



ČASOPIS SPOLEČNOSTI METROPROJEKT Praha a.s.

METROPROJEKT INFORMUJE

NEPRODEJNÝ VÝTISK, 7. ROČNÍK

03/2014

TÉMA

VAZBA MULTIFUNKČNÍHO OBJEKTU QUADRIO NA STANICI METRA NÁRODNÍ TŘÍDA



SERIÁL

**HISTORIE MHD
V PRAZE – 11. DÍL**

AKTUÁLNĚ

**REKONSTRUKCE TRAMVAJOVÉ TRATI
LAZARSKÁ–VODIČKOVA–JINDŘIŠSKÁ**

PŘIPRAVUJEME

**STANICE METRA
NÁDRAŽÍ VELESLAVÍN**



Vážené kolegyně a kolegové,
vážení přátelé společnosti
METROPROJEKT!

Letošní léto nám přineslo řadu krásných slunečných dní a pevně věřím, že i dni plných odpočinku a prožitků s rodinou či přáteli. A co se v uplynulém období naší společnosti podařilo a co nás do konce roku ještě čeká?

Pražané a návštěvníci Prahy nemohli nezaznamenat omezení v dopravě jako důsledek rekonstrukce tramvajové tratě Lazarská–Jindřišská, která probíhala podle projektové dokumentace naší společnosti. Jaké změny zrekonstruovaná trať přinese cestujícím, představíme uvnitř čísla. Rukopis našich projektantů je nepřehlédnutelný částečně také v projektu zástavby proluky za obchodním domem MY, a hlavně v rekonstrukci stanice metra Národní třída. Jak se zrekonstruovala vlastní stanice metra a její propojení s multifunkčním objektem Quadrio, nám přiblíží Dana Hrdinová.

Bezespору mezi naše významné projekty patří prodloužení trasy metra V. A, tentokrát představíme stanici metra Nádraží Veleslavin. Na své si opět přijdou čtenáři gourmet okénka, chybět nebude ani sonda do historie pražské dopravy.

Přeji nám všem hodně sil a inspirace do závěrečného finišu v plnění zakázek a těším se na další setkání nad stránkami našeho časopisu.

JIŘÍ POKORNÝ



Obsah

Seriál

02 Historie MHD v Praze – 11. díl
Aktuálně

04 Rekonstrukce tramvajové trati
Lazarská–Vodičkova–Jindřišská
Téma

06 Vazba multifunkčního
objektu Quadrio na stanici
metra Národní třída

Připravujeme

10 Stanice metra Nádraží Veleslavin
Gourmet okénko

11 OBLACA restaurant
Ze života společnosti

12 Vítání léta v Grébovce

10 **Připravujeme**
Stanice metra Nádraží
Veleslavin



06 **Téma**
Vazba multifunkčního objektu
Quadrio na stanici metra
Národní třída

Kapitolky z historie městské hromadné dopravy v Praze (11. díl):

Provozní zázemí v době vzniku základní sítě MHD

K úplnosti podniku provozujícího městskou hromadnou dopravu patří jeho provozní zázemí, tedy zejména vozovny a dílny pro údržbu a opravy.

Prakticky s každou novou tratí vystavěnou v pražské aglomeraci koncem 19. století vznikla i vlastní vozovna. Elektrické podniky královského hlavního města Prahy v prvním desetiletí od svého vzniku převzaly do svého majetku i tyto vozovny.

První tramvaje vlastněné Elektrickými podniky v roce 1897 našly přístřeší ve vinohradské vozovně, převzaté od města Královské Vinohrady.

Po dostavbě dalších dvou lodí měla kapacitu 70 vozů a plnila i funkci prvních dílen včetně dílen pro vrchní vedení.

S odkupem koňky získaly EP i pět objektů vozoven a stájí. Ta nejstarší v Karlíně byla zmíněna ve 2. kapitole, další byly na Smíchově, na Žižkově, na Zvoňarce a v Královské oboře. Vozovna Karlín (nyní prodejna Mercedes-Benz) byla na provoz tramva-

ji přestavěna v roce 1900 s kapacitou 25 vozů. Smíchovská dřevěná vozovna Na Valentince, která sloužila tramvajím od roku 1905 (definitivní ukončení provozu koňky), byla přestavěna roku 1914 na zděnou (pro 45 vozů) a byla v provozu do roku 1972. Dnes je zde autoservis SPŠ dopravní. Žižkovská vozovna (zhruba v prostoru křižení Chelčického a Lupáčovy) byla zrušena hned v roce 1901. Vozovna na Zvonarce (v Šafaříkově ulici) byla zrušena ve stejném období. Obě nebyly pro provoz elektrické dráhy vhodné. Kapacita vozovny Královská obora byla rozšířena na 12 vozů, koleje byly vybaveny revizními kanály. Stavba sloužila do roku 1936, v současnosti je z části objektu restaurace.

