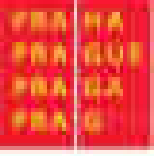


Soubor staveb

Městský okruh a Libeňská spojka



ZADAVATEL	 Hlavní město Praha, zastoupené Odborem investičním Magistrátu hl. m. Prahy Mariánské nám. 2 110 01 Praha 1	
ZÁKONČENÍ	Bc. Ondřej Krutský	
KONSTRUKTOR	 Společnost SATRA – MMD – Městský okruh, DÚR SATRA, spol. s r.o. Pod Pekárnami 878/2 190 00 Praha 9	HLAVNÍ INŽENÝR SOUBORU STAVEB Ing. Pavel Šourek POŘADIL PLÁNOVÝ ARCHITEKT SOUBORU STAVEB Ing. arch. Jan Kasl POŘADIL
PRŮJEKT	SOUBOR STAVEB MĚSTSKÝ OKRUH A LIBEŇSKÁ SPOJKA - Stavba MO č. 0081 v úseku Pelc-Tyrolka - U Kříže - Stavba MO č. 0094 v úseku Balabenka - Rybníčky - Stavba LS č. 8313 v úseku Vychovatelna - Balabenka	

Stavba MO č.0094 Balabenka - Rybníčky

ZPRACOVATEL STAVEB	Společnost SATRA – MMD – Městský okruh, DÚR		
	 SATRA, spol. s r.o. Pod Pekárnami 878/2 190 00 Praha 9	 Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. Národní 884/15 110 00 Praha 1	HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU Ing. Lukáš Grünwald POŘADIL VEDOUcí PROJEKTU Ing. František Polák POŘADIL ARCHITEKT PROJEKTU Ing. arch. Čestmír Kříž, MA POŘADIL

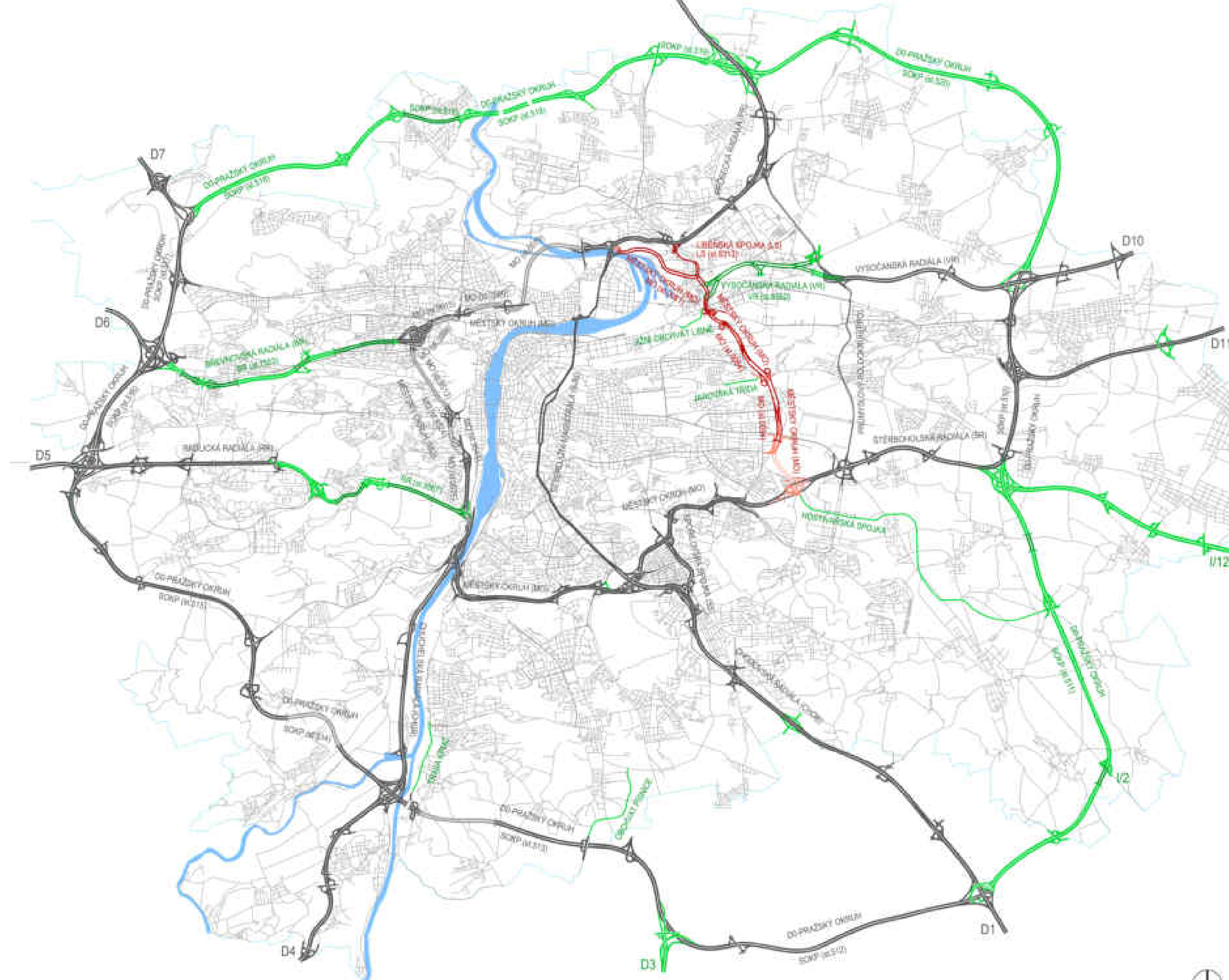
Stavba LS č.8313 Vychovatelna - Balabenka

ZPRACOVATEL STAVEB		Společnost SG 8313 LS		
 METROPROJEKT	METROPROJEKT Praha a.s. Argentinská Office Building Argentinská 1621/36 170 00 Praha 7	 PUDIS a.s Podbabská 1014/20 160 00 Praha 6	 SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 2643/1a 130 80 Praha 3	HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU: Ing. Zbyněk Froněk POŘADIL  VEDOUcí PROJEKTU: Ing. Zbyněk Froněk POŘADIL  ARCHITEKT PROJEKTU: Ing. arch. Klement Valouch POŘADIL

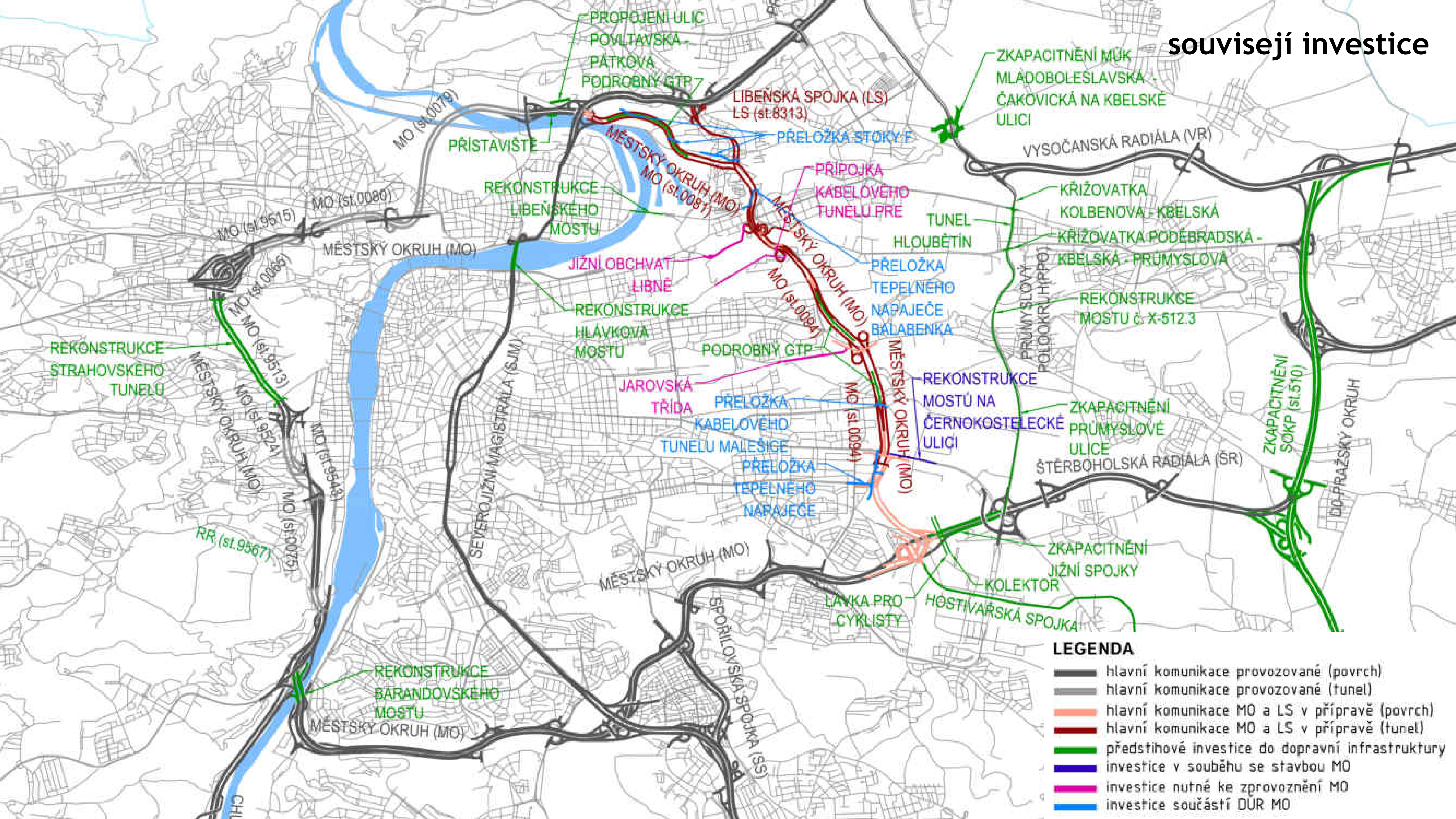
Stavba MO č.0081 Pelc-Tyrolka - U Kříže

ZPRACOVATEL STAVEB		Společnost SG 0081 PTB	
			HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU
PUDIS a.s Podbabská 1014/20 160 00 Praha 6	METROPROJEKT Praha a.s. Argentinská Office Building Argentinská 1621/36 170 00 Praha 7	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 2643/1a 130 80 Praha 3	Ing. Michal Rebec POŘADIL
			VEDOUcí PROJEKTU
			Ing. Michal Rebec POŘADIL
			ARCHITEKT PROJEKTU
			Ing. arch. Klement Valouch POŘADIL

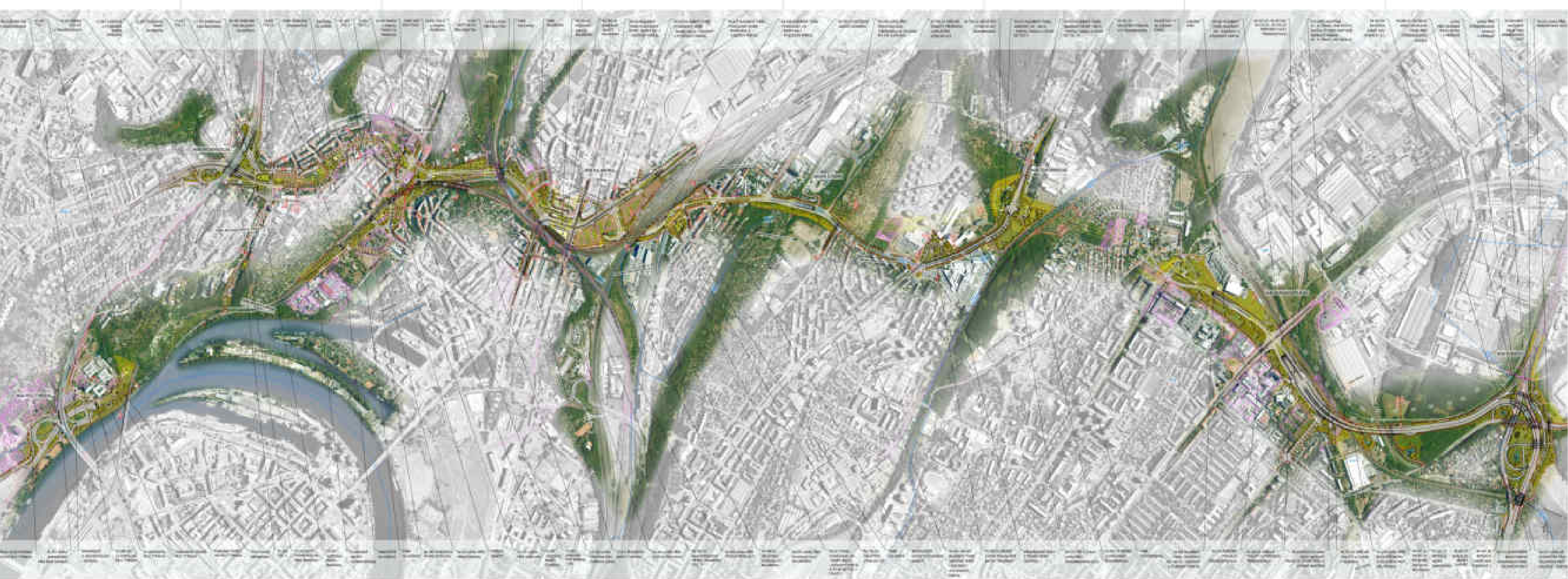
širší vztahy



souvisejí investice



urbanistická situace souboru staveb



Oblast Rybníčky

V oblasti MÚK Rybníčky trasa MO plynule navazuje na Jižní spojku a pokračuje 1,4 km severně, kde povrchový úsek přechází do oblasti Černokostecká. Oba směry MO jsou dle návrhu v UDS vedeny paralelně v poměrně ostrém oblouku, s doplněním chybějících směrů ramp převážně v prostoru stávajícího „oka“ mezi oběma směry Jižní spojky, aby byly minimalizovány demolice vyvolané výstavbou a křižovatka byla kompaktní, bez potřeby nových záborů a objíždění trasa bezmotorové dopravy.

V prostoru ramp jsou vloženy dvě retenční nádrže oválného tvaru, které podporují hospodáření s dešťovou vodou a v centru oka mezi MO a SR se nabízí umístit dominantní umělecké dílo (landart).

Trasy bezmotorové dopravy jsou vedeny tak, aby umožnily průchod MÚK ve všech směrech s využitím existujících cyklopedších stezek. Lávka přes železniční trať zavěšená na konstrukci MO je rekonstruována tak, aby bylo dosaženo alespoň 3,75 m světlého profilu ve směru na plánovanou Vršovickou drážní proměnu směrem k jihovýchodu - Triangl. Dvojice nových lávek vede přes Štěrboholskou radiálu a zkušební trať k severu do oblasti areálu DPP a podél MO páterní trasou k železniční zastávce Malešice, lineárnímu parku a dále k severu do Malešic. Je zachována i cyklopedší trasa podél Rakovské, křížící úrovně v světelně řízené křižovatce s předpokládaným pokračováním jižně do oblasti Trianglu a do Hostivaře.

Rozšířením stávající úzké cesty pod Jižní spojkou do ulice Středové a k Háječku na požadované 4 m je dosaženo propojení od východo-západní osy jižně směrem do lokality RD Rybníčky. Při rekonstrukci železniční trati by mělo dojít k rozšíření hrdla „myši díry“, aby tudy prošla jak Rabakovská, tak cyklopedší doprava do oblasti u Tesca v Praze 10. Výhledově lze také uvažovat s novou druhou lávkou přes trať, po severní straně MO, která by zkrátila vazbu z Rybníček západním směrem.

Využitím stávající stopy stezky podél kolejí metra před „myši dírou“ lze také vystoupat po terénu na cyklopedší estakádu Pelyňkova od lávek na MÚK. Další pokračování východně je zajištěno stávajícím podjezdem pod trať.

