

Magistrát hl. m. Prahy • Dopravní podnik hl. m. Prahy  
Inženýring dopravních staveb a. s. • Metroprojekt a. s.  
Metrostav a. s. • ČKD Praha DIZ a. s.  
Městský úřad Jihozápadní Město



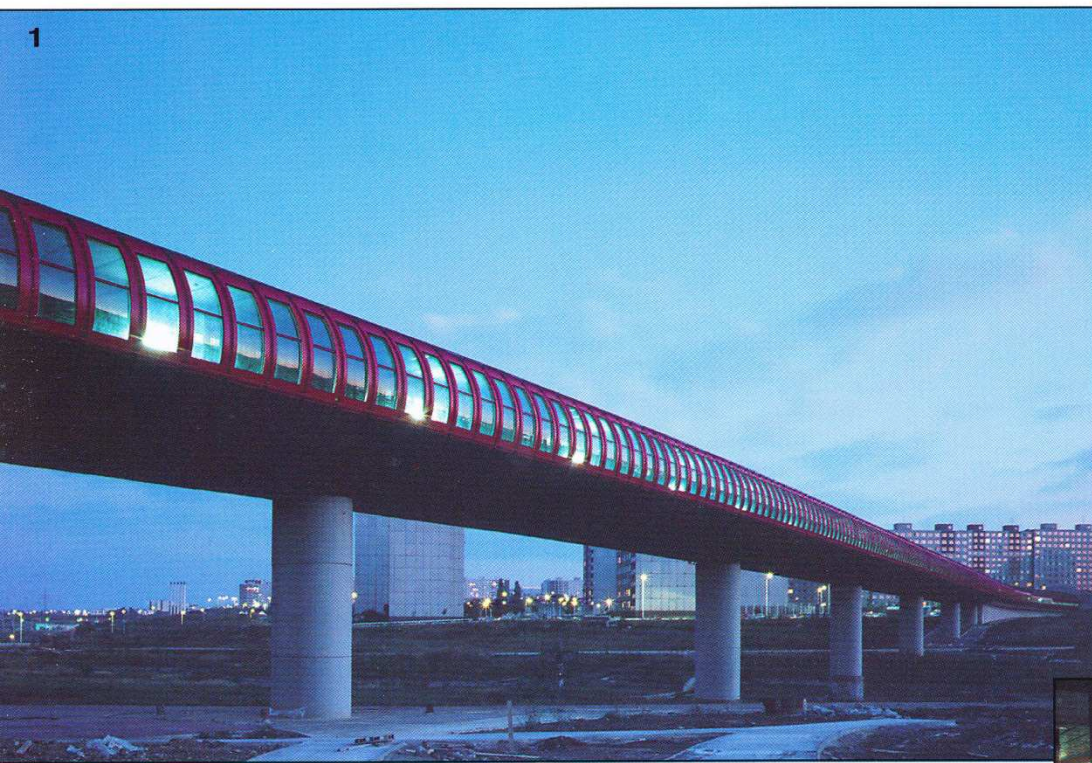
**PRAŽSKÉ  
METRO**  

---

**trasa V. B**

1. Most přes Prokopské údolí
2. Stanice Lužiny
3. Stanice Stodůlky
4. Stanice Luka

5. Stanice Hůrka
6. Depo Zličín
7. Stanice Zličín
8. Stanice Luka



**T**rasa pražského metra V. B s depem Zličín rozšíří rozsah provozovaných tratí metra na 45 km s 46 stanicemi a se 3 depy. Trasa metra V. B navazuje na stanici Nové Butovice a pokračuje západním směrem až do stanice Zličín, na kterou je napojeno depo Zličín. Cílem této trasy metra je kvalitní dopravní obsluha sídelního komplexu Jihozápadního Města a průmyslového centra Zličín. Tvoří funkční a kompoziční páteř hlavních obytných souborů tohoto sídelního komplexu, čímž je docíleno pásového osídlení se situováním jednotlivých stanic do obchodních a společensko-kulturních center. Na trase je 5 mělce hloubených stanic a to Hůrka, Lužiny, Luka, Stodůlky a Zličín. Pro provoz na trase V. B je nutná rovněž stavba depa Zličín — 1. část, která zajišťuje 105 remizovacích míst.



