



ČASOPIS SPOLEČNOSTI METROPROJEKT Praha a.s.

METROPROJEKT INFORMUJE

NEPRODEJNÝ VÝTISK, 10. ROČNÍK

01/2017

TÉMA

REKONSTRUKCE DOMU LILIOVÁ 5

PŘIPRAVUJEME

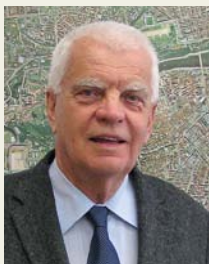
PŘESTUPNÍ UZEL PLZEŇ – ŠUMAVSKÁ –
AUTOBUSOVÝ TERMINÁL

PŘEDSTAVUJEME

REKONSTRUKCE ŽELEZNIČNÍ STANICE ČÁSLAV
A TRAŽOVÉHO ÚSEKU ČÁSLAV – KUTNÁ HORA

PŘEDSTAVUJEME

OVĚŘOVACÍ TECHNICKÁ STUDIE
NAPOJENÍ STRAHOVSKÉHO SPORTOVNÍHO
AREÁLU NA TRAMVAJOVOU SÍŤ



Vážené kolegyně a kolegové,
vážení přátelé společnosti
METROPROJEKT!

Máme za sebou první tři měsíce letošního roku, který jsme opět zahájili sportovními hrami na naší oblíbené „Šámalce“. Kdo vyhrál již devětatřicáté hry? Zimní hry tak pomyslně odstartovaly další rok naší společné práce, jejíž výsledky se vám budeme snažit zprostředkovat na stránkách tohoto časopisu.

Úspěšně probíhá dokončení rekonstrukce domu Liliová 5 na Praze 1, nového sídla pro část zaměstnanců Národního památkového ústavu. Že propojení strahovského areálu s oblastí Břevnova není nereálné, odhalí naše studie. I nadále se věnujeme projektům dopravních uzlů, tentokrát se podílíme na proměně přestupního terminálu Plzeň – Šumavská. Už dávno také neplatí, že projekty dopravních staveb se musí vypořádat pouze s technicky optimálním řešením, jak dokazuje i případ rekonstrukce železniční stanice Čáslav a traťového úseku Čáslav – Kutná Hora.

A kam vás tentokrát pozveme za gurmánským zážitkem? I to se dočtete uvnitř našeho časopisu.

Přeji vám příjemné jarní čtení!

JIŘÍ POKORNÝ

Obsah

- | | |
|--|--|
| Připravujeme | 10 Ověřovací technická studie napojení strahovského sportovního areálu na tramvajovou síť Gourmet okénko |
| 02 Přestupní uzel Plzeň – Šumavská – autobusový terminál | 11 Restaurace Bistrot 104 Ze společnosti |
| Téma | 11 Předvánoční posezení s koledami |
| 05 Rekonstrukce domu Liliová 5 | 12 39. zimní sportovní hry |
| Představujeme | |
| 07 Rekonstrukce železniční stanice Čáslav a traťového úseku Čáslav – Kutná Hora | |

Přestupní uzel Plzeň – Šumavská – autobusový terminál

V roce 2016 jsme pro Statutární město Plzeň zpracovali projektovou dokumentaci pro provádění stavby nového autobusového terminálu Hlavního nádraží. Terminál bude sloužit pro městskou, regionální i dálkovou autobusovou dopravu. V Plzni tak bude v blízkosti centra města vytvořen hlavní přestupní uzel hromadné dopravy mezi městskou hromadnou dopravou, příměstskými a dálkovými autobusy a železnicí.



▲ Zastřešení nástupiště – pohled JV směrem



Dopravní řešení

Autobusový terminál je situován do plochy mezi ulicemi Šumavská a kolejí ŽST Plzeň hlavní nádraží. V západní části terminálu je situována odbavovací část. Ve východní části terminálu jsou odstavné plochy pro autobusy a obřadní plochy pro trolejbusy.

Kapacita odbavovací části terminálu je při volném řazení 10 stání pro autobusy. Přímá nástupní hrana umožňuje i úpravy provozního uspořádání, například sdružovat dvojice odbavovacích stání do řazení polotěsného. Toto uspořádání se může volit pro provoz kloubových autobusů nebo z důvodu

potřeby navýšení kapacity terminálu. Z hlediska technických parametrů vozidel se předpokládají autobusy ve standardních délkách 12 metrů, technické parametry terminálu umožňují i průjezd autobusů v délce cca 15 m. Odstavných stání je celkem devět, z toho jedno stání je zvažováno pro trolejbusy.

Prostor terminálu je z dopravního hlediska rozdělen na veřejnou a neveřejnou část. Do neveřejné části bude autobusům umožněn vjezd na základě identifikace a otevření automatické závory na vjezdu. Veřejná část umožní obsluhu terminálu individuální dopravou s možností parkování v režimu K+R. Terminál je dopravně napojen na ulici Šumavská dvěma křižovatkami tvaru T. Východní křižovatka zajišťuje vjezd do terminálu a výjezd z odstavných ploch. Západní křižovatka zajišťuje pouze výjezd z odbavovací části terminálu při jednosměrném provozu autobusů u výstupních a nástupních hran.

Přístup cestujících je veden úrovně z ulice Šumavská a dvěma podchody s vazbou na přilehlou železniční stanici. Nejvyšší nápor cestujících se očekává z prostoru železničního nádraží a do něj nově zbudovaným západním podchodem se schodištěm a eskalátorem navazujícími na centrální podchod spojující výpravní budovu železniční

stanice s ulicí Šumavskou. Jako doplňkový je východní podchod spojující autobusový terminál a nástupiště železniční stanice. Tento podchod bude vybaven schodištěm a výtahem plánovaným na východním konci terminálu, bude vybaven i výtahem pro bezbariérový přístup.

