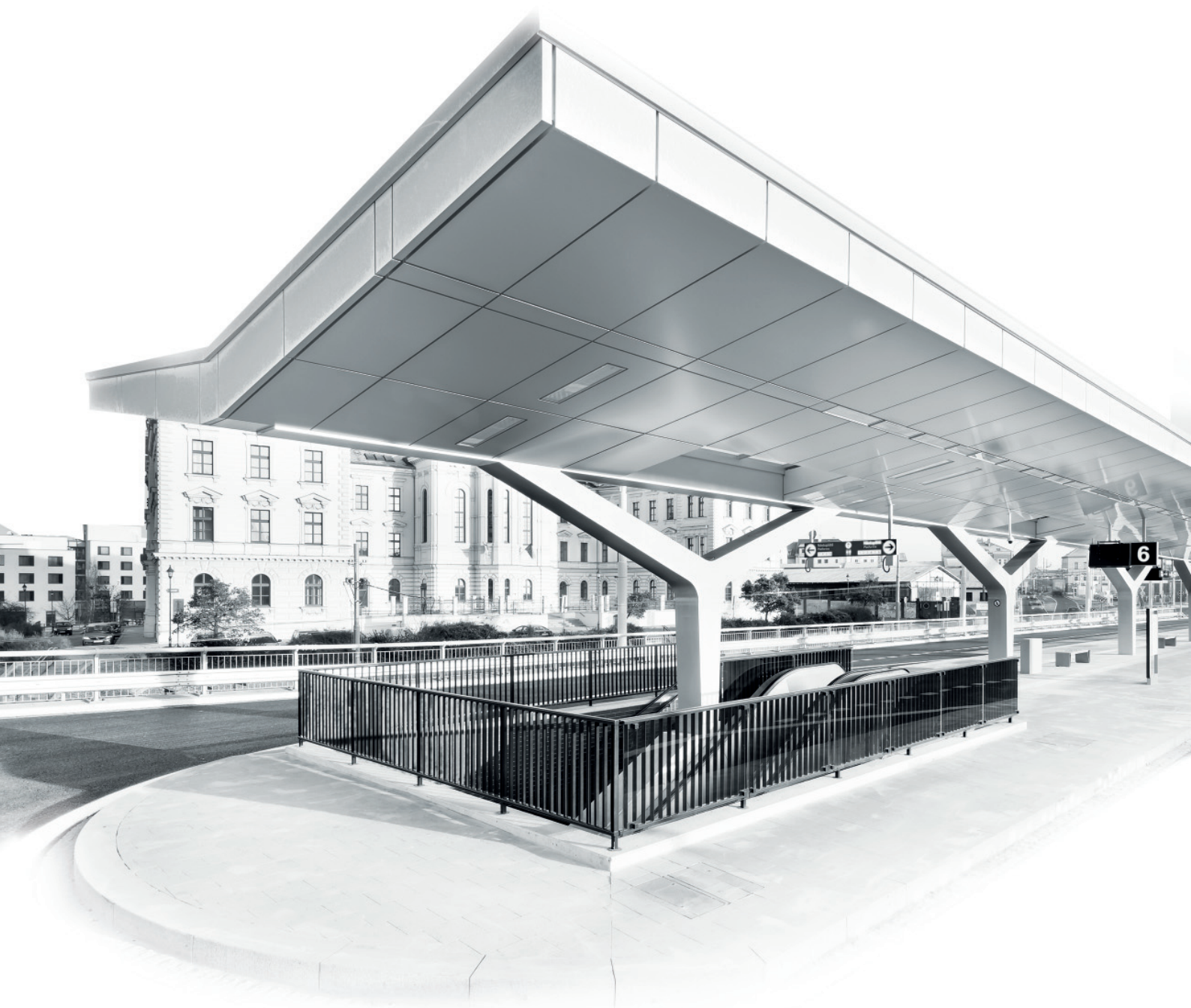




# METROPROJEKT INFORMUJE



**AOB INFORMUJE  
VLAKEM NA JIH RYCHLEJI  
OSVĚTLENÍ NÁRODNÍHO MUZEA A JEHO OKOLÍ  
ROZHOVOR S ING. JANEM KOUTEM  
AUTOBUSOVÝ TERMINÁL PLZEŇ**

NEPRODEJNÝ VÝTISK | 12. ROČNÍK

**1**  
2019



Vážení přátelé společnosti METROPROJEKT, vážené kolegyně a kolegové!

Otevíráte letošní první číslo našeho časopisu, které přináší hned dvě novinky. Novou rubriku recenze, ve které vás pravidelně budeme informovat o nejzajímavějších publikacích z oboru, no a tou nejviditelnější změnou je nová grafická tvář časopisu. Budeme moc rádi, podělte-li se s námi o své postřehy.

A jaké bylo první čtvrtletí? Již tři měsíce mohou cestující v Plzni využívat nový autobusový terminál, podle naší projektové dokumentace probíhají i tři tendry na SZDS – modernizace železničních úseků Soběslav – Doubí u Tábora, Lysá n. L. – Čelákovice a žst. Pačejov. Nezařadily se ani projekty na trase D pražského metra, změna DSP v úseku Olbrachtova – Nové Dvory či příprava DÚR části železničního spojení Praha–letišť–Kladno, a to v úseku Výstaviště–Veleslavin.

Jakou přidanou hodnotou je pro SUDOP GROUP členství Metroprojektu ve skupině a naopak? Nejen odpověď předsedy představenstva Jana Kouta naleznete uvnitř časopisu.

Přeji vám příjemné čtení a těším se na vaše podněty.

V úctě

David Krása,  
generální ředitel

## OBSAH

AOB informuje	2
Vlakem na jih rychleji	3
XLI. zimní sportovní hry	6
Osvětlení Národního muzea a jeho okolí	7
Rozhovor s Ing. Janem Koutem, předsedou představenstva SUDOP GROUP	9
Autobusový terminál Plzeň	11
Recenze: Nádech, výdech	14

### METROPROJEKT INFORMUJE firemní 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.,  
I. P. Pavlova 2, 120 00 Praha 2,  
IČO: 45271895  
ev. č. MK ČR E 18232,  
redakce@metroprojekt.cz



# AOB INFORMUJE

Ing. Pavel Burian

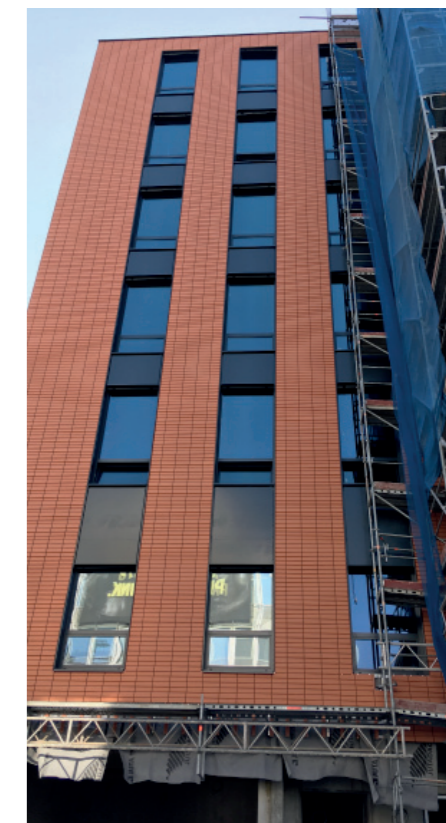
**VÝSTAVBA NOVÉ BUDOVY SÍDLA SPOLEČNOSTI BYLA ZAHÁJENA NA ZAČÁTKU KVĚTNA 2017, TERMÍN STĚHOVÁNÍ JE JIŽ STANOVEN, A TAK SE SLUŠÍ PŘINÉST AKTUÁLNÍ INFORMACE O POSTUPU VÝSTAVBY AOB.**

Hlavní rozvody a stoupačky vodovodu, kanalizací, silnoproudu i slaboproudu jsou již hotové, práce na keramických obkladech sociálních zařízení jsou v plném proudu. Zároveň byly zahájeny práce na vzduchotechnice a výměníkové stanici.

