



ČASOPIS SPOLEČNOSTI METROPROJEKT Praha a.s.

METROPROJEKT INFORMUJE

NEPRODEJNÝ VÝTISK, 11. ROČNÍK

03/2018

AKTUÁLNĚ

VÝVOJ VÝSTAVBY NOVÉHO SÍDLA SPOLEČNOSTI METROPROJEKT (AOB)

TÉMA

**NOVÉ TECHNOLOGIE
V PROJEKTOVÁNÍ**

ROZHOVOR

**S INVESTIČNÍM ŘEDITELEM
DOPRAVNÍHO PODNIKU
HL. M. PRAHY TOMÁŠEM
KAASEM**

PŘIPRAVUJEME

**REKONSTRUKCE
STANICE METRA JIŘÍHO
Z PODĚBRAD**





Vážené kolegyně a kolegové,
vážení přátelé společnosti
METROPROJEKT!

Letošní žhavé léto nám mnohdy úlevu nepřineslo, přesto pevně věřím, že do závěrečného finišu se všichni pustíme naplno a s novou energií. A že jí bude třeba!

Před námi jsou projekty rekonstrukce stanice metra Jiřího z Poděbrad či areálu opravy tramvají v Hostivaři. Vráti se trolejbusy do pražských ulic? A jak pokračuje diskuse k dostavbě tramvajových tratí v horní části Václavského náměstí? Na to jsme se mimo jiné zeptali investičního ředitele Dopravního podniku hlavního města Prahy Tomáše Kaase.

Společně také nahlédneme do interiéru našeho nového sídla v Holešovicích a nakonec prozradíme, jak si někteří z vás vedli na poli sportovním, opět v oblíbeném areálu v Srbsku u Kněžmostu.

Opět musím poděkovat autorům všech příspěvků, bez jejichž zapálení pro věc a nasazení nad rámec pracovních povinností bych vám nemohl na závěr popřát hezké podzimní čtení!

JIŘÍ POKORNÝ

Obsah

- | | |
|---|---|
| <p>Aktuálně</p> <p>02 Vývoj výstavby nového sídla společnosti Metroprojekt (AOB)</p> <p>05 Odstavné kolejiště v areálu opravy tramvají v Hostivaři</p> <p>Téma</p> <p>07 Nové technologie v projektování</p> | <p>Rozhovor</p> <p>08 S investičním ředitelem DPP Tomášem Kaasem</p> <p>Připravujeme</p> <p>10 Rekonstrukce stanice metra Jiřího z Poděbrad</p> <p>Ze života společnosti</p> <p>12 45. letní sportovní hry</p> <p>Gourmet okénko</p> <p>12 Sia restaurant v Praze</p> |
|---|---|

Vývoj výstavby nového sídla společnosti Metroprojekt (AOB)

Výstavba nové budovy sídla společnosti byla zahájena na začátku května 2017, termín plánovaného dokončení je duben 2019. Předpokládá se, že Metroprojekt bude umístěn ve třech horních podlažích budovy na ploše 3489 m².

Na konci července 2018 byla dokončena hrubá stavba budovy, v současné době probíhají práce na fasádách a pojistných izolacích teras a střechy. Projekt budovy AOB (Argentinská Office Building) byl vytvořen jako referenční projekt v systému BIM (programu Revit), a to jak pro projektanta, investora, tak i pro dodavatele. Postupně se při realizaci ukazují klady i zápory projektování v BIM, především velká pracnost a časová náročnost při zadávání parametrů jednotlivých prvků.

Výstavba budovy AOB byla z důvodu urychlení prací rozdělena investorem na dvě etapy.

I. ETAPA

Zajištění stavební jámy včetně přeložek inženýrských sítí a realizace pilot. Tato etapa byla zahájena 2. 5. 2017 odstraněním povrchu parkoviště na místě stavby. Dodavatelem etapy byla firma HINTON, a.s. První etapa byla ukončena betonáží podkladního betonu 31. 10. 2017 a nástupem generálního dodavatele stavby.

II. ETAPA

Výstavba budovy byla zahájena 1. 11. 2017 armováním základové desky. Generálním dodavatelem stavby je Metrostav divize 9.

Budovu tvoří dvě podzemní a sedm nadzemních podlaží, je navržena jako železobetonový monolitický skelet. Podzemní podlaží jsou navržena jako bílá vana založená na 62 pilotách. Piloty z důvodu urychlení výstavby byly vrtány z několika výškových úrovní (z úrovně terénu, z první kotevní úrovně zápor a ze dna stavební jámy). V objektu jsou navržena

Časový plán

I. ETAPA STAVBY

duben–říjen 2017

- stavební jáma
- přeložky inženýrských sítí

II. ETAPA

listopad 2017–duben 2019

- budova
- vybavení interiéru

STĚHOVÁNÍ

konec 1. pololetí 2019



dvě ztuzující monolitická jádra s výtahy a schodišti.

V objektu jsou navrženy tři zelené střechy osázené keři a stromy. V 1. NP jsou umístěny dvě obchodní jednotky, v jedné z nich se počítá s planografií. V podzemních podlažích je navrženo 47 parkovacích stání a technické zázemí budovy, zbývající parkovací stání (16) jsou plánována na terénu. Západní stěna je tvořena celoprosklenou fasádou v kombinaci s bondovými panely, jižní a severní průčelí tvoří systémová keramická provětrávaná fasáda, na východní straně budovy se počítá s kontaktním zateplovacím systémem.

Komunikace s dodavatelem probíhá z větší části v programu Dalux, který má aplikaci pro android i windows. Tento program doporučil generální dodavatel (Metrostav). Do programu je postupně

1x za 2 týdny aktualizován BIM model, který pak slouží dodavateli pro provádění stavby, koordinaci, pro tendrování subdodávek atd. Chytrými telefony a tablety, na kterých je možné zobrazit aktuální projekt včetně profesí, jsou vybaveni projektanti, stavbyvedoucí i TDI. Program např. umožňuje okamžité vytvoření řezu, který je potřeba např. pro koordinaci či rychlou identifikaci jednotlivých prvků a jejich výměr.

Asi největší technickou zajímavostí je realizace spodní stavby jako nízkopotencionálního zdroje energie. Energetické piloty a základová deska jsou navrženy jako nízkopotencionální zdroj energie pro tepelné čerpadlo systému ZEMĚ-VODA, které bude sloužit jako jeden ze zdrojů tepla a chladu pro navrhovaný objekt. Energetické piloty budou využity k odebrání energie pro po-



◀◀ Pokládání horizontálních rozvodů „chlazení“ pod podkladní beton a propojování pilot. Po celou dobu prací byl sledován tlak vzduchu v rozvodech potrubí v pilotách a pod podkladním betonem.

