



ČASOPIS SPOLEČNOSTI METROPROJEKT Praha a.s.

METROPROJEKT INFORMUJE

NEPRODEJNÝ VÝTISK, 10. ROČNÍK

02/2017

TEMA

MODERNIZACE TRATI PRAHA-BUBNY – PRAHA-VÝSTAVIŠTĚ

ROZHOVOR

S INVESTIČNÍM ŘEDITELEM
DOPRAVNÍHO PODNIKU HLAVNÍHO
MĚSTA PRAHY JANEM BLECHOU

PŘIPRAVUJEME

REVITALIZACE NÁRODNÍ KNIHOVNY
KLEMENTINUM – TŘETÍ ETAPA



Vážené kolegyně a kolegové,
vážení přátelé společnosti
METROPROJEKT!

Druhé vydání časopisu symbolicky uzavírá 1. pololetí letošního roku. Jaký byl tento půlrok z pohledu společnosti METROPROJEKT?

Navzdory vládním slibům investice do dopravní infrastruktury stále stagnují, do novely Stavebního zákona neprošel žádný z pozměňovacích návrhů na zrychlení schvalovacích procesů. Nejen rozvoji výstavby liniových staveb brání vlekloucí se majetkoprávní řízení s vlastníky pozemků, pocituje se i v přípravě dokumentace pro výstavbu metra I.D. Blýská se na lepší časy? Zeptali jsme se investičního ředitele DPP Jana Blechy.

S Romanem Voráčem nahlédneme do přípravy 3. etapy revitalizace Klementina, po čase se vracíme k tématu modernizace železniční trati Praha–Kladno, dnes představíme úsek Praha–Bubny – Praha–Výstaviště.

Zajímá vás nové sídlo naší společnosti? Společně nahlédneme nejen do prováděcí dokumentace budovy AOB.

Autorům příspěvků děkuji a vám všem přeji slunné léto plné zážitků a odpočinku.

Hezké čtení!

JIŘÍ POKORNÝ

Obsah

- Aktuálně**
- 02** Budova AOB – budoucí nové sídlo společnosti
- Připravujeme**
- 04** Revitalizace Národní knihovny Klementinum – třetí etapa
- Téma**
- 06** Modernizace železniční trati Praha–Bubny – Praha–Výstaviště
- Představujeme**
- 09** Studie napojení tramvajové trati do Bohnic v lokalitě stanice metra Kobylisy
- Rozhovor**
- 10** s investičním ředitelem Dopravního podniku hlavního města Prahy Janem Blechou
- Gourmet okénko**
- 12** Dvůr Perlová voda – malý zážrak na úpatí Českého středohoří

Budova AOB – budoucí nové sídlo společnosti

Vzhledem k postupnému stárnutí objektu na náměstí I. P. Pavlova, stávajícího sídla společnosti, vyvstala otázka, zda masivně rekonstruovat, či hledat novou budovu. Po delším rozvažování a hledání mezi volnými objekty po celé Praze padlo nakonec rozhodnutí postavit novostavbu.



Pro lokalitu v Holešovicích – roh ulic Argentinská a Plynární, byl k dispozici projekt administrativní budovy s vydaným stavebním povolením. Vlastník naší firmy SUDOP GROUP a.s., tento developerský projekt odkoupil a pověřil METROPROJEKT zpracováním dokumentace pro provedení stavby.

V mantinelech daných stavebním povolením jsme upřesnili řešení objektu. Práce byla prováděna ve 3D prostředí napříč všemi profesemi. Odevzdáním dokumentace ale naše práce nekončí – vizí celého projektu je zpracování modelu skutečného provedení, který bude v konečné fázi předán investotorovi pro potřeby správy a údržby budovy. Digitální informační model bude dále využit pro potřeby výstavby, kdy budeme společně vyvíjet dílčí procesy jeho efektivního využití (rozfázování výstavby, objednávání materiálů, dílčí fakturace, přesný časový harmonogram). Nedílnou součástí musí být i správa dat a pracovních procesů (jak projekčních, tak realizačních a schvalovacích), bez kterých se práce s informačním modelem skutečného provedení neobejde. Tento přístup bude v mnoha ohledech znamenat zcela nové přístupy všech účastníků stavebního řízení.

V rámci zpracování informačního modelu spolupracujeme s pracovní sku-

Základní údaje o budově:

| | |
|---|-----------------------|
| Obestavěný prostor budovy | 35 000 m ³ |
| Hrubá podlažní plocha celkem (HPP) | 7 455 m ² |
| Kancelářská plocha | 5 494 m ² |
| Plocha obchodních jednotek | 919 m ² |
| Počet parkovacích míst (1. PP, 2. PP + na terénu) | 47 + 16 |

ČASOVÝ PLÁN:

| | |
|----------------------------------|----------------------------|
| I. etapa stavby – jáma, přeložky | duben – srpen 2017 |
| II. etapa stavby – budova | srpen 2017 – prosinec 2018 |
| Stěhování | 1. pololetí 2019 |

pinou pro pozemní stavby PS03 pod CZ-BIM. Na modelu budou použity dnes vyvíjené standardy pojmenování prvků a datových struktur tak, aby byl informační model v co největší možné míře využitelný pro potřeby realizace, správy a údržby. Efektem by mělo být z našeho pohledu zkvalitnění projektu, zefektivnění, urychlení a zpřehlednění výstavby a předání skutečného informačního modelu pro potřeby investora.

Stavba uzavírá blok domů podél Argentinské ulice. Spodní dvě podlaží tvořící podnož objektu jsou obložena světle šedým bondovým plechem, třetí až sedmé podlaží je překonzolované nad chodník, fasádu tvoří prosklený plášť s tmavým bondovým plechem, členění fasády je doplněno o svislé

plechové žaluzie se světelnými linkami. Části fasády a sloupy podpírající hlavní hmotu objektu jsou obloženy cihelnými pásky, odkazujícími na průmyslový ráz Holešovic. Dvorní fasáda je pojednána ve světle béžové omítce, terasy jsou doplněny o rabátka se středně velkými stromy, na části fasády je treláž pro popínavou zeleň.

Objekt bude vybaven moderními technologiemi – dvojitými podlahami pronajimatelných kancelářských ploch, výtahy s adresným řízením, inteligentním řízením topení, chlazení a větrání s rekuperací tepla, automatickým řízením předokenních žaluzií, tepelným čerpadlem využívajícím aktivované základové konstrukce a piloty, v suterénu je umístěna retenční nádrž dešťové vody pro zalévání apod.

Dvě podzemní podlaží slouží pro parkování vozidel a bicyklů, nezbytné technické zázemí a skladovací prostory. V přízemním podlaží se nalézá vstupní hala s recepcí a dvě pronajimatelné obchodní jednotky. Druhé až sedmé nadzemní podlaží slouží pro administrativní účely. Polovina střechy poskytuje obytnou plochu pro relaxaci, druhá část slouží pro umístění technologie.

Pro potřeby společnosti METROPROJEKT se počítá se třemi kancelářskými podlažími. Předpokládáme, že přesné dispoziční řešení pracovních ploch vznikne za spolupráce s interiérovou firmou specializovanou na návrh dispozic kanceláří. Cílem je přinést zaměstnancům příjemné moderní prostředí odpovídající moderní době a nárokům kladeným na pracovníky. Kromě relaxačního prostoru určeného i pro neformální schůzky se plánuje ve středním traktu vytvořit flexibilní jednací prostory, kterých je v současné budově velký nedostatek.

