



METROPROJEKT INFORMUJE



**TRAMVAJOVÁ TRATĚ OSOVÁ - KAMPUS V BRNĚ
MODERNIZACE TRATI SOBĚSLAV - DOUBÍ
ŽST PRAHA VYSOČANY - NOVÁ ODBAVOVACÍ BUDOVA
ROZHOVOR S VÍTĚZSLAVEM ŽŮRKEM
OCENĚNÍ PROJEKTU VOZOVNA SLOVANY**

NEPRODEJNÝ VÝTISK | 15. ROČNÍK





Vážení přátelé společnosti METROPROJEKT, vážené kolegyně a kolegové!

Číslo našeho časopisu, které právě držíte v ruce, se primárně věnuje třem dopravním projektům, které byly podle návrhů Metroprojektu zrealizovány a začaly sloužit svému účelu, tedy cestujícím.

Na první místo jsme zařadili novou brněnskou tramvajovou trať Osová - Kampus, která je zajímavá tím, že si vyžádala vybudování téměř 600 m dlouhého hloubeného tunelu včetně jedné podzemní tramvajové zastávky. K tomuto tématu jsme zařadili i rozhovor s Ing. Žůrkem, technicko-provozním ředitelem brněnského dopravního podniku. Další projekt je železniční - modernizovaný úsek koridoru Soběslav - Doubí. Je zajímavý tím, že vede v celé délce novou stopou v souběhu s dálnicí D3, a také tím, že je připraven ke zrychlení - k zavedení provozu rychlostí 200 km/h. Konečně třetí projekt je nová odbavovací hala nádraží Praha Vysočany.

Je prosinec, a tak bych vám z tohoto místa rád poděkoval za spolupráci v průběhu celého letošního roku, které si velice vážím. Po dvou letech restrikcí jsme letos mohli uspořádat dvě společenská setkání, odložené padesátiny Metroprojektu v červnu a tradiční oslavu svátku svatě Barbory, patronky tunelářů.

Situace na trhu projektových a konzultačních služeb pro veřejné investory je stále příznivá, a tak bylo práce v uplynulém roce dost a dost. Uzavíraný rok lze tím pádem z pohledu Metroprojektu považovat za úspěšný. A za to vám všem patří můj dík.

Přeji vám klidné a pohodové Vánoce a v novém roce zdraví, úsměv na tváři a mnoho osobních i pracovních úspěchů. Těším se na další setkávání s vámi v roce 2023.

V úctě

Ing. David Krása,
generální ředitel

OBSAH

Tramvajová trať Osová - Kampus	2
Rozhovor s Vítězslavem Žůrkem	7
Modernizace trati Soběslav - Doubí	9
Žst Praha Vysočany	
- nová odbavovací budova	13
Ocenění projektu Vozovna Slovany	16
Sv. Barbora - společenské setkání	17

METROPROJEKT INFORMUJE firemní časopis

redakční rada: Roman Dušek,
Ing. David Krása, Ing. Tomáš Novotný,
Ing. Vladimír Seidl, Ing. Dana Sklenaříková,
Ing. Petr Zobal
Foto na titulní straně a v článku
Osová - Kampus: Tomáš Cmíral

vydává METROPROJEKT Praha a.s.,
Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7,
IČO: 45271895
ev. č. MK ČR E 18232,
redakce@metroprojekt.cz

PRVNÍ PODZEMNÍ DRÁHA V BRNĚ SE UVÁDÍ DO PROVOZU - NOVÁ TRAMVAJOVÁ TRATĚ OSOVÁ - KAMPUS

Vladimír Seidl, Lukáš Jedlička

S výstavbou univerzitního kampusu Masarykovy univerzity v Brně, v blízkosti FN Bohunice, a s předpokládaným rozšířením areálu kampusu o studentské koleje a s výstavbou dalších rezidenčních a komerčních objektů vznikla potřeba zvýšení kapacity obsluhy tohoto území veřejnou dopravou. Rozsah budoucí přepravní poptávky vyústil do rozhodnutí magistrátu města Brna o zavedení kolejové dopravy do oblasti Kampusu a FN Bohunice.

Projekt je z technického hlediska zajímavý tím, že reliéf krajiny v těchto místech si vyžádal vybudování téměř 600 m dlouhého hloubeného tunelu včetně jedné podzemní tramvajové zastávky. Obrazně řečeno tím Brno získává svůj první souvislý úsek podzemní dráhy.



Orientační umístění projektu v Brně

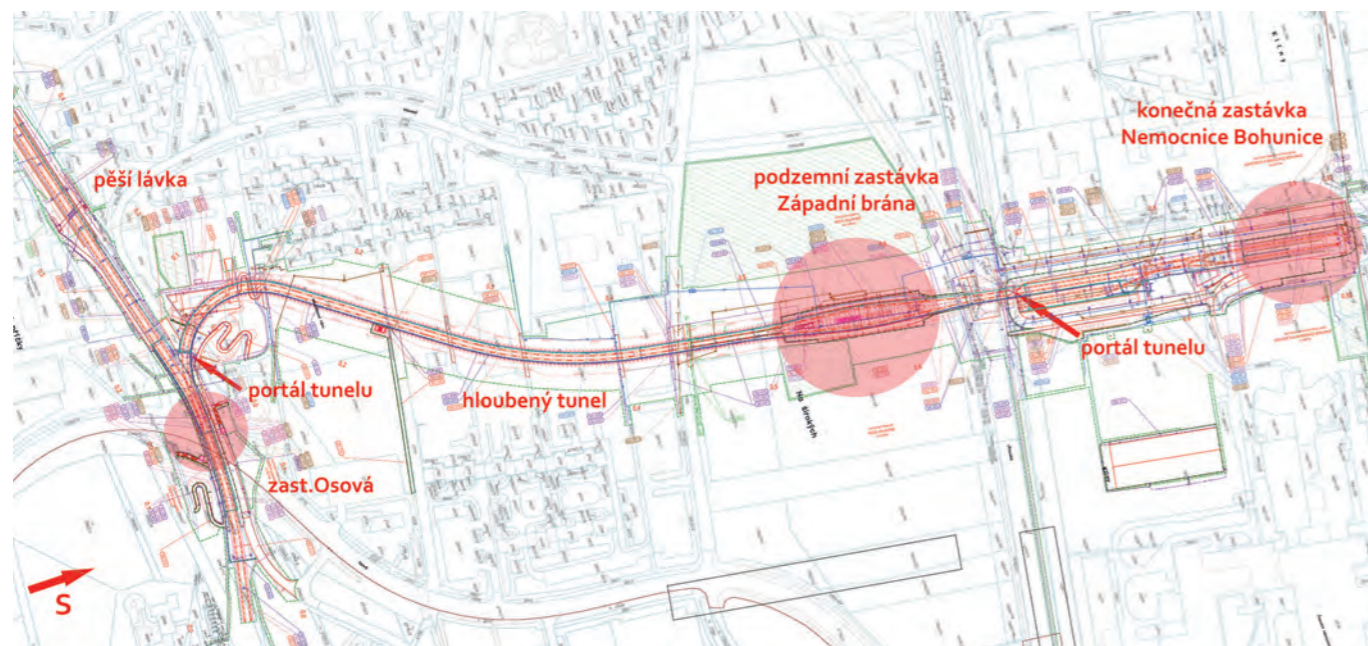
PŘÍPRAVA PROJEKTU

V roce 2015 byla Statutárním městem Brno vypsána veřejná zakázka na zpracování dokumentace pro územní řízení včetně zajištění pravomocného územního rozhodnutí. Vítězem této soutěže se stalo sdružení společností METROPROJEKT Praha a.s. a Moravia Consult Olomouc a.s. Projektová dokumentace byla dokončena v září

2016 a pravomocné územní rozhodnutí bylo vydáno v červenci 2017.

