



# METROPROJEKT INFORMUJE



**MĚSTSKÝ OKRUH PELC TYROLKA - ŠTĚRBOHOLY  
ROZHOVOR S ONDŘEJEM KRUTSKÝM  
ZATĚŽOVACÍ ZKOUŠKA ESTAKÁDY U SOBĚSLAVI  
CHCEME BÝT MEZI STUDENTY VÍCE VIDĚT  
PADESÁTINY NA ŽOFÍNĚ**

NEPRODEJNÝ VÝTISK | 15. ROČNÍK

**2**  
2022





Vážení přátelé Metroprojektu, vážené kolegyně a kolegové! Zdravím vás po prázdninách. V ruce držíte rozšířené číslo našeho časopisu, jehož náplň jsme posbírali v létě. Svět kolem nás prožívá různá dramata, podmínky pro (nejen) naše podnikání se mění a spíše komplikují. Zatím ale rozhodně máme o čem psát a věřím, že tomu tak bude i nadále.

Titulním tématem tohoto čísla je Městský okruh v Praze. Ten podle mého názoru patří do trojlístku největších projektů rozvoje dopravní infrastruktury v Praze - spolu s železničním spojením Praha - Letiště - Kladno a Trasou D pražského metra. Mám radost, že ve všech těchto třech projektech má Metroprojekt prsty. Ještě kdyby se tak chtěla pohnout příprava severní části Pražského (vnějšího) okruhu ...

K dostavbě Městského okruhu zde najdete článek Zbyňka Froňka, hlavního inženýra naší části projektu, a rozhovor s Ondřejem Krutským z odboru investičního MHMP, naším klientem.

Atraktivní podívanou byla statická zatěžovací zkouška nové téměř kilometr dlouhé železniční estakády u Soběslavi. Na své si přišli příznivci parních lokomotiv, konkrétně „Šlechtičny“ 475.1 s tendrem 935.0.

V tomto čísle se věnujeme i otázce, jak oslovit studenty technických škol a lákat je k naší zajímavé práci v Metroprojektu.

Dva krátké reportážní články se věnují výstavbě nových tramvajových tratí v Praze. Zde se postoupilo „od slov k činům“ a stavební práce jsou v plném proudu.

Poslední strana časopisu je věnována červenové oslavě našich padesátin, kterou si podle dostupných ohlasů příjemně užila řada přátel Metroprojektu i nás, zaměstnanců.

Přeji vám příjemné čtení.

V úctě

Ing. David Krása,  
generální ředitel

## OBSAH

Městský okruh Pelc Tyrolka - Štěrboholy	2
Rozhovor s Ondřejem Krutským	7
Zatěžovací zkouška estakády u Soběslavi	9
Chceme být mezi studenty více vidět	11
Stavba tramvajové trati na Dědinu zahájena	15
Výstavba tramvajové trati Modřany - Libuš	16
Padesátiny na Žofíně	18

### 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: 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

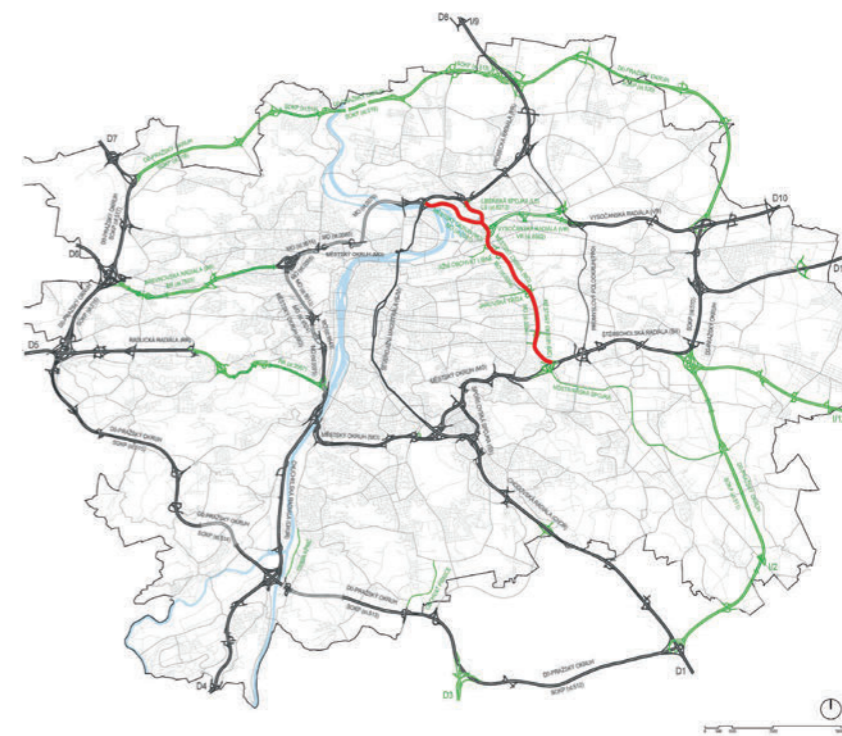
# MĚSTSKÝ OKRUH PELC TYROLKA - ŠTĚRBOHOLY STAVBA Č. 8313 LIBEŇSKÁ SPOJKA

Zbyněk Froněk

Praha se jako významné evropské velkoměsto již řadu let snaží o výstavbu funkčního systému nadřazených komunikací, které budou v potřebné míře zajišťovat dopravní vazby na území města. Již v minulosti byla v rámci plánování zakotvena koncepce radiálně okružního systému. Je složena z vnějšího, tzv. Pražského okruhu, vnitřního Městského okruhu a systému sedmi navazujících radiálních komunikací, které oba okruhy propojují s další komunikační sítí (jak v rámci města, tak za jeho hranicemi).

Městský okruh (MO) má charakter městské sběrné komunikace. Cílem jeho výstavby je soustředit diametrální dopravní vztahy a umožnit regulaci automobilové dopravy v centru města a chránit ho tak před jejími negativními účinky (exhalace, hluk atd.). V současné době je dokončeno přibližně 70 % celkové délky MO a pro zajištění jeho plné funkčnosti je nutné dostavět i chybějící část mezi Pelc Tyrolkou a mimoúrovňovou křižovatkou (MÚ) Rybníčky. Nedílnou součástí stavby MO je i těsně navazující a funkčně propojená stavba Libeňské spojky (LS), která přímo MO propojuje s trasou Prosecké radiály (ulice Liberecká, V Holešovičkách).

Na rozhraní let 2018 a 2019 byla zahájena projekční činnost za účelem zhotovení projektové dokumentace pro potřeby územního rozhodnutí pro „Soubor staveb Městského okruhu a Libeňskou spojku“. Konkrétně se jedná o stavby Městského okruhu č. 0081 (úsek Pelc Tyrolka - Balabenka), 0094 (úsek Balabenka - Rybníčky) a navazující stavbu Libeňské spojky č. 8313 (úsek U Kříže - Vychovatelna). V průběhu zpracování dokumentace bylo posunuto funkční rozhraní staveb 0081 a 8313, takže stavba Libeňské spojky v sobě v současnosti zahrnuje i vlastní část Městského okruhu mezi Balabenkou a oblastí Horova náměstí.



Širší vztahy - úsek Pelc Tyrolka - Štěrboholy

### CÍLE DOKONČENÍ VÝSTAVBY MĚSTSKÉHO OKRUHU (MO) A LIBEŇSKÉ SPOJKY (LS)

Cílem výstavby, jak již bylo naznačeno výše, je dokončit funkční síť nadřazených komunikací, které budou schopné nabídnout dostatečně atraktivní trasu tak, aby se z hlediska přepravních vztahů výrazně odlehčilo centrální části města.

Soubor staveb MO a LS je realizován v souladu s územně plánovací dokumentací hl. m. Prahy. Dokončený MO má výrazný vliv na zlepšení životního prostředí v centru města, zároveň je

ho třeba s ohledem na zvolenou koncepci vnímat jako skvělou příležitost pro zlepšení kvality veřejného prostoru v místech, kudy jeho trasa vede.