**PAVEL BURIAN,
PAVEL SÝS, ROMAN VORÁČ ■**

◀ **Vizualizace projektu nové budovy AOB v Praze-Holešovicích**



Revitalizace Národní knihovny Klementinum – třetí etapa

V současné době probíhá dokončení realizace 2. etapy revitalizace objektu Klementina a současně příprava projektové dokumentace na dokončení úprav celého areálu. Objekt již v minulosti prošel 1. etapou přestavby, která byla zkolaudována v r. 2011 a uvedena do provozu. Je třeba připomenout, že v průběhu provádění prací je celý objekt stále v provozu, což bylo podmínkou. S tím souvisí i náročné logistické operace jak na straně provozu knihovny, tak na straně přípravy projektu a samozřejmě samotné realizace.



[připravujeme]

► Pojízdný box pro přepravu tiskopisů

Ke konci 2. etapy revitalizace Klementina, která bude kolaudována po více než pěti letech prací, nechalo vedení zpracovat novou studii revitalizace, která slouží jako zadávací podklad pro zpracování dalších stupňů PD. Jaký je stav prací po šesti měsících od podpisu smlouvy na 3. etapu?

V současnosti se zpracovává projekt 3. etapy, která oproti původnímu záměru zahrnuje zbytek areálu Klementina (původně byla tato 3. etapa rozdělena na etapy č. 3, 4 a 5). Náplní je tedy revitalizace zbytku areálu, včetně nádvoří, vnějších fasád, připojek inženýrských sítí atd. Zadavatel – Národní knihovna ČR – si nechal zpracovat architektonickou studii, jejímž autorem je prof. Ing. arch. Hruša z Brna a jeho tým. Studie byla zpracována v roce 2015. Na začátku roku 2016 jsme jako generální projektant celé revitalizace byli seznámeni s touto architektoni-

kou studií a následně zaslali své připomínky k ní. Připomínky se týkaly nejen konstrukčních, ale především technologických problémů, kterým jsme z pozice věci znalého projektanta na základě již získaných informací z předchozích etap chtěli předejít. Navíc je nutné projekt 3. etapy uzpůsobit potřebám probíhajícího projektu automatického dopravníku knih, který bude v rámci 3. etapy instalován.

TECHNICKÉ ZAJÍMAVOSTI NÁVRHŮ TŘETÍ ETAPY

Automatický dopravníkový systém

Požadavkem objednatele bylo do projektu zahrnout i nutné stavební úpravy pro potřeby automatického dopravníku knih. Tím se předpokládá zajištění stavebních prostupů včetně přípravy na osazení požárních uzávěrů a dal-

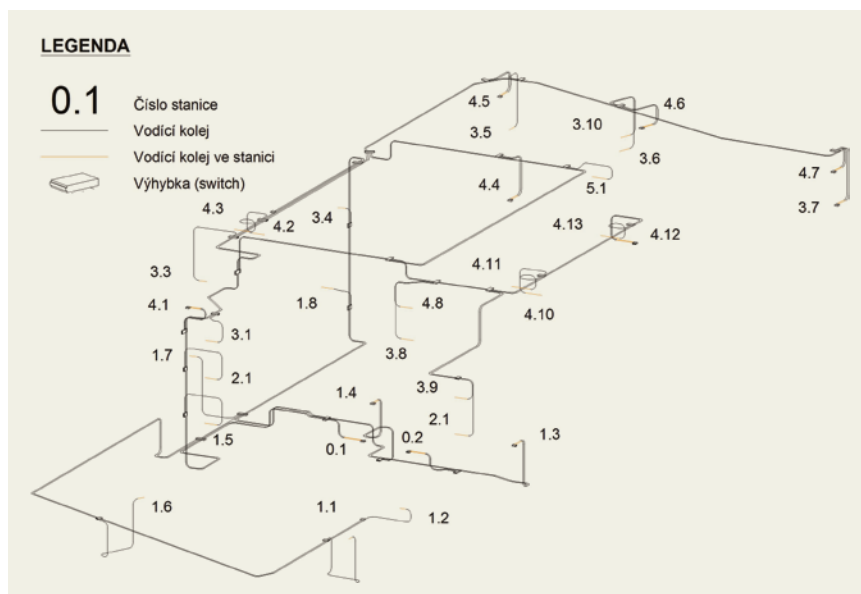
ších navazujících technologií. Dopravník obsluhuje všechna požadovaná pracoviště a je s ohledem na památkové hodnoty budov trasován v méně hodnotných servisních prozdech (zejména v 1. PP, 4. a 5. NP) tak, že se v historicky cenných prostorách pohledově více méně neuplatňuje.

Hlavní trasa byla naplánována do suterénních chodeb s klenutými stropy, kde se nachází i datově nejhodnotnější zdvo. Navíc se tyto chodby využívají jako páteřní trasy technologických vedení, což způsobovalo problémy při řešení koordinací. Z tohoto důvodu byla téměř polovina trasy dopravního systému umístěna do nově zbudovaných kanálů, jejichž umístění je ovšem podmíněno archeologickými průzkumy. Ty nám například (z dosud zjištěných výzkumů) určovaly, kudy samotný dopravníkový systém může jít – v minulosti se při provádění suterénních podlah našla neporušená románská zeď ukrytá pod vrstvami původní podlahy.

Jako názorný příklad toho, jak problematické je umístění takového systému do historické budovy, je návrh prostupu systému klenbami – ty budou dočasně podepřeny po celou dobu prací na prolomení prostupu. Podlahové souvrství nad klenbou bude kompletně rozebráno – zásyp bude odtěžen ve vzdálenosti minimálně 1,0m od líce otvoru na každou stranu. Rozebrání/vyříznutí otvoru v klenbě je možné až po aktivaci ocelových podchytávek klenby. Následně se provede podchycení samotné nosné stěny.

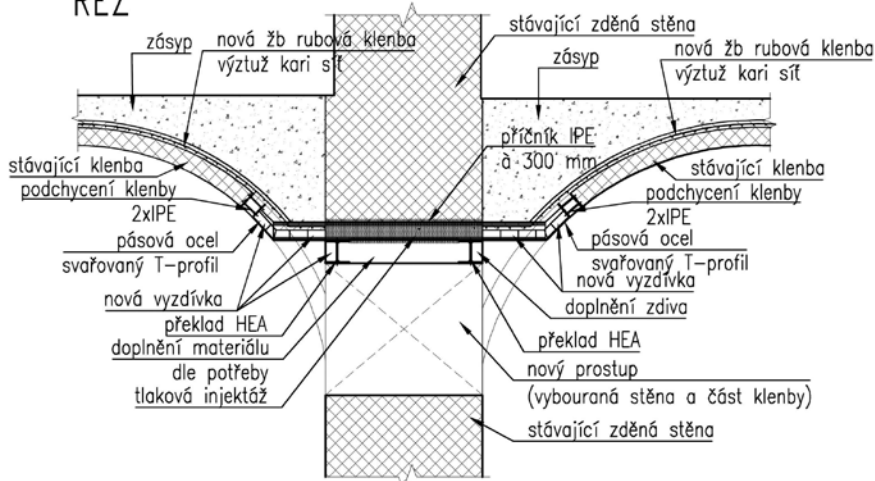
Tento podzemní objekt o jenom podlaží bude umístěn pod stávající nádvoří obklopené historickými stavbami. Tento objekt by nebyl ani tak zajímavý z hlediska své konstrukce, ale

► Prostorové schéma automatického dopravníku knih



STAVEBNÍ ÚPRAVA Č. 3 HORIZONTÁLNÍ PROSTUP KLENBOU

ŘEZ



především z hlediska svého založení vůči okolním stavbám Klementina. Při jeho zakládání je nutné brát zřetel jak na vysokou hladinu spodní vody (areál Klementina se nachází v těsné blízkosti povodí Vltavy), která kolísá s hladinou řeky, tak na způsoby založení objektů SO07, SO04 a SO10, mezi které je umístěn. O způsobu založení těchto objektů jsme v průběhu zpracování nic nevěděli, nyní ovšem probíhají na nádvoří archeologické průzkumy, které prokazují rozdílné založení jednotlivých částí objektů jak svou niveletou, tak konstrukčně (část je založena na průběžných základových kamenných stěnách, část na pilířích s klenutými pasy). Vzhledem k zatížení okolních nadzemních objektů je nutné do projektu zahr-

nout i zesílení podzákladí. To zástupci památkové péče požadují provádět formou podezdívání, což ovšem z pohledu projektanta vzhledem k hladině spodní vody není zcela reálné. Proto navrhujeme zesílení tryskovými injekcemi, které jsou z našeho pohledu jistotou z hlediska možných poruch nadzákladového zdiva.

