



**METROPROJEKT
INFORMUJE**



**ODSTŘEL VOZOVNY HLOUBĚTÍN
DEPO AUTOCISTEREN
PRO LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA
VIZUÁLNÍ PODOBA NOVÉHO METRA**

NEPRODEJNÝ VÝTISK | 12. ROČNÍK

3
2019



Vážení přátelé společnosti METROPROJEKT, vážené kolegyně a kolegové!

Tento úvodník musím začít jednoduchým konstatováním - Metroprojekt bydlí v novém. Nová budova v Holešovicích byla dostavěna, my jsme přestěhováni. Ještě někteří lehce otíráme pot z čela, ale za mě s jednoznačným závěrem - stálo to za to! Dveře k nám máte všichni otevřené.

Stejně jako v minulém i v tomto čísle narážíte na trasu D pražského metra. V červnu jsme konstatovali, že stavba byla zahájena. Tentokrát dodávám, že úspěšně pokračuje. Zajímavě se vyvíjí design stanic nové trasy. Ve vyzvaných výtvarných soutěžích jsou vybíráni umělci, kteří spolu s architekty stanic dotvoří jejich finální podobu. Troufám si předvídat, že tento postup má reálnou šanci přinést cestujícím nové a obohacující zážitky.

Byla zahájena úplná přestavba tramvajové vozovny Hloubětín. První přišli na řadu střelomistři a svou práci při demolici odvedli precizně. Staré ustoupilo novému, teď už to „jen“ postavit.

Představujeme dokončenou stavbu depa autocisteren na Letišti Václava Havla. Posuďte, zda se tuto rozsáhlou ryze utilitární stavbu podařilo navrhnout, aby také vypadala k světu.

V září jsme strávili dva příjemné dny na Letních sportovních hrách Metroprojektu, v pořadí již čtyřicátých šestých. Letos jsme jako místo konání vybrali Sporthotel Kácov. Akce, která tradičně pomáhá přátelským vztahům v partě kolegů, se vydařila sportovně i společensky.

Přeji vám příjemné podzimní čtení!

V úctě

Ing. David Krása,
generální ředitel

OBSAH

Metroprojekt v AOB	2
Depo autocisteren pro Letiště Václava Havla	3
Odstřel vozovny Hloubětín	7
Vizuální podoba nového metra	9
Letní sportovní hry MP	10

METROPROJEKT INFORMUJE

firční časopis

redakční rada: Ing. Jiří Pokorný,
Ing. David Krása, Ing. Vladimír Seidl,
Ing. Václav Valeš, Ing. Petr Zobal,
Ing. Tomáš Novotný, Ing. arch. Jiří Škrábek,
Ing. Josef Bolom, Ph.D.

vydává METROPROJEKT Praha, a. s.,
Plynární 25, 170 00 Praha 7,
IČO: 45271895
ev. č. MK ČR E 18232,
redakce@metroprojekt.cz



METROPROJEKT V AOB

Ing. Josef Bolom, Ph.D.

STĚHOVÁNÍ MÁME ZA SEBOU, STARÉ SÍDLO NA I. P. PAVLOVA JE PUSTÉ A METROPROJEKT SE POMALU SŽÍVÁ S NOVÝM PROSTŘEDÍM AOB I S HOLEŠOVICEMI.

Vše je při starém. Tedy téměř. Sídlo Metroprojektu neopustilo tradici umístění na rušné křižovatce, kterou musíte cestou od metra překonat. Jezdí kolem tramvaje, v sousedství je základna hasičů i hudební klub. Tím ale podobnost končí.

Největší změnou je ticho. Pokud neotevřete okna, je tak pronikavé, že z něj mnozí mají v uších tinnitus (nebo to pískají zářivky?). Chodby a kuchyňky voní kávou, kanceláře pak slabounkým oděrem novoty. Okna zde jsou tak velká, že se jen stěží ubráníte pohledu ven. Interiér je čistý a prostorný, venkovní světlo občas až oslňující.

