



ČASOPIS SPOLEČNOSTI METROPROJEKT Praha a.s.

METROPROJEKT INFORMUJE

NEPRODEJNÝ VÝTISK, 9. ROČNÍK

03/2016



TÉMA

PRODLOUŽENÍ TRAMVAJOVÉ TRATI Z OSOVÉ KE KAMPUSU MASARYKOVY UNIVERZITY V BRNĚ-BOHUNICÍCH

SERIÁL

HISTORIE MĚSTSKÉ
HROMADNÉ DOPRAVY
V PRAZE – 19. DÍL

ROZHOVOR

S RADNÍM PRO ÚZEMNÍ
ROZVOJ MČ PRAHA 6
MARTINEM POLÁCHEM

AKTUÁLNĚ

STUDIE VARIANT
VEDENÍ ŽELEZNIČNÍ TRATI
PRAHA-KLADNO



Vážené kolegyně a kolegové,
vážení přátelé společnosti
METROPROJEKT!

Po třech měsících se opět potká-
váme nad stránkami našeho čtvrt-
letníku, abychom se s vámi mohli
podělit o nová ocenění a informo-
vat vás o úkolech a výzvách, které
stojí před námi do konce roku.

K podpisu se nám podařilo
dotáhnout smlouvu o dílo, kterou
jsme s Dopravním podnikem HMP
uzavřeli. Jakmile obdržíme výzvu,
okamžitě zahájíme projektové práce
na dokumentaci pro výběr zhotov-
itele stavby nové trasy metra D.
Do třetice se podíváme na výstavbu
metra v Sofii, kde se z pera našich
projektantů rodí návrh depa Zeml-
jane. Zajímá vás, proč tak málo
architektů vstupuje do politiky?
Odpověď nejen na tuto otázku na-
leznete v rozhovoru s architektem
a současně radním pro územní roz-
voj MČ Prahy 6 Martinem Polá-
chem.

Projektování dopravních staveb
je stále pro nás stěžejním oborem.
Že se nám na tomto poli daří, svěd-
čí i získaná ocenění v rámci soutěže
Česká dopravní stavba. Jakých kon-
krétních staveb se týkají? Představí-
me uvnitř čísla. Stalo se zvykem, že
vás naše tipy v gourmet okénku in-
spirovaly k vašim pracovním i osob-
ním kulinářským zážitkům, tak pevně
doufáme, že tomu tak bude i u nové
otevřené bistrotěky na Praze 1.

S koncem léta jsme se opět roz-
loučili sportovními výkony v rámci
našich letních her, tak pevně věřím,
že všichni máme dostatek sil a ener-
gie i do závěrečného finišu.

Přeji hezké čtení!

JIŘÍ POKORNÝ

Obsah

- Seriál**
- 02** Historie MHD v Praze – 19. díl
Aktuálně
 - 03** Studie variant vedení železniční
trati Praha–Kladno
 - 04** Ohlédnutí za Českou dopravní
stavbou
Téma
 - 05** Prodloužení tramvajové trati
z Osové ke kampusu Masarykovy
univerzity v Bohunicích
- Představujeme**
- 08** Ill. metrodiametr Sofie:
rozvoj sítě metra – 3. část
Rozhovor
 - 10** s Martinem Poláchem, radním
pro oblast dopravy, strategického
rozvoje a veřejného prostoru
MČ Praha 6
Ze společnosti
 - 11** Vítání léta
 - 12** Letní sportovní hry
Gourmet okénko
 - 12** Další stopa Riccarda Luque
v Praze

Kapitolky z historie městské hromadné dopravy v Praze (19. díl):

Zahájení provozu trolejbusů

**Historie trolejbusů v moderní podobě (elektrické silniční
vozidlo na pneumatikách s tyčovými sběrači a odběrem
trakčního proudu z dvou vodičového vrchního vedení) začala
v roce 1922 v Birminghamu. Praha uvažovala o zavedení
trolejbusové dopravy zhruba od roku 1927. Hledala se
zejména vhodná trasa, ale také výrobce vozidel.**

Až v roce 1934 se začalo uvažovat
o trase, která nakonec byla tou první,
tedy Ořechovka–Hanspaulka, pro-
pojení vilových čtvrtí ve Střešovicích
a v Dejvicích. Přes 3,5 km dlouhá
trať začínala u vozovny Střešovice
a vedla ulicemi Na Ořechovce, Sta-
rodejvickou, Velvarskou (dnešní Ev-
ropskou), Na Pískách a Šáreckou
a končila poblíž kostela svatého Ma-
těje, kde tehdy vznikalo nové vilové
sídlíště Baba. Pro ověření nového
dopravního prostředku se jednalo
o vhodné území s kvalitními komu-
nikacemi v kopcovitém terénu, s od-
povídající předpokládanou dopravní
poptávkou a s možností využití zá-
kladny v tramvajové vozovně Střešo-
vice. Trať byla schválena městskou
radou 15. 3. 1935.

Linka byla označena K po autobu-
sové lince, kterou nahradila. Jezdily
na ní zpočátku tři prototypy trolejbu-
sů od tří českých firem – Škoda 1 Tr,
Tatra T 86 a Praga TOT. Trolejbusy
byly předtím již od dubna testovány
na zkušební trati v areálu ČKD ve Vy-

sočanech. Řádný provoz byl slav-
nostně zahájen 28. 8. 1936. V roce
1938 byla zřízena smyčka Bořislavka.
Důvodem bylo podstatně vyšší vyti-
žení spojů v úseku od Bořislavky přes
Hanspaulku ke Svatému Matěji, což
si vyžádalo zřízení vložených spojů.
Později, v roce 1942, pak byla lin-
ka zkrácena trvale a úsek přes Oře-
chovku k vozovně měl jen manipulač-
ní funkci.

Druhá, přepravně významnější trať
pro trolejbusovou linku byla zřízena
ze Smíchova do Jinonic. Její stavba
byla projednána v roce 1937, povo-
lení ke stavbě ale bylo vydáno až
na konci roku 1938. Do provozu byla
uvedená jako linka W na začátku oku-
pace, a proto s pravostranným provo-
zem, 1. října 1939. Trať dlouhá 3,3 km
(se stoupáním až přes 9 %) vedla
od Anděla (se smyčkou kolem bloku
a s napojením od Vltavské na bývalou
vozovnu tramvají Smíchov v Libuši-
ně ulici, dnes Na Valentince – letos
zbořena) přes Santošku (30. 9. 1939
z důvodu zavedení trolejbusu zde

byla zrušena tramvajová trať) a Malvazinky (kde byla nácestná smyčka), dále opět územím s vilovou zástavbou, ale pak až k továrně Walter v Jinončích, kde byla koncová smyčka (firma

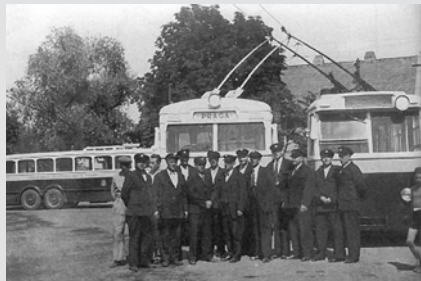
Walter Motors, a. s., byla založena Josefem Walterem roku 1911, vyráběla úspěšné automobily Walter a letecké motory – motor Walter NZ-60 značku proslavil v celém světě, po znárodně-

ni přejmenováno na Motorlet, nyní zbořeno).