Následně převzal investorské žezlo Dopravní podnik města Brna a rozhodl o dokončení celé stavby metodou Design & Build. Výběr zhotovitele stavby proběhl pouze na základě dokumentace pro územní řízení a vydaného územního rozhodnutí. Všechny ostatní činnosti, počínaje zpracováním

dokumentace pro stavební povolení, zajištěním pravomocných stavebních povolení a následně zhotovením celé stavby, byly součástí plnění jedné veřejné zakázky, což bylo v České republice ojedinělé řešení pro dokončení celého procesu přípravy a realizace projektu u liniové kolejové dopravní stavby. Vítězem soutěže se stalo sdružení firem FIRESTA - Fišer, rekonstrukce, stavby a.s. a Metrostav a.s. se subdodavatelem projektových prací METROPROJEKT Praha. Projektové práce byly zahájeny v červenci 2019, pravomocné „hlavní“ stavební povolení od Drážního úřadu jsme obdrželi v květnu 2020, poslední od MČ Liskovec až v dubnu 2021. Stavební firmy se tak dostaly do situace pro ně neobvyklé, kdy první rok plnění smlouvy o dílo zajišťovaly zpracování projektové dokumentace a obstarávání stavebních povolení namísto provádění stavebních prací. Výše uvedený způsob zadání realizace projektu je bezesporu velice komfortní pro investora, ale na zhotovitele klade neúměrně vysoká rizika zejména z pohledu zajištění termínů plnění pro získání pravomocných stavebních povolení, která jsou mnohdy zdržována či blokována třetími osobami a zhotovitel nemá žádné právní nástroje na jejich vypořádání.



Přehledná situace nové tramvajové trati

ARCHITEKTONICKO STAVEBNÍ ŘEŠENÍ PROJEKTU

Prodloužení TT ze zastávky Osová spojuje jižní část Bohunic se severně umístěnou lokalitou Univerzitního kampusu s Fakultní nemocnicí Brno. V místě napojení na doavadní trať, tedy v zastávce Osová, se jedná o mírné posunutí stávající polohy zastávky, a to z důvodu geometrické polohy koleje a následného trasování. Trať je prodloužena odbočkou severním směrem. Nové pokračování, vzhledem ke konfiguraci terénu, vede téměř 600 m dlouhým hloubeným tunelem, který končí až za ulicí Jihlavská. V poslední čtvrtině délky tunelu je umístěna podzemní zastávka, která bude v budoucnu zajišťovat obsluhu plánované výstavby rezidenčního bydlení a občanské vybavenosti. Na konci tunelového úseku navazuje rozsáhlá plocha, lemovaná zárubními zdmi, kde vyjma hlavních dopravních kolejí je možné i na odstavných kolejích deponovat tramvajové soupravy. Poslední úsek trati za ulicí Jihlavská je rovnoběžný s ulicí Netroufalky, kde je konečná zastávka u Fakultní nemocnice Brno.

Návrh trati z hlediska architektonického řešení měl za cíl jednoduše doplnit síť stávající veřejné dopravy o tradiční tramvajové zastávky s patřičným zvýšením komfortu pro cestující. Zastávky Osová a Nemocnice Bohunice jsou navrženy jako tradiční povrchové zastávky s délkou nástupiště 60 m.



V zastávce Osová jsou doplněny nové výtahy s celoprosklenými výtahovými šachtami, které spojují úroveň tramvajové trati se silničním nadjezdem a umožňují bezbariérový přestup na autobusovou dopravu. Výškové rozdíly mezi utopenou zastávkou v zářezu a horní úrovní u nadjezdu přirozeně doplňují terénní prefabrikovaná schodiště, kopírující svahování terénu, a ocelové schodiště, které je kotveno ke stávající opěrné zdi na severní straně koleje. Ve stávající stopě trati směrem na západ je umístěna po cca 100 m nová ocelová lávka, která překonává zmíněný zářez tramvajové trati a spojuje jižní a severní část území pro pěší. Veškeré prvky návrhu jsou laděny do tmavě šedé barvy v kombinaci ocel a sklo, povrchy kolem trati jsou doplně-

ny betonovou dlažbou a prefabrikovanými opěrnými zidkami.

Konečná zastávka Nemocnice Bohunice má tři nástupiště, a je na rozdíl od Osově zcela nová bez jakékoliv vazby na stávající trať. Nástupiště jsou zastřešená ocelovou prosklenou konstrukcí tvaru „T“. Hrana nástupiště je zde navržena se světelnou zabudovanou linií v dlažbě, která světelně reaguje na příjezd tramvajových vozů a slouží tak jako vizuální bezpečnostní prvek. Pro cestující je zastávka vybavena lavičkami s dřevěným sedákem a při okraji bočního nástupiště směrem k nemocnici je umístěn jednopodlažní objekt s informačním centrem pro cestující. Infocentrum navazuje na stávající přílehlý technologický objekt a celkový návrh materiálového a barev-



ného řešení je s ním v souladu. Nově navržené přístřešky a obklad fasády infocentra jsou světle šedé až stříbrné barvy, obklad fasády je z plechových kazet.

Běžnému řešení tramvajové zastávky se vymyká lokalita mezi ulicemi Jihlavská a Mikuláškovým náměstím, zde je návrh součástí Územní studie „Západní brána - západní část“.

Podle studie jsou funkční plochy navrženy jako jádrové, tj. smíšené plochy centrálního charakteru a plochy všeobecného bydlení s podílem městské zeleně. V centru této zastávky je umístěna podzemní tramvajová zastávka, která je položená cca 7,5 m pod terémem budoucí zastávky. Zastávka má ostrovní nástupiště v oblouku, délky 60 m. Oblouk je zvolen z důvodu hospodárnosti návrhu, a to nejen z hlediska nákladů, ale také z hlediska zastavěných ploch. Komplikovaný obloukový půdorysný tvar podzemních železobetonových stěn je kompenzován jednoduchým obdélníkovým půdorysem zastřešení na terénu. Pravoúhlý tvar střechy lépe zapadne do budoucí zastávky a snáze se spojí s okolními bloky objektů. Zastávka bude charakteristická výrazným zastřešením s ocelovou prosklenou konstrukcí, která je složená z navzájem vystřídáných trojúhelníků, které zdánlivě tvoří sedlový světlík se snižujícím se hřebem do úžlabí. Tento tvar je výhodný z hlediska řešení požární bezpečnosti,



- 01
- 02 Pěší lávka za zastávkou Osová
- 03 Konečná zastávka Nemocnice Bohunice
- 03 Územní studie „Západní brána - západní část“, zdroj: Kancelář architekta města Brna, p. o.
- 04 Vizualizace budoucí zastávky v okolí zastávky Západní brána, zdroj: DOUSEK-ZABORSKY s.r.o., Free architects



kdy je vytvořen volný prostor k přirozenému odvodu tepla a kouře a nevznikají tak vyšší náklady na požární zasklení. Z toho plyne, že zastávka je jen krytá proti dešti a konstrukce zastřešení není vzduchotěsně spojená s konstrukcí podzemní zastávky.

Podzemní část je navržena ze světlého monolitického betonu se speciální recepturou, tak aby bylo dosaženo co nejsvětějšího odstínu. Světlo v podzemí je jedním z hlavních cílů návrhu, a to podtrhuje i barevné řešení ocelové konstrukce zastřešení v bílé barvě. Světlé betony jsou doplněné nerezovým obložením eskalátorů, nerezovými dveřními křídly a lehkým vzdušným uzavřením prostorů pomocí nerezové lankové sítě. Zámečnické konstrukce jako zábradlí a podobně jsou navrženy v bílé barvě jako konstrukce zastřešení. Plocha dlažby nástupiště je z betonové velkoformátové dlažby vzhledu světlý granit. Jako kontrast k ostatním prvkům je zvolena výrazná žlutá barva laviček a košů a žlutý bezpečnostní pás na okraji nástupiště, který bude navíc doplněn o světelnou linii.

Přístup na nástupiště z terénu je možný bezbariérovým výtahem, dvojicí eskalátorů a pevným centrálním schodištěm. Pro případ požáru je na

severní straně nástupiště únikové schodiště v běžném provozu nepoužívané.

