

### **Identifikace stavby**

Název stavby: Prodloužení tramvajové trati Bystrc – Kamechy

Stupeň dokumentace: Dokumentace pro územní rozhodnutí

Typ dokumentace: Celkové architektonické řešení stavby

Zpracovatel: ARCHIKA - architektonická projekční kancelář s.r.o.  
IČ: 293 18 581  
DIČ: CZ 29318581

Ing. arch. Jindřich Kaněk  
Ing. arch. Vojtěch Koudelka  
Ing. arch. Dagmar Blahová  
Bc. Petr Otépka

### **Úvod**

Zásady architektonického řešení jsou pro stavbu „Prodloužení tramvajové trati Bystrc – Kamechy“ navrženy na úrovni dokumentace pro územní rozhodnutí. Architektonické zásady řešení stavby jsou zpracovány pro navrhovaný úsek tramvajové trati 0,00km až 1,60km, z čehož úsek 0,86 až 1,18km je tvořen tramvajovým tunelem.

V rámci architektonických zásad jsou pro řešenou stavbu stanoveny základní principy řešení jak vlastního tramvajového tělesa, a s ním souvisejících stavebních konstrukcí a úprav, tak i bezprostředně navazujícího okolí v tzv. kontaktní zóně.

Trasa prodloužené tramvajové trati je vedena od stávající konečné tramvaje Ečerova volně terénem, souběžně s ulicí Vejrostovou, až po připojení ulice Teyschlovy na ul. Vejrostovou, kde přechází do tramvajového tunelu. Tramvajový tunel podchází část obytného souboru Kamechy a vychází na západní straně do otevřeného terénu ve stávajícím výrazném „zeleném“ zářezu. Odtud se tramvajové těleso stáčí jižním směrem do nově navržené tramvajové smyčky – konečné Kamechy.

Architektonické zásady spolu s dopravně inženýrským řešením stanovují základní principy stavby, které by se měly stát, po následném projednání a odsouhlasení této dokumentace, závaznými pro následný projektový stupeň, tj. dokumentaci pro stavební povolení.

*V průběhu zpracovávání této dokumentace byly pro řešenou stavbu stanoveny následující základní principy:*

- podřízení a posílení stávajících příčných vazeb pro automobilovou a pěší dopravu (obytná zóna – ulice Vejrostova, mezi obytnými celky obytné zóny Kamechy)
- tramvajové těleso by mělo být lemováno doprovodnou zelení ve formě souvislého pásu izolační zeleně nebo alejové zeleně (jednoznačné vymezení stávající obytné zóny, odclonění obslužné dopravy na ul. Vejrostové)
- celková revitalizace a přestavba stávající obslužné komunikace se živelným parkováním na obvodu stávající obytné zástavby (její jasné trasování včetně posílení kapacity parkovacích ploch s charakterem komunikace v obytné zástavbě)
- tam, kde to bude možné, navrhnout další parkovací plochy pro osobní vozidla
- prostory tramvajových zastávek navrhnou tak, aby z urbanistického a provozního hlediska byly co nejjednodušší, přehledné a měly charakter kvalitního veřejného prostoru (součást parkových úprav nebo forma „dopravního náměstí“)

- opěrné stěny stavby v optickém kontaktu s cestujícími, pěšími a s obyvateli řešit tak, aby měly kvalitní povrchovou úpravu (kamenný obklad, strukturovaný beton, výtvarné plochy), nebo s možností doplnění popínavou zelení
- nebezpečné prostory (předportálí, portály tunelů, tramvajové zářezy) zabezpečit tak, aby byl znemožněn přístup nepovolaným osobám (oplocení, zelené bariéry, gabionové zídky atd.)
- zachovat plochy se soudobě určenými územními rezervami
- vytvořit kvalitní předportálí a nadportálí tramvajového tunelu vzhledem k bezprostřední návaznosti na tramvajové zastávky a navazující parkově upravené plochy
- v úseku 1,1 až 1,4km vytvořit předpoklady pro následnou realizaci parkových plochy („městského“ parku) jako náhrady za stávající vzrostlou náletovou zeleň
- tramvajové zastávky situované před „Žebětínským“ tramvajovým tunelovým portálem v hlubokém zářezu se pokusit pro pěší bezbariérově propojit s prostorem nadportálí a prostorem ulice Říčanské
- nadportálí nad „Žebětínským“ tunelovým portálem a ulicí Říčanskou řešit ve formě městského parku
- ulici Říčanskou v této části stavby architektonicky rehabilitovat a provozně a vizuálně propojit s navrhovaným městským parkem v nadportálí tunelu
- u stávajících ploch nad tunelem stanovit jejich předpokládané funkční využívání se orientačním stanovením jejich hranic včetně stanovení základních provozních vazeb v území ve vazbě na poklesové a ochranné zóny tunelu