- | | |
|---|--|
| A | 94-203 novostavba mostu na hl. trase přes sjízdnu větev MO-B a Štěrboholské rad. v MÚK Rybníčky |
| B | 94-205 novostavba mostu na hl. trase přes Rabakovskou ulici |
| C | 94-206.01, 94-206.02 novostavba mostu na hl. trase přes Štěrboholskou radiálu - pravý most a levý most |
| D | 94-223 novostavba mostu na křižovatkové větvi přes Rabakovskou ulici |
| E | 94-224 novostavba mostu na křižovatkové větvi přes Štěrboholskou radiálu a křižovatkové větve |
| F | 94-225 novostavba mostu na křižovatkové větvi sjezdu z MO-B přes sjízdnu větev ze Štěrboholské radiály |
| G | 94-251 lávka přes železniční trať Malešice-Hostivař se schodištěm |
| H | 94-131.05 rozšíření stávající bezmotorové komunikace podél železniční trati |
| I | 94-252 lávka přes Rabakovskou ulici - jih (přes Hostivařskou spojku) |
| J | 94-301.04 retenční nádrž MÚK Rybníčky č.1 |
| K | 94-301.06 retenční nádrž MÚK Rybníčky č.2 |
| L | 94-301.15 retenční nádrž MÚK Rybníčky č.3 |
| M | 94-841.01 umělecký objekt landart |
| N | 94-301.11 retenční nádrž Rabakovská |

- | | |
|---|---|
| 1 | lávka přes Štěrboholskou radiálu - související v přípravě |
| 2 | lávka přes zkušební kolej metra - související v přípravě |





MÚK Rybníčky - návrh



lávka přes Rabakovskou



lávka přes ulici Rabakovská - pracovní vizualizace



lávka přes ulici Rabakovská - pracovní vizualizace



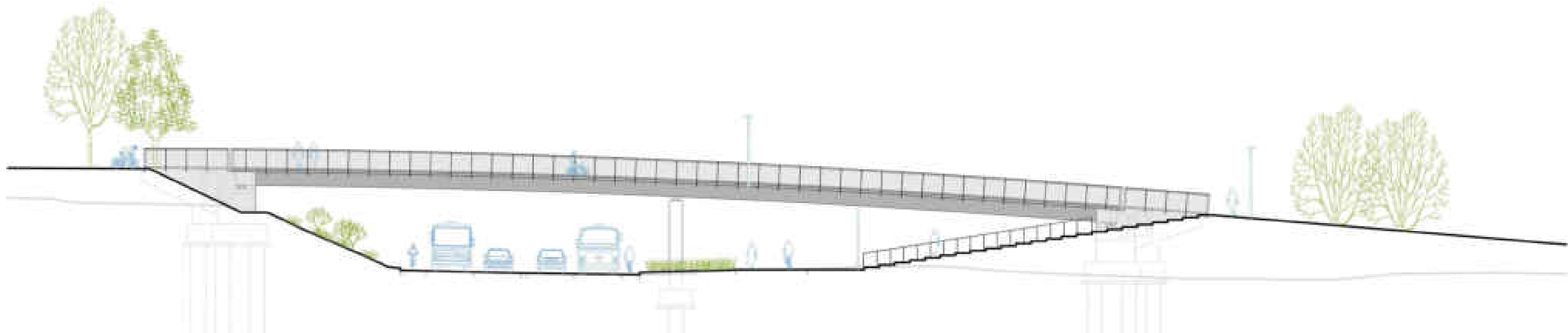
lávka přes ulici Rabakovská - pracovní vizualizace



lávka přes ulici Rabakovská - pracovní vizualizace



lávka přes ulici Rabakovská - pracovní vizualizace



retenční nádrže a landart



příklad ekologických ostrovů / zdroj: www.geograph.org.uk

Ekologie

Velké dopravní křižovatky poskytují z krajinářského hlediska mnoho možností jako podpořit místní faunu a flóru. Narozdíl od rozlehlých ekosystémů poskytují menší funkční jednotky, které ale mohou být o to rozmanitější. Na jedné straně tady najdeme vodní plochy plné života, na straně druhé to mohou být suchomilná skalní a stepní společenstva.



vysokokapacitní průleh USA / zdroj: U.S. Department of Agriculture

Zadržování vody

Existuje celá řada způsobů, jak zadržovat dešťovou vodu, které lze aplikovat jak v hustě obydlených oblastech, tak v otevřené krajině s hustou vegetací. V hustě obydlených městských oblastech se doporučuje používat systémy podzemní retence vody v cisternách a navrhování vyššího podílu propustných ploch. Podél silnic lze navrhovat tzv. dešťové zahrady. Na volnějších prostranstvích je vhodnější vybudovat přírodní průlehy, přírodní retenční či vsakovací nádrže či umělé mokřady.

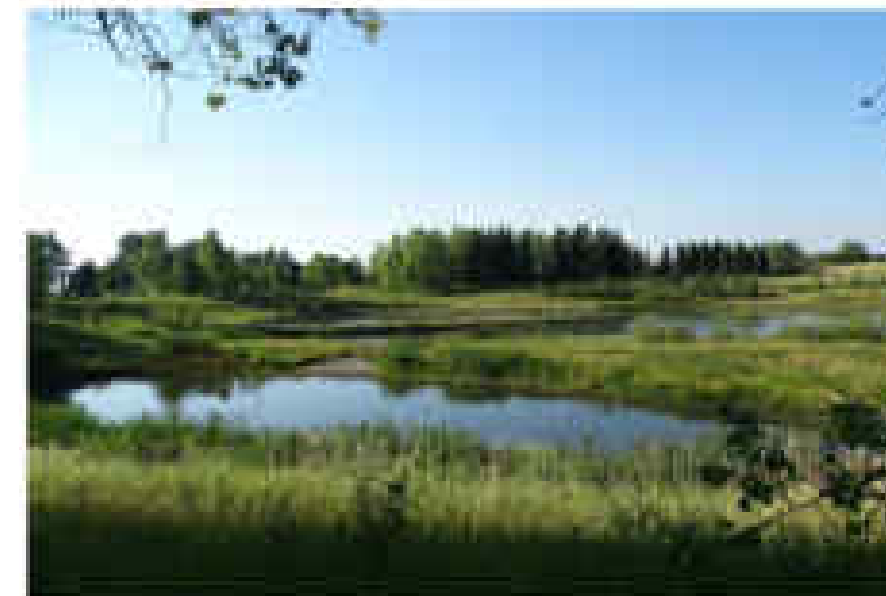


Extenzivní louky

V porovnání s výsadbou trávy je založení louky v počáteční fázi náročnější, nicméně dlouhodobé přínosy převažují nad počátečními náklady. Zakládání druhově rozmanitých luk má mnohé přínosy, a proto je tento postup stále rozšířenější. Pomineme-li zkrácení okotí, jedná se především o tyto výhody: zvýšení biologické rozmanitosti a podpora přirozeného prostředí, lepší zadržování vody, redukce eroze, odolnost vůči invazivním druhům rostlin, podpora opylovačů a nízké náklady na údržbu.



příklad landartu, terénní modelace uvnitř křižovatky / zdroj: www.pinterest.com



přírodní retenční nádrž / zdroj: www.geograph.org.uk



retenční nádrž pod mostním objektem / zdroj: www.wikipedia.org



V oblasti MÚK Rybníčky jsou umístěny celkově dvě usazovací a retenční nádrže, které jsou ukončeny přepadem do kanalizace. Přitékající voda je nejprve předčištěna v odlučovači ropných látek, následně přetéká přes usazovací nádrž a pak je retenována v přírodních depresích. Výsledkem je zadržení dešťové vody v krajině v maximálním možném měřítku. Retenční nádrže pak výrazně přispívají ke zvýšení biodiverzity území a celkově pomáhají k dosažení stanovených cílů.

Oblast Černokostelecká

Spojením povrchové křižovatky ramp z MO a na MO včetně nové stopy ulice Nová Dřevčická, resp. prodloužené ulice V Olšinách do jedné průsečné světelné řízené křižovatky s ulicí Černokosteleckou bylo možno vypustit samostatnou MUK V Olšinách. Zásadním přínosem návrhu je vznik Lineárního parku na západní hraně stavby. Předpokládá se budoucí urbanizace dosud extenzivně využívaného území.

Propojení cyklotras od Jihu z oblasti Rybníčky a od západu podél prodloužené V Olšinách, s propojením do podchodu Třebohostická, vytváří na východní straně MO trojcestí. Před západním portálem podchodu vzniká piazzetta - do ní směřuje schodiště od zastávky BUS na rampě vedoucí do prodloužené V Olšinách; je zde umístěn podzemní uzel tras horkovodu a vstup do výměníku pod okruhem. Součástí je výhledově komerčně využitelný prostor (trafika, kiosk občerstvení), pokud bude v území dostatečná koncentrace zájemců. Podchod dnes na východě ústí slepě do tělesa trati, ale v budoucnu se počítá s propojením na železniční zastávku Malesice a dále k metru Depo Hostivař, u něhož v blízké budoucnosti vznikne terminál BUS a TT, s objektem Park and Ride.

Cyklo pěší komunikace v severojižním směru vede Lineárním parkem tak, že po její západní hraně je vysazena alej, místy jen zelený pás tam, kde výsadbu neumožní množství stávajících i přeložených IS. Západně, k hranici stavby, je ponechána šestimetrová rezerva pro budoucí obytnou ulici, obsluhující výhledovou zastávku v sousedství. Plocha rezervy bude proto pouze oseta luční směsí a stala by se komunikací až při zájmu sousedních vlastníků o výstavbu. Všechny příčné pěší a cyklovazby se soustřeďují do nového podchodu (mostu na MO přes Třebohostickou) SO 94-210. Podchod je dimenzován a tvarován tak, aby působil vlnitým a bezpečným dojmem.

Pokračování severojižní trasy bezmotorové dopravy pod Černokosteleckou je vedeno v 12 m širokém podchodu (most Černokostelecká) SO 94-228; s napojením tramvajových zastávek koľnými schodišti s horními otvory pro přisvětlení, které přispívá většímu pocitu sociálního bezpečí v podchodu. Boční 6 m široký kamenitý pás současně umožňuje migraci malých živočichů mezi severní a jižní částí parku. Bočními rampami a schodišti je tato severojižní bezmotorová osa napojena na ulici Černokosteleckou.

Paralelní chráněná trasa bezmotorové dopravy vede i po východní hraně koridoru - mezi kolejemi a MO, a to podjezdem pod - k předstihové realizaci připraveným mostem přes železnici. Tato komunikace bude v průběhu stavby sloužit pro pojení jižní a severní části staveniště a výsledně umožní i průjezd IZS techniky. Příprava mostu Černokostelecká (SO 94-228) by dle dohody INV MHMP a TSK HMP měla být provedena v předstihu při výstavbě mostu přes železnici, aby se zabránilo opakovanému uzavření této zatížené radiály s TT v poměrně krátkém odstupu.

V severní části Lineárního parku se obě trasy bezmotorové dopravy spojují jižně od prodloužené Počernické, u objektu TGC 11, SO 94-645; s výhledovým komerčním využitím - např. Café-bistro U Písta, po dokončení výstavby MO. Součástí objektu v DÚR jsou veřejné záchody a půjčovna sportovního vybavení pro park. Cyklostezka dále směřuje do oblastí východně k Táboru a západně do Malesického lesa a parku.





Černokostecká - návrh



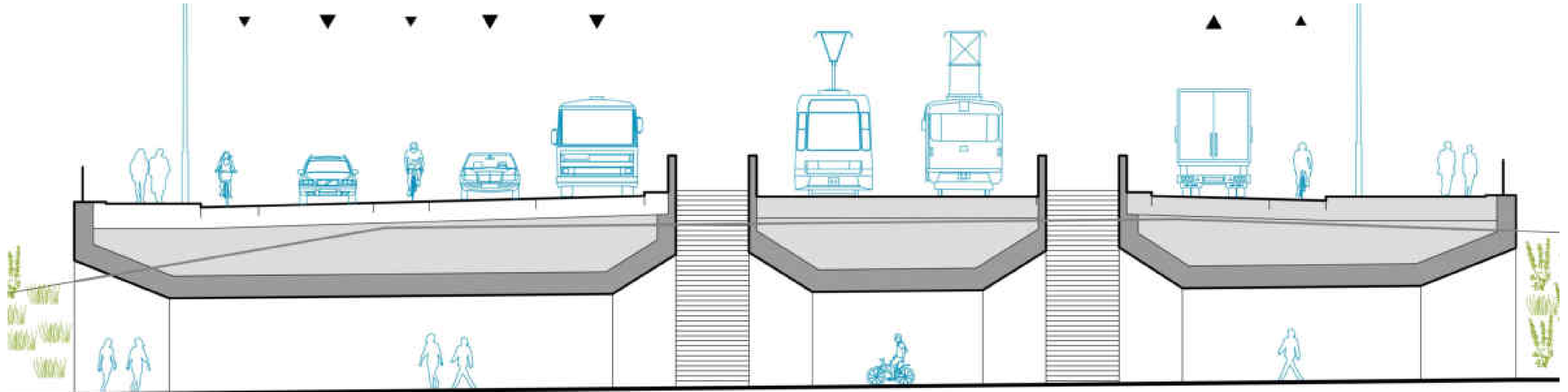
Černokostelecká - stav



Černokostecká - návrh



podchod Černokostelecká





TGC 11 se zázemím parku



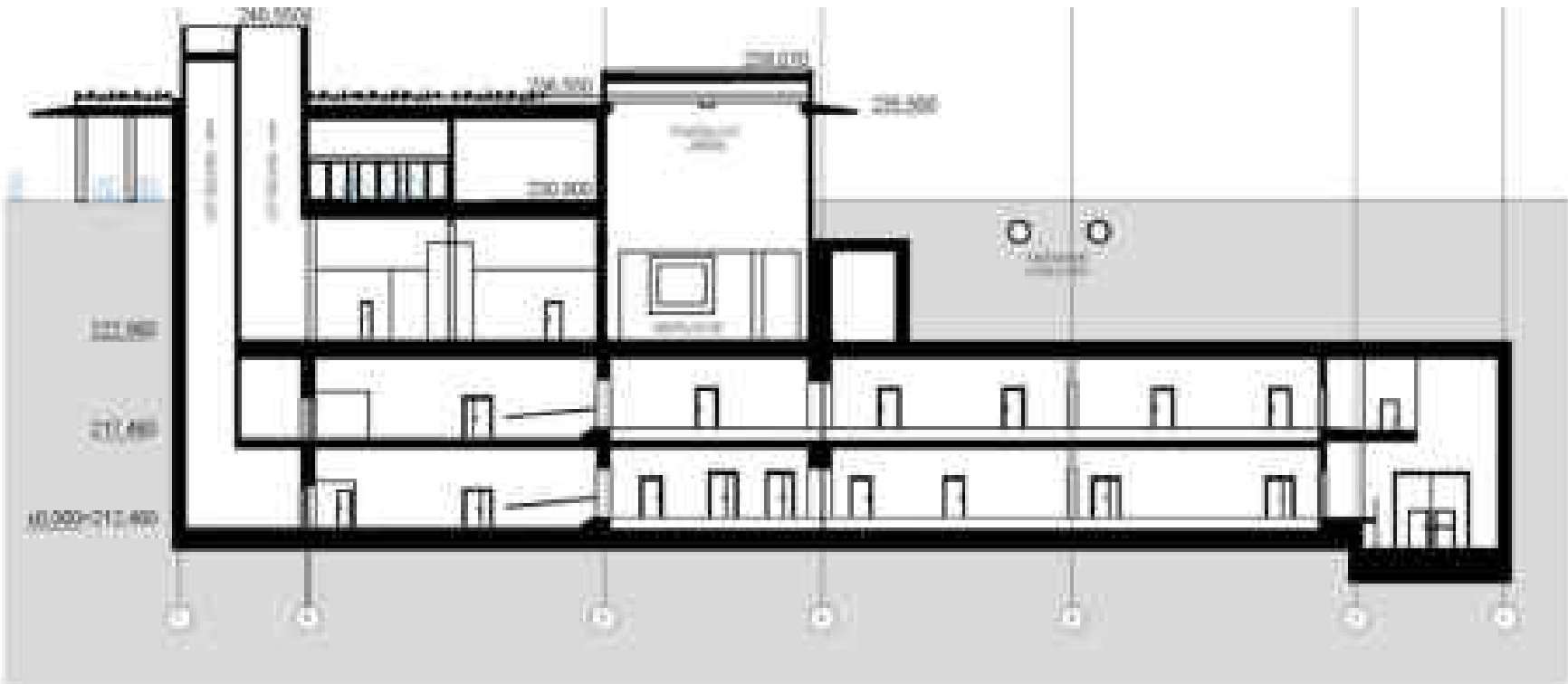
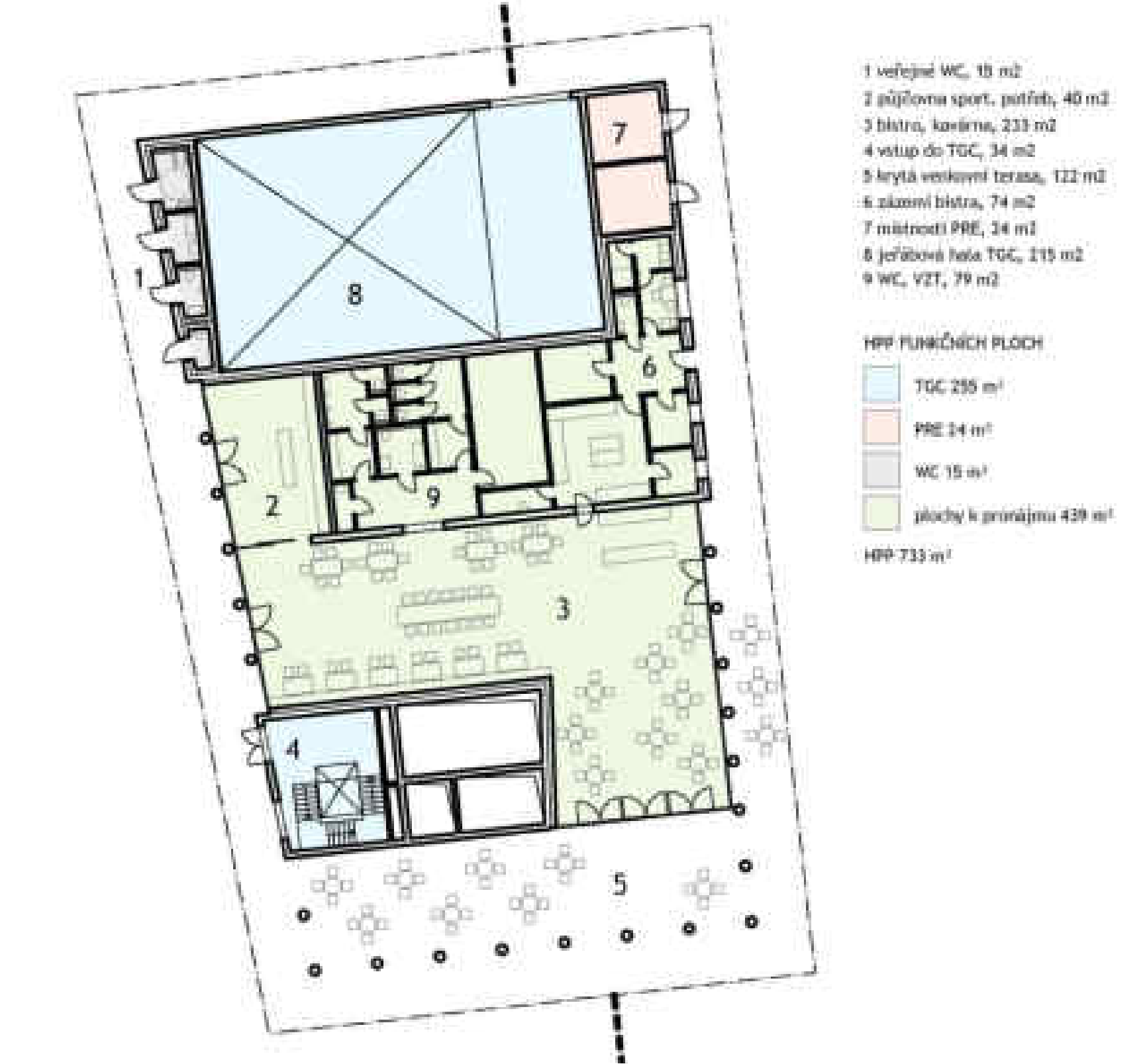
objekt TGC 11 se zázemím parku - pracovní vizualizace



