



ČASOPIS SPOLEČNOSTI METROPROJEKT Praha a.s.

# METROPROJEKT INFORMUJE

NEPRODEJNÝ VÝTISK, 8. ROČNÍK

03/2015

REPORTÁŽ

## MODERNIZACE ŽELEZNIČNÍ TRATI VESELÍ NAD LUŽNICÍ–SOBĚSLAV



**SERIÁL**  
**HISTORIE MHD V PRAZE – 15. DÍL**  
**AKTUÁLNĚ**  
**BEZBARIÉROVÝ VSTUP**  
**DO STANICE METRA ANDĚL**  
**ROZHOVOR**  
**S PETREM DOLÍNKEM,**  
**NÁMĚSTKEM PRIMÁTORKY HL. M. PRAHY**  
**PŘEDSTAVUJEME**  
**REKONSTRUKCE TRAMVAJOVÉ TRATI**  
**PODĚBRADSKÁ**





Vážené kolegyně a kolegové,  
vážení přátelé společnosti  
METROPROJEKT!

Již potřetí se letos setkáváme nad stránkami našeho časopisu. Za sebou máme doslova žhavé léto nejen na teploty, ale i na novinky, o které se s vámi chceme podělit.

Podle našich projektů byly zprovozněny další bezbariérové přístupy, tentokrát do stanice metra I. P. Pavlova, trasa C. Že je problematika hendikepovaných spoluobčanů aktuální i z pohledu Dopravního podniku hl. m. Prahy, nám v minirozhovoru potvrdil jeho generální ředitel Jaroslav Ďuriš. Nejen otázky týkající se pražské dopravy jsme také položili pražskému radnímu pro dopravu Petru Dolínkovi. A jaký je jeho vztah k pražskému developementu? I na to jsme se zeptali.

Tramvajový úsek mezi Harfou a Kbelskou v Praze na Poděbradské ulici dlouhá léta čekal na rekonstrukci. Jak jsme se zhostili tohoto náročného projektu? Představíme uvnitř čísla. Pomyslnou tečkou za letošním létem pak byly již tradiční letní sportovní hry, které se opakovaně těší velkému zájmu našich zaměstnanců.

Vážené kolegyně a kolegové, před námi je závěrečný finiš, do kterého vám všem upřímně přeji hodně sil a energie, protože bez nasazení každého z vás bychom zdaleka nedosahovali takových výsledků.

Přeji krásný podzim!

JIŘÍ POKORNÝ



▲ Modernizace železniční trati  
Veselí nad Lužnicí–Soběslav

## Obsah

- |   |  |
|---|--|
| <p><b>Seriál</b></p> <p><b>02</b> Historie MHD v Praze – 15. díl<br/><b>Aktuálně</b></p> <p><b>04</b> Bezbariérový vstup do stanice metra Anděl<br/><b>Rozhovor</b></p> <p><b>07</b> Rozhovor s náměstkem primátorky hlavního města Prahy Petrem Dolínkem</p> | <p><b>Téma</b></p> <p><b>08</b> Modernizace železniční trati Veselí nad Lužnicí–Soběslav<br/><b>Představujeme</b></p> <p><b>10</b> Rekonstrukce tramvajové trati Poděbradská</p> <p><b>12</b> <b>Ze života společnosti</b><br/>Letní sportovní hry</p> |
|---|--|

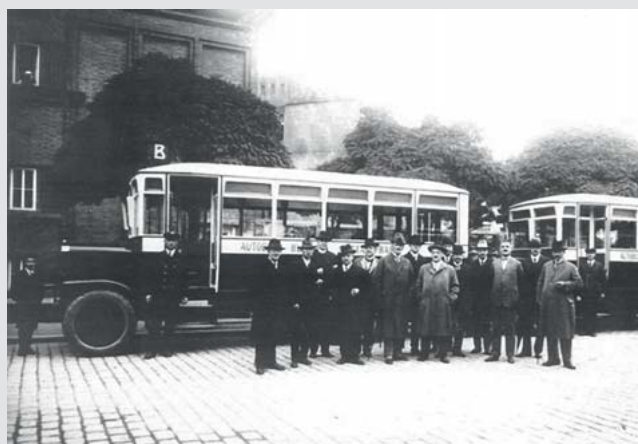
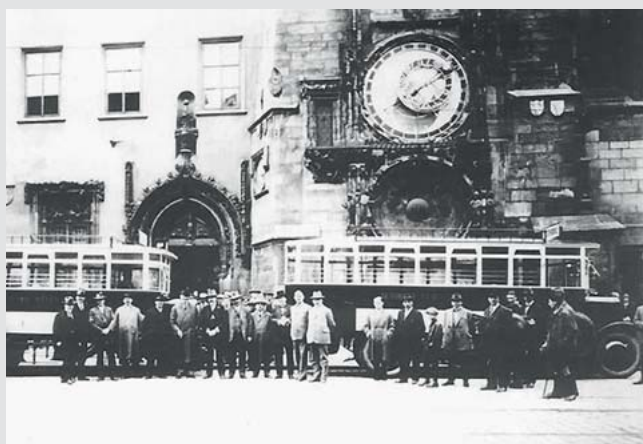
**Kapitolky z historie městské hromadné dopravy v Praze (15. díl):**

# Zavedení pravidelné autobusové dopravy na území Velké Prahy

**Vytvořením Velké Prahy vznikl problém dopravního napojení připojených obcí s centrem. Výstavba tramvajových tratí by ve většině případů, zejména pokud jde o propojení se vzdálenějšími obcemi, nebyla hospodárná s ohledem na potřebnou přepravní kapacitu i na stavební náklady. Proto bylo rozhodnuto zabezpečit toto spojení autobusy.**

Již v roce 1920 byl uskutečněn pokus zavést autobusovou dopravu provozovanou soukromou společností na koncesi drženou městem. K tomu účelu byla založena Autodopravní akciová společnost v Praze. Koncese byla udělena pro provozování dopravy osob a zavazadel autobusy, autodrož-

kami a nákladními i osobními automobily. Autobusové linky byly navrženy dvě a měly spíše posilový charakter. Šlo totiž o diagonální spojení Zlichov–Vysočany a Břevnov–Vyšehrad, kde byly chybějící úseky tramvajových tratí brzy doplněny. Provoz trval jen velmi krátce a v roce 1923 město nenapl-



ňovanou smlouvou s dopravcem rozvázalo. Společnost se poté zaměřila na příměstskou dopravu, kde nekonkurovala Elektrickým podnikům.