V objektu SO08 byla ve studii architektka Hruší umístěna podzemní garáž, do které budou zajíždět i dodávky s knihami. Bohužel relativně nešťastně byl umístěn autovýtah zajišťující vertikální přepravu aut, který je dle studie situován do prostoru průjezdu. Samotná konstrukce výtahu, jehož střecha musí být zároveň pojezdová, je dosti problematická. Navíc se svou lokací jen těžko

vtěšná do omezeného prostoru průjezdu, o jehož podzemních konstrukcích nic nevíme, a můžeme jenom doufat, že nám průzkum probíhající při stavebních pracích neukáže nereálnost tohoto návrhu. Samotná manipulace s výtahem, resp. výtahem s baldachýnem, bude v souvislosti s investorem kladenými požadavky dosti problematická.

Zesilování stávajících železobetonových konstrukcí

Dnes jsou v prostoru Klementina umístěny regálové systémy knih, které dle provedených průzkumů značně přetěžují stávající konstrukce nejen stropů, ale i okolního zdiva. Tento stav je vzhledem k požadavku objednatele na ponechání těchto regálových systémů, potažmo takového zatížení, potřeba řešit. Z počátku se tento problém zdál neřešitelný, nakonec se ovšem vytvořil návrh zesílení nosných konstrukcí o betonováním spodního i vrchního lince, který, jak se ukázalo (byl zpracován statický model několika možných variant řešení), splňoval požadavky kladené objednatelem, a navíc ztuhlí okolní konstrukce jednotlivých objektů.

Průběh zpracování dokumentace, neukončený závěr

Již při zadání celého projektu na základě studie architektka Hruší bylo známo, že v ní nejsou zapracovány veškeré požadavky knihovni sekce objednatele ani Národního památkového ústavu, s nímž musíme dokumentaci projednávat. To se v průběhu zpracování ukázalo jako zásadní problém, který značně znesnadňoval její průběžné zpracování. Z obou stran (NPÚ i Klementina) přicházely nové požadavky oproti původnímu zadání a nebyl brán zřetel na zasmluvněný termín. Ten se sice podařilo za souhlasu všech zúčastněných stran posunout, příliv připomínek ovšem neustal. Proto bylo s objednatelem dohodnuto předání konceptu dokumentace k připomínkám, které následně po dohodě zapracujeme do dokumentace.

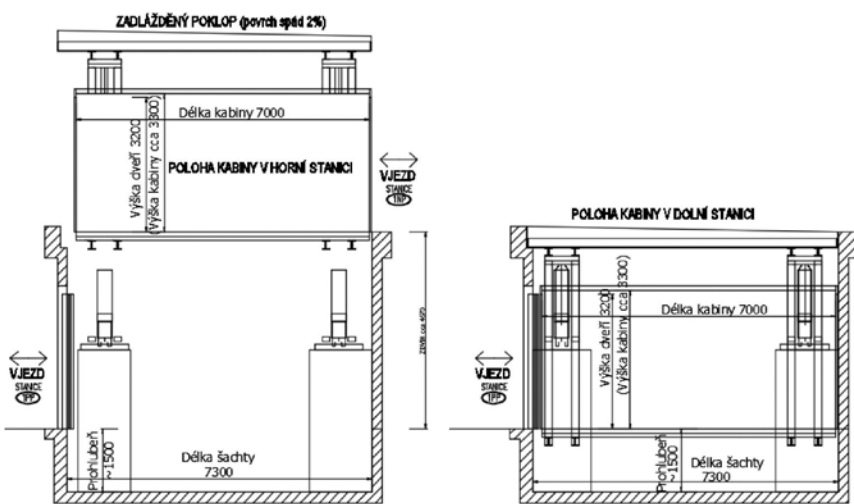
Tento stav trvá dodnes. Víze společnosti METROPROJEKT je taková, že do konce června si s knihovnou ujasníme připomínky, které v průběhu července zapracujeme, a dokumentaci odevzdáme.

ROMAN VORÁČ ■

◀ Návrh řešení horizontálního prostupu stěnou s klenutým stropem

◀ Návrh hydraulického výtahu s baldachýnem – podélný a příčný řez

ORIENTAČNÍ ŘEZ



Modernizace železniční trati Praha-Bubny – Praha-Výstaviště

Jedná se o modernizaci stávající železniční trati situované v rozvojové oblasti Bubny-Zátory na území MČ Prahy 7, která je jednou ze souboru staveb železničního spojení Praha – Letiště V. Havla – Kladno. V průběhu roku 2017 probíhá zpracování aktualizace přípravné dokumentace, jejíž první fází je koncept stavebně-technického řešení.

Postup projektové přípravy

Pro stavbu **Modernizace trati Praha-Bubny (včetně) – Praha-Výstaviště (včetně)** byla v roce 2014 zpracována přípravná dokumentace (dále „PD“) k projednání, která nebyla vzhledem k průběžným výsledkům souběžně řešené Studie proveditelnosti železničního spojení Praha-Letiště-Kladno (dále „SP PLK“) dále dopracována. SP PLK byla zakončena v červenci 2015 schválením a výběrem varianty R1spěš. Navr-

žené řešení redukovalo rozsah estakád z přípravné dokumentace a stejně tak i zastřešení dopraven.

S tímto návrhem se zástupci Prahy 7 neztotožnili a po schválení SP PLK požadovali prověření následujících úprav vůči předloženému řešení:

- rozšíření úseků trati na mostních objektech;
- nahrazení až 5 m vysokých konvenčních protihlukových stěn (PHS) alternativním protihlukovým opatřením;

- přizvednutí „Kralupské trati“ v úseku žst. Praha-Bubny – odb. Stromovka.

