



METROPROJEKT INFORMUJE

**ÚSEK BUBNY - VÝSTAVIŠTĚ UVEDEN DO PROVOZU
ROZHOVOR S ARCH. JAKUBEM CIGLEREM
MODERNIZACE TRATĚ ČELÁKOVICE - MSTĚTICE
SILNIČNÍ OBCHVAT NOVÉ PAKY
STANICE METRA RADLICKÁ - BEZBARIÉROVÝ PŘÍSTUP
STAVBA TRAMVAJOVÉ TRATI POČERNICKÁ**

NEPRODEJNÝ VÝTISK | 17. ROČNÍK

3
2025



Vážení přátelé Metroprojektu, vážené kolegyně a kolegové!
V tomto čísle našeho časopisu naleznete hned několik dobrých zpráv o našich projektech, jejichž realizace byla úspěšně dokončena a ony začaly sloužit svému účelu.

Primárně se věnujeme události, které u nás v Metroprojektu předcházelo velké množství tvůrčího úsilí i drobné každodenní práce. Od 90. let minulého století se podílíme na tom, aby byl projekt železničního spojení Praha - Letiště - Kladno uveden do života a začal sloužit svému účelu. 1. srpna se podařilo zprovoznit další, již třetí dílčí úsek tohoto projektu, a to úsek Praha Bubny - Praha Výstaviště. Správa železnic připravila této nové trati důstojný uvítací ceremoniál a každý účastník se mohl svěřit z nového nádraží v Bubnech na novou zastávku Výstaviště vozidlem MUV 75 pro údržbu tratí (viz titulní stranu tohoto čísla).

Na návrhu budovy stanice Praha Bubny se spolu s námi podílel architekt Jakub Cigler a jeho ateliér. Proto jsme jej požádali do tohoto čísla o rozhovor.

I v dalších článcích vám přinášíme informace o úspěšně dokončených projektech. Jedná se o Silniční obchvat Nové Paky, Modernizaci trati Čelákovice - Mstětice, nebo o výtah, zpřístupňující další stanici pražského metra bez bariéry.

Další náš pomalu historický pražský projekt - tramvajová trať v Počernické ulici - se po více než 25 letech příprav a váhání začal konečně stavět.

Přeji vám příjemné podzimní čtení.

V úctě

David Krása
místopředseda představenstva

OBSAH

Úsek Praha Bubny - Praha Výstaviště uveden do provozu	2
Modernizace trati Čelákovice - Mstětice	8
Rozhovor s arch. Jakubem Ciglerem	9
Silniční obchvat Nové Paky uveden do provozu	11
Stavba tramvajové trati Počernická zahájena	13
Stanice metra Radlická - bezbariérový přístup	14

METROPROJEKT INFORMUJE firemní časopis

redakční rada: Ing. David Krása,
Ing. Tomáš Novotný, Ing. Vladimír Seidl,
Ing. Dana Sklenaříková, Ing. Petr Zobal,
Ing. Tomáš Cmíral

vydává: METROPROJEKT Praha a.s.,
Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7,
IČO: 45271895
ev. č. MK ČR E 18232,
redakce@metroprojekt.cz

titulní strana: Nově otevřené nádraží
Praha - Bubny

fotografie v čísle: (mimo str.3)
Tomáš Cmíral

ÚSEK PRAHA BUBNY - PRAHA VÝSTAVIŠTĚ UVEDEN DO PROVOZU

Kamil Bednařík, Jan Pešata, David Krása

Projekt železničního spojení Praha - Letiště - Kladno je od 1. srpna opět o krok blíže naplnění svého cíle. Po rekonstrukci Negrelliho viaduktu a zprovoznění úseku Kladno - Kladno Ostrovec se jedná o krok třetí. Stejně jako ty dva předchozí kroky, není ani tento příliš dlouhý. Z Buben do Stromovky je to cca 1,7 km. Podle našeho názoru se však nádraží v Bubnech, zastávka na Výstavišti i estakáda mezi nimi opravdu povedly. Věříme, že je oceníte stejně jako my. Další kroky o větší délce (úsek Praha - Ruzyně - Kladno) budou následovat.

PŘÍPRAVA PROJEKTU

V rámci přípravy modernizace železničního spojení Prahy a Kladna s připojením letiště Ruzyně se za předchozích 30 let projekčních prací, kterých se METROPROJEKT Praha aktivně účastnil, byly zpracovány desítky technických, územně - technických a podkladových studií a podkladů pro související změny územních plánů nebo aktualizací zásad územního rozvoje. Bylo prověřeno množství koncepčních variant a technických řešení, které postupně vedly k ustálenému řešení plně

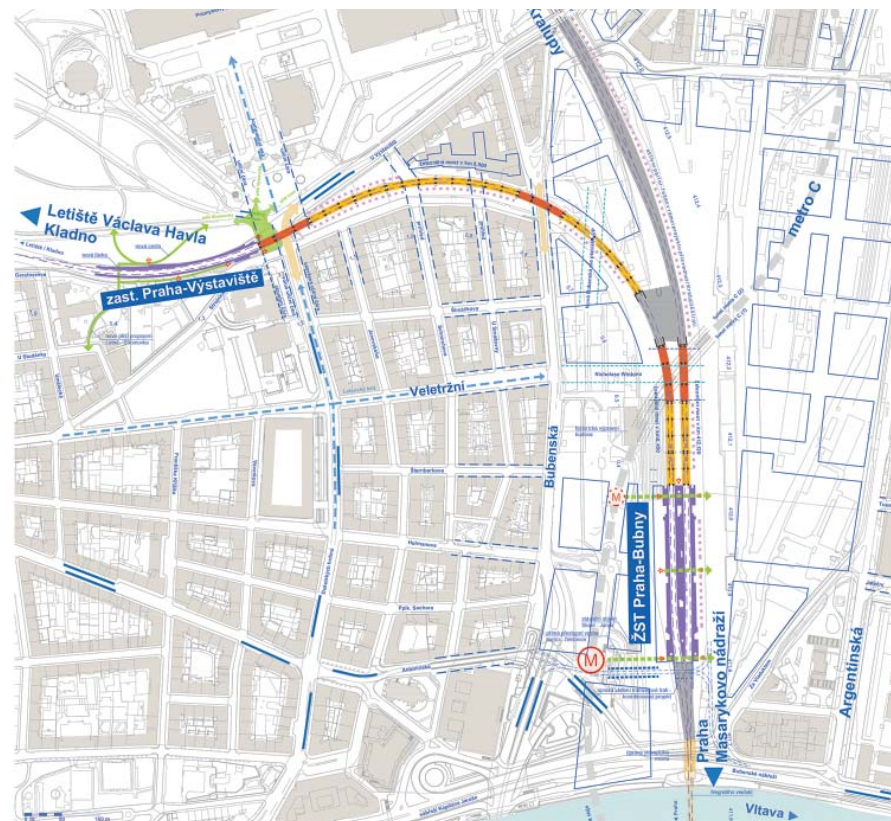
dvoukolejné, elektrifikované modernizované trati přibližně ve stopě dnešní buštěhradské dráhy, s napojením letiště z odbočky Ruzyně. To bylo potvrzeno studií proveditelnosti „Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna“ z května 2015 (zpracovatel sdružení METROPROJEKT Praha a SUDOP Praha), resp. jejím doplnění ze srpna 2019, čímž byl dán jasný rámec zadání koncepce celého projektu.

Investor - Správa železnic, státní organizace, Stavební správa západ, tak na základě rozhodnutí centrální komise

Ministerstva dopravy přistoupil k rozdělení projektu do 8 dílčích samostatně připravovaných úseků, což umožnilo urychlení přípravy.

