



METROPROJEKT INFORMUJE



**ZAHÁJENÍ VÝSTAVBY METRA D
ROZHOVOR S ADAMEM SCHEINHERREM
MODERNIZACE VOZOVNY SLOVANY
ZAHRANIČNÍ OKÉNKO**

NEPRODEJNÝ VÝTISK | 12. ROČNÍK

2
2019



Vážený přátelé společnosti METROPROJEKT, vážené kolegyně a kolegové!

Když jsem vás z tohoto místa před čtvrt rokem požádal o názory a podněty k nové tváři našeho časopisu, říkal jsem si, zdaleka se někdo ozve. Reakcí byla celá řada a já mám radost, jak pozitivně jste náš či spíše váš časopis přijali. Za všechny jeho spoluvůrce vám děkuji.

Ohlédnu-li se za druhým čtvrtletím, tak bezesporu nejvýznamnější událostí je zahájení doplňujícího geologického průzkumu pro trasu D pražského metra v prostoru stanic Pankrác a Olbrachtova. Průzkumné štoly budou raženy v místech a dílčích úsecích budoucích tunelů metra. Dá se tedy říci, že po devíti letech přípravy projektu (a desítkách let předchozích studií) byla výstavba nové trasy D zahájena!

Svým dílem ke skutečnému zahájení výstavby trasy D bezesporu přispěl i náměstek primátora Adam Scheinherr. Budou i nadále symbolizovat Prahu souvislé kolony aut a zpoždující se doprava? Nejen tuto otázku jsme panu náměstkovi položili. Představíme vám také projekt nové vozovny Slovany v Plzni, chybět nebude ani recenze další knihy.

Další číslo našeho časopisu již budeme vydávat z nového sídla, v polovině srpna nás čeká stěhování do Holešovic. Ač pro mnohé z vás je stávající místo na I. P. Pavlova spojené s nostalgickými vzpomínkami, pevně věřím, že se v novém moderním sídle Metroprojektu bude líbit jak nám, tak našim obchodním partnerům.

Přeji vám všem krásné léto

V úctě

Ing. David Krása,
generální ředitel

OBSAH

AOB informuje	2
Modernizace vozovny Slovany	3
Rozhovor s Ing. Adamem Scheinherrem, Ph.D., MSc. – náměstkem primátora hl. m. Prahy pro oblast dopravy	7
Zahájení výstavby metra D	9
Zahraniční okénko	10
Recenze: Linka č.141	10

METROPROJEKT INFORMUJE

firční časopis

redakční rada: Ing. Jiří Pokorný,
Ing. David Krása, Ing. Vladimír Seidl,
Ing. Václav Valeš, Ing. Petr Zobal,
Ing. Tomáš Novotný, Ing. arch. Jiří Škrábek,
Ing. Josef Bolom, Ph.D.

vydává METROPROJEKT Praha, a. s.,
I. P. Pavlova 2, 120 00 Praha 2,
IČO: 45271895
ev. č. MK ČR E 18232,
redakce@metroprojekt.cz



AOB INFORMUJE

Ing. Pavel Burian

HRUBÉ PRÁCE JSOU DÁVNO HOTOVÉ, USPOŘÁDÁNÍ PATER A JEDNOTLIVÉ KANCELÁŘE ZAČÍNAJÍ DOSTÁVAT ZCELA JASNÉ OBRYSY.

Elektrické rozvody, zařizovací předměty ZTI, zdvojené podlahy, vzduchotechnika i osvětlení jsou již téměř dokončené. Finální podoby už nabyla fasáda, dokončeny jsou i čisté terénní úpravy kolem budovy. Začínají práce na montáži vnitřních rolet a pak je na řadě pokládka kobereců.

Koncem června jsou naplánované kolaudace komunikací a vodohospodářských objektů a nakonec kolaudace budovy. Na přelomu června a července bude montován nábytek v kuchyňkách, kancelářích i ostatních prostorech a pak už začne stěhování, jehož termín, 9.–18. 8., všichni dobře známe. Od 19. srpna tedy budeme sídlit na rohu ulic Argentínská a Plynární.