V blízkosti jižního výtahu je umístěný technologický přízemní objekt s plochou střechou, který slouží k provozu tramvajové trati a přilehlé zastávky. Objekt je sjednocený s barevností zastřešení zastávky a je obložen sendvičovými hliníkovými deskami typu Bond.

Podzemní zastávka bude mít název „Západní brána“ a bude obsluhovat rozlehlou budoucí zástavbu s rozličnými funkcemi. Zastávka je zhruba uprostřed této rozvojové oblasti o velikosti cca 5 ha.

PŘÍNOS NOVÉ TRAMVAJOVÉ TRATI PRO CESTUJÍCÍ

Jak se povedl záměr projektantů a architekta uvést do reality je možné vidět již v těchto dnech, kdy je stavba před dokončením a zkušební jízdy tramvají jsou v plném proudu.

Po zapojení nové tramvajové trati do sítě a grafikonu MHD v Brně bude cestovní doba mezi nově obsluhovanou oblastí a centrem města zkrácena na 15 minut. Díky zřízení přestupního uzlu Nemocnice Bohunice, do něhož je zavedena řada autobusových a tro-

lejbusových linek, dojde ke zkvalitnění obsluhy veřejnou dopravou i v navazujících městských částech. První cestující by se měli po nové trati měli svést ještě v letošním roce. ■



- 01 Zastřešení zastávky Západní Brána
- 02 - 04 Zahluhovaná zastávka Západní Brána
- 05 Zkušební jízda tramvaje tunelem



ROZHOVOR

Ing. Vítězslav Žůrek

technicko – provozní ředitel
Dopravní podnik města Brna, a.s.

Narozen v roce 1974.

Vystudoval Střední průmyslovou školu stavební v Brně a poté absolvoval VUT v Brně.

Po škole nastoupil do jedné z největších tuzemských stavebních firem, podílel se na různých pozicích na stavbách železničních koridorů v ČR a Bulharsku.

Po návratu se zabýval zejména pozemním stavitelstvím až do roku 2012, kdy nastoupil jako vedoucí infrastruktury a investic v brněnském dopravním podniku.

Od roku 2021 působí na pozici technicko – provozního ředitele.

Od 11. prosince má Brno nové tramvajové spojení mezi centrem města a kampusem Masarykovy univerzity. Už jste si celou trasu projel? A s jakými pocity?

Novou tramvajovou trať jsem jel už dvakrát, poprvé v září, když jsme trať představovali novinářům, a pak v říjnu, když do Dopravního podniku města Brna dorazila nová tramvaj Škoda ForCity Smart 45 T. Je až neuvěřitelné, co se nám společně podařilo za poměrně krátkou dobu vybudovat, navíc se bavíme o stavbě prováděné

v období covidu a následné energetické krize. Od června 2020 zde vyrostla nová moderní tramvajová trať, která z části vede tunelem, s velkoryse řešenou podzemní zastávkou, ukončená neméně hezkým terminálem u brněnské fakultní nemocnice. Zkrátka, když se po stavbě rozhlednu, vidím v ní moderní dopravní infrastrukturu našeho města, na kterou můžeme být právem pyšní.

Registrujete již první reakce cestujících?

Lidé jsou obecně nedočkaví, tu nedočkavost v našem případě dokazoval jejich zájem a sledování průběhu celé stavby. Na novou trať a provoz na ní se určitě těší. Velký zájem o celou stavbu se potvrdil i při nedávné akci, kdy jsme tunel otevřeli pro veřejnost. Lidé měli mimořádnou příležitost si celý tunel projít. Během tří hodin se tu vystřídalo více než 6,5 tisíce návštěvníků, což považuji za velký úspěch.

V posledních týdnech zaznamenáváme každý den několik dotazů, kdy už budou mít možnost se po nové trati svést v rámci běžného jízdního řádu.

Tento projekt patří mezi nejvýznamnější projekty v oblasti

rozvoje tramvajové dopravy v Brně. S dílem se pojí řada superlativů – nejdelší tramvajový tunel v ČR vyhloubený až 9 m pod zemí, pouhých 35 měsíců dělilo poklepání základního kamene od zkušební jízdy... Co stálo za tak mimořádným úspěchem?

Stojí za ním hodně a dobře odvedené práce lidí všech zainteresovaných stran – projektant, správce stavby, sdružení zhotovitelů, naši zaměstnanci. Osobně si myslím, že byl vytvořen tým lidí, kteří stavbu pozitivně chápali jako společnou věc, za kterou je potřeba stát. A to, znovu připomínám, v době nejistoty doby covidové a narůstající energetické krize. Domnívám se, že k rychlosti výstavby přispělo také použití nezdeformovaných smluvních podmínek Yellow Fidic Standard Book mezi objednatelem a zhotovitelem. Zhotovitel tím měl na starost kromě realizace stavby i její kompletní přípravu a v závěru stavby ještě prochází prubířským kamenem zodpovědnosti za zavedení zkušebních provozů a zajištění kolaudací jednotlivých objektů.

Výjimečná byla i dotace z evropských fondů, která pokryla 85 % uznatelných nákladů. Jak náročný byl proces schvalování?

Bylo to poprvé, co město Brno pověřilo náš Dopravní podnik k zajištění tak velké stavby a jejího financování eurofondy. Projekt byl zařazen do operačního programu Doprava 2 Ministerstva dopravy. Vlastní příprava projektu spočívající v zajištění dokumentace pro územní řízení a také všech podpůrných dokumentů byla opravdu náročná. Nejen technicky, ale i administrativně. Zde musím poděkovat projektantům a všem zaměstnancům ministerstva, se kterými jsme celý projekt diskutovali a postupně i za jejich metodické pomoci chystali pro podání žádosti o dotaci. Naše žádost byla úspěšná a umožnila investorovi pokrýt oněch 85 % uznatelných nákladů projektu. Bez takového zajištění finančních zdrojů z evropských fondů na stavbu by byla její realizace nemyšlitelná.

V akčním plánu strategie#brno2050 je vybudování této tratě jednoznačně klíčovým projektem. Jaké další plánuje DPMB?

V současné době je v přípravě nejdále vybudování prodloužení tramvajové tratě na sídliště Kamechy v městské části Bystrc. Jedná se o úsek o délce přibližně 1,5 km, která bude začínat v oblasti stávající tramvajové

smyčky Ečerova, dále bude vedena v zářezu podél ulice Vejrostova, kde v místě ulice Teyschlova přejde do raženého tunelu. Součástí projektu je vybudování tří nových zastávek. Celý projekt je opět strategickou investicí města Brna. Odhadované náklady stavby jsou přibližně 2,3 miliard korun. I pro tuto velmi významnou stavbu dopravní infrastruktury budeme usilovat o získání dotace z fondů EU prostřednictvím Programu doprava, a to v programovém období 2021–2027.

Zavedení kooperativních inteligentních dopravních systémů přináší i velké výzvy do budoucnosti. Můžete je nastínit?

Obecně lze očekávat zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy. Pro nás se jedná zejména o vylepšení preferencí hromadné dopravy. S tím ale souvisí obecný přínos sdílení informací mezi všemi, kteří budou do systému začleněni. Dopravní podnik, správce komunikací, IZS atd. Jedná se o informace o opravách, nehodách a vůbec o průchodnosti celého dopravního systému, se zapojením priorit preferencí například pro IZS tak, aby bylo možné řešit dopravní toky plynuleji a tím i rozhodně bezpečněji. Začlenění těchto systémů do života města

určitě vítáme a jsme jeho příznivci a aktivními podporovateli.

Brněnský dopravní podnik jako jediný v ČR kompletuje moderní tramvajové vozy Drak. V čem je projekt „Tramvaj pro Brno“ průlomový?

