

METRO IV.C1 - INFORMACE O TRASE

PRAGUE METRO LINE C EXTENSION C1 - BASIC INFORMATION

JOSEF KUŇÁK, JIŘÍ RŮŽIČKA

Síť metra tvoří hlavní páteřní systém dopravy v hlavním městě Praze. V současnosti jsou v provozu tři základní trasy A, B a C. Celková provozovaná délka metra činí přes 51,4 km tras s 51 stanicemi (z toho 3 přestupní) a 3 depa. V září 2000 začala výstavba prodloužení trasy C do severní části města.

The underground train network forms the principal backbone of the municipal public traffic system within the capital of Prague. It presently operates three main lines, A, B and C. The total operated length of the underground system is over 50 km, and includes 51 underground stations (of them 3 interchanges) and 3 carriage and wagon shops. Construction works related to the extension of line C into the northern part of the city were launched in September 2000.

VÝVOJ NÁVRHU A KONEČNÉ ŘEŠENÍ TRASY

Návrh vedení trasy výrazně ovlivnilo několik okolností. Především je to tangenciální umístění jednotlivých sídlištních celků v severní části města ve vztahu k centru, dále značný výškový rozdíl, který musí trasa mezi Vltavou a Kobyliskou terasou překonat, a v neposlední řadě pak skutečnost, že na samém začátku trasy je třeba překonat řečiště Vltavy. Umístění zatím poslední stanice, na níž trasa navazuje (Nádraží Holešovice), nebylo nejšťastnějším řešením. Stanice byla navržena v tzv. univerzální poloze, která měla umožňovat pokračování trasy C jak mostem přes řeku, tak tunelem pod řekou a zároveň vyhovět vedení trasy případně dlouhou variantou přes Tróju, Bohnice a Čimice na Kobyliské náměstí nebo krátkou variantou přímo do Kobylis. Tento návrh výrazně zkomplikoval pokračování trasy C zejména proto, že ani při využití maximálního dovoleného podélného sklonu nelze překonat Vltavu v optimální poloze jak pro most, tak pro tunelový podchod.

Mostní varianta nebyla po provedených studiích nadále sledována zejména z hlediska krajinářského a urbanistického.

Dalším sporným bodem byl výběr mezi krátkou a dlouhou variantou. Dlouhá varianta na první pohled obslouží daleko větší část území. Teprve opakovanými rozbory se ukázala tato výhoda jako jen zdánlivá. Lepší dostupnost metra pro obyvatele relativně malého sídliště Bohnice by byla draze zaplacená jak neúměrným zvýšením stavebních nákladů a dražším provozem, tak především časovými ztrátami daleko většího počtu cestujících do oblasti Kobylis, Proseka a Letňan. Oblast Bohnic a Čimic je vhodnější řešit návaznou dopravou. Rozhodnutím o tunelovém podchodu Vltavy a stabilizační krátké varianty se však zhoršily možnosti pro překonání značného výškového rozdílu mezi údolím Vltavy (kóta dna 176,60 m n.m.) a povrchem terénu v oblasti Kobylis a Ládví (290 m n.m.). K překonání výškového rozdílu téměř 115 m bylo k dispozici nejvýše 3300 m délky trasy. Maximální spád kolejí metra je teoreticky sice 40 promile, ale do výsledného spádu je třeba započítat i úseky ve třech uvažovaných stanicích (Trója, Kobylis a Ládví) s maximálním spádem 3 promile. Za těchto podmínek vycházela hloubka ražené stanice Kobylis cca 45 m pod terénem a hloubené stanice Ládví téměř 15 m. Při řešení tohoto problému bylo zvažováno několik způsobů řešení a to od zvýšení maximálního sklonu kolejí, umělého prodloužení trasy, různého umístění stanice Trója (např. pod Vltavou) až po její vypuštění. Po detailním posouzení se ukázalo, že stanice Trója vzhledem k zachování tramvajové trati z Holešovic do Tróje a Kobylis (vedené po novém mostě budovaném v rámci městského okruhu) může být vypuštěna bez negativního vlivu na dopravní obsluhu regionu. Toto řešení umožnilo zahájit stoupání bezprostředně po podejití Vltavy a tím dosáhnout výhodnější výškovou polohu stanic Kobylis a Ládví.

Obr. 1 Schéma trasy IV.C1

Fig. 1 Prague METRO line C - extension C1



TRASA A ZÁKLADNÍ ÚDAJE

IV. provozní úsek trasy C je rozdělen na dva samostatné funkční celky, které jsou v různém stadiu přípravy. Na úseku IV.C1 již probíhají od září 2000 stavební práce. Na úseku IV.C2 je dokončována dokumentace k územnímu řízení. Úsek IV.C1 ze stanice Nádraží Holešovice přes Kobyliské náměstí do stanice Ládví má stavební délku 3 981 m, maximální projektovaný spád 39,5 promile, minimální poloměr oblouku traťových kolejí 600 m. Na trase jsou dvě stanice: Kobylis a Ládví, jejichž hloubka (rozdíl terén - nástupiště) je 31,2 m resp. 6,1 m. Za stanicí Ládví končí stavba IV.C1 a bude navazovat stavba IV.C2, která je v současné době projektována v úrovni dokumentace pro územní řízení. Přes stanice Prosek I a Prosek II vede do konco-