Košická vozovna pro 45 vozů sloužila tramvajím v letech 1902–1937 až do otevření vozovny v Motole. S libeňsko-vysočanskou dráhou převzaly Elektrické podniky v roce 1907 vozovnu Libeň. Po zásadním rozšíření 1910 (z 24 na 62 vozů) byly odsud vypravovány vozy až do roku 1951, kdy karlínskou vozovnu nahradila vozovna Hloubětín.

Důležitým zázemím pro Elektrické podniky byla holešovická Centrála. V le-



◀ Vozovna Královská obora, vlevo kryté nástupiště

tech 1898–1900 vznikla na pozemku za Výstavištěm nejdříve parní elektrárna, oficiálně zvaná Ústřední elektrická stanice královského hlavního města Prahy, která byla výrobnou energie především pro síť elektrické dráhy, ale i pro venkovní osvětlení a pro soukromé odběratele. Součástí stavby byla administrativní budova EP.

V krátkém čase, roku 1900, byla vystavěna na pozemku Centrály také trojlodní vozovna pro 70 vozů a i první

Ústřední dílny Elektrických drah. Vozovna byla nahrazena v roce 1939 vozovnou Kobylisy. Dílny měly dvě montážní koleje, kolej s lakovnou a sušárnou, truhlárnu, kovárnu a zámečnickou dílnu. Zavážení vozů k opravám bylo řešeno posuvnou. Kapacita dílen nebyla brzy plně dostačující a v roce 1914 byly dílny přemístěny do objektu Rustonky za karlínskou Invalidovnou.

ZBYNĚK PĚNKA ■



◀ Vozovna Karlín



◀ Vozovna Smíchov, Na Valentince



◀ Centrála Holešovice – elektrárna a administrativní budova (Archiv DPP)



◀ Vozovna Centrála



◀ Budova Ústředních dílen, Centrála

Rekonstrukce tramvajové trati Lazarská–Vodičkova–Jindřišská

Po dva měsíce se Pražané a návštěvníci Prahy potýkali s výlukou na významné tramvajové trati v samém centru města. K obnovení provozu došlo v sobotu 28. 6. 2014 v půl jedné v noci, kdy první souprava s cestujícími projela na opraveném úseku mezi Senovážným náměstím a Lazarskou.

Dva měsíce Dopravní podnik hl. m. Prahy a TSK hl. m. Prahy zajišťovaly v této lokalitě kompletní výměnu tramvajové konstrukce a výstavbu bezbariérových zastávek Lazarská a Vodičkova. Dokončení rekonstrukce bylo také podmíněno otevřením opravené stanice metra Národní třída. Stavební úpravou zastávky Lazarská došlo k odstranění bariér v přestupní vazbě mezi tramvají a metrem (výťah). Dalším časovým limitem pro dokončení stavby bylo následné zahájení oprav na Karlově náměstí.

Ačkoli vlastní realizace rekonstrukce tramvajové trati Lazarská–Vodičkova–Jindřišská proběhla v mimořádně krátkém termínu a bezproblémově, totéž nelze říci o inženýrské přípravě a vypracování projektové dokumentace. Obstaravatelem akce byl pověřen Inženýring, a.s., průzkumné a projektové práce zajišťovalo sdružení METROPROJEKT Praha a.s. a SUDOP Praha a.s. Práce na projektové dokumentaci byly zahájeny vstupním výrobním výborem již 18. 1. 2011. Problémy spočívaly především v neustále se měnícím rozsahu stavebních úprav v závislosti na možnostech financování z prostředků investora TSK hl. m. Prahy a požadavcích MČ Praha 1. K této problematice se podrobně vyjádřil technický ředitel DPP ve zprávě, která byla předložena do rady HMP.

Projektant zpracoval na žádost MČ Praha 1 studii kompletního řešení parteru ulice Jindřišská a řadu variantních řešení bezbariérových zastávek Lazarská a Vodičkova, které zůstaly pouze v návrhu. Výhledově byla prověřena i možnost umístit na Václavské náměstí kolejový trojúhelník ve směru od Muzea s odbočením do Vodičkovy a Jindřišské ulice. Vzhledem k tomu, že stropní deska podchodu a vestibulu stanice metra je pouze cca 0,6 m pod stávajícím

krytem dotčeného území, je umístění tramvajové konstrukce a zejména výhybkových skříní včetně odvodňovačů velmi problematické. Proto byl přejezd přes Václavské náměstí opraven opětně z velkoplošných panelů.

V říjnu 2012 došlo k přerušení prací na akci RTT Lazarská–Vodičkova–Jindřišská z důvodu nesouhlasného stanoviska odboru dopravy MČ Praha 1. Průlomový okamžik nastal na základě usnesení Rady hlavního města Prahy ze dne 14. 5. 2013, kde se požaduje vyčlenit finanční prostředky na zřízení bezbariérových zastávek a obnovit přípravu akce s realizací v termínu ve 2. čtvrtletí 2014. Sdružení METROPROJEKT Praha a.s. a SUDOP Praha a.s. opětně rozbíhá projekční činnost

► **Nový zastávkový mys ve Vodičkově ulici**

► **Směrová a výšková rektifikace kolejnic (systém W-Tram) před betonáží desky v Jindřišské ulici**





◀ Konstrukční vrstvy před pokládkou asfaltového krytu v Lazarské ulici

s tím, že pro urychlení schvalovacího řízení se předává nejprve úsek Jindřišské ul. vč. přejezdu Václavského náměstí a následně dokumentace rozdělená pro dva investory DP hl. m. Prahy – TT úsek Lazarská–Vodičkova a pro TSK hl. m. Prahy – chodníkové a bezbariérové úpravy v okolí zastávek vč. odvodnění ploch.