Úsek z Prahy - Buben do nově zřizované zastávky Praha - Výstaviště byl na základě zadání investora zpracován a projednán ve stupni dokumentace pro územní řízení (DUR) v letech 2016 - 2018, čistopis DUR byl dokončen a předložen k územnímu řízení v červnu roku 2018. **Územní rozhodnutí v právní moci bylo získáno 17. 12. 2019.**

V návaznosti na získané územní



Legenda dopravních staveb

- osa koleje železnice (stávající stav)
- osa koleje železnice (nově navrhovaná)
- nástupiště zastávek
- vstupy na zastávky uvedení do provozu / výhled
- přemostění významných komunikací: most o třech polích, nosná konstrukce s výškovými náběhy
- ostatní přemostění mimo významné komunikace
- podpory estakády
- trať na zemním tělese
- tunel metra C
- vestibul stanice metra stávající / výhled
- tramvajová zastávka stávající
- tramvajová zastávka výhled
- výhledová úprava vedení tramvajové trati

Legenda urbanistických vazeb

- budoucí urbanizace dle územní studie
- uliční čára
- stavební čára
- kompoziční osa
- navrhované významné komunikace
- stávající významné komunikace
- pěší propojení povrchová
- pěší propojení podpovrchová
- aktivní parter - možnost realizace vestaveb

Celková urbanistická koncepce úseku Praha-Bubny - Praha-Výstaviště, 04/2018



Nadhled celého úseku Bubny - Výstaviště, 06/2025, zdroj: Metrostav TBR

rozhodnutí byly v březnu 2020 zadány a zahájeny práce na dokumentaci pro stavební povolení (DSP) a pro provedení stavby a výběr zhotovitele stavby (PDPS), které byly dokončeny v srpnu roku 2021 vydáním čístopisu dokumentace. **3. 11. 2022** bylo získáno **stavební povolení** v právní moci a v listopadu byla také podepsána **smlouva s vybraným zhotovitelem stavby**.

KONCEPCE DOPRAVNÍHO A URBANISTICKÉHO ŘEŠENÍ

V rámci DUR byla navržena velká část dvoukolejně železniční trati na estakádách, jejichž souhrnná délka je 983 m. Dále byl oproti studii proveditelnosti navržen posun zastávky Praha - Výstaviště o cca 200 m ve směru do Stromovky. Zastávka byla nově umístěna v prostoru mezi Stromovkou, Holešovickým hřbitovem a ulicí Dukelských hrdinů. V rámci DUR bylo rozhodující projednání návrhu protihlukových opatření. Dříve navržené až 5 m vysoké protihlukové stěny (PHS) byly rezolutně odmítány, a tudíž byly hledány alternativy založené převážně na aplikaci nízkých protihlukových stěn. Pro splnění hygienických limitů jsme tak museli přijít s novým nápadem, a to umístěním PHS na mostě mezi koleje dvoukolejně trati. To vedlo sice k oddálení kolejí a tím rozšíření mostu a zvýšení nákladů, nicméně v intravilánu širšího

centra metropole je takové řešení odůvodněné, neboť umožnilo snížení PHS na maximální výšku pouze 1,5 m nad temenem kolejnice. Železnice tak netvoří optickou bariéru v území.

Ve stupni DSP a PDPS byla dále zpracována koncepce železniční stanice Praha - Bubny, která má ambici stát se přirozeným centrem nově vznikající čtvrti, propojující Dolní Holešovice s Letnou. V DUR navržené zastřešení nástupiště ocelovými přístřešky bylo v kontextu přípravy dlouhodobého rozvoje území Holešovice Bubny Zátory (Územní studie, Pelčák a partner architekti), navržených veřejných prostor a záměrů výstavby Vltavské filharmonie a Památníku Ticha v těsném sousedství, nahrazeno halovým zastřešením. V rámci stanice byly zásadně navýšeny plochy pro komerční využití a na celou stavbu byly kladeny nadstandardní požadavky na architektonickou kvalitu díla.

Na projektu se společně s METRO-PROJEKT Praha podílela architektonická studia DH ARCHITEKTI (zast. Praha - Výstaviště), JAKUB CIGLER ARCHITEKTI (ŽST Praha - Bubny) a architekti Lucie Pencová a Tomáš Pechman (SUDOP Praha).

ŽELEZNIČNÍ STANICE PRAHA - BUBNY

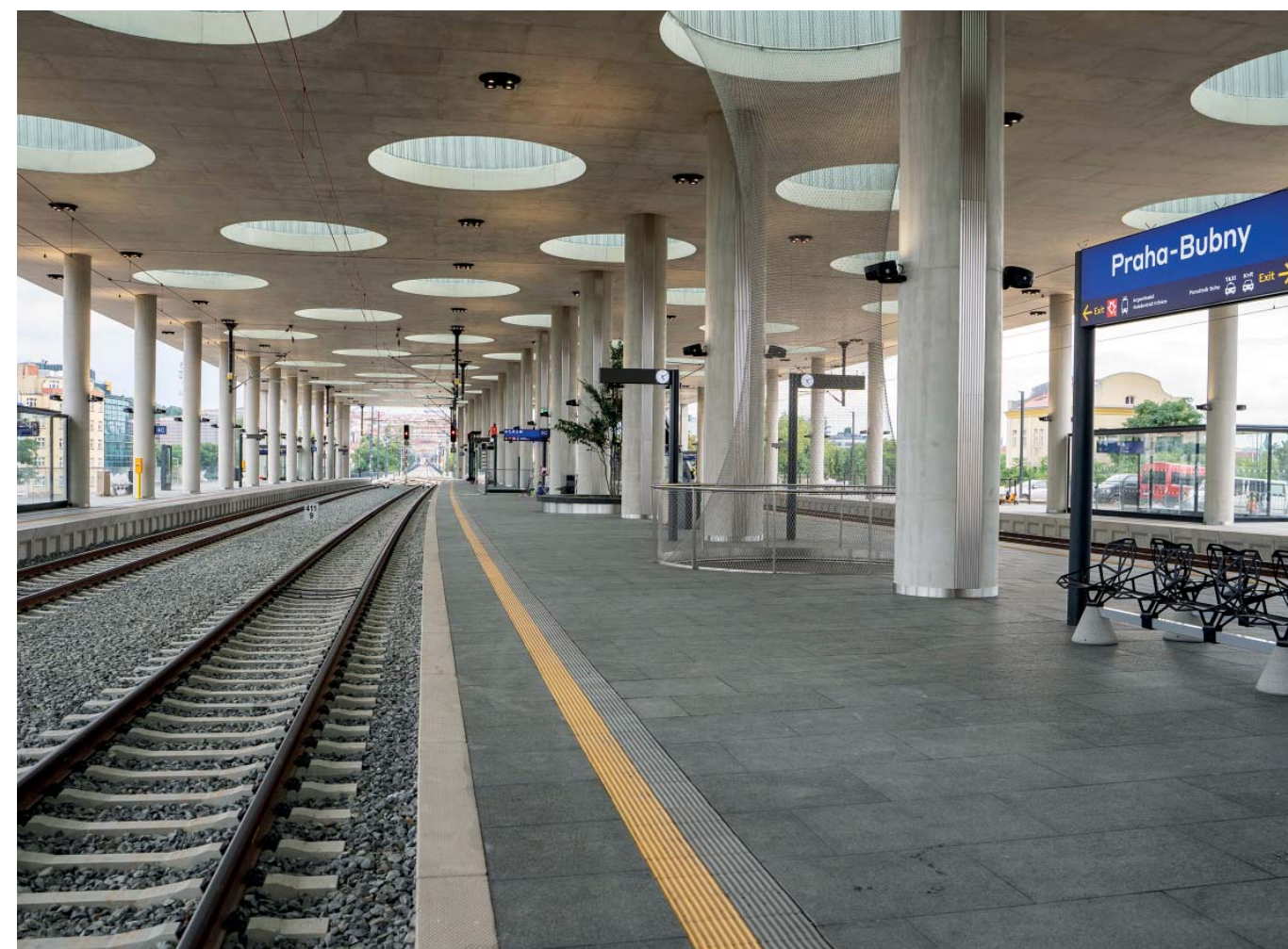
Prostorové a dispoziční řešení želez-

niční stanice Praha - Bubny se čtyřmi dopravními kolejemi určují tratě směrem na Letiště / Kladno a do Kralup. Výškové řešení vychází na jižní straně z navazujícího Negrelliho viaduktu a z mimoúrovňového křížení s tramvajovou tratí. Na severní straně pak vychází z navazujících estakád, mimoúrovňově křížících ulice Nicolase Wintona (urbanistická osa Veletržní - Dělnická) a Bubenská. Železniční stanice má tři vestibuly (JIH, STŘED a SEVER) a umožňuje přímý komfortní přestup na metro C a tramvaje.