01

01 Křižovatka Plynární–Argentínská

02

© 2019 FBS
02 Budoucí recepce



MODERNIZACE VOZOVNY SLOVANY

Ing. Jan Kočí a Ing. Jaroslav Čipera

TRAMVAJOVÁ VOZOVNA SLOVANY ZAČALA V PLZNI SLOUŽIT JIŽ V ROCE 1943, V TÉ DOBĚ BYLA POSTAVENA PRVNÍ HALA. DALŠÍ BYLY PŘISTAVOVÁNY V LETECH 1964 AŽ 1989, MIMO JINÉ BYLY PRŮBĚZNĚ DOSTAVOVÁNY I DALŠÍ BUDOVY, NAPŘÍKLAD MĚNÍRNA A VÝPRAVNA. STÁVAJÍCÍ STAV AREÁLU VOZOVNY JIŽ DLOUHODOBĚ NEVYHOVOVAL SOUČASNÝM POTŘEBÁM, PROTO SE V ROCE 2015 ROZHODLO MĚSTO PLZEŇ ZPRACOVAT NOVOU KONCEPCI ODSTAVŮ TRAMVAJÍ VE MĚSTĚ. V KVĚTNU 2016 BYLA VYHOTOVENA TECHNICKO-EKONOMICKÁ STUDIE (TES), NA JEJÍMŽ ZPRACOVÁNÍ JSME SE PODÍLELI, POD HLAVIČKOU SUDOPU BRNO JSME NAVRHLI VOZOVNU PRO CELKEM 90 TRAMVAJÍ DÉLKY 33 M. KONCEPT ŘEŠENÍ VYUŽÍVAL NĚKTERÉ STÁVAJÍCÍ BUDOVY A TAKÉ ČÁSTI STÁVAJÍCÍHO KOLEJIŠTĚ V AREÁLU A POTVRDIL PROVEDITELNOST ZADÁNÍ.

V roce 2017 byl městem Plzeň potvrzen záměr na využití lokality Slovany pro návrh nové tramvajové vozovny v jejím stávajícím areálu. Byla vypsána soutěž na zhotovitele projektové dokumentace, kterou Metroprojekt ve sdružení s firmou Mott MacDonald vyhráli. Na podzim roku 2017 se rozběhly práce na prvním stupni dokumentace, a to Konceptu technického řešení (KTR). Při návrhu jsme vycházeli z původní TES doplněné o nové požadavky zadavatele. Jako velký problém se ukázalo splnění hlukového limitu pro

provozování nové vozovny, které je posuzováno jako kterýkoliv jiný průmyslový areál umístěný ve stávající bytové zástavbě. Vozovna je v provozu téměř nepřetržitě po celý den a dotčenými orgány bylo požadováno splnění přísných nočních hlukových limitů. Původní řešení z TES bylo tedy změněno a zcela podřízeno těmto novým požadavkům. Areál vozovny je směrem do ulice Slovanská alej napojen dvěma novými vjezdy. Pro odstínění provozu vozovny od bytových domů je na místě stávajícího vjezdu postavena třípodlažní pro-

vozně-administrativní budova. Muselo dojít i k úplnému zakrytí výjezdové harfy novou halou. Tím se podařilo splnit obtížné hlukové ale i kapacitní zadání.

POPIS AREÁLU

Umístění jednotlivých objektů v areálu vozovny je patrné z obrázku 02.

Modře označené objekty budou sloužit odstavům tramvajů, půjde o průjezdné remizovací haly. První dvě haly jsou navrženy jako pětikolejné, na ně navazuje třetí, která je čtyřkolejná. Na jedné koleji je zvažováno deponování historických a pracovních tramvajů. Část těchto stání bude možné využít pro havarované vozy po nehodě. Podlaha ve všech halách je navržena v úrovni kolejí. Z důvodu omezení hluku bude výjezdová harfa remizovacích stání zakryta také halou a ta bude spolu s halami pro remizování tvořit jeden celek.

Fialově je znázorněna provozně-administrativní budova. Nový trojpodlažní objekt bude umístěn v prostoru stávajícího vjezdu a původní výpravny s měnirnou. Jedním z důvodů pro toto řešení byla nutnost hlukově odstínit areál vozovny směrem k nejbližším obytným domům. V přízemí budovy je zvažována vstupní hala s pultem recepce, gastroprovoz, prostory výpravny a šatnování řidičů, měnirna s hlavní rozvodnou, dále pak dílenská část s prostory jednotlivých středisek. Nerušící dílny elektroniky budou umístěny ve druhém patře. Zbylé prostory v druhém a třetím podlaží jsou navrženy pro kanceláře, včetně sekce generálního ředitele Plzeňských městských dopravních podniků (PMDP) a víceúčelový sál se zázemím.

Hnědě označené objekty jsou určeny pro údržbu tramvajových vozů. Půjde o haly se šesti průjezdnými kolejemi umístěnými ve čtyřech lodích. V jižní je uvažován podúrovňový soustruh. V další lodi je na dvou kolejích umístěno průjezdné pracoviště kontrolních prohlídek a mimořádných oprav se čtyřmi stanovišti. Jedno z nich je vybaveno sloupovými zvedáky a točnou pro výměnu

podvozků. Ostatní jsou opatřeny pracovními kanály a kontrolními lávkami. Dále následuje dvoupodlažní vestavek, v přízemí s dílnami a sklady a v patře se sociálními a kancelářskými místnostmi. V suterénu bude provozována výměnková stanice. V navazující hale je na dvou kolejích umístěno průjezdné pracoviště denního ošetření se šesti stanovišti. Jedno z těchto stanovišť je vybaveno pískovým hospodářstvím s centrálním silem. Ostatní jsou vybaveny pracovními kanály a lávkami. V severní části je v jednokolejné lodi situována průjezdná myčka a pracoviště měření profilů kol. Za myčím rámem je prostor pro ruční mytí. Součástí technologie myčky bude i čistírna srážkových vod svedených ze střech v areálu. Údržba a opravy tramvajů jsou pro PMDP zajišťovány externí firmou.

