



ČASOPIS SPOLEČNOSTI METROPROJEKT Praha a.s.

# METROPROJEKT INFORMUJE

NEPRODEJNÝ VÝTISK, 9. ROČNÍK

01/2016

**PŘEDSTAVUJEME**

# PRŮTAH BĚLOU POD BEZDĚZEM

**SERIÁL**

HISTORIE MHD V PRAZE – 17. DÍL

**TÉMA**

REKONSTRUKCE TRAMVAJOVÉ TRATI  
STŘEŠOVICKÁ–NA PETŘINÁCH

**ROZHOVOR**

S NÁMĚSTKEM SŽDC MOJMÍREM NEJEZCHLEBEM





Vážené kolegyně a kolegové,  
vážení přátelé společnosti  
METROPROJEKT!

Úvod nového roku už tradičně patří zimním sportovním hrám, a když tradičně, tak opět na „naší“ oblíbené Šámalce v Jizerských horách. Nový rok ale před nás staví i výzvy pracovní, jednou staronovou je bezesporu zpracování projektové dokumentace nové trasy metra I. D. I nadále se letos budeme věnovat rekonstrukcím a modernizacím tramvajových a železničních tratí, stranou našeho zájmu nezůstane ani projekty bezbariérových přístupů do stanic pražského metra. Dnes vám představíme stanici Roztyly.

Je Správa železniční dopravní cesty připravena na renesanci železniční dopravy? Lze v blízké budoucnosti očekávat rozvoj vysokorychlostních tratí v ČR? Nnejen na tyto otázky odpovídá náměstek SŽDC Mojmír Nejezchleb. Úspěchy slaví naši projektanti i v zahraničí. Jak se jim daří rozvíjet síť metra v Sofii, vám přiblíží článek prof. Stoyana Bratoeva.

Závěrem mi dovoluňte poděkovat všem autorům dnešních příspěvků, neboť vznikají nad rámec jejich pracovních povinností. A za to jim patří můj osobní dík!

Hezké jarní čtení!

  
JIŘÍ POKORNÝ

## Obsah

- |  |   |
|--|---|
| <b>Seriál</b>  | <b>Představujeme</b>  |
| <b>02</b> Historie MHD v Praze – 17. díl<br><b>Aktuálně</b>                          | <b>08</b> Sofie – rozvoj sítě metra a příprava III. metrodiameteru                |
| <b>03</b> Bezbariérový přístup do stanice metra Roztyly<br><b>Téma</b>               | <b>09</b> Průtah Bělou pod Bezdězem   |
| <b>05</b> Rekonstrukce tramvajové trati Střešoviccká–Na Petřinách<br><b>Rozhovor</b> | <b>11</b> Rekonstrukce tramvajové trati Patočkova<br><b>Ze života společnosti</b> |
| <b>06</b> s náměstkem SŽDC Ing. Mojmírem Nejezchlebem                                | <b>12</b> XXXVIII. zimní sportovní hry<br><b>Gourmet okénko</b>                   |
|  | <b>12</b> Nový koncept v „novém“ Karlíně<br>Restaurace Eska                       |

### Kapitolky z historie městské hromadné dopravy v Praze (17. díl):

## Rozvoj sítě tramvajových tratí v období 1928–1931

**V druhém desetiletí trvání československé první republiky pokračoval plánovitý rozvoj hlavního města a s tím se odpovídajícím tempem rozvíjela i síť tramvajových tratí v Praze. Oboje bylo v interakci, napojovala se nová sídliště, často ale také nové tratě zakládaly nové komunikace a dávaly směr výstavbě jako městotvorný prvek.**

Události roku 1928 byly zahájeny v březnu otevřením pokračování trati v Michli podél nové plynárny (vybudována 1925–1929 s roční výrobní kapacitou 60 mil. m<sup>3</sup>). Trať musela podejít železnici Nusle–Modřany, což vyvolalo stavební úpravy vstupů do přilehlých domků v úrovni původních sklepů. V říjnu 1929 byla tato trať prodloužena až na okraj Spořilova (zahradní čtvrť stavebního družstva vinohradské spořitelny), v celkové dél-

ce 2,5 km. V Břevnově se prodloužila o 0,8 km k oboře Hvězda (smyčka Vypich byla tehdy na jižní straně), v Dejvicích o 0,9 km po třídě Krále Alexandra směrem do Podbavy.

V letech 1928 a 1929 byly propojeny Holešovice a Libeň tratí v délce 1,7 km. Stavbu předcházely rozsáhlé zemní a vodohospodářské práce na přeložce a regulaci Vltavy v oblasti zvané Maniny (kromě nového řečiště bylo tehdy ještě na druhé straně tím



▲ Tramvaj vyjíždí z Kladenské na Velvarskou, 1936 – již s trolejbusovou traktí (Archiv DPP)

vzniklého ostrova funkční původní rameno ve stopě dnešního Rohanského nábreží a Voctářovy, jeho zbytkem je podzemní proplachovací kanál) a samozřejmě výstavba silničního mostního propojení (370m a 160m dlouhé mosty a 250m mezilehlá zemní rampa) v kubistickém slohu, které nahradilo původní dřevěný most. Libeňský most otevřel k 10. výročí republiky prezident T. G. Masaryk. Tramvaj zatím jezdila jen z Holešovic po Voctářovu ulici.

Výstavba 2,5 km dlouhé trati z Pankráce na Kačerov byla zahájena v roce 1929 položením kolejového trojúhelníku před pankráckou vozovnou v dnešní ulici 5. května, dále pokračovala po Budějovické silnici (od Zelené lišky většinou nezastavěným územím), z ní odbočila do dnešní Jihlavské (ta začínala na současné křižovatce Budějovické s Vyskočilovou a Olbrachtovou) a byla ukončena dvukolejnou smyčkou. Na trati otevřené v květnu 1930 se poprvé v Praze použily kolejnice bez žlábků. Trať byla v sedmdesátých letech v souvislosti s výstavbou metra zrušena, přestup na autobusy se ze smyčky Kačerov přemístil zhruba o 150 m jižněji ke stanici metra Kačerov.

V Dejvicích pokračovala výstavba trati západním směrem do Veleslavína. V červnu 1930 byl zprovozněn úsek po Velvarské (Evropská) z Hadovky na Bořislavku a dále spodní (v roce 1967 opuštěnou) trasou po Kladenské ulici až k ulici Nad Tratí v délce 1,5 km.

Tramvajová trať dorazila v květnu 1931 i na začátek Hloubětína, po Poděbradské silnici od Harfy přibýlo 1,8 km trati po smyčku dnes pojmenovanou Starý Hloubětín. V červnu byla otevře-

na trať Na Slupi (Botanická zahrada-Albertov, 0,4 km). Díky tomu mohla být definitivně opuštěna stará trasa po Vyšehradské ulici. V srpnu byly napojeny na síť i Hrdlořezy trati dlouhou 1,6 km z Vápenky po Česobrodské silnici (Koněvova) přes Spojovací, kde byl kolejový přejezd. V září pak byla propojena trať na Libeňském mostě s trati na Palmovce, čímž bylo umožněno napojení horní části Libně bez přejezdu železniční tratě.

