

DOPRAVNĚ-URBANISTICKÁ ANALÝZA

TRASY PŘÍMĚSTSKÉ ŽELEZNICE

PRAHA - LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA - KLDNO VEDENÉ PRAHOU 6 a 7

2015-05 / PODKLAD PRO DALŠÍ DISKUSI



ZADAVATEL: MČ Praha 6 a MČ Praha 7

ZPRACOVATEL: ALEJ – architektonický atelier (Ivan Lejčar a Tomáš Cach)

Hlavní podklady pro analýzu a návrh dalšího postupu:

- 2002/02 : DUR / I.etapa
- 2004/12: studie – podklad pro aktualizaci EIA / I.etapa
- 2005/12: technický průkaz / lokalita Ořechovka
- 2008/06: video
- 2008/11: technický průkaz / Stromovka + Bubny
- 2009/04: přípravná dokumentace (DUR)
- 2014/01: VRÚ Holešovice Bubny-Zátory (územní studie CMC)
- 2014/02: přípravná dokumentace / DÚR Modernizace ŽST Praha-Bubny
- 2014/03: dopravně-urbanistický koncept Dejvice – Veleslavín (Kotas)
- 2014/06: studie proveditelnosti
- 2014/12: aktualizace studie proveditelnosti
- 2014/12: video
- 2014/12: prostup trati územím Prahy 7 (atelier FNA)
- 2015/04: aktualizace studie proveditelnosti / 3.fáze – zapracování připomínek

Rychlodráha Praha – Letiště Praha Ruzyně – Kladno, I. etapa

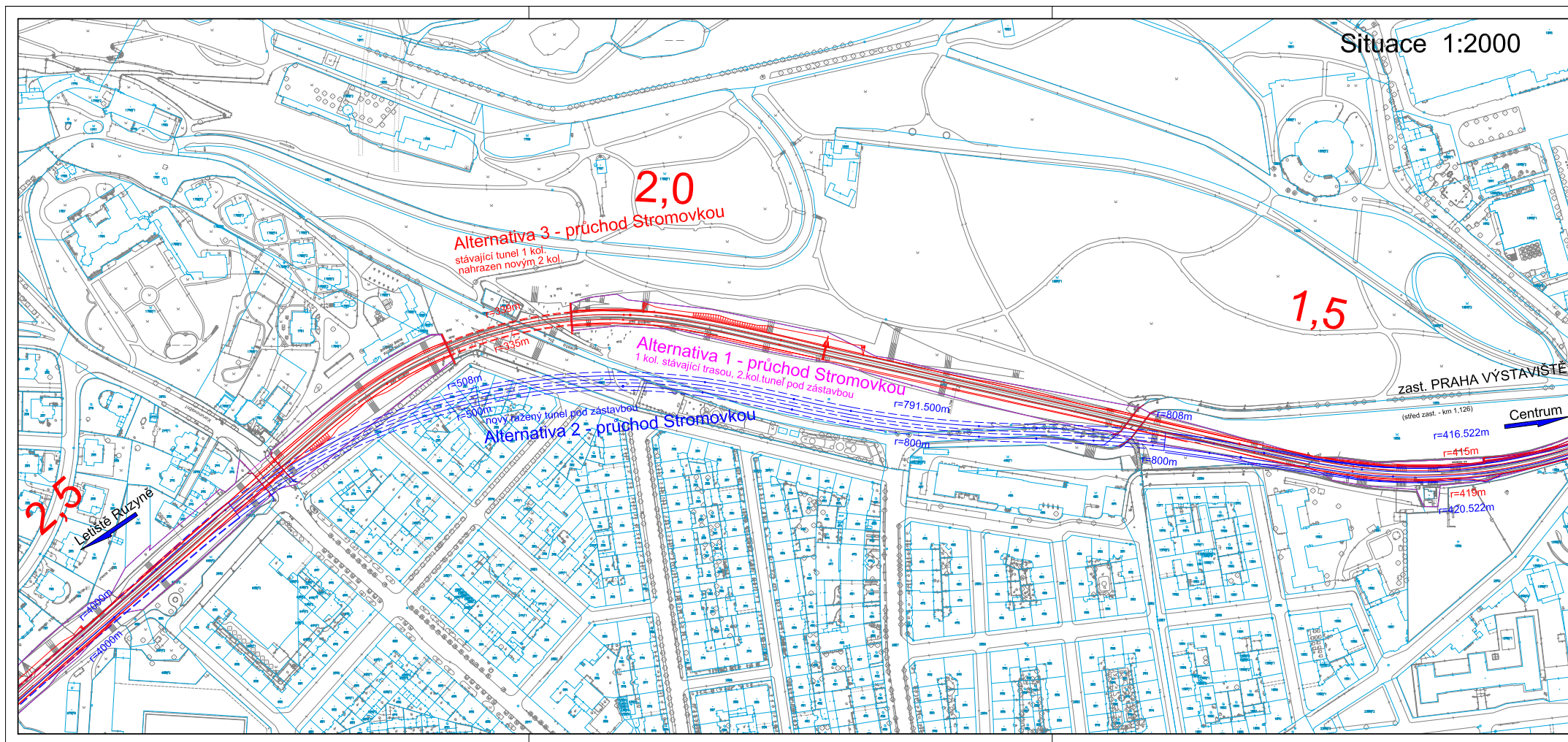
- datum: **2002/02**
- stupeň přípravy: **DUR**
- projektant: Metroprojekt Praha a.s.
- základní charakteristika:
 - **„celopovrchová“ varianta** – podpovrchově jen rozšířený krátký tunel ve Stromovce, stanice Praha-Dejvice (Hradčanská), křížení paralelní dráhy letiště, stanice Letiště Praha Ruzyně; v aktualizované verzi PD též stanice Praha-Veleslavín)
 - **v souladu se současným platným územním plánem (2014)**
 - **odpovídá** variantě R1b ve studii proveditelnosti 2014/06, resp. **variantě R1 v aktualizaci studie proveditelnosti 2014/12**

Modernizace trati Praha - Kladno s připojením na Letiště Ruzyně - I. etapa / podklad pro aktualizaci EIA

- datum: **2004/12**
- stupeň přípravy: **studie**
- projektant: Metroprojekt Praha a.s.
- základní charakteristika:
 - **„povrchová“ varianta s částečným zakrytím** v úsecích mezi Dejvicemi a Veleslavínem (Buštěhradská, Pod Ořechovkou – Dlouhý Lán), podpovrchové úseky viz varianta DUR 2002/02
 - **v souladu se současným platným územním plánem (2014)**
 - **odpovídá** variantě R1b ve studii proveditelnosti 2014/06, resp. **variantě R1 v aktualizaci studie proveditelnosti 2014/12**

Modernizace trati Praha - Kladno s připojením na Letiště Ruzyně - I. etapa

- datum: **2008/11**
- stupeň přípravy: **technický průkaz**
- projektant: Metroprojekt Praha a.s.
- základní charakteristika:
 - **zakrytí úseku ve Stromovce:** ocelový rám s lany a síťovinou pro popínavou zeleň v celém úseku Stromovky, část se skořepinou
 - **porovnání vedení trasy ve Stromovce, ověření reálnosti:** tři varianty vedení – rozšíření stávajícího tunelu, ražený dvoukolejný tunel pod zástavbou nebo jednokolejný ražený tunel se stávající tratí
 - **prostup trati rozvojovým územím Bubny:** estakády
 - **ražené tunely vyžadují změnu platného ÚP,** vše ostatní v souladu s ÚP a odpovídá variantě R1 v aktualizaci studie proveditelnosti 2014/12



- **porovnání vedení trasy ve Stromovce, ověření reálnosti:**
tři varianty vedení – rozšíření stávajícího tunelu, ražený dvoukolejný tunel pod zástavbou nebo jednokolejný ražený tunel se stávající tratí
- **ražené tunely vyžadují změnu platného ÚP**, vše ostatní v souladu s ÚP a odpovídá variantě R1 v aktualizaci studie proveditelnosti 2014/12

Modernizace trati Praha - Kladno s připojením na Letiště Ruzyně - I. etapa

- datum: **2009/04**
- stupeň přípravy: **přípravná dokumentace (DUR)**
- projektant: Metroprojekt Praha a.s.
- základní charakteristika:
 - **„celotunelová“ varianta:** vybrána var. D s tunelem 6,1 km od Stromovky až na Veleslavín, var. P (tunel Stromovka – Svatovítská) a var. K (var. P + tunel Pevnostní – Veleslavín) podrobněji neprověřovány
 - **kombinace hloubených a ražených tunelů** cca ve stopě stávající trati
 - **není v souladu se současným platným územním plánem (2014)**
 - odpovídá variantě R1a ve studii proveditelnosti 2014/06,
v aktualizaci studie proveditelnosti 2014/12 není zahrnuto

Železniční spojení Prahy, Letiště VHP a Kladna

Aktualizace studie proveditelnosti 2015,

2. fáze - k připomínkám

- datum: **2014/12**
- stupeň přípravy: **studie proveditelnosti**
- projektant: **Sdružení Metroprojekt Praha a.s. a SUDOP Praha a.s.**
- základní charakteristika:
 - **variantní řešení a jejich provozní a ekonomické porovnání**
 - **žádná varianta nepočítá s tunelovým úsekem Dejvice - Veleslavín**
 - **doporučení povrchového řešení dvoukolejné elektrizované trati s možnými dílčími úpravami**
 - **ponecháno volné rozhodnutí na MD a SŽDC o napojení Letiště VHP přes Ruzyni (R) nebo Jeneček (J)**

Základní principy řešení:

- Železniční trať bývalé Buštěhradská dráhy na Kladno s novostavbou odbočky na letiště bude dvoukolejná a elektrizovaná a na území Prahy pouze s provozem osobních vlaků.
- Příměstská železnice Praha, letiště, Kladno bude vedena ze železniční stanice (žst.) Praha-Bubny Stromovkou přes Dejvice, Veleslavín, Liboc do žst. Praha-Ruzyně, kde se bude větvit na Kladno a letiště Václava Havla Praha (VHP).¹
- Novostavba příměstské železnice na letiště VHP bude vedena ze žst. Praha-Ruzyně přes zastávku Dlouhá Míle.
- Železniční zastávka Dlouhá Míle bude s plnohodnotným BUS terminálem a záchytným parkovištěm P+R, žst. Praha-Letiště Václava Havla bude v poloze umožňující budoucí průjezd do žst. Jeneček.
- Na území Prahy bude příměstská železnice vedená podpovrchově (v tunelech), nad zemí (na mostech a estakádách) a po povrchu v souladu s platným územním plánem.
- Nad zemí a na povrchu bude uplatňován citlivý přístup k prostředí, minimalizace demolic, zachování paměti místa, na ochranu před hlukem nebudou používány skleněné tubusy tvořící vizuální bariéru.
- Projekt modernizace železnice bude nově koordinován se záměrem vedení souběžné trasy pro bezmotorovou (pěší a cyklistickou) dopravu.

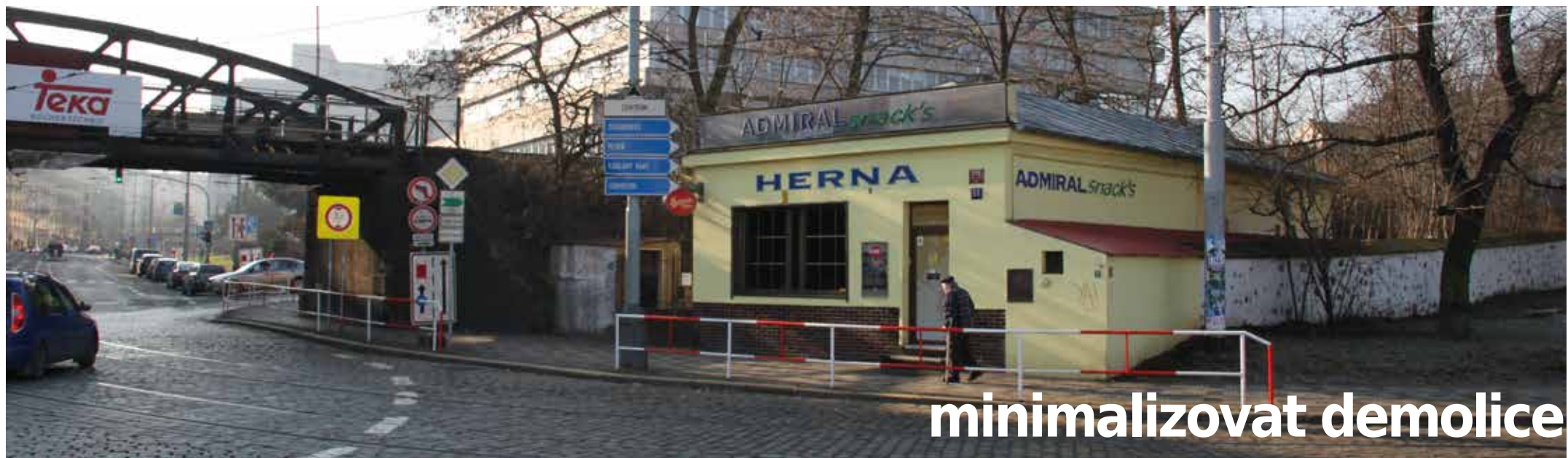


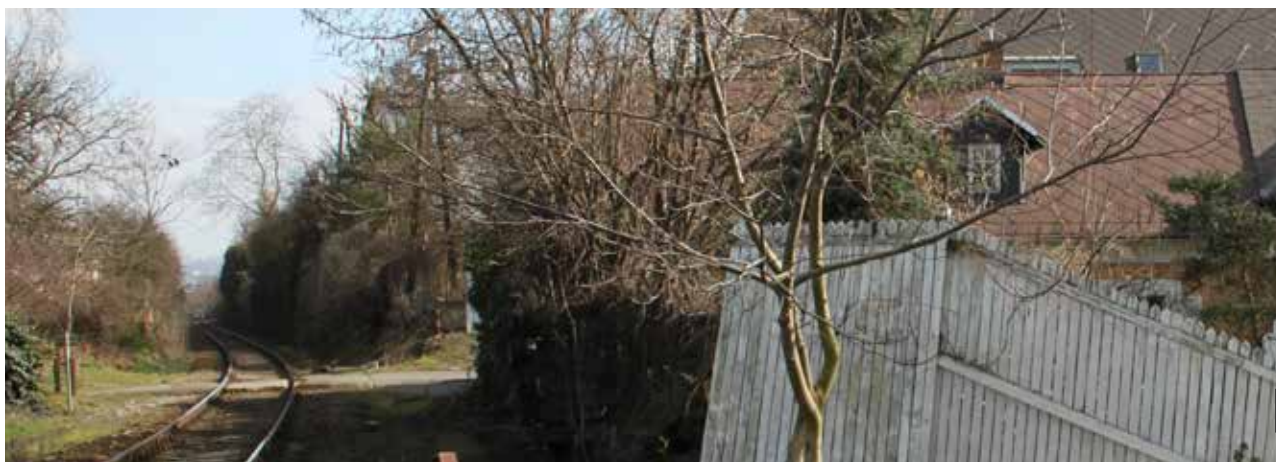
Tomáš Cach



London

**citlivý přístup:
minimalizace demolic**





minimalizovat demolice

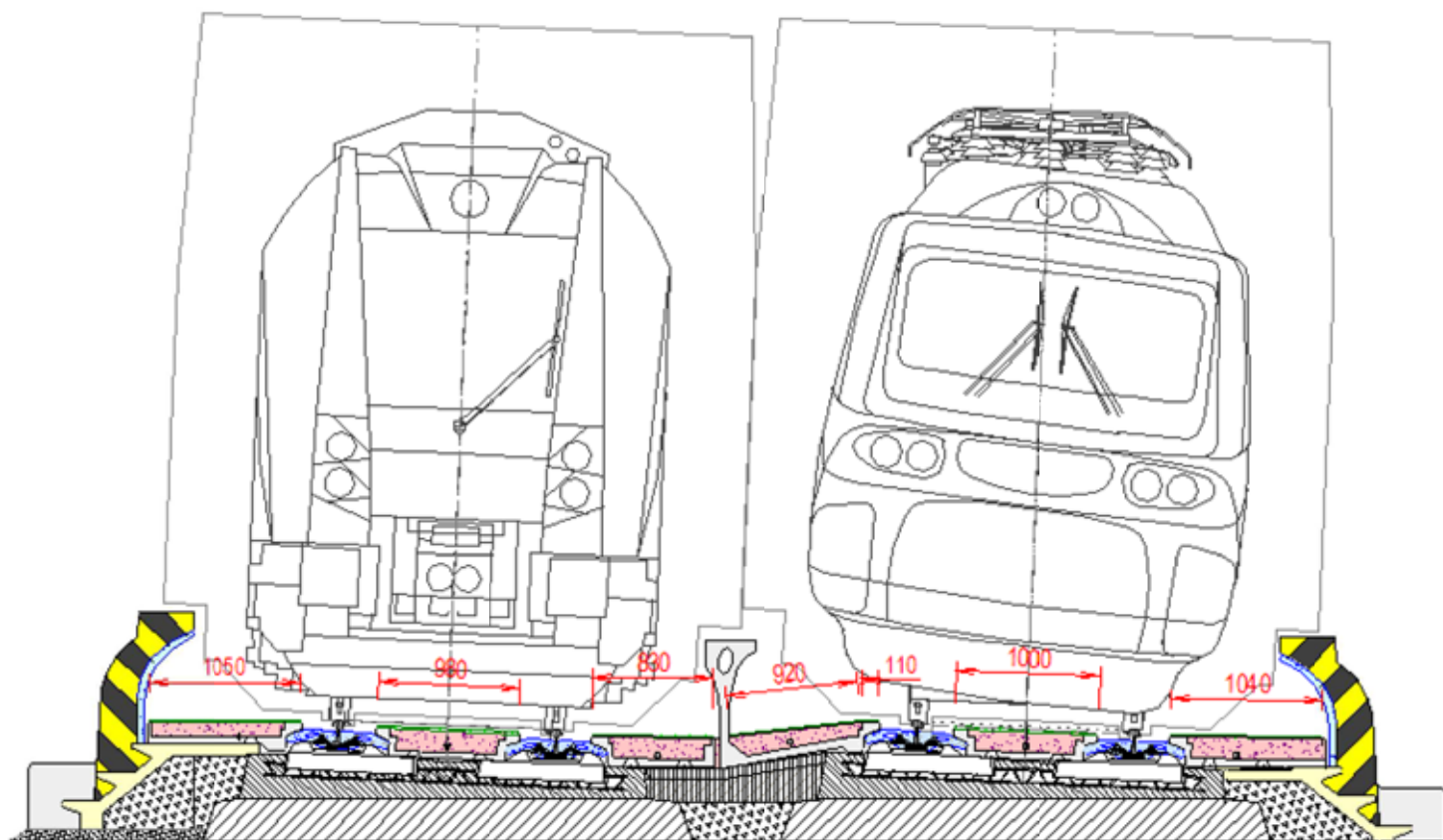
Základní podmínky řešení:

- Příměstská železnice bude vedena podpovrchově minimálně:
 - ve Stromovce v rozsahu dnešního tunelu;
 - v Bubenči a Dejvicích mezi ulicemi U Vorlíků a Svatovítskou vč. žst. Praha-Dejvice (Hradčanská);
 - na Veleslavíně před i za žst. Praha-Veleslavín;
 - v prostoru letiště Václava Havla Praha.
- V povrchových a nadzemních úsecích bude dodržena podmínka zachování prostupnosti území bez vytváření fyzických i vizuálních bariér.
- Musí být uplatněny úspornější příčné profily tratě:
 - v hloubených tunelech, na výjezdových rampách a v zářezích;
 - v podzemních úsecích používat pevnou trolej pro snížení světlé výšky.

Základní podmínky řešení:

- Protihluková opatření povrchových a nadzemních úseků budou vycházet z nové hlukové studie v rámci nové studie vlivů stavby na životní prostředí (EIA) za podmínek:
 - objektivních vstupů pro hlukovou studii (provoz pouze osobních vlaků, nová vozidla pouze v elektrické trakci, kvalitní železniční svršek i spodek, rychlost vlaků 60 - 80 km/hod v úseku Bubny - Ruzyně, uznání staré hlukové zátěže);
 - použití moderních protihlukových opatření, která nebudou tvořit vizuální bariéru (nízké protihlukové stěny, kolejové absorbéry hluku, pryžové pohltivé bokovnice kolejí ap.)
- Architektonické řešení je nutné nalézt soutěží (vyzvanou, resp. současně otevřenou dalším soutěžícím) pro jednotlivá témata a části, s přesně podrobně vymezenými mantinely tak, aby výsledkem soutěžních návrhů byla realistická dosažitelná řešení:
 - jednotný vizuální styl trati a informačního systému (libreto)
 - jednotlivé stanice a zastávky
 - významné úseky (např. křížení východo-západní osy Dělnická – Veletržní, úsek Strojnická a Brazilská, lokalita Proboštského dvora apod.);
 - významné body a lokality např. lehké lávky pro pěší k doplnění chybějících příčných vazeb v území;
 - architektura protihlukových opatření a opatření proti vstupu na trať.

Progresivní protihluková opatření



KOLEJOVÝ ABSORBÉR HLUKU BRENS

Progresivní protihluková opatření



vnitřní dílec
s přírodním setým
trávníkem s hlukově
pohltivou pryžovou
bokovnicí

KOLEJOVÝ ABSORBÉR HLUKU BRENS

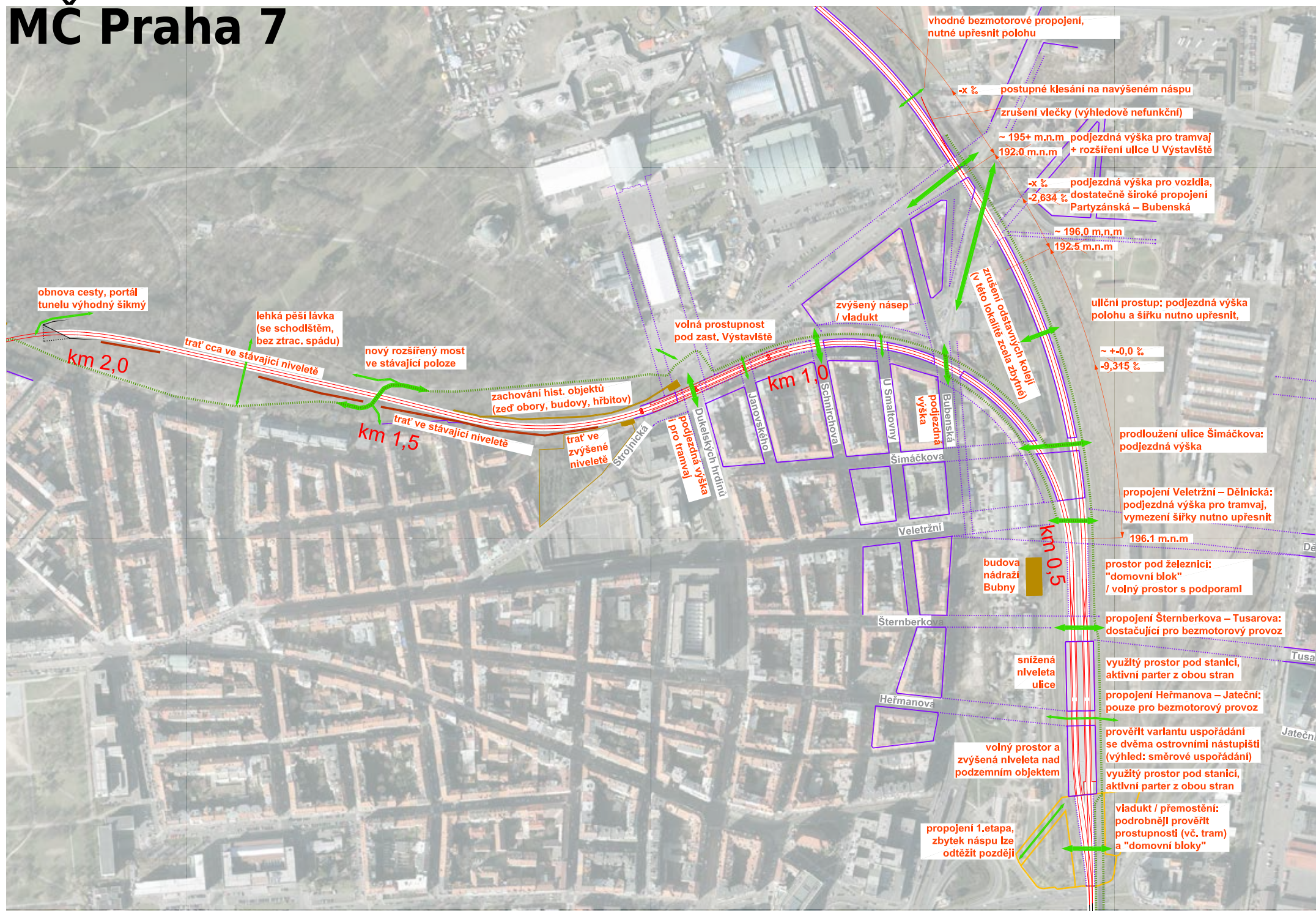
Progresivní protihluková opatření



NE skleněné tunely !



