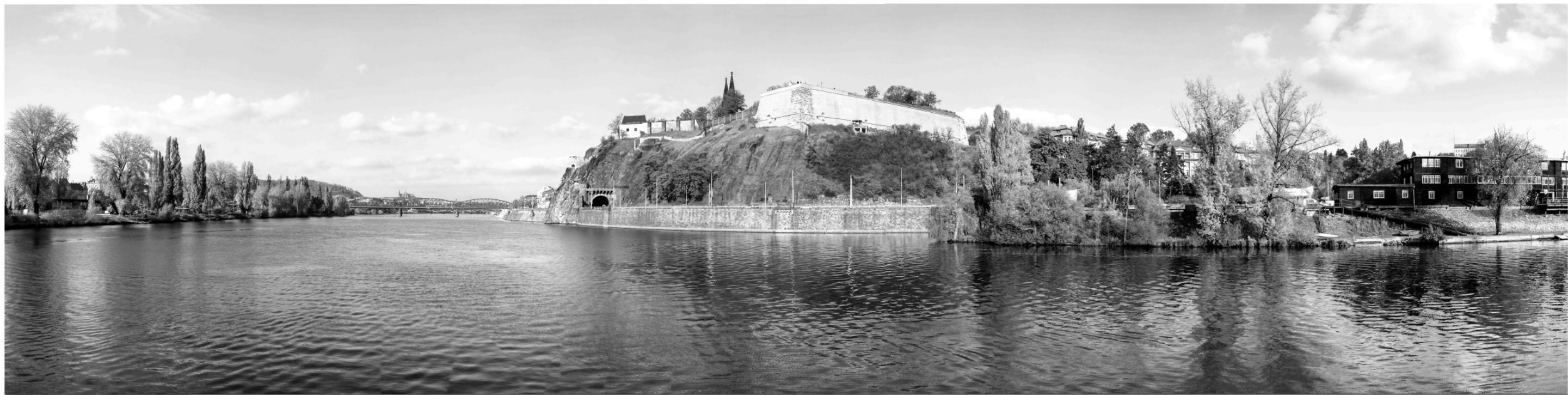


■ **5** intervencí do městské krajiny



■ **Cesta ostrovní oblastí pod Vyšehradem ze Smíchova do Podolí**

Praha je mé rodné město a od dětství miluji vodu a lodě. Tyto dvě skutečnosti mne i motivovaly při volbě tématu zadání mé bakalářské práce. Jednou z největších předností Prahy jako města jsou zelené enklávy umožňující procházky v přírodním prostředí. Praha se pyšní souvislými zelenými vltavskými břehy, které pronikají až téměř do centra města. Teprve od Vyšehradského přístavu byla zbudována ochranná kamenná nábreží. Dramatický kontrast a prolínání přírodních a kamenných břehů jsou důležitým a nezaměnitelným pražským fenoménem.

V celé Evropě dnes můžeme pozorovat proces integrace města, kdy dříve rozdrobené zelené oblasti jsou propojovány pěšími i cyklistickými stezkami. Zájem o využívání městských rekreačních zón je současným společensko ekologickým trendem, zvláště mladých lidí. Praha má v tomto ohledu zcela jedinečné předpoklady. Jsou zde nádherné nedotčené přírodní enklávy. Přímo v centru města jsou to dva rozsáhlé zelené ostrovy - Císařská louka na smíchovské a Veslařský ostrov na podolské straně Vltavy. Nabízí se zde možnost obnovy a rozšíření rekreační kapacity města.

Právě tento úsek řeky jsem se rozhodl řešit ve své bakalářské práci.



„O této krajině rozhoduje řeka, její pomalý zákrut, plastičnost a pohyb terénu. Místo samo určuje velikost pražských věží. Celá Praha je obsažena v souvislosti města a řeky.“ V.V. Štech, 1970

Bakalářská práce

Matouš králíček

2010

Konkrétní kvality místa jsou:

Řešená oblast je díky šířce říčního koryta a přilehlých chráněných zátok nejvhodnější pražskou jachtařskou lokalitou. Již přes 120 let zde také sídlí nejstarší český jachtařský klub.

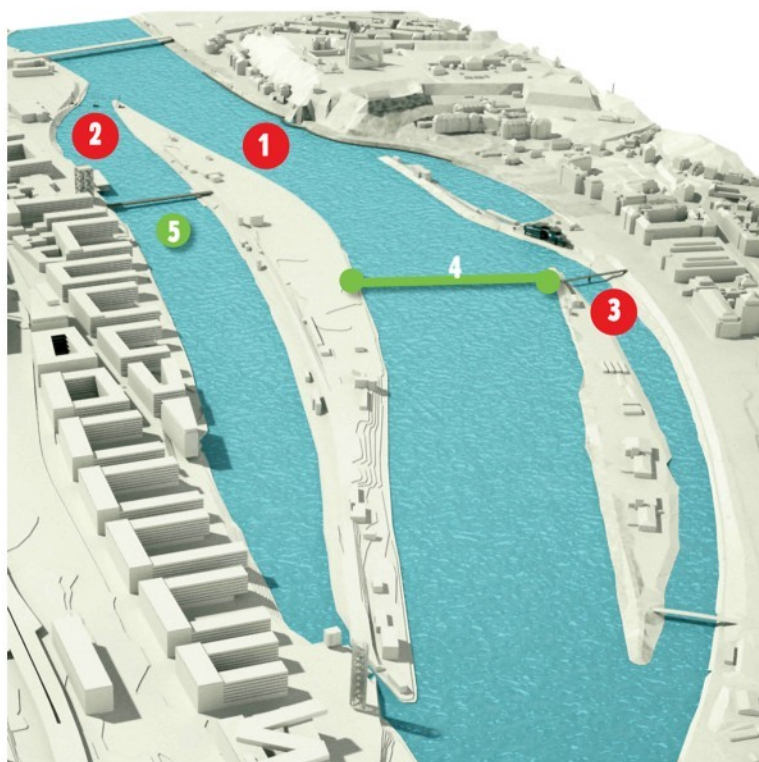
Na obou ostrovech mají tradičně zázemí i veslařské a kanoistické kluby.

Na obou ostrovech i k nim přilehlých březích zbývá ještě dostatek dalších volných rekreačních ploch.

Rozsáhlá plocha přilehlého Smíchovského nákladového nádraží bude v nejbližší budoucnosti transformována na novou rezidenční čtvrť.

Cílem projektu je přinést této oblasti zatím chybějící komunikační spojení obou břehů a ostrovů a zapojit tak tato rekreační místa do organismu města.

Projekt přináší do území tyto komunikační intervence pro pěší a cyklisty:

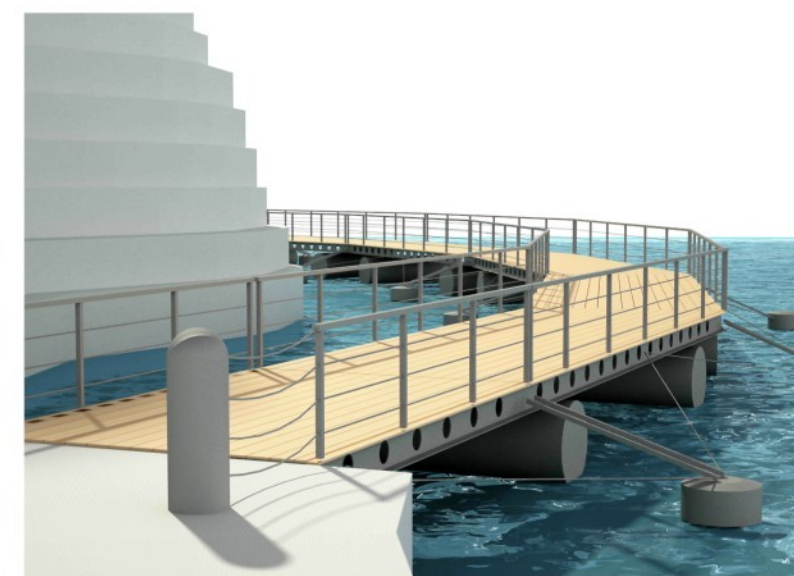
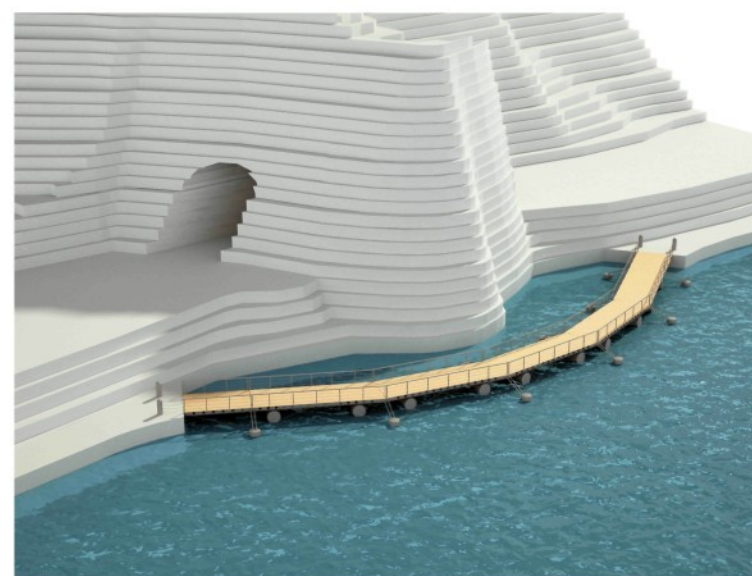
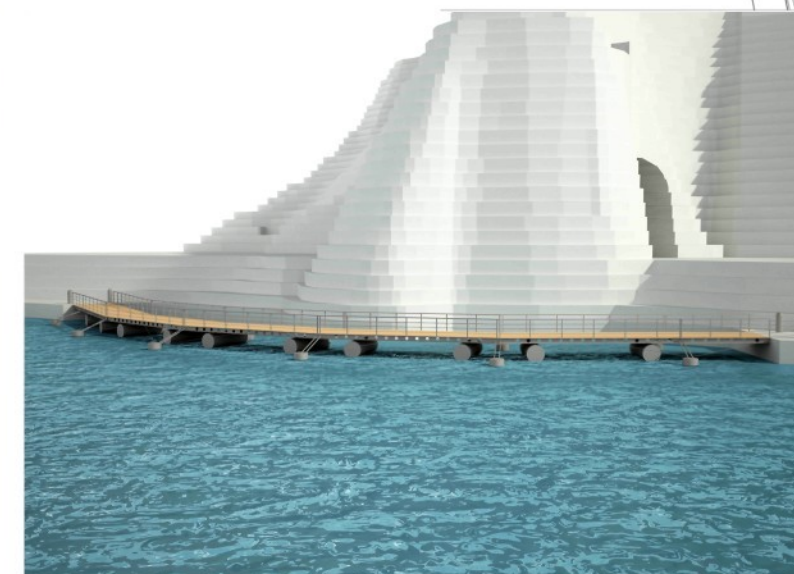
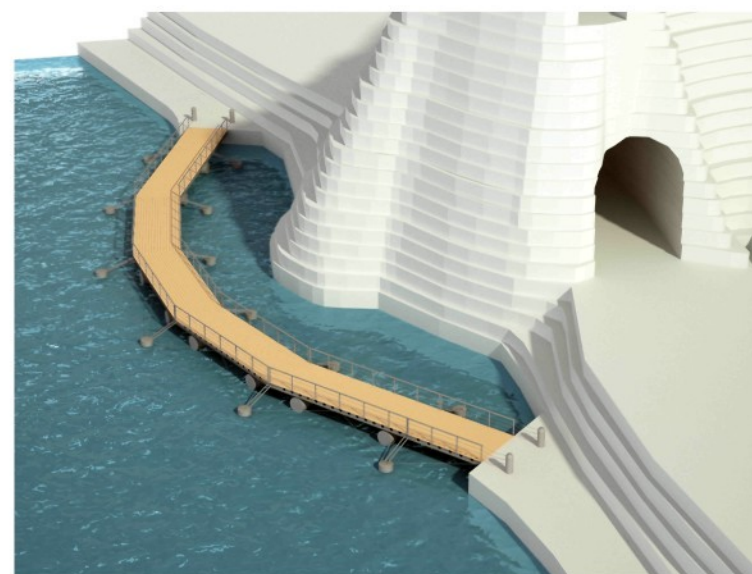
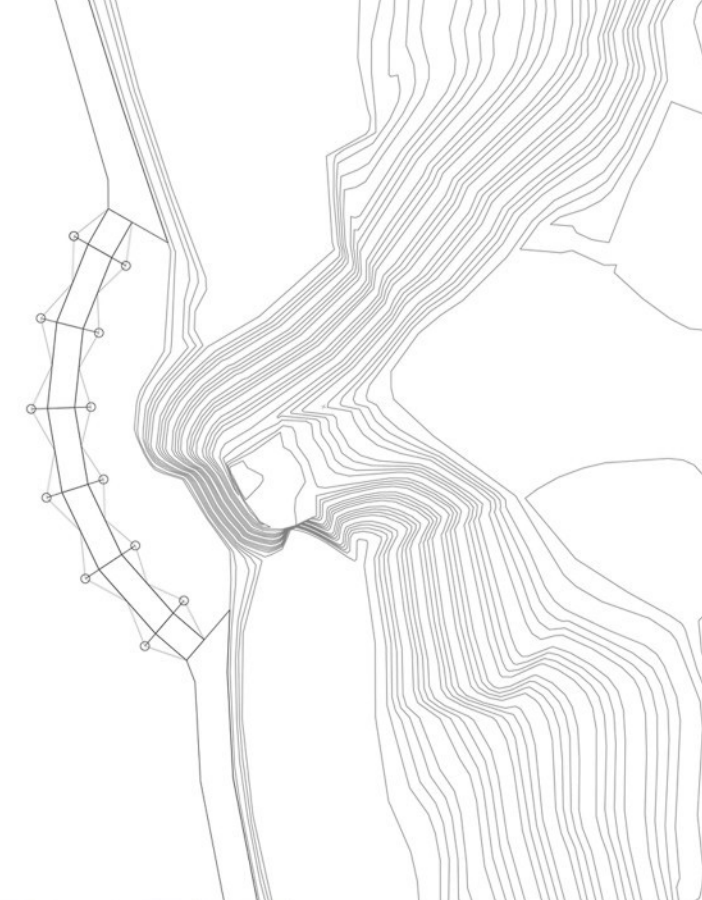