Montáž vlastních vozů si můžeme dovést díky zázemí vlastních ústředních dílen v Medlánkách a zkušeným zaměstnancům nejrůznějších profesí. V minulosti jsme již montovali tramvaje Vario. Koncept tramvají Drak je modernější a vychází z platformy tramvají K 2. Vlastní montáží jsou na každém z vozů ušetřeny miliony korun oproti běžnému nákupu. Výrobní proces se navíc výrazně u každého dalšího vozu zrychlil, což samo o sobě vytváří další úsporu. Navíc je to i malá výhra do budoucna, protože naši lidé vůz dokonale znají, a věříme i v následnou vyšší efektivitu u prohlídek vyšších stupňů. V současnosti jezdí v ulicích 25 Draků. Tyto „šaliny“ jsou oblíbené jak u cestujících, tak i u našich řidičů. Projekt nám byl inspirací i pro vlastní kompletaci nových trolejbusů. Ve vozovně Komín v letošním roce realizujeme první dva vozy v programu pracovním nazvaném Mario. ■

Ptali se Dana Sklenaříková a Vladimír Seidl

OHLÉDNUTÍ ZA PŘÍPRAVOU STAVBY MODERNIZACE TRATI SOBĚSLAV - DOUBÍ U TÁBORA

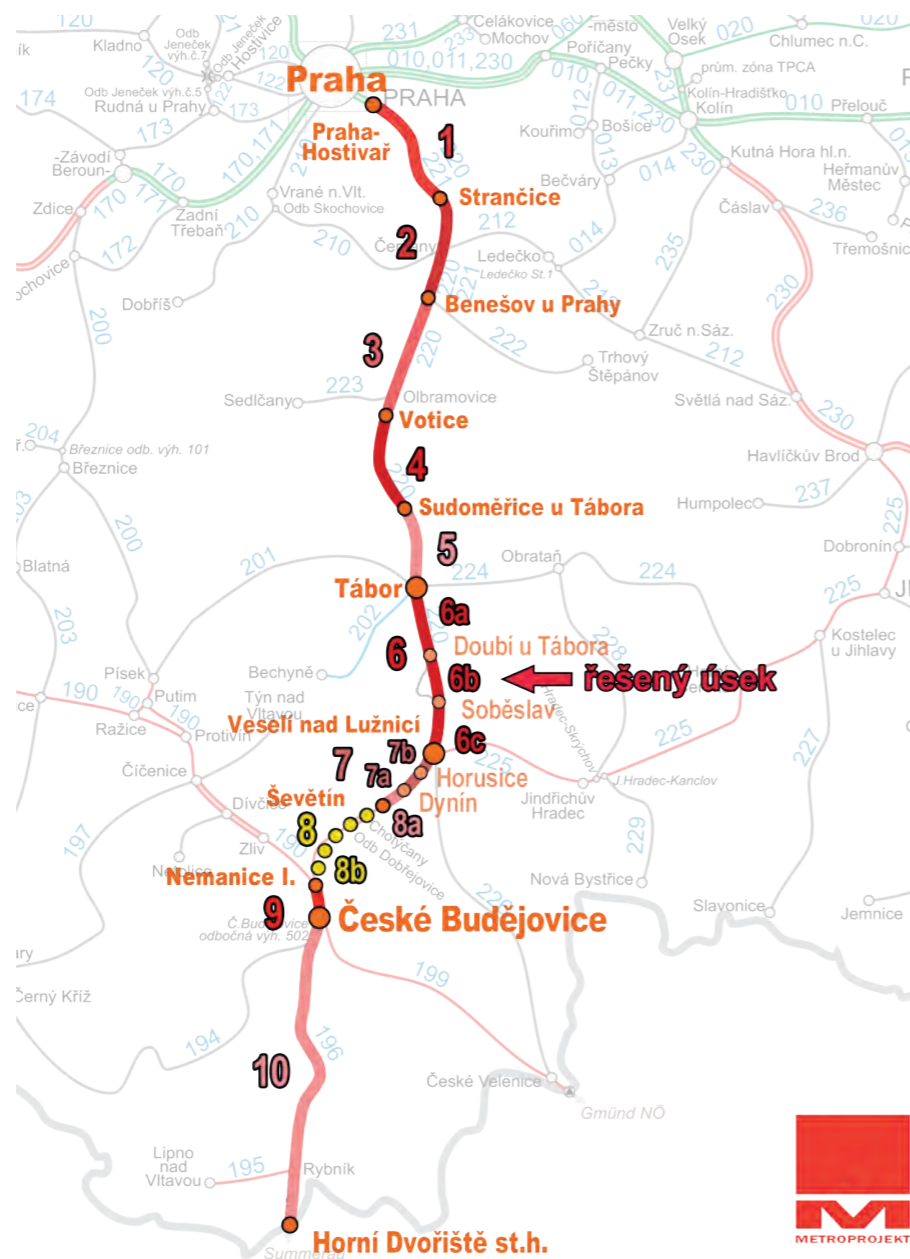
Petr Zobal

Rozsah úprav na IV. koridoru prověřila „Předběžná studie proveditelnosti modernizace IV. tranzitního koridoru v úseku Praha – Horní Dvořiště/České Velenice“, zpracovaná v letech 1996 a 1997. IV. koridor byl rozdělen na čtyři dílčí úseky, pro něž byly zpracovány podrobnější územně technické studie (ÚTS). Úsek Soběslav – Doubí u Tábora spadl do studie „Optimalizace traťového úseku Veselí nad Lužnicí (mimo) – Tábor (včetně)“, která byla dokončena v roce 2000. Studie v řešeném úseku pracovala s variantami:

- A – optimalizace stávající tratě přes stanici Roudná,
- B – návrh novostavby vedoucí ve volném souběhu s připravovanou dálnicí D3.

Základním rozdílem byla návrhová rychlost, kdy v případě optimalizace nebylo možno dosáhnout vyšší rychlosti než 140 km/h, zatímco u novostavby vyhovovala trasa pro rychlost 160 km/h. Tato ÚTS se spolu se studii dalších úseků stala podkladem pro „Studii proveditelnosti modernizace IV. tranzitního železničního koridoru Horní Dvořiště státní hranice – Praha“, která porovnávala variantu 1, zachovávající trať České Budějovice – Praha částečně jednokolejnou, s variantou 2, která navrhovala zdvoukolejnění dosud jednokolejných úseků a zvyšování rychlosti pomocí přeložek do rychlosti 160 km/h, a s variantou 3, zahrnující i novou trať Benešov u Prahy – Praha.

Výsledkem ekonomického hodnocení byla neobhajitelnost varianty 3, načež z ekonomicky efektivních variant 1 a 2 byla pro další přípravu zvolena varianta 2, jejíž výsledky sice byly poněkud horší, ale navržené řešení bylo výrazně perspektivnější. Vláda tehdejšího premiéra Zemana modernizaci IV. TŽK schválila usnesením č. 1317 z prosince 2001.



OKÉNKO DO HISTORIE ÚSEKU SOBĚSLAV – DOUBÍ U TÁBORA

Optimalizační varianta A uvažovala s využitím stopy železniční tratě z Prahy do Českých Velenic, respektive původního Gmündu, která byla součástí sítě budované společností Dráha císaře Františka Josefa (Kaiser Franz Josefs-Bahn, KFJB). Jednalo se o odbočku kmenové tratě Wien – Gmünd – České Budějovice – Plzeň – Cheb. V dubnu

1869 bylo pro úsek Praha – zemská hranice Čechy/Dolní Rakousy (hranice tehdy procházela okolo Suchdola nad Lužnicí) uděleno stavební povolení a již 3. 9. 1871 byla trať zprovozněna, prozatím z Gmündu (dnešních Českých Velenic) do Čerčan, a dne 14. 12. 1871 pak až do Prahy.