▲ Osazování armokoše energetických pilot. Pro urychlení výstavby byly piloty vrtány z několika výškových úrovní (z úrovně terénu, z první kotevní úrovně zápor a ze dna stavební jámy).

třeby vytápění a naopak pro ukládání/maření odpadního tepla při potřebách chlazení. Energetická pilota je ve své podstatě pilota, jejíž armokoš je před vložením do vrtu vystrojen potrubním výměníkem PE potrubí a následně zapečen a zalit betonem. Výstupy potrubí jsou dále vedeny pod základovou deskou v podkladním betonu až do sběrných míst – rozdělovačů/sběračů. Meandry napojení pilot vytváří kolektor/výměník pro energetické využití základové desky a jejího podloží.

Dalším velkým technickým „oříškem“ byl návrh a realizace „šikmých“ sloupů přes dvě podlaží na nároží Plynární a Argentinské ulice (1. NP a 2. NP), sklon sloupů je 44, 52 a 65° při průměru 800 mm. Sklon sloupů umožňuje zvětšení plochy nadzemních podlaží.

PAVEL BURIAN



◀ Armokoš piloty vystrojený PE potrubím v armovně



◀ Bednění + armokoš šikmých sloupů připravených na postupnou betonáž sloupů

◀◀ Šikmé sloupky – pohled od parkoviště před budovou



► Hrubá stavba AOB

► Vizualizace chodby



Interiér

Návrh interiéru nového sídla Metroprojektu – budovy AOB (Argentinská Business Center) vychází ze studie Ing. arch. Martina Stáry. Jde o horní 5.–7. podlaží. Barevně jsou patra koncipována s odkazem na barvy linek pražského metra. To se decentně projevuje v čalounění nábytku v neformálních zónách.

Přestože je zachován klasický koncept kancelářů s převládajícím počtem čtyř lidí na kancelář, jsou to především společné prostory, které v sobě rafinovaně prolínají formální a neformální zóny, tedy zóny čistě pracovní a zóny pro relaxaci a odpočinek. Jasným důkazem toho jsou chodby, které jsou v mnoha administrativních budovách pojety nudně (stísněný prostor plný stěn s dveřmi do kanceláří, zasedacích místností atp.). V nové budově jsou užity prosklené stěny s dominantními neprůhlednými vysokými dveřmi černé barvy, které oživují jinak fádní chodby. Mezi kance-

lářemi a chodbami jsou mléčná skla, která neubírají nic ze soukromí jednotlivých pracovníků. Světlo procházející skrze ně do chodby určitým způsobem propojuje jinak striktně oddělené prostory. V případě zasedacích místností a takzvaných hovoren (prostory pro individuální konzultaci dvou lidí) jde o čiré zasklení, které chodbám dodává zcela novou dimenzi a zároveň to při jednáních nikterak neubírá na komfortu v zasedacích místnostech.

Určitou gradací na chodbách jsou „zálivy“, tedy rozšíření, kde jsou navrženy vždy dvě kuchyňky na jednom patře a místa pro neformální setkávání tvořená dvěma pohovkami s vysokými opěráky a bočnicemi s konferenčním stolem uprostřed. Smyslem kuchyňek, krom jejich prvotního využití, je i vytvoření potkávacího prostoru, kde je možné společně vypít kávu, poobědvat či uspořádat menší oslavu. Součástí vybavení všech výše zmínovaných prostorů jsou velkoformátové

obrazovky s možností připojení se na interní datovou síť MP. Kuchyňky tak mohou sloužit i pro pořádání pracovních jednání.

V kuchyňkách se standardně počítá se dvěma velkými lednicemi, velkým kávovarem, který umožňuje i natočení horké vody, mikrovlnnou troubou (vždy jedna na patro) a sodobary – zařízení na tvorbu sycené vody, kterou lze v případě potřeby natočit přímo z vodovodní baterie. Odpadá tak přítomnost nevzhledných fontánek s barely. Samozřejmostí jsou myčky, koše na papírový a plastový odpad, variantně doplněné o koše na nápojové kartony, hliník a použité baterie.

Zcela zásadním a charakteristickým prvkem pro celou koncepci interiéru jsou návrhy podhledů. Zatímco pro kanceláře, zasedáčky, hovorny a sociální zařízení jsou navrženy tradiční podhledy v celé ploše, ve společných prostorech jsou podhledy lokálně omezeny pouze na místa pro neformální se-

► Vizualizace velké zasedací místnosti

► Vizualizace ředitelské zasedací místnosti





◀◀ Vizualizace kanceláře

▲ Vizualizace kuchyně

tkávání. Stropy chodeb jsou odhaleny s viditelnými trasami vedení vzduchotechniky, slaboproudu osvětlení atd.

Ve standardních kancelářích jsou navrženy kovové části nábytku a židle v černé barvě, pracovní desky stolů ve světle šedém odstínu, korpusy horních skříněk v bílé barvě, dvířka horních skříněk a šatní skříně ze světlého dubu. Kanceláře vedoucích středisek jsou vybaveny stejným typem nábytku, jako jsou standardní kanceláře. Jedinou výjimkou je šatní skříň, jejíž součástí je malá lednička.

V ředitelských kancelářích a v ředitelské zasedačce je decentním způsobem vyzdvížena reprezentativnost pouze volbou finálních povrchů. Kovové části židlí a stolů jsou z lesklého chromu, světle šedé pracovní desky a skříně jsou nahrazeny tmavě hnědou dýhou s masivními hranami a bílé kusy nábytku standardních kancelářů jsou nahrazeny bíle lakovanými deskami. Čalounění kancelářských židlí ředitelů jsou ze světle šedé tkaniny, v ředitelské zasedačce jde o kombinaci odstínů šedozelená, zelenošedá a světle zelená.

Technický, architektonicky čistý vzhled je odpovídajícím odrazem zaměření společnosti. Oproti stávajícím prostorům společnosti na náměstí I. P. Pavlova bude interiér v nové budově působit jednotným, moderním dojmem, barevné odlišení podlaží povede ke snadnější orientaci v budově nejen pro zaměstnance, ale zejména pro návštěvy. Od koncepčního řešení celého prostoru si slibujeme vytvoření ještě veselejší a pro práci příjemnější atmosféry, než je tomu v Metroprojektu dosud.

JIŘÍ PEŠATA ■

Odstavné kolejiště v areálu opravny tramvají v Hostivaři

Návrh na rozšíření stávajícího areálu Dopravního podniku v Hostivaři o odstavné kolejiště pro tramvaje. Kolejiště je navrženo v prostoru stávajícího fotbalového hřiště ve východní části areálu Ústředních dílen. Navržené kolejiště je primárně zvažováno jako odstavné pro opravnu tramvají, případně k využití jako dočasná vozovna v případě uzávěry některé z pražských tramvajových vozoven.

V navrženém odstavném kolejišti se plánuje 20 kolejí, z nichž každá má kapacitu tři vozy Škoda 15T nebo ekvivalent obdobné délky. Součástí projektu je i výstavba opravárenské haly. Jde o jednopodlažní dílenskou halu s dvou-podlažní vestavbou. Hala bude sloužit jako opravná tramvají. Vnější rozměry haly jsou 83 × 17 m a výška 10 m.

