

Soutěžní workshop „Koncepte celkového krajinářského řešení Císařského ostrova a jeho širšího okolí“

■ vlastní popis návrhu:

Návrh zapojuje Císařský ostrov do života Trojské kotliny. Rozsáhlá, dnes neprostopupná území, jsou nově organizována a zpřístupněna včetně břehů a podélné osy ostrova. Návrh upřesňuje možné využití střechy NVL s ohledem k značnému rozsahu technologických zařízení, které střecha obsahuje. Z tohoto důvodu nevyužívá střechu pro požadované parkování, ale umísťuje zde jezdeckou dráhu a cvičiště. Stávající vodní linku doporučujeme z hlediska dlouhodobé koncepce rozvoje území v budoucnu zakrýt a využít pro sport. Z pohledu dopravní obslužnosti preferujeme plnou obsluhu území elektrobusy a říčními tramvajemi.

■ popis k panelu č. 1 „Rámcový plán“:

Plán zobrazuje návrat k říční nivě v mezích možného, tj. v limitech daných nejruznějšími infrastrukturními stavbami a vodohospodářskými opatřeními. S preferencí přírodního charakteru Trojské kotliny jde i návrh její dopravní obsluhy veřejnou dopravou.

■ popis k panelu č. 2 „Design manuál“:

Manuál není pouhým výčtem výrobků lidské činnosti a jejich ztvárnění, ale měl by zahrnovat celkový pohled na „design“ Trojské kotliny včetně názoru na přírodní prostředí, které je její součástí.

■ popis k panelu č. 3 „Integrované řešení vodohospodářských kompenzačních opatření“:

Opatření navržená v původním projektu spočívala zejména ve vykácení stromů, odtěžení navážek na ostrově a vytvoření průlehu před NVL. Dalším opatřením bylo otevření vrat plavebních komor v Podbabě doplněné profilem nového obtoku. Měníme zásadně přístup k těmto opatřením. V aktivní záplavové zóně, do které část Císařského ostrova patří, navrhujeme logičtější uspořádání území. Stávající jezdeckou halu v rámci kompenzačních opatření (a za peníze těchto opatření) přemisťujeme do polohy jižnější, na umělou vyvýšeninu, blíže plavebnímu kanálu. Vytváříme nový kanál a snižujeme terén v jeho okolí. Uvolňujeme tím cestu vodě v jejím nejjednodušším, přímém směru. Obtok plavebních komor, spolu s jejich otevřením, zachováváme. Podmínkou je vybudování vakového jezu či možnost uzavírání plavebního kanálu na jeho začátku.

■ popis k panelu č. 4 „Návrh úprav projektu Nové vodní linky, jeho celkové krajinářské řešení“:

Nové vodní linky, zejména jejich technologii, se návrh nedotýká. Ke změnám odchází v rozsahu objezdné komunikace po obvodu linky. Linka je ukryta v zemním valu a místa, která nevyužívá jezdecký klub, spásají ovce.

■ popis návrhu správy a managementu území:

Návrh nezakládá složité parkové úpravy vyžadující intenzivní a finančně náročnou údržbu. Plochy na zastřešených vodních linkách jsou doporučeny k veřejnému užívání (v případě jezdeckého klubu s určitým omezením) a z toho vyplývá i míra nároků na zabezpečení jejich provozu. Zařízení pro sport by měla být navržena skromně a účelně.

V Praze dne 10.6.2015

Ing. arch. Jaroslav Zima

Základní úvahy ke koncepci celkového krajinářského řešení Císařského ostrova a jeho širšího okolí

A) Císařský ostrov a čistírna odpadních vod

Nová vodní linka (NVL)

