



▲ Stanice metra Střížkov na proseckém sídlišti vytváří snadno zapamatovatelný orientační bod

Stanice metra jako společenský prostor

Sít pražského metra se stále rozrůstá. Nedávno dokončený úsek označovaný jako IV.C2 zlepšuje dopravní obsluhu v severním sektoru Prahy, protože prodloužil trasu C ze stávající konečné stanice Ládví přes stanice Střížkov a Prosek do konečné stanice Letňany. Trasa IV.C2 Ládví–Letňany postoupila do druhého kola soutěže Stavba roku 2008.

Ze tří uvedených stanic je Střížkov specifická tím, že do lokality přináší motiv povrchové stanice, přestože navazující tratové úseky jsou podzemní. Nástupiště této stanice je proto logicky rovněž zahlobeno níže oproti okolnímu terénu. Díky skutečnosti, že se trasa C v tomto místě nejvíce přibližuje k povrchu, byla architektonická a urbanistická koncepce

stanice založena na principu co největšího možného otevření staničního prostoru do okolí.

Architektonické řešení

Na volném prostranství v areálu sídliště Prosek vznikl halový objekt, který je částečně hloubený a čas-

tečně vystupuje nad povrch. Díky takto koncipované stanici vznikl prostor, který přináší do metra denní světlo a naopak večer a v noci září do svého okolí. Stanice není rozdělena tradičním způsobem na nástupiště a vestibul, její vertikální komunikace nejsou sevřeny do chodeb. Naopak nástupiště, schodiště, eskalátory, prosklené výtahy a vstupní část jsou soustředěny do jedné haly, založené na principu městského společenského prostoru, ve kterém se neodehrává jen samotná dopravní funkce nástupu a výstupu cestujících. Tento prostor poskytuje šanci na posezení ve vinárně, snack-baru a cukrárně. Halový prostor stanice je z jedné strany otevřen skrz prosklenou stěnu do navazujícího atria, které nabízí cestujícím kromě komfortního pěšího přístupu

na nástupiště rovněž klidné posezení a zeleň zde prostupuje z exteriéru atria až přímo do interiéru stanice. Takto koncipovaná hala je zastřešena prosklenou ocelovou konstrukcí, jež vytváří vizuální kontakt interiéru stanice s okolím díky prosklení bočních stěn i podstatné části střešního pláště. Interiér stanice není od vnějšího prostředí tepelně oddělen, to znamená, že vzniká prostor, ve kterém proudí vzduch, podobně jako například u nádražních hal zastřešujících kolejíšť. Nosná ocelová konstrukce je založena na dvou podélně se křížujících nosných obloucích, ze kterých je zavěšen střední páteřní nosný prvek a horizontální oblouky střechy vymezující půdorysně



obvod halového prostoru stanice. Do prostoru nástupiště proto nezasahuje jediný sloup střešní konstrukce. Motiv podélných oblouků vystupujících nad okolní terén nabízí zapamatovatelný orientační bod, má však zároveň evokovat představu prostoru vystupujícího z podzemí nad terén, což může být chápáno jako prostorové vyjádření symboliky metra.

Komunikační trasy stanice

Po vystoupení ze soupravy metra na jednom ze dvou bočních nástupišť má cestující možnost vystoupat o jednu úroveň výše po pevném schodišti na střední příčnou lávku, která překlenuje kolejiště a navazuje na podchod pod ulicí Vysočanskou. Další možností je vyjet po eskalátoru o dvě úrovně výše na horní lávku, která navazuje na okolní terén. Tato lávka v podobě dvou můstků obkrožuje spodní lávku a příčně propojuje stanici s vnějším pro-

storem. Cestující také může využít při cestě z každého z nástupišť panoramatický prosklený výtah ve tvaru kruhového tubusu, což je v systému pražského metra zcela nový prvek. K nástupišti, odkud cestující mohou odjíždět směrem do centra Prahy, přiléhá vnější atrium, které je díky prosklené stěně vizuálně bezprostředně propojeno s interiérem stanice. Atrium nabízí možnost posezení, zeleně a také občerstvení v baru. Z atria je umožněn pomocí schodišť přímý výstup do okolního území. Atrium rovněž nabízí zcela jiný efekt – z vnějšího prostoru okolo stanice lze pozorovat přijíždějící a odjíždějící vlaky. Metro se tak stává vizuální součástí živé scény městského prostředí, přestává být sevřeno do podzemí a do tunelu.