Kolejiště

Je navrženo 20 odstavných kolejí, každá o užitné délce 101 metrů. Odstav-

né koleje jsou rozděleny na čtyři svazky po pěti kolejích. Krajiní koleje svazků mezi sebou mají osovou vzdálenost 6,30 m a jednotlivé koleje ve svazcích mají meziosovou vzdálenost 3,6 m. Vjezd na odstavné koleje je realizován pomocí jednojazykových výměn z matečné koleje (obdobný systém je používán například v pankrácké vozovně). Z matečné koleje odbočují dvě koleje do nově navrhované opravárenské haly. Napojení matečné koleje je realizováno v severní části areálu za stávající kole-

jovou spojkou, kde vložением výhybky a oblouku vznikne nový kolejový trojúhelník. Výjezd z odstavného kolejiště je možný buď do sítě stávajícího kolejiště opravny tramvají přes nově navrhovaný trojúhelník, nebo směrem do trati, kde je vložena nová výhybka cca 20 m od vjezdové brány do areálu. V současné době je navrhovaný konec matečné koleje za poslední výměnou. Výhledově dojde k napojení na objízdnu kolej vedoucí okolo celé opravně. Vzhledem k plánované výstavbě nové lakovny dojde ke změně polohy objízdny koleje a tento projekt už počítá s napojením na její novou polohu.

V návrhu je nutné se vyrovnat se stávajícím výškovým upořádáním, kde je fotbalové hřiště zhruba o 80 cm výše oproti stávající kolejové síti a rozdíl dalších cca 80 cm je mezi hřištěm a budovou klubovny (šaten). Obě krajní úrovně byly zároveň limitem, jelikož ani do kolejiště, ani do budovy klubovny se v rámci projektu nezasahuje. Kvůli tomu je navržen v prostoru mezi stávajícím kolejištěm a matečnou kolejí svah, který postupně nabíhá až do výšky 80 cm. Matečná kolej je navržena ve spádu 16 ‰ s výškovými zakružovacími ob-

[aktuálně]

[aktuálně]



► Vyznačení areálu budoucího odstavného kolejiště

louky o minimálním poloměru 500 m. V místě budoucího napojení na novou objízdnu kolej se počítá se spádem 25 ‰. Samotné odstavné koleje jsou navrženy ve spádu 5 ‰ směrem k matečné koleji.

Konstrukce tramvajové trati bude v prostoru odstavů na velkoplošných betonových panelech BKV, prostor mezi kolejemi bude vyasfaltován. Mimo odstavy bude trať na příčných betonových (v prostoru kolejových konstrukcí na dřevěných) prazcích s asfaltovým krytem.

Ve východní části areálu je navržena nová komunikace pro vozidla. Tato

komunikace slouží k obsluze nově navrhované haly údržby pro odstavné kolejiště a zároveň k obsluze samotného odstavného kolejiště. Navrženy jsou taktéž nové chodníky propojující stávající areál opravy tramvají s novým odstavným kolejištěm.

Hala

Součástí návrhu je novostavba haly údržby se sociálním, dílenským a skladovým přístavkem. Vnější rozměry haly jsou 83 m × 17 m a výška je 10 m. hala údržby pro odstavné kolejiště je jednodílná stavba s dvoupodlažním vestavkem. Objekt má sedlovou stře-

chu se světlíky v rovině střešního pláště ve sklonu 10°. Opláštění železobetonového skeletu je provedeno lehkou sendvičovou konstrukcí s trapézovým plechem a izolační výplní z minerálních vláken.

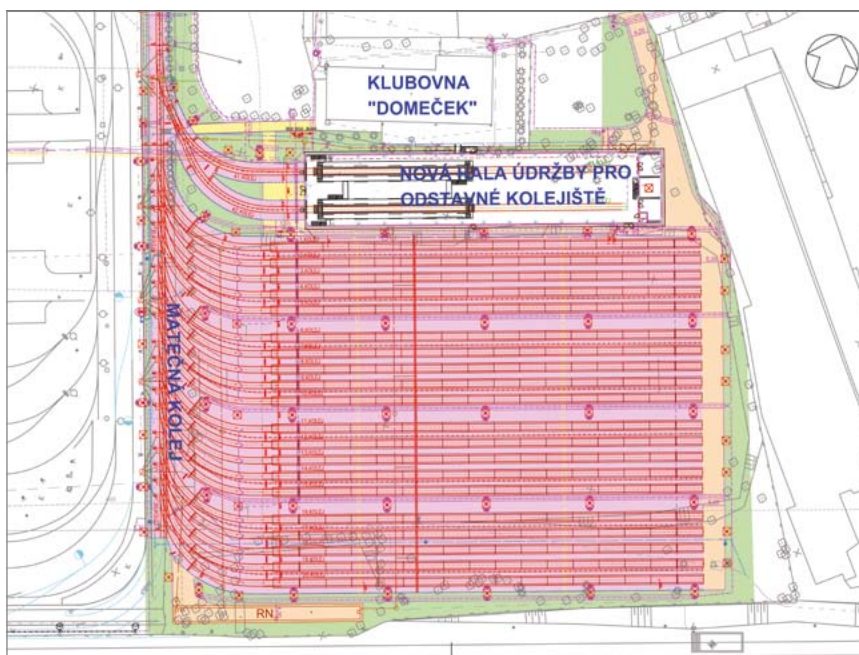
Konstrukce objektu bude tvořena železobetonovými sloupy. Obvodové stěny budou zděné, případně z izolačních panelů. Strop vestavby bude tvořen železobetonovými panely, případně monolitickou deskou. Střecha objektu vznikne z příhradových ocelových vazníků. Založení stavby je navrženo na širokoprofilových vrtaných pilotách.

V hale údržby se počítá se čtyřmi stanovišti pro opravy a údržbu tramvají. Dvě stanoviště budou vybavena lávkami a prohlížecími jámami, budou zde instalovány portálové jeřáby s kladkostrojí a systém centrálního vysávání. Další dvě stanoviště budou vybavena hydraulickými zvedáky a mostovými jeřáby. Ve vestavbě bude v 1. NP umístěn příruční sklad a zámečnická dílna, ve 2. NP bude denní místnost, sociální a technické zázemí.

Realizace odstavného kolejiště bude probíhat po etapách. V rámci první etapy dojde ke zbudování kolejiště, ve druhé etapě bude vystavěna hala. Vše by mělo být dokončeno v příštím roce. Nové zázemí výrazně zlepší možnosti odstavování vozů v areálu opravy tramvají a tím dojde ke zjednodušení organizace běžného opravárenského provozu. Zároveň bude možné jeho využití v případě dočasného výpadku některé z vozoven.

