

Výškový systém Bpv
Souřadnicový systém S-JTSK

Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:

Investor, objednatel:	 SPRÁVA ŽELEZNIC	Správa železnic, s.o. Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 - Nové Město kontaktní adresa: Správa železnic, s.o. Stavební správa západ Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9	Inženýrská činnost: METROPROJEKT Praha a.s. Argentinská 1621/36 170 00 Praha 7 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz
-----------------------	--	--	---

Člen sdružení:	 SUDOP PRAHA	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 fax: +420 224 230 316 e-mail: praha@sudop.cz
----------------	---	---

METROPROJEKT Praha a.s. Argentinská 1621/36 170 00 Praha 7 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz	 METROPROJEKT	Souprava číslo:
---	---	-----------------

HIP: Ing. Jiří ÚLEHLA tel.: +420 296 154 304 Stupeň: DOKUMENTACE PRO ÚZEMNÍ ŘÍZENÍ	Podpis: 	Název a účel díla: Modernizace trati Praha-Výstaviště (mimo) - Praha-Dejvice (vč.)
---	--	--

Zpracovatelský útvar: STŘEDISKO S60 DOPRAVNÍCH STAVEB tel.: +420 296 154 247 Vedoucí útvaru: Ing. Petr ZOBAL	Podpis: 	Název části díla: SITUAČNÍ VÝKRESY KONCEPČNÍ ŘEŠENÍ STROMOVKA	C C.4 C.4.3
--	--	---	----------------------------

Odpovědný projektant: doc. Ing. arch. Dalibor Hlaváček, Ph.D. Vypracoval: doc. Ing. arch. Dalibor Hlaváček, Ph.D. Skart. znak: V20/2041 Datum: 02/2021 Počet formátů: - Měřítko: -	Podpis: 	Název přílohy: STROMOVKA - architektonické řešení	Změna: - Číslo příl.: 001
---	--	---	---

IČD:	20	7461	03	04	03	00	00
------	----	------	----	----	----	----	----

01	identifikační údaje
02	průvodní zpráva kontext most Kamenická portál dejvického tunelu koncept zábran
03	most Kamenická architektonická situace řez komunikací v km 0,07 řez komunikací v km 0,08 vizualizace
04	portál dejvického tunelu architektonická situace podélný řez vizualizace 1 vizualizace 2
05	koncept zábran situace pozic typů zajištění svahů návrh typů zajištění svahů
06	koncept zajištění svahů situace pozic typů zábran návrh typů zábran

název stavby

Modernizace trati Praha-Výst.(mimo) - Praha-Dejvice (vč.)
Dokumentace pro územní řízení
02/2021

zpracovaná příloha
Stromovka - architektonické řešení

objednatel

Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1 - Nové Město

Stavební správa západ
Sokolovská 278/1955
190 00 Praha 9 - Libeň

dodavatel dokumentace

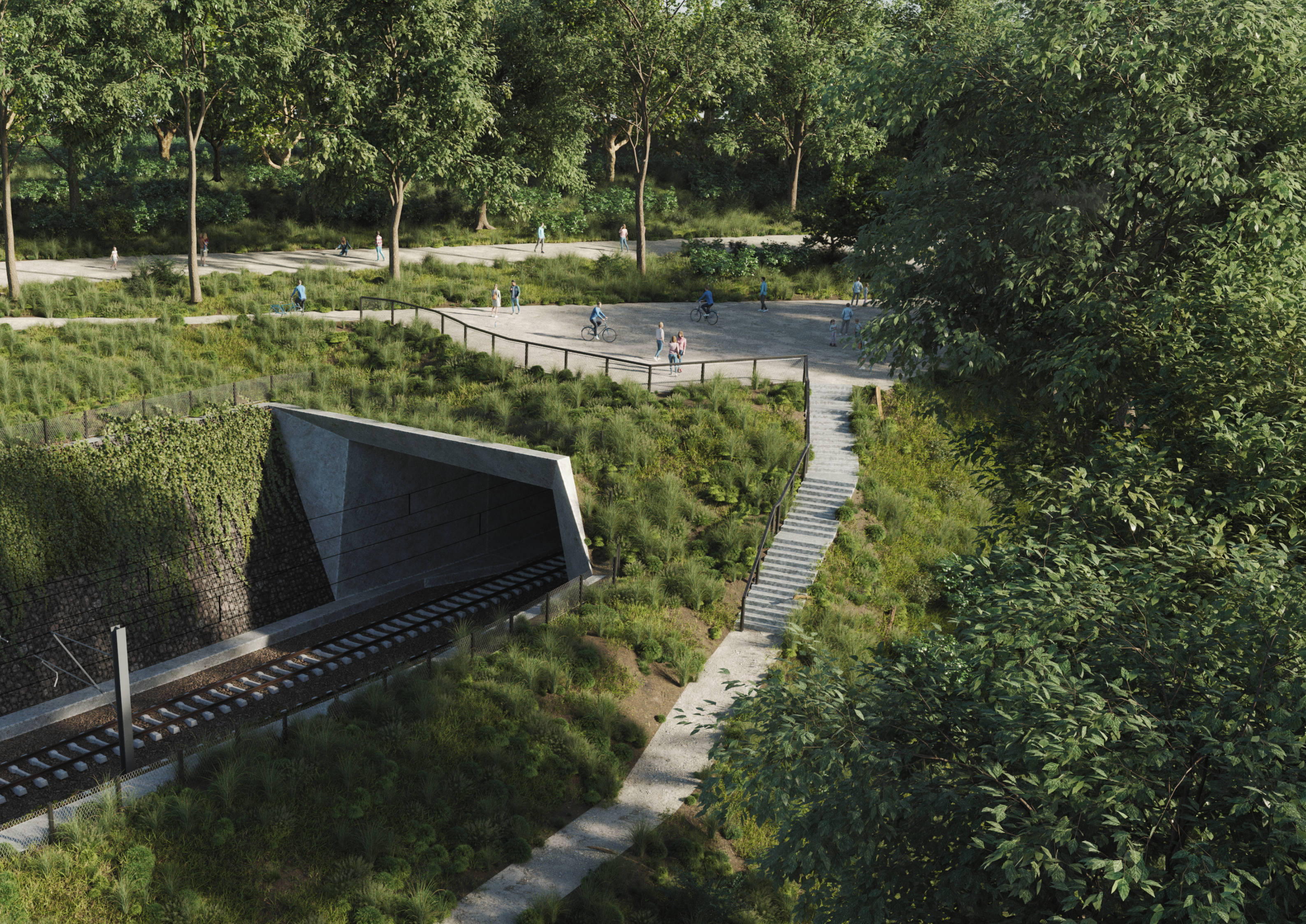
Metroprojekt Praha a.s.
Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7
IČ: 45271895, DIČ: CZ45271895