#### PROJEKT LIBEŇSKÉ SPOJKY

Zatímco stavby 0081 a 0094 tvoří nedílnou součást vlastního MO, Libeňská spojka bude sloužit jako kapacitní propojení mezi vlastní trasou MO a Li-

bereckou ulicí (Prosecká radiála). Má za úkol výrazně odlehčit stávající dopravní zátěži ulice V Holešovičkách, která v současné době zajišťuje na severní straně Prahy napojení na navazující dálniční síť, ačkoliv částečně prochází obytným územím, což je samozřejmě nešťastná kombinace. Problematika je to natolik palčivá, že se již řadu let na technické i politické úrovni řeší sa-





Libeňská spojka - ortofotomapa

mostatně otázka zhloubení této ulice, aby se předešlo problémům s hlukem, exhalacemi a obtížnou prostupností území pro pěší.

Protože v průběhu zpracování aktuální projektové dokumentace LS absorbovala do svého rozsahu i část vlastního MO v úseku Horovo náměstí - Balabenka, je LS dnes rovněž nedílnou částí stavby MO. Tato úprava byla vynucena funkčním napojením tunelů MO na tunely LS, přičemž v tomto komplikovaném místě je třeba počítat ještě s rezervou na případné budoucí tunely prodloužené Vysočanské radiály. Celá podzemní mimoúrovňová křižovatka tunelových tras je tak nyní zahrnuta do stavby 8313.

### NAVRHOVANÉ PARAMETRY STAVBY LIBEŇSKÉ SPOJKY

Již v samém začátku projekčních prací v roce 2018 bylo po dohodě zúčastněných stran včetně objednatele (Hlavní město Praha zastoupené Odborem investičním Magistrátu hl. m. Prahy) rozhodnuto, že oproti předchozím návrhům bude trasa zbývající části MO a navazující LS vedena v maximální možné a rozumné míře pod zemí, aby se co nejvíce omezily trvalé dopady na uspořádání povrchů v sousedství trasy MO. Tento záměr se podařilo naplnit a v současné době se MO i LS skutečně projektují jako převážně tunelové stavby.

Vlastní tunely Libeňské spojky jsou vedeny v třípruhovém uspořádání, tunely hlavní trasy MO ve dvou či třípruhovém uspořádání. Tunely jsou s povrchovými komunikacemi propoje-

ny výjezdovými a sjezdovými rampami. Ve vazbě na napojení dochází k úpravám povrchových komunikací.

Délka tunelových úseků činí na stavbě Libeňské spojky přibližně 1,6 km (pro každý směr), v oblasti koncových napojení dochází ovšem k rozpletu jednotlivých úseků do různých směrů. Délka tunelů na hlavní tunelové trase činí přibližně 800 m (rovněž pro každý směr).

### Příčné uspořádání - pouze směrově rozdělené

#### Návrhová rychlost:

- Na hlavní trase v povrchových úsecích 80 km/h
- Na hlavní trase v tunelových úsecích 70 km/h
- Na rampách bude stanovena dle ČSN 73 6102, tab.36

### Kategorie komunikace - MS 4 d - / 20 / 70 (80)

#### Podélné sklonové poměry:

- Hlavní trasa max. 5,0 %
- Rampy max. 8,0 %

### Uspořádání křižovatek - pouze mimoúrovňové

#### Šířkové uspořádání komunikace:

- SDP šířky 3,0 m
- Základní šířka jízdních pruhů 2 x 3,5 m
- Vodící proužky 2 x 0,5 m
- Bezpečnostní šířka 0,5 m, resp. nezpevněná krajnice

### Výška průjezdního prostoru - na volné trase i v tunelech 4,5 m

### volná výška podjezdu:

- Na volné trase i v tunelech uvažována bezpečnostní vzdálenost nad průjezdním prostorem 0,15 m, tzn. Volná výška je uvažována 4,65 m

### Základní šířková kategorie tunelů:

- T - 8,0 (dvoupruhový)
- T - 11,5 (třípruhový)

Pokud jde o funkční zařazení, je hlavní trasa souboru staveb Městského okruhu č. 0081 a 0094 a Libeňské spojky č. 8313 navržena jako místní sběrná komunikace funkční třídy B dle platné ČSN 73 6110. Vzhledem k charakteru komunikace bude hlavní trasa označena dopravním značením jako silnice pro motorová vozidla.

### MIMOÚROVŇOVÉ KŘÍŽOVATKY

Mimoúrovňové křižovatky jsou navrženy s ohledem na minimalizaci zásahů do území na povrchu při zachování dopravní funkčnosti komunikační sítě a vytvoření podmínek pro budoucí urbanizaci území. Návrhová rychlost jednotlivých větví MÚK se liší dle zvolené geometrie s ohledem na prostorové podmínky v dotčených územích. Základem řešení MÚK je snaha minimalizovat demolice vyvolané jejich výstavbou. Výjezdové rampy z tunelů jsou stavebně navrženy jako dvoupruhové z důvodu vyklízení tunelu v případě mimořádné události. Vjezdové rampy jsou jednopruhé, standardně s rozšířenou zpevněnou krajnicí pro odstavení vozidel.



### MÚK U KŘÍŽE

Neúplná MÚK U Kříže umožňuje sjet z MO-B do ulice Zenklovy, najet na MO-A z obou směrů ulice Čuprova a připojit Libeňskou spojku podpovrchově k MO ve směru Balabenka a povrchově k ulici Prosecká. Připojení ramp MO a LS na povrchovou komunikační síť je navrženo ve třech světelně signalizovaných křižovatkách (Prosecká, Čuprova, Zenklova), z nichž nejvýznamnější je průsečná křižovatka ulic Čuprova a Prosecká s připojením LS. Na povrchu v místě křížení Čuprova a Prosecké ulice vzniká klasická prostorově úsporná průsečná křižovatka. Na jižní straně je napojena na povrchovou ulici Čuprova, na severní straně je do této křižovatky zaústěna výjezdová a sjezdová rampa do tunelu LS. Prosecká ulice prochází křižovatkou ze západu na východ. Křižovatka bude světelně řízená. Oproti předchozím návrhům je to výrazná pozitivní změna, jelikož původně zde měla vzniknout rozsáhlá křižovatka vedená ve třech výškových úrovních s množstvím protihlukových zdí zajišťujících dostatečnou ochranu před účinky hluku pro okolní objekty.

### NAPOJENÍ NA MÚK VYCHOVATELNA

MÚK Vychovatelna napojuje Libeňskou spojku do prostoru křížení ulic Liberecká (Prosecká radiála) a Zenklova a zachovává jejich stávající možnosti vzájemného propojení. Z LS je umožněn výjezd do ulice Zenklovy ve směru na Kobylisy, do ulice Davidkova s možností pokračování k náměstí Na Stráži či severně k Ládví a do ulice Liberecká. Napojení do LS ve směru na Balabenku jsou realizovány přímo z ulice Zenklovy od Kobylis a ze zpětné rampy z Liberecké a přes okružní křižovatku v ulici Budínova pro všechny směry z oblasti náměstí Na Stráži.

Vlastní Zenklova ulice je s tunelovým úsekem spojena vjezdovou a výjezdovou rampou, které jsou situovány souběžně s tramvajovou tratí. Příjezd do

01	01 Horovo náměstí - současný stav
02	02 Horovo náměstí - zákres návrhu do fotografie
03	03 Vychovatelna - současný stav
04	04 Vychovatelna - zákres návrhu do fotografie



tunelu z Liberecké ulice je realizován přes stávající vratnou rampu do Zenklovy ulice, přičemž v místě jejího napojení na Zenklovu proběhne stavební úprava, aby došlo k jednoznačnému rozdělení vozidel směřujících do tunelu od vozidel mířících do oblasti vlastního náměstí Na Stráži.

Ulice Bulovka je na tunel napojena vratnou rampou umístěnou mezi Zenklovu ulici a ulici Budínovu. V místě stávající křižovatky Bulovka x Budínova vznikne nová okružní křižovatka.

Hlavní tunelová trasa LS bude napojena výjezdem do dvou směrů - jednak do Davídkovy ulice a jednak na nájezdovou rampu ve směru na Libereckou ulici. Napojení do Davídkovy ulice umožňuje bezproblémovou lokální dopravní obsluhu území náměstí Na Stráži (zajištění místních přepravních vztahů).

Na vlastním náměstí Na Stráži dojde k výrazné redukci dopravních pohybů v současnosti silně dopravně zatížené křižovatce s ulicemi Zenklova a Vosmíkových. Ulice Vosmíkových bude do Zenklovy ve směru z centra vedena přímo, v křižovatce odpadají křížné pohyby.

