

OBSAH

A. ÚVODNÍ DOKUMENTY

01. PROHLÁŠENÍ DIPLOMANTA
02. ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

B. CÍSAŘSKÝ OSTROV - ZÁKLADNÍ INFORMACE, FOTOGALERIE

01. ÚVOD A HISTORIE
02. VLTAVA
03. FOTOGALERIE

C. NÁVRH - ŠIRŠÍ VZTAHY, OKOLNÍ KRAJINA

01. KONTEXT ÚZEMÍ
02. PRAŽSKÉ OSTROVY
03. NAPOJENÍ KRAJINNÝCH CELKŮ
04. KRAJINNÉ CELKY
05. ZJEDNODUŠENÝ OBRAZ BLÍZKÝCH KRAJIN
06. DOTYK KRAJINY VNITŘNÍ S KRAJINOU VNĚJŠÍ
07. KONCEPT OSÍDLENÍ OSTROVA

D. KONCEPT NÁVRHU

01. TVÁŘ OSTROVA
02. DOPRAVA A PARKOVÁNÍ
03. MORFOLOGIE, DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST
04. CELKOVÉ SCHÉMA NÁVRHU

E. KRAJINNÝ NÁVRH VÝCHODNÍ ČÁSTI OSTROVA

01. LUHY
02. KRAJINA - MORFOLOGIE, PRVKY

F. NÁVRH ZÁSTAVBY ZÁPADNÍ ČÁSTI OSTROVA

01. TVAROVÁNÍ ZÁSTAVBY
02. HIERARCHIE ZÁSTAVBY / DETAILS
03. ŘEZY
04. DŮLEŽITÉ UZLY
05. EKOTECHNICKÉ MUZEUM

G. VIZUALIZACE

H. FOTKY MODELU

I. PŘÍLOHY - PLAKÁT

J. PŘÍLOHY - SKICY, VÝVOJ NÁVRHU

K. PŘÍLOHY - DIPLOMNÍ SEMINÁŘ



**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA ARCHITEKTURY**

AUTOR, DIPLOMANT: ZUZANA JOHANIDESOVÁ
AR 2012/2013, ZS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:
(ČJ) Praha - Císařský ostrov: urbanisticko - krajinářská studie
(AJ) Prague - Cisarsky Island: urban - landscape study

JAZYK PRÁCE: český

Vedoucí práce:	doc. Ing. arch. Jan Jehlík	Ústav:
Oponent práce:	Ing. arch. Michal Fišer	15119 ústav urbanismu

Klíčová slova (česká): Císařský ostrov, Bubeneč, Troja, Vltava, Ústřední čistírna odpadních vod, urbanismus, krajina

Anotace (česká): Tématem k řešení je regenerace Císařského ostrova s vazbami na oba vltavské břehy. Trojská kotlina a samotný Císařský ostrov představují unikátní a významné krajinné prvky, z čehož plyne řada názorových střetů s ohledem na jejich budoucí rozvoj. Je zde soustředěno poměrně velké množství vegetačních a vodních ploch, čímž je alespoň z části zachován přírodní charakter místa s tomu odpovídajícím životním prostředím při využití městských kvalit jako jsou dopravní dostupnost či dostatečná koncentrace potenciálních uživatelů. Kromě krajinných požadavků musí nový návrh dodržet též technické parametry čistírny odpadních vod a zřetel musí být brán i na polohu ostrova v nejpřísnější povodňové zóně. Z toho vyplývá, že vhodnou se může stát pouze taková koncepce, která respektuje všechny dané podmínky lokality a zároveň nabízí dlouhodobější vizi fungování tohoto území.

Anotace (anglická): The main topic of the project is a complete regeneration of the Cisarsky Island with the direct link to both river banks and all the spaces alongside the Vltava river. Troja valley and the island itself both represent significant and unique landmarks which brings into question lot of different strategies for the future development of this area. There is a big concentration of water features, vegetation and other natural element that were preserved throughout the time and it gives this area a rare setting with the use of both natural and urban qualities. New proposal has to follow the regulations set by water treatment plant which is currently occupying large proportion of the island and also has to consider its location in the flood zone. With all this in mind, the only suitable concept is such that respects all these conditions and in the same time offers a long term vision for this area

Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou prací vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“
(Celý text metodického pokynu je na www.FA.studium/ke-stazeni)

V Praze dne 4. ledna 2013

podpis autora-diplomanta

Tento dokument je nedílnou a povinnou součástí diplomové práce / portfolia a CD.

8700207-2-10-2012
České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: **Zuzana Johanidesová**

datum narození: 13.2.1984

akademický rok / semestr: **2012 – 2013 / ZS**

ústav: **15119 ústav urbanismu**

vedoucí diplomové práce: **doc. Ing. arch. Jan Jehlík**

téma diplomové práce: **"Praha – Císařský ostrov"**

zadání diplomové práce:

1/ Tématem k řešení je regenerace Císařského ostrova s vazbami na oba vltavské břehy. Trojská kotlina a samotný Císařský ostrov představují unikátní a významné krajinné prvky, z čehož plyne řada názorových střetů s ohledem na jejich budoucí rozvoj. Je zde soustředěno poměrně velké množství vegetačních a vodních ploch, čímž je alespoň z části zachován přírodní charakter místa s tomu odpovídajícím životním prostředím při využití městských kvalit jako jsou dopravní dostupnost či dostatečná koncentrace potenciálních uživatelů. Kromě krajinných požadavků musí nový návrh dodržet též technické parametry obou linek čistírny odpadních vod a zřetel musí být brán i na polohu ostrova v nejpřísnější povodňové zóně. Z toho vyplývá, že vhodnou se může stát pouze taková koncepce, která respektuje všechny dané podmínky lokality a zároveň nabízí dlouhodobější vizi fungování tohoto území.

2/ Výsledkem práce bude urbanistická studie se silným důrazem na krajinnotvornou koncepci včetně ověření rozsahu a měřítka zástavby. V tomto rámci je vážným tématem ochrana životního prostředí a zachování zvláště ceněných lokalit přírodního bohatství. Návrh se musí snažit o vytvoření charakteristické lokality, jež bude schopna unést nároky technické (ústřední čistírna odpadních vod), dopravní (hromadná doprava, osobní automobilová doprava, pěší a cyklo, celková obslužnost), kulturně - historické (bubenečská zástavba, Stromovka, Trojský zámek) a v neposlední řadě přírodní (řeka a její koryto, ptačí osídlení, háje). Práce se bude v první řadě zabývat vymezením cenných lokalit (limity a ohniska), hledáním funkční náplně nových staveb, areálů a navrhovaných ploch (míra zatížení), řešením dopravní obslužnosti a dostupnosti, prověření možností otevření rozsáhlých areálů (zoo, ÚCOV) tak, aby přirozeně zapadaly do tvarosloví krajiny a umožňovaly její prostupnost. To vše v rámci krajinné a urbanisticko-architektonické koncepce.

Práce bude zpracovaná v těchto měřících:

- a) Širší vztahy 1:20000
- b) Řešené území 1:2500
- c) Výseky - půdorysy, řezy, pohledy 1:1000 - 2500
- d) Detaily, schemata, vizualizace

Práce bude strukturovaná v těchto rovinách:

- a) Struktura oblastí, poloha místa
- b) Celkové urbanistické řešení
- c) Architektonické řešení objektů a veřejných prostorů

Práce bude mít tyto přílohy:

- a) Portfolio s průvodní zprávou (základní údaje, bilance, popis analýzy, konceptu a návrhu), všemi relevantními výkresy v příslušném zmenšení, fotodokumentací a případně ukázkou referenčních projektů

b) Výkresy dle požadavků FA ČVUT (2xA0 nebo 4xA1)

3/ Součástí práce bude fyzický model v měřítku 1:2500

Poznámka: měřítka výstupů mohou být po konzultaci výjimečně upravena, změna bude odůvodněna v závěrečné zprávě a bude potvrzena vedoucím práce

Datum a podpis studenta

1.10.2012 - Johanidesová

Datum a podpis vedoucího DP

Datum a podpis děkana FA ČVUT

3/10/12. Jehlík

ÚVOD A HISTORIE OSTROVA

Císařský ostrov (*) - v minulosti nazývaný též Purkabský, ležící při severní hranici Velké Prahy, je posledním a největším pražským ostrovem s rozlohou 29 ha. Ostrov leží v katastrálním území Bubeneč, které spadá do dvou městských částí: Praha 6 - západní část včetně provozu ÚCOV - a Praha 7 - jezdecký areál a veřejná sportoviště - obrázek 1.

Celé území má v širších souvislostech velký význam pro městskou aktivní i pasivní rekreaci stejně jako pro rekreaci každodenní (parky, bruslařské dráhy atd.) i krátkodobou. Prostředí je unikátní svou vysokou koncentrací zábavních, sportovních i přírodních areálů a atrakcí jako jsou zoologická a botanická zahrada, Trojský zámek a plavební kanál pro vodní slalom při severním trojském břehu Vltavy; dále jezdecké a tenisové areály, bruslařské a cyklistické stezky a zahrádkářská kolonie na samotném ostrově; a v neposlední řadě také Ekotechnické muzeum či Šlechtova restaurace a celá Královská obora - Stromovka - v Bubeneči při jižním břehu plavebního kanálu. Je zde soustředěno poměrně velké množství zelených a vodních ploch, čímž je alespoň z části zachován přírodní charakter místa s tomu odpovídajícím životním prostředím při využití městských kvalit jako jsou dopravní dostupnost či dostatečná koncentrace potenciálních uživatelů.

Cennou charakteristikou území kolem Císařského ostrova jsou kromě jedinečných přírodních podmínek také neopakovatelné městské 'obrazy' a optické dominanty: zřícenina Baba se sklaní výšinou, Pražský hrad, Petřín či ostrohy nad zoologickou zahradou.

Největšími překážkami pro rozvoj ostrova jsou současná podoba a fungování Ústřední čistírny odpadních vod, která se na ostrově nachází od roku 1967 a obsluhuje veškeré území Velké Prahy, dále nedostatečná dopravní obslužnost klíčových lokalit (ZOO, botanická zahrada apod.) a poloha v záplavové zóně s vysokým rizikem povodní.

* Císařský ostrov bývá také někdy nazýván ostrovem Trojským, což je ale označení nepřesné a mělo by být používáno pouze v případech, jedná-li se skutečně o původní Trojský ostrov - tedy území dnešní zoologické zahrady a jejího okolí, které bylo původně odděleno od severního vltavského břehu přírodním ramenem řeky Vltavy. Císařský ostrov bývá někdy chybně zaměňován s Císařskou loukou, nacházející se na jihu Prahy.

Historie Císařského ostrova je ovlivněna několika klíčovými zásahy do jeho morfologie a s tím souvisejícím umístěním specifických staveb a provozů.

Jméno Císařský je odvozeno ze skutečnosti, že ostrov byl na počátku 17. století darován českými stavy císaři Rudolfovi II. Do té doby patřil úřadu nejvyššího purkrabí pražského, odtud jeho původní, řídko používaný název Purkabský. Na dnešní ploše ostrova ležela i část Královské obory, než byla odtržena zbudováním plavebního kanálu. V době Rudolfa II. se na ostrově nacházela královská bažantnice, jejíž pozůstatky je možné vysledovat v porostech kolem původního koryta Malé říčky (vrby a osiky).

Nejdůležitějším momentem v historii ostrova je jistě zbudování umělého plavebního kanálu (1899 - 1902) při jeho jižním břehu a s tím související zasypání původního říčního ramene (viz. kapitola Říční morfologie). Krátce potom (1905) zahájila provoz čistírna odpadních vod, s jejímž provozem souvisí i zbudování dvou mostů spojujících bubenečský břeh s jižní stranou ostrova.

V roce 1927 byl ve východní části ostrova zbudován parkurový stadion a byla zde také založena zahrádkářská kolonie, kterou ale strhla povodeň v roce 2002 a její pozůstatky už v dnešní době zcela vymizely.

Jedním z nejdůležitějších počínů bylo zbudování nové linky Ústřední čistírny odpadních vod v roce 1967. Vymezila se tak značná část ostrova, která zůstala veřejnosti nepřístupná a neprostupná. Původní linka čistírny (dnešní Ekotechnické muzeum), tak sloužila až do druhé poloviny 60. let, přestože její životnost byla v době budování odhadována maximálně na 25 - 30 let, tedy do 30. let minulého století. Původní usazovací nádrže sloužily jako manipulační jímky pro kal z nové čistírny jetš do 80. let.

Toto přesluhování v podstatě zachránilo cennou technickou památku před různými nevhodnými zásahy a v dubnu 1991 byl celý areál prohlášen za kulturní památku, čímž získal potřebnou právní ochranu. Činnost Nadace Ekotechnického musea (1992) a později společnosti Ekotechnické museum, o.p.s. vyvrcholila v roce 2010 vyhlášením čistírny odpadních vod za národní kulturní památku.

Nahoře: Pohled na vstupní bránu Císařského mlýna

Dole: pohled na severozápadní cíp Císařského ostrova z vyvýšeniny Baba



VLTAVA

TROJSKÉ PEŘEJE

Po rozsáhlé kanalizaci říčního koryta na konci 19. století zůstalo řečiště s peřejemi při severním břehu Císařského ostrova jedním z posledních přírodních úseků Vlatvy. V současnosti se jedná dokonce o vyhlášené těchto peřejí jako zvláště chráněného území, ačkoli ani tomuto úseku se regulace koryta zcela nevyhnula: břehy po obou stranách peřejí byly při úpravách před sto lety opevněny kamennou dlažbou. Do samotného říčního řečiště vybíhaly takzvané výhony: kamenné hrázky, které vytvářely specifické říční tůňky příznivé pro lidskou rekreaci i život rozmanitých sladkovodních obojživelníků. Dnes jsou ale tyto úpravy těžko patrné neb voda i vegetace dokázaly za posledních sto let většinu těchto zásahu rozebrat či překrýt.

MALÁ ŘÍČKA

V minulosti byl ostrov lemován původním říčním ramenem tekoucím severojižním směrem k Císařskému mlýnu. Toto rameno bylo počátkem 20. století z velké části zasypáno a dnes z něj zbyla pouze jeho jižní část nazývaná Malá říčka. Ta je v současnosti spojena s Vltavou pomocí napouštěcího zařízení v hrázi plavebního kanálu.

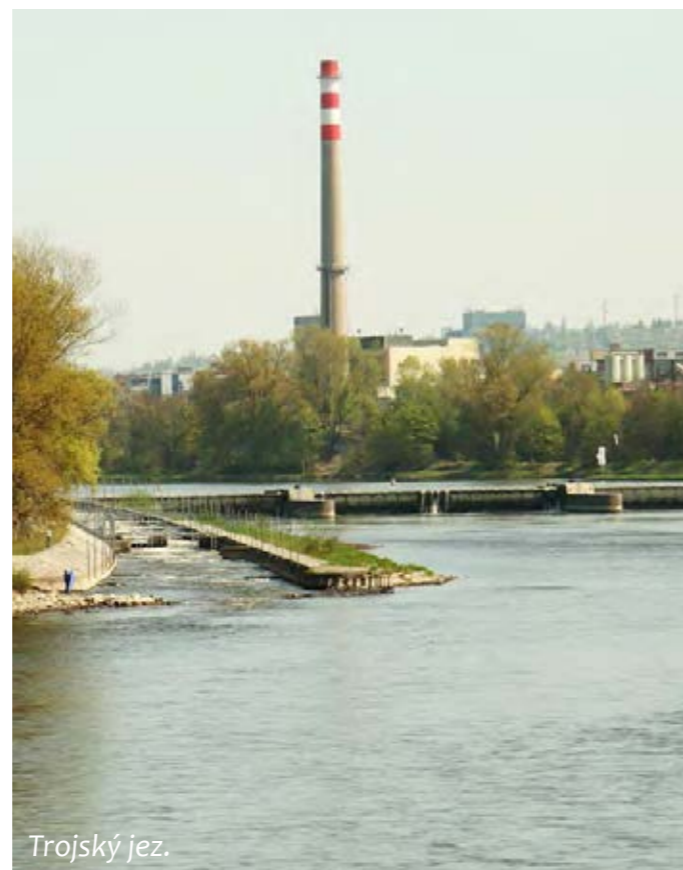
Zatrubněným Dejvickým potokem je pak odváděna zpět do Vltavy. K napojení do Dejvického potoka slouží podzemní cihlová štola, vedoucí kolem Císařského mlýna. Po povodních v roce 2002 bylo zahájeno rozsáhlé čištění celého systému. Říčka dnes slouží především k rekreaci a rybaření a poskytuje útočiště množství vodních živočichů a rostlin.

ZDYMADLO TROJA - POQBABA

Tvar a velikost ostrova významně ovlivnila výstavba umělého plavebního kanálu se zdymadlem Podbaba (1899 - 1902), kdy severní část Královské obory byla odtržena od pevniny a stala se novou součástí Císařského ostrova.

Zdymadlo Troja - Podbaba je vodním stupněm sestávajícím z Trojského jez, plavebního kanálu o délce 2,8 km mezi Bubenečským břehem a Císařským ostrovem a podbabských plavebních komor. Toto zdymadlo je posledním pražským zdymadlem za Štavnicí a bylo vybudováno z důvodu splavnění říčního koryta mezi Prahou a Mělníkem. Při rekonstrukci plavebních komor v roce 1996 byly do větší komory zabudovány dvě vodní elektrárny.

Trojský jez, zbudován v letech 1899 - 1902 a do dnešní podoby přestavěn v letech 1974 - 1979, má 3 pole v šířce 38 metrů. Severní propust při trojském břehu byla přebudována na sportovní slalomovou dráhu a zvyšuje tak několikanásobně návštěvnickou atraktivitu dané lokality.



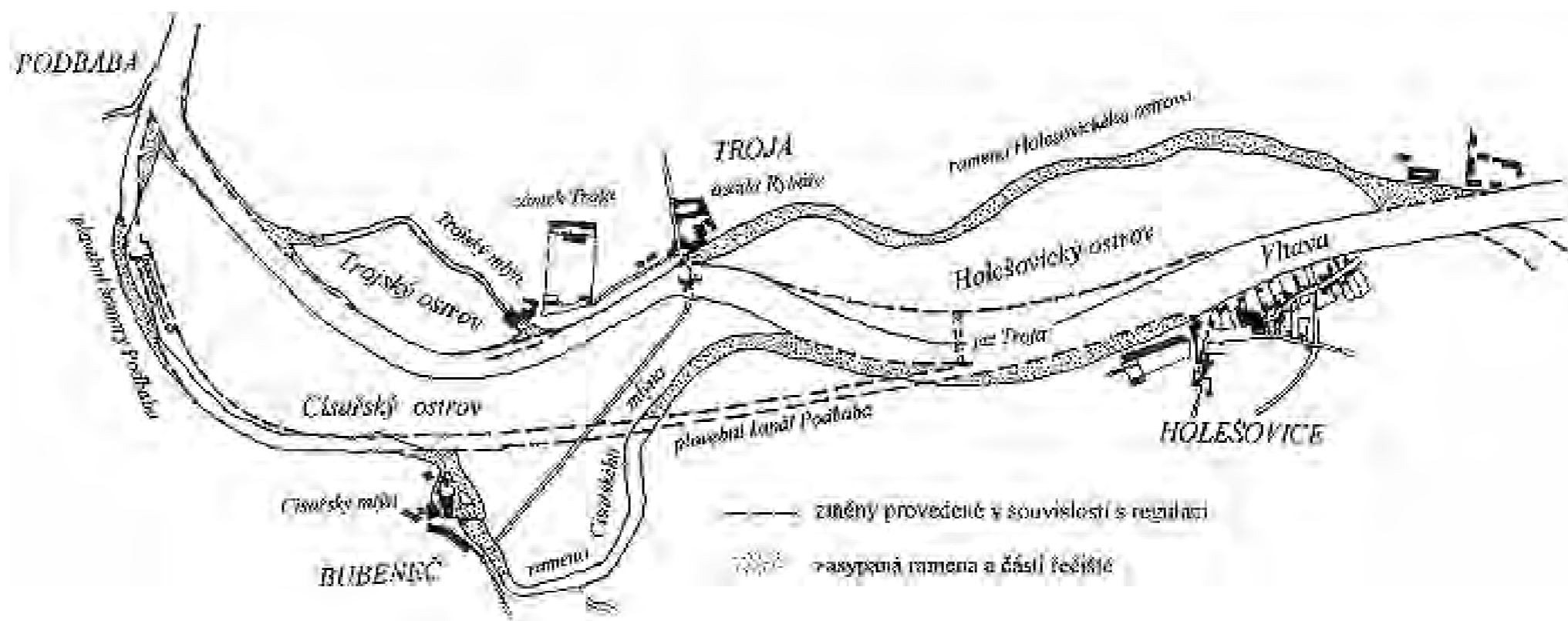
Trojský jez.

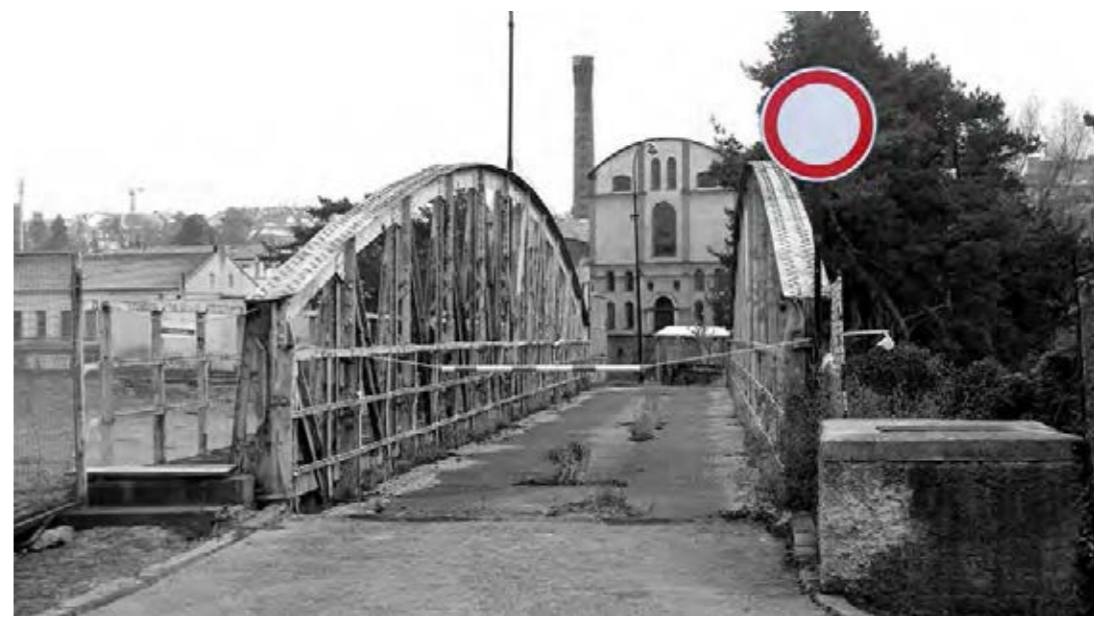


Plavební kanál - pohled na výzkumný stav vodohospodářský.



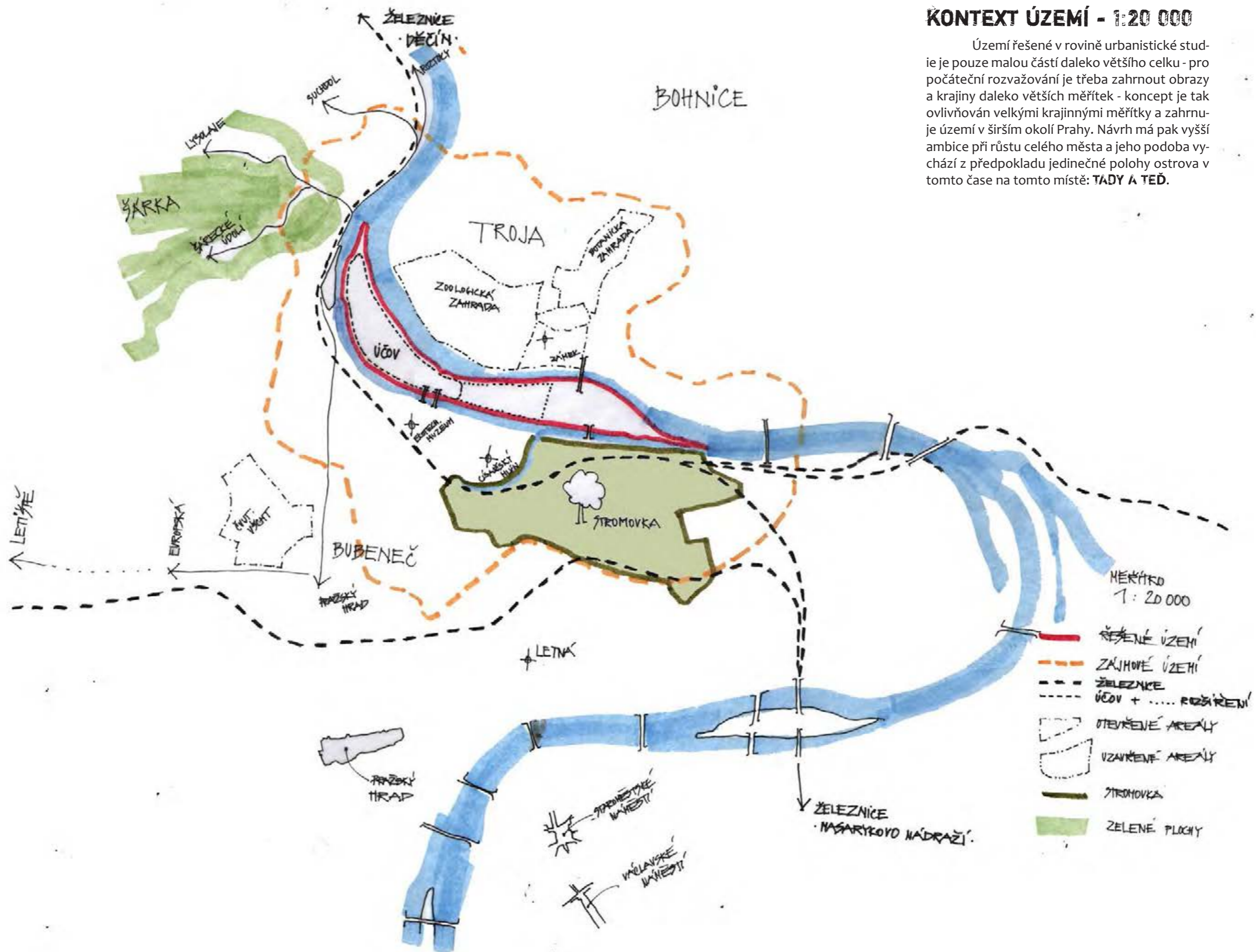
Zdymadlo Podbaba.

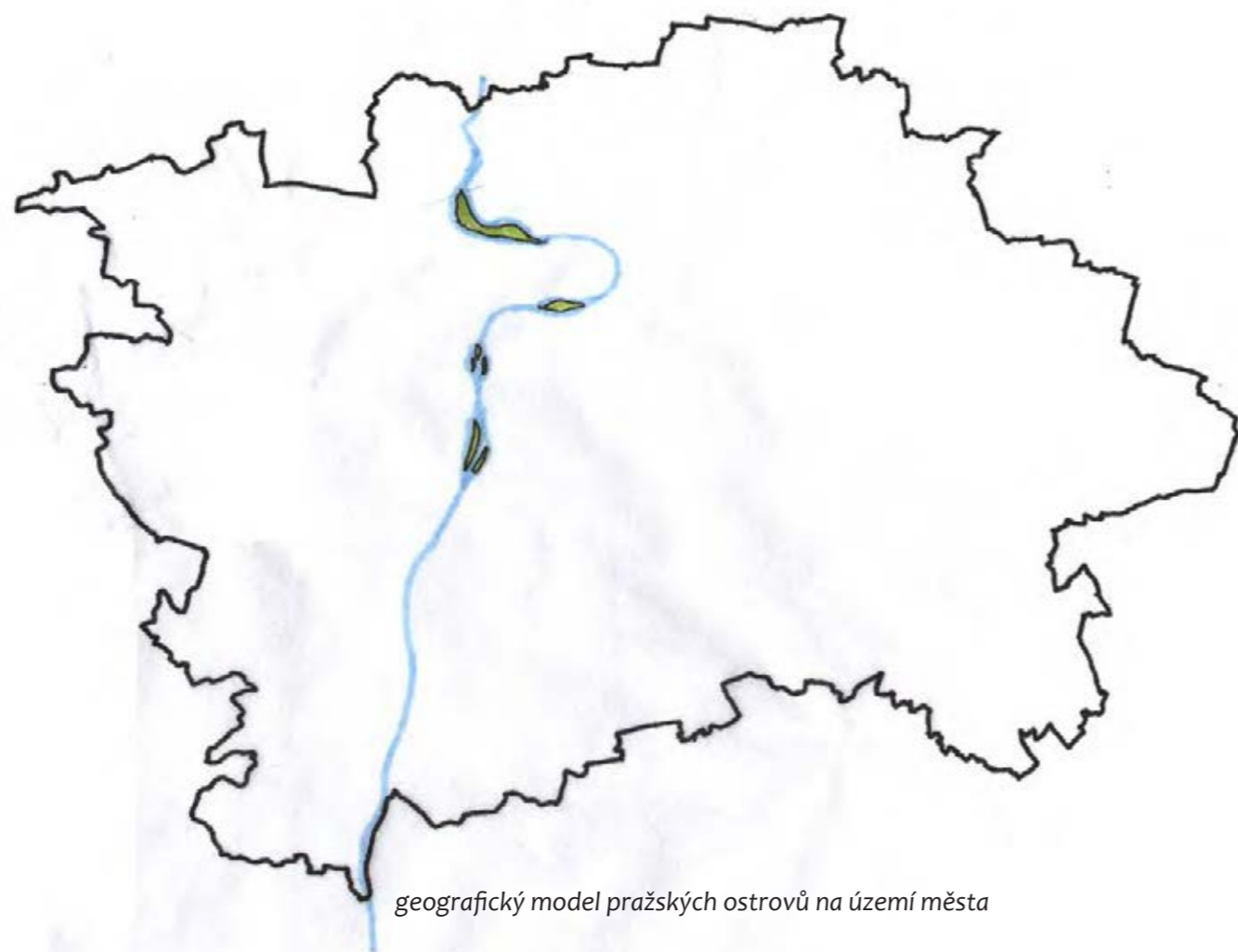




KONTEXT ÚZEMÍ - 1:20 000

Území řešené v rovině urbanistické studie je pouze malou částí daleko většího celku - pro počáteční rozvažování je třeba zahrnout obrazy a krajiny daleko větších měřítek - koncept je tak ovlivňován velkými krajinnými měřítky a zahrnuje území v širším okolí Prahy. Návrh má pak vyšší ambice při růstu celého města a jeho podoba vychází z předpokladu jedinečné polohy ostrova v tomto čase na tomto místě: **TADY A TEĎ.**

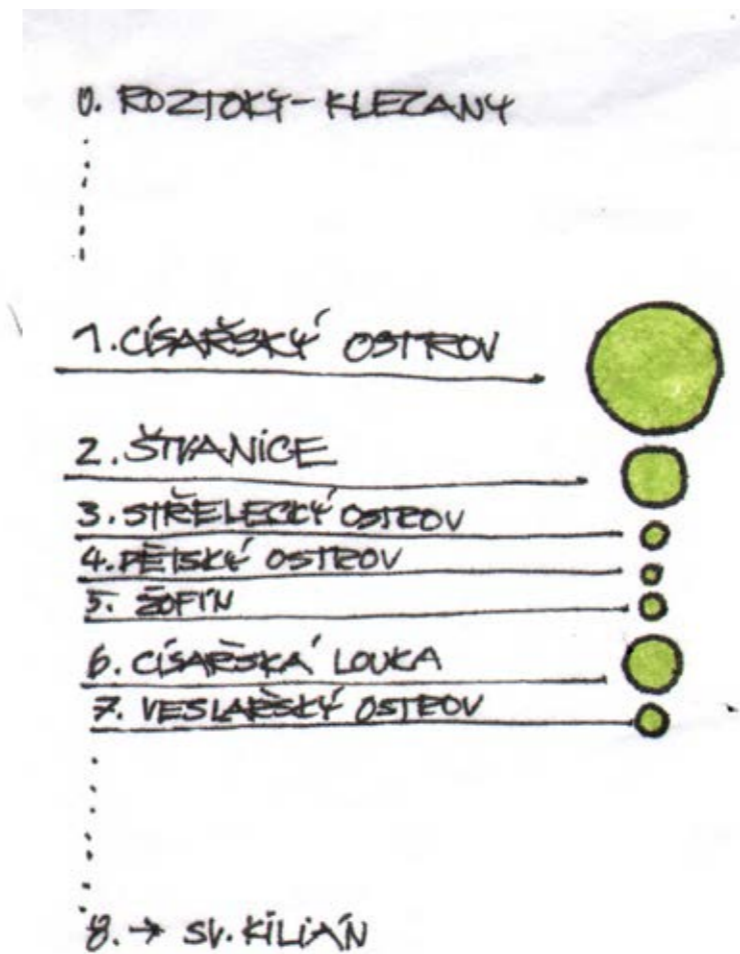




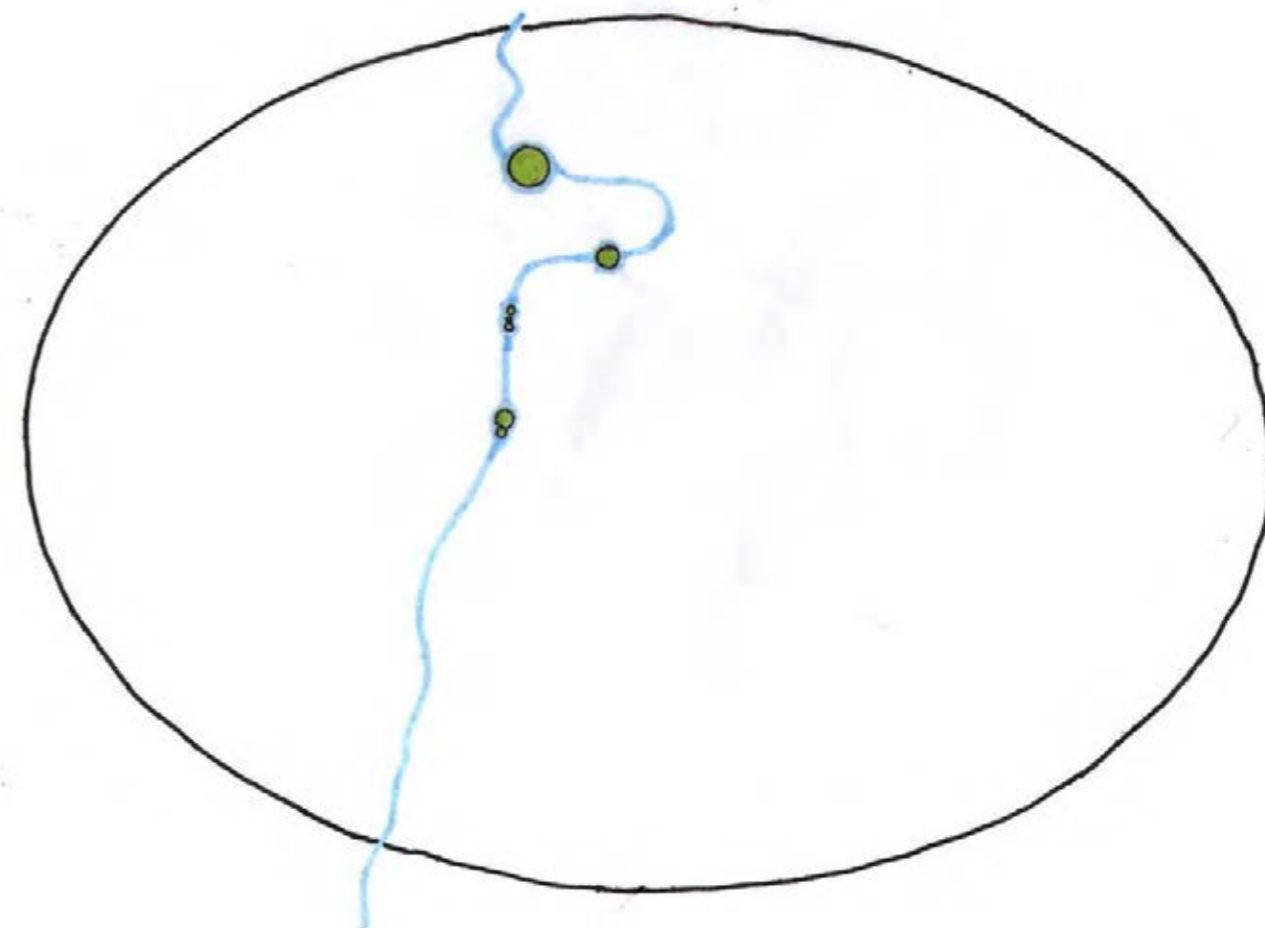
geografický model pražských ostrovů na území města



ostrov dle pořadí, velikosti a vzdálenosti



geometrický model pražských ostrovů na území Prahy



PRAŽSKÉ OSTROVY

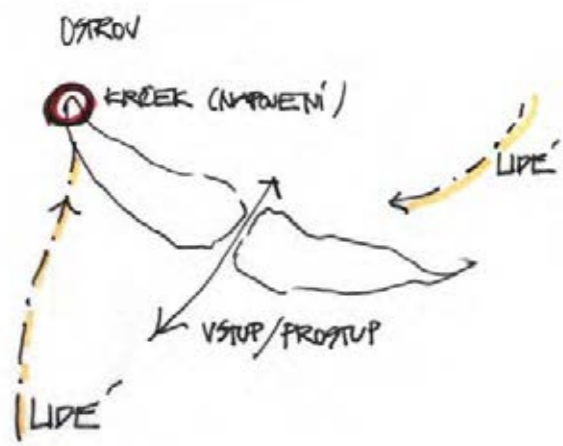
Pražské ostrovy jsou jedinečným prvkem v obrazu města. Svou polohou i svou historií. Ale užíváme je tak, jako by jinde na pevnině nebylo dost prostoru, volnosti, vzduchu, trávy, slunce, větru... Jako by pro nás jinde nebylo dost místa. Jaká je ale jejich vlastní tvář?

Císařský ostrov je posledním a největším z nich. Je to tečka za větou. Tou větou je město. Městem je Praha. Prahou jsou domy, mosty, věže, stromy, stráně lidí....

Co je za tečkou? Za tečkou je... prázdno, pomlka, konec textu, věty, knihy, města. Za tečkou je... nádech, nová věta, nový příběh. A tím příběhem je **KRAJINA**.

