



ČASOPIS SPOLEČNOSTI METROPROJEKT Praha a.s.

METROPROJEKT INFORMUJE

NEPRODEJNÝ VÝTISK, 8. ROČNÍK

04/2015

AKTUÁLNĚ

ZŘÍZENÍ VÝHYBNY HARRACHOV

SERIÁL

**HISTORIE MHD
V PRAZE – 16. DÍL**

TÉMA

**BEZBARIÉROVÉ ZPŘÍSTUPNĚNÍ
STANICE METRA KARLOVO NÁMĚSTÍ**

ROZHOVOR

**S ŘEDITELEM IPR PRAHA
PETREM HLAVÁČKEM**





Vážené kolegyně a kolegové,
vážení přátelé společnosti
METROPROJEKT!

Opět se rok s rokem sešel
a před námi je čas bilancování,
ohlédnutí se za rokem, který
navzdory začínající stabilizaci
oboru byl pro naši společnost
velmi náročný.

Jsou za námi úspěšné projek-
ty, mezi kterými jednoznačně
dominuje prodloužení trasy A
pražského metra, úspěšně se po-
dílíme na úpravě bezbariérových
vstupů vybraných stanic metra.
Již tradičními našimi projekty
jsou rekonstrukce tramvajových
tratí, jejichž představení nebu-
de chybět ani v tomto čísle.

Svátek svaté Barbory a s ním
spojené i pravidelné setkání
s partnery a přáteli společnosti
METROPROJEKT opět navodily
atmosféru adventní nálady. Oproti
jiným letům je ale tento čas více
než dříve poznamenám migrační
vlnou z válek zmítaných zemí
a zhoršující se bezpečnostní situ-
ací. Proto je dobré si stále připom-
ínat skutečnost, že žijeme v jed-
né z nejbezpečnějších oblastí
světa, a vážit si jí. Vychutnejme si
sváteční okamžiky se svými blíz-
kými, zapomeňme alespoň v těch-
to dnech na starosti běžného
života.

Jménem redakční rady vám
přeji opravdu klidné a pohodové
Vánoce, nový rok plný osobních
a pracovních úspěchů a pevné
zdraví.

JIŘÍ POKORNÝ



▲ Rekonstrukce tramvajové
tratě Plzeňská II

Obsah

- Seriál**
- 02** Historie MHD v Praze – 16. díl
Aktuálně
- 04** Zřízení výhybny Harrachov
Téma
- 05** Bezbariérový vstup do stanice
metra Karlovo náměstí
Představujeme
- 08** Rekonstrukce tramvajové tratě
Plzeňská II
- 09** Rekonstrukce tramvajové tratě
Evropská II – úsek Gymnasijní-
Horoměřická
Rozhovor
- 10** s ředitelem IPR Praha
Ing. arch. Petrem Hlaváčkem
Ze společnosti
- 12** Setkání s obchodními přáteli
ve znamení svátku svaté Barbory
Gourmet okénko
- 12** Italská gastronomie u města
automobilů

Kapitolky z historie městské hromadné dopravy v Praze (16. díl):

Dovršení prvních 100 km tramvajových tratí

V roce 1926 se konal VIII. všesokolský slet – poprvé na Strahově. Leoš Janáček k němu složil proslulou Sinfoniettu, Elektrické podniky pak v břevnovském předpolí posílily kapacitu tramvajové dopravy novými tratěmi. V Praze jako v centru prosperujícího Československa probíhal ve dvacátých letech bouřlivý stavební rozvoj. Výstavba tramvajových tratí proto nadále pokračovala a 20. července 1927 kolejová síť dosáhla délky 100 km.

Těsně po Novém roce 1926 vznik-
la spojka z Jindřišské do Bolzanovy
ulice. Byla postavena smyčka kolem
bloku na Čechově náměstí a tram-

vajovou tratí byly propojeny Vršovice
s Nuslemi (délka 1,2 km). Podjezd že-
leznice byl pro tramvajovou trať spo-
lečný s podchodem Botiče.



Pak již následovaly stavby spojené se sletem. Místo konání se přesunulo z Letné na Strahov do areálu o rozloze 60 ha. Původní dřevěné tribuny stadionu pojaly 130 000 diváků (pozdější betonové až 250 000), na ploše cvičilo najednou až 14 000 cvičenců, šatny byly postaveny pro 35 000 osob. Slet byl tedy mimořádnou událostí nejen společenskou, ale svými dopady ovlivnil i život a dopravu v hlavním městě. Mimo výstavbu tramvajových tratí bylo nakoupeno Elektrickými podniky i 10 autobusů Praga NO, které během sletu jezdily na lince z Václavského náměstí na Strahov.

Tramvajová trať vedoucí uličkami Hradčan (vytrvala až do roku 1938) byla zdvojena tratí z Brusnice vedoucí po hradbách (Jelení, Keplerova) na Pohořelec (0,8 km). S touto novou tratí prakticky rovnoběžně byla vedena další trať od vozovny Střešovice Clam-Martínovicovou ulicí (Patočkova, Myslbekova)

na Dlabačov (1,1 km, po Hládkov jednokolejná). Tyto tratě byly propojeny manipulační kolejí na Hládkově. Na Dlabačově byla zřízena podél trati třetí odstavňá kolej a objízdňá kolej ulicemi Za Pohořelcem a Na Malovance. To bylo později překonáno velkokapacitními obratišti Dlabačov a Královka, vystavěnými roku 1948 pro XI. všesokolský slet, který byl na dlouhá léta sletem posledním.

Před zahájením VIII. sletu byly na tramvajovou síť ještě napojeny Dejvice. Vstup do Dejvic umožnila výstavba železobetonového mostu přes Buštěhradskou dráhu ve Svatovítské ulici. Jeho šířka 16 m byla ale od začátku nedostatečná, k nápravě došlo až v současnosti při stavbě městského okruhu, kdy šířka mostu je 40 m. Trať končila dočasně u hospody Na Růžku v prostoru budoucího Vítězného náměstí (0,6 km). Již v listopadu 1926 byla prodloužena o 0,5 km k novým Masarykovým kolejm v Sadové ulici (Thákuro-



◀ Nároží Spálené během všesokolského sletu v roce 1926



◀◀ Zlíchov 100 km 7. 7. 1927 (Archiv DPP)

◀ Vozovna Pankrác v roce 1928 (Archiv DPP)

va), v roce 1927 pak o dalších 0,8 km k Hadovce.