### CYKLISTICKÁ A PĚŠÍ DOPRAVA

V rámci celkového zlepšování pěších a cyklistických vazeb v území dotčeném stavbou jsou respektovány přirozené pohyby pěších a potřeby cyklistů. Cyklistické trasy jsou souběžně vedeny v hlavním i vedlejším dopravním prostoru, v maximální možné míře se využívá vyhrazených a ochranných jízdních pruhů.

Standardem jsou předsazené cyklistické prostory v rámci SSZ. Podél Čuprovy ulice je vedena v souběhu s Rokytkou samostatná cyklistická trasa umožňující přímé spojení skrz dosud jen obtížně prostupné území. Šířky chodníků byly voleny tak, aby umožňovaly jízdu čtveřice cyklistů vedle sebe (dva v každém směru), tedy 4 m, přičemž pokud se jedná o prostor lávky či podjezdu, je zajištěna volná šířka mezi překážkami 4,5 m.

V rámci Čuprovy ulice je kromě vedlejšího dopravního prostoru využívána i vlastní Čuprova ulice, kde bude zřízen vyhrazený pruh pro cyklisty společný

s MHD - dle obvyklých pražských standardů.

V oblasti náměstí Na Stráži jsou plně respektovány příčné vazby hlavních cyklistických tras i pěších tahů, výrazně se zvyšuje celková prostupnost území, přestože je do této oblasti nově vložen věnec hned několika vyústění tunelů. Výrazným vylepšením je i plnohodnotná pěší vazba z oblasti tramvajové zastávky Vychovatelna do Davídkovy ulice, dnes chybějící.

### DOPRAVA V KLIDU

V rámci úpravy povrchových komunikací se zřizují podélná stání všude, kde je to jen trochu možné - a to v ulicích Zenklova a Vosmíkových. Zaniká parkoviště na nezpevněném povrchu mezi ulicemi Zenklova a Vosmíkových.

Nově je budovaný objekt garáží v Davídkově ulici s kapacitou 227 parkovacích stání.

Z hlediska urbanismu území se další garážovací objekt předpokládá v blízkosti křižovatky Hejtmánkova - Zenklova, nad portálem tunelu Libeňské spojky. Tento objekt však již není přímou součástí stavby 8313.

### ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

V rámci úprav povrchových ploch dojde k vysazení stromořadí a keřových skupin. Předpokládá se vytváření travnatých ploch v návaznosti na plochy komunikací a v parkových plochách. Na plochách určených k demolici jsou navrženy jako dočasné řešení květnaté louky. Dále jsou tyto louky využity jako kompenzace za kácenou zeleň.

Z hlediska výsadby budou na stavbě 8313 použity jak domácí druhy, tak introdukované dřeviny. Byly preferovány odolné, rychle rostoucí druhy stromů a keřů, které za krátkou dobu zpevní svým kořenovým systémem zemní těleso. Z křovin jsou navrženy druhy, které nejsou příliš vysoké, ale spíše husté a nebudou náročné na údržbu. Vzdálenost mezi jednotlivými keři je volena tak, aby umožňovala optimální vzrůst rostliny. Osázení nové stavby umožní začlenění komunikace do současné krajiny a částečně zmírní negativní vliv provozu motorových vozidel na této komunikaci (především zachy-

cení prachových částic a exhalací). Nově vysazená zeleň nahradí vegetaci, kterou bude nutné pro stavbu vykácet. Vegetační úpravy jsou navrhovány na plochách trvalého záboru stavby. Dále se předpokládá výsadba 648 ks stromů a 7788 keřů.

### VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Základním principem návrhu je pečlivá práce se srážkovou vodou na povrchových úsecích motorových i bezmotorových komunikací tak, aby byla maximálně ponechána v místě, a to i s použitím technických řešení jímání, předčištění a vsakování. V krajinářsky řešených partiích bude srážková voda uplatněna v plošných návrzích poldrů, průlehů, retenčních nádrží pro maximální retenci v místě.

Území stavby patří do povodí kmenového sběrače F a kmenového sběrače E. V území je převážně síť jednotných kanalizací, které zajišťují odvádění srážkových vod, jak do kmenových sběračů, tak přes oddělovače do Vltavy a do potoka Rokytky. Pouze v ul. Čuprova jižně od ul. Prosecké jsou dešťové kanalizace zajišťující odvodnění uvedené komunikace do potoka Rokytky. Dále dešťové kanalizace odvodňují ul. Libereckou a část ulice Zenklova.

Vyjma jižní části stavby okolo ul. Čuprova bylo nutno pro odvodnění využít stávající a překládanou kanalizační síť jednotných kanalizací, která byla nově doplněna dešťovými stokami a v jednom případě rekolaudací jednotné kanalizace na kanalizaci dešťovou. Protože kanalizace odvodňují rozsáhlou část území sahající až na Prosek a do Kobylis, bylo nutno při návrhu kanalizačních systémů, jak překládaných, tak nových, v zásadním rozsahu využít Generel odvodnění hl. m. Prahy. Tento Generel byl pro potřeby této stavby přepracován, byly do něj zapracovány navrhované přeložky a nové trasy kanalizací. Výsledky tohoto přepočtu byly následně použity při detailním návrhu jednotlivých profilů kanalizací. Zcela zásadní úpravou bude přeložka kmenového sběrače F v místě plánované výstavby tunelů. Tato přeložka je podrobně řešena v rámci stavby 0081.



### ZÁVĚR

Zásadní změny návrhu LS oproti původnímu řešení byly vyvolány kromě požadavků ze stanoviska EIA především snahou o citlivější zakomponování a prostorovou redukcí mimoúrovňových křižovatek, maximalizaci tunelových úseků v hustě obydlených územích v okolí trasy a o doplnění příčných i podélných vztahů v území pro bezmotorovou i místní motorovou dopravu včetně MHD. Ve výsledku to

znamená nezhorsit stávající souběžné využití místních komunikací přenášejících funkci MO společně s místní motorovou i bezmotorovou dopravou.

Neméně významným cílem návrhu je rehabilitace i budoucí zcela nové řešení veřejných prostranství a krajiny, či zásadní proměna dnešních dopravních ploch oblasti Horova náměstí a v oblasti kolem MÚK U Kříže a v trase podél Rokytky v městské prostředí bez extravilánových protihlukových

opatření, nadzemních ramp a obtížně prostupných dopravních koridorů.

Součástí návrhu je i vymezení ploch pro možnou urbanizaci a rozvoj zelené infrastruktury - doplnění bloků v kompaktním městě (především Horní a Dolní Libeň) a rehabilitace zelených ploch, dnes tvořených převážně extenzivními porosty bez krajinářské kompozice, atraktivity a údržby.

Jednoznačnou prioritou je sledování co možná nejméně konfliktního průchodu dopravních tras územím s využitím podpovrchových tras (tunely), minimalizací parametrů komunikačního řešení vlastních tras i křižovatek uzelů a omezení nepříznivých zásahů do terénu a zeleně a radikální omezení asanačních stávajících zastávek. Současný návrh lze tedy považovat za vyvážený kompromis mezi potřebnými dopravně-technickými parametry komunikačních tras, požadavky na ochranu urbanistické struktury a obytného prostředí, krajinářských a přírodních podmínek, s vyššími ekonomickými a realizačními nároky vlastní stavby. Je přitom zřejmé, že realizace takto pojeté nadřazené dopravní trasy je ve svém důsledku prakticky jediným reálným nástrojem k ochraně a dopravnímu zklidnění urbanistické struktury obytných, přírodních a rekreačních oblastí města jako celku.