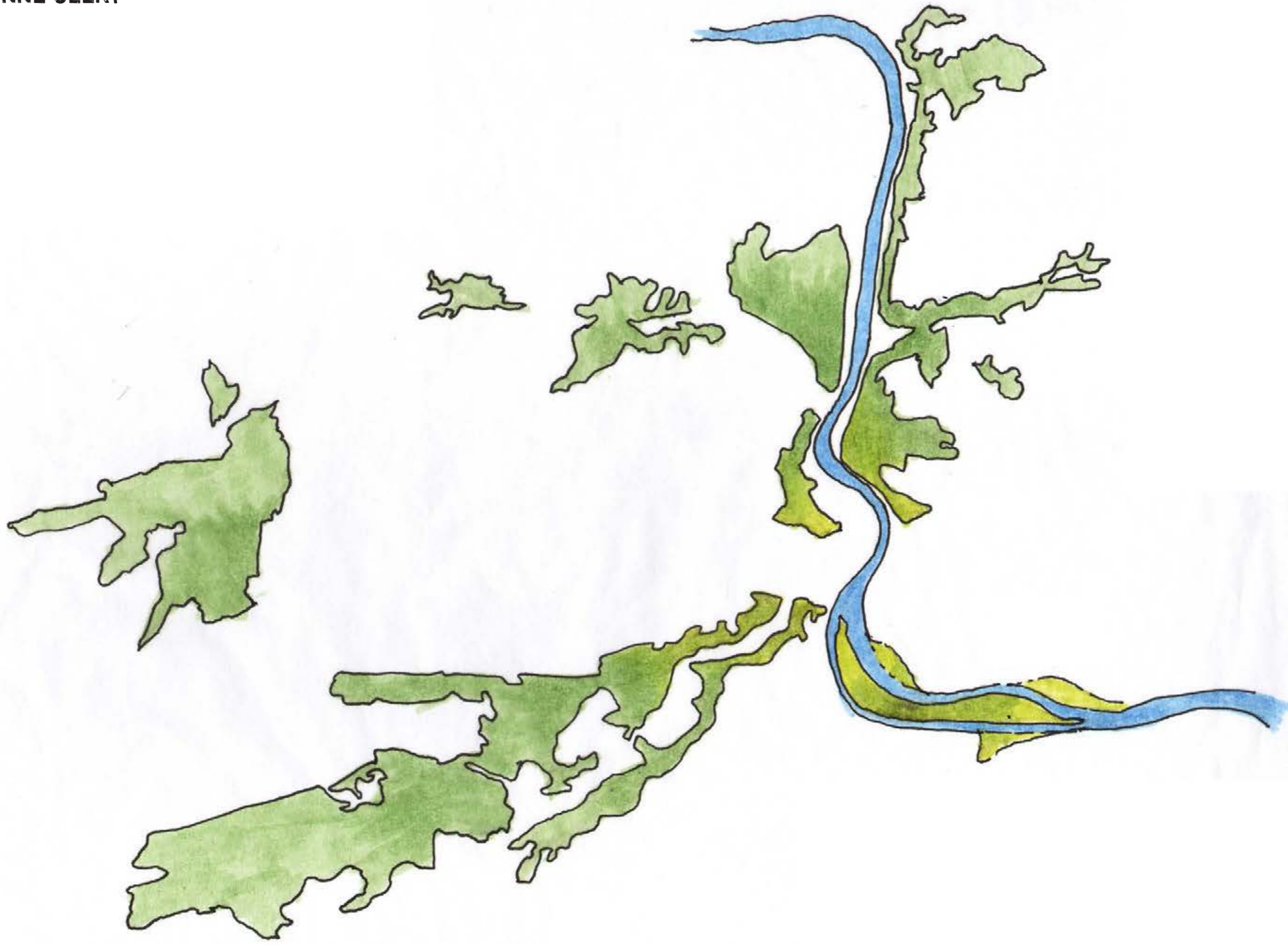
V širším kontextu může být ostrov závorkou (za městem). Pak má i druhou půlku a tou je ostrov Císařská louka.

NAPOJENÍ KRAJINNÝCH CELKŮ

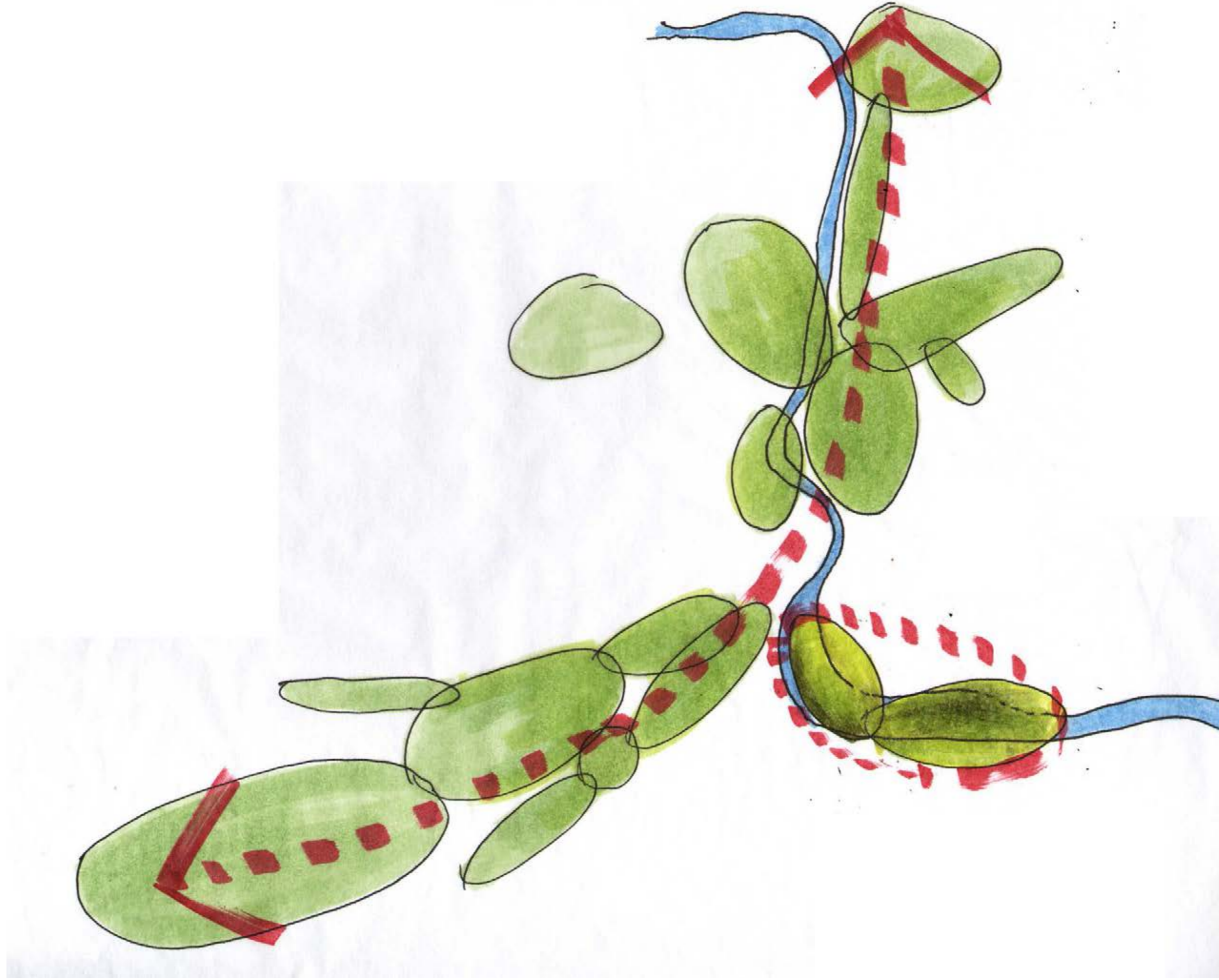


ostrov jako klíčové místo propojení krajinných celků s městskou strukturou



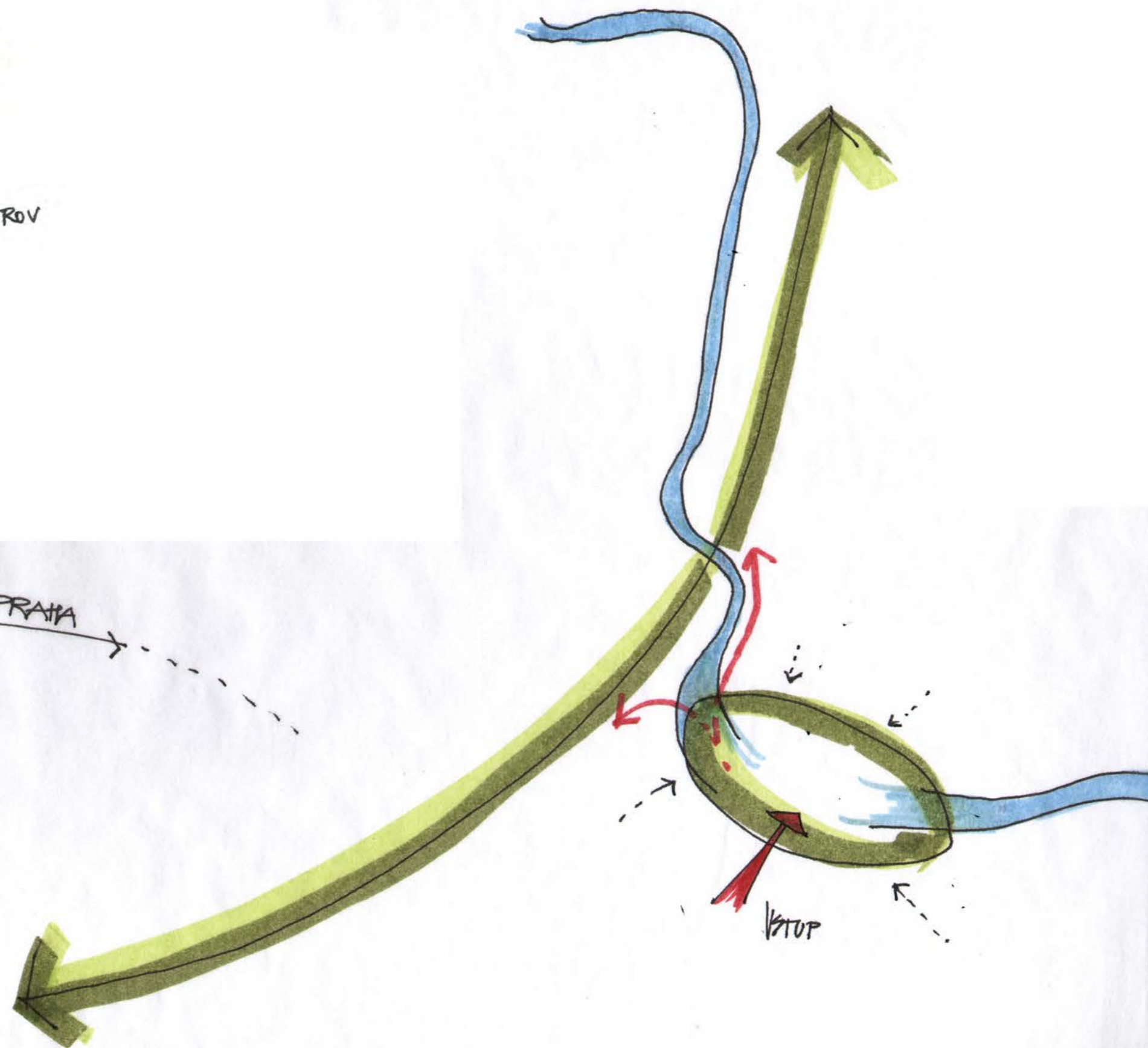
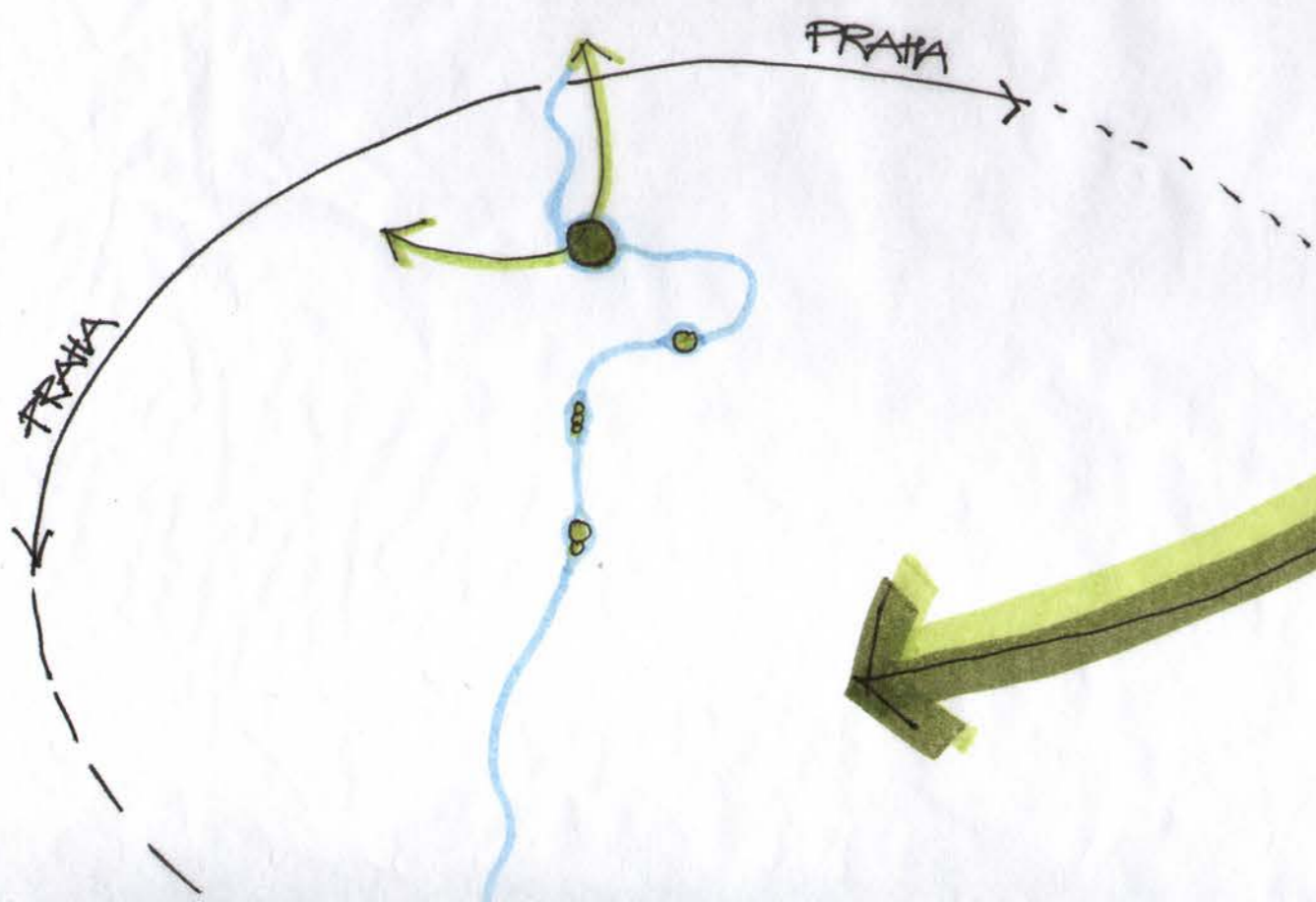
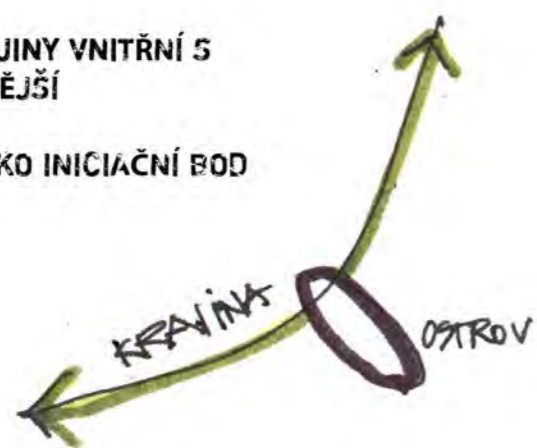


ZJEDNODUŠENÝ OBRAZ BLÍZKÝCH KRAJIN



1. DOTYK KRAJINY VNITŘNÍ S
KRAJINOU VNĚJŠÍ

2. OSTROV JAKO INICIAČNÍ BOD

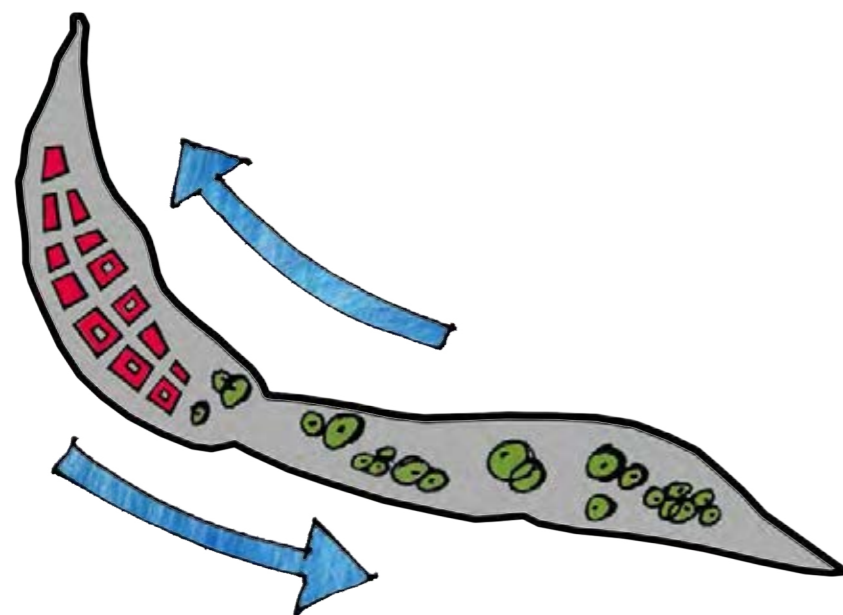


KONCEPT "OSÍDLENÍ" OSTROVA

Výjezd z Prahy po řece podél ostrova - předzvěst začínající volné krajiny. Poslední pohled na Pražský hrad a pak už jenom zřícenina Baba... Vjezd do Sedlčského údolí, Roztoky, Kralupy, Mělník a ... soutok. Krajina ostrova je divočinou města.

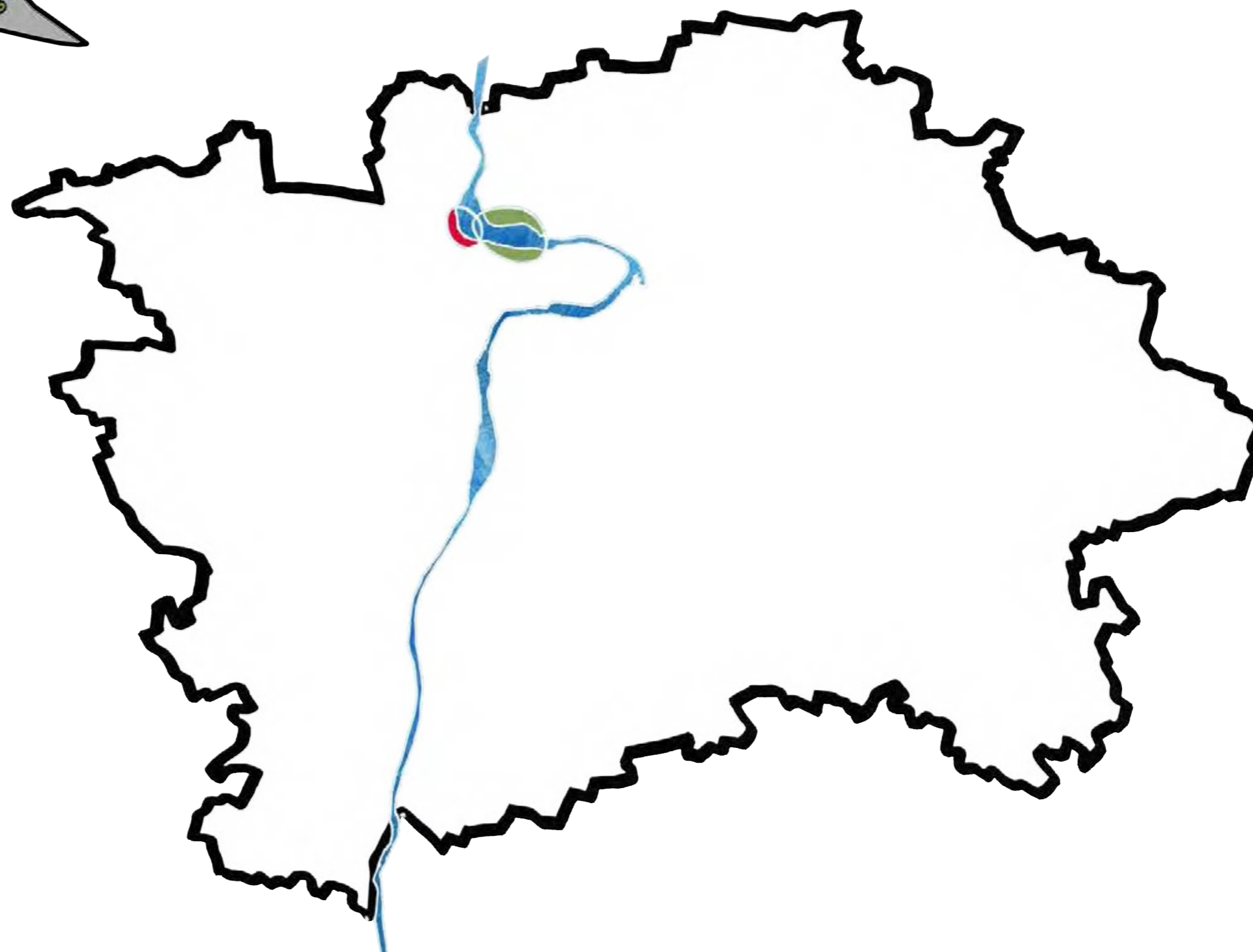
Vjezd do města po řece, vlakem nebo po silnici - špička ostrova jako předzvěst bohatého města. Silueta Hradu, první pražské mosty a lávky, důraz, ostrov jako brána do města.

Západní část ostrova je v současné době plně vytížena provozem Ústřední čistírny odpadních vod. Projekt zástavby této části ostrova je navržen tak, že tento provoz (ve změněné, rekonstruované podobě) zůstane zachován. Výstavba bude probíhat ve vyšších "patrech" ostrova - viz detailní řezy v oddílu F.



Císařský ostrov se nachází v povodňovém pásmu Vltavy. Během rozsáhlých povodní v roce 2002 byla velká část čistírny odpadních vod zatopena a nemohla tak plnohodnotně fungovat. Projekt, který počítá se zakrytím tohoto provozu, by měl přispět i k celkové ochraně čistírny během podobných událostí. Zároveň by výstavba, která by vznikla ve vyšších patrech Císařského ostrova, byla touto výškovou a prostorovou konfigurací lépe chráněna před podobnými událostmi. K ochraně před velkou vodou slouží i návrh konceptu východní části ostrova, kde nově navržené tůně a průplavy v místech původního vltavského koryta slouží jako prvotní jímací "nádrže" v časech zvýšené vodní hladiny. Tato část ostrova může být v budoucnu využita při rozšiřování areálu Ústřední čistírny odpadních vod.

Rekonstrukce a další výstavba čistících linek areálu ÚČOV není předmětem návrhu v tomto diplomním projektu. Autorka studie pouze předpokládá, že navrhované zásahy do chodu ÚČOV jsou možné a to na základě předchozích exkurzí, konzultace a dříve zpracovaných a publikovaných studií (viz příloha Diplomní seminář).

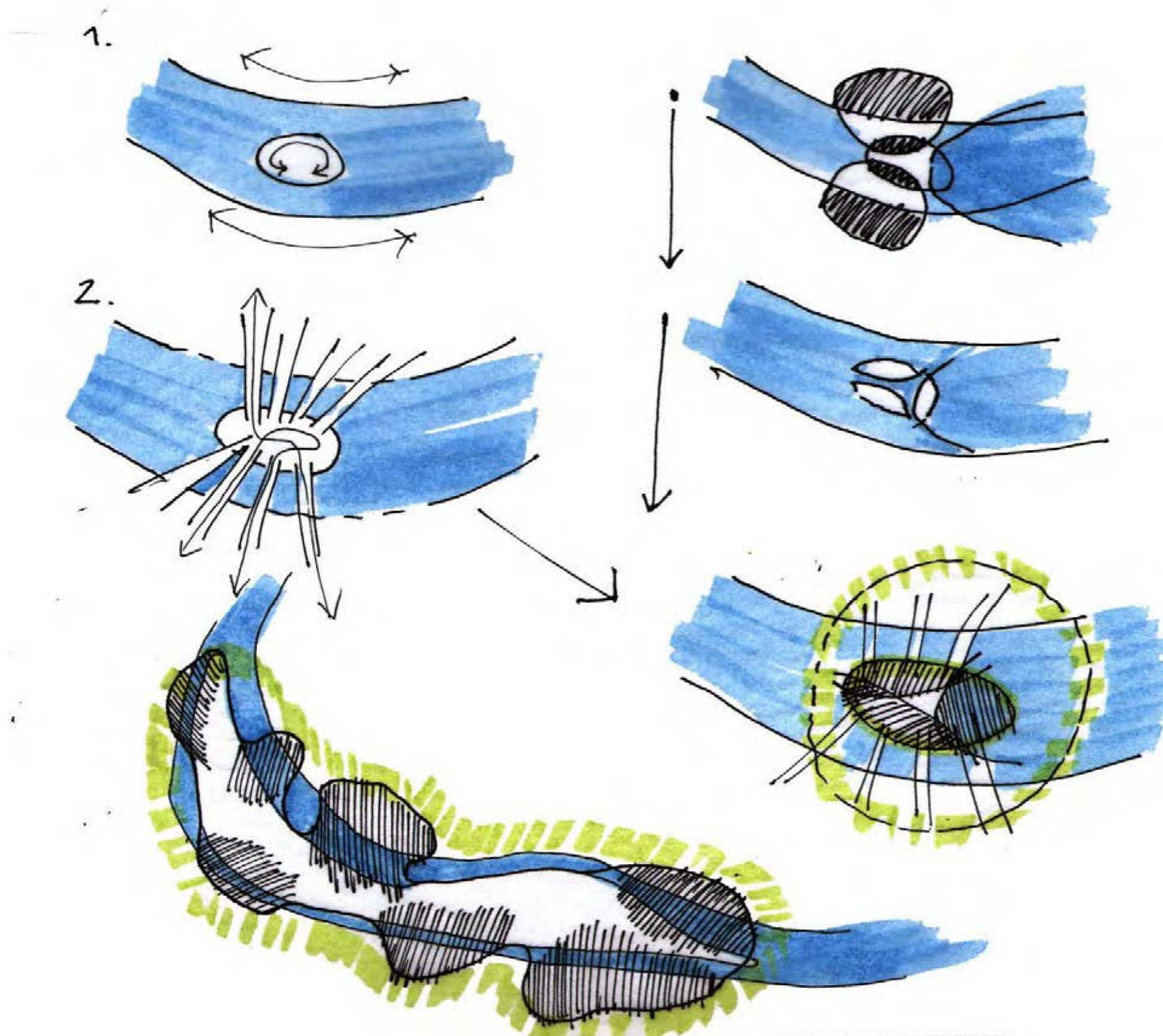


TVÁŘ OSTROVA

V současné podobě je Císařský ostrov svou náplní i propojením s okolními břehy samostatnou jednotkou - jako kdyby byl plovoucím objektem uprostřed řeky. Interakce s oběma břehy je tu minimální, nezávislost ostrova však neznačí jeho plně funkční autonomii, ale spíš prázdnotu a izolaci vzhledem k okolní krajině (obrázek 1.).

Smyslem a úkolem návrhu je najít vhodná místa k propojení, ať už fyzicky (mosty, lávky, přívozy) či funkčně (otevření a rošíření areálu ZOO). Obrázek č. 2 ukazuje snahu najít tato místa přenést některé aktivity z břehů na ostrov (příroda, ZOO, výstavba atd.) a a naopak: obtisknout část výrazu ostrova na sousední břeh (například průtočné tůně v Troji, začlenění areálu Ekotechnického muzea do provozu ÚČOV atd.).

Nástrojem k takovému propojení a začlenění jsou funkce, aktivity a tvarování krajiny (myšleno terénu) tak, že výsledný obraz ostrova je nadřazen základnímu dělení na ostrov, řeku a pevninu. Takové funkce a aktivity neopisují tedy hranice řeky či pevniny, ale spíše vytvářejí jakási amorfní území ve vrstvě nadřazené tomuto základnímu obrazu. Mosty a lávky tedy neslouží jenom k překonání řeky jako překážky při cestě na druhý břeh, ale umožňují jakési prodloužení či vytažení ostrovního života nad hladinu řeky. Zvětšují radius všech aktivit na ostrově a i na pevnině. Stejně tak zásahy do tvaru koryta řeky včetně modelace nových zálivů a tůň nejsou jen zvětšováním povrchu vodní plochy, ale spíše nástrojem ke stírání rozdílů mezi zemí a vodou, mezi městem a řekou.



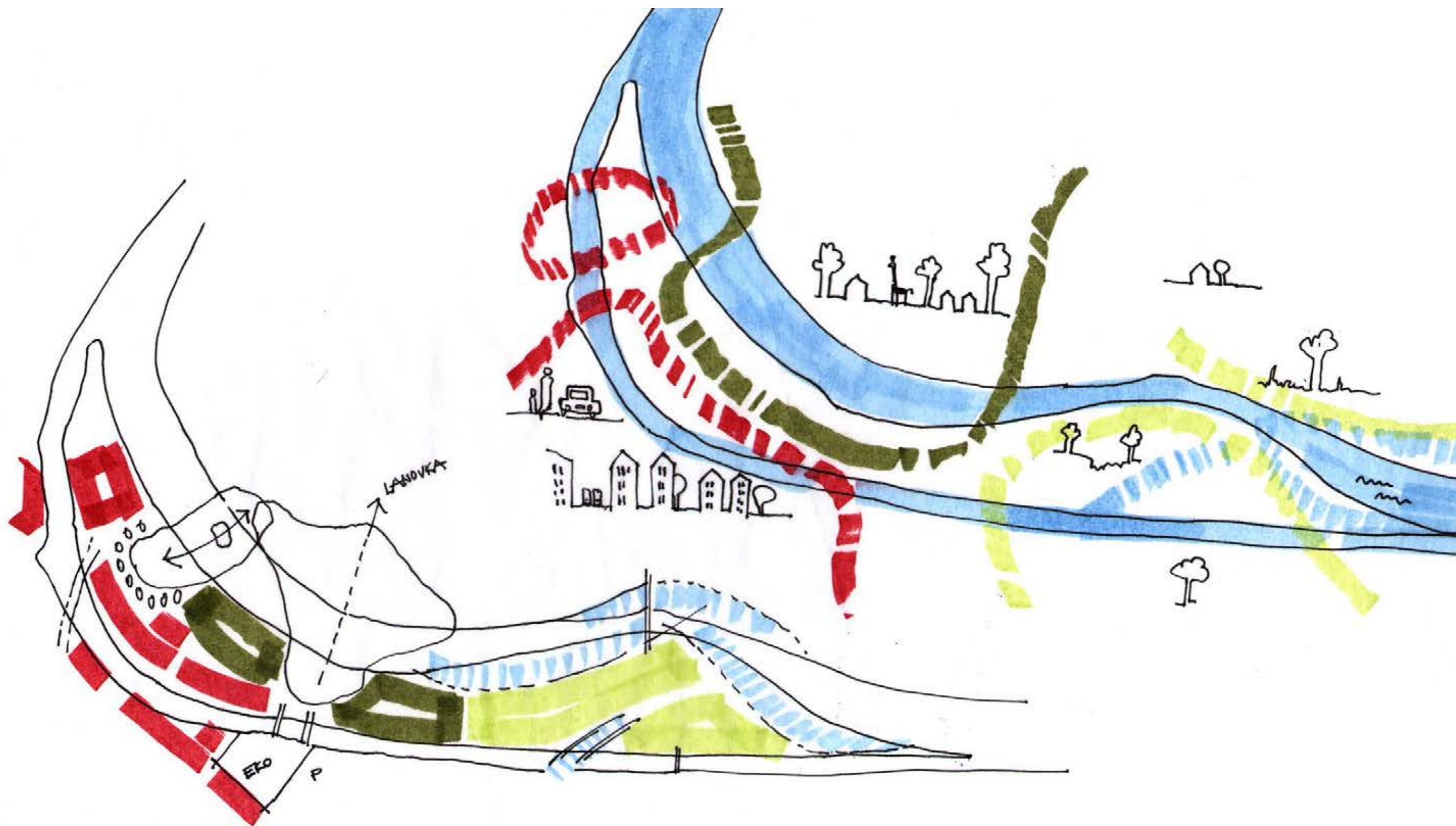
TVÁŘ OSTROVA

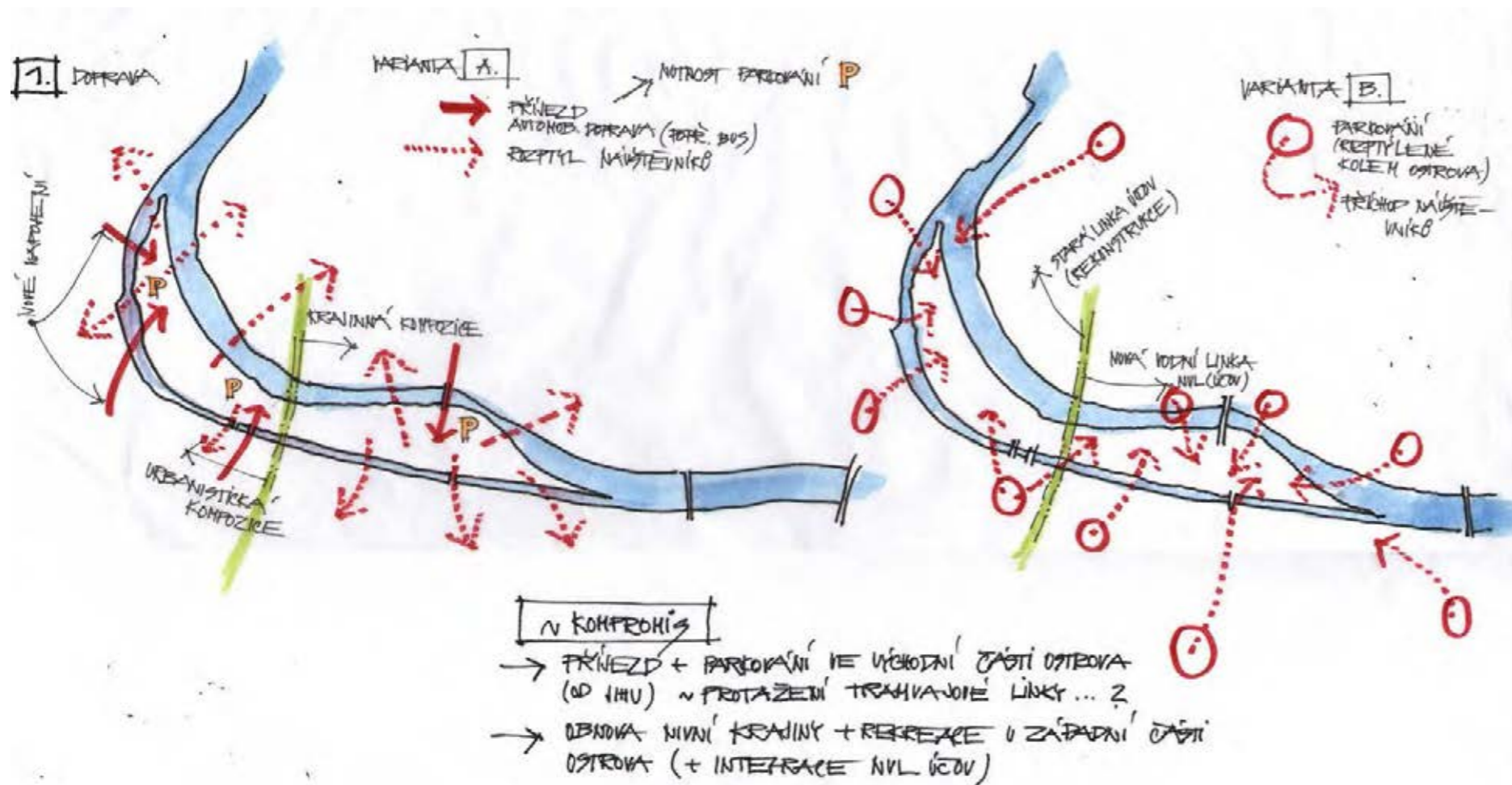
Konkrétní podoba návrhu je výsledkem hledání interakcí mezi oběma břehy, řekou a objektem, který všechno spojuje v jeden celek - tedy ostrovem. Některé části návrhu jsou přímo ovlivněny funkcemi či prostorovým uspořádáním břehů - pevnina se tady přímo obtiskuje do podoby ostrova a ten se stává její součástí, i když fyzicky oddělenou korytem řeky. Takovým příkladem je například zástavba v západní části ostrova - ta náleží městu, je jeho pokračováním, vyústěním nebo naopak počátkem, pozorujeme-li tento vztah z opačné strany.

Jiné prvky či aktivity jsou naopak pevně ukotveny ve struktuře ostrova a odtud pak svojí energií ovlivňují podobu obou břehů. Takovým příkladem jsou prvky spíše přírodního charakteru (tůňe, zálivy, terénní modelace).

Ačkoli během návrhu je autorovi zřejmé, které části krajiny jsou tvarovány městem a které jsou naopak z velké části ovlivněny charakterem a polohou ostrova, výsledný návrh by toto rozdělení neměl nijak zvyrazňovat: Výsledkem koncepčního zásahu v tomto území musí být organismus, který stírá rozdíly mezi městem a krajinou, mezi řekou a pevninou, mezi Bubencí a Trojou, mezi přírodním a člověkem kultivovaným.

Neznamená to, že taková hranice není při analytickém zkoumání území patrná, ale pro obraz a fungování celku je nepodstatná.





