

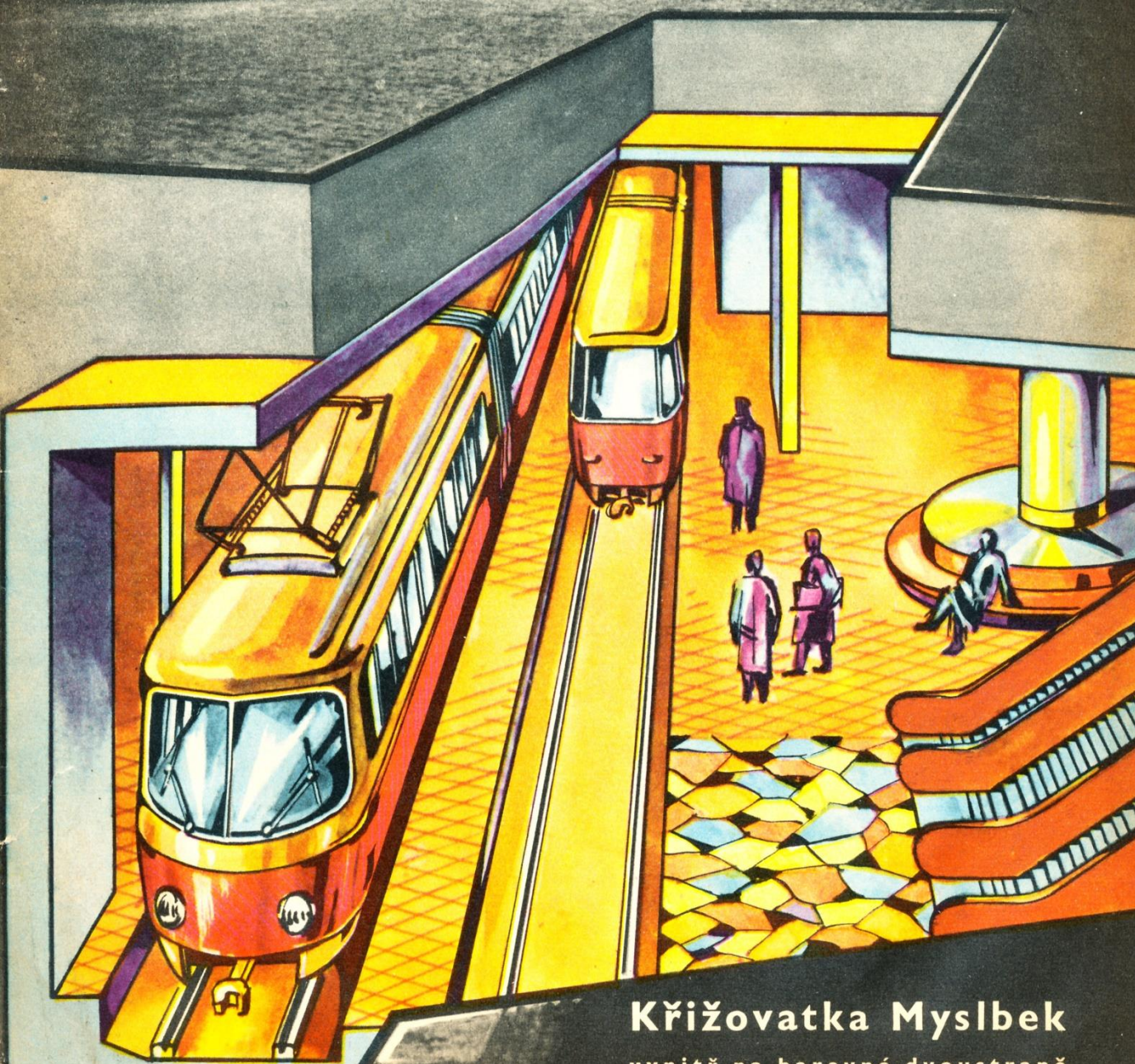
PRAHA
doprava
pod
zemí

VĚDA
a TECHNKA
MLÁDEŽI

1964

5

2 Kčs



Křižovatka Myslbek
uvnitř na barevné dvoustraně

PRAHA 19??

