



**Severní špiče Císařského ostrova**  
 Je veledůležitým prvkem v celkové organizaci území. Inteligentní uspořádání tohoto místa by mohlo vyřešit palčivý problém parkování v Trojské kotlině. Bez toho, že bychom tak činili na úkor někoho jiného (MC Troja, P6...)  
 Úprava spočívá ve vložení silničního mostu před ústí Lysolažského údolí ve směru na čip Císařského ostrova. Most navazuje na stávající niveletu Podbabské (cca 182 m.n.m.). Hladina pod ním nadřazovaná Klecanským jezem je o 6,5 m níže (cca 175,5 m.n.m.). Most je zvedací a ve výjimečných chvílích umožňuje proplutí vyšších nákladů a zvednutí nad úroveň povodně.  
 Z čipu ostrova stoupá komunikace z kóty 182 vzhůru. Osobní auta se noří do parkingu skrytého v přestřešení čistírny. Kapacita takto umístěného parkingu je velká a záleží na tom, jaký rozsah plochy v zastřešení chceme pro parkoviště vyhradit. Původní objektu vjezdu pokračují v další cestě již jenom elektrobusy. Auta mají vjezd zakázan. Busy, pěší a cyklisté překonají Vltavu mostem mířícím do Podhoří, mostem orientovaným v průhledu na vinici usedlosti Sklenářka. Konstrukce mostu je nad úrovní povodně z roku 2002.  
 Návštěvníci míří k novému západnímu vchodu do zoo. Zde je také zastávka busu.

**Vodní svět v zoo**  
 Pozoruhodným prvkem v nivní části zoo je soustava jeztek s expozičními vodními ptactva. Za ověření by stalo jejich důsledné propojení (zhruba ve stopě původního mlýnského ramene) a možnost otevřít vyústění do řeky. Na nátoku by bylo třeba vodu čerpat, případně podrekonstruované chodníky a stezky vedené podél Vltavy položit potrubí až nad Trojský jez a nový vodácký kanál. Při práci s vodním prvkem je třeba dbát neporušitelnosti doposud vybudovaných protipovodňových opatření chránících zoo (například uzavírání výtoku na způsob Čertovky na Malé Straně).

**Lanovka**  
 Rozšířením nabídky nadstandardní dopravy může být lanovka spojující Císařský ostrov s horním vchodem do botanické zahrady. Zajistě je třeba pečlivě zkoumat, jaký typ lanovky má být použit, kolik stanic po trase má mít a zdali jsou to stanice přístupné či jimi výletník projíždí a nevystupuje. Výškový rozdíl mezi úrovní u Vitavy a horní bohnické terasou je však značný a lanovka by proto

**Druhohotý háj**  
 Mezi objektem NVL a přemístěným jezdeckým areálem zůstane zachován háj stromů spolu s radou dubů, které sledují stopu původního říčního ramene. Snížená niveleta stávajícího terénu mezi NVL a terénním navýšením připravovaným pro výstavbu jezdecké haly vytvoří přirozený „bezpečnostní průleh“ zvyšující možnost obtěžení velkých vod. Popsaný přístup umožňuje zachovat spoustu vzrostlých stromů tzv. druhohotého háje.

**Nový ostrov**  
 Vymístění jezdecké haly z prostoru před nástupem na Trojskou lávku umožňuje prokapat územím mléčké říční rameno oddělující nový ostrov od Císařského ostrova. Běhy budou přírodní s rozsáhlými štrkovými plochami. Přístup na ostrov pouze přes brody. V části ostrova dojde ke snížení terénu a vytvoření příbřežních mělin a tůní.

**LEGENDA**

- trasa a stanice metra
- trasa a stanice železnice
- trasa a zastávka tramvaje
- trasa a zastávka elektrobusu
- trasa a zastávka autobusu
- trasa a přístaviště vyletního parníku
- trasa a přístaviště vaporetta
- trasa a stanice lanovky
- cyklostezka
- pěší
- parkoviště navrhovaná a jejich kapacita
- parkoviště stávající a jejich kapacita
- inlinová dráha využívaná sezónně jako běžecká dráha skatepark
- louky koňské
- louky ovčí
- kynologické cvičiště

**Elektrobusy**  
 Zajišťují veřejnou dopravu do zoo. Tvoří okružní linku spojující několik volnočasových cílů s terminály hromadné dopravy a záchytnými parkovišti individuální automobilové dopravy. Zaparkování v placeném záchytném parkovišti zahrnuje jízdenku pro použití elektrobusu.  
 Trasa je obousměrná a propojuje: Nádraží Holešovice, Trojský most, Troju, botanickou zahradu, zoo, Podhoří, Císařský ostrov, Podbabskou, nádraží Praha – Podbaba, Papirenskou, Stromovku, Výstaviště a Nádraží Holešovice.  
 Elektrobusy jsou kapacitní, nízkopodlažné v provedení jaké známe z letiště, tak aby bylo umožněno nastoupit i vícero rodinám s kočárky.  
 Linka autobusu 112 z Nádraží Holešovice přes most Barikádníků, Troju do obrátí ve Podhoří zůstává v provozu.