V červnu roku 1927 byla zavedena trať do Radlic, úsek 1,1 km od Křížové po smyčku před školou. Posledních 150 m bylo jednokolejních. Postavila se propojka mezi Výtoní a Vyšehradskou. K dokončení výstavby 100 km tramvajových tratí v Praze došlo při prodloužení trati od Lihovaru do Hlubočep (0,9 km). Trať se zprovoznila 20. července 1927. Událost připomíná pomníček umístěný proti rodnému domu Karla Hašlera ve stráni pod zlíčovským filipjakubským kostelíkem.

Téhož roku byla v říjnu po dvou letech dokončena výstavba v té době největší pražské vozovny na Pankráci s kapacitou 270 tehdejších vozů. Hala má pět pětikolejných lodí překrytých jedinečnou konstrukcí ze železového betonu, po stranách dvě věže – síla na písek. Objekt byl vybaven dílnami a ruční myčkou. **ZBYNĚK PĚNKA ■**



◀ Konečná na Hadovce v roce 1929

◀◀ Podjezd Otakarova (40. léta minulého století)

Zřízení výhybny Harrachov

S myšlenkou zřízení výhybny Harrachov (označení výhybna je terminologicky nesprávné, protože i nadále bude v Harrachově probíhat odbavení cestujících) byl Metroprojekt poprvé konfrontován koncem roku 2012.

[aktuálně]

► **Výhybna Harrachov v pohledu od Kořenova po zahájení zkušebního provozu**

Součástí tehdy zpracovávané technicko-ekonomické studie s názvem „Opatření pro zkrácení jízdních dob a celkových časů v úsecích Liberec–Frydlant v Čechách a Železný Brod–Tanvald včetně zřízení výhybny Harrachov“ bylo prověření prostorových možností a zpracování několika variant, jak stavební úpravou v místě stávající dopravní D3 Harrachov umožnit pravidelné křížování vlaků na rameni Liberec–Tanvald–Szklarska Poręba Górna od GVD 2015/2016.

Původní dopravní sestávala z jedné hlavní koleje v levostranném složeném oblouku s vnějším nástupištěm s pevnou hranou délky 162 m, kusé manipulační koleje a nevyužívaného skladiště s volnou skládkou. V průběhu studie bylo zjištěno, že z důvodu sklonových poměrů trati (cca 25 ‰) mimo původní nástupiště, vedení trati v krajině (skalní zářezy a násypová tělesa výšky několika metrů) a přítomnosti v ochranném pásmu NP Krkonoše musejí jak nové koleje, tak nová nástupiště ctít původní dispo-

▼ **Nový dřevěný přístřešek na nástupišti č. 2**



zici. Jakákoliv změna polohy by zde totiž znamenala rozsáhlé zemní práce se zásadním dopadem na krajinný ráz oblasti.

Studie byla dokončena se třemi variantami s různým stupněm stavebních úprav a výsledného komfortu pro cestující. Minimální varianta předpokládala vložení obloukové výhybky na kořenovské zhlaví, zřízení nástupiště dlouhého 55 m u nové předjízdny koleje a úpravu GPK navazujících částí. Varianta maximální předpokládala zřízení dvou vnějších nástupišť délky 55 a 80 m s výškou hrany +550 (380) mm nad TK a kompletní rekonstrukci koleji včetně odvodnění a sanace pražcového podloží.

Podzim roku 2014 byl určen pro zpracování přípravné dokumentace a podle zadání investora předpokládal zpracování minimální varianty z předešlé studie. Vlivem požadavků vznesených v průběhu projektových prací ze strany objednavatele dopravy i dalších zainteresovaných osob byla v prosinci roku 2014 dokončena dokumentace v rozsahu přibližně maximální varianty se dvěma nástupišti délky 110 m.

V první polovině roku 2015 se ve velmi krátkém čase podařilo zhotovit dokumentaci ve stupni projekt bez zásadních změn oproti předchozímu návrhu a v průběhu letních měsíců bylo investorovi předáno pravomocné stavební povolení. Stavební práce byly zahájeny 21. 9. 2015, tedy s více než měsíčním zpožděním oproti projektovému harmonogramu. Díky vynaloženému úsilí všech účastníků procesu výstavby včetně AD projektanta byla stavba po 60 dnech výluky dne

19. 11. 2015 Drážním úřadem schválena k uvedení do zkušebního provozu.

Mimo samotné kolejové řešení a nástupiště bylo součástí stavby také zřízení stylového dřevěného přístřešku pro cestující a stožárového osvětlení úspornými LED svítidly, na nástupiště navazující úprava zpevněných ploch před výpravní budovou, prvky orientačního systému a v neposlední řadě také umístění technologických zařízení v čele s elektrickým ohřevem výhybek, který zabezpečí jejich spolehlivý provoz také v zimním období. Nová dispozice dopravní D3 Harrachov umožňuje mimo pravidelného oběhu souprav 2 × 840 (motorové jednotky ČD RegioSpider), v rozšířené části nástupiště, odbavit také křížování vlaků ve složení např. 4 × 840 nebo 954 + 2 × 054 + 750.7 (souprava využívaná např. na vlacích trati Praha–Rakovník, tj. řídicí vůz, dva vložené vozy rychlíkového typu a modernizovaná dieselová lokomotiva), které jsou uvažovány pro špičkovou sezonní poptávku případně i zajíždění dálkových vlaků. Stavebním návrhem není do budoucna znemožněno případné prodloužení nástupiště č. 1 až na délku 160 m za předpokladu vybavení dopravní SZZ a provozování podle předpisu SŽDC D1.

Díky dvojici výhybek se samovratnými přestavníky (umožňují řízenou jízdu rozřezem po hrotu srdcovky z odbočného směru s následným samočinným přestavením do výchozího směru) bude křížování vlaků probíhat v požadovaných krátkých intervalech bez nároku na personální obsazení dopravní.

PETR PROVAZNÍK ■



Investor: SŽDC s.o.
 Projektant: METROPROJEKT Praha a.s.
 Zhotovitel: STRABAG Rail a.s.
 Investiční náklady: 29,693 mil. Kč (bez DPH)
 Realizace: 9–11/2015 (výluka 60 dní z toho pouze 24 s úplným vyloučením provozu)
 Celková délka rekonstruovaného úseku: 0,659 km
 Nová nástupiště: 2 × 110 m (TK +380mm)

Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Karlovo náměstí

V průběhu roku 2015 zpracoval METROPROJEKT Praha a.s. dokumentaci pro územní rozhodnutí na bezbariérové zpřístupnění stanice metra Karlovo náměstí, která je v současné době bezbariérově nepřístupná.