Vozový park trolejbusů byl doplněn o vozy všech tří firem, které vyrobily prototypy. Jednalo se o 11 trolejbusů Praga TOT, šest trolejbusů Škoda 2 Tr a pět trolejbusů Tatra T 86. Všechny musely být přestavěny pro pravostranné řízení.

Dovětek: V padesátých letech došlo v Praze k významnému rozvoji trolejbusové dopravy. Trať dosáhly celkové délky 57 km, byla postavena speciální garáž ve Vršovicích na Bohdalci, jezdily linky s čísly 51 až 61, symbolem byl trolejbus Tatra T 400 z Tatry Smíchov (dříve Ringhoffer). Již v průběhu let šedesátých ale začalo docházet z mnoha důvodů k útlumu. Trolejbusový provoz v Praze, zahájený v roce 1936, po 36 letech skončil 15. 10. 1972. V Šárecké ulici stojí pro připomenutí trolejbusové dopravy v Praze jedna dvojice trakčních stožárů s převěsem a s náznakem trolejového vedení.

ZBYNĚK PĚNKA ■



[seriál]

◀ První personál i trolejbusy u sv. Matěje při zkušebním provozu

◀ Trolejbus Škoda 1 Tr při zahájení provozu

◀ Trolejbus Tatra T 86 v prvním dnu provozu 29. 8. 1936

◀ Trolejbus Praga TOT na lince W na Malvazinkách

Studie variant vedení železniční trati Praha–Letiště Václava Havla–Kladno

Projekt železničního spojení Praha–Letiště Václava Havla–Kladno („PLK“) je připravován více než 20 let, což je dáno komplikovaným řešením v centrální oblasti Prahy.

Jednou z kritických a investičně nejnáročnějších částí projektu je 7 km dlouhý úsek mezi navrhovanou zastávkou Praha-Výstaviště a železniční stanicí Praha-Veleslavín, zejména pak průchod sevřenou urbanistickou strukturou lokality Ořechovka. V předchozích projektech zde byla železniční trať navrhována v povrchových nebo v hloubených tunelových variantách vedených ve stopě stávající trati. Díky tomu pak projekt narážel na obtížnou projednatelnost zejména s orgány místních samospráv a s vlastníky dotčených nemovitostí.

V dubnu 2016 byla zpracována **Technicko-ekonomická studie podzemního vedení trati v úseku Praha-Dejvice–Praha-Veleslavín („TES“)**. Cílem studie bylo navrhnout pro zájmový úsek optimalizované tunelové varianty a prověřit je jak z technického, tak

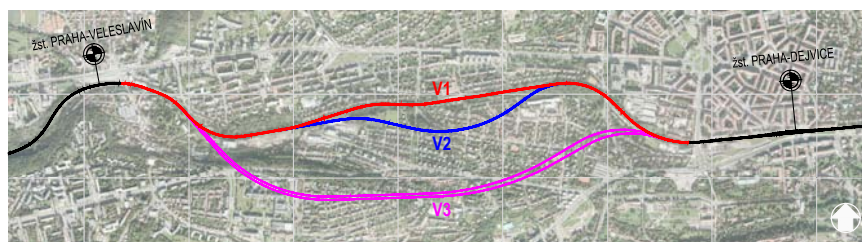
z ekonomického hlediska. V rámci předkládané TES bylo doloženo pět variant řešení; tři základní varianty plně tunelové (V1, V2 a V3) a dvě varianty odvozené od variant V1 a V2 s vloženým krátkým povrchovým úsekem mezi ulicí Svatovítskou a ulicí Gymnazijní (V1k a V2k).

Doporučená varianta – V3

Po vyhodnocení všech známých aspektů a rizik byla v TES doporučena k dalšímu stupni projektové dokumentace varianta **V3 – mimo stávající**

stopu s dlouhými raženými tunely, varianta se dvěma jednokolejnými raženými tunely využívající vysokého nadloží (až 75 m) a výhodných geologických podmínek Střešovického masivu. Portály ražených tunelů jsou navrženy v prostoru vodojemu Bruska a teplárny Veleslavín.

Po zkušenostech s již realizovaným železničním tunelem Ejovice byla na velké části tunelových staveb varianty V3 navržena dvojice jednokolejných tunelů (2 × 2,778 km) ražených metodou TBM. Toto řešení vykazuje v porovnání s ostatními variantami značné benefity spočívající v lepší proveditelnosti, ve zvýšené požární bez-



◀ TES – varianty tunelového vedení trati

[aktuálně]

pečnosti a v minimalizaci negativních vlivů na životní prostředí. Trasování mimo stávající stopu navíc umožňuje navýšení návrhové rychlosti z 80 km/h až na 120 km/h. Varianta V3 má sice nejvyšší investiční náklady, na druhou stranu je u ní nejmenší riziko neočeká-

vatelného navýšení IN v dalších stupních projektové přípravy a zároveň vyžaduje nejvyšší obhajitelné ekonomické přínosy.

Na základě závěrů TES a následných jednání byla investorem SŽDC doporučena varianta V3 ke zpracování

v dalším stupni projektové dokumentace, resp. k zadání přípravné dokumentace. Tento postup byl 31. května 2016 schválen Centrální komisí Ministerstva dopravy ČR s podmínkou, že nebude ohrožena celková ekonomická efektivita PLK. **KAMIL BEDNAŘÍK ■**

Ohlédnutí za Českou dopravní stavbou

Vypisovatelem soutěže je Ministerstvo dopravy ČR ve spolupráci se SFDI, ŘSD, ŘVC a SŽDC. Cílem soutěže je profesionální prezentace oborů dopravního stavitelství a inženýrské profese nejen laické a odborné veřejnosti, ale i k reprezentaci v zahraničí.

V kategoriích dopravní stavba, technologie a inovace 2015 získal METROPROJEKT Praha a.s., hned několik ocenění.

Cenu hlavního partnera ČSOB získala stavba „Bezbariérové zpřístupnění stanice metra I. P. Pavlova“.

Technické řešení umožňuje cestujícím s omezenou pohyblivostí přístup z chodníku v ulici Legerova na nástupiště stanice metra I. P. Pavlova pomocí kaskády osobních výtahů zakomponovaných do stávajícího domu v uliční frontě a novou přestupní chodbou.