ZBYNĚK PĚNKA ■



◀◀ Trať mezi poli na Spořilov

◀ Primátorská tramvaj zahajuje provoz na Kačerov

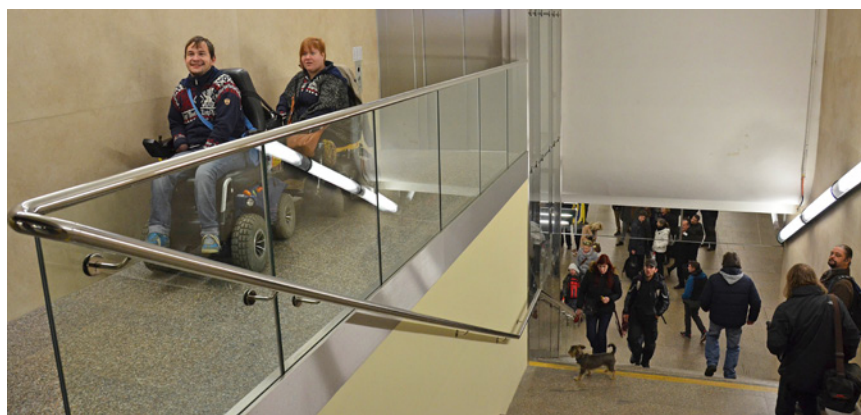
◀◀ Zahájení provozu na Libeňském mostě, 1931

◀ Pokládka trojcestné výhybky, 1928, nám. I. P. Pavlova

## Bezbariérový přístup do stanice metra Roztyly

**Stanice metra Roztyly na trase C je další stanicí, kde se dodatečně odstranila bezbariérová nepřístupnost. Stanice je hloubená jednolodní s ostrovním nástupištěm. Má jeden vestibul na úrovni terénu, který je komunikačně propojený s nástupištěm pouze jedním pevným schodištěm. Schodiště se nachází v placeném prostoru v chráněné části stanice (stanice je zahrnuta do systému OSM).**

Pro zajištění bezbariérového přístupu mezi nástupištěm a vestibulem je instalován svislý osobní výtah situovaný do prostoru výstupního schodiště. Jedná se o vestavbu výtahové šachty. Zde byla odbourána část spodního ramene schodiště a z úrovně vestibulu vybudována nová přístupová rampa k výtahu. Dojezd výtahu v úrovni pod nástupištěm (v místě VZT štol) je požárně oddělen novými stěnami. Pod schodištěm a v úrovni pod nástupištěm se provedly drobné stavební úpravy a přeložky trubních sítí.



Šířka původního schodiště byla dána nosnými železobetonovými tlakově odolnými stěnami, které přímo navazují na tlakový uzávěr umístěný ve vestibulu. Schodiště se zúžilo pouze tak, aby byla dodržena jeho požadovaná kapacita z hlediska únikových cest z nástupiště. Tyto omezené prostorové možnosti určují maximální rozměry výtahu, především vnější šířku výtahové šachty 1700 mm. Vlastní výtah je instalován do montované ocelo-

◀ Stanice metra Roztyly – výstup z výtahu do vestibulu



vé konstrukce, kotvené k podlaze prohlubně a boční stěně schodiště, s obkladem pohledových částí nerezovým plechem a bezpečnostním vrstveným sklem. Výťah neslouží pro evakuaci osob při požáru ani pro požární zásah.

Výtah je osobní, elektrický lanový, s pohonem v hlavě šachty (bez strojovny), nosnost 1000 kg/13 osob, rychlost 1,0 m/s, zdvih 5,0m, počet stanic/nástupišť 2/2, kabina ocelová (nerez), průchozí, min. rozměr (š × hl - v) 1100 × 2100 - 2100mm, šachetní a kabínové dveře automatické, stranově posuvné, ocelové (nerez), min. rozměr (š × v) 900 × 2000mm. Rozvaděč výtahu (součást dveří zábrubně šachetních dveří) je umístěn v dolní stanici, přechodová svorkovnicová skříň slaboproudu v místnosti rozvaděčů (vedle prohlubně výtahu, úroveň podzemí nástupiště). Přechodová skříň ASDŘ-T je v blízkosti

rozvaděče výtahu (úroveň nástupiště). Součástí kabiny je zařízení pro oboustrannou hlasovou komunikaci mezi kabinou a dozorcí službou metra – interkom (hláska). Komunikace umožňuje indukční poslech pro nedoslýchavé (indukční smyčka). Tlačítko pro aktivaci je společné i pro aktivaci signálu „Nouze“. Dále je kabina vybavena kamerou a dálkovým přepnutím z pultu přepravního manipulanta do požárního režimu.

### Architektonické řešení

Situování výtahu výrazně zužuje stávající schodiště. Proto se sejmuly stávající obklady po obou stranách schodiště, tím se získalo cca 100mm. Nové obklady jsou z lepené velkoplátné tenkostěnné keramiky, základní rozměr desek je 3000 × 1000mm. Kabina výtahu je v nerez. Vlastní výtahová šachta je prosklena bezpečnostním sklem. Ocelová konstrukce a část ploch v exteriéru jsou obloženy nerezovým plechem. Prosklená zábradlí jsou provedena ze systémové konstrukce. Zábradlí na úrovni vestibulu je z boku přisazeno k desce podlahy a opatřeno madlem z ocelové nerezové lesklé trubky, zábradlí přisazené ke schodišti je na horní hraně opatřeno lemováním z nerez lesklé oceli. Spodní okopná část a ukotvení jsou kryty ocelovým nerezovým plechem. Madla schodiště jsou nově provedena z nerez trubky. Před prostorem schodiště a přístupu k výtahu je v úrovni ná-

stupiště provedena kouřová zástěna se spodní hranou 2500mm nad podlahou nástupiště. Aby výstup působil prostorněji, jsou všechny prosklené konstrukce z čirého skla. V celém prostoru výstupního schodiště je instalováno nové osvětlení.

### Vytvoření nové výtahové šachty

Umístění výtahové šachty mělo dopad na nosné konstrukce v oblasti stávajícího pevného schodiště. Pro umístění šachty vedle stěny u pravé koleje se uboural pruh v šířce 1700mm ze spodního ramene schodiště a mezipodesty, z příčné stěny tloušťky 500mm (stěnového nosníku vynášejícího desku schodiště a desku nad UPN) a ze stropní desky UPN (úroveň pod nástupištěm). Po odbourání zůstalo v místě šachty původní pevné schodiště zúžené na šířku 3600mm. Odbourání konstrukcí bylo provedeno postupným odřezáváním částí konstrukce. Odříznutý okraj schodiště, stropní desky UNP a stěnového nosníku mezi těmito deskami je podepřen novou nosnou zdí tloušťky 300mm z plných cihel. Tyto zdi tvoří současně stěny výtahové šachty.

Dno dojezdu výtahu s odvodňovací jímkou je vytvořeno nadbetonováním v tl. 1300mm na stávající základovou desku stanice. Dále se doplnila nosná konstrukce přístupové rampy u výstupu z výtahu na úroveň vestibulu (stropu nad horním schodišťovým ramenem) jako železobetonová monolitická deska tloušťky 250mm.