Původní zastávka Roudná (vznikla až v roce 1885) byla v roce 1942 nahrazena výhybnou, resp. stanicí. V roce 1984

Aktuální přehled staveb IV. koridoru (členění podle Studie proveditelnosti)

označení	charakter	část	úsek	délka úprav (km)	rok ukončení
1.	Optimalizace		Strančice – Praha-Hostivař	18,2	2008
2.	Optimalizace		Benešov u Prahy – Strančice	24,00	2010
3.	Modernizace		Votice – Benešov u Prahy	18,5	2013
4.	Modernizace		Sudoměřice u Tábora – Votice	17,0	2022
5.	Modernizace		Tábor – Sudoměřice u Tábora	11,4	2016
6.	Modernizace		Veselí nad Lužnicí – Tábor		
6a.	Modernizace	I.část	Doubí u Tábora – Tábor	11,8	2009
6b.	Modernizace	II.část	Veselí nad Lužnicí – Doubí u Tábora, 2. etapa, Soběslav – Doubí	8,6	2022
6c.	Modernizace	II.část	Veselí nad Lužnicí – Doubí u Tábora, 1. etapa, Veselí nad Lužnicí – Soběslav	6,4	2015
7.	Modernizace		Ševětín – Veselí nad Lužnicí		
7a.	Modernizace	I. část	Ševětín – Horusice (prakticky úsek Dynín - Horusice)	4,4	2015
7b.	Modernizace	II.část	Horusice – Veselí nad Lužnicí	4,7	2015
8.	Modernizace		Nemanice I – Ševětín		
8a.	Modernizace	1.stavba	úpravy pro ETCS, 2. část, (prakticky úsek Ševětín – Dynín)	4,3	2020
8b.	Modernizace	2.stavba	Nemanice I – Ševětín	16,8	2029*
9.	Modernizace		České Budějovice – Nemanice I	2,6	2013
10.	Optimalizace		Horní Dvořiště st.hr. – České Budějovice	25,4**	2009

* předpoklad, ** nespojitě úseky

byl v úseku Soběslav – Planá nad Lužnicí zaveden elektrický provoz a zřízeno nové reléové zabezpečovací zařízení.

PRVNÍ KOMPLIKACE – OPAKOVANÝ PROCES EIA

Na základě výše zmiňované ÚTS byla zpracována dokumentace vlivu stavby na životní prostředí, která hodnotila obě varianty. Na traťový úsek Veselí nad Lužnicí – Tábor bylo v listopadu 2002 Ministerstvem životního prostředí vydáno souhlasné stanovisko, ale nikoli pro mezilehlý úsek Soběslav (včetně) – Doubí u Tábora (včetně), jenž byl ze souhlasného stanoviska vyňat.

Pro úsek Soběslav – Doubí u Tábora bylo ministerstvem uloženo dopracovat variantní řešení těsného souběhu dálnice D3 a železnice a varianty znovu podrobit procesu EIA. Důvodem bylo zejména negativní hodnocení varianty B, takže hrozil výběr optimalizační varianty. Vliv mělo i respektování požadavku Města Soběslav vyhodnotit upravenou variantu B, ve které by železniční těleso procházelo v úseku Soběslav – Doubí u Tábora v těsném souběhu s dálnicí D3. Město Soběslav totiž usi-

lovalo o vymístění tratě z okraje své městské zástavby a z rekreační zóny u Nového rybníka.

Naopak ve prospěch varianty A se angažovala obec Zvěrotice, k jejíž zástavbě (mezi dnešní D3 a původní jednokolejnou tratí) se přelozková varianta přibližovala. V letech 2002-03 tak byla zpracována další technická studie s názvem „Upravení trasy souběhu IV. tranzitního železničního koridoru a dálnice D3 v úseku Soběslav – Roudná – Doubí u Tábora“. Nově byla navržena varianta S těsnějšího souběhu železničního a dálničního tělesa.

Všechny doposud zpracované varianty, tj. A, B a S, byly náplní dalšího procesu EIA. Dokumentace měla název „IV. železniční koridor, část: Soběslav (včetně) – Doubí u Tábora (včetně)“ a vzhledem k návaznosti na předchozí proces EIA nebyla zpracována podle čerstvého nového zákona EIA č. 100/2001 Sb., ale opět podle zákona č. 244/1992 Sb.

V průběhu prací na studii byla ze strany ŘSD jakožto investora dálnice D3 prakticky odmítnuta varianta blízkého souběhu železnice a dálnice (například využití společného tělesa nebo sdr-

žených mostních objektů). Varianta S tak byla upravena ve smyslu mírného oddálení od dálnice. Proces posouzení byl ukončen souhlasným stanoviskem o hodnocení vlivů, které bylo vydáno MŽP ČR v září 2004.

Závěrem procesu bylo zamítnutí varianty B (trasa dle původní ÚTS z roku 2000) a podpora upravené varianty S a připustnost varianty A (optimalizace). K další přípravě byla vybrána právě varianta S, to jest „výstavba nové trati pro rychlost 160 km/h v souběhu s dálnicí D3 se současnou demontáží stávající trati“.

DOKUMENTACE PRO ÚZEMNÍ ROZHODNUTÍ

Pro variantu S byla v letech 2004-05 společností METROPROJEKT Praha zpracována přípravná dokumentace (dokumentace pro územní rozhodnutí – DUR) a investiční záměr. Trasa musela respektovat podmínky uložené v procesu EIA, zejména požadavky na maximálně možnou souběžnou niveletu s dálnicí a zkopírování dlouhých dálničních estakád i pro železniční trať.

Snaha o udržení malých sklonů od-



Mezi zastávkami Myslkovice a Doubí u Tábora trať prochází mírně zvlněnou krajinou. Geologická stavba území ovšem pro vedení tratě v zářezu úplně „mírná“ nebyla. Časté střídání pevnějších a méně příznivých hornin znamenalo kromě zajištění svahů pomocí ocelových záchytných sítí, v kombinaci s kotvením a stříkaným betonem. Na snímku z července 2022 se mimo skalního zářezu představuje také přes 60 m široký ekodukt.

povídajících navazujícím úseku do Dynína a ochrana zástavby Zvěrotic snížením nivelety tratě v úseku po jejích východním okraji vedla k návrhu dokonce tří ražených tunelových úseků, což by umožnilo vyhnout se u pozemků nad nimi složitému majetkovému vypořádání. To se však odrazilo na výši investičních nákladů, jež mírně přesáhly 7 mld. Kč. Po relativně složitém veřejnoprávním projednání a zpracování připomínek bylo územní rozhodnutí vydáno v lednu 2008. Tehdy již probíhala sousední stavba mezi Táborem a provizorní Odbočkou Doubí u Tábora, dokončená v roce 2009.

DOKUMENTACE PRO STAVEBNÍ POVOLENÍ V ČASE ÚSPOR

V době, kdy bylo připravováno zadání dalšího stupně dokumentace, tehdejší ministr dopravy Vít Bárta svým tažením za „zlevňování“ dopravních staveb téměř zastavil jejich výstavbu i přípravu. Zpracování dokumentace pro stavební povolení bylo sice v roce 2010 zadáno (zpracovatelem byl opět METROPROJEKT Praha), zadání ale důrazně motivovalo projektanta navrhnout úsporná technická řešení.

V souvislosti s úsporami se na „mušku“ ihned dostaly tunely. Zadáním bylo povoleno navrhnout podélný sklon až 12 ‰ (varianta 12p) shodný

s mezitím vyprojektovaným úsekem Tábor – Benešov u Prahy, ale zároveň bylo nutno zachovat směrové vedení. Posun vrcholového bodu trasy v lokalitě Janov (u zastávky Myslkovice) výše k původnímu terénu umožnil nahradit dříve sledované tunely Sedlečský a Janovský za skalní zářezy s přijatelnou hloubkou. Podrobný průzkum navíc ukázal, že původně sledovaná ražba tunelových úseků nebyla kvůli proměnné nepříznivé geologii možná.

Zároveň došlo k vypuštění objektu akvaduktu, jenž měl před Doubím převádět nad tratí vodoteč, protože zvednutá trať vodoteč nově překonávala propustkem. Snížila se rovněž hloubka zářezu v Doubí ve složitých inženýrsko-geologických poměrech.

Projekt stavby (DSP) byl zpracován v letech 2011-12. Ještě v průběhu prací na projektu byla stavba z důvodu rozdílného stavu přípravy úseků rozdělena na dvě etapy: 1. etapa Veselí – Soběslav a 2. etapa Soběslav – Doubí. Pro 1. etapu bylo v závěru roku 2013 obstaráno stavební povolení a úsek byl v letech 2014-15 zmodernizován.