Tituly Česká dopravní stavba 2015

První titul získala stavba prodloužení trasy A metra úseku V. A Dejvická–Nemocnice Motol. Na této stavbě bylo poprvé při ražbě jednokolejových tunelů použito plnoprofilových štítů TBM EPBS.

Druhým titulem oceněnou stavbou je městský tunelový komplex Blanka. METROPROJEKT Praha zpracoval projekty v úseku Prašný most–Špejchar. Je to část stavby, kde je gordický uzel staveb stanice metra Hradčanská, tunelu Blanka a budoucí železniční stanice Dejvice.

Velice si vážíme **Ceny ČKAIT** pro projektanta, kterou získal Ing. Jaroslav Sedmidubský za technické řešení jednolodní stanice metra Petřiny. ■

► **Cena ČSOB** za bezbariérové zpřístupnění stanice metra I. P. Pavlova.

►► **Titul Česká dopravní stavba 2015** za prodloužení trasy A metra úseku V. A Dejvická–Nemocnice Motol.

► **Titul Česká dopravní stavba 2015** za městský tunelový komplex Blanka

►► **Cena ČKAIT** pro Ing. Jaroslava Sedmidubského za technické řešení jednolodní stanice metra Petřiny





◀ Navrhovaná podoba zastávky Nová Jihlavská

Prodloužení tramvajové trati z Osové ke kampusu Masarykovy univerzity v Brně-Bohunicích

Na podzim loňského roku jsme pro Magistrát města Brna začali zpracovávat dokumentaci pro územní rozhodnutí na prodloužení tramvajové trati z Osové ke kampusu Masarykovy univerzity v Bohunicích. Účelem novostavby je pokrýt postupně vzrůstající kapacitní nároky na hromadnou dopravu v oblasti univerzitního kampusu.

V Brně-Bohunicích na území vymezené přibližně ulicemi Jihlavská–Bítešská–Kamenice jsou umístěny významné veřejné instituce Fakultní nemocnice Brno a Univerzitního kampusu MU Brno a rozvíjející se nákupní centrum Campus Square. Další rozvoj tohoto území se připravuje. Chystá se výstavba studentských ubytovacích objektů, postupně se rozšiřují služby FN Brno a plánuje se výstavba sportovního stadiónu. Obsluha městskou hromadnou dopravou je v současnosti zajišťována trolejbusovými a autobusovými linkami. Zvyšující se kapacitní nároky na hromadnou dopravu však není dále možné řešit zvyšováním počtu a četnosti stávajících trolejbusových a autobusových linek jak z důvodu kapacitní pro-

pučnosti komunikací, tak i z hlediska dopadů na životní prostředí. Vhodným řešením je zavést do území kolejovou dopravu.

Základní popis záměru

Novostavba tramvajové trati s délkou 900m začíná dvoukolejným rozvětvením v místě tramvajové zastávky Osová v Bohunicích na stávající tramvajové trati do Starého Lískovce. Nová tramvajová trať je vedena v hloubeném tunelu přes Mikulášovo náměstí, kříží ulice Labská a Jihlavská s ukončením úvratí v prostoru před Fakultní nemocnicí s poliklinikou Brno. Součástí stavby je také vyvolaná úprava stávající tramvajové trati v délce 230m. Na trati jsou dva páry nových zastávek s pracovní-

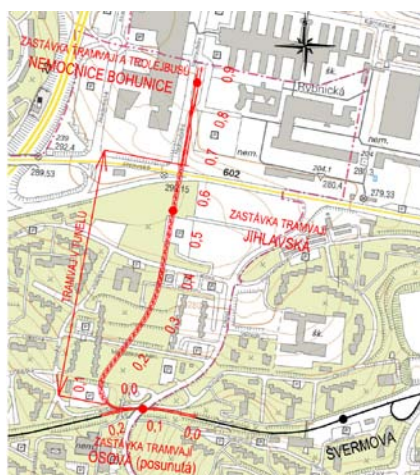
mi názvy „Nová Jihlavská“ a „Univerzita a Nemocnice Bohunice“. Stávající zastávka Osová bude posunuta přibližně o 130m blíže k centru Brna.

Tramvajová trať je v celé délce navržena segregovaně od ostatní dopravy a veškerá křížení s místními komunikacemi a pěšími trasami mimo konečnou zastávku jsou navrhována mimoúrovňově. Součástí stavby jsou vyvolané úpravy místních komunikací, doplnění pěších vazeb a rozsáhlé přeložky inženýrských sítí.

Směrové a sklonové poměry

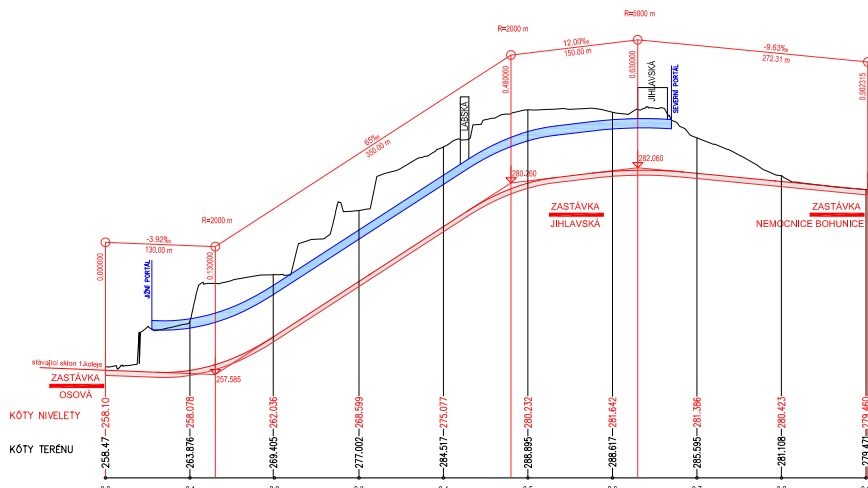
Nová trať odbočí pravým směrovým obloukem 50m do prostoru Mikulášova náměstí. Směrové řešení je výrazně limitováno stávající zástavbou. V kritickém místě bude odstup přilehlého bytového domu od vnějšího lince hloubeného tunelu pouze 9m. Po úseku v přímé navazuje v km 0,300 levý směrový oblouk s poloměrem 300m a za ním trať pokračuje v přímé se směrovým vychýlením v místě zastávky Nová Jihlavská s ostrovním nástupištěm. V koncovém úseku je trať vedena v souběhu s ulicí Netroufalky ve východní poloze. Konečná zastávka je řešena úvratí s kusou třetí kolejí pro případnou potřebu zkapacitnění přepravního výkonu.

Po odbočení ze stávající trati nová trať prvních 130m klesá ve sklonu 4‰, a to z důvodu co nejmenšího vyčnívání stropu tunelu nad stávající terén a také z důvodu zabránění nekontrolovaného



► Přehledná situace

►► Podélný profil



vyjetí tramvaje z tunelu na stávající trať. Dále trať stoupá ve sklonu 65‰ až k zastávce Jihlavská, která je umístěna ve sklonu 12‰. Křížením s ulicí Jihlavská trať klesá ve sklonu 9,6‰, aby se dostala na výškovou úroveň stávající trolejbusové zastávky Nemocnice Bohunice, kde je trať ukončena.