Jak dlouho ještě?

Situace v pražské dopravě se stále zhoršuje. Dopravní kongesce – tak říkají odborníci ucpání komunikace – se prodlužují a častěji opakují. Hromadná doprava nestačí zvládnout nároky na přepravu hlavně při cestách do zaměstnání. Vzniká mnoho poruch a nepravdivelností.

Praha prodělala v posledních letech velký rozvoj; vznikla rozsáhlá sídliště – většinou na okraji města, rozšířily se výrobní závody. S městem však nerostla zařízení pro dopravu. Výsledek: uliční síť a systém městské hromadné dopravy nevyhovují. Musí se zvětšit kapacita komunikací v centru města. Bourat domy a rozšiřovat ulice? Stavět další komunikace na viaduktech? Co s historickým jádrem vysoké památkové hodnoty? Jediná uspokojivá cesta je budování podpovrchových komunikací v tzv. „druhé dopravní úrovni“.

V roce 1963 zpracovali v Pražském projektovém ústavu a Útvaru hlavního architekta hlavního města Prahy „Studii podpovrchové hromadné dopravy osob v Praze“, navazující na směrný územní plán hl. m. Prahy, který určuje v hrubých rysech další výstavbu města, rozmístění obytných území, výrobních závodů, zeleně, rekreačních ploch a tzv. vybavenosti (obchody, restaurace, hotely, školy, kulturní zařízení, služby obyvatelstvu aj.). Jeho důležitou součástí je generální dopravní řešení, které udává směr a rozsah rozvoje všech druhů doprav spolu s potřebným zařízením.

Praha po roce 1980

Podle směrného územního plánu budou výrobní závody převážně na východním okraji města. Velká sídliště vzniknou na severu, jihu a jiho-

západě. Ve středu města se rozsáhlejší obytné celky stavět nebudou, naopak, uvažuje se snížit počet budov, zařizovat parky, volná prostranství, parkoviště atd. Některé starší části Prahy budou přebudovány, jako např. Žižkov, Karlín, Košíře. Přitom se očekává, že počet obyvatel města vzroste jen nepatrně.

Podle rozmístění sídlišť, výrobních závodů, přestavby některých čtvrtí a centra vypočetli odborníci budoucí nároky na dopravu. Zpracovali různé návrhy na řešení hromadné dopravy. Byly to tzv. autobusová varianta, tramvajová varianta, tramvaj – autobus, a návrh s použitím metra. Z různých způsobů byl vybrán systém, který nejlépe vyhovuje výhledovým požadavkům na dopravu a zaručuje co největší hospodárnost. Základem je jednoduchá kolejová síť rychlé tramvaje s podpovrchovými úseky. Ta je doplněna autobusy tak, že pěší docházky na stanice nepřesahují 5 minut.

Síť podpovrchové dopravy

Rychlá tramvajová doprava je oddělena od ostatních druhů dopravy. V okrajových částech města jsou tratě na zvláštních tělesech a jen v několika případech přímo v ulicích, vyhrazených pouze hromadné dopravě. V centru Prahy vedou tratě v tunelech.

Ze začátku obstarají dopravu dnešní tramvaje T 3 spřažené do vlaků a článkové tramvaje (viz VTM 16/1963 barevná dvoustrana). Později tramvaje nahradí nová vozidla, konstruovaná podle potřeby podpovrchové dopravy v Praze. Cestovní rychlost, tj. průměrná rychlost od začátku do konce cesty i se zdržením ve stanicích, je vypočtena na 23 km/h. Po nasazení nových vozidel bude tato rychlost zvýšena až na

30 km/h. (Dnes se pohybuje v centru města kolem 8–14 km/h.)