TOMÁŠ POKORNÝ ■

► Koordinační situace



Nové technologie v projektování

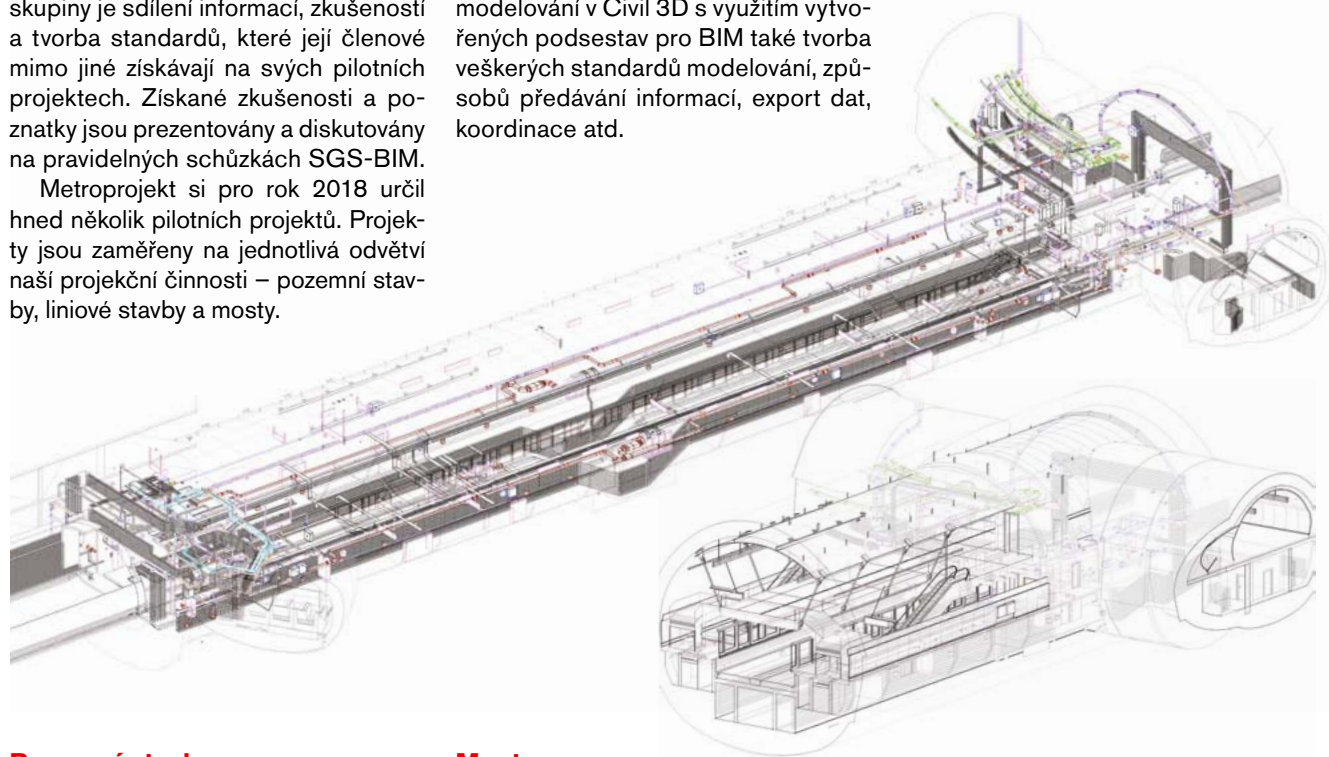
V posledních měsících se v oblasti BIM projektování událo z mého pohledu několik zajímavých a důležitých věcí. Tou nejzásadnější byl fakt, že 25. září loňského roku vláda ČR schválila materiál Koncepce zavádění BIM v České republice, z kterého mimo jiné plyne povinnost projektovat pomocí technologií BIM veškeré nadlimitní veřejné zakázky na stavební práce financované z veřejných rozpočtů. Tato povinnost by měla začít platit od roku 2022.

Vzhledem k potřebě se na novou povinnost připravit vznikla v rámci celé skupiny SUDOP Group a.s., pracovní skupina SGS-BIM, která sdružuje všechny sesterské společnosti, tudíž je jejím členem i Metroprojekt. Cílem skupiny je sdílení informací, zkušeností a tvorba standardů, které její členové mimo jiné získávají na svých pilotních projektech. Získané zkušenosti a poznatky jsou prezentovány a diskutovány na pravidelných schůzkách SGS-BIM.

Metroprojekt si pro rok 2018 určil hned několik pilotních projektů. Projekty jsou zaměřeny na jednotlivá odvětví naší projekční činnosti – pozemní stavby, liniové stavby a mosty.

tu města Rakovník v rámci zpracování projektu II/229 Rakovník, připojení na II/238 (obchvat města) ve stupni DSP. V liniových stavbách je projektování metodou BIM v počátečních fázích a na projektu probíhá mimo vlastní modelování v Civil 3D s využitím vytvořených podsestav pro BIM také tvorba veškerých standardů modelování, způsobů předávání informací, export dat, koordinace atd.

Myslím si, že pilotní projekty zatím plní svou funkci. Nelze očekávat, že tvorba modelů a s nimi souvisejících standardů modelování, předávání informací atd. bude bez problémů. Je nutné přihlídnout k tomu, že značné množství věcí zkusíme a tvoříme poprvé. Právě k tomuto účelu by pilotní projekty měly sloužit. Důležité je se ze vzniklých problémů a kolizí poučit a v příštích projektech se jich vyvarovat. Na základě vyhodnocení jednotlivých pilotních projektů vznikají v průběhu interní materiály, ve kterých jsou zakotveny po-



◀ **Koordináční axonometrie stanice metra**

◀ **Axonometrie přístupního uzlu metra**

Pozemní stavby

V rámci pozemních staveb jde o projekty jednotlivých stanic metra trasy D ve stupni dokumentace pro výběr zhotovitele. Aktuálně probíhá zpracování dokumentace na stanici Pankrác a Olbrachtova. Svou velikostí a podrobností to je dosud největší projekt zpracováváný metodou BIM v Metroprojektu. Je připravován kompletní model stavby včetně architektonických prvků, modely jednotlivých profesí a model koordináční. Modely se zpracovávají v programu Revit.

Liniové stavby

V oblasti liniových staveb byla jako pilotní projekt vybrána část obchva-

Mosty

Jako pilotní projekt v oblasti mostů byl vybrán most na silnici II/229, který je součástí pilotního projektu pro liniové stavby II/229 Rakovník, připojení na II/238 (obchvat města). Stejně jako u liniových staveb se i u staveb mostních dá říci, že modelování mostních konstrukcí je v počátcích. V prvních fázích projektu se především hledal vhodný software pro tvorbu mostů. Projektanti testovali program EasyBridge. Nakonec jako výhodnější vyhodnotili použití programu Revit s využitím programovacího rozhraní Dynamo. V těchto programech je momentálně model mostu zpracováván.

Jednotlivé pilotní projekty budou podrobněji popsány v dalších článcích.

stupy a způsoby modelování, návody, knihovny prvků atd.

Snahou do budoucna je také zapojení ostatních profesí a hledání nových softwarů k tvorbě BIM modelů. Aktuálně bude např. testován program AdvanceSteel a jeho zapojení do procesu tvorby BIM modelů pozemních staveb. Přihlédnou-li ke komplexnosti tvorby projektové dokumentace metodou BIM a jejím nárokům nejen na softwarové znalosti jednotlivých projektantů, tak je dnes více než dříve nutné jednotlivé úspěchy a neúspěchy v rámci projekčního týmu sdílet a diskutovat a snažit se posouvat naše znalosti dále.