### Únikové cesty

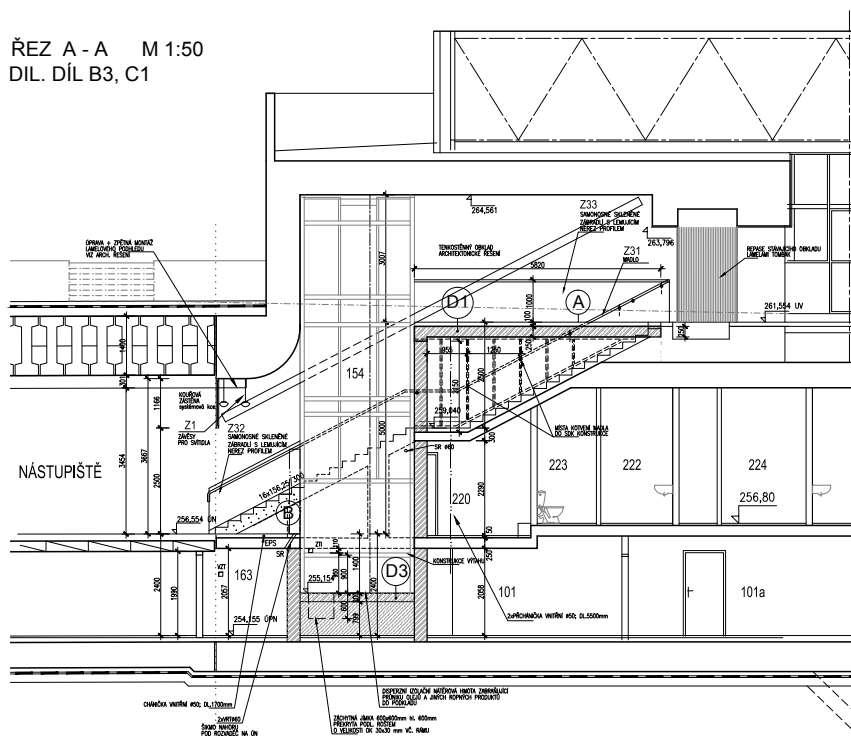
S ohledem na snížení kapacity únikové cesty, hlavního schodiště, byl stávající nouzový únik přes komoru dodatečného vstupu na opačném konci nástupiště stanice upraven tak, aby tvořil nechráněnou únikovou cestu s minimalizací požárního rizika. Úprava této cesty na chráněnou únikovou cestu není s ohledem na technologii OSM technicky možná. Z tohoto důvodu bylo upraveno stávající služební schodiště na částečně chráněnou únikovou cestu. Na těchto únikových cestách bylo potřebné požárně oddělit některé prostory a dále ve směru úniku instalovat nové požární dveře s panikovým kováním a přístupovým systémem ALTEX. V návaznosti na tyto stavební úpravy došlo také k úpravě stávající EPS, slaboproudých zařízení, vzduchotechniky a ASDŘ-T.

EVA KAŠPAROVÁ ■



▲ Nástup do výtahu z úrovně nástupiště

ŘEZ A - A M 1:50  
DIL. DÍL B3, C1



# Rekonstrukce tramvajové tratě Střešovická–Na Petřinách

**V loňském roce se v Praze s rekonstrukcemi tramvajových tratí doslova roztrhl pytel. Jednou z posledních velkých akcí byla rekonstrukce tramvajové tratě od ulice Patočkova až na konečné obřištění na Petřinách.**



Kromě skutečnosti, že tramvajová trať již je na konci své životnosti, přispěly k samotné rekonstrukci další dva aspekty. Prvním byla možnost čerpání dotace z evropských fondů a druhým skutečnost, že s částí úpravy tramvajové tratě, v oblasti nové stanice metra Petřiny, se stejně uvažovalo právě v souvislosti s výstavbou prodloužené části metra V.A. Především na základě postupu výstavby metra bylo rozhodnuto, že tramvajová trať se bude realizovat vcelku, přičemž jednotlivé stavební objekty se z akce metra oddělily

a přiřadily se k akci RTT Střešovická–Na Petřinách. V rámci akce se jednalo o rekonstrukci v délce cca 3,4 km dvoukolejně včetně úpravy geometrie tramvajové smyčky na koncovém obřišti. Stávající konstrukce na velkoplošných panelech byla nahrazena klasickou konstrukcí na příčných betonových pražcích uložených ve šterku s železniční širokoplatní hlavovou kolejnicí 49E1 vyjma zastávek Vojenská nemocnice a Petřiny, kde bylo zvažováno pojiždění tramvajového tělesa autobusovou dopravou. V prostoru těchto

zastávek byla tramvajová trať zřízena na betonové desce s upevňovacím systémem W-tram. Tramvajové těleso v prostoru zastávek, přejezdů, přechodů a míst pro přecházení bylo realizováno s asfaltovým krytem. V těchto místech byl na kolejnici namontován přídatný profil, který tvoří v zakrytém svršku žlábek. Zbylá část samotného tramvajového tělesa byla zatravněna.

Do rekonstrukce byla zahrnuta i úprava tramvajových zastávek. U všech zastávek došlo ke zvednutí nástupní hrany pro zlepšení nástupu do tramvajového vozu. Zastávky byly zřízeny s bezbariérovým přístupem a rozšířeny na maximální možnou šířku, která byla umožněna bez nutnosti posouvání protilehlého chodníku. Zastávky byly zkráceny na délku jedné soupravy vyjma zastávek kombinovaných pro autobusovou dopravu, kde byla zachována délka pro dvě soupravy. Poloha všech zastávek se mírně upravila v návaznosti na stávající pěší trasy. Zásadní změny doznala zastávka Větrník, kde bylo nástupiště ve směru z centra přesunuto za křižovatku. Tento posun byl navržen z důvodu koordinace připravované výstavby SSZ křižovatky Na Petřinách – Na Větrníku. Příprava návazné akce se bohužel nestihla do doby realizace RTT, přesto byly v rámci rekonstrukce provedeny veškeré úpravy, které tuto návaznou akci nikterak neznemožní. Některá nástupiště byla osazena přístřešky pro cestující, a to v místech, kde tomu nebránila ochranná pásma

◀ Tramvajová zastávka Sibiřova

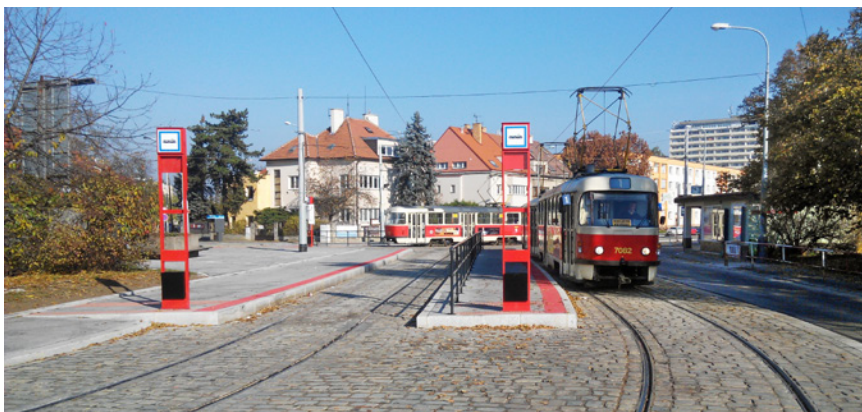


◀ Zastávka Petřiny – pohled z výšky

◀ Pohled od začátku úseku

Investor: Dopravní podnik hl. m. Prahy a.s.  
Projektant: METROPROJEKT Praha a.s.  
Inženýring: Inženýring dopravních staveb a.s.  
Zhotovitel: Eurovia CS, Colas, Skanska





► Smyčka  
Sídliště Petřiny  
– výstup

stávajících inženýrských sítí, především vodovodů a kanalizace.