Návštěvám nemusíte složitě vysvětlovat, kde vás najdou, navíc se s nimi

můžete posadit na pohodlné židle či křesílka ve společných prostorách či v zasedací místnosti. Ve výtahu nemusíte nikomu narušovat jeho intimitu, troufnou si do něj i lehčí klaustrofobici.

Až budou dokončeny všechny práce, vyladěna klimatizace, odstraněny přebytečné krabice po stěhování, všichni usazení na svých místech, budeme si moci společně říct, že Metroprojekt dostal sídlo, kde je klid na nerušenou práci, sídlo, které odpovídá standardům dnešní doby. A to opravdu není málo a sluší se za to poděkovat. ■

01	01 Kuchyňka
02	02 Zasedací místnost
03	03 Noční pohled na novou budovu AOB
04	04 Typická kancelář
	© Lucie Krotilová



DEPO AUTOCISTEREN PRO LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA

Ing.arch. Jiří Škrábek; Ing. Vítězslav Hansl; Ing. Jaroslav Vala

LETOS V LISTOPADU BUDE UVEDENO DO PROVOZU NOVÉ DEPO AUTOCISTEREN NA LETIŠTI VÁCLAVA HAVLA V PRAZE. TENTO PROJEKT VZNIKAL VE SDRUŽENÍ FIREM METROPROJEKT PRAHA, A. S., A PIK, S. R. O. V LETECH 2013-2014.

První zmínky o projektu pocházejí už z roku 2004, kdy Letiště Praha, a. s., zvažovalo výstavbu nového depa autocisteren (dále AC) anebo přímé čerpání pohonných hmot k letadlům. První návrhy se proměnily v konkrétní řešení, dokumentace pro územní rozhodnutí je v platnosti od srpna roku 2013, následně bylo v srpnu roku 2015 získáno stavební povolení. Metroprojekt se na tomto projektu podílel vypracováním realizační dokumentace a následným autorským dozorem.

Nové depo AC se nachází v těsné blízkosti objektu Skyport, a. s., v severovýchodní části areálu Letiště Václava Havla.

V rámci nového depa byla zhotovena

plocha s cementobetonovým krytem o rozloze cca 2,1 ha, objekt výdeje pohonných hmot, administrativní budova a servisní zázemí autocisteren. Dalším stavebním objektem je produktovod v délce 2,3 km a zokruhovaný rozvod pitné vody délky 2,9 km.

PROVOZNĚ-ADMINISTRATIVNÍ BUDOVA

Provozně-administrativní budova je samostatně stojící objekt v rámci areálu depa AC. Poskytuje potřebný prostor pro provozní, administrativní a sociální zázemí nejen zaměstnancům Letiště Praha, a. s., ale jednotlivým providerům, kteří zajišťují plnění paliva do letadel. Budova, která má hlavní vstup ze se-

verozápadní strany, je provedena jako samostatná nepodsklepená stavba o třech nadzemních podlažích s ustupujícím posledním podlažím. Tvar vychází z jednoduchého obdélníku s převážně horizontálně řešenou fasádou. To je podtrženo orientací lamelového a kazetového fasádního systému. Na jižní straně je horizontální členění narušeno svislým pásem prosklené fasády, která je dále členěna průběžnými pásovými okny, umístěnými symetricky k centrální ose objektu. Osová symetrie objektu je záměrně narušena barevným řešením obkladů a barevnými výplněmi neprůhledných částí oken. Barevnost fasády graduje odshora dolů, kdy nejvyšší podlaží jsou světle šedé a nejniž-



ší tmavě šedé barvy. S těmito barvami kontrastují skleněné výplně neprůhledných částí oken modré barvy v signifikantním odstínu letiště.