- 1** Nová pěší náplavka a pontonová lávka kolem Vyšehradské skály
- 2** Samoobslužný přívoz /transbordér/
- 3** Pěší a cyklistická lávka ze severního konce Veslařského ostrova na podolský břeh
- 4** Tradiční motorový přívoz mezi Císařskou loukou a Veslařským ostrovem
- 5** Pěší lávka od stanice metra Smíchovské nádraží na Císařskou louku

Nová pěší náplavka a pontonová lávka kolem Vyšehradské skály

Známý úzký profil pěší a cyklistické pravobřežní komunikace – Vyšehradský tunel řeší projekt prodloužením náplavek až do vzdálenosti cca 20 metrů od Vyšehradské skály a zbylou trasu propojuje rozebíratelnou pontonovou lávkou. Lávka se skládá z pěti lichoběžníkových dílů a dvou koncových kyvných ramp. Celkový půdorys lávky je polygonální kruhová výseč. Za povodňového stavu řeky je rozebraná lávka odtažena do ochranného Smíchovského přístavu.

Těleso chráněné přírodní památky Vyšehradská skála tak není nikterak dotčeno konstrukcí nového pobřežního pěšího tahu a cyklistické stezky.



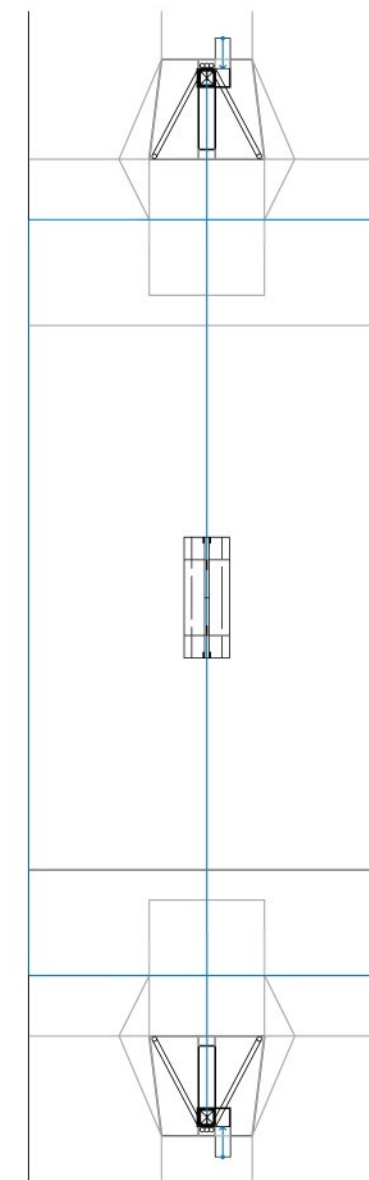
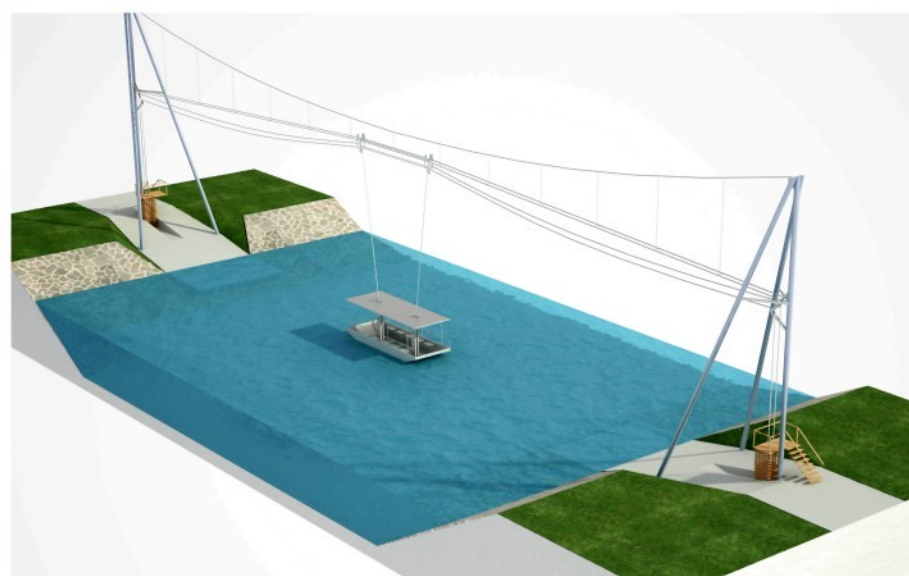
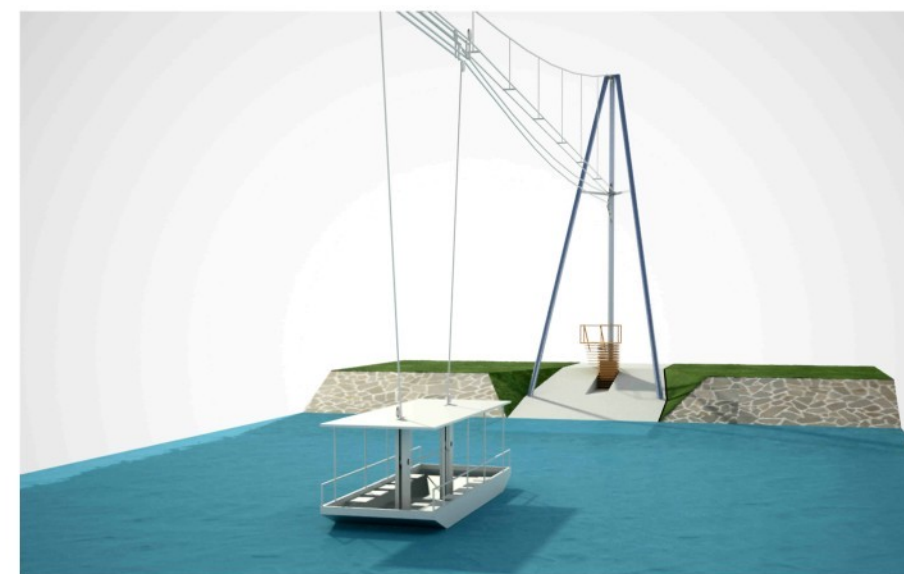
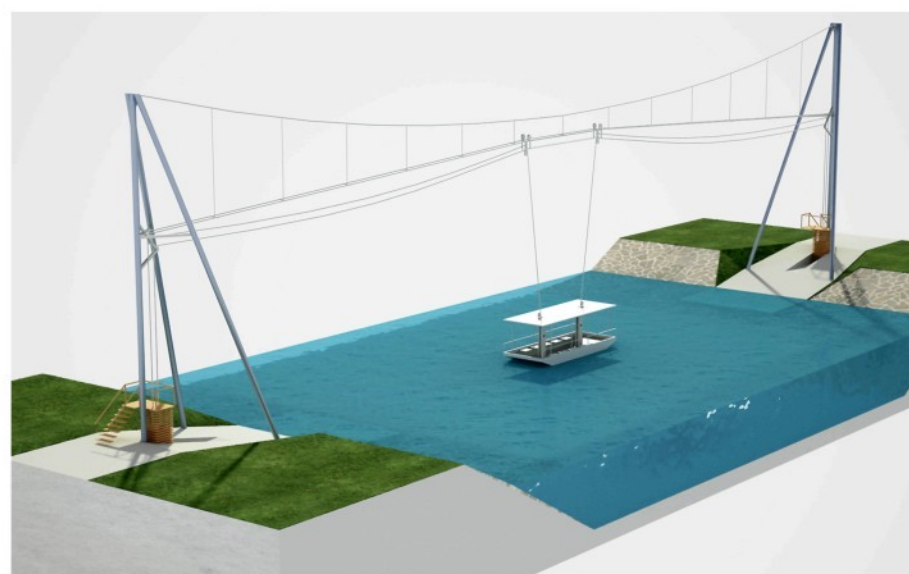
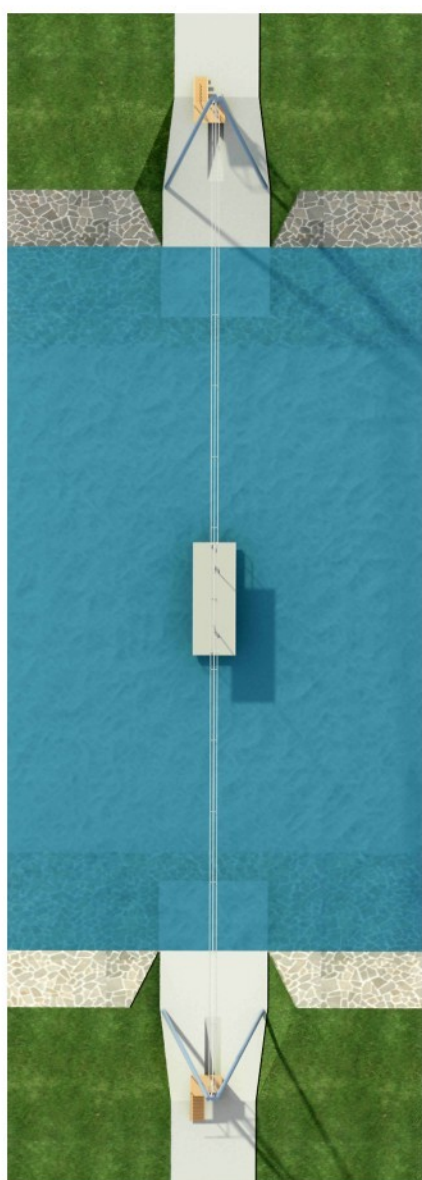
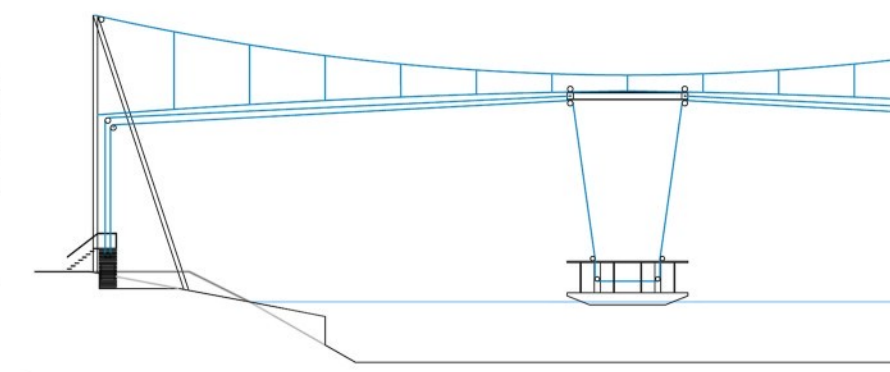


Samoobslužný přívoz /transbordér/ od železničního mostu na severní cíp Císařské louky.