objekt TGC 11 se zázemím parku - pracovní vizualizace



objekt TGC 11 se zázemím parku, pohled na altán - pracovní vizualizace



řez TGC, M 1:500

Příklad řešení MZI v lineárním parku

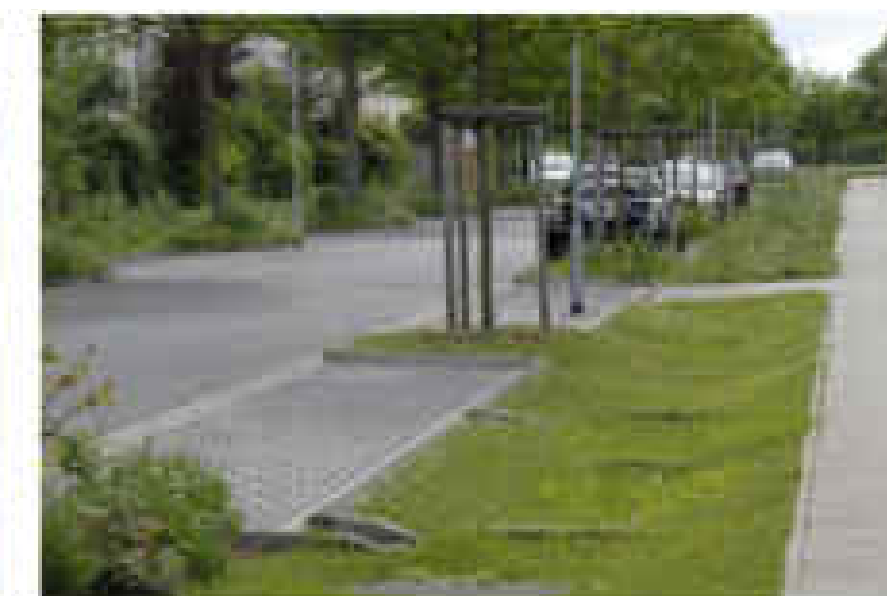
Pro ukázkou použitých opatření byl vybrán severní úsek lineárního parku. V tomto místě je navržený soubor komplexních opatření, které mají přispět k lepšímu hospodaření s dešťovou vodou v místě a tím zlepšit celkovou odolnost území vůči změnám klimatu. V maximální míře jsou použity propustné povrchy (drenážní dlažba, šterkové trávníky, mlatové plochy). Další opatřením jsou vsakovací průřehy s regulovaným odtokem do recipientu, ve formě od jednoduchých průřehů podél komunikací po retenční povrchové nádrže. Součástí principů MŽI jsou také plochy lučních trávníků, které mají oproti intenzivně udržovaným trávníkům vyšší schopnosti akumulace dešťové vody a zároveň podporují vysokou biodiverzitu území. Jednotlivá opatření je nutné vnímat jako řetězec na sebe navazujících řešení, které tvoří komplexní systém v území.



pochozí a pozadíové propustné povrchy - veškeré dílky, TTE rošty / zdroj: www.pinterest.com



povrchové retenční nádrži/ zdroj: www.google.com



vsakovaci prileh podaj komunikace/ zdroj: www.google.com



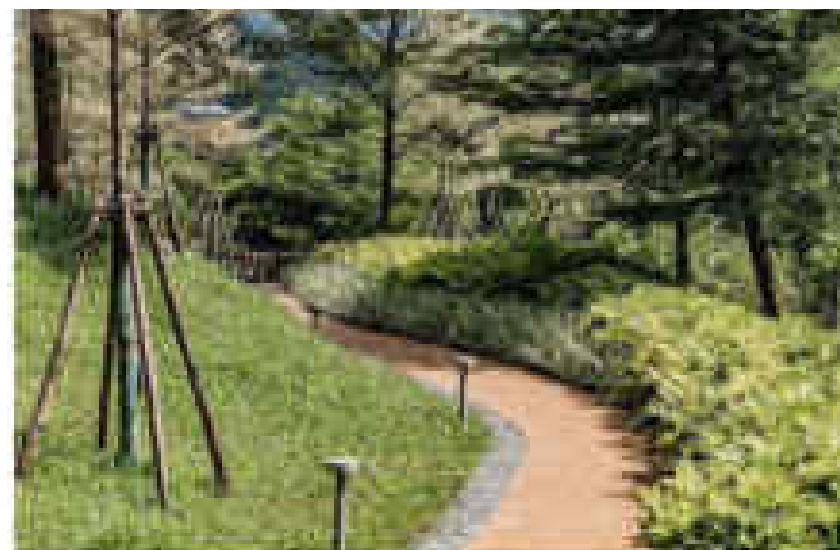
vsakovaci-vegetalni.pasif.idro: www.pinterest.com

kontrast louka vs. intenzivní trávník / strán: www.aposte.com

lineární park



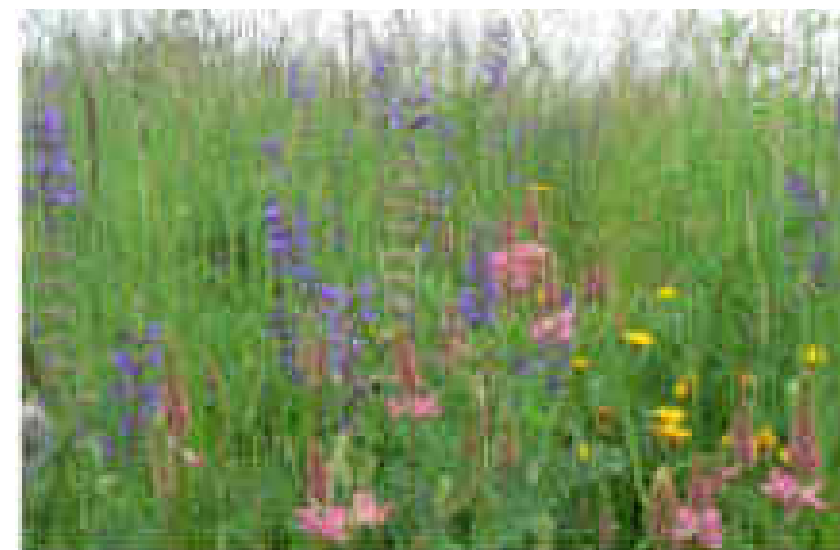
sezemí zabezpečeno do svahu / zdroj: www.flickr.com/photos



organická křivka chodníku v lese / zdroj: www.pinterest.com



management kosení květnatých louk / zdroj: www.pinterest.com



detail květnaté louky / zdroj: www.flickr.com



lineární drenážní dlažba / zdroj: www.pinterest.com



vešleformátová drenážní dlažba / zdroj: www.pinterest.com



stíněný podrost / zdroj: www.geograph.org.uk



stíněný podrost / zdroj: www.geograph.org.uk



hlavní promenáda se zeleným pásem / zdroj: www.pinterest.com



hlavní promenáda se zelení a posezavím / zdroj: www.flickr.com



zapojení keřové patro / zdroj: www.sci.wikipedia.org



trvalkový záhon / zdroj: www.pinterest.com



přírodní dětské hřiště / zdroj: www.google.com



přírodní dětské hřiště / zdroj: www.wikipedia.com



pobytové sedací schody / zdroj: www.pinterest.com



volně položené akátové lavice / zdroj: www.pinterest.com

Černokostelecká - vize možné zástavby



Oblasti Českobrodská a Jarov

MÚK Českobrodská řeší napojení Českobrodské na oba směry MO s portály vsazenými do svahu údolí. Portály jsou integrované tak, aby křižovatka byla maximálně kompaktní.

Předpokládá se zde napojení - pravděpodobně v předstihu realizované - Jarovské třídy, sloužící jako propojení do rozvíjející se oblasti Nákladového nádraží Žižkov a Vackova.

V oblasti MÚK je řešena integrace cyklodopravy v Českobrodské ulici a sít chráněných bezmotorových tras, včetně lávky přes Českobrodskou, napojující novou zelenou osu s bezmotorovou dopravou vedenou z oblasti NNZ.

Součástí DUR je sportovní areál v ploše nad rampami Malešického tunelu, jako součást dohody s Policejními školami. Bude veřejně přístupný, s dohledem, kterému slouží i objekt zázemí areálu.

V prostoru MUK dnes leží venkovní skladové plochy nových vozidel Auto Jarov, z převážné části v prostoru veřejně prospěšné stavby MO. Vstupem městských investic do území je nevyhnutelná redukce extenzivních záborů, byť na vlastním pozemku Auto Jarov, a intenzivnější využití vlastního areálu AJ.

Na jižní straně areálu bude při trasování připravované Jarovské třídy maximálně respektována hranice daná oplocením, spolu s plánovaným parkovacím domem pro zaměstnance a rezidenty. Na severovýchodní hranici dojde v důsledku rozšíření profilu Českobrodské k posunu dnešního areálu k jihu a také bude omezen příjezd zásobovacích kamionů a zavážení nových vozidel. Tyto pohyby bude možné řešit z Jarovské třídy, po její realizaci, což nastane před stavbou MO.

Východní hranice areálu bude vymezena Jarovskou třídou s napojením do světelně řízené křižovatky s Českobrodskou. Vzdálenost od křižovatky MO limituje možné odsunutí Jarovské východněji, takže areál bude mít takto ukončený rozvoj východním směrem.

Oblast Jarova zahrnuje fakticky jen přeřešení křižovatky v důsledku nového profilu Českobrodské a zkapacitnění smyčky TT na trojkolejnou. Prostor smyčky a předprostor školského areálu jsou upraveny včetně zakomponování nového objektu zázemí DPP a vybavení pro veřejnost - veřejné záchody a komerční prostor k pronájmu - občerstvení.

- A 94-257 lávka přes Českobrodskou ulici
- B 94-610 tunel Malešický sever - MO-A - portál a vstup do TGC 10
- C 94-615 tunel Jarovský jih - MO-A - portál a vstup do TGC 9
- D 94-703.01 objekt zázemí sportoviště Českobrodská
- E 94-703.02 opláštění výdechů VZT Českobrodská
- F 94-703.03 opláštění výdechů VZT Českobrodská
- G park Českobrodská
- H 94-704.01 objekt zázemí tramvajové smyčky Spojovací
- I předprostor školy s tramvajovou smyčkou





Českobrodská a Jarov - návrh



Českobrodská a Jarov - stav



Českobrodská a Jarov - návrh



detail portálů tunelu a lávky



Jarovská třída

Metropolitní
univerzita Praha

polyfunkční objekt
v areálu Auto Jarov

Auto Jarov

Českobrodská

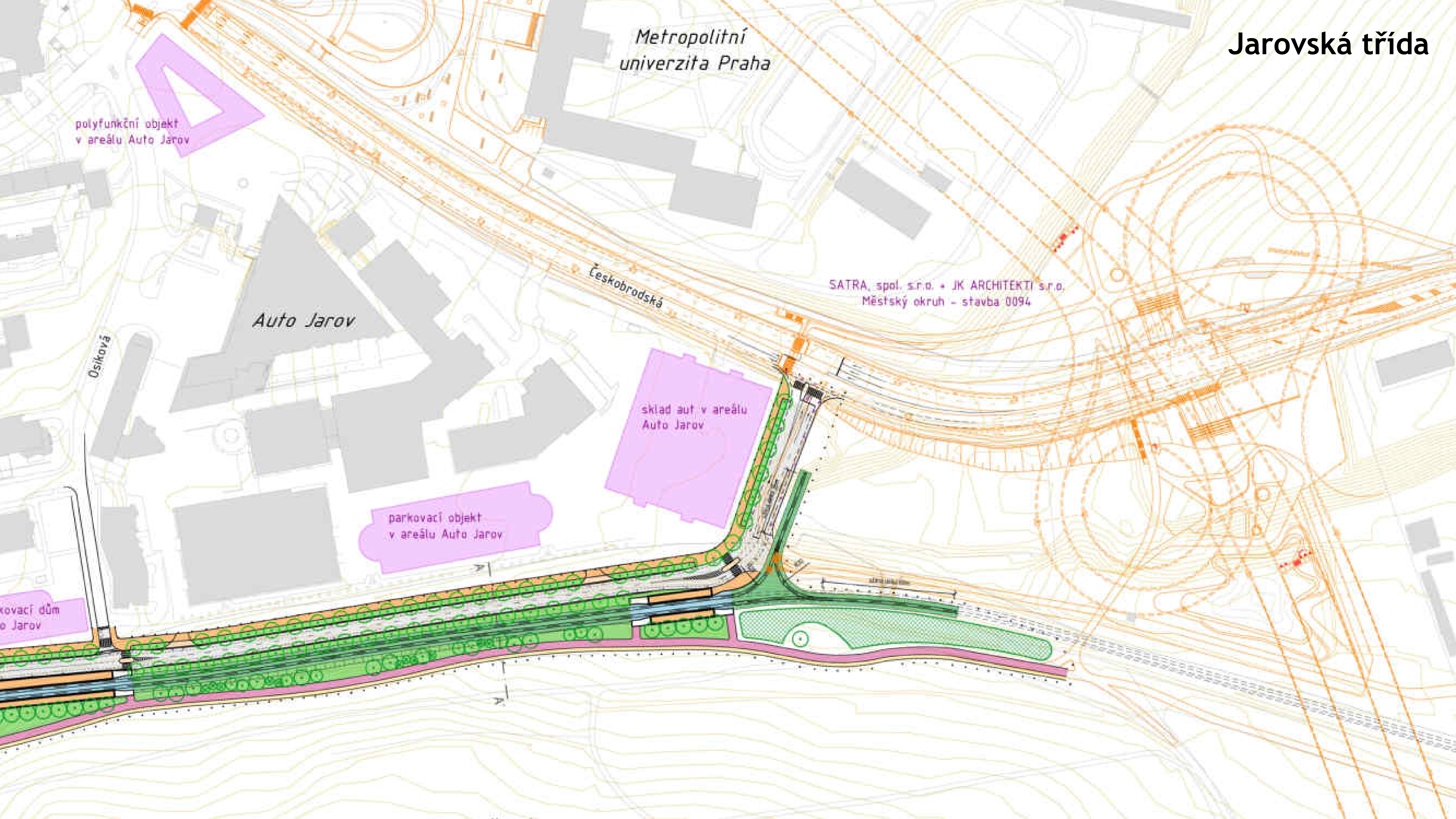
SATRA, spol. s r.o. + JK ARCHITEKTI s.r.o.
Městský okruh - stavba 0094

sklad aut v areálu
Auto Jarov

parkovací objekt
v areálu Auto Jarov

parkovací dům
v areálu Auto Jarov

Osiková





Oblast Spojovací

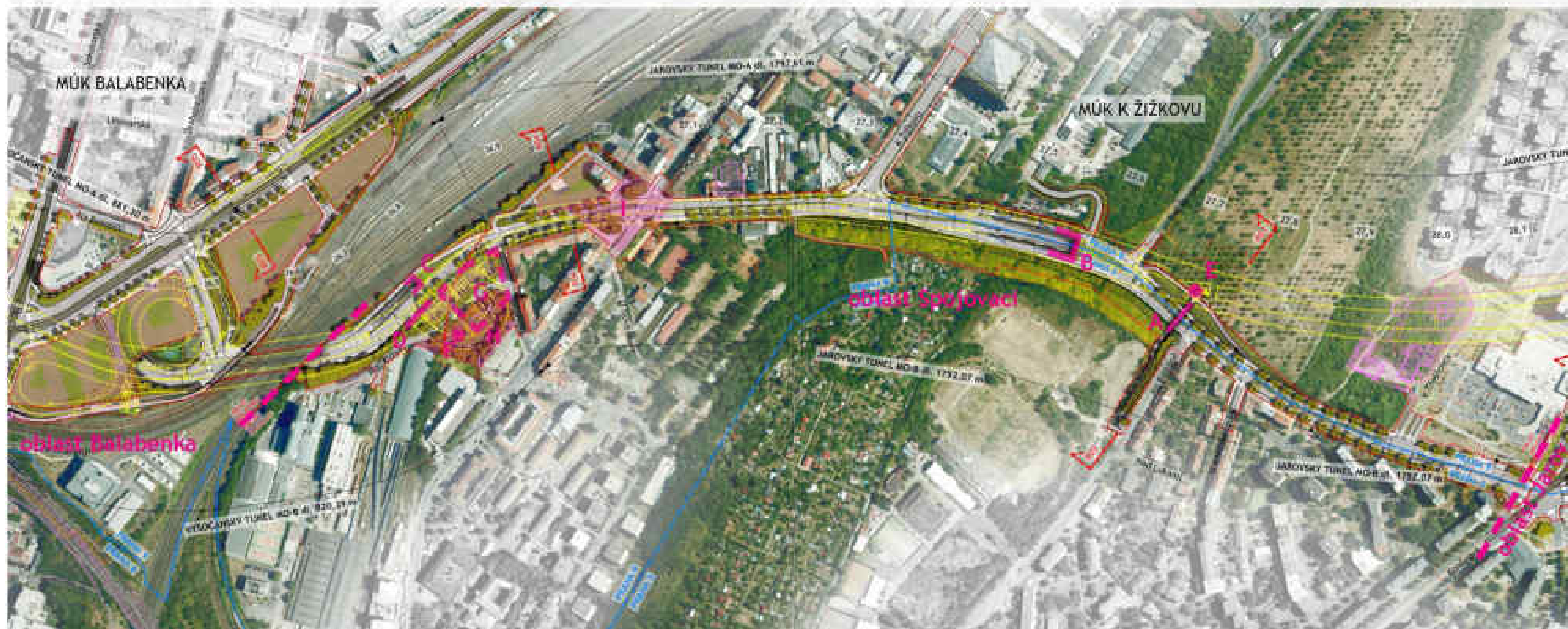
MÚK K Žižkovu je umístěna uprostřed uličního profilu Spojovací. Toto kompaktní řešení je umožněno levým odpojením a připojením z hlavní trasy. V případě plánovaných mimořádných stavů může Spojovací sloužit jako objízdná trasa. Jižně od MÚK je u vrcholu stoupání Spojovací umístěna lávka, která umožní chráněné propojení oblasti Balkánu západně s Třešňovkou na východě a dále směrem k jihovýchodu do údolí Rokytky.