Organizování doplňkové a napájecí autobusové dopravy nejčastěji po radiálních trasách, většinou navazujících na tramvajový systém v místech konečných stanic, se tak ujaly Elektrické podniky hl. města Prahy. Dne 21. června 1925 zavedly svou první novodobou autobusovou linku A, vedoucí z Vršovic do Záběhlic (od roku 1930 do Hostivaře). Délka trasy byla 3,5 km, interval 20 až 30 minut. V provozu se obden střídaly dva autobusy Laurin & Klement 545 na dřevoplyn. Již 4. října byla uvedena do provozu druhá autobusová linka B, která vedla od nové tramvajové smyčky na Pankráci do Kunratic (1932 větvena do Libuše). Zahájení se odehrálo u vyšehradské radnice, kde měla původně linka začínat. Na této lince jezdily autobusy Praga N, od roku 1926 Praga NO (motor benzinový vo-

dou chlazený). Podle výnosu Ministerstva železnic mohly být provozovány pouze autobusy domácí výroby. Autobusy garážovaly v Rustonce.

V roce 1926 byly zřízeny linky C, D a E. Linka C vedla z Kobyliš do Bohnic, linka D od vozovny Žižkov přes Hrdlořezy do Malešic a linka E ze Smíchova k Waltrovce a dále přes Butovice do Jinonic (později nahrazena částečně trolejbusem). Od roku 1927 jezdila linka F z Vysočan do Kbel k obsluze pražského letiště (ruzyňské otevřeno až v roce 1937). Vedení linek mělo celkem dramatický vývoj pod vlivem hospodaření, daní z jízdného mimo obec, koncesních problémů a podobně. Bylo období se zatahováním linek do centra, pak období linek diagonálních. Do roku 1938 se ale víceméně ustálil původní systém s funkcí návazné dopravy. Jezdilo se z Bořislavky ke sv. Matěji (rok 1930, v roce 1936 nahrazeno trolejbusem), z Libně do Ďáblic (1931), z Libně na Prosek (1931),

z Dejvic do Suchdola (1932), z Hlubočep na Barrandov k filmovým ateliérům (1933), z Braníka do Hodkoviček (1936) a do Modřan (1936), z Pelc-Tyrolky k ZOO v Troji (1937), na Hřebenka a Strahov ke stadionu (1937), z Vokovic k novému letišti (1938). Od roku 1932 jezdily z náměstí Republiky noční autobusové linky.

V třicátých letech byly autobusy s dřevěnou konstrukcí nahrazovány vozidly s karoserií celokovovou, např. Tatra 24/58 (motor benzinový vzduchem chlazený) a Škodou 656 D s dieselemotorem. V letech 1925 až 1939 Elektrické podniky nakoupily celkem 149 autobusů, v provozu jich bylo současně nejvíce 131. Autobusy od roku 1927 garážovaly v samostatných boxech vozovny Pankrác, od roku 1932 využívaly mimořádně moderní garáže Dejvice s kapacitou 102 vozů, z toho 63 v hale s pozoruhodným zastřešením s oblouky s tálhy o rozpětí 70 m.

**ZBYNĚK PĚNKA ■**



◀◀ **Předvedení autobusů Laurin & Klement 545 pro linku A 20. června 1925**

▲ **Zahájení provozu linky B 4. října 1925 ve Vnislavově ulici**

◀◀ **Garáže Pankrác, v popředí Praga NO s vlekem**

◀ **Autobus Tatra 24-58**

◀ **Autobus Škoda 656 D (rok 1935)**



# Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Anděl

**Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Anděl je navrženo z úrovně povrchu z nároží Nádražní ulice a ulice Bozděchova pomocí kaskády osobních výtahů.**

Z úrovně chodníku je navržena dvojice osobních výtahů do nové lomené přestupní chodby. Z této chodby vede dvojice osobních výtahů na nástupiště stanice metra trasy B (AN), výtahy nejsou na nástupišti v ose a ani v zákrytu z důvodů respektování dispozice technických prostor v úrovni pod nástupištěm. Za výtahovou šachtou je z přestupní chodby na úroveň nástupiště stanice navrženo bezpečnostní a únikové tříramenné schodiště. V přestupní chodbě za výtahovou šachtou z povrchu je navržena odbavovací linka AOC a tlakový uzávěr. Ten je situován před lom přístupové chodby.

Stanice metra Anděl (dříve Moskevská) je situována jižně od křižovatky u Anděla na Smíchově v prostoru vymezeném ulicemi Plzeňskou, Nádražní, Za Ženskými domovy a Stroupežnického. Stanice zajišťuje obsluhu obchodního a administrativního centra Smíchova a současně má tato stanice i silnou vazbu na návaznou městskou hromadnou dopravu.

Stanice je ražená trojlodní, pilířová unifikovaného typu s dalšími třemi stanicemi I. B při osové vzdálenosti kolejí 21m. Pilíře a průvlaky jsou ocelové, obezdívka stanice je montována z železobetonových dílců. Technologický tunel je situován mezi traťové tunely směrem ke stanici Karlovo náměstí. S povrchem je stanice Anděl spojena z obou konců střední lodi eskalátorovými tunely ústícími do obou vestibulů. Jižní vestibul je podzemní a je situován při ulici Za Ženskými domovy. Severní vestibul je povrchový a je umístěn poblíž křižovatky Anděl (před několika lety bylo kolem něj vybudováno obchodně-administrativní centrum Zlatý Anděl). Severní vestibul zajišťuje přestup především na tramvaj směr Motol. U jižního vestibulu je umístěno autobusové nádraží (městské i příměstské dopravy).



▲ Při provádění pilotových stěn došlo k provrtání kanalizace odvodňující část objektu Zlatého Anděla a jejímu vyplnění betonem. Tato kanalizace nebyla uvedena v žádném z podkladů od správců sítí ani na ni neupozornil majitel či provozovatel (ani při zpracování dokumentace DÚR, ani DSP, ani při předání staveniště).



▲ Hloubení horní části šachty S1 (hloubení šachty S1 bylo zajištěno v horní části převrtávanými pilotami, KARI sítí a stříkaným betonem, v dolní části pak stříkaným betonem s KARI sítěmi a hydraulicky upínanými svorníky). Celková hloubka šachty S1 je 30 m (měřeno od povrchu terénu).

► Červeně je vyznačena poloha a tvar přestupní chodby od výtahové šachty před objektem Zlatého Anděla nad nástupiště metra (žlutá). Čerchovaně je vyznačeno ochranné pásmo metra.