MČ Praha 7





Veletřní

**budova
nádraží
Bubny**

km 0,5

196.1 m.n.m

Dělnická

**prostor pod železnici:
"domovní blok"
/ volný prostor s podporami**

Šternberkova

**propojení Šternberkova – Tusarova:
dostačující pro bezmotorový provoz**

**snížená
niveleta
ulice**

**využitý prostor pod stanicí,
aktivní parter z obou stran**

Tusarova

Heřmanova

**propojení Heřmanova – Jateční:
pouze pro bezmotorový provoz**

**volný prostor a
zvýšená niveleta nad
podzemním objektem**

**prověřit variantu uspořádání
se dvěma ostrovními nástupišti
(výhled: směrové uspořádání)**

Jateční

**využitý prostor pod stanicí,
aktivní parter z obou stran**

**propojení 1.etapa,
zbytek náspu lze
odtěžit později**

**viadukt / přemostění:
podrobněji prověřit
prostupnosti (vč. tram)
a "domovní bloky"**

~~-x %~~ podjezdná výška pro vozidla,
~~-2,634 %~~ dostatečně široké propojení
Partyzánská – Bubenská

~~~ 196.0 m.n.m~~

~~192.5 m.n.m~~

zvýšený násep  
/ viadukt

zrušení odstavných kolejí  
(v této lokalitě zcela zbytečné)

uliční prostup: podjezdná výška  
polohu a šířku nutno upřesnit,

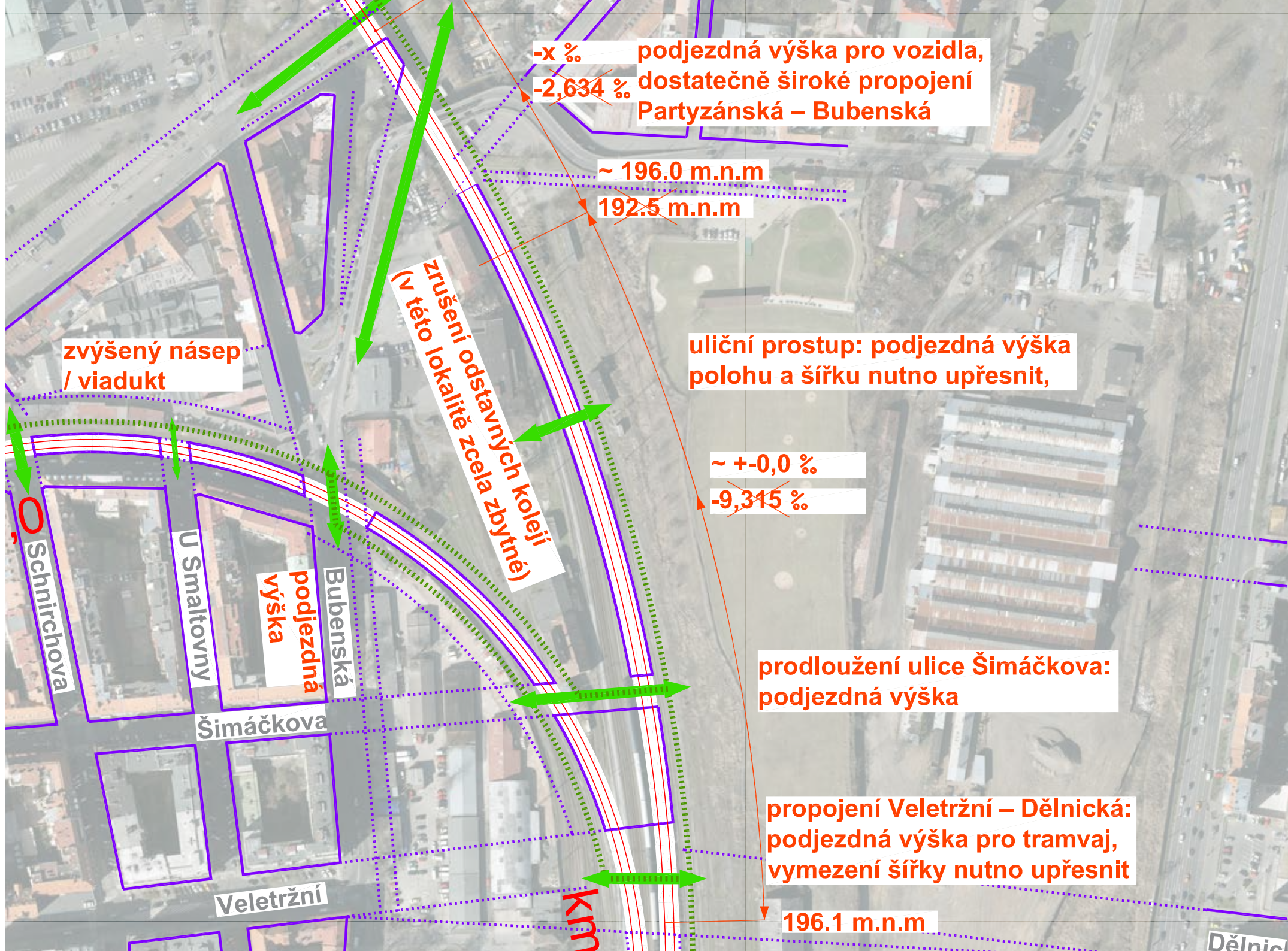
~~~ +-0,0 %~~

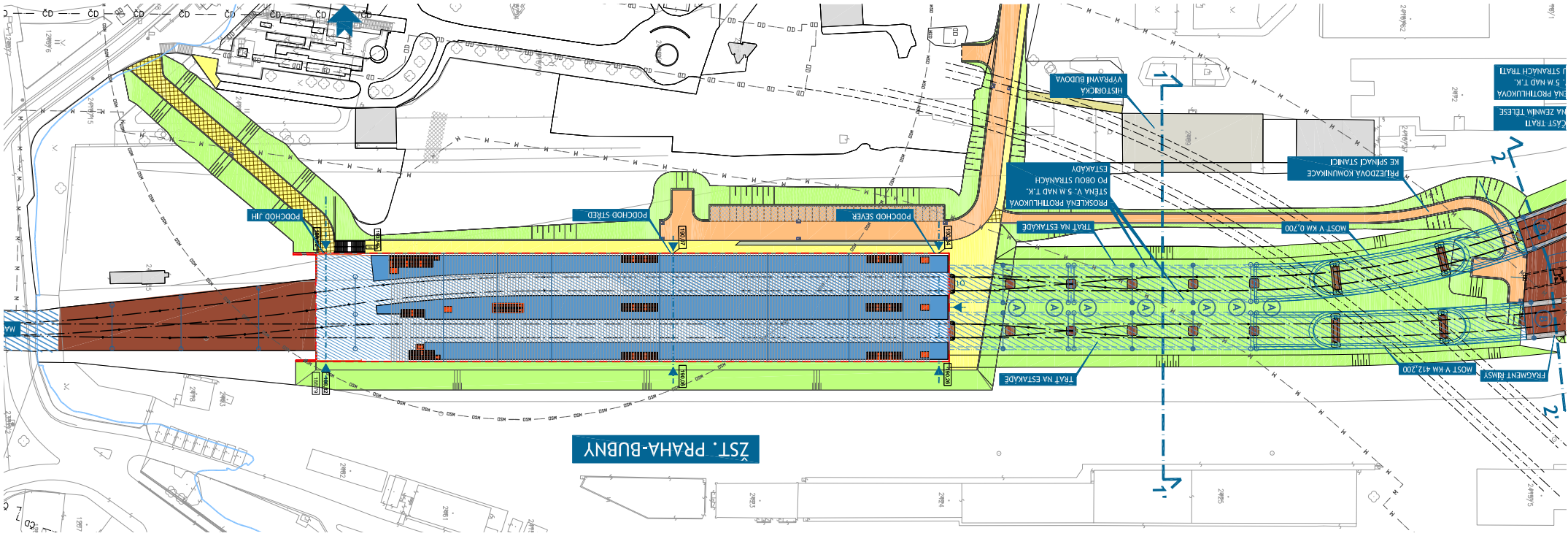
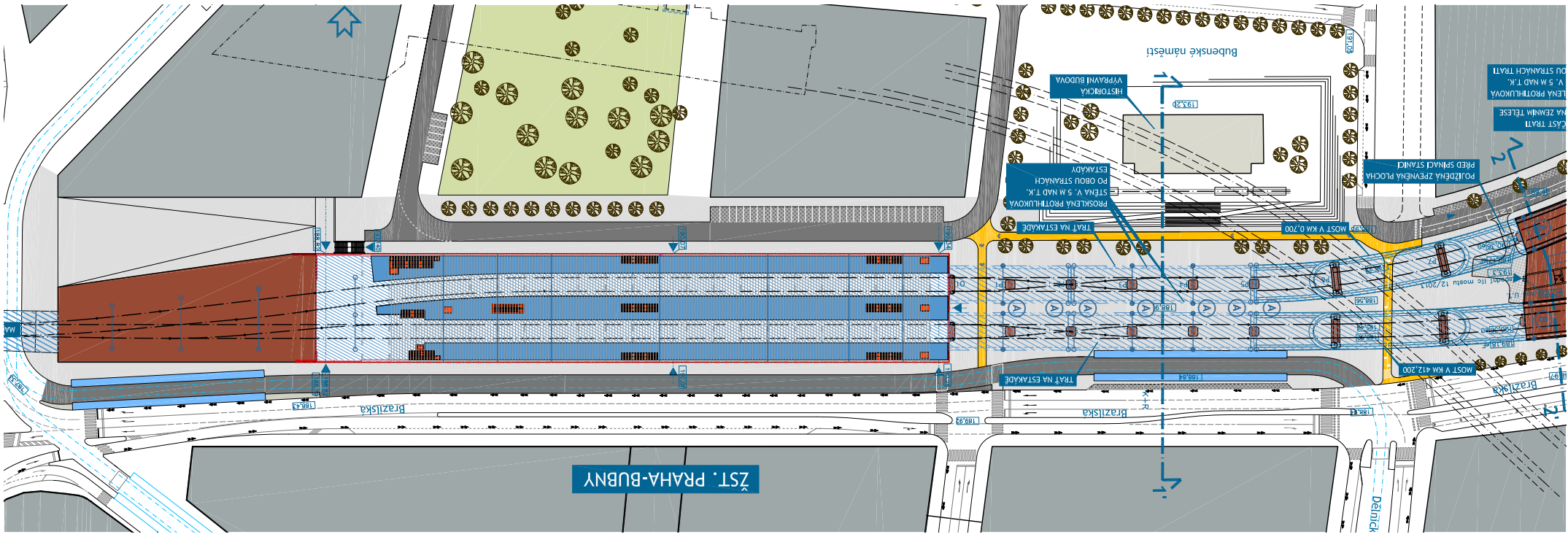
~~-9,315 %~~

prodloužení ulice Šimáčkova:
podjezdná výška

propojení Veletržní – Dělnická:
podjezdná výška pro tramvaj,
vymezení šířky nutno upřesnit

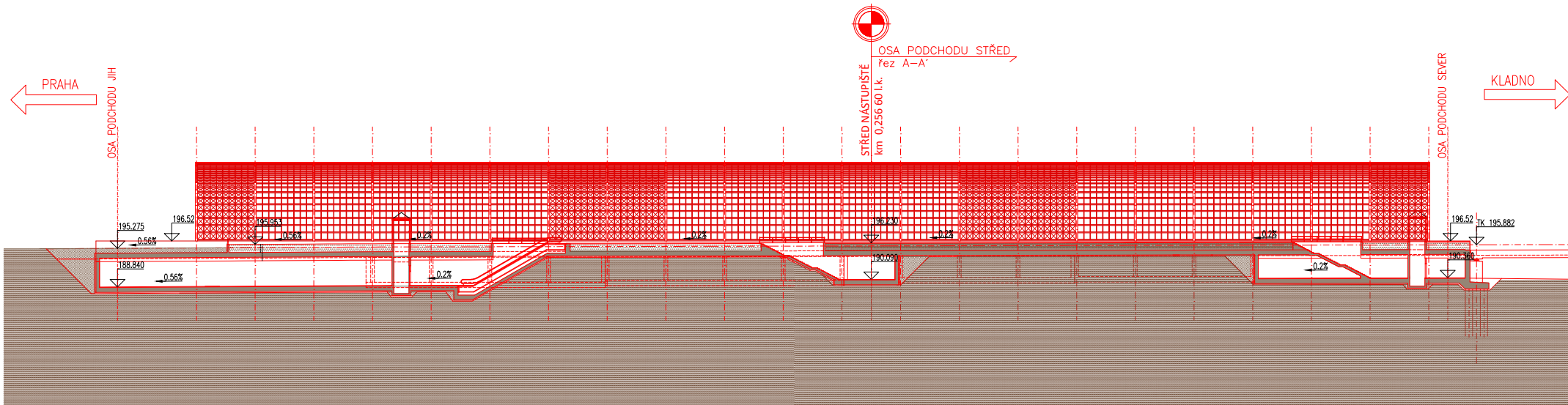
196.1 m.n.m



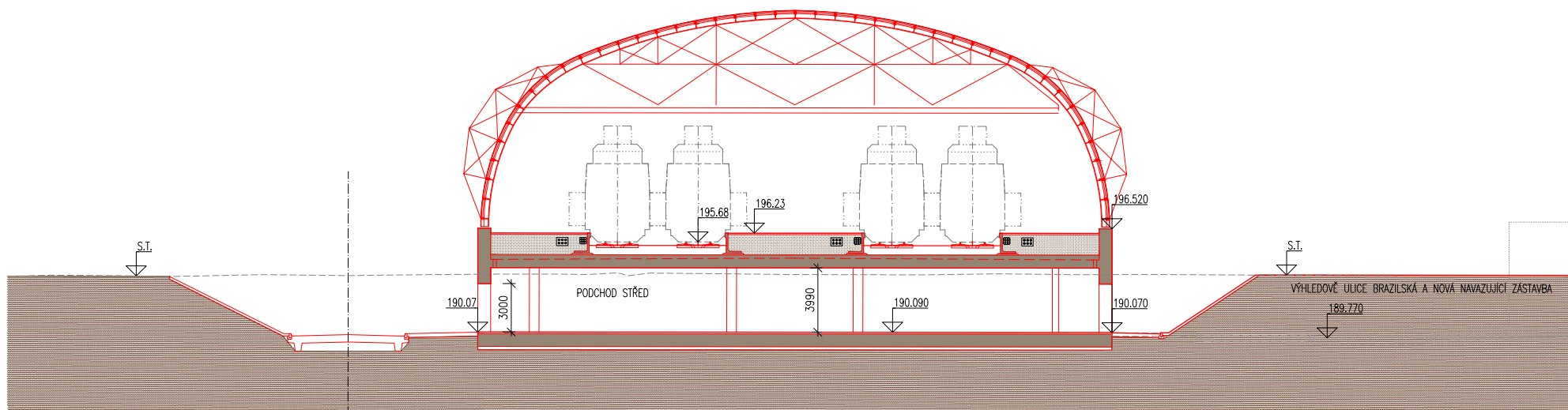


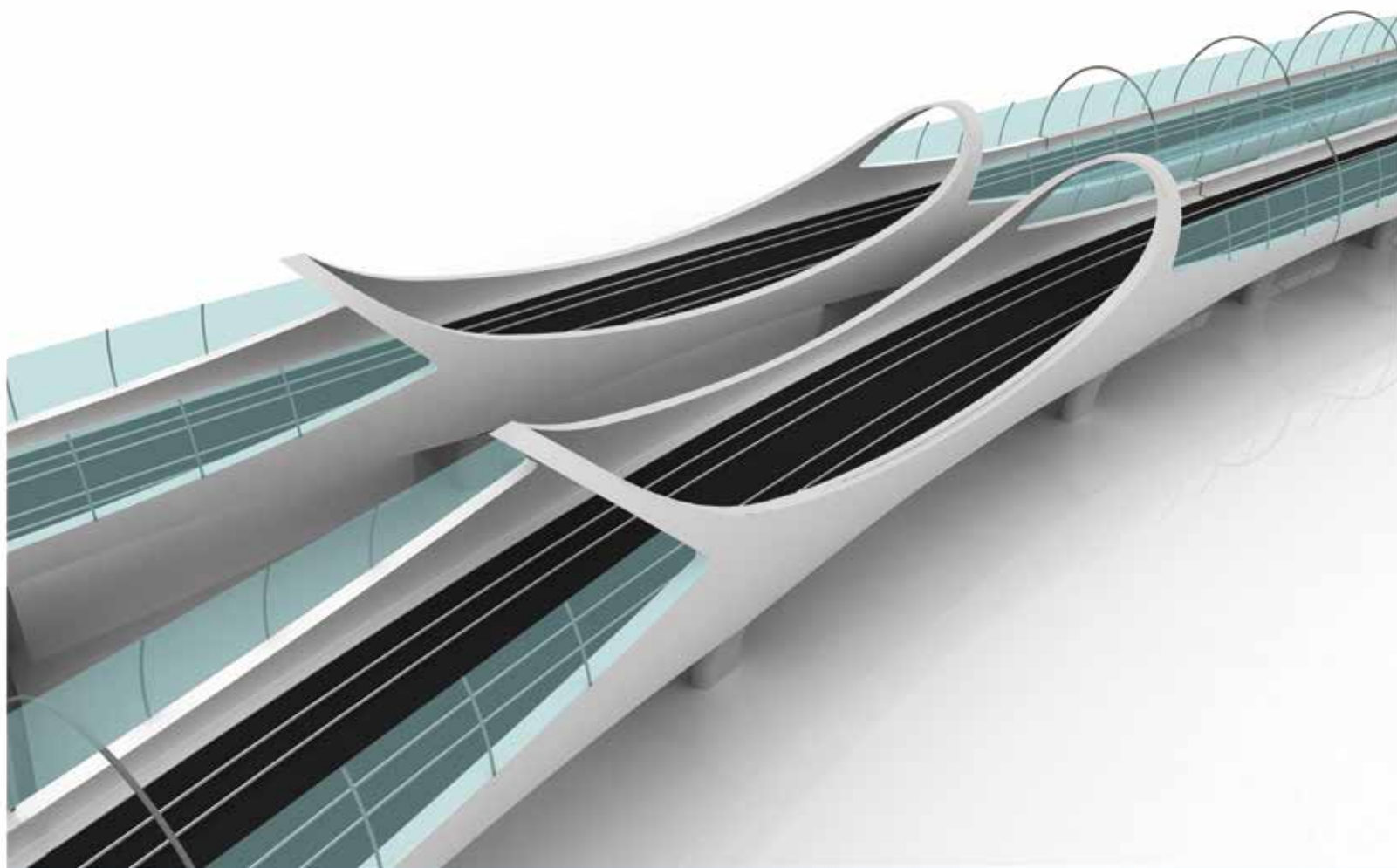
**PODÉLNÝ ŘEZ
M 1:500**

žst. PRAHA-BUBNY



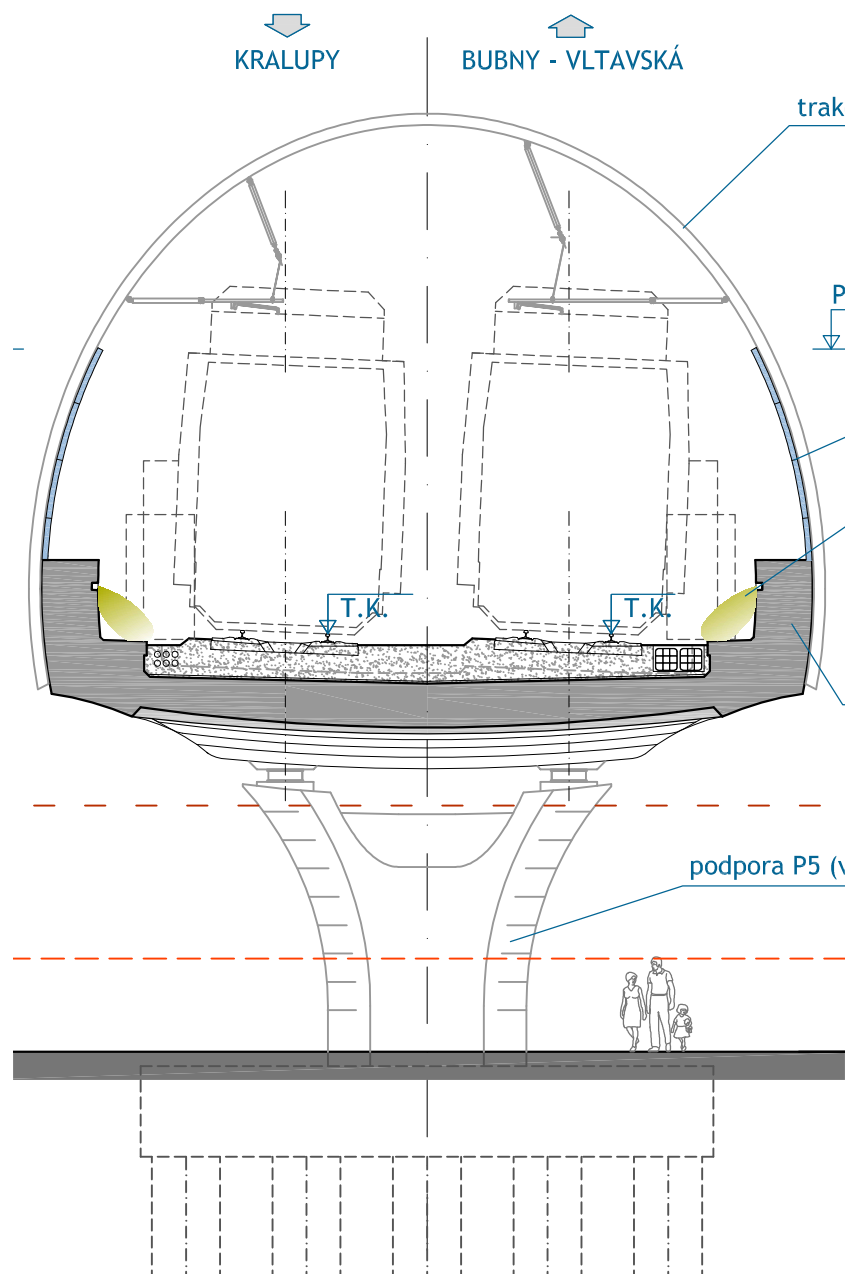
**PŘÍČNÝ ŘEZ A-A
M 1:200**





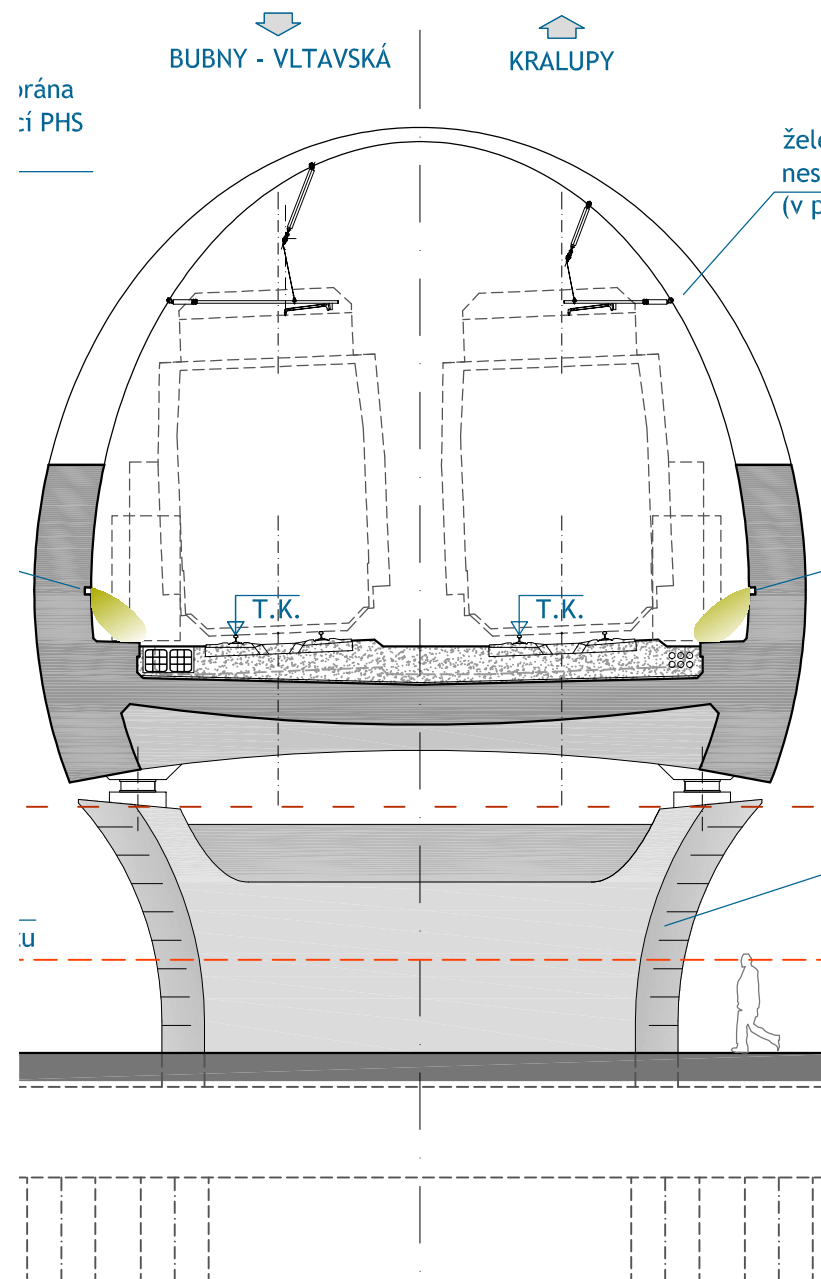
řez 4a

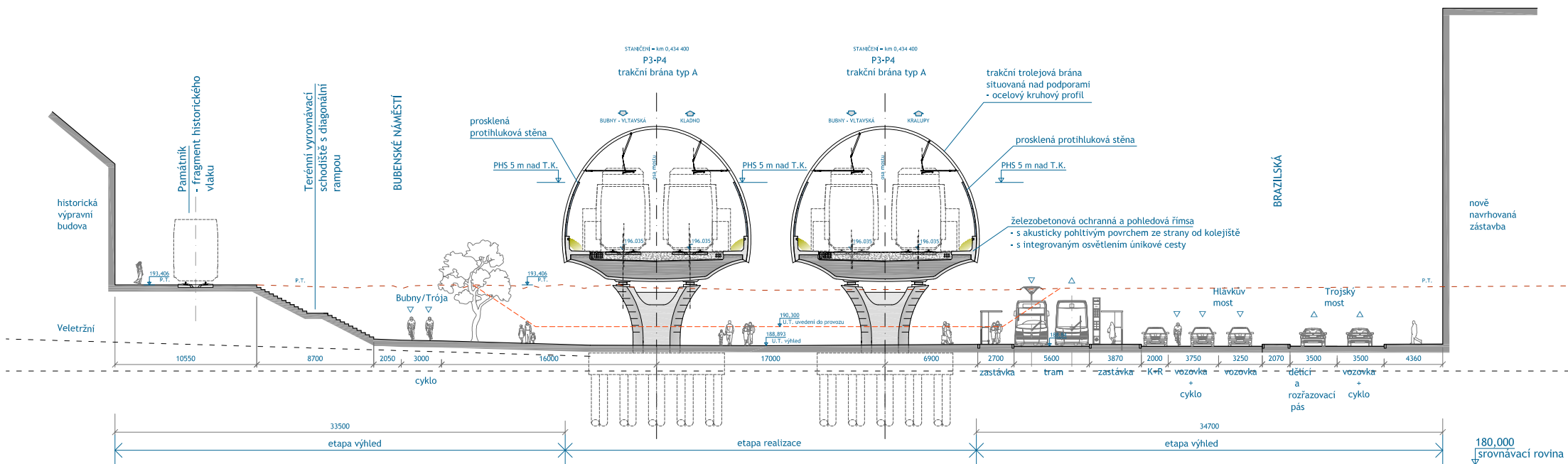
řez krajním polem s pohledem k estakádě



řez 8

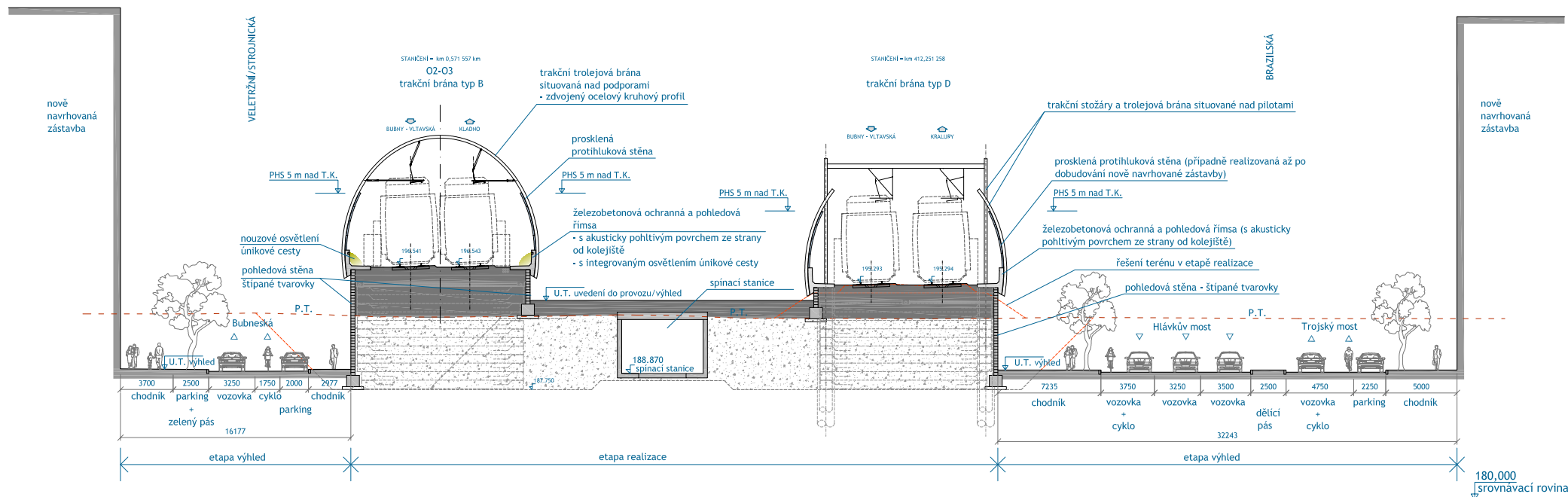
řez podporou č.8

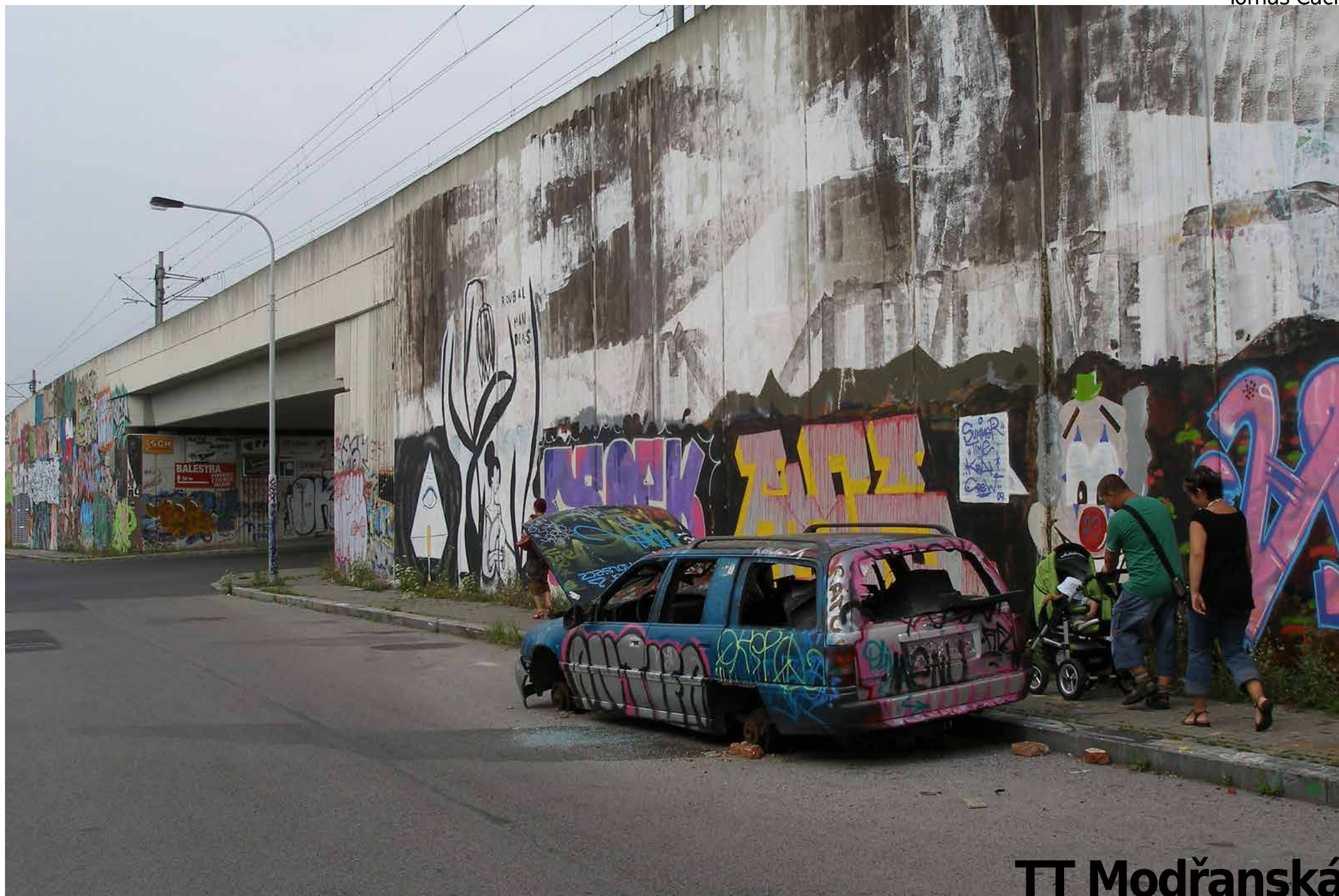




Praha-Kladno/letišťe - část trati na zemním tělese

Praha - Kralupy - trat' na zemním tělese







Nové spojení



Negrelliho viadukt

Průchod Holešovice Bubny-Zátory / inspirace a referenční příklady:

- Wien
- Zürich
- Rotterdam
- Paris
- Berlin

Praha potřebuje být alespoň srovnatelná či lepší!