Oblast Spojovací zahrnuje i území kolem Vysočanského náměstí, se zaústěnou Novovysočanskou a Prokopka. Zde je v úseku Spojovací pro hloubený tunel ve stávajícím profilu nevyhnutelně odstranit 4 bytové objekty na severní hraně. Po zakrytí tunelu bude zástavba obnovena v prakticky stejné stopě, s předpokládanou zvýšenou hladinou 5 či 6 nadzemních podlaží, s umístěním garáží pod objekt ve společné podnoží s napojením mimo Spojovací. Také bude možné dokončit zástavbu bloku na severu, u rekonstruované Prokopky. Dojde k vyrovnání nivelety Spojovací do profilu městské třídy se stromy a podélnými parkovacími stáními.

Mezi výjezdovou rampou a podzemní objekt TGC 7 jsou umístěny veřejné garáže, nad nimiž bude možné v další etapě realizovat tři cca 6 - 7 podlažní bytové objekty (viz část VÍZE). Jižně od Malletovy je v rámci stavby po zakrytí rampy obnoven park, integrující výstup z garáží a výdech TGC, který je zde opláštěn jako lezecká stěna.

Cyklo doprava je v celé délce oblasti vedena jak v hlavním dopravním prostoru - ve vyhrazeném BUS pruhu, tak po vyhrazené pěší a cyklo trase 4 m chodníků. Příčné vazby v křižovatkách jsou řešeny v exponovaných cyklotrasách samostatnými cyklo přejezdy nebo alespoň kombinovanými cyklopřechody, kde křižovatka s SSZ neumožní samostatné řízení cykloprovozu. Lávka u Třešňovky umožní propojení rekreačních oblastí pod Balkánem s Třešňovkou a dále východně k Rokytce.

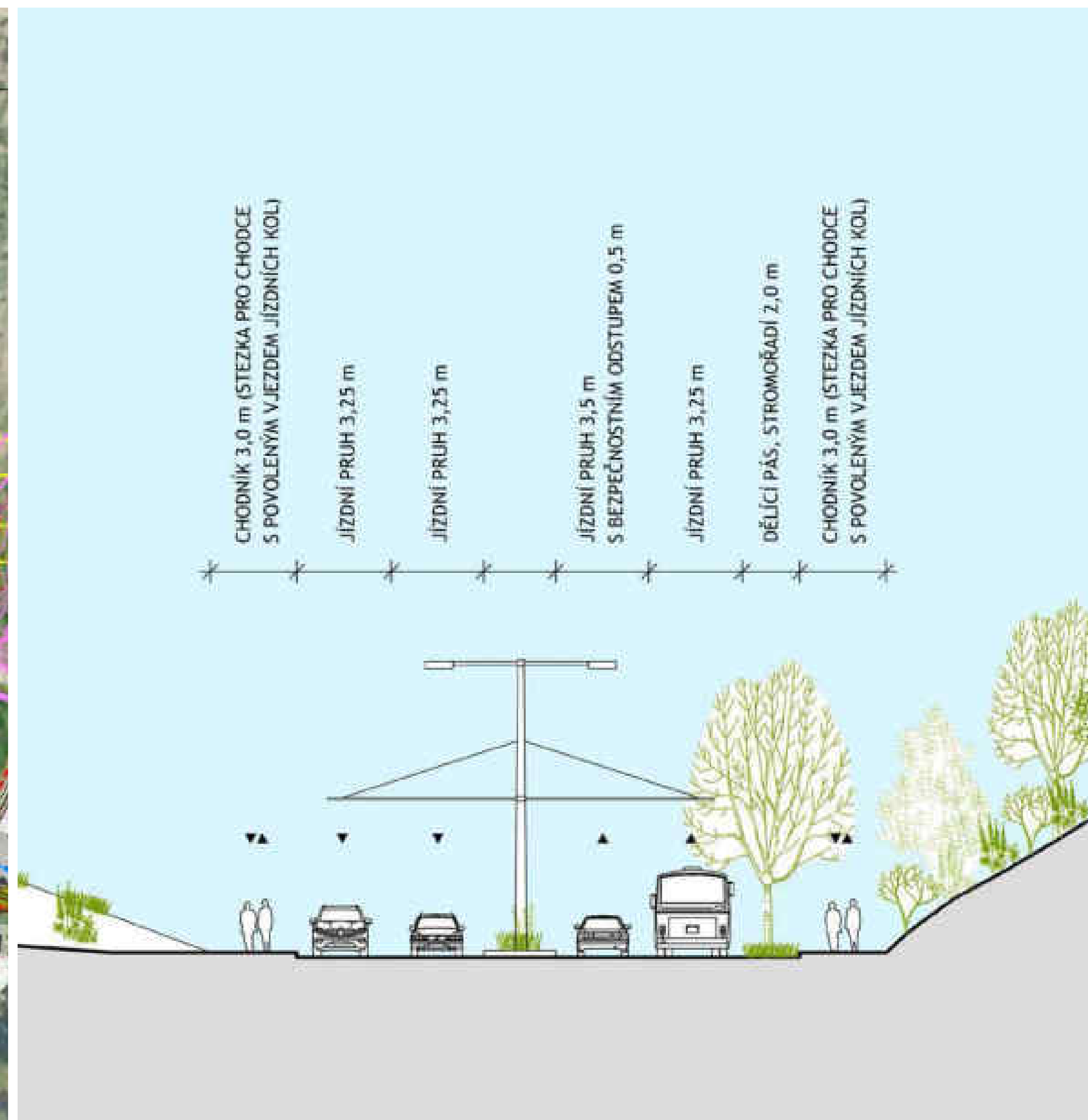
- | | |
|---|--|
| A | 94-258 lávka přes Spojovací ulici (Třešňovka) se vstupem do TGC 8 (94-650) |
| B | 94-621, 94-625 Hloubený tunel Jarovský sever - vjezdový a výjezdový portál |
| C | 94-628 Hloubený tunel Vysočanský jih - rampa BAL-1 - výjezdový portál |
| D | 94-631 Hloubený tunel Vysočanský jih - rampa BAL-6 - vjezdový portál a vstup do TGC 7 (94-651) |
| E | 94-705.01 Veřejné toalety Třešňovka a opláštění výdechu VZT |
| F | 94-705.02 Opláštění výdechu VZT |
| G | 94-705.03 Podzemní garáže Skloněná |
| H | park Skloněná |
| I | revitalizace Novovysočanského náměstí |







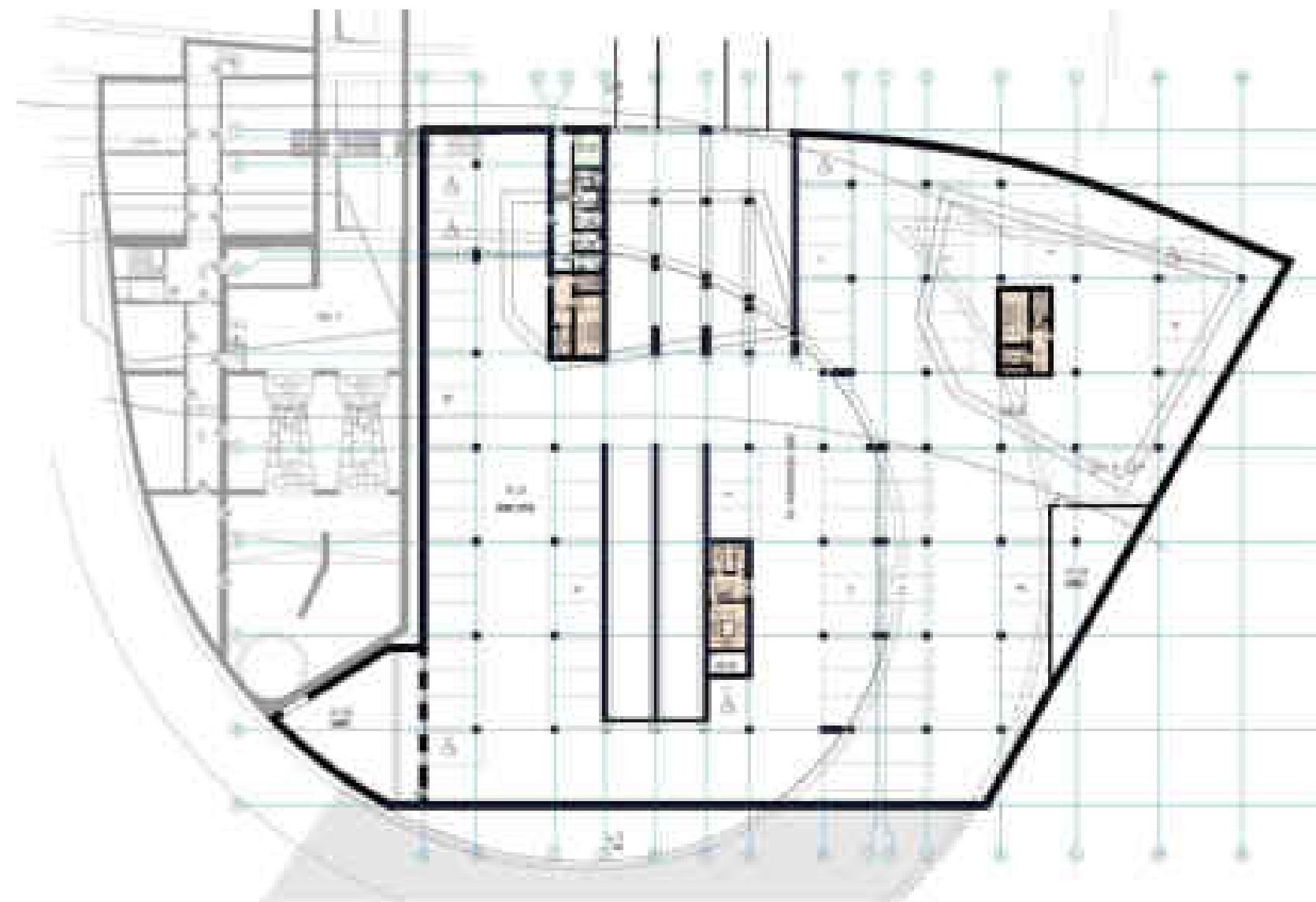
profil ulice Spojovací - Třešňovka



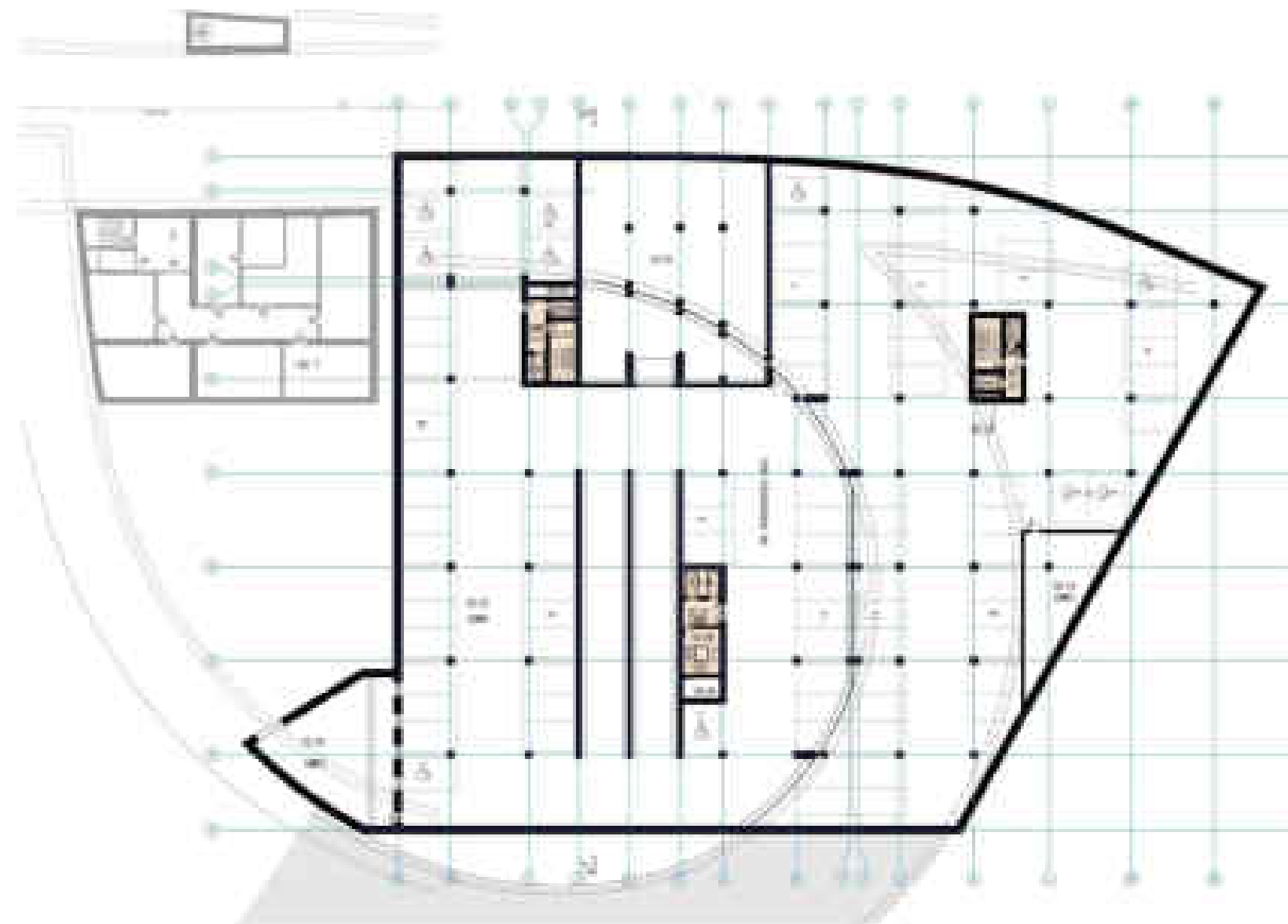
park Skloněná, podzemní garáže Skloněná - Malletova