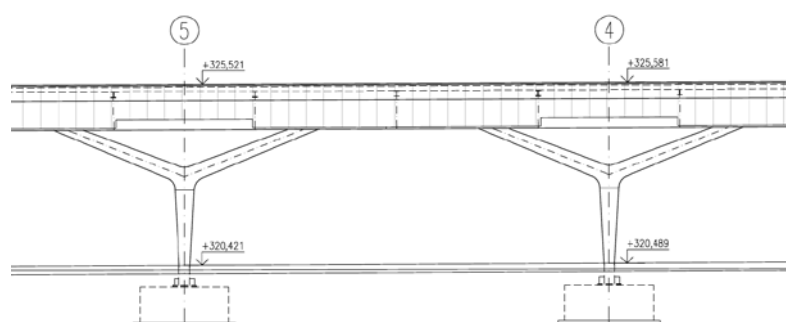
Zastřešení nástupiště

Výrazným architektonickým prvkem celého terminálu je konstrukce zastřešení nástupiště. Tato konstrukce je navržena s úmyslem pozvednout prostředí a upozornit na autobusový terminál moderní architekturou, zároveň však respektovat památkovou a historickou hodnotu území a okolních budov. Proto byl zvolen typický tvar zastřešení nádražní „vlaštovkou“, která je nejen z dálkových pohledů sjednocená se způsobem zastřešení vlakového nástupiště. Zastřešení bude ocelové s podhledem ze systémových kazet z hliníkových panelů. Podhled bude z cca 1/3 prolomen prosklenými otvory. Do podhledu budou integrována zapuštěná světla.

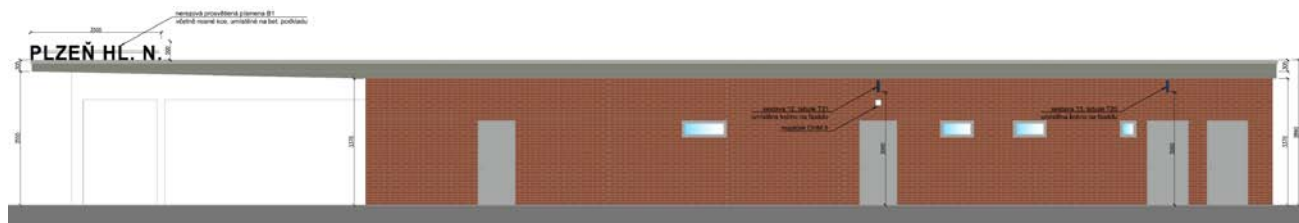
Provozní objekt

Provozní objekt se nachází na východní části autobusového terminálu. Zařízení bude sloužit pro krátkodobý od-

▲ Plzeň hlavní nádraží – situace



◀ Zastřešení nástupiště, podélný pohled – výřez



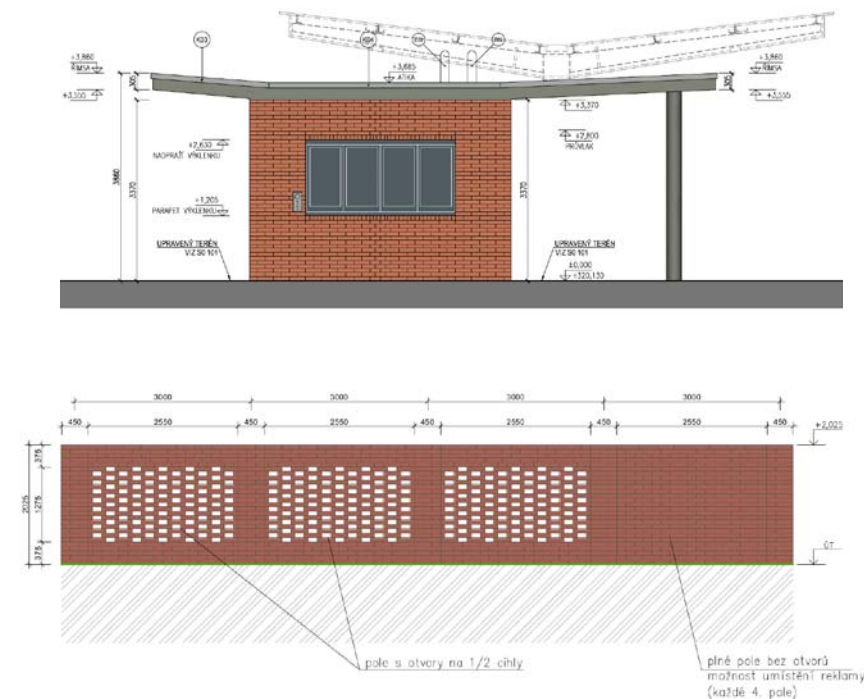
dech řidičů autobusů. Jsou zde umístěny i veřejné toalety. Jedná se o přízemní budovu podélného půdorysu o rozměrech 24,245 × 4,87 m a výšce 3,860 m. Ze třech stran objektu (dvou delších a jedné krátké) vystupuje betonová markýza, která překrývá nástupiště, schody a výtah do stávajícího podchodu. Střecha provozní budovy je navržena zelená s extenzivním souvrstvím pro suchomilné rostliny. Obvodový plášť bude z hladkých lícových obkladových pásků v barevném odstínu červená světlá. Vzhled pásků bude totožný se zdívem na oplocení kolejíště. Dodávku tepla pro objekt zajišťuje tepelné čerpadlo vzduch–voda.

Oplocení kolejíště

Kolejíště železniční stanice a autobusový terminál budou odděleny zděným plotem z lícového zdiva. Pro snížení pocitu bariéry v území budou pole provedena s otvory – průhledy na železniční stanici. Otvory budou provedeny na délku poloviny cihly (150 mm) šachovnicově prostřídáné v každé řadě cihel.

Opěrná zeď

Dominantním prvkem stavby bude také opěrná zeď, která vyrovná výškový rozdíl mezi úrovní autobusového terminálu a ulicí Šumavská. Délka zdi je 138 m



a výška je v rozmezí 0,15–6,3 m. V západní části prostupuje opěrnou zdi podchod k autobusovému terminálu. Pro autobusovou zastávku v ulici Šumavská je místo klasického zastávkového přístřešku v zídce vytvořena 8 m dlouhá nika, na kterou navazuje 1,8 m široká skleněná markýza na ocelové konstrukci. Obklad líce zdi bude proveden v celé ploše kotveným lomovým kamenem (žulové haklíky).

Podchod k nástupišti

Hlavní přístup cestujících bude západním podchodem z prostoru železničního nádraží a z ulice Šumavská. Podchod k nástupišti je tvořen z uzavřeného monolitického rámu, přes který je vedena komunikace pro autobusy, a z otevřeného U rámu. Podchod je zakončen schodištěm a dvojicí eskalátorů.