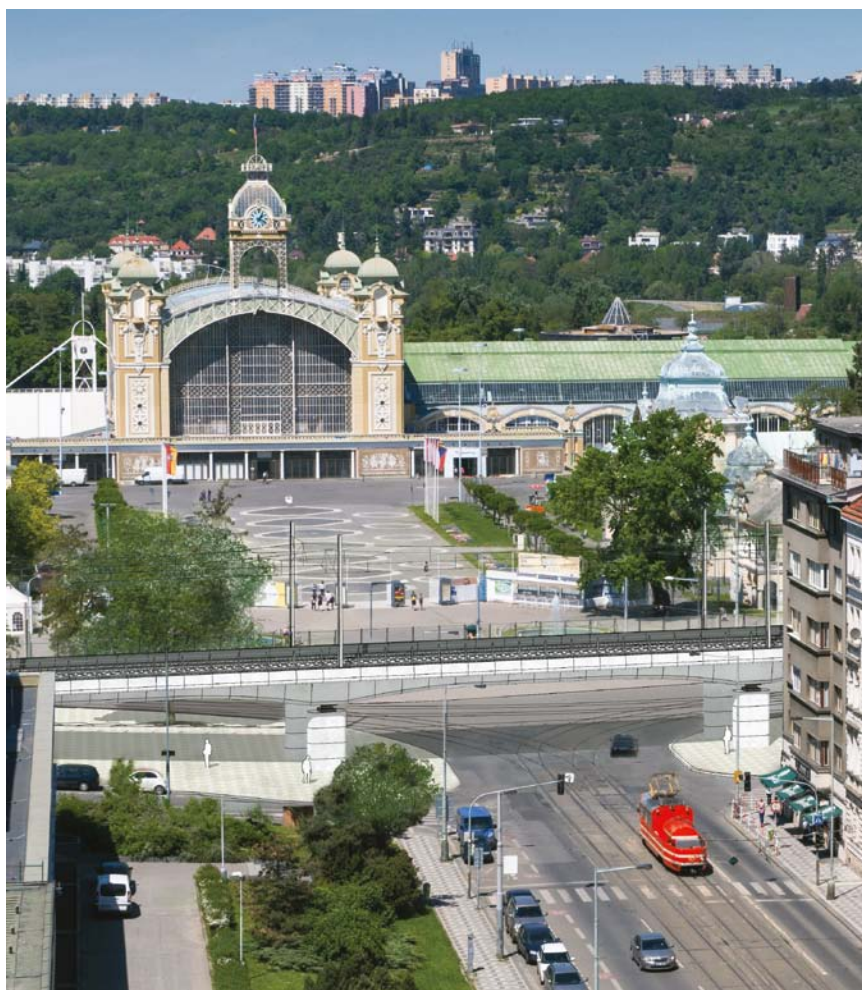
Na základě výše popsaných požadavků byla v roce 2016 zpracována podkladová technicko-ekonomická studie, jejímž cílem bylo prověřit zájmovou oblast a změny požadované ze strany MČ Prahy 7 z pohledu věcného rozsahu, technického a ekonomického. Výsledkem studie byl konkrétní návrh stavebně-technického řešení, který byl dále projednán, a ze strany MČ Prahy 7 byly stanoveny další požadavky k zpracování:

- prověření odsunutě polohy zast. Praha-Výstaviště směrem do Stromovky;
- návrh nové podoby mostu přes ulici Dukelských hrdinů;
- prověření aplikace nízkých PHS akustickým výpočtem.

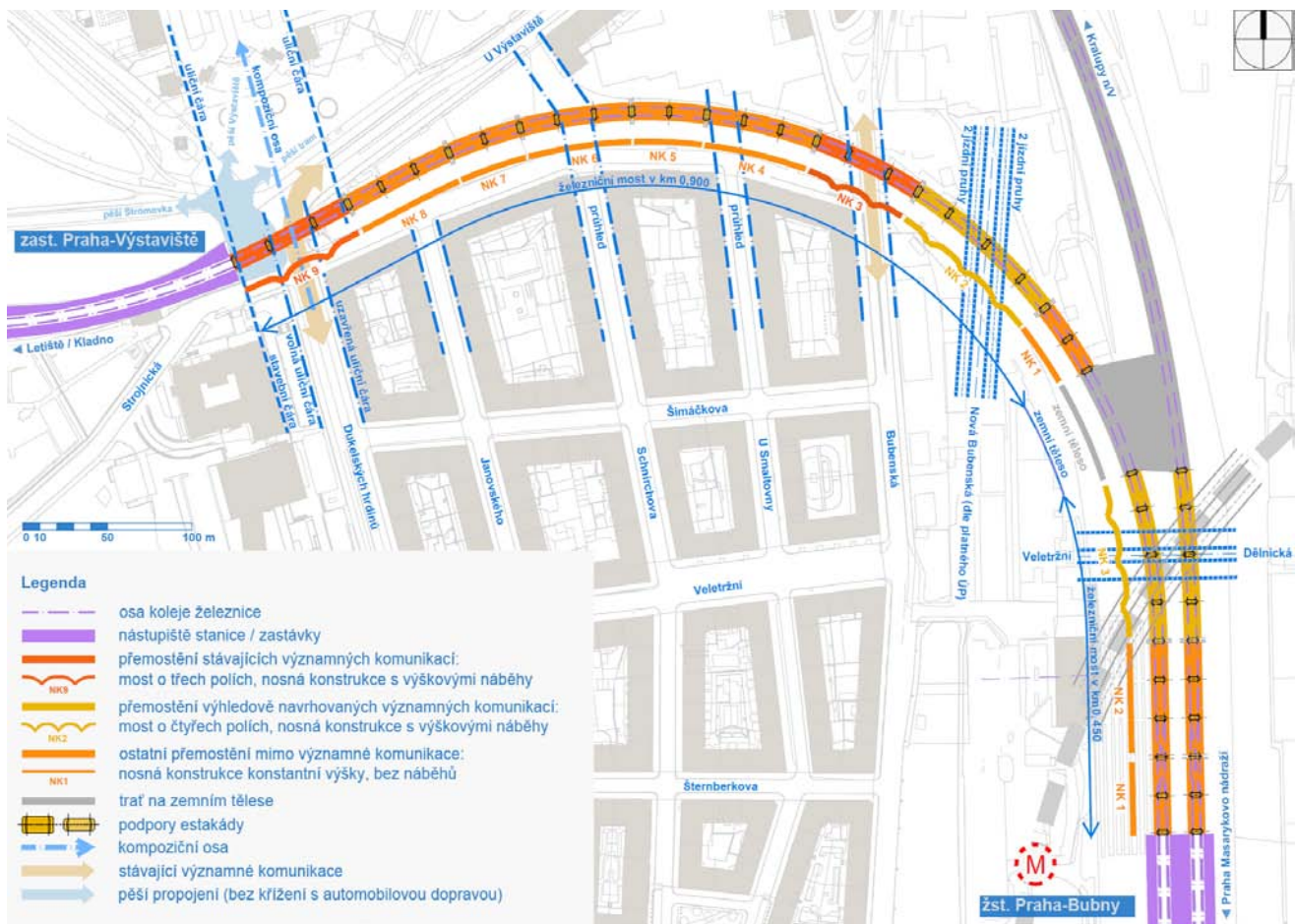
Výše uvedené požadavky byly pracovně prověřeny s kladným výsledkem a bylo doporučeno jejich další zpracování. V lednu 2017 byla zadána aktualizace PD, jejíž první fází bylo zpracování nižšího popsaného konceptu stavebně-technického řešení (dále „Koncept“). Cílem Konceptu byl návrh projednatelného řešení vycházejícího z předchozí PD, z technické studie a z následných prověření. Schválený a projednaný Koncept bude následně dopracován na úrovni přípravné dokumentace.

Stávající stav

Současná jednokolejná železniční trať je vedena z železniční stanice Praha-Bubny v úrovni stávajícího terénu až po úrovně křížení s ulicí Bubenská, poté je trať vedena podél Strojnické ulice na náspu. Křížení železnice s ulicí Dukelských hrdinů je mimoúrovňové, dráha je zde vedena jednak po železném mostě z druhé poloviny 19. stol. vedeném nad vozovkou a tramvajovou tratí a dále po dodatečně doplněném železobetonovém mostě, který tvoří vstup pro pěší pod tratí. Po překřížení ulice Dukelských hrdinů železniční trať dále pokračuje parkem Stromovka do železniční stanice Praha-Dejvice.