Důvodem pro rekonstrukci tramvajové trati Lazarská–Vodičkova–Jindřišská byla nutnost výměny dožité konstrukce z velkoplošných panelů (korozní žlabů), zlepšení průjezdu tramvajových vozidel v obloucích pomocí vložených přechodnic a především vytvoření bezbariérových zastávek Lazarská a Vodičkova. Území dotčené rekonstrukcí se nachází v historickém jádru Prahy, v Pražské památkové rezervaci (PPR), a proto veškeré úpravy bylo nutné konzultovat s pracovníky NPÚ. Značné množství stávajících inženýrských sítí a povrchových znaků komplikovalo výškové a situační řešení trasy.

V úseku opravované trati Václavské náměstí–Jindřišská v délce 541 m jsou převážně zachovány původní prostorové parametry trasy. Také zastávka u Jindřišské věže nedoznala změny. Znatelný rozdíl je v povrchové úpravě tramvajového tělesa, kterou tvoří asfaltový kryt jako součást nové konstrukce přímého upevnění kolejnic NT1 na betonové desce. Současně došlo k výměně korozí poškozených stožárů trakčního vedení včetně čtyř nakloněných kombinovaných stožárů na Václavském náměstí, stojících na stropní desce podchodu metra. Zde bylo nutné po odkrytí nadloží navrhnout „na míru“ velkoplošné armované základy (roznášecí desky) a zajistit nepoškození stropní izolace. Dále byly vyměněny dráhové kabely,

přemístěna zpětná dělicí skříň v Růžové ulici a obnoveno trakční vedení.

Druhý úsek Lazarská–Vodičkova v délce 368 m, který projektoval SUDOP Praha a.s., se potýkal především s koncepčním řešením bezbariérových zastávek z důvodů výše uvedených. V Lazarské ulici, kde je významný přestupní uzel nočních tramvajových linek, byl např. požadavek provozovatele na vytvoření co nejdělsí nástupní hrany. Před vyskladněním projednané dokumentace bylo nutno toto řešení korigovat a dle rozhodnutí OD MHMP zkrátit tramvajovou zastávku Lazarská ve směru k ulici Spálená na tři vozy a tím umožnit bezpečný vjezd do ulice Magdaleny Rettigové. Zastávka Vodičkova ve směru do centra doznala řady variant, přičemž její konečná podoba byla vytvořena až v průběhu realizace.

Tramvajová konstrukce je v celém rozsahu stavby (mimo Václavské náměstí) kompletně vyměněna až do pod-

loží, doplněna o travivody a odvodňovače s napojením do bahníků. Na řadě míst bylo nutné sanovat neúnosné podloží. Na podkladový beton byly položeny pryžové rohože za účelem snížení hluku a vibrací na okolní zástavbu. Výstavba probíhala za úplné vyluky tramvajového provozu, nicméně bylo nutné zabezpečit průjezdy a přejezdy pro staveništní i veřejnou dopravu a zajistit zásobování v této prostorově stísněné a exponované lokalitě. Proto bylo nutné rozčlenit postup výstavby do jednotlivých fází a k tomu vytvořit dopravně-inženýrské opatření tak, aby dopad stavebních prací na okolí byl zmírněn.