Další vybavení

Pro komfort cestujících bude autobusový terminál vybaven mobiliářem, který je složen z prvků laviček, košů (včetně tříděného odpadu), pítka, hodin, cyklostojanů, informačních tabulí a atypického oboustranného označnicku s tabulí odjezdových řádů.

Závěr

Rada města Plzně odsouhlasila přípravu a podání žádosti o dotaci na tento projekt do Integrovaného regionálního operačního programu – integrované projekty zahrnuté do Strategie ITI. Realizace projektu předpokládá město v letech 2017 až 2018.

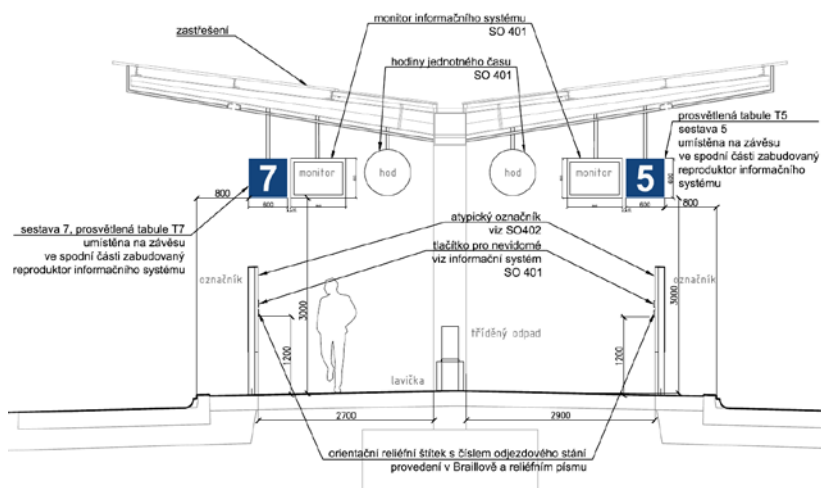
PETR VYSKOČIL ■

▲ Provozní objekt – SZ pohled

► Provozní objekt – JZ pohled

► Typická sekce oplocení kolejíště

► Schéma umístění mobiliáře



Rekonstrukce domu Liliová 5

V únoru 2013 jsme vás poprvé informovali o připravované rekonstrukci objektu v Liliové ulici na Starém Městě pražském. Loučili jsme se tehdy odkazem na ukončené průzkumy a povzdechem, že žádné velké tajemství ukryté za trámem se nám během nich objevit nepodařilo. Co tedy odhalila vlastní rekonstrukce?

Práce na rekonstrukci byly zahájeny vybraným dodavatelem stavby, firmou Konsit, a. s., v květnu roku 2015. Vzhledem k tomu, že se Národnímu památkovému ústavu podařilo zajistit financování akce jako celku, mohly být dvě původně zvažované etapy sloučeny. To s sebou přineslo nejen úspory ve financování, ale především výhodu kontinua prací pro všechny zúčastněné. Ukončení bylo pak stanoveno na květen letošního roku.

Realizace započala podrobnou inventarizací stávajících prvků, jejich označením a roztříděním tak, aby historicky cenné kusy nebyly poškozeny a mohly být po náležité opravě a restaurování opět využity. Jako rukověť tomuto účelu sloužily knihy prvků z projektové dokumentace, kde byl každý kus podrobně zaevidován včetně popisu jeho budoucího využití. Současně byly zahájeny bourací práce a průzkum historie objektu se tím posunul do zcela nové fáze. Tam, kde předtím byly jen skromné



lokální sondy, odkrývaly se nyní plošně celé zásadní prvky konstrukce jednotlivých domů, tvořících celý objekt.

V tu chvíli bylo také možno dohlédnout celý rozsah poškození stávajících

konstrukcí, který byl předtím pouze předmětem odborného odhadu. Jako obvykle nejpostiženějšími částmi byla zhlaví trámů stropů, pozednice a části krovů v místech zatékání a výskytu vlhkosti. Z pohledu dozorcující mykoložky byl pak pravým pokladem nález rozsáhlého zamoření jedné ze stropních konstrukcí druhého patra, kde houba, ve snaze nalézt dalšího hostitele, prorůstala mocným zdívkem do vedlejší místnosti. Detailní snímky dřevěných částí i samotného zásypu stropní konstrukce se pro svou ukázkovou charakteristiku staly součástí sbírky vzorových příkladů výskytu dřevomorky. Nutno podotknout, že ani investor a ani dodavatel toto nadšení nesdíleli.

Demolice a průzkumné práce byly doprovázeny dohledem archeologů a odborných garantů z NPÚ. Při pravidelných kontrolních dnech byly závěry z těchto činností konfrontovány s původními představami o provedení prací a tam, kde to bylo ze strany objednatele vyhodnoceno jako technicky a provozně možné, byl vždy upřednostněn ohled na památkovou ochranu a citlivý přístup k provedení rekonstrukce. Za své tak v některých místech vzaly původní představy o umístění podlahových křabic, osvětlovacích těles a rozvodů mé-

◀ Fasáda
domu zvaného
U Voříškových



◀ Barokní krov
s ležatou stolicí
s podélným
zavětrováním
ondřejskými
kříži mezi sloupy
plných vazeb
a hambalkovou
vaznicí



▲ **Prezentace malovaného zákloповého stropu a původní fošnové podlahy**

dií. V rámci autorského dozoru jsme tedy ve spolupráci s dalšími účastníky projektu zpracovávali variantní řešení tak, aby budoucí uživatelský komfort byl změnami narušen co možná nejméně a nalezené hodnotné prvky byly ušetřeny invazivních zásahů. Změny vyvolané náleзовými situacemi však nebyly jediné. Vývojem v rámci NPÚ bylo rozhodnuto o jiném než plánovaném obsazení objektu, a část změn šla proto vstříc i těmto novým požadavkům.