Zeleně vybarvené plochy bude využívat provoz vrchní stavby a horního vedení, jimž bude sloužit nový objekt umístěný v jižní části areálu. Jedná se o objekt garáží pro 16 nákladních vozidel a přílehlou dílenskou halu se sociálním a administrativním zázemím ve dvoupodlažní vestavbě. Dílny a sklady budou vybaveny strojním zařízením včetně mostového jeřábu nosnosti 3 t. V severovýchodní části areálu je nově zřízeno odpadové hospodářství v podobě krytého kontejnerového stání. Vedle je navrženo vypouštění a likvidace tekutých kalů ze samosběrných vozů.

Žlutě vyznačená plocha znázorňuje

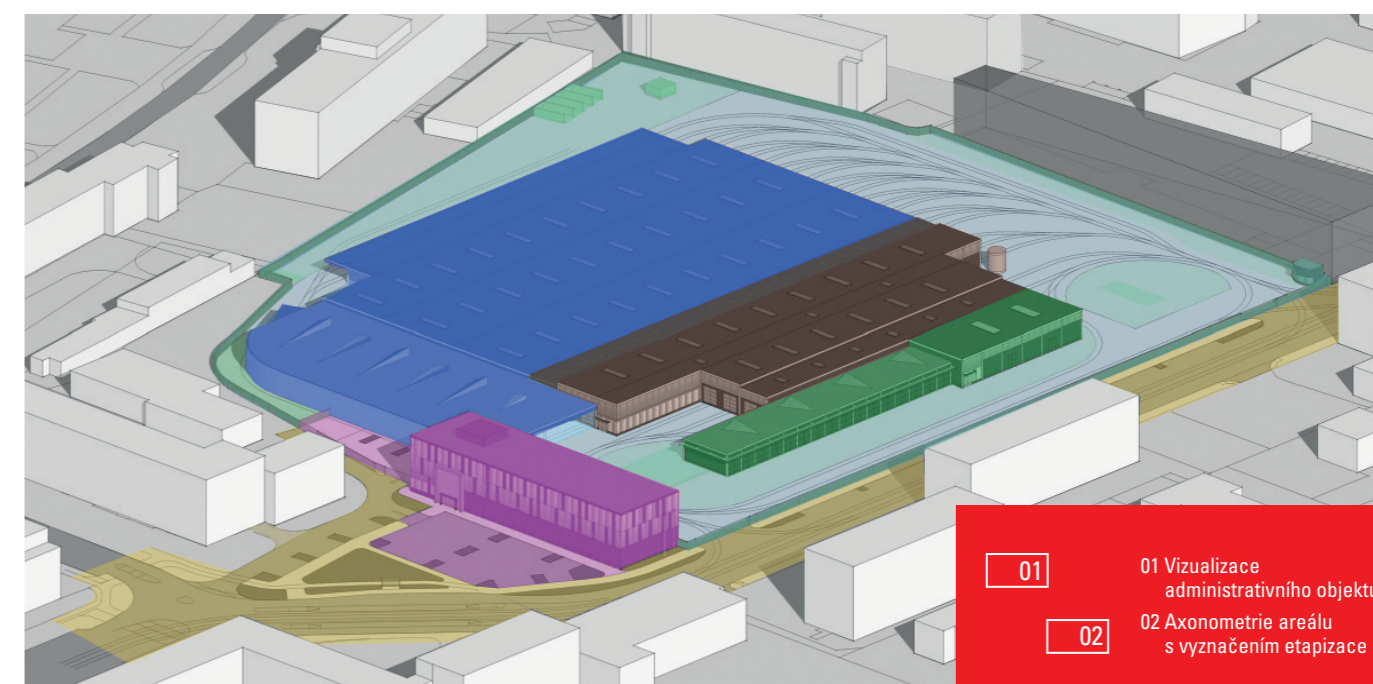
dotčenou část ulice Slovanská alej, která se musí jako vyvolaná investice také upravit. Poblíž křižovatky s Francouzskou ulicí bude vybudována nová společná zastávka pro tramvaje a autobusy. Dojde také k úpravě parteru včetně výsadby nové zeleně.

Vozovna Slovany je jedinou tramvajovou v Plzni a z toho vychází i navrhovaný postup výstavby, kdy musí být stále v provozu alespoň část areálu vypravující tramvaje včetně měnirny. Pro odstavby části vozového parku bude využíváno také stávajících obrátových kolejí a tramvajových smyček ve městě. Celá rekonstrukce je z tohoto důvodu rozdělena na pět etap.

ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

Pro návrh architektonicko-urbanistického konceptu vozovny byly hlavními určujícími faktory především provozně-technologické řešení a náročná etapizace výstavby areálu. Jedná se o novostavbu komplexu vozovny v místech stávající provozované vozovny situované fakticky v širším centru města. Areál vozovny se nachází na rozhraní obytné zástavby a bývalé průmyslové zóny, která se dnes postupně mění v moderní obytně-administrativní zónu. Vzhledem k její exponované poloze byl na celý komplex budov od začátku zpracování projektu dotčenými orgány města Plzně kladen důraz na citlivé architektonické ztvárnění.

Architektonické řešení muselo brát

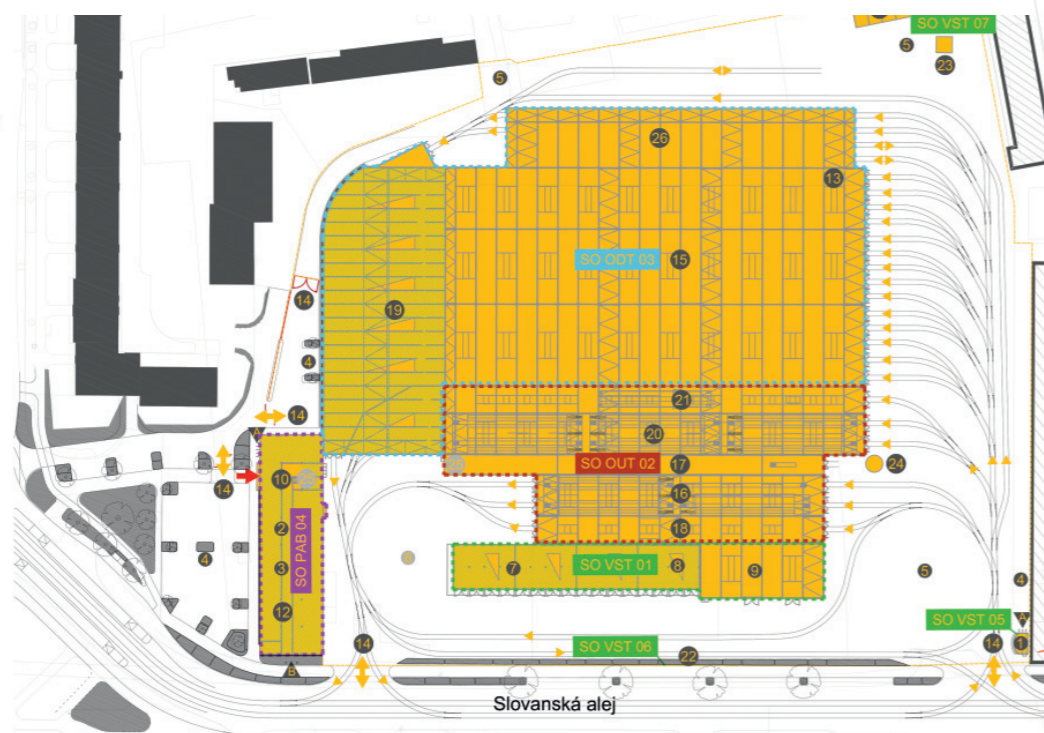




LEGENDA:

- NOVÉ OBJEKTY VOZOVNY
- STÁVAJÍCÍ OBJEKTY
- VÝHLEDOVÉ OBJEKTY
- KOMUNIKACE A MANIPULAČNÍ PLOCHY
- ZELĚŇ
- OPLOČENÍ AREÁLU
- VJEZD DO AREÁLU
- TECHNOLOGICKÝ TOK VOZIDEL
- HLAVNÍ VSTUP

- 1 VRÁTNICE
 - 2 VÝPRAVNA
 - 3 MĚNÍRNA
 - 4 PARKOVIŠTĚ ZAMĚSTNANCŮ
 - 5 SKLADOVÉ A ODSŤAVNÉ PLOCHY
 - 6 PODZEMNÍ NÁDRŽ NA DEŠTOVOU VODU
 - 7 GARÁŽE HV
 - 8 GARÁŽE VS
 - 9 SKLADOVÁ HALA VS+HV+ DÍLNA
 - 10 PROVOZNĚ ADMINISTRATIVNÍ BUDOVA
 - 11 ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ
 - 12 DÍLNA + SKLAD VS+HV
 - 13 STÁNÍ PRAC. KOLEJOVÝCH VOZIDEL
 - 14 OPLOČENÍ A VJEZDOVÉ BRÁNY
 - 15 REMIZOVACÍ HALA
 - 16 PRACOVNÍSTE KP
 - 17 VESTAVEK (dílny, sklady, sociálky)
 - 18 PODÚROVNŇOVÝ SOUSTRUH
 - 19 ZAKRYTÍ HARFY
 - 20 PRACOVNÍSTE DO
 - 21 MYTÍ A OČISTA VOZŮ
 - 22 NASTAVOVACÍ KOLEJ
 - 23 OHÝBAČKA KOLEJNIC
 - 24 SÍLO NA PÍSEK
 - 25 VÝTÁPĚNÍ (v 1. pp)
 - 26 KRYTÉ ODSŤAVY
- A STOJANY NA KOLA
B STOŽÁRY NA VLAKY