Materiálově je nosná konstrukce provedena jako železobetonová, včetně základových konstrukcí. Obvodový plášť je provětrávaný z ocelových lamel na ocelovém roštu s tepelnou izolací z minerální vlny. Vyzdívkou jsou především z keramických cihel. Podlahy jsou těžké plovoucí, betonové. Tepelné izolace jsou dle konstrukcí buď z minerálních vláken, nebo z polystyrenu, hydroizolace jsou asfaltové. Okenní a dveřní výplně jsou hliníkové, dveře jsou dřevěné vsazené do ocelových zárubní.

Přístup do jednotlivých částí objektu je zajištěn přes hlavní komunikační prostory se schodištěm. V objektu jsou pro pracovníky jednotlivých providerů a pro zaměstnance Letiště Praha, a. s., dispozičně zajištěny kancelářské prostory včetně skladů, šaten, umývárny a sociálních zařízení. Dále je v každém podlaží denní místnost, která slouží pro odpočinek. Ve 2. NP je společná zasedací místnost a oddělené prostory šatny a umývárny.

SERVISNÍ ZÁZEMÍ AC

Samostatně stojící budova servisního zázemí vytváří v rámci areálu depa

AC potřebný prostor pro menší opravy autocisteren. Hlavní dílna, na kterou navazují čtyři samostatné dílny s příručními sklady pro jednotlivé providery, je vybavena montážní jámou a jeřábovou dráhou. Odděleně jsou řešeny místnosti skladů nebezpečných odpadů. Hlavní vjezd do objektu je z jihozápadu areálu a přístup do jednotlivých dílen se nachází ze severozápadu.

Na objekt konstrukčně i provozně navazuje venkovní betonová servisní plocha přestřešená ocelovým přístřeškem, která slouží pro technické zkouš-

ky autocisteren. Jedná se o zabezpečenou plochu s izolací odolnou ropným látkám, napojenou do havarijní nádrže.

Vnější výraz objektu je podřízen jeho funkci a provozním potřebám. Je to obdélníkový halový objekt doplněný o přestřešení servisní plochy. Obě tyto

- 01 02 01 Fasáda administrativní budovy
- 02 Servisní stání
- 03 03 Administrativní budova během stavby





části jsou vizuálně propojeny dominantním atikovým pásem z barevných plechových kazet. Barevné řešení koresponduje s objektem administrativní budovy, opět jsou zde jako hlavní barvy použity světle a tmavě šedá. Fasáda je barevně řešena obdobně jako u provozně-administrativní budovy tak, aby byla narušena symetrie objektu nepravidelnou linkou. Tu tvoří probarvené řešení omítky.

KOMUNIKACE A ZPEVNĚNÉ PLOCHY

Při navrhování dispozičního řešení se vycházelo z celkové dopravní obslužnosti depa AC letištními autocisternami a nutnosti zajištění parkování pro 33 autocisteren. Velmi důležitým požadavkem investora bylo využití plochy depa AC pro budoucí možné stání letadel.

Umístění servisního stání autocisteren vycházelo z maximálních rozměrů letištních autocisteren – šířka vozidla

3,1 m, délka soupravy s vlekm 22,5 m, výška 3,2 m a s celkový objem leteckého petroleje 600 000 l. Maximální počet plných cisteren v depu AC bude 21 ks.

Konstrukce vozovky depa AC má, shodně s typy krytů okolních vozovek a vzhledem k požadavku budoucího využití plochy pro stání letadel, tuhý kryt. Konstrukce byla dimenzována, v souladu s dimenzováním jiných vozovek v odbavovacím areálu Sever, pro návrhové letadlo MD 11 (Boeing 747-400), jehož podvozek má nejnepříznivější účinky na vozovku ze všech běžných typů letadel využívajících letiště. Dopravní zatížení vyšlo z maximálního přesunu hmot v depu AC.