Z pohledu náhodného pozorovatele se pak při rekonstrukci mohlo jako zajímavé jevit například použití mikrovlnné technologie na hubení dřevokazných škůdců v malovaných fošnách v podkroví či mistrné provedení nových omítek s věrným přiblížením se autentické historické křivosti v suterénech. Opravdovou lahůdkou pro oko pak bylo plné odkrytí a následné zrestaurování

▼ **Obnova barokních maleb**

rování barokních maleb v reprezentativních prostorách třetího patra. Baculatí andělíčci v místnosti jedné a čtvero ročních období včetně znázornění zimy v podobě páru měšťanů na bruslích v místnosti sousední. Podoba a rozsah rekonstrukce, zejména u těchto typů maleb, procházely podrobnou kontrolou a konzultacemi restaurátorů se zástupci památkové péče.

Oč více v pozadí atraktivitu, o to však více v popředí zájmu odborníků byly objevy gotického sedilé a komínu. Jednalo se o výsledky průzkumu jedné z nejstarších částí komplexu budov, kdy z původní gotické části je navenek zřetelná pouze fasádní stěna. Štít s komínem a ostatní části vnitřního traktu byly časem pohlceny pozdější dostavbou a úpravami. Sedilé, dříve sloužící k tomu, aby si měšťané mohli sednout pohodlněji k okénku a užívat si alespoň trochu denního světla v jinak stále potměných místnostech, je tedy nyní součástí plné zdi s dveřmi vedoucími na novější pavlač. Opětovně zaomítno nebylo, naopak bude opatřeno konzervační vrstvou a prezentováno. Gotický komín i s celou původní částí štítové stěny je zase dobře ukryt za přístavbou objektu a pod zvýšenou střechou. Vlastní nález právě tohoto gotického komínu má charakter nálezu širšího evropského významu a je to dáno právě tím, že je umístěn přímo ve štítové zdi. Ve své době totiž nebylo prostředků nazbyt mnohdy ani pro bohaté a tím spíše, jednalo-li se o takovou komoditu jako dřevo na vy-

tápění. Obecně bylo proto snahou umístit systém vytápění doprostřed objektu tak, aby bylo teplo možno využít co možná nejehospodárněji. V tehdy již městském prostředí tak umístění komínu na fasádu a vytápění tzv. pánu bohu do oken znamenalo pouze jediné – okázalou prezentaci bohatství majitele. Proto je nález zrovna takového uspořádání ve střední Evropě se svými chladnými zimami, na rozdíl od jižních států, tak vzácný.

A nyní se dostáváme již k samému závěru. Práce na rekonstrukci sice stále probíhají, ale většina těch velkých a pro poznání historie zásadních je již hotova a rekonstrukce se chýlí ke svému konci. Nyní jsou v plném proudu zejména práce na dokončení povrchů jednotlivých místností a připravuje se staronové zadláždění dvora. Během rekonstrukce došlo ze strany NPÚ k rozhodnutí odkrýt a zrestaurovat malované trémové stropy ve dvou místnostech druhého patra. Zde se původně uvažovalo o tom, že stávající podhledy, které stropy kryly, zůstanou zachovány. V jedné z nich se nalézá i již zmíněné sedilé. A právě zde, při následném čištění a restaurování maleb, byl restaurátorem proveden rutinní hmat do prostoru za trémem...

Nalezené písemnosti jsou pravděpodobně „jen“ účetní zápisy, ale i tak se jedná o jakési mile symbolické završení rekonstrukce, která byla současně výletem do minulosti i branou do budoucnosti užívání domu v Liliové 5.

ROMAN DUŠEK ■



Rekonstrukce železniční stanice Čáslav a traťového úseku Čáslav – Kutná Hora

Na trati 230 je provozována rychlíková linka R9 Brno – Havlíčkův Brod – Praha (objednatel je ministerstvo dopravy), regionální doprava v ose Kolín – Kutná Hora – Čáslav – Golčův Jeníkov – Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod (objednatel jsou kraje Středočeský a Vysočina) a nákladní doprava.

V loňském roce byla zahájena rekonstrukce traťového úseku Golčův Jeníkov – Čáslav a zároveň projektová příprava navazujícího úseku Čáslav – Kutná Hora. Hlavním cílem projektu bylo zvýšit traťovou rychlost, zajistit parametry interoperability a zvýšit bezpečnost trati. Záměrem investora SSZ SŽDC bylo mimo jiné i posoudit možnost trasové přeložky u obce Třebešice, sloučení obvodů místního a hlavního nádraží v Čáslavi a zrušení úrovních křížení – přejezdů.

Historie

Trať 230 Havlíčkův Brod – Kolín byla uvedena do provozu v letech 1869 a 1870 společností Rakouská severozápadní dráha. Tato původně jednokolejná trať spojovala Vídeň s Prahou přes Jihlavu a Znojmo. V roce 1879 byla udělena koncese pro trať z Čáslavi do Závrťce (Třemošnice) a z Čáslavi do Močovic. Stavbu provedla firma Schön a Wessely a dokončila ji v roce 1882. Pravděpodobně kolem roku 1963 byla trať do Močovic zrušena.

Rostoucí požadavky vedly ke zdvoukolejnění úseku Čáslav–Kolín, k němuž došlo v roce 1908, a úseku Havlíčkův Brod – Čáslav v roce 1939. Elektrizace byla provedena ve dvou etapách. Úsek Kutná Hora – Kolín byl elektrizován v roce 1965 (stejnoseměrná trakce = 3kV) a úsek Havlíčkův Brod – Kutná Hora v roce 1966 (střídavá trakce 25kV/50Hz).