▲ Kanalizace vyplněná betonem po vyhloubení jámy



▲ Prorážka z šachty Š1 do štoly (budoucí přestupní chodby CH1)



▲ Při ražbě přestupní chodby bylo pro zrychlení ražeb přikročeno k použití trhacích prací malého rozsahu, čelba po odstřelu a osazení příhradových rámu s KARI sítí před zastříkáním stříkaným betonem



▲ Současně s ražbou přestupní chodby byly prováděny demontáže ve stanicí metra v úrovni pod nástupištěm (ÚPN). V úrovni pod nástupištěm bylo po provedení jádrových vrtů pro ověření kvality podkladních vrstev přikročeno k jejich vybourání, protože nebyly dostatečně únosné a prosakovala do nich podzemní voda.



▲ Na nástupišti byl po demontáži prvků opláštění stanice zjištěn nevyhovující stav železobetonových dílců ostění staničních tunelů (tubingů). Projekt předpokládal přetěsnění tubingů, ale ty mají na několika místech oprýskanou krycí vrstvu betonářské výztuže, což bylo nutné před těsněním opravit (sanovat) a teprve poté provést přetěsnění spár mezi jednotlivými dílci.



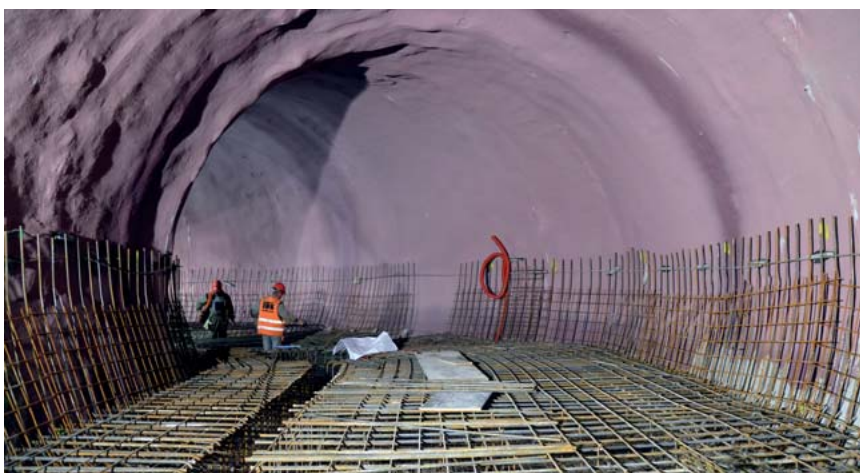
▲ Po demontáži prvků opláštění stanice (smaltovaných plechů a zontů) byl zjištěn nevyhovující stav ocelových průvlaků nesoucích železobetonové dílce ostění staničních tunelů. Podrobný průzkum a laboratorní zkoušky zjistily zvýšený výskyt chloridů na povrchu oceli. Pro zamezení přístupu chloridů ke konstrukci je navržena cementová injektáž prostoru za železobetonovými dílci ostění staničních tunelů (tubinky), která byla doplněna injektáží z polyuretanu. Na některých místech je oprýskán protipožární nástřik ocelových konstrukcí (dle PBŘ má vykazovat odolnost 180 min. v tl. 50 mm), ve skutečnosti naměřeno 6–8 mm. Některé části ocelových průvlaků nejsou zastříkány protipožárním nástřikem vůbec a z části ocelových prvků se protipožární nástřik loupe v plátech. Ocelové prvky bez nástřiku torkretu vykazují známky koroze.



▲ Na nástupišti byly po odstranění dlažeb vybourány otvory pro dojezd dvojice výtahů a pro založení konstrukce únikového schodiště z ÚPCH. Podlaha nástupiště je tvořena prefabrikovanými panely uloženými do ocelových profilů obložených požárním obkladem. Kamennou dlažbu se podařilo odborně demontovat a zpětně položit v celém rozsahu stavby.



▲ Pro urychlení prací se dodavatel rozhodl pro betonáž konstrukcí ve stanicí ještě před průpichem do přestupní chodby. Dopravní cesta betonové směsi pro nově železobetonové konstrukce byla dlouhá cca 170 m a vedla z prostoru před Zlatým Andělem, kde stál mix a pumpa na beton, po služebním schodišti do úrovně pod vestibulem, odtud kabelovým kanálem prostorem pod eskalátory k tlakovému uzávěru ve stanicí a pak na nástupiště metra. Teprve po dozrání betonu byla zahájena ražba přímo nad stanicí a průpichy na nástupiště metra. Pro podepření klenby stanice jsou navrženy masivní železobetonové konstrukce založené v úrovni pod nástupištěm. Po dokončení izolací v úrovni přestupní chodby byly přetěsněny spáry železobetonových dílců ostění.



▲ Práce na armování dna přestupní chodby, na bocích jsou přesahy prutů betonářské výztuže do klenby. Na klenbě je vidět nastříkaná finální vrstva hydroizolace.



▲ Po vybudování záborů staveniště na nástupišti metra se v krátké době začal zábor plnit obrázky a vzkazy cestujících.



▲ Betonáž přestupní chodby. Dno chodby bylo již vybetonováno v celé délce s vytaženou betonářskou výztuží do klenby. Na klenbě jsou vidět barevně odlišené pracovní spáry stříkané izolace.

PAVEL BURIAN ■

## Zeptali jsme se generálního ředitele Dopravního podniku hlavního města Prahy Ing. Jaroslava Ďuriše

**V pondělí 31. srpna 2015 uvedl Dopravní podnik hl. m. Prahy do provozu druhý vestibul stanice metra s bezbariérovým přístupem – I. P. Pavlova. Plánujete do konce letošního roku pro hendikepované spoluobčany otevřít ještě další stanice?**

V současné době probíhá stavba výtahů ve stanicích metra Anděl, Můstek A a B. Předpokládáme, že by měly být dokončeny a zprovozněny do konce letošního roku.

**A výhled do budoucna – jsou v plánu další stanice?**

Další chystaná bezbariérová zpřístupnění stanic jsou plánována na stanicích Karlovo náměstí, Roztyly a Palmovka. Stavba výtahu ve stanici Palmovka má platné územní rozhodnutí. Předpokládáme, že vlastní výstavba by měla být zahájena v roce 2016.

**Není jisté bez zajímavosti srovnat počty bezbariérových stanic vůči celkovému počtu stanic metra v letech 1990, 2000 a aktuálně v roce 2015.**

V roce 1990, kdy jsme měli 41 stanic metra, byla pouze jedna z nich bezbariérová. V roce 2000 bylo z 52 stanic 22 bezbariérových, v roce 2012 z 57 stanic 36 bezbariérových. V tuto chvíli máme 39 stanic bezbariérových

z celkových 61, přičemž další dvě jsou bezbariérově přístupné s vyškoleným doprovodem.