zpracovatel architektonické části

doc. Ing. arch. Dalibor Hlaváček, Ph.D.
Terronská 656/45, 160 00 Praha 6
IČ: 68847530, DIČ: CZ7612130339

architektonické řešení
doc. Ing. arch. Dalibor Hlaváček, Ph.D., ČKA 4375
Ing. arch. Ludvík Holub
Ing. arch. Klára Novotná

vizulizace
Ing. arch. Jan Dousek
Ing. arch. Radovan Záborský



portál dejvického tunelu

Tvar portálu svou asymetrichostí reaguje na svažující se konfiguraci terénu. Portál je vstupním prvkem tunelu, který je tvořen utilitární betonovou konstrukcí tvarova-nou na základě potřeb průjezdného profilu. Portál se nesnaží výraz navazujícího tunelu skrývat, ale bere jej jako východiško. Tvar portálu je tvořen třemi navzájem se protínajícími plochami. Je navržen z pohledového hladkého betonu. Oproti přímosti navazujícího tunelu se portál mírně rozevírá. Tímto tvarováním vzniká dostateč-ná vzdušná vzdálenost mezi hranou portálu, respektive veřejného prostoru, a živými částmi trakce. Tím je zajišť-na ochrana proti nebezpečnému dotyku. Tvar portálu tvoří límec, který společně s jednoduchým zábradlím vytváří zábranu proti pádu do kolejiště. Tento detail bude rozpracován a zpřesněn v rámci dalšího stupně projek-tové dokumentace.

Portál dejvického tunelu navazuje na svahy zářezu trati. Svahy jsou v návaznosti na portál zajištěny gabionovými polštáři popnutými vegetací. Horní hrana gabionových polštářů je osazena oplocením výšky 1200 mm pro zamezení přístupu do kolejiště.

koncept zábran

V rámci úseku železniční trati ve Stromovce je navrže-no několik podob zábran - oplocení a zábradlí. Návrh zábran vychází ze základního typu, který je dle umístění a potřeby míry ochrany proti pádu modifikován. Ocelový pásovinový rám antracitové barvy bez výplně (Z1) je navržen ke schodištím vedle portálu a vedle visuté lávky u mostu Kamenická. Zábradlí tvořené oce-lovým pásovinovým rámem antracitové barvy doplněné o výplň z černé nerezové sítě pro popnutí vegetací (Z2) je umístěno na koruny zárubních zdí tak, aby bylo za-bráněno pádu do kolejiště. Ocelové pásovinové zábradlí antracitové barvy (Z3) je osazeno na mostě Kamenická a navazující hraně opěrné zdi. Oplocení umístěné na hranách gabionových rohoží je tvořeno ocelovými pá-sovinovými stojinami s výplní z černé nerezové sítě pro popnutí vegetací (O).

koncept zajištění svahů

Zářez trati procházející Stromovkou má ve své délce různé charaktery v závislosti na lokální konfiguraci teré-nu. Základem konceptu návrhu zajištění svahů je snaha o minimalizaci zásahů do rostlého terénu a kořenového systému stávajících stromů. Přesná podoba zajištění svahů bude upřesněna v dalších fázích na základě podrobného místního průzkumu. Svahy jsou v délce úseku zajištěny několika způsoby dle sklonu vzniklého zářezu. Mírné svahy jsou ponechány přirozené travnaté. Lokálně, kde vlastnosti materiálu dovolí, bude ponechána odkrytá skála. V návaznosti na most kamenická jsou navrženy kamenné zárubní zdi ve sklonu 3:1. Zárubní zdi jsou navrženy primárně z místního kamene vytěženého při stavbě. Zdi budou v maximální míře popnuty vegetací. Svahy zářezu ve sklo-nu 2:1 budou zajištěny gabionovými polštáři vyplněnými primárně místním kamenem vytěženým při stavbě. Polš-táře budou v maximální míře popnuty vegetací. Lokálně ve vhodným pozicích můžou být doplněny vegetační vložkou.

kontext

Most Kamenická a portál dejvického tunelu jsou situo-vány ve Stromovce na úseku modernizované trati mezi zastávkou Praha-Výstaviště a Praha-Dejvice. Navržený výraz mostu a portálu reaguje na kontext moderni-zované trati, na které vznikají stavby jako je nádraží Veleslavín nebo nádraží Bubny se soudobým moderním výrazem. Most a portál nejsou pouhými jednotlivostmi, ale součástmi celku trati.