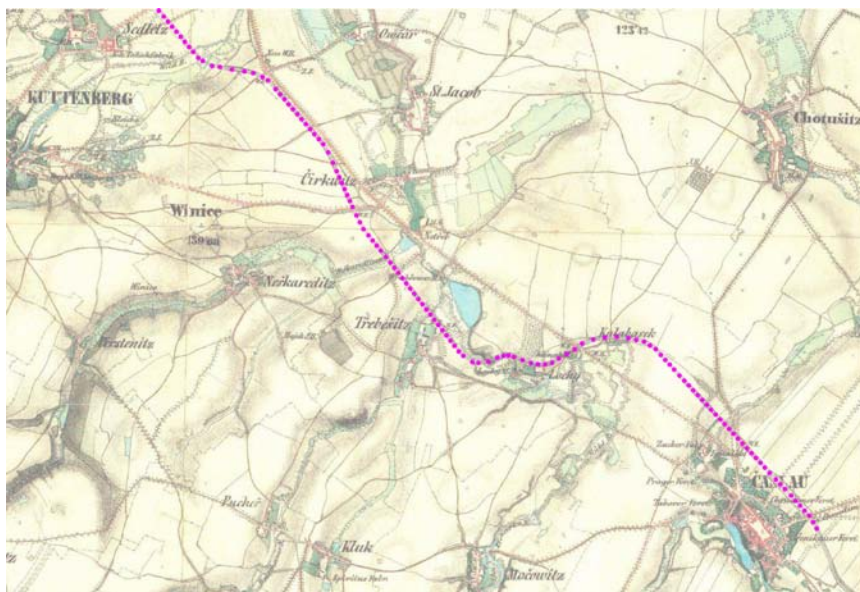
V úseku Čáslav – Kutná Hora se stopa původní a stávající tratě shoduje. Výpravní budovy v ŽST Čáslav i ŽST Kutná Hora jsou původní z doby výstavby dráhy, dále byly doplněny v období zdvoukolejňování trati a k poslední větší stavební činnosti došlo v letech 1970–75 při realizaci reléového zabezpečovacího zařízení a souvisejících technologických objektů.

Stávající stav

Jedná se o celostátní dvoukolejnou trať, která je zařazena do transevropského železničního systému TEN-T. Trať je elektrifikována střídavou trakční soustavou 25kV 50Hz. Nejvyšší traťová rychlost v úseku Čáslav (km 278,225) – Kutná Hora hl. n. (km 287,643) dosahuje hodnoty 100 km/h (průběh



◀ **Situace**
Čáslav – Kutná
Hora



► Mapa z devatenáctého století



► Železniční stanice Čáslav

70–100 km/h). Provoz je zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie.

Železniční stanice Čáslav je z hlediska umístění v železniční síti stanicí přípojnou a je rozdělena do tří obvodů: hlavní nádraží, místní nádraží (trať 236 Čáslav–Třebošná) a seřadovací nádraží. Dále se v řešeném úseku nacházejí zastávky Třebešice (km 283,023) a Církvice (km 284,520). Nástupiště jsou přístupná pomocí úrovnových přechodů. Nástupiště nejsou bezbariérově přístupná. Na trati se nachází deset mostů a osm přejezdů.

Výhledový stav

Při ponechání trati ve stávající stopě dojde ke zvýšení traťové rychlosti (v rychlostním profilu V_k) až na 140 km/h, ovšem pouze v délce 4,5 km a průběh v celém úseku 90–40 km/h. Při využití nové stopy trati u obce Třebešice je rychlost 140 km/h možná v délce 7 km a průběh v celém úseku 105–140 km/h.

Úpravy v ŽST Čáslav zahrnují jak obvod hlavního nádraží, tak obvod místního nádraží, který bude přebudován a sloučen s obvodem hlavního nádraží. Stávající lávka pro pěší, charakteristická pro ŽST Čáslav, bude zrušena a bude nahrazena bezbariérovým podchodem, který propojí celkem pět nástupních hran, výpravní budovu a vytvoří pěší koridor propojující Čáslav. Vlastní výpravní budovy se úpravy stanice téměř nedotknou.

Přejezdy

Součástí zadání rekonstrukce bylo posouzení úrovnových křížení a jejich náhrada podjezdem, nadjezdem nebo objízdnou komunikací. V rámci tohoto posouzení bylo potřeba zohlednit aspekty projednatelnosti, technické řešitelnosti a ekonomické efektivity. Obecně lze konstatovat, že správní orgány obcí podporují zvyšování bezpečnosti zřizováním mimoúrovňových křížení, ale pouze za předpokladu minimalizace prodloužení dopravní trasy přede-

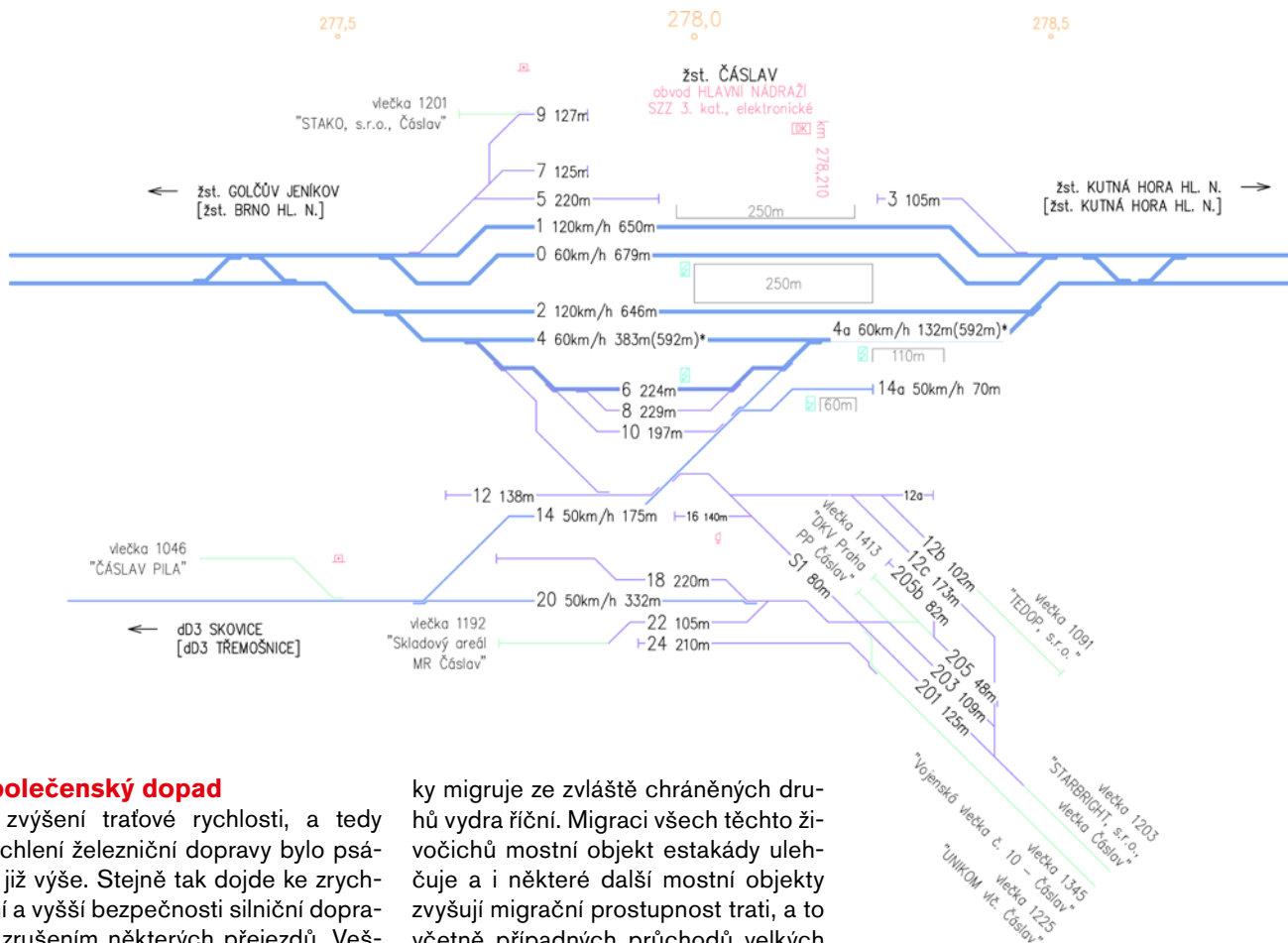
vším pro pěší, ale i pro automobilovou dopravu.