► Přemostění ulice Dukelských hrdinů



◀ Situační schéma traťového úseku Bubny-Výstaviště

Dopravně-urbanistické limity území

Dosud byla zpracována řada urbanistických studií na celé rozvojové území Bubny-Zátory. Zatím však neexistuje jasný závazný konsensus – hotová, schválená a zapsaná územní studie, resp. regulační plán. To, že neexistuje závazný urbanistický podklad, je pro návrh projektu zásadní problém – projekt často musí reagovat na limity definované ve stylu „nevíme, co tam bude, ale musí se to respektovat“. Vzhledem k tomu je koncepční návrh projektu (jeho urbanistická část) řešen jako maximálně univerzální a neznemožňující potenciálně možné scénáře dopravně-urbanistické podoby území. Pro doložení univerzálnosti návrhu byly vytvořeny čtyři základní možné scénáře rozvoje území, založené na dříve zpracovaných urbanistických konceptech, na které byl výsledný návrh aplikován. Většina prostupů pod železničními tratěmi vychází ze stabilizované stávající uliční sítě v prodloužení jejich uličních a stavebních čar do řešeného území, resp. koridoru železnic.

Návrh kolejového uspořádání

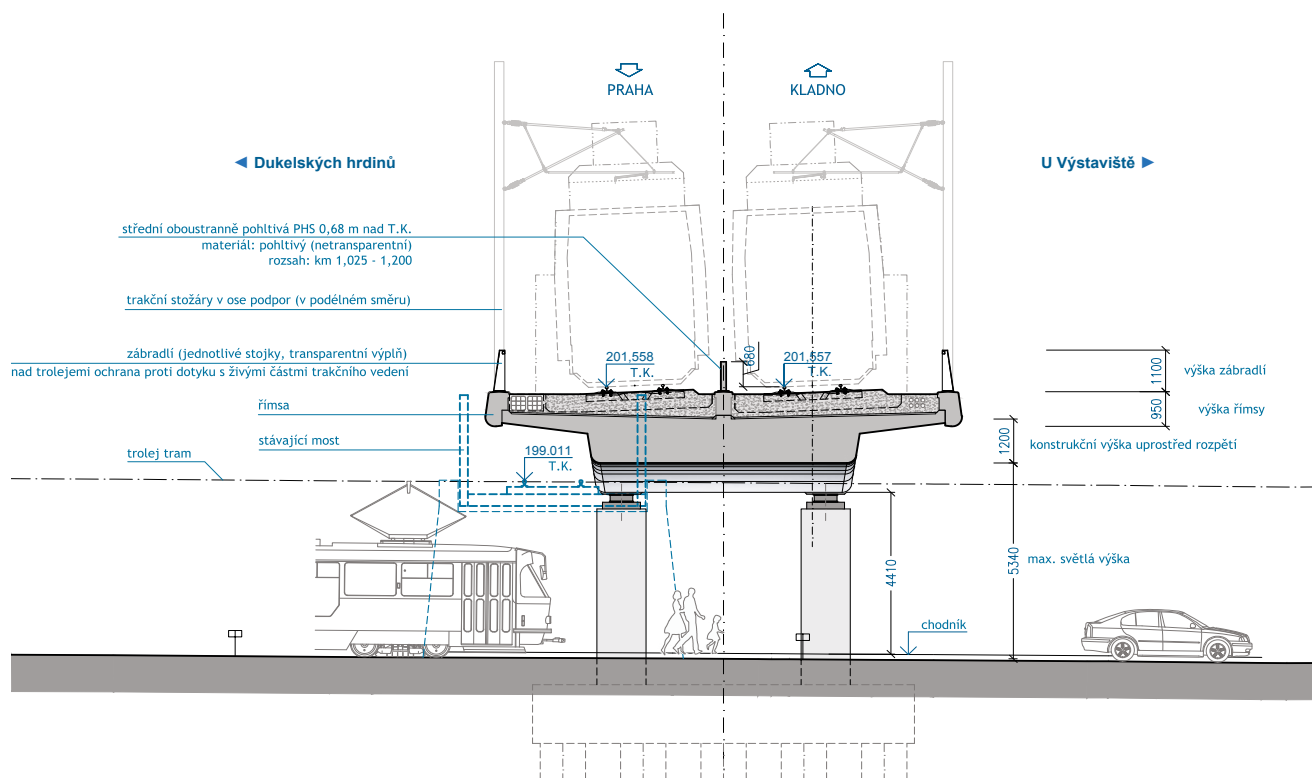
Železniční stanice Praha-Bubny je navržena v traťovém uspořádání pro kladenskou a kralupskou trať, rozplet tratí je realizován na jižním zhlaví, které je oproti stávajícímu stavu zkráceno, a nástupiště jsou přiblížena k zastávce MHD Vltavská. S ohledem na požadavky systému ETCS jsou všechny nástupiště navržena s délkou min. 220m. Na železniční stanici Bubny navazují 220m dlouhé mostní objekty kladenské a kralupské tratě. Po překřížení urb. osy Velotržní–Dělňická je trať vedena na vložném zemním tělese, v tomto místě se obě tratě geometricky rozcházejí: kralupská trať sklesává na niveletu stávajícího terénu a napojuje se na stávající dvoukolejnou trať, trať ve směru na Kladno je vedena minimálním obloukem $R=300m$ po estakádě až k zastávce Praha-Výstaviště.

Navržená estakáda umožňuje mimoúrovňové křížení s Bubenskou, s Novou Bubenskou a ulicí Dukelských hrdinů, vzhledem k aplikovaným protihlukovým opatřením je na estakádě rozšířena

osová vzdálenost na 4,7m. Zastávka Praha-Výstaviště je umístěna na zemním tělese do prostoru mezi ulicí Dukelských hrdinů, Holešovickým hřbitovem a zdí Královské obory. Navazující úsek vedený parkem Stromovka je veden v koridoru stávající dráhy.

Koncept stavebně-architektonického řešení

Stavba železnice v navrženém konceptu vytváří určitý samostatně funkční základ, který může být dále rozvíjen, následným rozvojem je myšlena úprava okolního parteru v návaznosti na výslednou urbanistickou studii a případné architektonické soutěže na návrh parteru a možnost využití prostoru pod estakádou. Mostní objekty jsou budovány s výhledem mnoha desítek let, případné následné architektonicky výrazné doplnění může mít však mnohem kratší životnost, z toho důvodu je v návrhu kladen důraz na vytvoření kvalitního samostatně funkčního základu. Železniční stanice Bubny a zastávka Výstaviště jsou navrženy na základě urbanistických a technických limitů, jejich



► Řez mostem Dukelských hrdinů

designová podoba bude otázkou navazujícího návrhu v rámci zpracování PD.

Mostní objekty

Cílem návrhu je přemostění celého traťového úseku za splnění urbanistických a technických podmínek. V širších souvislostech je estakáda mezi železniční stanicí Praha-Bubny – zastávkou Praha-Výstaviště úsekem trati č. 120 (Praha-Rakovník) a plynule navazuje na Negrelliho viadukt. Návrh mostních objektů je pokračováním tradice železničních viaduktů, které požadovanou délku přemostění v základním návrhu překonávají jednotným typem konstrukce.