U tramvajového obřatiště došlo k úpravě geometrie koleje, která vy-

cházela z umístění tramvajových zastávek. V průběhu přípravy bylo pro-  
veřeno několik možných variant, ať již  
zřízení zastávek před smyčkou, či rú-

né prohození nástupních a výstupních zastávek. Nakonec bylo rozhodnuto o zřízení dvou výstupních a jednom nástupním nástupišti.

Prostor u stanice metra Petřiny prošel zásadní změnou. Kromě tramvajové zastávky, která byla přisunuta blíže k vestibulu, byly zlepšeny i přestupní vazby mezi tramvají a autobusem, které se odehrávají ve společné zastávce u jedné nástupní hrany, a metrem, jehož vestibul navazuje na přechod přes vozovku a je zvednutý do úrovně chodníku. Zřízením zvýšených přechodů přes vozovku byla přirozeně snížena rychlost projíždějících automobilů. Pro zvýšení bezpečnosti byl tento přechod nasvětlen. U zastávky byl rovněž zřízen záliv pro čtyři parkovací stání

## Rozhovor s Ing. Mojmírem Nejezchlebem, náměstkem pro modernizaci dráhy SŽDC

**Na konci loňského roku bylo uzavr-  
něno programovací období fon-  
dů EU pro financování projektů  
z Operačního programu Doprava I.  
Naplnilo toto období vaše před-  
stavy o posunu české železniční  
infrastruktury směrem k západní  
Evropě?**

Určitě ano. V období 2007 až 2013 (2015) bylo pro investice na železnici k dispozici 71,2 mld. Kč z OPD1, s příslušným národním podílem tak šlo o celkovou částku téměř 102 mld. Kč. Postupně se realizovaly stavby na tranzitních koridorech (především na III. a IV.), v železničních uzlech (Praha, Plzeň, Přerov, Ústí nad Orlicí, Olomouc) i na tratích mimokoridorových. Z nejvýznamnějších technicky velkorysých a finančně náročných staveb uvedu výstavbu Nového spojení v Praze, úsek Benešov u Prahy – Votice na IV. nebo modernizaci uzlu v Ústí nad Orlicí.

Téměř úplné zastavení přípravy a realizace staveb mezi roky 2010 a 2012 silně ovlivnily možnost plynulého a postupného čerpání finančních prostředků. Došlo k situaci, kdy ke konci roku 2013 byly ukončeny stavby jen za přibližně 22 mld. Kč.

Období v letech 2013 až 2015 bylo pro investora, projektanty i zhotovitele velmi náročné. Hledaly se veškeré mož-

nosti, jak smysluplně vyčerpat prostředky. Celkovou alokaci OPD1 se nakonec podařilo nejen vyčerpat, ale překročit o více než 7 mld. Kč. Velký podíl na tom měla i rychlá příprava a realizace tzv. revitalizací tratí a akce nazývané „odstranění propadů rychlosti“. Tyto akce, zaměřené především na rekonstrukce železničního svršku a mostů, pomohly nejen díky vhodnému využití finančních prostředků, ale rovněž velmi významně zlepšily stav infrastruktury zejména mimokoridorových tratí z pohledu bezpečnosti a zvýšení rychlosti.

Z pohledu SŽDC jako investora si velmi vážím rovněž konstruktivní a účinné spolupráce s MD a SFDI.

**Praha zažívá renesanci železniční dopravy. Uskutečnili jste řadu investic pro její vylepšení. Co dalšího v Praze chystáte?**

Je tomu skutečně tak. K významným realizovaným stavbám v Praze bych doplnil ještě dokončenou optimalizaci trati Praha-Bubeneč – Praha-Holešovice a rekonstrukci trati Praha-Smíchov – Rudná – Beroun. Z aktuálně realizovaných staveb s tzv. fázováním – část OPD1 a část OPD2 – běží nadmíru potřebná a zajímavá rekonstrukce zastřešení haly na hlavním nádraží a dále modernizace železniční stanice Praha-Hostivař.

Čeká nás rekonstrukce Negrelliho viaduktu s předpokládaným tendrem na zhotovitele v 07/2016, rekonstrukce Masarykova nádraží, soubor staveb na trati Praha-Kladno s napojením Letiště Václava Havla a soubor staveb mezi stanicemi Praha-Vysočany – Lysá nad Labem, kde máme zájem použít finanční prostředky z nástroje CEF.

Příprava staveb v intravilánu Prahy a jejich městských částí je samozřejmě velmi složitá a náročná, ovlivňovaná celou řadou vnějších okolností a názorů, v mnoha případech bez možnosti jejich ovlivnění z pozice investora stavby. Snažíme se postupovat v součinnosti s projektanty cílevědomě krok za krokem s cílem co nejlepšího využití prostředků z běžících programů OPD2 a CEF.

**Metroprojekt je od počátku u přípravy modernizace železničního spojení Praha – Letiště Václava Havla – Kladno. Opět je to aktuální téma. Jak se vám na tomto záměru s projektanty spolupracuje a jak hodnotíte vyhlídky realizace tohoto projektu?**

Po schválení studie proveditelnosti v červenci 2015 jsme zahájili přípravu celkem šesti staveb souvisejících se záměrem modernizovat trať Praha-Kladno a připojit Letiště Václava Hav-



vozidel Taxi a pro krátkodobé zastavení K+R.

Samotná výstavba trvala tři měsíce a probíhala od srpna do konce října

2015. Stavba byla náročná na samotnou realizaci především v ulici Střešovicová, kde podél tramvajového tělesa je na každé straně pouze jeden jízdní

pruh a během stavby nebylo možné pro potřeby stavby jízdní pruh zrušit. Změna krytu z pojezdného na nepojezdný v pohledu IAD vyžadovala provedení veškerých příčných překopů vozovky popřípadě broušení rušených přečhodů na začátku stavby, kdy bylo možné kritická místa objet po ještě stávajících panelech.

Během výluky tramvajové tratě došlo k výměně kolejové konstrukce na křižovatce Patočkově ve směru od Střešovicové, která byla během rekonstrukce vyloučena z provozu tramvají. Po dokončení akce a spuštění do zkušebního provozu byla pro změnu zahájena oprava tramvajové trati na Patočkově ulici v prostoru před vozovnou Střešovice.