**Bezbariérové přístupy do metra s sebou nesou i vyšší nároky na projektanty včetně zajištění financování realizace. Jak probíhá spolupráce v této oblasti?**

Spolupráce s Metroprojektem je tradičně na vysoké úrovni. Co se týče financování, např. náklady na výstavbu nejnovějšího bezbariérového přístupu do stanice I. P. Pavlova, dosáhly 64,7 mil. Kč (bez DPH). Projekt byl spolufinancován ze strukturálních fondů EU v rámci operačního programu Praha – Konkurenceschopnost, přičemž DPP může získat dotaci ve výši 44,23 mil. Kč.

**Máte již ohlasy cestujících veřejnosti na realizované bezbariérové přístupy?**

Ohlasy jsou pozitivní. DPP tak úspěšně pokračuje v naplňování koncepce hl. m. Prahy, podle které by měla být pražská MHD do roku 2025 zcela bezbariérová. Společně s přestavbou tramvajových zastávek v rámci modernizací tramvajových tratí a doplňováním vozového parku výhradně nízkopodlažními vozidly je tak MHD ještě více přístupná cestujícím s omezenou možností pohybu.



# Rozhovor s náměstkem primátorky hl. m. Prahy Petrem Dolínkem

**Jednou z priorit vaší strany je budování Prahy coby moderního města s důrazem na sociální rozměr. Jak se vám daří tuto vizi naplňovat?**

Za necelý rok, kdy se sociální demokracie podílí na vedení našeho hlavního města, se nám podařilo prosadit mnoho zásadních změn, které jednoznačně přispívají k naplňování této vize, jež se promítla do programu celé koalice. Určitě bych na prvním místě zmínil snížené roční jízdné na MHD a další tarifní změny, které přispívají k rozvoji městské dopravy jako páteřního způsobu dopravy po hlavním městě a zároveň šetří Pražanům významné finance. Dále jsou to také projekty přímo z oblasti sociálních služeb či zvyšování bezbariérovosti našeho hlavního města. Určitě bych v této souvislosti zmínil i nový operační program Praha – pól růstu České republiky, ve kterém se počítá zhruba s 11 miliardami korun, které by měly směřovat do oblastí výzkumu, vývoje a technologických inovací, energetických úspor, sociálního začleňování, boje proti chudobě a oblasti vzdělávání. Samostatnou velkou část tvoří také investice do ekologické veřejné dopravy, především do budování tramvajových tratí a rozvoje bezmotorové dopravy. Hlavní město Praha je v současném programovém období jediným krajem, který má vlastní operační program.

**Zdržme se chvíli u vašeho volebního programu. Cituji 1. bod – konec nadvlády developerů v Praze! Na straně jedné je stále developer veřejností vnímán negativně, na straně druhé ale vznikají projekty, které městský prostor kultivují – jako příklad zmiňme nově otevřené Quadrio či revitalizaci karlínských brownfieldů. Jak tuto problematiku vnímáte vy osobně?**

Praha nepochybně investory, kteří budou město rozvíjet, potřebuje. Neříkáme, že všechny developerské projekty jsou špatné. V minulosti byla postavena řada staveb, které k rozvoji města přispěly, ale na druhou stranu dostaly zelenou projekty, které Praze a jejím obyvatelům mnoho pozitivního nepřiná-



šejí. Tomu chceme zabránit. Je jednoznačně třeba nastavit přísnější systémy kontroly a regulace projektů. Chceme, aby Praha byla moderním městem, ale tato modernizace nesmí být na úkor kvality života v hlavním městě a změny jeho rázu. Veřejně přístupné zelené plochy, parky nebo sportoviště nesmí z mapy Prahy mizet na úkor výstavby luxusních bytů nebo kancelářských budov, které zůstanou prázdné. Není možné, aby si každý stavěl, co chce, bez ohledu na to, co město skutečně potřebuje. V oblasti výstavby musí existovat jasná pravidla, koneckonců jako v každém jiném oboru. Samozřejmě vítám projekty, které v sobě budou mít onen sociální rozměr, o kterém byla řeč v předchozí otázce.

**Navážeme-li na předchozí otázku, tak se zasazujete o koupi chátrajících nádražní budovy v Praze-Bubenči ve snaze, aby město zabránilo developerskému (tedy komerčnímu) využití území, ale aby místo mohlo sloužit veřejnosti. Můžete být konkrétnější?**

Naším cílem je již nefunkční budovu nádraží přetvořit v centrum kultury a života Prahy 6. Budovy by měly sloužit například aktivitám pro děti, občanským sdružením či kulturním akcím. Určitě bychom chtěli, aby i nadále fungovala nádražní restaurace. Se zástupci Prahy 6 jsme se shodli, že bychom rádi dali prostor občanům, aby se sami mohli vyjad-

## Petr Dolínek (ČSSD)

### VZDĚLÁNÍ

Absolvent Filozofické fakulty UK, program magisterský, obor politologie, další studia na Fakultě sociálních věd UK, obor mediální studia, bakalářský program Mezinárodní a veřejné vztahy na Vysoké škole mezinárodních a veřejných vztahů Praha, bakalářský program Humanitní studia na Fakultě humanitních studií UK

### POLITICKÁ PRAXE

Od roku 2010 člen Zastupitelstva hl. m. Prahy, náměstek primátorky hl. m. Prahy, radní pro dopravu a evropské fondy, radní pro oblast sociální péče, bydlení a evropské fondy, předseda Kontrolního výboru, místopředseda Výboru pro informatiku a evropské fondy

### PRACOVNÍ ZKUŠENOSTI

2014–dosud Ministerstvo zdravotnictví ČR, poradce ministra  
2010–2006 Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR, asistent poslance  
2006–2004 MŠMT, analyticko-koncepční odbor, poradce pro oblast mládeže, parlamentní zpravodaj ministerstva  
2004–2003 Thomson Multimedia Czech republic, sekretariát ředitele  
2001–1999 Mladí sociální demokraté, vedoucí sekretariátu

### PRAXE V NEZISKOVÉM SEKTORU

2002–1998 Kruh sdružení dětí a mládeže, zahraniční oddělení  
2002–2000 Evropské fórum mládeže, zástupce ČR  
2001 Světové fórum mládeže při OSN  
2000 Studentské fórum 2000, příprava NGO market

### JAZYKOVÉ ZNALOSTI

Anglický jazyk – základní státní jazyková zkouška, německý jazyk – maturita

### ZÁJMY

Včelaření, současné umění, sport, četba, turistika

řit k tomu, jak by prostory mohly být využity. Opět to není boj „hodného“ města proti „zlým“ developerům, jde nám primárně o to, aby tak výjimečné místo, jakým nádraží v Bubenči jednoznačně je, mohlo co nejlépe sloužit občanům a městu, a multifunkční centrum jednoznačně tyto naše představy splňuje.