Chybějící pěší a cyklistické spojení severního cípu Císařské louky se smíchovským břehem řeší projekt netradičním způsobem. Jedná se de facto o lanovku, jejíž kabinou je prám plující na vodě. Nosné lano je napnuto od břehu k ostrovu mezi dvěma stožáry. Převozní prám je veden lanovým závěsem, který je zároveň i tažným lanem. Posádka tak může „přeručkovat“ od jednoho břehu ke druhému vlastní silou. Výkyvy hladiny jsou kompenzovány protizávažími na obou koncích tažného lana. Prázdný prám lze přitáhnout tažným lanem i z protějšího břehu.

Kromě své komunikační funkce bude samoobslužný přívoz zároveň také atrakcí, která může být sama o sobě rekreačním cílem. Sociální kontrolu celého zařízení by mohl plnit kiosek s občerstvením poblíž smíchovské stanice přívozu.

Tato intervence může být realizována v nejbližším možném časovém horizontu.

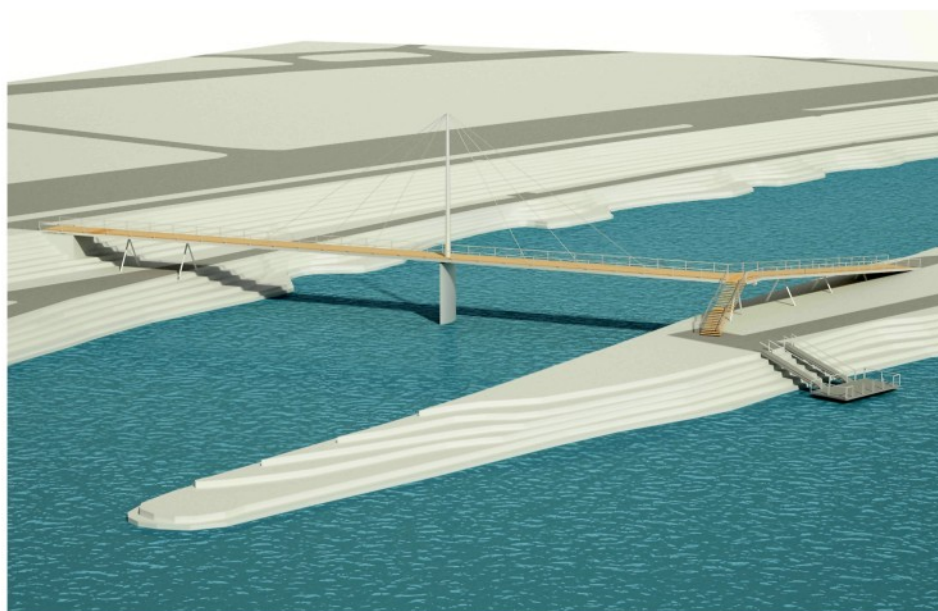
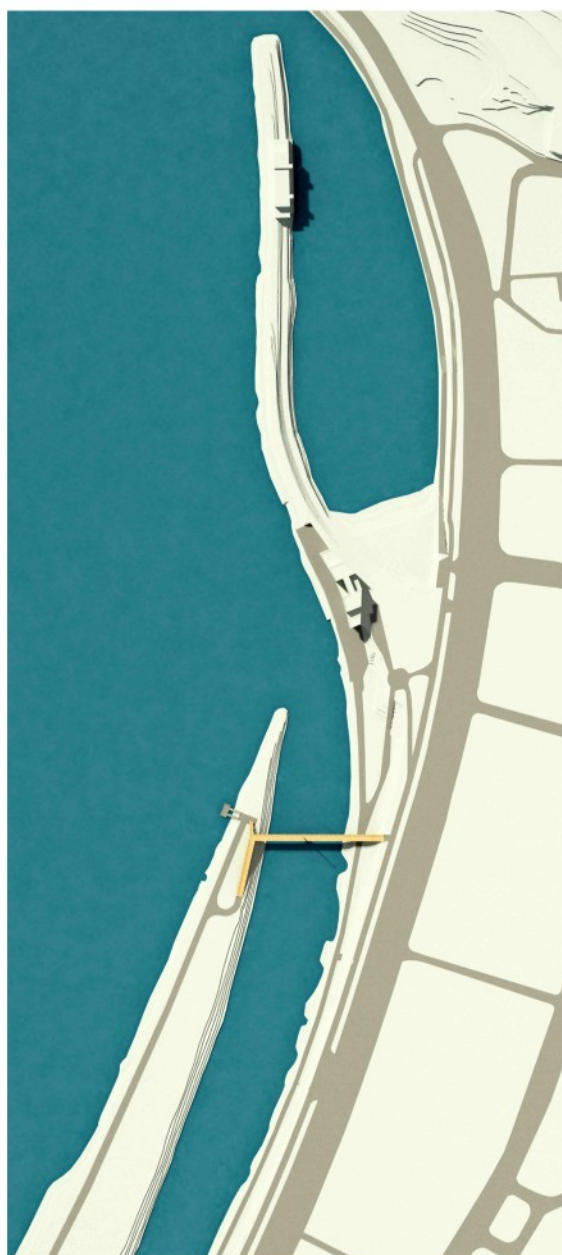




Bakalářská práce
Matouš králíček
2010

Pěší a cyklistická lávka ze severního konce Veslařského ostrova na podolský břeh

Navrhované pěší a cyklistické propojení otevře alternativní trasu pro pravobřežní cyklostezku a zároveň vytvoří i její samostatný okruh. Podmínkou realizace je vyřešení pěšího provozu na dolní části ostrova, která je ohrazeným majetkem firmy VEOLIA.

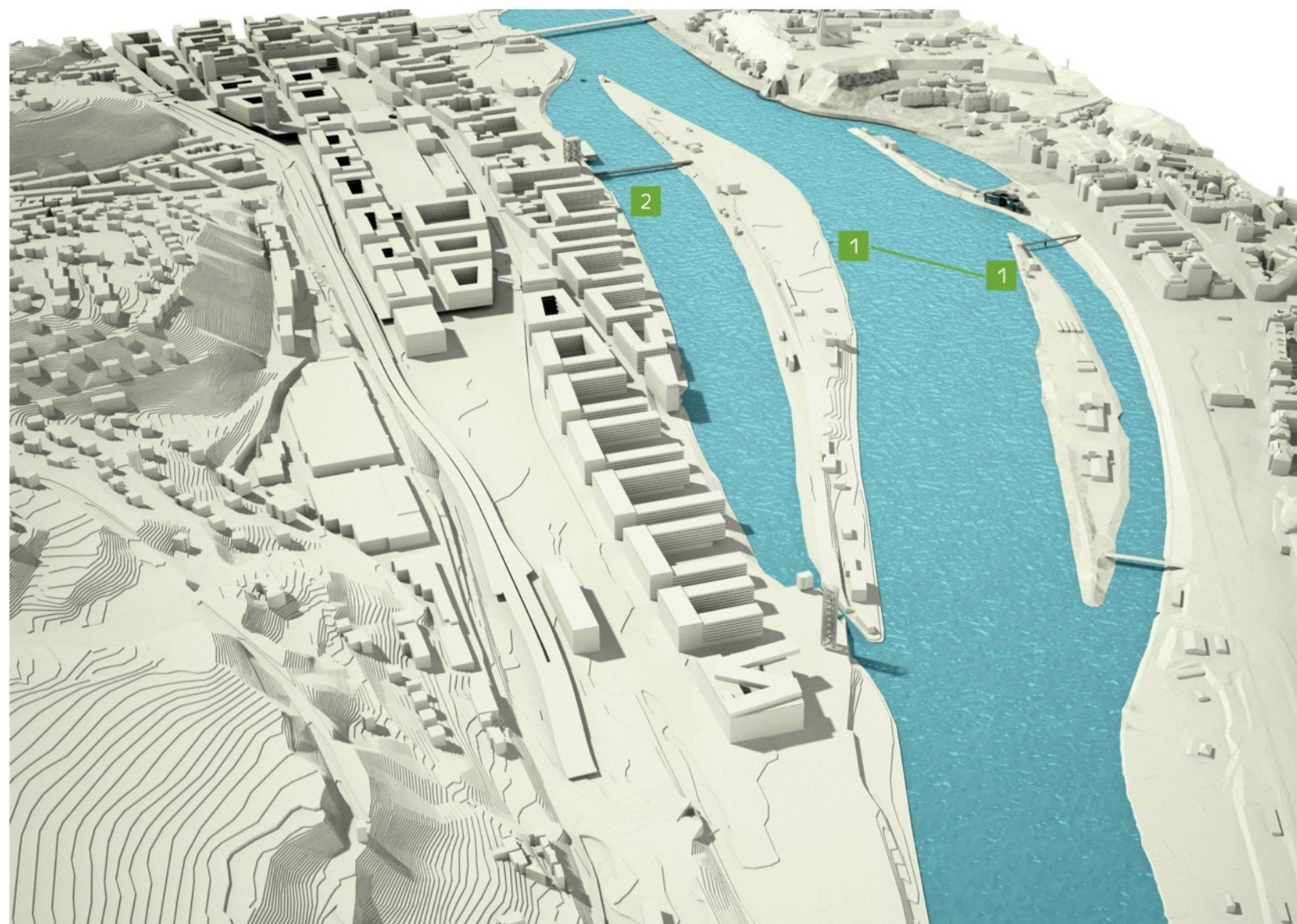
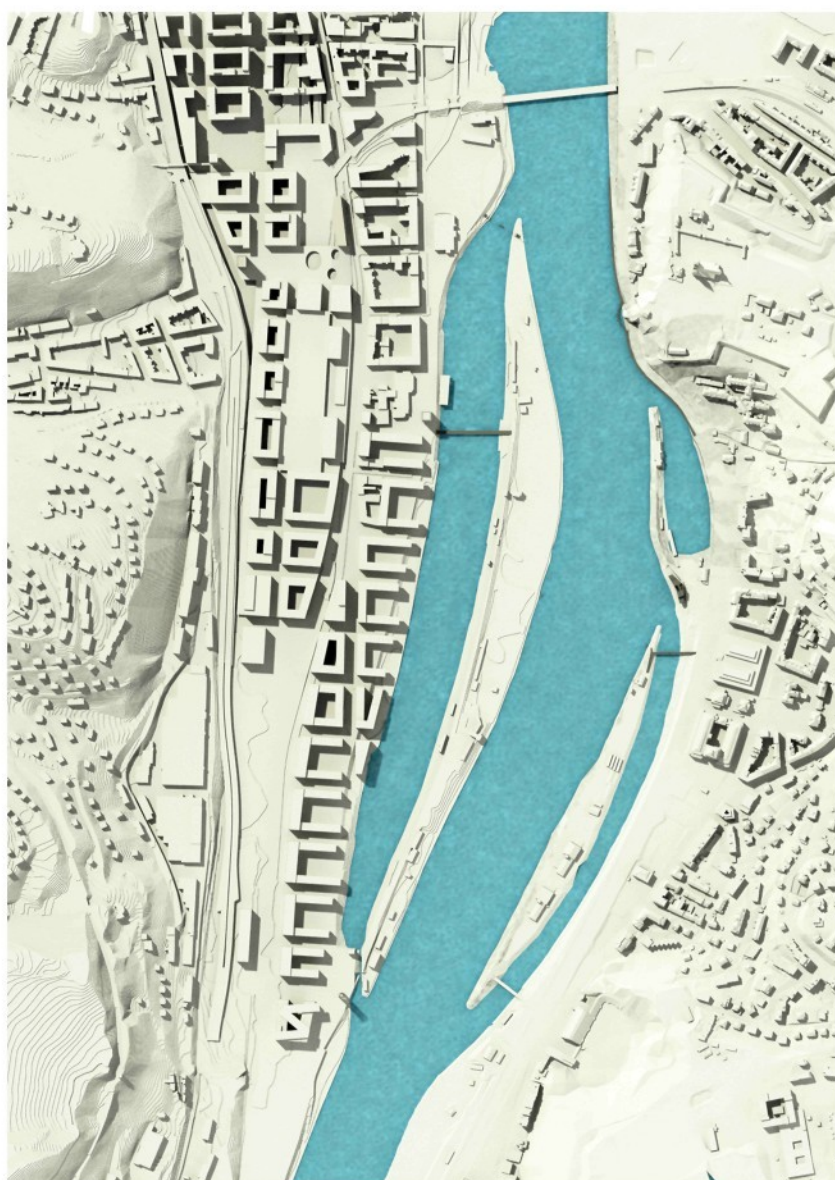