Navržené technické řešení obsahuje zrušení několika přejezdů. Mezi nejzásadnější patří zrušení přejezdu v Čáslavi v ulici Chotusická a jeho náhradu podchodem v místě přejezdu a podjezdem o cca 120 m dále. Dále nový silniční nadjezd na silnici II/339, která navazuje na silnici I/38 v lokalitě Na Kalabousku a je hlavní příjezdovou komunikací do Čáslavi, a společně s přeložkou komunikace pro obce Lochy umožní zrušení dalších dvou přejezdů. Pro přeložku komunikace na Lochy bude z části využito opuštěné těleso dráhy. Jedná se o zásahy do stávající dopravní infrastruktury, které výrazně zvýší komfort a bezpečnost silniční dopravy a budou navazovat na související stavbu KSÚS obchvat Církvic (silnice I/38), v rámci které dojde k další náhradě přejezdu nadjezdem.

U frekventovaných přejezdů (řádově 5000 aut/den a více) je zřízení mimoúrovňového křížení ekonomicky i společensky obhajitelné a největším problémem bývá vlastní technické řešení v omezeném prostoru stávající zástavby. Naopak u menších přejezdů zajišťujících dopravní napojení hospodářských pozemků – přejezdů „do pole“ s frekvencí desítek vozidel týdně, nelze investičně nákladně mimoúrovňové řešení ekonomicky obhájit. Bohužel zvyklost zainteresovaných osob je taková, že zájem zemědělců o krátké napojení polí rozdělených tratí je nadřazen technickým a bezpečnostním parametřům dráhy, byť by se často dalo využít objízdné trasy do 1 km.

Přeložka trasy

Na přeložce tratě, která prochází z pohledu ochrany životního prostředí hodnotnou lokalitou kopce Bambous a rybníka Vrabcov, je dlouhá 2150 m a zkracuje trať o cca 200 m, je nutno realizovat zářez hloubky až 9 m a následně 290 m dlouhou estakádu. Vlastní most překonává biokoridor, dále v 1. poli překonává náhon, ve 4. poli stávající místní komunikaci a v 6. poli říčku Klejnárku. Jedná se o spraženou ocelobetonovou konstrukci se dvěma hlavními ocelovými nosníky. Nosníky mají v 1. poli výšku 1,85 m a v ostatních polích 2,85 m. Celkově má most osm mostních otvorů s maximálním rozpětím hlavního pole 44 m. Uložení NK je navrženo na kalotových ložiscích s životností 100 let.



Společenský dopad

O zvýšení traťové rychlosti, a tedy zrychlení železniční dopravy bylo psáno již výše. Stejně tak dojde ke zrychlení a vyšší bezpečnosti silniční dopravy zrušením některých přejezdů. Veškerá nástupiště budou nově řešena jako bezbariérová, a tím dojde i ke zvýšení komfortu cestujících. Přeložka trasy bude měnit 150 let staré trasování plánované pro původní jednokolejku z doby Rakouska-Uherska.

Za pozitivní společenský dopad lze jistě označit i vazbu na životní prostředí. Z velkých savců (velikostní kategorie B) byl v RBC Vrabcov zaznamenán srnec obecný, očekáváme zde i výskyt prasete divokého. Podél řeky Klejnár-

ky migruje ze zvláště chráněných druhů vydra říční. Migraci všech těchto živočichů mostní objekt estakády ulehčuje a i některé další mostní objekty zvyšují migrační propustnost trati, a to včetně případných průchodů velkých savců velikostní kategorie A (např. jelen nebo los).

Závěr

V současné době se dokončuje přípravná dokumentace a připravuje se oznámení EIA. Vlastní realizace se plánuje v letech 2021–2023. Čím dál více se ukazuje, že požadavky na projekční přípravu dopravních staveb již nezahrnují pouze návrh technicky optimálního řešení, ale i jeho obhajobu vůči dotče-