### Jak z vašeho pohledu pokračuje příprava stavby trasy D pražského metra? Je reálné zahájení stavby v roce 2017?

Příprava stavby pokračuje, ale mnoho práce je stále ještě před námi. Dopravní podnik na konci srpna vyhlásil výběrové řízení na zpracovatele projektové dokumentace stavby, což je opět další krok kupředu. Samozřejmě bychom rádi, aby zahájení stavby proběhlo co nejdříve, ale spekulovat nad konkrétním datem opravdu nechci.

### Jakou variantu železničního spojení Praha–letišť–Kladno podporuje hlavní město Praha? Tu úspornější, nebo s tunelem od Stromovky po Veleslavín?

Já jsem podpořil požadavek městské části Prahy 6 na zahloubení železnice

vedoucí na ruzyňské letiště s tím, že pokud by stát nebyl ochoten tuto variantu financovat, jsem připraven prosazovat, aby finančně přispělo hlavní město. Podaří se tak stále není definitivní a očekává se, že se v této věci povedou ještě jednání. Je tedy možné, že první fáze stavby by se zaměřila na úsek z Veleslavína na letiště a do Kladna, kde je trasa jasná. Přípravné práce na trase mimo Prahu by mohly začít již letos.

### Které investice do pražské dopravní infrastruktury jsou v plánu města Prahy v nejbližší budoucnosti?

V oblasti dopravy představuje jednu z priorit, které se intenzivně věnujeme, dokončení Městského okruhu. Ten jednoznačně přispěje k zajištění bezpečného a plynulého propojení a především nahradí již nevyhovující komunikace. Pokračování severovýchodní části Městského okruhu je v tuto chvíli ve fázi příprav a zpracování podkladů a dokumentace.

Další změny v dopravní infrastruktuře představují návazná dopravní opatření v souvislosti se zprovozněním nových pražských tunelů. Se zahájením zku-

šebního provozu dojde k postupnému vyhodnocování jejich proveditelnosti a přínosu pro zklidnění provozu i zvýšení plynulosti průjezdu hlavním městem.

Dalším velkým tématem v oblasti dopravy je dokončení Pražského okruhu, který má ale ve své gesci stát. Pro nás představuje prioritu především dokončení úseku 511 Pražského okruhu z Běchovic k napojení na dálnici D1 a Hostivařské spojky, která na tento úsek navazuje.

### Letní dovolené definitivně skončily, vy sám jste aktivní člověk. Můžete čtenářům prozradit něco z toho, jak jste strávil prázdninové období?

Léto jsem z velké části strávil pracovním. Dovolil bych si říci, že nejen New York, ale i Praha je městem, které nikdy nespí, a práce je proto stále dost. Přes léto probíhaly velké rekonstrukce tramvajových tratí i povrchů vozovek, řešilo se dokončení prací a zprovoznění tunelového komplexu Blanka a spousta dalšího. Ale i tak jsem se samozřejmě snažil tu trochu volného času, kterou jsem měl, využít aktivně, například výlety na kole a především s rodinou. ■

## Modernizace železniční trati Veselí nad Lužnicí–Soběslav

**Podle předpokladů v době zpracování dokumentace pro stavební povolení měla proběhnout realizace stavby Modernizace trati Veselí nad Lužnicí–Tábor, II. etapa (úsek Veselí nad Lužnicí–Doubí u Tábora) v letech 2013–2016. To se skutečně podařilo, i když z plánovaného původního rozsahu je zatím zprovozněna pouze část.**



► Pohled na prakticky dokončenou stanici Soběslav. Cestujícím slouží ostrovní a vnější nástupiště délkou 300 m, příchod na ostrovní nástupiště je pomocí podchodu, schodiště a výtahu, v zastřešené části nástupiště.

Ještě v roce 2012 došlo k dalšímu rozdělení stavby, tentokrát na úseky Veselí nad Lužnicí (mimo)–Soběslav (včetně) a Soběslav (mimo)–Doubí u Tábora (včetně). Důvodem byl zejména fakt, že ve druhém úseku byly v rámci úsporných opatření oproti dříve vydanému územnímu rozhodnutí provedeny podstatné změny výškového vedení trasy (redukce části tunelů). Změna územního rozhodnutí byla po různých odvoláních potvrzena až v roce 2015. V tomto úseku nyní probíhají výkupy, připravuje se zahájení stavebního řízení a další kroky tak, aby stavba mohla začít v roce 2017.

První úsek Veselí nad Lužnicí–Soběslav byl mezitím zrealizován. Zahájení stavby proběhlo v únoru 2014 a již v září 2015 je stavba prakticky dokončena s dvoukolejným provozem. Realizaci provedla firma EURO-





VIA CS, a. s., závod Železniční stavby. Náklady stavby byly cca 900 mil. Kč. Hlavními aspekty návrhu bylo zvýšení traťové rychlosti na 160 km/hod., dosažení traťové třídy zatížení D4 UIC, zavedení prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC a zajištění požadované propustnosti, která bude dosažena zdvoukolejněním trati, včetně nasazení nového zabezpečovacího zařízení 3. kategorie.

Dalším výrazným motivem modernizace trati bylo zvýšení bezpečnosti provozu, při němž bylo, resp. brzy bude, zrušeno všech šest úrovněvých přejezdů. Ve všech případech došlo k jejich nahrazení mimoúrovňovým křížením s tratí nebo náhradní komunikací. Pouze u zastávky Řípec-Dráčov byl přejezd dočasně ponechán do doby realizace nového nadjezdu nad tratí, který má být dokončen příští rok.

V úseku Veselí nad Lužnicí–Soběslav došlo ke zdvoukolejnění trati prakticky ve stávající stopě, protože zde byly příznivé sklonové a směrové poměry pro zvýšení rychlosti na 160 km/hod. Trať je vedena v mírném zářezu a násypu. Přístavba druhé koleje proběhla převážně vpravo trati (ve směru na Veselí nad Lužnicí). Pouze v zastávce Řípec-Dráčov došlo k posunu osy cca 6 m západním směrem s titulu zvětšení poloměru směrového oblouku. Délka modernizovaného úseku byla cca 6,4 km. Součástí úprav byla modernizace zastávky Řípec-Dráčov a stanice Soběslav.