most Kamenická

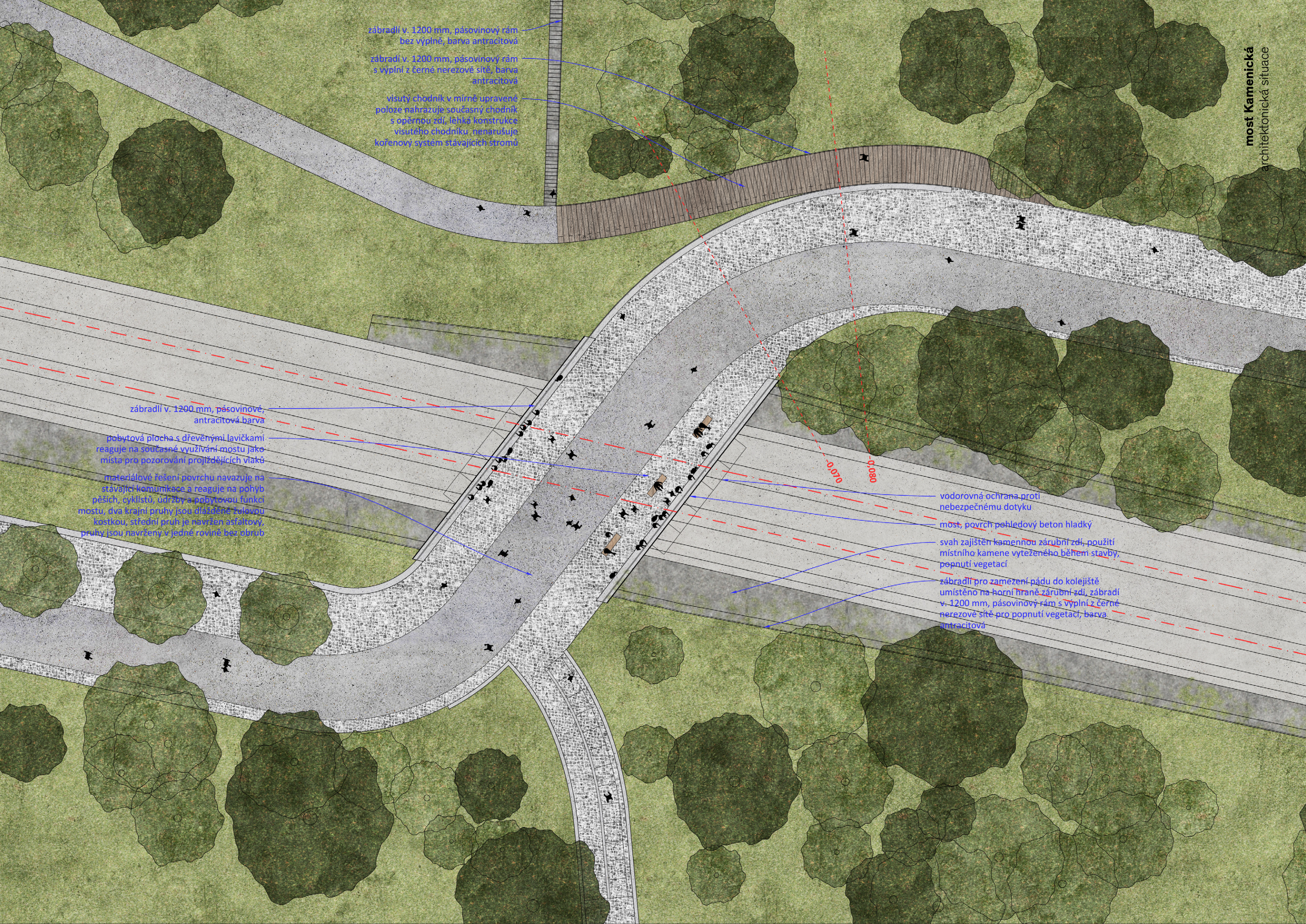
Navržený most nahrazuje v totožné pozici most stávající, oproti kterému je přibližně o 3 m rozšířen a o 1 m výše položen. Návrh rozšířením mimo jiné reaguje na sou-časné využívání mostu. Most je využíván pro pozorování projíždějících vlaků, je místem setkávání. Střetávají se zde proudy pěších a cyklistů mířících do a ze Stromovky se skupinami lidí, rodičů s dětmi, mateřskými školkami pozorujícími projíždějící vlaky.

Most slouží pro převedení značného množství inženýr-ských sítí přes železniční koleje. V současném stavu je viditelně souběžně s mostem veden produktovod tvo-řený dvěma mohutnými rourami. V rámci návrhu nového mostu jsou veškeré sítě včetně produktovodů vedeny skrytě v rámci konstrukce.

Most je navržen jako jednoduchá elementární kontrukce z pohledového hladkého betonu. Je opatřen vodorov-nou ochranou proti nebezpečnému dotyku a osazen pásovinovým antracitovým zábradlím výšky 1200 mm se skrytým kotvením. Materiálové řešení povrchu mostu navazuje na materiálové řešení stávajících komunikací. Reaguje na pobytovou funkci mostu, proudy pohybu pěších a cyklistů a potřeby údržby. Povrch je materiá-lově rozdělen do tří pruhů. Krajní pruhy jsou dlážděny žulovou kostkou 60×60 mm kladenou do kroužkové vazby. Krajní pruh ve směru výstaviště je uzpůsoben pro pozorování projíždějících vlaků. Do navrženého „zálivu“ jsou umístěny dřevěné lavičky. Krajní pruh ve směru Dejvic navazuje na dlážděnou komunikaci procházející Stromovkou. Střední pruh je navržen asfaltový. Pruhy jsou navrženy v jedné rovině bez dělících obrub, odděle-ny ocelovou lištou.

V souvislosti se změnami rozměrů a výškové pozice mostu dochází k úpravám navazujících prvků a ploch. V důsledku těchto změn je zrušen chodník s opěrnou zdí navazující na komunikaci vedoucí od Výstaviště. V upravené pozici je nahrazen visutým chodníkem tvoře-ným lehkou konstrukcí s dřevěnou nášlapnou vrstvou. Takto navržená konstrukce působí subtilněji a nenarušu-je kořenový systém stávajících stromů. Visutá konstrukce je opatřena zábradlím výšky 1200 mm tvořeným páso-vinovým antracitovým rámem s výplní z černé nerezové sítě.