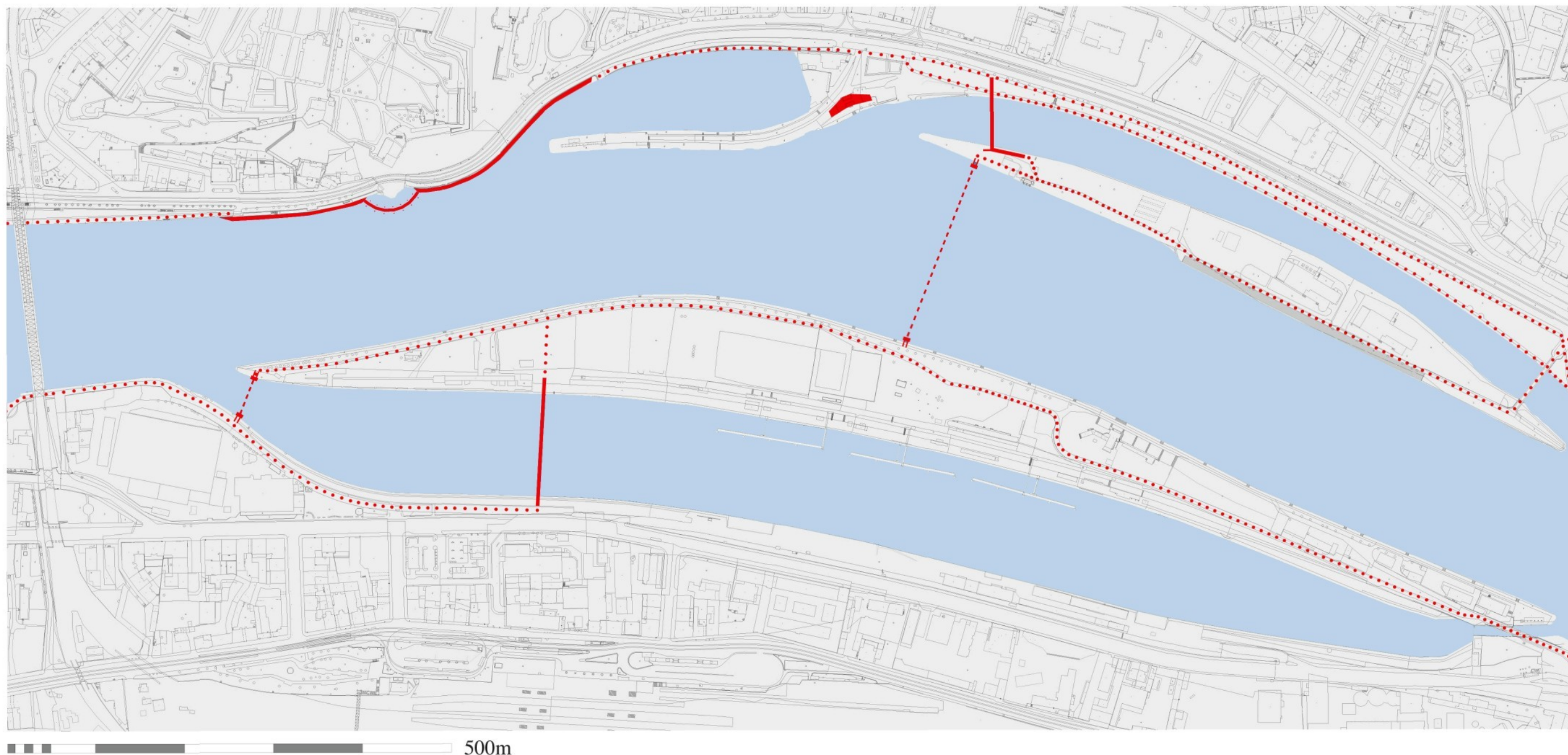
1 Tradiční motorový přívoz mezi Císařskou loukou a Veslařským ostrovem

Mezi oběma ostrovy dosahuje vltavské řečiště své největší šířky téměř 200 metrů. Pro propojení obou ostrovů napříč touto nejcennější pražskou jachtařskou lagunou navrhuje tudíž projekt běžný motorový přívoz, který nebude znamenat pro jachtařský provoz žádné omezení.

2 Pěší lávka od stanice metra Smíchovské nádraží na Císařskou louku

Plnohodnotné a kapacitně dostatečné spojení Císařské louky se Smíchovem zajistí teprve tradiční pěší lávka nad úrovní povodně z roku 2002. Časový horizont pro tuto intervenci je vázán na architektonické řešení smíchovského břehu v širších souvislostech. Bakalářská práce přebírá urbanistický návrh nové rezidenční čtvrti na území dnešního nákladového nádraží od ateliéru A69.





Širší vztahy propojení navrhovaných projektů - pěší a cyklistické stezky

Fakulta umění a architektury
Technická univerzita Liberec
Obor Environmental Design
Ateliér prof. Bořka Šípka

Bakalářská práce
2010

Matouš Králíček

5 INTERVENCÍ DO MĚSTSKÉ KRAJINY

Cesta ostrovní oblastí pod Vyšehradem ze Smíchova do Podolí

PRŮVODNÍ IDEOVÁ ZPRÁVA

„O této krajině rozhoduje řeka, její pomalý zákrut, plastičnost a pohyb terénu. Místo samo určuje velikost pražských věží. Celá Praha je obsažena v souvislosti města a řeky.“ V.V. Štech, 1970

Praha je mé rodné město a od dětství miluji vodu a lodě. Tyto dvě skutečnosti mne i motivovaly při volbě tématu zadání mé bakalářské práce. Jednou z největších předností Prahy jako města jsou zelené enklávy umožňující procházky v přírodním prostředí. Praha se pyšní souvislými zelenými vltavskými břehy, které pronikají až téměř do centra města. Teprve od Vyšehradského přístavu byla zbudována ochranná kamenná nábreží. Dramatický kontrast a prolínání přírodních a kamenných břehů jsou důležitým a nezaměnitelným pražským fenoménem.

V celé Evropě dnes můžeme pozorovat proces integrace města, kdy dříve rozdrobené zelené oblasti jsou propojovány pěšími i cyklistickými stezkami. Zájem o využívání městských rekreačních zón je současným společensko ekologickým trendem, zvláště mladých lidí. Praha má v tomto ohledu zcela jedinečné předpoklady. Jsou zde nádherné nedotčené přírodní enklávy. Přímo v centru města jsou to dva rozsáhlé zelené ostrovy - Císařská louka na smíchovské a Veslařský ostrov na podolské straně Vltavy. Nabízí se zde možnost obnovy a rozšíření rekreační kapacity města.

Právě tento úsek řeky jsem se rozhodl řešit ve své bakalářské práci. Konkrétní kvality místa jsou:

Řešená oblast je díky šířce říčního koryta a přilehlých chráněných zátok nejvhodnější pražskou jachtařskou lokalitou. Již přes 120 let zde také sídlí nejstarší český jachtařský klub.

Na obou ostrovech mají tradičně zázemí i veslařské a kanoistické kluby.

Na obou ostrovech i k nim přilehlých březích zbývá ještě dostatek dalších volných rekreačních ploch.

Rozsáhlá plocha přilehlého Smíchovského nákladového nádraží bude v nejbližší budoucnosti transformována na novou rezidenční čtvrť.

Cílem projektu je přinést této oblasti zatím chybějící komunikační spojení obou břehů a ostrovů a zapojit tak tato rekreační místa do organismu města.

Projekt přináší do území tyto komunikační intervence pro pěší a cyklisty:

- 1 Nová pěší náplavka a pontonová lávka kolem vyšehradské skály.
- 2 Samoobslužný přívoz /transbordér/ od železničního mostu na severní cíp Císařské louky.
- 3 Pěší a cyklistická lávka ze severního konce Veslařského ostrova na podolský břeh.
- 4 Tradiční motorový přívoz mezi Císařskou loukou a Veslařským ostrovem.
- 5 Pěší lávka od stanice metra Smíchovské nádraží na Císařskou louku.

Pro nově vznikající jachtklub CERE navrhuje projekt hmotu jeho klubovní budovy.

PRŮVODNÍ TECHNICKÁ ZPRÁVA

1 Nová pěší náplavka a pontonová lávka kolem Vyšehradské skály

Známý úzký profil pěší a cyklistické pravobřežní komunikace – Vyšehradský tunel řeší projekt prodloužením náplavek až do vzdálenosti cca 20 metrů od Vyšehradské skály a zbylou trasu propojuje rozebíratelnou pontonovou lávkou. Lávka se skládá z pěti lichoběžníkových dílů a dvou koncových kyvných ramp. Celkový půdorys lávky je polygonální kruhová výseč. Za povodňového stavu řeky je rozebraná lávka odtažena do ochranného Smíchovského přístavu.

Těleso chráněné přírodní památky Vyšehradská skála tak není nikterak dotčeno konstrukcí nového pobřežního pěšího tahu a cyklistické stezky.

2 Samoobslužný přívoz /transbordér/

Chybějící pěší a cyklistické spojení severního cípu Císařské louky se smíchovským břehem řeší projekt netradičním způsobem. Jedná se de facto o lanovku, jejíž kabinou je prám plující na vodě. Nosné lano je napnuto od břehu k ostrovu mezi dvěma stožáry. Převozní prám je veden lanovým závěsem, který je zároveň i tažným lanem. Posádka tak může „přeručkovat“ od jednoho břehu ke druhému vlastní silou. Výkyvy hladiny jsou kompenzovány protizávažími na obou koncích tažného lana. Prázdný prám lze přitáhnout tažným lanem i z protějšího břehu.

Kromě své komunikační funkce bude samoobslužný přívoz zároveň také atrakcí, která může být sama o sobě rekreačním cílem. Sociální kontrolu celého zařízení by mohl plnit kiosek s občerstvením poblíž smíchovské stanice přívozu.

Tato intervence může být realizována v nejbližším možném časovém horizontu.

3 Pěší a cyklistická lávka ze severního konce Veslařského ostrova na podolský břeh

Navrhované pěší a cyklistické propojení otevře alternativní trasu pro pravobřežní cyklostezku a zároveň vytvoří i její samostatný okruh.

Podmínkou realizace je vyřešení pěšího provozu na dolní části ostrova, která je ohrazeným majetkem firmy VEOLIA.

4 Tradiční motorový přívoz mezi Císařskou loukou a Veslařským ostrovem

Mezi oběma ostrovy dosahuje vltavské řečiště své největší šířky téměř 200 metrů. Pro propojení obou ostrovů napříč touto nejcennější pražskou jachtařskou lagunou navrhuje tudíž projekt běžný motorový přívoz, který nebude znamenat pro jachtařský provoz žádné omezení.

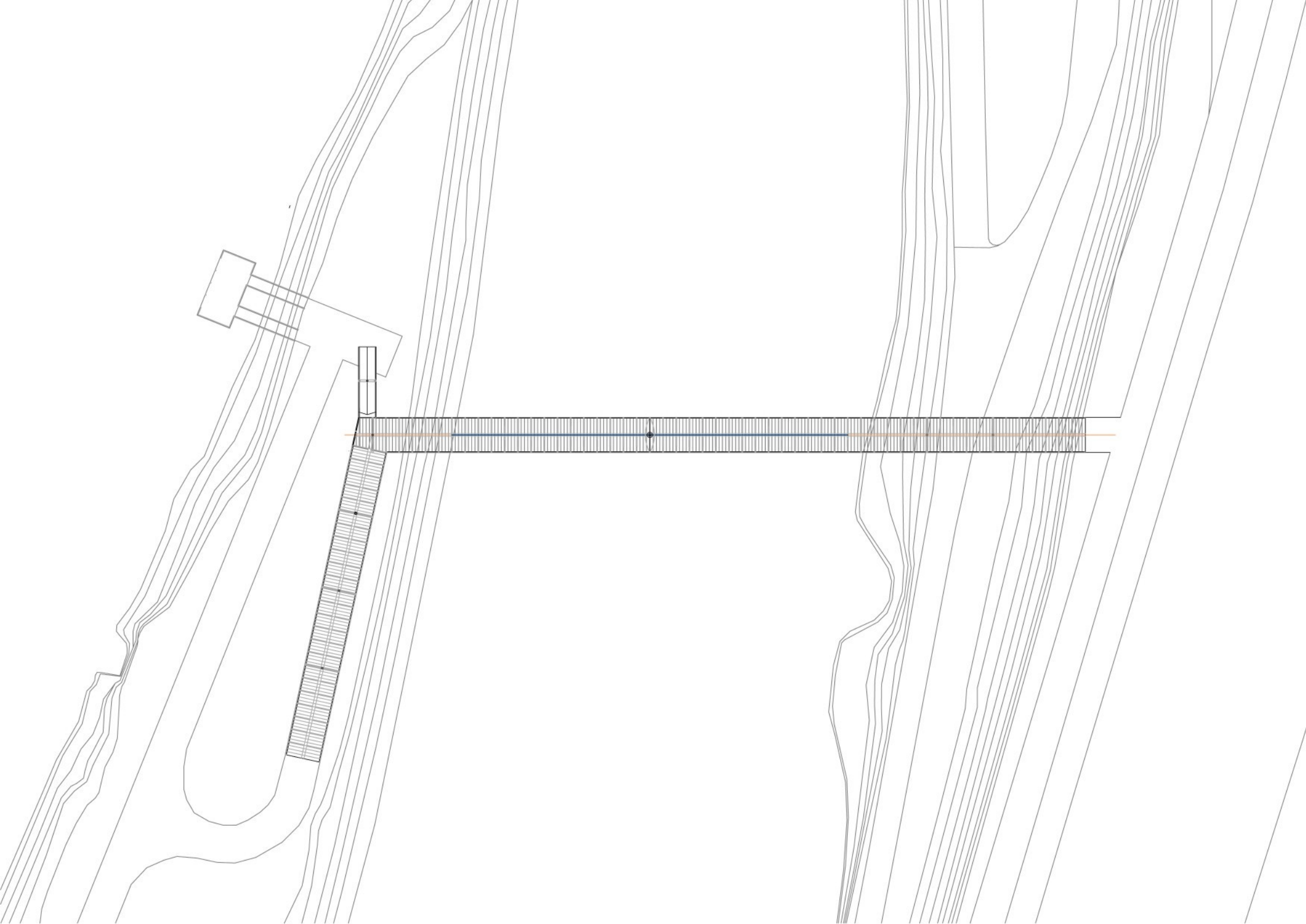
Časový horizont pro zřízení přívozu v navržené trase je vázán na realizaci obou pěších lávek z přilehlých ostrovů na pevninu.