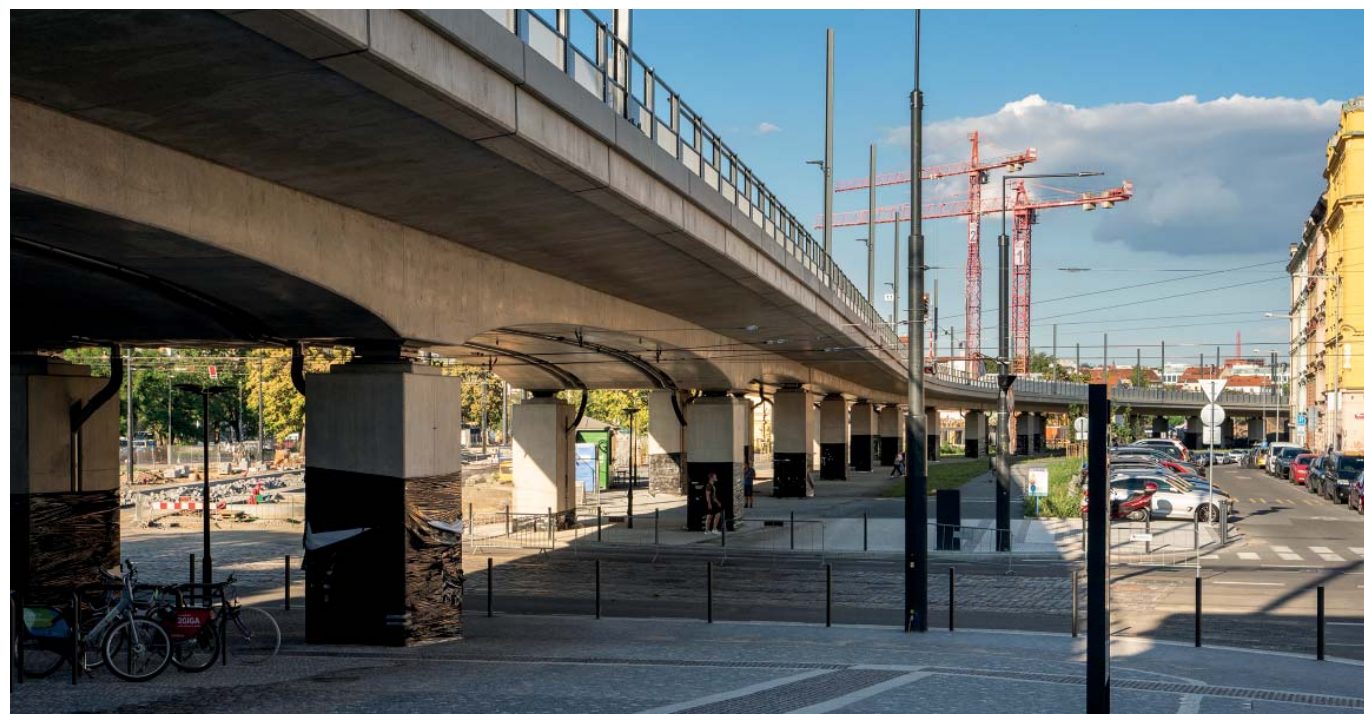
Hlavním novým požadavkem pro úpravu návrhu bylo připravit halové přestřešení nástupiště tak, aby konstrukce umožnila budoucí dostavbu budovy nad kolejíštěm. Hmotové řešení objektu je tak v čase rozděleno do dvou etap. Fáze tzv. uvedení do provozu, kdy samotné nádraží provozně funguje, ale nejsou aktivována propojení a vazby do všech směrů v území, a budoucí fáze 2, kdy dojde k dostavbě budovy nad kolejíštěm a podél západní hrany nádraží. Funkce celého objektu je kromě vlastní železniční stanice uvažována jako administrativní, doplněná obchodními plochami v přízemí. Budoucí objekt může být v části severního vestibulu propojen podzemní pasáží s novým vestibulem stanice metra Vltavská.



ŽST Praha - Bubny, večerní vlak do Kralup



ŽST Praha - Bubny, průhled na Negrelliho viadukt



Mostní estakáda od zastávky Výstaviště

Všechny vestibuly jsou s nástupišti propojeny schodišti, eskalátory a výtahy. Vestibuly jsou koncipovány jako rozptylové (shromažďovací) plochy s přístupem na jednotlivá nástupiště a jsou zde umístěny komerční prostory. V severním vestibulu je umístěn hlavní technologický blok železniční stanice. Střední vestibul je stavebně připravený na doplnění technologických a obchodních prostorů a otevřen bude až ve fázi 2 spolu s nadstavbou budovy.

Z architektonického a designového hlediska je celá budova stanice pojata v minimalistickém jednoduchém tvarovém a konstrukčním řešení. V první fázi je budova koncipována jako jednoduchý „pevný sokl“, na který bude v druhé fázi „osazena“ administrativní budova. Nosná konstrukce zastřešení včetně podpor je provedena důsledně z pohledového betonu. Stropní deska je perforovaná rastroem kruhových světlíků.

V první etapě slouží střecha nádraží nad jižním vestibulem jako vyhlídková terasa, přístupná čtyřramenným schodištěm z prvního nástupiště. Vzhledem k tomu, že nádraží je první budovou v transformačním území, může se terasa stát infopointem s vyhlídkou na město a okolní vznikající čtvrť.

Konstrukce budovy stanice má přibližně obdélníkový tvar o rozměrech cca 250 x 50 m a výšku cca 18 metrů.

Založení je na masivní železobetonové desce o tloušťce místy až 2,5 m, podepřené 493 vrtanými pilotami, vetknutými do skalního podloží. Sloupy jsou navrženy s maximální štíhlostí, avšak musí mít vysokou únosnost i pro budoucí nástavbu. Jsou provedeny z pohledových světlých betonů vysoké pevnostní třídy C50/60, s maximálním přípustným stupněm vyztužení a s vysokými nároky na kvalitu povrchů (PB3). Plochá střešní deska s rastroem velkých prosvětlovacích kruhových otvorů je bez jakýchkoliv trámů a hlavic, tuhost celé konstrukce je řešena metodou příčných a podélných skrytých průvlaků. Na pohled nejsou viditelné žádné prvky TZB, vše je skryto do hmoty nosných konstrukcí.

Po dobu výstavby stanice bylo zřízeno provizorní (objízdné) kolejové propojení Negrelliho viaduktu s odbočkou Střemovka, které umožnilo otevřít staveniště žst Praha - Bubny v téměř celém rozsahu.