Skladba této specifické konstrukce byla konzultována se specialistou z ČVUT Doc. Ing. Ludvíkem Věbrem, CSc. Na základě jeho posudku byla zvětšena tloušťka cementobetonového krytu na 36 cm a vrstva z mezerovitého podkladního betonu byla na-

hrazena směsí stmelené cementem. Při projednání připomínek se zástupci letiště byl vznesen požadavek na nahrazení této podkladní vrstvy z SC 0/32, C12/15 v souladu s původním návrhem, a to vrstvou z mezerovitého podkladního betonu. Důvodem byl požadavek na odvodnění podkladu v případě protečení srážkové vody do podkladní vrstvy z důvodu možné netěsnosti spár. Finální návrh byl zpětně konzultován se zhotovitelem posudku se závěrem, že i přes o málo menší pevnost vrstvy MCB oproti SC, může být, vzhledem k hrubě odhadované intenzitě případného budoucího provozu letadel pro výpočtové posouzení vozovky, tato náhrada ve výsledné skladbě konstrukce použita. Podélný sklon na řešené zpevněné ploše je 0,5 %, příčné sklony se pohybují v rozmezí 0,5 % - 1,4 %.

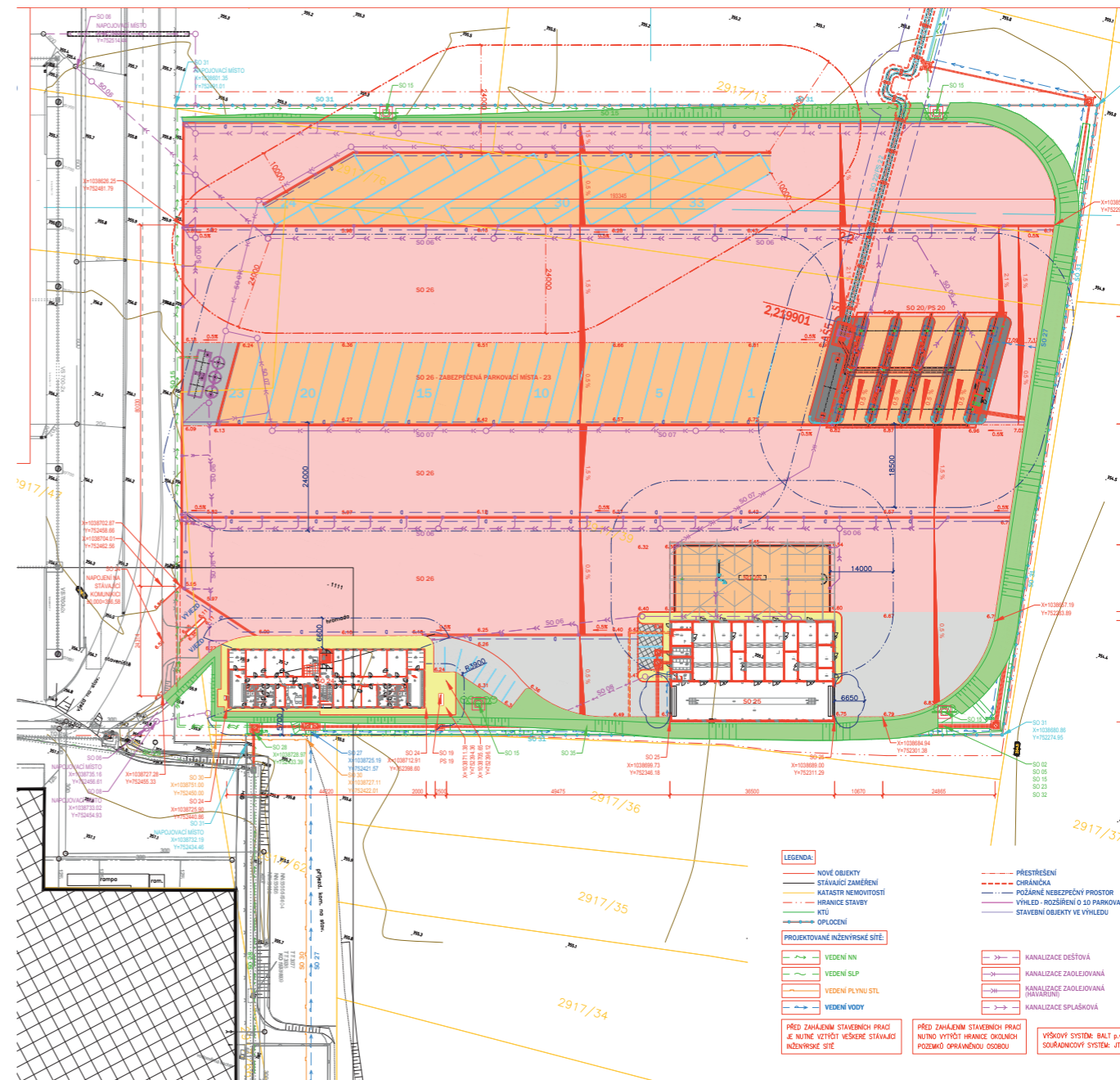
Odvodnění dešťových vod z povrchu zpevněných ploch je zabezpečeno podélným a příčnými sklony do nově situovaných štěrbinových žlabů pro třídu zatížení F 900. Možný únik ropných látek na zabezpečené ploše pro stání autocisteren je pomocí zaolejované kanalizace odveden do odlučovače ropných látek.