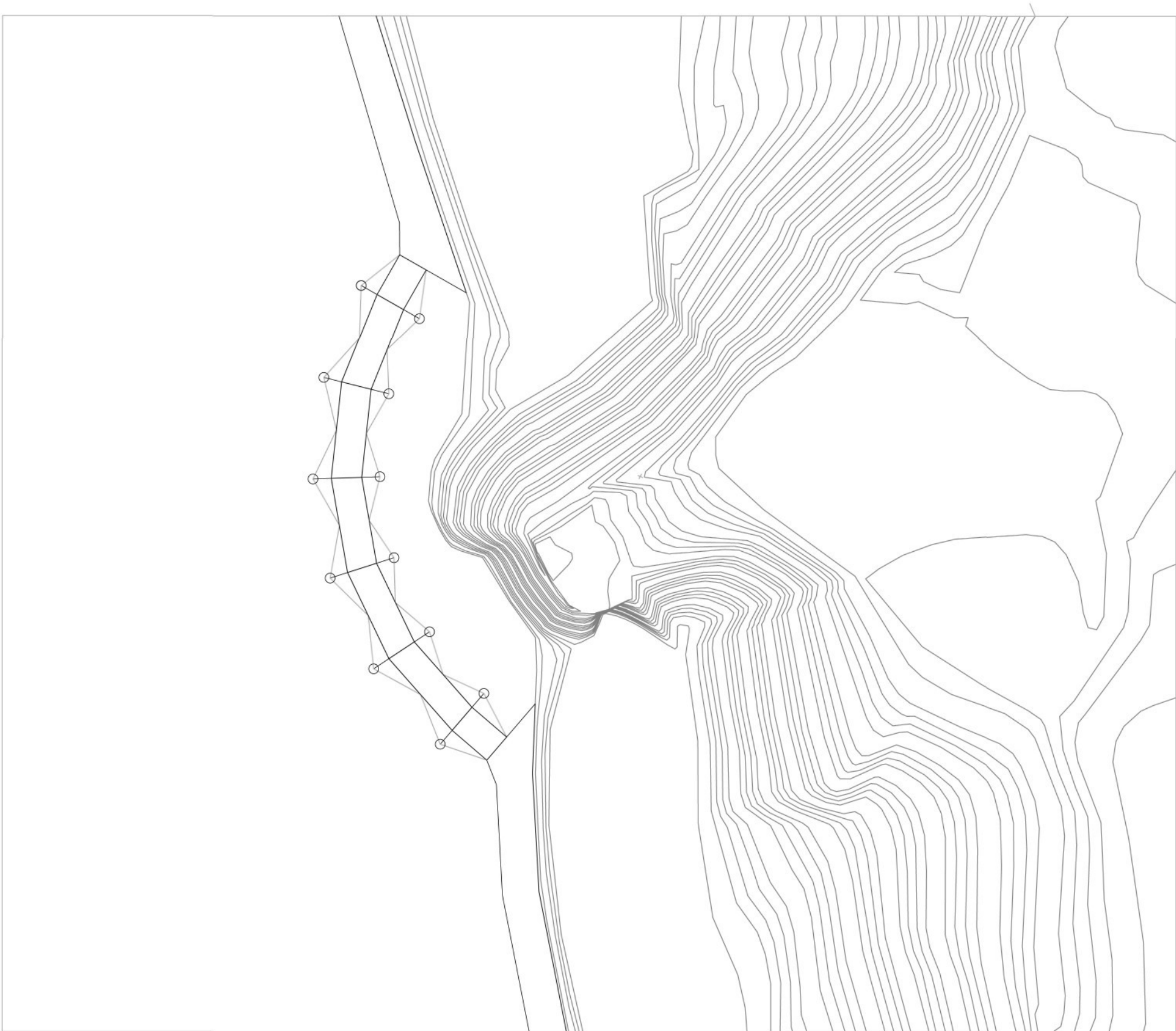
5 Pěší lávka od stanice metra Smíchovské nádraží na Císařskou louku

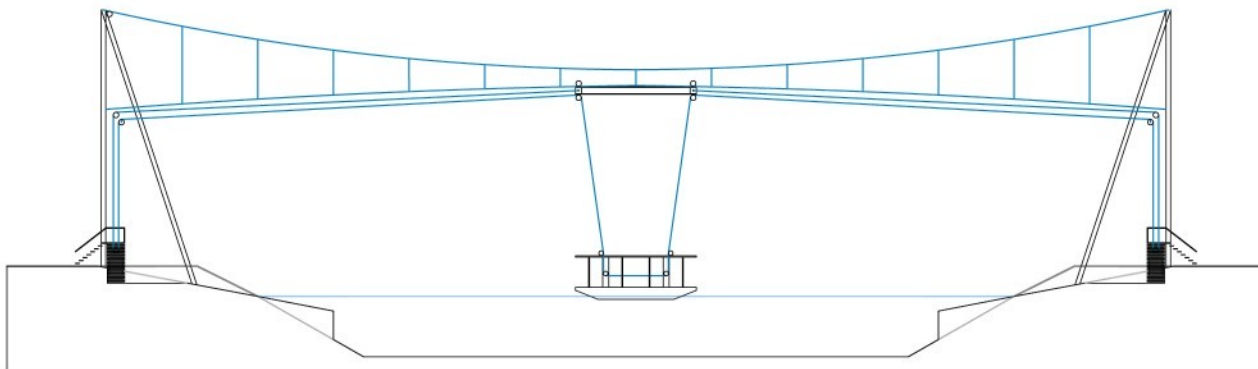
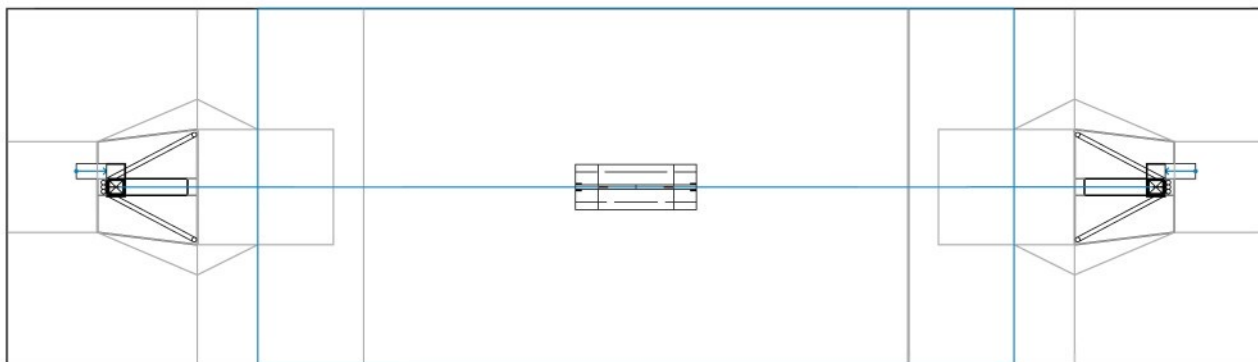
Plnohodnotné a kapacitně dostatečné spojení Císařské louky se Smíchovem zajistí teprve tradiční pěší lávka nad úrovní povodně z roku 2002.

Časový horizont pro tuto intervenci je vázán na architektonické řešení smíchovského břehu v širších souvislostech.

Bakalářská práce přebírá urbanistický návrh nové rezidenční čtvrti na území dnešního nákladového nádraží od ateliéru A69.