VÍDEŇ GÜRTEL

vznik: 1893 – 1898
Otto Wagner, fasády

délka: 4 km
stále používaný železnici

architekt: Silja Tillner + B. Abel, M. Ritter
landscape architekt: DI Cordula Loidl-Reisch
designér: Rosinak
inženýři: ZT OEG

realizace 1995–2000 + stále trvá
€ 2,2 million na 30 oblouků
50 oblouků zrealizováno doposud,
první z nich č. 168 v roce 1998

kultura, zábava, restaurace, hospody
cesty pro pěší a cyklisty



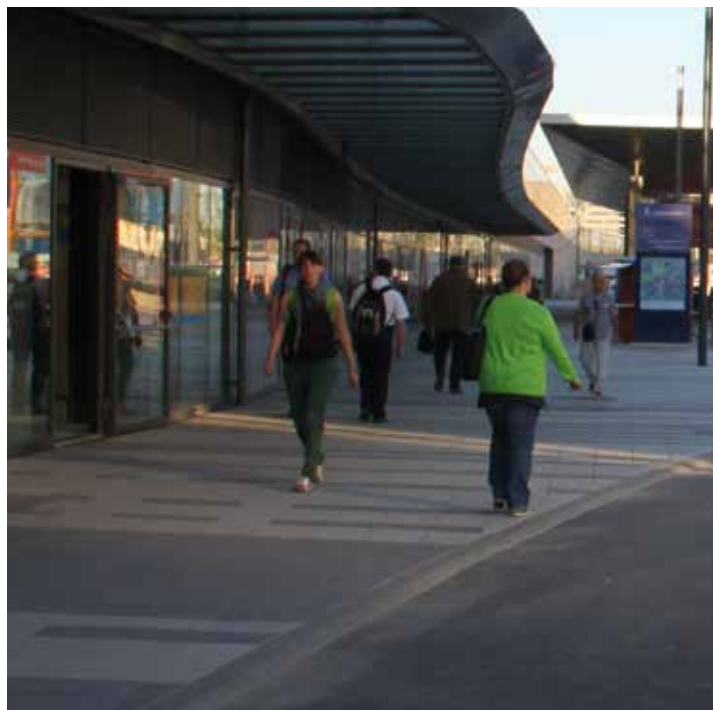
1900



před 1990

Wien







Zürich



Rotterdam





Tomáš Cach



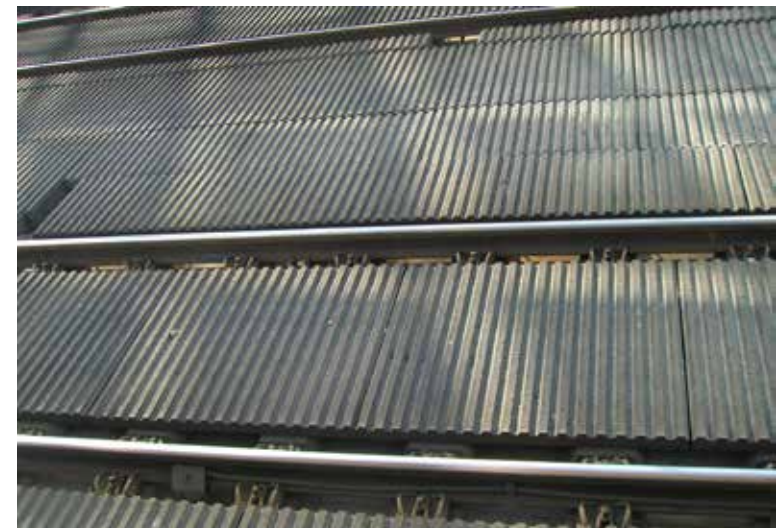
Paris

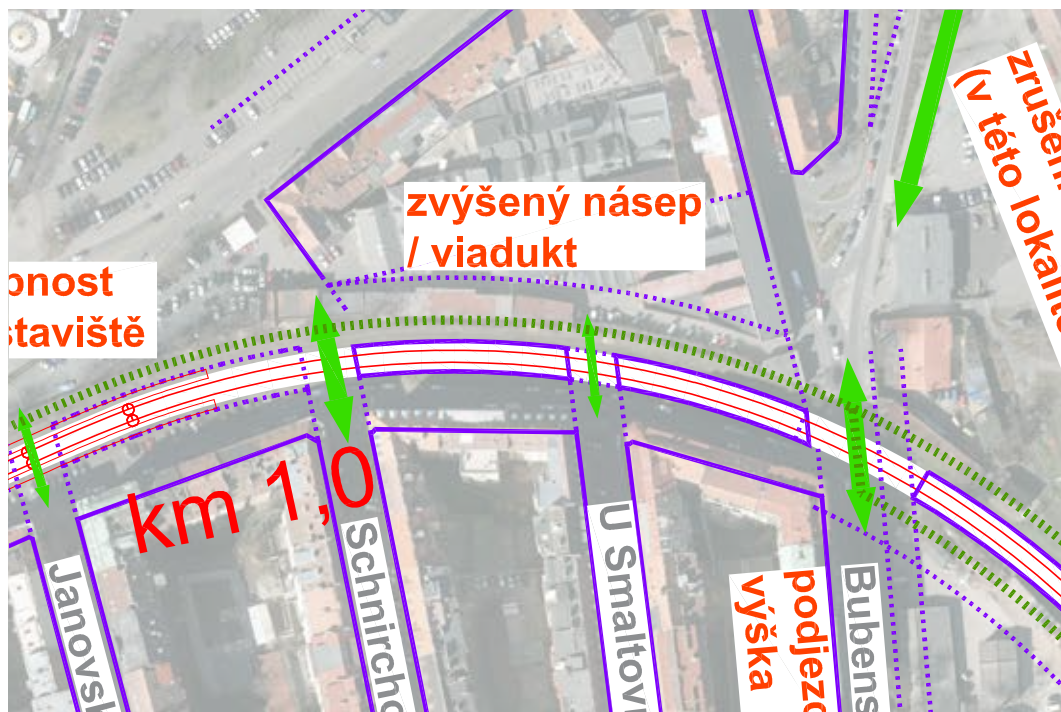


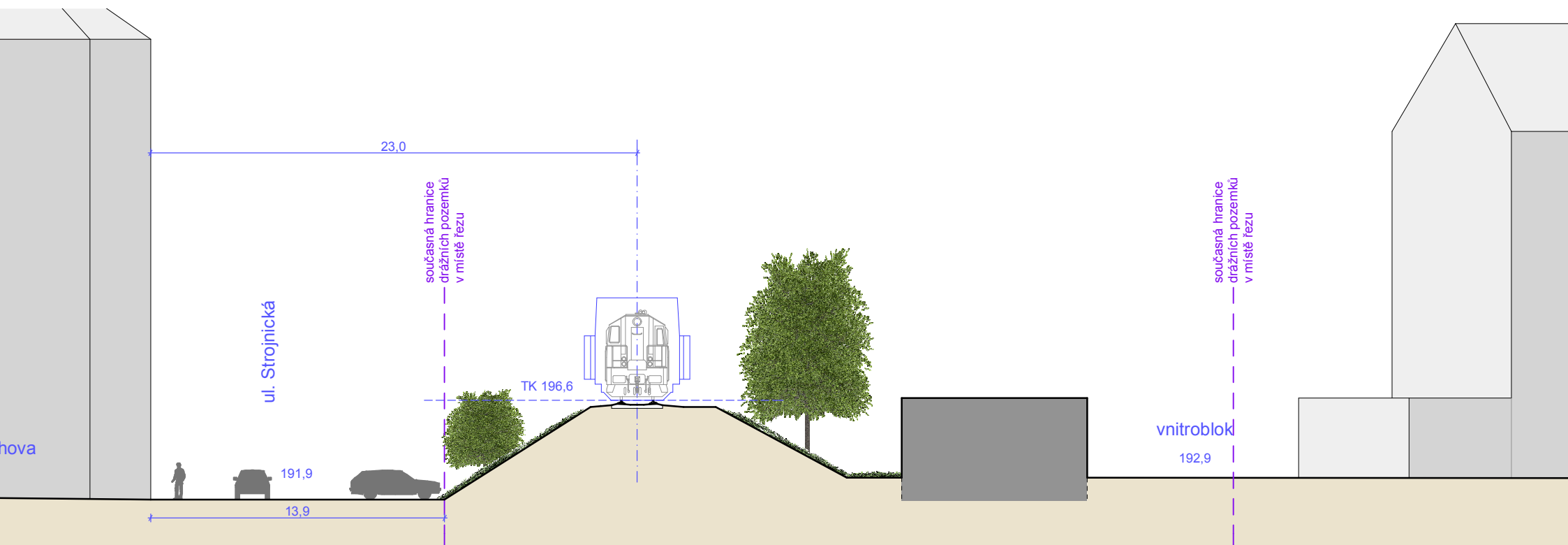
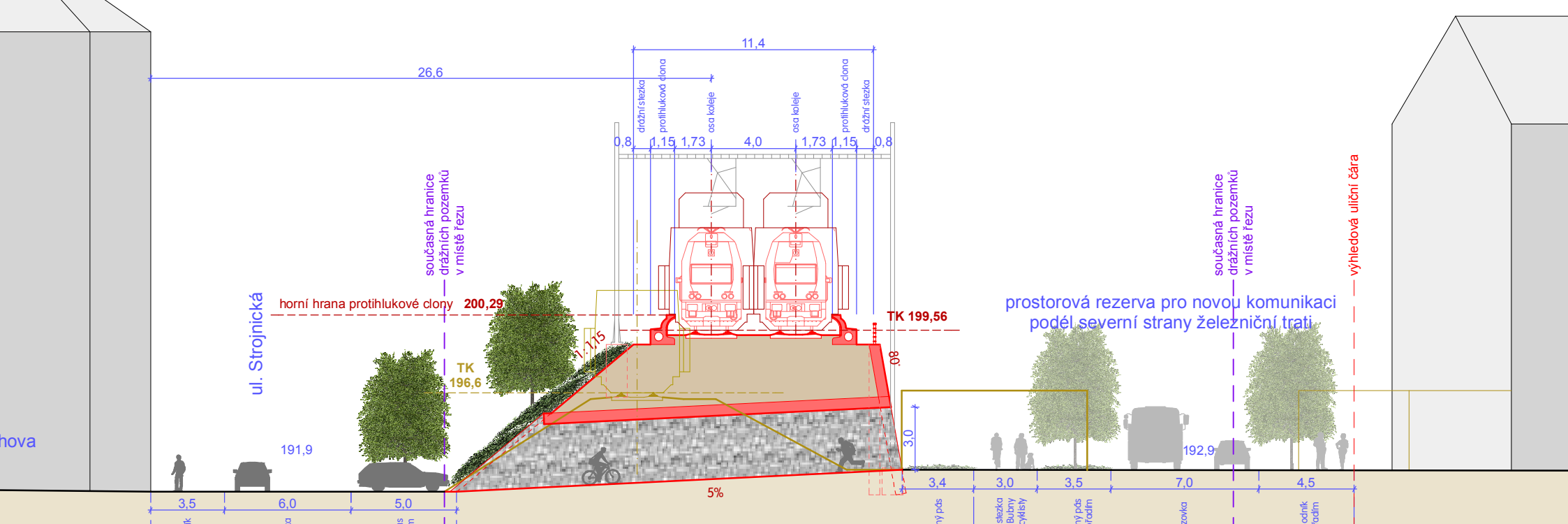
Tomáš Cach

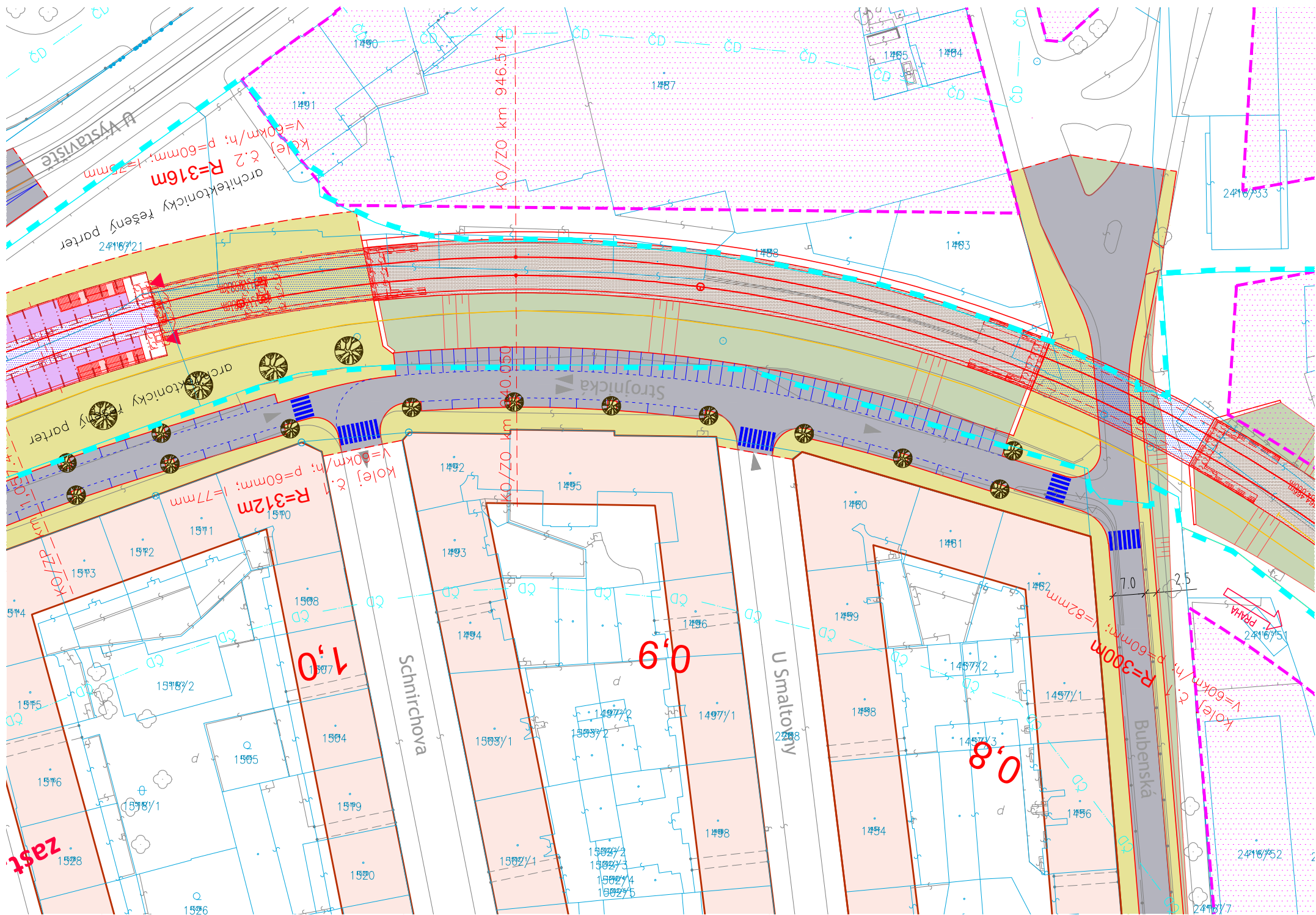


Berlin

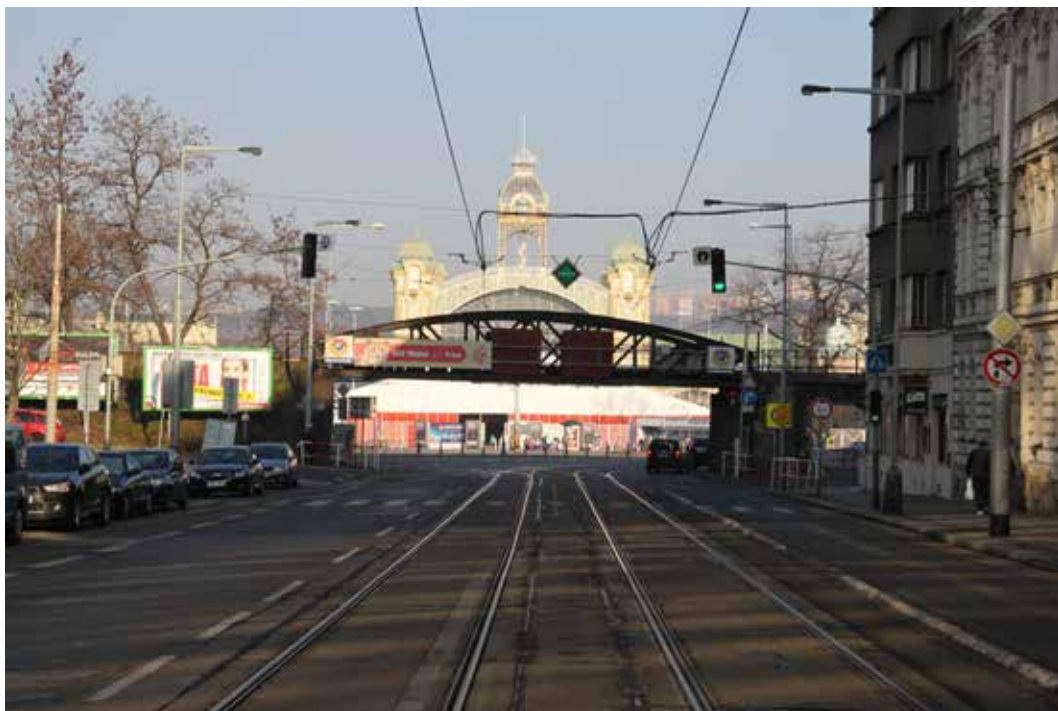
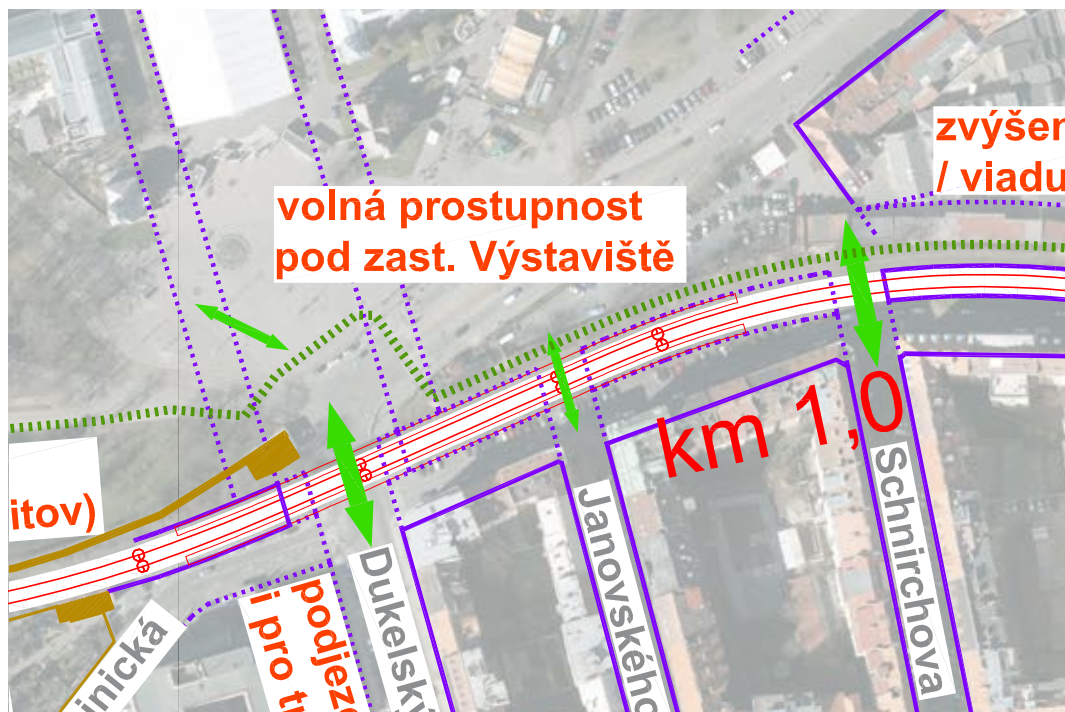