v úvahu různý charakter a účel jednotlivých objektů, které spolu přímo i nepřímo sousedí a tvoří tak srostlici celého komplexu. Převážně se jedná o halové objekty (skladů, dílen, údržby a remizování tramvají). V areálu se nacházejí také budovy drážní cesty (garáže nákladních aut, sklady a dílny). Dále bylo nutné začlenit administrativní části jednotlivých provozů. Jako samostatná úloha se projevilo řešení provozně-administrativní budovy, kde bylo nutné skloubit prostory reprezentačního charakteru (úsek GŘ DPP a víceúčelový sál), administrativní část, šatnování a výpravnu řidičů a v neposlední řadě pak technologické provozy (měnárna) a skladovou a dílenskou část.

I přes veškerou tuto různorodost se areál podařilo sjednotit tak, aby byly jednotlivé budovy v rámci areálu identifikovatelné, a přesto byly součástí jednoho harmonického celku. Toto byl i požadavek Útvaru rozvoje města Plzně a doufáme, že se tohoto podařilo docílit s výsledkem kvalitního architektonického řešení.

K ucelení kompozice areálu dopomohlo barevné sladění jednotlivých objektů, dále pak materiálové sjednocení a v neposlední řadě i tvarové řešení budov v areálu.

Barevné řešení areálu je laděno v kombinaci tří základních neutrálních barev. Stěny jsou zvažovány v provedení antracitové a metalické světle šedé barvě, prosklené části lehce tónovány do modrošedé. Jako akcent je použita barva čtvrtá, výrazná žlutá, aplikovaná na vjezdových vratech, popř. vstupních dveřích.

V rámci vozovny jsou řešeny převážně ocelové montované haly se sedlovými střechami s minimálním spádem se sloupy z válcovaných profilů a trubkovými příhradovými vazníky. Moduly hal jsou voleny dle technologických požadavků, převážně však násobky 6 metrů. Založení objektů se plánuje plošně. Obvodový plášť halových objektů se předpokládá jako sendvičový s lícovou vrstvou z plechu s jemnou vodorovnou profilací v kombinaci se systémovými prosklenými stěnami a pásovými okny (strukturální bezlišťové zasklení). A právě systém prosklení tvoří další jednotící prvek použitý v různých modifikacích

v celém areálu. Střešní pláště hal jsou zvažovány jako systémové sendvičové s PVC lícovou vrstvou. Pro prosvětlení vnitřních prostor jsou na střeše plánovány skleněné světlíky převážně ploché, na vybraných objektech stanové a v administrativních vestavcích jsou navrženy světlovody. Administrativní části jsou ozvláštňeny prosklenou systémovou fasádou s architektonicky ztvárněnými vstupními markýzami, popř. hliníkovými žaluziemi a světlými poutači. Soklová část je navržena z pohledového betonu s vloženou maticí do bednění stejně jako vnější obvodová oblá stěna zakrytí kolejové harfy.

Provozně-administrativní budova je navržena jako třípodlažní skelet s plochou střechou (částečně podsklepený) s modulem sloupů 6 x 8m. Obvodový plášť bude mít prosklenou systémovou fasádu korespondující se zbytkem areálu s architektonicky ztvárněnou vstupní částí a hliníkovými žaluziemi v přízemí, na střeše a nepravidelně i v podlažích. Na fasádě je plánováno stínění pohyblivými předokenními hliníkovými žaluziemi umístěnými v truhlících za horizontálními hliníkovými pásy oddělovacími jednotlivá podlaží. Vstupní portál je zdůrazněn hliníkovým obkladem ve žluté barvě, v jehož středu je umístěn světlý panel s logem Plzeňských městských dopravních podniků. Portál je situován na ose Slovanské aleje v místě původního vjezdu do stávající vozovny.

Areál odděluje od okolní zástavby nové oplocení, které je jeho nedílnou součástí. Jsou zvažovány dva typy, v pohledových částech přilehlých do veřejného prostranství a zbylé účelové oplocení. Oplocení do veřejných částí je navrženo z pohledového betonu s vloženou maticí do bednění v kombinaci s průhlednými poli tvořenými výplní z čirého plexiglasu s integrovanou svislou mřížkou. Oplocení zadních částí areálu bude tvořit systémové oplocení s kovovými sloupky s výplní polí ze zinkované sítě.

Areál dotvářejí i drobné objekty, jako jsou dva ocelové vlakové stožáry u hlavního vjezdu do vozovny.