Díky výstavbě sádkartonových příček, do kterých bylo nutné umístit výztuhy pro zavěšení skříní a velkých monitorů v zasedacích místnostech, dostávají patra, která bude obývat Metroprojekt, konkrétní podobu. Momentálně probíhá zaklopení příček i z druhé strany, čímž nabude vnitřní uspořádání více méně finální podobu.

V polovině března začnou dokončovací práce na silnoproudé přípojce a na definitivních úpravách povrchů před budovou.

Vše pokračuje podle harmonogramu, takže stěhování, naplánované na 10.–18. 8. 2019, není nijak ohroženo.



Křížovatka Plynární–Argentinská,  
Severovýchodní fasáda

# VLAKEM NA JIH RYCHLEJI

Ing. Petr Zobal

**PO ČTYŘECH LETECH VÁM PŘINÁŠÍME DALŠÍ INFORMACE O PROJEKTU MODERNIZACE TRATI VESELÍ NAD LUŽNICÍ – TÁBOR, II. ETAPA, ÚSEK VESELÍ NAD LUŽNICÍ – DOUBÍ U TÁBORA. Z DLOUHÉHO OFICIÁLNÍ NÁZVU ZBÝVÁ ZMODERNIZOVAT JIŽ POUZE ÚSEK ZE STANICE SOBĚSLAV K ODBOČCE DOUBÍ U TÁBORA. OSTATNÍ ČÁSTI JSOU DOKONČENY, NAPOSLEDY BYL JAKO SAMOSTATNÁ STAVBA ZPROVOZNĚN V ROCE 2017 NADJEZD U ZASTÁVKY ŘÍPEC-DRÁCHOV, KTERÝ UMOŽNIL NAHRADIT BLÍZKÝ ÚROVŇOVÝ PŘEJEZD BEZPEČNĚJŠÍM MIMOÚROVŇOVÝM KŘÍŽENÍM.**

V úseku Soběslav – Doubí u Tábora došlo při zpracování dokumentace pro stavební povolení k podstatným změnám oproti dokumentaci, která v roce 2008 sloužila pro vydání územního rozhodnutí. V rámci úsporných opatření se výškové vedení trasy více přiblížilo současnému terénu, což umožnilo redukovat převážnou většinu tunelových úseků. Na druhou stranu to vyvolalo odpor vlastníků dotčených pozemků i obcí, a tak změna územního rozhodnutí pro nové řešení byla po různých odvoláních potvrzena Krajským úřadem Jihočeského kraje až v roce 2015. V roce 2016 bylo zase nutno v souvislosti se změnou legislativy opakovat proces posouzení vlivu stavby na životní prostředí (EIA). Kladné stanovisko bylo vydáno v závěru roku 2017. Současně probíhalo složité majetkoprávní vypořádání, protože prakticky celá stavba vede na přeložce, po mimodrážních pozemcích (cca 420 dotčených vlastníků).

## AKTUÁLNÍ STAV PROJEKTU

Nyní již stavba dospěla do fáze výběru zhotovitele, které předcházela loňská aktualizace dokumentace pro stavební povolení. Největší změny přineslo nové projednání z hlediska ochrany zdraví a přírody (doplnění protihlukových stěn a migračních mostních objektů). V běhu jsou na několika frontách stavební a územní řízení, z nichž

nejdůležitější je řízení u Drážního úřadu v Plzni. Vydání hlavního stavebního povolení se předpokládá v prvním pololetí 2019. Na konci roku 2018 vrcholila soutěž na zhotovitele stavby, při níž bylo nutno vypořádat desítky dotazů uchazečů. Soutěž je v současné době ve fázi vyhodnocení nabídek, jasný je však termín zahájení stavby na podzim roku 2019. Stavba má podle harmonogramu trvat přibližně 3,5 roku. Odhadované náklady stavby jsou 4,3 mld. Kč.

## HLAVNÍ PRINCIPY NÁVRHU

Hlavními aspekty modernizace je zvýšení traťové rychlosti na 160 km/hod, dosažení traťové třídy zatížení D4 UIC a dále zavedení standardní prostorové průchodnosti, což v souhrnu umožní po modernizované trati průjezd všem osobním i nákladním vlakům, včetně těch delších a těžších. Zvýšení propustnosti a provozní spolehlivosti bude zajištěno hlavně zdvoukolejněním trati. Trať bude vybavena technologiemi, které umožňují zabezpečení provozu pro rychlost 160 km/hod, včetně přípravy pro zavedení moderních zabezpečovacích (ETCS L2) a sdělovacích (GSM-R) systémů.

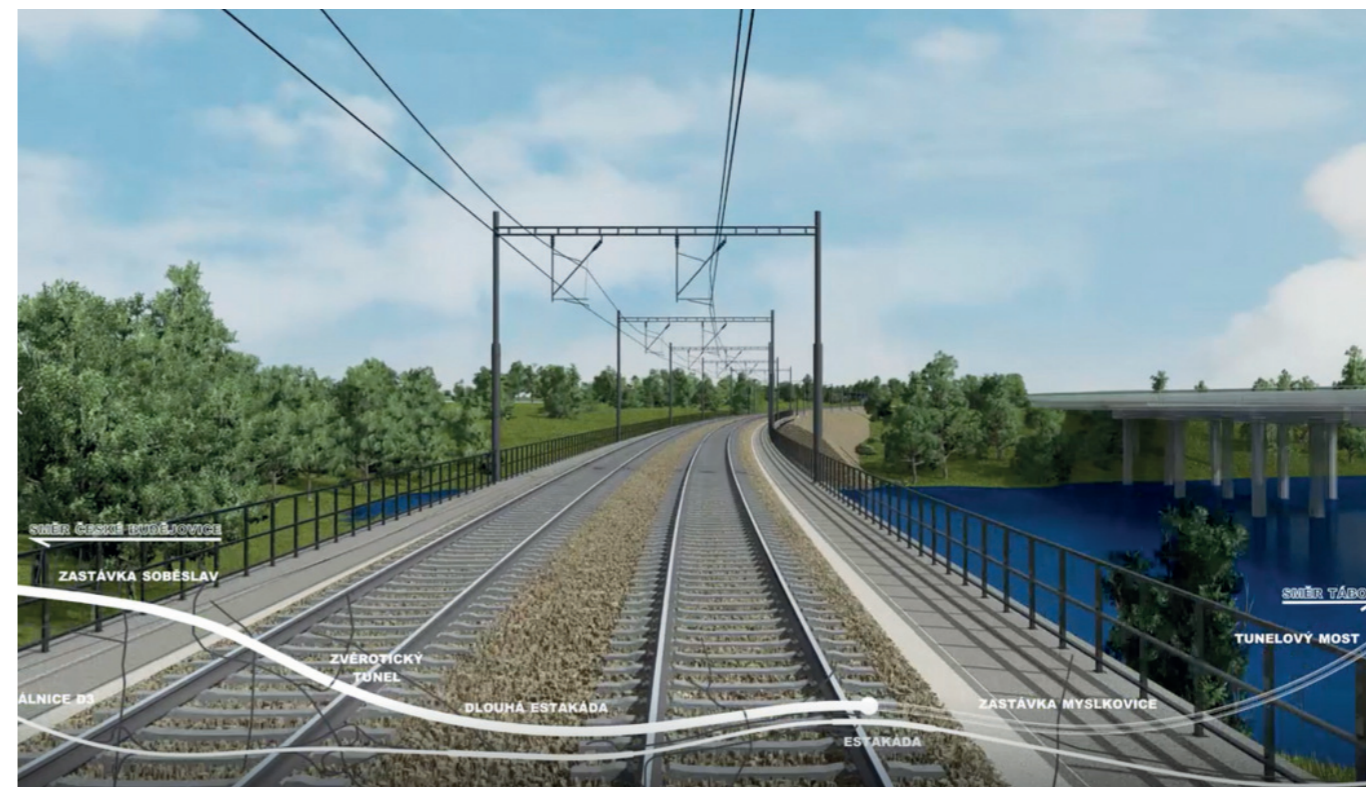
Začátek stavby je v km 62,2 ve stanici Soběslav. Navazuje se na předchozí etapu stavby realizovanou v letech 2014–2015, při níž byla stanice Soběslav z podstatné části modernizována.