Pro úsek Soběslav – Doubí v té době probíhalo zdoluhavé veřejnoprávní projednání změny územního rozhodnutí. Po veřejném projednání byla změna územního rozhodnutí z roku 2008 vydána v květnu 2014, byla však napadena

některými obcemi (zejména obcí Košice, respektive místní částí Doubí), z jejichž katastru „vypadl“ téměř kilometrový Janovský tunel, byť dosti vzdálený od obytné zástavby. Odvolání však bylo postaveno spíše na dojmech a pocitech, a tak byla odvolání zamítnuta a Změna územního rozhodnutí nabyla právní moci v lednu 2015.

DALŠÍ ZDRŽENÍ – TŘETÍ PROCES EIA

Stavba se tak zařadila mezi tři největší „potížisty“ IV. koridoru; zatímco ostatní stavby byly již dokončeny nebo probíhala jejich výstavba, úsek Soběslav – Doubí, spolu s modernizací úseků Soudoměřice u Tábora – Votice a Nemanice – Ševětín, neměl ještě v roce 2016 ani platné stavební povolení. Bylo to však dáno zejména složitostí návrhů ruce s vysokými investičními náklady.

Z důvodu novely zákona č. 100/2001 Sb., platné od 1. 4. 2015, bylo navíc nutno u stanovisek EIA vydaných podle předchozího zákona č. 244/1992 Sb. provést opětovné posouzení vlivu záměru na životní prostředí. Na rozdíl od severnějšího úseku mezi Soudoměřicemi u Tábora a Voticemi nebyl úsek Soběslav – Doubí zařazen mezi tzv. prioritní záměry podle § 23a, u nichž bylo možno provést zrychlený proces tzv. zezávaznění EIA.

V pořadí již třetí dokumentace EIA

byla dokončena v březnu 2017, a to pro jedinou variantu dokumentace pro stavební povolení (vycházející z původní varianty S). Poměrně překvapivě nebyly v procesu uplatněny ze strany veřejnosti ani státní správy a samosprávy závažnější připomínky a kladné Závazné stanovisko k posouzení vlivu provedení záměru na životní prostředí bylo Ministerstvem životního prostředí vydáno v říjnu téhož roku.

V roce 2018 následovala mimo dokončení výkupu pozemků aktualizace dokumentace pro stavební povolení a soutěž na zhotovitele stavby. Následně byla vydána série stavebních povolení, včetně hlavního povolení Drážního úřadu ČR, územního odboru Plzeň, z června 2019. V roce 2019 proběhlo výběrové řízení na zhotovitele stavby a stavba byla zahájena v srpnu 2019 předáním staveniště vítězi soutěže, sdružení firem STRABAG Rail a.s. (vedoucí účastník sdružení), EUROVIA CS a.s. a Metrostav a.s. Pokynem správce stavby započaly v září 2019 zemní práce.

ZVÝŠENÍ RYCHLOSTI NAD 160 KM/H

V té době se mluvilo o potřebě provedení úprav, které by v budoucnu umožnily jízdu rychlostí větší než 160 km/h. Protože byla stanice Soběslav z podstatné části zmodernizována již v první etapě stavby, úpravy projektu se soustředily na traťový úsek Soběslav (mimo) – Doubí (včetně). Jednalo se převážně o masivnější vrstvy železničního spodku, odolnější trakční vedení a další úpravy na mostech a nástupištích, které budou vyhovovat rychlosti až 200 km/h. Stavební povolení bylo vydáno v září 2021. Dodatečné práce se podařilo zkoordinovat s hlavní stavbou tak, že nedošlo k prodloužení harmonogramu výstavby.

POSLEDNÍ KROK – ÚPRAVY TĚLESA OPOUŠTĚNÉ TRATĚ

Na začátku roku 2022 byly stavby železničního spodku prakticky dokončeny, v dubnu 2022 byla po 15 letech zrušena provizorní Odbočka Doubí u Tábora a v září 2022, téměř na den po 151 letech skončil provoz na původním úseku trati přes stanici Roudná. Plně dvoukolejný provoz má začít s novým jízdním řádem v prosinci 2022.



Druhý největší mostní objekt budovaný v rámci stavby je estakáda přes rybník Kamenný. Přes 260 m dlouhá sprážená ocelovo-betonová konstrukce umožnila zachovat rybník s jeho hospodářskými i krajinnými funkcemi.



Stavba obsahuje i kratší Zvěrotický tunel. Na snímku je zachycen jeho severní portál a z něj vyjíždí pracovní vlak, zajišťující zaštrkávání železničního svršku. Na horizontu dominuje věž kostela sv. Petra a Pavla v centru města Soběslav.

Součástí hlavního stavebního povolení však nebyly stavební objekty, jež souvisí s úpravami tělesa opouštěné původní tratě. Odtěžení části vysokých násypů v Soběslavi a obcích Klenovice a Roudná bylo dlouho předmětem diskusí a sporů a rozsah prací se vyjasnil až po zpracování studie cyklostezky, která by měla podstatnou část původní stopy využívat. Rozhodnutí o odstranění bylo vydáno až v září 2022. V následujících měsících by mělo dojít k terénním úpravám (zřejmě se zachováním jednoho z klenbových kamenných mostů) v termínu do dubna 2023, čímž by měla být stavba definitivně ukončena.

Na příkladu relativně krátkého úseku

novostavby (cca 9 km) lze ilustrovat zdoluhavost a složitost současné přípravy infrastrukturních staveb. Zatímco za „zkošťatělé“ rakousko-uherské monarchie trvala příprava a výstavba tratě několik málo let, její modernizace není přes veškerou snahu investora (Správa železnic s.o.) hotova ani po čtvrtstoletí od zpracování úvodní studie. Na druhou stranu ne všechny projekty dojdou až do stádia realizace a nový úsek by měl být důstojným příspěvkem k modernizaci železniční sítě v České republice a zkracování vzdáleností centrální a jižní části Čech. ■

Snímky byly převzaty z webu sobeslav-doubi.cz



ŽST PRAHA VYSOČANY OPĚT V PROVOZU

Jiří Škrábek

V poslední říjnovém dnu tohoto roku byla slavnostně uvedena do provozu nová odbavovací budova žst Praha Vysočany.

Odbavovací budova je součástí velké modernizace trati „Mstětice (mimo) - Praha Vysočany (včetně)“. O této stavbě jsme v našem časopise již postupně informovali a stavba Modernizace bude probíhat ještě v příštím roce. Konkrétně železniční stanice Praha Vysočany má nyní v provozu první nástupiště a zbývající dvě nástupiště se teprve realizují. S částečným zprovozněním kolejí bylo nutné rychle zrealizovat i odbavovací budovu pro služby cestujícím. Před kompletní demolicí staré výpravní budovy bylo nutné (a zároveň náročné) přeložit veškeré technologické vybavení do nově postavené provozní budovy, která se nachází na dohled

západním směrem od nádraží ŽST Praha Vysočany.