V zastávce Řípec-Dráčov jsou realizována dvě vnější nástupiště délky 90 m. Bezbariérový přístup na nástu-

piště zastávky bez ztraceného spádu vede z úrovněvého přechodu pro chodce zabezpečeného závorami se světelnou signalizací. Přechod nahradí výše zmiňovaný dočasný přejezd. Ve stanici Soběslav byla provedena

úplná peronizace se zřízením ostrovního nástupiště délky 300 metrů mezi hlavními kolejemi č. 1, 2 a vnějším nástupištěm délky 300 metrů u koleje č. 3 před výpravní budovou. Přístup cestujících na ostrovní nástupiště bude zajištěn pomocí podchodu s výstupem na nástupiště schodištěm a výtahem. Stanice má celkem čtyři dopravní koleje s užitečnými délkami přes 650 metrů. Ve stanici bude postavena nová technologická budova. Tábořské zhlaví stanice zůstane dočasně prakticky v dnešní podobě. V rámci návazné stavby dojde k přesměrování kolejí na budoucí přeložku severním směrem, jejíž trasu napovídá poloha realizované staniční koleje č. 6. Prakticky v celém rozsahu je stanice lemována od západu protihlukovou stěnou, jejíž monotónnost se ze strany zástavby snaží oživit osázení popínávkami rostlinami, reliéfem, prosklenými pasážemi a např. i reprodukcí obrazu místního akademického malíře.

PETR ZOBAL ■

◀ Porovnání vizualizace vzniklé na základě projektové dokumentace se skutečným stavem o cca 3 roky později

◀ Na horním obrázku z října 2014 se dokončuje technologická budova, vzniká ostrovní nástupiště, včetně budoucích nástupů a první ze staničních kolejí. Na spodním záběru ze srpna 2015 je stanice prakticky dokončena.



◀ Ostrovní nástupiště ve stanici Soběslav je v délce 100 m zastřešeno ocelovým přístřeškem



◀ Na záběru vlevo, z října 2014, je v provozu původní liché kolejová skupina a aktuálně probíhají práce na železničním spodku v sudé skupině, včetně sanací zvodnělého podloží. O pět měsíců později se po sudé již jezdí a práce se přesunuly do liché.



# Rekonstrukce tramvajové tratě Poděbradská

**Rekonstruovaný úsek na Poděbradské ulici byl dosud posledním nezrekonstruovaným úsekem mezi Balabenku a Lehovcem. Již dožitá konstrukce s velkoplošnými panely z roku 1988 vyžadovala každoroční lokální opravy, nutné pro zachování provozu. Rekonstrukce přispěla nejen ke zvýšení bezpečnosti, ale také zvýšení komfortu pro cestující.**

[představujeme]



▲ **Křižovatka Poděbradská–Podkovářská po rekonstrukci tramvajové tratě**

► **Tramvajová zastávka Nademlejná po rekonstrukci s prvky pro nevidomé a slabozraké**

V druhé polovině roku 2013 byla zahájena rekonstrukce tramvajové tratě na Poděbradské ulici v Praze. Samotná rekonstrukce měla být realizována již o dva roky dříve, ovšem odvolání neúspěšného účastníka výběrového řízení a následné odvolání k úřadu pro ochranu hospodářské soutěže zahájení stavby oddálilo.

Rekonstruovaný dvoukolejný úsek v délce cca 1885m se napojil u Harfy na již zrekonstruovaný úsek Českomoravské z roku 2004 a na druhé straně zrekonstruovaný úsek z roku 2010

mezi křižovatkou Poděbradská–Kbelská a tramvajovým obratištěm Lehovec. Kolejové křížení Starý Hloubětín nebylo do stavby zahrnuto.

Jedná se o rekonstrukci na východní čtyřproudové radiále s tramvajovým tělesem uprostřed, procházející oblastí převážně průmyslové zóny s částečně obytnou výstavbou, která se zde v posledních letech nově rozvíjí.

Stávající konstrukci s velkoplošnými panely s blokovou kolejnicí B1 uloženými na asfaltobetonových vrstvách nahradila konstrukce s širokopatní kolejnicí S49 na příčných železobetonových pražcích ve šterkovém loži s podkladními vrstvami ze šterkodrti. V první části, směrem od centra ke křižovatce Podkovářská, je tramvajové těleso zakryto travnatým kobercem, od křižovatky Podkovářská až ke křižovatce Kbelská zůstalo těleso s otevřeným kolejovým

ložem. Travnatý úsek byl zřízen s automatickým zavlažovacím zařízením. Rozhraní mezi přejezdem a zatravněným úsekem vyplňuje prostor se šterkem do výšky pražců, plnící funkci retardéru, chránící travnatý kryt před případným pojezdem nekolejových vozidel.

Rekonstrukcí prošly všechny tři tramvajové zastávky, u nichž se výrazně zvýšila bezpečnost a komfort pro cestující. Zvýšení bezpečnosti spočívá především v rozšíření nástupišť a v osazení zábradlí, chránícího cestující před pádem pod projíždějící automobily. Nejen osoby se sníženou schopností pohybu ocení bezbariérový přístup na nástupiště vč. zvýšení nástupní hrany na 240 mm. Přístupy na tramvajové zastávky doplňují prvky pro slabozraké a nevidomé. Na nástupištích ve směru do centra byly osazeny přístřešky pro cestující.

U obytné zástavby v oblasti ulice Kačešova požadovala městská část Prahy 9 doplnění nové tramvajové zastávky pro cestující. Šířkové poměry v této oblasti však umožňovaly zřízení tramvajové zastávky jen za cenu několika ústupků, musela být upravena geometrie tramvajové koleje a sníženy počty jízdních pruhů ve směru z centra. V projektu bylo myšleno i na vozidla integrovaného záchranného systému, která mohou v případě vzniklé kolony, v místě zúžené vozovky, využít jízdu po zakrytém tramvajové zastávky bylo nutné vybudovat přechod se světelným signalizačním zařízením přes severní vozovku ve směru do centra, kde zůstaly dva jízdní pruhy v jednom směru.

Souběžně s rekonstrukcí tramvajové tratě probíhaly další investiční akce jiných investorů, které byly vzájemně koordinovány, a to výstavba SSZ u za-



Investor: Dopravní podnik hl.m.Prahy, a.s.  
Projektant: METROPROJEKT Praha a.s.  
Inženýring: Inženýring dopravních staveb a.s.  
Zhotovitel: HOCHTIEF CZ a.s.  
Realizace: 9-11/2013





- ◀ Zleva:
- Nově položené betonové prefabrikáty na přejezdu Poděbradská × Kbelská. Po upevnění kolejnic byl prostor vyplněn speciální pružnou zálivkou
  - Pokládka jednotlivých dílců z předpřetvořeného travního koberec na rozprostřenou ornici
  - Položení travnatý koberec mezi křižovatkou Poděbradská × Podkovářská a novou zastávkou Kabešova

stávky Kabešova a úprava SSZ na křižovatce Podkovářská.