**Vážený Pražané,**  
městská hromadná doprava opět rozšiřuje nabídku svých služeb a to ve své nejprogresivnější trakci. Před necelými 130 lety nabízela Praha svým obyvatelům a návštěvníkům omnibusy tažené koňmi a osobní parníky. Londýn, který měl v té době přibližně dva miliony obyvatel, již tenkrát průkopnický provozoval parní

podzemní dráhu. Přestože Praha dodnes nemá a věřím, že ani nebude mít, dva miliony obyvatel, kolejová doprava a především metro již dvacet let tvoří páteř dopravního systému. Metro dnes přepraví přibližně 40 % cestujících v městské hromadné dopravě. V absolutních číslech je to přibližně 500 milionů pasažérů za rok. Na třech trasách je 41 stanic, kde je denně přepraveno jeden a půl milionu cestujících. Není třeba zdůrazňovat, že život města si dnes bez metra nedovedeme představit a každý nový kilometr je přínosem. Přesto od roku 1990 došlo k přehodnocení některých rozvojových programů. Metro není jenom ekologický, efektivní, spolehlivý a vysokokapacitní dopravní prostředek. Je to rovněž velice nákladná služba obyvatelům. Překotný rozvoj v minulém období zákonitě vystřídala doba pečlivého zvažování každé vložené koruny. Metro se v dnešní době navíc potýká s mnohými problémy, jako je zastaralý vozový park nebo nevyhovující zabezpečovací zařízení, vše poplatné minulé orientaci naší republiky. Nezbytné investice jsou opravdu vysoké, proto jejich další nejbližší směřování bude nepochybně do udržení a zlepšení kvality a bezpečnosti služeb. Ve složité situaci se Město Praha rozhodlo využít finanční mechanismus,

kteřý Praha použila pouze jednou v tomto století. Vydali jsme opět městské obligace. První pokus ve dvacátých letech byl stejně jako dnes krátce po vytvoření nové republiky. Obligace nejsou jenom forma půjčky, jsou krokem do finančního světa, jsou krokem vytvářejícím v případě úspěchu renomé a hodnověrnost. Jedině díky těmto novým zdrojům bylo město schopno zajistit potřebné prostředky k udržení potřebného tempa výstavby.

Kromě dopravní funkce je metro součástí městské urbanistiky v tom nejširším slova smyslu. Stanice metra jsou komunikační centra, kam se soustřeďuje společenský život, obchodní činnost, jsou to centra, která novým funkčním způsobem člení území města. Tuto funkci při otevírání trasy V. B a pěti nových stanic cítím nejvýrazněji. Otevíráme nové dveře, integrujeme pevně do městského organismu Hůrku, Lužiny, Luka, Stodůlky a Zličín. Dáváme impuls novému rozvoji sídelního komplexu Jihozápadní Město a průmyslovému Zličínu.

Metro je také prezentace schopnosti vytvořit dílo dlouhodobé, funkční, harmonicky zapadající do naší dynamické, přesto na kvalitu náročné doby. Věřím, že nově otevřená část uspokojí po všech stránkách uživatele, to jest obyvatele nebo návštěvníky. Děkuji proto všem, kteří zde předvedli profesionální práci a tím umožnili otevřít prodlouženou trasu v daném termínu.

RNDr. Jan Koukal, CSc.  
primátor hl. města Prahy



#### Vážený občane,

dne 11. 11. 1994 zahájí Dopravní podnik a. s. Praha provoz na nové trase metra V. B — Nové Butovice — Zličín. Nejmodernější pražský hromadný dopravní prostředek tak opět propojí další velký sídelní celek s centrem města. Metro si za dobu své existence vydobilo pověst nejen rychlého, ale i spolehlivého, ekologického a čistého dopravního prostředku, bez nějž si už dnes dopravu v Praze nelze představit. Přibližně 1,8 milionu přepravených osob denně činí přibližně 68 % ze všech druhů hromadné dopravy v Praze. Za dvacet let tak počet cestujících dosáhl již obtížně představitelného čísla 5 385 000 000 000.

V příštím roce oslaví naše společnost 120. výročí městské hromadné dopravy, kterou v roce 1875 zahájila pověstná koňská dráha. Rychlý technický pokrok konce 19. století a začátku 20. století výrazně poznamenal i hromadnou přepravu. Připomeňme si alespoň některá jména, která nacházíme při probírání se minulostí: Křížík, Kolben-Daněk, Skoda — abychom jmenovali jen nejnámější. O tom se ostatně mohou nejlépe zájemci přesvědčit v Muzeu městské hromadné dopravy, které bylo otevřeno v květnu loňského roku. Malí a velcí návštěvníci zde najdou expozici historických vozů, dokumentární fotografie a řadu dalších památek, které s minulostí hromadné dopravy souvisejí.