V Konceptu je navržena desková nosná konstrukce z dodatečně před-

pjatého betonu, vizuálně vylehčená krajními konzolami. V místech křížení trati se stávajícími komunikacemi, Dukelských hrdinů a Bubenská, jsou navrženy mosty o třech polích s obloukovými náběhy. V místech křížení trati s plánovanými významnými komunikacemi (Nová Bubenská dle platného územního plánu a propojení Veletržní-Dělnická) jsou navrženy mosty o čtyřech polích s náběhy. Ostatní přemostění je navrženo s konstrukcí konstantní výšky.

Výchozím bodem návrhu mostních objektů celého traťového úseku je řešení přemostění ulice Dukelských hrdinů, jehož základním principem bylo respektování dominanty Průmyslového

paláce v kontextu průhledů ulic Dukelských hrdinů a definovaných uličních čar. Tomu bylo podmíněno architektonické a technické řešení mostu, včetně navrženého posunu zastávky Praha-Výstaviště směrem do Stromovky.

Protihluková opatření

Jedním ze základních bodů návrhu v rámci zpracování Konceptu je návrh protihlukových opatření splňujících požadované hygienické limity a přijatelný ze strany dotčených institucí. V Konceptu je navrženo optimalizované řešení PHS se střední PHS umístěnou mezi kolejemi při osové vzdálenosti kolejí 4,7 m, přičemž směrem ke stávající zastávce je navržena PHS ve standardní vzdálenosti od osy přilehlé koleje. Díky tomuto řešení byla snížena maximální výška PHS z 5 m na 1,5 m.

Závěr

V Konceptu stavebně-technického řešení je předložen ucelený návrh v jedné výsledné variantě řešení, která vznikla na základě vymezení limitů v území a zapracováním vstupních podmínek vzešlých z předchozích projektových dokumentací a následných projednání. Práce byla soustředěna na významné aspekty návrhu, které mají zásadní vliv na koncept řešení a které jsou rozhodující pro projednatelnost projektu na úrovni PD.

KAMIL BEDNAŘÍK ■

► Železniční stanice Praha-Bubny – parter v úrovni severního vestibulu



Studie napojení tramvajové trati do Bohnic v lokalitě stanice metra Kobylisy

Předmětem řešení bylo zpracování studijního průkazu, který prověří technickou proveditelnost napojení tramvajové trati do Bohnic na stávající tramvajovou síť v oblasti stanice metra Kobylisy. Tato studie vznikla v souvislosti se zpracováním koncepční studie ulice Klapkova (zpracovatel IPR Praha). Výsledný návrh bude sloužit jako podklad pro pořízení případné změny platného územního plánu.

V prosinci 2016 byla zpracována „Ověřovací technická studie tramvajových tratí“, která byla členěna na čtyři samostatné záměry: TT Podbaba – Suchdol/Troja, TT Kobylisy, TT Štěrboholy a TT Strahov. Cílem studie TT Kobylisy bylo ověřit průchodnost pro tramvajovou trať v oblasti stanice metra Kobylisy pro napojení Bohnic (případně s pokračováním přes Vltavu do oblasti Podbavy) na tramvajovou síť v Praze. V konceptu byly zpočátku ověřovány tři základní okruhy variant.

Oblouk Pod Sídlištěm – Klapkova

V rámci konceptu bylo prověřováno napojení TT v ulici Pod Sídlištěm do ulice Klapkova pomocí pravého směrového oblouku o poloměru $R = 25\text{ m}$. Ve studii z roku 2007 (zpracovával METROPROJEKT) je tato varianta zavržena pro kolizi s polohou nadzemní části východního vestibulu metra a výškové osazení podchodu pod ulicí Pod Sídlištěm (limitovaného průběhem kanalizace), dále byla problémem vzájemná konfigurace ulic Pod Sídlištěm a Klapkova, především jejich značný výškový rozdíl v místě předpokládaného možného propojení (cca 3,5 m) a ostrý úhel, jež tyto komunikace svírají. Jelikož byla v zadání umožněna demolice podchodu vedoucího směrem ke katastrálnímu úřadu, což byl jeden z hlavních problémů předchozích studií, byla tato možnost znovu otevřena a znovu vyžádáno její prověření.

Vedení trati v ulici Pod Sídlištěm

Tramvajové propojení Čimická – Pod Sídlištěm – Střelnická/Klapkova (napojení na smyčku Březiněveská, tedy

bez možnosti odbočení do ulice Klapkova a pokračování směrem do centra).

Vedení trati v ulici Nad Šutkou

Tramvajové propojení oblasti Kobyliského náměstí s ulicí Zenklova a Trojská (a následně pokračování buď ve směru na Palmovku, nebo do oblasti Troji a dále pak do Holešovic) vede v ulici Nad Šutkou.

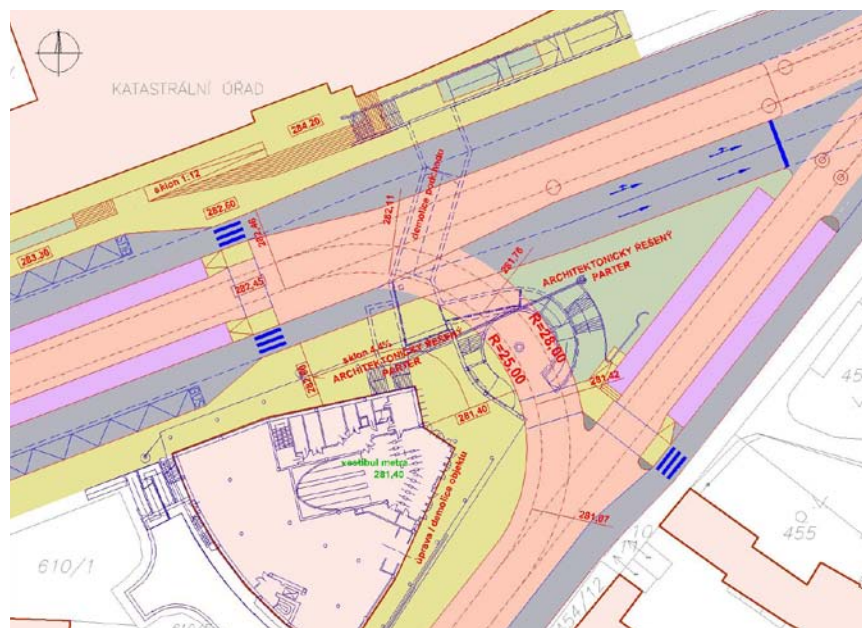
Z těchto tří okruhů a jejich možných kombinací bylo zadavatelem posléze vybráno výsledné řešení, které bylo rozpracováno ve větší podrobnosti.

