





“Město na řece”

A | Základní údaje

Název stavby:	„Město na řece – oživení Libčické náplavky“
Místo stavby:	pozemky parc.č. 286/1, 286/2, 1274/3
Obec a k.ú.	Libčice nad Vltavou
Okres :	Praha Západ
Kraj:	Středočeský
Investor:	Město Libčice nad Vltavou Náměstí Svobody 90, 252 66 Libčice nad Vltavou.
Majitel pozemku:	Město Libčice nad Vltavou Náměstí Svobody 90, 252 66 Libčice nad Vltavou
Projektový stupeň	NÁVRH STAVBY
Charakter stavby:	Novostavba
Projektant :	Patrik Hoffman Architektonická kancelář Kroftova 10, Praha 5 – Smíchov, 150 00
Autor návrhu :	Ing. arch. Patrik Hoffman, Pavla Krásová, Jiří Klas, Jan Kuva, Tereza Nehasilová
Datum:	leden 2008

B | Návrh

k místu

Město Libčice nad Vltavou leží severozápadně od Prahy v hlubokém údolí řeky Vltavy, lemovaném výraznými skalními masivy. **Město na řece.** Město, které bylo osídlené již od pravěku, má v současné době 3200 obyvatel. 19. století znamenalo velký rozvoj města, zásluhou železnice došlo k výraznějšímu rozvoji průmyslu následně i posílení charakteru města. Tento vývoj, ale také postupně oslaboval roli řeky v životě města. Železnice rozdělila město na dvě části. Na město za tratí, a před tratí. Za tratí se žije a před tratí se vyrábí. Průmyslová zóna u řeky znesnadnila běžný přístup k řece. V poslední době dochází k utlumení původní průmyslové výroby – skončila cihelna, pomalu skomírá i výroba v areálu „Šroubárny“. Z původního objemu výroby se dnes vyrábí sotva několik procent. Tyto průmyslové areály čekají na své nové funkce na své nové využití. Je jen otázkou času kdy tato změna nastane.

V současné době je přístupná řeka pro obyvatelé města pouze ve malém rozsahu vystrčeného poloostrov směrem na sever. Toto místo je přístupné dvěma podjezdy pod železnicí. Jeden z podjezdů umožňuje příjezd automobilů. Druhý z průjezdů je určen pro pěší a cyklisty. Řeka má v těchto místech bezprostřední kontakt s městem a tady je řeka jeho součástí. Zároveň se v těchto místech také nachází přívoz přes řeku „Libčice – Dol“, spojující pravý a levý břeh Vltavy. Pozemky nacházející se mezi železnicí a řekou nabízí velký potenciál pro vytvoření nového městského centra Libčic nad Vltavou a zároveň je snadno dosažitelnou rekreační, výletní ale možná i pracovní oblastí Prahy a nedaleké Řeže.

Další neopominutelnou kvalitou je morfologický profil Libčic a nádherný téměř neporušený přírodní rámeček. Svahy lemující Vltavu jsou pokryté bujnou vegetací a nabízejí příjemné výhledy na řeku.

V současné době je toto místo spíše opuštěné a neudržované. V nedávné době došlo k převodu částí těchto pozemků, které patřilo Povodí Vltavy, do vlastnictví města, které se začalo o tyto plochy starat a některé z nich sekat.

Zadáním investora bylo přiblížit život města řece – oživit Libčickou náplavku, vytvořit novou sportovně rekreační a společenskou zónu určenou pro volnočasové a společenské aktivity a celkově zkultivovat tyto volné plochy, pokusit se město více přiblížit životu na řece - **posílit roli řeky v životě města**. Řešení tohoto severního cípu, by se mohlo stát součástí širší koncepce rozvoje města. Být impulsem pro změnu v rámci nově vznikajících "**brownfields**" (bývalá „šroubárna“, cihlena, nádraží) v zóně mezi řekou a tratí. Připravit základ pro novou koncepci rozvoje města.

Zadáním investora je připravit komplexní návrh a celkovou vizi pro budoucí využití náplavky a navrhnout vhodnou etapizaci pro postupnou realizaci takto připraveného záměru.