Zastávka Osová

Zastávka Osová bude o 130 m posunuta směrem do centra pod silniční most, aby byla společná zastávka pro tramvajovou linku pokračující na Starý Lískovec a pro linku do Kampusu. Aby posunutá zastávka byla v přímé, je nutné upravit směrové řešení stávající tramvajové tratě.

Zastávka Osová v nové poloze má délku 65 m. Nástupiště šířky 3 m má bezbariérový přístup. S posunem zastávky souvisí také vybudování nových pěších přístupů. V návaznosti na čelo zastávky bude přes tramvajovou trať vybudován nový úroňový přechod. Ulice Okrouhlá bude z důvodu výjezdu z tunelu přerušena a v úseku mezi výjezdem na parkoviště u ulice Vltavská

a místem napojení na ulici Osová bude sloužit pouze pro pěší, přístup údržby tramvajové trati a vozidla integrovaného záchranného systému.

Z důvodu posunu zastávky do nové polohy bude zrušen stávající úroňový přechod pro pěší přes trať u ulice Vltavská. Nicméně pěší vazbu v této poloze je vhodné zachovat, aby obyvatelé domů v okolí ulic Vltavská a Dunajská měli bezpečný přístup k lokálnímu centru s poštou, obchody, lékárnou a další občanskou vybaveností v ulici Karpatská. Stávající lávka pro pěší u obratiště trolejbusů má pro tuto relaci již nevýhodnou polohu a úroňový přechod na široké trati tohoto typu je z důvodu bezpečnosti nepřijatelný. Je proto navržena nová lávka pro pěší přibližně o 30 m západněji než stávající úroňový přechod. Pro zkrácení výšky lávky, a tedy i zkrácení schodiště a ramp je stávající tramvajová trať zahloubena přibližně o 1 m.

Tunel

Celková délka dvoukolejného tunelu je 650 m. Jižní portál tunelu je umístěn

hned za křížením s ulicí Okrouhlá. Severní portál je křížením s ulicí Jihlavská. V podzemí je umístěna zastávka Nová Jihlavská. Tunel je hloubený s nadloží v rozmezí 1–5 m. Předpokládáme technologii výstavby s použitím podzemních pilotových stěn. Nejdříve budou vybudovány podzemní stěny a strop tunelu a následně bude vykopána zemina. Tato technologie je preferována i s ohledem na menší zátěž obytného území výstavbou. V tunelu je uvažována pevná jízdní dráha. Tunelová roura bude zpětně zasypána a nový terén ozeleněn.

Provozně-technologické vybavení tunelu je následující:

- osvětlení;
- kamerový systém;
- signalizace obsazení vlakové cesty;
- vyzařovací kabel pro IZS (hasiči apod.) a pro spojení s dispečinkem DPmB;
- EPS, EZS;
- vrata na uzavírání tunelu;
- požární hydranty;
- větrání tunelu bude přirozené.



Zastávka Nová Jihlavská

Zastávka Nová Jihlavská je umístěna v těžišti budoucího rozvojového území mezi ulicemi Labská a Jihlavská. Pro plochy východně od tramvajové trati se v současnosti zpracovává architektonická studie a uvažuje se o výstavbě kanceláří, obchodů a bytů.

Zastávka je umístěna v hloubce 8 m, což vyžaduje instalaci eskalátorů a výtahu. Navržena je zastávka s ostrovním nástupištěm. Oproti řešení s bočními nástupišti je toto uspořádání z hlediska cestujících příznivější a má menší nároky na technologické vybavení, jako jsou výtahy a eskalátory.

Stěny stanice budou muset být rozpinány. Pro zajištění přístupu denního světla a přirozené cirkulace vzduchu nebude zastávka zastropena. Ochrana cestujících před nepřízní počasí je řešena skleněným zastřešením, které zároveň zajistí přístup cestujících „suchou nohou“ na zastávku do plánované obchodně-administrativní budovy, která by měla vzniknout v bezprostřední blízkosti.

Konečná zastávka Univerzita a Nemocnice Bohunice

Konečná zastávka je řešena úvrátí s kusou třetí koleji pro případnou potřebu zkapacitnění přepravního výkonu. Nástupiště jsou umístěna ve stávající zelené ploše mezi ulicemi Netroufalky a trolejbusovou zastávkou. Navrženy jsou dvě koleje s ostrovním nástupištěm a dvěma bočními, která zároveň budou sloužit jako nástupiště pro autobusové a trolejbusové linky.

Při vložení tramvaje na boku ulice Netroufalky nelze v případě zachování vjezdu zajistit dostatečnou bezpečnost provozu, a to ani světelnou signalizací. Je proto zrušen stávající vjezd a vjezd



◀ Možná podoba zastřešení zastávky Nová Jihlavská

trolejbusové stanice a na parkoviště u nemocnice v místě navrhovaných kolejových spojek a upravena organizace provozu.

Pro průběžné trolejbusové a autobusové linky jsou zřízena nástupiště přímo v ulici Netroufalky. Ve směru k zastávce Univerzitní Kampus je nástupiště společné s tramvají a v opačném směru je nástupiště plánováno za křižovatkou s ulicí z Palachova náměstí.

Prostor stávající trolejbusové zastávky, který bude sloužit pro zde ukončené trolejbusy, příjezd na parkoviště a k Nemocnici Brno je organizován jednosměrně. Vjezd z křižovatky s ulicí z Palachova náměstí bude sloužit pro městskou hromadnou dopravu i pro příjezd vozidel na parkoviště u nemocnice. Přes východní okraj parkoviště je plánována nová jednosměrná místní komunikace s pásem pro odstav trolejbusů, která pokračuje směrem k ulici Jihlavská. Výjezd s připojením na ulici Jihlavská je v rozporu s generalem rozvoje Nemocnice Brno, proto

je nyní sledována varianta s napojením na ulice Netroufalky přes severní portál tramvajového tunelu. Toto řešení mimo jiné umožní případné ukončení některých linek MHD v tomto prostoru.

Konečná zastávka bude vybavena zázemím pro řidiče a základními službami pro cestující (prodej jízdenek). U konečné zastávky bude zrealizována nová měnirna.

Závěr

V současné době je dokončeno Zjišťovací řízení (EIA) a probíhají práce na DUR k projednání. V březnu 2017 bude požádáno o územní rozhodnutí.

Další pokračování přípravy stavby se předpokládá systémem design & build. Požadované parametry stavby budou definovány DUR a ta bude podkladem pro soutěž na dodavatele stavby. Vybraný dodavatel stavby také zajistí stavební povolení.