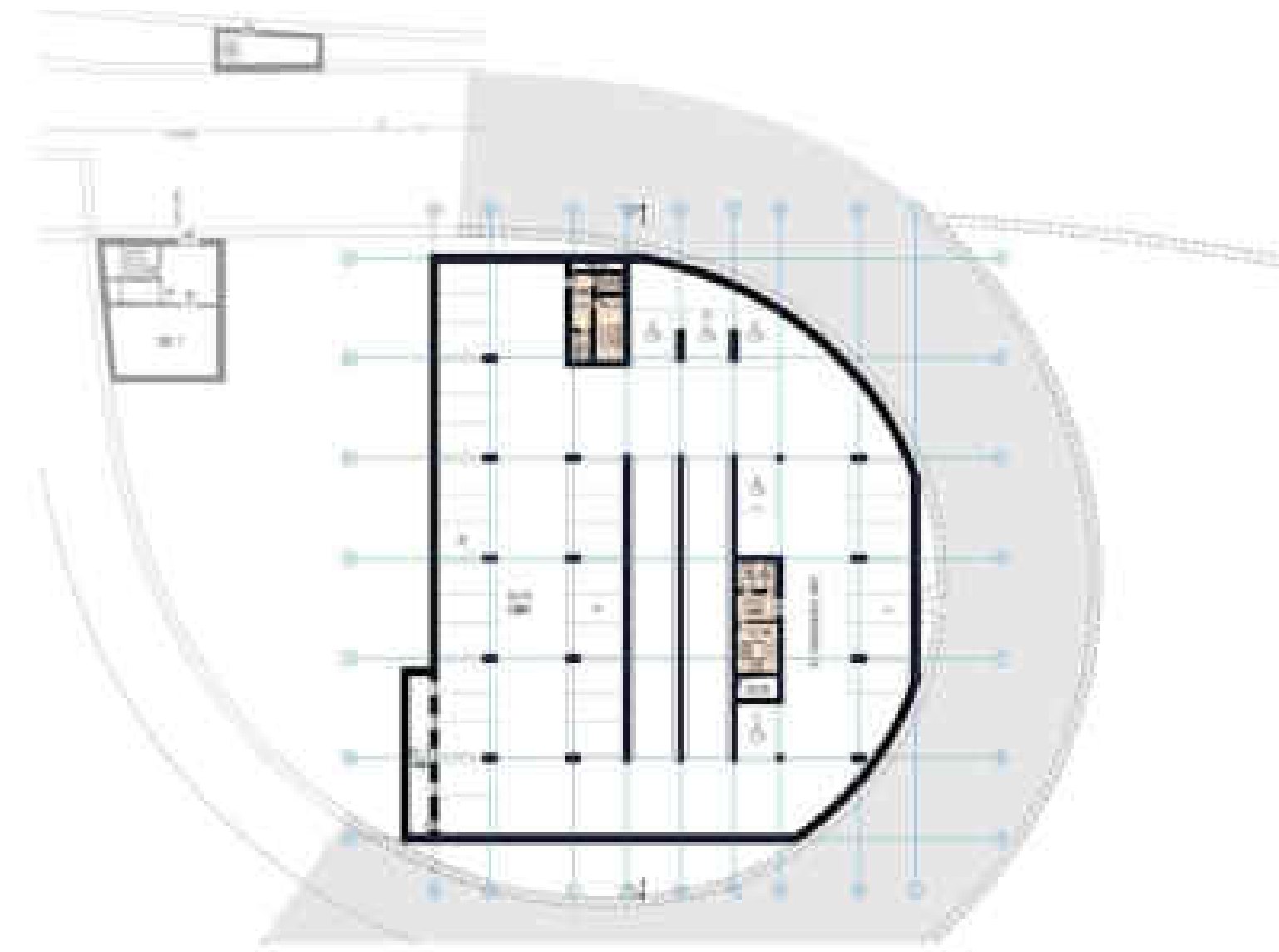
podzemní garáže Skloněná - Malletova



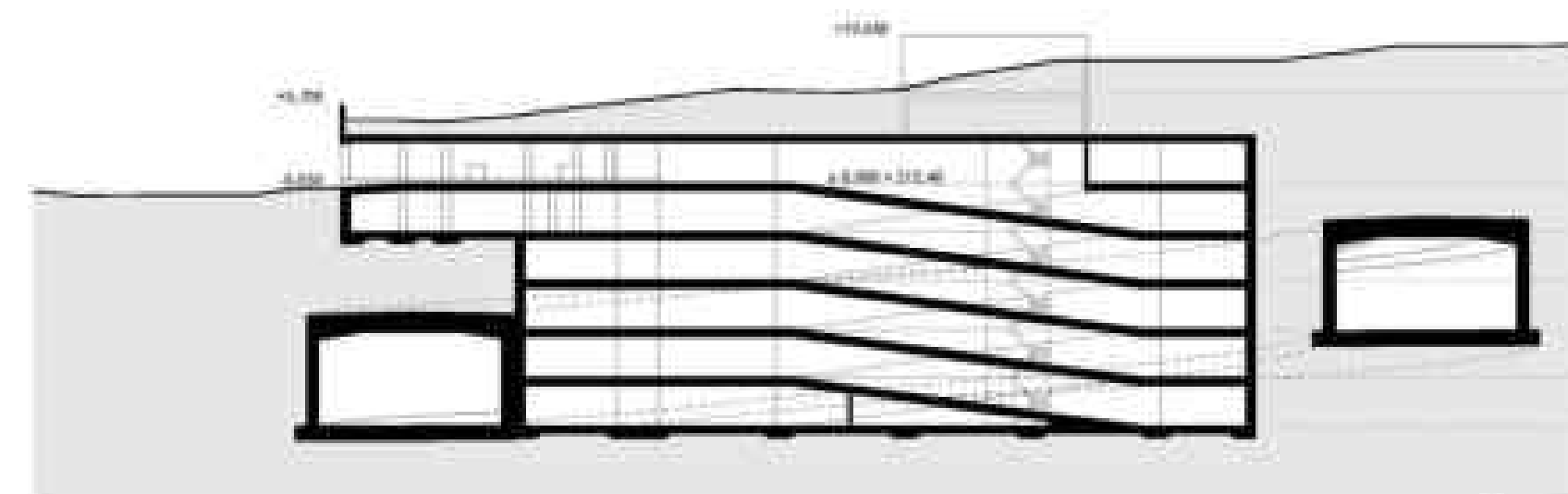
půdorys 1.PP



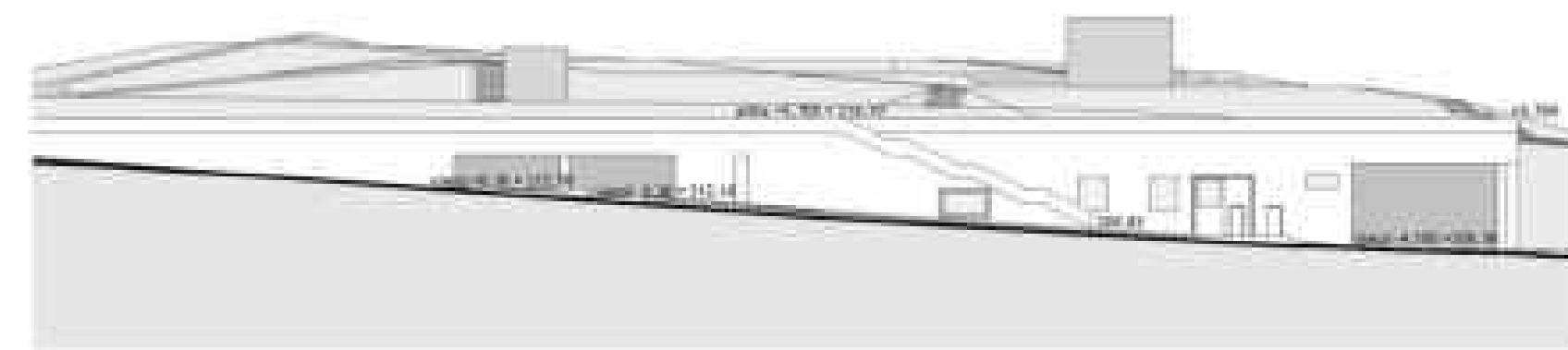
půdorys 2.PP



půdorys 3. + 4.PP



řez A-A'



pohled severní

vize zástavby nad garážemi



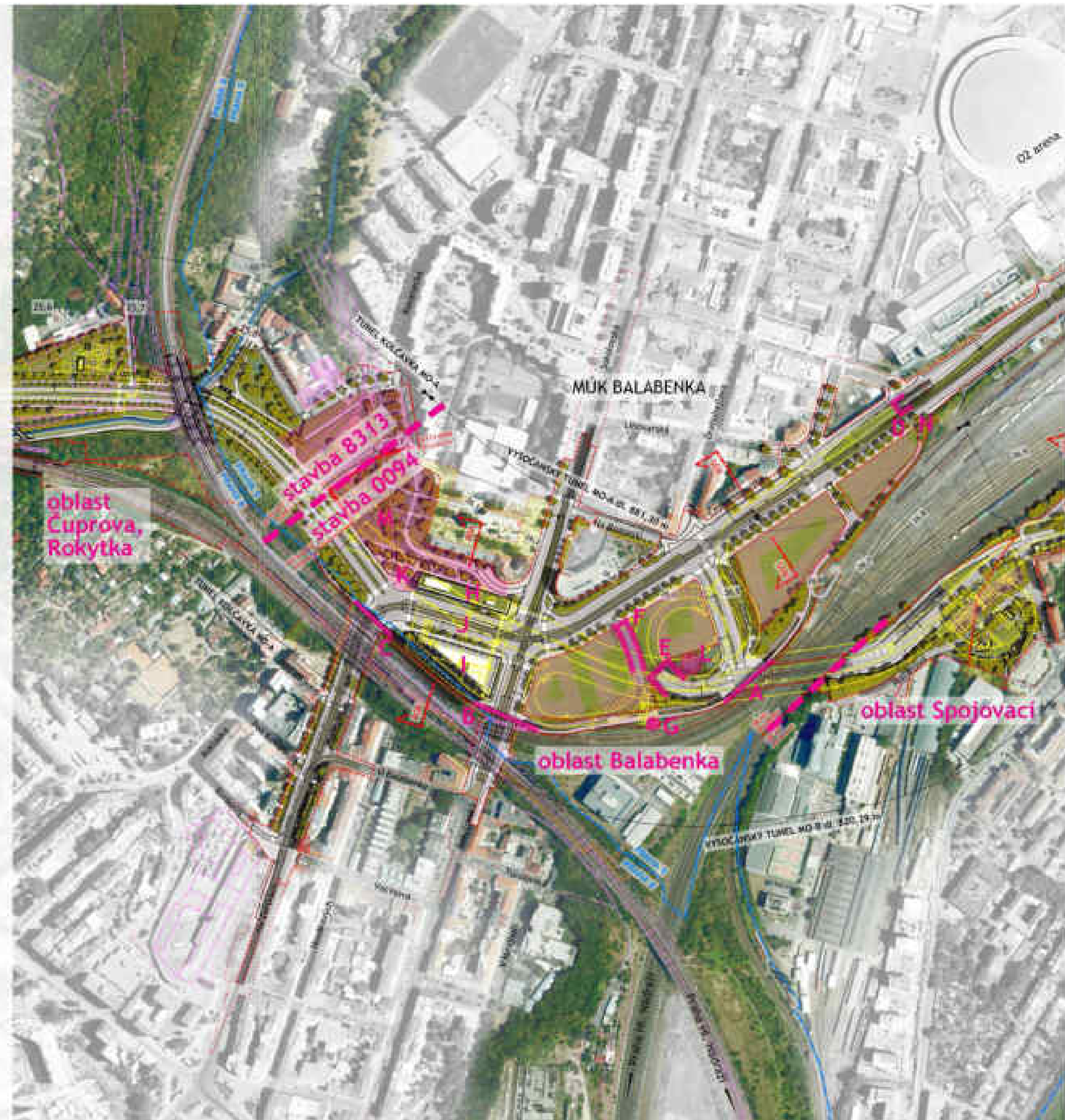
Oblast Balabenka

Oblast Balabenka ve srovnání se současným stavem prodělá největší pozitivní změnu, protože budou odstraněny všechny silniční mostní objekty a nájezdové rampy, včetně protihlukových stěn. Vznikne zde nová výstavba, zaceľující demolicí z minulého století a chránící okolní stavbu před hlukem. Také se umožní budoucí urbanizace území mezi Českomoravskou a plochami železnice.

Řešení MUK Balabenka bylo oproti původnímu návrhu v UDS upraveno tak, že došlo k minimalizaci ramp ve veřejném prostoru, vjezdy a výjezdy jsou pod budoucími objekty.

Vedení hlavní trasy MO v tunelu umožňuje veškeré místní povrchové dopravní vazby, tedy i dodatečné povrchové dopravní vazby, které ve stávajícím stavu nejsou umožněny.

V rámci oblasti Balabenka vzniklá nový přestupní uzel MHD integrující TT a BUS, mezi dvěma novými budovami - administrativním objektem Triangl, s TGC 5 a společnými podzemními garážemi, a Bariérovým administrativním objektem, který umožní přestup na všechny provozované směry MHD.



- A 94-259 lávka přes Spojovací ulici (Balabenka)
- B 94-260 lávka přes Sokolovskou ulici
- C 94-261 lávka přes ulici Na Žertvách
- D 94-637 Hloubený tunel Vysočanský sever
- rampa BAL-5 - vjezdový portál
- E 94-639 Hloubený tunel Vysočanský sever
- rampa BAL-4 - vjezdový a výjezdový portál
- F 94-642 Hloubený tunel Vysočanský sever
- rampa BAL-2 - vjezdový portál
- G 94-706.01 Opláštění výdechu VZT Balabenka
- H 94-706.02 Bariérový objekt Balabenka
- I 94-706.03 administrativní objekt Balabenka
- J 94-706.04 podzemní garáže Balabenka
- K veřejné prostranství Balabenka
- L 94-304.01 retenční nádrž MUK Balabenka
- M park u zast. Ocelářská, ul. Českomoravská
- N park u zast. Ocelářská, ul. Českomoravská