Stavba končí v km 71,8, kde se trasa přeložky přibližuje ke staré stopě trati a plynule navazuje na sousední stavbu Doubí u Tábora – Tábor, dokončenou v roce 2009. Prakticky v celém rozsahu jde o novostavbu, resp. přeložku trati, souhrnná délka stavby je 8,8 km, oproti původní stopě přes stanici Roudná se trasa zkracuje o 765 m. Řešená stavba přispěje ke zkrácení jízdních dob expresních vlaků cca 4 minutami.

## NÁPLŇ STAVBY

Ve stanici Soběslav je nutno přesměrovat plánské zhlaví severovýchodně, aby se nová stopa železniční trati dostala do souběhu s dopravním koridorem dálnice D3. Na zhlaví bude nahrazen stávající železniční přejezd v km 62,420 podchodem pro pěší se schodišti a krytými šikmými chodníky. Prostoru nástupiště a staničního podchodu se stavba nedotkne.

Těleso přeložky trati na náspeu opouští starou trať, pokračuje severovýchodním směrem a v ostrém úhlu kříží silnici II/135 Soběslav–Zvěrotice, která tvoří dálniční přivaděč do Soběslavi. Přeložka komunikace navazuje na nový silniční skelet města Soběslav a zároveň nahrazuje rušený přejezd v km 62,420. Asi 100 m za křížením s dnešní Tyršovou ulicí trasa pokračuje 370 m dlouhým hloubeným „zvěrotickým“ tunelem. Za severním portálem

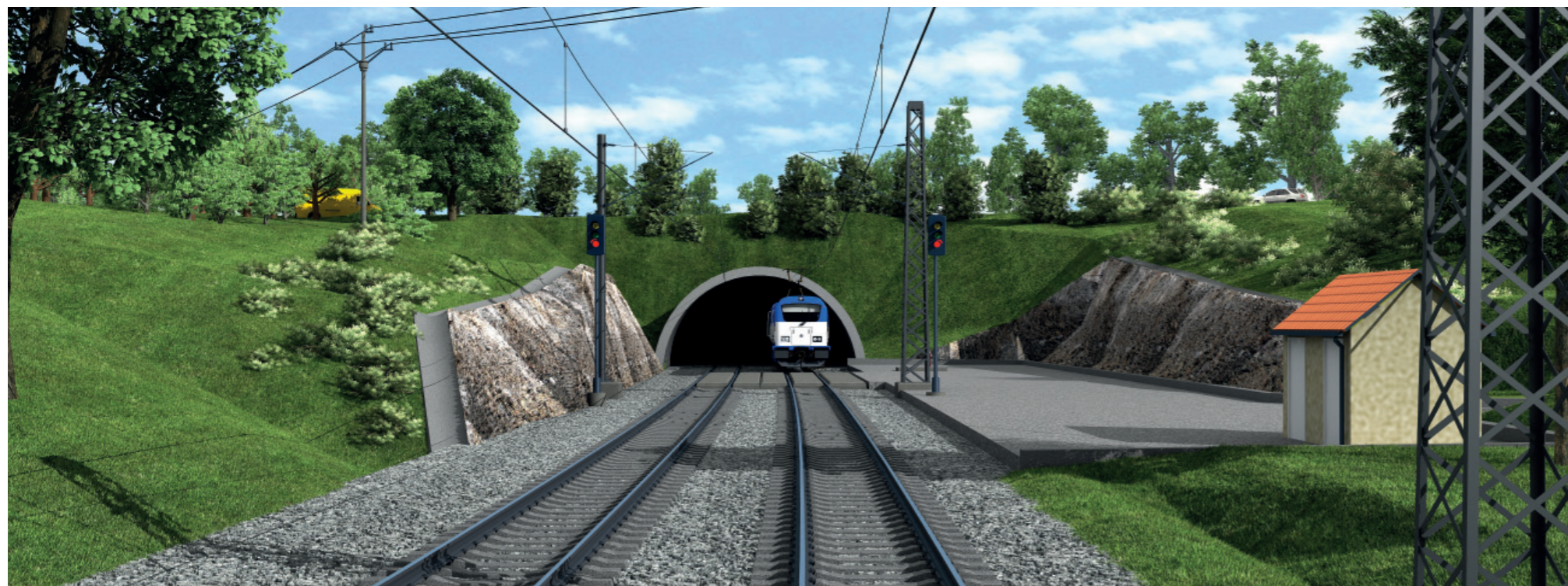


Pohled z perspektivy strojvedoucího na estakádu přes rybník Kamenný. Vpravo je patrný souběžný dálniční most.

Schéma rozsahu stavby

Vlak ve směru Tábor projíždí zastávkou Myslkovice (Snímek z animace projektu)





pak nová trať vede zářezem a násypem až k začátku přemostění údolí Černovického potoka, které je dlouhé 832 m a zařadí se mezi tři nejdelší železniční estakády v republice.

Zde začíná těsný souběh s trasou dálnice D3. Přeložka trati sleduje směrově, výškově i světlostí mostních objektů dálnice D3, což je podmínka z původního procesu hodnocení vlivu stavby na životní prostředí z let 2001 až 2005. Na severním okraji lesa západně od obce Sedlečko most končí a trať opět přechází do krátkého násypu a delšího zářezu podél obce. Trasa stále stoupá sklonem (3–8 ‰) a před křížením s rybníkem Kamenný (km 65,7) je již vedena v násypu. Vlastní rybník přechází 263 m dlouhým mostem, vedeným paralelně s dálničním mostem. Nejvyšší místo trasy je v oblasti za zastávkou Myslkovice v místě přeložky silnice III/13528 Myslkovice-Janov. Zastávka je vybavena vnějšími nástupišti délky 90 m a z výškového hlediska je situována cca 4 m pod současným terénem. K překonání výškového rozdílu je možno využít bezbariérové chodníky. Za zastávkou je nad hranou zářezu situována nová trakční spínací stanice. Trať ještě asi 500 m stoupá, až do vrcholového bodu trasy v nadmořské výšce 446,5 m n. m.