Zásadní politické a ekonomické změny, jimiž prošla v uplynulých 5 letech celá naše společnost, se přirozeně nevyhnuly ani dominantnímu přepravci v Praze. Lze pochopit, že většina cestujících veřejnosti tyto



#### Vážený čtenáři,

v letošním roce 1994 uvádíme do provozu V. úsek trasy B pražského metra s 5 stanicemi v Jihozápadním Městě a nezbytnou část jeho technické základny v depu Zličín.

Podarilo se tak dotvořit funkční a kompoziční páteř hlavních obytných souborů Jihozápadního Města a zbývající polovině jeho cca 150 000 obyvatel nabídnout přímou dopravní obsluhu metrem. Situováním jednotlivých stanic do obchodních a společensko-kulturních center tohoto pásového sídelního komplexu je dosaženo dobré pěší dostupnosti a je ekologicky vhodně minimalizována potřeba návazné autobusové dopravy. Většina mělce založených stanic umožňuje rozmanité podnikatelské aktivity v jejich okolí.

Naše akciová společnost Inženýring dopravních staveb, která zabezpečuje zejména veškeré činnosti nutné k přípravě a realizaci staveb (územní rozhodnutí, stavební povolení, technický dozor investora, kolaudace), projektové práce (studie, zadání, projekty), studie k územním plánům, včetně potřebných průzkumů, geodetické, topografické a kartografické práce (včetně činnosti odpovědných geodetů), majetkoprávní činnost (sjednávání nájemních smluv, převody nemovitostí), výběrová řízení a dodavatelskou činnost, poradenskou činnost v oblasti ekonomiky a stavebnictví, zajistila na obou stavbách V. B a depu

změny prakticky nevnímá, neboť přímo přichází do styku jen s vlastní přepravou. Dopravní podnik hl. m. Prahy vyčlenil některé specifické činnosti a tak založil organizace jako Pražská paroplavební společnost, Inženýrské služby, Pražská strojírna a Rencar. Cílem této transformace bylo vytvoření relativně samostatných dopravních trakcí metra, elektrických drah a autobusů, jako snáže říditelných, pružných a akceschopných jednotek, a to při všeobecně nižší nákladovosti.

Naším cílem, který bude viditelný i pro každodenně cestujícího občana, je reálné naplnění tradičního sloganu „Náš zákazník, náš pán“, které dostalo svůj praktický obraz v Programu pro zákazníka. Přesto, že činnost DP a. s. je z větší části závislá na dotacích z rozpočtu města, že nezbytná obnova vozového parku je investičně mimořádně náročná, že tarifní politika je regulována a přes řadu objektivních skutečností, které plnění Programu činí komplikovanější, budeme usilovat o jeho vyšší plnění.

Prodloužení trasy B metra do Zličína, které je vybaveno řadou nejmodernějších prvků směřujících k většímu pohodlí cestujících, včetně osob zdravotně postižených, je tak nejviditelnější částí našeho Programu. K těm méně viditelným patří otevírání informačních středisek pro veřejnost, lepší vybavenost zastávek povrchové dopravy, rozšiřování automatizovaných informačních systémů pro ohlašování zastávek, včetně možnosti přestupů apod. Věříme, že Program výrazným způsobem přispěje také k lepší informovanosti veřejnosti o činnosti DP a. s., o všech novinkách i připravovaných opatřeních, a že zároveň výrazně přispěje k větší spokojenosti našich zákazníků.

#### Ing. Rudolf Mládek

generální ředitel DP hl. m. Prahy,  
akciová společnost

Zličín komplexní inženýrskou činností, účinnou spoluprací účastníků výstavby, i některé specifikované dodávky a řešení vazeb na městské a státní orgány. Koordinací aktivit generálního projektanta Metroprojekt Praha, a. s., a generálního dodavatele technologické části ČKD Praha DIZ, a. s., a řady dalších investorů zajišťujících výstavbu v dané lokalitě, dovedla a. s. Inženýring dopravních staveb, v souladu s delegovanými investorskými kompetencemi, obě akce k úspěšnému završení v termínu dle usnesení 9. zasedání Zastupitelstva hl. m. Prahy ze dne 31. 10. 1991 přesto, že díla prošla obdobím řady legislativních a hospodářských změn.