DOPRAVA A PARKOVÁNÍ

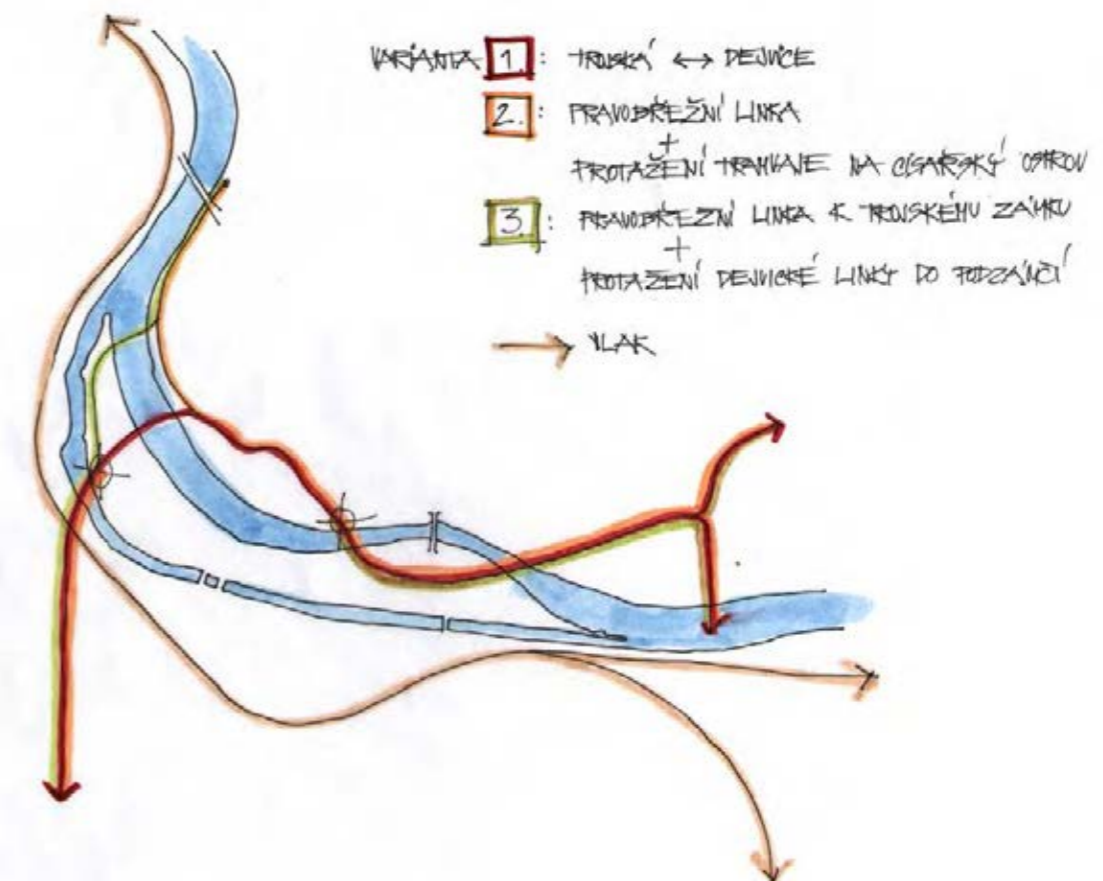
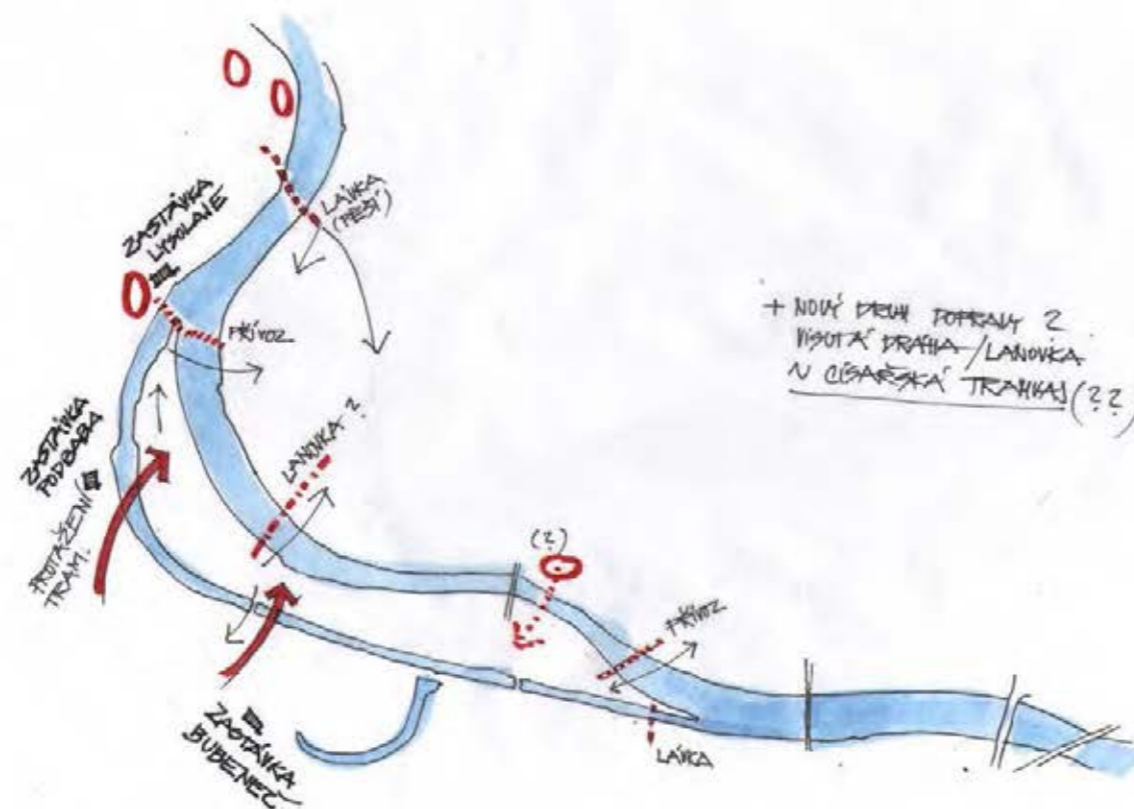
Návrh dopravního obslužení Císařského ostrova počítá se 4 hlavními typy dopravy:

1. vlaková osobní doprava - zahuštění zastávek na trati Praha - Děčín ve formě jakéhosi S-bahnu. Sem patří obnovení zastávky Lysolaje (v návaznosti na přívoz), zřízení zastávky Podbaba u tramvajové točny na konci ulice Jugoslávských partyzánů, zastávka nadraží Praha - Bubeneč a zřízení nové zastávky Stromovka, navazující na stávající most přes plavební kanál.

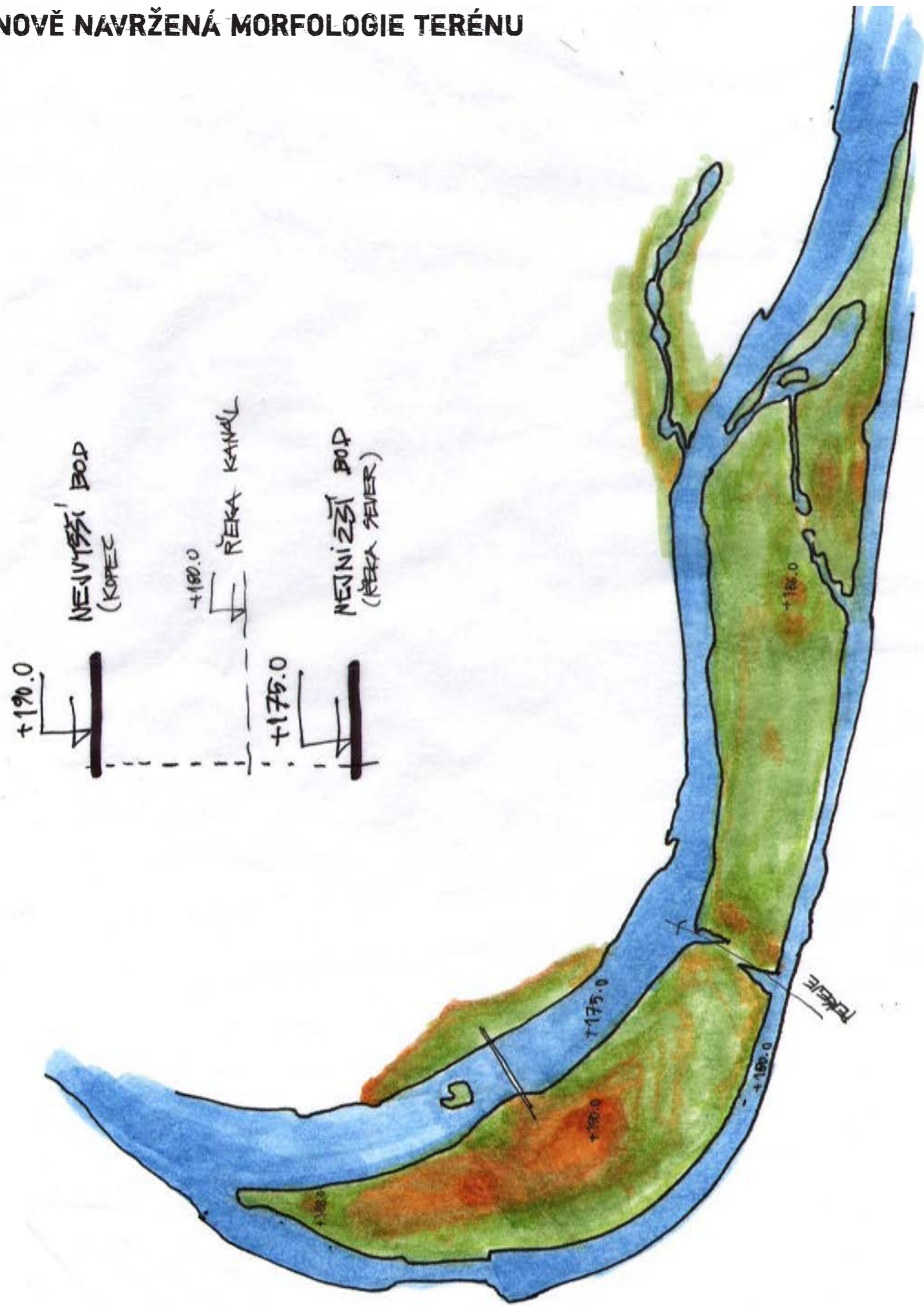
2. nové tramvajové linky - prodloužení tramvajové linky na severním břehu z Trojské ulice a její protažení přes Císařský ostrov až na úroveň zoologické zahrady: tvar a poloha tramvaje na severním trojském břehu je identická s polohou původního říčního koryta. Nabourává tak areál zoologické zahrady a obnovuje přirozeně říční nivu v této části vltavského meandru. Dále pak prodloužení linek z dejvického Kulatého náměstí - přes plavební kanál, hrot ostrova (návaznost na lysolajský přívoz) až po spojení s druhou nově navrženou linkou. Tato část tramvajové dopravy obsluží významnou část obyvatel nové čtvrti na Císařském ostrově.

3. Automobilová doprava - navržení nového mostního spojení v prodloužení ulice Jugoslávských partyzánů. Vjezd do podzemních prostor (+ 183.50 m n.m.) parkování a průjezdné komunikace, která obsluží západní část ostrova (viz detailnější řez v oddílu F). Úrovňová konfigurace návrhu umožňuje využití podzemních komunikací a ponechává tak parter k dispozici zejména pěší a cyklo dopravy. Výjimkou je podélná trasa silnice od příjezdu podél areálu Ekotechnického muzea až k vjezdu do podzemní úrovně parkingu.

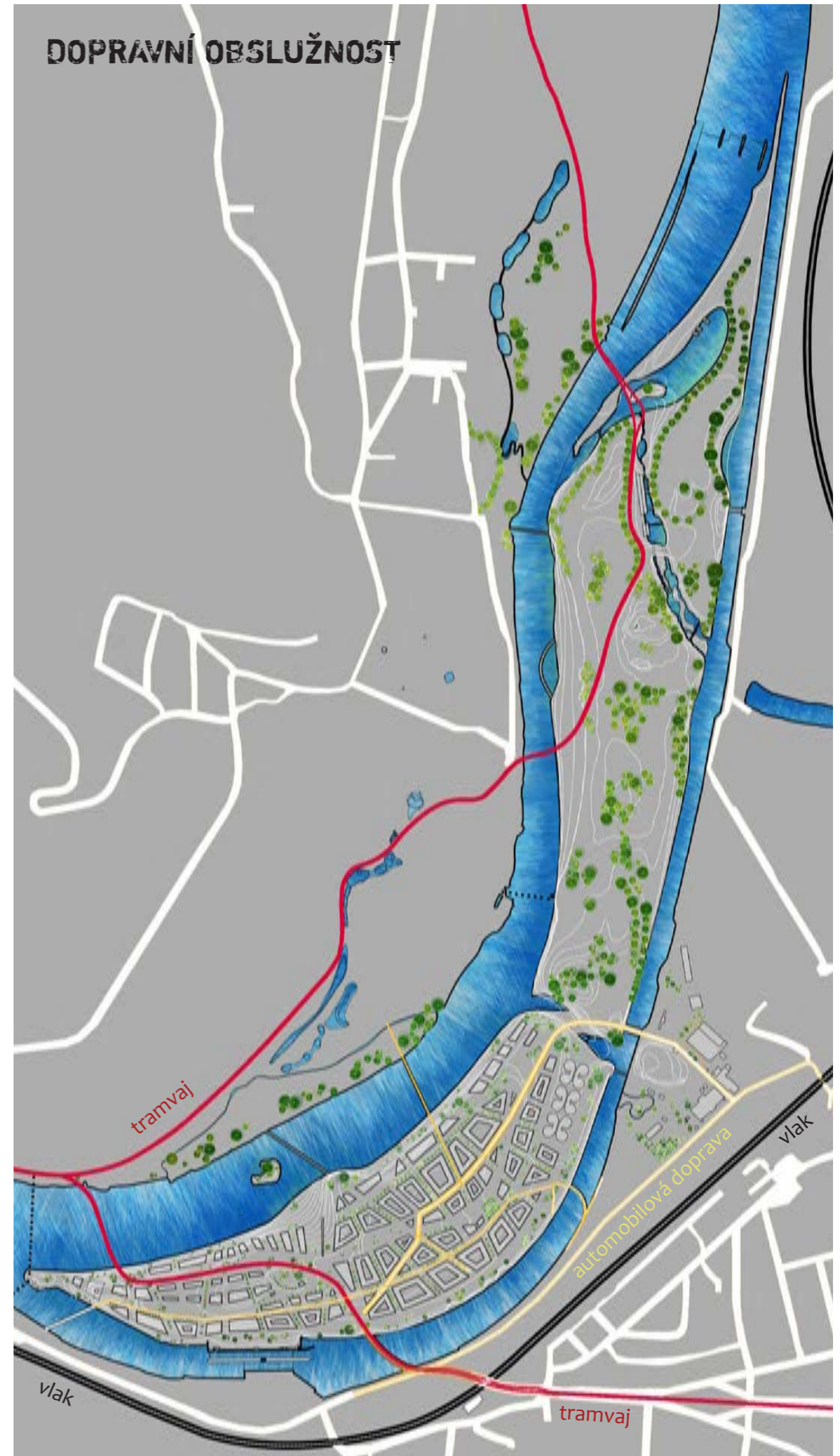
4. Vznik nových a prodloužení stávajících cyklostezek.



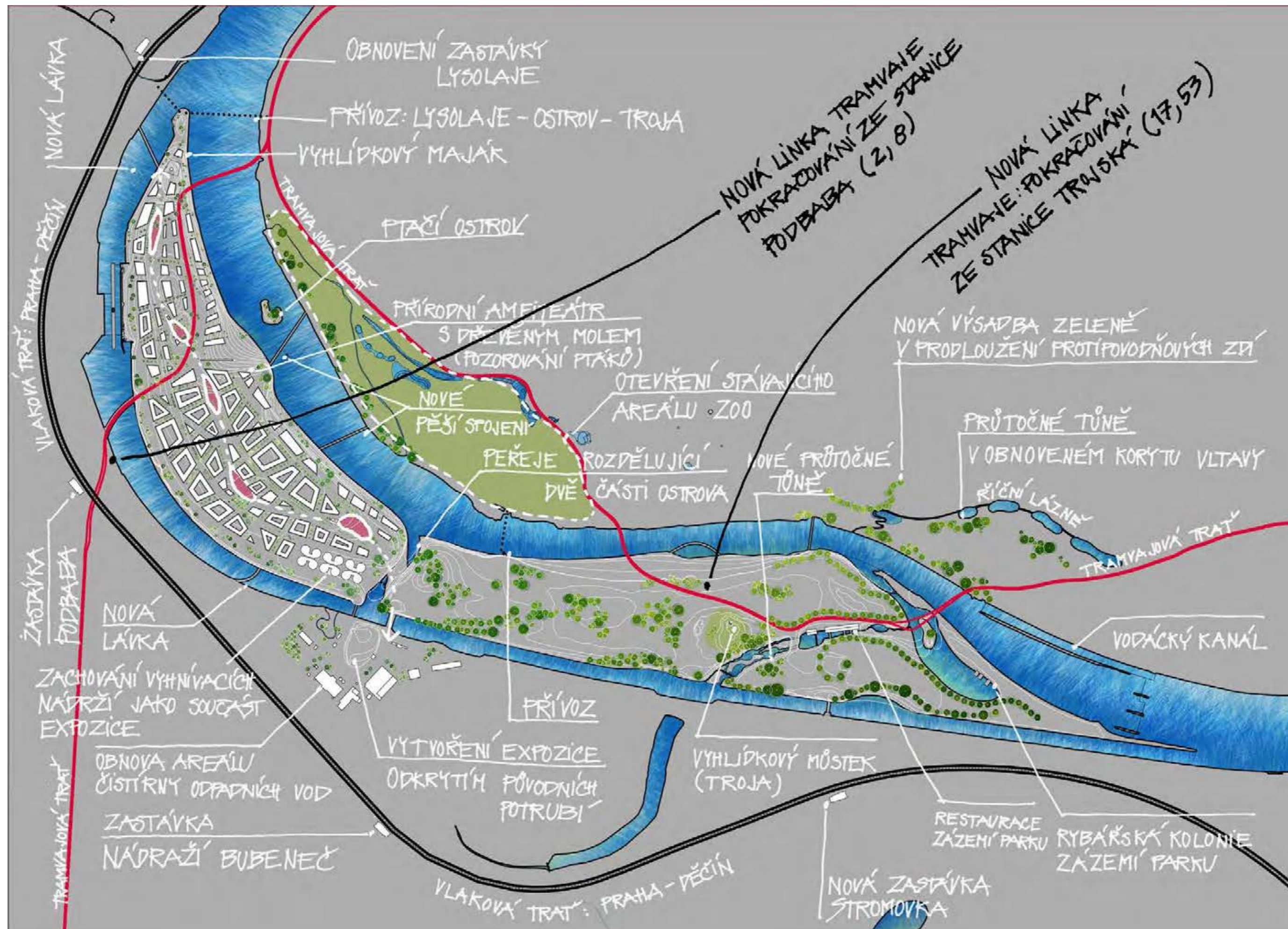
NOVĚ NAVRŽENÁ MORFOLOGIE TERÉNU



DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST



CELKOVÉ SCHÉMA NÁVRHU



KRAJINA

Na stromech černé plody zimy
země až na kost
prázdná
dálka.

A zůstat sám a mezi svými
jak nad zamrzlou vodou lávka...

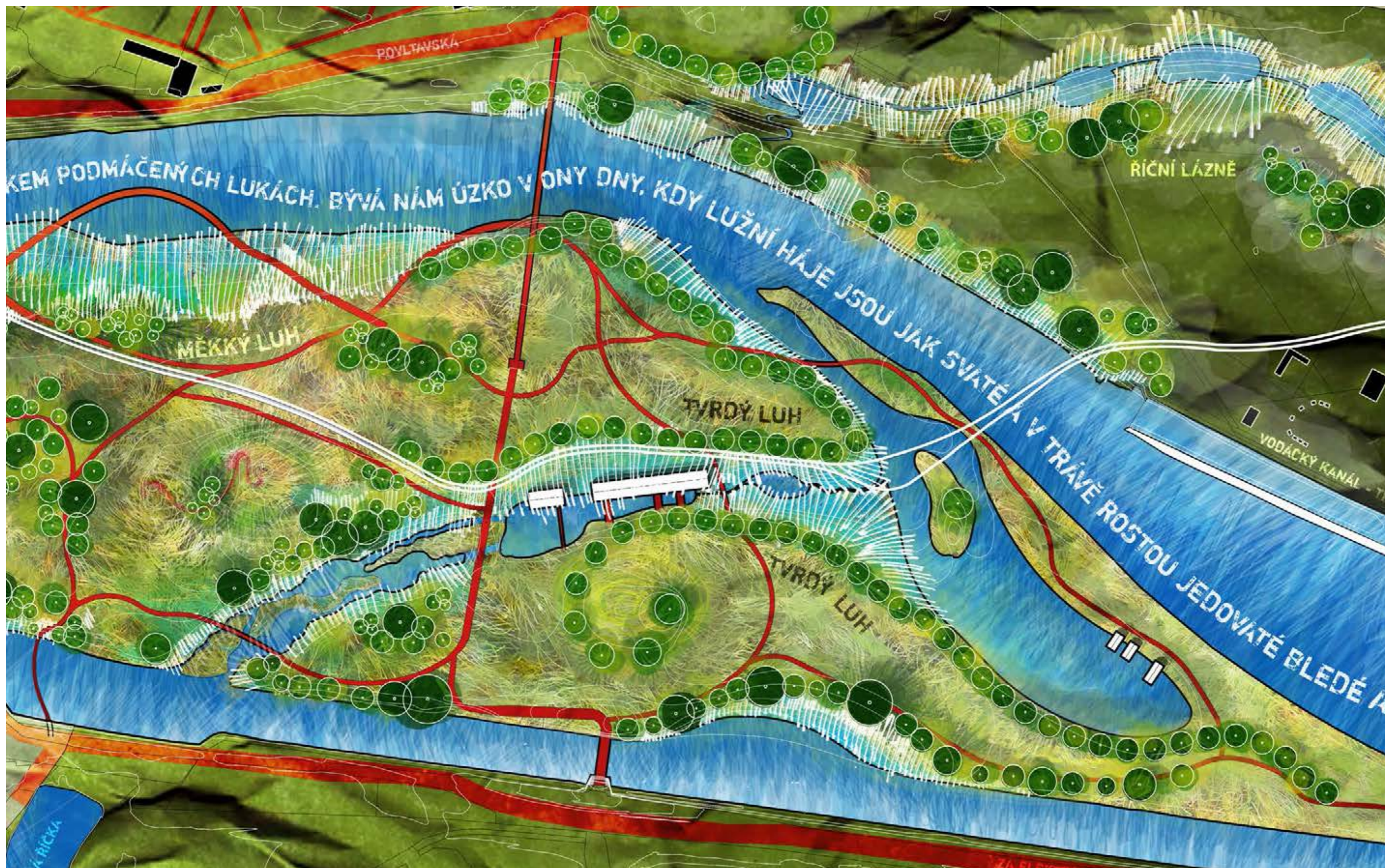
JAN SKÁČEL

Za řekou lesy v tichých mukách
svlékají potřhaný šat
a chystají se odléhat.

Bojíme se že osamíme
na steskem podmáčených lukách.

Bývá nám úzko v ony dny
kdy lužní háje jsou jak svatě
a v trávě rostou jedovaté

bledé a křehké očuny...





KRAJINA

Z krajinářského hlediska je žádoucí obnova pozice Trojského zámku na hraně nivní krajiny s Císařskou oborou jak tomu bylo v historii. Jasně vymezení a definování prostoru harmonické a klidné lužní krajiny s loukami a kulisami dřevin a vodními plochami uprostřed města. je cílem návrhu krajinné složky ostrova.

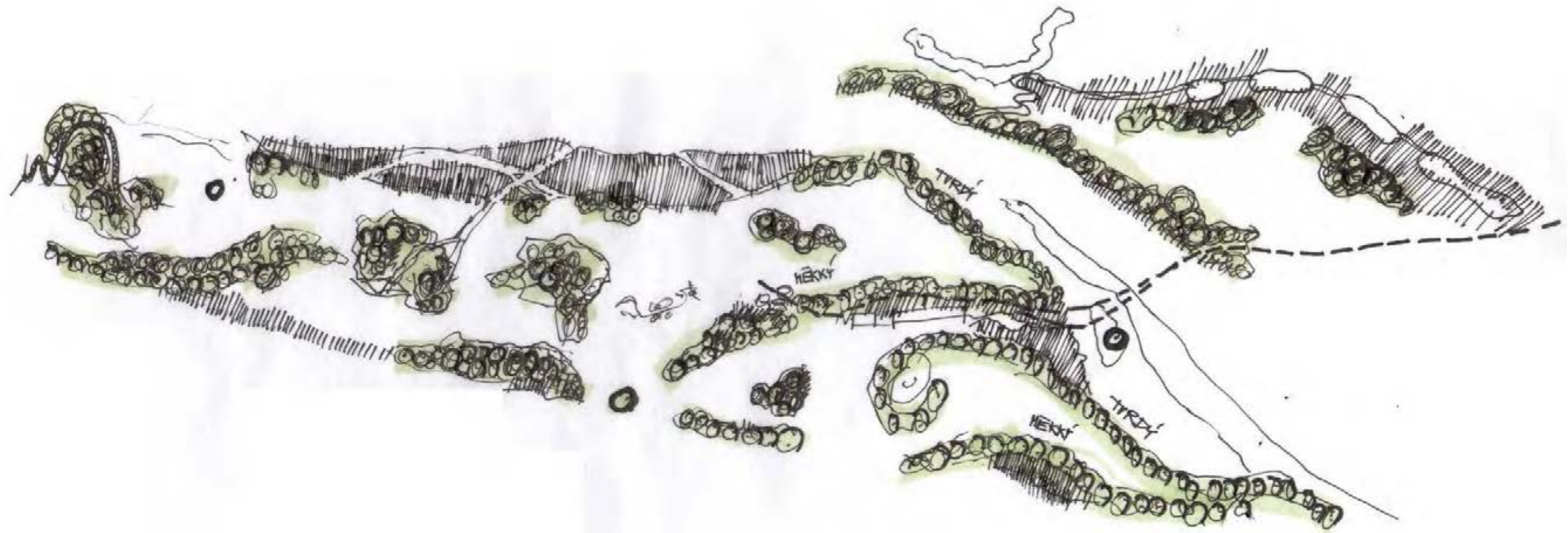
Prvním krokem je nové vytvarování říční linie a to zejména v hranicích původního koryta řeky. Vznik nových průtočných tůní a zálivů umožňuje snazší obnovení lužních lesů, nivních luk a mokřad, typických pro toto území v minulosti.

Porosty, dřeviny a křoviny navržené na ostrově se dělí do čtyř pater: v nejnižších patrech ekosystému jsou byliny (například kostival český, česnek medvědí, květnaté louky), pak křoviny (svída krvavá), dřeviny nižšího vzrůstu (topol černý, duby, jasany, jilmy) a v nejvyšších patrech věkovité topoly, typické pro tuto část vltavské krajiny.

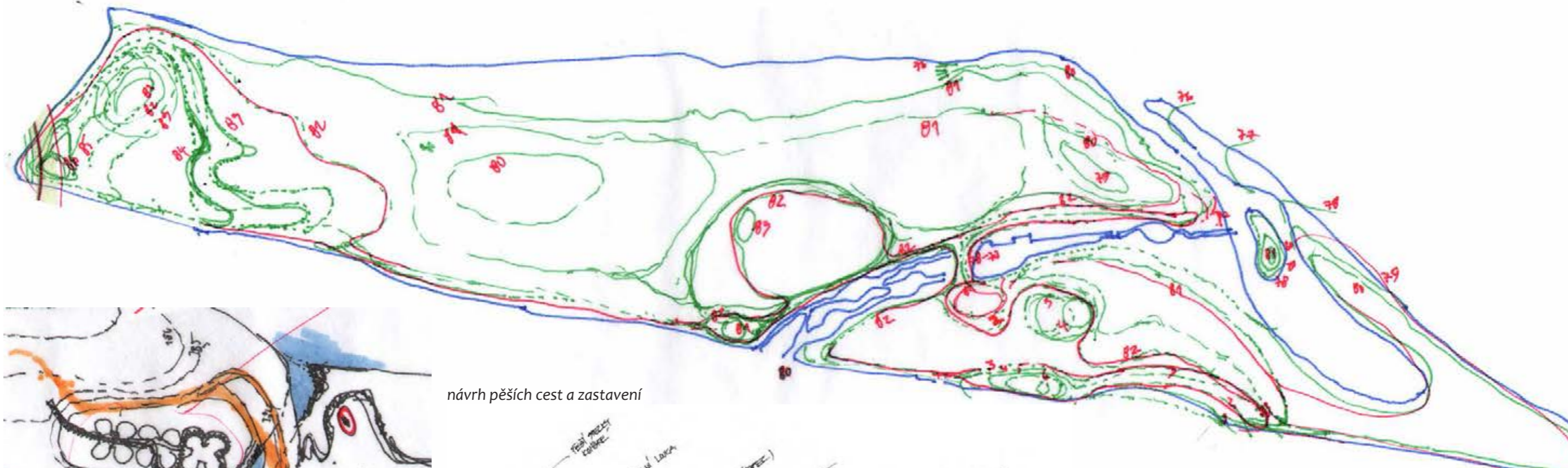
Dřeviny podél tůní a zálivů jsou rozděleny na měkký a tvrdý luh. Měkký luh je značně ovlivňován tokem řeky: je delší dobu zaplaven a nacházejí se zde dřeviny s měkkým dřevem - vrby a topoly. Tvrdý luh je zaplavován s menší intenzitou a je osázen dřevinami z tvrdým dřevem - duby, jasany, jilmové doubravy.



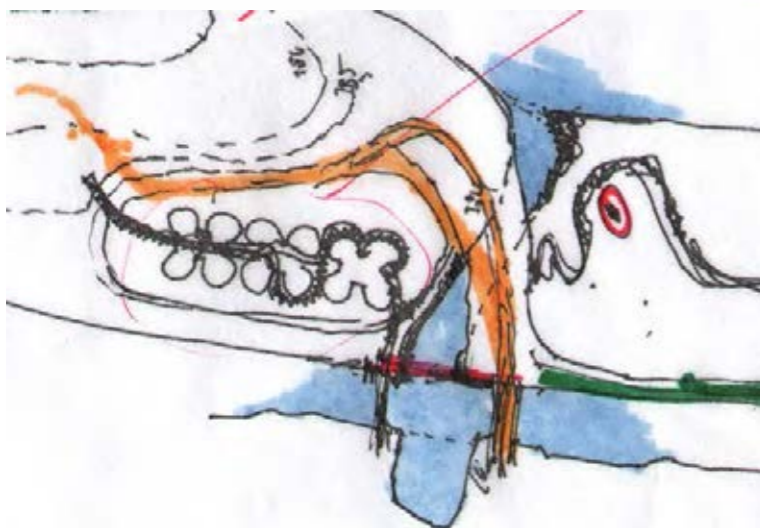
*návrh lužní krajiny měkkých a tvrdých luhů
návrh lesního porostu východní části ostrova*





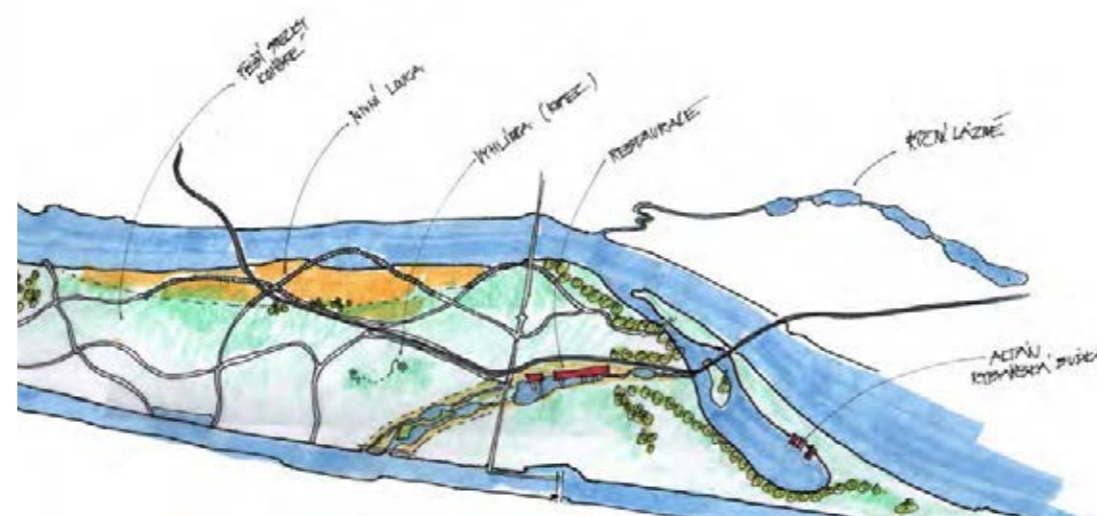


návrh morfologie terénu



návrh peřejí rozdělujících ostrov na dvě části

návrh pěších cest a zastavení



návrh morfologie terénu - přírodní amfiteátr a ptačí ostrov v západní části Císařského ostrova

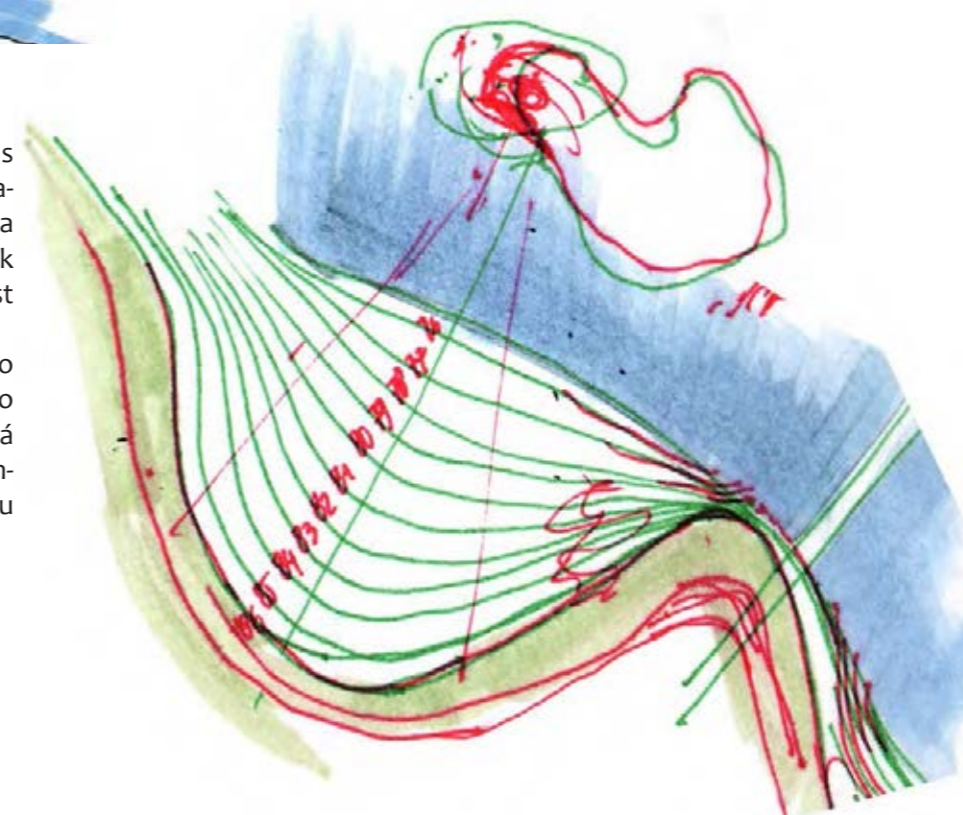
návrh tvarování měkkých a tvrdých luhů



KRAJINA

Krajina potřebuje propojit s většími krajinnými celky - návaznost na krajinu středních Čech, podél toku Vltavy, a na území Šárky. Není to atrakce, ale návrat k normálu - krajina vzniká pro jedinečnost tohoto území.