"brownfields" - jsou pozemky a nemovitosti uvnitř urbanizovaného území, které ztratily svoji funkci a využití, jsou opuštěné či podvyužité, často mají ekologickou zátěž a zdevastované výrobní či jiné budovy. (Pojem "brownfields" je přejatý z anglického jazyka, v doslovném překladu znamená "hnědé louky").

Jak jsme již naznačili v úvodu, snahou těchto záměrů je posílit roli řeky v životě města, vytvořit nové sportovně relaxační a veřejné prostory města v bezprostřední blízkosti řeky.

Velmi důležitým faktem je i skutečnost, že se v sousedství nachází přívoz přes řeku Libčice Dol – spojující pravý a levý břeh řeky.

Dalším aspektem k řešení těchto ploch je i nově připravovaná koncepce cyklistických tras podél řeky Vltavy – Vltavské cyklostezky a velmi aktuální projekt splavnění Vltavy – jako podpůrné spojovací koridory umožňujícího bezproblémový pohyb lidí v rámci Evropy.

Vzhledem k tomu, že celý tento cíp pozemků se nachází v záplavovém území má své omezení pro své využití. Tento fakt velmi ovlivnil výslednou podobu.

V současné době, velmi aktuální projekt splavnění Vltavy, který podporují Středočeský a Jihočeský kraj. Považují ho za významný projekt podpory turistiky v rámci podpory multimodálního koridoru sever-jih. Vltava protéká nejkrásnějším územím Středních a Jižních Čech. Je zde nespočet historických, kulturních i přírodních zajímavostí. Libčice nad Vltavou bezpochyby patří k těm, které se nedají přehlédnout. Zároveň v rámci propojování Evropy vzniká řada projektů, které mají umožnit bezproblémový pohyb po Evropě všem skupinám lidí. Jedním z nich je i Modrý pás Labe – využití Labe a Vltavy pro turistiku. Sekundárně, může tento rozvoj cestování, přispět k rozvoji malého a středního podnikání.

V návaznosti na plánovanou cyklostezku a splavnění Vltavy jsme hledali vhodné a doplňkové funkce reagující na potřeby lidí využívající těchto cest.

Na pozemcích se nacházejí stávající přístupové cesty k řece tvořené betonovými panely v případě cesty, přímo navazující na podjezd pod železnici, případně zatravněvacími dlaždicemi, což je případ druhé přístupové cesty k řece. Podél železnice a areálu šroubárny vede podélná panelová cesta.

Nejsou zde vedeny žádné inženýrské sítě a v současné době jsou na pozemku jen drobné náletová vegetace. Území je dnes odvodněno sběrným kanálem.

V současné době je přístupná řeka pro obyvatelé města pouze zde v tomto malém rozsahu, vystrčeného poloostrova. Toto místo je přístupné dvěma podjezdy pod železnici. Jeden z podjezdů umožňuje příjezd automobilů. Druhý z průjezdů je určen pro pěší a cyklisty. Řeka má v těchto místech bezprostřední kontakt s městem a tady je řeka jeho součástí.

Celková řešená plocha má cca 25ha. Z východní strany je lemována železničním koridorem, který se sbíhá směrem k řece k hranici výrobního areálu „Šroubárny“. Ze západní strany řekou Vltavou. V severní části je zakončen malým zálivem s vybíhajícím ostrohem. Pozemky jsou neudržované s náletovými stromy.

V rámci oživení role řeky, v životě města, je žádoucí kultivovat její okolí a usnadnit její zpřístupnění. Důležitou roli pro úspěch záměru může mít i zapojení vodní dopravní cesty do života města. Proto navrhujeme prohloubit dno zálivu a řeky podél břehů. Následně upravit břehy zálivu tak, aby zde mohl vzniknout malý přístav pro rekreační lodě. Podél hlavního břehu s Vltavou vystavět nové přístavní molo v délce cca 250m, zakončené v jeho závěru, na špičce výběžku, novou signalizační věží – „Majákem“. Vzhledem k tomu, že je možný průjezd pod železničním koridorem, vozem s přívěsem, je žádoucí zřídit v těchto místech i řádný vjezd do vody, který by umožňoval spouštění rekreačních lodí na řeku. Zbytek řešené plochy doporučujeme celkově kultivovat a doplnit promyšleným systémem asfaltových cest – určených pro různé sportovní aktivity a zbytek ploch parkově upravit. Dle využitelnosti rozdělené na sečené a nesečené plochy. Mezi stávajícími přístupovými plochami k řece se nachází louka, která je vhodná pro pořádání společenských akcí. Při nástupu na plochu nově vymezujeme místo pro parkovací stání určené pro návštěvníky areálu. Je evidentní, že tato sportovně společenská zóna bude potřebovat určité zázemí. Vzhledem k tomu, že se jedná o záplavovou oblast navrhujeme univerzální plovoucí prostor „loftboat“ – plovoucí prostor, který by měl flexibilní využití dané aktuální potřebou.