Samostatnou kapitolou v rámci projektu vozovny Slovany je otázka zeleně (výsadby stromů, keřů a travnatých

ploch). Město Plzeň má přesně stanovený podíl zeleně v rámci parkovacích stání apod. V rámci projektu areálu se nám v předprostoru administrativního objektu podařilo vytvořit malý parčík, který představuje jakousi oázu zeleně mezi vozovnou a přilehlou obytnou zástavbou. Velkým problémem se však jevílo umístění zeleně uvnitř areálu. Malá stísněná parcela a množství zemních a trolejových vedení toho mnoho neumožňovalo. Hledali jsme řešení kam a jakým způsobem zeleně umístit, a právě proto vznikly na vybraných budovách zelené extenzivní střechy s rozchodníkovými koberci. Dále byly použity systémy popínavé zeleně po fasádách budov. Toto řešení bylo zvoleno i s ohledem na trend posledních suchých let. Nejen v horkých letních dnech tak budou zelené plochy vytvářet příznivější mikroklima vně, ale i uvnitř budov. Myšlenka zelených střech na halách zaujala i městotvorné orgány Plzně, které uvažují o plošném ozelenění všech střech areálu. Slovanská vozovna bude sloužit jako první vlašťovka v rámci nového trendu města a u následných projektů již bude toto řešení městem pravděpodobně vyžadováno.

AKTUÁLNÍ STAV

V současné době je schválen demoliční výměr. Dokumentace pro územní řízení čeká jen na formální dořešení nájemní smlouvy na městské pozemky. Dokumentace pro stavební povolení bude rozeslána na dotčené orgány státní správy v druhé polovině tohoto roku a následně bude vydán pokyn na vypracování dokumentace pro výběr zhotovitele. Pokud vše půjde podle představ, bude vlastní výstavba zahájena v druhé polovině roku 2020, celá vozovna by měla být dokončena v závěru roku 2022.





Ing. Adam Scheinherr, Ph.D., MSc.

náměstek primátora hl. m. Prahy
pro oblast dopravy

ROZHOVOR

Obrázek Prahy 2019 – v některých dnech jsou převažujícím dojem souvislé kolony a zpoždující se doprava, z pohledu občanů důsledek nekoordinovaných uzavírek ulic. Vyřeší situaci nový systém řízení správy komunikací? Nejedná se spíše o špatnou komunikaci zodpovědných úředníků?

Primárně jde o to, že přicházíme do stavu, kdy manko na stavu komunikací je asi 35 miliard korun. A to se bohužel neobejde bez omezení a uzavírek, když chceme konečně komunikace rekonstruovat. Všechny práce se snažíme koordinovat, jak jen nejlépe to jde, ale problém je v tom, že dnes si týmy musí k sobě sednout a ručně vše rozplánovat. A tohle není přístup pro 21. století. Západní města dnes mají online databázové systémy, které jsou propojené s geografickými informačními systémy. Ty jsou schopny stav komunikace průběžně vyhodnocovat, například kdy dojde ke konci životnosti jejího povrchu nebo sítě pod ní. Zároveň dokážou naplánovat, aby se v budoucnu v jednom čase neseběhla rekonstrukce dvou mostů, které jsou vedle sebe, a tím se úplně neucpala daná oblast.

Roli úředníků má navíc posílit nová funkce koordinátora. Nestal by pouze důraznější přístup ze strany města?

Pracovní náplň nové pozice bude především komunikační. Bude se jednat o člověka se stavařským ponětím o rekonstrukcích, který bude zároveň schopný tyto informace efektivně předávat odborné i široké veřejnosti, aby žádný Pražan nebyl překvapený, že mu u bydliště nečekaně začala oprava. Právě v oblasti předávání informací vidím velký nedostatek a máme zde co dohánět. Touto pozicí se to snažíme napravit.

Nicméně hlavní příčinou aktuální situace zůstává nedokončený jak Městský, tak i vnější Silniční okruh. Z vašich jednání na ministerstvu dopravy opakovaně zaznívá, jakou jsou prioritou i z hlediska celostátního. Rýsuje se konkrétní termín jejich dostavby? Jediným konkrétním cílem zatím zůstává „stavba 511“ tj. úsek mezi D1 a hradeckou D11, která je ve stadiu územního řízení. Není to málo?

Snažíme se vyvinout co největší tlak na Ministerstvo dopravy ČR a a Ředitelství silnic a dálnic, jejichž investicí je Pražský okruh. Chceme, aby posouvaly všechny stavby, nejen stavbu 511, ale také stavby 518, 519 a 520. Nicméně je pravdou, že v nejvyšší fázi připravenosti je úsek 511, a doufám, že jeho stavba je realizovatelná v nejbližších letech. Chci, aby územní rozhod-

nutí proběhlo během roku, následně příprava stavebního povolení a někdy okolo let 2023 a 2024 můžeme začít stavět.

Městský okruh je dostavěn a zprovozněn cca ze tří čtvrtin, zbývá jej uzavřít tzv. tunelem Vlasta. Kdy odhadujete zahájení jeho výstavby?

To je věc, která mi byla předána v nulovém stadiu rozpracovanosti. V prosinci jsme zahájili práce na přípravě pro územní rozhodnutí a předtím musela proběhnout studie, jak by měl městský okruh vypadat, aby byl funkční dopravní stavbou a zároveň zapadal do města a nerozděloval ho. Momentálně se nacházíme v počátku projektování a je složité určit datum zahájení stavby.