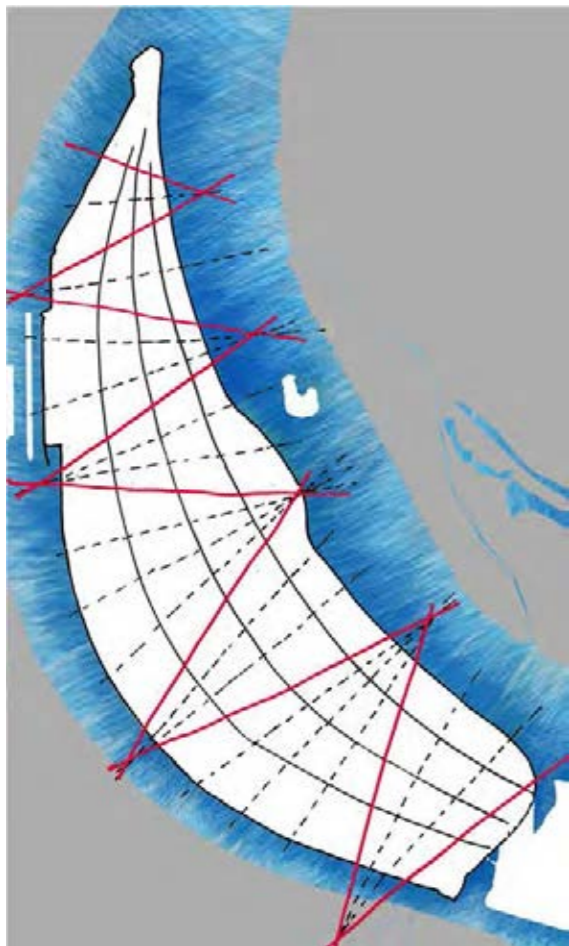
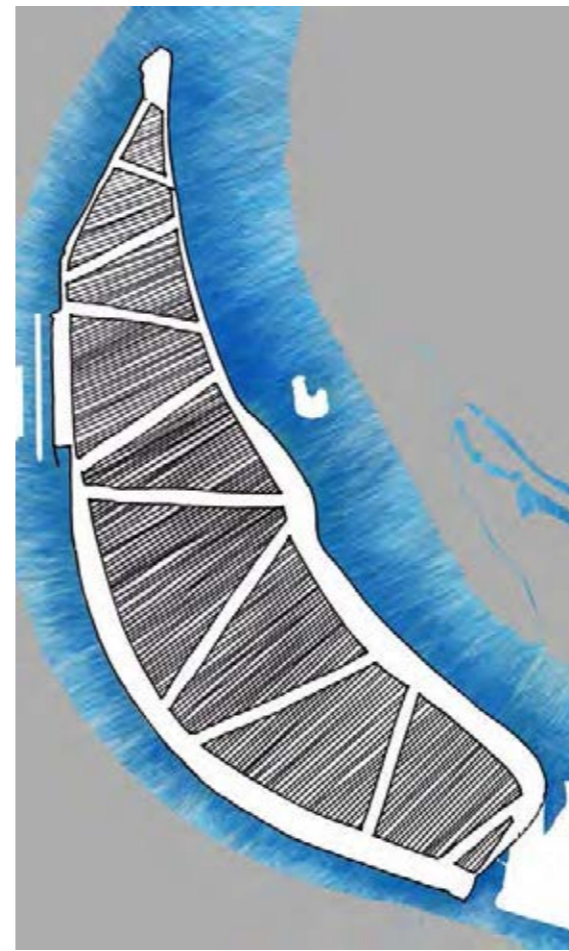
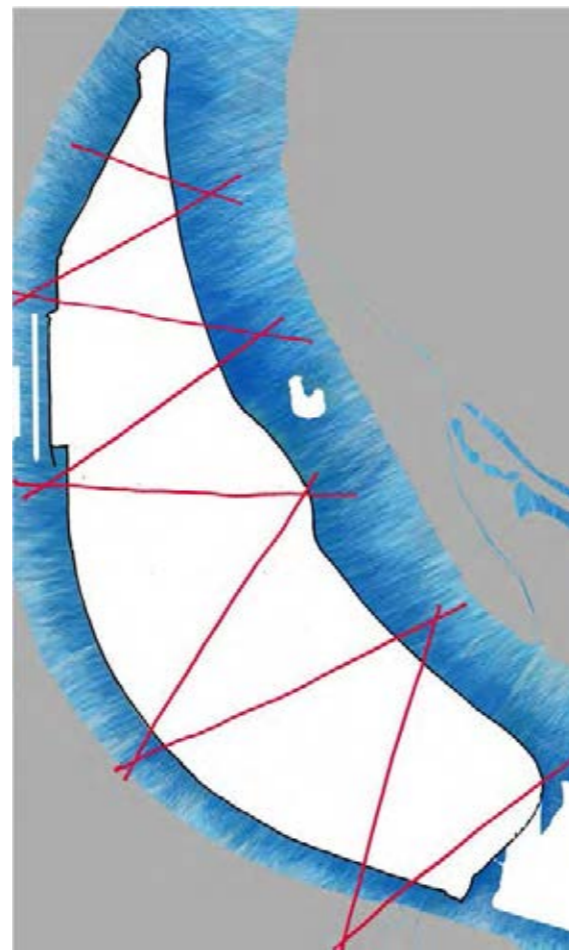
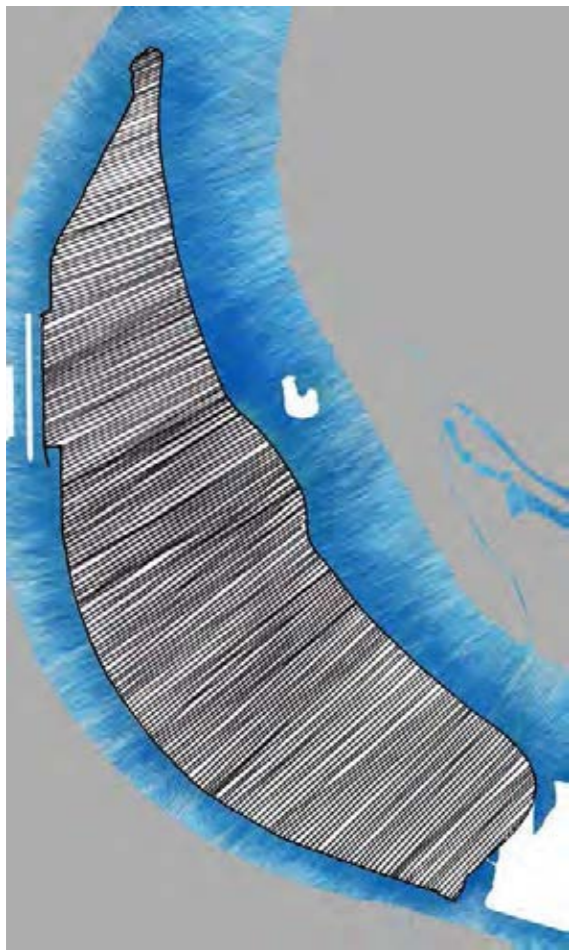
Lokální měřítko nestačí pro rozeznání významu krajiny jako iniciačního bodu: větším rámcem ostrova je Trojská kotlina - vzniká divočina města. Vstoupíme-li do této krajiny, můžeme se vydat na cestu dlouhou několik desítek kilometrů.



BEZ LIDÍ TO NEMÁ CENU!



F. NÁVRH ZÁSTAVBY ZÁPADNÍ ČÁSTI OSTROVA

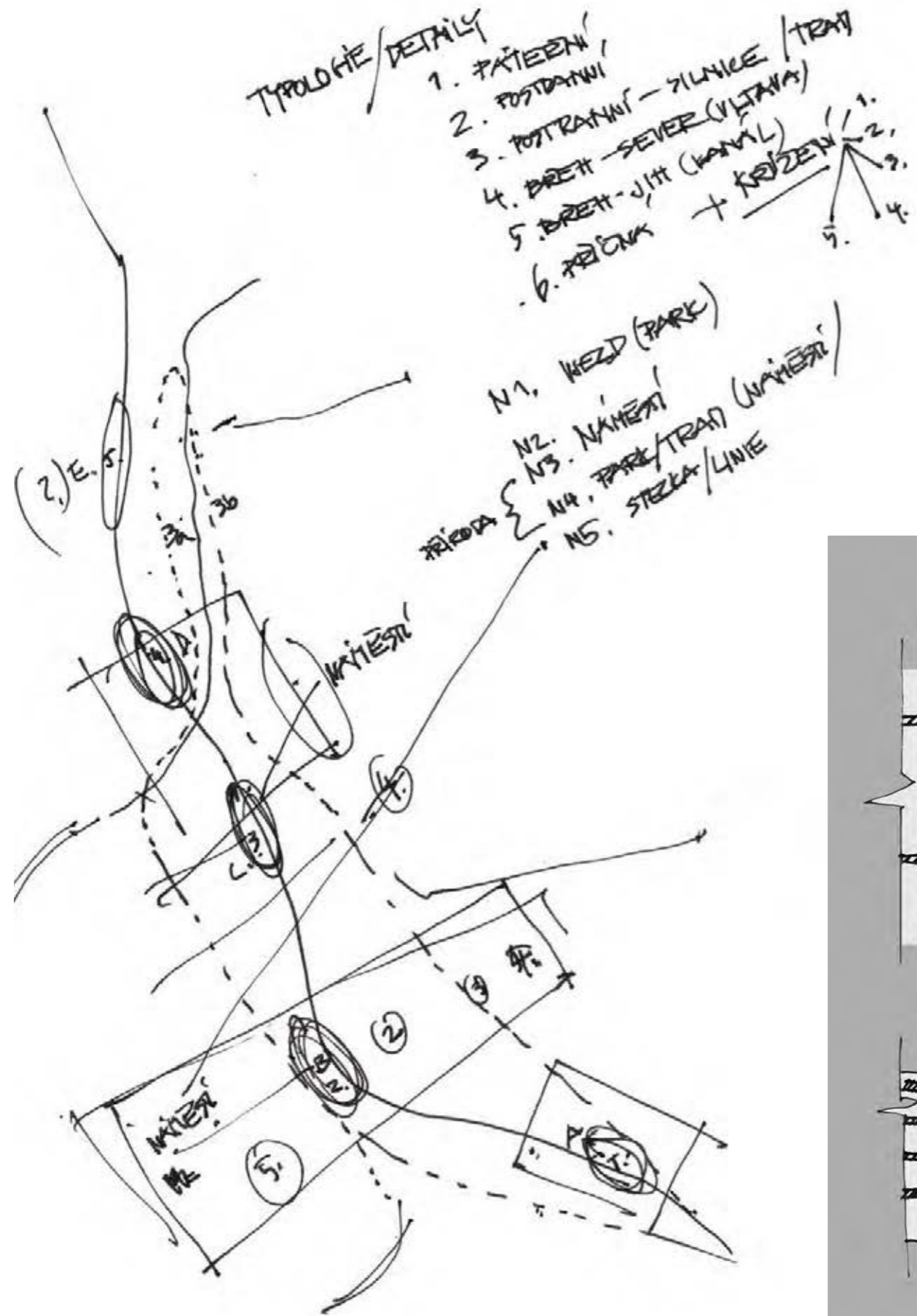


TVAROVÁNÍ ZÁSTAVBY

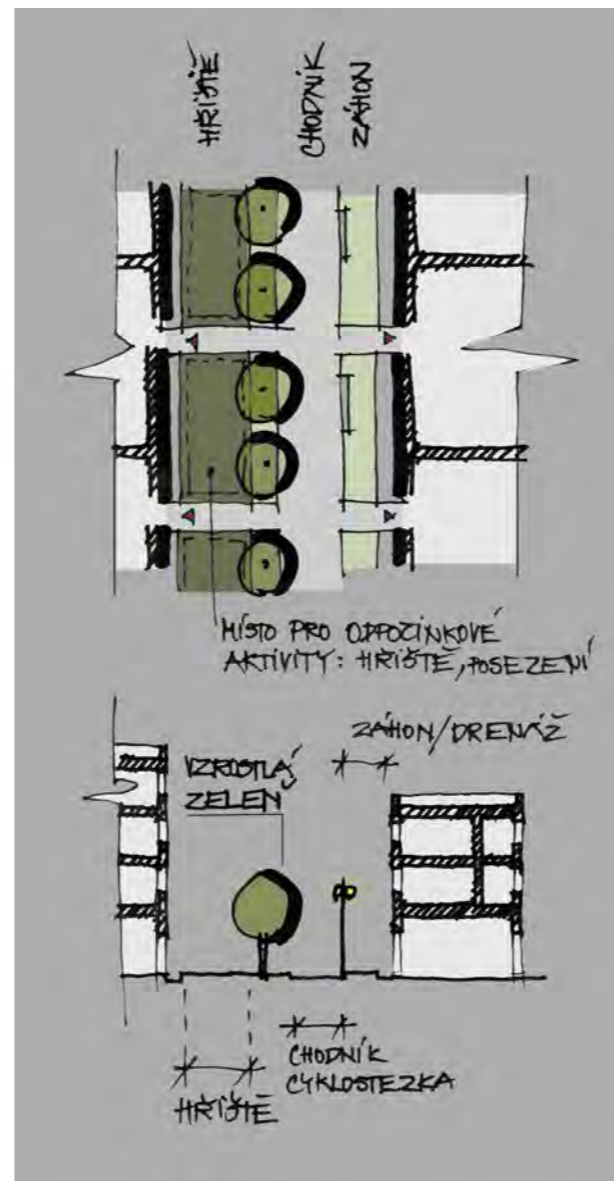
Západní polovina ostrova je vyvýšena nad úroveň ústřední čistírny odpadních vod (+179.00 m n.m.) a úroveň pojezdové komunikace a parkování (+183.50 m n.m.). Navrhovaná zástavba pokrývá novou morfologii terénu jako přílehlavý koberec a základní hierarchií prostorů určuje navržená uliční síť.

Zástavba je nejprve rozdělena příčnými průseky na superbloky (schéma 02 a 03), které jsou pak dále děleny podélnými osami (schéma 04) na jednotlivé bloky. Této blokové zástavbě (schéma 05) je nadřazena síť páteřních prostorů probíhajících přes celou délku ostrova a spojených jedním páteřním bulvárem. Zástavba je dále tvarována hlavními morfologickými a parkovými upravami.

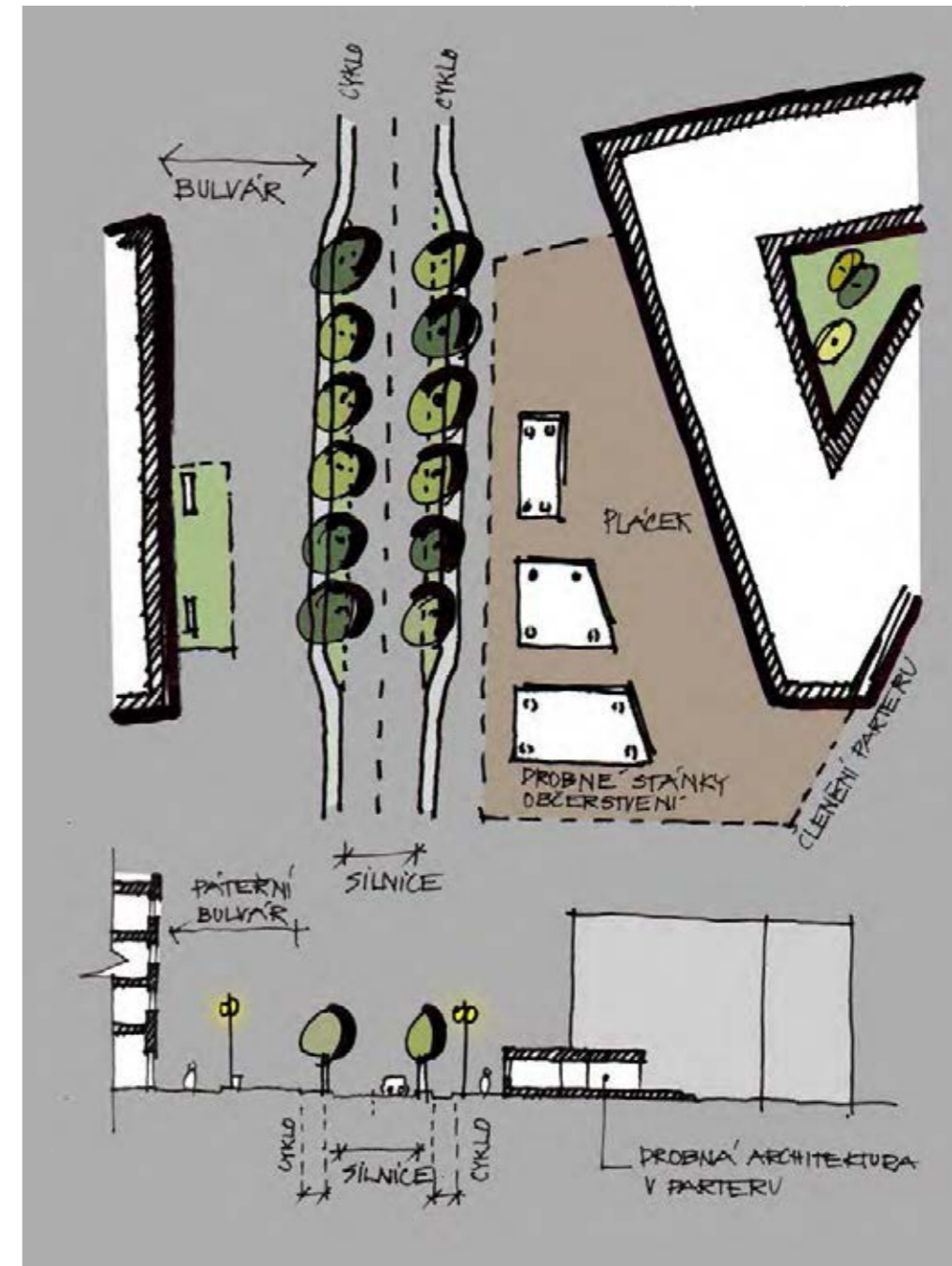
Výsledná struktura je jasně definována hierarchií takto navržených prostorů a rozeznává několik druhů ulic (viz schémata uličních profilů): páteřní, postranní, boční (podél obou nábřeží) a příčné.



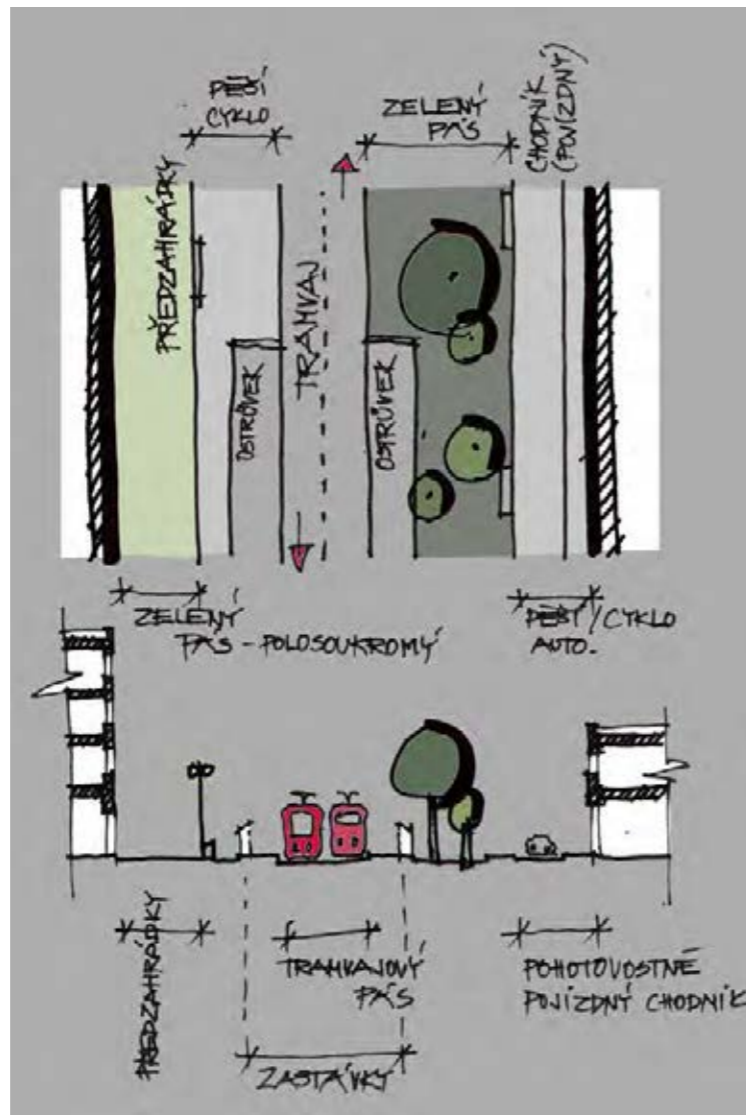
PROFIL PŘÍČNÉ ULICE
1 : 500



PROFIL POSTRANNÍ ULICE SE SILNÍCÍ
1 : 500



PROFIL POSTRANNÍ ULICE S TRAMVAJOVOU TRATÍ
1 : 500



PROFIL POSTRANNÍ ULICE S
CYKLOSTEZKOU V ZELENÉM PÁSU
1 : 500

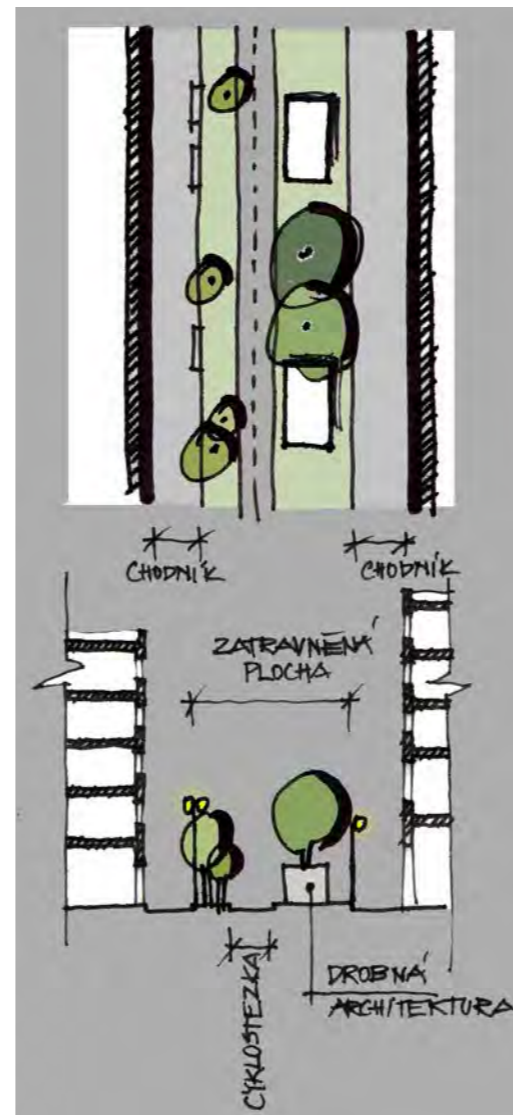
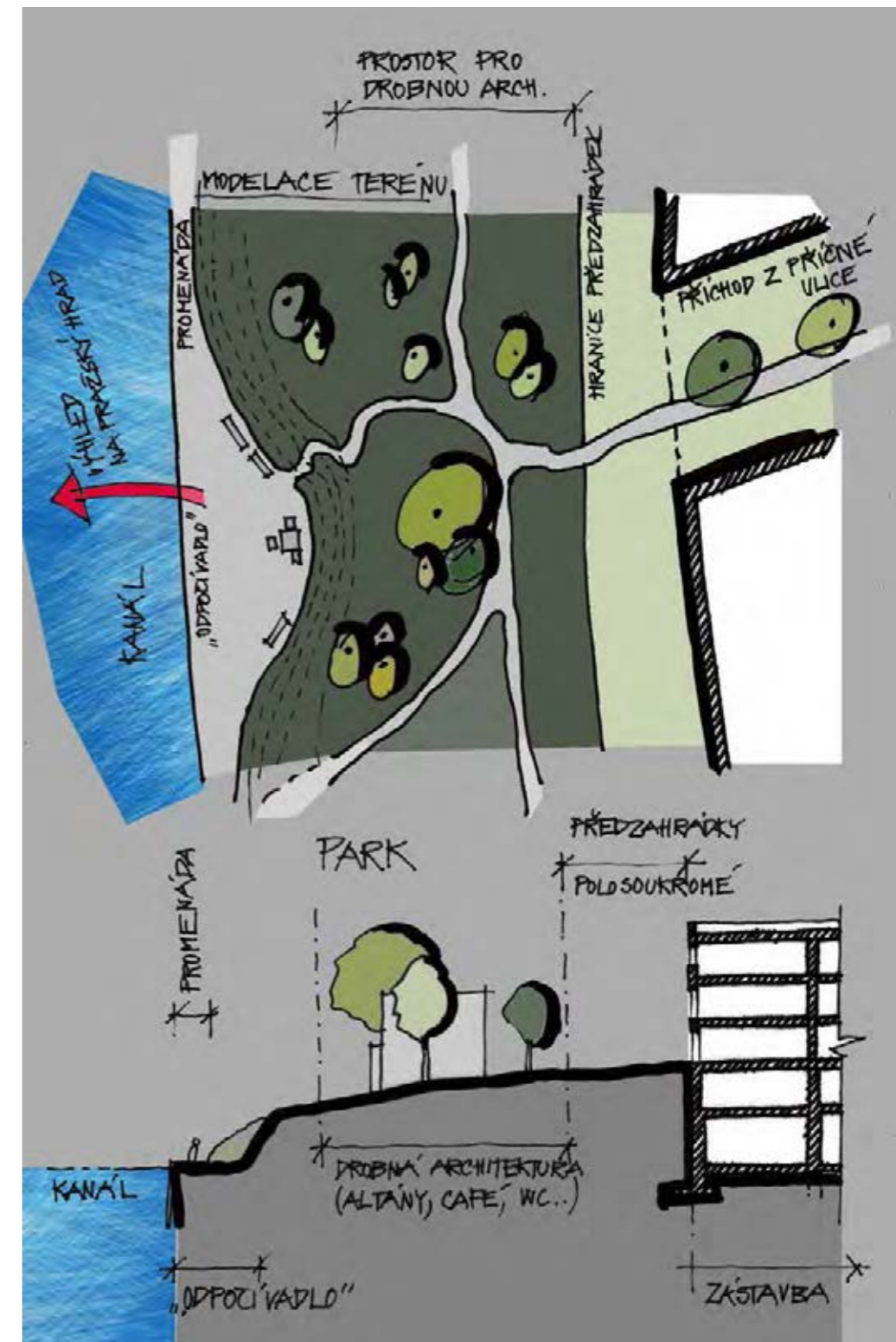
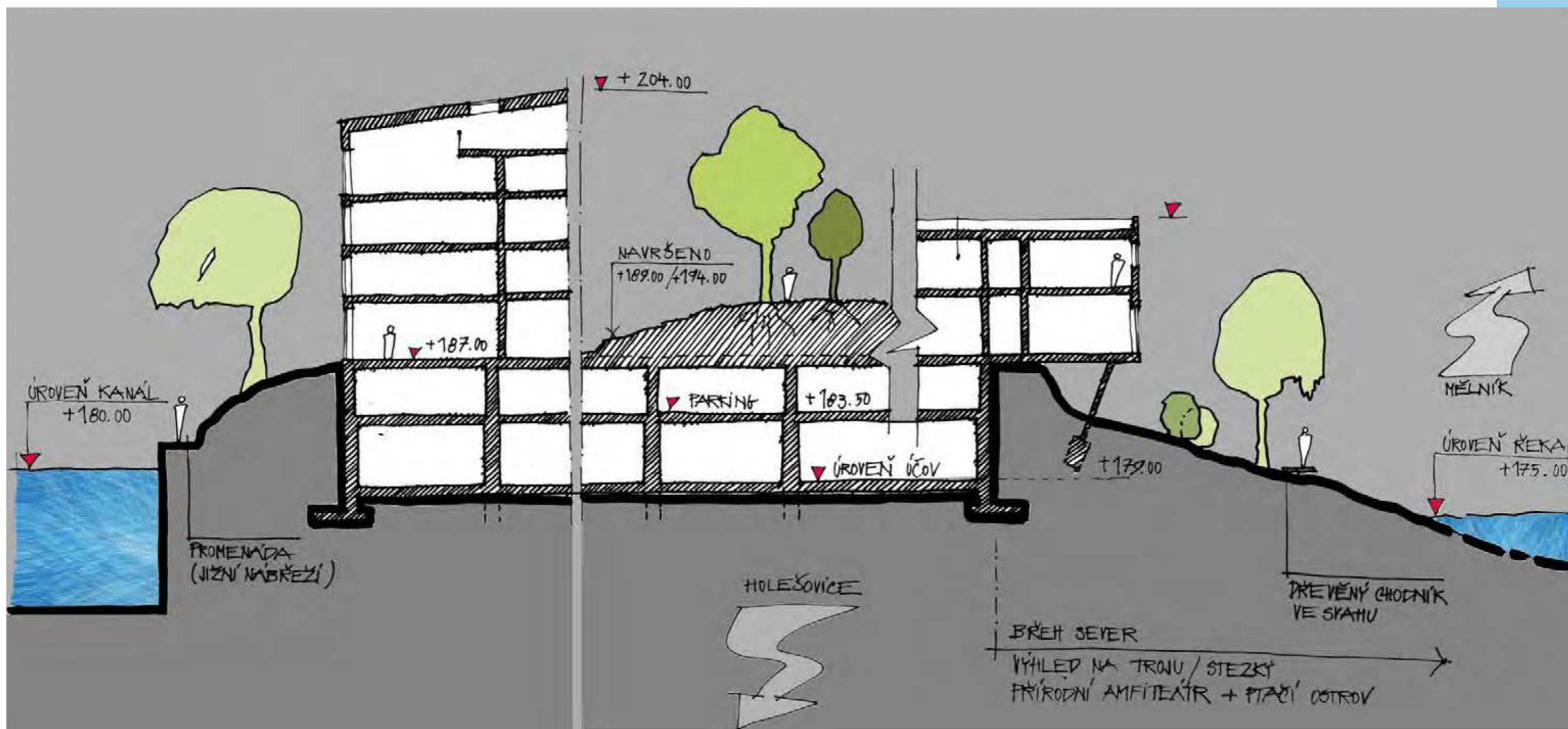
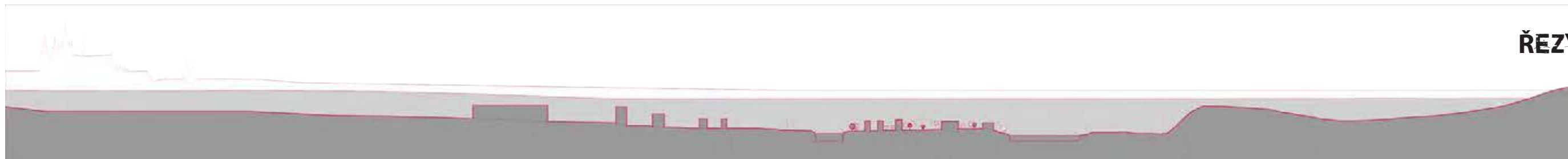


SCHÉMA JIŽNÍHO NÁBŘEŽÍ PŘI PLAVEBNÍM KANÁLU
- S NAPOJENÍM PŘÍČNÉ ULICE
1 : 500

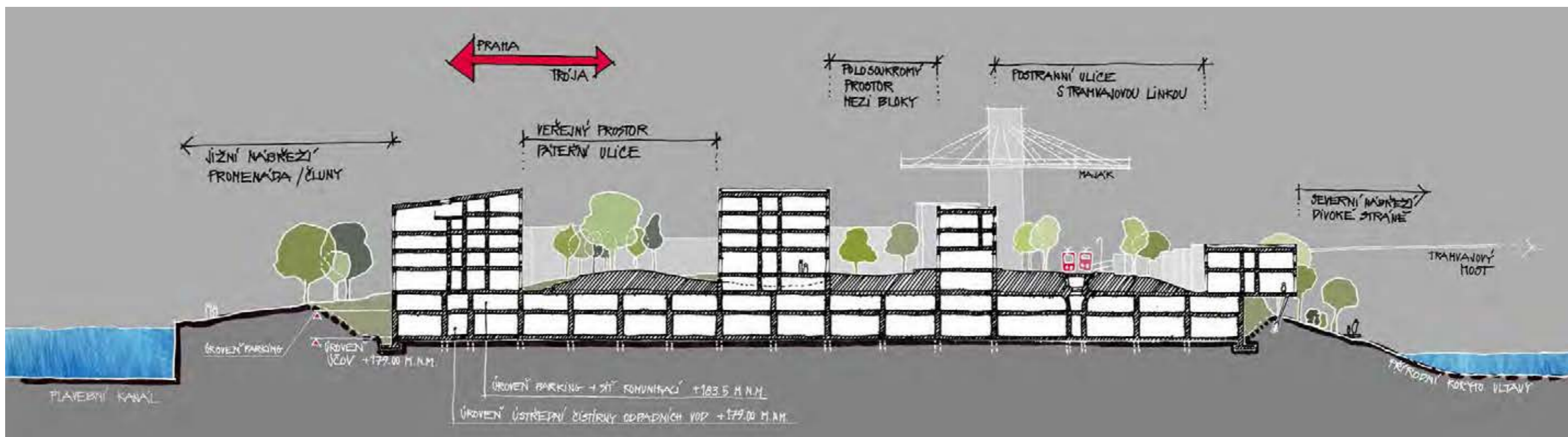




ŘEZY



příčný řez Trojskou kotlinou - bez měřítka



NEJNIŽŠÍM MÍSTEM JE HLADINA ŘEKY S NADMOŘSKOU VÝŠKOU 175.00 M. PLAVEBNÍ KANÁL PŘI JIŽNÍM BŘEHU OSTROVA MÁ HLADINU VE VÝŠCE +180.00 M N.M. A NEJVYŠŠÍ BOD NOVĚ NAVRHOVANÉ ZÁSTAVBY JE V NADMOŘSKÉ VÝŠCE +190.00 - +192.00 M N.M.

příčný řez Císařským ostrovem - měřítko upraveno na 1:770



podélný řez Císařským ostrovem - bez měřítka



UZEL A - PLÁČEK

Náměstí s výhledem na řeku - vstupní prostor při vjezdu od Ekotechnického muzea. V centru náměstí je kašna / fontána a volná dlážděná plocha. Náměstí je protnuto silniční komunikací se značenou cyklostezkou. V blízkosti náměstí jsou zachovány vyhnívací nádrže jako součást expozice Ekotechnického muzea. Náměstí je kříženo divokou parkovou zelení.

Okolní zástavba je nižších výšek - funkční náplň jsou byty, kanceláře (součást Ústřední čistírny odpadních vod) a prostory pro občanskou vybavenost.



UZEL B - NÁMĚSTÍ U SADU

Ve středu náměstí se nachází ovocný sad. Dalšími hlavními objekty veřejného prostoru jsou dvě nižší budovy v centru náměstí - jejich funkční náplň je restaurace, kavárna a obchody. Uzel B se nachází v zóně středně vysoké zástavby, která graduje směrem do středu ostrova.

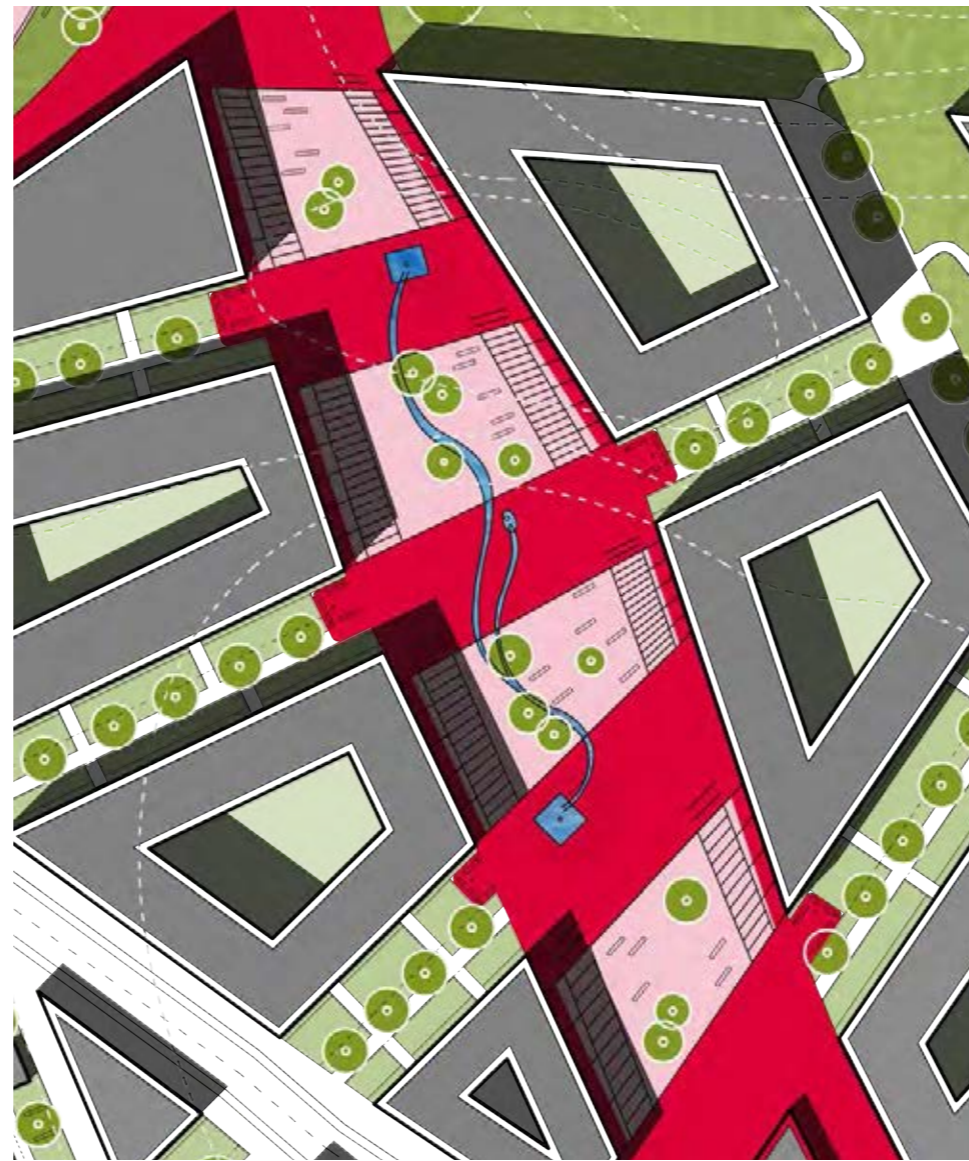
UZEL E - MUZEUM LODNÍ DOPRAVY

Těžištěm posledního uzlového veřejného prostoru je venkovní expozice muzea Lodní dopravy. Tento prostor přímo navazuje na novou lávku přes plavební kanál, na úplném konci ostrova k němu přiléhá vyhlídkový maják.



UZEL C - SCHODY

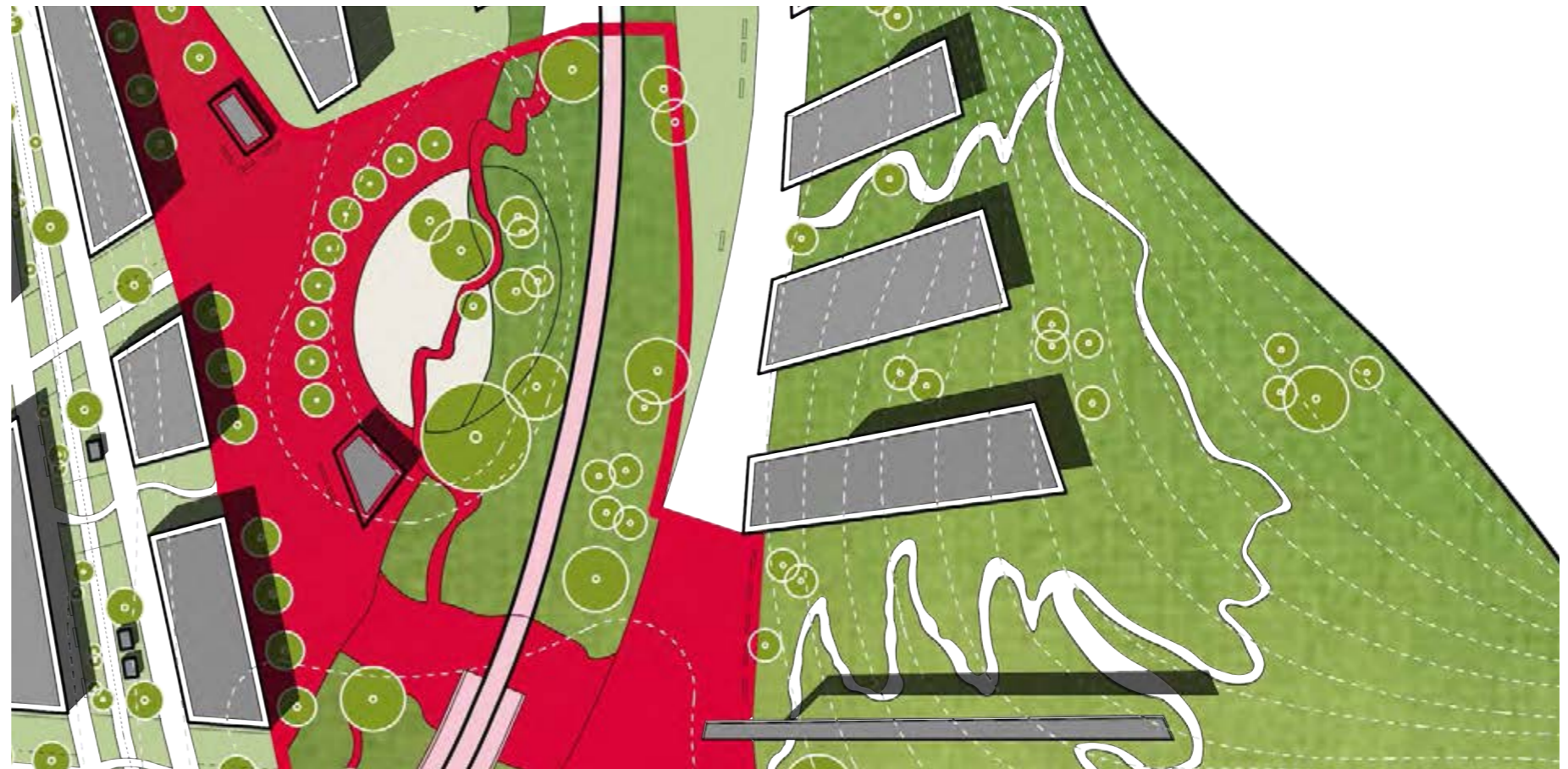
Veřejný prostor pojmenovaný Císařské schody je stupňovitým náměstím ústícím přímo do dalšího uzlu (D - náměstí Pod Vrškem). Hlavním prvkem náměstí je terasovitě uspořádaná kompozice s vodním prvkem.