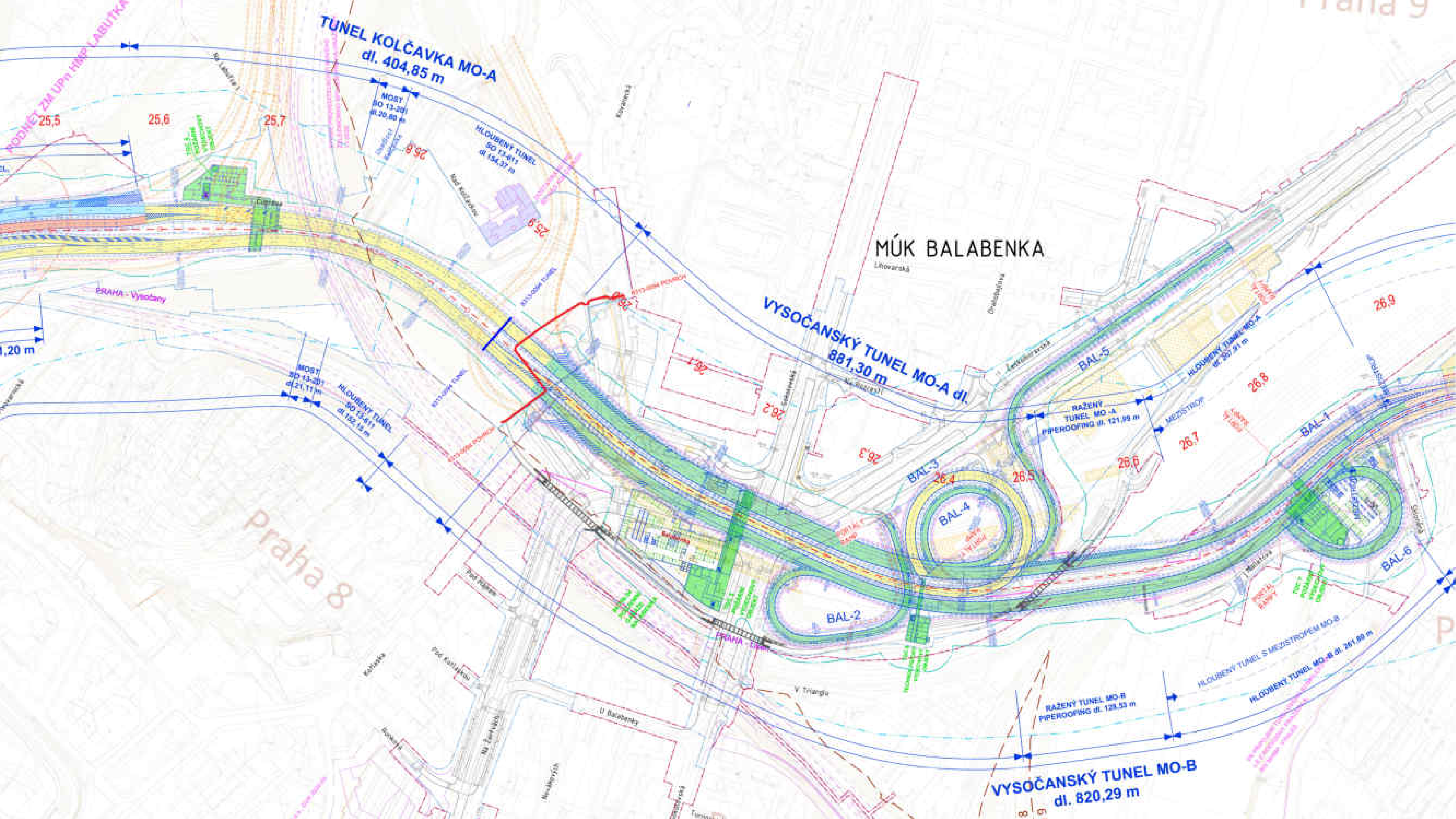




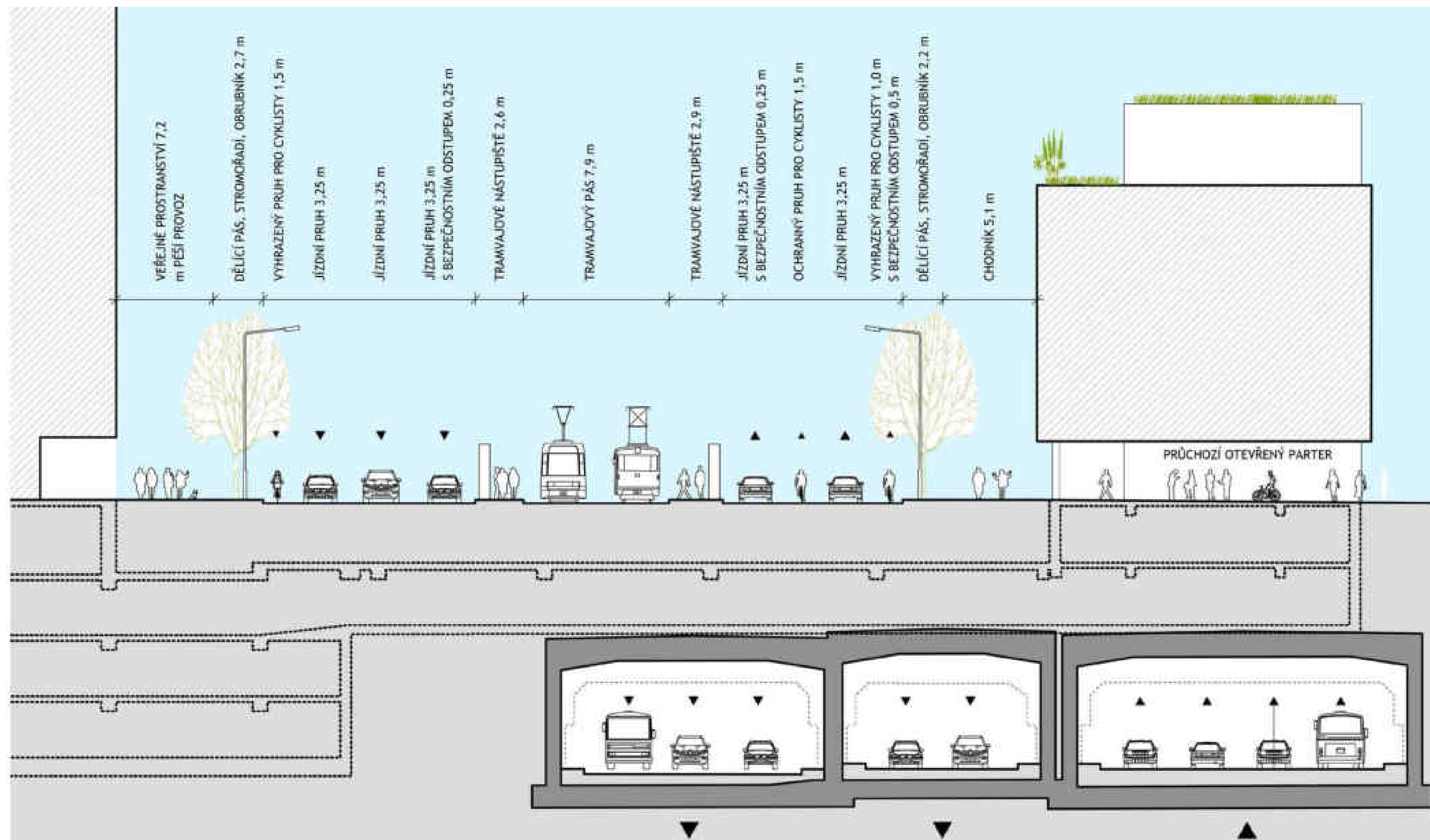
Balabenka - návrh







uliční profil



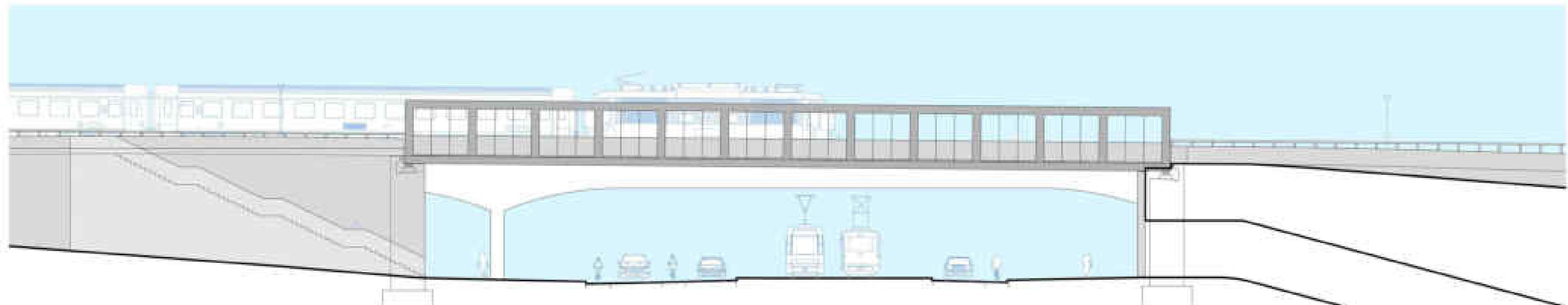
Balabenka - lávka přes Sokolovskou

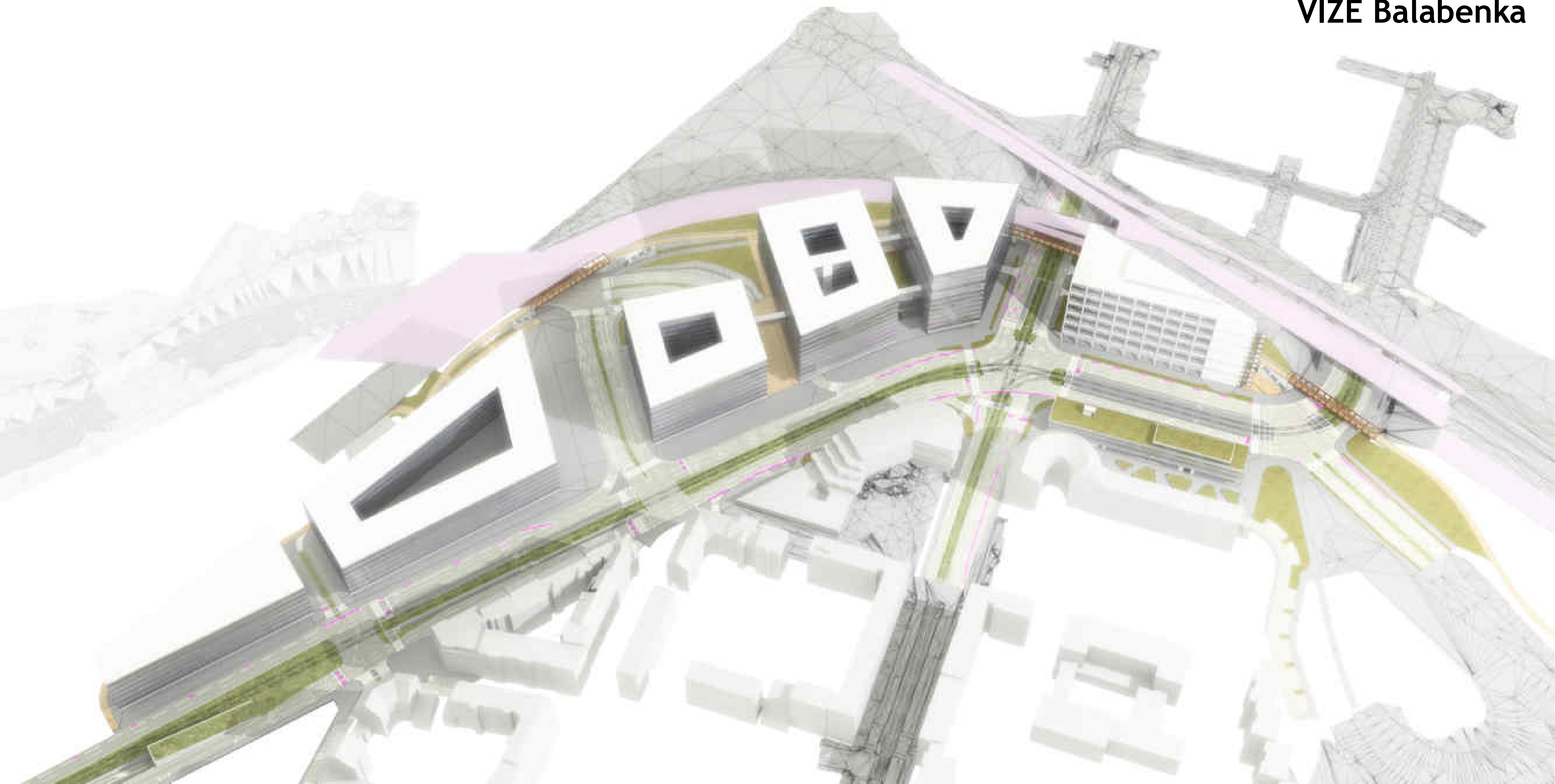


lávka přes ulici Sokolovská, Balabenka, pracovní vizualizace



lávka přes ulici Sokolovská, Balabenka, pracovní vizualizace







Oblast Čuprova, Rokytka

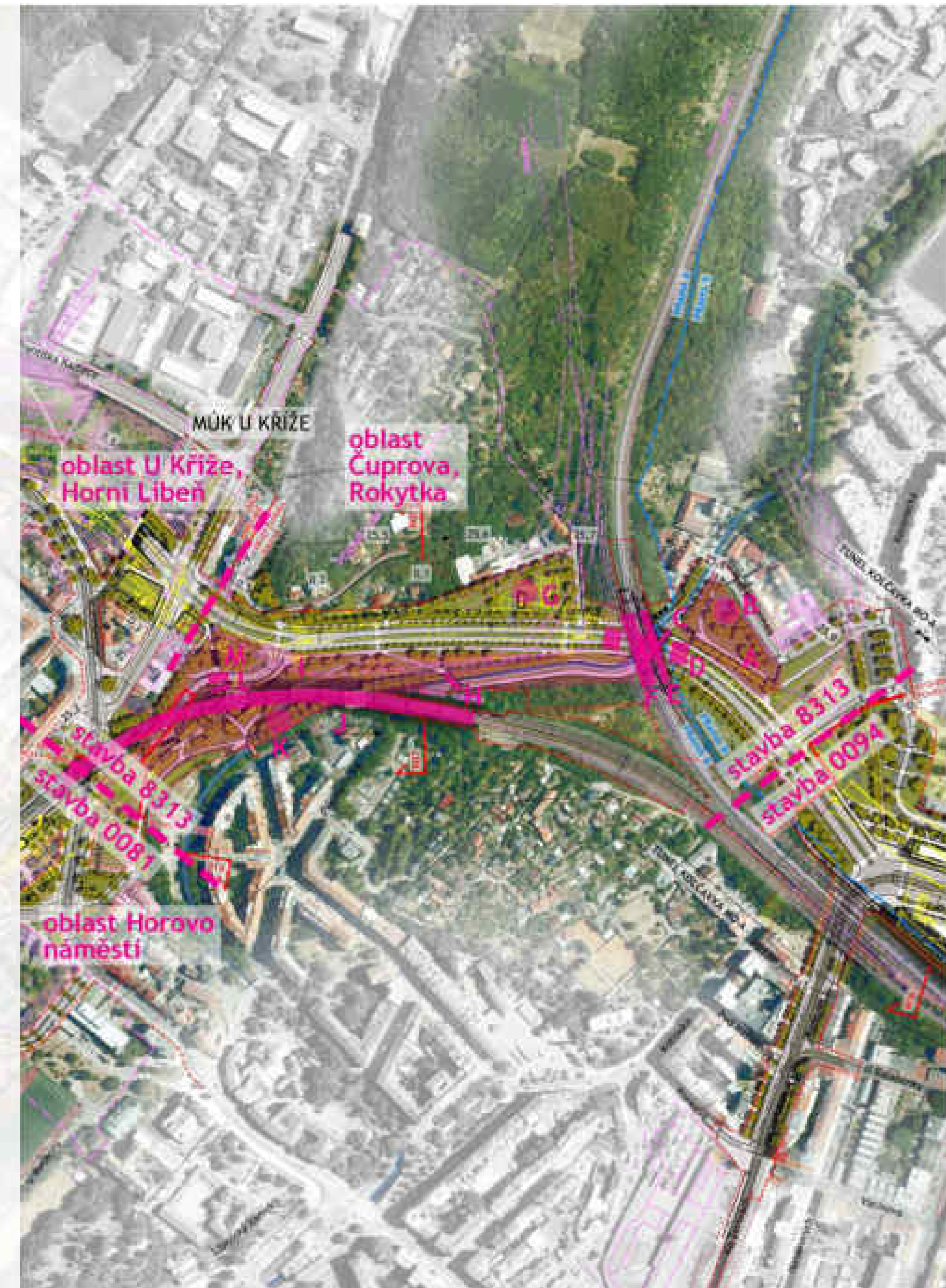
Městský okruh a podzemní rampy propojení s tunely Libeřské spojky jsou situovány v hloubených tunelech pod povrchem. Řešení umožňuje výhledové napojení ramp budoucí Vysočanské radiály. Na povrchu je v trase Balabenka - U Kříže situována povrchová komunikace Nová Čuprova včetně paralelních pěších a cyklistických tras.

Tunely MO spolu s povrchovými komunikacemi překonávají tok Rokytky mostním objektem. Prostor mezi Novou Čuprovou a Rokytkou je řešen jako park s pěšími a cyklistickými komunikacemi. Jejich trasy se vyrovnávají se značným výškovým rozdílem v severojižním směru. Parková úprava je řešena rovněž mezi Novou Čuprovou a ul. Nad Kolčavkou a Kovaneckou s omezeními, danými výhledovým situováním podzemních ramp Vysočanské radiály. V prostoru parku Nad Rokytkou je umístěna vjezdová rampa Čuprova - MO A, podél ní je vedena hlavní cyklotrasa na zvýšeném tělese, navazující na západě a lávku přes Zenklovu. Křížení rampy a cyklotrasy s pěšími komunikacemi je mimoúrovňové se dvěma samostatnými podchody.

Rokytka je kromě hlavního mostu - tubusy tunelů MO přemostěna ještě pěšími a cyklistickými lávkami Čuprova západ, Čuprova východ a Nad Kolčavkou. Ve svažitém terénu kolem Rokytky je podél pěších a cyklistických tras několik opěrných stěn a schodišť.

Severně od Čuprov ul. je v podzemí situován objekt TGC 4, zohledňující výhledovou polohu konstrukcí tunelů Vysočanské radiály. Povrchové objekty TGC jsou začleněny do území.

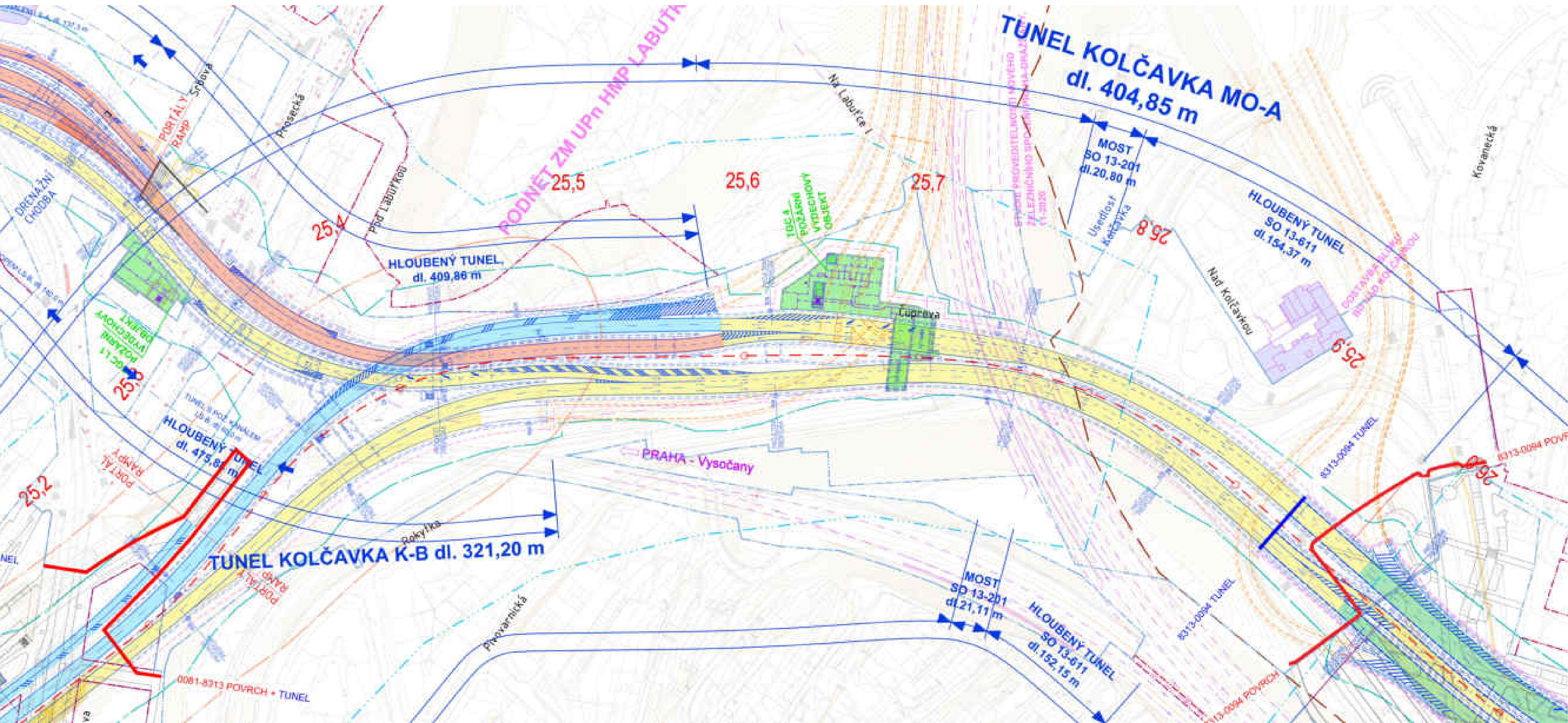
- A park u Kolčavky
- B 13-345.06 víceúčelová nádrž VUN 3
- C podchod podél Rokytky pod mostem MO
- D 13-201 most přes Rokytku
- E 13-673.31 železniční most P. Libeň - P. Vysočany nad Čuprovou
- F 13-673.21 železniční most Balabenka - P. Vysočany nad Čuprovou
- G 13-655 TGC 4 s požárním výdechem (u Rokytky)
- H 13-252 lávka přes Rokytku ul. Čuprova západ
- I park u Rokytky
- J 13-673.11 železniční estakáda Rokytka
- K 13-345.04 víceúčelová nádrž VUN 2
- L 13-253 lávka přes stezku pro chodce u rampy 1. MO
- M 13-223 podchod pro pěši pod rampou 1. MO