Následuje 2 km dlouhý úsek v zářezu, kdy trať klesá směrodatným

sklonem 12 ‰ až do místa napojení na stávající trať. Mezi lesními porosty v lokalitě Hluboká je navržen velmi široký biondajezd (přes 70 m), zajišťující možnost překonání trati jak pro migraci zvěře, tak polní cestou. Trasa se v zářezu stáčí k severozápadu, ke staré trati. Přechází na násyp a širokými klenutými mostními oblouky překonává údolí Habřího potoka. V místě křížení trati s místní komunikací do obce Doubí je situována nová zastávka Doubí u Tábora, v podobném rozsahu jako předchozí zastávka Myslkovice. Křížení s místní komunikací bude ve formě silničního nadjezdu. Od zastávky Doubí u Tábora se trasa přibližuje ke staré stopě a v km 71,8 navazuje na již modernizovaný úsek do Tábora, který se ve výběhu cca 100 m ještě drobně výškově a směrově upravuje. Po trase je navrženo několik přeložek polních a lesních cest.



Součástí stavby je odstranění železničního svršku, tří mostních objektů a ostatního drážního zařízení v celém rozsahu opuštěné trati, tj. od severního zhlaví v Soběslavi, přes stanici Roudná po současnou zastávku Doubí u Tábora, včetně odtěžení, resp. zavezení části náspů a zářezů. To by mělo probíhat až po zprovoznění trati v nové stopě, v roce 2023.

### RYCHLEJI NA JIH

Představovaná stavba se nachází na IV. tranzitním železničním koridoru z Prahy na hraniční přechod Horní Dvořiště. Nejdůležitější z hlediska dálkových přepravních vztahů je úsek Praha – České Budějovice. Po dokončení celkové modernizace koridoru má v tomto úseku klesnout jízdní doba (expresu) na 92 min, při nasazení jednotek s naklápěcí technikou (u nás Pendolino) do-

konce o 8 minut kratší. Připomeňme, že před zahájením prací na koridoru byla cestovní doba nejrychlejšího vlaku 145 min.

Už v roce 2017 umožnilo dokončení některých staveb na IV. koridoru zavést nový provozní koncept se zavedením tzv. Jižních expresů s jízdní dobou z Prahy do Českých Budějovic za cca 2 hodiny. To se odrazilo v růstu počtu přepravených cestujících, kterých bylo v roce 2018 za průměrný den okolo 5 tisíc. Při zkrácení o další téměř půlhodinu se dá očekávat podstatné zvýšení zájmu. Na to si ovšem musíme ještě několik let počkat. Dílčí vylepšení by mělo být patrné po dokončení staveb Soběslav – Doubí a Sudoměřice u Tábora – Votice, které mají téměř shodný předpokládaný horizont dokončení v roce 2022. Stěžejní pro úplné dokončení koridoru bude úsek Nemanice–Ševětín, který bude zřejmě zprovozněn až po roce 2025.



Vizualizace jižního portálu zvěrotického tunelu

Pohled na úsek v hlubším zářezu u obce Sedlečko. (Snímky z animace projektu)

# XLI. ZIMNÍ SPORTOVNÍ HRY METROPROJEKTU

Ing. Jakub Huml

Letošní zimní sportovní hry byly jedinečné (ostatně jako všechny předchozí). Tentokrát se navíc organizátorům povedlo zajistit nadstandardně příznivé počasí s množstvím sněhu, optimálními teplotami zaručujícími perfektně připravené tratě, výborné větrné podmínky pro spravedlivou střelnicí, a vše tedy mohlo proběhnout ke spokojenosti zúčastněných (alespoň v povinně vyplňovaných dotaznících se odpověď „musím říct, že se mi tu líbilo“ vyskytovala nejčastěji). Účast nebyla vyloženě masová, nicméně na kvalitě předvedených výkonů se to neprojevilo. Výsledky jsou k nahlédnutí v kronikách Sportovních Her, ale výsledky nejsou to podstatné; důležitější byla nálada (dobrá), zábava (vytříbená), čerstvý zimní vzduch (opravdu mrazivý) a hlavně sport – vždyť ne nadarmo tuto akci již po XLI. nazýváme zimními sportovními hrami Metroprojektu...

A něco podobného budeme chtít napsat po XLVI. letních sportovních hrách Metroprojektu konaných mezi 12. a 15. 9. 2019 v Kácově...



# OSVĚTLENÍ NÁRODNÍHO MUZEA A JEHO OKOLÍ

Jan Říha

**BEREME JAKO SAMOZŘEJMOST, ŽE DOMINANTU VÁCLAVSKÉHO NÁMĚSTÍ, NÁRODNÍ MUZEUM, MŮŽEME OBDIVOVAT NEJEN ZA DENNÍHO SVĚTLA, ALE I PO SETMĚNÍ. ZÁŘÍ REFLEKTORŮ SI NÁRODNÍ MUZEUM JISTĚ ZASLOUŽÍ, STEJNĚ TAK JAKO SI DŮSTOJNÉ OSVĚTLENÍ ZASLOUŽÍ JEHO OKOLÍ. A PRÁVĚ ČELAKOVSKÉHO SADŮ A PROSTORU MEZI HISTORICKOU A NOVOU BUDOVOU NÁRODNÍHO MUZEA SE TÝKALA I OBNOVA VEŘEJNÉHO OSVĚTLENÍ.**



Řešení slavnostního osvětlení (nasvětlení fasády a prvků) objektu Národního muzea je z pohledu projektanta technicky unikátní a je výsledkem kompromisu mezi požadavky památkářů a možnostmi technickými. Původní svítidla byla umístěna na fasádě a střeše objektu. Nové osvětlení, které bylo pod přísným dohledem památkářů a Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy (dále jen IPR), je atypickým řešením, jehož komplikovanost jsme si v začátku projektu nedokázali vůbec představit. Projekt totiž řeší nejen samotné osvětlení budovy a jejího okolí, ale je úzce spojen s projektem kuse koleje části tramvajové trati v ul. Vinohradské, v úseku mezi historickou a novou budovou Národního muzea. Vstup-

ní požadavky na osvětlení byly dost komplikované – IPR zadal požadované rozmístění stožárů, které bylo nutno v maximální možné míře dodržet. Dalším požadavkem bylo, aby byla vybrána svítidla se zdroji LED, co nejvíce podobná stávajícím svítidlům na Václavském náměstí. Dále na stožárech muselo být možno umístit kromě svítidel veřejného osvětlení i reflektory pro slavnostní osvětlení, tedy vnější přisvětlení fasád a kupole historické budovy, ve výšce od 12 do 17m. V neposlední řadě pak stožáry ve Vinohradské ulici musely vyhovět i podmínce, že na ně bude možno bez dalších úprav zavěsit trolejové vedení plánované tramvajové trati.