UZEL D - NÁMĚSTÍ POD VRŠKEM

Na Císařské schody navazuje prostor náměstí pojmenovaný Pod Vrškem. V tomto místě se zástavba více otevírá a dovoluje průhledy směrem k oběma břehům řeky. Zástavba je v místech mezi uzlem C a D nejvyšší.

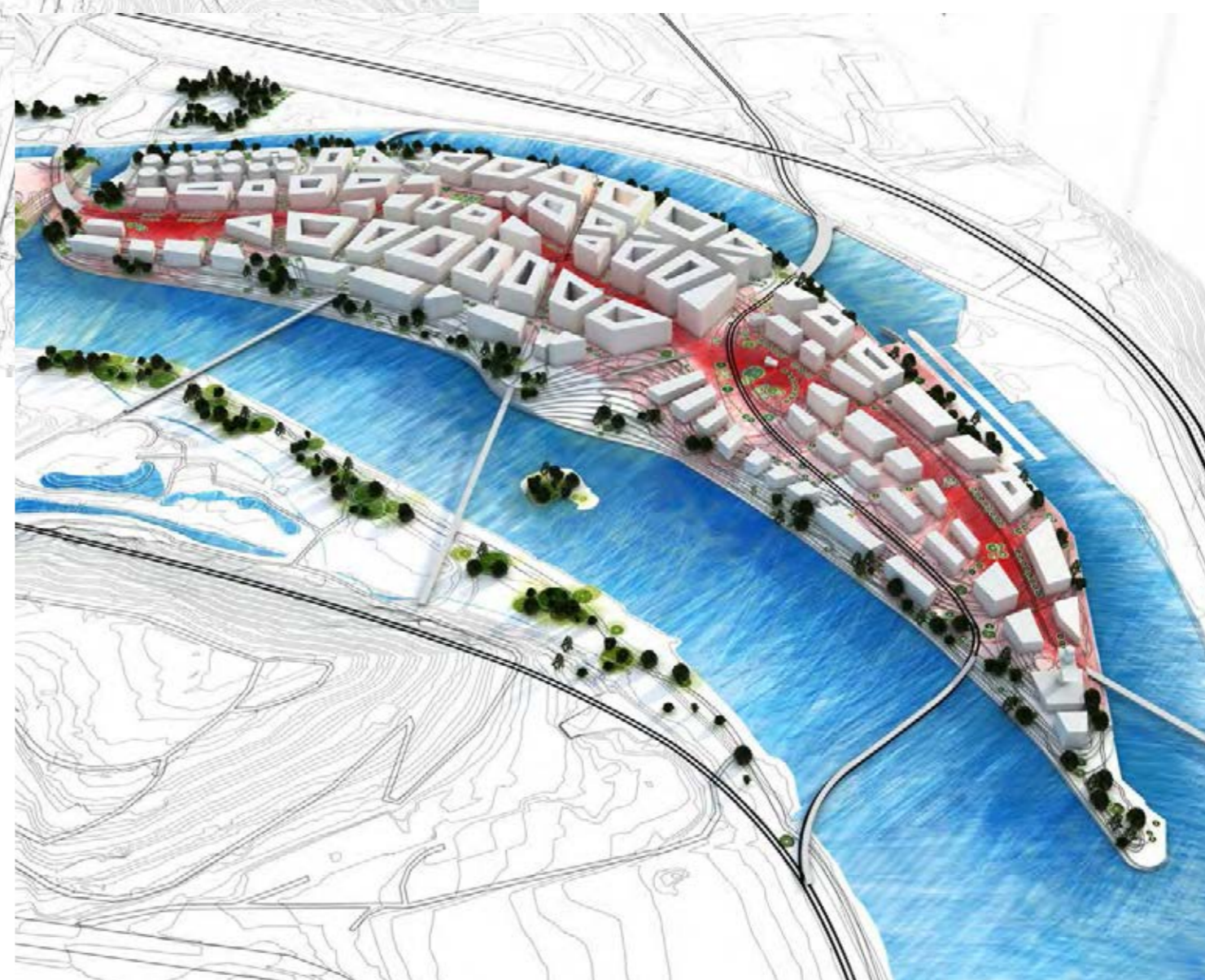
Náměstí Pod Vrškem protíná tramvajová trať a v centru prostoru se nachází zalesněný kopeček. Významným prvkem náměstí je dřevěné visuté molo, které dovoluje snadnou vyhlídku na ptačí ostrov. Molo se nachází na počátku stezky, která vede v přírodním amfiteátru a navazuje na pobřežní chodníky.



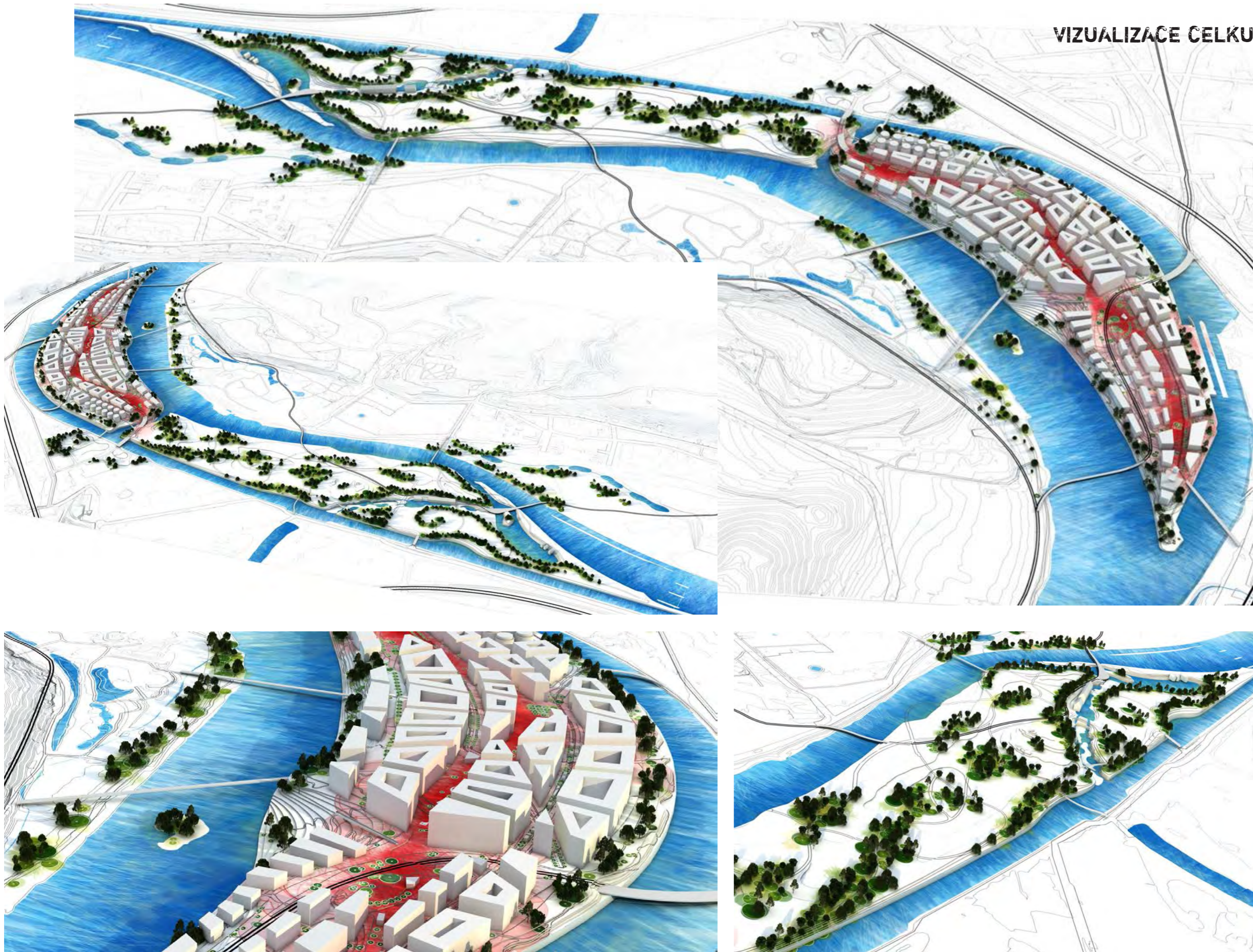
EKOTECHNICKÉ MUZEUM

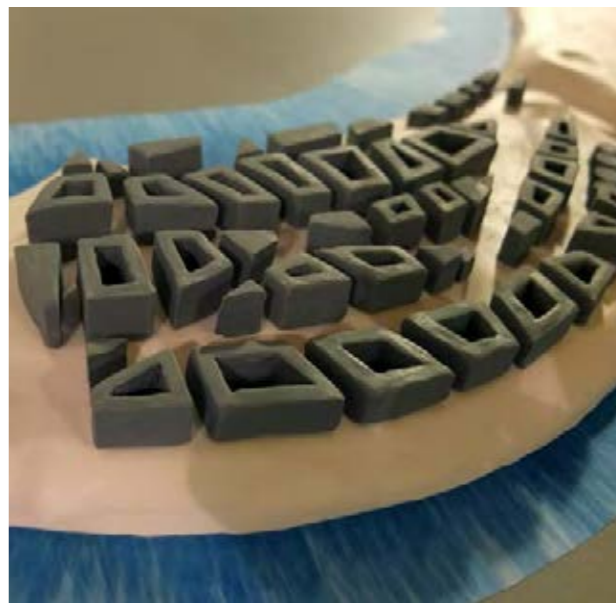


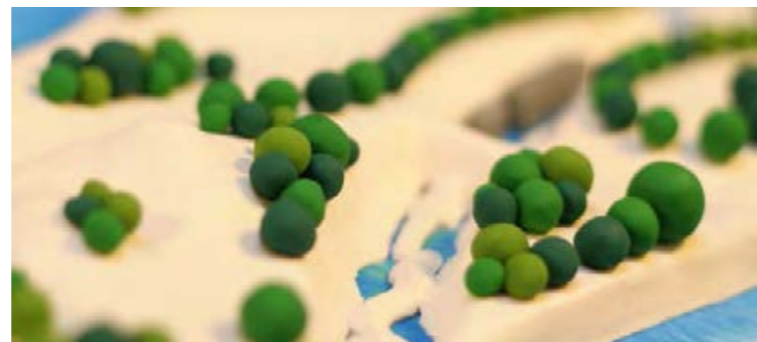
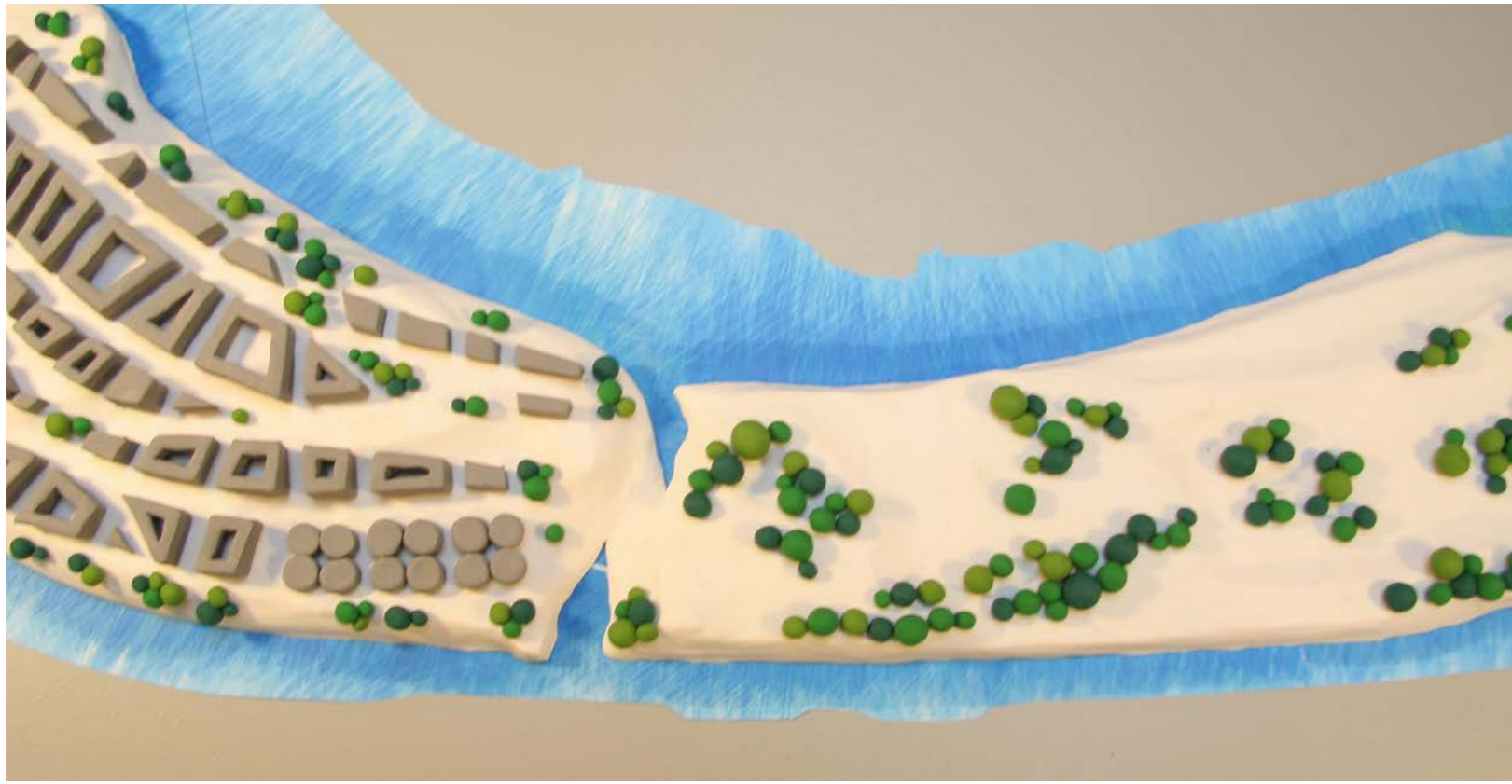
návrh úpravy areálu Ekotechnického muzea - 1 : 1400



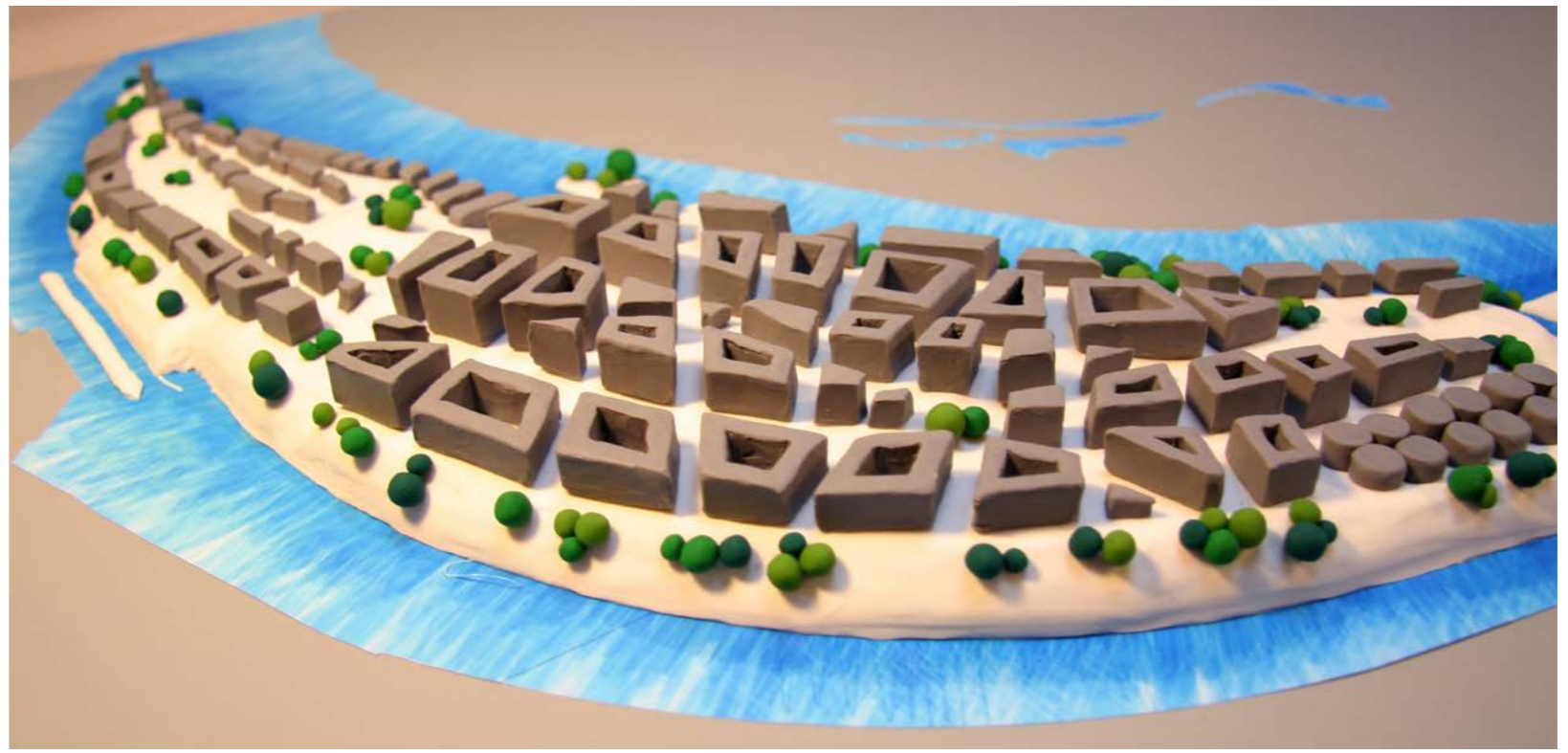


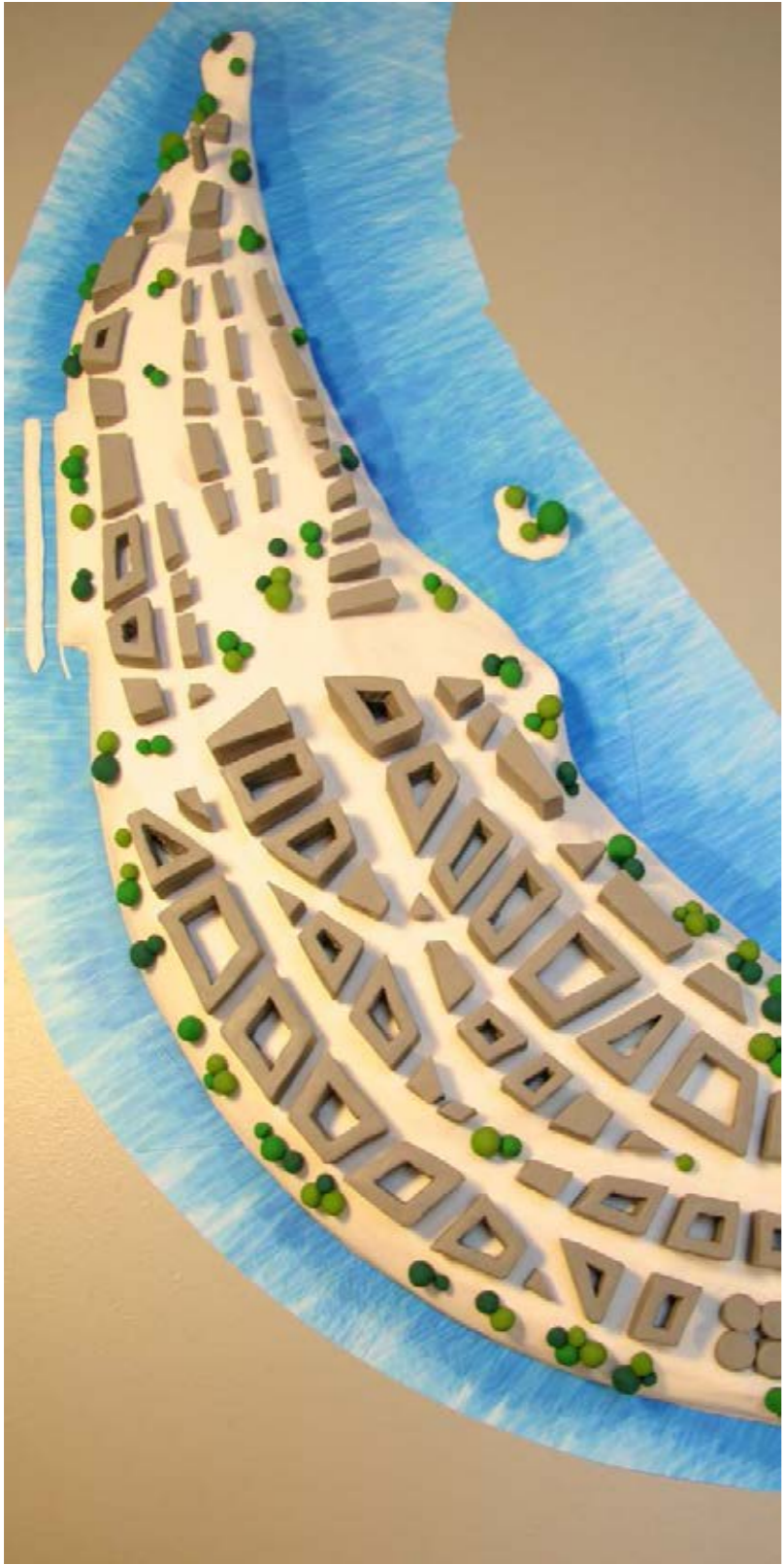




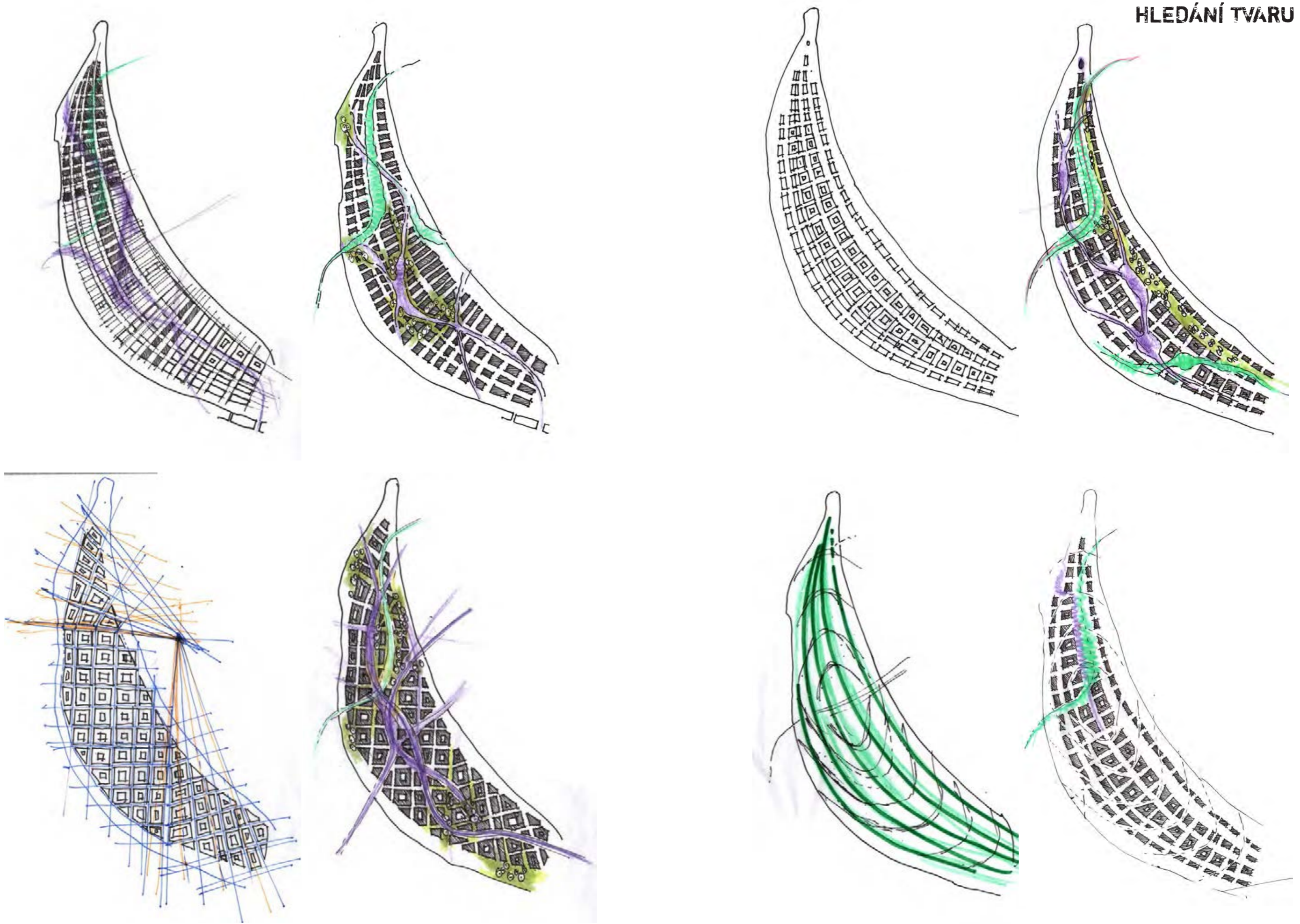


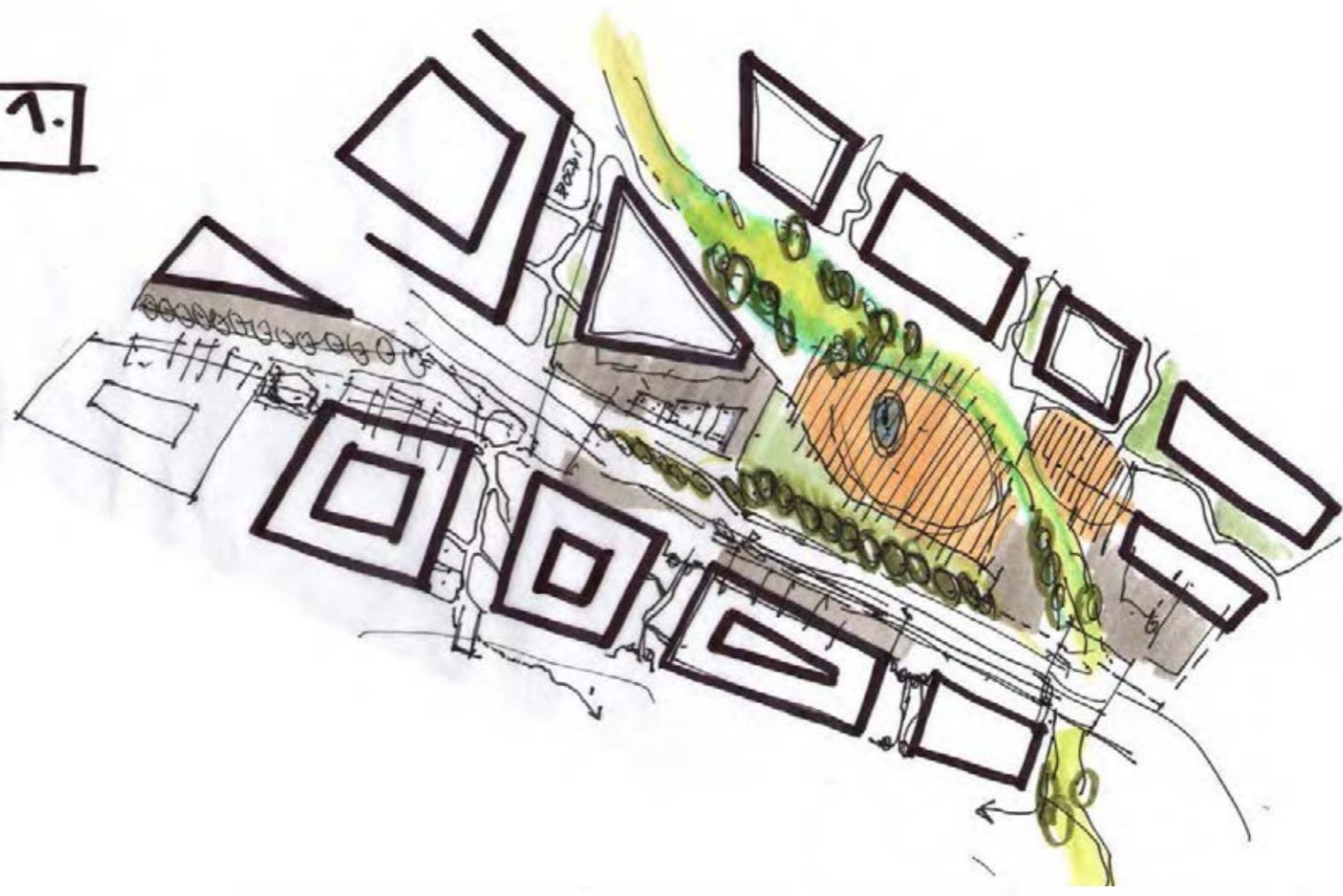
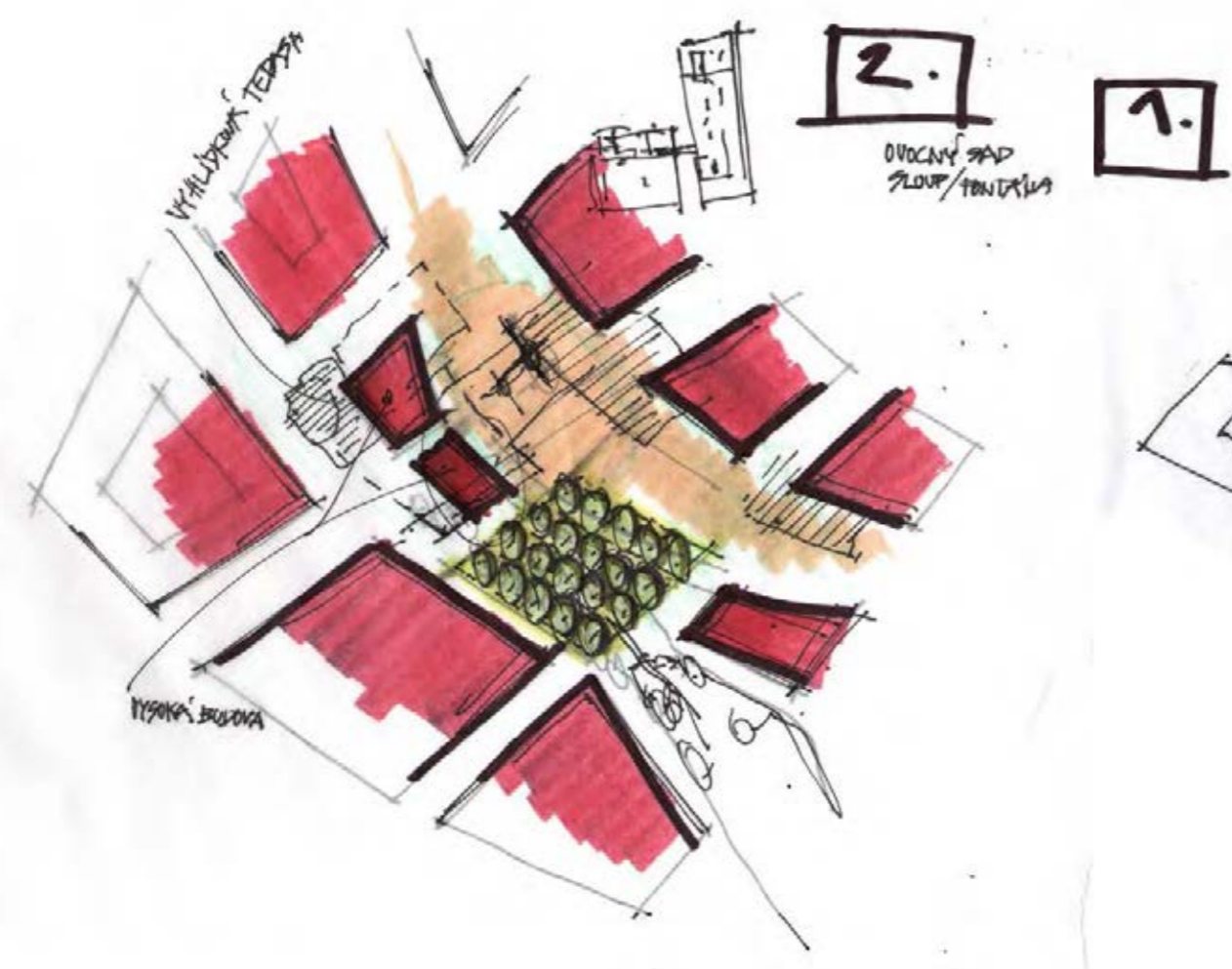
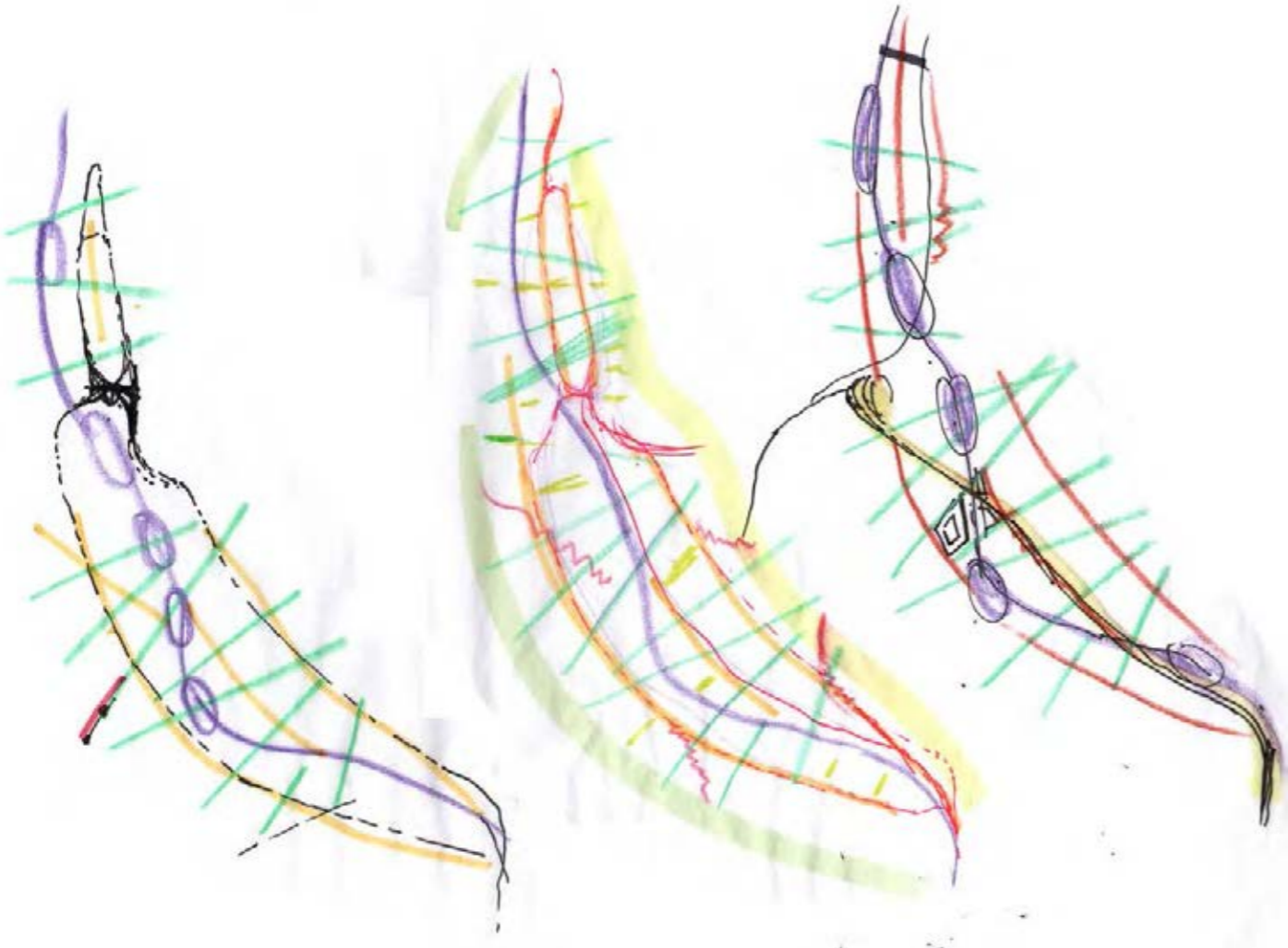
H. FOTKY MODELU