Etapizace projektu

Na základě zadání jsme projekt připravily tak, aby byl realizovatelný i v etapách. Stavbu plánujeme rozdělit do čtyř základních etap.

V 1.etapě – plánujeme realizaci nových asfaltových cest – in-line stezky, areálu skateparku, a zrekonstruování zbývajících přístupových cest a vytvoření potřebných parkovacích ploch vše dotvořit sadové a terénní úpravy.

Odhadované náklady na 1.etapu činní 16mil.Kč.

V následující, 2.etapě – předpokládáme zrealizování základních prvků navrhovaného záměru, signalizační věže „Majáku“, vybudování přístavního mola v délce 250m, zrekonstruování hlavní přístupové cesty a vybudování přípojek inženýrských sítí.

Odhadované náklady na 2.etapu činní 11mil. Kč.

Ve 3.etapě – plánujeme prohloubení řeky v přiléhajícím zálivu a vybudování přímého vjezdu do vody pro spouštění rekreačních lodí na vodu.

Odhadované náklady na 3.etapu činní 9mil.Kč.

Signalizační věž – „Maják“

Je ústředním prvkem celého areálu, dobrým orientačním bodem, výrazným a novým symbolem města, které se si přeje ovlivňovat svou budoucnost. Vyhledávaným cílem pro turistické výlety, rodinné výlety, důležitou zastávkou i signálním bodem na vodní cestě či místem pro příjemnou odpolední procházku. Věž umístíme na nejvzdálenějším okraji břehu v závěru nově navrhovaného mola. Místo jenž je díky své výšce dobře viditelné i nástupiště městského nádraží.

Věž tvoří konstrukčně dvě části. Vnitřní tubus – ocelová konstrukce s vloženým točitým ocelovým schodištěm, po kterém lze vystoupit až nahoru věže. V závěru tubusu je zavěšeno signalizační světlo. Vnější tubus tvoří dřevěná konstrukce z lepeného modřínového dřeva o profilu cca 100 x 200 mm, která je konstrukčně propojena s vnitřním tubusem a tvoří vnější plášť věže a zároveň pomáhá stabilizovat celou konstrukci. Předpokládáme založení na mikropilotech. Konstrukce musí být navržena tak, aby odolala případnému zvýšení hladiny Vltavy.

Přístavní molo

Nové přístavní molo, celkové délky 250m a šířky 6 m v jejímž závěru je umístěná signalizační věž – „Maják“. Nové molo je důležitým prvkem ve splavnění i zpřístupnění Vltavy a zapojení vodní dopravy v životě města. Molo je navrženo tak, aby umožnila přistávání i několika větších výletních lodí. Z mola by se mohla stát nová městská promenáda, místo pro rodinné pikniky, místo pro zastávky výletních lodí. Výškově je molo umístěné nad úrovní hladiny Vltavy. Výškový rozdíl nad úrovní terénu je vyrovnáván terénními stupni v několika místech. Dřevěná konstrukce mola je navržena z modřínového dřeva – hranolů osazených na podélné dubové trámy, předpokládáme založení na pilotech nebo vrtaných ocelových vrutech či betonových patkách. Podél celé délky mola je vtyčena řada sloupů na kterých je umístěné osvětlení. Podél řeky jsou na mole umístěné vázací místa pro lodě.

Schody umožňující nástup na molo z okolní plochy budou provedeny z dubových pražců nebo z kamenných bloků.

Pro konečné řešení způsobu založení bude třeba provést podrobný inženýrsko geologický průzkum.

Prohloubení řeky

Z důvodu zpřístupnění přístavního mola, bude nutné prohloubit dno řeky na potřebnou úroveň, tak aby mohly bezpečně přistát i výletní lodě. To bude vyžadovat zaměření stávajícího dna a následné prohloubení říčního dna a úpravu břehů. Předpokládáme, že vytěžená hmota bude kontaminována a že bude nutná řízená likvidace.