Most kamenická navazuje na svahy zářezu trati. Svahy jsou v návaznosti na most zajištěny kamennými zárub-ními zdmi v maximální míře popnutými vegetací. Horní hrana zárubních zdí je osazena zábradlím výšky 1200 mm tvořeným pásovinovým antracitovým rámem s výplní z černé nerezové sítě.



zábradlí v. 1200 mm, pásovinový rám
bez výplně, barva antracitová

zábradlí v. 1200 mm, pásovinový rám
s výplní z černé nerezové sítě, barva
antracitová

visutý chodník v mírně upravené
poloze nahrazuje současný chodník
s opěrnou zdí, lehká konstrukce
visutého chodníku nenarušuje
kořenový systém stávajících stromů

zábradlí v. 1200 mm, pásovinové,
antracitová barva

pobytová plocha s dřevěnými lavičkami
reaguje na současné využívání mostu jako
místa pro pozorování projíždějících vlaků

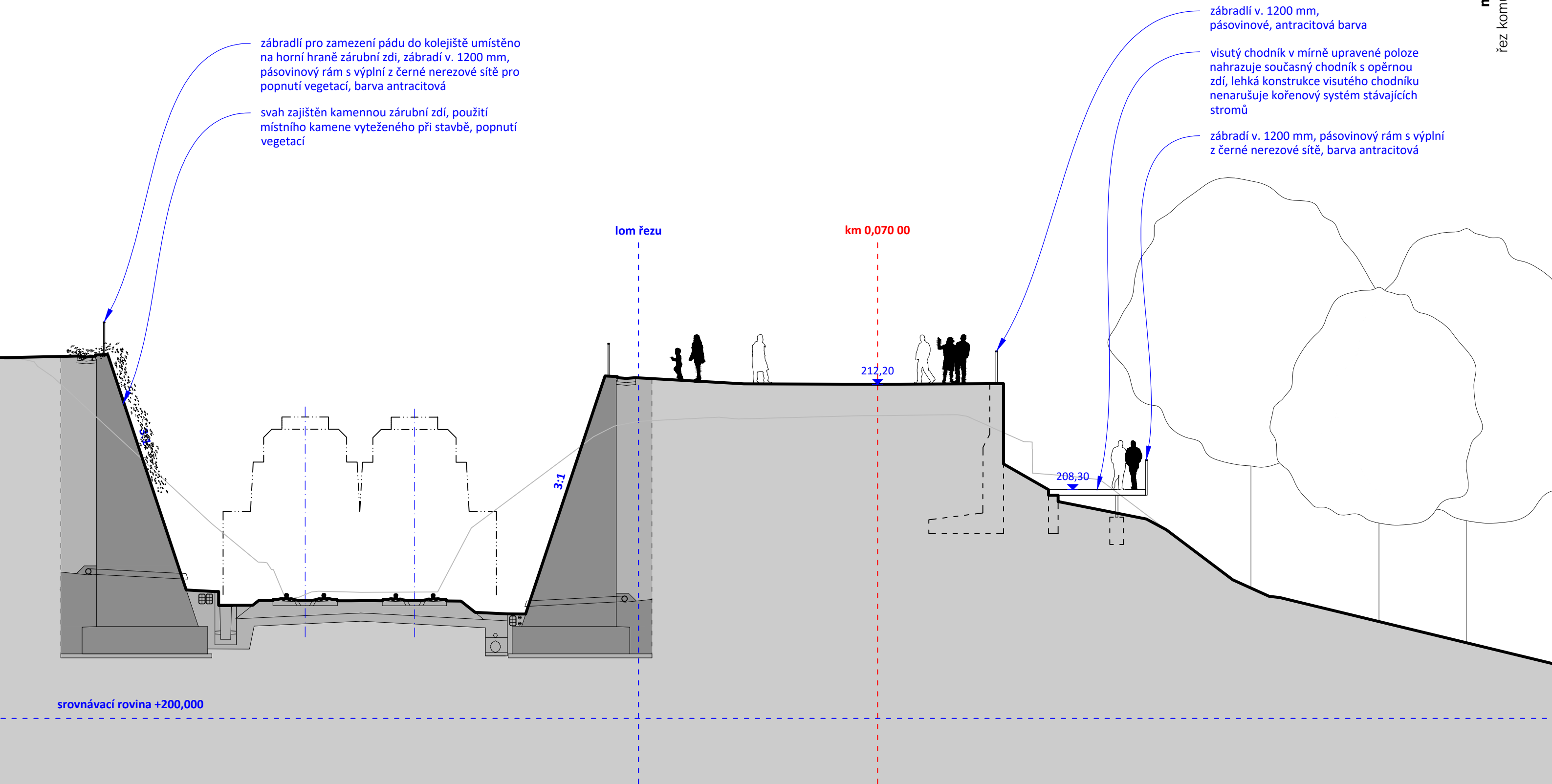
materiálové řešení povrchu navazuje na
stávající komunikace a reaguje na pohyb
pěších, cyklistů, údržby a pobytovou funkci
mostu, dva krajní pruhy jsou dlaždicové železovou
kostkou, střední pruh je navržen asfaltový,
pruhy jsou navrženy v jedné rovině bez obrub