KAMIL ORÁLEK ■

◀ **Petriny –  
společná  
tramvajová  
a autobusová  
zastávka**

la na železniční síť. Jde samozřejmě o stavby z hlediska přípravy a následné realizace velmi složité podléhající na území Prahy obvyklým problémům. Spolupráci s projektanty hodnotím pozitivně, nepochybně musíme postupovat ve vzájemné součinnosti.

Určitě je třeba dělat vše pro to, abychom časově zachytili období do roku 2023. Za nejnebezpečnější pokládám iniciativy, které by vedly k otvírání schválené studie proveditelnosti a zpochybnování podmínek jejího schválení v centrální komisi ministerstva dopravy. To by nás zcela jistě přeneslo zpět na startovní čáru.

**Od příměstské železniční dopravy pojďme k rychlým spojením a vysokorychlostním tratím, které naše republika stále postrádá. Jaká se podle vás rýsuje budoucnost této dopravy?**

Rychlá spojení a vysokorychlostní tratě mají jistě na území ČR svoje místo. V současnosti probíhá zpracování tzv. technicko-provozní studie, dlouhou dobu bojujeme kvůli obstrukcím se zadáním studie příležitosti. Běží proces hodnocení nabídek na zpracovatele.

Bez ohledu na to se domnívám, že by bylo velmi vhodné zadat studie proveditelnosti na ramena Praha–Brno–Vranovice a Praha–Lobosice–(Dražďany). Vidím akutní potřebu využít tratě rychlých spojení pro kapacitní posílení přetížených úseků především na I. koridoru mezi Prahou a Ostravou, ale také např. v okolí brněnského uzlu. Tady už je

opravdu pět minut po dvanácté. V současné době rozbíháme přípravu modernizace trati Brno–Přerov v parametrech dvojkolejně tratě na rychlost 200 km/h převážně v nové stopě, která je první vlašťovkou rychlých spojení.

**Je reálné, aby se část nákladní dopravy přesunula na železnici? Není limitním faktorem této varianty**



### Ing. Mojmír Nejezchleb

Narodil se 22. března 1963. V roce 1986 ukončil studium na VUT v Brně, Fakultě stavební, oboru konstrukce a dopravní stavby. Na studia navázaly různé provozní funkce v rámci stavební infrastruktury ČSD a ČD. V letech 2000 až 2008 zastával funkci ředitele odboru traťového hospodářství na GŘ ČD. Po vzniku Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, působil ve funkci ředitele odboru koncepce a strategie. Od července 2013 zastává funkci náměstka GŘ Správy železniční dopravní cesty pro modernizaci dráhy.

**právě to, že nám chybí nové trati pro rychlá spojení?**

Přesun nákladní dopravy ze silnice na železnici je podle mého názoru otázkou několika faktorů. Cena za použití dopravní cesty, spolehlivost, rychlost a operativnost přeprav, ale i silné lobby silničních dopravců. Patrně nelákavějším segmentem je přeprava ucelených vlaků. Spolehlivost (tedy především časová) a rychlost přeprav jsou samozřejmě přímo ovlivněny dostupnou kapacitou tratí a tady výstavba nových tratí rychlých spojení nepochybně pomůže. Na základě nedávno schválených studií proveditelnosti začínáme připravovat modernizaci tzv. pravobřežky mezi Kolínem a Děčínem, stejně jako soubor staveb souvisejících s modernizací a kompletním zdvojkolejněním trati v úseku Velký Osek – Hradec Králové – Týniště nad Orlicí – Choceň.

I tyto projekty pomohou k řešení kapacitních problémů na úsecích I. tranzitního koridoru.

**Kdybyste měl příležitost stát se průvodcem pražských turistů, kam byste je na Moravě rozhodně neopomněl vzít?**

Tady mám úplně jasno. Mám hodně blízko k jižní Moravě, od narození bydlím v Brně. Určitě na přechod hřebene Pálavy nejlépe na jaře, kdy kvetou stromy a louky na vápencovém podloží, v kombinaci s cyklistikou v Lednicko-valtické oblasti a s návštěvou soutoku Moravy a Dyje v oboře Pohansko. Povinností je okošťovat víno z tohoto regionu. ■



# Sofie – rozvoj sítě metra a příprava III. metrodiametru – 1. část

**Vstupem Bulharska do Evropské unie se zemi otevřel přístup k unijním financím, čehož Bulharsko bohatě využilo k postupnému vylepšení své dopravní infrastruktury. Na tomto trendu profitovala i akciová společnost METROPROJEKT Praha a.s. Jako člen sdružení s místními subjekty se zúčastnila řady veřejných obchodních soutěží a získala několik zakázek, z nichž nejvýznamnější jsou projektové práce na tzv. ideovém projektu III. Metrodiametru.**

V posledních desetiletích v Sofii významně vzrostl počet obyvatel a motorových vozidel. Vyčerpaná propustnost převážné části historicky vytvářené uliční sítě vedla ke zhoršení dopravního a ekologického prostředí hlavního města Bulharska. Ve špičkových hodinách se ve městě vytvářejí velké toky cestujících. V hlavních směrech se jedná o 20 až 30 tisíc cestujících/hod. s tendencí dalšího růstu. Převážná kapacita

povrchové dopravy v těchto směrech je krajně nedostatečná. Každodenním jevem ve městě jsou tak velké dopravní zácpy a nízká rychlost cestování.

Potřeba efektivní hromadné dopravy v trasách největších toků cestujících, jakož i ekologické problémy hlavního města si vyžádaly výstavbu metra v těchto směrech. V souladu s Technicko-ekonomickou zprávou, schválenou vládou, a Územním plánem měs-

ta Sofie bylo Generální schéma metra navrženo se třemi diametrálně vedenými trasami, které vytvářejí trojúhelník v centrální části města. Délka tras linek s hlavními odbočkami bude pak 65 km s 63 stanicemi a po jejich realizaci metro umožní přepravu 60 % cestujících ve městě.

## Plánovaná délka a vedení tras

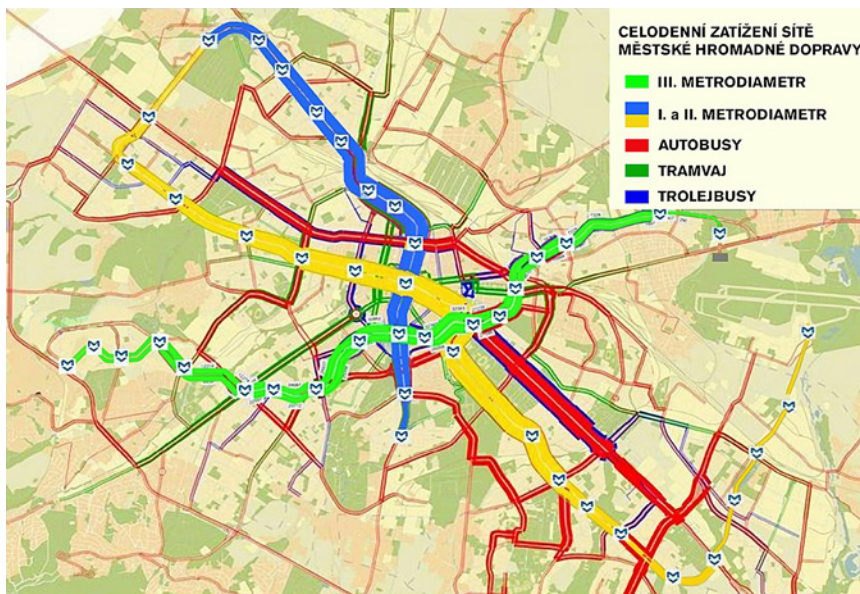
**Trasa 1** o celkové délce 29 km je vedena ve směru Lyulin – centrum – sídliště Mladost, s odbočkou ve východní části ve směru do sídliště Družba – letiště a směrem k business parku v sídlišti Mladost 4. **Trasa 2** je o celkové délce 18 km vedena ve směru obvod Nadezhda – centrum – obvod Lozenets, s plánovanými odbočkami ve směru k obvodu Ilievtsi v severní části linky, k obchvatu hlavního města v jižní části linky a potenciálně i k Studentskému gradu. **Trasa 3** celkové délky 21 km s plánovanými odbočkami na východ a jihozápad.