Nezanedbatelným přínosem pro město a jeho obyvatele je možnost společného dotvoření území dlouhodobě zatíženého stavebními uzávěrami a nejistotami o rozsahu a typu řešení dopravních staveb. Do značné míry zanedbané území tak bude konečně možné urbanisticky dotvořit, a to jak dostavbou nejen bytových domů, tak i objekty další vybavenosti a v nemalé míře doplněné o parkové a rekreační plochy. Přidanou hodnotou doplňující stavbu tohoto rozsahu je urbanisticko-architektonické dotvoření širšího dotčeného území spolu s doplněním potřeb dotčených obyvatel a dopravně regulační opatření. ■

01

01 Pele Tyrolka - současný stav

02

02 Pele Tyrolka - zakres návrhu do fotografie





# ROZHOVOR

## Bc. Ondřej Krutský

vedoucí oddělení Městského okruhu,  
Magistrát hl. m. Prahy, Odbor investiční

### Vzdělání:

- Střední průmyslová škola stavební v Mělníku
- Metropolitní univerzita Praha

### Praxe:

- Od 2004 zaměstnaný na Odboru městského investora hl. m. Prahy
- Od 2019 vedoucí oddělení Městského okruhu na Investičním odboru hl. m. Prahy

**Jste na Odboru investic odpovědný za Městský okruh a při pohledu do mapy zbývá do uzavření tohoto okruhu několik posledních kilometrů v úseku Pelc Tyrolka - Štěrboholy. V jaké fázi přípravy se tento projekt nyní nachází?**

V současné době máme zpracovanou dokumentaci k územnímu řízení, kterou jsme doručili dotčeným organizacím a institucím k vydání stanovisek. V září chceme zahájit územní řízení.

**Kde se lze s aktuálním návrhem seznámit?**

Veškeré aktuality, vývoj a podobu projektu anoncujeme na informačním webu Městského okruhu: [mestskyokruh.info](http://mestskyokruh.info).

**Nechceme se Vás ptát, kdy se poprvé po celém městském okruhu svezeme. Víte možná lépe, že do odpovědi na tuto otázku vstupuje mnoho neznámých, mnoho**

**vlivů a tlaků. Zajímalo by nás, co vidíte jako hlavní přínos realizace tohoto projektu - tedy faktu, že se městský okruh stane konečně okruhem?**

Přínos vidím především v podstatném zklidnění povrchové komunikační sítě v severovýchodní části města na straně jedné a na straně druhé v podstatném zvýšení plynulosti dopravy v rámci okruhu. V souhrnu tedy očekávám podstatné zvýšení dopravní dostupnosti na celém území Prahy a s tím související možnost zavedení funkční a skutečné ochrany vnitřního kordonu města před zbytnou dopravou. Severojižní magistrála ztratí definitivně svůj dopravní význam, což je jistě cíl, na kterém se všichni v Praze shodnou. Při současných dopravních výkonech, kterým Praha každodenně čelí, jinou cestu nevidím..

**Oproti předchozím návrhům z ověřovacích a technických studií doznalo řešení v úseku Pelc Tyrolka - Štěrboholy určitých změn. Některé dříve otevřené úseky trasy byly takřikajíc spuštěny pod zem - do tunelu. Považujete to za cestu správným směrem?**

Myslím, že při současném společenském a politickém naladění to už vlastně ani jinak nejde, i když v pražské geomorfologii to skutečně představuje technický oříšek. V tomto ohledu je mi potěšením spolupracovat s projekčním týmem, který se s tímto zadáním dokázal mistrně popasovat.

**Velké dopravní stavby nezvyšují jen komfort cestování, ale mají nezanedbatelný vliv i na rozvoj území, kterým prochází. Jak je městský okruh v úseku Pelc Tyrolka - Štěrboholy řešen z hlediska urbanismu a začlenění do veřejného prostoru?**

Velmi dobře, troufám si tvrdit. Je dobré si připomenout, že celkové řešení Městského okruhu prošlo v roce 2019 zásadní redefinicí právě s ohledem na docílení pokud možno citlivého včlenění do rostlého města a potlačení fragmentace území, které je vždy s dopravní stavbou obdobného charakteru spojeno. Znamenalo to, jak je již zmíněno výše, přidat, resp. prodloužit tunelové úseky a stavbu prostě schovat pod zem. To samozřejmě umožní patřičně dourbanizovat povrch, který by byl dle původních plánů rozčísnut čtyřproudovou kapacitní komunikací. Bavíme se především o oblasti Balabenky. Místo původní estakády a mimoúrovňové křižovatky zde jdeme pod zemí. Na vizualizacích je patrné akorát vyústění přípojovacích ramp. Má to samozřejmě i negativní stránku věci v podobě vyšších investičních nákladů a delší doby realizace. S tím se logicky pojí zvětšení, resp. prodloužení negativních dopadů výstavby na běžný život rezidentů v dotčeném území. Na druhou stranu výsledná podoba bude k životu v Libni bezesporu přívětivější.

**Situace na stavebním trhu je**

**turbulentní, inflace vyšší než v předchozích letech. Ale přesto - jak nyní vychází předpokládané investiční náklady této stavby?**

Před vypuknutím konfliktu na Ukrajině jsme se v predikci investičních nákladů pohybovali zhruba na úrovni 65 mld. rozložených do 6 – 10 let realizace stavby. Valorizovat tuto cenu zrovna dnes ovšem nepovažuji za zcela vypovídající, na začátku roku 2023 už bychom mohli být o něco moudřejší.

**Je mnohokrát ověřeno, že tak rozsáhlý veřejný projekt může být úspěšně realizován jedině v případě, že má aktivní podporu shora. Cítíte jako výkonný investor podporu těch, kteří rozhodují o veřejných investicích města Prahy, tj. politické reprezentace?**

Ano, na to si náš projektový tým skutečně nemůže stěžovat. Myslím, že současné vedení města, jmenovitě pak náměstek pro dopravu Adam Scheinherr, udělalo pro tento projekt maximum možného.

**V segmentu dopravních staveb to někdy vypadá, že v předání mediální a politické popularity jsou hlavně projekty pro hromadnou dopravu, nebo ještě lépe pro cyklistickou. Váš projekt - městský okruh - je pro automobily, na které se občas ve městě nahlíží skrz prsty. Narážíte na tento problém při ob-**

**hajobě a prosazování posledního úseku městského okruhu?**

Samozřejmě, to už jaksi patří k naší práci a je to asi nezbytná daň za koncept občanské společnosti. Já samozřejmě chápu, že jsou lidé, kteří principiálně nikdy nebudou souhlasit s investováním veřejných peněz, notabene v řádech desítek miliard, do infrastruktury pro automobilovou dopravu. Ale to jsou ve směr ti, co jsou nejvíc slyšet. No a pak je tady ta zdánlivě neviditelná, mlčící většina, která smysl naší práce chápe.

**Tunelový komplex Blanka měl v době výstavby přímo strašlivý mediální obraz. Na dny otevřených dveří přesto přišla do rozestavěného tunelu spousta lidí. A ti nehledali, co je na stavbě špatně, ale dávali najevo, že se těší, až to bude hotové a budou moci do tunelu vjet svým autem. Jak se takových paradoxů vyvarovat?**

Upřímně si nemyslím, že s tím na naší technické úrovni jde něco dělat. Tohle je otázka spíš na politiky, nebo novináře. Pokud je dnešní zpravodajství, resp. politické soupeření založeno na bezbřehém dehonestování všech a všeho, pak se bohužel může stát, že i takové skvělé a užitečné dílo jako Blanka je prezentováno jako projekt, za který by se měla Praha pomalu stydět. Když nic jiného, tak je takový přístup absolutně nefér, vůči všem, kteří na Blance odvedli poctivý díl práce, a kteří za toto dílo nesou

svou profesní odpovědnost.

**Dokončení městského okruhu je ještě běh na dlouhou trať. Přesto, na které další dopravní projekty by se v Praze nemělo zapomenout, aby byl městský okruh optimálně využit?**

Jsou to určitě dostatečně kapacitní radiály, bez kterých systém přerozdělování hlavních dopravních toků mezi Pražským a Městským okruhem, prostě nemůže fungovat optimálně. Je dlouhodobě neudržitelné, aby jejich funkci dál suplovaly městské komunikace jako Radlická, Plzeňská, Evropská, V Holešovičkách atd.