Celkem nejjednodušší byl výběr svítidel. Jako vhodná se ukázala svítidla

YOA MAXI pro osvětlení komunikací a YOA MIDI pro přisvětlení pěších ploch. Tím však veškerá jednoduchost projektu končila.

Daleko složitější bylo osazení vlastních stožárů. Vzhledem k požadovanému vrcholovému tahu 30 kN v 6m (jak od předpokládané troleje, tak i vzhledem k umístění reflektorů slavnostního osvětlení pod vrcholem stožárů), s ohledem na stav podzemních inženýrských sítí v daném prostoru, umístění stožárů v těsné blízkosti a nad stávajícím vestibulem metra stanice Muzeum a na podzemní spojovací chodbu mezi historickou a novou budovou Národního muzea se ukázalo jako nereálné založení stožárů standardním způsobem do klasických vetknutých základů. Výsledným řešením jsou tedy stožáry přírubové, s tím, že jednotlivé základy budou řešeny samostatně pro konkrétní případy. Složitě armované a tvarované základy totiž neumožnily vložení standardních trubek průměru 110mm pro průchod kabelů dovnitř stožáru. Maximální vnější průměr ochranných trubek byl 63mm, navíc bylo do každého základu možné založit pouze 4 trubky a s ohledem na jejich průměr tedy zatáhnout do stožáru max. 4 kabely. To ovšem zpětně vyvolalo změny v elektrickém zapojení.

Vlastní stožáry byly navrženy rovněž atypické, kuželové, s matně černým ná-



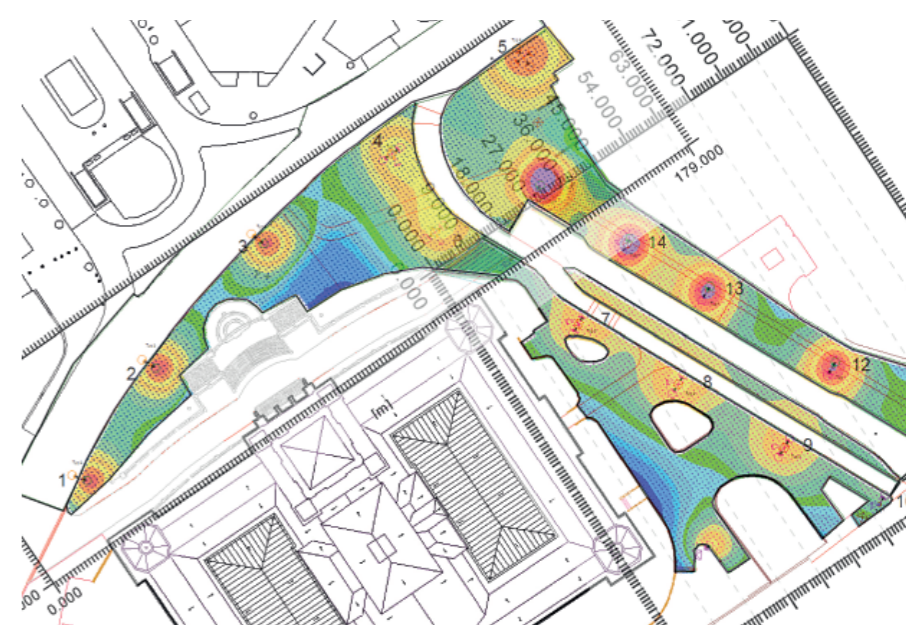
těrem (RAL 7021), výšky od 12 do 17m, s konzolami na upevnění svítidel jak veřejného, tak slavnostního osvětlení a upravené pro osazení elektrovýzbroje slavnostního i veřejného osvětlení, každé v samostatném prostoru ve stožáru. I stožárů bylo navrženo a staticky napočítáno několik různých druhů, podle výšky a toho, co na nich mělo být umístěno. Podrobná koordinace mezi veřejným a slavnostním osvětlením byla základem pro plnou funkčnost celého řešení. Součástí koordinace bylo i dořešení kabelových tras a založení chrániček, včetně rezervních pro možné kabelové rozvody tramvajové trati, aby tento prostor nemusel být znovu narušen při zprovoznění TT.

V rámci připomínek a dořešení celé stavby byly ještě následně dopracovány další úpravy – pro nové osvětlení bylo zřízeno nové zapínací místo, nahrazující původní zastaralé a nevhodně umístěné ZM v podchodu pod tramvajovou trať ve Škrétové ulici, byly doplněny dohledové kamery apod.

Na rekonstrukci objektu Národního muzea navazovala i revitalizace Čelakovského sadů a s ní i rekonstrukce stávajícího veřejného osvětlení. Každý, kdo si za tmy zkracoval cestu domů přes Čela-

kovského sady, viděl, že obnova parku a zejména osvětlení je nutná. Zde ovšem šlo o prostou rekonstrukci ve stávajících trasách a osvětlovacích bodech, s osazením nových stožárů a svítidel se zdroji LED. Dále bylo v Čelakovského sadech doplněno i napájení a řízení závlahového systému.

Přes veškeré komplikace a atypická řešení šlo o zdařilou akci a konečný výsledek úprav okolí opravdu napomáhá k impozantnímu dojmu z celé historické budovy Národního muzea.





## Ing. Jan Kout, Ph.D.

předseda představenstva  
SUDOP GROUP, a. s.

**Vloni v květnu jste byl zvolen předsedou představenstva skupiny firem, zaměřené především na oblast projektové a inženýrské činnosti. Jak vám v novém oboru podnikání pomohly vaše zkušenosti z IT byznysu?**

Zkušenosti mi věřím pomáhají výrazně. Když se na činnosti projektové/inženýrské a IT podívám z nadhledu, tak jde o velmi podobnou činnost. Musíte umět vytvořit či podporovat potřebu pro nějaký projekt, umět ho nacenit, obchodně získat, uzavřít kontrakt a potom správně dodat a obhájit všechny výstupy a služby v požadovaném čase, kvalitě a rozpočtu. A k tomu všemu potřebujete hlavně šikovné lidi a vhodné procesy/nástroje. Celý proces je podle mě velmi podobný, základem je týmová spolupráce šikovných inženýrů a schopnost managementu/obchodu donést do firmy ty správné zakázky a dát firmě prostor a motivaci k dalšímu rozvoji. A je vlastně jedno, zda projektujeme železnici, dálnici či metro nebo tvoříme obchodní portál pro nákup knih nebo systém pro schvalování úvěrů.

Hlavní rozdíl asi bude v tom, že naše hlavní podnikání v oblasti projektové a inženýrské činnosti je pro českého/slovenského a převážně veřejného investora. Zato IT je velmi globální a není vzácné vyvíjet software z Prahy pro zákazníka např. v Kanadě. S tím souvisí styl komunikace, všechno se odehrává

velmi rychle a převážně v angličtině. Tak jsem si s ohledem na změnu prostředí po letech naistaloval českou klávesnici a začal psát české maily.

**Patříte už ke 2. generaci majitelů skupiny SUDOP GROUP, tudíž máte na co navazovat. Přesto, je oblast, ve které skupinu povedete jinak či jiným směrem než vaši předchůdci?**

Určitě je na co navazovat, cítím velmi výraznou odpovědnost. Udržitelnost současného stavu a rozvoj našeho hlavního podnikání je základ a jasná priorita. K tomu patří respekt k jednotlivým firmám, k jejich vnitřní kultuře, lidem a manažerům.