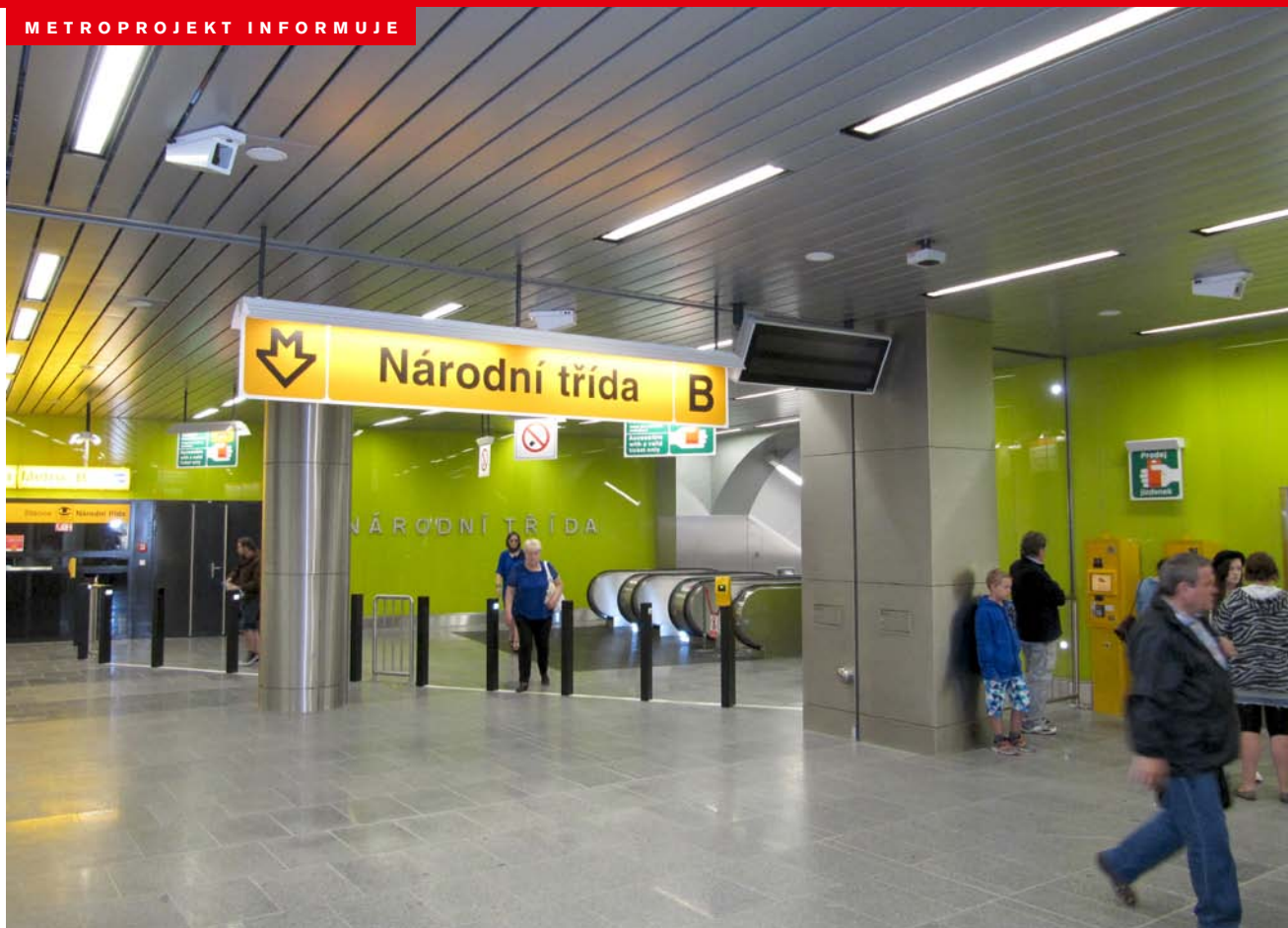
Závěrem lze konstatovat, že zprovozněný úsek Lazarská–Vodičkova–Jindřišská splnil i přes počáteční problémy s přípravou akce všechny technické a provozní požadavky, které ocenil nejen provozovatel a správce trati DP hl. m. Prahy, ale především cestující veřejnost.

JOSEF PITÍN ■

▲ Pokládka úložného betonu na upravenou pláň v Jindřišské ulici



◀ Bezbariérový přístup v ulici Magdaleny Rettigové od výtahů ze stanice metra Národní na tramvajovou zastávku Lazarská



► Vestibul
stanice
Národní třída

Vazba multifunkčního objektu Quadrio na stanici metra Národní třída

Po povodních v roce 2002 byla provedena oprava stanice metra Národní třída pouze v nejnútnejším rozsahu pro zajištění bezpečného provozu. Následně se rozběhla projektová příprava na zástavbu proluky za obchodním domem Máj mezi ulicemi Spálená, Purkyňova a Vladislavova. Začala se připravovat projektová dokumentace multifunkčního centra s původním názvem Copa Centrum Národní, později Quadrio, ale vlastní realizace projektu se postupně posunovala v čase.

Vestibul a stanice metra Národní třída jsou součástí trasy I. B pražského metra a nacházejí se v centrální části města na Praze 1. Stanice je v provozu od roku 1985. Je vybudovaná jako ražená, trojlodní piliřová se zkrácenou střední lodí a ostrovním nástupištěm s osovou vzdáleností kolejí 21 m a délkou nástupiště 100 m. Nástupiště se nachází v hloubce 39,5 m pod ulicí Magdaleny Rettigové a pod blokem budov mezi ulicemi Vladislavovou

a Spálenou. Původní vestibul byl situován v úrovni terénu na volném prostranství, které vzniklo v rámci výstavby metra po demolici původního bloku deseti domů, které se nacházely mezi ulicemi Spálená, Purkyňova a Vladislavova. Již tenkrát se v tomto místě uvažovalo o brzké zástavbě.