Trasa D pražského metra je, dá se říci, vaší nejvyšší prioritou. První úsek by měl být zprovozněn v r. 2027. Stihne se včas zahájit geologický průzkum?

Stavba metra D byla zahájena geologickým průzkumem 19. června.

Investiční náklady jsou odhadovány na více než 50 mld. Kč. Z jakých zdrojů plánujete tuto investici pokrýt? Zvažujete nějakou formu kombinace investice veřejné a soukromé?

Zvažujeme několik variant možné spolupráce, určitě nebude celé metro D platit samotná Praha. Nejpravděpodobnější se mi jeví možnost kombinace finančních zdrojů jak z městského,

tak státního rozpočtu. Zároveň se pokusíme získat co největší dotace z Evropské unie.

Povrchová kolejová doprava je po páteřní síti metra na dalším stupni hierarchie veřejné dopravy v Praze. Strategický plán rozvoje tramvajových tratí do r. 2030 počítá s výstavbou 30 nových tratí. Kterými záměry by to mělo začít?

V nejvyšším stadiu připravenosti je hned několik tramvajových tratí, jejichž výstavba je vedle metra D a okruhů jednou z mých nejvyšších priorit. Jedná se o tramvajové tratě Modřany – Libuš, Barrandov – Slivenec, Divoká Šárka – Dědina, smyčka Zahradní Město nebo smyčka Hostivař. Zároveň jsme teď schválili projektovou přípravu tratě Malovanka – Strahov, která bude mít jednoho dne společný úkol s tramvajemi do Suchdola spojit dva velké kampusy pražských univerzit se studentskými kolejemi. Zároveň připravujeme tramvajové propojení Prahy se sousedními obcemi ve Středočeském kraji, kdy začít v nejvyšším stadiu připravenosti je trať Kobylisy – Zdiby. Doufám, že k zahájení realizace dojde do čtyř let.

Součástí vítězného soutěžního návrhu na proměnu Václavského náměstí z dílny ateliéru Cigler-Marani je i návrat tramvají na náměstí. Už je jasné, kudy koleje povedou?

Koleje povedou po každé straně

Václavského náměstí, aby mezi nimi mohl vzniknout osmi- až devítimetrový pás volného veřejného prostoru, kde se budou moct lidé v klidu na chvíli posadit a zadívat se na nově opravené muzeum. Chci, aby lidé měli možnost díky tramvaji zažít Václavské náměstí trochu z jiného úhlu, než tomu bylo doposud.

Více než 50 % cest po Praze se odehraje hromadnými prostředky. To je procentní podíl, který můžou Praze jiné metropole závidět. Uvažujete v této souvislosti o nějakém plánu zklidnění dopravy?

Pro mě není důležitá pouze městská hromadná doprava, ale také jiné formy přepravy po městě, jmenovitě pěší a cyklistická doprava. Zklidnění u individuální automobilové dopravy chceme docílit především budováním a dostavbou okruhů. A naším cílem je, že uvnitř města budeme navyšovat hlavně poměr MHD, pěší a cyklistické přepravy. Dnes to je okolo 70 % a naší ambicí je 73–75 % do roku 2030.

Do povědomí Pražanů jste se zapsal odporem proti bourání a snahou o záchranu Libeňského mostu. Tuto ideu se vám nyní podařilo prosadit. Kdy s rekonstrukcí začnete?

Rekonstrukce by měla začít na konci letošního roku, popřípadě na začátku toho dalšího. Chtěli bychom začít opravami základů a pilířů mostu.

Krátký životopisný medailonek

Vystudoval strojní inženýrství a fyziku v Čechách a ve Francii. Pracoval v Ústavu jaderného výzkumu v Řeži u Prahy na projektu OSN za celosvětové snížení hrozby použití jaderných zbraní. Zpopularizoval jediný most s kubistickými prvky na světě – Libeňský most. Několik let se detailně zabývá jeho technickým stavem a dopravní analýzou celého okolí. Díky tomu se mu jako zakladateli iniciativy Libeňský most Nebourat, Nerozšiřovat povedlo představit věcné kroky k jeho rekonstrukci a záchraně tak, aby byl naplno obnoven provoz tramvají a zároveň uchovány architektonické hodnoty mostu i pro naše děti. Také bojuje proti zapomenutí historického útlaku nacistické a následně komunistické totalitní ideologie, např. připomenutím příběhu Starého židovského hřbitova v Libni.