Barevné řešení

V kontextu ostatních stanic na trase C v oblasti Severního Města nepřináší záměrně stanice Střížkov výraznou kombinaci barev, nýbrž

▼ Tubus výtahu spojuje nástupiště se všemi horizontálními trasami stanice



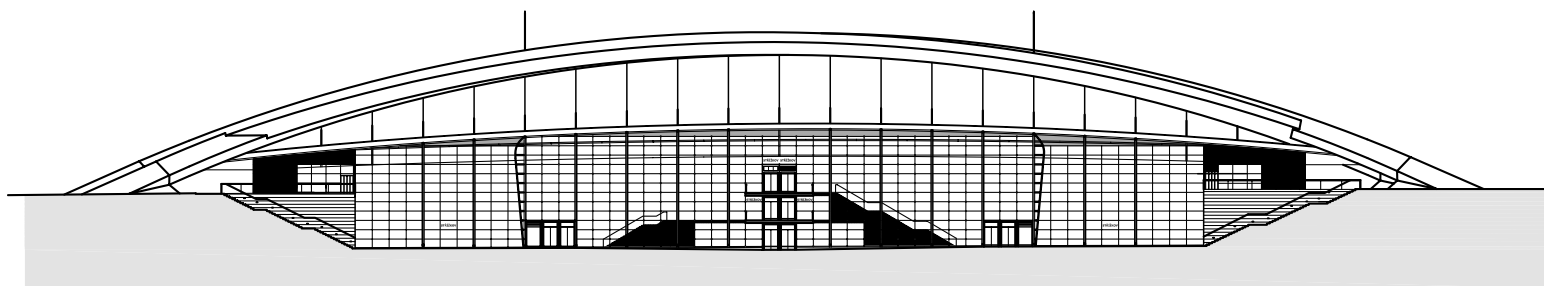
▲ Horní a spodní lávka příčně propojují stanici s vnějším prostorem



▲ Vnější atrium stanice

▼ Z atria je umožněn přímý výstup do okolního území





▲ Stanice metra Střížkov: pohled severní

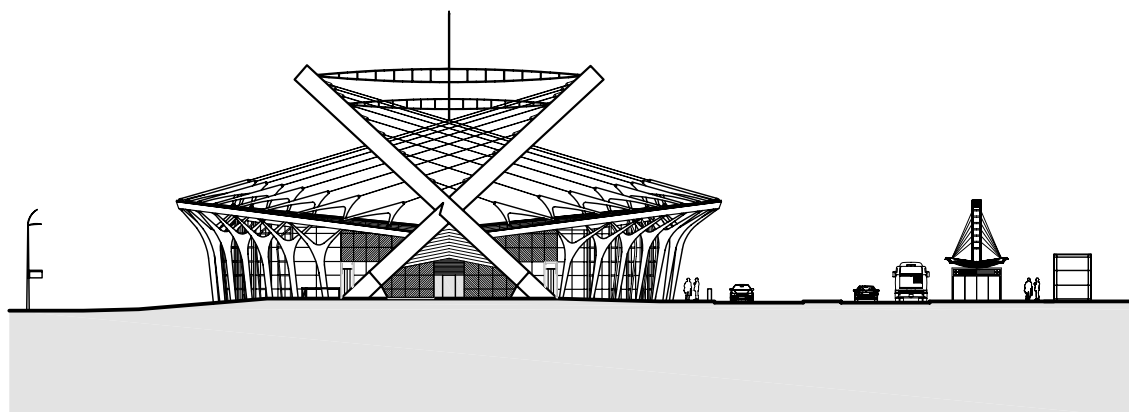
nabízí oproti okolním barevným podzemním stanicím bílo-stříbrnou konstrukci na pozadí denního světla. Ocelová konstrukce se tak stává hlavním nositelem výtvarného působení stanice. Plošné obklady stěn přestávají být dominantní, naopak lehká žebra bílé ocelové konstrukce jsou hlavním zapamatovatelným symbolem stanice. Hlavní prvky nosné ocelové konstrukce jsou bílé, čímž vytvářejí zřetelnou jednotu interiéru a exteriéru stanice. Doplňkové konstrukce, táhla a držáky bezrámového zasklení obvodového pláště, jsou v odstínech stříbrné barvy ve vzájemném kontrastu leštěných a broušených prvků z nerez oceli. Jediný barevný akcent vytváří červené rampové nosiče osvětlení nad oběma hranami nástupiště a tenká červená linka pod hlavním páteřním nosníkem ocelové konstrukce nad nástupištěm. Tyto červeně svítící prvky odkazují ke skutečnosti, že stanice Střížkov je součástí trasy C, která je symbolizovaná červenou barvou.