ZÁVĚREM

Výstavba nového depa autocisteren na Letiště Václava Havla byla započata v březnu 2018. Po výstavbě všech objektů proběhla v červenci následujícího roku kolaudace. Z důvodů největší dopravní špičky, která je tradičně v letních měsících, je uvedení do provozu naplánované až na listopad 2019. ■

INVESTOR: Letiště Praha, a. s.
PROJEKTANT: sdružení PIK s. r. o. / METROPROJEKT PRAHA a.s.
ZHOTOVITEL STAVBY: sdružení Metrostav a. s. / HOCHTIEF CZ a. s.

04 Chodba administrativní budovy
 05 Situace stavby
 06 Servisní stání s přístřeškem



ODSTŘEL VOZOVNY HLOUBĚTÍN

Ing. Dana Hrdinová

VOZOVNA HLOUBĚTÍN BYLA UVEDENA DO PROVOZU V BŘEZNU ROKU 1951 A POSTUPNĚ PŘISTAVOVÁNA. JEDNÁ SE O NEJMLADŠÍ ZE SEDMI TRAMVAJOVÝCH VOZOVEN PROVOZOVANÝCH DOPRAVNÍM PODNIKEM HL. M. PRAHY. NACHÁZÍ SE NA KŘÍŽOVATCE ULIC KOLBENOVA A KBELSKÁ NA PRAZE 9.

V SOUČASNÉ DOBĚ PROBÍHÁ 1. FÁZE BOURÁNÍ, KTERÁ ZAHRNÚJE ODSTRANĚNÍ STATICKY NEVYHOVUJÍCÍCH KONSTRUKCÍ HAL ODSTAVŮ A ÚDRŽBY JEJICH PŘÍSTAVKŮ.

Na konci roku 2013 došlo k upozornění provozních zaměstnanců na neobvyklý tvar skořepiny stropní konstrukce v halách odstavů. Vzhledem k deformacím skořepinové konstrukce byly provedeny stavebně-technické průzkumy. Ze závěrů provedených průzkumů vyplynulo, že stav konstrukce je na hranici životnosti, a vznikla nutnost zajištění podepření výrazně deformovaných míst klenby, nutnost monitoringu a sestavení plánu správy a údržby konstrukce i celé haly. Postižená místa konstrukce byla provizorně zajištěna a započalo její sledování.