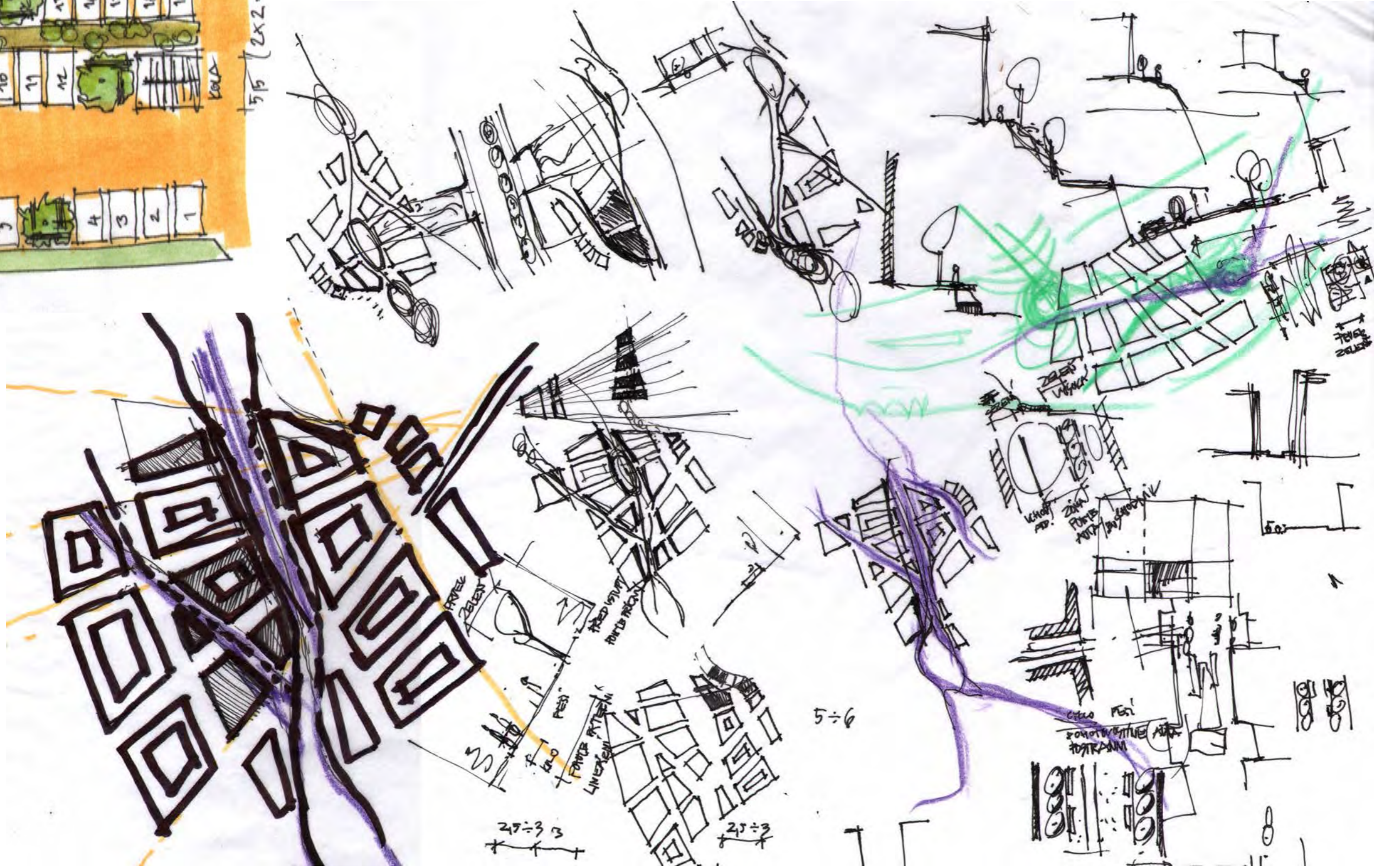
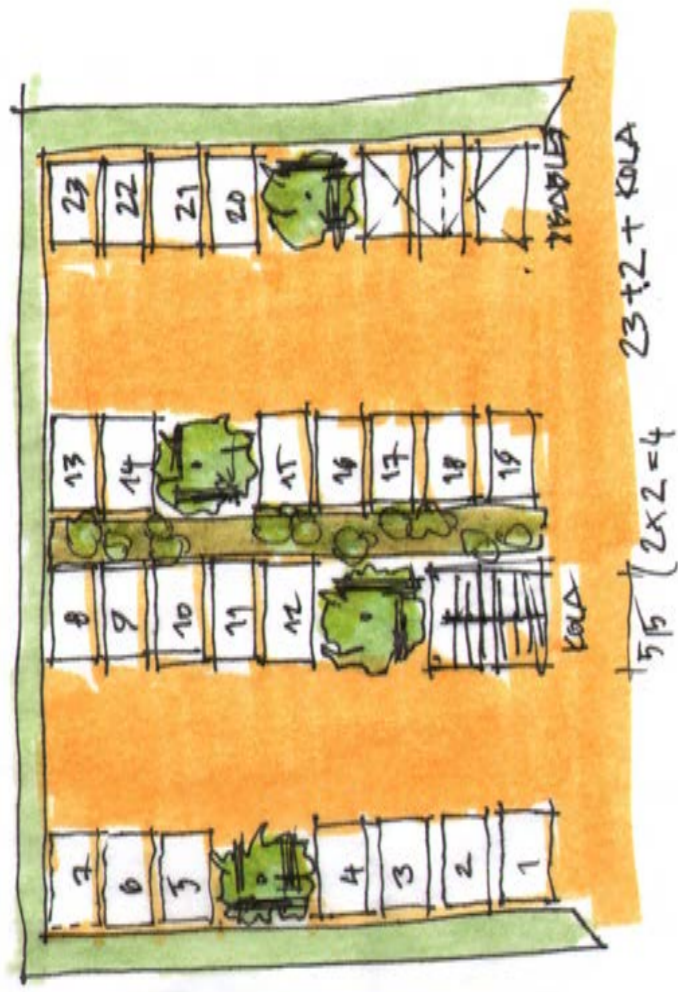


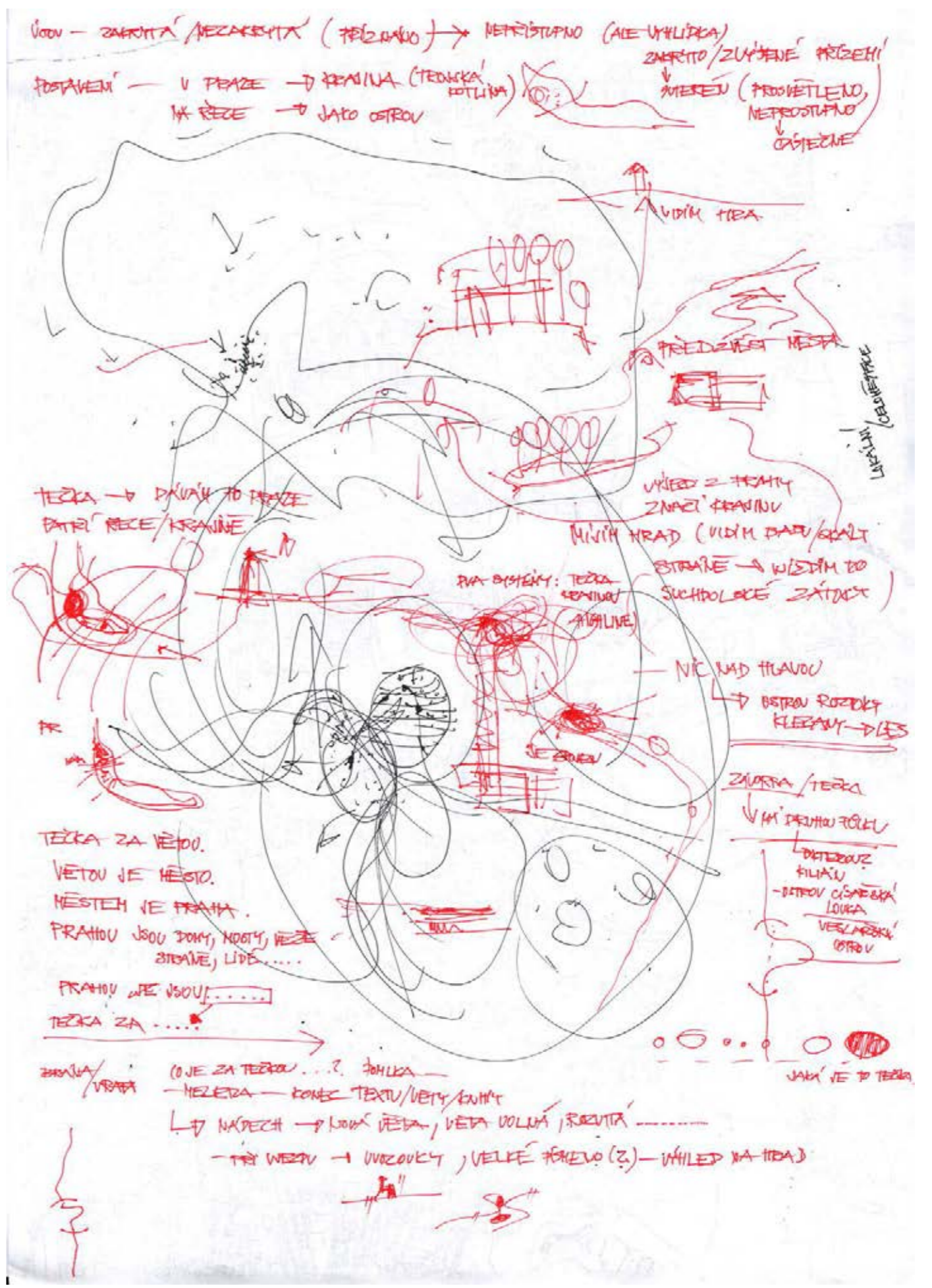
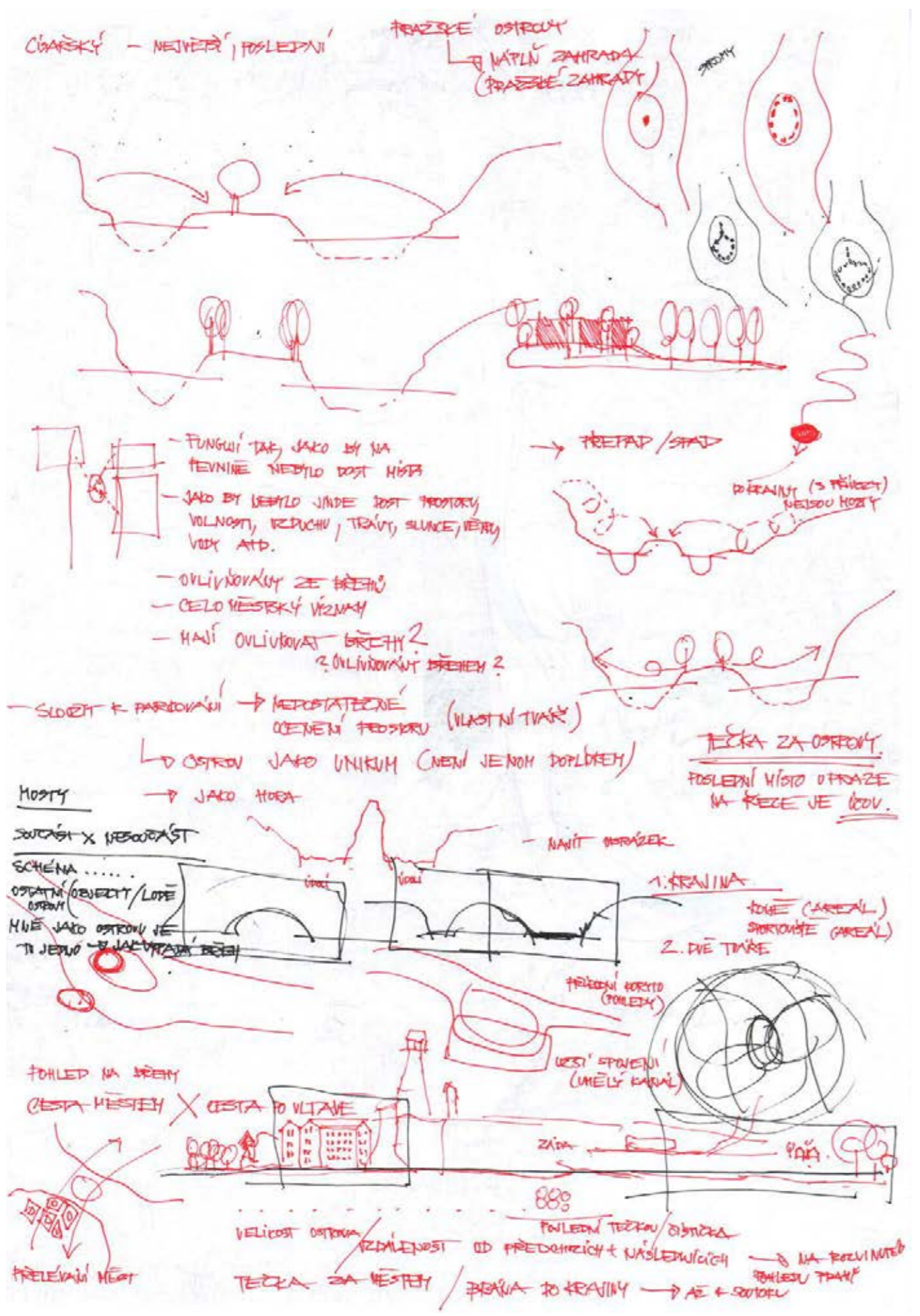


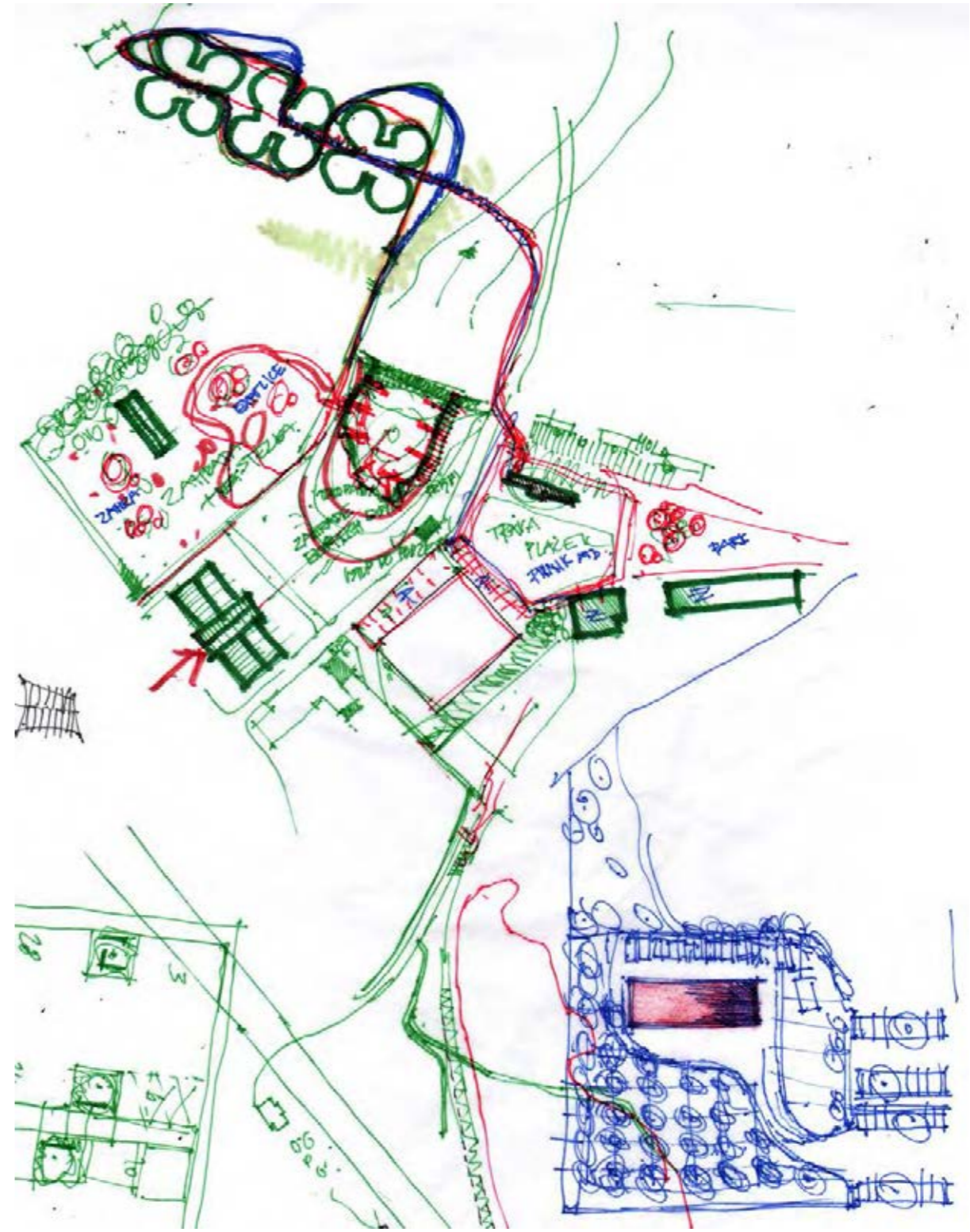
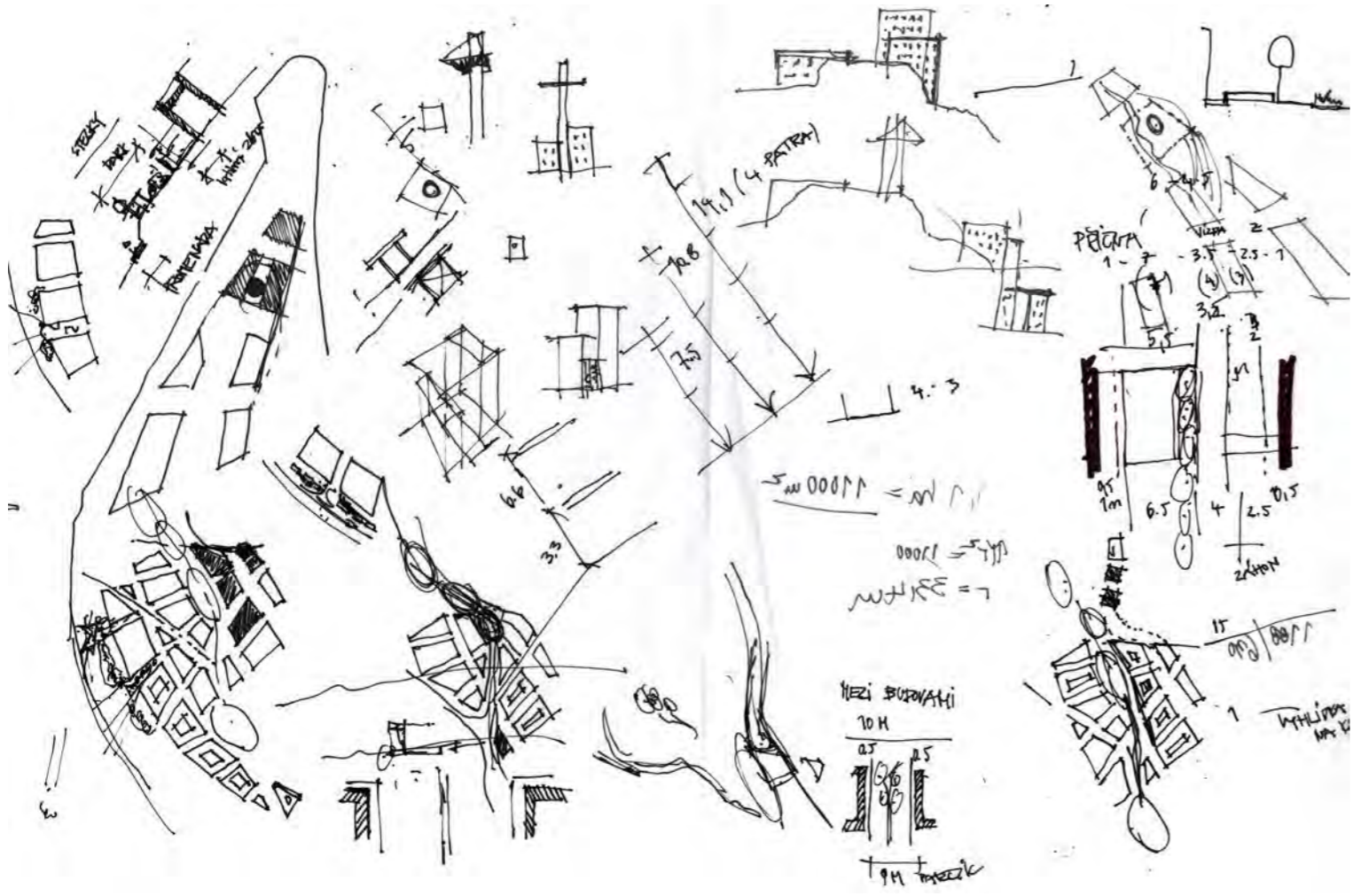
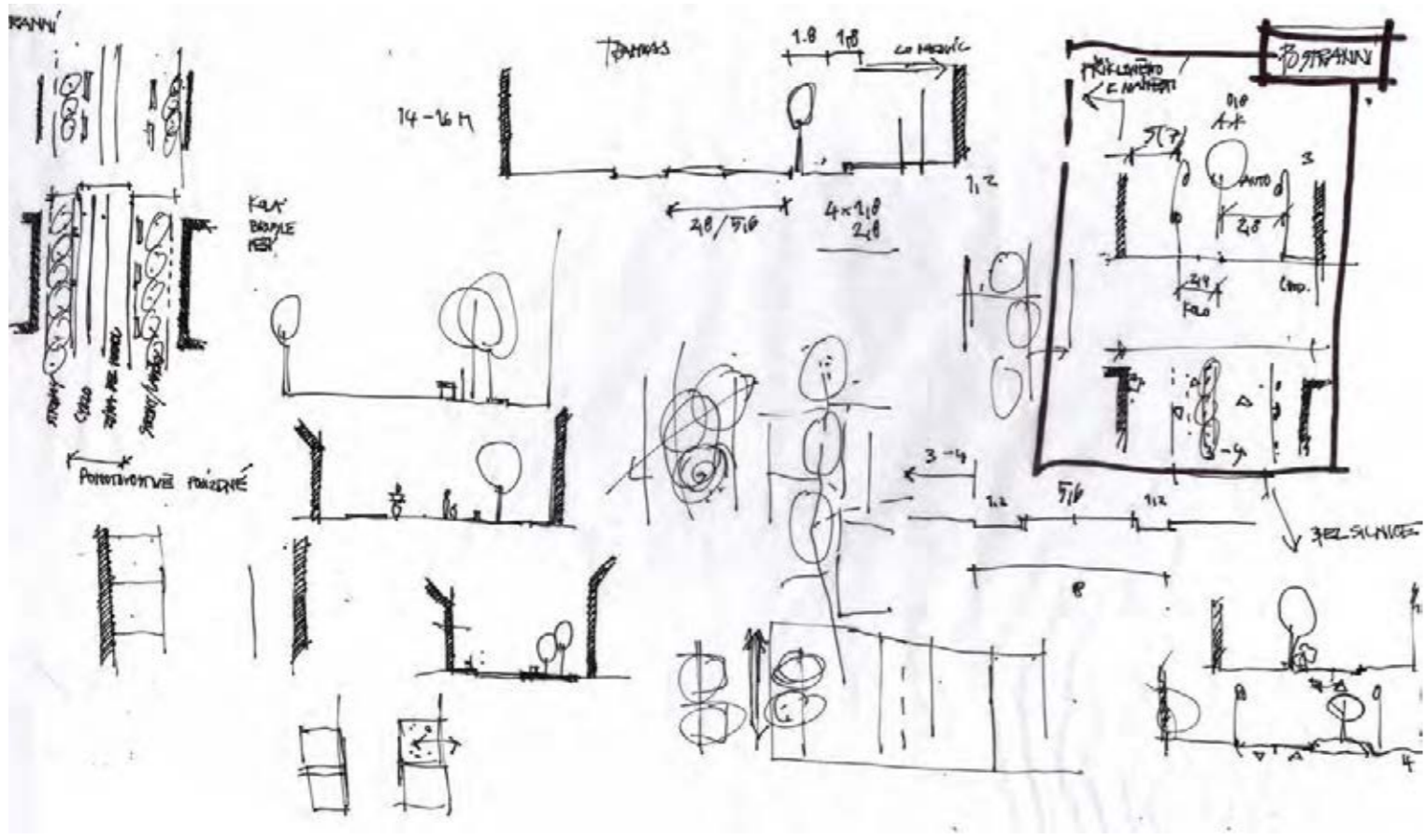
HLEDÁNÍ TVARU









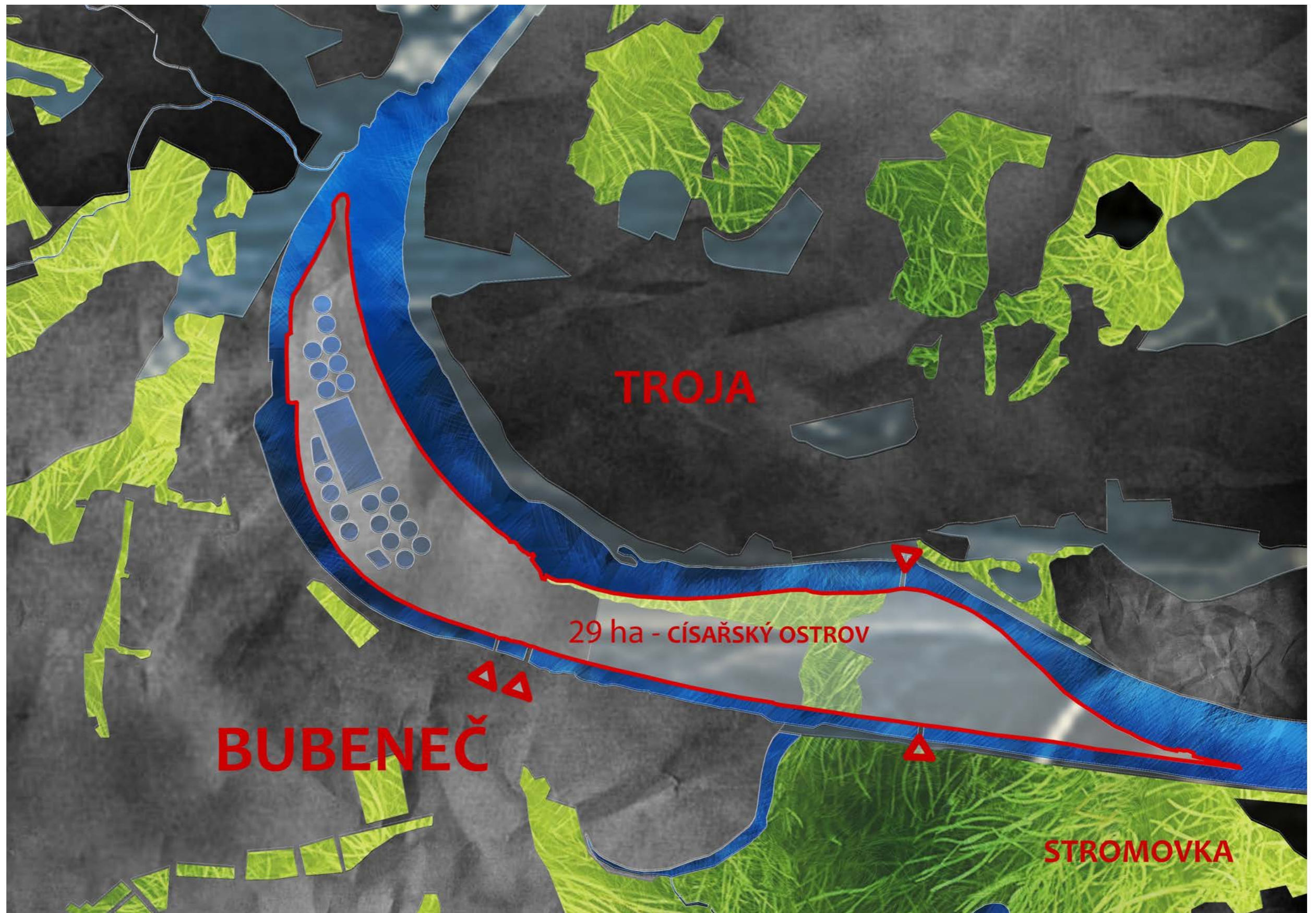




DIPLOMNÍ SEMINÁŘ - ATELIÉR JEHLÍK - ing. RADMILA FINGEROVÁ
ZUZANA JOHANIDESOVÁ - ZIMNÍ SEMESTR 2011/2012

CÍSAŘSKÝ OSTROV

A. HRANICE ÚZEMÍ + VSTUPY



B. ÚVODNÍ POPIS

Císařský ostrov (*) - v minulosti nazývaný též Purkabský, ležící při severní hranici Velké Prahy, je posledním a největším pražským ostrovem s rozlohou 29 ha. Ostrov leží v katastrálním území Bubeneč, které spadá do dvou městských částí: Praha 6 - západní část včetně provozu ÚČOV - a Praha 7 -jezdecký areál a veřejná sportoviště - obrázek 1.

Celé území má v širších souvislostech velký význam pro městskou aktivní i pasivní rekreaci stejně jako pro rekreaci každodenní (parks, bruslařské dráhy atd.) i krátkodobou. Prostředí je unikátní svou vysokou koncentrací zábavních, sportovních i přírodních areálů a atrakcí jako jsou zoologická a botanická zahrada, Trojský zámek a plavební kanál pro vodní slalom při severním trojském břehu Vltavy; dále jezdecké a tenisové areály, bruslařské a cyklistické stezky a zahrádkářská kolonie na samotném ostrově; a v

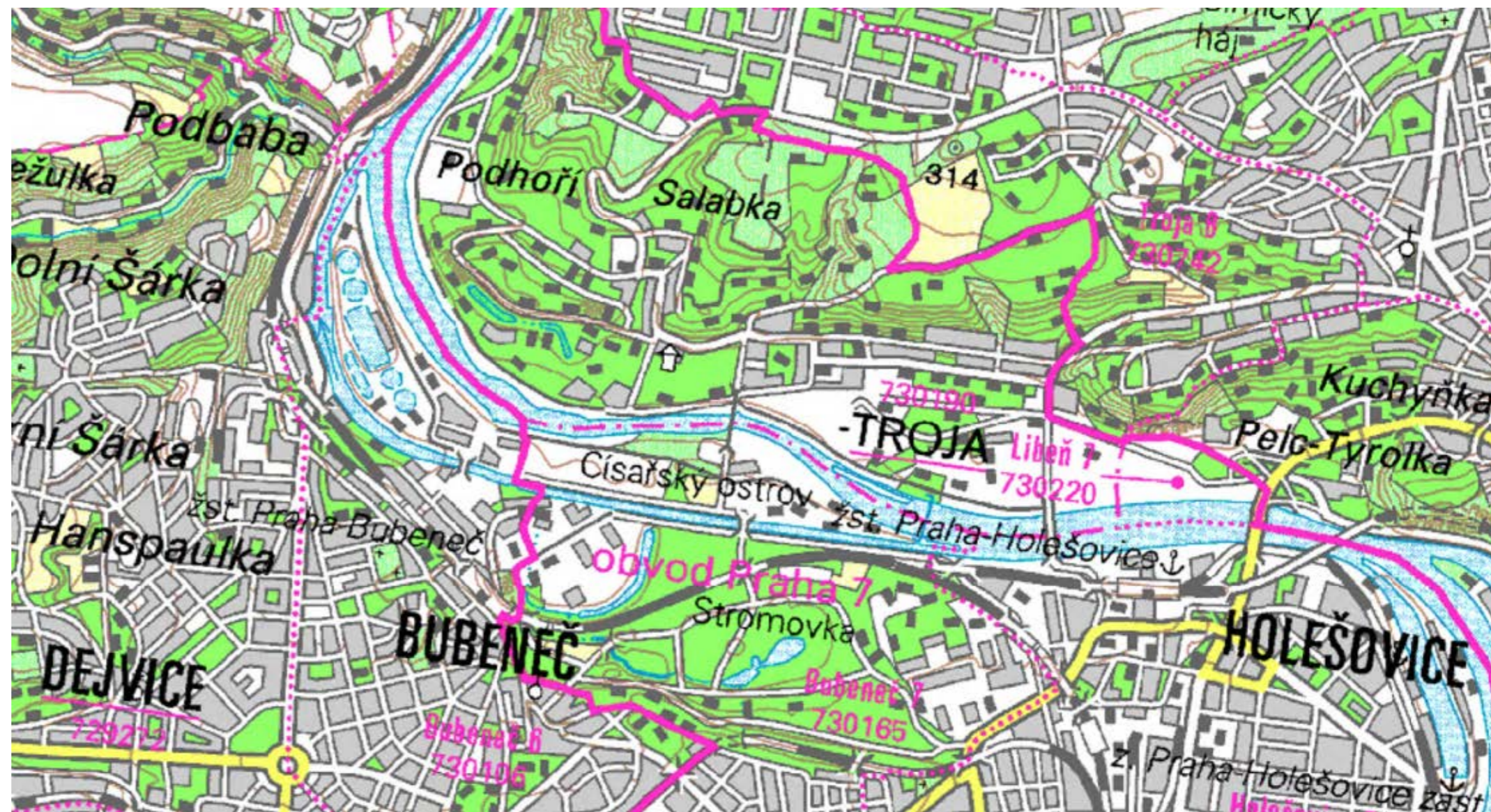
* Císařský ostrov bývá také někdy nazýván ostrovem Trojským, což je ale označení nepřesné a mělo by být používáno pouze v případech, jedná-li se skutečně o původní Trojský ostrov - tedy území dnešní zoologické zahrady a jejího okolí, které bylo původně odděleno od severního vltavského břehu přírodním ramenem řeky Vltavy. Císařský ostrov bývá někdy chybně zaměňován s Císařskou loukou, nacházející se na jihu Prahy.

neposlední řadě také Ekotechnické muzeum či Šlechtova restaurace a celá Královská obora - Stromovka - v Bubenci při jižním břehu plavebního kanálu. Je zde soustředěno poměrně velké množství zelených a vodních ploch, čímž je alespoň z části zachován přírodní charakter místa s tomu odpovídajícím životním prostředím při využití městských kvalit jako jsou

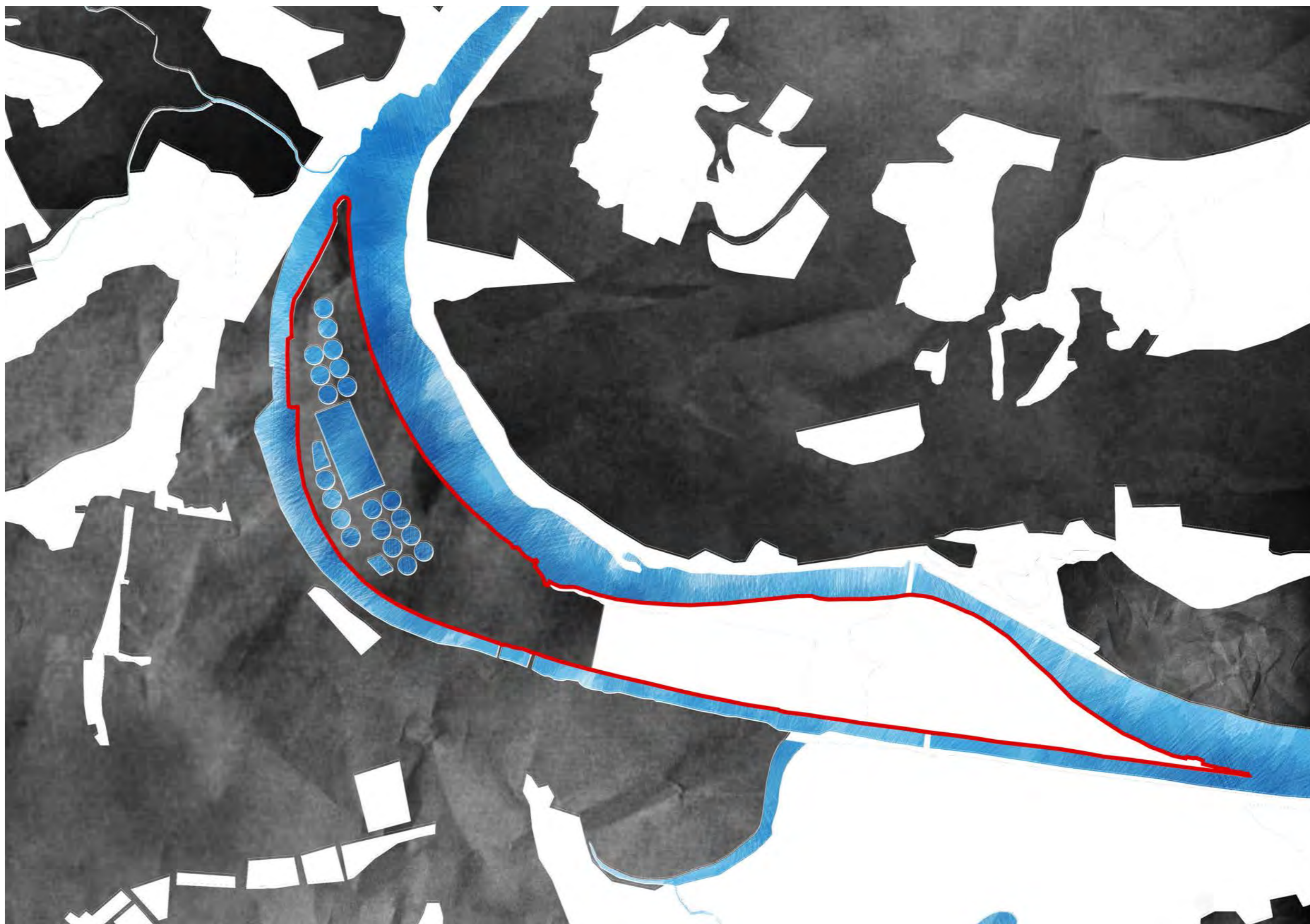
dopravní dostupnost či dostatečná koncentrace potenciálních uživatelů.

Cennou charakteristikou území kolem Císařského ostrova jsou kromě jedinečných přírodních podmínek také neopakovatelné městské 'obrazy' a optické dominanty: zřícenina Baba se sklání výšinou, Pražský hrad, Petřín či ostrohy nad zoologickou zahradou.

Největšími překážkami pro rozvoj ostrova jsou současná podoba a fungování Ústřední čistírny odpadních vod, která se na ostrově nachází od roku 1967 a obsluhuje veškeré území Velké Prahy, dále nedostatečná dopravní obslužnost klíčových lokalit (ZOO, botanická zahrada apod.) a poloha v záplavové zóně s vysokým rizikem povodní.



C. URBANIZOVANÉ ČÁSTI ÚZEMÍ



D. HISTORIE

Historie Císařského ostrova je ovlivněna několika klíčovými zásahy do jeho morfologie a s tím souvisejícím umístováním specifických staveb a provozů.

Jméno Císařský je odvozeno ze skutečnosti, že ostrov byl na počátku 17. století darován českými stavy císaři Rudolfu II. Do té doby patřil úřadu nejvyššího purkrabí pražského, odtud jeho původní, řídce používaný název Purkrabský. Na dnešní ploše ostrova ležela i část Královské obory, než byla odtržena zbudováním plavebního kanálu. V době Rudolfa II. se na ostrově nacházela královská bažantnice, jejíž pozůstatky je možné vysledovat v porostech kolem původního koryta Malé říčky (vrby a osiky).

Nejdůležitějším momentem v historii ostrova je jistě zbudování umělého plavebního kanálu (1899 - 1902) při jeho jižním břehu a s tím související zasypání původního říčního ramene (viz. kapitola Říční morfologie). Krátce potom (1905) zahájila provoz čistírna odpadních vod, s jejímž provozem souvisí i zbudování dvou mostů spojujících bubenečský břeh s jižní stranou ostrova.

V roce 1927 byl ve východní části ostrova zbudován parkurový stadion a byla zde také založena zahrádkářská kolonie, kterou ale strhla povodeň v roce 2002 a její pozůstatky už v dnešní době zcela vymizely.

Jedním z nejdůležitějších počínů bylo zbudování nové linky Ústřední čistírny odpadních vod v roce 1967. Vymezila se tak značná část ostrova, která zůstala veřejnosti nepřístupná a neprostupná. Původní linka čistírny (dnešní Ekotechnické muzeum), tak sloužila až do druhé poloviny 60. let, přestože její životnost byla v době budování odhadována maximálně na 25 - 30 let, tedy do 30. let minulého století. Původní usazovací nádrže sloužily jako manipulační jímky pro kal z nové čistírny jetšě do 80. let.