Navržená úprava umožní bezbariérové propojení z úrovně nástupiště stanice na úroveň chodníku v ulici Václavské přes vstupní objekt výtahu umístěný v přízemí objektu č.p. 2068/14. Zpřístupnění je možno pomocí dvojice výtahů z uliční úrovně do podzemní přestupní chodby, umístěné výškově těsně nad stanicí a další dvojice výtahů z této přestupní chodby na nástupiště do středu stanice.

Poloha výtahů ve stanici vychází z konstrukční skladby nosné obezdívky stanice a je umístěna tak, aby minimalizovala nutné zásahy do dispozičního řešení pod nástupištěm. Výtahy proto nejsou na nástupišti v ose stanice, ale jsou v příčném směru cca 300 mm odsunuté od osy. Přestupní chodba je s nástupištěm stanice také propojena bezpečnostním únikovým schodištěm. Přístup na schodiště je z přestupní chodby.

Protože výtahová šachta z uliční úrovně do podzemí se bude hloubit ze stísněného prostoru v suterénu provozovaného objektu, byla pro výstavbu podzemních děl navržena dočasná těžní šachta ve Václavské ulici, která umožní nasazení dostatečně výkonných mechanismů pro výstavbu přestupní chodby směrem ke stanici včetně

ně odbočení k jednotlivým šachtám pro výtahy a únikové schodiště na nástupiště včetně prodloužení přestupní chodby na opačnou stranu k šachtě pro výtahy na uliční úroveň.

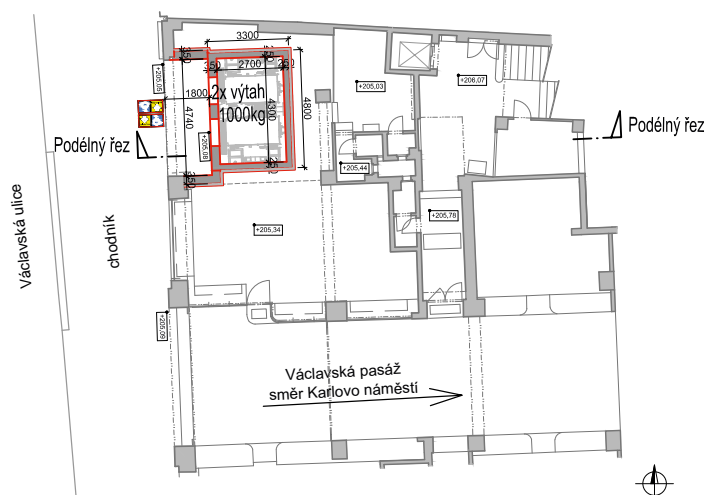
Geologické a hydrologické poměry

Skalní podloží je budováno sedimentárními uloženinami dobrotvského sou-

vrství (prachovitými až jílovitoprachovitými, jemně slídnatými břidlicemi). Kvartérní pokryv je tvořen fluvialními sedimenty terasy Karlova náměstí (pisčítými štěrky a písky se štěrky). Podzemní voda se nachází v hloubce 5,5 m, tj. v úrovni 198,93 m nad mořem, a po odvrtní se ustálila v hloubce 4,5 m, to je v úrovni 199,93 m nad mořem.



◀ Pohled na dům č.p. 2068/14 – vstup do Václavské pasáže



◀◀ Půdorys – výstup z výtahu na uliční úroveň

◀ Pohled na fasádu domu č.p.2068/14 (nový stav)

Dočasná těžní šachta

Těžní šachta je situována v ulici Václavské poblíž křižovatky s ulicí Trojanovou. Šachta hloubky 34,2 m je oválného tvaru a je umístěna mezi dva kabelovody CETIN vedené po obou stranách ulice. Po odstranění dlažby z vozovky a vybudování železobetonového ohlubňového věnce na kótě 204,58 m n. m. se šachta bude provádět tunelářskou technologií. Před začátkem hloubení se po obvodě šachty vybuduje ochranný deštník z mikropilot jako stabilizační zajištění kabelovodů. Šachta se bude hloubit po jednotlivých záběrech se zajištěním výrubu pomocí stříkaného betonu na ocelové síti v kombinaci s kotvením. Po vybudování bude šachta sloužit pro veškerou výstavbu navazujících podzemních děl, pro odtěžení rubaniny při ražbách, pro čerpání vody z podzemí a pro dopravu materiálu do podzemí a dopravu technologie. Šachta bude otevřena po celou dobu stavby a po vybudování definitivního ostění přestupní chodby bude zasypána hutněným zásypem.

Výťahová šachta v objektu č.p. 2068/14

Výťahová šachta z uliční úrovně do přestupní chodby je situována do severozápadní části objektu č.p.2068/14, kde se v současné době nachází na úrovni 1. nadzemního podlaží prodejna s potravinami a na úrovni suterénu skle-

py. Realizace šachty se předpokládá z úrovně suterénu po vybourání stropů. Šachta je umístěna mezi stávající základy nosných konstrukcí. Před vlastní realizací se musí uvolnit zájmový prostor ve sklepech od vnitřních technických rozvodů (rozvody tepla, teplé vody, úpravy kanalizace a elektroinstalace). Hlavní ležatá větev přípojky kanalizace na uliční řad musí zůstat zachována a bude při výstavbě ochráněna. Dále musí být provedeny přeložky kabelových přípojek CETIN a PRE. Před začátkem hloubení je nutné provést podchycení stávajících základů pomocí pilířů tryskové injektáže a mikropilot rozmístěných rovnoměrně po obvodě šachty. Po odstranění betonové podlahy a vybudování železobetonového ohlubňového věnce na kótě 202,32 m n.m. se šachta bude provádět tunelářskou technologií. Šachta se bude hloubit po jednotlivých záběrech s primárním zajištěním výrubu pomocí ocelových rámu a stříkaného betonu na ocelové síti v kombinaci s kotvením. Celková hloubka šachty je 33,23 m. Dno šachty je oproti úrovni přestupní chodby přehlubeno z důvodu potřebné hloubky pro dojezd výtahů a pro zřízení malé čerpací jímky.

Definitivní ostění šachty (stěny a dno) bude z monolitického železobetonu do posuvného bednění. Ochrana proti podzemní vodě bude z hydroizolačního souvrství s fóliovou nebo stří-

kanou hydroizolací, prováděnou na líc primárního ostění.