Výsledná varianta

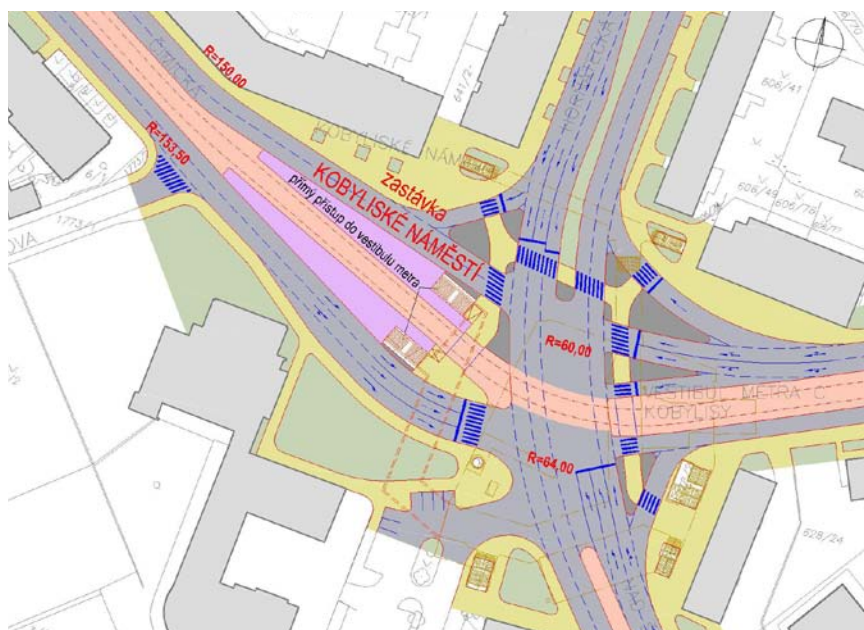
Na základě upřesnění zadání, vycházejícího z připomínek, byl podrobněji prověřen oblouk Pod Sídlištěm – Klapkova a bylo zpracováno variantní řešení oblasti Kobyliského náměstí. Výsledná va-

rianta počítá s vedením tramvaje přes Kobyliského náměstí a zastávkou v přímé, které neznemožňuje odbočení do ulice Nad Šutkou. Variantní řešení prostoru Kobyliského náměstí je prostorově méně náročné, avšak zastávky jsou navrženy v obloucích. Přístup na nově navržené zastávky je z přílehlých chodníků pomocí přečodů pro chodce, které jsou upraveny jako bezbariérové, nebo přímo ze stanice metra přes západní vestibul a nově zbudované výstupy, které vedou přímo na nástupiště.

V ulici Pod Sídlištěm je tramvajová trať vedena v ose komunikace až k nově navrženým zastávkám u katastrálního úřadu. Za zastávkami následuje napojení na křižovatku Střelnická–Klapkova a případný oblouk do Klapkovy ulice. Tento oblouk byl hlavním prověřovaným prvkem v rámci zpracování čistopisu. Oblouk Klapkova je technicky realizovatelný, ovšem za cenu poměrně zásadních zásahů do okolí. Směrové řešení nové kolejové propojky spočívá ve vložení výměny do trati v prostoru za nově navrženou zastávkou v ulici Pod Sídlištěm. Na výměnu navazuje směrový oblouk o poloměru $R = 25\text{ m}$. Meziřadová vzdále-



◀ **Situace prověřovaného oblouku Pod Sídlištěm – Klapkova**



► Návrh úprav
Kobyliského
náměstí

nost v ulici Klapkova byla zvětšena na 4,00 metru, kvůli tomu byla posunuta osa jižní koleje. Trať začíná klesat už v ulici Pod Sídlištěm a v celém oblouku je spád $s = 23,19\%$.

Vzhledem k nově navrhované tramvajové trati studie konstatovala potřebu

technicky složitý zásah do stávající konstrukce vestibulu stanice metra. Toto přinese rozsáhlé dispoziční změny, které patrně z technických důvodů nebude možné navrhnout tak, aby nová dispozice maximální možnou měrou korespondovala s nově vzniklou situací

v okolí vestibulu. Toto řešení se nejeví jako vhodné finální řešení v této lokalitě, a je proto nutné zvažovat i variantu kompletní demolice vestibulu a návrh nové dispozice zakomponované do nově formovaného území.

Dále je potřeba upozornit na poměrně složité řízení provozu tramvají vzhledem k rozsáhlosti nově vzniklé tramvajové křižovatky a z toho plynoucí omezení současných pohybů. Také bylo doloženo řešení se zachováním podchodu ke katastrálnímu úřadu bez jižního propojení do Klapkovy ulice, avšak toto řešení vyžaduje zvednout prostor křižovatky o 80 cm. Možná je pak také kombinace demolice podchodu a neumístění oblouku do Klapkovy.

Výsledné řešení bylo z hlediska tramvajové trati shledáno jako technicky proveditelné, v problematice úprav/demolice východního vestibulu stanice metra Kobylisy by, vzhledem ke složitosti, vyžadovalo navazující samostatnou studii. Do té doby nelze plně odhadnout všechna rizika a z toho plynoucí náklady na jejich vyřešení.

TOMÁŠ POKORNÝ ■

Rozhovor s investičním ředitelem Dopravního podniku hlavního města Prahy Janem Blechou

Už v minulosti byla vaše profesní dráha spjata s dopravou. Pracoval jste pro České dráhy či SŽDC. Je to jiné pracovat pro „městskou“ firmu?

Ono nejde tolik o to, že jde o „městskou“ firmu, ale že jde o firmu zabývající se dopravou. DP na rozdíl od výše zmiňovaných podniků v sobě zahrnuje jak činnosti dopravce (České dráhy), tak i správce infrastruktury (SŽDC), jinak musím říci, že žádný významný rozdíl nevidím.

Ve všech podnicích jsem se setkal s vysokou mírou profesionality i s jistou rivalitou jednotlivých profesí, založenou na oprávněné hrdosti za odváděnou práci. Všude fungují odborové organizace hájící zájmy zaměstnanců a všude jsou obdobné problémy, které je třeba

řešit. Obdobně jako u Českých drah i SŽDC tu existuje osobní sounáležitost zaměstnanců s podnikem, což je velmi důležitý jev.

DP je velmi dobře fungující společnost, s kvalitními odborně zdatnými a motivovanými zaměstnanci, důkazem čehož je, že za každého počasí v každé roční době DP plní funkci, k níž byl primárně zřízen, tedy provozuje veřejnou hromadnou osobní dopravu.

Hromadná doprava v Praze je díky DP jednou z nejlépe organizovaných, spolehlivých a v poměru k ceně jízdenky za den také ekonomicky nejdostupnějších forem dopravy. Velká pozornost je ze strany DP věnována bezpečnosti, a to nejen samotného provozu, ale i cestující veřejnosti, úzce spolupracujeme s Městskou policií HMP.

O významu nové trasy D pražského metra není pochyb. Přesto přípravu tohoto projektu od počátku provázejí problémy. Asi nejcitlivějším je otázka dosud nevykoupených strategických pozemků. Jaký je aktuální stav?

Toto je klíčový problém. Majetkoprávní vypořádání je složité a zdlouhavé u všech velkých infrastrukturálních investičních akcí. Je to dáno zejména požadavky, které vyplývají z příslušných právních předpisů. Je třeba vnímat, že DP se pohybuje v mantinelech neustále se vyvíjejícího legislativního prostředí jak v oblasti stavebních předpisů, předpisů řešících ochranu životního prostředí, veřejných zakázek, hygienických norem a mnohých dalších. Vysoká míra právní regulace s sebou přináší nejen

zvýšené náklady na odbornou práci, ale rovněž znamená podstatné prodloužení přípravy všech plánovaných staveb. Spolu s Magistrátem hl. města Prahy proto hledáme řešení. Jednou ze zvažovaných variant je založení společného podniku, kde dojde ke spojení se silným finančním investorem, který by mohl přispět ke zrychlení procesu výkupu potřebných pozemků, a tím odstranit jednu z mnoha překážek zahájení výstavby.

Nemůže tento stav ohrozit zvažovaný harmonogram prací – zahájení doplňujícího geologického průzkumu v příštím roce, zahájení výstavby v roce 2019, zprovoznění prvního úseku pro cestující?

Řešení této otázky věnujeme mimořádnou pozornost. Spolu s projektantem konzultujeme postup prací tak, abychom vypracovali potřebnou dokumentaci, získali nutná povolení, vypsalí výběrová řízení, uzavřeli příslušné smlouvy a zajistili financování prací tak, aby harmonogram výstavby, tedy zahájení geologického průzkumu a následné budování úseku Pankrác–Olbrachtova, byl splněn.