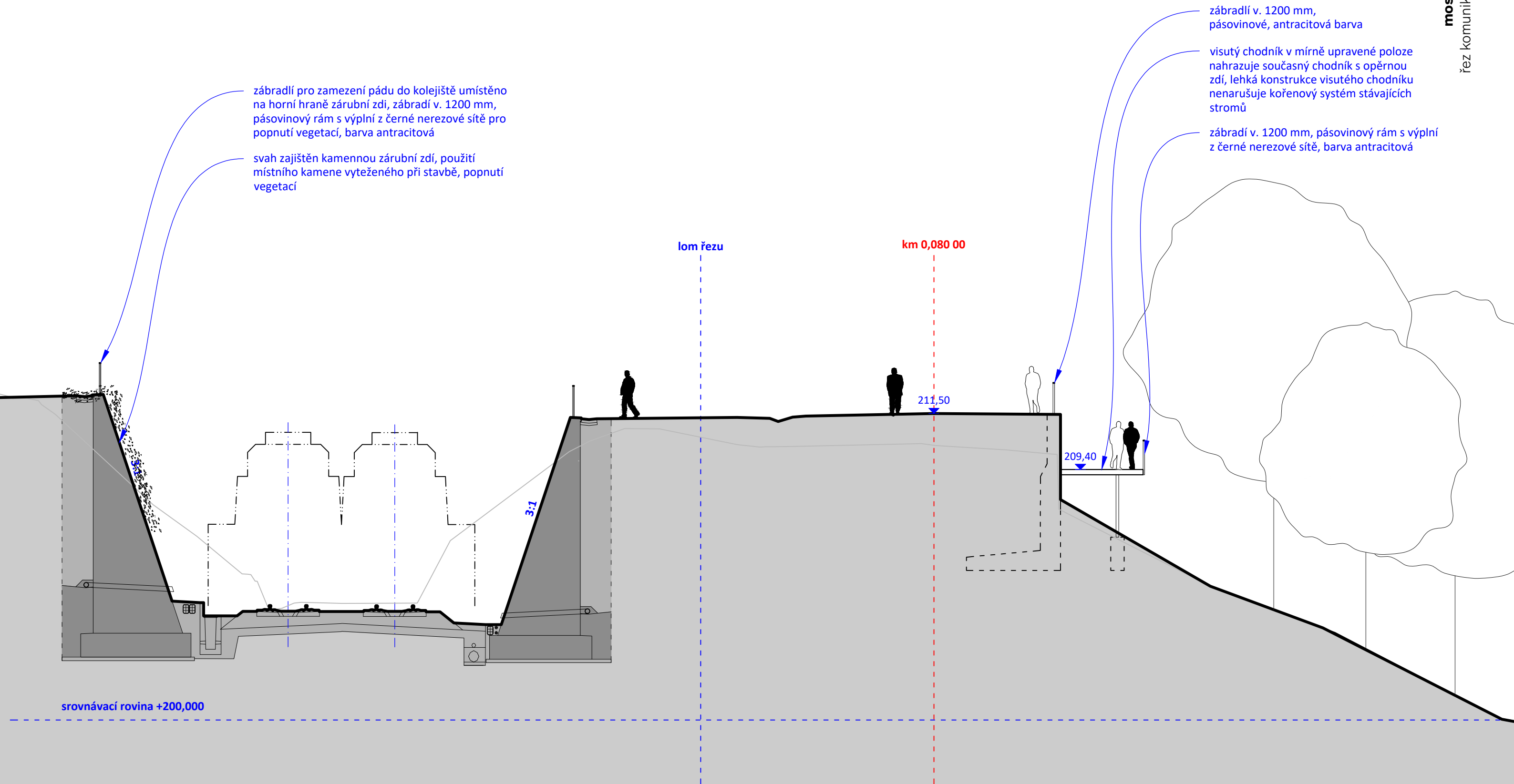
vodorovná ochrana proti
nebezpečnému dotyku

most, povrch pohledový beton hladký

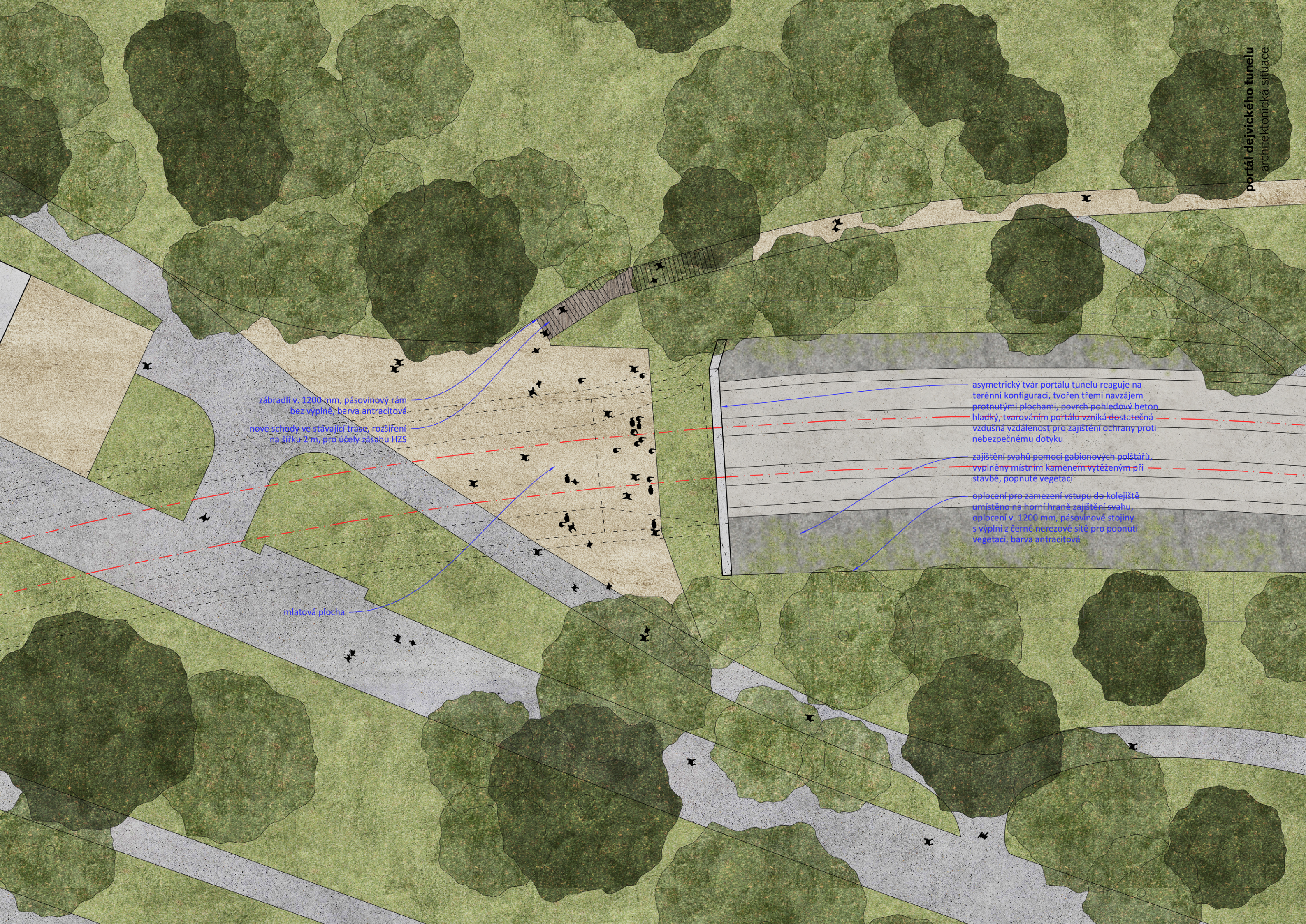
svah zajištěn kamennou zárubní zdí, použití
místního kamene vyteženého během stavby,
popnutí vegetací

zábradlí pro zamezení pádu do kolejí
umístěno na horní hraně zárubní zdi, zábradlí
v. 1200 mm, pásovinový rám s výplní z černé
nerezové sítě pro popnutí vegetací, barva
antracitová