Zeleň v interiéru

V interiéru halového prostoru nástupiště nad stropem obou stanovišť dozorcích jsou napnuty dva jehlanovité trychtýře, které jsou tvořeny zavěšenou subtilní nerezovou mříží. Celá tato konstrukce bude postupně porůstána popínavou zelení. Zeleň v interiéru a v navazujícím atriu se tak postupně stane dalším z charakteristických symbolů této stanice.

Stanice v kontextu historie trasy C

Když v roce 1974 byl uveden do provozu první úsek pražského



▲ Stanice Střížkov: pohled západní

metra, shodou okolností právě na trase C, stala se jednoznačně nejoblíbenějším místem povrchová stanice Vyšehrad. Nabízela tehdy jako jediná denní světlo a nádherný výhled na panoráma Hradčan. Koncepte stanice Střížkov na opačném konci trasy C záměrně přináší opět motiv denního světla jako příjemný prvek přerušující dlouhou jízdu tunelem. O čtyřiařicet let později však představuje zcela jiný koncept stanice metra blízkící se svým pojetím mnohem více městské nádražní hale.

Nejzajímavějším konstrukčním prvkem stanice metra Střížkov je bezpochyby její zastřešení. Článek, detailně popisující tuto konstrukci, byl otištěn v časopise Stavebnictví 06–07/2007. ■

Základní údaje o stavbě

Místo stavby: sídliště Prosek, Praha 8

Účel stavby: stanice metra na nově budovaném úseku trasy C

Investor: Dopravní podnik hl. m. Prahy

Autor: doc. Ing. arch. Patrik Kotas

Spolupráce: Ing. arch. Marek Prchal

Projektant:

METROPROJEKT
Praha a.s.

Stavební řešení:

Ing. Jaroslav Sedmidubský, METROPROJEKT
Praha a.s.

Statické řešení železobetonových konstrukcí:

Ing. Jan Kelíšek

Statické řešení ocelových konstrukcí:

Ing. Jaroslav Vácha,
EXCON, a.s.

Konstruktivní řešení proskleného pláště:

Ing. Miroslav Špaček,

HABENA, s.r.o.

Inženýrská činnost:

Inženýring dopravních
staveb a.s.

Generální dodavatel stavby:

Sdružení metro IV.C2
(Metrostav a.s.,
Skanska CZ a.s.,
Subterra a.s.)

Stavbyvedoucí:

Ing. Pavel Bečvář,
Metrostav a.s.