Za těchto podmínek, zhoršujících provozní možnosti vozovny, a s rostoucím rizikem náhlého kolapsu konstrukce, byla zpracována studie, která prověřovala různé varianty řešení po stránce stavební, architektonické, statické, ekonomické i provozní a bezpečnostní. Výsledkem bylo, že vzhledem ke stáří, stavu a provedení zastřešení je demolice jediným možným řešením, což potvrdila i nedávno vypracovaná analýza Kloknerova ústavu ČVUT.

Demolice vlastní pětিলodní remízovací haly rozměru 115,3 x 94,6 m byla z bezpečnostních důvodů nav-

žena pomocí řízeného odstřelu. Tento úspěšně proběhl v sobotu 24. 9. 2019. K zemi padla střešní konstrukce tvořená 65 železobetonovými skořepinami šířky 18,8 m, délky 8,75 m a návrhové tloušťky 50 mm v okrajových místech s náběhem cca 75 – 100 mm.

Cílem odstřelu bylo provést demolici budovy na složení do sebe.

Rozsah demolice odstřelem byl vymezen západním, severním a východním kabelovým kanálem. Tyto páteřní kabelové kanály byly ochráněny spolu se stropní klenbou nad nimi. Před vlastním odstřelem byla po obvodu nad



kanály stávající střešní konstrukce podepřena a bylo provedeno její částečné naříznutí.

Podmínky odstřelu byly ztíženy i z důvodu bezprostředně navazujících budov haly denního ošetření s myčkou, provozované haly soustruhu a přístavku s provozovaným energocentrem s rozpínací stanicí PREdi.

Další demolice již budou prováděny strojní mechanizací. Materiál bude recyklován.

Na 1. etapu stavby (nové energocentrum s měničnou v západní části areálu) je v současné době vydáno územní rozhodnutí i stavební povolení. Po výběru zhotovitele pro úvodní etapu a její realizaci bude možno přistoupit k demolici energocentra a tím se otevře prostor pro výstavbu dalších etap této důležité infrastrukturní stavby. Stěžejní bude výstavba nových hal odstavů a údržby tramvajových vozů.

Pokud vše půjde podle představ, měla by být I. etapa zrealizována v příštím roce. Dokončení celého záměru se předpokládá koncem roku 2022. ■

- 01 Průběh odstřelu
- 02 Střecha vozovny po odstřelu
- 03 Střešní konstrukce po odstřelu



VIZUÁLNÍ PODOBA NOVÉHO METRA

Ing.arch. Pavel Sýs

VÝTVARNÉ NÁVRHY STANIC PANKRÁC A OLBRACHTOVA

Vizuální podoba stanic nové trasy D bylo a stále je téma, které zajímá jak odbornou, tak laickou veřejnost. V minulosti proběhlo několik pokusů vzhled finalizovat – ať už na základě diskusí s pracovníky IPR, nebo díky připravované výtvarné soutěži. Ta ale nakonec městem vypsána nebyla a zdálo se, že snaha o zapojení výtvarníků vyšumí do ztracena.