V prostoru suterénu a 1. nadzemního podlaží bude konstrukce šachty vybetonována do oboustranného bednění a bude opatřena stropem. Následně budou doplněny vybourané stropy navazující na stávající konstrukce původního objektu, konstrukce výstupu na uliční úroveň a stavební úpravy v suterénu a v prostoru dřívější prodejny.

Vstupní objekt výtahů na uliční úrovni bude zabudován do stávajícího objektu tak, že nahradí jednu z výloh prodejny potravin. Čelní stěna výtahů bude opatřena skleněným obkladem, boční stěny podloubí budou doplněny stejným obkladem jako současná fasáda objektu. Podloubí bude uzavíratelné rolovací mříží.

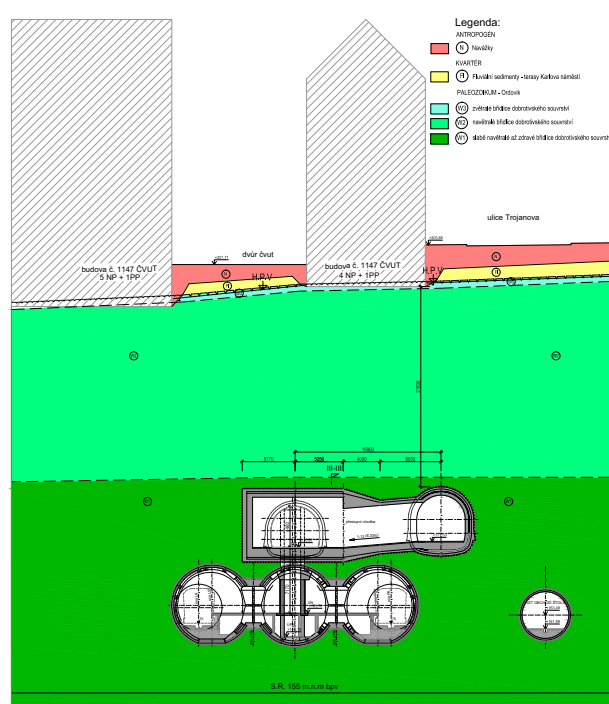
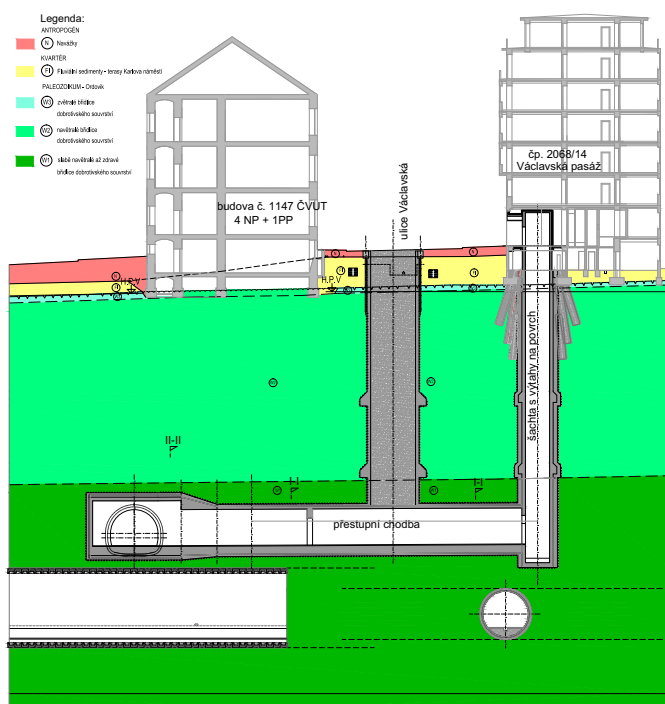
Přestupní chodba

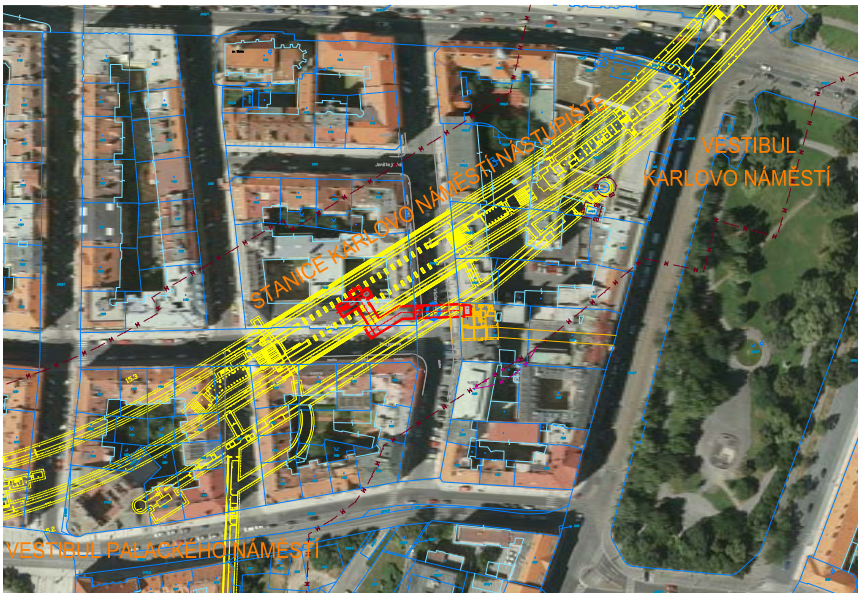
Půdorysně je přestupní chodba nejprve vedena od výtahů z uliční úrovně přímo k místu přestupu do stanice. Poté je chodba směrově zalomená a probíhá paralelně s pravým staničním tunelem a nakonec odbočuje kolmo na osu stanice nad střední staniční tunel kde dochází v příčném směru k odbočení chodeb do míst výtahových šachet na nástupiště a k únikovému schodišti na nástupiště.

Ražená přestupní chodba má v příčném řezu podkovovitý tvar se spodní

► Podélný řez přestupní chodbou

►► Příčný řez stanicí





klenbou. Od výtahu až k místu odbočení ke stanici je jednotný profil umožňující instalaci tlakového uzávěru a odbovovací linky. V místě odbočení je tento profil navýšen a prodloužen. Navazující část odbočující chodby je nejprve v původním jednotném profilu a poté je profil opět z konstrukčních důvodů navýšen, zúžen a prodloužen až za střední staniční tunel.