#### **Základní řešení jednotlivých částí stavby – stručný popis**

##### **Prostor stávající konečné „Ečerova“**

Stávající prostor tramvajové smyčky má zachované základní pěší trasy a po svém obvodu je vymezen gabionovými koši se zelení - forma živých plotů vymezující pohyb pěších a cestujících MHD. Prostor mezi zastávkami by měl být převážně zpevněného povrchu s „ostrovy“ případné zeleně. Tato úprava by měla mít charakter veřejného kvalitního prostoru ve formě „náměstí“ (různé druhy zpevnění, lokální místa se zelení, mobiliář, kvalitní osvětlení atd.). Prostor vlastní smyčky za stávajícím ponechávaným objektem je vyčleněn provozu DPMB bez přístupu veřejnosti.

Prostor mezi tramvajovou smyčkou „Ečerova“ a nově navrženou připojovací komunikací na ulici Vejrostovu je vyčleněn pro nové parkovací plochy doplněné na obvodu chodníkem se stromořadím. Stromořadí je navrženo také podél prodlouženého tramvajového tělesa až k nově navržené připojovací komunikaci vedené nad tramvajovou tratí na mostě se samostatnou lávkou pro pěší. Stromořadí v této části stavby je navrženo záměrně, aby se zdůraznil prostor obytné zóny. Detailnější rozvržení zeleně bude stanoveno přílohou vegetačních úprav.

##### **Tramvaj vedená v zářezu km 0,2 – 0,65**

V uvedeném úseku je tramvajové těleso vzhledem k převýšenému terénu vedeno v zářezu. Zářez se od svého počátku postupně zvyšuje až na výšku cca 8m pod stávající terén. Z prostorových a technických důvodů proto musí být svahy zářezu staticky zajištěny a opatřeny ukloněnými kamennými gabiony. Po cca 25m v gabionových stěnách budou nutné niky pro trakční vedení a bylo by velice vhodné, aby tyto niky byly vystřídány v krocích po 25m pro výsadbu popínavé zeleně. Tímto by bylo dosaženo určitého „změkčení“ vnímaného hlubokého zářezu jak pro řidiče tramvaje, tak hlavně pro cestující včetně vzdáleného optického vnímání z vyšších podlaží bytových domů. Architektonické zásady rovněž doporučují, aby byl tramvajový zářez od ulice Vejrostovy oddělen průběžným pásem izolační zeleně. Tímto rozdělením dopravních těles (sběrná komunikace, tramvajové těleso, obslužná komunikace) bude řešený prostor z hlediska vnímání rozčleněn drobnějším, přijatelným měřítkem a nebude vnímán jako dopravní koridor a zároveň bude dosaženo jednoznačného vymezení obytné zóny. Vlastní zářez je z bezpečnostních hledisek nutno oplotit. Toto oplocení by mělo navazovat na korunu betonové

opěrné stěny s přísazenými gabionovými koši. Oplocení může být následně částečně skryto výsadbou popínavé a keřové zeleně.