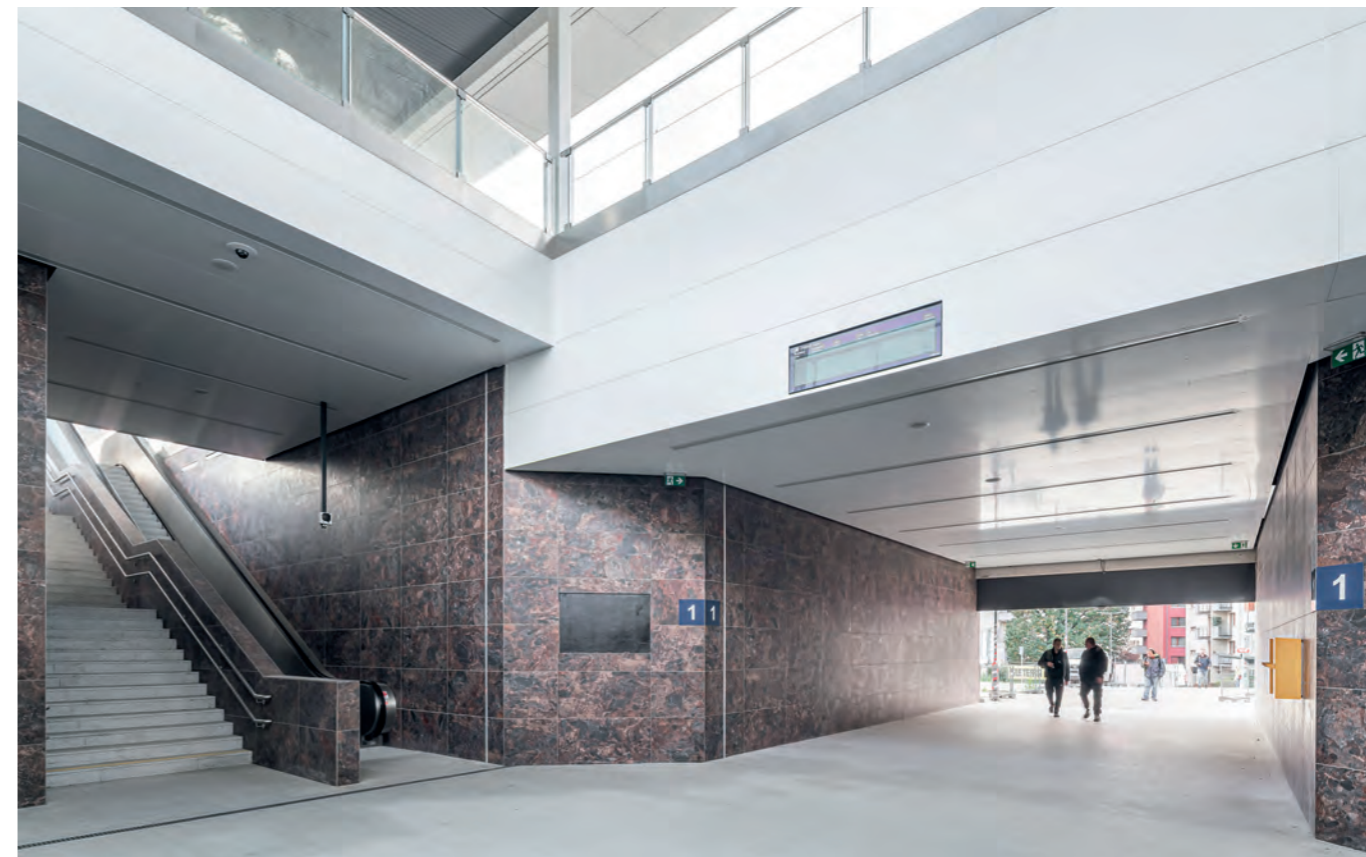
HISTORIE ŽELEZNICE VE VYSOČANECH

První dráha ve Vysočanech byla v roce 1871, a to „turnovsko-pražská“ (TKPE) na hlavní nádraží, což byla v podstatě odbočka z Neratovic. Kolejističtější této dráhy bylo situováno na severní straně železniční stanice, tedy za bývalou výpravní budovou. Teprve o 2 roky později dorazila do Vysočan Rakouská severozápadní dráha (ÖNWB), jejíž kolejiště bylo na jižní straně, tedy před bývalou výpravní budovou, která byla uvedena do provozu v roce 1873. Vzniklo uspořádání, kde se výpravní budova nacházela uprostřed kolejí. Tato dráha vedla původně na nádraží Praha Těšnov (dříve Denisovo), jehož demolice z důvodu výstavby seve-

rojižní magistrály proběhla v letech 1972 a 1985. Architektem výpravní budovy vysočanského nádraží byl Carl Schlimp, který navrhl i velkolepou budovu nádraží Praha Těšnov.

PROVOZNÍ BUDOVA ŽST PRAHA VYSOČANY

Nová provozní budova je obdélníkového půdorysu s hmotovým tvaroslovím členěným střechou a ustupující plochou ve druhém nadzemním podlaží (2.NP) sloužícím jako balkon. Jedná se o dvoupodlažní objekt s místnostmi v prvním podlaží plnými nejmodernějšími technologiemi, které slouží celému nádraží Praha Vysočany. Ve 2.NP se nacházejí místnosti s kancelářemi a zázemím pro zaměstnance. Budova je provedena v odstínech odpovídajícím odstínům použitým na nádraží (v odbavovací budově, na přístřešcích, v



podchodech apod.), tak aby cestující vidící budovu z nástupiště rozpoznali, že budova je součástí komplexu nádraží, i když je viditelná pouze vzdálená silueta.

ODBAVOVACÍ BUDOVA ŽST PRAHA VYSOČANY

Původní výpravní budova byla ve špatném technickém stavu, především však svým umístěním mezi kolejemi bránila optimálnímu novému uspořádání kolejí a nástupiště modernizované stanice. Z těchto důvodů muselo dojít k demolici budovy. Dnes se vlaky vypravují úplně jiným způsobem než dříve, a proto se dnešní nová budova nádraží označuje jako „odbavovací budova“ a nikoli „výpravní budova“. Dnešní funkce budovy je především služba cestujícím a slouží k odbavení cestujících. Cestující si zakoupí jízdenku a mohou využít nabízené služby občerstvení a obchodů, součástí jsou samozřejmě i toalety pro cestující.

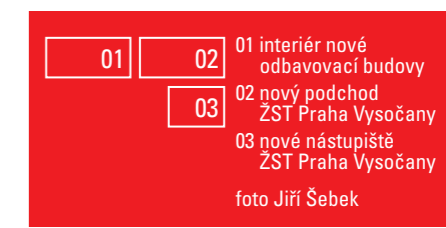
Po řadě studií a prověřování bylo nádraží s odbavovací budovou situovanou pod zemní val železnice, jelikož se Vysočany v průběhu let proměnily a cestující nyní po vystoupení z vlaku většinou směřují podchodem k přestupní vazbě na zastávku tramvají a stanici metra Vysočanská. V opačném směru si cestující z Vysočan



nyní po příchodu od metra (směrem z města) mohou koupit jízdenku a rovnou zamířit na konkrétní nástupiště.

Nová odbavovací budova je rozdělena na dvě křídla, která se otevírají směrem k městu. Obě křídla tvoří jakýsi trychtýř, který směřuje příchozí do nového podchodu. Dominanta portálu starého podchodu, na který byli všichni cestující zvyklí, zůstala zachována i v novém nádraží, jako poznávací symbol

Vysočanského nádraží. Další symboliky starého nádraží (historie) se v novém nádraží opakují hned několikrát jako pocta našim předkům a architektovi.



Nejpatrnějšími symboly ŽST Praha Vysočany jsou tmavé výrazně texturované obklady podchodu a v interiéru odbavovací budovy jako připomenutí starého „tmavého“ kamenného podchodu, který se směrem od města zužoval až do šířky 1,6 metrů. Další memento starého podchodu lze nalézt v nové odbavovací hale (v západním křídle odbavovací budovy), jako půdorysnou stopu starého podchodu. Půdorysný průmět je patrný ve spárořezu podlahy a ve vynechání linky pohledu. Z jedné strany vymezuje půdorys starého podchodu stěna s pokladnami a z druhé strany na něj upozorňují „torza“ starého podchodu, která nyní slouží jako odkladový prostor před lavičkami. Stopu podchodu zároveň naleznete ve tvaru kleneb, které záměrně ustupují novému modernímu podchodu s moderním osvětlením dle současných předpisů. V neposlední řadě nalezne každý cestující podobu a trasu starého podchodu při pohledu do klenbového zrcadla.

REALIZACE

Realizace modernizace trati „Mstětice (mimo) - Praha Vysočany (včetně)“ započala v červnu roku 2020. Zakázku realizuje sdružení Mstětice - Vysočany pod vedením firmy Subterra.