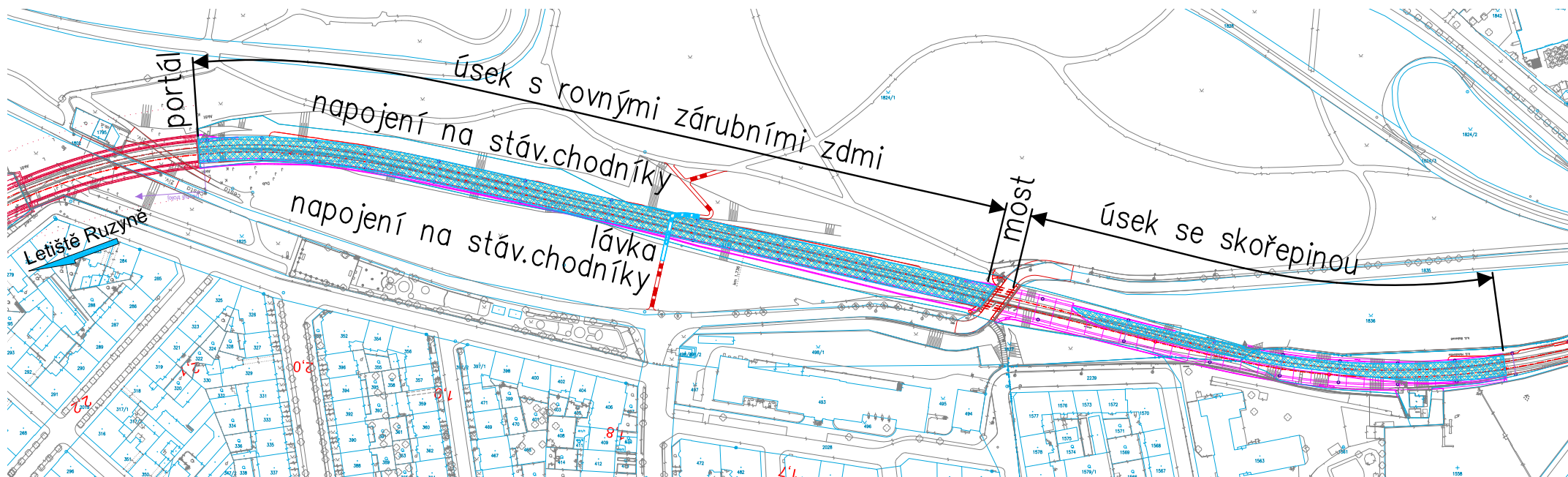




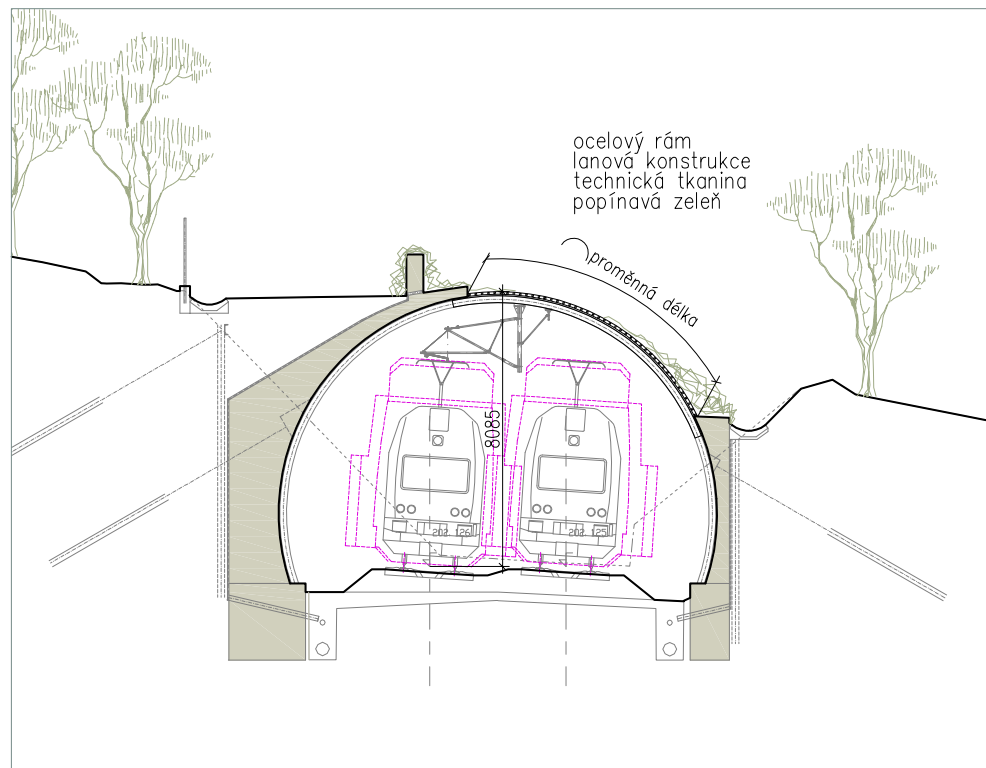




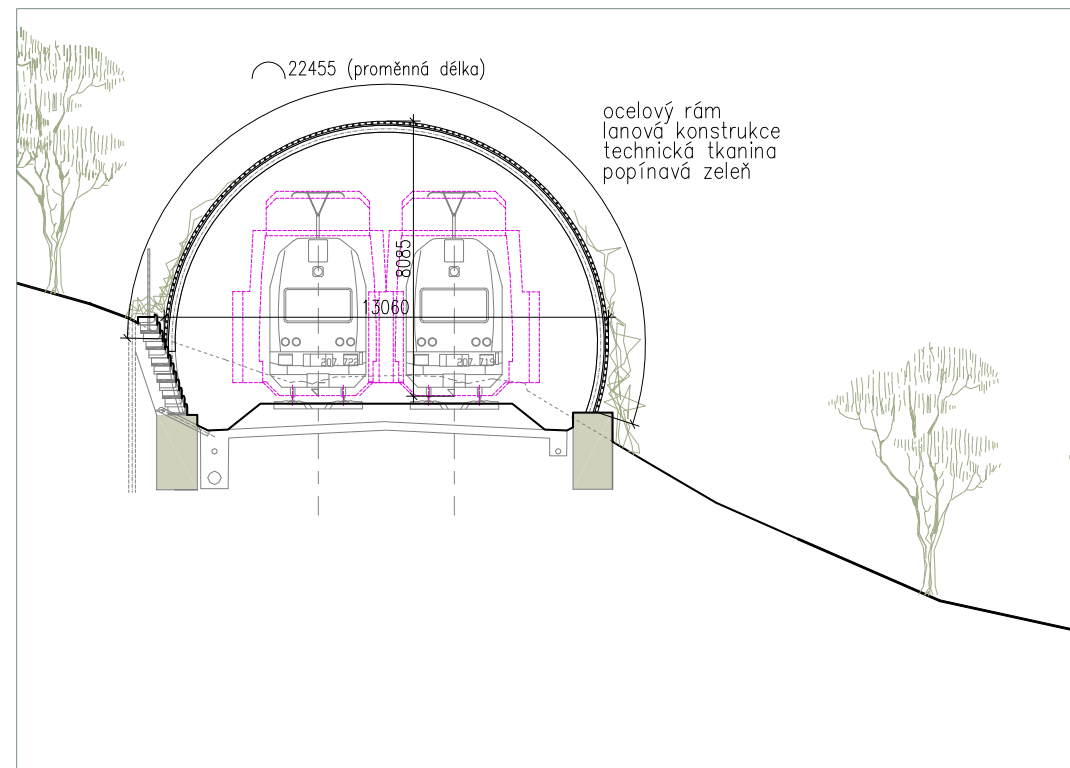


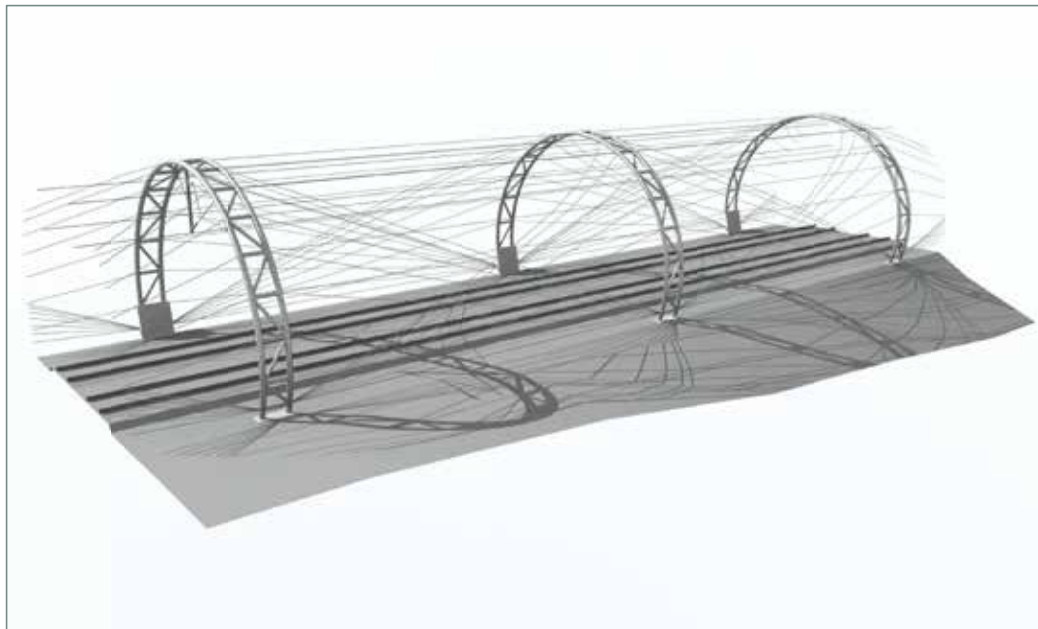


staničení = 1,390 000 m

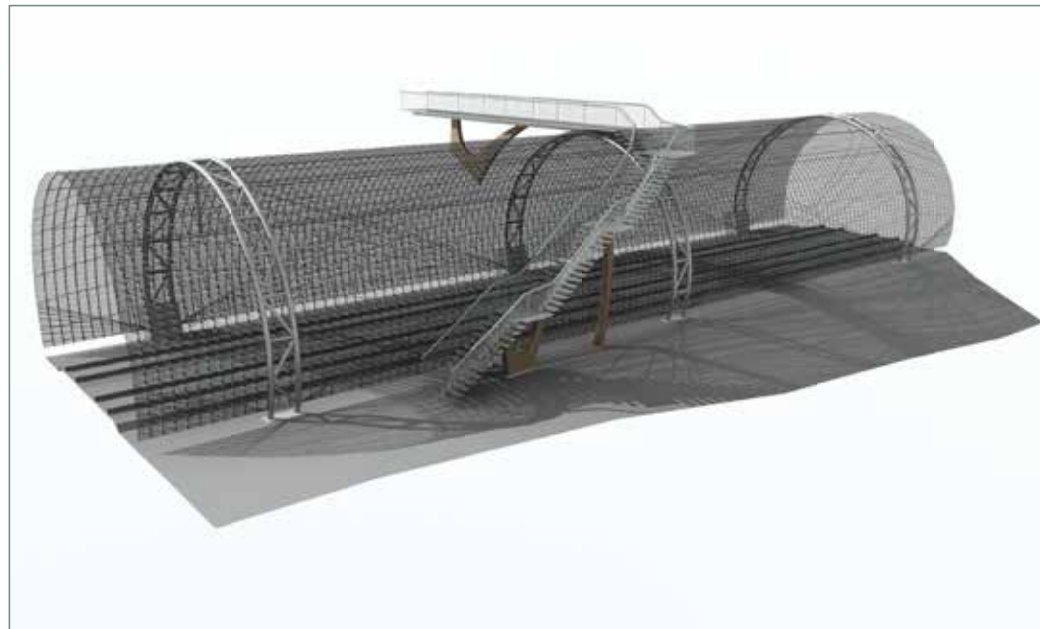


staničení = 1,820 000 m

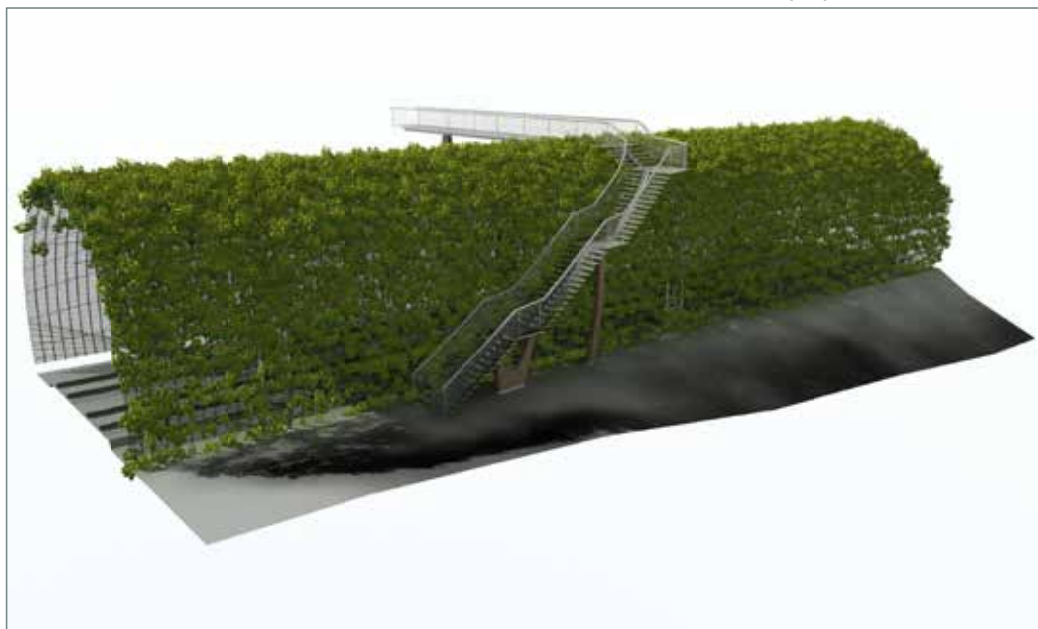




ocelový rám s lany
konstrukce popnuta rostlinami

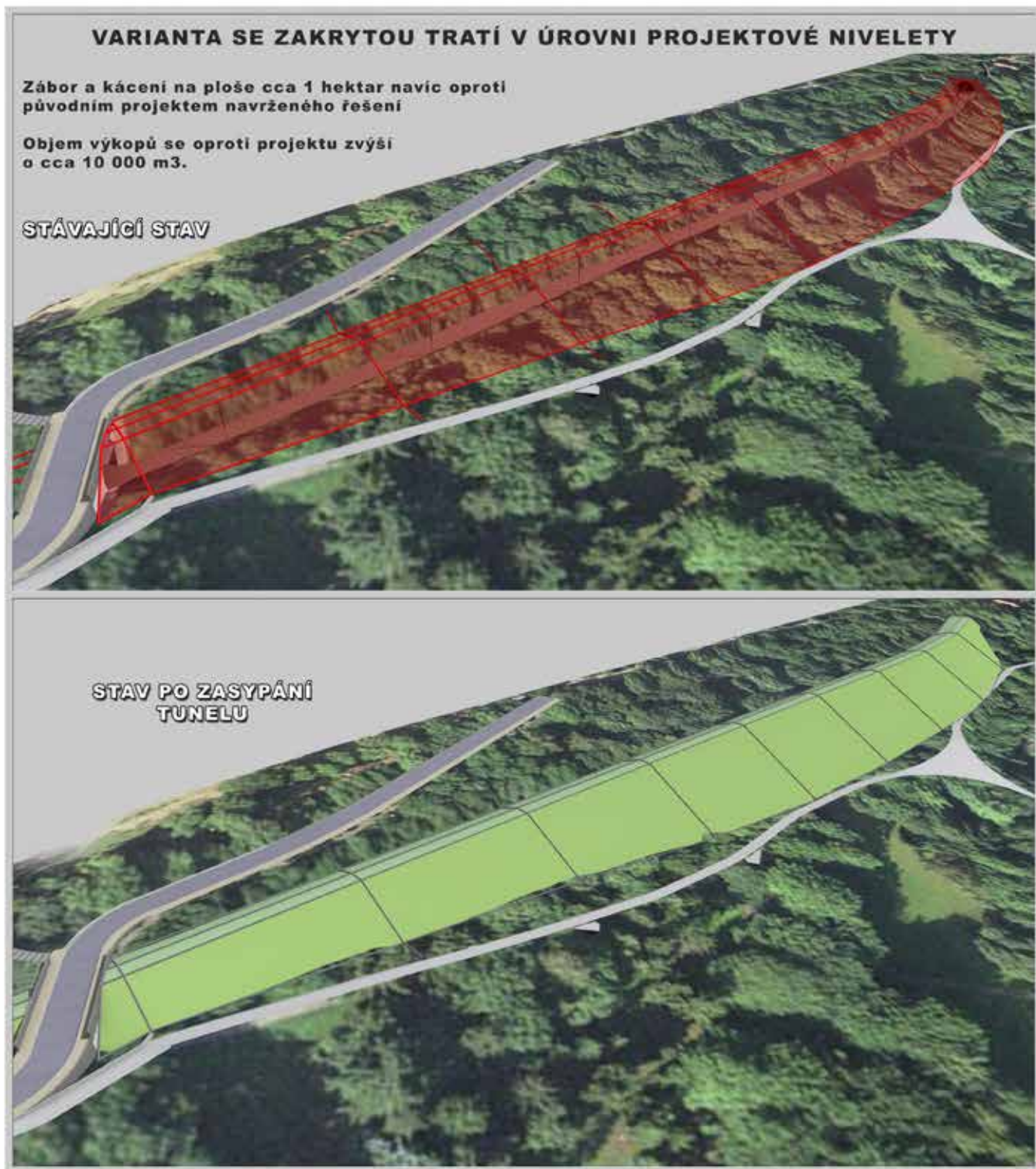


ocelový rám s lany a tkaninou
výsledný pohled

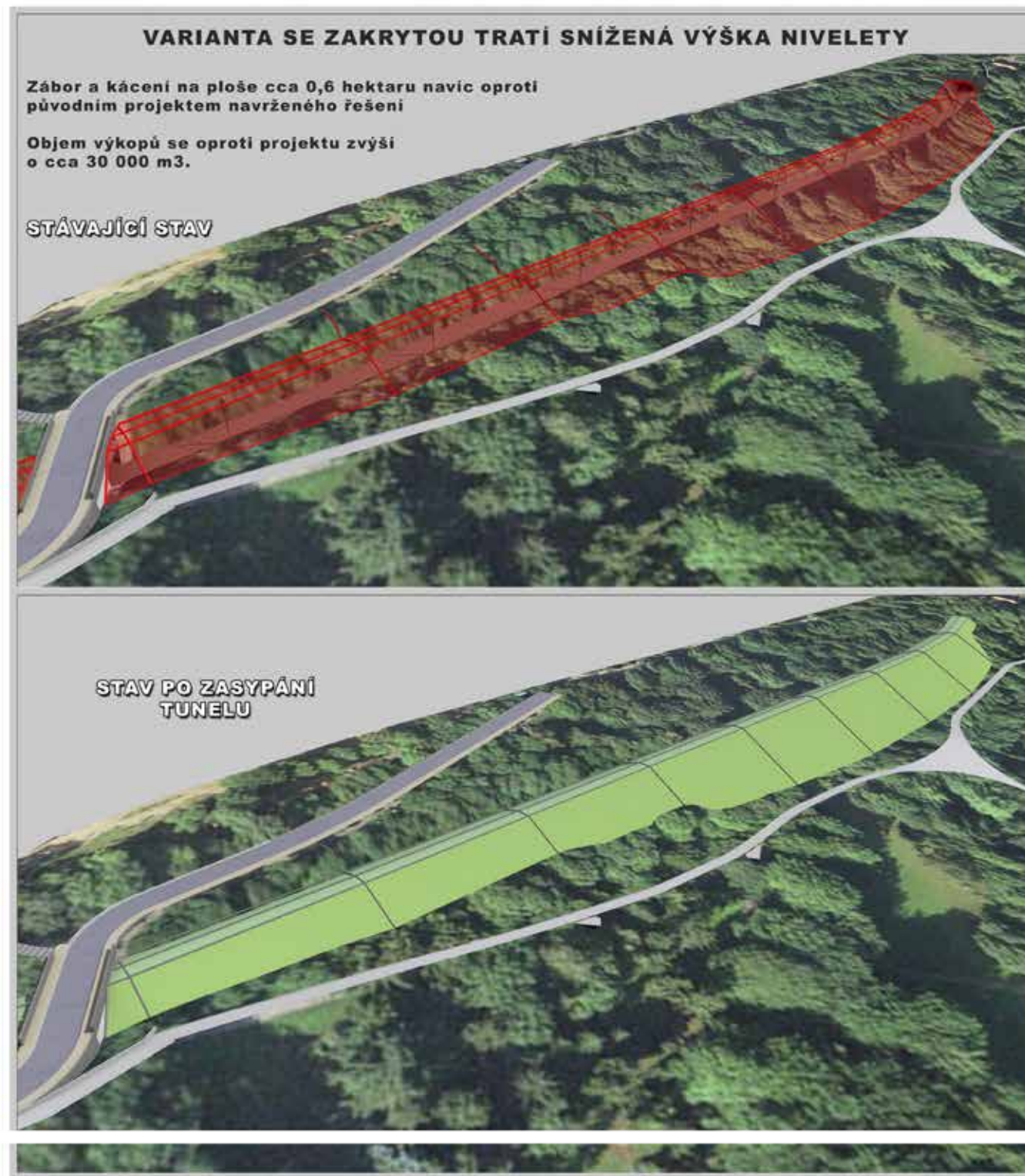


vizualizace plného opláštění

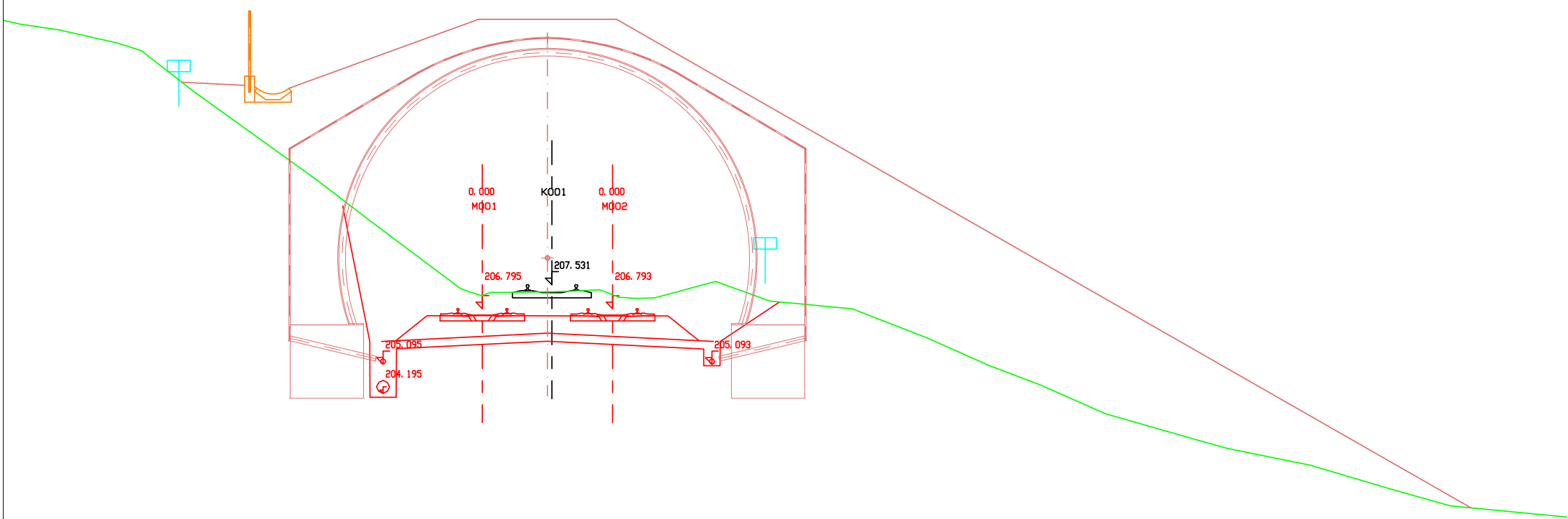
Vizualizace zakrytí
Varianta 1 -
projektová



Vizualizace zakrytí
Varianta 2 -
snížená



STANICENI = 1,750 000 m

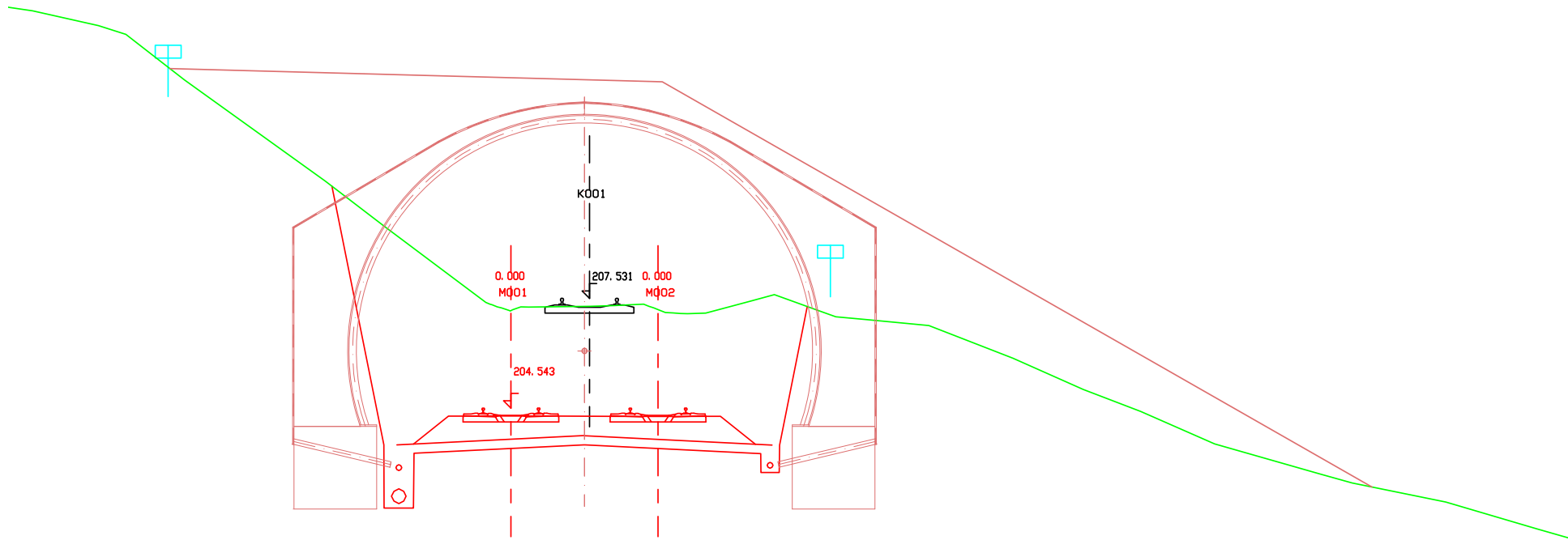


Niveleta - projektová

SROV. ROVINA 197.0 m

| | | | | |
|---------------------|-----|-------|-------------|-------------|
| VZDAL. NOVYCH OS | [m] | 3.100 | 4.000 | 3.100 |
| POSUNY 1 A 2 KOLEJE | [m] | 0.953 | 2.600 0.400 | 2.600 0.400 |
| VZDAL. STAV. OS | [m] | | | |

STANICENI = 1,750 000 m



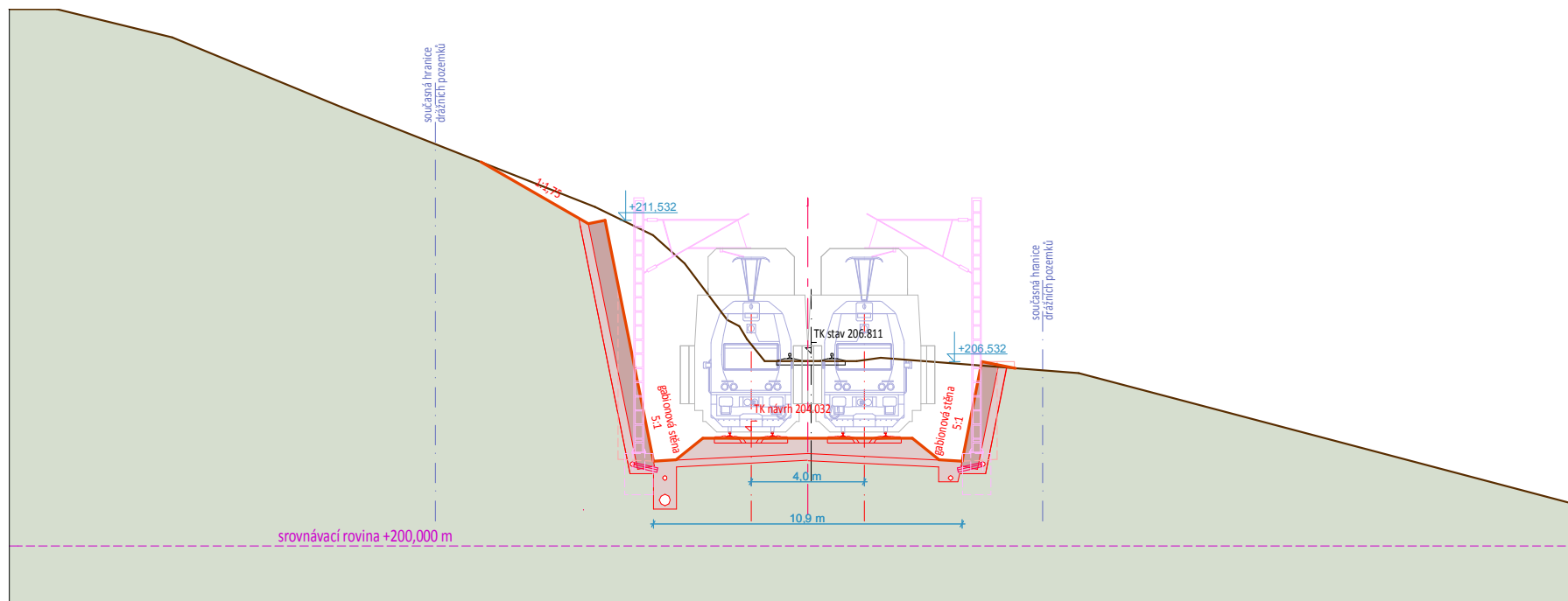
Niveleta - snížená

SROV. ROVINA 197.0 m

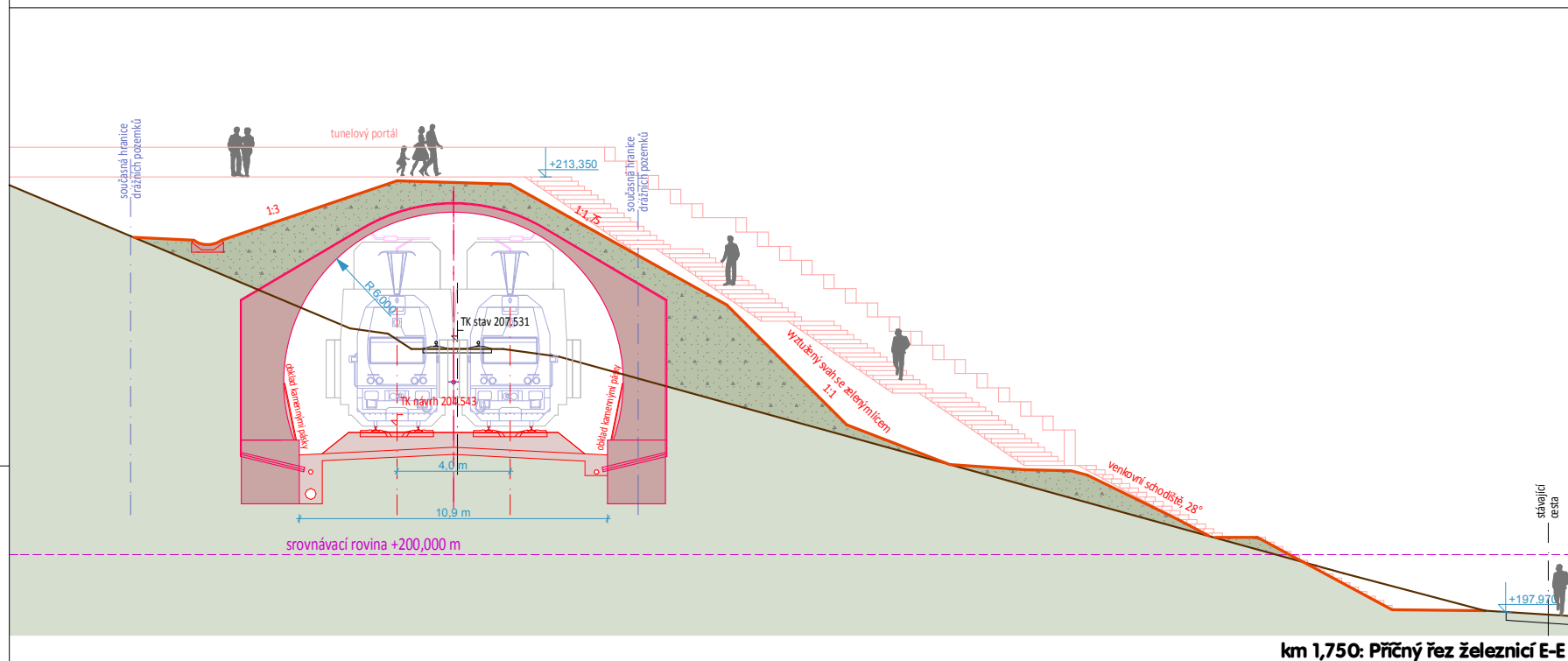
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------|-----|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| VZDAL. NOVÝCH OS | [m] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------|-----|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