Skupinu bych zároveň rád rozvíjel. Myslím si, že cokoliv se nerozvíjí, časem začne chřadnout.

K našemu hlavnímu podnikání bych rád přidal další směr, další větev podnikání. Za tímto účelem jsme založili SUDOP CIT (Consulting and Information Technology), kde chceme do budoucna rozvíjet a budovat naše IT aktivity. Prvním zásadnějším krokem byl vstup do společnosti Linksoft, a. s., který dodává software na zakázku. IT aktivitami chceme jednak budovat další větve podnikání v rámci skupiny a také chceme ovlivňovat projektování. A to jak v rovině tvorby nástrojů pro digitalizaci či zvyšování efektivity, ale budeme také hledat inspiraci v procesní rovině. Zároveň bych rád některá témata

v oblasti projektování řešil skupinově, například právě ty technologie. Technologie jsou fajn, určitě umějí pomoci. Nicméně naše hlavní podnikání, tj. projektování a inženýrské činnosti v liniových stavbách, je velmi specifické. Navíc je to výrazně podtrženo českým prostředím. A každá technologie, která je na trhu k dispozici, je „moc univerzální pro naše potřeby“. Tady právě vidím prostor pro skupinovou spolupráci ve tvorbě nástrojů či nadstaveb. Technologie jsou velmi drahé, budou stále dražší a rychle se mění. Bylo by velmi nákladné a zbytečné, aby si všechno v oblasti technického rozvoje řešila každá jednotlivá firma samostatně. Můžeme minimálně sdílet náklady. Některé aktivity v této oblasti již skupinově řešíme, jiné startujeme, o dalších přemýšlíme.

Dalším skupinovým tématem by mohl být například rozvoj talentovaných inženýrů, protože v našem podnikání je všechno o lidech.

**Historie společnosti SUDOP (Státního ústavu dopravního projektování) se začala psát v roce 1953. Hlavní náplní tehdy byly projektové a inženýrské činnosti. Dnes skupina čítá 34 firem. Tradiční obory byly rozšířeny o oblasti developmentu a realitní činnosti, IT a dokonce zdravotnictví. Dá se vůbec pojmenovat společný jmenovatel vašich firem?**

Možná už zmíněných 34 firem (a řádově 2574 spolupracovníků) neplatí a číslo je dnes vyšší, jsme stále aktivní. Provádíme ve skupině firem v drtivě většině nějaký technický typ činností, většina kolegů vystudovala technický typ školy. A díky tomu děláme spoustu zajímavých a atraktivních věcí – navrhujeme železnici, silnice, metro, řešíme řadu souvisejících technologií, umíme navrhnout specifické konstrukce jako mosty, tunely, provádíme inženýrskou činnost v rámci přípravy projektů, podporujeme investora během vlastní realizace projektů; budovy projektujeme a zároveň stavíme v roli developera; také opravujeme řadu výrobků jako např. HP tiskárny pro celou Evropu, telefony, fotoaparáty a další zařízení; vyvíjíme software pro MAKRO, Albatros, Iráckou národní banku a řadu dalších převážně komerčních klientů. A jako třešničku na dortu můžeme brát naše podnikání v Nemocnici na Pleši.

Když bych si zahrál na marketéra a otevřel dobrou lahev Zinfandelu, tak bych řekl skupina SUDOP = The Engineering Company. Jsme zkrátka inženýrská skupina.

**Členství Metroprojektu v takto silné skupině s sebou zákonitě přináší řadu výhod. Které z vašeho pohledu vidíte jako nejzásadnější?**

Určitě potřebujeme vazby mezi firmami ve skupině ještě posilovat. Sou-

visí to se směry, které bych rád více podporoval. Jako skupina si můžeme dovolit investice do oblastí (technologie, rozvoj obchodu, akvizice specializovaných týmů), kde by jednotlivá firma mohla s ohledem na náklady či rizika narazit na svůj strop. Tady může jít o win-win situace na všechny strany.

Chtěl bych také pracovat na tom, aby všichni kolegové vnímali, že jsou součástí skupiny, že velikost skupiny dodává všem firmám stabilitu, prostor pro rozvoj, že naše značka/značky něco znamenají. To by nám také mělo dávat výhodu v době, kdy technicky kvalifikovaných lidí spíše ubývá, než přibývá.

**Už jsme zmínili developerskou činnost. Mezi vaše zcela aktuální projekty patří výstavba moderní kancelářské budovy AOB (Argentinská Office Building), ve které bude nově sídlit i Metroprojekt. My se do nového těšíme. Co si toho slibujete vy?**

Také se těším, až přijedu na návštěvu a uvidím parádní výsledky Metroprojektu a jako bonus uvidím Prahu zase z jiné perspektivy. Těším se nové interiéry a jak budeme mít vše uspořádáno. A věřím, že novým prostorem budeme zase o něco atraktivnější pro stávající a nové kolegy i klienty. Můžeme jim kromě zajímavé práce a ohodnocení nabídnout také moderní zázemí úspěšné a rozvíjející se firmy. Přejí hladké stěhování a mnoho úspěchů nejen v roce 2019.

### Stručný životopis

**1990–1995** ČVUT, fakulta elektrotechnická, technická kybernetika

**1996–2002** ČVUT, postgraduální studium, umělá inteligence a bio-kybernetika

**1999–2006** CertiCon, a. s., od vývojáře SW po manažera

**2006–2010** Adastra, řada konzultantských a manažerských rolí

**2010–2011** ORACLE, obchodní manažer pro byznys aplikace

**2012–2016** SAS Institute, ředitel pro konzultační služby a regionální leader pro vybraná řešení

**od 2016** SUDOP GROUP, investiční ředitel a od 2018 předseda představenstva skupiny

# AUTOBUSOVÝ TERMINÁL PLZEŇ

Ing.arch. Lukáš Jedlička

**V ROCE 2014 ZAČAL METROPROJEKT PŘIPRAVOVAT, NA ZÁKLADĚ ÚZEMNÍHO ROZHODNUTÍ Z KVĚTNA 2012, PROJEKT STAVEBNÍHO POVOLENÍ NA PŘESTUPNÍ AUTOBUSOVÝ TERMINÁL PLZEŇ. VÝSTAVBA NOVÉHO TERMINÁLU ZAČALA NA PŘELOMU LET 2017/2018. TERMINÁL BYL SLAVNOSTNĚ OTEVŘEN V PROSINCI ROKU 2018.**

Umístění stavby a dopravní řešení zůstaly téměř beze změny, podle předchozího projektu Sudop Praha. Další části stavby však prošly několika změnami, a to v průběhu dalších stupňů projektové dokumentace.