Na následující barevné dvoustraně jsou na první pohled zřejmé změny ve vedení tratí proti dnešku. Soustředění dopravy do menšího počtu tras znamená vyšší požadavky na jejich výkonnost a větší zatížení jednotlivých stanic proti dnešnímu stavu. Z toho důvodu jsou stanice v centru řešeny tak, že cestující platí jízdné při vstupu do prostoru stanice. Výstup a nástup do vlaku je pak možný všemi dveřmi ze zvýšených nástupišť. Tím se podstatně sníží zdržení vlaků ve stanicích, jejich výkonnost a zvýší se cestovní rychlosti.

Trasa „A“ Dejvice–Vinohrady

Podpovrchový úsek začíná rampou na Špejchaře, poblíž dnešního dejvického nádraží. Před tunelem se sbíhají tři povrchové trati z Břevnova, Petřin a Vokovic ve stanici „Bruska“. Tunel pokračuje pod Gогоlovou ulicí na Klárov s podpovrchovou stanicí. Za Klárovem trasa podchází Vltavu vedle Mánesova mostu. Na pravém břehu pokračuje pod Kaprovou ulicí (viz titulní strana), kde je další stanice. Pak se zatáčí pod Staroměstským náměstím, prochází pod blokem Karolina na Ovocný trh, kde je přestupní stanice „Myslbek“ na trasu „B“. Pokračování je pod Panskou ulicí do stanice „Pošta“. Potom se trasa přibližuje obloukem ústřednímu nádraží se stanicí „Opletalova ulice“ a za budovou Smetanova divadla se stáčí do stanice „Museum“. Za museem tunel zahýbá pod Anglickou ulicí, kde se na tuto trasu rampou napojuje kolejová trasa ze Smíchova, tzv. „Jižní kolejová tangenta“. U podpovrchové stanice „Nám. míru“ se koleje rozdvíhají na směr pod Slezskou ulicí s vyústěním na povrch v Čechovských sadech a na směr do Francouzské ulice. Vinohradská povrchová trasa pokračuje do Strašnic a Hostivaře s odbočkou do Malešic. Z Francouzské ulice pokračuje povrchová trasa do Vršovic.

Trasa „B“ Smíchov–Vysočany

Podpovrchový úsek začíná rampou v ulici Na Moráni. Do této trasy se sbíhají čtyři povrchové tratě z Motola, Radlic, Hlubočep a Bráníka. Uvažuje se o tom, že Lidická ulice a Palackého most budou vyhrazeny pouze hromadné dopravě.

Podpovrchový úsek je veden pod Karlovým náměstím se stanicí u ústí Ječné ulice. V dalším úseku přes střed města až na Těšnov se navrhnou tři varianty, a to: a) pod Rytířskou ulicí, b) pod ulicí Na příkopě, c) pod Vodičkovou a Jindřišskou ulicí. Nejvhodnější z nich bude určena až v průběhu dalších projekčních prací. Nejvhodnější se zdá první varianta pod Rytířskou ulicí, protože zaručuje obsluhu největší plochy centra a při stavbě tunelu nebude příliš rušen provoz na hlavních komunikacích. Podpovrchové stanice této varianty jsou: na začátku Jungmannovy ulice; obchodní dům „Perla“; „Ovocný trh – Myslbek“ přestup na trasu „A“; „Nám. Republiky“; „Na poříčí“.