MOSTNÍ KOMPLEX BUBNY - VÝSTAVIŠTĚ

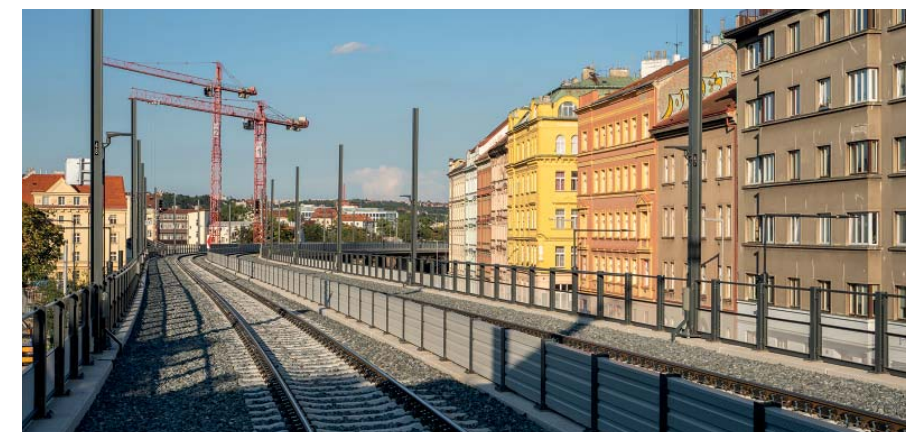
Z pohledu budoucí urbanistické struktury města byla zásadní realizace nových estakád, propojujících ŽST Praha - Bubny se zastávkou Praha - Výstaviště, které odstranily bariéru původního železničního náspu Buštěhradské dráhy a otevřely možnosti pro další komunikační propojení.

Již během realizace bylo provedeno nové cyklo / pěší propojení ulic Veletržní - Dělnická, po více než 160 letech existence trati byla nově propojena území Holešovic a Letné. Realizace estakád dále uvolňuje území pro začátek urbanizace brownfieldu Bubny - Holešovice - Zátory (v souladu s územní studií) a navazující projekty dalších investorů a to včetně možného využití prostoru pod estakádami v podobě připravovaných tzv. „vestaveb“. Nové přemostění a zvýšení nivelety trati byly podmiňující investicí pro rekonstrukci ulice Dukelských hrdinů včetně tramvajové trati a umožnily realizovat zcela novou podobu ulice Bubenské. Zajímavostí je, že v rámci stavby byl zrušen a nahrazen železniční přejezd s evidenčním číslem P1 v síti státních drah.

Souhrnná délka dvojkolejných estakád je 982,35 m, dvě „malé“ estakády jsou každá o délce 197,20 m a „velká estakáda“ o délce 587,95 m. Nosnou konstrukci mostního komplexu tvoří soustava monolitických spojitých deskových konstrukcí z dodatečně předpjatého betonu, v polích o větším rozpětí (přemostění významných komunikací) s náběhy k pilířům, u kratších polí bez náběhů. Celkem bylo navrženo a zrealizováno 15 nosných konstrukcí o dvou až čtyřech polích, 44 podpěr, 356 vrtaných pilot.

Navrženo bylo již zmíněné unikátní řešení ochrany proti hluku s protihlukovou stěnou mezi kolejemi a díky tomu bez vysokých protihlukových stěn na římsách.

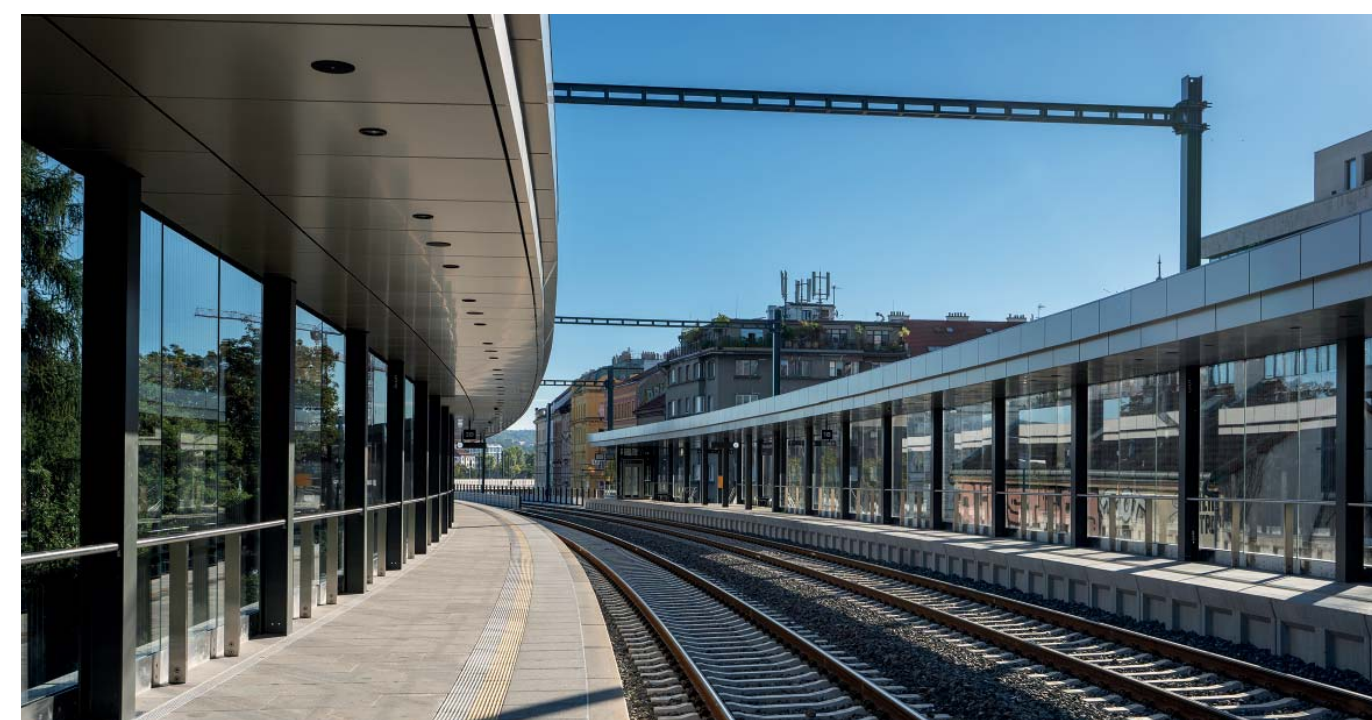
Dokončené mostní dílo se prakticky shoduje s návrhem a vizualizacemi, které METROPROJEKT představil v r. 2017 v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí, a to jak dispozičním a konstrukčním uspořádáním mostu, tak všemi podstatnými prvky vzhledu a designu.