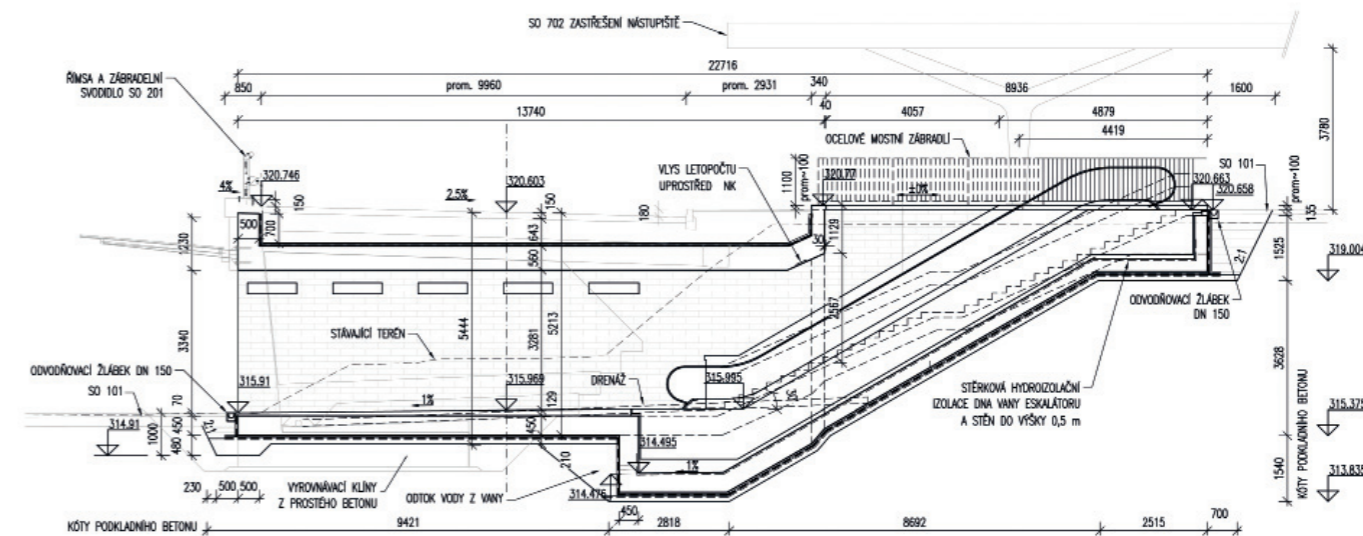
Zastřešené ostrovní nástupiště s deseti odjezdovými stáními leží na uměle vytvořené platformě vytvořené ze zhutněného násypu mezi novými železobetonovými opěrnými zdmi. Takto vytvořená rovina navazuje na stávající kolejiště přilehlé k žst. Plzeň hlavní nádraží a vytváří tak optické spojení s vlakovým nádražím. Z bezpečnostních důvodů je kolejiště od autobusového terminálu odděleno plotem z červe-

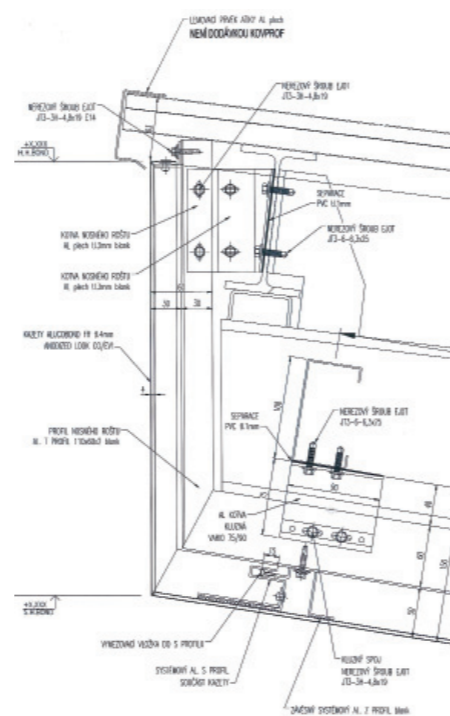
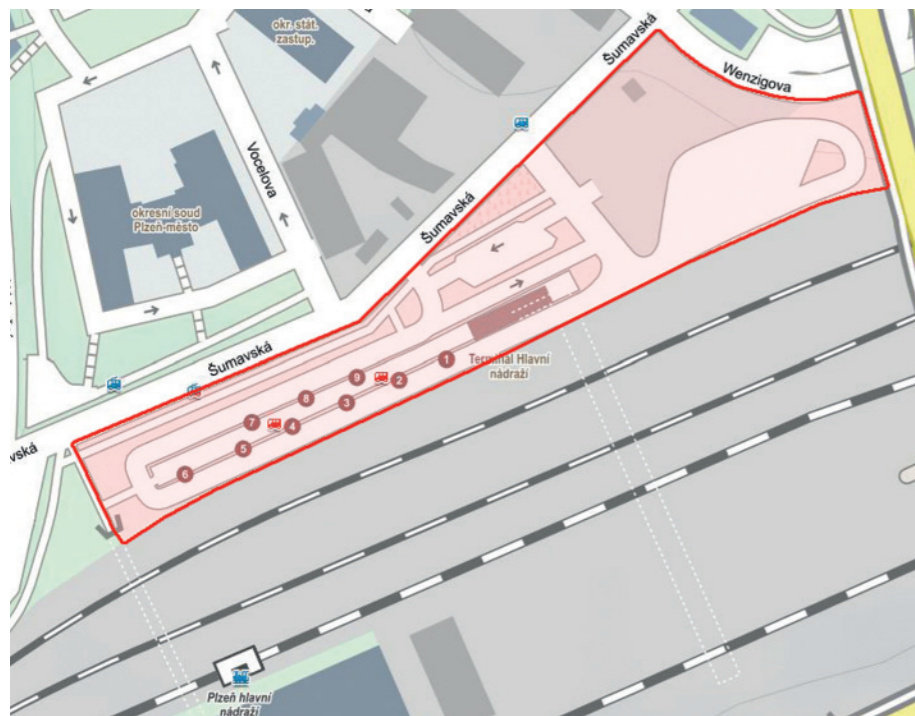
ných lícových cihel. Tento cihlový materiál v podobě obkladových pásků provází celou stavbu jako doplněk ostatních stavebních objektů v terminálu.

Dopravní napojení z terminálu je na ulici Šumavská, a to jedním vjezdem a vjezdem společným pro osobní automobily, autobusy a trolejbusy. Pro pěší je spojení možné úrovně do ulice Šumavská společně vedle vjezdu pro automobily. Mimoúrovňově mohou pěší využít dvojici podchodů, variantně s eskalátorem nebo s výtahem. Výtah je součástí podchodu na východní straně terminálu, který spojuje přímo všechna železniční nástupiště. Druhý podchod s eskalátory spojuje krytou komunikaci

pro pěší na západní straně terminálu, která nabízí možnost jít dále do centra města nebo přístup na železniční nástupiště a do hlavní odjezdové haly vlakového nádraží. Toto krátké spojení a přestup mezi autobusy a vlaky v řádu několika minut jsou největší předností této dopravní stavby.

Pro stavbu bylo potřeba zrealizovat cca 140m dlouhou opěrnou zeď proměnné výšky od 2,0 do 8,5m ze železobetonu. Výrazným architektonickým prvkem je obložení zdi z lomového kamene. V obkladu jsou integrovány veškeré elektrická rozvaděče s atypickými dvířky a veškeré dešťové svody za odnímatelnými mřížkami. Přírodní





žulou je terminál charakteristický, žula je použita jako dlažba na nástupišti, obklad na pevné schodiště, přídlažby komunikací, obrubníky a sokly.