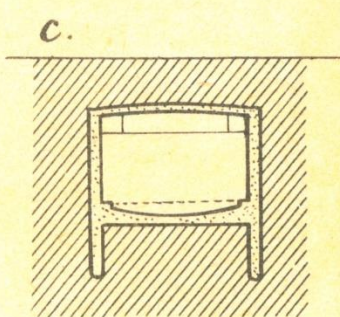
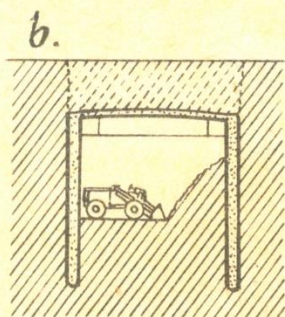
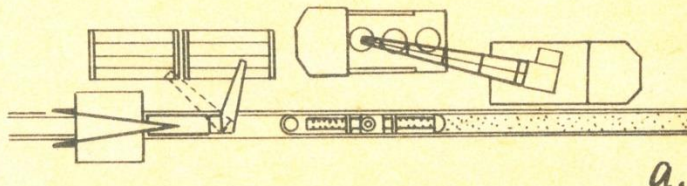
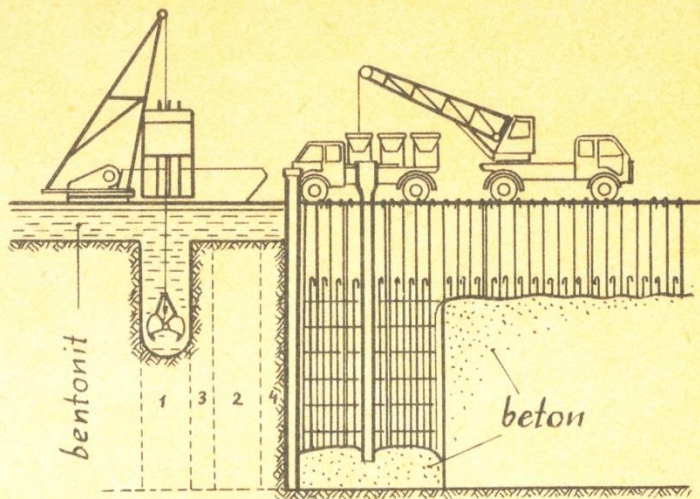
Za Těšnovem ústí podpovrchová trasa na povrch v Sokolovské ulici. Dalším pokračováním je povrchová trasa Karlínem do Vysočan s rozvětvením u Balabenky.

Trasa „C“ Pankrác–Holešovice

Tato trasa probíhá ve směru budoucí severojižní magistrály. Na Pankráci se sbíhají tři povrchové větve: Pankrác I., Krč – Novodvorská, Spořilov – Chodov. Z Pankráce je tato trasa vedena ve spodní úrovni Nuselského mostu. Pokračuje pod ulicí Bělehradskou. Stáčí se do Rubešovy ulice, kde ústí rampou na povrch. Pokračuje za Národním museem po nově vybudovaném mostě, vyhrazeném pouze kolejové dopravě, přes Vinohradskou třídu k budově ústředního nádraží. Dále trasa vede v prostoru dnešního kolejového nádraží Praha-střed, které má být zrušeno. Trasa je vedena po Negrelliho viaduktu přes Vltavu směrem do Holešovic. Novým mostem přechází znovu Vltavu směrem na Trojskou ulici až k „Vychovatelně“, kde se dělí na tři větve, procházející středem nově budovaných sídlišť „severního města“.

Popsané tři trasy tvoří v podstatě výhledovou kolejovou síť. Jsou jí obsluhovány směry ze všech větších sídlišť do středu města a do velkých výrobních závodů na východním okraji Prahy. Síť je doplněna jižní a severní kolejovou tangentou, tj. trasami, které neprocházejí středem města. Jižní kolejová tangenta spojuje Smíchov a Vinohrady. Navazuje na trasu „B“ na Moráni, na trasu „A“ v Anglické ulici. Severní tangenta spojuje Dejvice a Vysočany. Na Špejchaře navazuje na trasu „A“, je vedena po Letné, křížuje v Holešovicích trasu „C“ a spojuje se s trasou „B“ na Palmovce.