M 1:250, pracovní příčné řezy

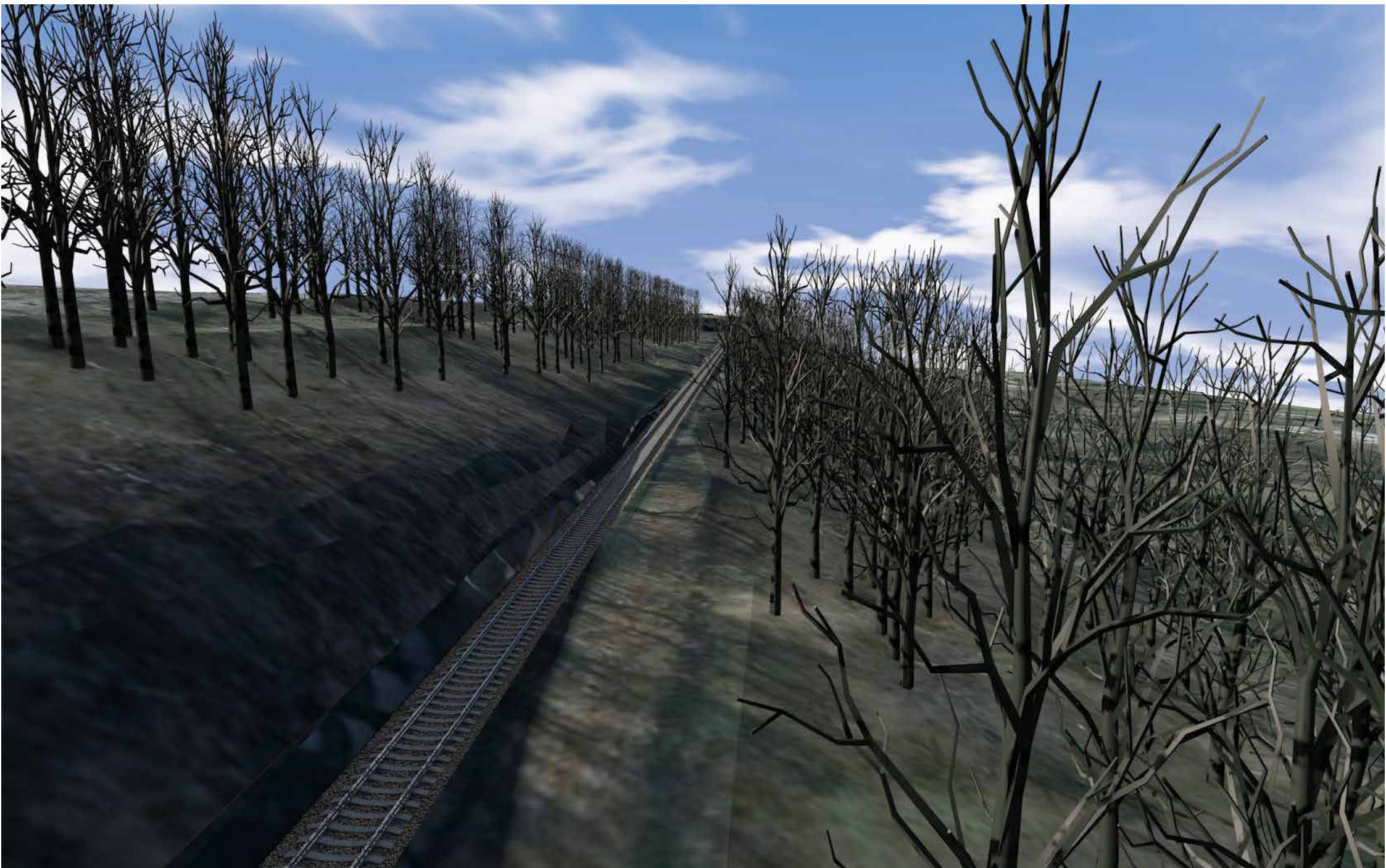
Varianta 2—snížená



km 1,700: Příčný řez železnicí D-D



km 1,750: Příčný řez železnicí E-E







lehká pěší lávka
(se schodištěm,
bez ztrac. spádu)

stávající niveletě

nový rozšířený most
ve stávající poloze

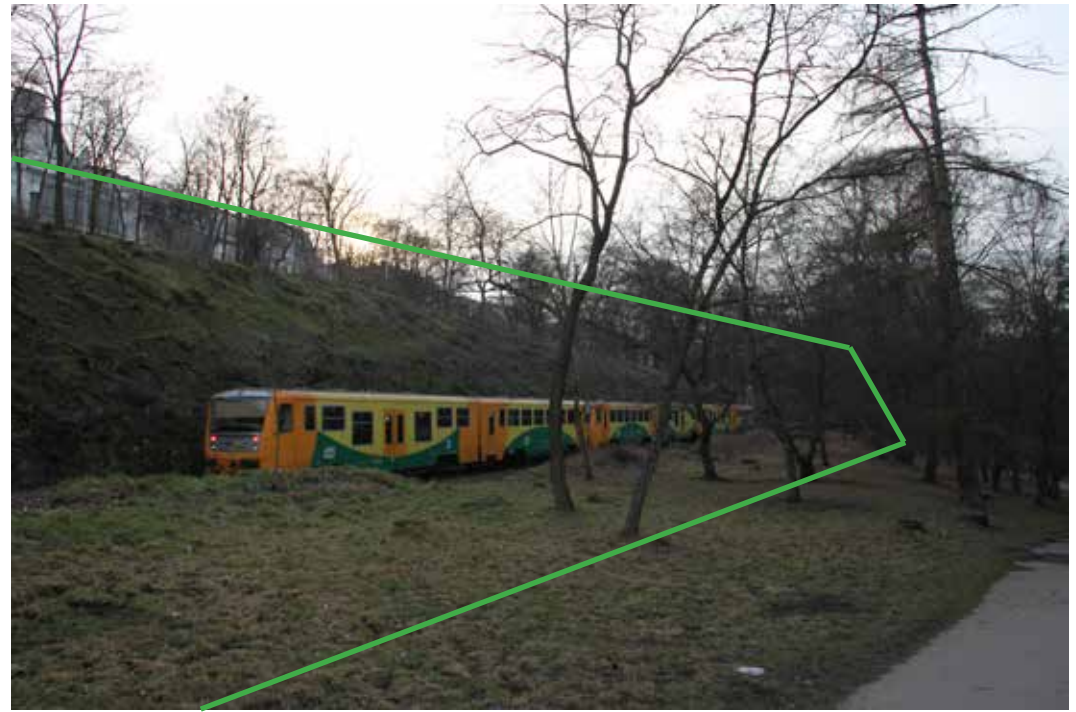
zach
(zed'

trati ve stávající niveletě

km 1,5









KES: komunikace Evropská – Svatovítská
přímý souběh s železniční trati,
dvoupruhové uspořádání s cyklopruhu,
pro auta nepropojené s Václavkovou ulicí

Svatovítská

portál tunelu před mostem Svatovítské
(cca km 3,800) kvůli kanalizační stoece pod
mostem, umožnit bezmotorové propojení
severně podél trati včetně jeho napojení na KES

km 4,0

Dejvická

**neznemožnit tramvajové
propojení do Dejvické**

**budova nádraží
Dejvice**

**na povrchu sdílený prostor
náměstí v jedné výškové úrovni**

průhled na Mladobuzický letohrádek

Pelčeová

**obnovení
zahrad nad
tunelem**

**bezmotorové propojení
nad hloubeným tunelem**

km 3,0

**zahrabená st. Dejvice
přímý přestup metro A**

nezamožnit dotvoření zástavby

Písecká brána + Hradčany

průhledy na Sv. Víta

U Vorlíků

**cca km 2,800:
portál tunelu dále
od ulice U Vorlíků
umožňuje úrovně
uliční propojení
vedle rampy MO**

otevřený zářez, snížená nivoleta (alt. tunelové zakrytí)

km 2,5

**hloubený tunel
+ parková úprava
(alt. otevřený zářez)**

Nad Královskou oborou

**portál tunelu
v prodloužení uliční čáry**

**propojení (bezmotor. cesta / uliční profil)
U Vorlíků – Nad Královskou oborou:
při otevřeném zářezu v těsném souběhu,
v případě zakrytí nad železniční trati**

průhled na vodárenskou věž

průhled na Sv. Víta

LEGENDA

- - - železniční trať (povrch / tunel)
- - - tramvajová trať (povrch / tunel)
- - - tramvajová trať (povrch / tunel)
- - - "zakrytý" chodník bezmotor. dopravy
- - - uliční / uzavřená čára (z produkčních částí)
- - - budovy občanské / rodinné
- - - objekt ohrožený mechanizací (základní mapa)
- - - demolicie

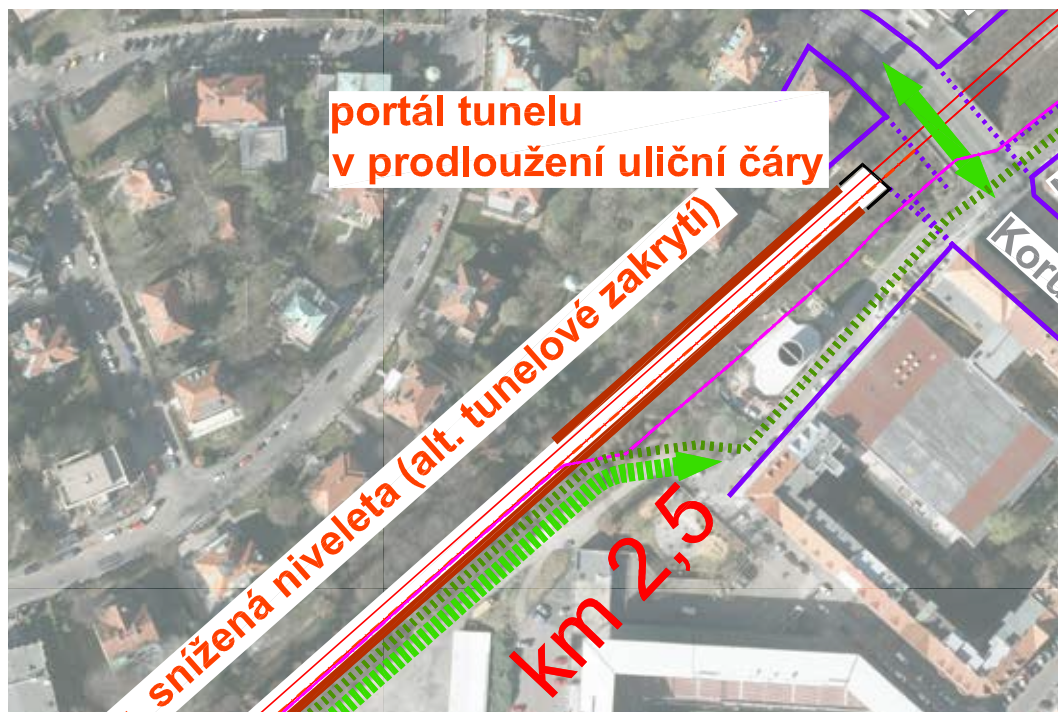
DOPRAVNĚ-URBANISTICKÁ ANALÝZA

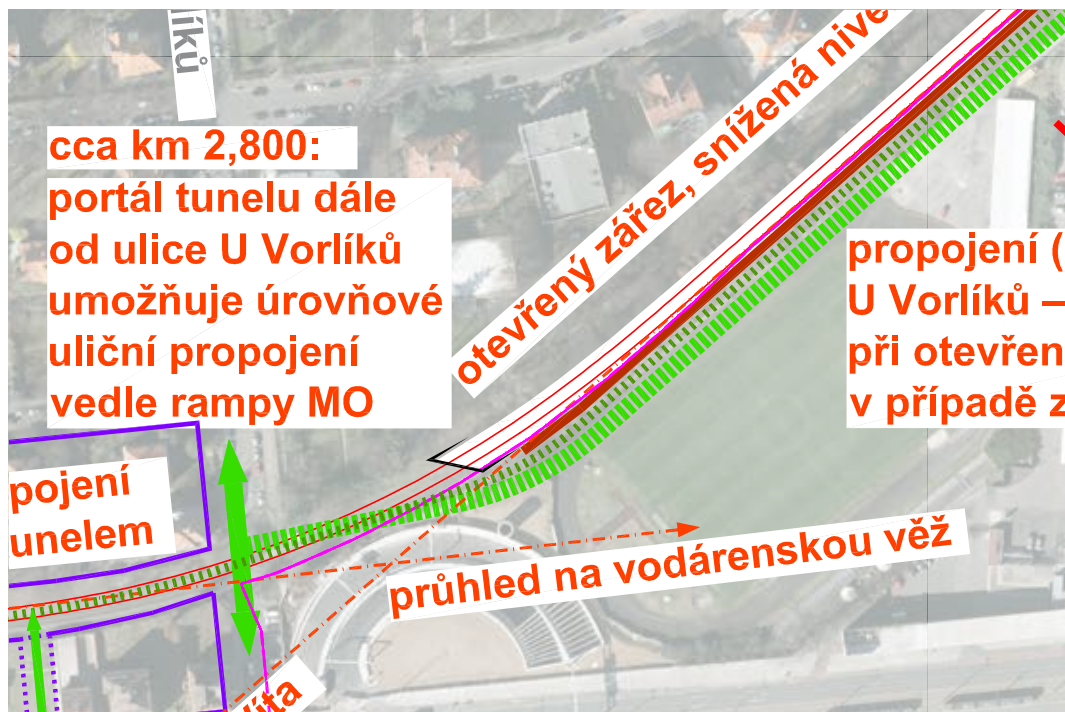
TRASY PŘÍMĚSTSKÉ ŽELEZNIČNICE PRAHA – LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA – KLADNO
VEDENÉ PRAHOU 6 a 7

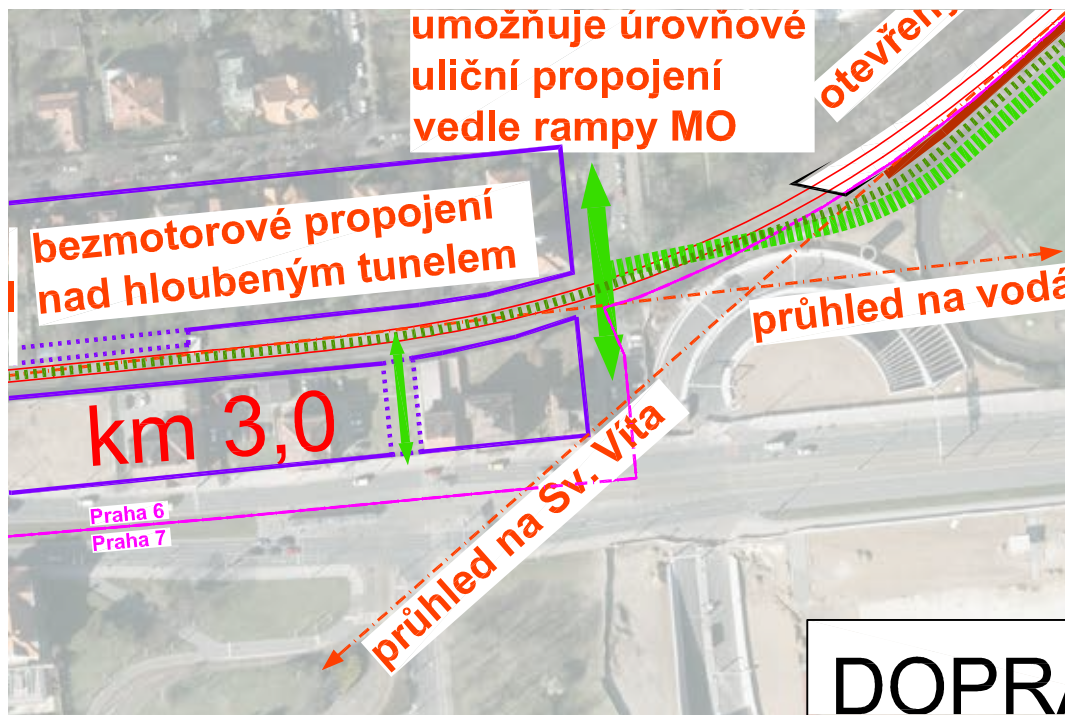
ZADAVATEL: MČ Praha 6 a MČ Praha 7
ZPRACOVATEL: ALEJ – architektonický atelier (Ivan Lejšar a Tomáš Cach)
DATUM: 2015-06 | MĚRITKO: 1 : 2 500

6
7
ALEJ
02

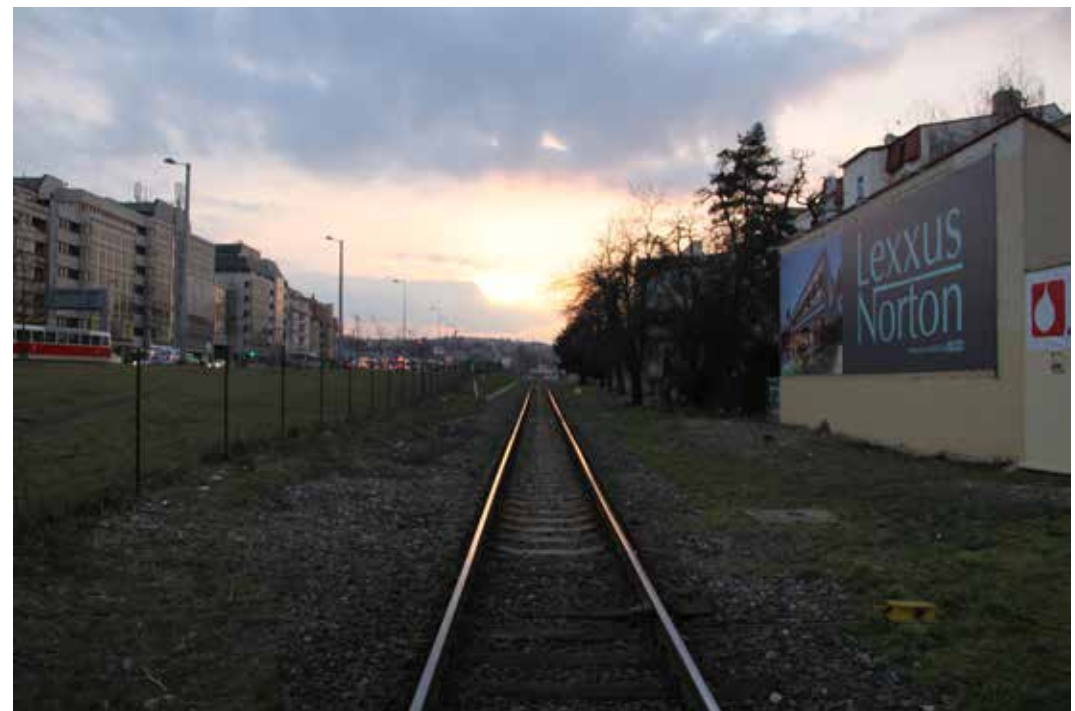
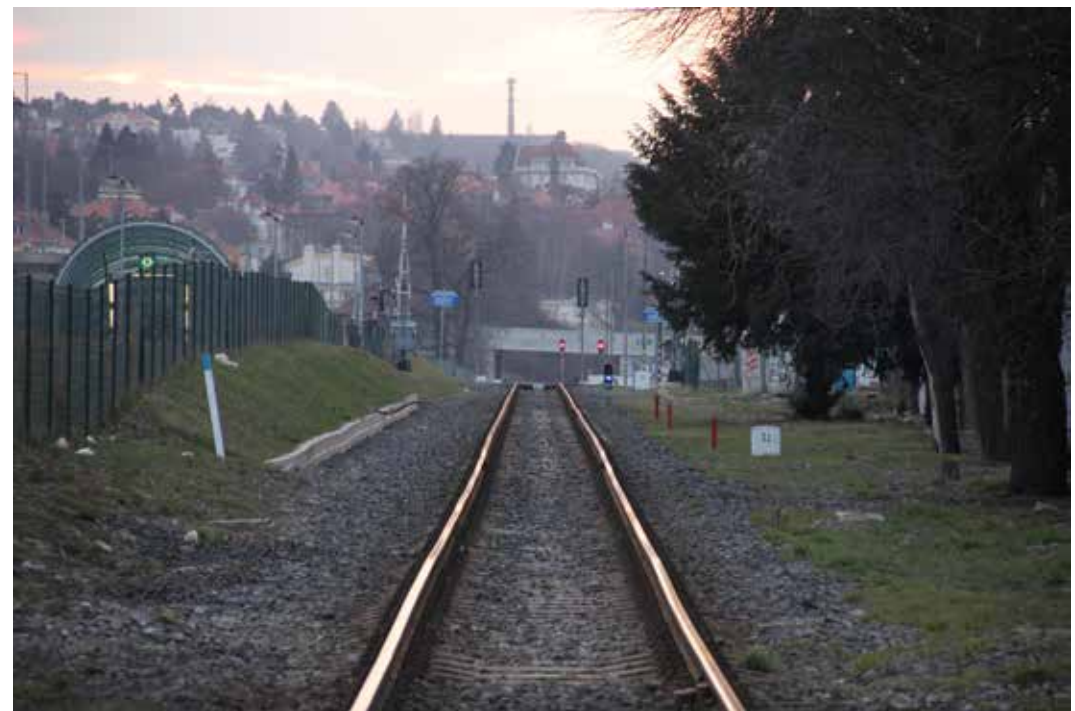
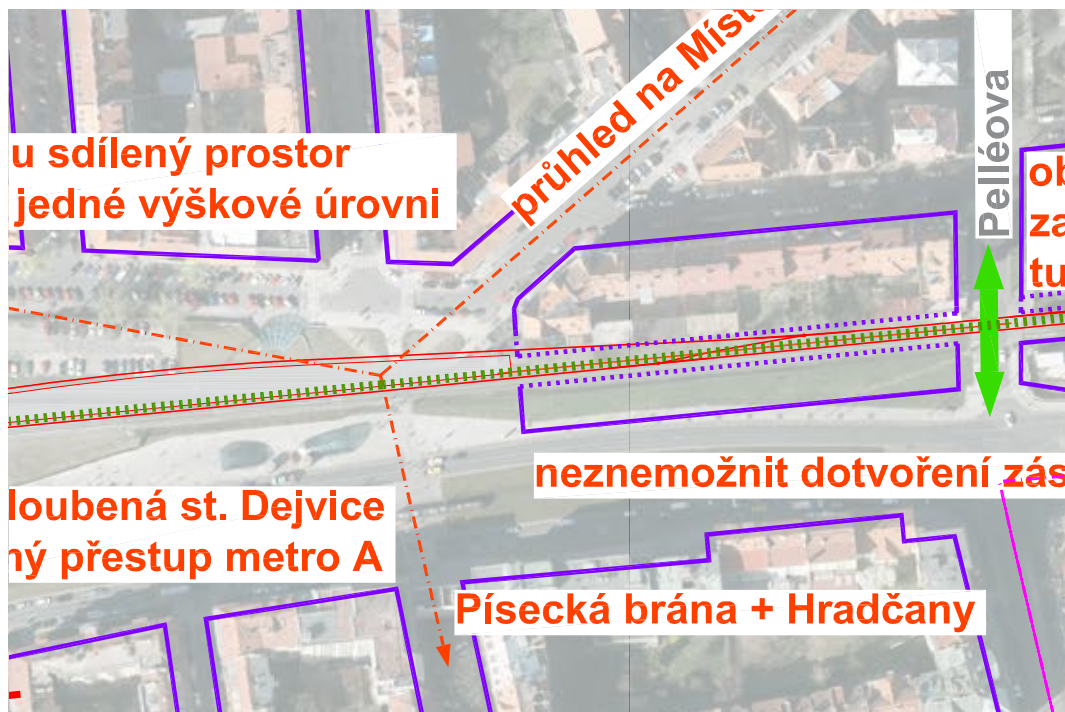