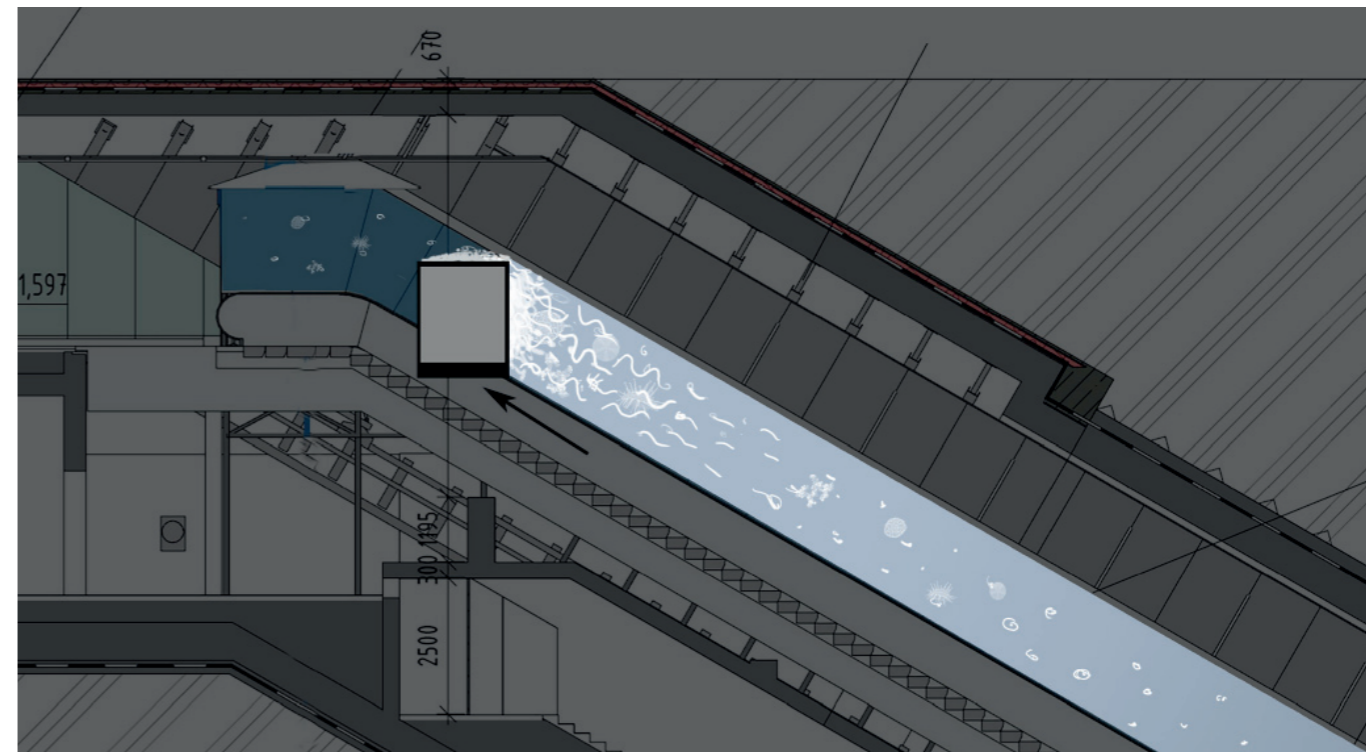
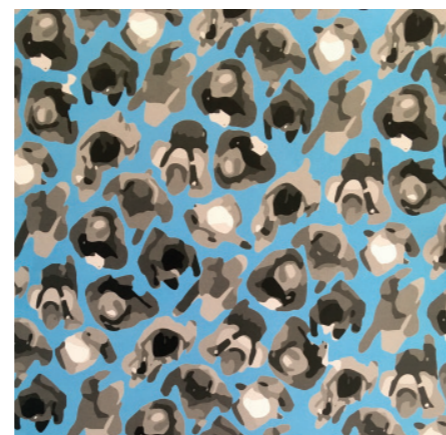
Architekti stanic přitom spolupráci s výtvarníky neodmítali, naopak ji chápali jako možnost posunout řešení správným směrem. Z tohoto důvodu se Metroprojekt rozhodl pokračovat v přípravě na oslovení výtvarníků. Požádali jsme pana architekta Davida Vávru o spolupráci na zjednodušení a sjednocení vzhledu stanic tak, aby bylo následně možné nabídnout výtvarníkům prostor pro dotvoření interiérů.

Tak se i stalo a v polovině roku byla pod záštitou Národní galerie Praha vyhlášena vyzvaná výtvarná soutěž pro první dvě stanice trasy – Pankrác a Olbrachtova. Byla ustavena sedmičlenná porota s převahou nezávislých členů. Pro každou stanici byla garantem soutěže – Národní galerií – vybrána skupina pěti až šesti výtvarníků napříč generacemi i stylem jejich práce. Pro každou stanici byly nakonec prezentovány čtyři výtvarné návrhy.