JIRÍ PLATIL ■

Rozhovor s investičním ředitelem Dopravního podniku hl. m. Prahy Tomášem Kaasem

Pátým měsícem jste ve funkci investičního ředitele. Jak se vám daří naplňovat své vize rozvoje, se kterými jste přijal tuto pozici?

Na naplňování vizí v investiční výstavbě, zejména pak výstavbě liniových dopravních staveb umístěných v intravilánu, je pět měsíců velice krátká doba. V průběhu mého předchozího působení na Magistrátu hlavního města Prahy, odboru Rozvoje a financování dopravy, který je pověřen koordinační činností při zpracování Plánu udržitelné mobility Prahy a jejího okolí, byla zpracována a schválena Radou HMP nová Dopravní politika, kde bylo jednoznačně konstatováno, že jedním ze základních pilířů udržitelné mobility v Praze je modernizace a rozvoj kolejové dopravy. Cíle stanovené touto Dopravní politikou jsou obsaženy ve strategických dokumentech DPP, a zejména pak v Investičním plánu. Z mého pohledu tak moje práce na pozici investičního ředitele DPP kontinuálně navazuje na moji předchozí činnost s tím, že je již spojená s konkrétními kroky v oblasti investiční výstavby.

Stejně důležitou součástí investic DPP, jako jsou stavební investice, je i obnova a pořízování nových strojních investic. V této oblasti se podařilo na konci jara podepsat smlouvu na dodávku nových autobusů.

Zvyšování komfortu cestujících je jeden z důvodů rekonstrukcí stanic metra. Nyní Metroprojekt dokončuje projekt rekonstrukce stanice Jiřího z Poděbrad. Budou následovat další?

Technický stav stanic není dobrý, a je proto nutné v následujícím období vytvořit předpoklady pro realizaci celkové obnovy dvou stanic metra ročně a případnou samostatnou realizaci obnovy vestibulů. V letech 2018–2025 by měly být současně s výměnou staničních či přestupních eskalátorů provedeny rekonstrukce stanic: Hradčanská, Staroměstská, Flora, Želivského, Karlovo náměstí, Můstek B, Náměstí

Republiky, Florenc B, Křížkova, Invalidovna, Českomoravská, Kačerov a Vysočanská. Především stanice Kačerov a její okolí jsou po 43 letech provozu v neuspokojivém až havarijním stavu.

Na základě koncepčního materiálu zpracovaného IPR se bude DPP ve spolupráci s IPR zabývat návrhem pilotní revitalizace stanice metra, která bude navržena v souladu se současnými požadavky na kvalitu veřejného prostoru a bude řešit okolí stanic metra v širších souvislostech. Jako první byla předběžně vybrána stanice metra Skalka a její okolí.

Dlouho a opakovaně se hovoří o výstavbě nové trasy metra – linky D. V této souvislosti se v médiích objevily informace o společném podniku s developerskou společností PENTA, s pochybností, že v něm DPP nebude mít dostatečný vliv a rozhodovací pravomoci. Můžete takové pochybnosti vyvrátit?

Vzhledem k mému krátkému působení u DPP nemohu posoudit všechny detaily smluvní dokumentace, jejíž příprava však probíhala za účasti mnoha odborníků i právníků. Co považuji za velmi důležité zmínit a nikdy jsem nezaznamenal v médiích velkou ochotu se tímto faktem zabývat, je to, že společný podnik se nebude zabývat výstavbou samotného metra, to vždy bylo a bude v kompetenci Dopravního podniku. Význam společného podniku je zejména v oblasti jednotlivých stanic metra a pak také při získávání těch nejproblematictějších pozemků v trase metra. V této souvislosti je třeba si uvědomit, že oblast stanic metra nám nepomůže vyřešit ani novela zákona č. 169/2018 Sb., kterým se mění zákon č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací.

Díky společnému podniku je dokonce plánováno otevření první části trasy metra D už v roce 2026.

Věříte, že tento termín nebude ohrožen, jak se u takto rozsáhlých investičních akcí často stává?

Při současném fázování projektu, vzniku společného podniku a bezproblémovém postupu ve všech fázích přípravy a realizace je rok 2026 možný.

Řekněme si ale upřímně, že při takto velkých stavbách neznám případ, kde by se neobjevil problém buď při projednávání jednotlivých stupňů dokumentace, zde zejména v oblasti stanic metra, při majetkoprávním vypořádání, nebo při zpracování zadávací dokumentace a následně v průběhu soutěže na zhotovitele stavby, nakonec ani průběh samotné realizace nebude u takto složitých stavby bezproblémový. Pak při těchto znalostech je rok 2026 velmi optimistický a reálněji vidím zprovoznění někdy na přelomu let 2027–2028, a to za předpokladu, že příprava projektu bude kontinuálně pokračovat.

Část prostředků z fondu EU – Operačního programu Doprava II, zamýšlených původně na výstavbu metra D, chcete využít na rozvoj tramvajových tratí. O jak velkou investici se jedná? Připomeňme, že dlouhodobý výhled hovoří o výstavbě až 30 nových tramvajových úseků.

Mohu potvrdit, že se skutečně naše plány ubírají tímto směrem. Máme v pokročilém stadiu přípravy šest projektových záměrů, u kterých je velká šance splnit podmínky spolufinancování z EU v rámci aktuální 53. výzvy OPD II, kde jsou alokovány prostředky ve výši 3,4 miliardy korun. To je pro nás velká výzva a šance využít dotace z EU k rozvoji tramvajové dopravy. V ideálním případě bychom vyčerpali celou tuto částku, ale to dokážeme jen v případě hladkého průběhu všech procesů při přípravě staveb. Budu konkrétní – máme v plánu ucházet se o spolufinancování výstavby tramvajových tratí Barrandov–Holyně–Slivenec, Modřany–Libuš a Divoká Šár-



Tomáš Kaas

Vystudoval Fakultu stavební ČVUT v Praze, obor Konstrukce a dopravní stavby. V minulých letech pracoval v České stavební alianci (konzultant), na Ředitelství silnic a dálnic ČR (ředitel provozního úseku), Ministerstvu dopravy ČR (náměstek ministra, sekce pozemních komunikací a silniční infrastruktury), Magistrátu hlavního města Prahy (ředitel Odboru rozvoje a financování dopravy). Od 1. 4. 2018 působí v DPP jako investiční ředitel a člen představenstva.

od územního rozhodnutí ještě potřeba udělat veliký kus práce, to ostatně Metroprojekt dobře ví, protože se na našich akcích často podílí od studie až po autorský dozor při realizaci.

K vaší zmínce o dlouhodobém výhledu musím poznamenat, že v citovaných třiceti nových úsecích jsou zahrnuty i záměry, které se teprve musí zanást do územního plánu. Tady je ještě spousta práce pro Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy. Činnost Dopravního podniku začíná až ve chvíli, kdy jsou nové tratě územně stabilizovány a my můžeme připravovat jejich realizaci.