- je stavbou s množstvím technologických výstupů procházejících nad budoucí střechí rovinu. Vzhledem k tomu, že na projekt těchto zařízení je již vydáno stavební povolení a zpracována prováděcí dokumentace, nepokládáme za možné polohy těchto výstupů měnit. Je třeba je respektovat, třebaže představy zadavatele o veřejném využití střechy byly možná poněkud rozdílné.
- na střechu NVL, respektive na její okraj mimo technologické celky umístíme tréninkovou dráhu pro koně a na části plochy cvičiště koní. Přístup k nově umístěné jezdecké hale je přes spojovací můstek. Dráha pro koně je po obvodu olemována hustým živým plotem, který ji odděluje od šikmého svahu sestupujícího k vodě. Dráha na obou stranách překonává místa s přístupem k technologickým linky (rozvodny). Přes obě tato místa vedou mostky s podjezdnou výškou 4,5 m se stejnou písčitou vrstvou povrchu jako má navazující jezdecká dráha.
- zdvojení objezdných pozemních komunikací okolo NVL předpokládaných původním návrhem neakceptujeme. V minulosti bylo vydáno množství výjimek umožňujících průjezd přes Císařský ostrov (cca 1000 kusů). Navrhujeme výjimky bez milosti zrušit a umožnit projetí pouze vozidlům záchranného systému a vozidlům obsluhujícím provoz linky. Po takto razantním omezení provozu je potom možné účelovou komunikaci zapojit i do systému cyklostezek. Pro pěší je určena cestička vinoucí se blíže vodě.

NVL a kompenzační opatření

- opatření navržená v původním projektu spočívala zejména ve vykácení stromů, odtěžení navážek na ostrově a vytvoření průlehu před NVL. Dalším opatřením bylo otevření vrat plavebních komor v Podbabě doplněné profilem nového obtoku.
- měníme zásadně přístup k těmto opatřením.
- v aktivní záplavové zóně, do které část Císařského ostrova patří, navrhujeme logičtější uspořádání území. Stávající jezdeckou halu v rámci kompenzačních opatření (a za peníze těchto opatření) přemístíme do polohy jižnější, na umělou vyvýšeninu, blíže plavebnímu kanálu.
- vytváříme nový kanál a snižujeme terén v jeho okolí. Uvolňujeme tím cestu vodě v jejím nejjednodušším, přímém směru.
- obtok plavebních komor, spolu s jejich otevřením, zachováváme. Podmínkou je vybudování vakového jezu či možnost uzavírání plavebního kanálu na jeho začátku.
- zvolené řešení je šetrnější k takzvanému druhotnému háji na východní straně NVL. Umožňuje zachovat většinu vybraných vzrostlých stromů.
- doplňující průleh vedeme územím ostrova před Trojskou lávkou. Na severní hraně plavebního kanálu snížíme terén na úroveň tzv. bezpečnostního přeprahu umožňujícího vodě při zvýšených hladinách vstoupit do průlehu.

Jezdecká hala

- stávající hala je rozmontována a přesunuta do nové polohy. Za halou vede na cvičiště koní nově umístěné na střeše NVL mostek podjížděný technikou obsluhující objekt čistírny. Mostek a střecha NVL se dá využít jako evakuační cesta koní v případě

povodní. Stáje jsou postaveny nově podél plavebního kanálu. Úroveň plochy mezi stájami a halou je o cca 4 m výše než silnička u kanálu.

Nový ostrov

- vymístění jezdecké haly z prostoru před nástupem na Trojskou lávku umožňuje prokopat územím mělké říční rameno oddělující nový ostrov od Císařského ostrova. Břehy budou přírodní s rozsáhlými štěrkovými plochami. Přístup na ostrov pouze přes brody. V části ostrova dojde ke snížení terénu a vytvoření příbřežních mělcin a tůní.

Východní špiče Císařského ostrova

- nově definuje účel a tvar cípu ostrova vedle elektrárny. Mohl by být zastávkou rychlého vaporetta („říční tramvaje“), zastávkou vytvořenou nábrežní zdi aerodynamického tvaru, jako je tomu v obdobných místech na Štvanici, Žofíně nebo Dětském ostrově. Provedení z mohutného kamenného zdiva stejné jako u nábrežních zdí výše zmíněných ostrovů.