Za uplynulých 30 let trvání souvislého organizačního vývoje naší akciové společnosti můžeme uvést kromě metra řadu dalších inženýrských staveb, městských komunikací, silnic, tramvajových a železničních tratí, tunelů, podchodů, štol, šachet, mostů, staveb obchodní vybavenosti a služeb, staveb pro zdravotnictví, ekologii, skládky odpadů, výstavby přeložek inženýrských sítí i speciálních objektů zvláštního určení — převážně podzemních apod., při jejichž zajišťování jsme využili a uplatňujeme zkušenosti z metra.

Těší nás, že přičiněním naší inženýrské činnosti jsou cestující veřejnosti předávány do provozu další dvě velmi náročná inženýrská díla právě v letošním roce dvacátého výročí zahájení provozu metra v Praze.

#### Ing. Bohumil Kvasnička

předseda představenstva  
a ředitel akciové společnosti  
Inženýring dopravních staveb

### Vážení přátelé,

dovoluji si vám sdělit základní informace o naší akciové společnosti a o naší projektové činnosti na stavbě trasy metra V. B.

Akciová společnost Metroprojekt Praha vznikla v roce 1992 ze státního podniku, který byl založen v roce 1971. Během 23 let činnosti jsme získali velké zkušenosti v projektování dopravních staveb a to zejména pražského metra, tramvajových tratí, komunikací a všech staveb, souvisejících s výstavbou metra. Za tuto dobu existence jsme získali mimořádné zkušenosti v oboru tunelových staveb a speciálního zakládání. Po redukci financování výstavby metra jsme rozšířili náš výrobní program na všechny stavby dopravní, občanské, inženýrské, průmyslové a ekologické. Tyto stavby se snažíme zajišťovat komplexně od studií a ekonomických rozborů až po prováděcí projekty včetně autorského dozoru. Naši činnost jsme doplnili o provádění inženýrské činnosti. Některé stavby se nám podařilo získat na klíč, tj. od projektové dokumentace, přes inženýrskou činnost až po realizaci. Jsme na potřebné úrovni vybaveni výpočetní technikou a to jak hardwarem, tak softwarem, jako je systém MOSS, Microstation, Auto Cad, Nemetschek, Kokeš, rozpočtové programy a další.

Spolupráci nabízíme ve všech předmětech naší činnosti, zejména ve zhotovení komplexní projektové dokumentace včetně autorského dozoru a spolupráci při výběrových řízeních staveb.

Na stavbě metra trasy V. B. vykonává naše akciová společnost generálního projektanta. Pro tuto stavbu jsme zajišťovali veškeré projektové podklady, studie, průzkumy až po prováděcí projekty včetně autorské-

### Akciová společnost Metrostav

má ve svém obchodním jménu slovo metro z tradice, kdy v roce 1971 byl pod tímto jménem vytvořen podnik právě pro zajišťování výstavby sítě metra v Praze. Od té doby uplynulo přes 23 let a v celém tomto období byl Metrostav vyšším dodavatelem stavební části jednotlivých provozních úseků a v prvních dvou desetiletích své existence tvořily také stavby metra převážnou část jeho výrobní náplně. Teprve v posledních letech podíl staveb vzhledem k útlumu jejich rozvoje, ale i vzhledem k razantnímu rozšiřování aktivit Metrostavu v ostatních stavbách, začal klesat. Takto v roce minulém se již snížil k 35 %. Ani při zvyšujícím se obrátu a. s. Metrostav však není tento objem zanedbatelný a navíc je stabilizujícím faktorem celé zakázkové náplně. A. s. Metrostav v dnešní době zůstal jedním z největších stavebních podniků s výraznou specializací na podzemní stavby, k jejichž realizaci je vybaven patřičnými technologiemi. Není proto náhodou, že souběžně se stavbami metra a Strahovského tunelu, zahájil v půli letošního roku stavbu třípruhového silničního tunelu Hřebeč. Na tento tunel, pod historickou českomoravskou hranicí, s největším světlym výrubem silničního tunelu v republice, vyhrála a. s. konkurs mezi 6 účastníky. Zde již pracovníci a. s. přešli z tradiční prstencové metody ražeb, použitých i na trase V. B. metra, na nejmodernější „novou rakouskou metodu“, používanou dnes ve světě.