Toto přesluhování v podstatě zachránilo cennou technickou památku před různými nevhodnými zásahy a v dubnu 1991 byl celý areál prohlášen za kulturní památku, čímž získal potřebnou právní ochranu. Činnost Nadace Ekotechnického muzea (1992) a později společnosti Ekotechnické museum, o.p.s. vyvrcholila v roce 2010 vyhlášením čistírny odpadních vod za národní kulturní památku.

Nahoře: Pohled na vstupní bránu Císařského mlýna



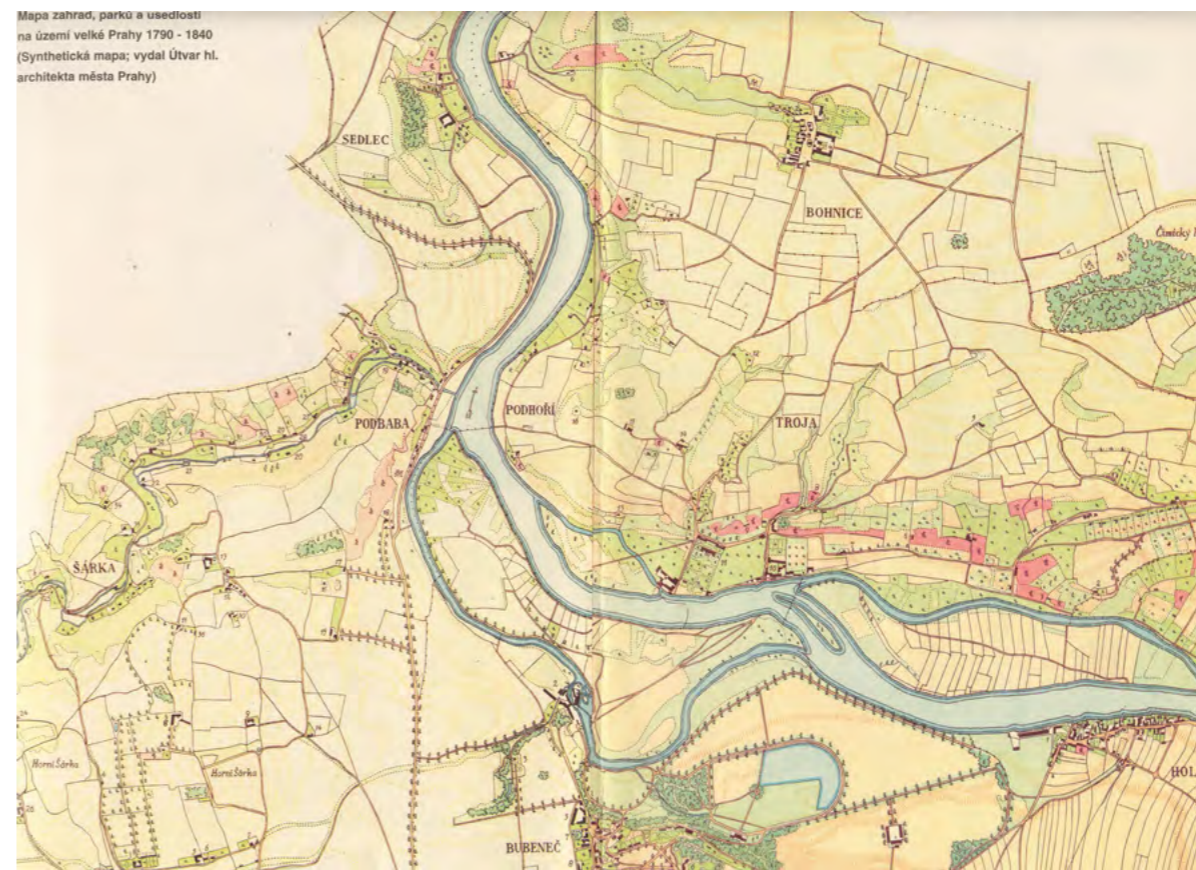
Dole: pohled na severozápadní cíp Císařského ostrova z vyvýšeniny Baba



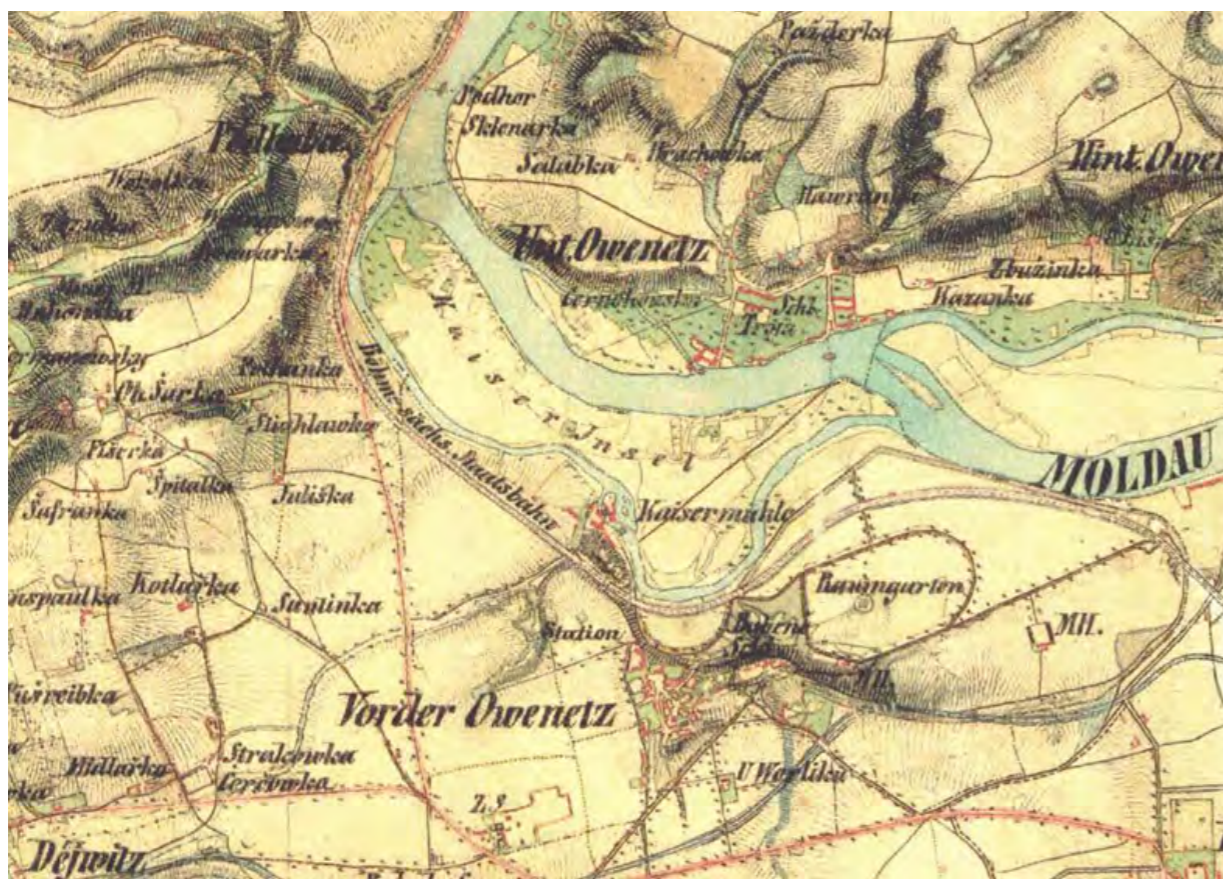
E. HISTORICKÉ MAPY



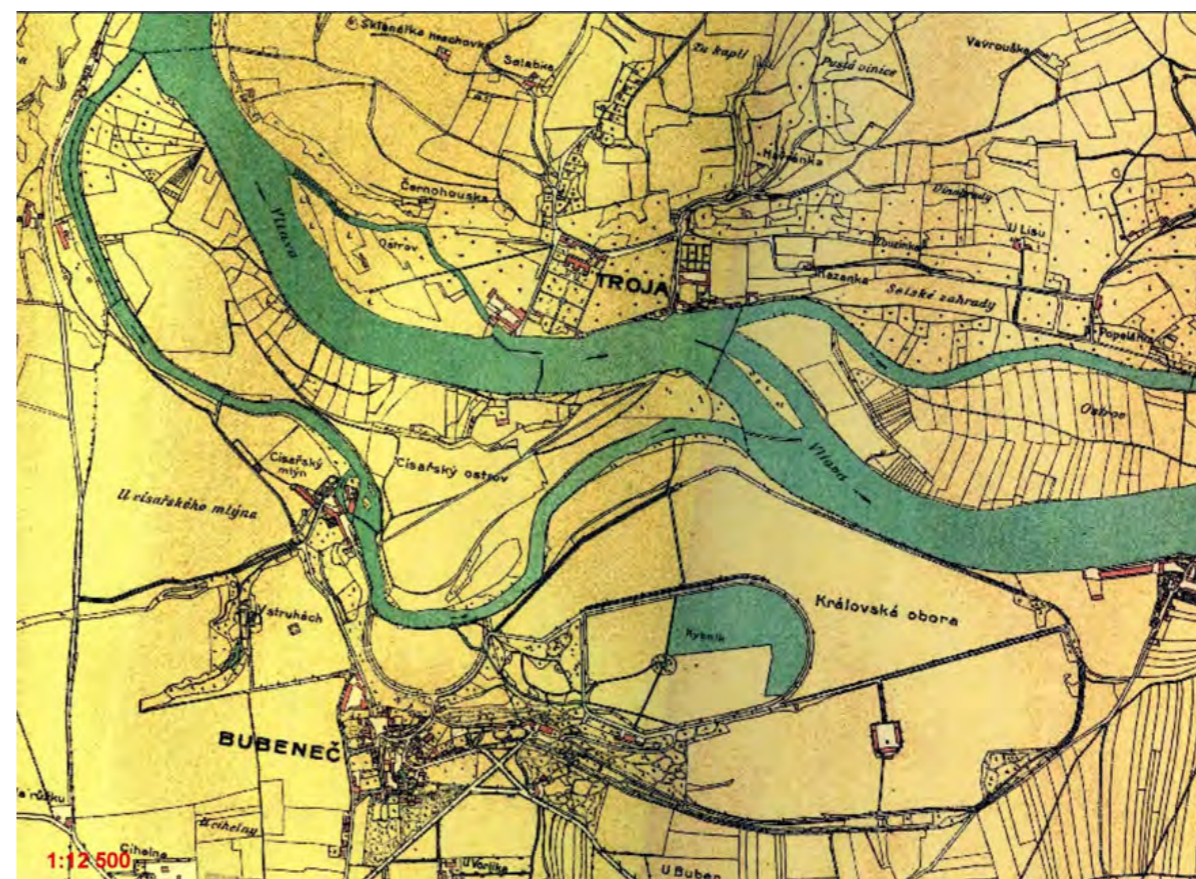
První vojenské mapování.



Trojská kotlina (1790 - 1840).



Druhé vojenské mapování.



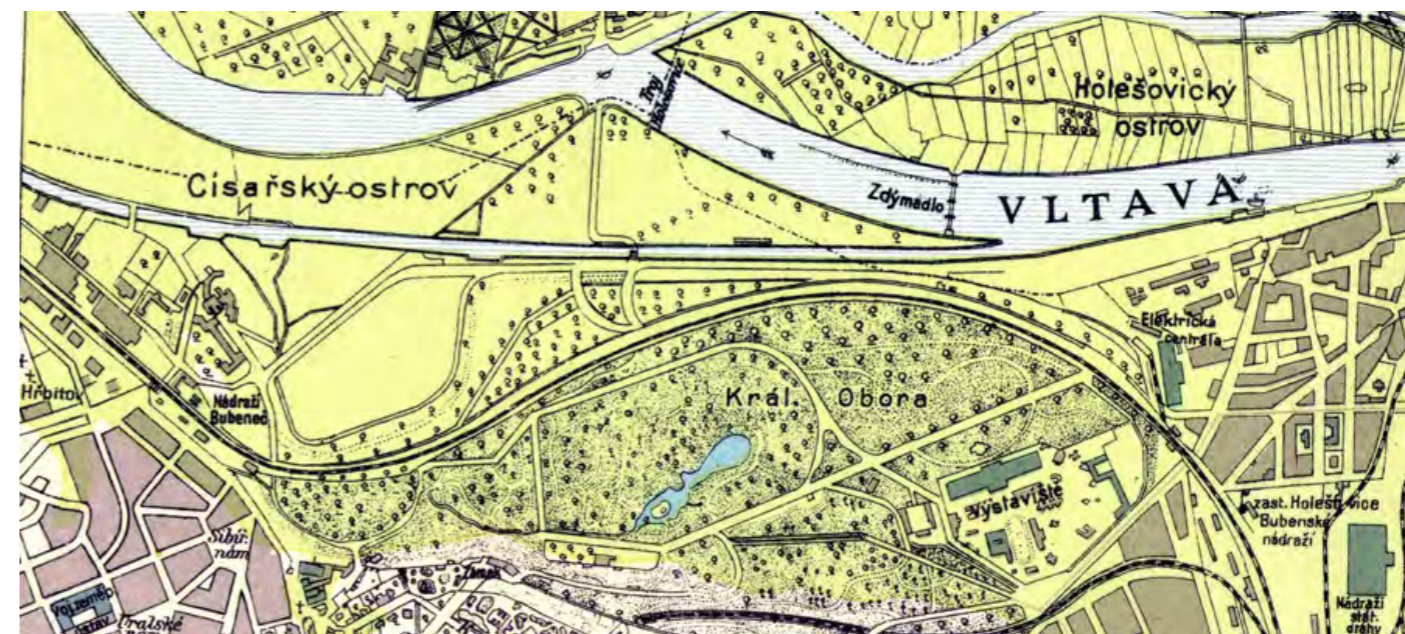
Trojská kotlina a Stromovka - 1848.

E. HISTORICKÉ MAPY



Nahoře: Trojské ostrovy - mapa zelených ploch (1848).

Dole: Stromovka a okolní zástavba (1948).

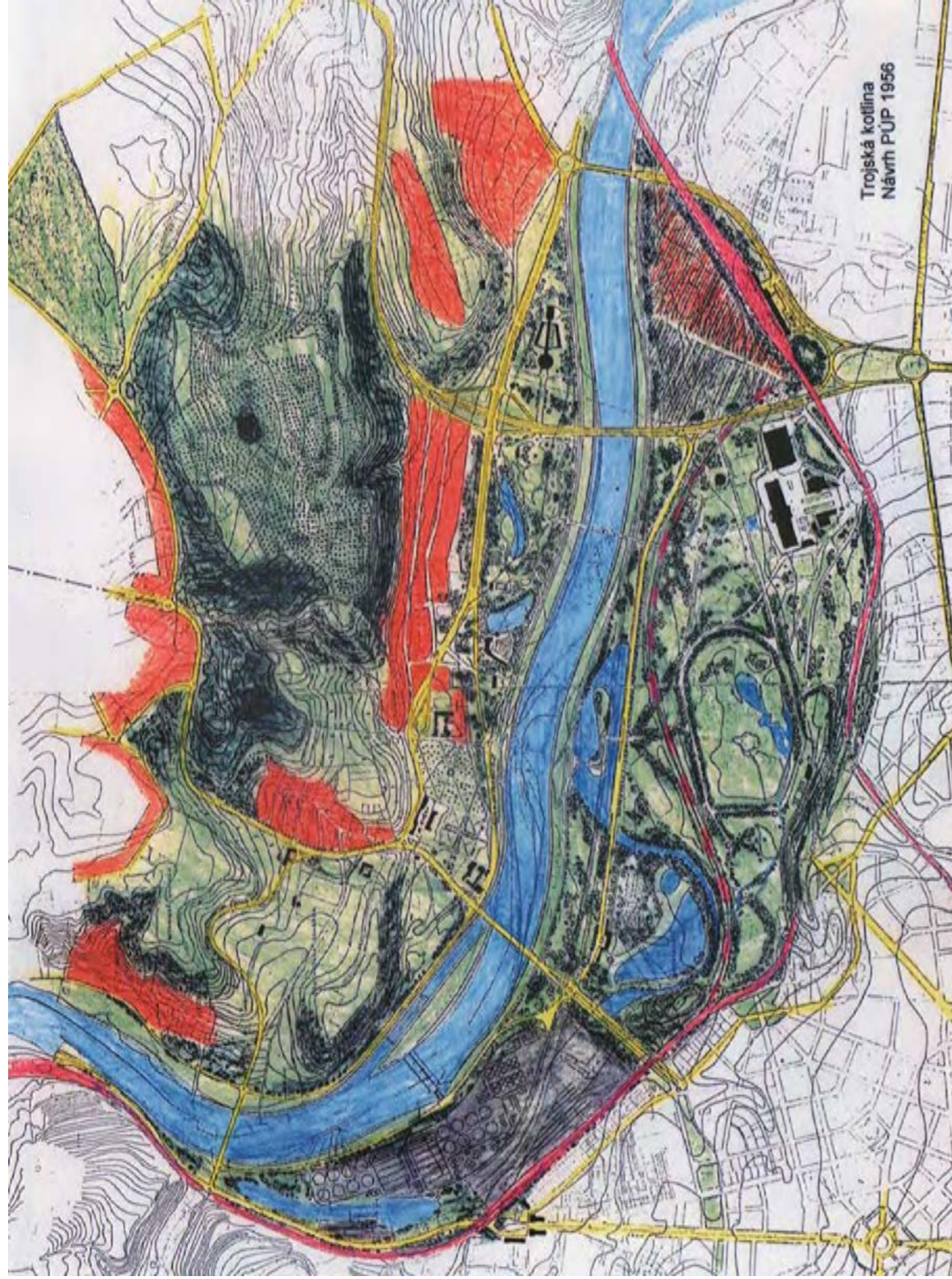


Nahoře: Královská obora a Holešovický ostrov - 1900.

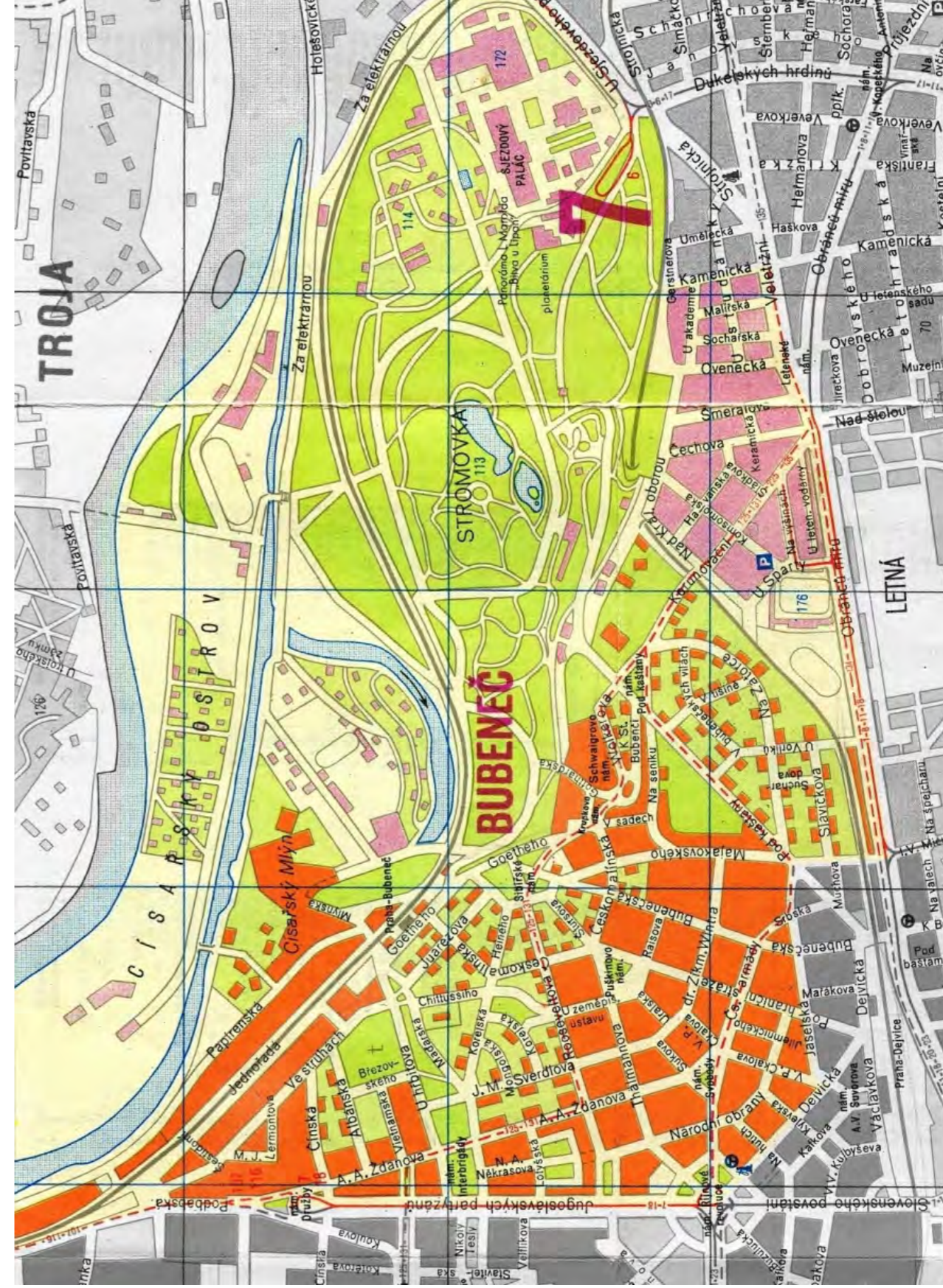
Dole: Katastrální území Bubeneč (1948).



E. HISTORICKÉ MAPY



Návrh PÚP - Trojská kotlina (1956).



Bubeneč - 1964.

E. HISTORICKÉ MAPY

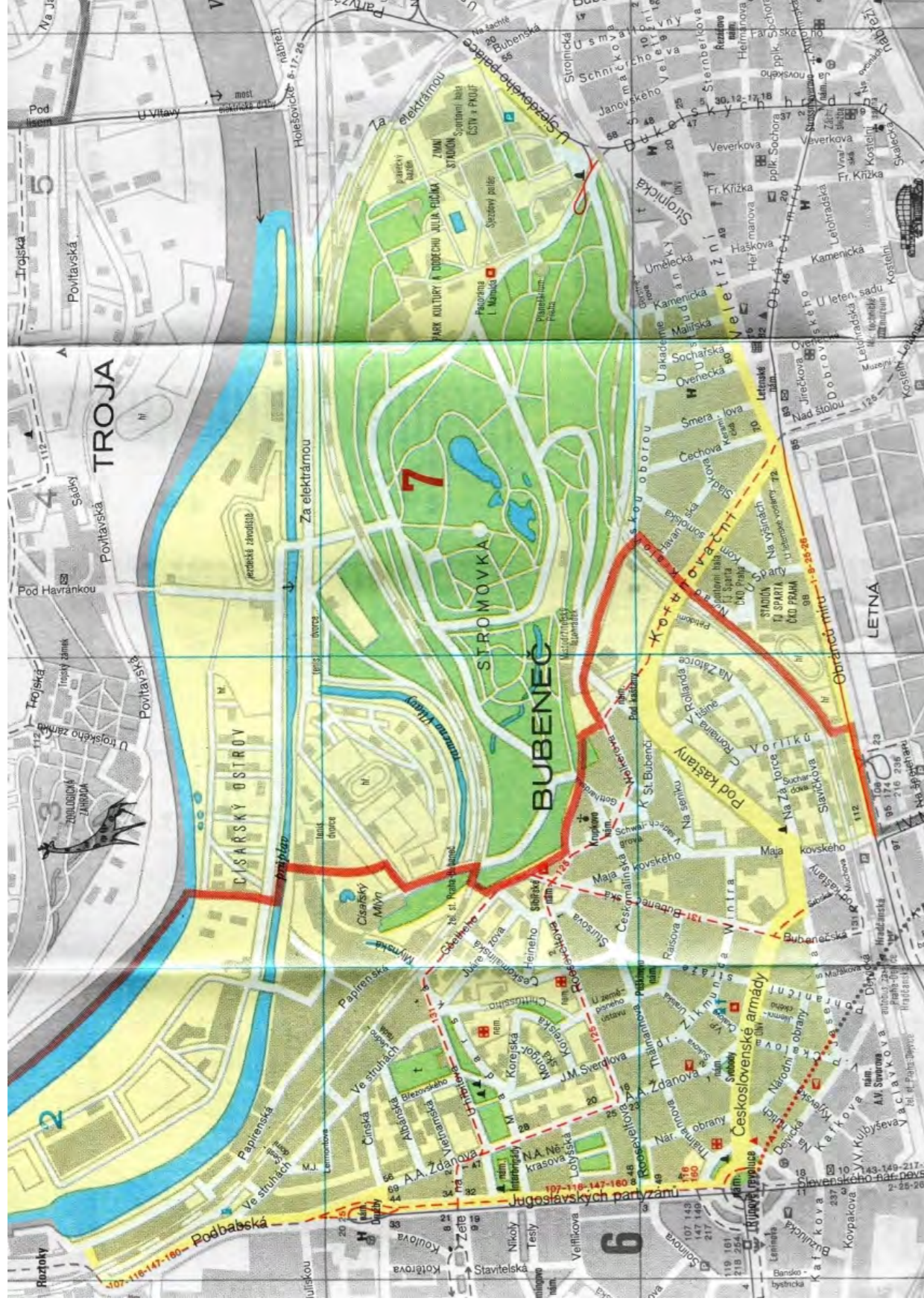


ÚP - Trojská kotlina (1967).



Ideový návrh výstavních ploch navazujících na holešovické výstaviště (1975).

E. HISTORICKÉ MAPY

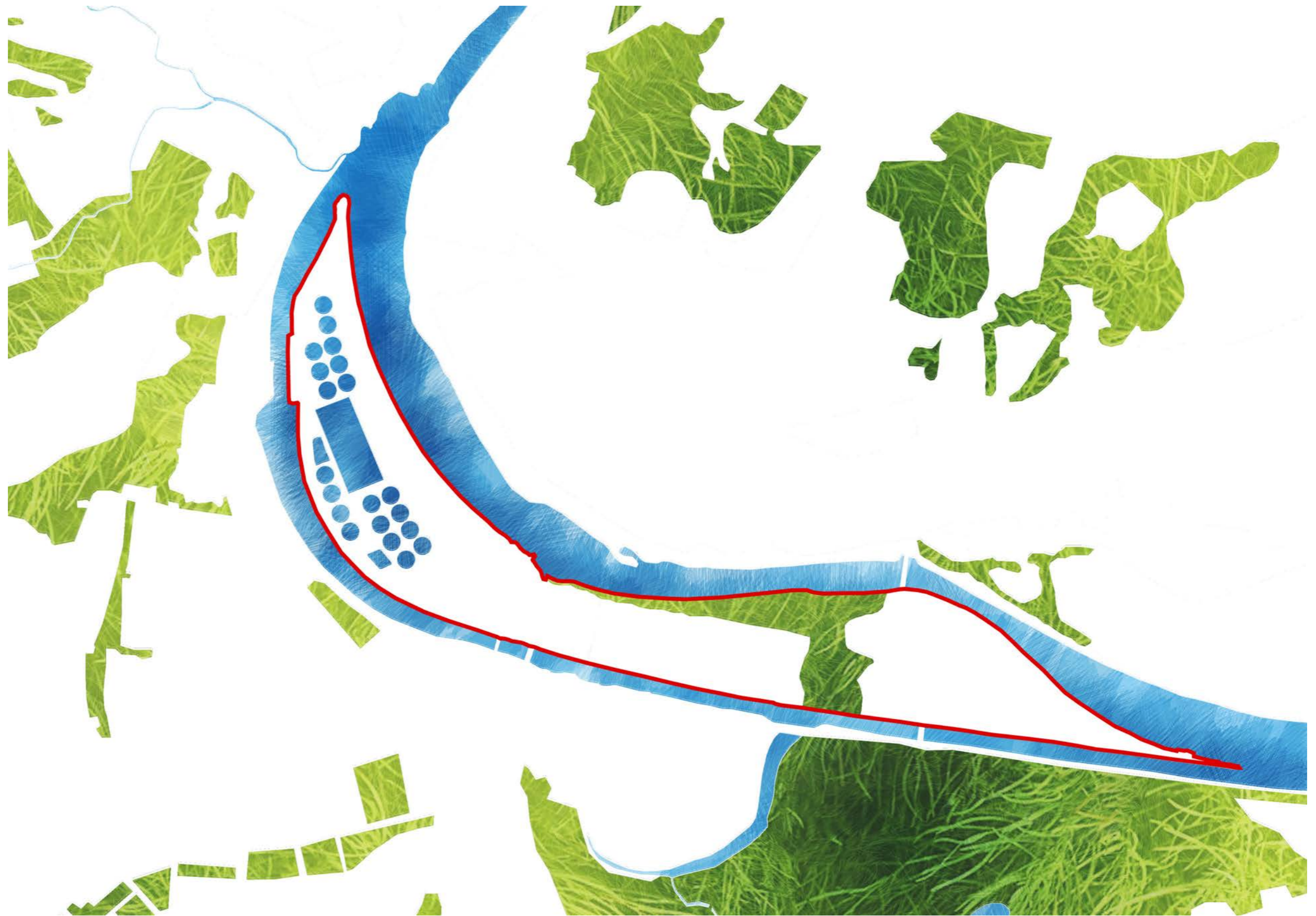


Bubeneč (1989).



Platný územní plán.

F. VÝZNAMNÉ PLOCHY ZELENĚ + TVAR ŘÍČNÍHO KORYTA



G. ŘEKA

TROJSKÉ PEŘEJE

Po rozsáhlé kanalizaci říčního koryta na konci 19. století zůstalo řečiště s peřejemi při severním břehu Císařského ostrova jedním z posledních přírodních úseků Vltavy. V současnosti se jedná dokonce o vyhlášené těchto peřejí jako zvláště chráněného území, ačkoli ani tomuto úseku se regulace koryta zcela nevyhnula: břehy po obou stranách peřejí byly při úpravách před sto lety opevněny kamennou dlažbou. Do samotného říčního řečiště vybíhaly takzvané výhony: kamenné hrázy, které vytvářely specifické říční tůňky příznivé pro lidskou rekreaci i život rozmanitých sladkovodních obojživelníků. Dnes jsou ale tyto úpravy těžko patrné neb voda i vegetace dokázaly za posledních sto let většinu těchto zásahu rozebrat či překrýt.

MALÁ ŘÍČKA

V minulosti byl ostrov lemován původním říčním ramenem tekoucím severojižním směrem k Císařskému mlýnu. Toto rameno bylo počátkem 20. století z velké části zasypáno a dnes z něj zbyla pouze jeho jižní

část nazývaná Malá říčka. Ta je v současnosti spojena s Vltavou pomocí napouštěcího zařízení v hrázi plavebního kanálu.

Zatrubněným Dejvickým potokem je pak odváděna zpět do Vltavy. K napojení do Dejvického potoka slouží podzemní cihlová štola, vedoucí kolem Císařského mlýna. Po povodních v roce 2002 bylo zahájeno rozsáhlé čištění celého systému. Říčka dnes slouží především k rekreaci a rybaření a poskytuje útočiště množství vodních živočichů a rostlin.

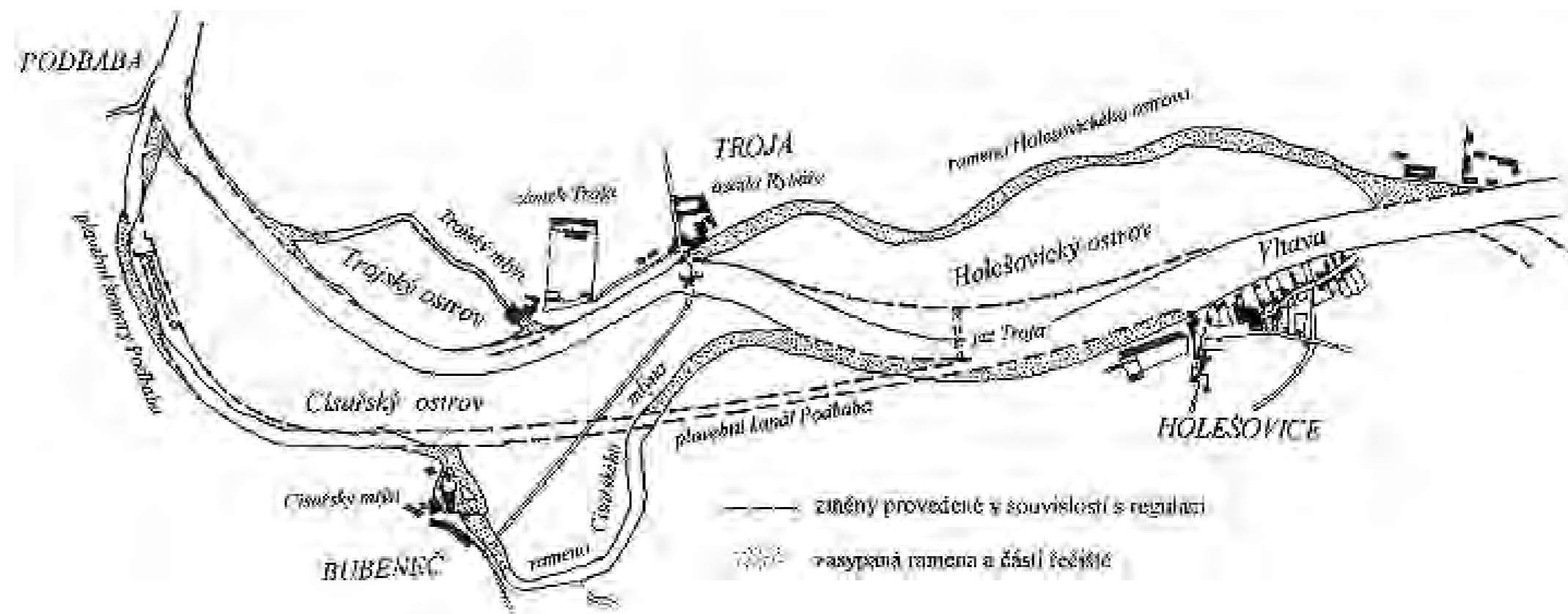
ZDYMADLO TROJA - PODBABA

Tvar a velikost ostrova významně ovlivnila výstavba umělého plavebního kanálu se zdymadlem Pobaba (1899 - 1902), kdy severní část Královské obory byla odtržena od pevniny a stala se novou součástí Císařského ostrova.

Zdymadlo Troja - Podbaba je vodním stupněm sestávajícím z Trojského jezu, plavebního kanálu o délce 2,8 km mezi Bubenečským břehem a Císařským ostrovem a podbabských plavebních komor. Toto zdymadlo je

posledním pražským zdymadlem za Štavníci a bylo vybudováno z důvodu splavnění říčního koryta mezi Prahou a Mělníkem. Při rekonstrukci plavebních komor v roce 1996 byly do větší komory zabudovány dvě vodní elektrárny.

Trojský jez, zbudován v letech 1899 - 1902 a do dnešní podoby přestavěn v letech 1974-1979, má 3 pole v šířce 38 metrů. Severní propust při trojském břehu byla přebudována na sportovní slalomovou dráhu a zvyšuje tak několikanásobně návštěvnickou atraktivitu dané lokality.



G. ŘEKA - MALÁ ŘÍČKA



G. ŘEKA - MALÁ ŘÍČKA



G. ŘEKA - KANÁL + ZDYMADLO



Plavební kanál - pohled na výzkumný stav vodohospodářský.



Plavební kanál - pohled na výzkumný stav vodohospodářský.



Trojský jez.



Pohled na starou vodní linku.



Zdymadlo Podbaba.



Plavební kanál - pohled k Papírenské ulici.

H. FAUNA + FLORA

HÁJE NA CÍSAŘSKÉM OSTROVĚ

Háje ve střední části Císařského ostrova, mezi jezdeckým areálem oddílu Žižka Praha a zahrádkářskými osadami, jsou ceněny především jako hnízdiště ptactva (dle průzkumů se zde vyskytuje až 190 párů hnízdících ptáků, cca 45 druhů).

Bohaté ptačí osídlení je dáno především členitostí hájů, které skýtají dostatek úkrytů a hnízdních příležitostí. Ptactvo využívá všech čtyř porostních pater: nejvýše čnějí věkovité topoly, které jsou doupnými stromy pro ptáky hnízdící v dutinách. Pod nimi rozprostírá své koruny mladší háj, tvořený převážně topolem černým. Nejnižší pak leží patra křovin a bylin, jejichž rumištní charakter jen zvětšuje členitost a počet úkrytů.

Vedle ptáků hnízdících lze na Císařském ostrově zastihnout další druhy, které tu zimují nebo se tu zastavují k odpočinku při tazích od severu k jihu.

Nejstarší částí hájů je stromořadí topolů černých a dubů letních, které se táhne napříč dnešními výběhy koní. Stromořadí dominuje velký dub letní u plavebního kanálu, chráněný

jako památný strom. Dnes se pozvolna prosazuje přirozený ráz lužního porostu, v minulosti člověkem v podstatě zničeného. Přirozeným porostem vltavské nivy byla jilmová doubrava s významným podílem topolu černého.



Strakapoud velký



Jilmová doubrava



UGA1379035



Poštolka obecná



Topol černý

TOPOL ČERNÝ (POPULUS NIGRA L.)

25 m; III. -IV. Strom se širokou korunou a kmenem s rozpraskanou černoohnědou borkou. Pupeny jsou lepkavé, vejčité a špičaté. Čepele jsou kosočtverečné, vykrajovaně zubaté, lesklé. Žilnatina je na rubu žlutá. Samčí jehnědy jsou 5-6 cm dlouhé a asi 1 cm tlusté. Samičí jehnědy jsou krátce stopkaté, delší než samčí. Semena s bílým chmýrem. Plod je tobolka. Dřevina lužních lesů.

I. MOSTY A LÁVKY

Na Císařský ostrov vedou v současné době tři mosty přes plavební kanál oddělující ostrov od Královské obory (východní část) a Podbaby (západní část ostrova) a lávka pro pěší a cyklisty spojující ostrov a trojský břeh.

Původní železný silniční most z roku 1901 spojující ostrov s Královskou oborou byl zbourán v roce 2005 a rok poté byl nahrazen mostem novým. Vozovka nové mostní konstrukce byla oproti té předchozí vyvýšena nad hladinu o 1,3 m tak, že nová podjezdná výška je 5,3 m.

Zbylé dva mosty jsou spojeny s odpadovým hospodařením města a byly vystavěny za účelem obsluhy ústřední čistírny odpadních vod. Starší z nich (1905) sloužil k obsluze původní čistící stanice v Bubenči (dnešní Ekotechnické muzeum) a nesl koleje pro úzkorozchodnou dráhu. Ty byly odstraněny společně s výstavbou novodobé části čistírny a od té doby je most víceméně bez užitku.

