

# STAVEBNÍ ŘEŠENÍ

29

V projektovém úkolu trasy II.B, zpracovaném v 06/79 bylo řešení trasy ze stanice Florenc (mimo) do stanice Palmovka (včetně). Toto řešení spočívalo ve vedení trasy raženými traťovými tunely do ražené stanice Křižíkova, umístěné pod n. p. Tesla Karlín s výstupem a s nadzemním vestibulem na rohu ul. Sokolovské a Thámovy. Dále trasa pokračovala severně od ulice Sokolovské v prostoru Rohanského ostrova s výstupem do nadzemního vestibulu. Odtud trasa pokračovala hloubenými traťovými tunely do hloubené stanice Palmovka se dvěma výstupy. Stanice byla umístěna západním směrem od křižovatky ul. Rudé armády a Na žertvách. Nevýhodou tohoto řešení bylo, že výstavba stanice Křižíkova, zejména eskalátorového tunelu nepříznivě ovlivňovala provoz n. p. Tesla Karlín a demolice objektů na rohu ul. Sokolovská a Thámova znamenala zrušení n. p. Čokoládovny-Orion, což by nepříznivě ovlivnilo potravinářský průmysl a zásobování obyvatelstva, pokud by předem nebyla zajištěna náhrada. Stanice Invalidovna byla ve velmi nepříznivých geologických podmínkách, takže její založení a výstavba by byla z hlediska prováděcího velmi náročná a z hlediska investičních nákladů neekonomická. Stanice Palmovka byla rovněž zakládána v nepříznivých geologických podmínkách, avšak v relativně lepších než stanice H Invalidovna. Tyto nevýhody výše uvedené a požadavek na prodloužení trasy II.B do stanice Českomoravská byly řešeny v 1. dPÚ, zpracovaném v 11/80. Stanice Křižíkova byla posunuta do osy ul. Křižíkovy s lomeným bočním výstupem do nadzemního vestibulu v ul. Thámově. Stanice Invalidovna byla posunuta jižním směrem od ul. Sokolovské do lepších geologických podmínek. Byla navržena podél ul. Sokolovské pod

ČSÚ jako ražená, pilířová s výstupem do nadzemního vestibulu na rohu ul. Sokolovské a Molákovy. Ražené traťové tunely za stanicí Invalidovna pokračovaly až k ul. Švábky, kde přecházely do hloubených traťových tunelů až do hloubené stanice Palmovka. U ražených stanic bylo stejně jako u trasy I.B navrženo 14 prostupů mezi SST a PST a LST. V další dokumentaci 2.dPÚ, zpracované v 10/83, byla navržena technická opatření ke snížení investičních nákladů. U st. Křižíkovy byly eskalátory z nástupiště do přestupní chodby nahrazeny pevným schodištěm a podzemní prostory vestibulu byly zmenšeny a potřebné provozní prostory byly umístěny do vyklizených přízemních místností domů v ul. Thámova. Těžní šachta pro st. Křižíkova byla přemístěna do dvorního traktu při ul. Thámově mezi ul. Křižíkovou a Pernerovou. Tímto přesunem těžní šachty se zmenšil rozsah přístupových štol a zkrátila se vzdálenost vodorovného přemístění rubaniny. Pro plynulé pokračování ražení traťových tunelů od st. Florenc do st. Křižíkova je navrženo využití těžní šachty Florenc ze stavby IB.

U stanice Invalidovna byl redukován rozsah technologického tunelu. Hloubená stanice Palmovka byla dále sledována v poloze západně od křižovatky ul. Rudé armády a Na žertvách s dvěma vestibuly. Západní vestibul nadzemní s vazbou na AN ČSAD a na výhledové obchodní administrativní a bytové centrum. Východní vestibul je podzemní s vazbou na podchod pod celou křižovatkou ul. Rudé armády a Na žertvách. V této dokumentaci byly na požadavek SE zpracovány srovnávací varianty stanice, umístěné v ul. Na žertvách východně od křižovatky ul. Rudé armády a Na žertvách. U ražených stanic byly redukovány počty

prostupů mezi SST a PST a LST ze 14 na 10 prostupů. U st. Českomoravská byl rovněž zmenšen rozsah technologického tunelu.

Na základě připomínek SE, uvedených v „Protokolu SE k PÚ II.B“ byla zpracována dokumentace „Zpracování připomínek SE k PÚ II.B“ v termínu 10/84 a doplněné v 03/85. Tato dokumentace byla ve své podstatě podkladem pro zpracování ÚP. V této dokumentaci byl na základě požadavku SE zredukován počet prostupů z 10 na 7 se světlostí 3,75 m. Stanice Palmovka je navržena jako hloubená v ul. Na žertvách s dvěma vestibuly. Západní vestibul má vazbu na podchod pod křižovatkou ul. Rudé armády a Na žertvách. Východní vestibul má vazbu na podchod pod ul. Na žertvách s vazbou na AN MHD a tramvaj v ul. Na žertvách

Největší změny nastaly u stanice Palmovka. Západní podchod je zmenšen, jsou vypuštěny hloubené tunely pod tímto podchodem s tím, že čelo stavební jámy se posouvá východně od křižovatky Rudá armáda – Libeňský most. Obratová kolej za stanicí je zrušena, dochází ke zkrácení stanice při současném posunu středu stanice východním směrem. Dále dochází ke změně návrhu dopravního řešení v okolí stanice. Na třídě Rudé armády je pěší zóna s tramvajovou dopravou a dochází k podstatnému zvětšení plochy pro společné autobusové nádraží MHD a ČSAD, které se lokalitou přesunulo z původně uvažovaného prostoru jižně od východního předmostí Libeňského mostu.

Navržené stavební řešení zajišťuje optimální technickou a ekonomickou úroveň stavby. Při vyhodnocení vrcholových technických a ekonomických ukazatelů stavby II.B je možno konstatovat, že výsledky jsou srovnatelné s již provozovanou trasou II.A a vykazují nižší hodnoty vůči realizované stavbě metra IB.