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 (MČ Troja, P6...)
- úprava spočívá ve vložení silničního mostu před ústí Lysolajského údolí ve směru na cíp Císařského ostrova. Most navazuje na stávající niveletu Podbabské (cca 182 m.n.m.). Hladina pod ním nadřozaná 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 cípu 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. Podél objektu vjezdu pokračují v další cestě již jenom elektrobuses. Auta mají vjezd zakázán. Buses, pěši a cyklisté překonají Vltavu mostem mířícím do Podhoří, mostem orientovaným v průhledu na viniční usedlost Sklenářka. Konstrukce mostu je nad úroveň povodně z roku 2002.
- návštěvníci míří k novému západnímu vchodu do zoo. Zde je také zastávka busu.

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 lodi. V podpalubí bublá provoz čistírny a v části prostorové konstrukce přestřešení parkují auta návštěvníků. Na palubě dovádějí 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 psy.

B) Koncept dopravní obsluhy

Silniční doprava

Dopravní obsluha Císařského ostrova zůstává koncepčně ponechána převážně dle stávajícího stavu. Přejezd k čistírně odpadních vod je z ulice Papírenská, a to i pro vozidla údržby nové ČOV. Most vedený z ulice Za Elektrárnou slouží i nadále obsluze jezdecké haly, přesunutě do nové polohy a rekreační dopravě, převážně nemotorové, pokračující po Trojské lávce.

Významnější změnou je navržení nových mostů na severním cípu ostrova. První most spojuje Císařský ostrov s ulicí Roztocká v místě křižovatky s ulicí V Podbabě, nová čtyřramenná křižovatka je navržena jako okružní. Nový most slouží městské hromadné dopravě (elektrobusu) a osobní individuální automobilové dopravě, která je za mostem svedena do podzemních garáží o kapacitě 1040 míst, sloužících návštěvníkům zoo. Pouze pro městskou hromadnou dopravu (elektrobus) je zřízen druhý nový most z Císařského ostrova do Podhoří s novým napojením do ulice Pod Hrachovkou.

V širších vztazích nejsou na okolní komunikační síti prováděny další zásadní stavební změny. Pro elektrobus je zřízena nová komunikace spojující ulici pod Havránkou a Pod lisem v trase pod protipovodňovou hrází a ve stopě již založené komunikace. Z hlediska organizačního je v úzké souvislosti s navrženými novými alternativami dopravy do zoo Praha uvažováno dopravní zklidnění ulice Trojská, kde dojde ke snížení intenzity dopravy o významný podíl vozidel směřujících do zoo Praha. K dosažení tohoto efektu je zřízeno záchytné parkoviště o dostatečné kapacitě v prostoru západně od ulice Pod Lisem, poblíž tramvajových zastávek Trojská. Toto parkoviště bude cenově zvýhodněno proti parkovacím plochám v těsné blízkosti zoo a doprava k zoologické zahradě bude zajištěna linkou elektrobusu. Stání přímo u zoo budou pro běžné uživatele cenově znevýhodněna a primárně budou určena pro osoby se sníženou schopností pohybu.

Městská hromadná doprava

V návrhu jsou zachovány trasy tramvajových tratí dle stávajícího stavu a předpokládá se výhledová dostavba tramvajových tratí Podbaba – Suchdol a Kobylisy – Sídliště Bohnice. Z hlediska autobusové dopravy se předpokládá výrazné omezení linky č. 112, která nově bude sloužit pouze obsluze obytné zástavby okolo Trojské ulice s vybranými spoji do Podhoří, linka nemusí zajíždět ke vstupu do Zoologické zahrady.