Z provozních důvodů je nutná vazba jednotlivých tras, a to: trasy „A“ a „B“ jsou propojeny na severu severní tangentou, na jihu jižní



STAVBA TUNELU MILÁNSKOU METODOU. V ose svislých stěn budoucího tunelu se vyhloubí rýhy široké 1 m a hluboké 1,5 m. Jejich stěny se obloží betonovými zídками, které umožňují zavést zařízení pro další hloubení rýhy. Vyžděné rýhy se naplní suspenzí bentonitu – zvláštního druhu jílu o velké váze a velmi jemné zrnitosti – a pak se rýha v níž bude budoucí stěna tunelu speciálními stroji s drápákem nebo vrtákem hloubí dál. Výkop, který se dělá po 5 m dlouhých úsecích musí být stále naplněn bentonitovou suspenzí, která zabraňuje zavalení rýhy a nahrazuje funkci pažení. Obrázek a) ukazuje hloubení rýhy pod bentonitovou clonou a betonáž opěrné zdi. Číslo 1, 2, 3 a 4 označují postup hloubení. Do hotových rýh se vloží armatura a rýhy se zabetonují až do výše budoucího stropu tunelu. Tím vzniknou železobetonové stěny tunelu. Pak se vykope zemina do úrovně stropu tunelu a vybetonuje se stropní konstrukce – prakticky na rostlé půdě. Hotový strop se zasype a na zásepě se vytvoří definitivní úprava povrchu ulice. Pod ochranou vybetonovaných stěn a stropu se rychle, bezpečně a za nepřerušného provozu na vozovce vykope zemina v prostoru budoucího tunelu (obr. b). Práce končí vybetonováním dna tunelového profilu a povrchovou úpravou jeho stěn. Na obrázku c) je již dokončeným tunelem.

tangentou, trasy „A“ a „C“ spojkou u Národního musea a trasy „B“ a „C“ jsou propojeny spojkou na Těšnově.

Tunely do roku 1975

Tunelové trasy jsou navrhovány s rezervou tak, že jsou bez větších úprav použitelné i pro klasickou podzemní dráhu, provozovanou velkými vlaky. Je to nutné proto, že životnost tunelů je 100 let.

Výstavba celého systému bude velmi náročná. Nejobtížnější je budování podpovrchových úseků. Při stavbě tunelů bude v nejvyšší míře použito tzv. milánské metody. Ač se projektantům podařilo navrhnout síť s poměrně malou délkou tunelů – 8,6 km, bude jejich výstavba trvat asi 10 let. Jako první se navrhuje stavba trasy „A“, neboť přinese největší prospěch cestujícím podstatným zkrácením cesty z Dejvic do centra. Např. cesta ze stanice

„Bruska“ do stanice „Ovocný trh“ bude trvat 6 min.

S odstupem tří let od zahájení stavby trasy „A“ se začne s tunelem „B“. Dokončení obou tunelů se plánuje v roce 1975.