I pro trasu V. B. byl Metrostav vyšším dodavatelem a práce zajišťovaly jeho divize 1, 3, 6 a pracovníci servisních divizí 7 a 8. Vlastními pracovníky prováděl zejména razičské práce, zemní práce, hrubé nosné konstrukce, zednické práce a oproti předchozím

ho dozoru. Dokumentaci jsme zajišťovali komplexně vlastními kapacitami. Při projektování této trasy metra jsme využili všech zkušeností z přicházejících tras. Niveletu trasy se nám podařilo přiblížit co nejvíce k povrchu terénu tak, že některé stanice jsou realizovány jako nadzemní a některé částech i podzemní. Toto řešení umožňuje přístup denního světla do stanic a tím značnou úsporu el. energie na umělém osvětlení. Rovněž mělké založení stanic omezilo množství svislých dopravních cest a tím i omezení počtu eskalátorů.

Všechny stanice jsou řešeny pro bezbariérový přístup osob se sníženou pohyblivostí pomocí ramp a osobních výtahů. Ve stanicích a na povrchu kolem stanic jsou navržena opatření pro umožnění bezpečného pohybu nevidomých. V technologicke části byla pro dálkové ovládání a signalizaci v dispečerském provozu navržena výkonná mikroprocesorová technika, která sbírá a vyhodnocuje data od všech zařízení, signalizuje stav provozu a hlásí poruchy.

Závěrem bych chtěl poděkovat všem pracovníkům, kteří projektovali, investovali a realizovali stavbu metra V. B. za jejich odevzdanou práci a všem cestujícím popřál rychlou, spolehlivou a spokojenou přepravu metrem.

### Ing. Jiří Svoboda

ředitel akciové společnosti Metroprojekt



trasám uskutečnil i kompletní dodávku kolejového svršku a napájení kolejnice. Dále realizoval výrobu a montáž některých ocelových konstrukcí, veškeré řemeslné práce na stanici Hůrka a osvětlení všech mezistanických úseků.

Metrostav a. s. při stavbě trasy V. B. a souvisejícího depa Zličín spolupracovala s celou řadou subdodavatelů, a to jak z řad akciových společností, tak z řad soukromých podnikatelů. Jedním z kritických úseků výstavby trasy byla montáž ocelového mostu mezi stanicemi Hůrka a Lužiny, kterou pro naši společnost zajišťovaly Hutní montáže Ostrava.

Doba výstavby se z důvodů nedostatku investičních finančních prostředků prodloužila o jeden rok a vzhledem k značnému zásahu do života obyvatel Jihozápadního Města se a. s. Metrostav snažila co nejméně zasahovat nepříznivě do životního prostředí této oblasti a jakmile to postup prací dovolil, byly postupně po celé trase dokončovány povrchové úpravy.

Jménem a. s. Metrostav děkuji všem občanům Jihozápadního Města za trpělivost, se kterou snášeli po celou dobu výstavby nepříjemnosti a omezení, které s sebou přináší tak rozsáhlá stavba, jakou metro je, a přeji jim co nejpříjemnější cestování trasou V. B.

### Ing. Jindřich Hess

generální ředitel akciové společnosti Metrostav





### Pražské metro a značka ČKD

Hlavním dodavatelem technologických částí trasy V. B a depa Zličín je ČKD PRAHA — DIZ, a. s. Tuto společnost není třeba zvlášť představovat. Stačí jen připomenout její podíl na výstavbě všech už provozovaných tras pražského metra, jeho dep na Kačerově a v Hostivaři, Opravárenskou základnu metra, ale i další dopravní systémy. Například lanovku na Petřín nebo nádraží Holešovice.

Technologický program pro trasu V. B dodaný ČKD PRAHA — DIZ, a. s. je tvořen 142 provozními soubory v celkovém investičním objemu asi 570 miliónů korun. Provozní soubory jsou sestaveny v těchto provozních celcích:

1. Energetika.  
Tu tvoří měničky a distribuční transformovny (ČKD PRAHA — DIZ, a. s. je tradičním dodavatelem těchto technologií i pro jiné dopravní stavby — tramvaje, trolejbusy apod.) dále trakční zařízení a silové napájení ve stanicích a tunelech.
2. Zabezpečovací zařízení.
3. Sdělovací zařízení včetně požární signalizace.