Předpokládá se vícezdrojové financování s využitím Operačního programu Doprava 2 ze strukturálních fondů EU.

PETR VYSKOČIL ■

▼ Zastávka Univerzita a Nemocnice Bohunice ve stávajícím stavu

◀◀ Zastávka Univerzita a Nemocnice Bohunice v navrhovaném stavu



Sofie – rozvoj sítě metra a příprava III. metrodiametru – 3. část

Angažovanost Metroprojektu v hlavním městě Bulharska se datuje od roku 2010. Poslední větší zakázkou, kterou MP získal ve veřejné soutěži v hlavním městě Sofii, byly práce na vypracování ideového projektu (ideen projekt) depa třetí linky metra z projektu na rozšíření metra v Sofii. Smlouva o dílo byla podepsána v dubnu 2015 s termínem dokončení projektových prací do 7,5 měsíce po podpisu.

Informace o těchto aktivitách přinesl tento časopis v letošním prvním i druhém čísle v článku ředitele Metropolitenu Sofia prof. Bratoeva, v němž byla zhodnocena celá historie rozvoje sítě metra v Sofii až do roku 2019.

Největším naším projektem byla několikiletá zakázka Konzultačních služeb zahrnující mj. i zpracování Ideového projektu III. metrodiametru (samostatná linka linka metra s 19 stanicemi), dále např. studie Odbočné trasy z III. linky do čtvrti Slatina se sedmi stanicemi, spolupráce s investorem a dodavateli na prodloužení stávajících tras. Rozsah předmětu díla zahrnoval všechny profese stavební i technologické části pro dokumentaci trasy metra včetně geologického průzkumu, průzkumu sítě, zaměření území, průzkazu energetické efektivity. Skladba projektu, rozsah a podrobnost zpracování se nejvíce podobají naší dokumentaci pro územní rozhodnutí.

Důvody zpracování Ideen projektu nového depa

Původní Ideen projekt III. Metrodiametru z února 2013 dalším vývojem pří-

pravy a projednávání postupně dospěl do podoby s celkovou délkou trasy 16 km, se 16 stanicemi.

Tato výsledná varianta byla pro realizaci rozdělena na tři etapy. V období 2014–2020 OP Doprava a dopravní infrastruktura je plánována výstavba Etapy 1 a Etapy 2 III. Metrodiametru, zahrnující hlavní centrální úsek linky – blvd. VI. Vazov – obvod Krasno selo o délce 8 km, s osmi stanicemi (MC5–MC14) a úsek Krasno selo – sídl. Ovcha kupel o délce 4 km, s čtyřmi stanicemi (MC15–MC18). Původně plánované depo na Botevgradském šose (bulvár situovaný severně od letiště Vraždebna) se tímto řešením ocitlo z hlediska etapizace výstavby mimo hru (bylo situováno ještě před první stanicí MC1). Tato nejvýchodnější část trasy, tj. stanice MC1–MC4, jsou částí etapy 3 a realizace se předpokládá nejdříve až po roce 2018.

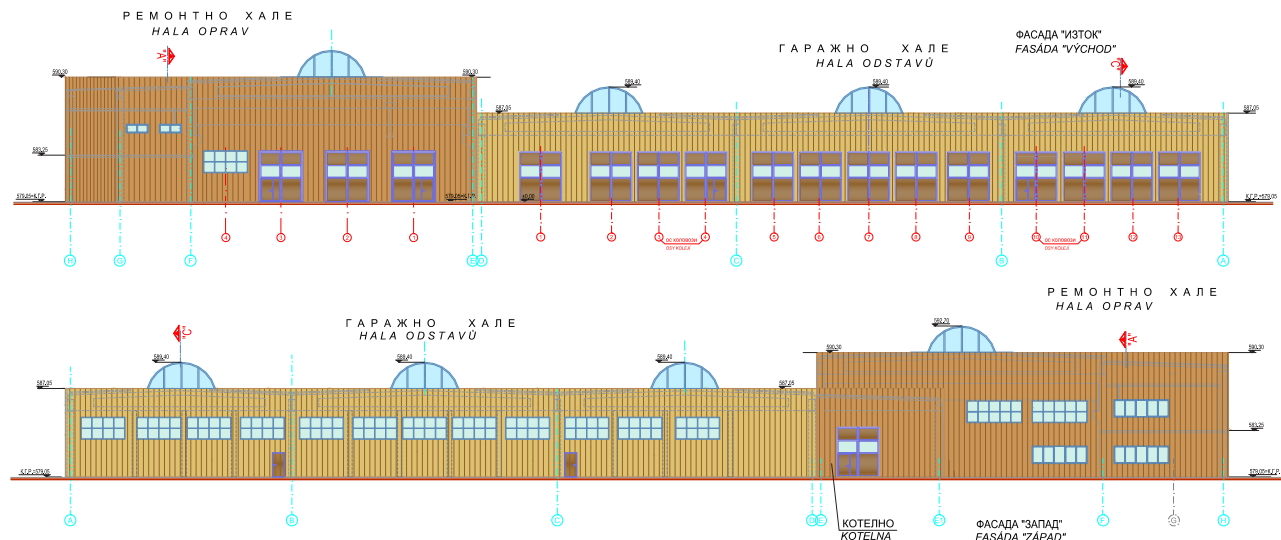
Nebylo možné využít stávající depo Obelija, neboť již v zadání III. Metrodiametru bylo jednoznačně stanoveno, že tato trasa nebude nikdy jakkoliv propojena se zbytkem sítě metra. Rovněž ne-