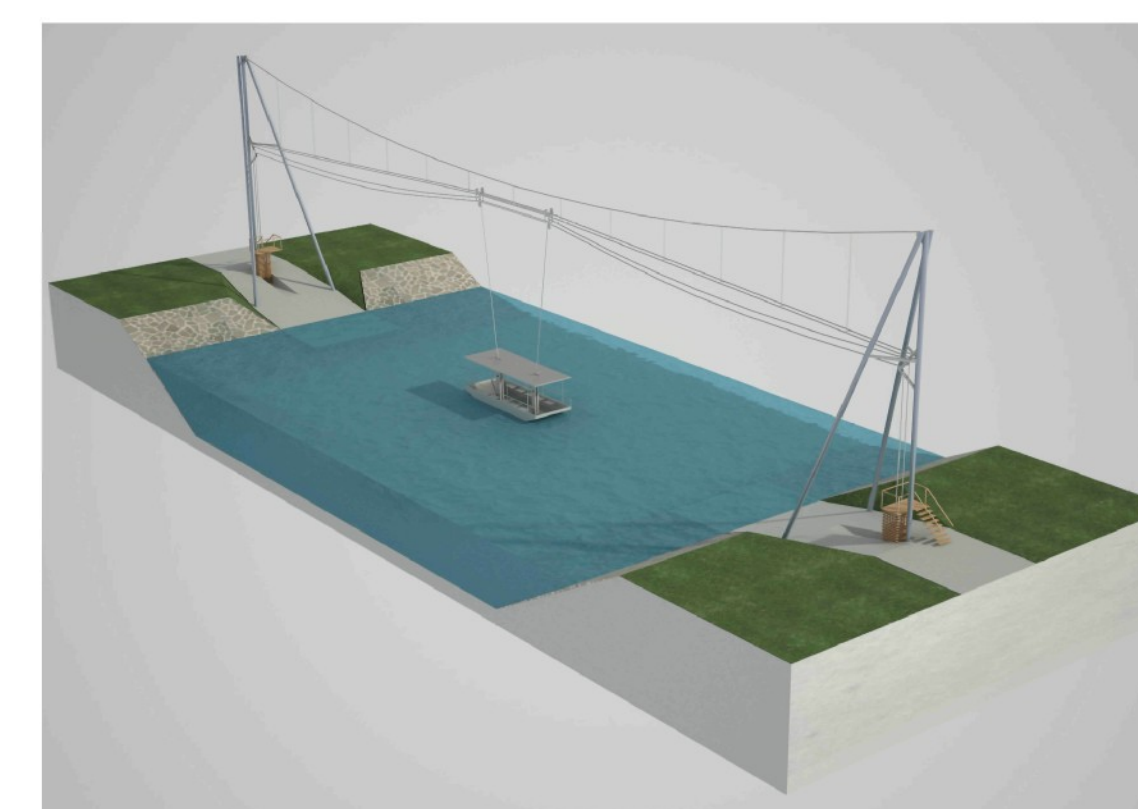
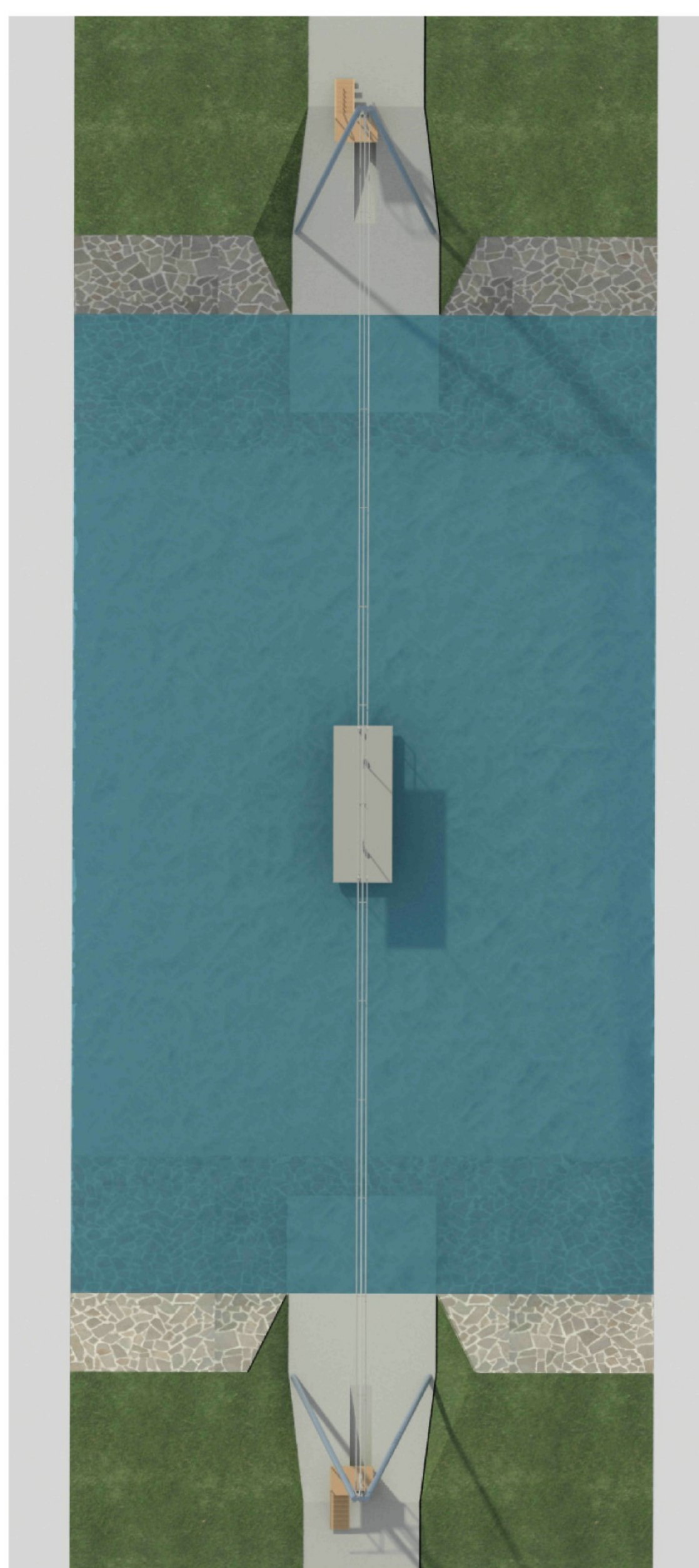
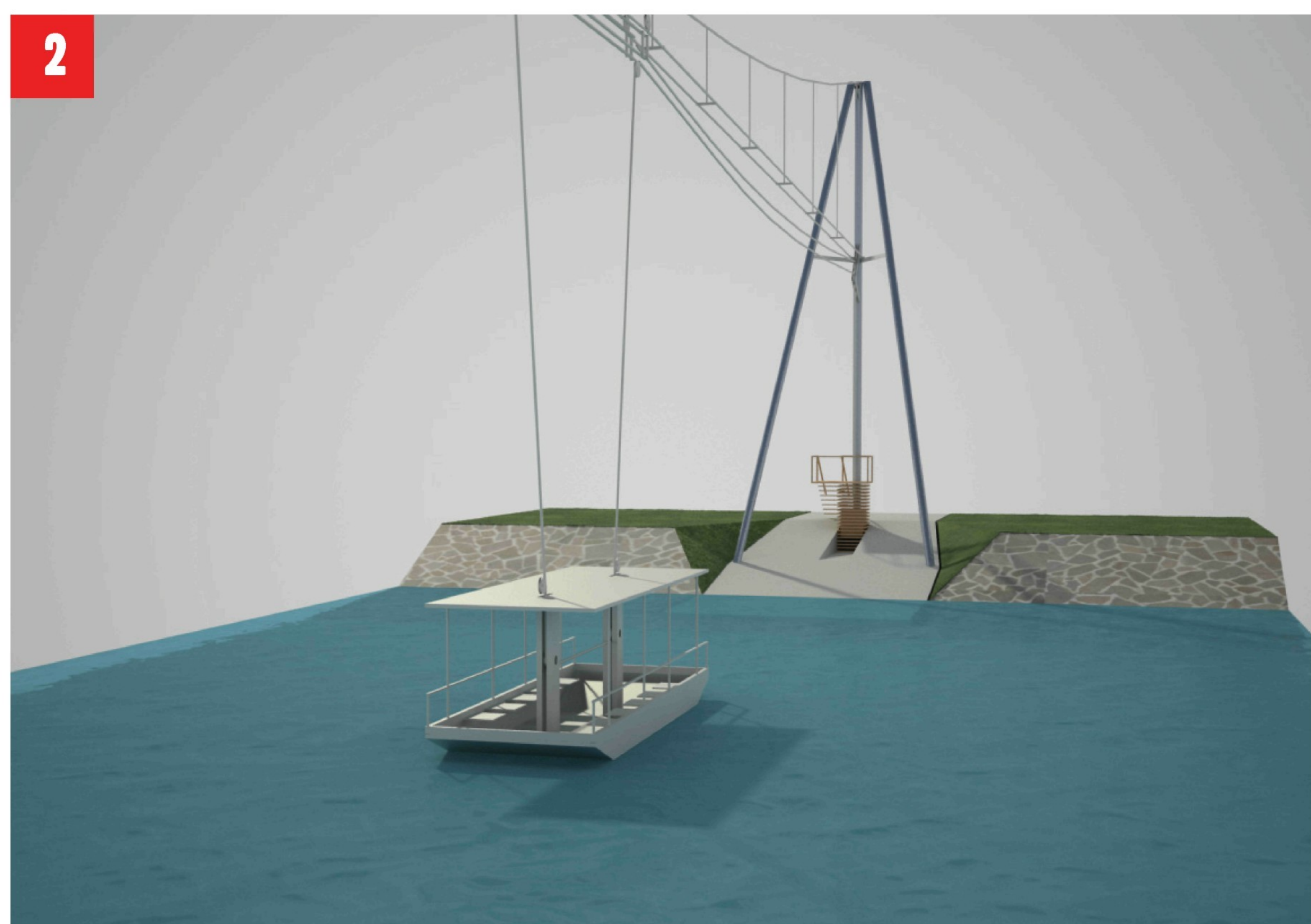
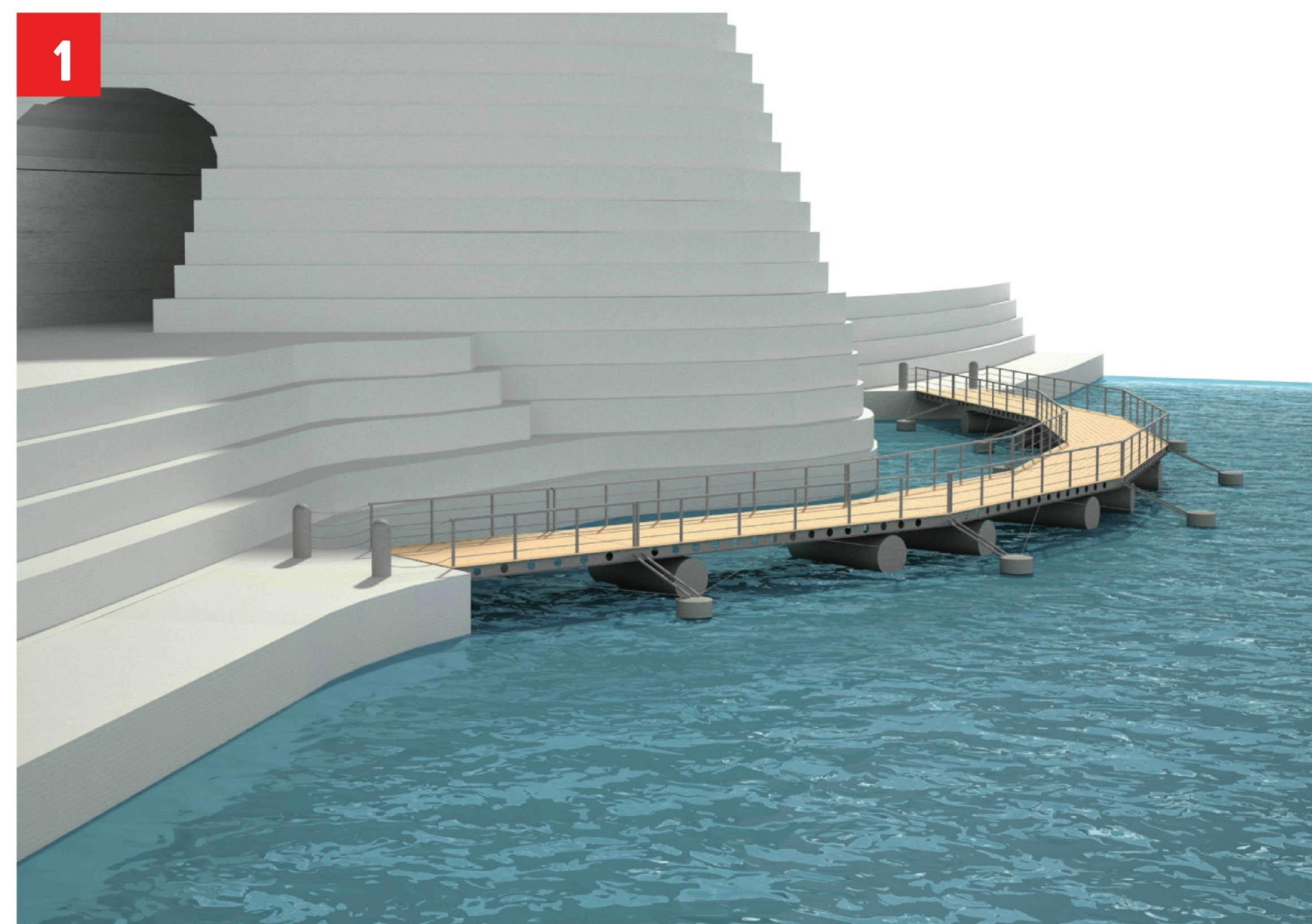
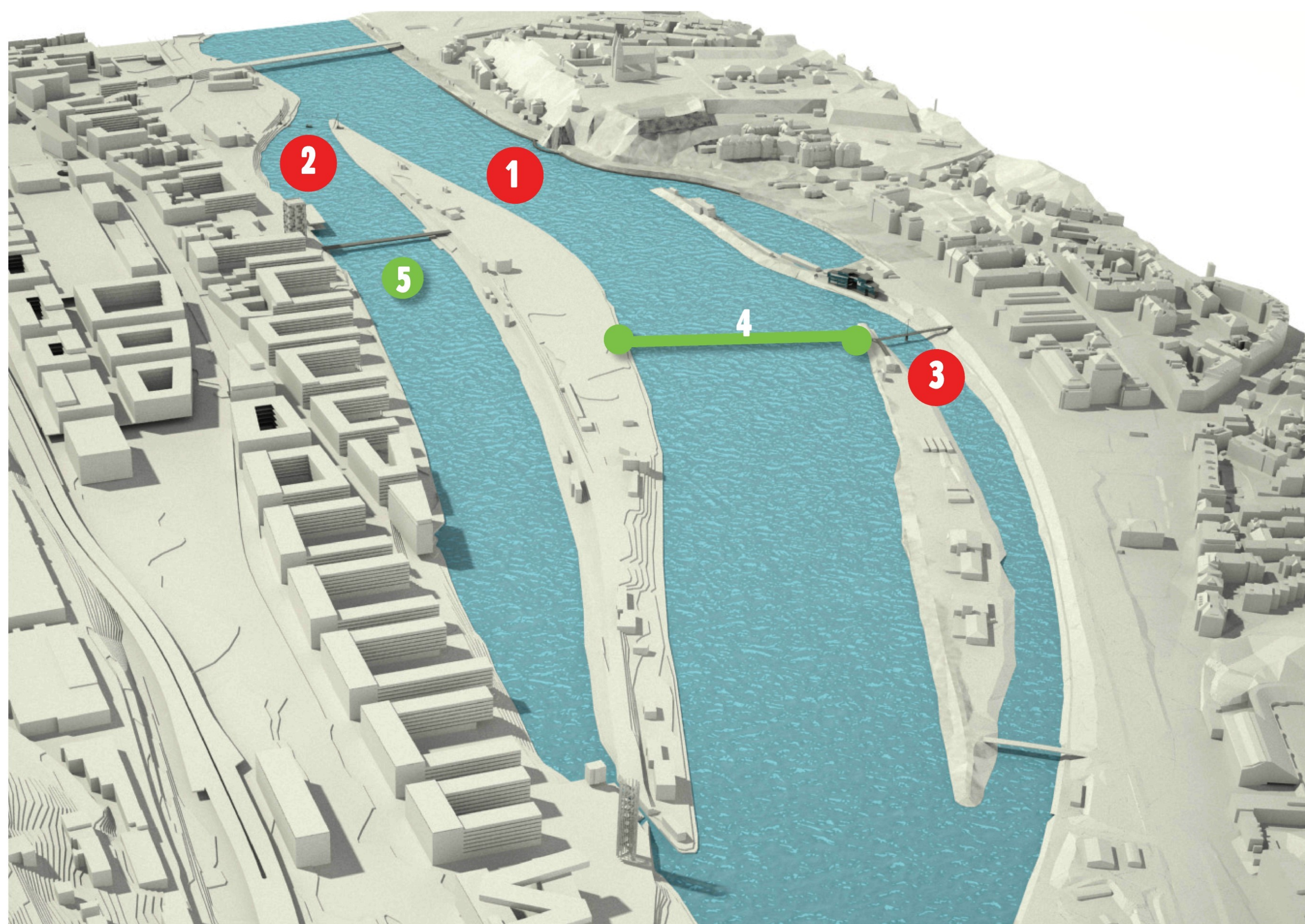