Ve stanici Olbrachtova bylo předmětem výtvarného návrhu kromě světlíků ve vestibulech zejména řešení klenby nad nástupištěm. Patrik Hábl předložil několik variant, hodnocena byla varianta „sít“ – rozmanité nástropní kresby, které se vzájemně prolínaly a umožňovaly nacházet stále nové a nové motivy. Viktorie Langer představila výrazný návrh sady maleb na klenbě, inspirovaných hermetismem. Vladimír Kokolia prezentoval promyšlený koncept čeka-

jících figur; postav, které se různě pohybují v prostoru a postupně se mění. Lukáš Karbus navrhl různé geometrické obrazce na klenbě.

Ve stanici Pankrác se výtvarníci měli zaměřit na vizuálně atraktivní mediální stěny v čelech nástupiště, dále na řešení uměleckého díla nad eskalátory ve vestibulu. Michael Bielický předložil ucelený návrh počítající s pohybem textu. Jakub Nepraš se zaměřil na po-



hyb nanočástic a „probiotické polévky“ jakožto předobrazu nové evoluce lidstva. Marián Karel představil skleněný objekt nad eskalátory – hranol, který by při pohybu cestujících různě zrcadlil svoje okolí. Vladimír Soukenka promítal na mediálních stěnách osoby, jejichž pohyb se dynamicky měnil v návaznosti na provoz souprav metra.

Porota po delší debatě a hlasování

vybrala pro stanici Olbrachtova pana Vladimíra Kokolii, pro stanici Pankrác pana Jakuba Nepraše. S těmito dvěma umělci nyní jednotliví architekti navazují hlubší diskusi a spolupráci, jejímž cílem je zapracovat výtvarné vize do projektů obou stanic.

Předpokládáme, že následující stanice – Nádraží Krč, Nemocnice Krč, Nové dvory – budou soutěženy koncem roku

2019. Stanice Libuš, Písnice a Depo Písnice přijdou na řadu počátkem roku 2020. ■

01	03	01 / 02 Vítězný návrh V. Kokolii pro stanici Olbrachtova
02		03 Vítězný návrh J. Nepraše pro stanici Pankrác

LETNÍ SPORTOVNÍ HRY METROPROJEKTU

Ing. Jakub Huml



Obvyklou snahou lidí je jít / jet / letět (podle vkusu resp. možností každého jednotlivce) do ráje. Organizátoři LSHMP tentokrát zvolili cestu opačnou, Ráj (u Srbska) opustili a sportovní hry uspořádali ve Sporthotelu Kácov. Jednalo se o návrat do této destinace po jedenácti letech a byl to návrat utěšený – vstřícný přístup provozovatelů, krásné prostředí s jasně viditelnou snahou majitele areál rozvíjet, dobré jídlo, dobré pití, páteční večerní rajská hudba, zkrátka krásný slunečný ještě letní víkend.

Většina prostoru pro text je pryč a o sportech a výsledcích ani slovo. Tak alespoň stručně – byly sporty tradiční a byly sporty nové (bungeerunning, lanové centrum), vyhráli vítězové a zúčastnili se všichni pohybu lační. Nikdo se při sportu nezranil, všichni se unavili. Zkrátka bylo tam skoro jako v ráji, dle mnohých hlasů dokonce lépe než v Ráji. Takže příště znovu na Hubertus do Kácova! A ještě předtím 23. až 26. 1. 2020 na Šámalku!!! ■



METROPROJEKT Praha, a. s.
Argentinská Office Building
Plynární 25, 170 00 Praha 7
Tel.: 296 154 10
metroprojekt@metroprojekt.cz
www.metroprojekt.cz