**Je čas dovolených, Vy sám jste aktivní a umělecky zaměřený člověk. Můžete čtenářům prozradit něco z vašich letních plánů?**

No já jsem ve skutečnost spíš takový antiuživelec, a aby toho nebylo málo, tak jsem již rok starostou Sokolské jednoty ve Velkých Popovicích. Každopádně organizování hudebních akcí mne vždy bavilo. O to větší výzvou je dnes rozhybat lidi z jisté postcovidové letargie. Nedávno jsme připravili menší rockový festival, který se konal 17. září na sále naší popovické Sokolovny. Myslím, že příznivci rockové muziky z Velkých Popovic a okolí se dobře bavili. ■

Ptali se Dana Sklenaříková a David Krása



# Modernizace trati Soběslav - Doubí ZATĚŽOVACÍ ZKOUŠKY ŽELEZNIČNÍ ESTAKÁDY U SOBĚSLAVI

Jan Pešata, Jakub Vůjtěch

Na nově postavené, téměř kilometr dlouhé železniční estakádě u Soběslavi (Modernizace trati Veselí nad Lužnicí - Tábor, II. část, úsek Veselí nad Lužnicí - Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav - Doubí, SO 52-20-03 Most v km 65,422) probíhaly ve dvou etapách od 11. do 20.7. zatěžovací zkoušky. Konstrukce estakády byla podrobně popsána v čísle 4/2019 tohoto časopisu, proto se budeme v tomto článku zabývat samotnými zatěžovacími zkouškami. Těm předcházelo zpracování teoretických podkladů pro jejich následné vyhodnocení.



V první etapě byla v nocích z 11. na 12.7. a z 12. na 13.7. provedena statická zatěžovací zkouška, ve druhé etapě proběhla ve dnech 18. - 20.7. dynamická zatěžovací zkouška.

## STATICKÁ ZATĚŽOVACÍ ZKOUŠKA

Cílem bylo ověřit pružné chování statického modelu v praxi a to jak v podélném, tak příčném směru. Estakádu tvoří devět dilatačních celků čtyř typů (Most 1 - Most 9, Mosty 3 - 8 jsou shodného typu). Zkoušeno bylo celkem pět dilatačních celků (Most 1, 2, 3, 8, 9). Pro každou z obou kolejí byly použity samostatné sestavy zkušebního zatížení složených z těchto vozů:

- hnací vozidlo - parní lokomotiva 475.1 „Šlechtična“ + tendr 935.0 - 103 t + 66 t
- hnací vozidlo ř. 741 - 72 t
- sypací čtyřnápravový železniční vůz ř. Faccpp typ 9-429.0 (Chopper) - 80 t
- kolejový podvozek vz. 53 s panely - 64,6 t

### Sestava pro kolej č.1:

1x Chopper + vz. 53 + 1x Chopper + lokomotiva (ř. 741) - celkem 296 t

### Sestava pro kolej č.2:

1x Chopper + vz. 53 + lokomotiva (ř. 475) + tendr (935) - celkem 313 t

Sestavy zkušebního zatížení postupně najížděly do koleje č. 1 a následně do koleje č. 2. Každý zatěžovací stav se tak skládal ze dvou dílčích mezistavů. Tímto byla ověřena i nesympetrická poloha zatížení v příčném řezu mostu tzn. torzní tuhost konstrukce. Odečtení měřených veličin bylo po každém nájezdu po ustálení. Celkem bylo měřeno 15 zatěžovacích stavů, tedy celkem 30 mezistavů. Deformace byly měřeny v osách hlavních nosníků uprostřed rozpětí jednotlivých polí, snímače byly umístěny na dolní pásnici.

## DYNAMICKÁ ZATĚŽOVACÍ ZKOUŠKA

Cílem dynamické zatěžovací zkouš-



ky bylo stanovení vlastních frekvencí a příslušných vlastních tvarů kmitání konstrukce. Předmětnou a referenční konstrukcí dynamické zatěžovací zkoušky byl Most 2. Vlastní frekvence a tvary byly stanoveny modální analýzou pomocí elektrodynamického budiče kmitání. Ten byl umístěn celkem ve třech polohách, a to vždy v polovině pole 1, 2 a 3. V řezu byl budič v každé poloze umístěn na speciální blok, nesympetricky napravo od pravé koleje.

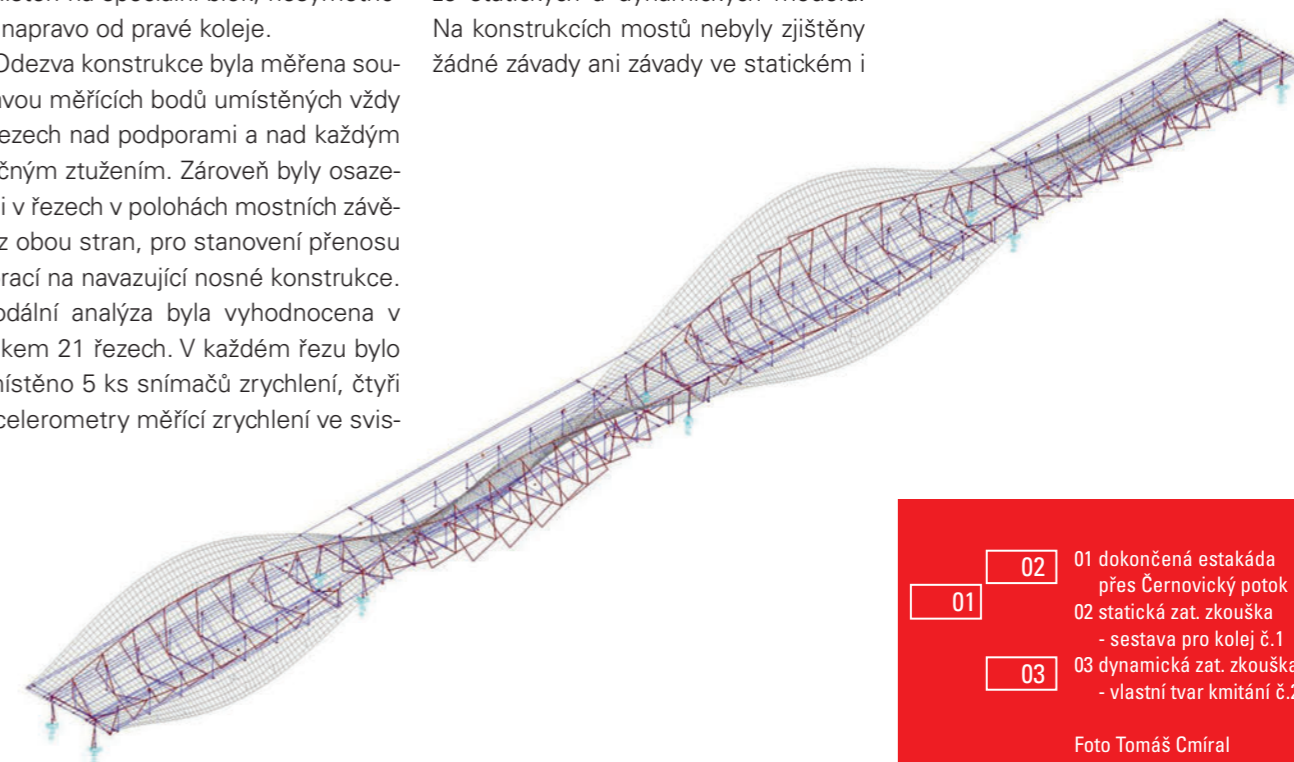
Odezva konstrukce byla měřena soustavou měřících bodů umístěných vždy v řezech nad podporami a nad každým příčným ztužením. Zároveň byly osazeny i v řezech v polohách mostních závěrů z obou stran, pro stanovení přenosu vibrací na navazující nosné konstrukce. Modální analýza byla vyhodnocena v celkem 21 řezech. V každém řezu bylo umístěno 5 ks snímačů zrychlení, čtyři akcelerometry měřící zrychlení ve svis-

lém směru umístěné na obou hlavních nosnících a římsách nosné konstrukce a jeden snímač měřící zrychlení ve vodorovném směru.

Chování zkoušených mostních konstrukcí bylo během celého souboru zatěžovacích zkoušek stabilní. Na základě předběžného vyhodnocení výsledků dle ČSN 73 6209 jsou měřené hodnoty v souladu s výpočtovými předpoklady ze statických a dynamických modelů. Na konstrukcích mostů nebyly zjištěny žádné závady ani závady ve statickém i

dynamickém chování a byly doporučeny k uvedení do trvalého provozu. To by mělo nastat již 11. 9. 2022, zatím jednokolejně, dvukolejně pak od změny jízdního řádu v prosinci letošního roku.