5 intervencí do městské krajiny

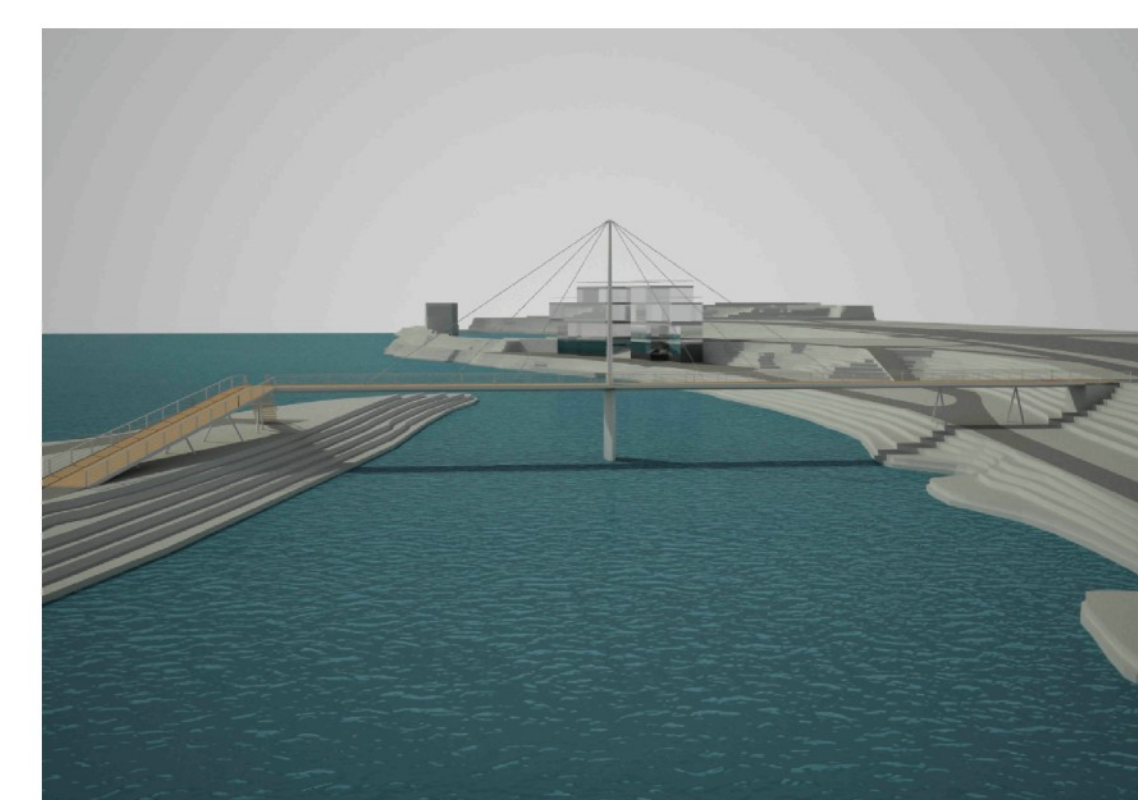
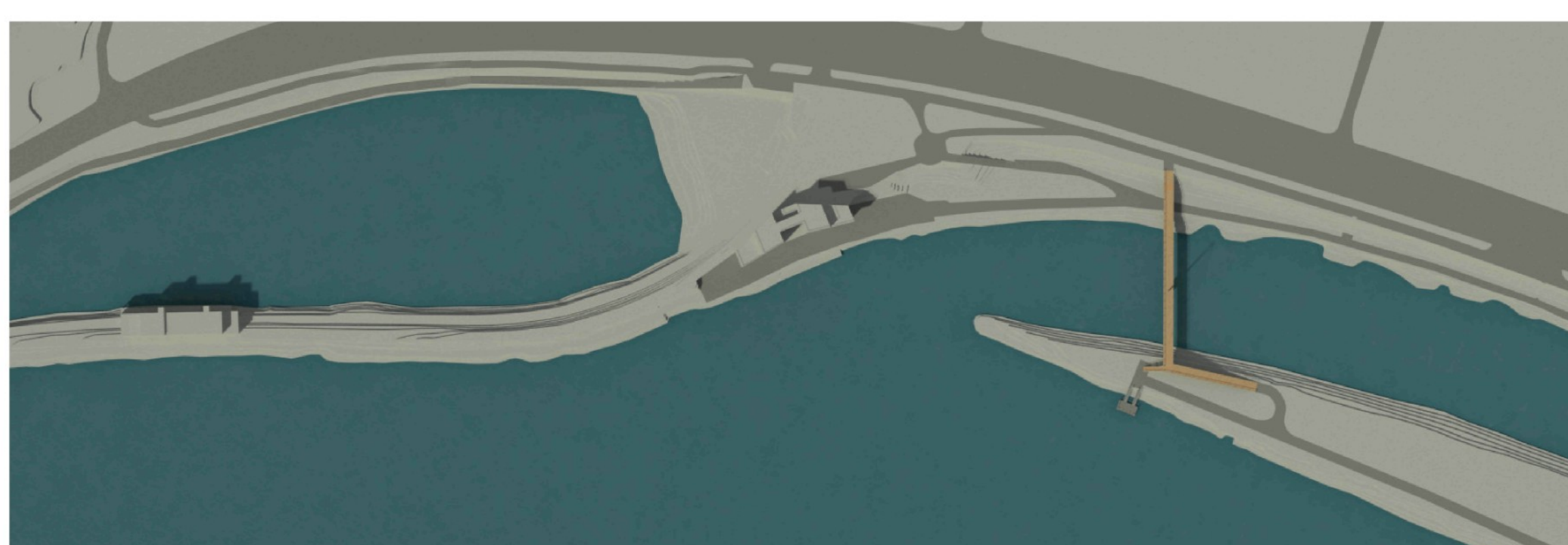
Cesta ostrovní oblastí pod Vyšehradem ze Smíchova do Podolí



Projekt přináší do území tyto komunikační intervence pro pěší a cyklisty:

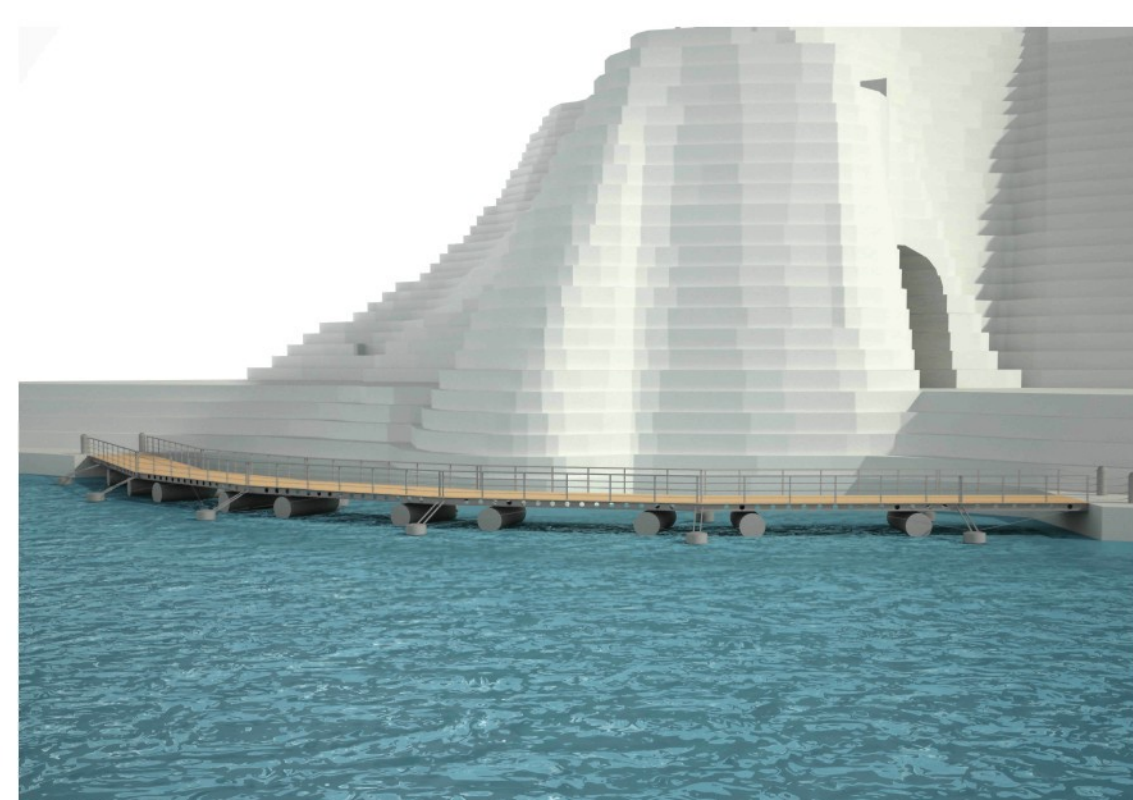
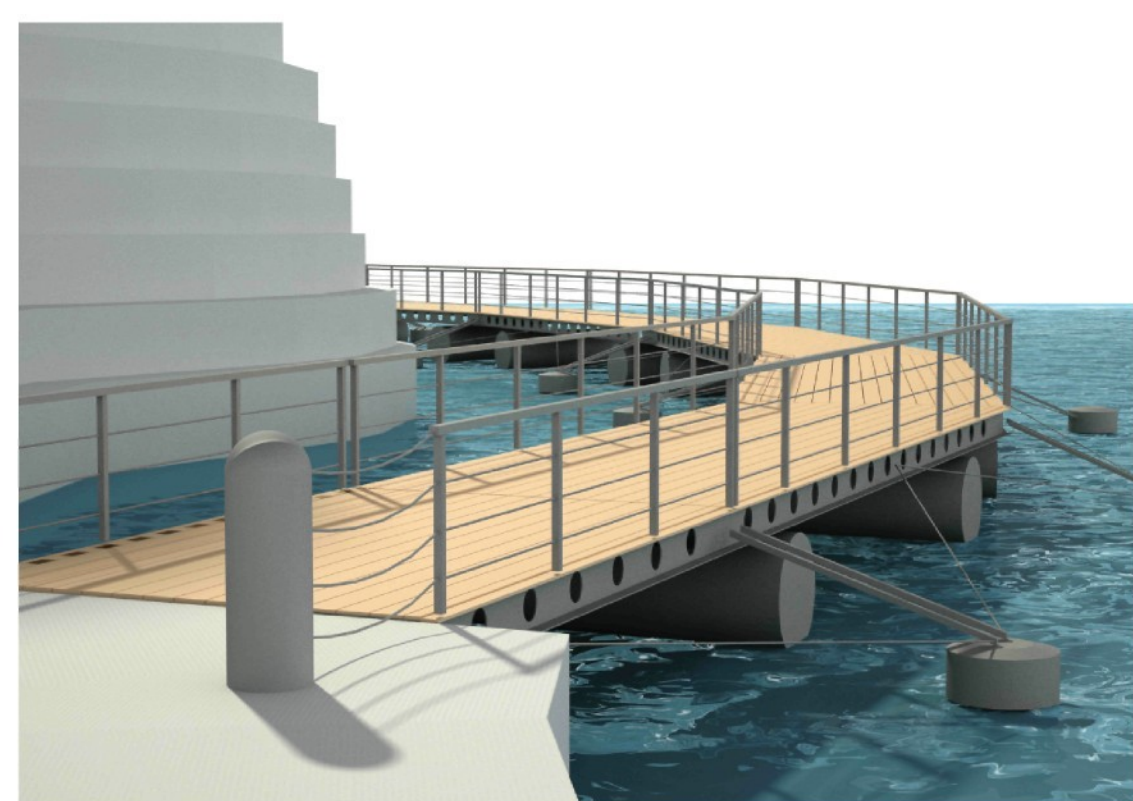
- 1 Nová pěší náplavka a pontonová lávka kolem vyšehradské skály.
- 2 Samoobslužný přívoz /transbordér/ od železničního mostu na severní cíp Čísařské louky.
- 3 Pěší a cyklistická lávka ze severního konce Veslařského ostrova na podolský břeh.
- 4 Tradiční motorový přívoz mezi Čísařskou loukou a Veslařským ostrovem.
- 5 Pěší lávka od stanice metra Smíchovské nádraží na Čísařskou louku.