Jako náhrada spojení hromadnou dopravou do zoo bude zřízena linka elektrobusu s polookružní trasou: Nádraží Holešovice (metro) – Trojská (tramvaj, záchytné parkoviště pro zoo) – Zoologická zahrada (hlavní vstup) – Botanická zahrada a severní vstup do zoo – Západní vstup do zoo – Císařský ostrov – severní cíp (záchytné parkoviště pro zoo) – Podbaba (tramvaj) – Papírenská (záchytné parkoviště pro zoo, přestup na lanovou dráhu do zoo) – Stromovka (ul. Za Elektrárnou, přístup k jezdecké hale) – Nádraží Holešovice (metro). Na základě skutečné poptávky bude linka dispečersky řízena, zejména se předpokládá zahuštění intervalu vloženými spoji v trase Nádraží Holešovice – Zoologická zahrada. Linka elektrobusu převezme veškerou zátěž přepravy cestujících od metra a z nových záchytných parkovišť, lze tedy předpokládat v obdobích špiček interval kratší než dvě minuty. I tento fakt byl důvodem, proč byla pro linku jezdící mnoha rekreačními oblastmi zvolena elektrická trakce.

Zcela novým prvkem hromadné dopravy se stává lanová dráha, jenž je zřízena v prodloužení stávající lanové dráhy v zoo, a to oběma směry. Na sever jsou navrženy dvě nové stanice – u Afrického domu a v rozvojové oblasti mezi Sklenářkou a budoucím pavilonem goril. Stanice budou řešeny s přestupem, konstrukce a výška vedení lanové dráhy bude konzultována se zájmy zoo. Nové severní úseky lanové dráhy nabídnou ojedinelé výhledy na údolí slonů a Africkou savanu. Jižním směrem je lanová dráha vedena mimo areál zoo, na Císařský ostrov do prostoru mezi stávající a novou ČOV, kde je ukončena. Jižní konečná lanové dráhy bude sloužit jako nový vstup

do zoo, přístupný pěší docházkou z Bubence nebo přes Císařský ostrov od jezdecké haly. Na lanovku je zde rovněž možné přestoupit z linky elektrobuse nebo dojít z navrženého parkoviště u ul. Papírenská.

Součástí návrhu je také pravidelná lodní doprava s četnými zastávkami, umožňující přestup na elektrobusem i lanovou dráhu, ale také pěší docházku do zoo i na rekreační plochy. Lodní doprava naváže na tradici jízdy lodí do zoo.

Doprava do zoo Praha

Na rozdíl od stávajícího stavu je díky novým propojením přes Císařský ostrov nabídnuta větší pestrost dopravy do zoo Praha. Nové možnosti jsou následující:

- Automobilem – se zaparkováním na záchytném parkovišti u zast. MHD Trojská a dále elektrobusem ke vstupu do zoo.
- Automobilem – se zaparkováním na záchytném, parkovišti Císařský ostrov – sever a dále elektrobusem ke vstupu do zoo.
- Automobilem – se zaparkováním na parkovišti Papírenská a dále lanovou dráhou přímo do zoo.
- MHD – metrem do stanice Nádraží Holešovice a dále elektrobusem.
- MHD – tramvají do zastávky Trojská nebo do zastávky Podbaba a dále elektrobusem.
- MHD – z Bohnic autobusem linky č. 236 (zachováno stávající spojení pro tuto oblast).
- Lodi k novému přístavišti u ul. Papírenská a dále lanovou dráhou
- Na kole – ke stávajícím trasám je nově možné použít mosty na severním cípu Císařského ostrova
- Pěšky – ke stávajícím trasám je jako nová alternativa možná docházka na Císařský ostrov a cesta lanovou dráhou přímo do areálu zoo.

C) Okolí Císařského ostrova

Osada Rybáře

- zbytek původní trojské zástavby navrhujeme doplnit několika objekty v prostoru nynějšího parkoviště umístěného za nevzhledou protipovodňovou zdí. Nová vesnička může být výzvou jak mohutnou stavbu zcivilnit. Navrhujeme „cimbuří“, mezi které se vkládají protipovodňové stěny, odřezat a vršek zdi rozšířit na „parkán“, po kterém je možno chodit. Do tohoto parkánu potom zasouvat svislé prvky zábran, jako se provádí v centrální Praze.

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 nehlubokým náhonem až do oblasti Papírenské, do jezírka za rekonstruovaným továrním objektem. Odtud je veden přepad do zatrubněného Dejvického potoka.

V Praze dne 10.6.2015

Ing. arch. Jaroslav Zima