Nedávno bylo rozhodnuto o tom, že Metro D se začne stavět v první fázi úsekem Pankrác–Olbrachtova. Může podle vás skutečně zahájení reálných stavebních prací pomoci celkové atmosféře a pohledu na projekt, který nyní spíše nevzbuzuje důvěru?

Myslím, že tato „nedůvěra“ vyplývá spíše z celkového vnímání problémů s investiční výstavbou dopravní infrastruktury v České republice, kdy jsou v médiích zkratkovitě prezentovány některé tzv. problémové stavby.

Praha má dlouholetou tradici výstavby metra a je dle mého názoru škoda, že došlo k přerušení kontinuálního procesu výstavby. Zastavením výstavby riskujeme ztrátu odborné způsobilosti osob podílejících se na budování metra jak v oblasti projekční a stavební, tak i v části týkající se technologií provozu a v konečném důsledku i provozu samotného. Vždyť na nové trase plánujeme bezobslužný provoz vlakových souprav a s tím související potřebné technologické inovace, což posune již tak vysokou úroveň užívaných provozních technologií o velký kus dopředu.

Nyní připravujeme k realizaci jižní větve od přestupní stanice s trasou „C“

JUDr. Jan Blecha

* 1971

- absolvent právnické fakulty Univerzity Karlovy v Praze,
- působil jako ředitel právního odboru generálního ředitelství Českých drah,
- na Správě železniční dopravní cesty byl prvním náměstkem generálního ředitele,
- před příchodem na DPP zastával funkci náměstka pro řízení sekce veřejného investování na Ministerstvu pro místní rozvoj.



na Pankráci. Plánovaná je však i větev severní směrem do centra na náměstí Míru. Tím dojde k vytvoření dopravní alternativy provozu podzemní dráhy k vytiženému Nuselskému mostu.

Město hledá dohodu či společnou cestu se soukromými investory, kteří by mohli část pozemků vykoupit a na nich následně realizovat své developerské projekty. Hodláte v takovém případě nějak z pozice DP ovlivňovat budoucí projekty, například z hlediska kvality a rozsahu občanské vybavenosti a další infrastruktury?

Vámi zmiňovaná dohoda, resp. společná cesta, je výrazem snahy o urychlení procesu majetkoprávního vyřešení problémů s nevykoupenými pozemky. Ambicí DP rozhodně není zasahovat do plánů soukromých investorů. Snahou DP je komunikace se soukromými investory, hledání optimálního řešení výhodného nebo alespoň přijatelného pro všechny strany. Je však nutné si uvědomit, že tyto projekty soukromých investorů musí korespondovat s platným územním plánem a obecně závaznými právními předpisy upravujícími výstavbu. Příslušné stavební úřady budou o těchto projektech rozhodovat samostatně jako o kterékoliv jiné stavbě.

Nový úsek metra vyvolá i vybudování nových tramvajových linek. Kterých se to týká, resp. jaké další novinky v pražské hromadné dopravě lze v souvislosti s „děčkem“ očekávat?

Nejen v souvislosti s vybudováním nové linky metra se uvažuje o rozvoji tramvajové dopravy v Praze. Momentálně provozujeme cca 140 kilometrů tramva-

kových tratí. V budoucnu je plánováno rozšíření stávající tramvajové sítě, výhledově i s přesahem mimo území hl. města na území Středočeského kraje. Jako odpověď na vaši otázku se nabízí plánované prodloužení stávající tramvajové trati z Modřan (Levského) k plánované stanici metra „D“ Libuš v délce cca 2 km. V přípravě této trati jsme poměrně daleko, byly zahájeny práce na projektové dokumentaci pro vydání stavebního povolení, s předpokládaným zahájením realizace v roce 2020.

Okolo architektonického řešení a zejména designu budoucích stanic metra se před časem rozpoutala diskuse. Společnost METRO-PROJEKT Praha jako autor návrhu se věcně debatě nebrání, důkazem může být i spolupráce se studenty architektury na ČVUT v Praze. Jak hodnotíte tuto situaci?

Jsem přesvědčen, že zapojení studentů architektury je správným krokem. Nejen že mladí lidé dostanou šanci zapojit se do procesu hledání nové podoby stanic metra, ale mohou přinést i nový pohled nastupující generace, pro kterou vlastně stanice připravujeme. Chceme vybudovat nejen provozně/technologicky funkční, ale též esteticky hodnotnou stavbu, vždyť bude cestujícím sloužit po mnoho následujících desetiletí. Vítáme proto diskusi vedenou nad budoucí podobou stanic metra. Tím, že se této diskuse aktivně účastní rovněž projektant stavby, máme jistotu, že debata je vedena na vysoké odborné úrovni, přičemž je rovněž dbáno na dodržení harmonogramu plánované výstavby.

Prioritou pro nás zůstává zahájení výstavby a následného zprovoznění linky metra D. ■



Malý zázrak na úpatí Českého středohoří

Restaurace Dvůr Perlová voda vás překvapí svým velkorysým prostorem. Najdete tu vysoké klenuté stropy s příznanými cihlami, stoly z masivního dřeva, krb a kované lustry navržené architektem přímo pro tento prostor.

Příjemným zpestřením je otevřená kuchyně, ve které můžete pozorovat kuchaře při práci a těšit se na kvalitní domácí jídlo z čerstvých surovin. Součástí restaurace je i dvounádobová pivovarská měděná varna a prosklený prostor, kde můžete vidět celý proces spodního kvašení našeho piva Lanýž, které vaří zkušení sládky podle tradičních receptur z nejlepších českých surovin. Po dobrém jídle si můžete vychutnat italskou kávu značky Caffé Milani, která získala zlatou medaili na International Coffee Tasting v roce 2014.

V současnosti vede restauraci talentovaný šéfkuchař Petr Heneš, rodák z Olomouce, který je ve věku 32 let šéfkuchařem hned ve dvou restauracích. Čtyři roky vařil v Rakousku a získával další pracovní zkušenosti na několika-měsíčních stážích v Kanadě, Argentině, Brazílii či Indonésii. Před šesti lety se usadil v Praze, kde působil jako sous-chef v degustační restauraci Svatá

Klára, šéfkuchař kubánské restaurace La Bodeguita del Medio či restaurace Olivův pivovar v Dolních Břežanech u Prahy. Působí také jako šéfkuchař v zážitkovém pop-up konceptu Forbidden Taste.

Součástí komplexu Dvůr Perlová voda je i penzion. Vše se nachází v Kos-

telci nad Ohří – malé vsi spadající pod 4 km vzdálené město Budyně nad Ohří. Dominantou obce je kostel zasvěcený svatému Petru a Pavlu od pražského stavitele Kiliána Ignáce Dientzenhofera. Za penzionem se na pravém břehu Malé Ohře rozkládá přírodní rezervace Myslivna – souvislý zachovalý komplex mokřadů a lužních lesů. A v bezprostřední blízkosti penzionu se nachází i několik cyklostezek a síť turistického značení, které vás dovedou na mnoho krásných míst. ■

DVŮR PERLOVÁ VODA

Kostelec nad Ohří 13, 413 01 Budyně nad Ohří

tel.: (+420) 416 813 594

e-mail: recepce@dvurperlovavoda.cz



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

Ve 2. čtvrtletí oslavili svá životní jubilea **Petr Lněnička, Miroslav Mroczek, Štěpánka Skučková a Jiří Škrábek**. Všem jubilantům gratulujeme a přejeme pevné zdraví a hodně pracovních i osobních úspěchů.