Výstavba západního poloměru první trasy byla zahájena v roce 1979. V období 1998–2009 byly postupně dokončovány úseky 1. trasy sofijského metra od sídliště Obelya přes sídliště Lyulin a centrum města až k sídlišti Mladost, o celkové délce 17,8 km, s 14 stanicemi. Především z finančních důvodů výstavba postupovala velmi pomalu, tj. v období let 1979–1998 průměrně pouze o 0,4 km/rok, a v období let 2000–2009 do 1,2 km/rok.

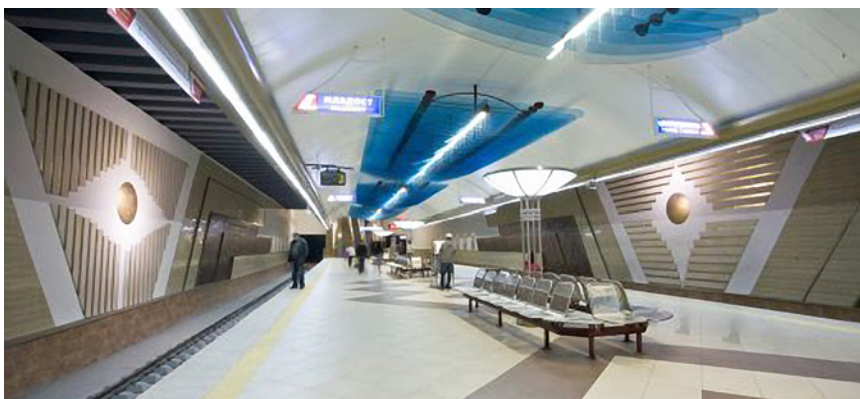
V roce 2007 magistrát a Metropolitan EAD v čele s ředitelem profesorem Stojanem Bratoevem zpracovaly Krátkodobý program rozvoje sofijského metra do roku 2020. Realizace tohoto programu začala po zařazení rozšíření sofijského metra do unijních operačních programů. V roce 2008 byl projekt rozšíření metra v Sofii zařazen k financování do prvního operačního programu Doprava 2007–2013 s místním spolufinancováním, v roce 2009 začala jeho postupná realizace. Byla vybudována nová trasa 2 a značně rozšířena trasa 1 včetně spojení s letištěm a business parkem v sídlišti Mladost 4. Projekt rozšíření metra v Sofii, zahrnující

[představujeme]

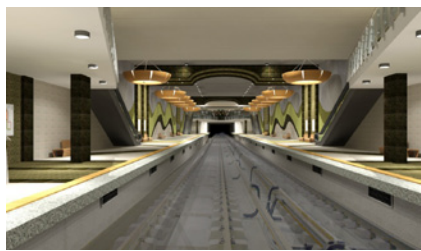
► Histogram zatížení sítě MHD cestujícími v hlavních směrech Sofie



► Stanice Sofijská univerzita Sv. Kl. Ochridského (uvedená do provozu v roce 2009)







do tohoto programového období, je rozdělen na tři etapy. V letech 2009–2012 byly vybudovány úseky etapy 1 a etapy 2 o celkové délce 11,8 km s 13 stanicemi. V období let 2013–2015 byla dokončena etapa 3, o celkové délce úseků, zahrnutých do této etapy, 7,7 km se sedmi stanicemi. Celková délka linky metra vystavěných v tomto období je 20,5 km, s 20 stanicemi, při průměrném postupu přes 3 km. Rozvoj tohoto

období reprezentují stanice Letiště Sofia a Alexandr Malinov.

Výstavba jednotlivých úseků z výše jmenovaných etap byla prováděna následovně: dvoukolejné tunely v centrální části trasy 2 ražené hydroštítem o průměru 9,0 m; tunely mimo centrální část města jsou převážně hloubené a pouze krátké úseky byly realizovány novou rakouskou tunelovací metodou. Většina stanic je realizována v otevřených

stavebních jámách. Centrální stanice Serdika na nám. Sv. Nedelya o šířce 20 m a výšce 16 m, v místě křížení tras 1 a 2, byla z důvodů bohatých archeologických nálezů z 1.–4. století vybudována modifikovanou NRTM s členěním příčného profilu do šesti částí.

Od léta 2014 probíhá výstavba rozšíření trasy 2 v jižním směru, o délce 1,3 km, s jednou stanicí (Vitoša) s dokončením v létě 2016. K lednu 2016 je již realizováno přes 65% stavebních prací, je proražen tunel o délce 950 m tunelovací technologií NRTM a skoro dokončen tunel o délce cca 299 m. Jsou zahájeny architektonické dokončovací práce na stanicích a od února byla zahájena montáž zařízení. Termín uvedení tohoto úseku do provozu je stanoven na srpen 2017.

STOYAN BRATOEV ■

◀ Architektonický projekt stanice Vitoša

◀◀ Stanice Letiště Sofia uvedena do provozu 02. 04. 2015

## Průtah Bělou pod Bezdězem

**V prosinci roku 2015 byl po dlouhé době přípravy stavby slavnostně zahájen provoz celkově rekonstruované silnice III. třídy č. 27235 v délce cca 880 m. Jedná se o průtah části silnice vedoucí městem Bělá pod Bezdězem včetně přestavby jejího křížení se silnicí II. třídy č. 276 na okružní křižovatku.**



Silnice nazývána Mělnická ulice tvoří jednu z hlavních přístupových komunikací z jižního obchvatu města I/38 do centra města Bělá pod Bezdězem ve směru od Mladé Boleslavi. Okružní křižovatka je situována na křížení ulic Mělnické s Tyršovou (II/276), přičemž Tyršova ulice tvoří hlavní osu procházející celým městem. Mělnická ulice vede zčásti po okraji historického jádra města. V městské památkové zóně se nachází zbytek opevnění Bělé pod Bezdě-

zem a původní vstupní brána do města – Česká brána ze 14. století.