Realizace centra Quadrio, situovaného do proluky za obchodním domem My, měla dopad i do konstrukcí metra. Původní povrchový vestibul a jeho tři

podzemní podlaží byly zbourány. Došlo ke zkrácení stávajícího eskalátorového tunelu do stanice o cca 10 m a napojení na nový vestibul ve 2. PP Quadria, dále pak k přesunu hlavního vzduchotechnického výdechu metra a nově byla vybudována šachta pro uložení optických kabelů vedených do metra. Provedení záměru vyžadovalo dočasné uzavření stanice metra pro cestující. Vzhledem k exponovanému umístění v centrální části města musel být zásah do funkce stanice časově minimalizován. Z toho vyplynula i myšlenka na koordinaci dvou staveb – developerského projektu dnes nazvaného Quadrio a důkladné rekonstrukce stanice metra Národní třída i s vybudováním druhého, bezbariérového přístupu do stanice výtahy. Bezbariérový vstup se nyní nachází v ulici Magdaleny Rettigové.



Hlavní vstup do stanice a vestibul metra

Hlavní vstup je zakomponován do stavby multifunkčního centra Quadrio, které má osm nadzemních a čtyři podzemní podlaží. Vstup je nově situován z rohu ulic Spálené a Purkyňovy. Trojici eskalátorů o zdvihu 9,7 m se veřejnost dostane z uliční úrovně do 2. podzemního podlaží, kde se nachází veřejná část metra s vestibulem, podchodem a navazujícím eskalátorem na nástupiště. Vestibul a podchod metra jsou

v této úrovni propojeny s obchodní a kancelářskou částí budovy Quadrio. Cestující, kteří přicházejí od Jungmannovy a Vladislavovy ulice, se tak mohou v době provozu dostat do vestibulu metra i přes prostory Quadria, kde jsou instalovány výtahy a další eskalátory. Služební vstup do metra s nákladním výtahem a pevným schodištěm je situován z ulice Purkyňovy.

Dispoziční uspořádání prostor metra v komplexu Quadrio zahrnuje jak veřejné prostory pro cestující, tak nezbytné

technologické a provozní prostory pro funkce stanice metra. Prostory metra jsou situovány od 1. nadzemního podlaží, kde se nacházejí vstupy, jak veřejný, tak služební, až do 4. podzemního podlaží, kde je umístěno zázemí metra. Prostory metra jsou od ostatní části budovy Quadria odděleny samostatnou železobetonovou konstrukcí, čímž je prostor stavebně, požárně i elektricky oddělen. Z důvodu elektrického oddělení konstrukcí staveb je mezi konstrukce vložena fóliová izolace z PVC tak, aby nedocházelo k pronikání bludných proudů, které mohou být indukované stejnosměrnou napájecí soustavou metra. Ve 2. PP jsou prostory metra od obchodních prostor Quadria odděleny prosklenou stěnou, ve které jsou osazeny karuselové dveře. Pro uzavření prostor metra slouží mřížové uzávěry instalované u vstupu v 1. NP a ve vestibulu a podchodu metra ve 2. PP.

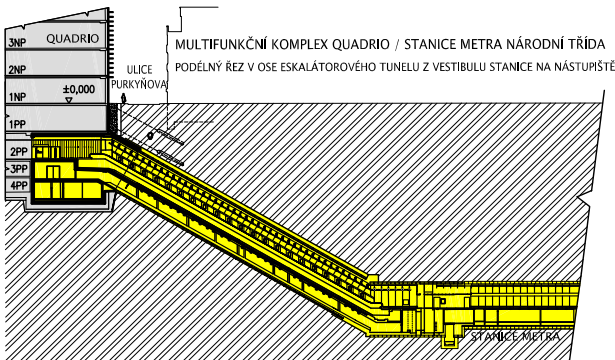
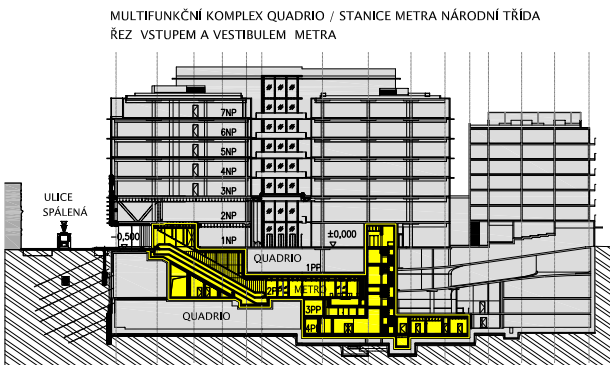
Zásadně se mění původní pojetí vestibulu v duchu nové koncepce multifunkční budovy. Architektura prostoru veřejné části vestibulu je tvořena kombinací skla, nerezového broušeného plechu a kamene. Skleněný obklad je členěn vertikálně, pásy šířky 400 mm. Sklo je navrženo bezpečnostní, vrstvené, v odstínu žluté barvy. Od podla-

◀ Vstup do stanice z ulice Spálené

▼ Napojení eskalátorového tunelu z nástupiště na vestibul stanice

◀◀ Řez vstupem, vestibulem a provozními místnostmi metra

◀◀ Podélný řez v ose eskalátorového tunelu





► Přístup do vestibulu stanice – eskalátory ze Spálené ulice

hy obklad dělí sokl z nerezí. Nerezový broušený plech je použit také na obkladech sloupů. Podhledy ve veřejné části jsou navrženy lamelové se skladebným rozměrem lamel 200 mm. Barva podhledu je šedostříbrná. Dlažba je v tomto prostoru navržena vzhledem k jeho významu a provoznímu zatížení kamenná žulová.