Celková délka ražené přestupní chodby je 70,85 m, délka přestupu činí cca 59,55 m. Evakuační cesta z přestupní chodby prostřednictvím únikového schodiště je nutná pro od-

chod cestujících z prostoru přestupní chodby v případě poruch některého z výtahů.

Vlastní ražba bude prováděna modifikací NRTM s primárním ostěním ze stříkaného betonu, s ocelovými příhradovými rámy, ocelovými sítěmi, jehlami a svorníky. Podstatná část chodby bude ražena těsném kontaktu staničních tunelů. Ostění stanice je v klenbě tvořeno železobetonovými tybinky kruhového ostění $\varnothing 7,8/8,8$ m opřeny do ocelových průvlaků a pilířů. Definitivní ostění přestupní chodby bude monolitické železobetonové, provádě-

né do posuvného bednění, se sevřenou fóliovou případně stříkanou izolací v hydroizolačním souvrství. Obklad bude montovaný na nosný rošt kotvený do ostění, dlažba bude provedena z technického kamene.

Podmínkou pro ražbu přestupní chodby v úseku nad staničními tunely a ražbu chodeb pro výtahy a schodiště je předchozí provedení definitivních nosných konstrukcí výtahů a schodiště v prostoru nástupiště a pod nástupištěm s aktivací a rozepřením klenby tak, aby byla trvale a spolehlivě zajištěna stabilita ostění staničního tunelu.

Úpravy na nástupišti a pod nástupištěm

Na nástupišti budou v nezbytném rozsahu demontovány konstrukce zontů, podhledů a osvětlení. Pod nástupištěm se uvolní technické prostory pro provádění nosných konstrukcí výtahových šachet a únikového schodiště. V předstihu se provedou přeložky technických vedení v dotčených prostorách. V rozsahu nosných konstrukcí se vybourá nástupiště, výplňové betony dna pod nástupištěm a nosné konstrukce výtahových šachet se založí na nosné prvky železobetonového ostění.

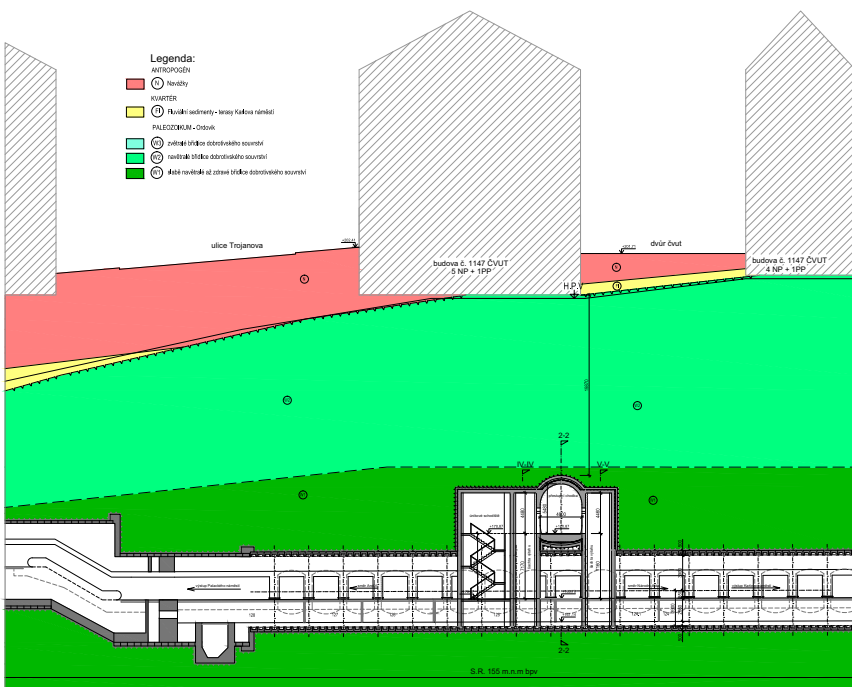
Následně se provedou veškeré nosné železobetonové konstrukce šachet pro výtahy a únikového schodiště v prostoru pod nástupištěm a nad nástupištěm až do klenby stanice. Teprve po aktivaci definitivního podepření klenby staničního tunelu je možné provést ražby nad stanicí a v konečné fázi vybourat dva prostupy pro výtahy a schodiště do stanice. Větší postup bude společný pro únikové schodiště a jednu výtahovou šachtu a menší pro druhou výtahovou šachtu. Na železobetonové konstrukce podepření klenby tunelu následně navážou železobetonové konstrukce nad stanicí.

V konečné etapě bude provedena prostorová úprava dotčených místností pod nástupištěm a konečná úprava nástupiště v místě evakuačního schodiště a výtahů na nástupišti. Výtahové šachty a schodiště budou opatřeny fasádní prosklenou konstrukcí s čirým bezpečnostním zasklením. Před zpětnou montáží zontů, obkladů, povrchů podlah a dalších konstrukcí HSV a PSV bude provedeno přetěsnění železobetonové ostění v místech stavebních úprav a v nejbližším okolí.

MIROSLAV KOCHÁNEK ■

◀ Stanice metra
Karlovo náměstí
– situace

◀◀ Podélný řez
stanice metra
Karlovo náměstí



Rekonstrukce tramvajové tratě Evropská II – úsek Gymnasijní–Horoměřická

V letošním roce se občané Prahy 6, bydlící v okolí Evropské ulice, mylně domnívali, že po spuštění prodloužené linky A pražského metra si od stavební činnosti odpočinou a budou moci městskou dopravu využívat naplno. Opak byl pravdou.



► Tramvajová zastávka po rekonstrukci – pohled směrem z centra

Výstavba metra měla velký vliv na provoz tramvají v prostoru hloubených úseků. Některé úseky se v rámci dopravních opatření přesouvaly nejprve do provizorních stavů a následně do stavu finálního. Jednotlivé části mezi novými stanicemi metra, které nebyly stavbou metra dotčeny, byly zrekonstruovány ještě během výstavby metra. Všechny, až na úsek mezi stanicemi metra Dejvická a Bořislavka. Tento poslední úsek v délce 1600 metrů se zrekonstruoval na začátku letošních prázdnin.