Již v roce 2007 správce komunikace konstatoval špatný stavebně-technický stav ohrožující bezpečnost provozu a neodpovídající parametry komunikace zvýšené dopravy. Mimo vylepšení parametrů původní komunikace byl koncepčně řešen celý uliční prostor, úpravy okolních ploch a vegetace, osvětlení, doplnění komunikací pro pěší, přeložky inženýrských sítí, řešení

odvodnění komunikace včetně opravy propustky a výstavba opěrných zdí.

V místě původních trhlin na vozovce došlo v roce 2011 k sesuvu části silnice v oblasti mimo stávající zástavbu. Sesuvem byla porušena silnice cca 1–2 m od okraje vozovky v délce cca 45 m. Jednalo se o sesuv zemin dřívějšího přískupu silnice a svahových sedimentů ve svahu pod silnicí. Silniční provoz byl na části Mělnické ulice uzavřen. Následně se žádalo o nové územní rozhodnutí a stavební povolení, neboť skončila jejich platnost. Nová povolení METROPROJEKT získal v roce 2013, též vypracoval PDPS (projektovou dokumentaci pro provádění stavby). Jako zhotovitel zvítězila společnost EUROVIA CS, a. s., odštěpný závod oblast Čechy střed, závod Praha východ.

Stavba byla zahájena v srpnu 2014 vrtáním pilot pro opěrnou zeď, v předstihu bylo provedeno rozsáhlé kácení zeleně. Na podzim roku 2015 byla stavba dokončena a zkušebně provozována. Dne 18. 12. 2015 proběhlo slavnostní zahájení provozu, stříhání pásky a odhalení pamětního kamene. Slavnost proběhla za účasti nejvyšších představitelů města Bělá pod Bezdězem a Středočeského kraje.

Návrh z převážné většiny zachovává stávající směrové a výškové řešení s dílčími úpravami, kterými se od-

◀ Okružní křižovatka ve směru od Mělnické ulice s vyznačením jízdy větších nákladních automobilů

[představujeme]

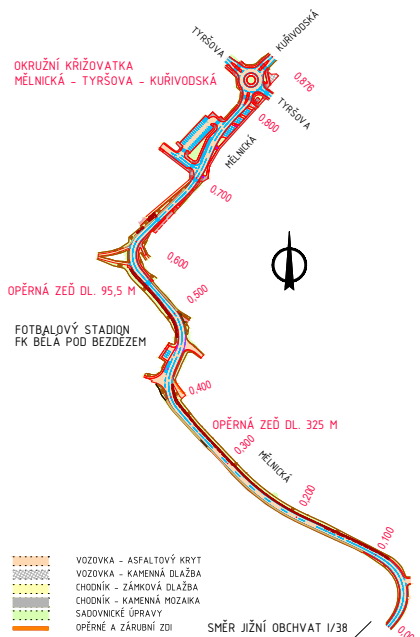


#### ▲ Sesuv svahu

▲▲ Výstavba zdi založené na pilotách

► Opěrná zeď o délce 325 m

► Situace stavby – celková délka upraveného úseku je 0,876 km.



▼ Silnice  
III/27235



straňují některé dopravní závady. Tím se komunikace upravuje na kategorii S 7,5/50. V intravilánu je základní šířka 6,5 m mezi obrubníky (šířka jízdního pruhu 3 m). Celková délka upraveného úseku je 0,876 km.

Trasa přetíná údolí dvěma protisměrnými oblouky okolo hlavního vstupu na fotbalový stadion SK Bělá pod Bezdězem. Úsek je zakončen napojením do okružní křižovatky Mělnická–Tyršova–Kuřivodská. Na řešeném úseku je celkem pět stykových křižovatek s místními komunikacemi. Pro rozšíření komunikace na začátku řešeného úseku byla navržena opěrná zeď délky 325 m na pravé straně ve směru staničení, čímž bylo zamezeno zásahu do přilehlých soukromých pozemků pod patou svahu. Stejným způsobem bylo řešeno rozšíření komunikace nad fotbalovým stadionem na levé straně ve směru staničení, tentokrát v délce 95,5 m. Stávající nepřehledný oblouk v km 0,550–0,600 byl směrově upraven, byl nahrazen složeným obloukem o poloměrech 30 a 50 m a byla zvětšena šířka jízdních pruhů na 4,3 m. Vybudováním chodníku ve vnitřní části oblouku byly zlepšeny rozhledové poměry.

Situační řešení okružní křižovatky zohledňuje prostorové poměry původní nepřehledné průsečné křižovatky

a respektuje stávající polohu objektů. Dokonce se podařilo zachovat v původní poloze stávající kamenný památník s litinovým křížem. Vnější průměr okružního pásu byl navržen  $D=28\text{ m}$ . Střed okružní křižovatky byl umístěn cca 8 m severozápadně od středu původní průsečné křižovatky stávajících komunikací II/276 a III/27235, větve jsou směrově upraveny tak, aby umožňovaly všechny odbočovací pohyby. Odbočovací manévry doprava pro vozidla delší než 10 m přijíždějící z Mělnické ulice byl vzhledem ke stísněným poměrům na výjezdové větvi v Tyršově ulici (směr centrum) upraven svislým dopravním značením s vyznačením objezdu celé okružní křižovatky.

Vjezdové větve jsou od vjezdových odděleny fyzicky zvýšenými směrovacími ostrůvky, které slouží jako ochranné v rámci přechodu pro chodce, mimo větve v Tyršově ulici (směr centrum). Šířka přechodů přes komunikace je 4,0 m, rovněž tak vyčkávací plochy na dělicích ostrůvcích. Šířka dělicích ostrůvků v místě přechodů pro chodce je 2,5 m. Jízdní pás okružní křižovatky má základní šířku 6,0 m, s pojezdovou dlážděnou částí (prstencem) pak 9,0 m.

Opěrné zdi v délkách 325 m a 95,5 m byly navrženy jako monolitické železobetonové konstrukce uložené na podkladním betonu. Založení první zdi délky 325 m bylo provedeno na krajích plošně, uprostřed na pilotách. Opěrná zeď je rozdělena na 38 dilatačních celků po 5,0 resp. 10 m. V krajních částech zajišťují stabilitu konstrukce tyčové kotvy. V části s pilotovým založením byly pro zajištění stability konstrukce použity pramencové kotvy. Založení druhé zdi délky 95,5 m bylo provedeno plošně. Stabilitu konstrukce opět zajišťují tyčové kotvy. Tato opěrná zeď je rozdělena na 20 dilatačních celků. Přední líc konstrukce opěrných zdí je svislý a je opatřen z požadavku památkářů kamennou přízdívkou tloušťky 200 mm. Za návrh opěrných zdí patří velký dík Ing. Jaroslavu Kopečnému, CSc., a Ing. Michalu Řeřuchovi.

Projekt byl spolufinancován Evropskou unií z fondu pro regionální rozvoj. Investiční náklady na stavbu činily 44,880 mil. Kč (bez DPH). V celém průběhu přípravy a výstavby se projevoval vstřícný přístup zástupců města Bělá pod Bezdězem.