Přípravu, provedení a následné vyhodnocení zatěžovacích zkoušek provedl tým Fakulty stavební ČVUT v Praze pod vedením prof. Ing. Pavla Ryjáčka, Ph.D.



- 01
- 02 01 dokončená estakáda přes Černovický potok  
02 statická zat. zkouška - sestava pro kolej č.1
- 03 03 dynamická zat. zkouška - vlastní tvar kmitání č.2

Foto Tomáš Cmíral



# CHCEME BÝT MEZI STUDENTY VÍCE VIDĚT

Kateřina Šipková

**METROPROJEKT je v odborné veřejnosti znám pro zodpovědnost, odbornost a unikátní know-how v oblasti velkých infrastrukturálních dopravních projektů. To je a nadále musí zůstat naší prioritou. Méně jsme se zatím zaměřovali na budování našeho jména i směrem k potenciálním spolupracovníkům, zejména z řad absolventů a studentů vysokých a středních škol. Situace na trhu práce absolventům přeje - po ukončení VŠ i SŠ studia technického směru se jim otevírá velká řada možností uplatnění nejen mezi firmami z technických oborů různého zaměření (výroba, design, stavebnictví, technologie...). Velkou část tohoto trhu odčerpávají nové IT a fintech firmy, banky, poradenské či logistické společnosti a téměř nenajdete společnost, která by o absolventy technických směrů neprojevila zájem.**



Společnosti do budování svého jména mezi studenty a vytváření příležitostí investují nemalé prostředky - finanční i lidské. Vytvářejí speciální týmy pečující o studenty, trainee programy, snaží se o maximální atraktivitu, co se týče pracovní náplně, příležitostí k rozvoji a přiblížení se k zásadním procesům ve firmě. Vzhledem k velikosti rozpočtu i personálních kapacit se s těmito zdroji často nemůžeme srovnávat.

## JAK V TAKOVÉ KONKURENCI USPĚT?

Musíme si zvolit cestu, která bude fungovat pro nás a bude stavět na našich silných stránkách.

Naši silnou stránkou jsou bezpochyby naši lidé a jejich profesní příběhy. Odborníci, kteří dávají do vymýšlení

technických řešení všech svůj um a znalosti, týmoví hráči, kteří dobře chápou, že jedině díky úzké spolupráci můžeme připravit a předat klientům kvalitní práci. Tvoříme unikátní projekty, které přinášejí výrazné zlepšení kvality životního prostoru mnoha obyvatelům nejen Prahy a této republiky. Máme jedinečné know-how, budované po desetiletí, stále inovujeme a pracujeme se špičkovými technologiemi. V neposlední řadě je naší silnou stránkou i kvalita pracovního prostředí v AOB.

Umíme ale tyto naše jedinečné kvality přitažlivým způsobem komunikovat? Zde vidím jednoznačně naši příležitost do budoucna.

Naše aktivity plánujeme směřovat do více oblastí:

• Zviditelnění mezi studenty moderní

formou - kariérní veletrhy

- Spolupráce s VŠ a SŠ technických směrů - možnost podílet se na tvorbě vzdělávacích programů, podpořit studijní obory, které potřebujeme
  - Individuální nabídka flexibilních forem spolupráce po dobu studia, vč. podpory bakalářských a diplomových prací, individuální přístup a variabilní kariérní cesta
  - Budování naší značky zaměstnavatele - web, sociální síť (LinkedIn), zprávy, které vysíláme do světa
  - Strategické úvahy nad nastavením naší vize - směrem ke zdůraznění celospolečenského přínosu našich staveb.
- Ačkoliv všechny tyto iniciativy nelze realizovat hned, tento rok jsme začali aktivně.

V první polovině roku jsme se zúčastnili dvou důležitých kariérních veletrhů ČVUT - Kariérního dne Fakulty dopravní a veletrhu iKariéra. Záměrem bylo připomenout se na akademické půdě po covidové pauze a otestovat apetit studentů - co vnímají, požadují a očekávají, a jak s nimi nejlépe komunikovat. V neposlední řadě bylo naším cílem zmapovat současné trendy, jak se prezentují a na studenty cílí další zaměstnavatelé. V čem se můžeme inspirovat a jakou cestou se naopak vydat nechceme.

## KARIÉRNÍ DEN FAKULTY DOPRAVNÍ ČVUT

6. dubna proběhl na Fakultě dopravní ČVUT v Praze další ročník Kariérního dne a za METROPROJEKT jsme chtěli být jednoznačně u toho. Byla to skvělá příležitost se v rámci jednoho intenzivního dne představit studentům, nastítnit jim možnosti jejich budoucího profesního rozvoje. Díky osobní iniciativě a podpoře Petra Zobala, vedoucího dopravního střediska naší společnosti, jsme se letos zúčastnili v silné sestavě: Petr Zobal, Vladimír Říha - bývalí absolventi Fakulty dopravní, Tomáš Veber a z vedení David Krása a Kateřina Šipková.

V dopoledním bloku se střídaly jednotlivé firmy za sebou a studenti mohli velmi dobře porovnat zejména schopnost jednotlivých společností inovativně se prezentovat a představit své nabídky. Velký ohlas měla videa, která představila vizi společnosti a jak k ní každý jednotlivec může přispět, živé dialogy prezentujících se studenty, konkrétní příklady podpory a uplatnění pro studenty (workshopy, talent centra, mezinárodní přesah, možnosti růstu atd.). Ať se nám to líbí či nikoliv, je zde jednoznačný ústup od prezentací frontálního typu s klasickým power-pointem na pozadí. Body u studentů získá ten, kdo zaujme. Neformálnost, živé jazykové a grafické prostředky blízké mladé generaci jsou nutností.

Odpolední část se nesla v duchu diskusí se studenty u jednotlivých stánků společností, rozmístěných po prostorách Fakulty dopravní. Prostor jsme sdíleli se společnostmi Správa železnic, České dráhy, SUDOP Pra-



ha, AŽD Praha, Dipro, ČD Cargo. Náš stánek měl velmi dobrou návštěvnost, zaujaly zejména vizualizace našich klíčových projektů a praktické rozhovory s našimi kolegy.

## VELETRH IKARIÉRA ČVUT

Veletrh byl rozsáhlý - s potenciálním dopadem na cca 6000 studentů technických fakult ČVUT - a dne 3. května se po dvou letech znovu konal ve fyzické formě. Tuto možnost prezentace jsme si nechtěli nechat ujít. V koordinaci se SUDOP Group jsme volili dokonce širší než standardní formát - náš stánek ve vestibulu Národní technické

knihovny jsme doplnili také speciálním workshopem v kavárně Kantor, v prostorách Fakulty stavební ČVUT.

METROPROJEKT měl na veletrhu široké zastoupení - Ing. David Krása, Ing. Petr Vyskočil, Ing. Kateřina Šipková, Ing. Kamil Bednařík, Ing. Pavlína Sehnalová, Ing. Jiří Patil, Ing. arch. Pavel Sýs, Ing. Tomáš Veber, Ing. Vladimír Říha, Ing. Filip Sládeček z cadconsulting, spol. s r.o.

- 01 Kariérní den Fakulty dopravní ČVUT v Praze
- 02 Veletrh iKariéra ČVUT - stánek Metroprojektu ve vestibulu Národní technické knihovny



Zástupci naší společnosti na stánku prezentovali významné projekty, na kterých se studenti mohou podílet, jako např. modernizace železnice z Prahy do Kladna s odbočkou na pražské letiště, modernizace letiště, příprava realizace metra D nebo příprava terminálů pro vysokorychlostní železniční tratě. To vše s použitím moderních technologií, v prostředí 3D modelování a virtuální reality, což si mohli studenti vyzkoušet přímo na stánku a pomocí VR brýlí vstoupit do připravované stanice metra Olbrachtova.

Kamil Bednařík, Jiří Platil a Filip Sládeček z cadconsulting pod vedením Petra Vyskočila připravili workshop s názvem „Digitální budoucnost (nejen) metra“. Kamilu Bednaříkovi a Jiřímu Platilovi se podařilo skvěle představit zapojení technologií, vzájemné provázání 3D modelů a projekčních software na akcích Železniční terminál VRT Praha Východ, Železniční terminál VRT Roudnice nad Labem, Tramvajová trať Václavské náměstí, železniční spojení Praha - Letiště - Kladno, trasa D pražského metra a našich kanceláří AOB. Prezentovali výhody, které tento komplexní systém práce přináší pro projektování, přípravu a realizaci staveb i jejich následný provoz a správu.