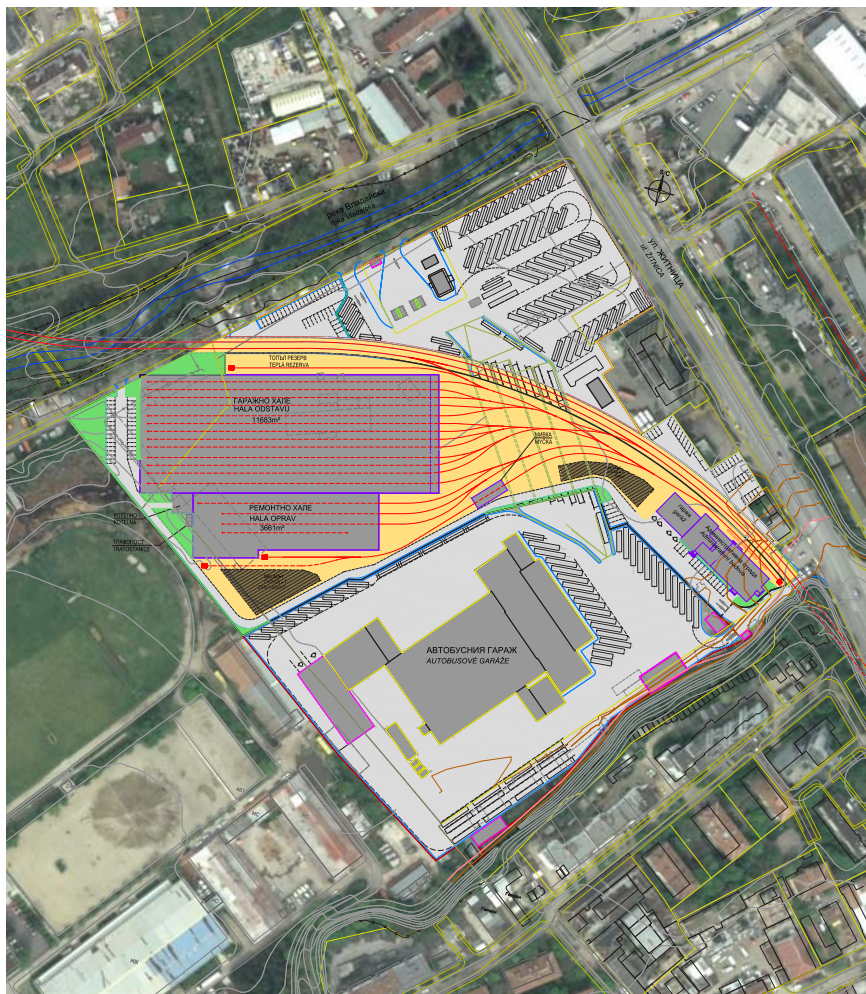
bylo možné využít po omezenou dobu prostory stanic k deponování vlaků a jejich údržbě. Nové depo, sloužící postupně po etapách budovaného metra, tak musí být umístěno tak, aby obsluhovalo vlaky již v etapě 1. Výsledkem složitějšího rozhodování investora je situování depa Zemljane územně mezi etapou 1 a etapou 2, tj. mezi stanicemi MC14 a MC15 podél ulice Žitnica. Je to jedno z mála možných řešení, ovšem vyžadující vybudování depa na pilonech ve výšce cca 6 m nad stávajícími autobusovými garážemi MHD, při zachování jejich provozu. Další velkou komplikací jsou otázky směrového a výškového vedení trasy. Bylo nutno složitě řešit úpravu trasování této části nadzemního metra a zároveň odbočení z trasy se zapojením kolejové harfy depa.

Zanedbatelný není ani fakt, že v místě budoucího depa je situována v našem původním projektu stavební jáma pro nasazení štítu a rovněž samozřejmě veškeré zázemí k ražbě dvojkolejného tunelu směrem do města. Toto stavební místo má sloužit pro budování celé (!) ražené části trasy pod centrální městskou částí. Stavba depa a metra 1. etapy jsou tedy v přímé časové i prostorové kolizi.

Přes všechny komplikace a obtíže se původně, v souladu se zadáním, na hranici realizovatelnosti navržená dispozice depa postupně stabilizovala do realizovatelné podoby.

► Pohledy na halu





Organizace zpracování projektu byla poměrně složitá a vyžadovala celou řadu jednání. V tomto případě byl výběr kooperantů ovlivněn i přáním investora. Hlavní tíhu základního návrhu (generalen plan) nesla firma RIKAT, jež se již od začátku podílí na zpracování dokumentace na všech trasách metra a zpracovávala konstrukční i architektonické řešení hal již v ideen projektu. Haly i administrativní budova byly přímo v zadání z hlediska koncepce koncipovány k převzetí z tohoto projektu (vlastní technologickou náplň hal navrhl již v ideen projektu Metroprojekt). Pro depo Zemljane byl tento technologický návrh velmi podrobně

specifikován v zadávacích podkladech. V průběhu zpracování projektu byl důkladně probíráán, následně složitě konzultován a oponován jednotlivými vedoucími pracovníky odborných pracovišť a služeb Metropolitenu. Byly využity vazby s kooperanty získané při spolupráci na minulých projektech, které v těchto podmínkách hrají velkou roli. Obecně se dá říci, že otázky vztahové a komunikační, vyplývající z odlišných kulturně-historických základů, mají výrazně větší vliv na kvalitu a výsledky kooperace než třeba otázky legislativy, normativů nebo software. Někdy může dojít a dochází k překvapivým situacím.

Popis depa

Halový komplex

Haly odstavnů délky 172 m, šířky 68 m a výšky 8 m, 12 kolejí pro odstav 24 vlaků. 13. kolej je vyhrazena pro soustruh a lakovací box. Hala oprav délky 107 m, šířky 33 m a výšky 11 m. V této hale je soustředěna na třech kolejích údržba a oprava vlakových souprav. Vnější mytí souprav probíhá v průjezdné myčce, která je umístěna v samostatné hale vedle haly oprav.

Vedle hal je kolej pro „teplou rezervu“. Zde bude umístěna záložní souprava metra pro případný výjezd za jízdy neschopnou soupravu.

Administrativní budova

Administrativní budova délky 52 m, šířky 21 m a výšky 11 m nabízí v čtyřech podlažích administrativní a technologické zázemí pro depo a celou trasu III. Metrodiametru. Nejdeme tu kanceláře, sklady, nocležnu, jídelnu, ale i stavědlo a měnirnu s rozvodnou. K administrativní budově je připojena halová garáž pro silniční pracovní vozidla.

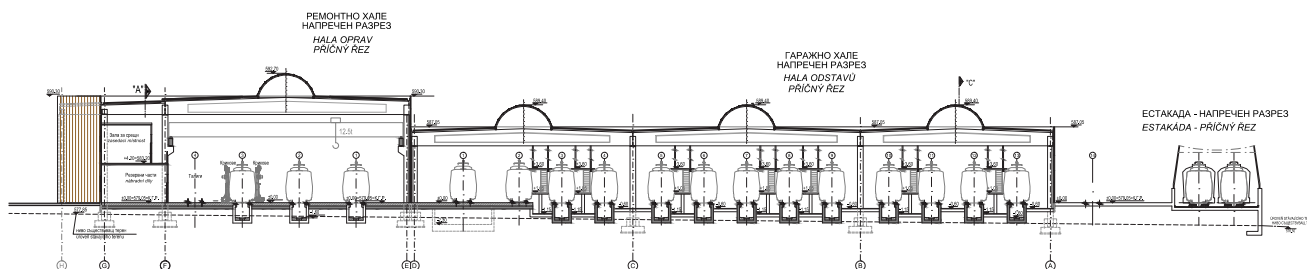
Technologické vybavení

V depu se bude provádět údržba a opravy všech stupňů včetně těžké údržby. Tomu odpovídá i vnitřní technologické vybavení depa. Je zde kompletní linka na opravy podvozků, trakčních motorů i kolejový soustruh. Následují dílny pro opravy vnitřního vybavení souprav a lakovací box na vozové skříně. V obou halách je rozveden stlačený vzduch a v hale odstavnů také centrální vysavač pro úklid souprav. Haly jsou vytápěny plynovou kotelnou pomocí vzduchotechnických jednotek, sálavých panelů a deskových otopných těles.