Subdodavatel stavby:

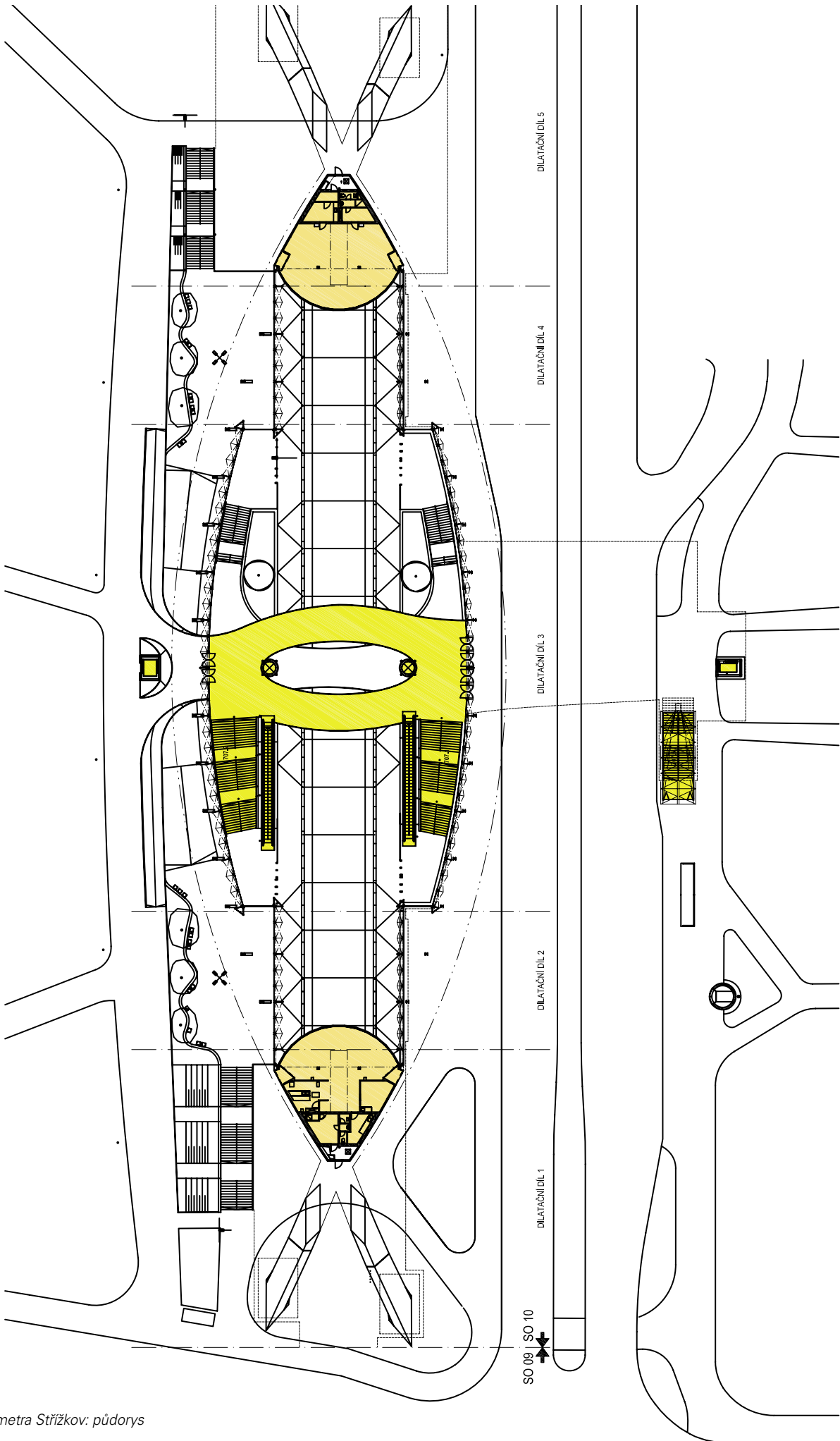
Sdružení metro IV.C2
Prosek 1 (HOCHTIEF
VSB a.s., OHL ŽS, a.s.)

Doba výstavby: 2004–2008



▲ ▼ Virtuální prohlídky interiéru stanice Střížkov na www.casopisstavebnictvi.cz





▲ Stanice metra Střížkov: půdorys