### Vážení spoluobčané!

Kdybyste se právě dnes zeptali, jak prožívám slavnostní otevření nové trasy metra — řekl bych: „Jsem šťasten proto, že slovo, které jsme s panem primátorem právě před rokem dali vám všem, je dodrženo!“ — Fakt, že Jihozápadní Město se od tohoto okamžiku stává nedílnou součástí středu historického jádra Prahy, neboť vagónem metra jsme tu za 12 minut znamená, že dějiny otevřené výrokem kněžny Libuše, jsou i našimi dějinami, že od geniálních staveb Petra Parléře, až po nejposlednější fontánou, park či malostranský dvoreček, nás dělí jen skok! Ale totéž platí i pro všechny, kteří žijí v centru Prahy. Od této chvíle mají k nám cestu otevřenu. Tímto je zveme na naše kulturní a jiné

akce, do naší městské části, možná, že právě tady se dají inspirovat procházkou Dalejským, či Prokopským údolím.

4. Strojní zařízení. Například vodní čerpací stanice a veškeré vybavení montážních dílen a skladů.

5. Vzduchotechnika.

Jedná se o hlavní větrání v tunelech a stanicích i větrání a klimatizaci služebních prostor.

6. Ochranný systém metra.

Technologický program pro depo Zličín tvoří 77 provozních souborů a investiční náklady dosahují 250 miliónů korun. Tvoří jej kolejiště včetně výhybového komplexu a haly remizovací, opravárenská, dílenská, mycí, ale také například kotelna, požární stanice, regulační stanice plynu, kompresorovna, rozvodna, kotelna nebo sklad chemikálií.

ČKD PRAHA — DIZ, a. s. spolu s dalšími sesterskými společnostmi, především ČKD TATRA, ČKD TRAKCE, ČKD LOKOMOTIVKA a ČKD ELEKTROTECHNIKA sdruženými v ČKD PRAHA HOLDING, a. s. jsou připraveny se i nadále v širokém měřítku podílet na rozvoji metra a veřejné hromadné dopravy nejen v Praze, ale i v dalších městech České republiky.

**Jaroslav Vašek**

ředitel ČKD PRAHA DIZ,  
akciová společnost

JZM je teprve na počátku svého velikého rozmachu. Ale co je to proti tomu, co teprve přijde . . . Co nás čeká! JZM, a to mi věřte, bude jednou nádherná, barevná šťastná čtvrtí.

Myslím, že technika je v tomto opravdu zázračná. Dříve se v těchto končinách lovila vysoká zvěř. Ještě za dětství našich otců se jezdilo v tato místa na celodenní výlety. Dnes . . . vzpomeneme-li si v 6 večer, že chceme být o sedmé v Národním divadle, není nic snazšího, nežli nasednout na kterékoliv z nových stanic metra a za pomoci „Bé pětky“ prožít nevšední kulturní zážitek. A kdyby snad na scéně Zlaté kapličky zrovna dávali Smetanovu „Prodanou nevěstu“, pak si my, občané JZM, klidně můžeme zazpívat se sborem: „Dobrá věc se podařila!“

**Ing. Petr Bratský**

starosta Jihozápadního Města

# Pražské metro — trasa V. B

## Stavební a architektonické řešení stanic

### STANICE ZLIČÍN

Stanice je umístěna v oblasti budoucí rozsáhlé obchodně-administrativní a průmyslové zástavby. U stanice je navrženo společné stanoviště ČSAD a MHD a zachytivé parkoviště, využívající plochy na stropě stanice a tunelů. Stanice je mělce založena v otevřené svahové stavební jámě. Nadzemní část stanice je tvořena objektem, který se skládá z vestibulu a z provozního prostoru. Vlastní vestibul je spojen s nástupištěm pevným schodištěm a galerií, která opticky propojuje oba prostory. Prosklená stěna nástupiště umožňuje výhled do zeleně parkové úpravy před stanicí. Do stanice je zajištěn bezbariérový přístup osobním výtahem umístěným ve vestibulu.

Z konstrukčního hlediska je celá stanice navržena z monolitického železobetonu a nad výhybkami obrátové koleje jsou prefabrikáty. Ve vestibulové a nástupištní části je zastropení z „prefa-monolitu“. Mělké založení stanice umožňuje využít denní světlo nejen ve vestibulu, ale i na nástupišti. Stěny jsou strohé plochy zdi z režného zdiva. Zastřešení je provedeno ze skleněných přístřešků výrazné geometrické formy. V interiéru stanice je použita žulová pásová dlažba. Podhledy jsou akustické typu „metro“, osvětlení zářivkami v kombinaci se sdruženými nosiči.