V administrativní hale je kromě běžných kancelářských prostor umístěno stavědlo včetně potřebných technologických místností a měnirna s distribuční trafostanicí pro zásobování areálu a trakce elektrickou energií.

JAN KOČÍ, JIŘÍ ŮLEHLA ■

◀ Přehledná situace



◀ Příčný řez halovým komplexem

Rozhovor s radním pro oblast dopravy, strategického rozvoje a veřejného prostoru MČ Prahy 6 Martinem Poláchem

Jste zástupce starosty MČ Prahy 6, radní pro oblast dopravy, strategického rozvoje a veřejného prostoru, předseda komise územního rozvoje Prahy 6, předseda oblastní organizace hnutí ANO na Praze 6 a otec dvou dětí. Více než 10 let se věnujete vlastní architektonické praxi. Jak vše zvládáte?

Když jsem v roce 2014 nastupoval do funkce místostarosty, věřil jsem, že to půjde zvládat současně. Ale netušil jsem, jak objemná agenda mě čeká. MČ Praha 6 je srovnatelná s krajským městem a v rámci Prahy se jí dotýká až moc témat. Postupně jsem fungování architektonické kanceláře utlumil. Ale i ve své funkci přicházím do styku se zajímavými projekty, což mě obohacuje jinak. Naštěstí se k architektuře mohu kdykoli vrátit. Přiznám se ale, že práce na radnici se těžko kombinuje s mladou rodinou, takže můj osobní život trochu trpí.

Na Praze 6 se věnujete problematice dopravy. Řadu let se vyvíjí a připravuje projekt železničního spojení Praha–letišť–Kladno. Kdy odhadujete, že cestující budou na letiště komfortně cestovat vlakem, jako je tomu v řadě jiných metropolí?

My doufáme, že co nejdříve! Tento projekt má totiž větší dopad na naši městskou část, než se zdá. Nyní cestující z Kladenska a z letiště jezdí auty a autobusy, Praha 6 je pro ně pouze přestupem na metro. Navíc zatěžují Prahu 6 automobilovou dopravou, hlukem a emisemi. Podél dráhy je několik rozvojových území – Ruzyně, Veleslavín a Dejvické nádraží, která čekají na rekonstrukci. Pokud se podaří realizovat námi požadované zahloubení úseku z Dejvic do Veleslavína formou raženého tunelu v nové stopě, tak by napříč celou městskou částí vznikl jedinečný koridor pro pěší a cyklisty. Pokud se začne stavět v roce 2020, budu spokojený. Projekt tzv. PRAK (Praha–Kladno) je sice starý více než 20 let, ale věřím, že dnes jsme mu nejbližší.



Martin Polách (ANO)

Vyrostl na Praze 6, kde dnes také bydlí. Po Gymnáziu Arabská absolvoval Fakultu architektury VUT v Brně, kde také chvíli pracoval v ateliéru Burian-Křivinka. Poté se vrátil zpět do Prahy, kde působil v kanceláři SHA. Od roku 2007 je autorizovaným architektem ČKA a vede vlastní ateliér. V roce 2012 byl zakládajícím členem hnutí ANO na Praze 6. Od roku 2014 je zástupce starosty MČ Praha 6 pro strategický rozvoj a veřejný prostor. Od podzimu 2015 je zodpovědný také za gesci dopravy. Rok působil také jako zastupitel hl. m. Prahy, své funkce se ale kvůli časovému vytížení vzdal.

Rád kreslí, hraje na kytaru a cestuje. Ze sportu nejraději jezdí na kole, lyžuje a hraje plážový volejbal. Je ženatý a má dvě malé děti. Je mu 37 let.

Dokončené rekonstrukce tramvajových tratí Evropská, Střešovická a Bělohorská (všechny podle návrhů Metroprojektu) přinesly občanům zvýšení standardu veřejné dopravy. Jak pokračuje z vašeho pohledu příprava projektu tramvajové trati na sídliště Dědina?

Myslím, že je na dobré cestě. Zdědili jsme projekt, který nebyl nikdy komuni-

kován s občany a proti kterému se zvedla menší vlna odporu na sídlišti Dědina. Ukázalo se, že většinou šlo o špatnou informovanost a neznalost faktů. Snažíme se zlepšit komunikaci, ale v této fázi projektu to jde už velmi těžko. Přesto se nám povedlo vydat speciál radničních novin se všemi známými informacemi nejen o tramvaji. Také jsme identifikovali největší související problém – parkování – chystáme výstavbu parkovacího domu. Aktuálně zahajujeme participaci s občany a připravujeme zadání. Projekt prodloužení tramvajové trati vnímáme jako velký přínos a logický krok v souladu s celoměstskou koncepcí rozvoje MHD. Myslím, že i naše připomínky a podněty vedly k jeho zkvalitnění, což mě osobně těší.

V září vyhodnocujete anketu 11 projektů na oživení a zlepšení části městského parteru. S jakou odezvou se anketa setkala u veřejnosti? Daří se v Praze 6 zapojit do tvorby kvalitního veřejného prostoru občany?

Anketa byla první vlaštovkou v trendu participativního rozpočtování, kde občané sami rozhodnou, na co bude určitá částka peněz využita. Předvybrali jsme oněch 11 projektů ve veřejném prostoru a lidé mohou hlasováním ovlivnit, do kterého budeme investovat nejdříve. Veřejnost reagovala velmi pozitivně, nicméně u nás ještě lidé nejsou zvyklí na takové zapojení. Obecně platí, že většinou přijdete do kontaktu s odpůrci konkrétního projektu. Ti, co se jim projekt líbí nebo je jim to jedno, nemají potřebu se obracet na radnici a pouze čekají, jestli se něco stane. Odpůrci bojují. Hrůzka křičících tak mnohdy přehluší názor většiny. Proto chceme aplikovat zásady zapojení veřejnosti již od počátku, abychom motivovali a zapojovali i ty pozitivně smýšlející občany.

Kvalita urbánního prostředí měst je dána především kvalitou jeho architektury. Jak může architekt a ar-

chitektura, která nás obklopuje, přispět k lepšímu životu lidí?

Architektura a urbanismus přímo ovlivňují kvalitu života ve městě. Ulice, kterou chodíme do práce, ovlivňuje naši náladu. Příjemné veřejné prostory lákají lidi do ulic, mění jejich návyky, utužují sociální vztahy a sousedské vazby. Na Vítězném náměstí jsme malé nevzhledné parkoviště proměnili na místo setkávání lidí a funguje. A stačilo tak málo – vytvořit podklad, platformu, lidé už si jej zabydlí. Projekt (tzv. Šesták = Šestka + Kulaták) nejprve budil nedůvěru, lidé stále viděli jen parkoviště, ale po čtyřech měsících provozu si jej velmi oblíbili. Architekti dokážou vnímat potenciál místa, mít vizi. Aktuálně řešíme, co s výdechovým objektem z tunelového komplexu Blanka ve Střešovicích. Díky tomu, že od začátku neplánovali stavbu také architekti, vyrostl mezi vilkami 24m vysoký železobetonový tubus o průměru 9m. Víím, že objekt musí splňovat technické parametry, ale mohl být tvarově členěný, aby nebyl tak těžký. Provedl se pouze elementární válec, který nyní „oblékáme“. Opět nevyužitá příležitost. Naštěstí je na příhodném místě s výhledem na Prahu a má velkou plochu, takže jej chceme využít na horolezeckou stěnu, která nemá v regionu obdoby.