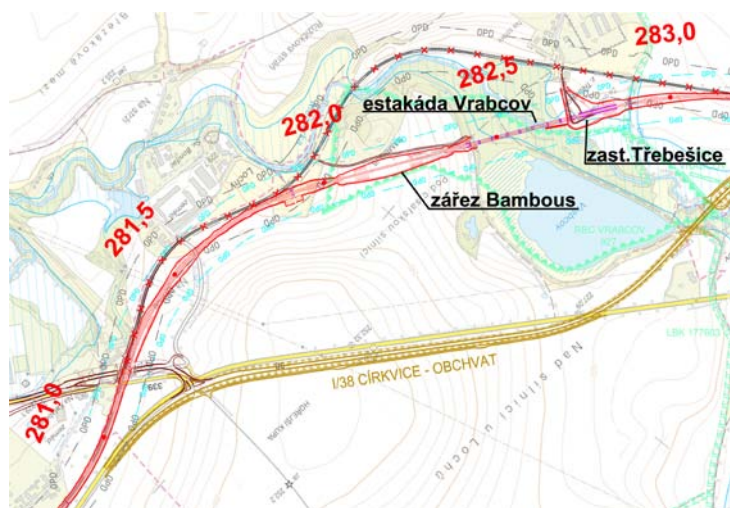
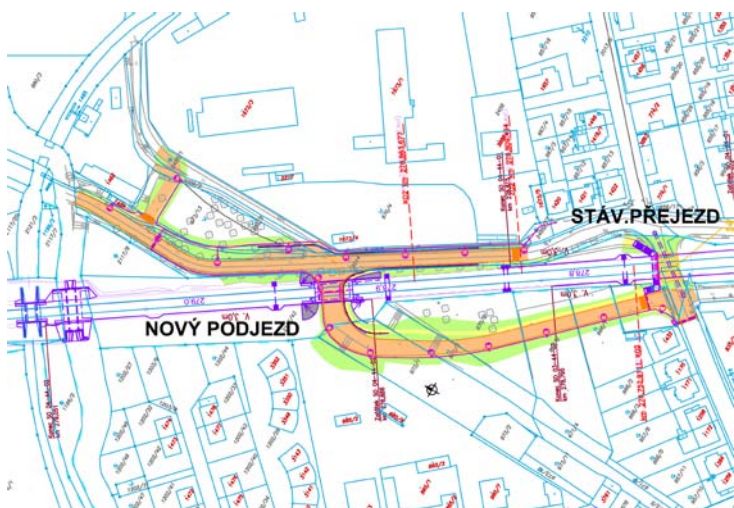
ným orgánům státní správy a ostatním účastníkům stavebního řízení včetně veřejnosti – především pokud chceme připravovat technická řešení s vizí na dalších 100 let, tak jako nám technickou infrastrukturu připravovali naši předci. Doufáme, že v roce 2023 zde budeme moci napsat článek o zahájení provozu v rekonstruovaném úseku Čáslav – Kutná Hora.

RICHARD BEBER ■

◀ **Železniční stanice Čáslav – schéma**

▼▼ **Podjezd Chotusická (Čáslav)**

▼ **Estakáda – situace**



Ověřovací technická studie napojení strahovského sportovního areálu na tramvajovou síť

Předmětem návrhu je technické ověření napojení Strahova na tramvajovou síť v oblasti Malovanky (dále „TT Strahov“). Tento námět vyvstal v souvislosti se zpracováním a projednáním koncepční studie ulice Bělohorská (zpracovatel IPR Praha), včetně rozvahy o možném využití stávající smyčky Dlabačov. Výsledný návrh bude sloužit jako podklad pro pořízení případné změny platného územního plánu, eventuálně i pro vymezení záměru v nové územněplánovací dokumentaci.

V prosinci 2016 byla zpracována „**Ověřovací technická studie tramvajových tratí**“, jež byla členěna na čtyři samostatné záměry: TT Podbaba–Suchdol/Troja, TT Kobylisy, TT Štěrboholy a TT Strahov. Cílem studie TT Strahov bylo ověřit námět na napojení Strahova na tramvajovou síť, a to zavedením tramvajové dráhy z prostoru křižovatky Bělohorská–Myslbekova, resp. Vaničkova, ke Stadionu Strahov. Studie byla v konceptu zpracována ve třech variantách, na jejichž základě bylo rozhodnuto o dopracování vybrané stopy ve větší podrobnosti. Varianty se lišily ve způsobu napojení na ulici Bělohorská, samotné vedení TT v okolí Strahovského stadionu bylo ve studii řešeno invariantně.

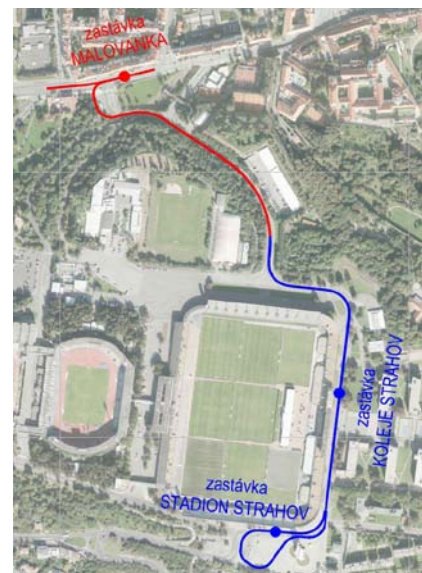
Výsledná varianta

Pro další dopracování byla vybrána Varianta 2, vytvářející nejlepší potenciál pro urbanistické zhodnocení území, dále je v ní navržena z přepravního hlediska výhodná nová poloha zastávky Malovanka umožňující přestupní vazbu tramvajových linek vedených ulic Bělohorská a na Strahov.

Vzhledem k nové poloze zastávky o délce 65 m je v návrhu rektifikována

osa TT a je rozšířen uliční profil ulice Bělohorská. Nově řešená křižovatka Bělohorská–Vaničkova je vůči stávajícímu stavu posunuta zhruba o 30 m západním směrem. Kvůli posunu křižovatky je nutné provést demolici objektu restaurace Malovanka a podchodu pod ulic Bělohorská. Zrušením tramvajové smyčky Dlabačov vznikne mezi ulicemi Bělohorská a Vaničkova nová urbanizovatelná plocha.

Odbočení TT z ulice Bělohorská do ulice Vaničkova je řešeno levým směrovým obloukem o $R = 25\text{ m}$, následuje krátký mezipřímý úsek a další levý směrový oblouk o $R = 25\text{ m}$. V navazujícím úseku je již tramvaj vedena v prostoru stávající ulice Vaničkova a nově navrhovaná TT respektuje směrově i výškově současnou komunikaci. S pravostranným směrovým obloukem o $R=185\text{ m}$ se trať dostává k cílovému bodu u Strahovského stadionu. Vedení TT v oblasti Strahova bylo řešeno pouze koncepčně. TT je vedena podél Strahovského stadionu ulicí Vaničkova a je zakončena tramvajovou smyčkou, která se nachází v blízkosti technologických prostor silničního Strahovského tunelu.