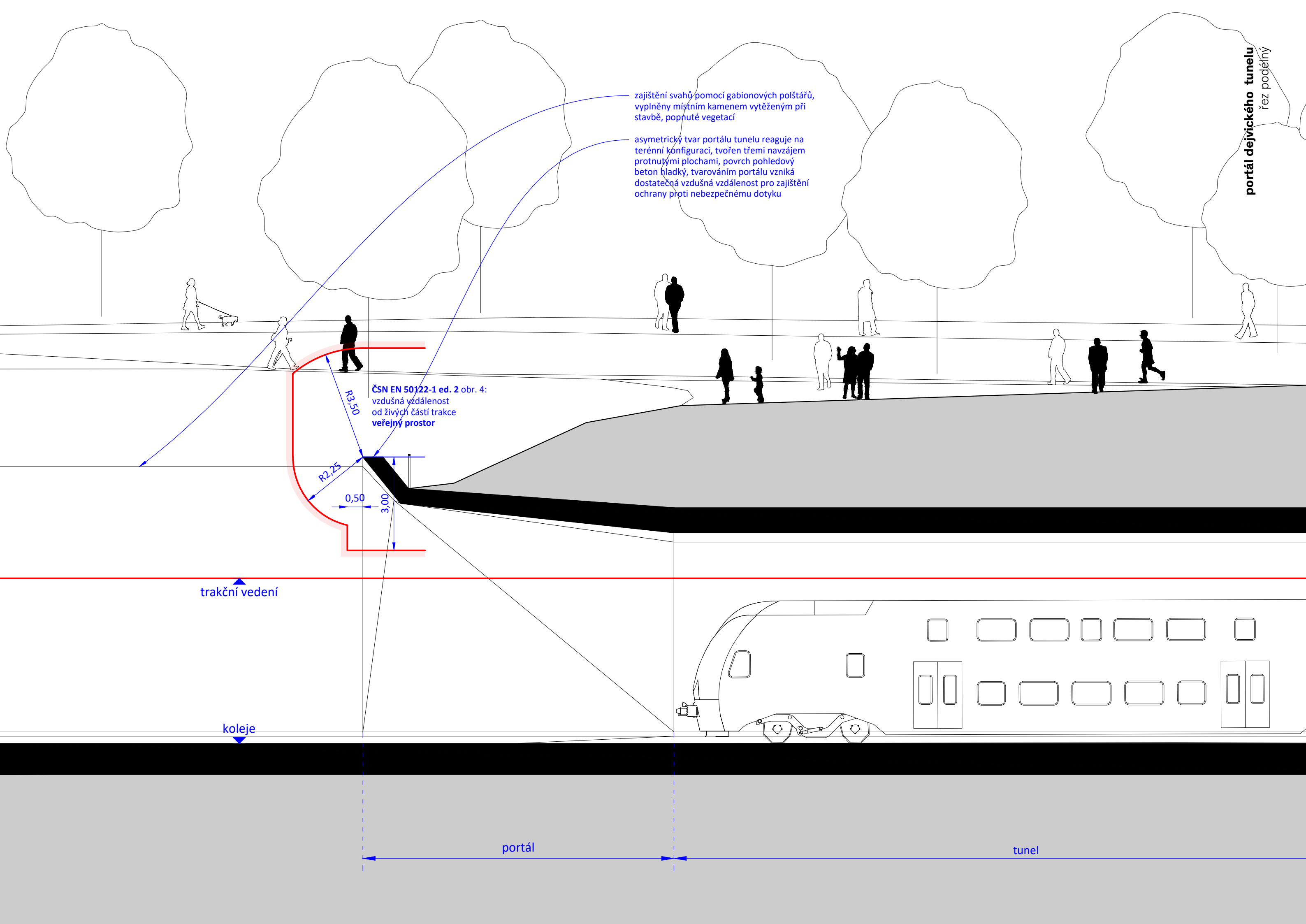
zábradlí v. 1200 mm, pásovinový rám
bez výplně, barva antracitová
nové schody ve stávající trase, rozšíření
na šířku 2 m, pro účely zásahu HZS

míratová plocha

asymetrický tvar portálu tunelu reaguje na
terénní konfiguraci, tvořen třemi navzájem
protnutými plochami, povrch pohledový beton
hladký, tvarováním portálu vzniká dostatečná
vzdušná vzdálenost pro zajištění ochrany proti
nebezpečnému dotyku

zajištění svahů pomocí gabionových polštářů,
vyplněných místním kamenem vytěženým při
stavbě, popnuté vegetací

oplocení pro zamezení vstupu do kolejiště
umístěno na horní hraně zajištění svahu,
oplocení v. 1200 mm, pásovinové stojiny
s výplní z černé nerezové sítě pro popnutí
vegetací, barva antracitová



zajištění svahů pomocí gabionových polštářů,
vyplněných místním kamenem vytěženým při
stavbě, popnuté vegetací

asymetrický tvar portálu tunelu reaguje na
terénní konfiguraci, tvořen třemi navzájem
protnutými plochami, povrch pohledový
beton hladký, tvarováním portálu vzniká
dostatečná vzdušná vzdálenost pro zajištění
ochrany proti nebezpečnému dotyku