#### Řešení obslužné komunikace souběžné s tramvajovým tělesem km 0,32 – ul. Teyschlova

Nově navržená obslužná komunikace je navržena jako jednosměrná propojující příčné dopravní propojení obytné zóny na ulici Vejrostovu. Tato komunikace vymezuje bezprostředně navazující obytnou zónu a zahrnuje soustavu šikmých a podélných parkovacích stání. Součástí této komunikace je i navrhované stromořadí a nízká keřová zeleň lemující chodníky podtrhující charakter obytné zóny. V úseku 0,65 až 0,88km se navrhovaná obslužná komunikace odklání od prodlouženého tramvajového tělesa tak, aby byla zachována dlouhodobá územní rezerva a tato komunikace byla připojena na stávající ulici Teyschlovu nadcházející nad portálem tramvajového tunelu.

#### Tramvajové zastávky, tramvajový portál a navazující plochy km 0,65 – 0,87

Tramvajové zastávky jsou situovány v části otevřeného stávajícího terénu při příčné vazbě propojující obytnou zónu s navazujícím územím za ulicí Vejrostovou. Tramvajové zastávky navazují na autobusovou zastávku na ulici Vejrostové a jsou doplněny stromovými alejemi bez souvislé izolační zeleně. Navržené stromové aleje umožňují přehlednost a bezpečnost místa s navozením atmosféry městského obytného prostoru. Pro bezpečnost jsou zastávky ohraničeny gabionovými zídkami a pohyb pěších je usměrněn pouze na vymezený přechod. Směrem k tramvajovému tunelu se terén postupně zvyšuje a tramvajové těleso a předprostor tramvajového tunelu je tak ohraničen opěrnými stěnami s předsazenými kamennými gabionovými stěnami. Terén mezi tramvajovým tělesem (předportál tramvajového tunelu) a nově navrženou obslužnou komunikací je plynule svahován a ponechán pouze s jednoduchou parkovou úpravou. Tato část území je vyčleněna jako územní rezerva pro případný parkovací dům. Prostor předportál tramvajového tunelu a jeho nadportál musí být opět oplocen a zahrnuje jak vlastní portál tunelu, tak i průčelí technologického objektu z části vsazeného do terénu. Architektonické zásady navrhuje, aby před opěrnou stěnou u ulice Vejrostovy byly vytvořeny předpoklady pro výsadbu popínavé zeleně. Tato opěrná stěna bude poměrně mohutná jak na délku, tak i na výšku a z přilehlých chodníků u obslužné komunikace a z případných parkových ploch bude výrazně opticky vnímána.

#### Tramvajové zastávky, tramvajový portál, parkové úpravy km 1,1 – 1,4

Tramvajové zastávky v této části prodloužené tramvaje jsou situovány ve stávajícím, terénně upraveném, hlubokém zářezu a bezprostředně navazují na tramvajový tunelový portál. Z provozních důvodů jsou tramvajové zastávky pro pěší bezbariérově připojeny nejen k chodníkům u navrhovaného přemostění - lávky, ale také eskalátory a schodišti k ulici Říčanské. Eskalátory a schodiště jsou navrženy po obou stranách tramvajového portálu do parkově upraveného nadportál a odtud vzestupnými chodníky až k ulici Říčanské. Celý tento prostor, od navrženého propojujícího přemostění - lávky, až po stávající komunikaci ulice Říčanské nad tramvajovým tunelem, je nutné řešit a vnímat jako jeden prostorový a provozní celek upravený ve formě městského parku. Pro celkovou rehabilitaci ulice Říčanské v této části území je navrhovaný městský park provozně a opticky propojen s touto ulicí. Z ulice Říčanské, pro umocnění navrhovaného veřejného prostoru, je navržena v ose tramvajového tunelu vyhlídková lávka se schodišti pro snadný přístup pěších do parku navrženém na nadportál tramvajového tunelu. Tímto řešením by ulice Říčanská ve svém výrazu získala chybějící potřebnou kvalitu a význam náležející páteřní a vstupní komunikaci do obytné zóny Kamechy.

Prostor při ulici Říčanské nad vlastním tunelem a jeho ochrannými pásmy je z části vymezen pro technologický objekt tunelu, přičemž jsou zde orientačně vymezeny hranice pro případnou zástavbu a pro případné rozšíření navrhovaného městského parku.