**Tramvaj**  
 Na území Císařského ostrova a Troje bylo v minulosti zpracováno neuvěřitelné množství návrhů, ověřujících spojení P6 a P7 se zoo, případně ještě pokračování této tramvajové trasy okolo botanické až do Bohnic. Tato řešení budou pravděpodobně velice drahá a v detailu průchodu tramvajové trati územím též nemilosrdná. Přikláme se k řešení pokračovat tramvaj ve stopě na Sedlec a do Bohnic směřovat uličním profilem přes Kobylisy. Vlastní obsluha Troji probíhá masivním nasazením elektrobusu.

**Záchytná parkoviště**  
 Navrhujeme vybudovat síť parkovacích domů, která zcela zabráni devastaci Trojské kotliny individuální automobilovou dopravou.  
 Všechny parkovací domy jsou navrženy na nadřazených příjezdových komunikacích v návaznosti na systém MHD.  
 od severu: čip Císařského ostrova (1040 stání), od Dejvic: Papirenská (200 stání)  
 Pozn.: Parkoviště systémově vklíněné do obytného území P6 a pro návštěvníky příliš atraktivní (vazba na nedalekou lanovku a Stromovku). Nutno zvážit, zda vůbec uvažovat s kapacitním parkovištěm v tomto místě, od východu: u Trojského mostu (500 stání), od východu: Holešovičské nádraží (2 stání) – rozvojová plocha okolo nádraží pojme jakékoliv požadované množství aut definované veřejným zájmem, od jihu: Výstaviště (2 stání) – rozvojová plocha, která sama potřebuje dostatečný počet parkovacích stání. Probíhá upřesňování záměru.

**Stávající vodní linka (ÚČOV)**  
 Dle projednávané dokumentace vlivu stavby na životní prostředí (EIA) mají být části provozu přestřešeny a uzavřeny tak, aby do okolí neunikal zápach. Dovolujeme si proto předložit návrh, který se dle této podmínky chová velkoryse a pomocí přestřešení vytváří další dimenzi Trojské kotliny.  
 Přestřešením vzniká obdoba paluby letadlové lodí. V podpalubě bublá provoz čistírny a v části prostorové konstrukce přestřešení parkují auta návštěvníků. Na palubě dovedení sportovci a korzují běžní občané. Vše je otevřené pro lid, neb vše je vybudováno z veřejných prostředků v duchu modelu, kdo si hraje, nezlobí. Najdeme tu proto všemožná sportoviště, běžecké dráhy, ale i cvičiště pro pejsky.

**Vodní IQ park**  
 Láková možnost obohacení areálu národní kulturní památky Muzea Čistina Bubeneč o další rozměr. Bezprostředně vedle muzea se nacházejí magistrátní pozemky, které by se daly k podobnému účelu využít. Interaktivní poznávání zaměřené na témata spojená s vodou, jejím využitím, ale i koloběhem přírody, jehož je voda nedílnou součástí.  
 Posilí se poznávací a vzdělávací význam instituce. Do vzdělávacích programů a okruhů může být zapojen nedaleký Výzkumný ústav vodohospodářský, zpřístupnit se dají i funkční provozy čistírny odpadních vod.

**Malá říčka**  
 Navrhujeme propojení s plavebním kanálem novou propustí a dalším ramenem jdoucím severně podél tělesa Kralupské železniční dráhy. Nivelety mostků přes tato propojení budou umožňovat podjetí malých loděk.  
 Malá říčka bude prodloužena nehlučným náhonem až do oblasti Papirenské, do jezírka za rekonstruovaným továrním objektem. Odtud je veden přepad do zatrubněného Dejvíčského potoka.

**Jezdecká hala**  
 Stávající hala je rozmontována a přesunuta do nové polohy. Za halou vede na cvičiště koni nové umístění na střeše NVL mostek podřízený technikou obsluhující objekt čistírny. Mostek a střecha NVL se dá využít jako evakuační cesta koni v případě povodní. Stáje jsou postaveny nové podél plavebního kanálu. Úroveň plochy mezi stájemi a halou je o cca 4 m výše než silnička u kanálu.

**Východní špiče Císařského ostrova**  
 Nově definuje účel a tvar čipu ostrova vedle elektrárny. Mohl by být zastávkou rychlého vaporetta („říční tramvaje“), zastávkou vytvořenou náběžní zdi aerodynamického tvaru, jako je tomu v obdobných místech na Štvanici, Žofíně nebo Dětském ostrově. Provedení z mohutného kamenného zdiva stejně jako u náběžních zdí výše zmíněných ostrovů.

**Vodní doprava**  
 Po vzoru benátských vaporett navrhujeme doplnit pražskou veřejnou dopravu o další výrazný prvek. Kromě stávajících a nepříliš rychlých parníků by se lodní park mohl rozšířit o tyto svízňé „vodní tramvaje“ pendulující mezi Štvanicí a Trojským jezem. Pokud by provozní poměry před plavebními komorami v Podbábě dovolily, bylo by samozřejmě báječné, pokud by lodě otáčely až v těchto místech. Návštěvníci by potom mohli přeskocit ze železnice, tramvaje či elektrobusu rovnou do lodí.

SITUACE 1:5000