▼ Tramvajové těleso se zatravněným svrškem – pohled směrem z centra

Stavba trvala pouhých 49 dní a stávající konstrukce tramvajové trati s vel-

koplošnými panely se nahradila novou konstrukcí na betonové desce v prostoru zastávky Thákurova a na příčných prazcích ve zbylé části mezi křižovatkami Šárecká a Horoměřická. Svršek tramvajového tělesa je v zastávkách zakryt asfaltem a v mezizastávkovém prostoru je zatravněn. Travnatý svršek byl osazen z předpěstovaných koberců, ovšem bez automatického zavlažovacího systému. Z tohoto důvodu byl použit travnatý koberec složený z travních druhů s menší náročností na zavlažování, jako jsou Kostřava, Jílek, Sveřep apod. Přesto je nevyhnutelné, aby v období s nízkými srážkami

byl trávnik kropen. O to by se měla starat zahradnická firma spravující travnaté plochy pro městskou část Prahy 6. Kromě tramvajové trati byly upraveny přilehlé tři tramvajové zastávky Thákurova, Hadovka a Na Pískách (původně Bořislavka). Všechny zastávky byly provedeny ve stejném duchu s ostatními zastávkami na Evropské ulici, tzn. doplněny bezbariérovými přístupy, prvky pro nevidomé a slabozraké a zábradlím s plentou, bránící případnému ostříku vodou projíždějícími automobily, které byly před přechody sniženy z důvodu zajištění rozhledových parametrů.

Největší změnou prošla zastávka Thákurova, která byla rozšířena na úkor přilehlé vozovky a bezbariérově upravena pro přístup z obou stran křižovatek Gymnasijní i Koleční. Rozšíření nástupiště mělo za následek redukcii jízdních pruhů a následně úpravu světelných signalizací v křižovatkách Evropská–Gymnasijní a Evropská–Šárecká. V rámci těchto úprav se na vyčkávací prostor osadily chodecké sloupky a přechod přes Evropskou ulici se rozdělil na tři části.

V rámci přípravy byl vznesen požadavek na osazení přístřešku pro cestující na zastávce Thákurova, který jsme bohužel z důvodu stávajících podzemních sítí a jejich ochranných pásem nemohli akceptovat.

Doufejme, že tato stavba, která během výstavby komplikovala cestování místním občanům i těm, kteří v této lokalitě pracují, bude na dlouhou dobu poslední a další stavbou bude až připravovaná novostavba prodloužení tramvajové tratě z Divoké Šárky na sídliště Dědina, která bude pro obyvatele šesté městské části určitě přínosem.

KAMIL ORÁLEK ■



►► Pokládka betonového podkladu na tramvajové zastávce Thákurova – směr z centra



Investor: Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.
Projektant: METROPROJEKT Praha a.s.
Inženýring: Inženýring dopravních staveb a.s.
Zhotovitel: METROSTAV a.s. – divize 5
Realizace: 6–8/2015

Rekonstrukce tramvajové tratě Plzeňská II

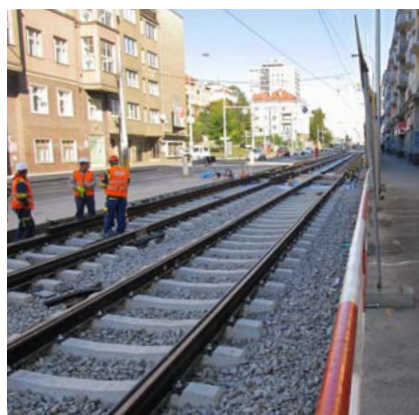
Tramvajová trať v Plzeňské ulici v Praze 5 byla v letošním roce jednou z tratí, u které byly nahrazeny dožívající velkoplošné panely konstrukcí jiného typu. V tomto případě konstrukcí se žlábkovými kolejnicemi upevněnými pomocí systému W-tram do betonové desky a asfaltovým povrchem. Rekonstrukce získala finanční podporu v rámci Operačního programu Praha – Konkurenceschopnost, který je spolufinancován z Evropského fondu pro regionální rozvoj.



Rekonstrukce tramvajové trati probíhala od poloviny srpna do poloviny října letošního roku v úseku od Tomáškovy ulice po ulici Jinonickou. Tedy v úseku, kde je ulice Plzeňská pro nekolejovou dopravu jednosměrná směrem z centra a dvoukolejná tramvajová trať zde vede podél chodníku. Zároveň to byl úsek, který na obou koncích navazoval na zrekonstruovanou tramvajovou trať z roku 2010 – u ulice Tomáškovy na tramvajovou trať na betonové desce se systémem W-tram a u ulice Jinonické na kolejnice upevněné na příčných betonových pražcích ve štěrkovém loži.

Tramvajová doprava byla přerušena v úseku od Anděla po Kavalírku, kde byl osazen mobilní přejezd Californien, a odtud pak obousměrné tramvaje zajišťovaly dopravu cestujících dále až do Řep. Po dobu rekonstrukce byly tramvaje nahrazeny autobusy. Provoz zde byl ovšem veden jen jedním jízdním pruhem společně s individuální dopravou, takže autobusy často nabíraly zpoždění. Celková šířka vozovky při zachování provozu místy stěžejí umožňovala přístup techniky nutné pro

provádění stavebních prací, a v začátku úseku proto došlo během montáže kolejnic ke čtyřem nočním uzavírkám komunikace, při kterých byla doprava zcela vyloučena. Dva měsíce trvající práce na tramvajové trati tak byly náročné nejen pro zhotovitele, ale i pro ty, kdo tímto úsekem projížděli ať už individuální, nebo městskou hromadnou dopravou. Dopravně-inženýrská opatření byla vypracována pro čtyři základní etapy s postupným uzavíráním křižovatek tak, aby obslužnost území



byla vždy zachována. V rámci těchto opatření došlo k provizorním úpravám světelné signalizace na deseti místech včetně objízdných tras, na některých křižovatkách dle jednotlivých etap i opakovaně.

Zhotovitel, sdružení firem STRABAG Rail, a.s., a OHL ŽS, a.s., se vyrovnával i s dalšími problémy a požadavky. V zástavbě přilehlé k tramvajové trati se nachází řada vjezdů do vnitrobloků a dochází zde k zásobování obchodů a provozoven, které bylo dle postupu stavby umožňováno. Situace byla ještě více komplikována požadavkem, který vzešel z hlukové studie zpracované v rámci projektu, a to umístit během rekonstrukce podél tramvajové tratě v místech zástavby protihlukovou stěnu. Během stavby také pokračovaly práce na revitalizaci Malostranského hřbitova, z čehož pro RTT vyplývala podmínka umožnit stálý vjezd pro navážení materiálu.