Mokřad

V rámci zlepšení odvodňovacích poměrů v území, doporučujeme vyčištění stávajícího kanálu a obnovení jeho odvodňovací funkce a zvětšení vodní plochy na stávajícím odvodňovacím kanálu prohloubení odvodňovacího kanálu a snížení úrovně přilehlé plochy a vytvořením mokřadu, který jsou přirozeným prostředím celé řadě rostlin a živočichů pro život v mokřadech přizpůsobených. Tvoří přechod mezi suchozemským a vodním [ekosystémem](#).

Pod pojmem mokřad si můžeme představit stále, či jen po určité období roku, zatopené území nebo území s půdou, která je stále nasycená spodní vodou. Jedná se o území, která tvoří jakýsi přechod mezi suchozemskými a vodními ekosystémy. Tyto ekosystémy mají mnoho podob, které se vždy liší od těch ostatních. V našem případě mohou mít podobu tůň. Z dalších možností zmíním například bažiny, rašeliniště, slatiniště, lužní louky a lesy.

Mokřad zároveň plní funkci přirozené retenční nádrže, které umožňuje absorpci dešťových vod.

Příjezdové komunikace , nové asfaltové cesty, veřejná prostranství

Celý areál je přístupný dvěma podjezdy pod železnicí. Jeden podjezd blíže k městu, je určen pro pěší a cyklisty a přímo navazuje na pěší cestu směrem do města či na vlakové nádraží. Druhý vjezd, nacházející se dále od města, blíže k řece, má parametry pro průjezd osobních i nákladních automobilů. Splňuje i nároky na automobily s vlečným zařízením pro rekreační a sportovní lodě. Vzhledem k tomu navrhujeme upravit příjezdové komunikace tak, aby umožňovali příjmy příjezd k řece a spojení lodí na vodu, nově vybudovaným sjezdem umístěným v patě stávajícího zálivu. Bezprostřední přístup k řece je dnes možný po dvou přístupových komunikacích. Jednu tvoří betonové panely a druhou zatravněvaní dlaždice. V tomto případě uvažujeme se zachováním jejich polohy a počítáme s celkovou rekonstrukcí těchto cest.

Mezi těmito stávajícími přístupovými komunikacemi se nachází louka, která je vhodná pro pořádání společenských akcí. Tato plocha by měla být zatravněná a pravidelně udržovaná. Pro tuto plochu uvažujeme provedení přípojek inženýrských sítí. A to konkrétně – vodovodní přípojky, přípojky NN.

Parkovací plochy

Při nástupu na plochu vymezujeme nové místo pro cca 33 parkovacích stání určené pro návštěvníky tohoto místa.

Asfaltové cesty

Celá adaptace řešeného území počítá s vybudování systému nových asfaltových cest. Cest – vhodných pro in – line brusle, jízdu na kole či rodinné výlety. Návrh počítá se systémem okruhů, které umožňují pestrou volbu jízdní, pěší trasy. Uvažujeme o cestách širokých 3m. Asfaltové cesty jsou určeny pro jízdu na inline bruslích, kolečkových bruslích, jízdu kole, běh či jen procházky. Celková délka okruhů dosahuje cca 1,5km.

V návaznosti na projekt cyklostezky podél Vltavy by bylo žádoucí projekt cyklostezky koordinovat s tímto projektem, aby byly tyto části rozumně propojeny.

Asfaltová cesta je navržena ve skladbě:

asfaltový beton	ABS II	50 mm
recyklát		70 mm
šterkodrt'	0-63 mm	250 mm
celkem		370 mm

MLATOVÉ CESTY A ZPEVNĚNÉ PLOCHY

jsou navrženy jako sypané z přírodního kameniva směsi frakcí s vyrovnanou křivkou zrnitosti. Technologie a použitý materiál musí splňovat kritéria a certifikaci pro povrch „mechanicky zpevněné kamenivo“ (MZK) daný normou ČSN 73 6126. Požadovaná barva povrchu je okrová. Tomu je třeba přizpůsobit výběr kameniva na finální povrch.