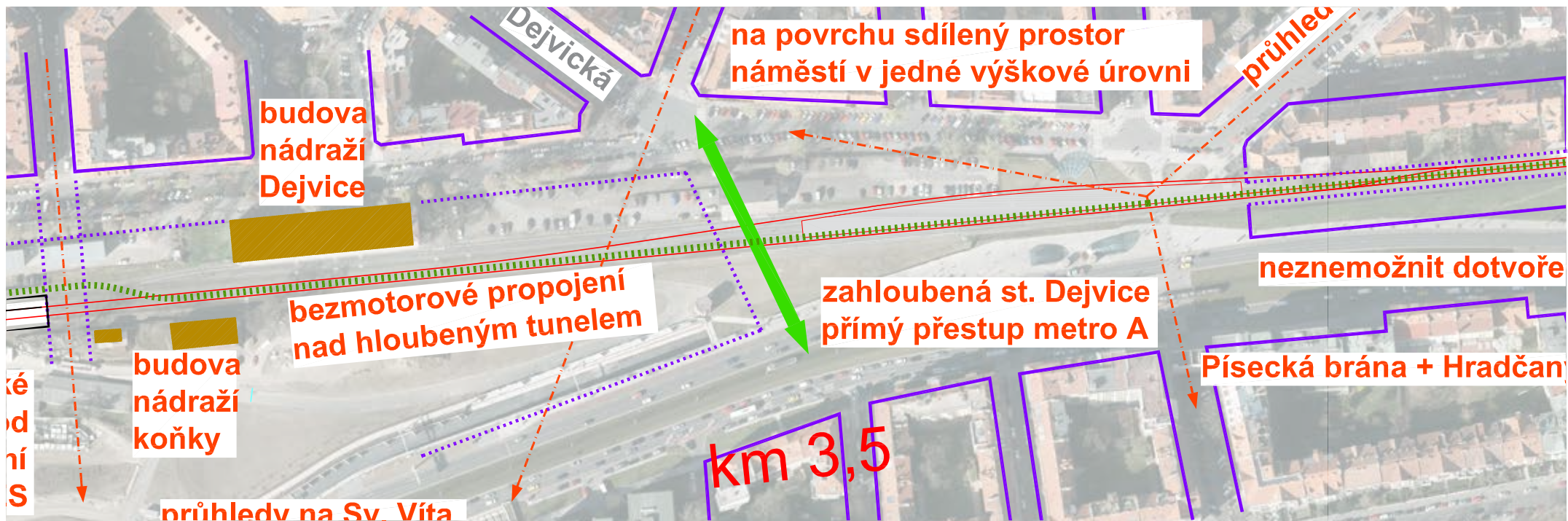








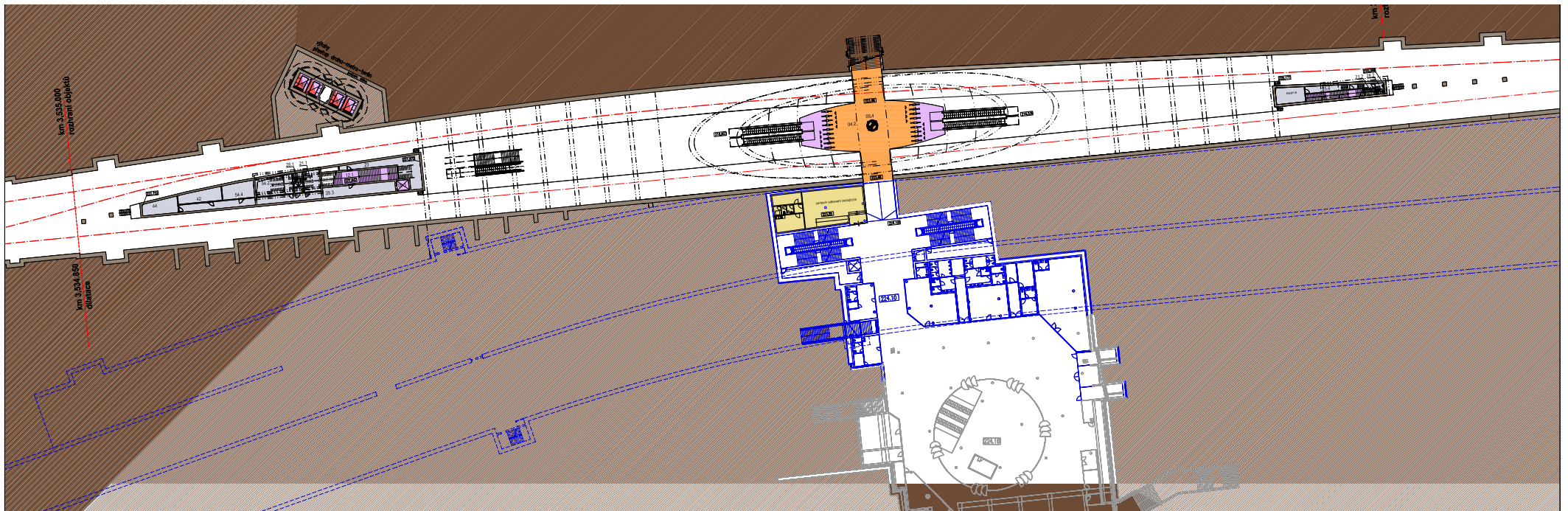
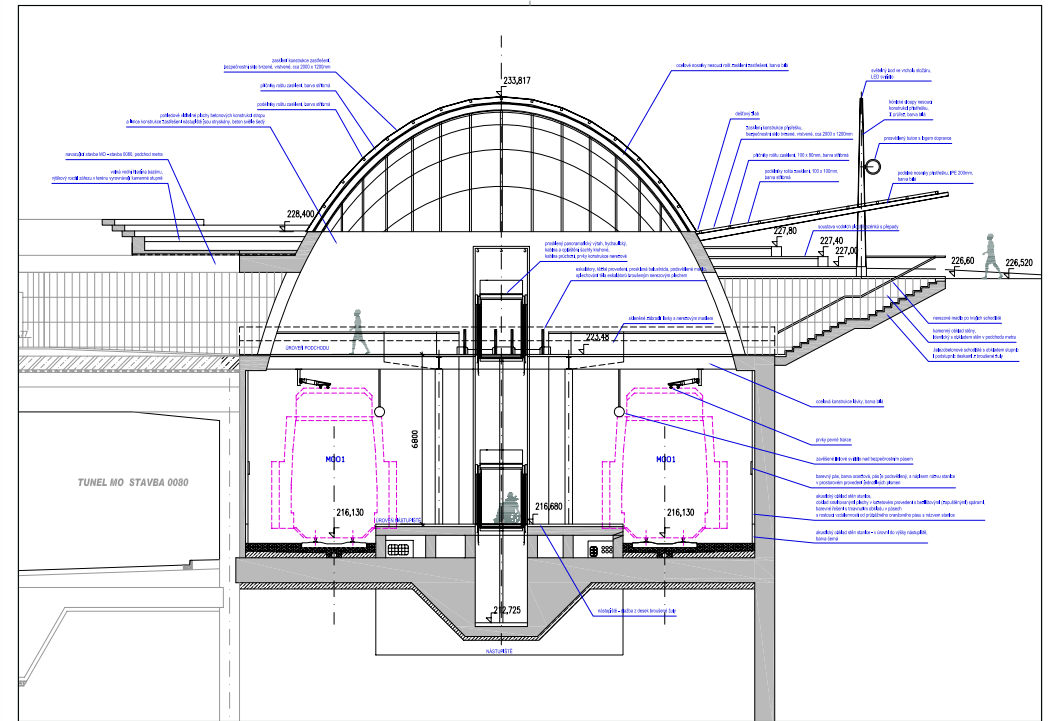


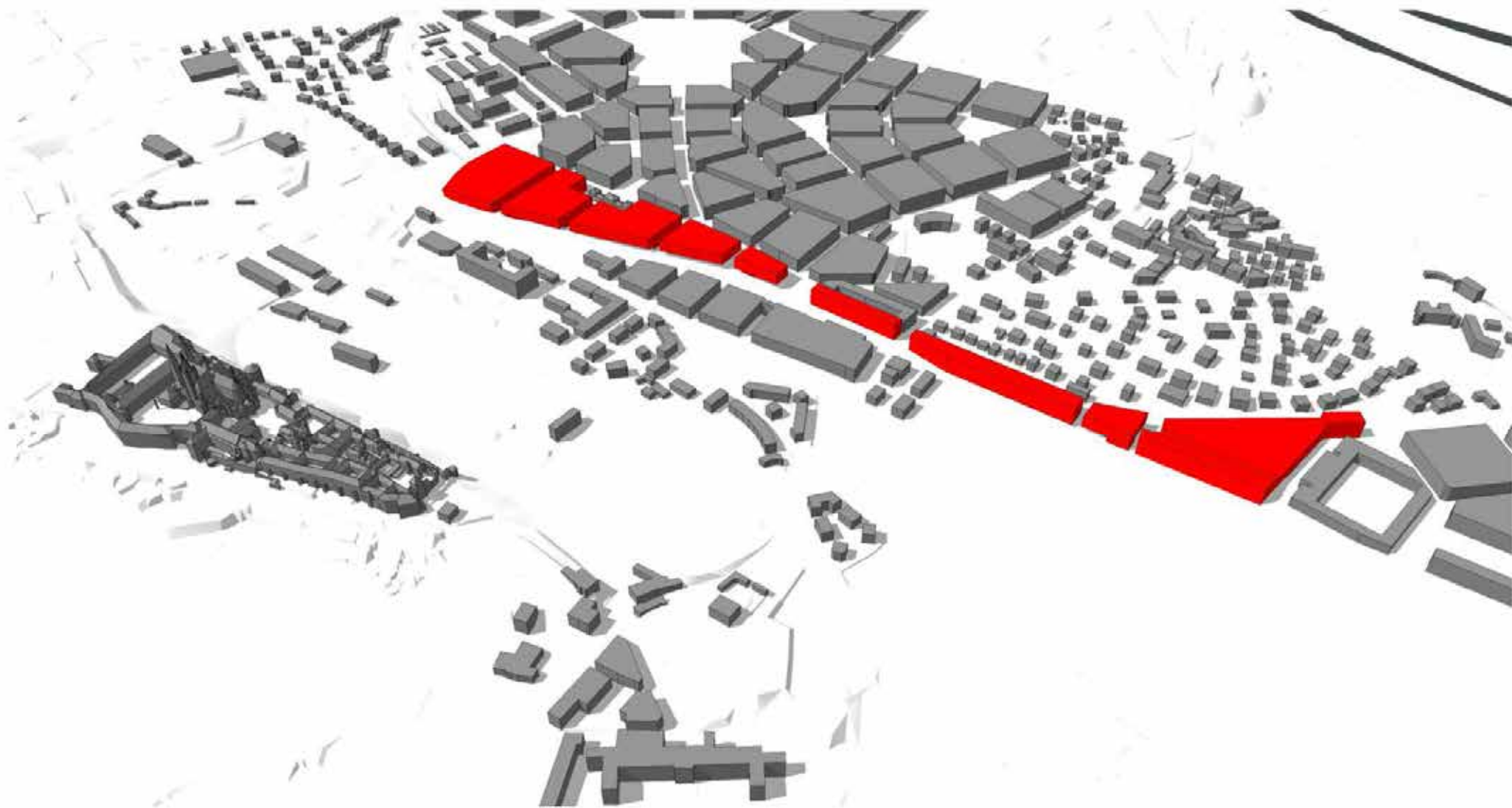






Celkový pohled na plochu náměstí se stanicí





3D nahléd - varianta 2

SPOJNICE HRADČANSKÉ A VÍTEŽNÉHO NÁMĚSTÍ DEJVICKÁ ULICE

"VÁCLAVSKÉ NÁMĚSTÍ PRAHY 6"



SHARED SPACE

SDÍLENÝ PROSTOR

PRO PĚŠÍ, CYKLISTY, AUTOMOBILY A TRAMVAJE



IVAN LEJČAR
PETR LÉDL
MATEJ KOŠÍK

ARCHITEKTONICKÝ
ATELIER

0 50 100 m

VYSOKÉ ŠKOLY



NICE
znovuzavedení tramvaje 2007



GRENOBLE
znovuzavedení tramvaje 1978



BORDEAUX
znovuzavedení tramvaje 2003



GRAZ



STRASBOURG
znovuzavedení tramvaje 1994



KARLSRUHE



SDÍLENÝ PROSTOR (Shared Space)
organizace dopravy

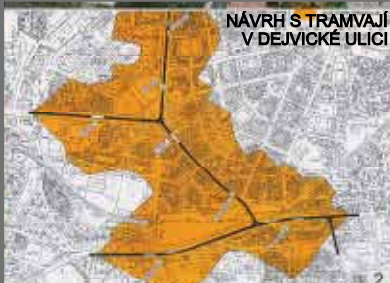
PĚŠÍ a CYKLISTÉ - neomezeně
TRAMVAJE - neomezeně
AUTOMOBILY - časové omezení pro zásobování
- regulovaný vjezd rezidentů
a podnikatelů

PĚŠÍ DOSTUPNOST
5 minut (300 m)
ZE ZASTÁVKY
TRAMVAJE

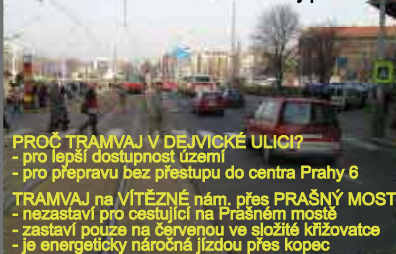


SOUČASNÝ STAV

NÁVRH S TRAMVAJÍ
V DEJVICKÉ ULICI



VÍTEŽNÉ NÁMĚSTÍ nevhodně sdílený prostor



PROČ TRAMVAJ V DEJVICKÉ ULICI?
- pro lepší dostupnost území
- pro přepravu bez přestupu do centra Prahy 6

TRAMVAJ na VÍTEŽNÉ nám. přes PRAŠNÝ MOST
- nezastaví pro cestující na Prašném mostě
- zastaví pouze na červenou ve složité křižovatce
- je energeticky náročná jízda přes kopec

DRUHÝ VESTIBUL
METRA A RYCHLODRÁHY

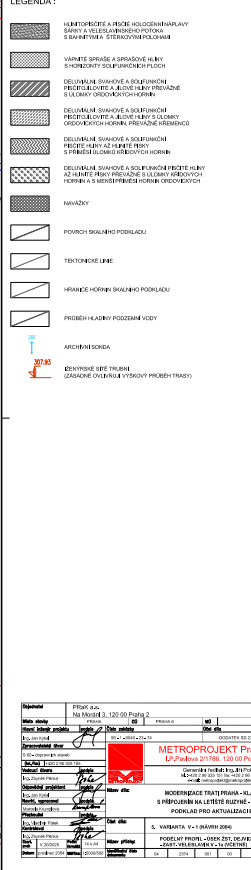
PRINCIP KONCEPTU
NÁMĚSTÍ PODLE
STUDIE P. KOTASE

STROMOVKA

HRADČANY

1







LEGENDA

— železniční trať (povrch / tunel)











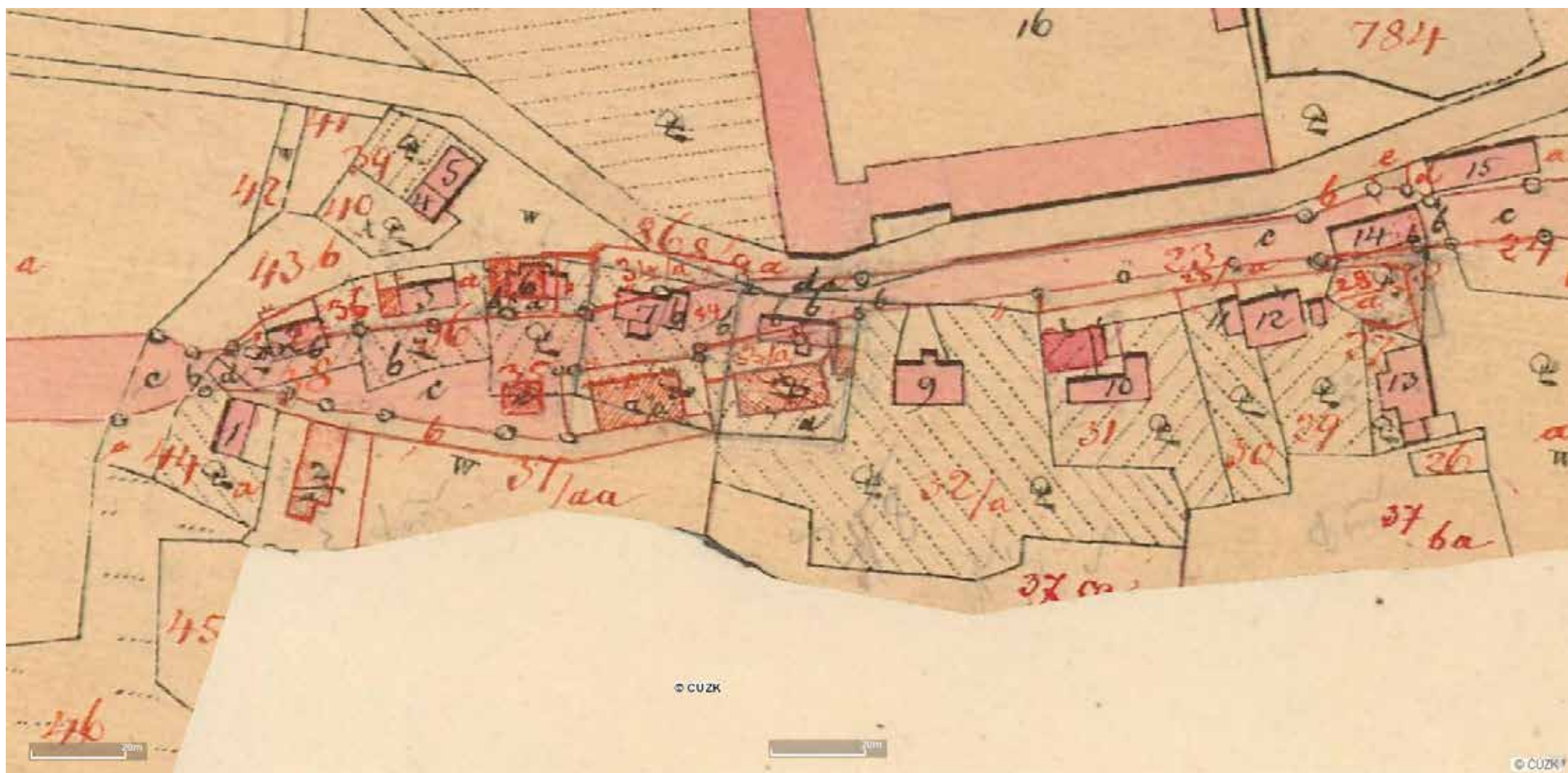


















Proboštský dvůr - Ořechovka - bez demolic



| | | | | |
|--------|--------------|--------|---------|---------|
| Endre: | Název směry: | Datum: | Průběh: | Průběh: |
| | | | | |

| | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| SZDC Správa železniční dopravní cesty, s.p.
Prvního pluku 367/5
188 00 Praha 9-Karlín | | SZDC, s.p.
Stavby železniční infrastruktury
Sokolovská 1955/278
180 00 Praha 9 | |
| METROPROJEKT Praha a.s.
I.P.Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2
Generální ředitel: Ing. Jiří Pokorný
sekretariát: tel.: +420 296 194 189 fax: +420 296 339 152
www.metroprojekt.cz e-mail: metroprojekt@metroprojekt.cz | | ŽELEŽNIČNÍ SPOJENÍ STŘEDU MĚSTA S LETIŠTĚM PRAHA
RÚŽYNE
LOKALITA OŘECHOVKA | |
| Ing. arch. Petr Kálek
Ing. Jan Kykal
TECHNICKÝ PROJEKT | | B. VÝKRESOVÁ ČÁST | |
| DS 86 - dopravní stavby
+420 296 194 189
Ing. Zbyněk Rákos
Ing. Jan Kykal
Kontrola: Miroslav
V2/0206 12/2005
10AA4 1:1000 | | SITUACE VARIANTA V - DUR
km 5,200 - 6,000 | |
| | | 006 | |

[illegible]

- s demolicemi
- dlouhý protihlukový tubus

| | | | | | | | | | |
|--------|--|--------------|--|--|--------|--|----------|--|---------|
| | | | | | | | | | |
| Změna: | | Název změny: | | | Datum: | | Provedl: | | Podpis: |

| | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
|  | Správa železniční dopravní cesty, s.p.
Prvního průběhu 307/5
188 00 Praha 8-Karlín | SZDC, s.p.
Státní ústřední archív
Sokolovská 1395/279
180 00 Praha 8 |
| | Soutěž číslo 2 | |

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | METROPROJEKT Praha a.s.
I.P.Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2
Generální ředitel: Ing. Jiří Pukert
sekretariát: tel.: +420 296 154 195 fax: +420 296 338 153
www.metroprojekt.cz e-mail: metroprojekt@metroprojekt.cz |
|---------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

| | |
|--------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Ing. arch. Pavla Koles
Ing. Jan Kyhal
TECHNICKÝ PRŮKAZ | ŽELEZNIČNÍ SPOJENÍ STŘEDU MĚSTA S LETIŠTĚM PRAHA
 SÚRAŽNĚ
 LOKALITA OŘECHOVKA |
|--------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

| | | |
|---------------------------------------------------|--------------------------|-------------|
| B5.60 - dopravních staveb
... +420 296 154 195 | B. VÝKRESOVÁ ČÁST | B. 7 |
|---------------------------------------------------|--------------------------|-------------|

| | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|----------------------|
| Ing. Zbyněk Plánka
Ing. Jan Kyhal
Brumlovská Miroslava
V29/2026
10x A4
1:1000 | SITUACE VARIANTA V - 1
km 5,200 - 6,000 | 05 0888 061 82 90 95 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|----------------------|

| |
|-----|
| 007 |
|-----|

PROBOŠTSKÝ DVŮR, OŘECHOVKA

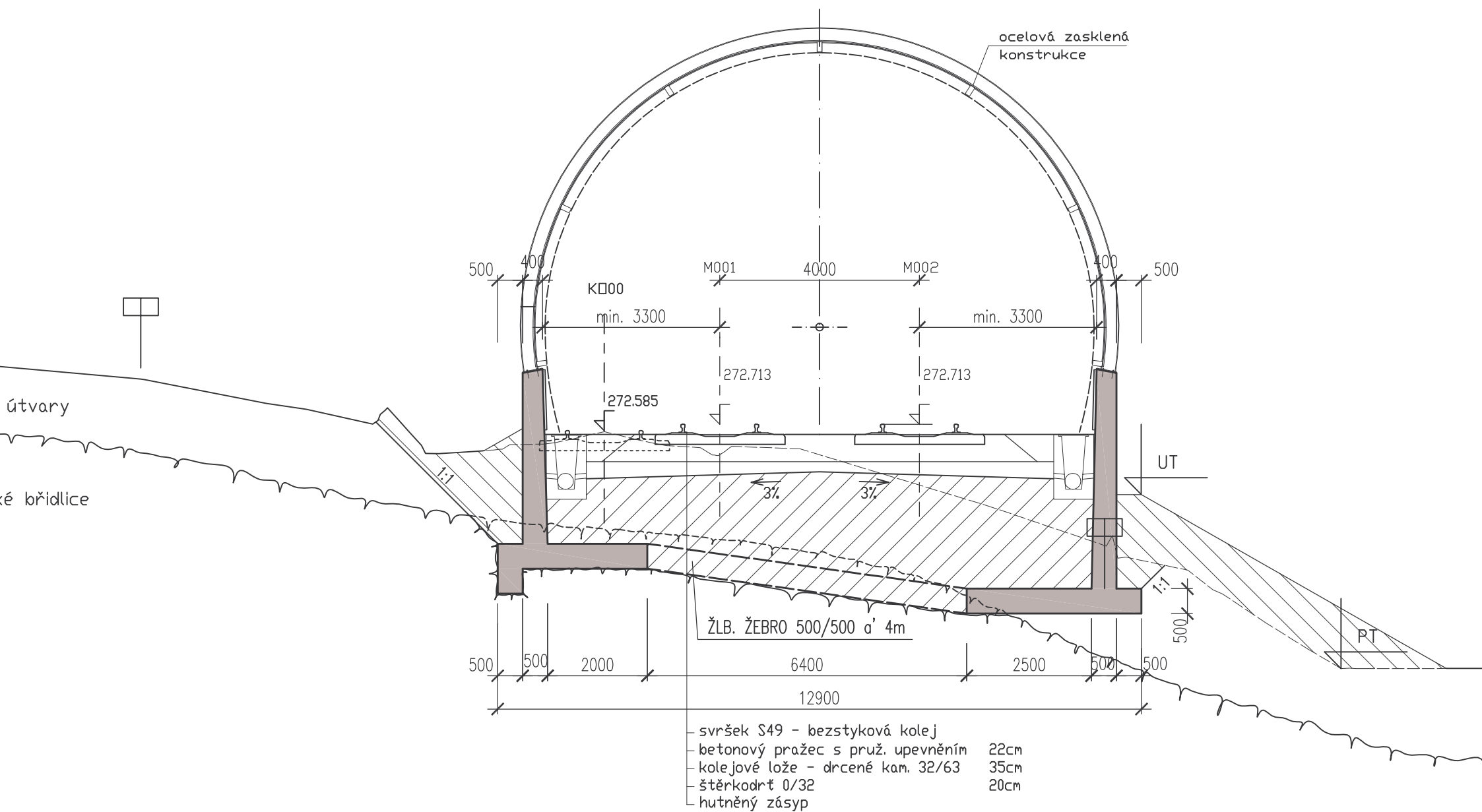


Proboštský dvůr - Ořechovka

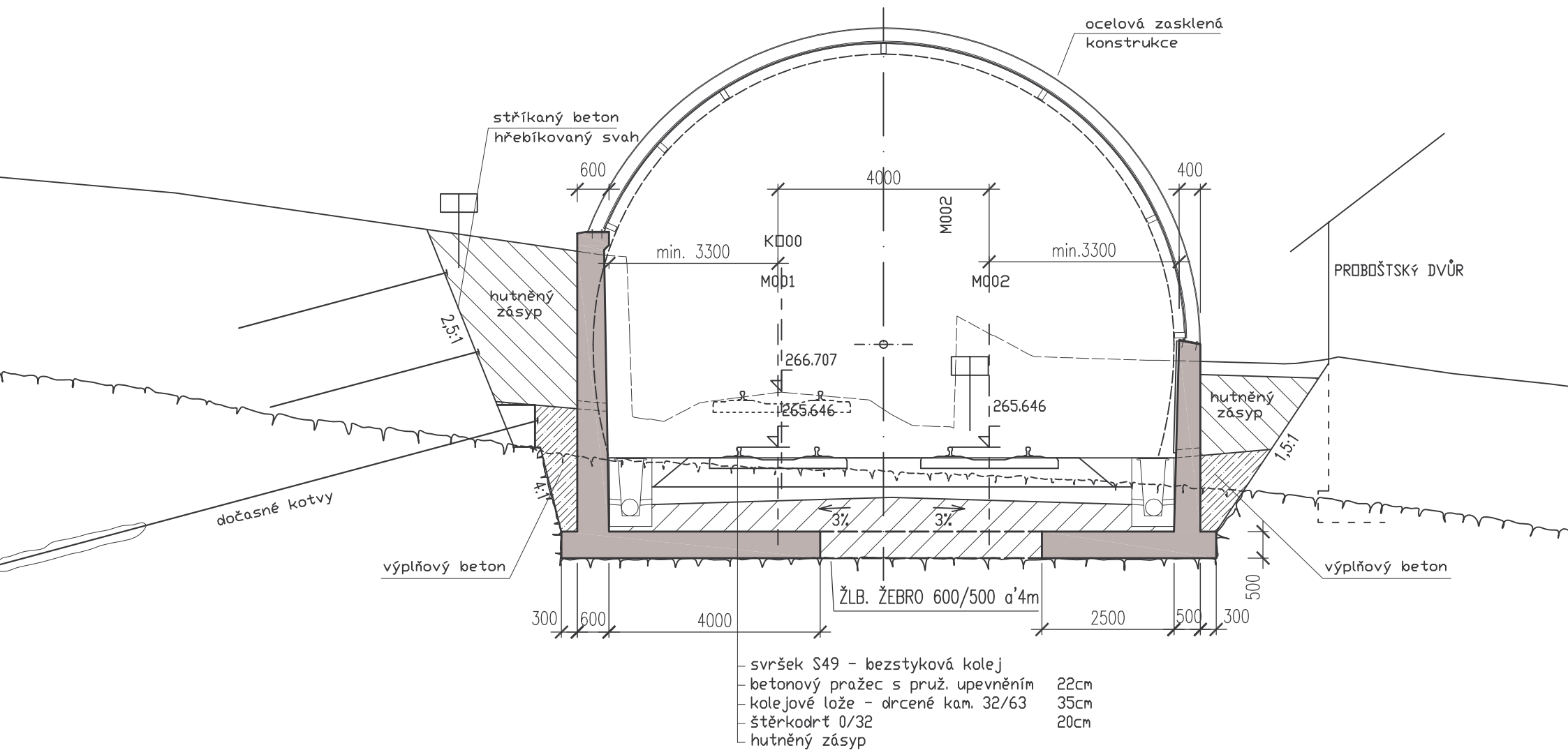
- s demolicemi
- krátký protihlukový tubus + protihlukové stěny

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| Zpracoval:
Datum:
Poslední:
Projednáno: | |
| SZDC Správa železniční dopravní cesty, s.p.
Prvního pluku 367/5
188 00 Praha 9-Karlín | SZDC, s.p.
Stavební úprava Prahy
Sokolovská 1955/278
180 00 Praha 9 |
| METROPROJEKT Praha a.s.
I.P. Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2
Generální ředitel: Ing. Jiří Pokorný
telefon: tel.: +420 296 194 195 fax: +420 296 339 152
e-mail: metroprojekt@metroprojekt.cz | |
| Ing. arch. Petr Kálek
Ing. Jan Kykal
TECHNICKÝ PROJEKT | |
| ŽELEZNIČNÍ SPOJENÍ STŘEDU MĚSTA S LETIŠTĚM PRAHA
RŮZNÉ
LOKALITA OŘECHOVKA | |
| DS 66 - dopravní stavba
+420 296 194 200
Ing. Zbyněk Rákos
Ing. Jan Kykal
Koncepční návrh
V2/2026 12/2005
10AA4 1:1000 | B. VÝKRESOVÁ ČÁST
SITUACE VARIANTA V - 2
km 5,200 - 6,000
008 |