Téměř v celém úseku byly pro neúnosné podloží provedeny jeho sanace v tloušťce až 40 cm. Zemní práce ovlivňovalo velké množství inženýrských sítí, lokálně i sítí, které už nebyly v provozu, ale nebyly v roce 1979 při posunutí tramvajové tratě do dnešní polohy odstraněny a zároveň nejsou uvedeny v současných zákresech správců.

Dvoukolejná tramvajová trať byla zrekonstruována v délce 1300 m. Byla provedena jako pevná jízdní dráha s nosnou betonovou deskou uloženou na antivibračních rohožích. Protože u Jinonické ulice navazovala rekonstrukce na stávající úsek s pražci ve štěrkovém loži, byly na posledních cca 20 m zrekonstruovaného úseku použity rovněž příčné železobetonové pražce a štěrkové lože, které bylo prolito reakční pryskyřicí. Tím byla vytvořena přechodová oblast mezi konstrukcemi o různých tu-



◀ Zastávka
Bertramka

◀◀ Montáž
kolejnic před
betonáží
nosné desky

▼ Kolejnice
na pražcích
u Jinonické ulice

[představujeme]

► Zastávka
tramvaje
U Zvonu



►► Protisměrné
oblouky u Holeč-
kovy ulice



hostech. V celém rozsahu rekonstrukce jsou, jako na jediné trati v Praze, osazeny žlábkové kolejnice typu Ri60. Povrch je asfaltový, dvě vrstvy litého asfaltu byly uloženy na betonovém podkladu a vyztuženy geomříží. Tramvajová trať je vedena v úrovni vozovky, a tak jsou podél koleje z centra osazeny preferenční

prvky, které omezují najíždění nekolejové dopravy na tramvajový pás, nejsou ale překážkou pro vozidla záchranného systému. Pro odvodnění tramvajové trati bylo vybudováno devět kalových jímek s přípojkami do kanalizace, dále provedena drenáž a osazeny kolejnicové odvodňovače.

Geometrie tramvajové trati byla upravena zejména v místě ulice U Trojice, kde byly odstraněny protisměrné oblouky. Vyhnout se výjimečným řešením na vzdálenost obruby chodníku a zadržet od osy koleje ale celková šířka komunikace v některých místech neumožnila. Přesto jde o zlepšení původ-

Rozhovor s Ing. arch. Petrem Hlaváčkem, ředitelem Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy

Celá stavařská obec netrpělivě čeká na nový územní plán pro Prahu. Kdy bude podle vašich odhadů Metropolitní plán uveden do života?

Pevně věřím, že začne platit v průběhu dvou či tří let.

Jaké hlavní změny oproti minulosti Metropolitní plán přinese?

Zásadní je především změna paradigmatu: namísto utváření města na základě určování toho, k čemu smí a nesmí sloužit ta či která parcela, se Metropolitní plán bude soustředit na prostorovou strukturu města. Tu bude určovat mnohem podrobněji a přísněji než dosavadní územní plán. Větší volnost naopak umožní co do využití budov. Zkrátka – spíše než to, co je uvnitř domů, chceme řešit podobu veřejného prostoru a kompozici města jako celku. Neméně důležitým bodem je také omezení dalšího šíření tzv. sídelní kaše – namísto zabírání dalších ploch polí a lesů na okraji města chceme umožnit stavění v rámci stávajících hranic Prahy.

Metropolitní plán však především nechce být jen technokratický doku-

ment – chce Prahu uchopit, interpretovat, chce jí vdechnout životaschopnou vizi budoucího rozvoje.

Mnohá očekávání jsou spjata také s Pražskými stavebními předpisy. Peripetie kolem jejich schvalování se zdají být dosti dramatické – v jakém stadiu je tento proces nyní a kdy podle nich budeme v Praze navrhovat a stavět?

Rada hl. m. Prahy v polovině září schválila aktuální znění novelizovaných předpisů. V této podobě byly odeslány Ministerstvu pro místní rozvoj (MMR) a k notifikaci do Evropské unie. Neočekáváme, že by v této fázi procesu měl nastat nějaký problém. Doufáme proto, že se Praha nových předpisů dočká v první polovině příštího roku.

Dalším hodně citovaným tématem je veřejný prostor, IPR se touto problematikou zabývá v samostatném oddělení, respektive kanceláři. Co na tomto poli pro Prahu chystáte?

Kancelář veřejného prostoru a jejich činnost, to je náš success story! Pro-

jektů, na něž je možné se těšit, chystáme mnoho. Připravujeme rekonstrukce různých městských tříd – Klapkova v Kobylisích, Bělohorská na Břevnově, Táborská na Pankráci. Kromě toho chystáme i revitalizaci Dvořákova nábrežní. Revitalizovat se však mají i sídliště: pilotním projektem bude část Černého Mostu. A vedle toho se nám daří prosazovat i drobnější projekty, které mohou zlepšit pobytovou kvalitu veřejných prostranství: aktuálně třeba projekt městských židlí, které Praha pořídí a rozmístí na plácky, ulice či náměstí, kde zatím chybí možnost zastavit se a užívat si okolí...

Jste proděkanem a pedagogem na Fakultě architektury ČVUT v Praze. Jak vnímá dnešní generace mladých architektů odpovědnost své profese za kultivaci veřejného prostoru?

S nástupem do funkce ředitele IPR jsem složil funkci proděkana a učím už jen dva předměty, jeden v zimním a druhý v letním semestru. První je o navrhování staveb a je určen těm nejmladším studentům; ten jarní se naopak týká již



ního stavu, kdy byla tato výjimka platná prakticky v celém rozsahu stavby.

Podstatnou změnou prošly všechny tři zastávky ve směru z centra, které se v rekonstruovaném úseku nacházejí – Bertramka, U Zvonu a Klamovka. Nástupní ostrůvky byly rozšířeny a osazeny zábradlím, nástupní hrany byly zvý-

šeny na 20 cm. Bylo provedeno i nové osvětlení zastávek. Ostrůvky mají bezbariérové přístupy s varovnými a signálními pásy pro samostatný pohyb nevidomých a slabozrakých a vyznačen bezpečnostní odstup. Přístřešek pro cestující se podařilo zřídit jen na nástupním ostrůvku na Bertramce, další dva ostrůvky zůstaly z důvodů umístění stávajících inženýrských sítí bez přístřešku. Zastávky ve směru do centra, které jsou na chodníku, zůstaly bez větších úprav, byly zde jen upraveny signální pásy a doplněn bezpečnostní odstup na nástupních hranách.