V oblasti Strahova jsou navrženy dvě tramvajové zastávky: **Koleje Strahov** a **Stadion Strahov**. Celá trať je z velké části vedena výškově v úrovni stávajících komunikací, sklonové poměry kopírují jejich současný stav. V ulici Bělohorská je sklon cca $s = 25\text{ ‰}$, ve stoupání ve Vaničkově ulici je $s = 55\text{ ‰}$ a v oblasti okolo stadionu je respektován současný terén a sklon nepřesahuje $s = 20\text{ ‰}$.

Dále byla ve studii prověřena možnost zachování ulice Diskařská v úseku Vaničkova – Nad Závěrkou. Vzhledem k příliš ostrému úhlu křížení a z toho plynoucím nedostatečným rozhledovým poměrům bylo navrženo zrušení stávající komunikace a byla prověřena možnost jejího nahrazení úpravou ulice Chodecká. Tato úprava je řešitelná, ovšem vzhledem ke sklonovým poměrům (až 15 ‰) a k možnosti zajištění náhradní trasy bylo studii doporučeno zrušení komunikace Diskařská bez náhrady.

Na základě popsaného stavebně-technického řešení se navrhovaná výsledná varianta jeví jako realizovatelná, přičemž nejsou na úrovni studie známa zásadní rizika, která by projekt v rámci další projekční přípravy znemožnila nebo neúměrně prodražila.

KAMIL BEDNAŘÍK ■



Restaurace Bistrot 104 – inspirace moderní skandinávskou kuchyní

Opravdu čerstvou novinkou je podnik Bistrot Korunní 104. Místo, kde si můžete dopřát snídani až do pozdních odpoledních hodin, odpočinout si s přáteli u kávy nebo si nakoupit potřebné suroviny a delikatesy domů.

Bistrot 104 nabízí zajímavě servírovaná jídla, jaká známe z vysoké gastronomie, ale za ceny, které si může dovolit střední třída. Hlavní ale je, že nejen vypadají dobře, ale také skvěle chutnají. Můžete vyzkoušet asi deset věcí a všechny budou moc dobré – což je skóre, jakého nedosahuje ani řada nábl podniků, kde necháte mnoho tisíc.

Potetovaný a povídaný šéfkuchař Pavol Pavlík si udělal jméno v restauraci Le Terroir, kam se vypracoval přes

další místa (zejména hotel, nejdřív v Tatrách, pak v Praze). Na Korunní přinesl mj. invenční práci se surovinami, různé espumy a jedlé papíry a servírování jinak než na talíři. Poctivost, sezónnost

a důraz na lokální suroviny jsou dnes víceméně očekávatelné u každého nového podniku, ale i tak stojí za zmínku. Na přelomu zimy a jara 2017 to konkrétně znamená třeba kapra, červenou řepu, oštěpek, med, kysané zelí... To vše v zajímavých kombinacích a nečekaných souvislostech. Servírováno na přírodninách, s klaciky nebo třeba v maličké skleněné lahvičce se špuntíčkem. Je to zábavné, dobrodružné a hravé, ale přitom to není takové okázalé třeštění, které u některých snaživců přebije samotné chutě – Bistrot 104 na vás určitě udělá dojem – nejen jídlem, ale i interiérem a chováním personálu – a určitě i pokorou a civilností. Což je další důvod, proč se sem stále vracet s přáteli i rodinami. ■



Bistrot 104

Korunní 104, Praha 2

Otevřeno: úterý–sobota 11–15 hod.

a 18–23 hod., neděle a pondělí zavřeno

www.bistrot.cz, www.facebook.com/BistrotKorunni104

BistrotKorunni104

telefon: 272 660 837

Předvánoční posezení s koledami v Grébovce

V úterý 20. 12. 2016 si zaměstnanci Metroprojektu společně zazpívali koledy na předvánočním posezení v krásných prostorách pavilonu Grébovka v Havlíčkových sadech. Příjemné prostředí s dobrým jídlem a pitím nám dalo zapomenout na předvánoční shon.

K poslechu a tanci hrála skupina MANE. ■



[gourmet okénko]

[ze společnosti]



39. zimní sportovní hry

Již tradičně se ve dnech 12.–15. ledna 2017 na Šámalově chatě v Jizerských horách konaly 39. zimní sportovní hry Metroprojektu. Tentokrát byla zima štědrá a nadělila spoustu sněhu. Závodilo se ve všech disciplínách – běhu na lyžích, smíšených štafetách a IQ krosu a nově přibyl závod ve štafetovém sprintu dvojic. Večerní zábavu zajistil v pátek večer DJ Kája a na sobotu byla pozvána skupina Multigang z Českých Budějovic.



PRAHA XXXIX. ZSH 2017 - VÝSLEDKY	
Čas	
BĚH ŽENY DOROST	
1. Buzpová Lucie	0:56:16
2. Kláňová Eva	1:11:53
3. Varmachová Hana	1:15:46
BĚH ŽENY	
1. Gotwaldová Ivana	0:24:58
2. Kláňová Hanka	0:28:47
3. Moravová Marcela	0:29:40
BĚH MUŽI	
1. Huml Jakub	1:06:33
2. Maršinc Horcuz	0:45:19
3. Krása David	0:51:57
BĚH MUŽI STARŠÍ	
1. Petrášek Jaroslav	0:32:00
SPRINT DVOJIC	
1. Krása David, Nikla Jaroslav	
2. Huml Jakub, Čáp Kamel	
3. Michalčík Vladimír, Bednářík Kamel	
ŠTAFETY	mesíčky
1. Gotwaldová, Michalčík	0:22:33 0:16:39 0:19:30 0:58:42
2. Maršinc	0:17:40 0:22:41 0:15:16 0:55:57
3. Kláňová, Kochánek, Pěnk	0:17:40 0:22:41 0:15:16 0:55:57
4. Vrašć, Varmachová, Ehlíh	0:19:24 0:22:58 0:15:45 0:57:45
IQ CROSS	
1. Bartoň, Pěnk, Gotwaldová	1:07:00
2. Bartoň, Huml, Kojš	1:19:00
3. Krámková, Varmachová, Krása, Seidl, Novák	1:36:00

METROPROJEKT INFORMUJE

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

JUBILEA

V 1. čtvrtletí oslavili svá životní jubilea **Pavel Bartoň, Petr Vyskočil, Tomáš Novák, Oldřich Hříb a Tomáš Veber**. Všem jubilantům gratulujeme a přejeme pevné zdraví a hodně pracovních i osobních úspěchů.