Výstavba nových a rekonstrukce stávajících tramvajových tratí na úkor autobusové přepravy přispívá ke snižování hodnot emisí oxidu uhličitého ve městě. Z tohoto pohledu se nabízí otázka návratu trolejbusů, alespoň na některé úseky. Je toto téma aktuální, či ne?

Téma trolejbusů je jednoznačně velmi aktuální. Dopravní podnik se dlouhodobě věnuje testování různých elektromobilních technologií, a to především s cílem najít optimální kombinaci technologií pro velmi specifické pražské podmínky. Na rozdíl od mnoha jiných srovnatelných měst totiž provozujeme velké množství dlouhých autobusových linek v kloubových vozidlech a ve velmi krátkém intervalu. V kombinaci s kopcovitým terénem narážejí klasické elektrobusesy, nabíjené pouze na konečné či v garážích, na své technologické limity. Velký potenciál však v tomto ohledu nabízí technologie dynamického nabíjení, kdy se vozidlo nabíjí nejen na konečné, ale také za jízdy pod vybudovaným trolejovým vedením, avšak pouze v některých úsecích. Z legislativního hlediska hovoříme v České republice o trolejbusu, ačkoliv přesnější by bylo nazývat toto vozidlo dynamický elektrobuses. V současnosti probíhá testovací provoz v úseku Palmovka–Letňany, kde od 1. července provozujeme dokonce první trolejbusovou linku č. 58. Navazujeme tak na tradici trolejbusové dopravy, kterou jistě ještě mnozí obyvatelé Prahy pamatují (zrušena byla v roce 1972). Jelikož tato technologie přináší pozitivní výsledky, připravujeme projekt elektrifikace autobusové linky 140 z Palmovky až do Miškovic, přičemž trolejbusové vedení by mělo být vybudováno na necelé polovině délky

trasy. Zbytek pak vozidlo pojedje v režimu na baterii.

V budoucnu předpokládáme, že tato technologie umožní ekologizovat významnou část autobusové sítě. Vzhledem k vyšší investiční náročnosti elektrifikace je naším cílem maximálně využít stávající napájecí infrastrukturu tramvají, případně do budoucna i metra. Postup elektrifikace a její cílový rozsah zatím nejsou fixně stanoveny a bude záviset na dalším vývoji technologií (zejména bateriových), finanční bilanci jednotlivých projektů a v neposlední řadě na případné dotační či daňové podpoře elektromobility.

Zůstaňme ještě u nových tramvajových tras. Dočkáme se podle vašeho názoru návratu tramvají do Opletalovy ulice či do dolní části Václavského náměstí?

Otázky dostavby tramvajových tratí v této části centra hlavního města se objevují prakticky od jejich zrušení před více než třemi desetiletími. Je nesporné, že nějaké tramvajové propojení zde chybí, a to jak ve smyslu dopravního prostředku pro kratší cesty po centru Prahy, tak i jako odlehčení nesouměrné tramvajové sítě. Pro nás je veliký problém, že neexistuje žádná paralelní trať s Ječnou ulicí, kde nám jezdí tramvaje na hranici možností, stačí jedna výlukou odkloněná linka navíc a už se tramvaje nestihají odbavovat na světelných křižovatkách. Přitom z průzkumů víme, že v těch tramvajích sedí také cestující, kteří by raději jeli do centra jinudy, mají cíl své cesty třeba právě kolem Václavského náměstí. V jeho dolní části obnovení tramvají nepředpokládám, v té horní i v Opletalově ulici je zavedení tramvají zvažováno v rámci variantní změny územního plánu, která se nyní projednává. Letos jsme dokonce na základě usnesení Rady hl. m. Prahy v předstihu položili vedle Národního muzea osmdesát metrů kolejí, abychom využili koordinaci se stavební činností Muzea. Můj osobní názor je, že by ta trať měla od Muzea odbočit k Hlavnímu nádraží a měla by mít zastávku v parku přímo před vstupem do jeho nové výpravní budovy, dále by pak vedla do Bolzanovy ulice. Kromě potřebného tramvajového propojení bychom zlepšili i dopravní obsluhu nádraží a získali šanci na zkulturnění prostoru, který dnes nedělá našemu městu dobrou vizitku. ■

ka–Dědinská a dále dvou nových smyček tramvají – u budované železniční stanice Praha-Zahradní Město a u stanice metra Depo Hostivař. Posledním a největším projektem však není tramvajová trať, ale celková přestavba naší vozovny v Hloubětíně, k jejíž přípravě jsme museli přistoupit vzhledem k havarijnímu stavu střechy v hale současné vozovny. V projektové přípravě jsme zatím úspěšní, čtyři ze šesti zvažovaných projektů již mají územní rozhodnutí. Čeká nás však ještě mnoho práce, nyní je zejména aktuální zpracování žádosti o dotace. Ani projektová příprava se nesmí zastavit, protože podmínky dotací stanovují i neúspěšné termíny pro zhotovení staveb. A k tomu je

Rekonstrukce stanice metra Jiřího z Poděbrad

Stanice metra Jiřího z Poděbrad byla uvedena do provozu v roce 1980 v rámci výstavby části úseku trasy II.A. Jedná se o raženou trojlodní stanici s jedním eskalátorovým tunelem a jedním podpovrchovým vestibulem. Po cca 38 letech provozu vznikl požadavek na celkovou rekonstrukci stanice a současně na zrealizování bezbariérového zpřístupnění vlastní stanice.

Stávající stav

Stanice je situována, jak její název napovídá, pod parkově upravenou plochou v prostoru náměstí Jiřího z Poděbrad v městské části Prahy 3. Vestibul pak pod křížením ulic Vinohradská a Slavíkova. Vlastní stanice je ražená trojlodní v hloubce cca 45 m pod terénem se zkráceným středním tunelem na 34,5 m a se sedmi páry vstupů na nástupiště. Ostění stanice je ze železobetonových tybinků.

Vestibul a podchod jsou tvořeny monolitickou železobetonovou konstrukcí; na větší rozpory byly použity předepjaté I profily. Podchod je spojen s uliční úrovní pěti výstupy s pevnými schodišti; dva výstupy, do ulice Vinohradská a Slavíkova, jsou opatřeny eskalátory.

Provozní zařízení stanice je instalováno v technologickém tunelu vyraženém před stanicí (směrem ke stanici Náměstí Míru). Ostění technologického tunelu je tvořeno zčásti železobetonovými a zčásti litinovými tybinky.

Návrh rekonstrukce stanice

Práce na rekonstrukci stanice budou probíhat za provozu vlakové dopravy metra trasy A. Vlastní stanice bude během stavebních prací uzavřena pro cestující veřejnost.