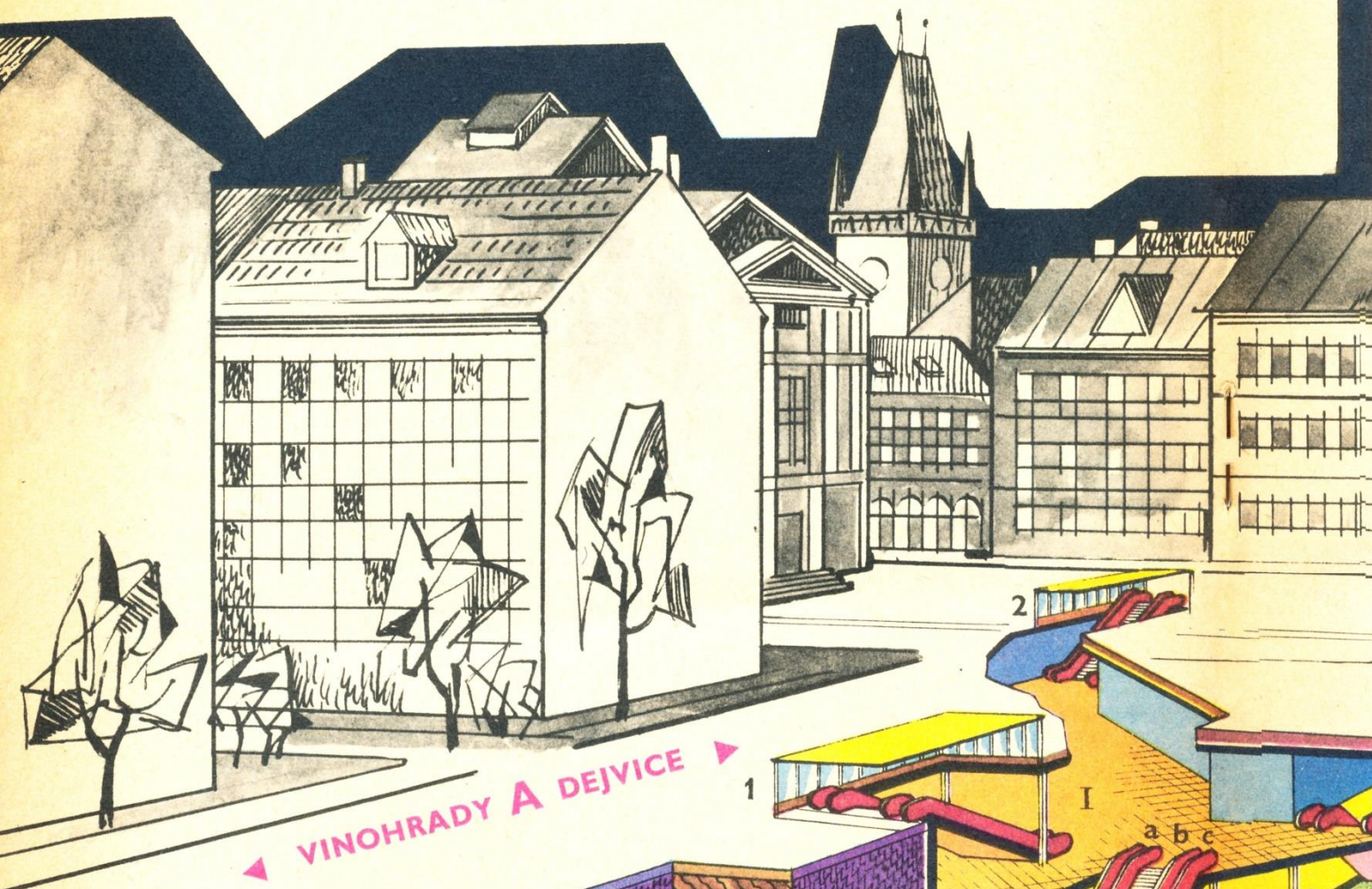
Jako poslední bude po uvolnění nádraží Praha-střed dokončena trasa „C“. Kolem roku 1980 by měla být celá síť hotova.

Výhledové řešení hromadné dopravy v Praze má dlouhou historii. Již od roku 1926 se objevovaly různé návrhy od autobusů přes metro až k nekonvenčním drahám. Teprve koncem roku 1962 bylo rozhodnuto o způsobu. Nyní máme připraven zcela konkrétní návrh na řešení hromadné dopravy v Praze. Jde o to, aby práce na tomto úkolu úspěšně pokračovaly, abychom byli brzo svědky realizace podpovrchové tramvaje a kvalitní hromadné dopravy v Praze.