Tyto projekty jasně ukazují, jak naše společnost posouvá technologie a jejich využití vpřed, což je jeden z faktorů, který studenti vnímají jako atraktivní.

Celý veletrh iKariéra se bohužel ze strany studentů netěšil soustředěnému zájmu, což bylo způsobeno jednak rozlehlostí areálu a jednak tím, že souběžně s veletrhem probíhala standardní výuka. Také informace o slibovaném vytížení kavárny v průběhu workshopu se bohužel lišily od skutečnosti.

To však nic nemění na tom, že tým METROPROJEKTU odvedl skvělou práci a získali jsme celou řadu cenných zkušeností, které využijeme příště.

### ODPOLEDNÍ KÁVA SE STUDENTY ČVUT

Nejsilnější pozitivní odpověď mezi studenty přinesla živá osobní setkání a diskuse, které se nám podařilo rozproudit na našich stáncích. Toho jsme chtěli využít.

Po každém z těchto veletrhů jsme uspořádali neformální odpolední setkání v našich kancelářích v AOB, kde se



v komorní sestavě vybraní studenti mohli setkat se zástupci projektantů, HIPů a vedení společnosti. Za naši stranu jim „partáky“ byli Petr Vyskočil, Petr Zobal, Kamil Bednařík, Tomáš Veber, Vladimír Říha, Pavlína Sehnalová, Pavel Sýs, Jiří Platil a já.

Podařilo se vytvořit otevřený prostor ke sdílení osobních zkušeností našich zaměstnanců s prací při i po studiu, s různými kariérními cestami, které se v naší společnosti nabízejí od vybudování odbornosti k řízení obrovských projektů s týmem interních a externích spolupracovníků, např. v rámci modernizace železničního spojení Praha - Kladno. Studenti se živě zapojovali do diskuse. Velmi ocenili čas, který jsme jim věnovali a otevřenost, s jakou naši kolegové sdíleli své osobní profesní příběhy a představili košatost různých forem profesního rozvoje a uplatnění v Metroprojektu.

### PODĚKOVÁNÍ NA ZÁVĚR

Vážím si času všech projektantů, HIPů, vedoucích středisek a zástupců vedení, kteří se na těchto akcích podíleli, jakožto i všech, kteří organizačně naši účast na kariérních akcích podpořili. Cením si toho, že jste osobně přispěli a přispíváte k pozitivní propagaci Metroprojektu. Chci se do budoucna více zaměřit na posílení naší značky zaměstnavatele - jak směrem dovnitř naší společnosti, tak vůči novým potenciálním spolupracovníkům. A to bude možné jen ve velmi úzké spolupráci právě s našimi zaměstnanci. Máme skvělé odborníky, úspěšné týmy, realizujeme náročné projekty, jsme technologicky na špici - máme být na co hrdí. Pojďme si to společně uvědomit častěji a asertivně budujme značku METROPROJEKT Praha. ■

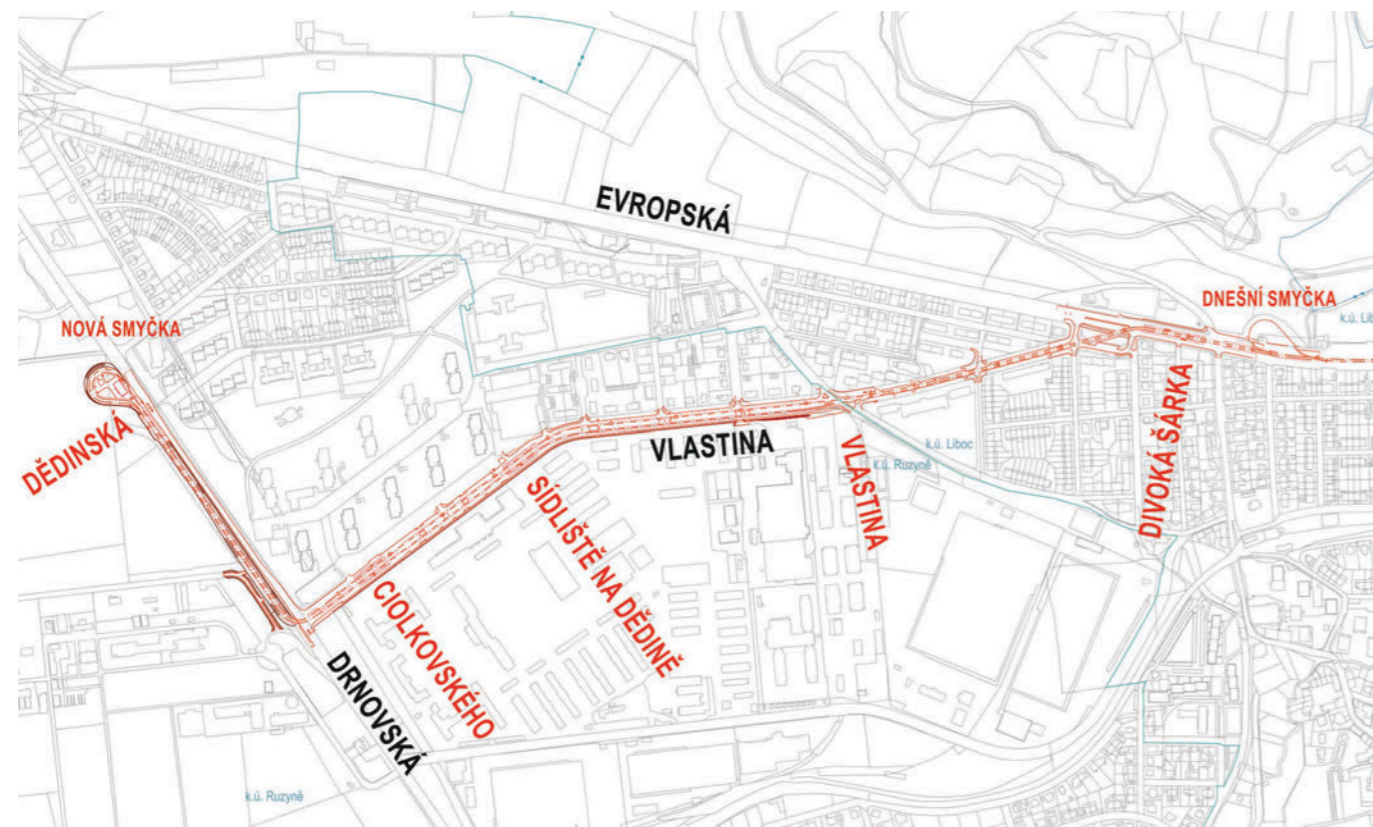
- 01 04 01-03 Veletrh iKariéra ČVUT, stánek Metroprojektu - studenti s 3D brýlemi se za asistence Filipa Sládečka virtuálně pohybují po stanici metra D Olbrachtova
- 02 05 04-05 Veletrh iKariéra ČVUT, kavárna Kantor - Jiří Platil a Kamil Bednařík vedou workshop na téma digitální budoucnosti v projektové činnosti
- 03 06 06 Jedno z navazujících setkání se studenty ČVUT v sídle Metroprojektu, pod taktovkou Petra Vyskočila





# STAVBA TRAMVAJOVÉ TRATI NA DĚDINU ZAHÁJENA

Petr Vyskočil



V červenci letošního roku byla po mnoha letech přípravy slavnostně zahájena stavba nové tramvajové trati z Divoké Šárky na sídliště Dědina v Praze 6. Novou trať zrealizuje za 16 měsíců společnost Subterra, takže první tramvaje by měly na Dědinu vyjet v listopadu 2023.