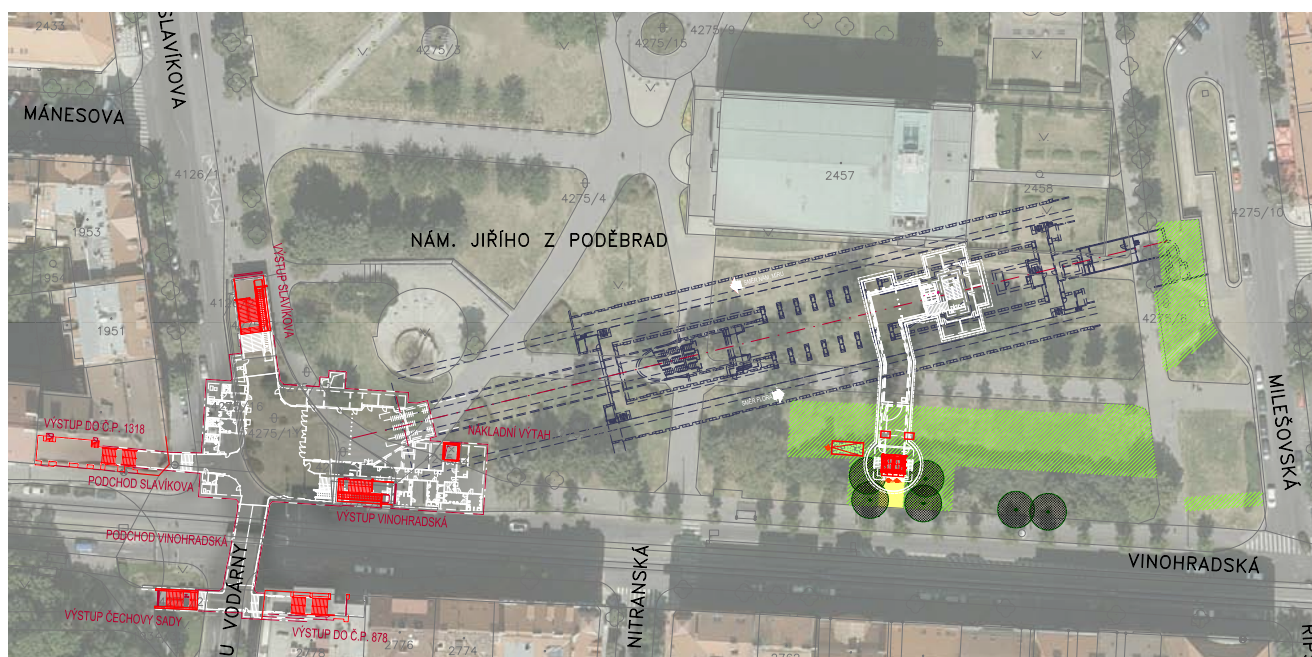
Rekonstrukce technických a technologických zařízení je navržena buď jako kompletní rekonstrukce (osvětlení, silové rozvody, slaboproud, elektronická požární signalizace, automatický systém dispečerského řízení), nebo jako částečná modernizace, popřípadě u některých technických celků jsou navrženy pouze drobné úpravy (vytápění). Provozní soubor ASDŘ-osvětlení není v současné době ve stanici realizován, proto je v rámci projektu navržen nově, čímž dojde k zefektivnění provozu a správy systému osvětlení stanice.

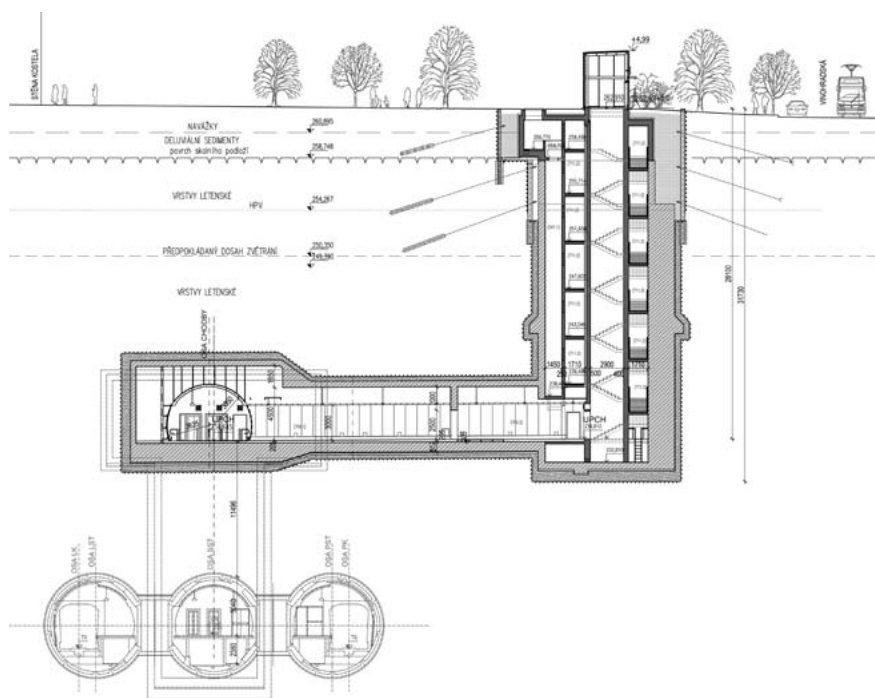
Rekonstrukce stanice nepředstavuje žádný zásah do urbanismu náměstí. Výjimku tvoří výstupy na terén do ulice Slavíkova a Vinohradská. Tyto výstupy

jsou v současné době kryté. Řešení jejich přístřešků bylo od začátku projektování velice ožehavým tématem. Projektem rekonstrukce stanice vstupujeme do platného územního rozhodnutí, které počítá s odstraněním těchto přístřešků. Již v přípravě dokumentace pro územní rozhodnutí jsme proto museli jednat s autorem projektu revitalizace náměstí Jiřího z Poděbrad, který navrhuje sejmutí přístřešků nad danými výstupy z podchodu metra. Jednání bylo vedeno za účasti zástupců investora a Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy, který je jedním z dotčených orgánů státní správy. Byť byly předloženy všechny technické argumenty pro zachování stávajících přístřešků, popřípadě pro výstavbu nových, lehkých, prosklených, nebylo dosaženo shody a Institut plánování a rozvoje následně ve svém vyjádření potvrdil požadavek na sejmutí přístřešků. Z tohoto důvodu jsou stavební úpravy v podchodu většího rozsahu. Jedná se především o výměnu a očištění kamenných obkladů, výměnu podhledů v podchodu i vestibulu a dále o stavební úpravy menšího charakteru v technickém zázemí vlastního vestibulu.

Rekonstrukce eskalátorového tunelu je navržena v maximálním rozsahu.

► Stanice metra Jiřího z Poděbrad – koordinační situace





Dominuje jí výměna trojice původních eskalátorů a stavební úpravy pro osazení nových eskalátorů s dopravní výškou 37 m. Dále budou v eskalátorovém tunelu probíhat dílčí stavební úpravy, jako jsou sanace litinového ostění, výměny zontů atd. Ve vlastní stanici jde zejména o výměnu zontů, zdemontování a vyčištění obkladů, popř. nahrazení poškozených kusů. V úrovni pod nástupištěm budou provedeny drobné stavební úpravy místností dle požadavků z nově instalované technologie. V technologickém tunelu, tunelu hlavního větrání a hygibuňky budou provedeny také drobné stavební úpravy vyplývající z požadavků technologie. V komoře dodatečného vstupu bude sejmuta stávající ocelové schodiště z důvodu havarijního stavu a vystavěno nové s patřičnou protikorozní úpravou.