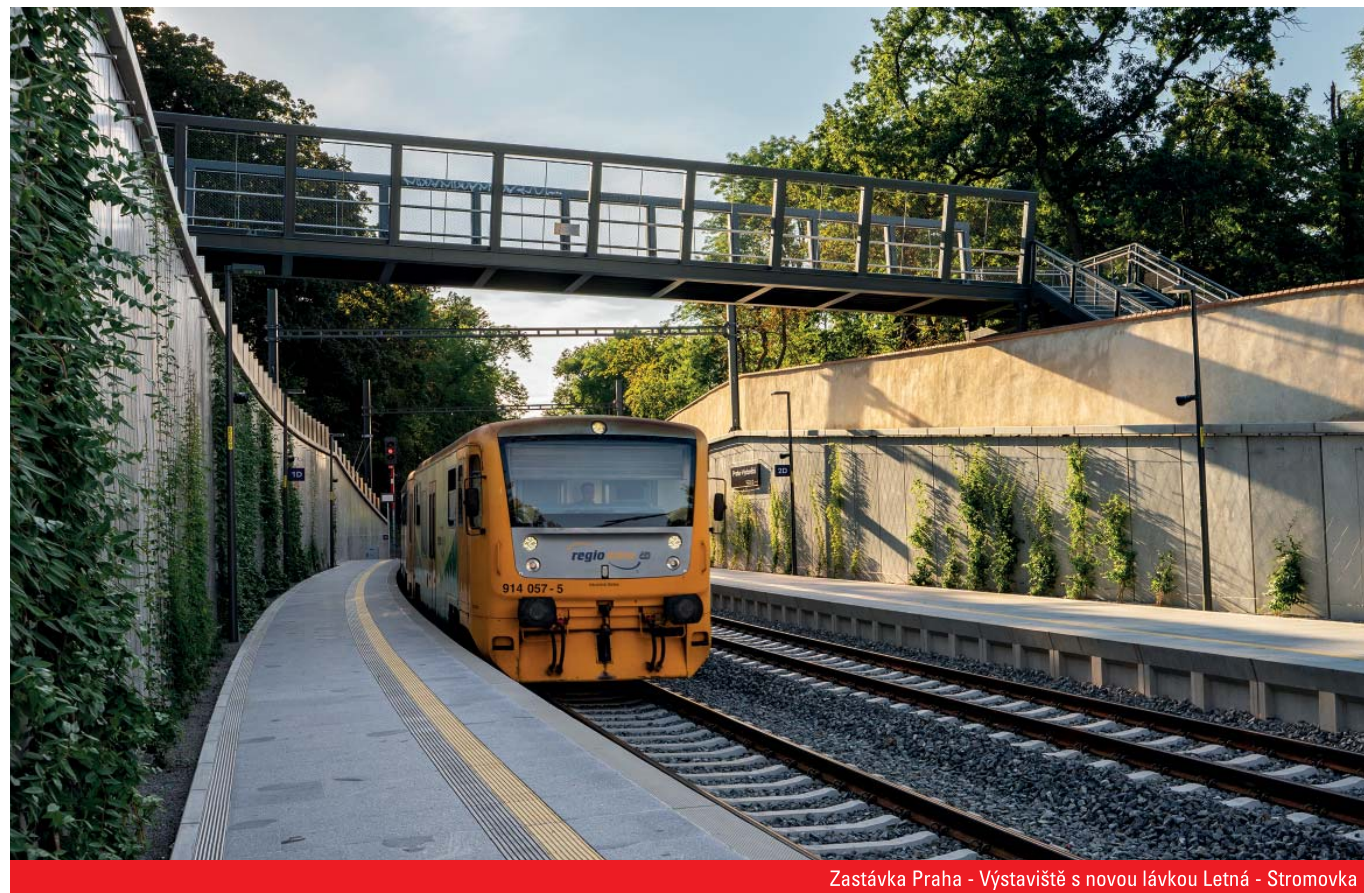
Mostní estakáda - detail protihlukové stěny mezi kolejemi



Mostní estakáda podél ulice Strojnické



Zastávka Praha - Výstaviště



Zastávka Praha - Výstaviště s novou lávkou Letná - Stromovka

ZASTÁVKA PRAHA - VÝSTAVIŠTĚ

Zcela nová zastávka na železničním spojení Praha - Letiště - Kladno byla navržena s potenciálem dopravní obsluhy parku Stromovka, Výstaviště a přilehlé části Holešovic a s přímým komfortním přestupem z (pří)městské železnice na tramvaje. Oproti dřívějším návrhům je zastávka umístěna mimo most přes ulici Dukelských hrdinů v jeho těsném sousedství. Z jižní strany je prostor zastávky vymezen Holešovickým hřbitovem a ze severní strany památkově chráněnou zdí Královské obory.

Charakteru místa odpovídá i architektonické řešení, založené na citlivém začlenění dopravní stavby do památkově a přírodně chráněného území s důrazem na kvalitu použitých materiálů a designovou čistotou navržených detailů a prvků. Na zastávku je přístup z obou konců nástupiště, kromě hlavního vstupu z ulice Dukelských hrdinů, obsahujícího i výtahy, je z druhé strany přístup z nové lávky přes trať, která je dalším propojením Letné s parkem Stromovka. Nástupiště o délce 220 m je v jeho východní polovině zastřešeno kombinací lehké ocelové konstrukce se skleněnými stěnami.

Parter navazující na novou zastávku byl realizován v koordinaci s Rekonstrukcí tramvajové trati Dukelských hrdinů a U Výstaviště. Díky této koordinaci proběhla komplexní úprava okolního veřejného prostoru.

Z pohledu celkových objemů a bilancí bylo na stavbě použito cca 55 tis. m³ betonu a 10 tis. tun oceli. Největší jednorázovou betonáží ŽST Praha - Bubny, resp. celé stavby, bylo zastřešení DC5 ŽST Praha - Bubny: 1370 m³ (750 m³ bílý, 620 m³ šedý) za 11 hodin, cca 65 lidí, 5 pump. Nejobjemnější betonáží mostních estakád byla NK2

(čtyřpolový most u ulice Bubenské) s objemem betonu 1184 m³ (135 automixů) za 17 hodin.

Stavba byla během přípravy a realizace koordinována se souvisejícími stavbami, což vyžadovalo průběžnou koordinaci technického a architektonického řešení a koordinaci harmonogramu realizace stavby. Zásadní koordinace proběhly s akcí Rekonstrukce tramvajové trati Dukelských hrdinů a U Výstaviště (investoři DPP, TSK a PVS), s podmiňujícím projektem podjezd Bubny a s připravovaným zámeřem Vltavské filharmonie.

Stavba trvala 2,5 roku. ■

REALIZACE

Zhotovitelem stavby bylo sdružení „TBR + OHLA + EŽ - BUBNY“ - Metrostav TBR a.s., OHLA ŽS, a.s., Elektrizace železnic Praha a.s.

Hlavní milníky realizace stavby:

- | | |
|---|---------------|
| - Předání staveniště | 30. 1. 2023 |
| - Zahájení prací na stanici, zastávce a na estakádách | květen 2023 |
| - Zprovoznění provizorní koleje Negrelliho viadukt - odb. Stromovka | květen 2023 |
| - Dokončení železobetonových nosných konstrukcí stanice a estakád | červenec 2024 |
| - Otevření prostupu pro pěší a cyklisty v ose Veletržní - Dělnická | září 2024 |
| - Zahájení zkušebního provozu | 1. 8. 2025 |

MODERNIZACE TRATI ČELÁKOVICE - MSTĚTICE

David Benda

V pondělí 1. září byl slavnostně zprovozněn modernizovaný úsek železniční trati mezi Čelákovici a Mstěticemi, jehož kompletní projektovou přípravu zajišťoval Metroprojekt. Tímto krokem se završila rozsáhlá rekonstrukce železničního spojení mezi Prahou a Lysou nad Labem.



Železniční stanice Mstětic

Modernizace více než šestikilometrového úseku zahrnovala výstavbu dvou nových přeložek, které výrazně zkrátily a napřímily trasu a umožnily zvýšení traťové rychlosti až na 140 km/h. První přeložka o délce 1,9 km vede přes místní část Záluží. Druhá, přibližně kilometrová, je u Mstětic. Součástí projektu byla také rekonstrukce 18 mostních a inženýrských objektů, výstavba nového ostrovního nástupiště ve stanici Mstětic, podchodu pro cestující a silničního nadjezdu, který nahradil původní frekventovaný přejezd.

Díky modernizaci se výrazně zvýšila kapacita trati - počet osobních vlaků vzrostl ze 110 na 180 za den. V roce 2026 bude trať vybavena systémem ETCS, což zajistí nejvyšší úroveň zabezpečení železničního provozu.



Ostrovní nástupiště ŽST Mstětic

Investorem celého projektu je Správa železnic, Stavební správa západ, zhotovitelem stavby bylo sdružení firem Eurovia CS, Subterra, GJV Praha a Elektrizace železnic Praha. Celkové náklady dosáhly téměř 3,2 miliardy korun, přičemž dvě třetiny byly hrazeny z evropských fondů.