mechanicky zpevněné kamenivo	150 mm
šterkodrt'	250 mm
celkem	400 mm

Skate park

Velikost skateparku bude 1200 m² (30 x 40m) a celá plocha bude 100% využita veškerými prvky, které jsou v současném skateboardingu aktuální a oblíbené. Vzhledem k tomu, že není k dispozici již hotová upevněná plocha, je nutné ji postavit. Veškeré plochy budou v 1 - 1,5% spádu do odtokových žlábků tak, aby se nedržela voda na plochách a přejetí neohrožovalo bezpečnost jezdců.

požadavky na zabezpečení z hlediska hluku

Jedním z důvodů výběru vhodné konstrukce překážek je kromě snadné údržby také hluk vznikající provozem ve skateparku. Při stavbě překážek budou vybírány ty materiály, které splňují předepsané hlukové normy. Výhodou je i poloha této lokality

Sadové a terénní úpravy

V rámci celkové rekultivace, počítáme s novými úpravami řešeného území. Území má charakter otevřené rovinaté pláně, která nabízí unikátní pocit bezprostředně spojeného s řekou. Vzhledem k velikosti ploch, od severu k jihu má plocha délku cca 500m, ve směru východ, západ cca 75m, uvažujeme o rozdělení ploch na plochy sekané a plochy nesekané, extenzivní trávník = kvetoucí louka, vyžadující 1-2 seče za rok.

V rámci vytvoření příjemného a chráněného prostředí před větrem je nutná výsadba nových vzrostlých stromů doplněných o keře a to především v místech kde uvažujeme s vytvořením rozmanitých ploch pro společenské a sportovní akce – travnatá hřiště pro fotbal, volejbal, badminton, místa pro petangue či rodinný piknik. Správa parku pečuje o jejich rovinnost a zavlažování. Teoreticky se nabízejí tři formy provozované v zahraničí: trvalé kamenné/cihlové boxy s železným plátem ohříváním elektrickým proudem, ovládané z loftboatu či mobilní vozíky s grilem ohříváním plynem z bomby, půjčené z půjčovny umístěné na loftboatu nebo kamenná ohniště s roštem, ohřívána dřevem a dřevěným uhlím koupeným v zázemí loftboatu. Provozovatel areálu rozhodne o formě, která je realistická pro české poměry. Tato plocha bude mít zahradní osvětlení.

Vzhledem k tomu, že se jedná o záplavové území je nutné uvažovat o stromech s výše nasazenou korunou, 3m a výše. Po jednání s Povodím Vltavy je jako vhodná dřevina použitelný dub letní *Quercus robur* sázený soliterně nebo do skupin.

Navržená zeleň bude specifikována v dalším stupni projektové dokumentace. Přesné umístění stromů proběhne na základě vytýčení inženýrských sítí a sítě asphaltových cest. V stíněných pozicích bude po dohodě se správcem zařízení aplikována fólie

proti prorůstání kořenů. Stávající stromy budou prořezány a ošetřeny případně pokáceny. Keřové plochy budou odstraněny.

Inženýrské sítě

Pro potřeby areálu uvažujeme se zavedením základních inženýrských sítí. Zavedením vodovodního řádu a přivedení kabelového vedení NN. Uvažujeme o vybudování základního veřejného osvětlení.

Vodovodní přípojka PE 1 bude provedena ze stávající vodovodní sítě za tratí a bude vedena podél příjezdové komunikace Napojovací místo je u silnice za mostem. Zde je také navržena vodoměrná šachta.

Elektrické vedení - kabel VN podzemní prochází v dostatečné vzdálenosti od objektu. Objekt zázemí areálu a přístav bude disponovat vlastní přípojkou CYKY s elektroměrnou skříní s HDO. Plocha pro společenské akce bude napojena přes přípojku a sloupek elektroměrné skříně.

Areál bude osvětlen. Předpokládáme osvětlení přístavního mola včetně signalizační věže – „Majáku“ a vybraných asfaltových tras.

Projekt přípojek bude vypracován v dalším stupni PD.

Mobiliář

Atypické lavičky budou tvořeny masivními dřevěnými hranoly osazenými na ocelové konstrukci. Osazení bude řešeno s asymetrickým přesahem.

V Praze, leden 2009

Vypracoval: Ing.arch.Patrik Hoffman