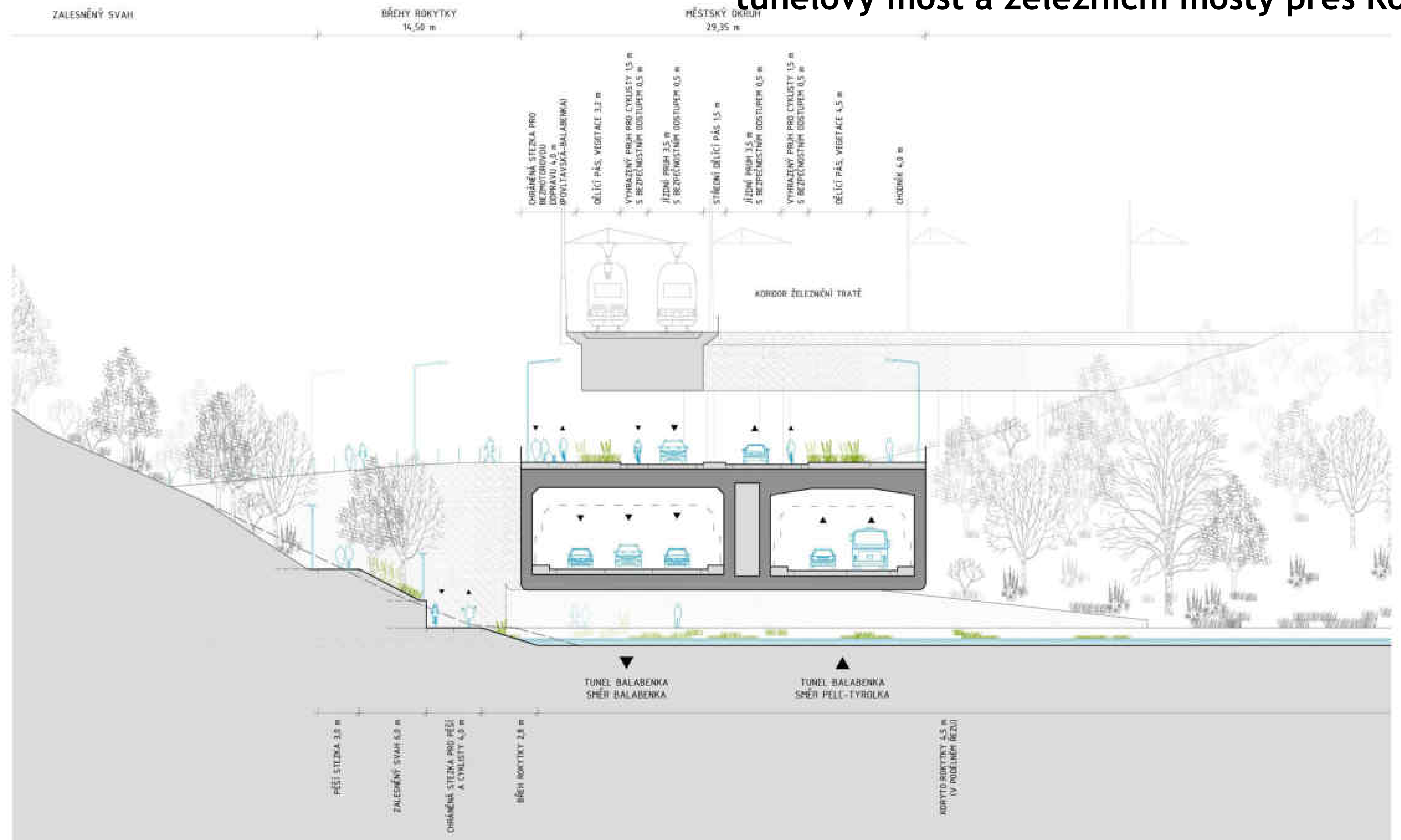




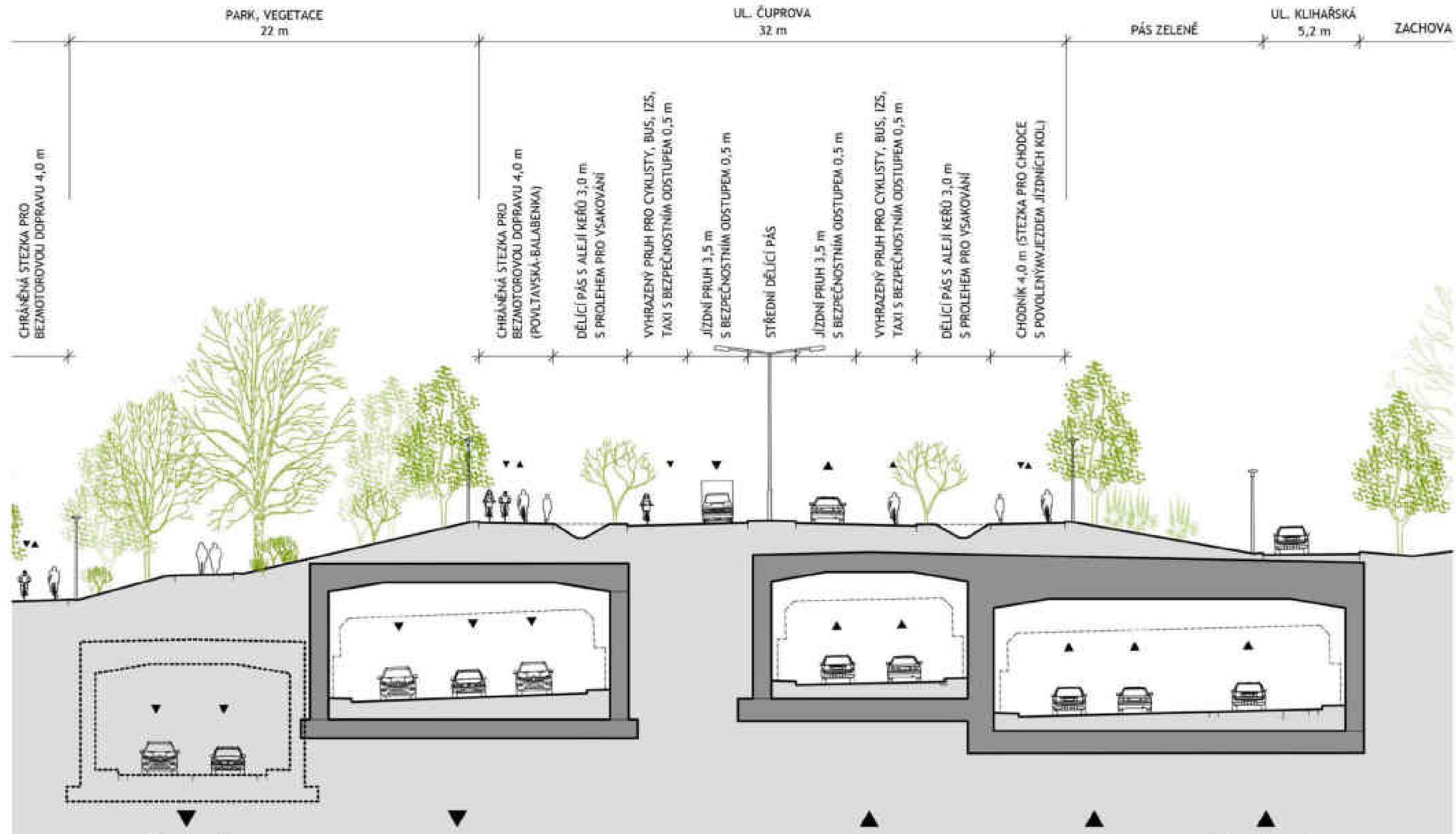
Oblast Čuprova, Rokytká



tunelový most a železniční mosty přes Rokytku



uliční profil Čuprovy



Oblast U Kříže, Horní Libeň

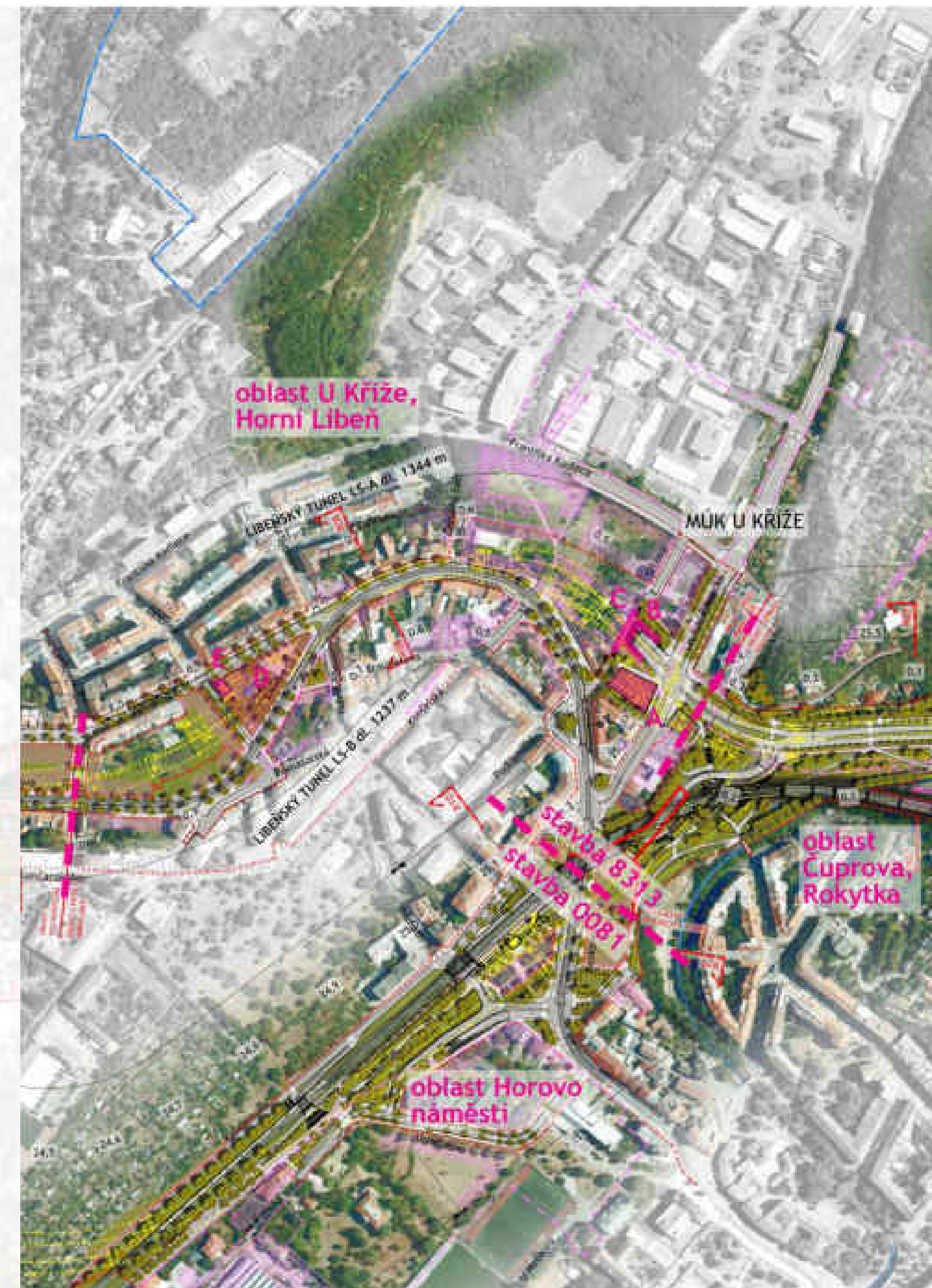
Hlavní trasa L5 je v této oblasti vedena v podzemních hloubených tunelech. Předmětem architektonického řešení je tedy především nové řešení a obnova městského veřejného parteru ulic Zenklova a Vosmikových včetně nového uspořádání veřejného prostoru parkového náměstí v oblasti mezi ul. Na Dědince - Primátorská a Ve Vrchu - Na Sypkém.

Součástí architektonického řešení tohoto prostoru je nadzemní část TGCL2. Veřejný prostor parkového náměstí je členěn na parkovou část s centrální vodí plochou a mlatovým prostorem při ul. Na Dědince pro vybavenost veřejného prostoru (např. venkovní sezení, restaurační zahrádka, uliční herní prvky, výtvarné dílo apod.). Východní část je řešena jako městská zpevněná plocha, dlážděná velkoformátovou dlažbou, se širokou škálou možného využití (shromažďovací prostor, farmářské trhy, kulturní a společenské akce, výstavy apod.). S prostorem přímo souvisí zastávka tramvaje Vosmikových. V trojúhelníku ul. Braunerova - Ve Vrchu - Zenklova je odpočinkový prostor s mlatovým povrchem a mobiliárem, podobné menší prostory jsou při ul. Primátorské. Předpokládá se uzavření prostoru od jihu a západu doplněním blokové struktury Horní Libně - jako související investice soukromých investorů.

Libeňská spojka je v MUK U Kříže napojena na povrch vjezdovou a výjezdovou rampou. Tyto rampy jsou pozičně semknuty do společného portálu v linii ul. Srbovy, peší vztahy jsou přes portál převedeny pomocí dvou schodišť. Křižovatka s ul. Proseckou je řešena jako průsečná čtyřramenná, řízená světelnou signalizací. Mezi rampami do tunelů L5 a ul. Hejtmánkovou je situováno TGC L3 v nadzemní části řešené jako polyfunkční objekt s komerční vybaveností.

Plocha severně a východně od portálu L5 jsou určeny k zastavění, tato zastavba však není součástí stavby MO a bude řešena soukromými investory (tato zastavba je v souvisejícím území již částečně připravována). Je vhodné zde počítat s umístěním kapacitních garáží, neboť řada souvisejících objektů je v tomto ohledu omezena podzemními konstrukcemi tunelů L5. Menší plochy pro dostavbu a uzavření stávajících bloků jsou také jižně od Prosecké ulice v kvadrantech křižovatky U Kříže.

- A 13-651 TGC L1 s prostory k pronájmu
- B 13-287.01 zdi ramp z/do ul. Prosecká (A + B)
- C 13-284 opěrná zeď a schodiště Srbova
- D park Vosmikových - Zenklova
- E 13-652 TGC L2 se zázemím parku Vosmikových