### STANICE STODŮLKY

Stanice je umístěna v prostoru budoucího centra JZM II. Stanice je hloubená a má dva vestibuly. Východní vestibul obsluhuje již osídlený sídlištní soubor Stodůlky JZM I, výškově navazuje na Šostakovičovu nám. a zajišťuje přestupy cestujících ze stanic autobusů MHD a ČSAD na Jeremiášově ulici. Tato ulice je vedena nad vestibulem po mostním objektu. Pěší vazby mezi budoucím centrem JZM II a Stodůlkami budou umožněny podchodem v sousedství tohoto vestibulu. Západní vestibul bude tvořit součást obchodně-administrativního centra JZM II.

Je zde i osobní výtah pro osoby s omezenou pohyblivostí z úrovně terénu na úroveň nástupiště.

Prostor nástupiště je navrženo jako trojtrakt s ocelovými sloupy profilu 600 mm vyplněnými betonem. Stěny za kolejištěm jsou z keramického obkladu. S úrovní západního vestibulu je nástupiště propojeno schodištěm a eskalátorem na příčně osa-

zenou galerií, ze které se vstupuje do vlastního vestibulu a dále pak trojicí eskalátorů na úroveň terénu. Prostor vestibulu je prosklenou ocelovou půlválcovou konstrukcí, která prochází nad celou podélnou osou vestibulu až po vyústění eskalátorů na úroveň terénu a tím je zajištěno jeho přirozené a denní osvětlení. Východní vestibul je navržen nad traťovými tunely pod Jeremiášovou ulicí.

### STANICE LUKA

Stanice je situována rovnoběžně podél komunikace Mukařovského, která prochází mezi objekty obchodní vybavenosti obytného okrsku. Vlastní stanice je nadzemní objekt s úrovní nástupiště prakticky na terénu. Stanice má jeden nadzemní vestibul, který je s nástupištěm spojen pevným schodištěm. Propojení vestibulu se sousedními objekty občanské vybavenosti budou zajišťovat dvě spojovací ocelové lávky s lehkým, proskleným pláštěm.

Založení stanice je na železobetonové desce. Konstrukce do úrovně terénu jsou z monolitického železobetonu a nadzemní nosná konstrukce je z ocelových rámu jako jednolozní prostor. Plášť je lehký, kovový a ve střeše jsou světlíky. Boky stanice jsou prosklené, což opticky propojí nástupiště s okolním parterem sídliště. Pasáž v návaznosti na spojovací lávky propojuje vzájemně centra občanské vybavenosti a navrženou obchodní pasáž v objektu metra. V celé veřejné části stanice jsou navržena opatření, která umožňují bezbariérový přístup invalidním osobám.

### STANICE LUŽINY

Stanice Lužiny je situována přímo do centra obytné zástavby sídliště Lužiny. Stanice Lužiny je hloubená, mělce založená a s jedním povrchovým vestibulem. Vestibul přímo navazuje na pěší trasu, spojující obchodní centrum s kruhovými tržištem v bezprostřední blízkosti stanice.

Po konstrukční stránce je stanice Lužiny železobetonová monolitická konstrukce se sloupy na nástupišti, tvořící trojtrakt. Dvě řady železobetonových monolitických sloupů na nástupišti jsou přímým konstrukčním důsledkem obdélníkových otvorů ve stropní desce. Tyto otvory umožňují napojení zmíněných půlválcových ocelových světlíků s průnikem denního světla. Podzemní část stanice je po celé své délce dvou-podlažní, v místě povrchového vestibulu třípodlažní.

Povrchový vestibul je tvořen železobetonovou monolitickou konstrukcí včetně vodorovné stropní desky. Po obvodu čtvercové stropní desky probíhá vyvýšená

střešní atika, která pohledově sjednocuje výšku všech obvodových stěn. Výplňové konstrukce vestibulu jsou tvořeny cihelným zdívem.