Trať délky 2,3 km začíná v ulici Evropská za smyčkou Divoká Šárka, pokračuje ulicemi Vlastina, v křižovatce ulic Vlastina a Drnovská odbočí vlevo, dále vede na samostatném tělese podél ulice Drnovská a je ukončena u křižovatky ulic Drnovská - Dědinská. Na trati vznikne 5 zastávek s pracovními názvy Divoká Šárka, Vlastina, Sídliště Na Dědině, Ciolkovského a Dědinská. Zastávky jsou navrženy pro 1 soupravu, tj. o délce 35 m. Pouze zastávka Divoká Šárka a Dědinská výstupní budou mít délku pro 2 soupravy, tj. 67 m. Jedná se o jednu z nejdéle připravovaných novostaveb tramvajových tratí v Praze. V průběhu přípravy došlo k

mnoha dílčím změnám navrhovaného řešení a zejména začátek přípravy byl ovlivněn negativními ohlasy obyvatel dotčeného území. V roce 2011 byla dokončena vyhledávací studie, která byla podkladem pro další přípravu, kterou jsme zahájili na konci roku 2012 zpracováním dokumentace pro územní rozhodnutí (DUR).

Koncept DUR byl hotov v červnu 2013, následně proběhlo zjišťovací řízení a posouzení záměru EIA, přičemž závazné stanovisko bylo vydáno v červenci 2015. Na základě podmínek EIA byla v dubnu 2016 zaktualizována DUR. Největší změnou bylo vypuštění nové křižovatky Evropská - U Silnice a úprava celé původní koncepce vedení automobilové dopravy. V srpnu 2016 došlo k další významné aktualizaci DUR, kdy se po projednání návrhu s Výzkumným ústavem rostlinné výroby ukázalo, že tramvajová smyčka, navržená dle územního plánu, je v kolizi s dlouhodobými půdními pokusy, kte-

ré trvají již 70 let, a je nutné její tvar významně zredukovat. To se dotklo i umístění zastávek, měnirny, sociálního zařízení a dalších. Následně došlo k několika dalším aktualizacím DUR na základě výsledků participačního procesu s veřejností, dále z důvodu průběžných změn stávajícího stavu v území a projednání návrhu DUR s dotčenými orgány státní správy. Žádost o územní rozhodnutí byla podána v červnu 2018 a územní rozhodnutí nabylo právní moci v prosinci 2019.

Průběh zpracování dokumentace pro stavební povolení a zajištění stavebního povolení byl o poznání rychlejší. DSP byla dokončena v červnu 2019, žádosti o stavební povolení byly podány v prosinci 2020 a v srpnu 2021 nabylo hlavní stavební povolení právní moci.

01 02 01 Přehledná situace  
02 Tramvajová trať v ulici Vlastina - vizualizace



Příprava liniových staveb je vždy dlouhodobá záležitost a nelze předem předjímat, jaká úskalí se při zajištění potřebných povolení mohou vyskytnout. Nicméně na základě zkušeností z této stavby a z mnoha dalších, kterými se v Metroprojektu zabýváme,

lze některým problémům předejít a přípravu urychlit. Zejména je potřeba najít shodu na základní koncepční podobě projektu mezi hlavními aktéry - investorem, v Praze příslušná městská část, MHMP, IPR, Policie ČR případně další instituce dle povahy stavby. Dále

je vhodné soustavně informovat dotčenou veřejnost a při tvorbě záměru stavby ji přizvat např. formou participace k definování záměru. To vše by mělo proběhnout ve fázi studie, které není vždy věnována odpovídající pozornost. ■

## VÝSTAVBA TRAMVAJOVÉ TRATI MODŘANY - LIBUŠ

Zbyněk Froněk

V dubnu 2022 byla zahájena stavba nové tramvajové trati v úseku Modřany - Libuš. Jedná se o prodloužení stávající trati ze smyčky Levského do koncové úvratkové zastávky v Novodvorské ulici. Předpokládaný konec stavby je naplánován na červen roku 2023. Bude tak završen proces přípravy a realizace této trati, který začal v roce 2016 tvorbou dokumentace pro územní rozhodnutí.

Stavbu, jejíž investorem je Dopravní podnik hl. m. Prahy, realizuje sdružení firem OHLA ŽS a STRABAG Rail. Kompletní projektovou přípravu vč. realizační dokumentace a inženýrské činnosti zajistil Metroprojekt.

Stavba se rozprostírá na katastrálních územích Kamýk, Modřany a Libuš. Zasahuje tak území Městských částí Praha 12 a Praha Libuš. Nová trať je ze smyčky vedena bočně podél ulice Generála Šišky s následným vstupem do osy Novodvorské ulice v křižovatce

těchto dvou ulic. Nová tramvajová trať je dočasně ukončena úvratkovou zastávkou přímo v Novodvorské ulici v místě, kde bude v budoucnu postavena stanice metra Libuš. Tramvajová trať bude v souvislosti se stavbou metra zároveň prodloužena do oblasti Nových Dvorů.

Vlastní stavba je v současnosti již v plném proudu, v úvodu proběhlo potřebné kácení, na něž navázaly potřebné přeložky inženýrských sítí (PRE, plyn atd.). Zároveň se již rozběhla realizace budovy nové měnirny, ze kte-

ré bude zajišťováno napájení nového úseku trati. Tato měnirna je situována jižně od ulice Generála Šišky. Podél této ulice už také proběhla skrývka ornice a nezbytná úprava zemní pláně, nyní probíhá realizace vlastních kolejí a trakčních stožárů..

Nová tramvajová trať prochází mírně zvlněným územím, z hlediska nutných zemních prací je nejnáročnější hned počáteční úsek v místě napojení na stávající smyčku, kde je trať vedena v hlubším zářezu s většími prostorový-





mi nároky na svahování zemního tělesa podél trati.

Výstavba má samozřejmě dopady na stávající obslužnost dotčeného území, pro úspěšnou realizaci jsou nezbytná dopravní omezení v navazujících ulicích, zejména v Novodvorské, Generála Šišky a Brunelova. Prvně dvě jmenované navíc spadají do vybrané komunikační sítě, jež je dotčena právě probíhající rozsáhlou opravou Barrandovského mostu. Pro vlastní stavbu tramvajové trati z toho plynou některá nutná omezení, nelze dotčené komunikace uzavírat bez náhrady, je nutné zajišťovat jejich průjezdnost, z čehož plyne nutnost budovat dočasně provizorní komunikace.

V oblasti Brunelovy ulice jsou tyto provizorní komunikace vedeny v sousedství základní školy a dalších školních zařízení, za účelem zajištění bezpečnosti žáků a jejich doprovodu proběhla koordinace návrhu pěších přístupových cest ke škole s jejími zástupci.

Prodloužení tramvajové trati výrazně zvýší kvalitu obsluhy MHD v dotčeném území, a to zejména v dlouhodobějším



výhledu po dostavbě metra a prodloužení trati až na Nové Dvory. Na tomto místě je třeba poznamenat, že dotčené městské části přistupovaly k projektu nové trati od samého začátku vstřícně a přispěly k urychlení procesu její vlastní realizace.

#### Základní parametry nové trati:

- délka tramvajové trati: 1,7 km
- počet zastávek: 4 oboustranné

s délkou nástupiště 35 m, pracovní názvy „Modřanský vodojem“, „Observatoř Libuš“, „Sídliště Libuš“, „Libuš“ - počet tramvajových linek: 1 až 2 ■

- 01 01 nová trať v křižovatce ul. Generála Šišky a Novodvorská - vizualizace
- 02 02 slavnostní zahájení stavby

# PADESÁTINY NA ŽOFÍNĚ



Již v loňském roce dospěl Metroprojekt do pokročilejšího středního věku, neboť uplynulo 50 let od založení firmy, ke kterému došlo v květnu 1971.

Kvůli epidemii jsme toto významné výročí vloni oslavit nemohli, ale nenechali jsme se odradit a slavnostní společenské setkání proběhlo 8. června v Paláci Žofín za účasti téměř 600 hostů z řad obchodních partnerů, zaměstnanců, majitelů a dalších přátel Metroprojektu.

Setkání proběhlo v příjemném slunném dni, takže uvítání mohlo proběhnout na trávníku před palácem. V úvodu jsme si stručně připomněli nejdůležitější milníky, které lemovaly historii Metroprojektu, a ocenili zásluhy těch, kteří stáli za úspěšným rozvojem firmy.

Následoval koncert Dagmar Peckové a tria ViHoDa, ve kterém zazněly zejména Dvořákovy a Janáčkovy úpravy lidových písní.

V druhé části večera se pak o dobrou náladu a pohodu skvěle postaral Ondřej Havelka a jeho Melody Makers a došlo i na taneční překvapení. ■







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