ČSN EN 50122-1 ed. 2 obr. 4:
vzdušná vzdálenost
od živých částí trakce
veřejný prostor

trakční vedení

koleje

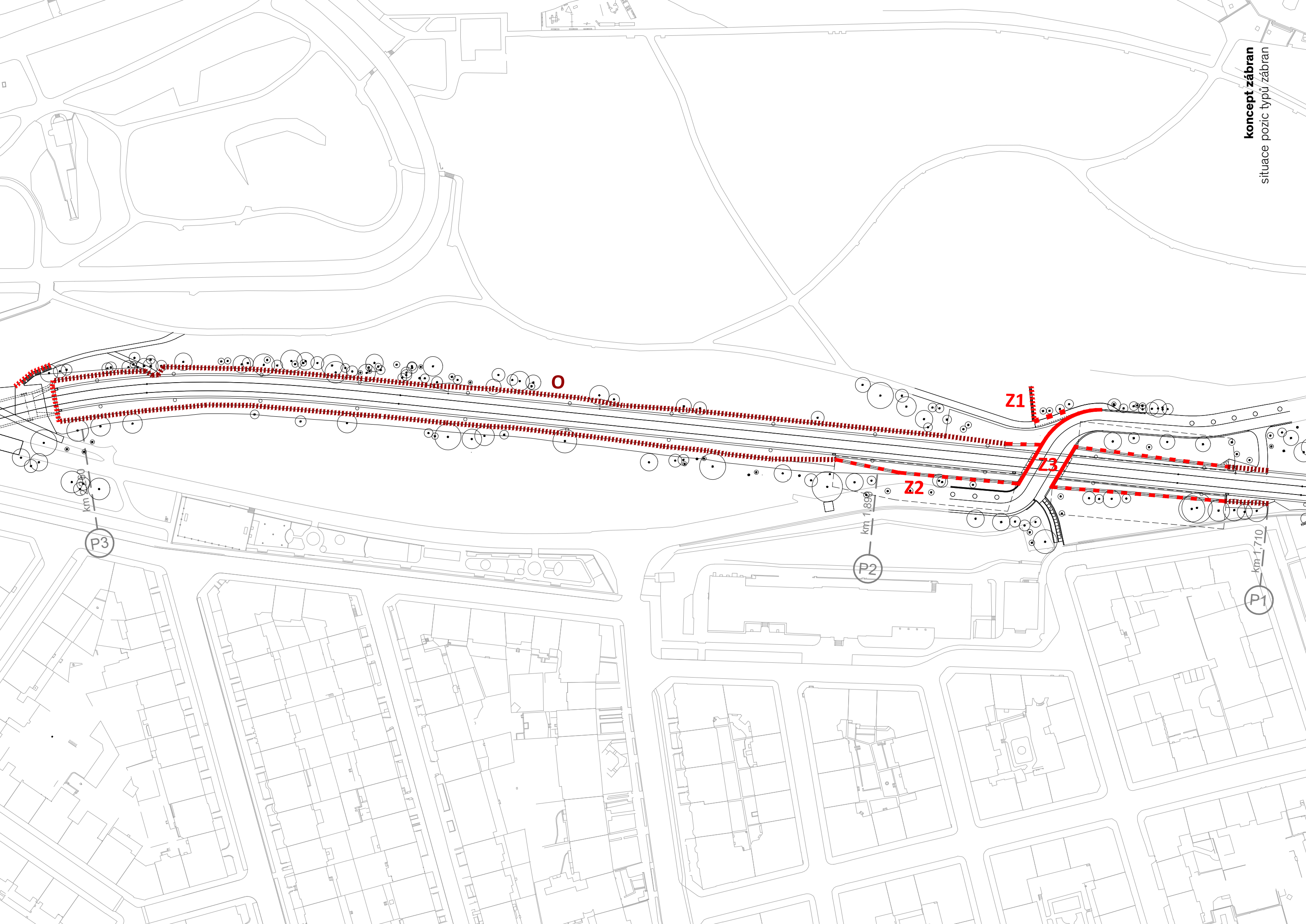
portál

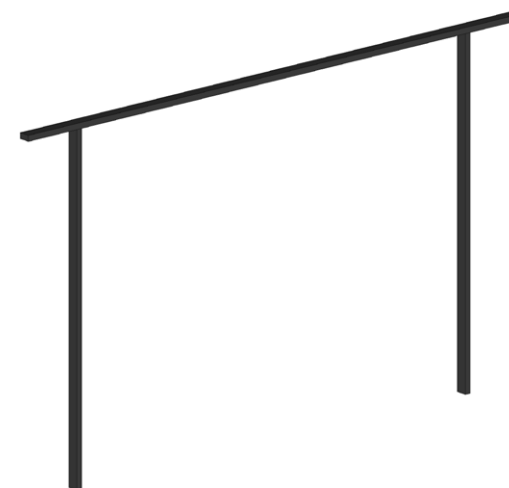
tunel

portál dějického tunelu
řez podélný

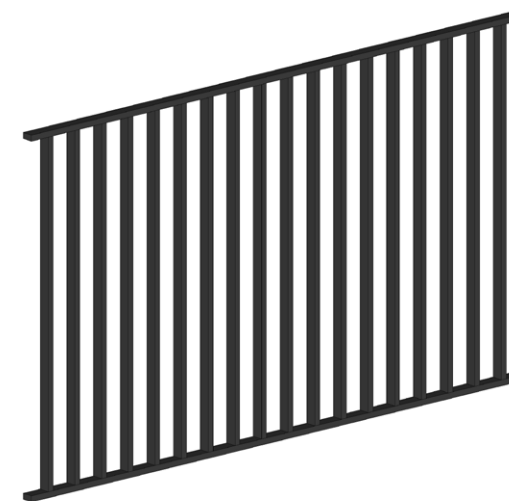




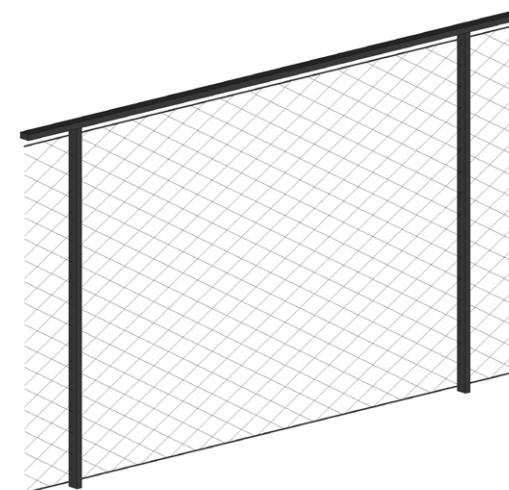




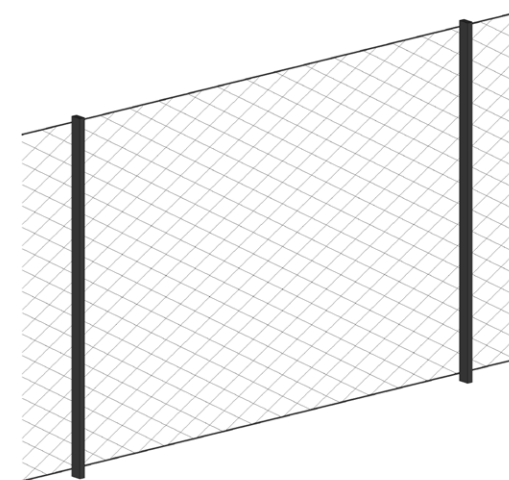
Z1 - zábradlí, ocelový pásovinový rám bez výplně, antracitová barva