V celé stanici, vestibulu i přilehlých tunelech je navržena sanace betonových konstrukcí, betonových i litinových tybinků, demontáž stávajících kabelových lávek včetně azbestových nosných desek pro kabely a navržení nových kabelových lávek.

Bezbariérové zpřístupnění

V současné době je stanice bezbariérově nepřístupná, proto se objednatel v rámci celkové rekonstrukce stanice rozhodl zrealizovat bezbariérový přístup z úrovně terénu do stanice i osobám s omezenou schopností pohybu a orientace. Navržená úprava zajis-

tí bezbariérové zpřístupnění z úrovně nástupiště stanice na úroveň chodníku v ulici Vnohradská. Zpřístupnění je navrženo pomocí dvojice výtahů z uliční úrovně do zalomené podzemní přestupní chodby situované výškově nad stanicí a další dvojice výtahů z této přestupní chodby na nástupiště. Z nástupiště do přestupní chodby a dále na terén vede ještě únikové schodiště, které v úrovni terénu končí zdvihacím poklopem. Toto netradiční a komplikované vyústění únikového schodiště na terén vyplynulo opět z jednání s autorem projektu revitalizace náměstí Jiřího z Poděbrad a zástupců IPR, kteří požadovali naprosté minimalizování výtahového kiosku na terénu.

Vlastní stavba bezbariérového zpřístupnění sestává z otevřené pažené stavební jámy umístěné v jižní části parku, ze které pokračuje těžní šachta kruhového průměru a na ni navazující podzemní díla. Těžní šachta je půdorysně kruhového průměru s průměrem 13 m a hloubkou 22 m. V průběhu výstavby bude sloužit jako těžní a zároveň zásobovací cesta. Po dokončení podzemních konstrukcí budou do šachty vestavěny konstrukce únikového schodiště a dvojice výtahů. Přestupní chodba je podkovovitěho tvaru délky cca 43 m. Kvůli komplikovanosti výstavby druhé výtahové šachty je chodba vedena v několika odlišných příčných řezech a v místě druhé šachty rozšířena. Zde vznikají v definitivním

stavu nové místnosti pro technologii. Výškový rozdíl podlahy přestupní chodby a terénu je 28 m. Konstrukce chodby je dvouplášťová s mezilehlou izolací. Napojení na stanici bude v čele stanice nově vzniklou chodbou, která bude svým tvarem a rozměry plynule navazovat na stávající tvar ve stanici. Veřejná část nástupiště bude tak prodloužena o 9 m a zakončena dvojicí výtahů a vstupem na schodiště umístěné za těmito výtahy.

Stavební úpravy v úrovni nástupiště jsou malého rozsahu. Přestupní chodba je lomená, spojující dvojice výtahů z nástupiště na terén. Stěny přestupní chodby jsou řešeny jako zavěšený kamenný obklad, tak tenkostěnným velkoplošným obkladem. Podhledy v části nad stanicí kopírují klenbu, v navazující užší části chodby je navržen podhled rovný. Nášlapná vrstva podlahy chodby je tvořena kamennou dlažbou, pouze před tlakovým uzávěrem je osazena ocelovou rozebratelnou podlahou. Spojení přestupní chodby s terénním zajišťuje dvojice výtahů a trojramenné únikové schodiště, které obchází výtahovou šachtu. Na terénu pak výtahy ústí do minimalistického celoproskleného kiosku; vyústění schodiště je schováno pod hydraulickým poklopem. V úrovni terénu jsou v sousedství poklopu schodiště umístěny výdechy vzduchotechniky. Jedná se o pororůstovou konstrukci minimalisticky skrytou v ploše trávníku.

I přes veškerá úskalí tvorby projektu je celková rekonstrukce stanice Jiřího z Poděbrad pojata velkoryse. Nabízí řadu unikátních technických řešení vyplývajících z požadavků současných norem a předpisů, ale i z konceptuálního řešení veřejného prostoru. Věříme, že rekonstrukci ocení nejen cestující s omezenou schopností pohybu a orientace, ale i ti nejnáročnější kritici městské hromadné dopravy.

LUDMILA PÁNKOVÁ ■

◀ **Řez bezbariérovým vstupem**



◀ **Vizualizace nového bezbariérového zpřístupnění metra**

45. letní sportovní hry Metroprojektu



Jako každoročně se i letos zaměstnanci Metroprojektu zúčastnili letních sportovních her. Jejich 45. ročník proběhl od 13. 9. do 15. 9. v areálu Ráj – Srbsko u Kněžmostu. I přes nepříznivou předpověď počasí se rozhodlo zasportovat si ve společnosti kolegů a přátel kolem sedmdesáti zaměstnanců. Počasí nám nakonec vydrželo slunečné a pár kapek deště jen osvěžilo, protože přeháňky trvaly vždy jen pár minut. Celé sportovní hry byly ukázkové díky dobrému týmovému duchu, citu pro fairplay a díky skvělé organizaci. I když všichni podávali maximální sportovní výkony, nedošlo k vážnějším zraněním, až na jedno menší v podobě vykloubeného kolena, ale počítám, že do tří týdnů budu opět běhat...

Takové sportovní hry vždy dokonale sblíží kolektiv. Navzájem zjistíme, že i přes rozdílné profese máme společné zájmy a názory, večer popijeme pár skleniček a v pondělí se budeme všichni zase těšit do práce. Doufám, že příští rok se sejdem v plném počtu všech zaměstnanců.

JÍŘÍ ŠKRÁBEK ■

Nejlepší pekingská kachna v Praze?

V nové restauraci Sia!

Asijské menu této restaurace vychází z tradičních receptů, postupů a technologií, obohacených o zkušenosti a invenci mezinárodního týmu šéfkuchaře Jiřího Štífta. Různorodá gastronomie největšího kontinentu světa se v Sia připravuje ve třech samostatných kuchyních, a to vždy od základních surovin a za dodržování tradičních postupů. Doprostřed stolů vám personál postupně naservíruje vybrané pokrmy, z nichž k nejoblíbenějším patří dva dny připravovaná pekingská kachna, knedlíčky dim sum a jídla připravovaná na robata grilu. Sia je součástí sítě restaurací TOGETHER. ■



Sia restaurant
V Celnici 1034/6
110 00 Praha 1
tel.: 220 199 380

METROPROJEKT INFORMUJE

- firemní časopis
- redakční rada: Ing. Jiří Pokorný, Ing. Vladimír Seidl, Ing. Zbyněk Pěnka, Ing. David Krása, Ing. Václav Valeš, 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

JUBILEA

Ve 3. čtvrtletí oslavili svá životní jubilea **Jan Kahuda**, **Jaroslav Prokop** a **Jan Kočí**. Všem jubilantům gratulujeme a přejeme pevné zdraví a hodné pracovních i osobních úspěchů.