Silniční most byl vystavěn společně s novým čistícím provozem v roce 1967 a dodnes slouží jak k obsluze linky tak příležitostně i

cyklistům a pěším návštěvníkům ostrova.

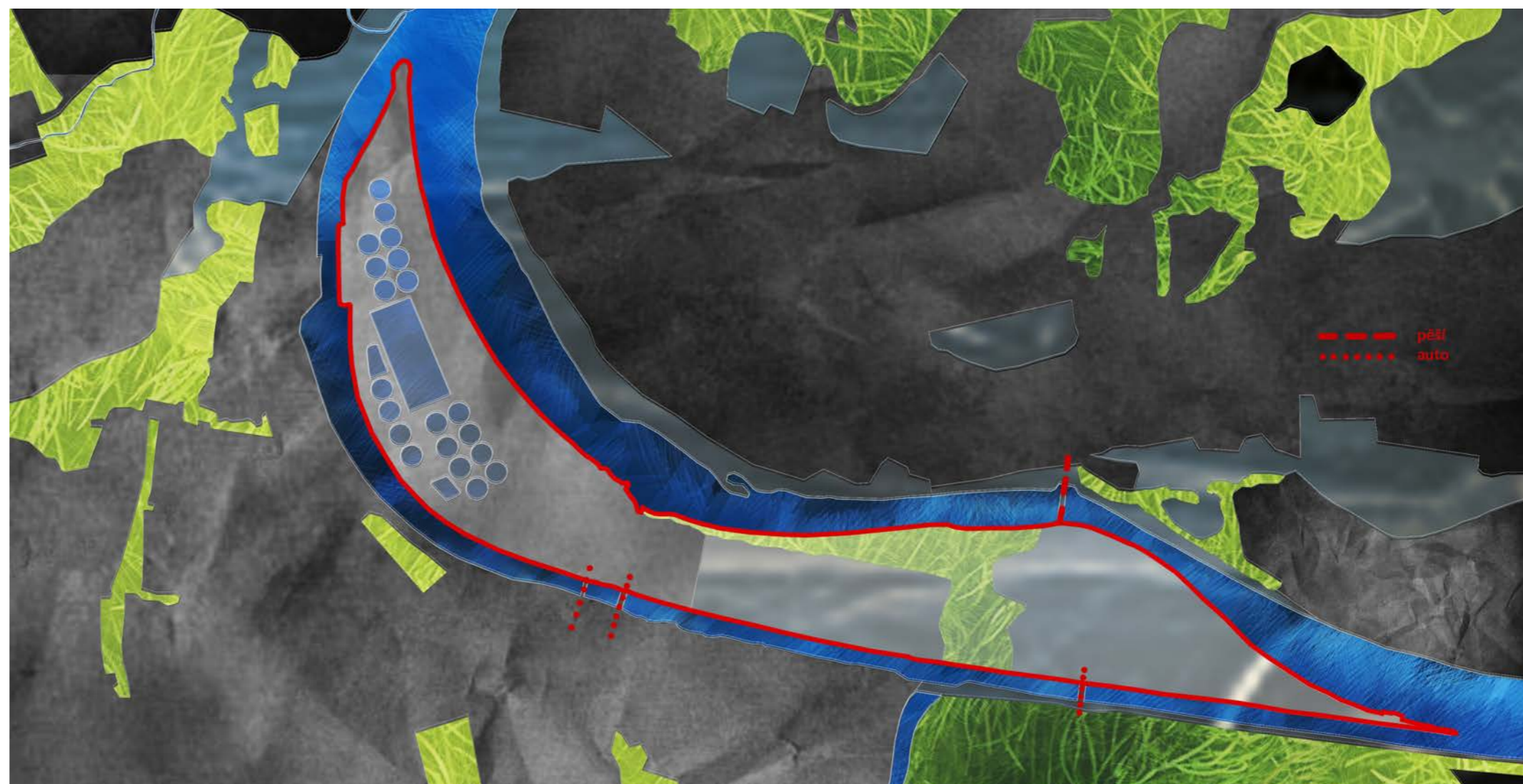
Dalším nejbližším mostním spojením obou vltavských břehů je tramvajový most (tzv. Rámusák) mezi Holešovicemi a Trojou, který bude v brzké době postupně nahrazen novou mostní konstrukcí pro auta i tramvaje, jež bude součástí tunelového komplexu Blanka.

Celé území je jednoznačně třeba dovybavit možnostmi pěšího pohybu z jednoho břehu na druhý a to formou pěších lávek, přívozů, pravidelných lodních linek, popřípadě použitím alternativních propojení vzduchem (lanová dráha).

Zcela nové pěší propojení se nabízí v nejsevernějším cípu Císařského ostrova, který je v současné době dostupný pouze vnitrozemím ostrova. Tento krok

předpokládá otevření části ostrova nad stávající linkou čistírny široké veřejnosti.

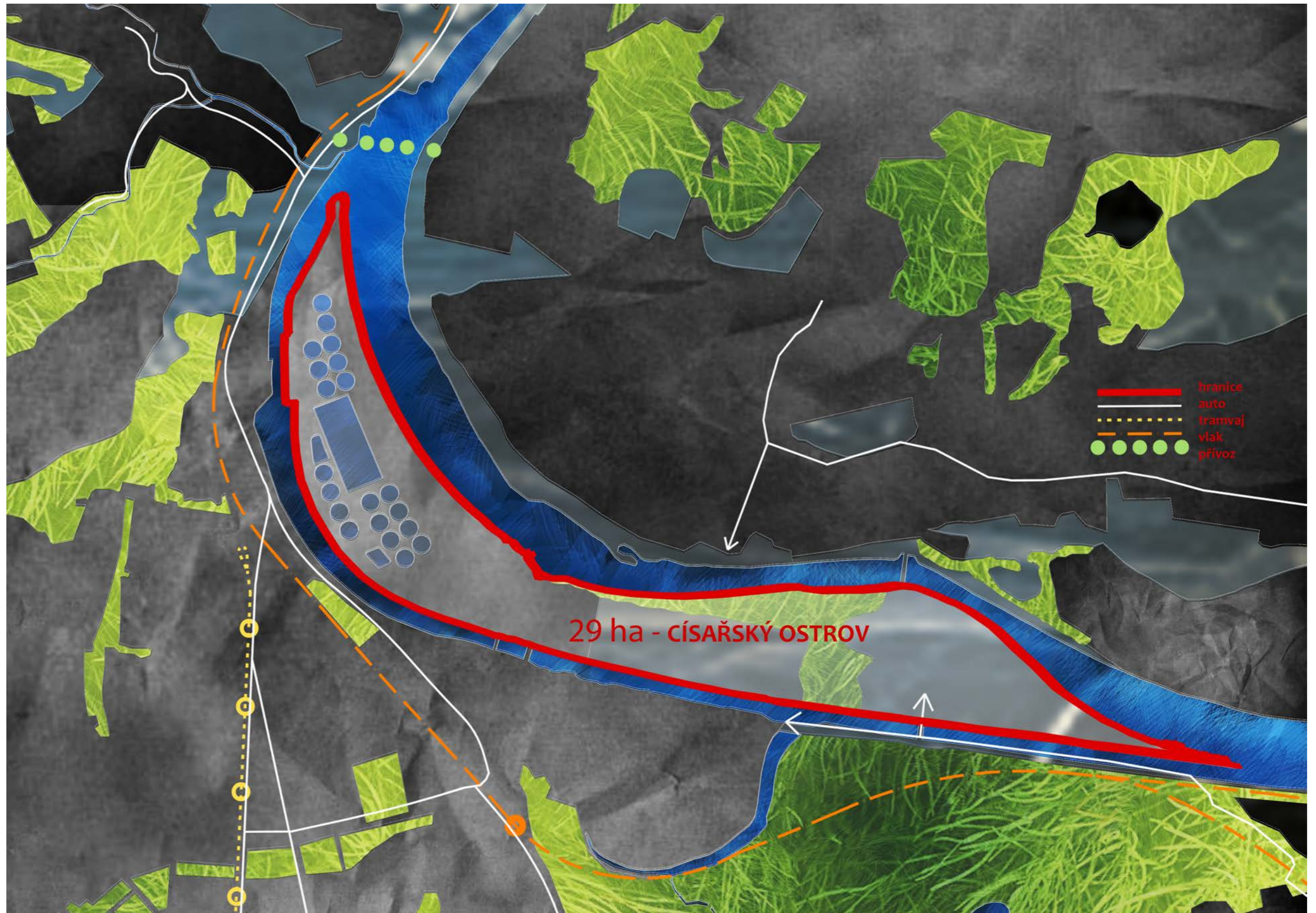
Specifickým a závažným tématem budoucího rozvoje území je dopravní dostupnost nejen samotného ostrova, ale i celé okolní lokality. Zejména se jedná o jižní přístup do Troji v místě Trojského zámečku a zoologické zahrady a propojení Císařského ostrova s obytnou částí Dejvic v místě Podbabské ulice.



I. MOSTY A LÁVKY



J. DOPRAVA V ÚZEMÍ



J. DOPRAVA V ÚZEMÍ

Císařský ostrov je v současné době pro běžného uživatele/návštěvníka přístupný nejnázemně pěšky či na kole (viz. kapitola mosty), jeho východní část je dostupná též autem s použitím silničního mostu v blízkosti jezdeckého areálu. Automobilové spojení ostrova se severním břehem Vltavy momentálně neexistuje a zkoumání nutnosti či přínosu takového spojení by mělo být jedním z hlavních úkolů budoucího návrhu.

Přestože nevznikají zásadní tlaky na přímou dopravní obslužnost samotného ostrova, jeho území je klíčovým prvkem v nalézání řešení dopravní obslužnosti trojského břehu, kde jsou situovány atrakce a areály se zvýšenou nárazovou potřebou parkovacích míst (Trojský zámek, zoologická a botanická zahrada). Návštěvnická dopravní obsluha této části města je momentálně zajišťována běžnou autobusovou linkou MHD, víkendovým “zoo-busem” a dále individuální automobilovou dopravou, jež samozřejmě klade největší nároky na kapacity komunikací a parkovišť. Nejvíce návštěvníků má ve špičce zoologická zahrada, která disponuje parkovištěm v jihozápadním cípu areálu a na ploše jižně od trojského zámku (ta slouží i

návštěvníkům zámečku). Mnohem menší je kapacita parkoviště při severním vstupu do zoologické zahrady, přičemž zahrada botanická ani vlastní odpovídající parkoviště nemá.

V době zvýšené návštěvnosti areálů tak dochází k přetěžování jediné obslužné komunikace (Trojská ulice vedoucí vilovou čtvrtí), ke zpomalení linek hromadné dopravy, neb z prostorových důvodů není možné, aby tyto měly vlastní jízdní pruh, a v neposlední řadě dochází také k “ucpání” všech okolních ploch kvůli neorganizovanému parkování.

POZNÁMKY K BUDOUCÍMU NÁVRHU

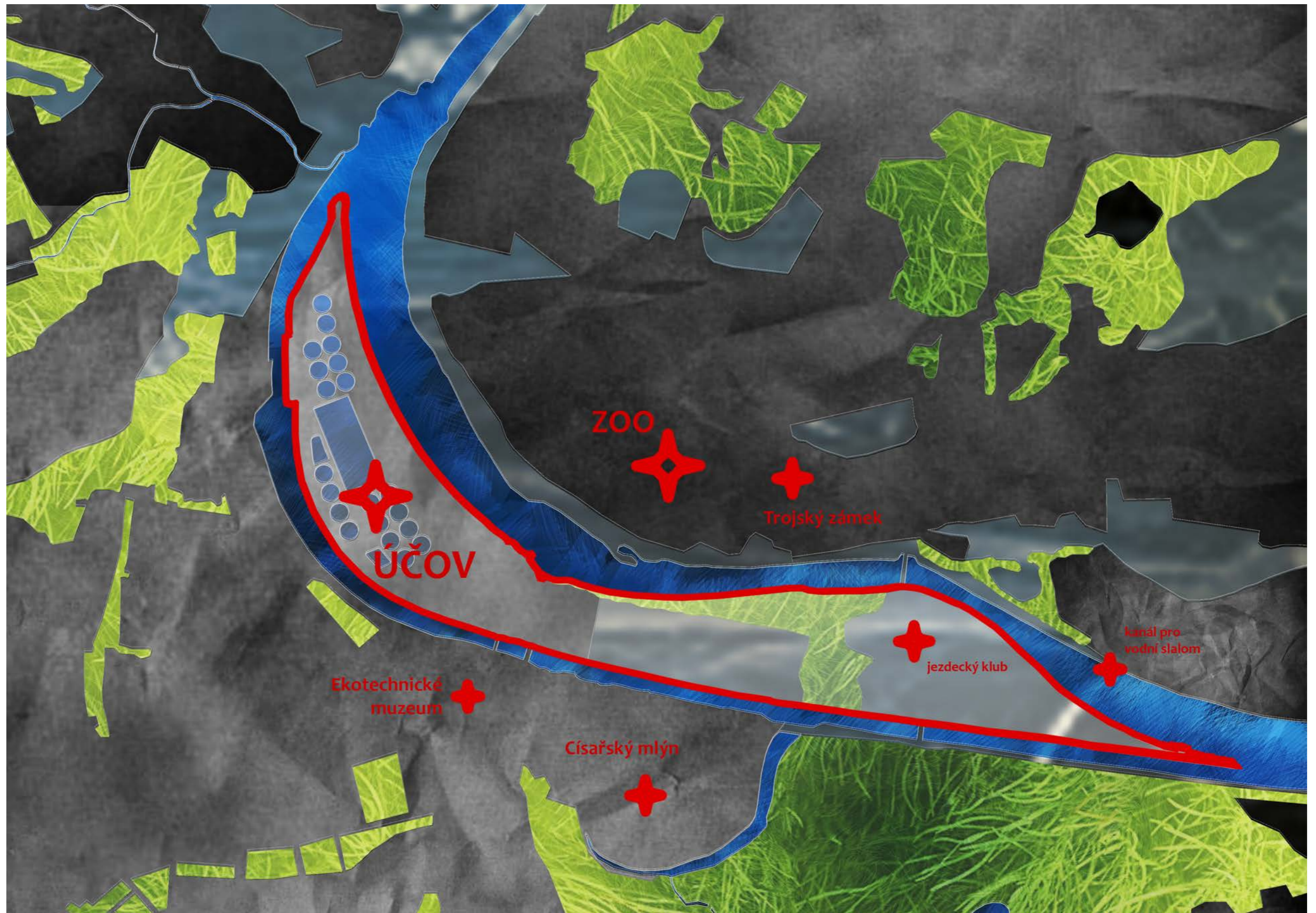
Pro řešení dopravního problému se v podstatě nabízejí dvě základní varianty či jejich kombinace, doplněné o menší dílčí zásahy ve stávajícím systému.

První variantou je radikální omezení veškerého vjezdu IAD do území, která s sebou nese nutnost vybudování záchytných parkovišť s terminály účelové hromadné dopravy (jako je například již zmiňovaný zoobus). Takový návrh ale musí vhodně rozhodnout o umístění parkovacích ploch a vyrovnat se s velkou nerovnoměrností počtu návštěvníků ve špičkách (prázdniny víkendy, sátky) a sedlech (všední dny, zimní období, nepříznivé počasí).

Druhou variantou je příjezd a odstavení vozidel IAD v docházkové vzdálenosti hlavních vstupů do areálů. Tato varianta ale vzhledem k nedostatečné kapacitě hlavní příjezdové komunikace musí hledat alternativní trasy příjezdů. V takovém případě vstupuje do hry Císařský ostrov jako možné dopravní spojení jižního trojského břehu s Bubencí a jako potenciální plocha pro odstavná parkoviště (podzemní či nadzemní).

Výsledná vize musí dopravní situaci řešit s ohledem na přírodní a rekreační charakter území tak, aby nedošlo k narušení stávajících hodnot. Je tedy spíše žádoucí hledat řešení v kombinaci jednotlivých přístupů tak, aby nedocházelo k budování naddimenzovaných monofunkčních ploch.

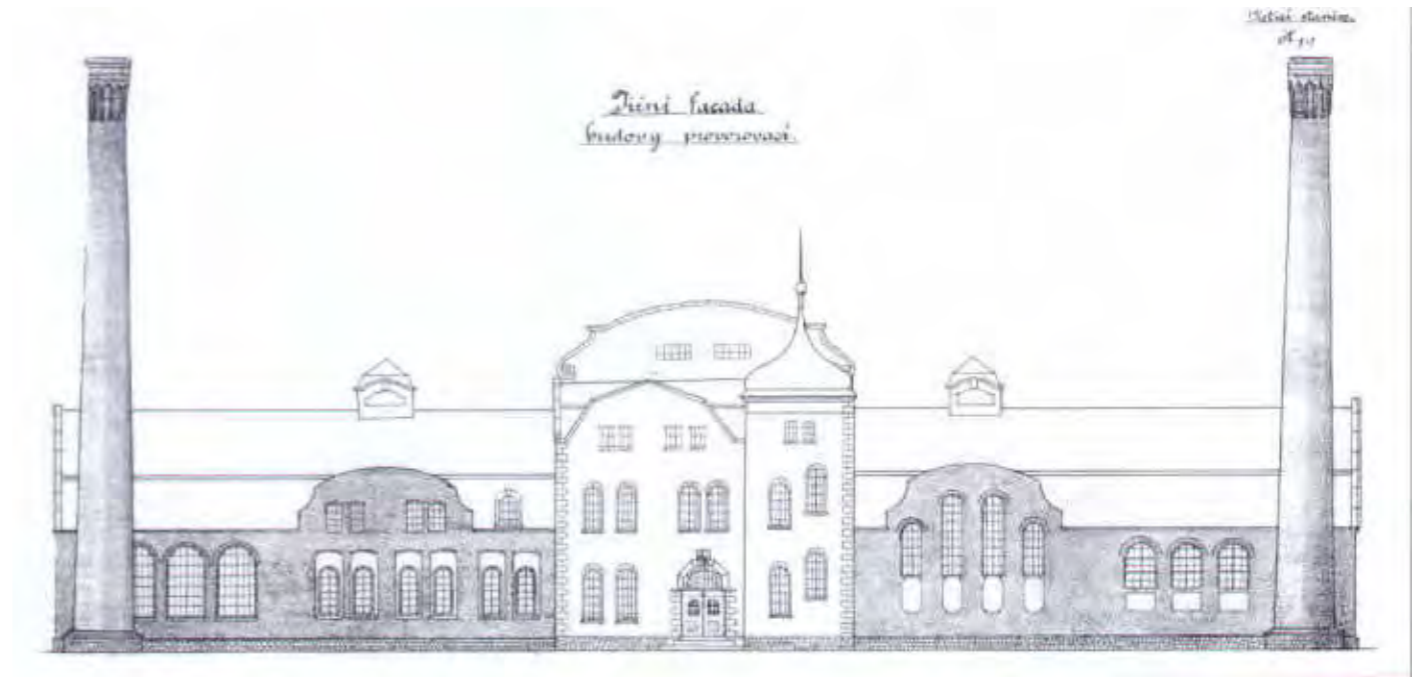
K. VÝZNAMNÉ STAVEBNÍ OBJEKTY



K. VÝZNAMNÉ STAVEBNÍ OBJEKTY - BUBENEČ



Císařský mlýn.



Císařský mlýn.



Ekotechnické muzeum.

K. VÝZNAMNÉ STAVEBNÍ OBJEKTY - TROJA

ZOO - rozhledna.



Vinice sv. Kláry.



ZOO - Indonéská džungle.



Botanická zahrada.



Trojský zámek.

K. VÝZNAMNÉ STAVEBNÍ OBJEKTY - CÍSAŘSKÝ OSTROV



L. ÚSTŘEDNÍ ČISTÍRNA ODPADNÍCH VOD

Ústřední čistírna odpadních vod funguje na Císařském ostrově od roku 1967. Likviduje asi 97 % všech odpadních vod na území Velké Prahy.

Protože se ostrov i s čistírnou nachází v nejpřísnější zóně záplavového území, je dle dnešní platné legislativy čistírka v podstatě protiákonná. K jejímu přemístění ale v nejbližší době zcela jistě nedojde, naopak proběhne dle již ydaného stavebního rozhodnutí revitalizace současné vodní linky a výstavba vodní linky nové.

Ta se bude nacházet východně od stávajícího provozu čistírny (viz návrh Hydroprojektu). Jedním z hlavních požadavků je její zastřešení a částečné zapuštění do země tak, aby bylo možno využít plochu nad vodní linkou pro rekreaci (park).

Recipientem vyčištěné vody je Vltava. Nutnost rekonstrukce SVL a výstavba NVL je dána také nedostatečnou kapacitou stávajícího zařízení a neuspokojující kvalitou vypouštěné vody - obsahuje příliš velké množství stopových prvků, hormonů.

Nová vodní linka nebude využívat alternativní způsoby čištění odpadních vod, naopak, bude z ekologického hlediska velmi konzervativní.

Pro alternativnější procesy neexistuje dostatečná kapacita zázemí a situaci stěhuje také fakt, že v ÚČOV se nečistí pouze běžné odpadní vody z domácností, ale z velké části i odpadní vody průmyslové, obsahující nejrůznější chemikálie či ropu.



M. PŘÍKLADY

Cílem přestavby ÚČOV by měl být obrázek č. 3 - tedy dosažení co možná nejvíce přirozenější a nejvíce přírodní formy čistící linky.

Obrázek č. 1 představuje klasickou technologickou čistící linku, využívanou ve velkých městech (Dublin). V případě, že jsou jednotlivé provozy částečně umístěny pod zem a zakryty střešní konstrukcí, lze na jejich vršku komponovat různé parky nebo realizovat střešní zahrady či záhony (obrázek č. 2).

Na obrázku č. 3 jsou přírodní mokřady v západním Londýně při meandru řeky Temže.



Přestavba a revitalizace ústřední čistírny odpadních vod ve státě Washington, USA, představuje snahu o co největší možné začlenění podružných prostor a provozů do systému místní zeleně.



M. PŘÍKLADY

Výsledkem snahy o co možná nejpřírodnější charakter jsou v ideálním případě projekty, které po určité době přestanou vyžadovat častou a pravidelnou údržbu od odborníků a začnou fungovat jako autonomní ekosystémy.

Jejich rovnováha pak bývá zpravidla narušena neodbornými zásahy lidí (kdy chce člověk přírodě “pomoci”) nebo přírodními katastrofami (povodně, hurikány, apod.)



M. PŘÍKLADY

Pokud je provoz čistících odpadních zařízení již plně ukončen, nabízí se vždy varianta konverze technických objektů čistíren k jinému čelu - většinou. Dvě holandské studie ukazují možné způsoby využití takových staveb: vyvýšené zahrady a zoo park, resp. lezecký sportovní areál.



M. PŘÍKLADY

LANDSCAPE URBANISM

Vítězná studie urbanistického řešení nábřeží ve městě Minneapolis, zpracovaná ateliérem Stoss Landscape Urbanism pod vedením Chrise Reeda.

Návrh se pokouší o větší integraci říčních břehů do systému města při zachování výhod přírodního prostředí. Projekt obsahuje několik návrhů nového přemostění, množství rozličných parků, mokřad a nivních luk stejně jako například rozsáhlé městské zahrady. Budovy na nábřeží jsou převážně veřejné a nabízejí například kulturní centrum, bazén nebo restaurace.



N. SOUVISEJÍCÍ STUDIE

V roce 2008 vypsal Městská část Praha - Troja soutěž na Krajinářsko - architektonickou studii řešení Císařského ostrova v návaznosti na oba vltavské břehy. Na jaře pak obdržela pět studií od těchto ateliérů:

Atelier 8000, spol. s r.o.
AND, spol. s r.o.
LEWIS AND HICKEY
RÖSSLER RYBÁŘ ARCHITEKTI
S.P.A.D., spol. s r.o.

Všechny předložené studie poukázaly na rozvojový potenciál velkého výnamu a to nejenom v území Trojské kotliny, ale v měřítku celé Prahy a jejího nejbližšího okolí. Shodují se také ve snaze začlenit navrhovaný i původní provoz čistících linek do celkové krajinářsko - urbanistické koncepce a tím umožnit lepší využití všech ploch ostrova. To s sebou přináší i větší možnosti v napojení severního pásu ostrova na trojský břeh a tedy lepší řešení dopravní situace v celém území (ať už se jedná o IAD a s ní spojené potřeby parkovacích ploch, navýšení linek hromadné dopravy a větší využití říční lodní dopravy k obsluhování obou břehů.

V oficiálním stanovisku k odevzdaným studiím klade MČ Praha

- Troja důraz především na splnění podmínek začlenění nové vodní linky do krajinného rázu Trojské kotliny a návaznost na historické objekty na obou březích. Zde se jedná především o předpolí Trojského zámku.

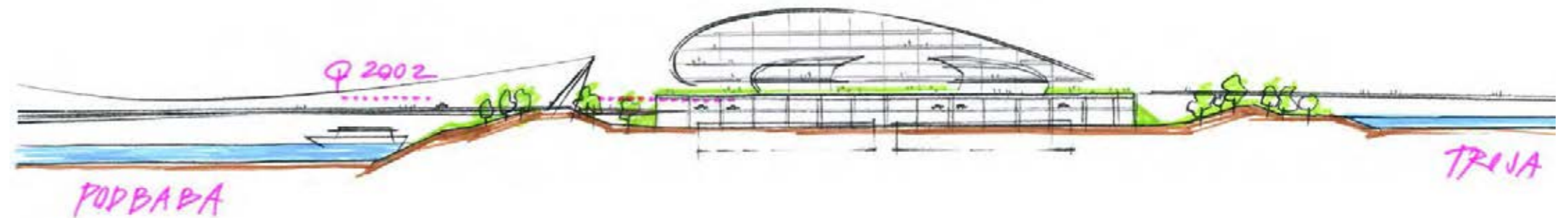
Klíčová je podle zastupitelů také etapiace celého projektu, kdy v první řadě půjde o pojednání nové vodní linky a řešení krajinného konceptu Císařského ostrova.

UKÁZKY PŘEDLOŽENÝCH STUDIÍ



Ateliér 8 000 a Zdeněk Sendler.

Rössler & Rybář architekti.



LEWIS AND HICKEY.

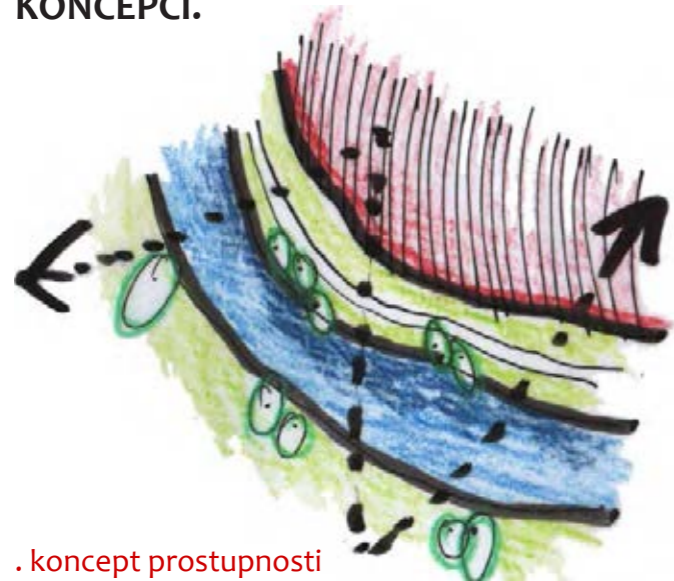
O. OSNOVA BUDOUCÍHO KONCEPTU + POZNÁMKY

Trojská kotlina a samotný Císařský ostrov obzvlášť představují unikátní a výnamné krajinné prvky, z čehož plyne řada názorových střetů s ohledem na jejich budoucí rozvoj.

Kromě prvku krajinného zde musí být dodrženy též technické parametry obou linek čistírny odpadních vod a zřetel musí být brán i na polohu v nejpřísnější povodňové zóně. Z toho vyplývá, že vhodnou se může stát pouze taková koncepce, která respektuje všechny dané podmínky lokality a zároveň nabízí dlouhodobější vizi fungování tohoto území.

téma: **OSTROV JAKO SPOJNICE DVOU ROZDÍLNÝCH MĚSTSKÝCH BŘEHŮ - OBNOVA A ZACHOVÁNÍ PROSTORU HISTORICKÉ KRAJINY.**

přístup: **URBANISTICKÁ STUDIE SE SILNÝM DŮRAZEM NA KRAJINOTVORNOU KONCEPCI.**



. koncept prostupnosti

typologie budoucí zástavby: **PRVOŘADÉ JE URČENÍ MÍRY** - kde a jestli vůbec. Formálně musí zástavba odpovídat místním podmínkám:

1. pavilony či solitérní objekty jako protiklad blokové zástavby Dejvic: snadná prostupnost, objekty v zeleni, nízká míra plošného zastavění

2. převážně nízká zástavba z důvodů **BEZPEČNOSTNÍCH: povodně; ARCHITEKTONICKO-KOMPOZIČNÍCH: výhledy na Pražský hrad a Trojské svahy; dále z důvodu OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ** a zachování zvláště ceněných lokalit **PŘÍRODNÍHO BOHATSTVÍ.**

Nedokončené a nesourodé území s množstvím významných a specifických prvků... **HLEDÁNÍ SPOLEČNÉ TVÁŘE.**

Vytvoření autonomní lokality, jež bude schopna unést nároky **TECHNICKÉ** (Ústřední čistírna odpadních vod), **DOPRavní** (hromadná doprava, osobní automobilová doprava, pěší a cyklo, celkovou obslužnost území), **KULTURNĚ - HISTORICKÉ** (bubenečská zástavba, Stromovka, Trojský zámek) a především **PŘÍRODNÍ.**

V území je třeba hledat konkrétní hranice - **ROZHRANÍ** - mezi takřka nedotknutelnou nivní krajinou, která vykazuje vysoký rekreační a kulturní potenciál, a mezi městskou strukturou (Bubeneč).

OSNOVA

1. Vymezení cenných lokalit přírodního, historického a kulturního charakteru: tyto se pak stávají **LIMITAMI** a zároveň **OHNISKY** dalšího rozvoje - lze na ně navazovat.

i.e. EKOTECHNICKÉ MUEUM, CÍSAŘSKÝ MLÝN, HÁJ, MALÁ ŘÍČKA, ZÁMEK, ČISTÍRNA, PEŘEJE

2. Hledání funkční náplně nových staveb, areálů a navrhovaných ploch tak, aby bylo lze určit **ZATÍŽENÍ** (nebo odlehčení) krajiny dopravou, koncentrací a pohybem lidí - typologie nové zástavby.

i.e. NAUČNÝ EKOTECHNICKÝ PARK, MĚSTSKÁ ZAHRADA, SPORTOVIŠTĚ, STUDENTSKÉ ČI KULTURNÍ CENTRUM

3. Řešení **DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI** a dostupnosti v počátcích návrhu neb dopravní linky se stávají limitou pro další navrhování. Hledání nových spojení.

i.e. LÁVKY, MOSTY, PŘÍVOZY, POPŘÍPADĚ JINÉ ALTERNATIVNÍ PROSTŘEDKY (LANOVKA)

4. Prověření možností otevření rozsáhlých areálů (ZOO, ÚČOV) tak, aby přirozeně zapadaly do **TVAROSLOVÍ KRAJINY** a umožňovaly její **PROSTUPNOST.**

i.e. ZAKRYTÍ PROVOZU SVL - POCHOZÍ STŘECHY, PARKOVÉ ÚPRAVY NVL, VYČLENĚNÍ NĚKTERÝCH VHODNÝCH ČÁSTÍ Z AREÁLU ZOO - 'ZAPŘED' PLOTEM

5. Průzkum možností **ZAČLENĚNÍ PROVOZŮ ÚČOV** do celkové koncepce, limity v užívání území a možné využití těchto procesů pro jiné blízké technologie.

i.e. VYTÁPĚNÍ REZIDUÁLNÍM TEPEM, HNOJENÍ APOD.

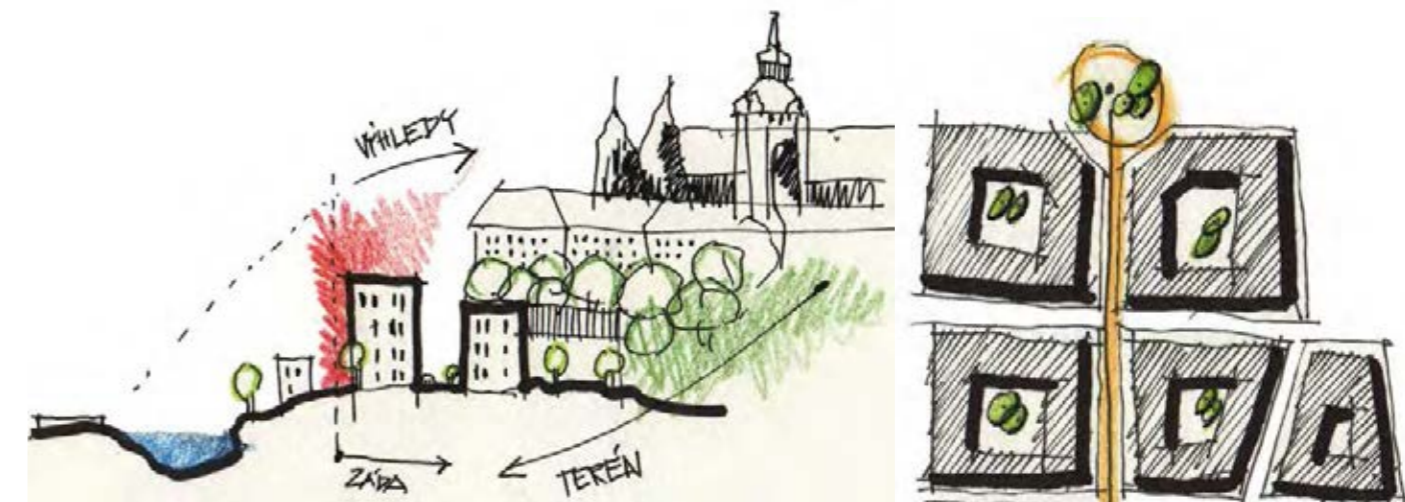
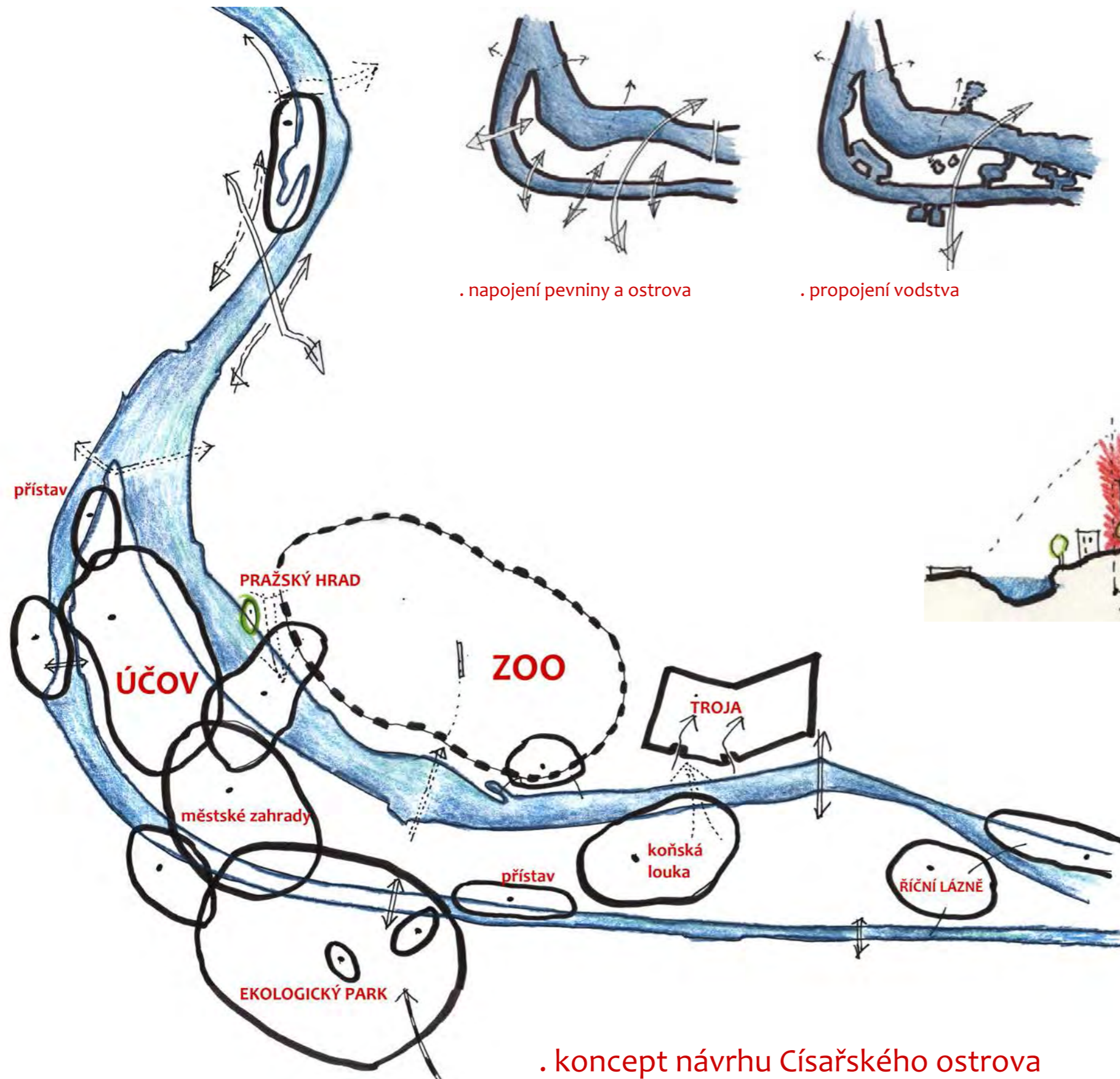
6. **KRAJINÁŘSKÁ** koncepce s využitím **ŘÍČNÍHO PRVKU**, zároveň ochrana nebo zmenšení následků případných povodní.

i.e. MĚSTSKÉ ŘÍČNÍ LÁZNĚ, OBNOVENÍ NĚKTERÝCH STARÝCH KORYT VEDLEJŠÍCH VLTAVSKÝCH RAMEN, TŮŇKY, NIVNÍ LOUKY, SADY, HÁJE

7. **URBANISTICKO-ARCHITEKTONICKÁ** koncepce - využití stávajících budov včetně objektů čistírny, návrh nových budov a celků.

i.e. KONVERZE NEPOTŘEBNÝCH OBJEKTŮ ÚČOV

P. KONCEPT



. napojení městské blokové struktury na krajinu ostrova

. město se k řece a k celé Trojské kotlině otáčí zády

. výrazné pohledové dominanty a optická propojení

. mosty a lávky jako vstupní prostory na ostrov, ale také jako brány do města

. v současné době ostrá hranice mezi územím urbanisticky a architektonicky ztvárněným a územím ponechaným bez hlubší vize