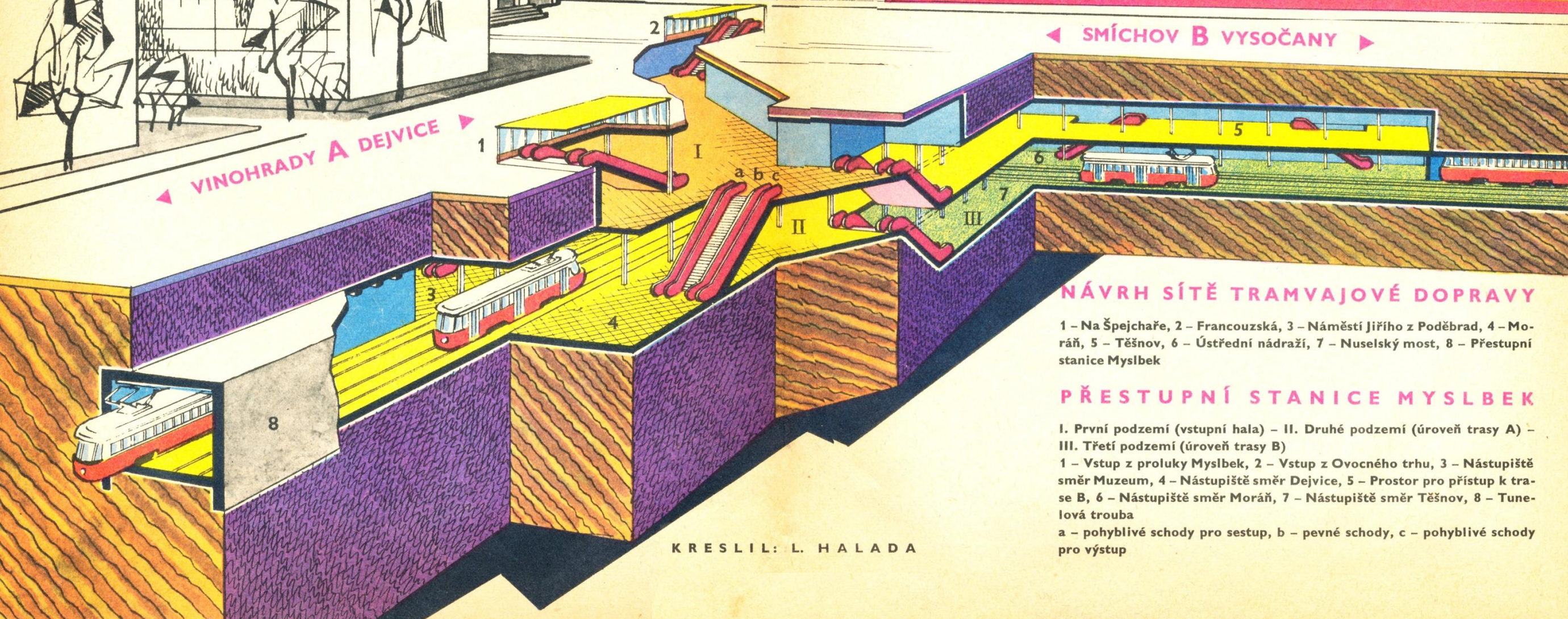
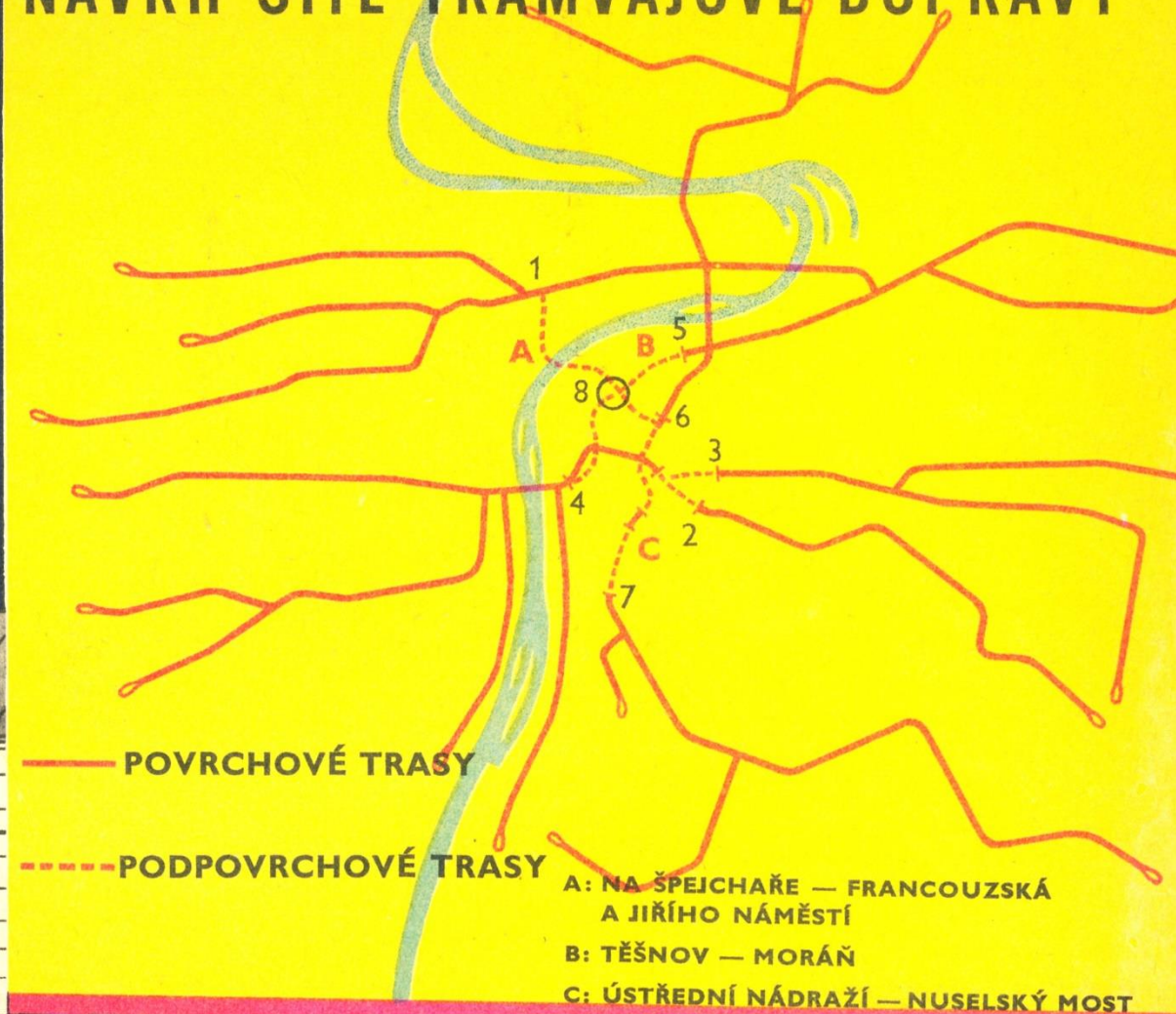
Pro VTM napsal inž. Jaroslav Vandas

