komunikace, přístav, průmyslové areály, sklady)	Čechův most 1908- <i>most Císaře Františka Josefa I. 1868-1947</i> Štefánikův most 1951- Hlávkův most 1912- <i>Jateční most 1909-1912</i> Negrelliho viadukt 1850- <i>dřevěný most 1903-1928</i> Libeňský most 1928- Holešovická železniční přeložka 1980- <i>Trojský most 1928-1980</i> most Barikádníků 1980- <i>provizorní tramvajový most 1981-2013</i> Trojský most 2014-	Holešovický přístav 1895- nábřeží Edvarda Beneše 1896 nábřeží kapitána Jaroše 1906 rozsáhlá regulace koryta 1929 Bubenské nábřeží 1930
Bubeneč	řemeslná přírodní (mlýn, vegetace)	dopravní přírodní rekreační průmyslová (komunikace, vegetace, rekreační zóny, prů- myslové areály)	Trojská lávka 1984-	
Dejvice	obytná přírodní (obydlí, vegetace)	dopravní průmyslová (komunikace, průmyslový areál)		zdymsadlo Podbaba 1902
Sedlec	obytná zemědělská dopravní přírodní (obydlí, zahrady, komunikace, vegetace)	dopravní obytná přírodní (komunikace, obytná zóna, vegetace)		
Suchdol	přírodní (vegetace, skály)	dopravní přírodní (komunikace, vegetace)		

Příloha 3: Přehled všech vrstev vyskytujících se ve webové aplikaci, možno vypnout a zapnout jednotlivé vrstvy pomocí šipky vlevo od názvu
Zdroj: vlastní tvorba

Legenda					
☒	Informace o bodech zájmu a mostech	>	☒	Modřany - informace	>
☒	Mosty	>	☒	Hodkovičky- informace	>
☒	Body zájmu	>	☒	Braník- informace	>
☒	Vrstva z 30. let 19. století	>	☒	Podolí - informace	>
☒	Vrstva z 30. let 20. století	>	☒	Vyšehrad - informace	>
☒	Vrstva z 50. let 20. století	>	☒	Nové Město I. - informace	>
☒	Zbraslav- informace	>	☒	Staré Město - informace	>
☒	Komořany- informace	>	☒	Nové Město II. - informace	>
			☒	Karlín- informace	>
			☒	Libeň - informace	>
			☒	Troja - informace	>
			☒	Bohnice- informace	>
			☒	Lahovice- informace	>
			☒	Velká a Malá Chuchle- informace	>
			☒	Hlubočepy- informace	>
			☒	Smíchov - informace	>
			☒	Malá Strana- informace	>
			☒	Holešovice- informace	>
			☒	Bubeneč- informace	>
			☒	Dejvice- informace	>
			☒	Suchbát - informace	>
			☒	Sedlec - informace	>

Příloha 4: Ukázka přepínání jednotlivých vrstev ve webové aplikaci, A - zobrazení všech tří vektorizovaných vrstev; B - zobrazení pouze vrstvy z 30. let 19. století; C - zobrazení pouze vrstvy z 30. let 20. století; D zobrazení pouze vrstvy z 50. let 20. století

Zdroj: vlastní tvorba



Příloha 5: Ukázka jednotlivých vyskakovacích oken, která se zobrazí po kliknutí na příslušnou vrstvu nebo bod, první případ s fotografií ze současnosti, druhý případ s obrázkem z historických pramenů, třetí případ ukazuje vyskakovací okno s popisným textem městské části; u popisu mostů je postup úplně stejný, stačí na daný most kliknout a otevře se vyskakovací okno
Zdroj: vlastní tvorba