ZAHÁJENÍ VÝSTAVBY METRA D

Ing. David Krása

STŘEDA 19. ČERVNA BYLA DŮLEŽITÝM MILNÍKEM PRO OSUD MOMENTÁLNĚ NEJVĚTŠÍHO PROJEKTU NAŠÍ SPOLEČNOSTI. DOŠLO KE SLAVNOSTNÍMU ZAHÁJENÍ PRACÍ NA DOPLŇUJÍCÍM GEOLOGICKÉM PRŮZKUMU V PROSTORU STANIC PANKRÁČ A OLBRACHTOVA

Můžete si říci – zahajuje se průzkum, proč z toho dělají takový ceremoniál? Ale on ten průzkum bude stát více než miliardu korun a podzemní díla průzkumných štol budou ražena v místech budoucích traťových a staničních tune-lů. Takže pokud někdo ze zahajujících osobností veřejně prohlásil, že se tím vlastně začíná stavba trasy D pražského metra, tak v podstatě říkal pravdu.

Co se tak rozsáhlým průzkumem sleduje?

Důvodem je především podrobnější

zjištění geologických a geotechnických poměrů v kritické oblasti křížení tras C a D, kde je trasa D v návrhu situována těsně pod stanicí trasy C.

V těchto místech jsou nepříznivé geologické podmínky a je třeba minimalizovat deformace (sedání) provozované trasy C, na které nebude při výstavbě trasy D přerušena provoz, ale pouze snížena rychlost jízdy vlaků.

Při průzkumu geologických poměrů budou z průzkumné štoly provedeny pokusné injektáže za účelem optimalizace návrhu zpevnění zemin a hornin pro ražbu pod trasou C.

Výsledky geologického průzkumu využije jak projektant pro optimalizaci návrhu ražeb a konstrukcí, tak zhotovitel stavby pro významné zvýšení bezpečnosti ražeb (bude vědět, do čeho jde), tak investor pro snížení rizik nepředvídatelných dodatečných nákladů.



01 Zahájení výstavby metra D
02 Zahájení výstavby metra D

ZAHRANIČNÍ OKÉNKO

Ing. David Krása, Ing. Jaroslav Sedmidubský

NOVÁ STANICE METRA v MINSKU – JUBILEJNAJA

V roce 2013 na pražské konferenci „Podzemní stavby“ se u našeho stánku zastavili dva cizinci a s úsměvem na tváři nám předávali své vizitky. Azbukou na nich bylo napsáno Metroprojekt a my jsme s nimi zapředli přátelský rozhovor. Slovo dalo slovo, resp. těm slovům významně napomohl pan Alexandr Ananič, Bělorus dlouho žijící v Praze, a zanedlouho byla spolupráce minského a pražského Metroprojektu na stole.

Došlo na první cestu do běloruské metropole a na setkání s Valerijem V. Čekanovem, ředitelem Metroprojektu Minsk. Pan Čekanov se projevil jako renesanční člověk, který se svým entuziasmem snaží přiblížit jejich projekty standardům a úrovni střední a západní Evropy. A tady začala naše spolupráce nabývat konkrétních rozměrů.

V letech 2014–2016 jsme zpracovali významnou část realizační projektové dokumentace stanice Jubilejnaja na nové, třetí, lince minského metra.

Jedná se o přestupní stanici, nej-

hlubší na Minském metru, se dnem stavební jámy 25m (lokálně až 30m) pod okolním terénem. Abychom naplnili přání pana Čekanova, snažili jsme se v našem návrhu uplatnit stavební postupy a technologie obvyklé na metru v Praze, jako jsou kotvené pažicové stěny, systémy vodotěsných izolací apod. Některé z těchto návrhů se dostaly až do realizace, některé se ukázaly pro místní stavební trh jako těžko proved-

ditelné a byly nahrazeny jednoduššími detaily.

Stavba již byla zahájena a my jsme se na ni byli v dubnu tohoto roku podívat. Jáma je to opravdu velká a železobetonové nosné konstrukce ji začínají ode dna postupně zaplňovat. Kolegům z Minsku přejeme zdárné dokončení prvního úseku třetí linky metra v Minsku, jejíž součástí je i tato stanice.



01 Pohled na dno stavební jámy

LINKA Č. 141 – KNIHA O ČERNÉM MOSTĚ

Vojtěch Havlovec, Pjeer van Eck, Šimon Matějka

Rozsáhlá a podrobná publikace o krátké, ale bouřlivé historii této dynamicky se rozvíjející části Prahy. Vyprávění mapuje vzpomínky a pocity tamních obyvatel, kteří stejně, jako kdysi první osadníci na Divokém západě, obsadili pustý prostor a časem zde vytvořili svébytnou komunitu.

Originální obrazový a textový materiál začíná středověkem a končí zha-

vo současností. Součástí jsou také příběhy autentických obyvatel, kdysi zatracovaného Čerňáku, kteří svou usilovnou prací a vůlí dokázali oblast povznést do dnešní podoby. Tu nejlépe charakterizuje nynější výraz okolního respektu, kdy je místo označováno jako „Sídliště legenda“.





METROPROJEKT Praha, a. s.
I. P. Pavlova 2, 120 00 Praha 2
Tel.: 296 154 105
metroprojekt@metroprojekt.cz
www.metroprojekt.cz