VÝHLEDOVÉ ŘEŠENÍ PODPOVRCHOVÉ HROMADNÉ DOPRAVY
V PRAZE

PŘESTUPNÍ STANICE MYSLBEK



NÁVRH SÍTĚ TRAMVAJOVÉ DOPRAVY



NÁVRH SÍTĚ TRAMVAJOVÉ DOPRAVY

1 – Na Špejchaře, 2 – Francouzská, 3 – Náměstí Jiřího z Poděbrad, 4 – Moráň, 5 – Těšnov, 6 – Ústřední nádraží, 7 – Nuselský most, 8 – Přestupní stanice Myslbeek

PŘESTUPNÍ STANICE MYSLBEK

I. První podzemí (vstupní hala) – II. Druhé podzemí (úroveň trasy A) – III. Třetí podzemí (úroveň trasy B)

1 – Vstup z proluky Myslbeek, 2 – Vstup z Ovocného trhu, 3 – Nástupiště směr Muzeum, 4 – Nástupiště směr Dejvice, 5 – Prostor pro přístup k trase B, 6 – Nástupiště směr Moráň, 7 – Nástupiště směr Těšnov, 8 – Tunelová trouba

a – pohyblivé schody pro sestup, b – pevné schody, c – pohyblivé schody pro výstup

KRESLIL: L. HALADA