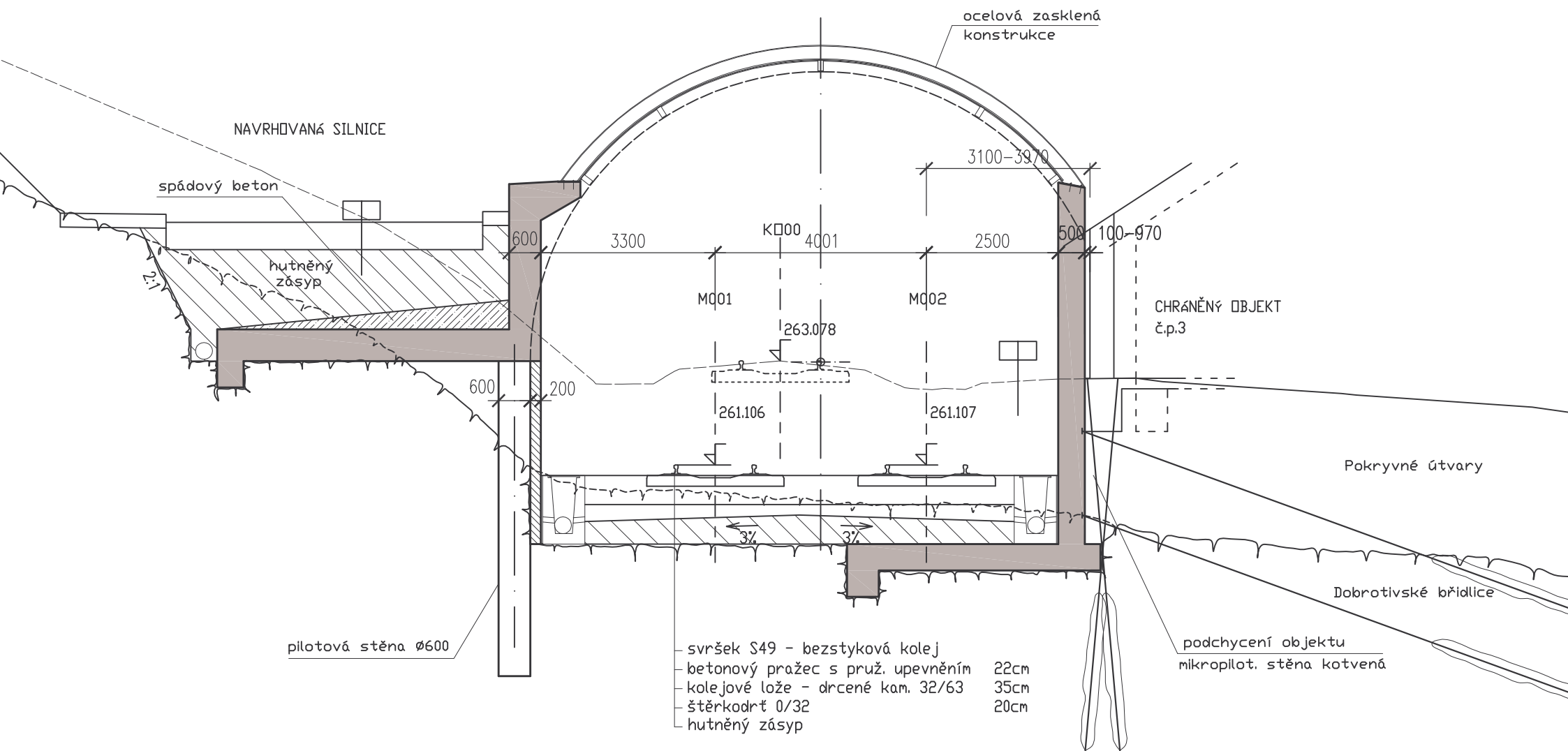
STANIČENÍ = 5,825 00 km (varianta V1) NAD BOŘISLAVKOU



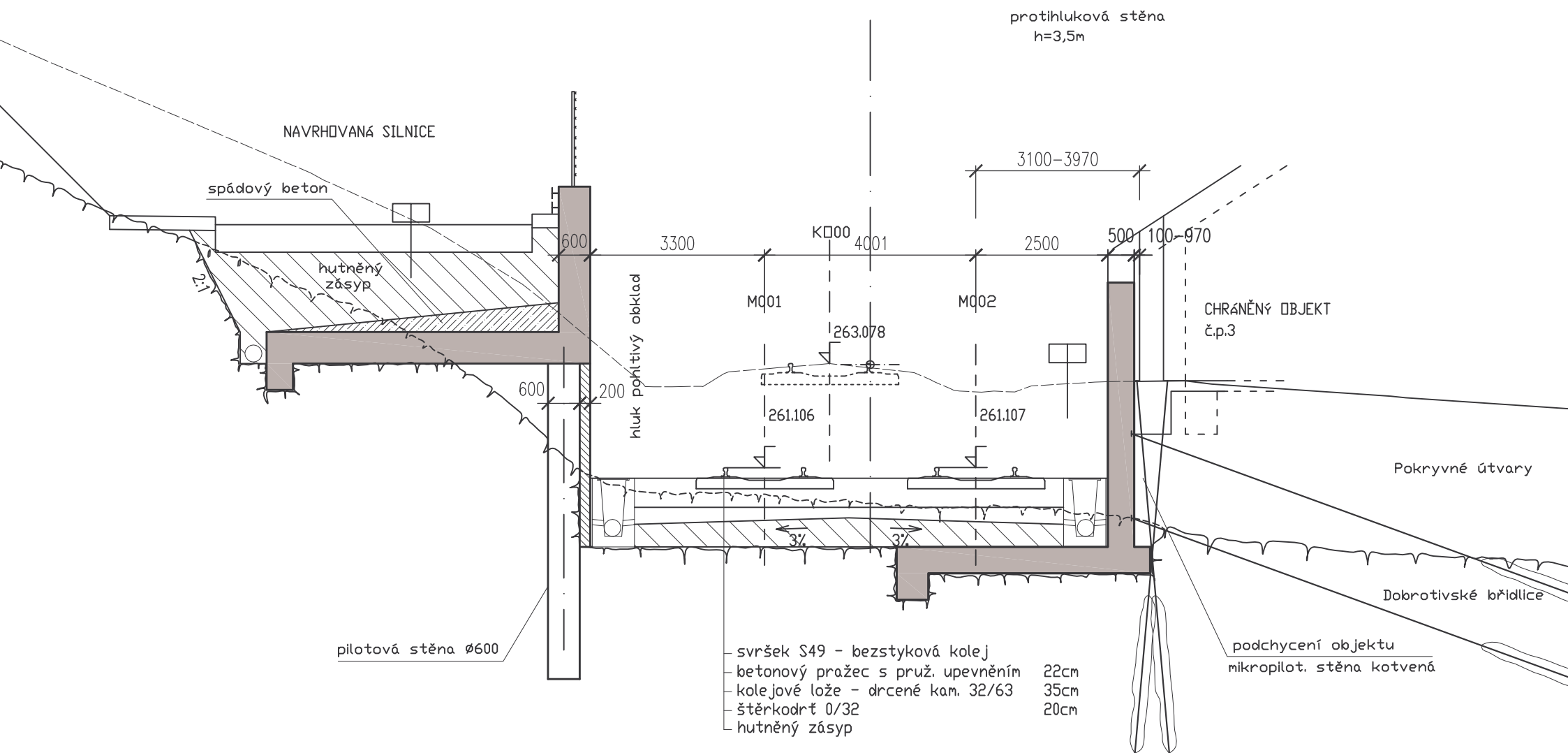
STANIČNÍ = 5,575 00 km (varianta V1, V2)
PROBOŠT. DVŮR

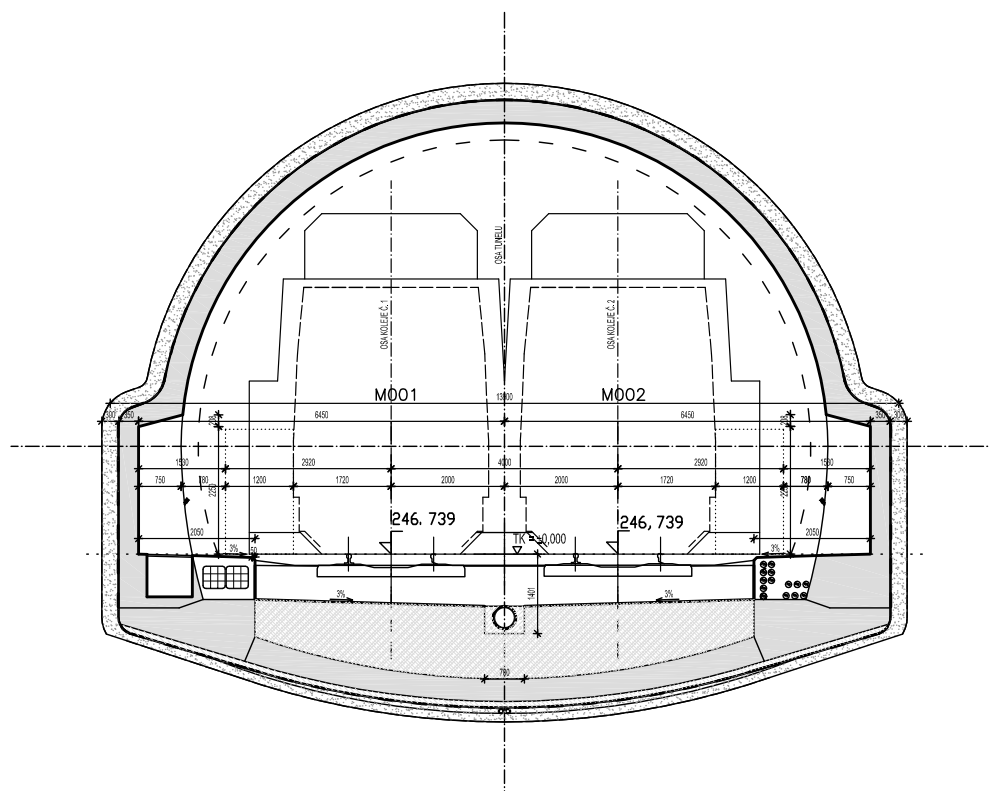
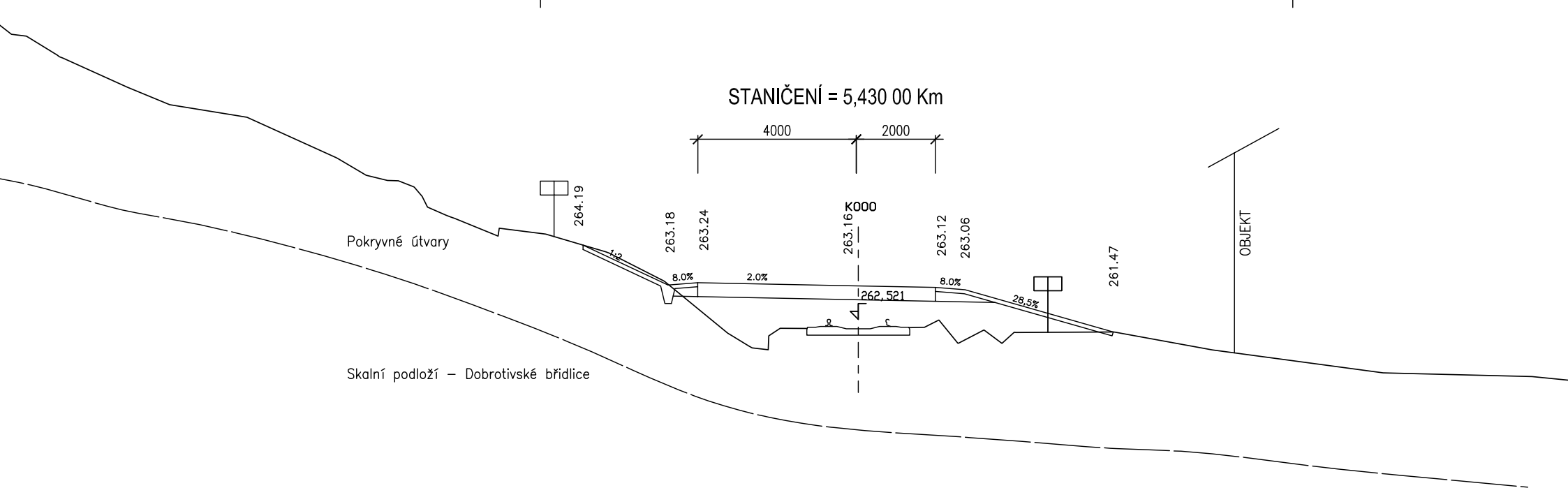


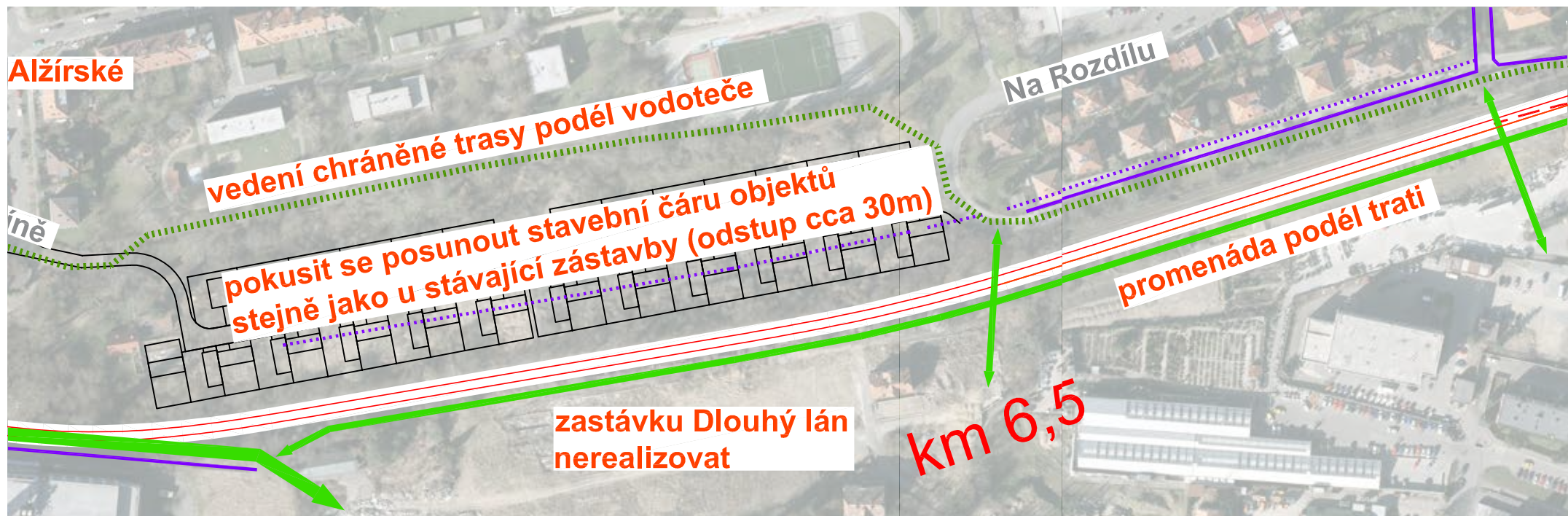
STANIČENÍ = 5,425 00 km (varianta V1)



STANIČNÍ = 5,425 00 km (varianta V2)



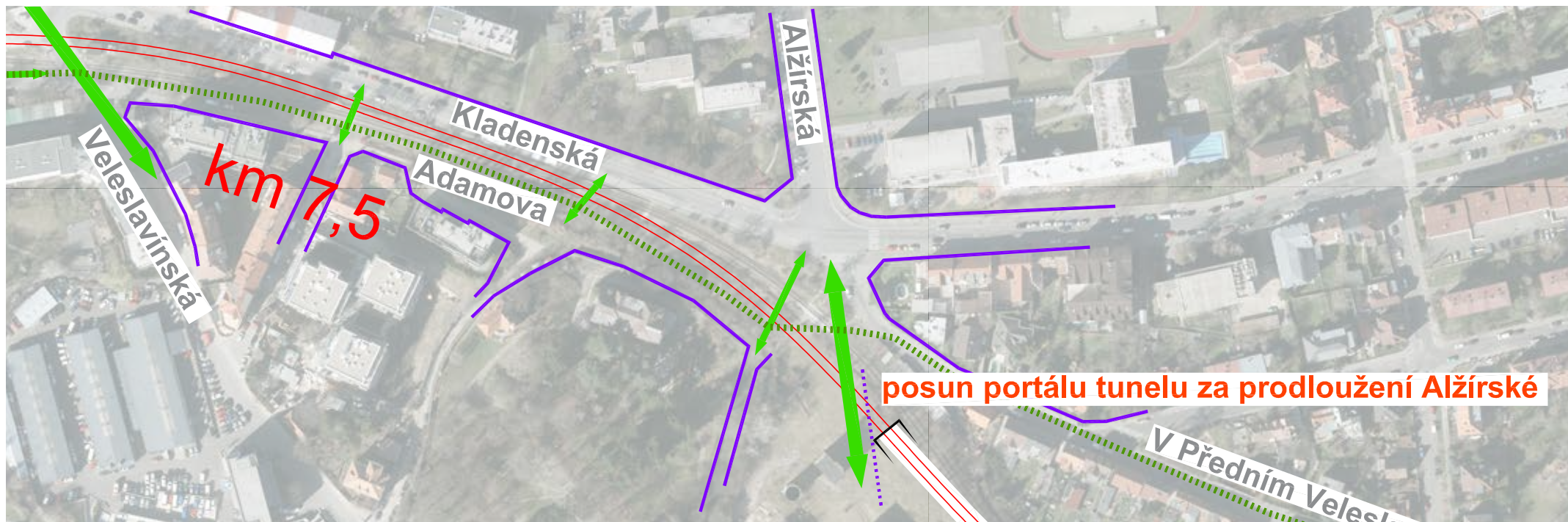




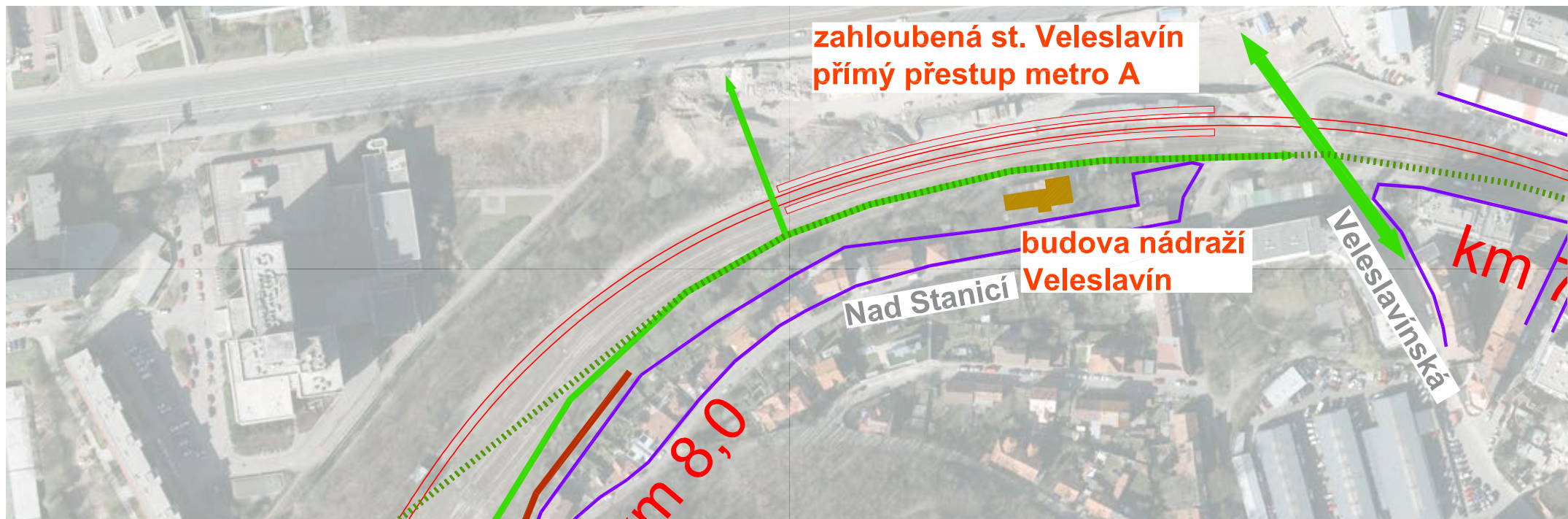




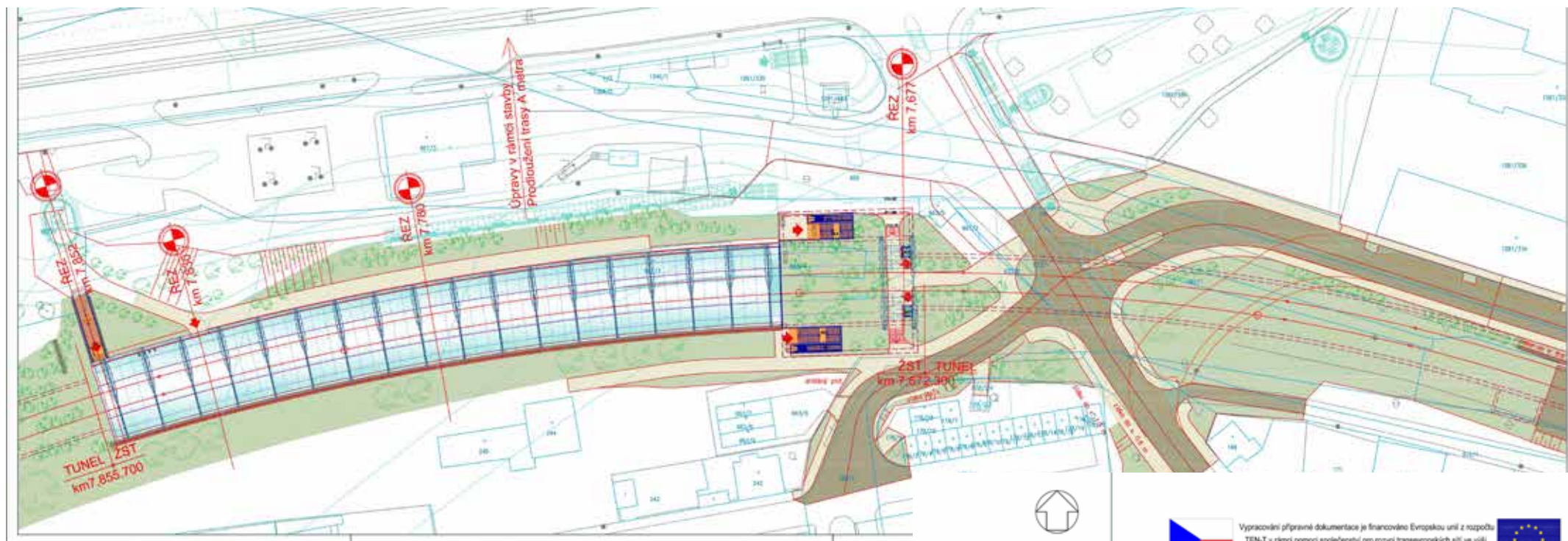












legenda

prostory dráhy

- placená zóna pro cestující
- neplacená zóna pro cestující
- technologické prostory metra
- zeleň
- chodníky nové
- vozovka nová

prostory metra

- prodloužení trasy A metra



Vypracování přípravné dokumentace je financováno Evropskou unií z rozpočtu TEN-T v rámci pomoci spolupráce pro rozvoj transeurospéjských silnic ve výši 1 000 000,- EUR, což je 50% z celkových nákladů na přípravou dokumentaci



AKTUALIZACE PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE 03/2009

| Změna | Název změny | Datum | Provedl | Podpis |
|-------|-------------|-------|---------|--------|
| | | | | |

| | | |
|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Investor, Objednatel: | Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Prvního pluku 367/5
106 00 Praha 8-Karlín | Kontaktní adresa:
SŽDC, s.o.
Stavební správa Praha
Sokolovská 1955/278
130 00 Praha 3 |
|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| METROPROJEKT Praha a.s.
I.P.Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2
Generální ředitel: Ing. Jiří Pokorný
sekretariát tel.: +420 296 154 165 fax: +420 296 325 153
www.metroprojekt.cz e-mail: metroprojekt@metroprojekt.cz | Souprava č.: |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|

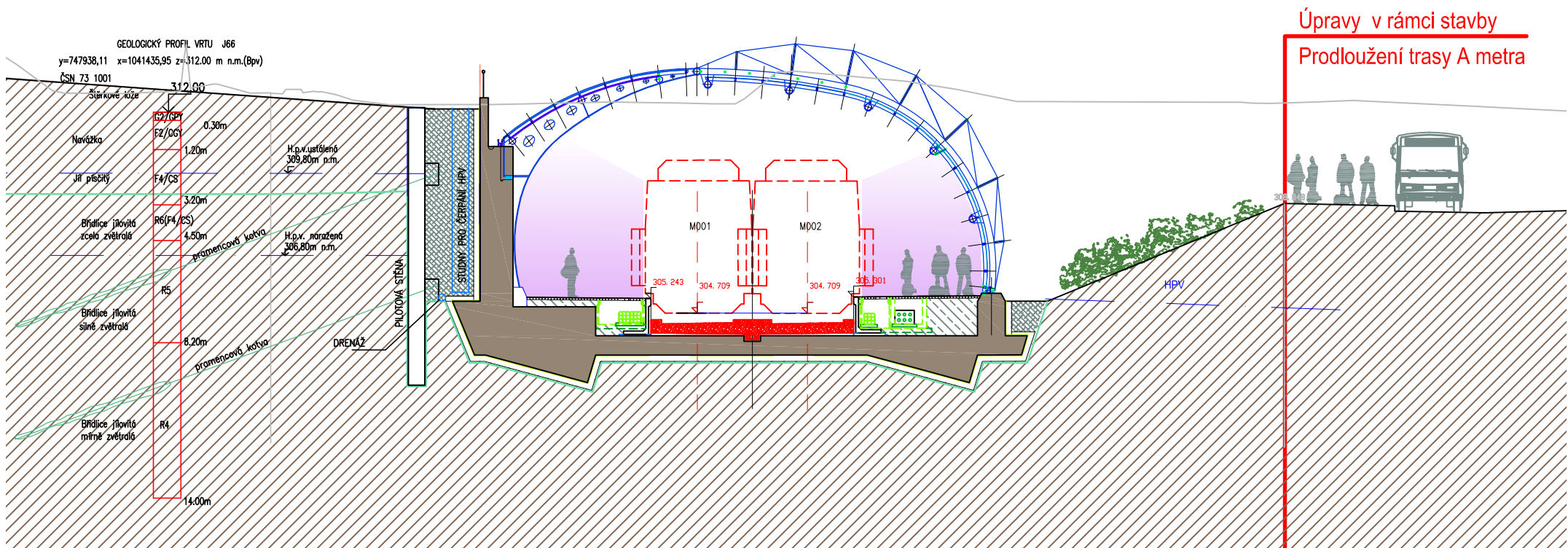
| | | |
|-------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| Architekt:
Ing. Arch. Petr Kotas | Projektant:
Ing. Petr Zabol | MODERNIZACE TRATI PRAHA - Kladno
s připojením na letiště Ruzyně, I. etapa |
|-------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|

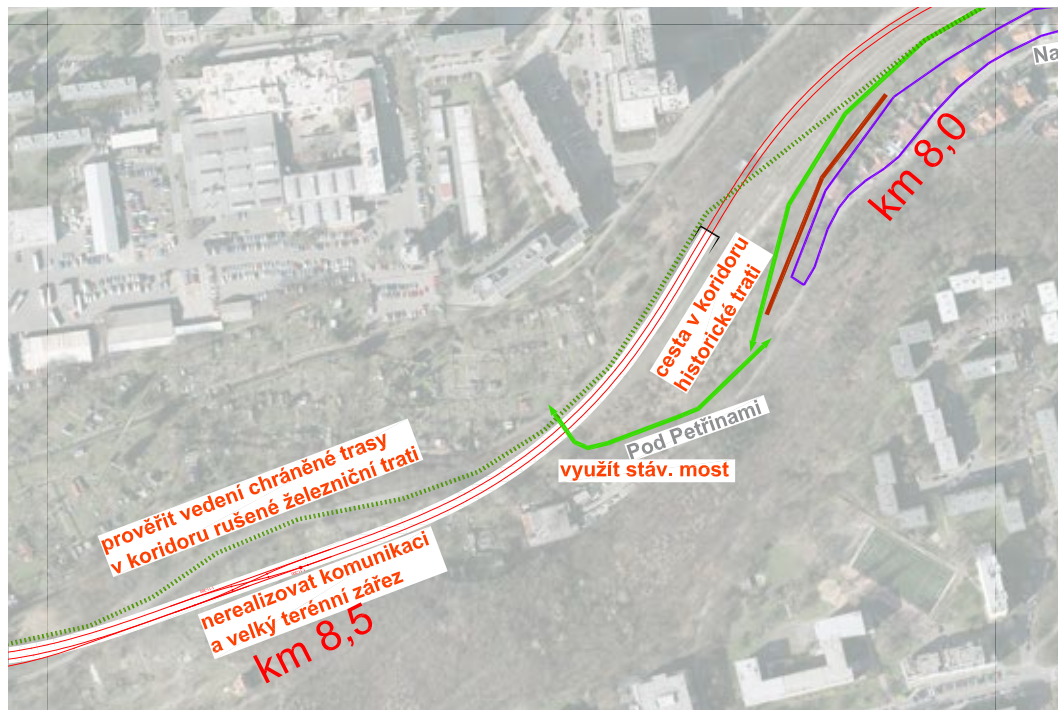
| | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|---------------|
| Zpracovatel: SŽ - POZEMNÍCH STAVEB
tel.: +420 296 154 330
vedoucí: Ing. Vladimír Klívaček | Stupeň: PŘÍPRAVNÁ DOKUMENTACE | Stav: 03/2009 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|---------------|

| | | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|---------------|
| Opisovatel: Ing. Eliška Bačuvčíková | Projektant: Ing. Eliška Bačuvčíková | Stav: 03/2009 |
|-------------------------------------|-------------------------------------|---------------|