U Kříže - stav

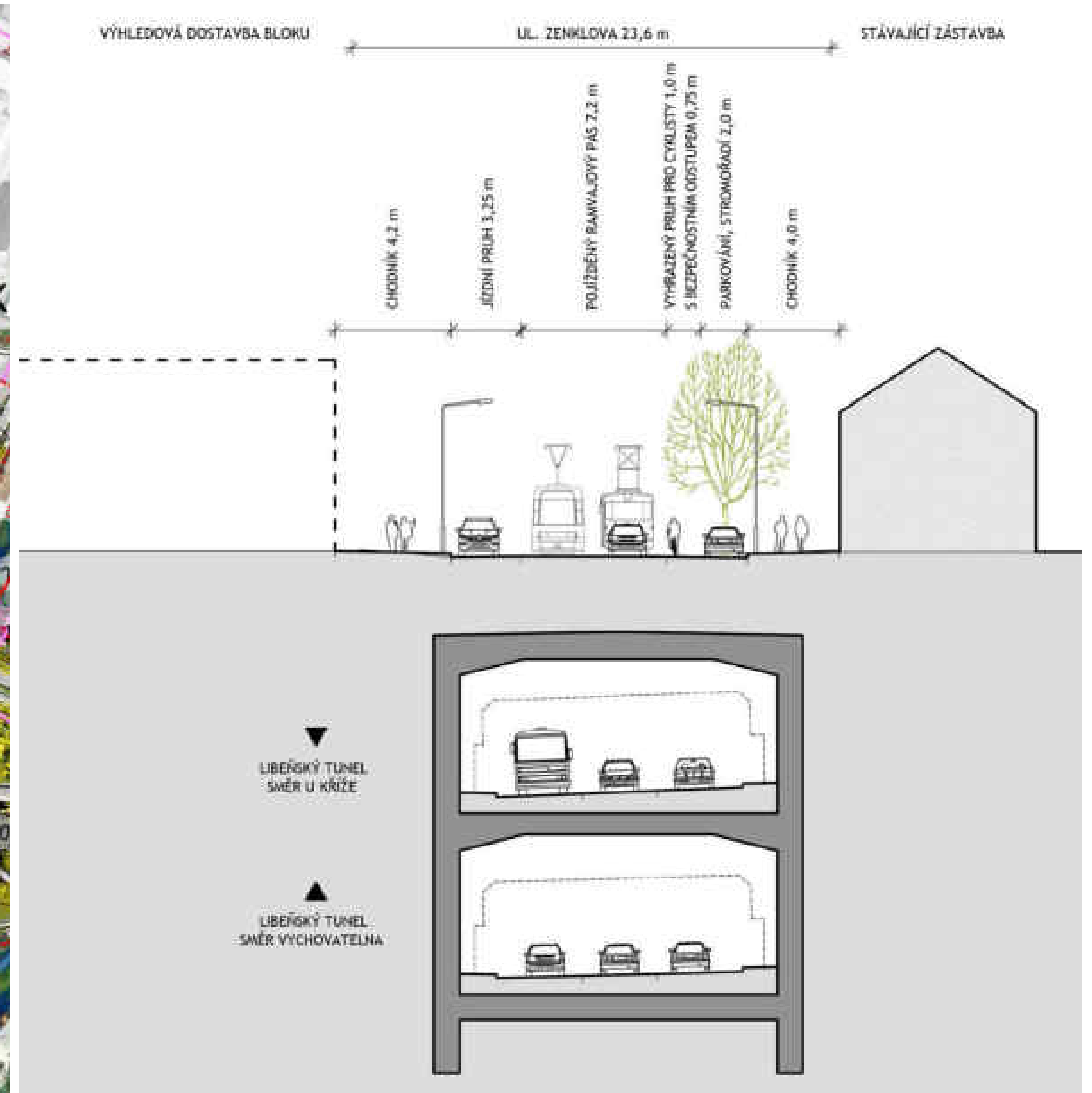




vize možné zástavby



uliční profil Zenklovy



Oblast Vychovatelna

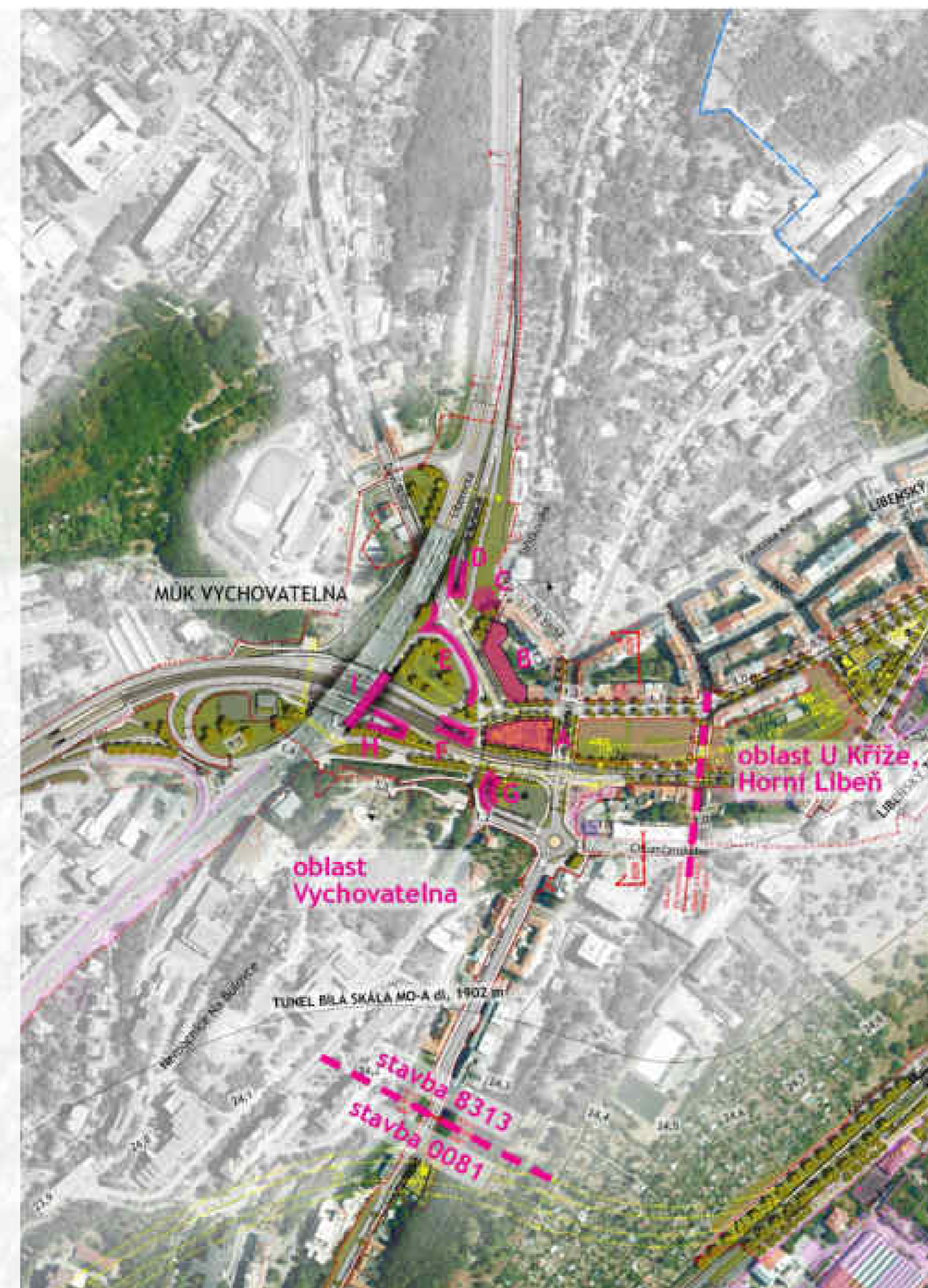
Prostory související s MÚK Vychovatelna, ve které je Libeňská spojka (LS) napojena na radiální trasu ul. V Holešovičkách - Liberecká (Prosecká radiála) a na pokračování Zenklovy ul. směrem na Kobylisy. Tunelová trasa LS. Tunelová trasa LS je zde zakončena výjezdovými a vjezdovými rampami větví LS:

Rampa 1 - vjezdová z ul. Bulovka
Rampa 2 - výjezdová ve směru Zenklova - Kobylisy
Rampa 3 - výjezdová směr Davidkova, nám. Na Stráži
Rampa 4 - výjezdová ze Zenklovy od Kobylis a od rampy 8
Rampa 6 - výjezd směr Liberecká - Prosecká radiála
Rampa 8 - vztah Prosecká radiála - Zenklova - LS B

Do křižovatky jsou nově zapojeny ul. Davidkova, Na Stráži, Střešovická, Vosmikových, Zenklova, Budínova a Bulovka.
V architektonickém řešení se zde uplatňují portály vjezdových a výjezdových ramp a jejich opěrné stěny. Součástí stavby je rovněž nový most na rampě z ul. V Holešovičkách na Zenklovu ve směru z centra, dále integrovaný polyfunkční objekt TGC L1 a samostatný objekt hromadných garáží Davidkova.

Významným výhledovým veřejným prostranstvím této oblasti bude nám. Na Stráži - tento prostor ovšem není součástí stavby MD a vznikne následně až v souvislosti se stavebním využitím souvisejícího území. Pěší a cyklistické vztahy jsou oblasti vedeny v povrchových trasách, významným bodem je zastávka tramvaje Bulovka severně od nám. Na Stráži. Součástí stavby je též úprava ul. Bulovka a úpravy Zenklovy ul. směrem na Kobylisy.

- A 13-653 TGC L3 s prostory k pronájmu
- B 13-701 parkovací dům Davidkova
- C 13-345.02 víceúčelová nádrž VUN-1
- D 13-287.02 zdi výjezdové rampy směr Liberecká (A)
- E 13-286 opěrná zeď V Holešovičkách - sjížděná rampa
- F 13-287.05 zdi výjezdové rampy do ul. Zenklova (A)
- G 13-287.09 zdi výjezdové rampy Budínova (B)
- H 13-287.07 zdi výjezdové rampy z ul. V Holešovičkách (B)
- I 13-221 most Vychovatelna přes Zenklovu - rampa B



Vychovatelna - stav



Výchovatelna - návrh





vize možné zástavby

Oblast Horovo náměstí, Košíнка, Bulovka

Městský okruh je v oblasti rozhraní Horní a Dolní Libně kolem Horova náměstí veden v tunelech. Toto řešení zde umožňuje vytvoření plnohodnotného městského prostoru na ose Zenklovy ulice a na jejím křížení s významnou rekreační a zelenou osou propojující rekreační linií podél Rokytky s Povltavskou promenádou, navazující v oblasti Košíňky. Význam tohoto propojení je podtržen řešením páteřní pěší a cyklistické trasy mimoúrovňňové přes Zenklovu a Primátorskou ul. s vazbou na budoucí železniční zastávku na holešovické trati. V souvislosti s touto zastávkou zde vzniká významné uzlové místo a městský prostor s přestupem TRAM - ČD s vazbami na urbanizaci území i na rekreační trasu.

Vize urbanistického rozvoje oblasti předpokládá uzavření prostoru Horova náměstí ze severu polyfunkčním objektem s průchodem směrem k zastávce ČD (navazující na podchod pod trati) i s dostavbou proluk ve stávajících blocích v jižní a západní frontě náměstí. Ve východní části je uvažováno s možností dostavby dvou bloků, propojujících vzájemně urbanistickou strukturu Dolní a Horní Libně podél hlavní městské osy Zenklovy ulice. Přestavba a nové využití se předpokládá i v bloku mezi ul. Primátorskou a ul. U Meteoru, jejíž budoucí linie je mírně korigována ve vazbě na trasy nadřazených inženýrských sítí. Návrh respektuje záměr přestavby průmyslového brownfieldu Košíňka a koordinuje využití tohoto území se záměrem Povltavské promenády. Ve směru na park Pod Korábem je rekonstruován a rozšířen stávající podchod pod železnici.



- A 13-673.11 železniční estakáda Rokytka
- B 81-668.11 - 81.675.11 železniční zastávka U Kříže
- C 81-673.11 železniční most přes Primátorskou
- D 81-287.01 zdi vjezdové rampy z ul. Čuprova
- E 81-251 lávka na cyklotrase Povltavská přes Zenklovu
- F 81-252 lávka na cyklotrase Povltavská přes Primátorskou
- G 81-653 TGC 3 a požární výdechový objekt
- H veřejné prostranství Horovo náměstí
- I 81-287.02 zdi výjezdové rampy směr Zenklova
- J veřejné prostranství u Košíňky
- K 81-282.02-03, 81-673.12 železniční podchod Na Košince
- L 81-652 TGC 2 (v ulici Bulovka)



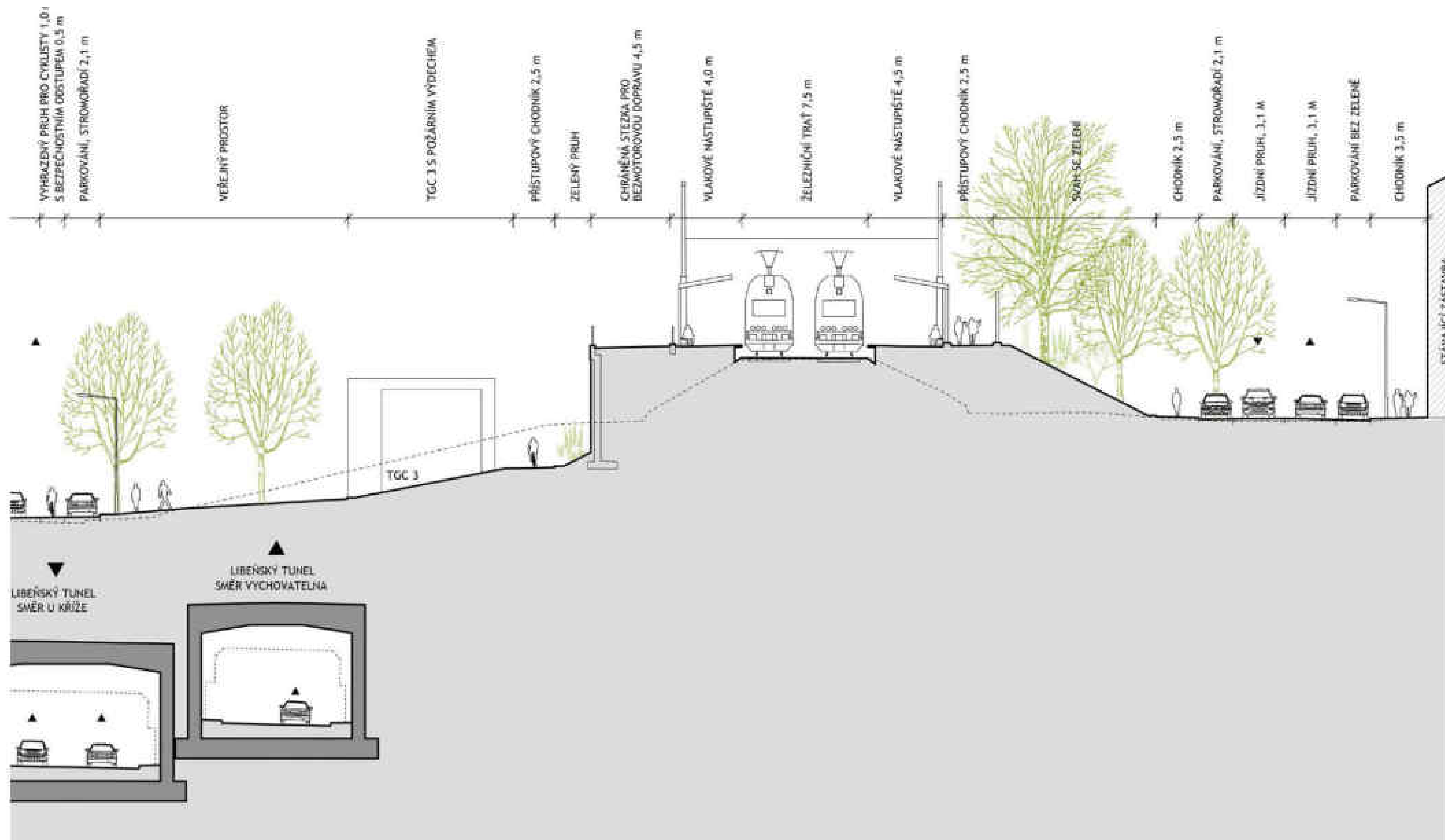
Horovo náměstí - návrh



vize možné zástavby



uliční profil



Oblast Pelc-Tyrolka

Městský okruh zde navazuje na již realizovaný úsek MO a tunelový komplex Blanka. Již od MÚK Pelc Tyrolka s ul. V Holešovičkách a mostem Barikádníků je Městský okruh řešen v tunelu - podél východní části areálu VŠ kampusu v zakrytém úseku a pod masivem Bílé skály v ražených tunelech. Uvolňuje se tím pobřežní komunikační linie ul. Povltavské směrem k Horovu náměstí a tento prostor může být využit jako celoměstsky významná pěší, cyklistická a rekreační trasa - tzv. Povltavská promenáda. To je jedním z nejvýznamnějších počínů současného řešení oproti původním koncepcím, kde byl tento cenný prostor využit pro komunikace MO. Významným prvkem řešení je propojení pěších a cyklistických vztahů napříč trasou Městského okruhu v linii most Barikádníků - VŠ areál Pelc Tyrolka. Východní chodník mostu navazuje na pěší propojení nad portálem tunelu Bílá skála, na západní chodník navazuje nová pěší a cyklistická lávka s kontaktem s pobřežní promenádou podél Vltavy, propojující území jižně a severně od povrchové trasy MO.

Návrh plně respektuje koncepční záměry rozvoje vysokoškolského areálu Pelc Tyrolka a ponechává záměrně související plochy ne řešení navazující na budoucí dostavbu a propojení jednotlivých částí tohoto areálu. V oblasti zakrytého úseku MO vytváří návrh podmínky pro situování volnočasové a rekreační vybavenosti - a to jak v souvislosti s rekreační trasou Povltavské promenády, tak jako atraktivitu související s areálem VŠ koleji Pelc Tyrolka (např. parkurové nebo workoutové hřiště, bikepark, ale i pobytové louky a oddechové prostory, zeď tunelového tubusu směrem k S areálu může být využita jako horolezecká stěna, jižní svah násypu jako místo pro posezení s výhledem na Vltavu apod.).

- A 81-651 TGC 1 a požární výdechový objekt
- B park na tunelu MO a část Povltavské promenády
- C 81-604 stěna tunelu MO směrem k areálu UK
- D 81-841.01 vyhlídka Pelc-Tyrolka východ
- E 81-288.03 zeď vjezdové rampy a 81-288.02 portál tunelu
- F 81-288.01 zdí za portálem Pelc-Tyrolka - výjezd
- G veřejné prostranství v areálu UK
- H 81-253 lávka Barikádníků přes Povltavskou
- I veřejné prostranství u mostu Barikádníků
- 1 související - studie dostavby areálu UK

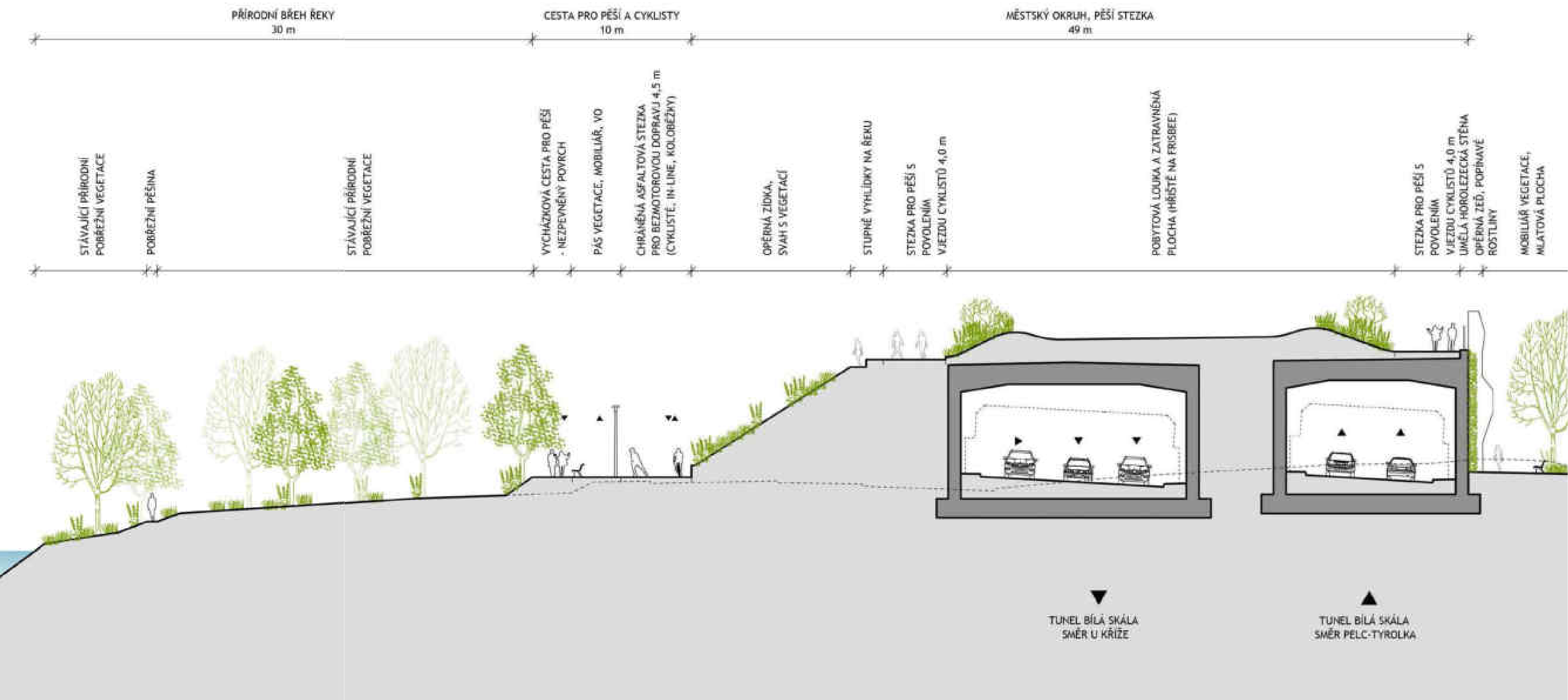


Pelc - Tyrolka - stav





schematický řez



děkujeme za pozornost