PETR BLÁHA A JAKUB PLEINER ■



# Rekonstrukce tramvajové tratě Patočkova

**Koncem loňského roku proběhla rekonstrukce tramvajové trati v Patočkově ulici, v úseku mezi křižovatkami s ulicemi U Brusnice a Střešovická. Současně s touto akcí byly provedeny i údržbové práce v části kolejového trojúhelníku U Brusnice.**



Délka rekonstruované trati je přibližně 325 m. Tramvajová trať je téměř v celém rozsahu na zvýšeném tělese, v úrovni vozovky je pouze v prostoru křižovatek a vjezdu do střešovické vozovny a výjezdu z ní. Mezi ulicemi Cukrovarnická a Střešovická zůstal podél tramvajového pásu zachován pás zeleně.

V původním stavu se jednalo o dvoukolejnou trať se třetí manipulační kolejí v prostoru mezi vjezdem do vozovny a výjezdem z ní. Trať měla konstrukci z velkoplošných panelů s blokovou kolejnicí, v kolejových konstrukcích pak ze žlábkových kolejnic na pražcích ve šterkovém loži a krytem z velké dlažby. Na nevstřícná nástupiště zastávky Vozovna Střešovice vedly přechody pro chodce vždy jen přes přilehlou vozovku, přes koleje se přecházelo pouze „neoficiálně“. Ve směru do centra bylo nástupiště sdružené pro provoz tramvají i autobusů.

Nově je celá trať provedena na pražcích ve šterkovém loži, povrch je asfaltový, dvě vrstvy litého asfaltu jsou vyztuženy geomříží. V nejméně namáhaných místech byl použit tvrdý přírodní silniční asfalt s přísadou Gilsonite. Pouze na vjezdu do vozovny a výjezdu z ní je přes vozovku v kolejích dle požadavku odboru památkové péče MHMP zachována velká dlažba.

Osová vzdálenost kolejí byla pro obousměrný provoz autobusů po tramvajové trati rozšířena na 3,50 m, v začátku a konci úseku se koleje napojují na stávající osovou vzdálenost ve výhybkách kolejových trojúhelníků. V místě vjezdu do vozovny je v hlavní trati použit směrový oblouk o poloměru 150 m, do kterého je vložena výhybka stejného poloměru umožňující zde rychlost 30 km/hod. Její přímá větev a následný směrový oblouk s přechodnicí pak zajišťují vjezd do vozovny. Ko-

lejový rozplet před vozovnou byl zjednodušen, prostřední manipulační kolej byla odstraněna.

Zastávka ve směru do centra se posunula blíže ke křižovatce s Cukrovarnickou ulicí a v celé šíři komunikace byl zde zřízen přechod pro chodce, který zároveň zajišťuje přístup na obě nástupiště. Přechod přes severní vozovku zůstává bez úpravy, v místě přechodu přes jižní vozovku je dopravním značením vozovka zúžena na jeden jízdní pruh. Je to prozatímní řešení do doby zřízení SSZ celé křižovatky a do doby rekonstrukce vozovek a chodníků. Projekt této rekonstrukce v současné době připravujeme.

Zastávka Vozovna Střešovice je nově sdružená pro provoz tramvají a autobusů v obou směrech. Na obou nástupištech jsou umístěny dva přístřešky s reklamními bočnicemi. Na nástupiště ve směru do centra byly přístřešky, spolu s jízdenkovým automatem, přesunuty z původní zastávky autobusů z centra. U těchto přístřešků bylo nutné vyřešit jejich atypické založení, protože jsou osazeny nad stávajícím kabelovodem, který se nachází v hloubce kolem 1 m pod úrovní nástupiště. Povrch zastávky je z mozaiky, zábradlí je montované, trubkové. Zastávka je včetně přístupů bezbariérová.

Potřebné úpravy jsou realizovány i na dalších zařízeních tramvajové tratě. Bylo provedeno nové osvětlení zastávkových označků i přístřešků a vybavení všech výhybek v prostoru stavby systémy elektrického ovládání a vytápění. Dále došlo kvůli nevyhovujícímu technickému stavu k výměně šesti kusů trakčních stožárů. Na nový stav je upraveno i dopravní značení. Odvodnění tramvajové trati maximálně využívá stávající systém kalových jímek a jejich přípojek, doplněné jednou novou kalovou jímkou s připojením na kanalizaci. V průběhu stavby se bohužel kvůli nutným sanacím a některým inženýrským sítím, které nebyly uloženy v předpokládaných hloubkách, muselo přistoupit k realizaci dalších dvou kalových jímek.

Rekonstrukce tratě časově přímo navazovala na rekonstrukci tratě v ulici Střešovická. Další navazující tratě ve směru k ulici Myslbekova a ve směru k Prašnému mostu byly rekonstruovány již dříve a tak RTT Patočkova byla posledním „střípkem“ obnovy tratí v této lokalitě.

**JITKA RRZOŇOVÁ ■**

[představujeme]

◀ Rychlá výhybka na vjezdu do vozovny

◀◀ Montáž kolejové konstrukce na výjezdu z vozovny

◀ Sdružená zastávka Vozovna Střešovice



## XXXVIII. zimní sportovní hry

**Ve dnech 14.–17. 1. 2015 se tradičně na Šámalově chatě v Jizerských horách konaly v pořadí již 38. zimní sportovní hry Metroprojektu.**

Počasí vyšlo úplně perfektně, i když sníh na sebe tentokrát nechal hodně dlouho čekat. Závodilo se ve všech disciplínách – běhu na lyžích, smíšených štafetách a IQ krosu, plánovaný závod ve sjezdovém lyžování se opět kvůli opoždělému sněžení nepodařilo uskutečnit. O večerní zábavu se v pátek postaral DJ Kája, kterého v sobotu vystřídala skupina Multigang z Českých Budějovic.



▶ Ranní nástup

▶ Vyhlášení sportovních výsledků

▶ Vítězné jednotlivých disciplín



## Nový koncept v „novém“ Karlíně



Od listopadu 2015 je oficiálně otevřena Eska, nová restaurace z Ambi-skupiny, která se nachází v industriálním prostoru Forum Karlín. Jde o historický objekt kotláreny někdejší Českomoravské Kolben & Daněk (ČKD), kde se od roku 1908 vyráběly parní kotle pro celé Rakousko-Uhersko. Samotnou podstatou názvu restaurace Eska – jde o českou klasiku – je legendární skládací kolo. A nyní také pekárna, bistro a restaurace. Kuchaři pod vedením Martina Štangla pracují se zdánlivě obyčejnými surovinami a proměňují je do moderní podoby. Inspirace přichází i ze severského přístupu k vaření, proto se tu zavazují k používání místních surovin a plodin, ekologii a hledání nových způsobů, jak pracovat s českými výrobky.

**Eska, Pernerova 49, 186 00 Praha 8-Karlín**

### 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** V 1. čtvrtletí oslavili svá životní jubilea **Jiří Vokroj, Josef Pitín, Ludmila Pánková, Jaroslav Šebek, Jaroslav Čipera, Jakub Huml, Petr Ocásek, Josef Rychtecký, Vojtěch Pěnik, Martin Vlach a Marek Rada.** Gratulujeme a přejeme pevné zdraví a hodně pracovních i osobních úspěchů!