Propojení vestibulu s nástupištěm

Z vestibulu do nově zrekonstruované stanice na úroveň nástupiště se ces-

tující dostanou zkráceným eskalátorovým tunelem. Zde je instalována trojice eskalátorů se zdvihem 27,4 m.

Propojení vestibulu s nástupištěm architektonickým pojetím navazuje na vestibul. Vrchol klenby nad eskalátory zůstal dle původního řešení. Jsou zde použity smaltované plechy barvy bílé, na bocích eskalátorového tunelu dochází ke změně, balustráda eskalátorů je lemována pásem obkladu z nerezového broušeného plechu, ve kterém jsou instalovány reklamní LCD panely. Jedná se o pilotní projekt reklamní

agentury, který by se mohl následně opakovat i v některých dalších stanicích pražského metra.

Rekonstrukce veřejné části stanice

Ve veřejné části stanice byly při rekonstrukci demontovány původní skleněné obklady a podhledy ze smaltovaných plechů. Nad podhledy byl demontován systém zachytávání a odvodu průsakové vody (tzv. zonty). Po odhalení nosné konstrukce (tybinek) byly sanovány stávající průsaky. Následně byly na-

► Nástupiště stanice – střední loď



►► Nástupiště stanice – krajní loď

►► Nástupiště stanice, průhled střední – krajní loď





Rekonstrukce stanice metra B Národní třída, která patří mezi nejvýznamnější dopravní uzly v metropoli, byla zahájena 10. července 2012 a souvisela s výstavbou nového obchodního centra budovaného nad prostory stanice. „Stanice metra Národní třída dostala během rekonstrukce zcela nový kabát. Byla modernizována nejen po vizuální stránce, ale výrazně se také zefektivnila její funkčnost a údržba. Veškeré práce probíhaly podle plánovaného harmonogramu i rozpočtu a těší nás, že cestující mohou opět Národní třídu využít ještě před začátkem letních prázdnin,“ uvedl u příležitosti slavnostního otevření **generální ředitel DPP Jaroslav Ďuriš**.

montovány nové nerezové zonty, které slouží k odvádění případných průsaků do prostor pod nástupištěm, a provedeny nové obklady. Nově jsou obklady v přístupové chodbě, na nástupišti, v kolejisti i kolem pilířů navrženy ze smaltovaných plechů. Šířka obkladu má vazbu na osovou vzdálenost zontů 1250mm a jednotlivé segmenty jsou skruženy do oblouku. Vrchol klenby je v barvě bílé, oblé stěny do výšky 2,5m jsou řešeny v barevném tónu. Obklady jsou lemovány svodidly z nerezového plechu. Na hranách pilířů je také uplatněn nerez. Hrany jsou chráněny a lemovány nerezovými skruženými úhelníky. Obložení stěny za kolejistěm je výškově vyskládkáno ze tří obkladových panelů. Na středovém panelu je umístěn název stanice a i tento je v horizontálním směru zvýrazněn nerezovou lištou. V rámci rekonstrukce byl také ve střední lodi zrekonstruován po obou stranách sdružený nosič, v levém a pravém staničním tunelu hrana nástupiště a osvětlení nad hranou nástupiště.



Větrání metra

V rámci výstavby multifunkčního centra došlo také k přeložení stávající VZT šachty hlavního větrání metra. Byla ubourána jeho nadzemní část, podzemní železobetonová část a část šachty, kterou tvoří litinové prstence – tybinky. Nově byla v hloubce cca 25m pod terénem a základovou deskou Quadria vybudována v délce cca 80m propojovací železobetonová přístupová štola světlosti 4,4 × 5,4m a nová obdélníková šachta, která v úrovni terénu vyústuje do tří kruhových kiosků.

Nadzemní část větracího objektu je umístěna na nově vzniklém náměstíčku mezi novostavbou Quadria a sousedními objekty podél ulice Charvátovy a Vladislavovy, zhruba v těžišti tohoto prostranství. Jeho poloha vyplý-

nula z technických a požárněbezpečnostních předpisů na odstupy tohoto objektu od okolí. Rozdělením požadovaného objemu hmoty výdechu na tři objekty se zlepšuje pěší i optická propustnost náměstí. Nadzemní část je tvořena železobetonovou monolitickou konstrukcí válců s nasávacím vrchlíkem z předepnuté nerezové sítě. Vlastní opláštění výdechů je z nerezového plechu. Tento návrh pracuje s motivem maximálního odhmotnění tubusů výdechů pomocí válcových zrcadlových ploch, které dokonale odrážejí okolí. Objekt také slouží jako požární zásahová cesta pro přístup z úrovně terénu do podzemních prostor metra a je opatřen systémem provozních a požárních žebříků.