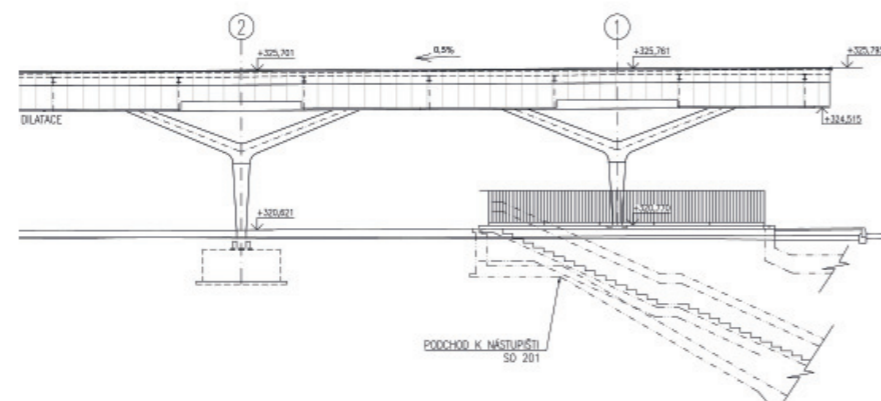
Pro cestující a řidiče autobusů je k dispozici přízemní provozní objekt na východním konci nástupiště. Ten navazuje na konec hlavního zastřešení, je zde veřejné WC, denní místnost pro řidiče a datová místnost pro technologie. Technickou zvláštností je způsob založení objektu na stávající konstrukci podzemních stěn podchodu SŽDC, který byl vybudován v předstihu. Z tohoto důvodu je založení kombinací základové desky s mikropilotami a sloupy nového objektu jsou fixovány smykovými trny do stávající stěny SŽDC. Konstrukce je zděná z broušených tepelněizolačních cihel v kombinaci se železobetonovými sloupy podepírající železobetonovou stropní desku. Střecha je vykonzolována a plní částečně funkci zastřešení nástupiště. Nad vnitřními místnostmi je střecha zateplená s extenzivní zelení, zbylá část střechy je pouze s hydroizolační fólií odolnou UV záření. Celá fasáda je obložena cihelnými páskami světle červené barvy v německém formátu, výplně otvorů jsou hliníkové v barvě antracit.

Vytápění je teplovodní podlahové, pomocí tepelného čerpadla umístěného na střeše objektu. Vybavení veřejných WC je antivandal provedení v nerez, velkoformátový keramický obklad a použito je speciální osvětlení znemožňující intravenózní aplikaci návykových látek, vstup je také kontrolován pomocí elektronického turniketu.

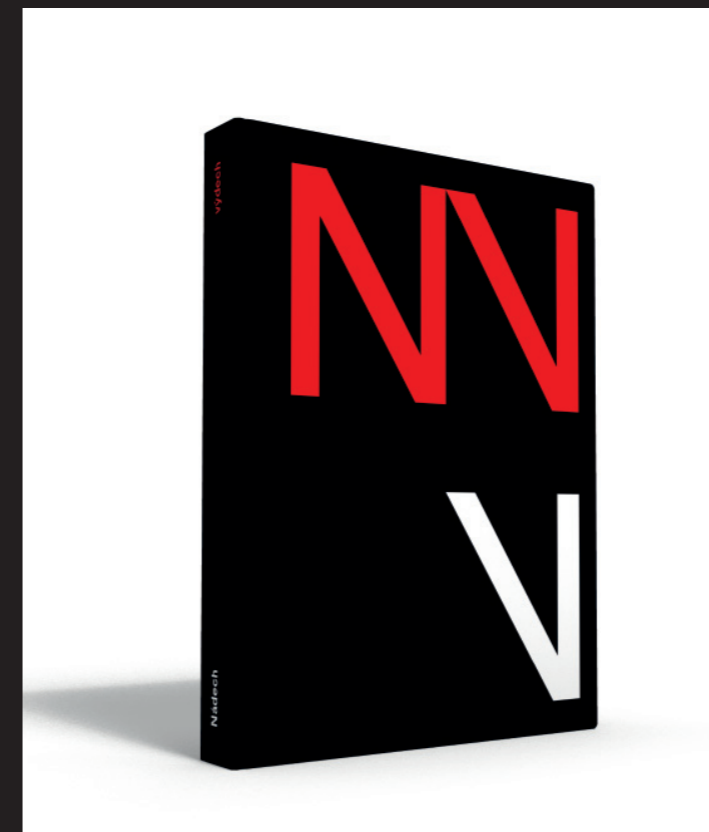
Hlavní, exponovaná konstrukce zastřešení je ve tvaru klasického „věčka“, jako většina železničních přístřešků. Svým tvarem tedy odkazuje na sousední železniční stanici a tvoří s ní harmonický celek, přestože materiálové provedení zastřešení terminálu je novodobě a moderně pojaté. Nosná konstrukce je ocelová svařovaná a vychází z tvarového řešení architekta. Svými rozměry bylo

nutné konstrukci sloupů rozdělit na dvě části: část kalicha s patní kotevní deskou a část šikmého rozvěvení se středním nosníkem. Pod nosnou šikmou konstrukcí jsou skryté rozvody elektro, osvětlení a datových kabelů. Opláštění je realizované ze sendvičových hliníkových panelů ve stříbrné barvě s integrovaným zapuštěným osvětlením. Panely jsou upevněny skrytým kotvením s průběžnými spárami.

Nový autobusový terminál u hlavního vlakového nádraží v Plzni přispěje nejen ke zefektivnění autobusové dopravy v okolí Plzně, ale zejména zvýší komfort cestujících. Vždyť místo zdoluhavého přejíždění tramvají trvá dnes přestup z autobusu na vlak a opačně pouhé 4 minuty.



Situace stavby  
Detail atiky přístřešku  
Podélný řez podchodem



# RECENZE KNIHY NÁDECH VÝDECH

Ing. arch. Alena Martínková

Ing. Miroslav Novák

Neotřelé a překvapující je pojetí této knihy, která shrnuje opomíjenou, leč nedílnou součást nejen pražského metra, ale také architektury městského prostoru. Je to vyprávění příběhu vzduchotechniky pražského metra.

Nosným tématem jsou zejména větrací kiosky na všech linkách metra, přes které se zajišťuje větrání tunelů, dostatečný přísun čerstvého vzduchu na nástupiště a odvod technologického tepla z provozu metra. V případě požáru, nehody apod. vzduchotechnika zajišťuje odvod tepla a kouře a umožňuje bezpečný únik cestujících.

Publikace je plná dobových i sou-

časných fotografií, historických plánů nejen realizovaných částí, ale také původních záměrů. Nejde jen o hollou literaturu faktu, jsou zde i příběhy, které stojí za jednotlivými výdechy a nádechy, zmapován je i jejich vývoj, tedy to, čeho se museli projektanti vzdát, co změnit, jak se přizpůsobit. Nádech výdech poskytuje prostor pro nostalgii všem pamětníkům výstavby, ale zároveň i poučení a inspiraci pro další generaci architektů a projektantů.

Autor Jan Charvát odvedl precizní, místy až detektivní práci, kterou vkusně doplnil fotografiemi Jan Třeštlík. Společně tak vytvořili dílo, které si zaslouží být v knihovně každého

milovníka městské architektury a dopravních staveb.







METROPROJEKT Praha, a. s.  
I. P. Pavlova 2, 120 00 Praha 2  
Tel.: 296 154 105  
metroprojekt@metroprojekt.cz  
[www.metroprojekt.cz](http://www.metroprojekt.cz)