METROPROJEKT Praha si váží toho, že mohl být součástí tohoto významného infrastrukturního projektu, který přispěje ke zkvalitnění železniční dopravy v regionu a zvýšení komfortu cestování. ■



ROZHOVOR

doc. Ing. arch. Jakub Cigler

architekt

Vzdělání a akademická činnost

- Fakulta architektury ČVUT v Praze
- Spolupráce s londýnským ateliérem Future Systems (Jan Kaplický)
- V 90. letech pedagog na Vysoké škole uměleckoprůmyslové v Praze
- Akademický titul docent v oboru architektury

Profesní kariéra

- 1989: založení vlastního ateliéru v Praze
- 1998: spoluzakladatel CMC architects,a.s.
- 2001: spoluzaložení studia Cigler Marani Architekti (CMA)
- 2015: založení Jakub Cigler Architekti (JCA), v současnosti jeden z největších architektonických ateliérů v ČR
- Člen České komory architektů (ČKA)

Osobní profil

- Naroděn 1962, otec šesti dětí, žije na Malé Straně v Praze

Vaše studio je podepsáno pod řadou domácích i zahraničních projektů, spolupracoval jste s významnými investory. Jak se vám daří nalézat shodu a vzájemné porozumění, bez kterého by žádný projekt nemohl vzniknout?

To je složitá otázka. Na každém projektu a s každým investorem je hledání vzájemné dohody a porozumění zcela individuální. Ale určitě pro všechny projekty je shodná vysoká míra intenzivní empatie a současně je třeba usilovat o vytvoření vzájemné důvěry, která se opírá nejenom o mé osobní zapojení, ale i všech členů našeho týmu.

Jste znám, že u všech projektů kladete důraz na urbanistická řešení a kultivaci veřejného prostoru. Přesto vaše návrhy velkých administrativních budov v centru Prahy, které výrazně mění tvář města, vyvolávají občas kritiku. Jak ji vnímáte? Lze v této souvislosti ještě hovořit o zefektivňování architektury? Není už v centrech velkoměst příliš málo prostoru?

No kritika není nic příjemného, ale současně nutí k zamyšlení nad tím, čím je způsobená a v čem je oprávněná. Současně si myslím, že kriticky veřejnost v dnešní době přistupuje ke všem změnám ve městě, ať jednotlivým novostavbám nebo infrastrukturním projektům. Mám ale zkušenost, že nová budova nebo nově vzniklý veřejný prostor musí mít čas aby jaksi “s městem srostl”. K čemuž mám pocit v případě našich projektů došlo nebo postupně dochází. Bylo to tak v historii s většinou výrazných projektů. A ohledně prostoru ve městě? V Praze je ho ještě hodně a je ho potřeba vyplnit především kvalitním urbanismem a následně kvalitní architekturou. Vezměte si ty obrovské plochy brownfieldů v Holešovicích, na Smíchově, Žižkově, Vysočanech. Tady je ale potřeba zmínit, že tyto části města by si zasloužily novou legislativu a regulativy, aby mohly vznikat čtvrti jako například v Kodani. K tomu ale nedojde bez systémových změn v hygienických a dopravních a požárních normách. Je to téma na dlouhou diskusi, kterou se ale bohužel nikdo dostatečně naléhavě nezabývá!

Pojďme k dopravním stavbám. Už před 20 lety vznikla vaše studie na celkovou rekonstrukci Václavského náměstí s návratem tramvají do jeho horní části. Až letos v červnu byla zahájena hlavní etapa rekonstrukce. Liší se současný projekt od vašeho prvotního návrhu?

Václavské náměstí a jeho probíhající rekonstrukce je téma na celou knihu. Jsem moc rád, že je dolní část již 2 roky v provozu a že horní část náměstí je konečně ve stavbě. V soutěžním návrhu jsme usilovali o tramvaj v celé délce náměstí, k čemuž “zatím” nedojde, ale já jsem přesvědčený o tom, že by jednou k tomu dojít mělo, protože jediné pěší zóny v kombinaci s tramvajovou dopravou jsou životaschopné. Metro pohyb po centru nemá šanci efektivně vyřešit. To je asi hlavní změna v návrhu. Během těch mnoha let projektových příprav došlo ke změnám názoru na vnímání veřejného prostoru a řešení automobilové dopravy. To vedlo k zrušení původně požadovaných podzemních garáží pod náměstím. S tím osobně souhlasím, ale postrádám celkovou koncepci řešení automobilové dopravy a parkování v rámci celého městského centra. To že se zruší parkování v rámci nově upravených náměstí, dojde k přesunu tlaku na parkování do přilehlých ulic, což podle mne není systémové řešení.

Součástí železničního spojení na Letiště Václava Havla je i výstavba nové nádražní budovy žst. Praha - Bubny, podle

vašeho architektonické návrhu. 1. srpna byla uvedena do provozu. Zaznamenal jste už reakce veřejnosti?

Reakce v médiích i na sociálních sítích jsou, mám dojem, převážně pozitivní. Kritizované je omezení přístupu na vyhlídkovou terasu nádraží. Mrzí mne, že tato drobnost začala rezonovat, přičemž je to jen otázka času, kdy provozovatel vyřeší vhodný režim pro přístup. Nicméně z tohoto projektu mám obrovskou radost a jsem rád, že se po řadě let opět vydáři spolupráce naší kanceláře s týmem odborníků z Metroprojektu. Věřím tomu, že přívětivé a kvalitní nádraží spolu s čistými a včas jezdícími vlaky, přimějou více lidí sednout do vlaku místo do auta, což by mělo snížit zatížení silnic a dálnic. To je podle mě hlavní význam tohoto nového nádraží.

Projekt Masaryčka studia Zaha Hadid Architects promění brownfield Masarykova nádraží v atraktivní centrum Prahy. Jaký podíl v tomto projektu má vaše studio? A jaké konkrétní změny nás čekají?

V případě projektu Masaryčka byla naše kancelář zodpovědná za všechny projekční fáze počínaje projektem pro ÚR až do realizace, přičemž architektonické řešení je samozřejmě dílem studia Zaha Hadid Architects. Na projekt Masaryčka navazujeme naším autorským projektem platformy, zastřešující část kolejiště nad Masarykovým nádražím, které s objektem Masaryčky bezprostředně sousedí. Investorem je Správa železnic a na projektu spolupracujeme s týmem SUDOP Praha. Tato platforma bude zcela novým veřejným prostorem v samotném centru Prahy. Je to jistě první náměstí od výstavby Nového Města ve 14. století. To je neuvěřitelná výzva a závazek. Na Praze 1 jsem se narodil a celý život zde žiju a tudíž je to pro mě mimořádně významná příležitost. Platforma bude dokončena v roce 2027 a bude plnit funkci nejenom pro přestup v rámci nástupiště, ale je to rovněž prostor propojující doposud od sebe oddělené části města - Florenc a Hlavní nádraží. A v neposlední řadě a možná nejdůle-

žitější funkcí budou parkové plochy se zelení a stromy, s dětským hřištěm a la- víčkami pro cestující a místní obyvatele.

“Zbourání Transgasu na Vinohradské třídě byl správný krok. To místo nebylo využíváno lidmi.” Vaše slova proti názoru řady historiků architektury, kteří chtěli budovu prohlásit za památku. Na volné parcele roste nová budova opět ve spolupráci s Pentou. Můžete projekt představit?

Navrhnout zbourání budovy Transgasu jsem velmi dlouho zvažoval. Jsem ale přesvědčený o tom, že soubor těchto budov, bez ohledu na jeho architektonické kvality, narušoval urbanistickou strukturu Vinohrad. Náš návrh koncipuje krystalickou administrativní budovu do Vinohradské třídy, podél budovy Unimexu vznikne nová ulička, propojující jak ulici Římskou, tak ulici Rubešovu ve směru k zastávce tramvaje a přechodu směřujícímu přes magistrálu k Národnímu muzeu a stanici metra. Tato propojení třemi různými směry jsou velmi důležitým prvkem našeho návrhu, který sice ctí blokovou strukturu Vinohrad, ale současně vytváří pěší propustnost tímto souborem budov, dotvářející západní polovinu bloku, z velké části tvořeným budovami Českého rozhlasu. Skupina budov, které navrhujeme podél ulice Rubešovy a Římské bude mít rezidenční funkci. Parter do Vinohradské a částečně i ve vnitrobloku budou tvořit obchodní jednotky a služby. Současně s tímto projektem dojde k rekonstrukci budovy společnosti Unimex, která původně vznikla spolu s budovou Transgasu. Ta si ponechá svoji původní administrativní funkci. Tento projekt posílí dolní část Vinohradské třídy a tím, spolu s nově budovanou tramvajovou trasou, posílí propojení s Václavským náměstím a vytvoří tak i v této, magistrálou narušené části centra, živé město.