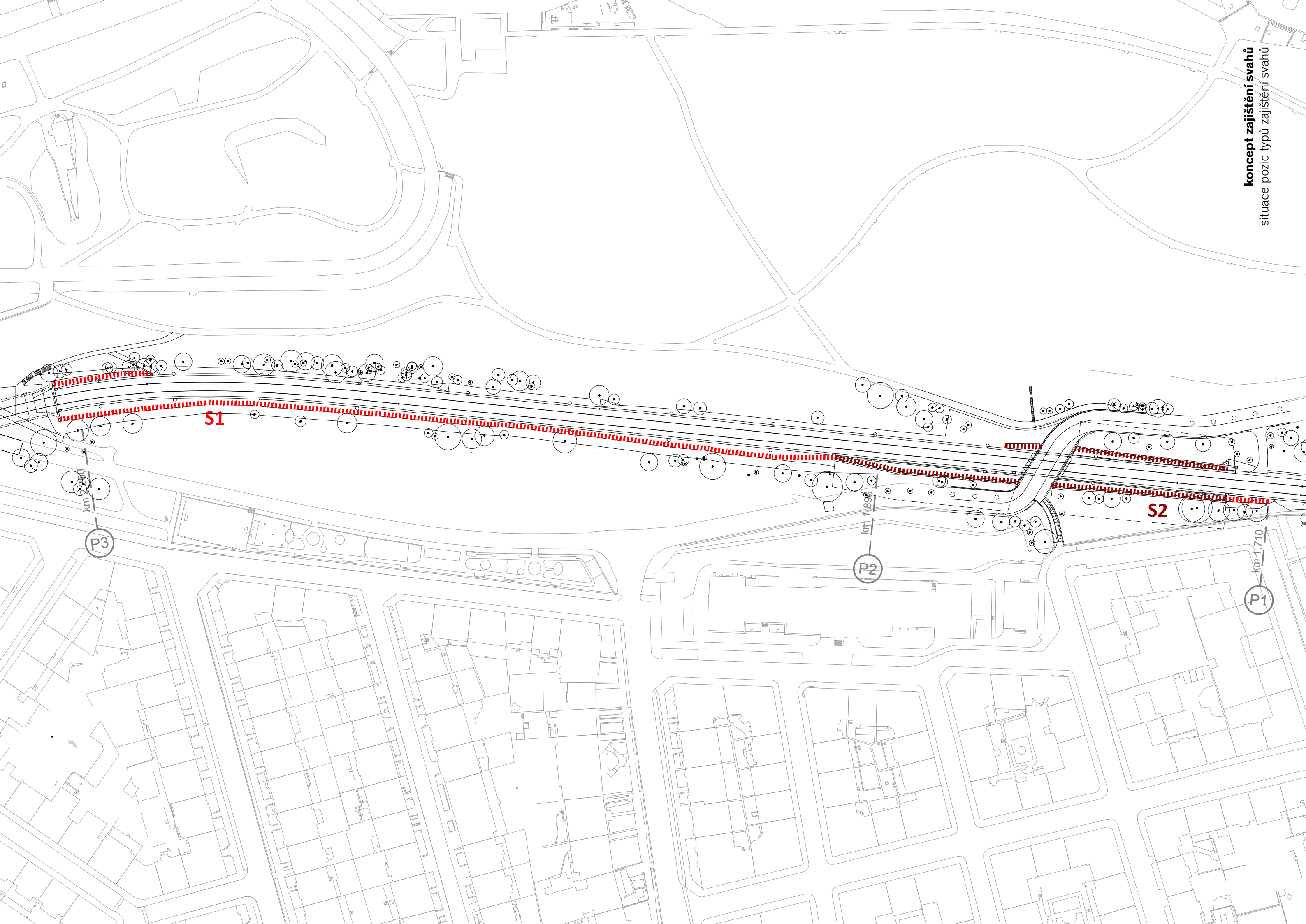
Z3 - ocelové pásovinové zábradlí, antracitová barva



Z2 - zábradlí, ocelový pásovinový rám s výplní z nerezové sítě, antracitová barva



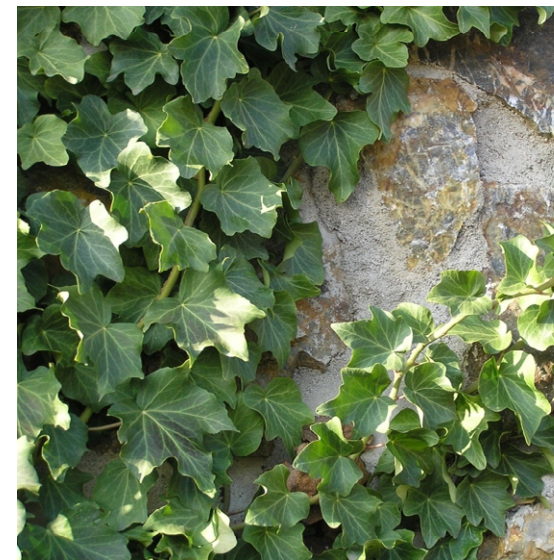
O - oplocení, ocelové pásovinové stojiny s výplní z nerezové sítě, antracitová barva



koncept zajištění svahů
situace pozic typů zajištění svahů



S1 - zárubní zdi kamenné, primární využití
místního kamene vytěženého při stavbě



konstrukce zajištění svahů typů S1 a S2
v maximální míře popnuty vegetací



S2 - zajištění svahu gabionovým polštářem, primární
využití místního kamene vytěženého při stavbě



lokálně ve vhodných pozicích gabionový
polštář doplněn vegetační vložkou