Závěrem bych chtěl poděkovat za vysokou profesionalitu všech, kteří se podíleli na projektování, povolování, na výstavbě, či dozoru stavby.

Jmenovitě děkuji Viktorovi Boušemu, Petru Hofhanzlovi, Vladimíru Královi, Štefanu Bielovi, Alexanru Podhorskému, Michalu Mečlovi, Tomáši Janatovi, Janu Beranovi, Pavlovi Zelinovi, Pavlovi Maixnerovi, Jiřímu Černému, Vaškovi Havlovi, Miloši Váňovi, Vratislavu Mazurovi, Martinu Dostálovi, Janě Turkové, Martinu Škodovi, Miroslavu Egnerovi, Anně Zbrankové, Petru Pavlíkovi, Petře Böhmové, Ondřeji Gopfertovi, Martinu Horvátovi, Jiřímu Platilovi, Jakubu Mattušovi, Vladislavu Šprunglovi, Petru Zdeňkovi, Radku Procházkovi, Ondřeji Musilovi, Janě Kostíkové, Ondřeji Stojanovovi, Petru Vopařilovi, Martinu Duranovi, Marku Radovi, Janu Kováčovi, Lukáši Jedličkovi, Miroslavu Klimtovi, Jitce Karáskové, Tereze Jančíkové, Aleně Lehké, Lence Němcové a mnoha dalším. ■



01

01 klenba z bílého pohledového betonu v interiéru odbavovací budovy - foto Jakub Mattuš

02

02 Vzorkování bílých pohledových betonů - foto autor

REKONSTRUKCE VOZOVNY SLOVANY V PLZNI - OCENĚNÝ PROJEKT



O tomto projektu jsme na stránkách našeho časopisu psali podrobně v číslech 2/2019 a 4/2020. Metroprojekt se na jeho přípravě pro Plzeňské městské dopravní podniky podílel ve všech stupních projektové dokumentace a zpracoval i realizační dokumentaci pro zhotovitele stavby (Metrostav + Berger Bohemia + TSS Grade). Výstavba byla zahájena v r. 2020 a podstatné části jsou již dokončeny a předávány postupně do užívání. Kompletní dokončení proběhne v roce příštím.

Návrh i realizace tohoto projektu jsou velmi složité a unikátní tím, že rekonstrukce probíhá jako celek při zachování částečného provozu vozovny, neboť vozovna Slovany slouží pro tramvaje jako jediná ve městě a její zavření prakticky není možné.

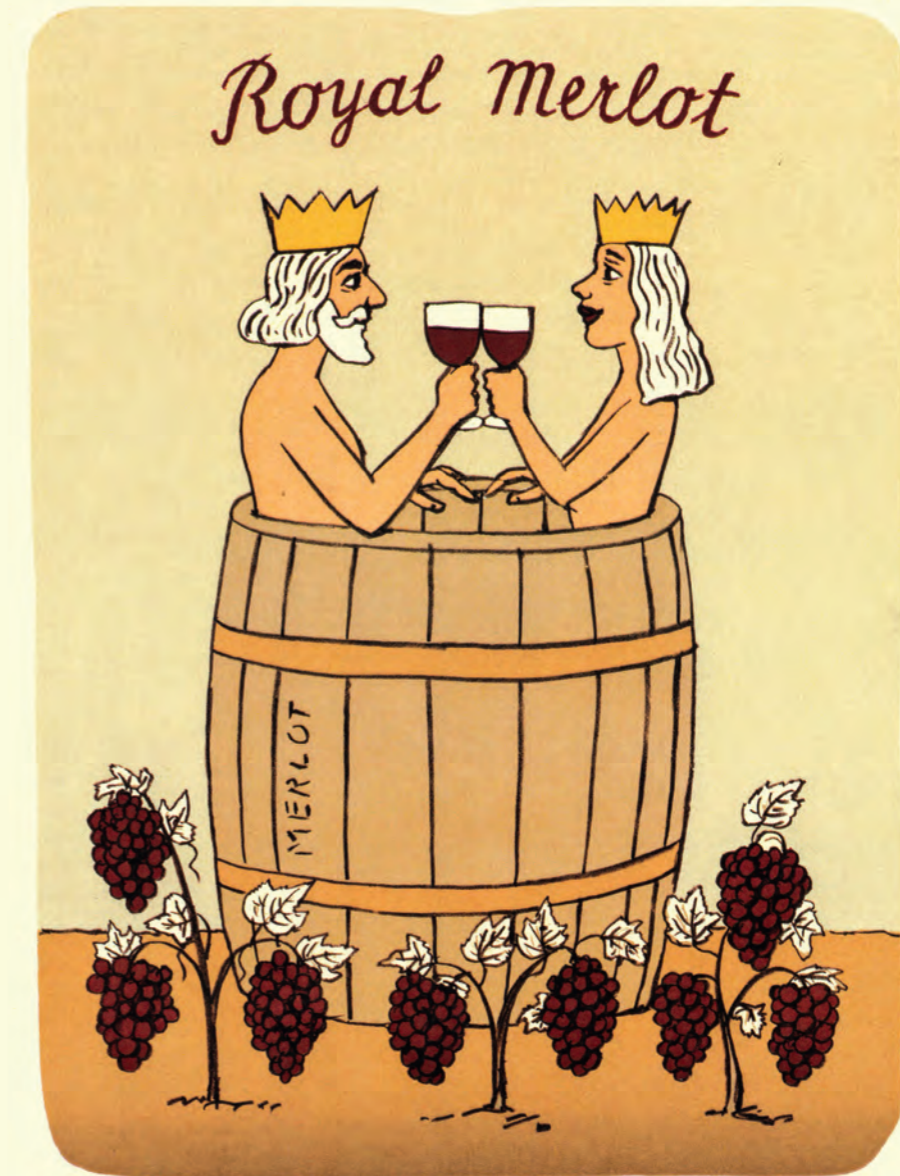
Velice nás potěšilo, že jsme spolu s partnery Mott MacDonald (subdodavatel kolejového řešení projektu) získali 5.10.2022 ocenění v mezinárodní soutěži Light Rail Awards v Londýně. Za Metroprojekt převzal v Londýně ocenění Ing. Jan Kočí, hlavní inženýr projektu. ■



SPOLEČENSKÝ VEČER KE SVÁTKU SV. BARBORY

David Krása

Předvánoční setkání u příležitosti svátku svaté Barbory, patronky tunelářů, se konalo 6. prosince v prostorách holešovického klubu La Fabrika. Naše obchodní partnery a přátele Metroprojektu jsme z důvodu epidemie mohli znovu takto pozvat po třech letech. V industriálním prostředí klubu velmi dobře vynikl koncert skupiny Pink Floyd Revival Czech. V jedné skladbě si sólový part zazpívala i mezzosopranistka Pavla Švestková, jinak moderátorka celého večera. Po koncertě jsme si společně zazpívali vánoční koledu a kdo vydržel do závěru večera, mohl si zatančit za doprovodu kapely Bingo Band. Děkujeme všem hostům, nejen za celoroční spolupráci, ale i za to, že jsme v adventní době mohli společně strávit pár příjemných a uvolněných chvil. Přejeme příjemné vánoční svátky a budeme se těšit na spolupráci i v roce následujícím. ■



JIRÍ SLIVA – ROYAL MERLOT
LITOGRAFIE, 2022

RADOSTNÉ PROŽITÍ VÁNOČNÍCH SVÁTKŮ
A V NOVÉM ROCE HODNĚ ZDRAVÍ, ŠTĚSTÍ A SPOKOJENOSTI
VÁM PŘEJÍ

ING. VLADIMÍR SEIDL
MÍSTOPŘEDSEDA PŘEDSTAVENSTVA
METROPROJEKT PRAHA A. S.

ING. DAVID KRÁSA
PŘEDSEDA PŘEDSTAVENSTVA
METROPROJEKT PRAHA A. S.



METROPROJEKT Praha, a. s.
Argentinská Office Building
Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7
Tel.: 296 154 105
metroprojekt@metroprojekt.cz
www.metroprojekt.cz