Pro nově vznikající jachtklub CERE navrhuje projekt hmotu jeho klubovní budovy.



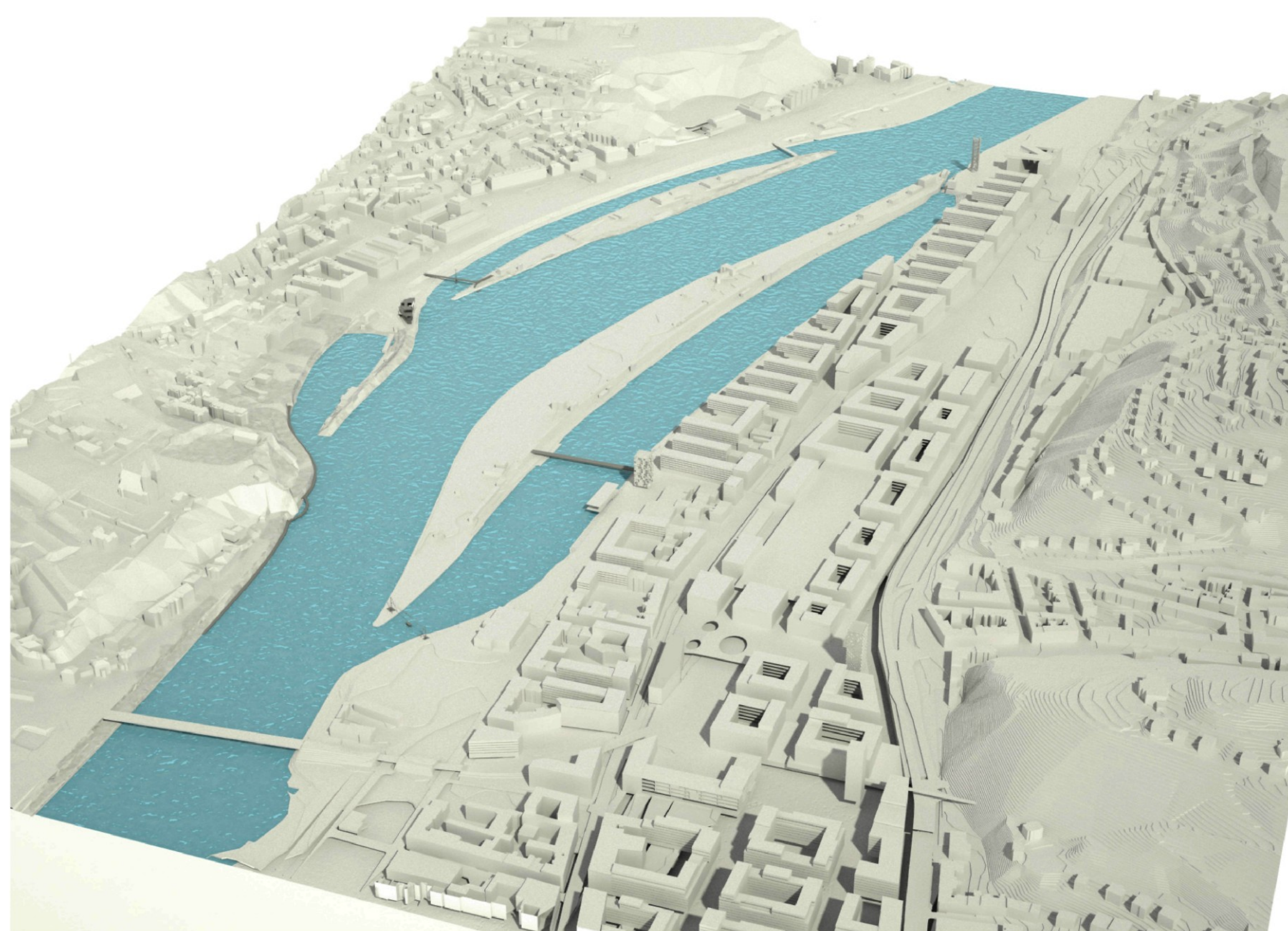
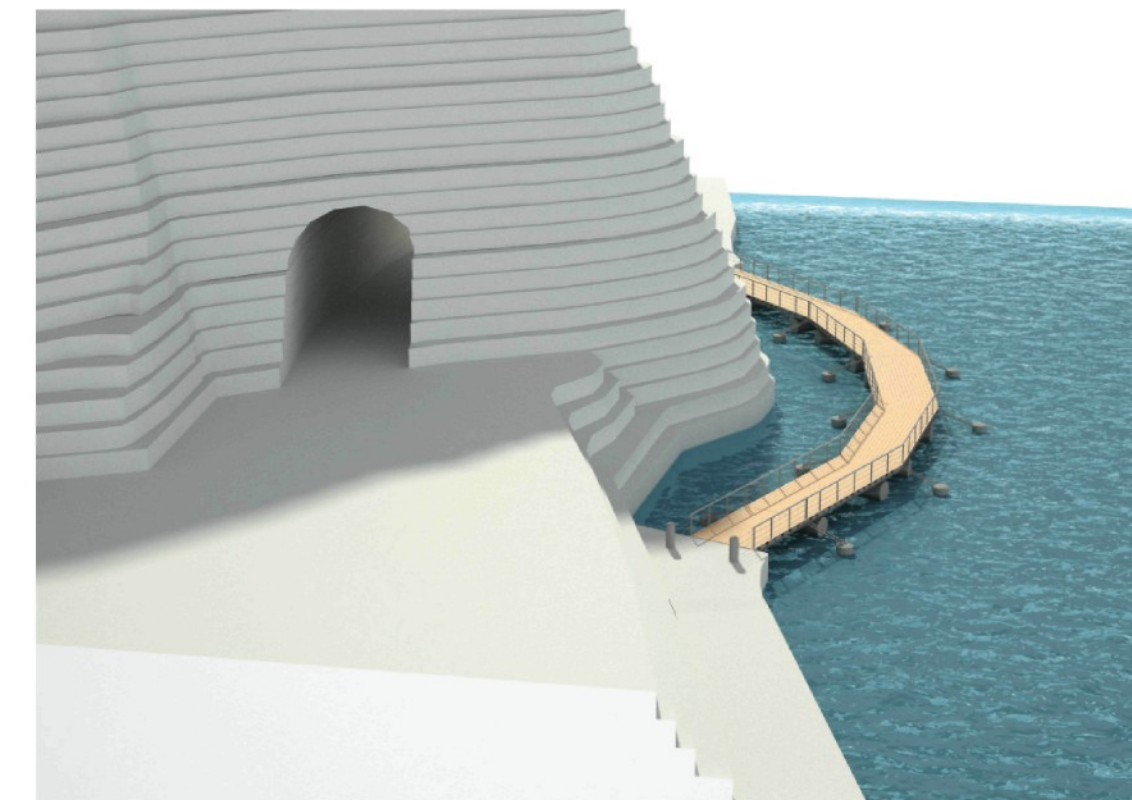
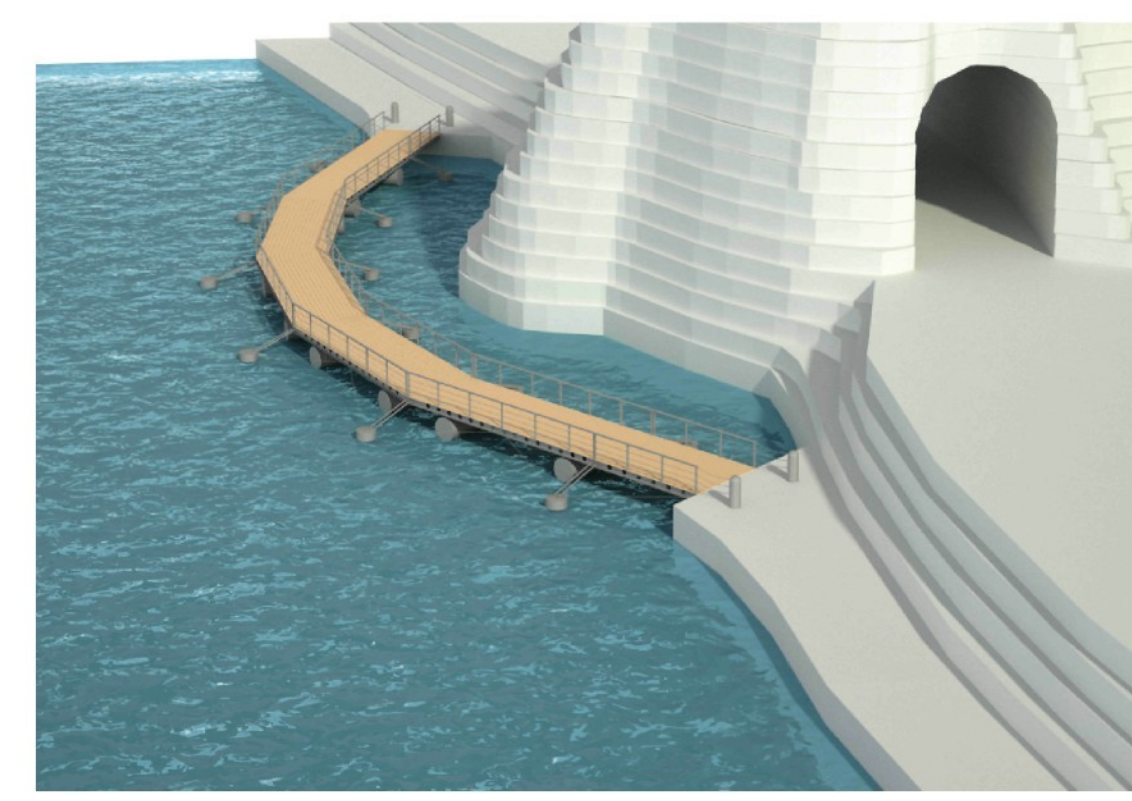
„O této krajině rozhoduje řeka, její pomalý zákrut, plastičnost a pohyb terénu. Místo samo určuje velikost pražských věží. Celá Praha je obsažena v souvislosti města a řeky.“

V.V. Štech, 1970



Praha je mé rodné město a od dětství miluji vodu a lodě. Tyto dvě skutečnosti mne i motivovaly při volbě tématu zadání mé bakalářské práce. Jednou z největších předností Prahy jako města jsou zelené enklávy umožňující procházky v přírodním prostředí. Praha se pyšní souvislými zelenými vltavskými břehy, které pronikají až téměř do centra města. Teprve od Vyšehradského přístavu byla zbudována ochranná kamenná nábreží. Dramatický kontrast a prolínání přírodních a kamenných břehů jsou důležitým a nezaměnitelným pražským fenoménem.

V celé Evropě dnes můžeme pozorovat proces integrace města, kdy dříve rozdrobené zelené oblasti jsou propojovány pěšími i cyklistickými stezkami. Zájem o využívání městských rekreačních zón je současným společensko ekologickým trendem, zvláště mladých lidí. Praha má v tomto ohledu zcela jedinečné předpoklady. Jsou zde nádherné nedotčené přírodní enklávy. Přímo v centru města jsou to dva rozsáhlé zelené ostrovy - Císařská louka na smíchovské a Veslařský ostrov na podolské straně Vltavy. Nabízí se zde možnost obnovy a rozšíření rekreační kapacity města.



Právě tento úsek řeky jsem se rozhodl řešit ve své bakalářské práci. Konkrétní kvality místa jsou:

Řešená oblast je díky šířce říčního koryta a přilehlých chráněných zátok nejvhodnější pražskou jachtařskou lokalitou. Již přes 120 let zde také sídlí nejstarší český jachtařský klub. Na obou ostrovech mají tradičně zázemí i veslařské a kanoistické kluby. Na obou ostrovech i k nim přilehlých březích zbývá ještě dostatek dalších volných rekreačních ploch. Rozsáhlá plocha přilehlého Smíchovského nákladového nádraží bude v nejbližší budoucnosti transformována na novou rezidenční čtvrť.

Cílem projektu je přinést této oblasti zatím chybějící komunikační spojení obou břehů a ostrovů a zapojit tak tato rekreační místa do organismu města.