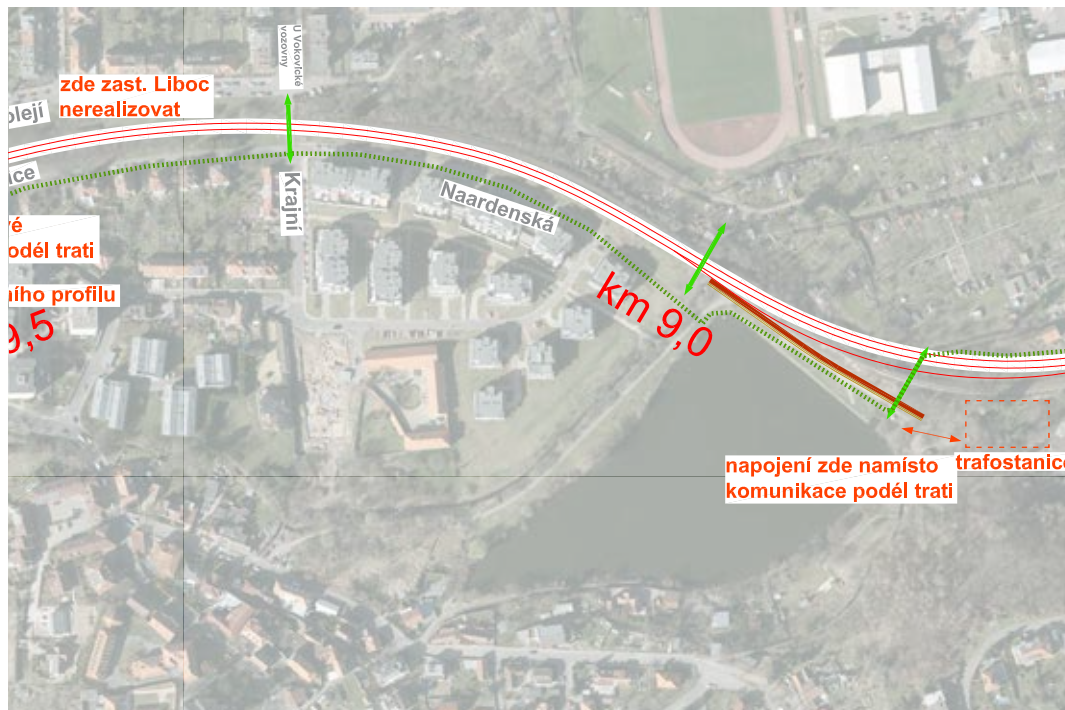
| | | |
|----------------------------------------|----------------------------------------|---------------|
| Opisovatel: Ing. arch. Jana Varnachová | Projektant: Ing. arch. Jana Varnachová | Stav: 03/2009 |
|----------------------------------------|----------------------------------------|---------------|

| | | |
|--------------|----------------|---------------------------------------------------------|
| Číslo: 5x A4 | Verze: 1 : 500 | Identifikační číslo dokumentu: 07 4477 002 03 03 07 201 |
|--------------|----------------|---------------------------------------------------------|











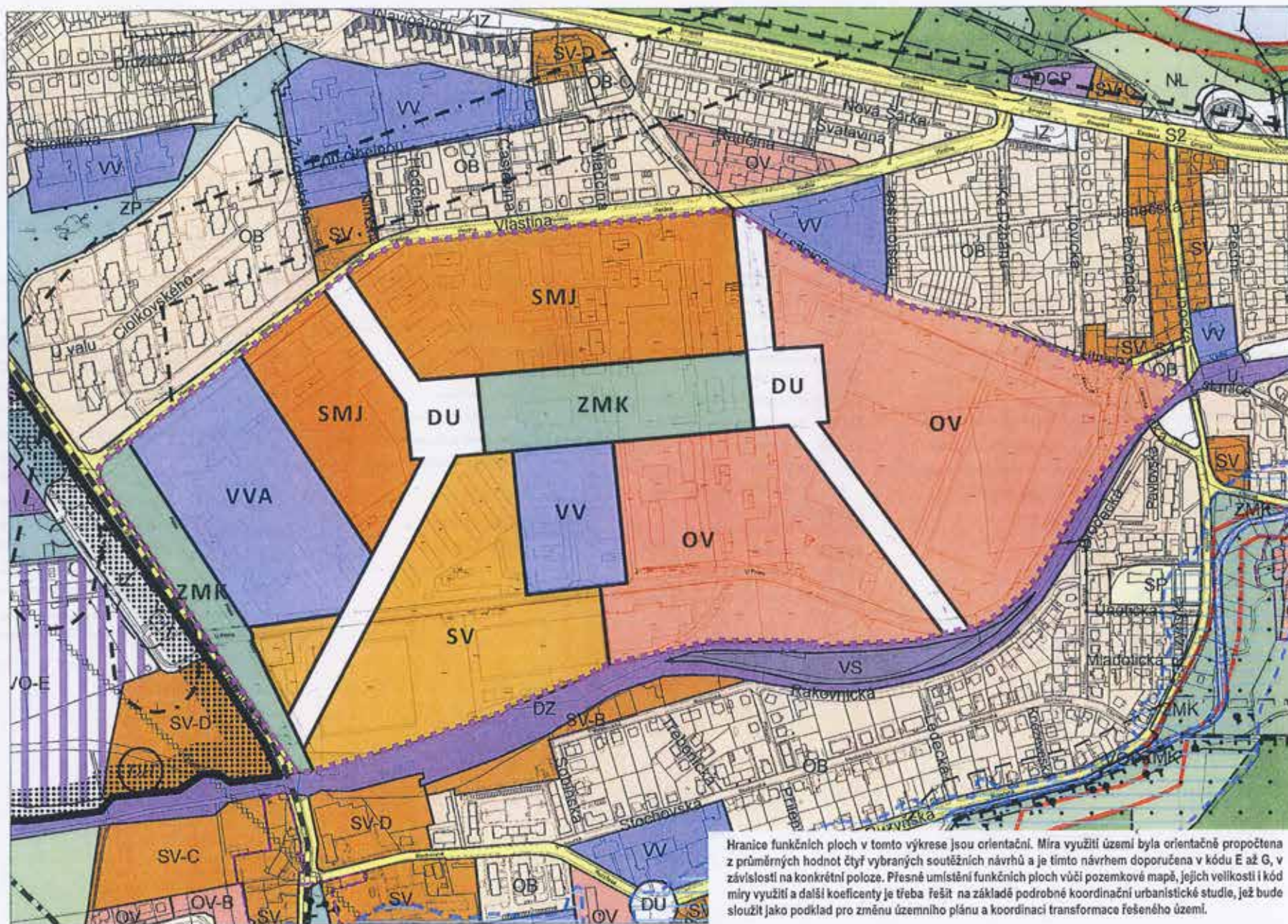












Hranice funkčních ploch v tomto výkrese jsou orientační. Míra využití území byla orientačně propočtena z průměrných hodnot čtyř vybraných soutěžních návrhů a je tímto návrhem doporučena v kódu E až G, v závislosti na konkrétní poloze. Přesné umístění funkčních ploch vůči pozemkové mapě, jejich velikosti i kód míry využití a další koeficienty je třeba řešit na základě podrobné koordinační urbanistické studie, jež bude sloužit jako podklad pro změnu územního plánu a koordinaci transformace řešeného území.



PROJEKT:

Transformace industriálního území Ruzyně
na novou obytnou čtvrť Praha 6

ZADAVATEL:

Odbor územního rozvoje, Městská část Praha 6
Československé armády 23, 160 52 Praha 6
www.praha6.cz

ARCHITEKT:

Konsorcium PPR - projektová platforma Ruzyně
Atelier M1 architekti s.r.o. - Lolia a.s. - Digler Marani architects a.s. - Šafr Hájek architekti s.r.o.

STUPEŇ:

Základ o změnu územního plánu

DATUM:

11.2012

MĚŘÍTKO:

M 1:5000

NÁZEV VÝKRESU:

Návrh Územního plánu

č. v.:

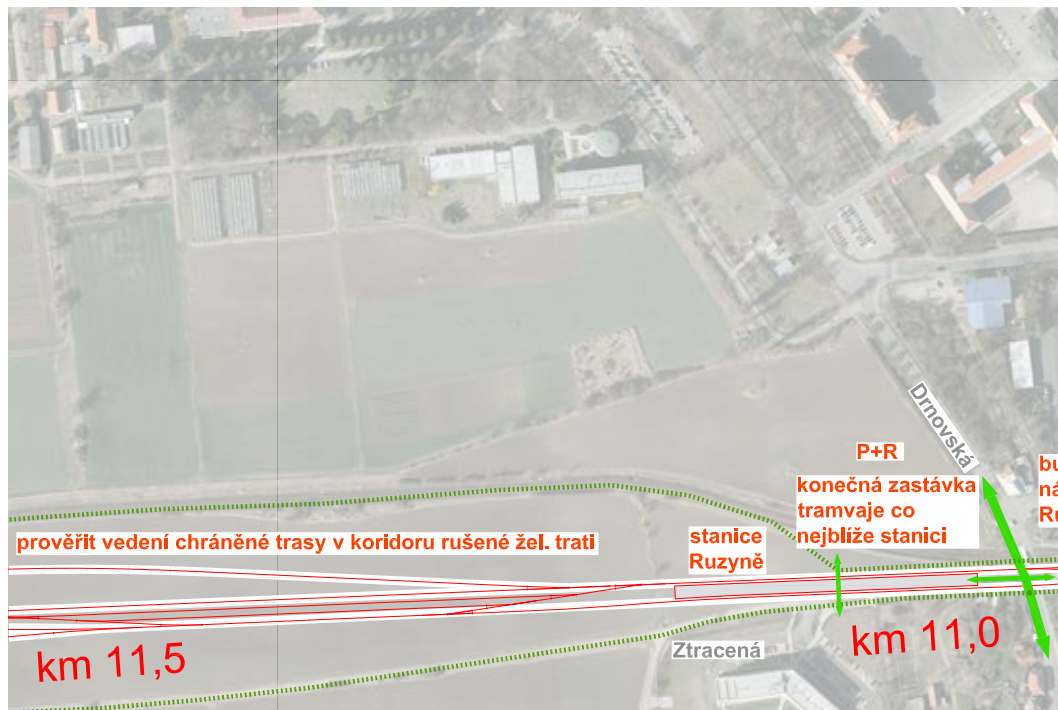
11

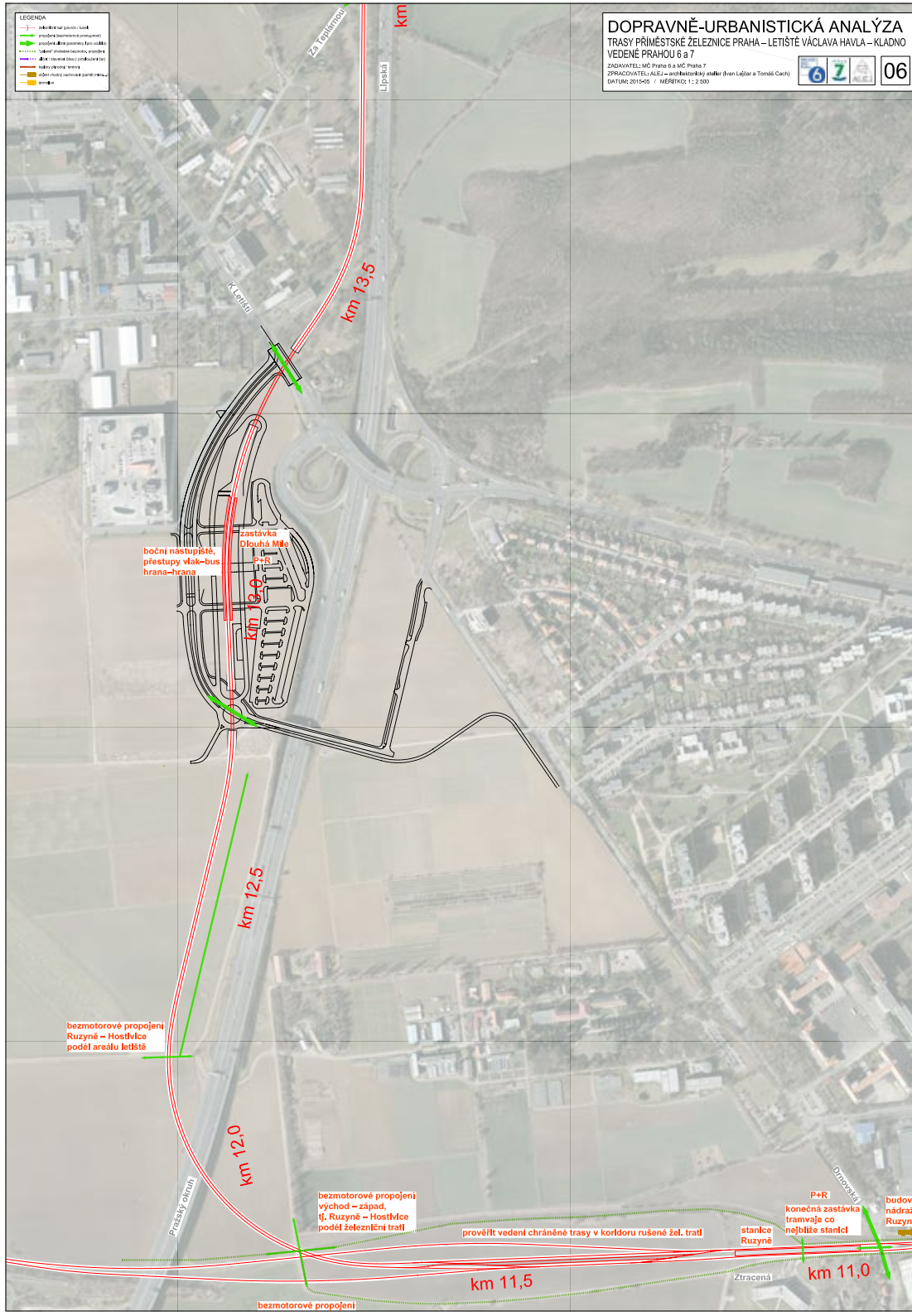




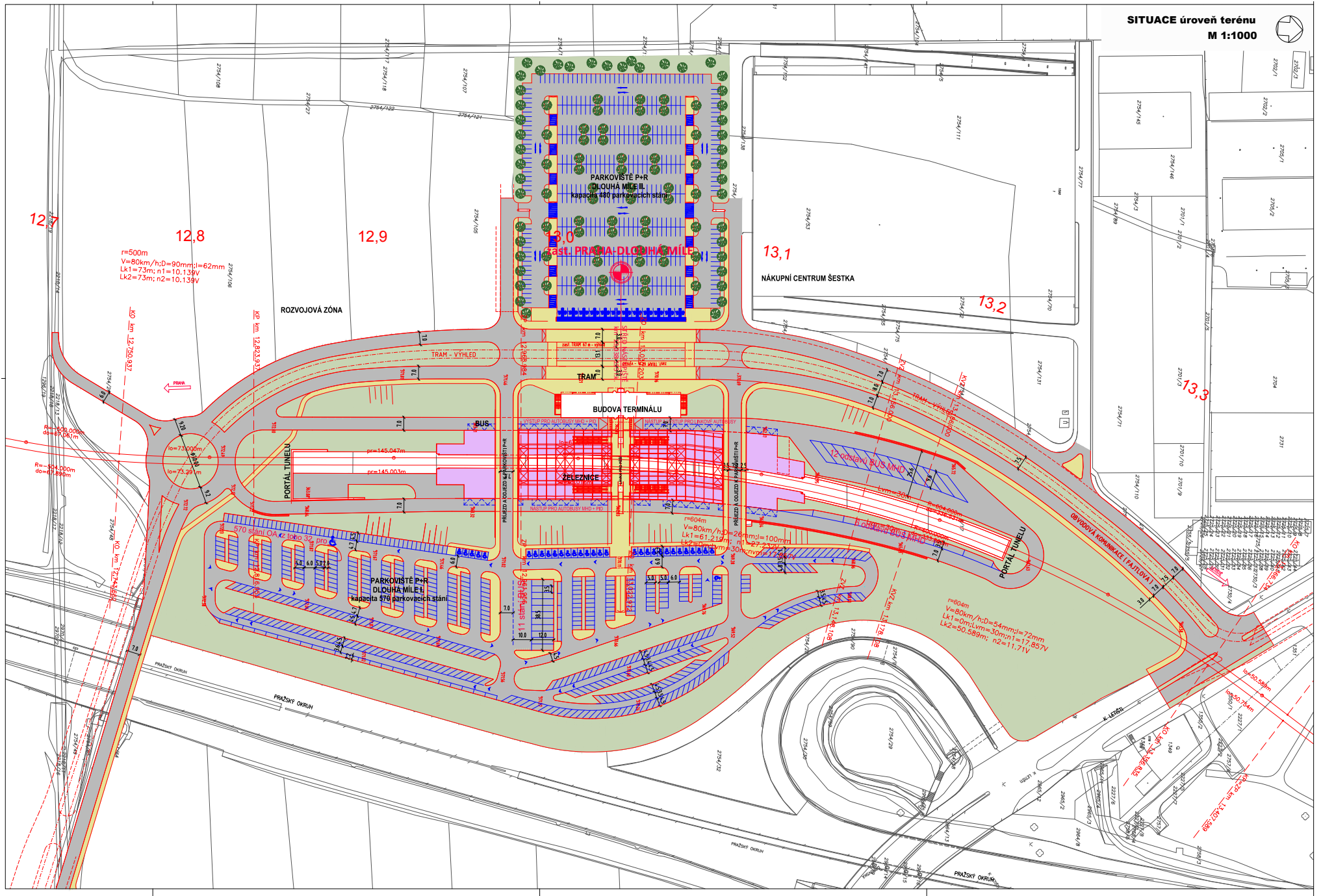


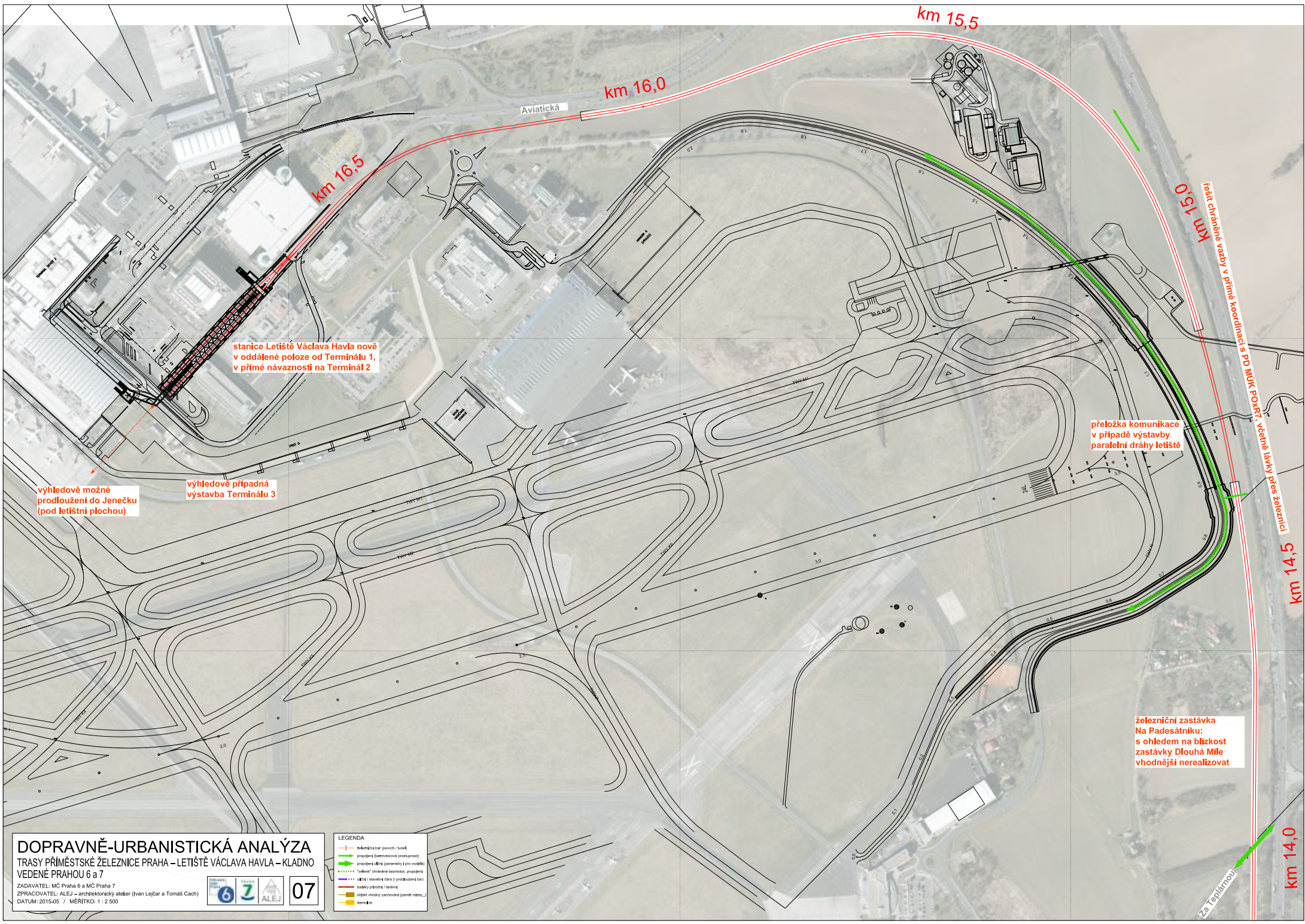






SITUACE úroveň terénu
M 1:1000



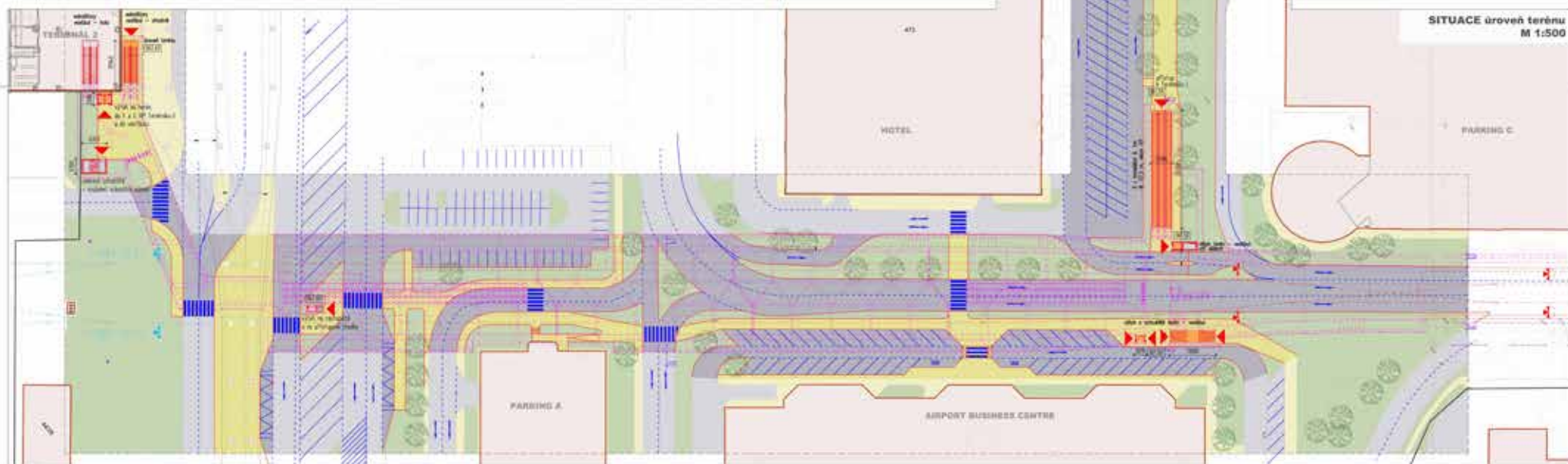
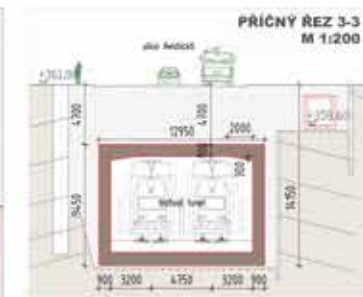
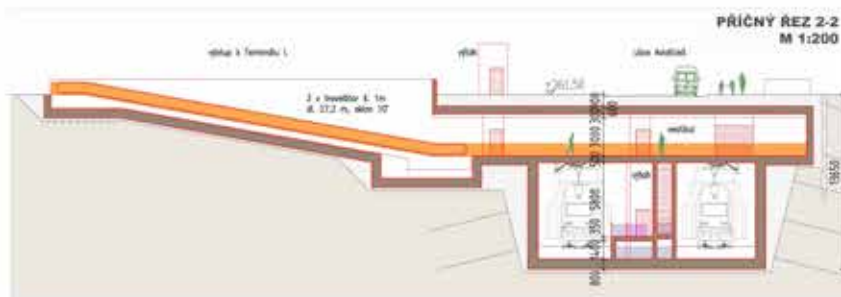
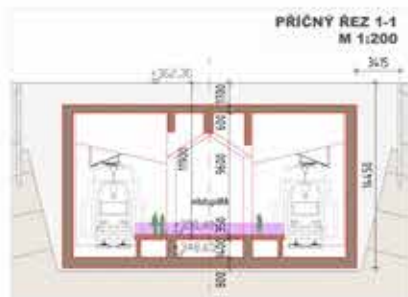
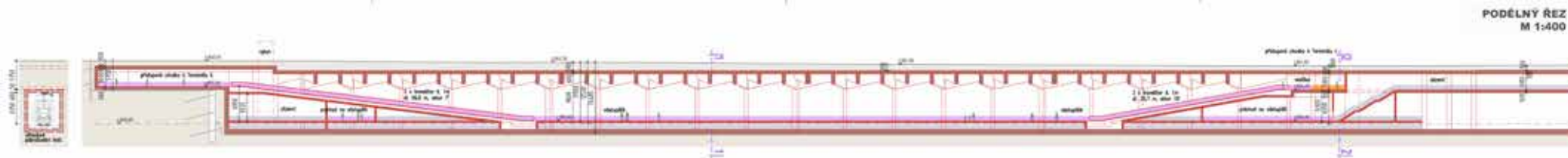


DOPRAVNĚ-URBANISTICKÁ ANALÝZA TRASY PŘÍMĚSTSKÉ ŽELEZNICE PRAHA – LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA – Kladno VEDENÉ PRAHOU 6 a 7

ZADAVATEL: MČ Praha 6 a MČ Praha 7
ZPRACOVATEL: ALEJ – architektonický atelier (Ivan Lejčar a Tomáš Čach)
DATUM: 2015-05 / MĚŘÍTKO: 1 : 2 500



| LEGENDA | |
|---------|---------------------------------------------|
| | inkubátor trati (garáž / tunel) |
| | projezd (dynamická přepravnost) |
| | projezd (MRA parametry / pro výstavbu) |
| | "dobrá" stávající komunikace, projezd |
| | ulice / stávající dráha / projezdový pás |
| | trasy příroda / terén |
| | objekt vhodný zachování (garáž, město, ...) |
| | divoká |



Děkujeme za pozornost.