Architektů je v politice obecně málo. Máte pro to nějaké vysvětlení?

Je to jednoduché – naše profese je asi zábavnější. Každý projekt je pro architekta novou výzvou a ta práce je hodně pestrá a různorodá. Na konci se můžete projít budovou, která vznikla ve vaší hlavě, je to skvělý pocit. Práce architekta je zajímavá a samotné navrhování může být vzrušující. Nevnímám komunální úroveň jako velkou politiku, i když samozřejmě bez ní to nejde. Práce na radnici je ale víc o rekonstrukcích ulic a parků než o zákonech a vyhláškách. Na to se nyní soustředím. Je zajímavé být u takových projektů v pozici investora a uplatňovat zde pohled architekta. Ovlivnit se toho dá docela dost.

Pokud by byli architekti v tomto směru aktivnější, byli by obohacením naší politické scény?

Myslím, že ano. Architekti mají nadhled. Minimálně by pomohli prosazo-

vat architektonické soutěže i ve veřejných zakázkách. Velkou výzvou je uplatnění kvalitní architektury v technických či dopravních stavbách. Vždyt vlaková nádraží či stanice metra denně využívají tisíce lidí a je nezbytné, aby návrh byl kvalitní. Například nové nádraží v Podbabě je pro mne velkým zklamáním. V zahraničí již umí tento veřejný potenciál využít, u nás je bohužel pro veřejné zadavatele architektonická soutěž synonymem pro zdržení a navýšení ceny. Kvalitní soudobá architektura ovšem nemusí být zákonitě dražší. Naopak dobří architekti vědí, jak skloubit konstrukční řešení s estetikou, což ve výsledku stavbu zlevní. Není to vždy o obkladech. Rád bych ze své pozice prosadil soutěž na podobu Nádraží Velešlavín. Přiznám se, že nejvíce mě provokuje, když veřejný zadavatel vybírá architekta, resp. autora návrhu, podle zákona o zadávání veřejných zakázek, tedy na základě ceny. To je absurdní, protože nejnižší projekt bývá zpravidla nejhorší. Od toho je soutěž o návrh. Ale zpátky k otázce – myslím, že obratnost v politice je dána osobností, nikoliv tím, jestli máte vystudovanou politologii či architekturu.

V dnešní době mají nejen mladí začínající architekti problémy zapojit se do praxe, dostat se ke konkrétní zakázce. Existuje nějaký recept, jak se ve vašem oboru prosadit?

Je to těžké, protože v architektuře nemůžete být nejlepší. Každý architekt dospěje ke svému stylu. Ale prosadit se znamená dostat příležitost a využít ji. Možná dnes mladí touží hned po škole založit vlastní ateliér a navrhovat svoje baráky. Ale to je hloupost. To podstatné se naučí až v praxi. Doporučil bych trpělivost, vystřídat pár dobrých ateliérů a pak to zkusit. Příležitostí ukázat, co umíte, je účast v architektonické soutěži. Bohužel se v současnosti moc nevyužívají, není k nim důvěra. Já se snažím ze své pozice soutěže prosazovat. V neposlední řadě si myslím, že studentů architektury je moc. Jen Fakulta architektury ČVUT vychrlí ročně 600 nových architektů. Přál bych si, aby pro všechny bylo dostatek práce, ale pokud není, mohou se pokusit ovlivňovat naše společné životní prostředí třeba z politiky, je to také zajímavé...

Vítání léta v Grébovce

Tradiční oslava „Vítání léta“ v Metroprojektu 21. 6. 2016 se opět konala v krásných prostorách pavilonu Grébovka v Havličkových sadech, který byl v roce 2009 zrekonstruován na zahradní kavárnu. Počasí bylo opravdu letní, a proto jsme si mohli užít krásný letní večer v zahradním atriu kavárny se sklenkou dobrého moku nad talířem dobrot z menu, které nám připravil pan Šidík. K poslechu a tanci hrála kapela Bingo Band.



[ze společnosti]

Letní sportovní hry

43. letní sportovní hry METROPROJEKTU se konaly ve dnech 9. 9.–11. 9. 2016 již tradičně v areálu RÁJ Srbsko u Kněžmostu.

Hry se letos odehrály za nádherného počasí při teplotách až tropických. V letošním roce se jich zúčastnilo 72 sportovců. Soutěžilo se v tradičních disciplínách, tentokrát přibyla ještě disciplína volejbal družstev. Vítězství v mezifirmním utkání ve volejbalu s týmem SUDOP patřilo soupeři. ■



Další stopa Riccarda Lucque v Praze



V polovině září zahájilo v blízkosti Masarykova nádraží svůj provoz nové italské bistro **La Bottega Linka** skupiny **La Collezione** italského šéfkuchaře a podnikatele **Riccarda Lucque**. Nový podnik je zcela zasvěcen italské kuchyni. Hlavní místo v nabídce mají kvalitní potraviny dovezené přímo z Itálie a nová speciální italská trouba X-Oven, která používá pro pečení dřevěné uhlí. „Velice dobře se hodí na pečení masa a steaků. V průběhu pečení dochází k lehkému uzení masa, které tak nasává typickou vůni,“ vysvětluje **Riccardo Lucque**. Trouba je však vhodná i k přípravě ryb či zeleniny. Právě pokrmy připravené v nové troubě tvoří specifický charakter jídel v nabídce **La Bottega Linka**. Velice kvalitní je i design podniku, propojující rafinovanost s původními průmyslovými rysy místa.

La Bottega Linka, Havlíčkova 1680/13, Praha 1 ■

METROPROJEKT INFORMUJE

- firemní časopis
- redakční rada: Ing. Jiří Pokorný, Ing. Vladimír Seidl, Ing. Zbyněk Pěnka, Ing. David Krása, Ing. Václav Valeš
- vydává METROPROJEKT Praha a.s., I. P. Pavlova 2, 120 00 Praha 2 • IČO: 45271895
- ev. č. MK ČR E 18232 • redakce@metroprojekt.cz

JUBILEA

Ve 3. čtvrtletí oslavili svá životní jubilea **Libor Svoboda, Vítězslav Hansl, Ondřej Stojanov a Tomáš Hromádko**. Všem jubilantům gratulujeme a přejeme pevně zdraví a hodně pracovních i osobních úspěchů.