Všechny přejezdy přes tramvajové těleso mají asfaltový kryt vyjma přejezdu přes křižovatku Kbelská. Tato křižovatka je v příčném směru přes tramvajovou trať extrémně zatížena nekojeovou dopravou. Jedná se o hlavní dopravní tepnu mezi městskými částmi Prahy 10 a Prahy 8. Požadavky na vysokou životnost vedly ke zřízení přejezdové konstrukce s atypickými betonovými prefabrikáty přizpůsobenými pro širokopatní kolejnice S49. Varianta se širokopatní kolejnicí byla zvolena z důvodu návaznosti na přilehlé úseky, čímž se mohlo upustit od zřízení přechodových kusů mezi jednotlivými typy kolejnic.

Prefabrikáty použité na přejezdu Poděbradská–Kbelská byly navrženy firmou INFRAM, a. s., a vyrobeny v betonárně v Jihlavě. Na místo realizace byly přivezeny jako hotové výrobky a byly osazeny na předem připravené podkladní vrstvy do přesné směrové polohy. Výšková poloha do předepsané nivelety se upravila pomocí rektifikačních šroubů. Vzniklé dutiny pod prefabrikátem byly vyplněny zálivkou, mající po zatvrdnutí dobré pevnostní vlastnosti. Prostor mezi kolejnicí a panelem byl vyplněn speciální pružnou zálivkou Edi-

lon od společnosti Sedra, odolávající extrémním teplotám. Touto zálivkou se zalily také spáry mezi jednotlivými panely. Toto řešení do budoucna umožňuje následnou výměnu kolejnic bez nutnosti demontování celého prefabrikátu. Použitím varianty s příčným uložením panelů přes obě koleje odpadla jedna spojovací podélná spára, která bývá obvykle slabým článkem a zdrojem komplikací v následných letech provozu.

Nevýhodou pokládky prefabrikátů o rozměrech 6,34 × 2,5 × 0,35 m a hmotnosti více než 13 t byla její náročnost. To si vyžádalo důkladné naplánování postupu výstavby. Probíhala za částečného omezení automobilové dopravy v nočních víkendových hodinách za použití jeřábu s nutným zapečkováním proti překlopení.

Tyto atypické prefabrikáty nejsou na tramvajových tratích v Praze žádným novým prvkem. Byly již použity na několika jiných obdobně zatížených přejezdech, kde byl také kladen důraz na minimální nároky na údržbu a kde velká dopravní zátěž výrazně komplikuje případné opravy. Například na křižovatce Střelná–Klapkova byl v roce 2009 zřízen přejezd s obdobnými prefabrikáty, jež dodala německá firma Max Bögl. Betonové prefabrikáty, uzpůsobené pro

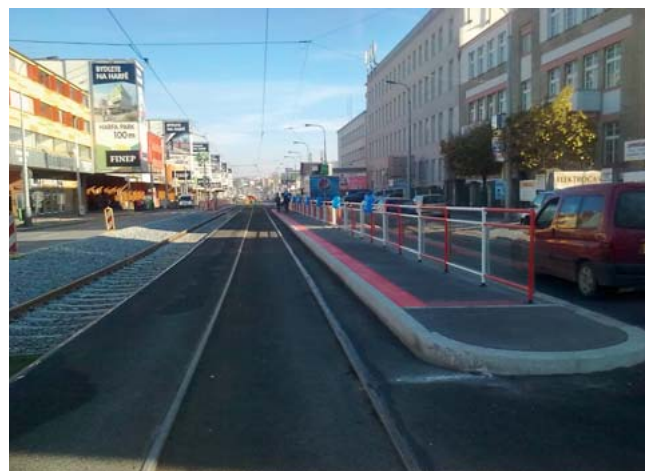
žlábkovou kolejnici NT1, byly vyrobeny pro každou kolej zvlášť s excentrickým osazením žlabů pro kolejnici, aby nebylo nutné zřizovat další konstrukční vrstvy do osy obou kolejí. Další obdobné prefabrikáty z konsorcia firem Eurovia a DI-PRO jsou osazeny na Vítězném náměstí u všech tří křižení okružní křižovatky s tramvajovou tratí. Vyjimečnost panelů v Praze 6 ještě vyzdvihuje skutečnost, že je v přejezdech zřízena splitková kolej. V roce 2014 se seznam přejezdů rozšířil o křižovatku Bělohorská–Ankarská. Přejezdové prefabrikáty byly osazeny v rámci rekonstrukce tramvajové tratě Bělohorská.

Závěrem je nutno dodat, že nový vzhled tramvajové tratě v ulici Poděbradská výrazně přispěl k oživení lokality postupně se měnící z průmyslové na obytnou. I v druhém roce provozu je vidět, jaké účinky má realizace automatického zavlažovacího systému v prostoru zatravněného tramvajového tělesa. Realizované řešení neznemožňuje případné zakrytí tramvajového tělesa i v dalších úsecích mezi křižovatkami Podkovářská a Kbelská. Samotnou rekonstrukci ocení především místní obyvatelé vzhledem ke snížení hluku z provozu tramvajové tratě.

KAMIL ORÁLEK ■

- ▼▼ Zatravněný svršek tramvajové trati mezi zastávkou Kabešova a křižovatkou Poděbradská × Podkovářská

- ▼ Zčásti zpevněné tramvajové těleso v zastávce Kabešova, umožňující pojezd integrovaného záchraného systému







## Letní sportovní hry

42. letní sportovní hry METROPROJEKTu Praha a.s. se konaly ve dnech 11. 9.–13. 9. 2015 již tradičně v areálu RÁJ Srbsko u Kněžmostu. Počasí nám tentokrát přálo, bylo příjemně, bez vedra i bez deště. Sportovních her se v letošním roce zúčastnilo osmdesát sportovců včetně nejmladší generace. Soutěžilo se ve všech tradičních disciplínách, jen orientační běh se pro změnu konal s novými pravidly, kupodivu nikdo se neztratil, i když bloudilp všichni. Vítězství v mezifiremním utkání ve volejbalu s týmem SUDOP tentokrát patřilo soupeři. Oproti minulým létům přibýlo nové hodnocení celkových výsledků „Nejsportovnější baba“ a „Nejsportovnější chlap“.