Jako každý obor se mění a vyvíjí i architektura. Přemýšlíte o jejích proměnách, kterým směrem se bude ubírat?

Architektura ve všech dobách a na všech místech této planety reaguje

na vývoj a potřeby společnosti. Architekti by měli mít tzv. prst na tepu doby a snažit se směřovat tento vývoj správným směrem. Nemělo by jít jen o poslušné plnění zadání klientů, ale o vklad opřený o odpovědnost za udržitelný vývoj. Přestože termín “udržitelnost” je bohužel dnes značně nadužívaný, jsem přesvědčený o tom, že bychom měli každý za sebe o významu a dopadu tohoto slova přemýšlet a uvažovat, jak naplňovat svým konáním jeho podstatu. Za mého života se počet lidí na naší Zemi ztrojnásobil. Přibýlo konkrétně dalších 5 miliard lidí. Přičemž, když jsem se narodil, tak ve městech žilo cca 35% lidstva a dnes je to bezmála 60%. Nárůst obyvatel ve městech vyvolává nároky na kvalitu veřejných prostor. Současně vytváří tlak na zvyšování koncentrace obyvatel uvnitř měst, což je správný směr, protože “husté” město vytvoří širokou nabídku služeb, tím zvyšuje pěší dostupnost, což má vliv na redukcii automobilizace. Architektura je naprosto úžasný a nepředstavitelně důležitý obor, který má přímý dopad na kvalitu života nás všech.

Váš záběr je velice široký, od rodinných domů, přes rekonstrukce, komerční stavby až po urbanistická řešení velkých celků. Která oblast vás nejvíce baví?

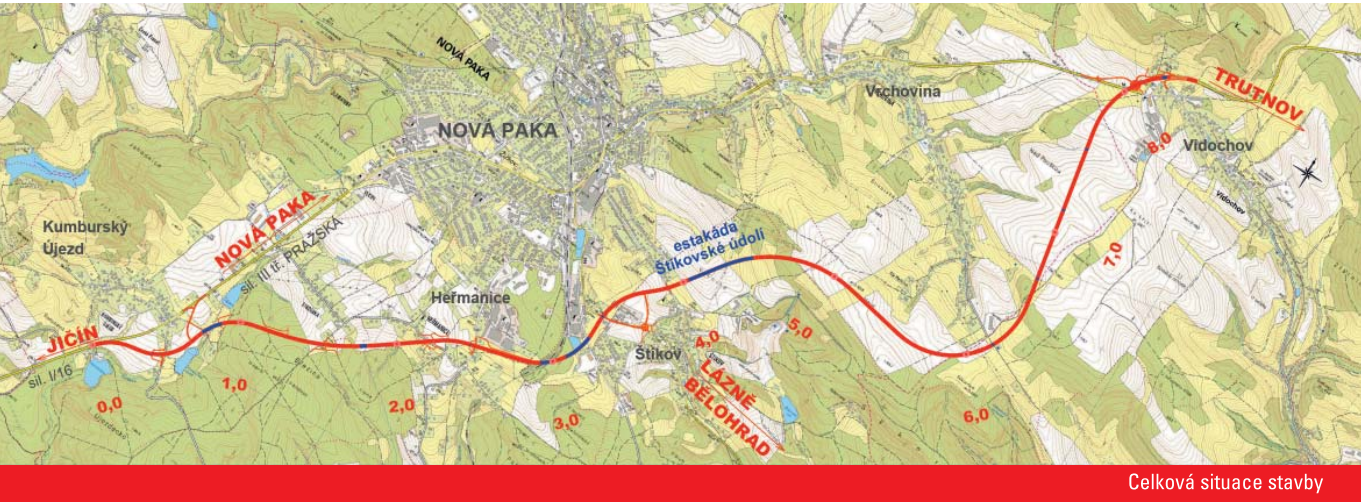
Mě na mé práci baví právě ta široká škála úkolů. Od detailu zábradlí, přes drobné projekty, komplexy budov až po rozsáhlé urbanistické koncepce. A právě snaha porozumět celému spektru úkolů, mi umožňuje nacházet řešení při práci na konkrétním projektu. Jsem přesvědčený o tom, že jako urbanista musím mít zkušenosti z realizací všech typologií budov. Jinak bych sklouzl do formálnosti. A stejně tak obráceně. Než přijmu zakázku na návrh rodinného domu tak bych měl zvážit, jestli se nestane součástí “sídelní kaše” zatěžující příměstskou infrastrukturu a silniční síť. Zkrátka je třeba si neustále uvědomovat tu obrovskou odpovědnost.

Děkujeme Vám za odpovědi ■
Ing. Dana Sklenaříková, Ing. Vladimír Seidl

SILNIČNÍ OBCHVAT NOVÉ PAKY UVEDEN DO PROVOZU

Oldřich Havelka, Petr Zobal

Po necelých třech letech výstavby byl 4. srpna 2025 na důležitém tahu I/16 zprovozněn silniční obchvat města Nová Paka. Přeložka silnice o délce 8,5 km má aktuálně zprovozněnou hlavní trasu. Nový úsek ocení zejména obyvatelé města Nová Paka, přes kterou denně projíždělo až 20 000 vozidel. Běžné zde byly kolony a z intenzivního provozu vyplývalo rozdělení města a velká negativní zátěž životního prostředí obyvatel. Od uvedeného okamžiku si vydechli nejen Novopacáci, ale i řidiči na frekventované spojnici Praha - Krkonoše.



Do konce roku budou na stavbě ještě probíhat dokončovací práce a terénní úpravy, včetně navazujících objektů, zejména napojení na silnici II. třídy ve Štikově, právě dokončením okružní křižovatky Štikov.

Slavnostní akt uvedení do provozu proběhl na nejvyšší úrovni - za účasti ministra dopravy, ředitele ŘSD, krajského hejtmána, starosty města, zhotovitelů stavby, projektantů a samozřejmě za pozornosti médií.

„Vzhledem ke členitému terénu patří stavba k nejnáročnějším obchvatům českých měst. Nutné byly rozsáhlé zářezy i s pomocí řízených odstřelů hornin. Díky tomu se podařilo odstranit skalnaté překážky a připravit podloží pro stavbu. Obchvat je jednou z největších silničních staveb v okolí za několik desetiletí. Nová Paka je na trase z Prahy první bránou do Krkonoše a strategickou spojnici mezi závody automobilky Škoda Auto v Mladé Boleslavi a Vrchlabí.“ řekl při slavnostním otevření generální ředitel ŘSD Radek Mátl.