Rozšíření nástupních ostrůvků si vyžádalo u zastávky Bertramka i zastávky U Zvonu zúžení přilehlých vozovek na jeden jízdní pruh. To bylo, společně s rozšířením vyčkávacích prostorů u signalizovaných přechodů pro chodce u všech tří zastávek, důvodem k definitivním úpravám dotčených SSZ.

Na křižovatce ulic Plzeňské s Prácheňskou byl navíc zřízen vyčkávací prostor na dříve neděleném přechodu blíže k centru.

Jako změna stavby před dokončením byl během stavby řešen dodatečný požadavek majitele přilehlé budovy u zastávky Bertramka na úpravu šířkových poměrů pro vjezd do vnitrobloku, který by respektoval aktuální sortiment jeho vozového parku. Nástupní ostrůvek byl zúžen o 40 cm a osazený přístřešek pro cestující má menší šířku střechy.

Rekonstrukce tramvajové trati na Plzeňské přispěla ke zkvalitnění tramvajové dopravy v této lokalitě. Zejména nově upravené nástupní ostrůvky včetně bezbariérových prvků přispěly k větší bezpečnosti a komfortu pro cestující. Místní obyvatelé také oceňují snížení hluku z tramvajového provozu, jak je již z prvních reakcí po zprovoznění tratě zřejmé.

JITKA BRZOŇOVÁ ■

magistrů a je o praktickém životě architekta a o vztahu k developerům.

Velké množství pedagogů již delší dobu hovoří o tom, že architektura není jen o domech, ale obecně o tvorbě prostředí. I studenti jsou v tomto mnohem dál než v předchozích generacích. Vnímají to mnohem víc celostně.

V debatách s kolegy i dalšími odborníky čím dál více zaznívá, že je nezbytné výuku o obecném tématu tvorby prostředí přenést i na nižší vzdělávací stupně. Architekti potřebují mít ve své práci partnery. Když téma veřejného prostoru není chápáno jako důležité i v jiných oborech, které s tím souvisí, je velmi těžké cokoli kultivovat.

Jako přidružený člen působíte rovněž v občanském sdružení Centrum kvality bydlení, které se věnuje mimo jiné i problematice bydlení z pohledu architektury. Jakých nejčastějších chyb se čestí zákazníci při zařizování domu dopouštějí? A jsou již ve svých zadáních pro architekta odvážnější?

Centrum kvality bydlení je nesené obrovskou energií a snahou Michala Kohouta a jeho kolegů – snahou o větším povědomí o otázkách bydlení. Velmi si toho vážím. Ale k vaší otázce: čestí zákazníci si stavějí a vybavují domy strašně nákladně. V Dánsku, které je



Ing. arch. Petr Hlaváček

je ředitelem IPR Praha. V únoru 2015 byl na tento post vybrán v otevřeném výběrovém řízení z 11 kandidátů.

Od roku 1990 působí na Fakultě architektury ČVUT, kde se roku 2010 stal proděkanem pro rozvoj. Roku 1993 působil jako hostující profesor na University of Michigan College of Architecture. Založil architektonickou kancelář R. U. A. a Headhand architekti.

považováno za pomyslný vrchol kultury bydlení, platí zásada, že méně je více. Rodiny mají kvalitní nábytek, ale v omezeném počtu – nadřazují prostorovou kvalitu nad nákladnými materiály. Jejich domy mají často jednoduchý konstrukční systém, větší důraz je kladen na kontext s okolím než na nákladnost interiéru. V Čechách lze zbytečnou nákladnost vidět i v městských interiérech, třeba v restauracích. V zahraničí se často vybavují jednoduše, často za pomoci původních materiálů, odkrytí původní hmoty stavby. U nás se to všechno vymlátí. Restaurace navíc leckdy v důsledku příliš nákladného a zároveň funkčně nepraktického vybavení krachují. I v tomto se ale děje změna, mladí architekti jsou schopní.

Stále slyšíme, že se u nás jen velmi málo a opatrně prosazuje výjimečná a moderní architektura. Blýská se na lepší časy?

Jak je patrné z předcházejících odpovědí, mám za to, že architektura nemusí být primárně výjimečná. Tématem dne je porozumění kontextu, použití jakési výjimečné obyčejnosti a snaha o zabydlení a oživení různých městských prostorů, ať už tradičního města, nebo sídliště. V dobře založeném a ukotveném městském prostoru se pak jako šperk může objevit skutečně ojedinělé dílo. ■

Setkání s obchodními přáteli ve znamení svátku svaté Barbory



BEJANDEREK - ŠTĚTÍ
MILANOVA 1017, 301 00 LN

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

ING. DAVID KRÁSA
GENERÁLNÍ ŘEŠITEL
METROPROJEKT PRAHA A. S.

ING. JIŘÍ POKORNÝ
PŘEDSÍDA PŘEDSTAVENSTVA
METROPROJEKT PRAHA A. S.

Předvánoční setkání s obchodními partnery při příležitosti svátku svaté Barbory a přáteli firmy se tradičně konalo 3. 12. v prostorách Národního domu na Smíchově.

Hlavní pěveckou hvězdou letošního programu byl „československý“ zlatý slavík „Meky“ Žbirka s doprovodem. Během koncertu zahrál celou řadu svých starších písní a hitů.

Vánoční koledy ve španělském duchu jsme si zazpívali se sopranistkou Pavlou Švestkovou. V rámci programu večera byly uděleny také tři Řády svaté Barbory. ■



Italská gastronomie u města automobilů

MG restaurace nabízí čerstvé ryby, mořské plody, výběrová masa, domácí těstoviny, sýry, salámy a vynikající šunku, vše reprezentuje italskou a českou kuchyni s důrazem na kvalitní čerstvé suroviny. Otevřená kuchyně dovoluje nahlédnout pod ruce šéfkuchaři Miroslavu Gruszovi, jehož vášní je precizní znalost italské gastronomie. V nabídce je přes 150 druhů vín. Čeká na vás příjemné prostředí se skvělou obsluhou.

MG restaurace, Bezděčín 136, Mladá Boleslav ■

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 4. čtvrtletí oslavili svá životní jubilea **Jan Kykal**, **Dagmar Jonášová**, **Šárka Chroustovská** a **Petr Provozník**. Všem jubilantům gratulujeme a přejeme pevně zdraví a hodně pracovních i osobních úspěchů.