Podél stávajících „kaskádových“ parkovišť, situovaných po obou stranách tramvajového zářezu, jsou navrženy parkové chodníky, svahy k zastávkám jsou parkově upraveny tak, aby zastávky byly dobře viditelné, přehledné a byly součástí budoucího parku opatřeného dostatečným veřejným osvětlením. Zastávky se schodišti a eskalátory bezprostředně navazují na tramvajový portál a jeho opěrné stěny. Ty jsou opět navrženy

s předsazenými nebo přímo kamennými gabionovými stěnami. Svahy po bocích portálu jsou tvořeny gabionovými stěnami a prudkými kamennými svahy bez přístupu veřejnosti. Vlastní nadportálí tramvajového tunelu je tvořeno opět kamenným svahem – násypem s drobnou suchomilnou vegetací. Celý prostor nadportálí až po výstupní hrany eskalátorů je nutné oplotit a doplnit popínavou a keřovou zelení bez možnosti přístupu veřejnosti. Tramvajové těleso za navrženým přemostěním je z bezpečnostních důvodů od parkových ploch odděleno oboustrannými zábranami z gabionových drátokošů doplněných keřovou a popínavou zelení.

#### Nová konečná tramvaje „Kamechy“ km 1,45 – 1,6

Prostor nové konečné prodloužené tramvaje je poměrně stísněný. To je dáno stávající situací – poloha stávajících komunikací, parkovacích ploch a jejich opěrných stěn, připravovaná výstavba bytových domů. Z uvedených důvodů je prostor tramvajové smyčky, konečné „Kamechy“ z velké části vymezen opěrnými stěnami s minimální možností výsadby stromové zeleně. Proto bude nutné věnovat typu a charakteru opěrných stěn zvýšenou pozornost a tam, kde to bude možné, doplnit tyto stěny popínavou zelení, případně kamenným obkladem nebo obkladem z betonových tvarovek. Případně betonové stěny členit na strukturované části a části hladké např. pro výtvarná díla. Pozornost si vyžádá středová plocha tramvajové smyčky, která bude ze svého obvodu pěšími a cestujícími vždy pohledově hodně exponovaná. Plocha může být v půdorysu tvarově členěná do křivkových ploch (různá povrchová úprava – zpevněné, nezpevněné plochy, různá plošná vegetační úprava atd.). Toto plošné tvarování musí vycházet z technických požadavků na daný prostor a musí umožňovat příjezd údržby k technickým zařízením pod a nad touto plochou.

#### **Navrhované materiálové a barevné řešení**

Podrobné stanovení konkrétních materiálů včetně barevného řešení bude stanoveno v následném projektovém stupni, tj. dokumentaci pro stavební povolení.

Rámcově lze vycházet z těchto zásad:

##### Chodníky

- zámková betonová dlažba
- u parkových cest lze uvažovat i s mlatovým povrchem
- u chodníků s vyšším spádem dlažba se zdrsňeným povrchem
- tramvajové zastávky budou mít dlažbu strukturou a barvou odlišnou od dlažeb chodníků

##### Zpevněné a částečně zpevněné plochy

- zpevněné plochy budou detailně řešeny dle daného místa (zastávky „Ečerova“ – zpevněné a nezpevněné plochy v různých tvarech s vzájemným prolínáním – betonové a kamenné dlažby, šterkové plochy, lokální zeleň)
- konečná tramvaje Kamechy – centrální prostor bude členěn v křivkách na zpevněné a nezpevněné části s nízkou zelení různého typu (barva, struktura) – musí umožňovat snadnou údržbu

##### Opěrné stěny

- kamenné gabiony dle typu kamene, v daném místě vždy stejný typ kamene, v bezprostřední blízkosti s pěšími a očním kontaktem gabiony ze skládaného kamene, v ostatních částech je přípustný gabion ze sypaného kamene
- betonové stěny pouze v omezeném rozsahu s povrchem členěným strukturou, rozsah a typ struktury bude určen v následném projektovém stupni

##### Provozně technický objekt

- viditelná část objektu opatřená omítkou, případně ETICS v barvě zemitých odstínů temně šedě písková, temně šedě okrová, temně šedě hnědá
- volná střešní konstrukce s vegetačním krytem