Trasa obchvatu

Obchvat začíná ve směru od Jičína před obcí Kumburský Újezd, kterou obchází po jihovýchodním okraji - mezi obcí a stejnojmennou vodní nádrží. V této lokalitě je realizována odsazená úrovněová křižovatka se silnicí III/28426. V místě křížení se stávající silnicí je umístěn podchod pro pěší a cyklisty. Trasa obchvatu dále překonává vodoť po mostním objektu SO 201 délky 134 m a stoupá zalesněným územím k novopacké místní části Studénka, kterou obchází z jihovýchodu podél okraje lesa. Zde vede po mostním objektu SO 202 délky 45 m a dále prochází částí Heřmanice, kde je situována průsečná křižovatka se silnicí III/28425 a opět je zde vybudován podchod pro pěší a cyklisty. Po cca 500 metrech trasa překonává po mostním objektu SO 203 délky 56 m skalní zářez trati Nová Paka - Ostroměř. Na tento most navazuje násyp délky cca 100 m a trasa po mostním objektu SO 204 délky 191 m překračuje lokální biocentrum, vodní plochu - rybník Zadák a silnici III/28418

- ulici Přibyslavskou. Za tímto mostem trasa mimoúrovňově mostním objektem SO 205 kříží stávající silnici II/284 - ulici Štikovskou. V km 3,750 je umístěna styková křižovatka, zajišťující propojení trasy obchvatu se silnicí II/284. Trasa dále stoupá a v zářezu podchází místní komunikaci. Překonává údolí Štikovské rokle, a to po nejdelším mostě na celém obchvatu - estakádě SO 206 délky 423 m a blíží se k východnímu okraji obce Vrchovina, kterou míjí mezi budovou kravínu a vodojemem, kde mostem SO 207 kříží silnici III/01611. V následujícím úseku mezi obcemi Vrchovina a Vidochoch prochází trasa převážně přes pole. V tomto úseku jsou umístěny tři klenbové mostní objekty, zajišťující průchodnost této lokality. V obci Vidochoch byla navržena okružní křižovatka, napojující na trasu obchvatu objekt čerpací stanice, propojení se silnicí III/28421 a původní silnice I/16. Před koncem úseku jsou navrženy autobusové zastávky, nahrazující zrušené dřívější. Příchod na zastávky je řešen mimoúrovňově pod mostem SO 242,



Štikovská estakáda

který zároveň převádí silnici I/16 přes přeložku silnice III/28421. Trasa je ukončena napojením na navazující původní komunikaci.

Celková délka obchvatu vybudovaného v kategorii S11,5/70 (dvoupruhová, směrově nerozdělená komunikace) je 8,480 km. Jeho součástí je 16 mostů, z toho 13 na hlavní trase, zbývající na místních komunikacích. V trase jsou víc než čtyři kilometry protihlukových stěn.

Postup výstavby

Zhotovitel se musel vypořádat se složitými geologickými podmínkami zejména při zakládání mostních objektů. Došlo k přesunům více než půl milionu m³ zemin a hornin, celková bilance zemních prací byla víceméně vyrovnaná. V rámci výstavby obchvatu Nové Paky byla pro založení SO 204 - most přes rybník v km 3,181 - použita vrtná souprava BAUER BG-45. Jedná se o největší vrtnou soupravu použitou v ČR pro zakládání mostního objektu. Vrtaná souprava o celkové váze přes 160 t pomáhala při realizaci vrtaných pažených pilot DN 1800 mm do hloubky až 25 m.

Metroprojekt se na přípravě a realizaci tohoto projektu podílel kompletním zpracováním PDPS (zadávací dokumentace pro výběr zhotovitele) a autorským dozorem v průběhu výstavby. V dějinách Metroprojektu se jedná o dosud nejrozsáhlejší a největší silniční projekt v extravilánu. ■



Nadjezd nad silnicí I/16

I/16, Nová Paka, obchvat – základní údaje

délka hlavní trasy:	8 479 m
počet stavebních objektů:	144
protihlukové stěny:	22 částí,
celková délka	4 180 m
Počet úrovněových křižovatek:	4 ks
Počet mostů na silnici I/16:	13 ks
Počet mostů na ostatních komunikacích:	3 ks

investor:	ŘSD s.p., správa Hradec Králové
projektant PDPS:	METROPROJEKT Praha, HIP Vojtěch Ehlich
autorský dozor:	METROPROJEKT Praha, HIP Oldřich Havelka
zhotovitel:	PORR a.s.
cena stavby:	1,71 mld. Kč bez DPH
zahájení realizace:	09/2022
zprovoznění hlavní trasy:	08/2025
lhůta výstavby do zprovoznění hlavní trasy:	35 měsíců

STAVBA TRAMVAJOVÉ TRATI POČERNICKÁ ZAHÁJENA

Petr Malinovský



Slavnostní zahájení stavby

Rozvoj tramvajové sítě v Praze se v posledních letech odehrává v dynamickém tempu, o čemž svědčí např. nedávno zprovozněné tramvajové tratě na Dědině nebo v Libuši nebo probíhající výstavba tratě na Václavském náměstí. Nyní se tramvajová síť rozroste i v desáté městské části, kde byla zahájena realizace novostavby tramvajové trati v Počernické ulici.

Předstihové práce jako např. kácení dřevin a příprava na přeložky horkovodů probíhaly již v první polovině roku. Generálnímu zhotoviteli - sdružení firem Subterra a.s., OHLA ŽS, a.s. a PRAGIS a.s. bylo staveniště předáno 15. července. Ceremoniál slavnostního zahájení výstavby následoval 5. srpna. V první fázi byly vybudovány provizorní vozovky a dočasná parkovací stání, následované aktuálními pracemi na přeložkách kanalizace, ke kterým se v nejbližší době připojí i přeložky páteřních „káranských“ vodovodních řadů 2x DN 1100. Přeložky inženýrských sítí tvoří významnou část díla a probíhat budou přibližně



Zahájení prací na přeložkách trubních sítí

1,5 roku. Celková plánovaná délka výstavby je 32 měsíců.

Povolání záměru bylo vydáno Dopravním a energetickým stavebním úřadem na přelomu let 2024 a 2025. Nová trať o délce 2,3 km zajistí pohodlnější a kapacitnější spojení sídliště Malešice s metrem Želivského a nabídne nová přímá spojení s širším centrem Prahy. Díky blízkosti existující kolejové sítě a napájecí infrastruktury

tramvají bude zároveň obsluha lokality veřejnou hromadnou dopravou ekonomicky, energeticky a ekologicky efektivnější.

Investorem záměru je Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s., projektovou dokumentaci všech stupňů zpracoval METROPROJEKT Praha a.s. Záměr bude spolufinancován z evropských fondů v rámci Operačního programu Doprava (OPD3). ■

STANICE METRA RADLICKÁ - BEZBARIÉROVÝ PŘÍSTUP

Jakub Vojtěch



Úspěšnou realizací tohoto projektu se stanice Radlická stala v červenci letošního roku 48. bezbariérovou stanicí pražského metra. Bezbariérový přístup je umožněn výtahem s nosností 1000 kg (13 osob) mezi nástupištěm a povrchovým vestibulem.

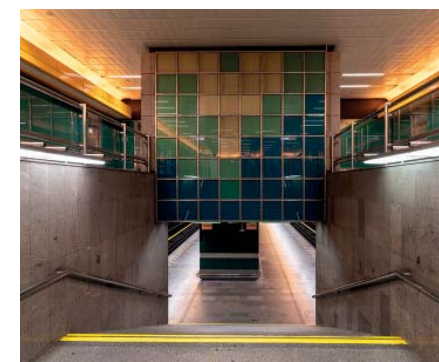
Umístění výtahu bylo vybráno jako nejvýhodnější, co se týče technických a provozních omezení a ekonomiky stavby. Podařilo se vyhnout složitým technickým úpravám v technickém zázemí stanice v úrovni vestibulu a pod nástupištěm, tím pádem také kompletnímu uzavření stanice. Stanici se cca 9 měsíců jednou kolejí pouze projíždělo.

Opravdovým oříškem byl návrh stavebního postupu a statického zajištění, neboť v místě výtahové šachty muselo dojít k přerušení pěti předpjatých nosníků stropu stanice a jejich náhradě novou nosnou konstrukcí.

S ohledem na původní architektonický duch stanice se zachovaly stávající repasované podhledy ve vestibulu vč. modernizace osvětlení,

a to i architektonického umístění po vnitřním obvodu vestibulu při zachování stejné chromatičnosti osvětlení jako původní sodíkové výbojky (3000 K).

Investorem celého projektu byl Dopravní podnik hl. m. Prahy, Metroprojekt zpracoval realizační dokumentaci pro zhotovitele stavby BREMA, spol. s r. o. ■





METROPROJEKT Praha, a. s.
Argentinská Office Building
Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7
Tel.: 296 154 105
metroprojekt@metroprojekt.cz
www.metroprojekt.cz