DANA HRDINOVÁ ■



◀ Slavnostní znovuotevření stanice v červnu 2014

◀ Nový vestibul stanice metra

◀ Stanice Národní třída v novém, již zase v plném provozu 06/2014



Stanice metra Nádraží Veleslavín

Stanice metra Veleslavín kromě funkce bezprostřední obsluhy území pro rezidenty sídliště Červený Vrch plní i funkci přestupního uzlu mezi železniční dopravou, příměstskými autobusy a integrovanou dopravou MHD (tram a bus).

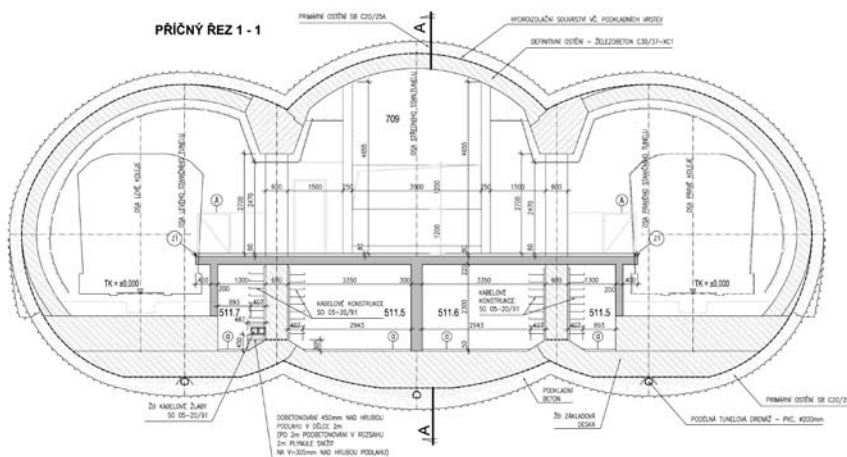
Nástupiště stanice se nachází v hloubce cca 23 m pod křížením ulic Evropská a Veleslavinská. Jižně od výstupů ze stanice metra je železniční zastávka Praha-Veleslavín, západním směrem se nachází vodní nádrž Džbán, která bezprostředně navazuje na přírodní rezervaci údolí Divoká Šárka.

Návrh předpokládá budoucí modernizaci železniční zastávky Veleslavín a další rozvoj železnice směrem na Letiště Václava Havla Praha, což umožní pohodlnou kolejovou dopravu, která je standardem mnoha zemí v Evropě. Pro tento záměr jsou ve stanici navrženy části stěn, které se při modernizaci odstraní, a vestibul s podchodem plynule naváží na přestup na železnici.

Jižně od Evropské ulice navazuje na výstup z podchodu autobusový terminál s příměstskými linkami, které by měly ulehčit vytiženému Vítěznému náměstí. Ponechány zůstanou stávající zastávky MHD pro autobusy a tramvaje, které projdou modernizací.

Vystupující stavební objekty na terénu jsou navrženy jako minimalizované objekty. Svým ztvárněním zcela odpovídají své funkci a mají zapadat do daného území. Jejich pojícím prvkem je jednotně barevná ocelová konstrukce a prosklený obvodový plášť s přirozenou reflexí. Jde o přízemní objekty s jednoduchou geometrickou hmotou. Návrh je navíc v souladu s nově vydaným Manuálem tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy, vydaným v červnu 2014.

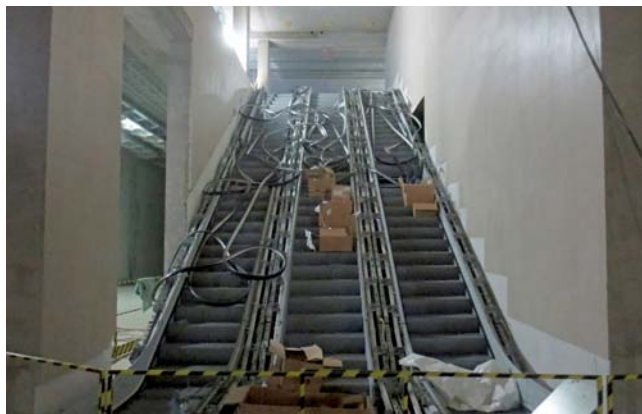
Výstupy na terén pomocí pevného schodiště jsou navrženy jako otevřené, pouze s parapetními zídkami. Nezápadné stavební řešení je proto vykompenzováno barevností použitého keramického obkladu, který je laděn do cihlově červené barvy stejně jako hliníkový obklad v kolejišti na nástupištích.



▲ Povrch v okolí stanice Nádraží Veleslavín před dokončením. Vpravo je výťah pro bezbariérový přístup

► Interiér nástupiště před montáží obkladů

► Příčný řez nástupištěm



ti. Navíc byl zvolen materiál odolný vůči graffiti a ulpívání nečistot na povrchu, a to bez přídavných antigraffiti nátěrů. Pro větší odolnost a trvanlivost navrženého obkladu je na horní hraně parapetní zídky navržena žulová kamenná deska s přesahem a okapničkou.

Ve vestibulu stanice je místnost dozorcího navržena v oblouku a je zde použito strukturální zasklení bez přítláčných lišt, výška prosklené stěny je 4,5m. Vestibul společně s touto stěnou designově doplňuje lepený skleněný obklad se vzorem plasticky vy-

stupujících křížků se zrcadlovým efektem. Tento obklad je nalepený na stěně nad eskalátory a lemuje tak dráhu cestujících směřujících na nástupiště.

