

LÁVKA PRO PĚŠÍ WALTROVKA ■ WALTROVKA FOOTBRIDGE

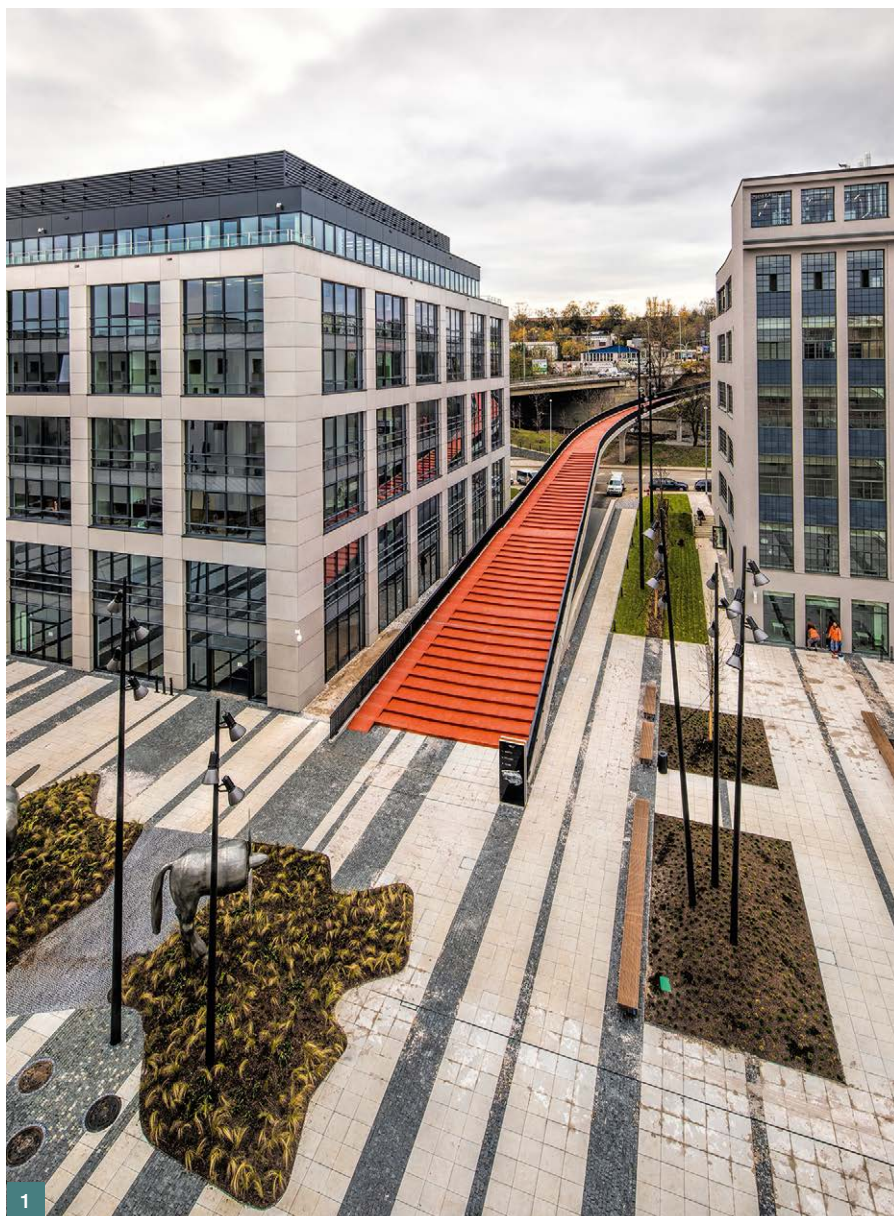
Petr Souček, Martin Blatský,
Marian Palúch

Lávka pro pěší Waltrovka zajišťuje spojení nové rezidenčně-administrativní čtvrti, která vyrůstá na brownfieldu bývalé slavné továrny Walter, se stanicí metra Jinonice. Lávka překonává železniční trať, nově prodlouženou ulici U Trezorky a zároveň se musí vypořádat s velkým výškovým rozdílem mezi konci lávky. ■ A Waltrovka footbridge has been designed and built to connect a new residential and business quarter growing on the brownfield of the former Waltrovka factory with the Jinonice metro station in Prague. The footbridge crosses the railway line and a new local road and has to deal with a major difference in terrain levels on both sides of the bridge.

Areál bývalé slavné továrny na letecké motory Walter v pražských Jinonicích se po útlumu činnosti firmy a částečné demolici budov a hal areálu stal, vzhledem ke své rozloze a poloze, jedním z nejzajímavějších pražských brownfieldů. V roce 2012 odkoupila areál společnost Penta Investments, která již v roce 2013 započala s výstavbou administrativní budovy Aviatika – první částí moderní kancelářské a rezidenční čtvrti Waltrovka. V roce 2016 byla v západní části areálu zahájena stavba administrativního komplexu Mechanica, jehož součástí je i rekonstrukce památkově chráněné budovy původní továrny. Právě tato část nově vznikající městské zástavby je situována nejbližší ke stanici metra Jinonice.

Součástí výstavby celého komplexu je i zajištění přímého pěšího spojení nové čtvrti se stanicí metra, které řeší nová lávka. Konstrukce lávky zde přemostuje železniční trať Praha-Smíchov – Hostivice, nově prodlouženou ulici U Trezorky a zároveň překonává 16metrový výškový rozdíl mezi úrovní terénu u stanice metra Jinonice a novým Walterovým náměstím mezi budovami areálu Mechanica (obr. 1).

Při návrhu lávky bylo úkolem nalézt konstrukční a dispoziční řešení, které se na omezeném prostoru vypořádá s velkým výškovým rozdílem mezi konci lávky (a tedy s jejím nadměrným sklonem) a zároveň zajistí dostatečný průjezdný profil jak na podcházející železniční trati, tak na souběžné silnici. Správa železniční dopravní cesty navíc požadovala, aby lávka svou konfigurací respektovala jak výhledové úpravy železniční trati,



včetně přesunu železniční zastávky, tak i výhledovou možnost elektrifikace trati. Dolní (severní) část lávky musí nadto respektovat a umožnit vjezd a výjezd do/z podzemních garáží areálu. Volba a návrh konstrukce lávky byly zároveň vedeny snahou o přirozené začlenění lávky do těsného sousedství památkově chráněné budovy Walter, jakož i snahou o funkční dispoziční řešení při co možná nejvyšším možném stupni bezbariérovosti nové trasy (normám vyhovující bezbariérová trasa od metra do areálu Waltrovky je zajištěna jinou trasou mimo lávku).

Ukázalo se, že při logickém co nejpřímějším půdorysném vedení lávky není ani při maximálním dovoleném podélném sklonu na lávce možné

přímo překonat velký výškový rozdíl mezi spojovanými lokalitami. Na dolní části lávky bylo proto navrženo vyrovnávací rampové neboli tzv. jezdecké schodiště, které má relativně nízké stupně, ovšem s délkou stupnice pro jeden krok navíc.

Spolu s architekty komplexu Mechanica byla nakonec z několika variant lávky vybrána štíhlá deskově-trámová železobetonová konstrukce, spočívající na štíhlých pilířích tvaru písmene Y. Na projektu lávky v této podobě se pokračovalo v roce 2015 v dalších stupních projektové dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení, v roce 2016 byla zpracována dokumentace lávky pro zadání stavby a na jaře 2017 započala její výstavba.