### Výsledky LSH XXXXII - Srbsko 2015

<b>Volejbal – debl smíšený</b>	1. Bohunka Šperlová	<b>Hod na koš ženy</b>	1. Bohunka Šperlová
2. Jarmila Rydlová, Radka Štitterová	2. Ema Káimánová	2. Ema Káimánová	2. Ema Káimánová
3. Vendula Procházková, Popa Koláb	3. Oľmka Auratová	3. Oľmka Auratová	3. Oľmka Auratová
<b>Volejbal 6</b>	<b>Hod na koš muži</b>	1. Kamil Bednařík	<b>Hod na koš muži</b>
1. SUDOP	1. Kamil Bednařík	2. Lukáš Jęglicka	2. Lukáš Jęglicka
2. METROPROJEKT	3. Víta Havel	3. Víta Havel	3. Víta Havel
<b>Volejbal – debl muži</b>	<b>Orientační běh ženy</b>	1. Lucka Burdová	1. Lucka Burdová
1. Jakub Huml, Petr Zdeněk	2. Hanka Veselcovová	2. Hanka Veselcovová	2. Hanka Veselcovová
2. Honza Ráha, Aleš Smrček	3. Vořta Ehlich	3. Vořta Ehlich	3. Vořta Ehlich
3. Honza Kočí, Popa Koláb	<b>Orientační běh muži</b>	1. David Krása	1. David Krása
<b>Beach volejbal – debl muži, smíšený</b>	2. David Krása	2. David Krása	2. David Krása
J. Huml, P. Zdeněk	3. Jakub Huml	3. Jakub Huml	3. Jakub Huml
H. Kopl, P. Koláb	<b>Squash ženy</b>	1. Jana Pecharová	1. Jana Pecharová
J. Burdová, J. Škrábek	2. Lida Pánková	2. Lida Pánková	2. Lida Pánková
J. Vorlíková, P. Zdeněk	3. Monika Revutalová	3. Monika Revutalová	3. Monika Revutalová
V. Procházková, A. Smrček	<b>Squash muži</b>	1. Tomáš Padvět	1. Tomáš Padvět
<b>Ping – pong – ženy</b>	2. Jirka Škrábek	2. Jirka Škrábek	2. Jirka Škrábek
1. Bohunka Šperlová	3. Víra Ráha	3. Víra Ráha	3. Víra Ráha
2. Jana Pecharová	<b>Lukostřelba ženy</b>	1. Jana Pecharová	1. Jana Pecharová
3. Hanka Krausová	2. Milena Medická	2. Milena Medická	2. Milena Medická
<b>Ping – pong – muži</b>	3. Míša Kulhava	3. Míša Kulhava	3. Míša Kulhava
1. Zbyněk Froněk	<b>Lukostřelba muži</b>	1. Zbyněk Froněk	1. Zbyněk Froněk
2. Václav Kuněš	2. Tomáš Jiras	2. Tomáš Jiras	2. Tomáš Jiras
3. Bohumír Vládaš	3. Alena Martinčková	3. Alena Martinčková	3. Alena Martinčková
<b>Bocca</b>	<b>Bowling ženy</b>	1. Hanka Krausová	1. Hanka Krausová
1. Milena Medická, Aleš Smrček, Honza Ráha	2. Eliška Bačuvčíková	2. Eliška Bačuvčíková	2. Eliška Bačuvčíková
2. Jirka Hrdlička, Václav Seidl	3. Zbyněk Froněk	3. Zbyněk Froněk	3. Zbyněk Froněk
3. Václav Těšendorov, Václav Vlček	<b>Tenis ženy</b>	1. Míša Kulhava	1. Míša Kulhava
<b>Nohejbal</b>	2. Lucka Burdová	2. Lucka Burdová	2. Lucka Burdová
1. Jirka Hrdlička, Zbyněk Froněk	3. Milena Medická	3. Milena Medická	3. Milena Medická
2. Jakub Huml, Petr Zdeněk	<b>Lukostřelba muži</b>	1. Zbyněk Froněk	1. Zbyněk Froněk
3. Miroslav Novák, Tomáš Padvět	2. Tomáš Jiras	2. Tomáš Jiras	2. Tomáš Jiras
<b>Plavání – ženy</b>	3. Alena Martinčková	3. Alena Martinčková	3. Alena Martinčková
1. Míša Kulhava	<b>Bowling muži</b>	1. Tomáš Jiras	1. Tomáš Jiras
2. Milena Medická	2. Tomáš Jiras	2. Tomáš Jiras	2. Tomáš Jiras
3. Marcela Volfovská	3. Alena Martinčková	3. Alena Martinčková	3. Alena Martinčková
<b>Plavání – muži</b>	<b>Tenis muži</b>	1. Václav Seidl, Jerro Prokop	1. Václav Seidl, Jerro Prokop
1. Honza Kočí	2. Petr Zdeněk	2. Petr Zdeněk	2. Petr Zdeněk
2. Vořta Ehlich	3. Raman Voráč	3. Raman Voráč	3. Raman Voráč
3. Miroslav Novák	<b>STIGA hokej</b>	1. Kamil Bednařík	1. Kamil Bednařík
<b>Badminton ženy</b>	2. Tomáš Pokorný	2. Tomáš Pokorný	2. Tomáš Pokorný
1. Jana Pecharová, Hanka Krausová	3. Václav Kuněš	3. Václav Kuněš	3. Václav Kuněš
2. Milena Medická, Míša Kulhava	<b>Minigolf – muži</b>	1. Zbyněk Froněk	1. Zbyněk Froněk
3. Dana Růžnová, Jana Němečková, Eva Kramková	2. Tomáš Jiras	2. Tomáš Jiras	2. Tomáš Jiras
<b>Badminton muži</b>	3. Václav Kuněš	3. Václav Kuněš	3. Václav Kuněš
1. Kamil Bednařík, Jirka Škrábek	<b>Minigolf – ženy</b>	1. Eliška Bačuvčíková	1. Eliška Bačuvčíková
2. Honza Ráha, Václav Kuněš	2. Jana Pecharová	2. Jana Pecharová	2. Jana Pecharová
3. Jakub Huml, Petr Zdeněk			



#### 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 třetím čtvrtletí oslavili svá životní jubilea **Věra Langmaierová, Maroš Dávid, Libor Martínek, Milan Bárta a Tomáš Pokorný**. Všem jubilantům gratulujeme a přejeme pevné zdraví a hodně pracovních i osobních úspěchů.