Svou konstrukcí a způsobem ražení je Nádraží Veveřavín jedinečnou stanicí, trojlodní profil nástupiště dodává stanici robustní dojem, ten podporují betonové sloupy pod masivními podélnými průvlaky. Tento dojem podporuje i žulová dlažba formátu 60 × 60 cm, jde o kombinaci české a italské žuly, Kozárovické a Bianco Sardo. Klenby na nástupišti jsou obloženy podhle-

dem z hliníkových lamel v barevných kombinacích, na stropní část jsou používány lamely s dual tone barevností, které mění barvu podle světelných podmínek a úhlu pohledu. Sloupy jsou obloženy nerezovým obkladem. Veškerý obklad stěn ve veřejných částech je navržen z italské tenkostěnné keramiky tloušťky 3,5 mm s výztužnou sklenou sítkou ve formátu 50 × 100 cm, obklad má vertikální reliéf a přirozenou hrbolatost připomínající kámen. Vhodně se tak doplňuje s navrženou dlažbou.

LUKÁŠ JEDLIČKA ■

◀◀ **Eskalátory z úrovně vestibulu do úrovně podchodu**

▲ **Montáž obkladů ve stanici**

OBLACA restaurant v Žižkovské věži

Unikátní restaurační komplex OBLACA ve zrekonstruované Žižkovské věži láká své hosty nejen na skvělý gastronomický zážitek, ale i na jedinečný výhled na stověžatou Prahu z výšky 66 metrů.

nejlepších vín a českého piva. Druhou kabinou je Café s pohodlnými boxy lákajícími k posezení třeba nad lahodným domácím dortem při pohledu na metropoli s dominantou Pražského hradu. Celý koncept doplňuje Bar OBLACA, který krátce po svém otevření získal bar

cenu v Czech bar Awards 2012 v kategorii Nejlepší design Bar. V barové nabídce je kromě evergreenů i vlastní výroba, především drinky s kouřovými efekty. Podává se asijská kuchyně.

Přejeme nebeské zážitky, blažený úsměv na tváři a dobrou chuť. ■

Již samotný vstup do recepcce TOWER PARK PRAHA naznačuje, že vás čeká něco výjimečného. Luxusní prostředí, welcome drink a pak už jen výlet do oblak. Patro restaurace OBLACA tvoří tři kabiny, jejichž moderní design nikterak neruší jedinečný výhled, a tak se stačí jen usadit a nechat chuťové pohárky vybírat z propracovaného sezonního menu hlavní restaurace. V nabídce jsou mezinárodní pokrm, ale také regionální kuchyně okořeněná kreativním dotykem moderní doby. V menu najdete i speciální nabídku, která se každý týden mění, a tak se častějšímu hostu neokouká, naopak se můžete těšit, čím vás šéfkuchař překvapí příště. K čerstvým pokrmům neodmyslitelně patří výběr těch



OBLACA RESTAURANT TOWER PARK PRAHA – Žižkovská věž Mahlerovy sady 1 130 00 Praha 3

[připravujeme]

[gourmet okénko]



Vítání léta v Grébovce

Tradiční oslava vítání léta se v Metroprojektu tento rok konala 17. 6. 2014 poprvé mimo prostory firmy, a to v krásném prostředí zrekonstruovaného pavilonu Grébovka v Havlíčkových sadech. Historickou budovu z 19. století, která byla postavena podle návrhu Josefa Schulze, dala zrekonstruovat městská část Praha 2. Objekt byl zpřístupněn 19. září 2009 a původně sloužil jako zahradní herna se střílnicí, kuželnou, šachovými stoly a dalšími atrakcemi, po rekonstrukci se změnil v zahradní kavárnu.

Počasí bylo opravdu letní, proto jsme mohli strávit pěkný letní večer ve stylovém prostředí a užít si příjemnou a klidnou atmosféru se sklenkou dobrého moku nad talířem grilovaných specialit. K poslechu a tanci hrála kapela Bingo Band. ■



METROPROJEKT INFORMUJE

- firemní časopis
- redakční rada: Ing. Jiří Pokorný, Ing. Vladimír Seidl, Ing. Zbyněk Pěnka, Ing. David Krása, Ing. Václav Valeš
- Vydává METROPROJEKT Praha a.s., I. P. Pavlova 2, 120 00 Praha 2
- IČO: 45271895 • ev. č. MK ČR E 18232
- redakce@metroprojekt.cz

JUBILEA V uplynulých měsících oslavili svá životní jubilea **Stanislav Šrytr, Hana Štroblová, Karel Valenta, Jaroslav Tuček, Olga Autratová, Ivana Gottwaldová, Jiří Mára, David Benda, Kamil Čáp, Petr Zdeněk, Jindřich Princ, Petr Hofman a Martin Krátký.** Všem jubilantům gratulujeme, přejeme pevné zdraví a hodně pracovních i osobních úspěchů. ■