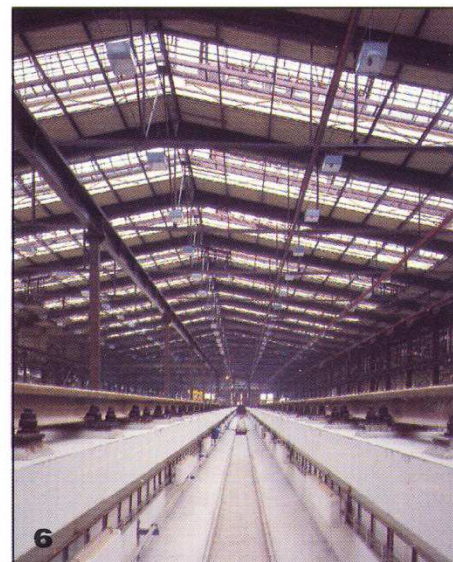
Součástí stanice Lužiny jsou rovněž prostory provozního a technického zázemí stanice za oběma čely nástupiště mezi traťovými tunely. Východní čelo stanice obsahuje vedle pevného železobetonového schodiště do vestibulu také přístupovou chodbu k osobnímu výtahu ústíciemu do vestibulu.

Na stanici Lužiny jsou uplatněny sjednocující prvky architektury trasy B, tj. bílý strop a žluté sdružené nosiče osvětlení nad koncem nástupiště.

### MOST PŘES ÚDOLÍ PROKOPSKÉHO POTOKA

Mělké vedení trasy a její křížení s údolím Prokopského potoka si vyžádalo návrh jednoúčelového mostu metra. Most je navržen ve dvou protisměrných obloucích o poloměru 350 m. Vzdálenost 6,8 m mezi levou a pravou kolejí je dodržena na celé délce mostu. Mostní konstrukce je montována jako spojitý nosník o 9 polích s celkovým rozpětím 375 m (30+7×45+30). Konstrukce mostu je plnostěnný svařovaný komorový ocelový trám.

Z důvodů architektonických, z důvodů protihlukové ochrany okolí a z důvodů ochrany vnitřního prostoru metra proti klimatickým vlivům je most dokončen jako celoopláštěný. Konstrukce opláštění je ocelová oválného průřezu šířky 12,4 m. Vlastní plášť je z plechů z oceli Atmofix tl. 5 mm. Tubus opláštění má okenní pásy, které opticky propojují vnitřní prostor metra s okolím. Spodní stavbu mostu tvoří dvě opěry a osm železobetonových pilířů kruhového průřezu šíře 2,5 m a výšky až 13 m z pohledového betonu. Pilíře jsou založeny přes základovou roznášecí desku na devíti vrtaných pilotách profilu 1,2 m.



## STANICE HŮRKA

Stanice je situována v obytném souboru Nové Butovice. Je umístěna tak, že její konstrukce vytváří terénní zlom. Na stropě je navržena pěší komunikace, která uzavírá ze severu nám. Astronomů. Stanice je mělce založena s jedním vestibulem. Stanice je monoliticky železobetonová konstrukce trojtrakt se železobetonovými sloupy. Boční jižní stěna za kolejí je prosklená, se žaluziemi pro omezení účinků oslnění. Strop stanice je rovný se třemi světlíky, umožňujícími přístup světla do veřejných prostor. Nástupiště s vestibulem je spojeno pevným schodištěm. Přístup k vestibulu je umožněn rampami. Pro osoby se sníženou pohyblivostí je z vestibulu na nástupiště navržen osobní výtah.

## DEPO ZLIČÍN

SOUHRNNÉ ÚDAJE STAVBY
Plocha areálu uvnitř oplocení včetně zkušební tratě 18 300 m <sup>2</sup>
Zastavěná plocha halového komplexu 24 385 m <sup>2</sup>
Remizovací kapacita depa 105 vozů
Udržovací kapacita depa 250 vozů
Počet výměn v zhlaví 27
Způsob upevnění kol. svršku v halách bezpražcové
Kolejové zhlaví klasické na pražcích
Zahájení výstavby 2. 1. 1989
Uvedení I. etapy výstavby do provozu 11/94
Údaje se týkají 1. etapy výstavby depa

### Investor:

DOPRAVNÍ PODNIK HL. M. PRAHY  
Bubenská 1, Praha 7

### Provozovatel:

DOPRAVNÍ PODNIK HL. M. PRAHY METRO a. s.  
Slačská 1, Praha 4

### Generální projektant:

METROPROJEKT a. s.  
I.P. Pavlova 2, Praha 2

### Inženýrská činnost:

INŽENÝRING DOPRAVNÍCH STAVEB a. s.  
Na Moráni 3, Praha 2

### Generální dodavatel stavební části:

METROSTAV a. s.  
Dělnická 12, Praha 7

### Generální dodavatel technologické části:

ČKD PRAHA DIZ a. s.  
Kolbenova 499, Praha 9

