



Téma:

Revitalizace železniční stanice Mariánské Lázně

Seriál: Historie pražského metra – 8. díl

Rozhovor: s Ing. Davidem Krásou,
generálním ředitelem METROPROJEKT Praha a. s.

Co vás zajímá: Ochranný systém metra – 2. díl



Vážení přátelé, milí čtenáři!

Dlouho očekávané jaro s sebou přineslo nejen slunečné a přívětivější počasí, ale i příslib dalších projektů naší společnosti. Byli jsme přítomni poklepu na základní kámen nového úseku metra trasy A do Motola, dokončujeme projekt revitalizace budovy Národní knihovny Klementinum či rekonstrukce budovy Českého rozhlasu, jsme o krok blíže k zahájení prací na projektové dokumentaci k nové trase metra D, spojující náměstí Míru a Písnici.

Podělíme se s vámi také o zkušenosti z rekonstrukce výpravní budovy železniční stanice Mariánské Lázně, kde naši projektanti opět dokázali citlivě skloubit architektonické ztvárnění s historickou hodnotou budovy.

„Driverless operation“, automatický provoz metra bez řidiče, nemusí být výsadou jen Londýna či Paříže. Dočkáme se tohoto bezpečnost zvyšujícího prvku i na nové trase metra D? A kam zavítáme s naším gourmet okénkem? Nejen tyto otázky vám zodpoví naše první letošní číslo časopisu Metroprojekt informuje.

Za celou redakci i tým našich odborníků a spolupracovníků děkuji za stálou přízeň a těším se na setkávání nad dalšími společnými projekty!

JIŘÍ POKORNÝ,

předseda redakční rady
a předseda představenstva
METROPROJEKT Praha a. s.



Obsah

Seriál

Historie pražského metra – 8. díl 02

Aktuálně

Co chystá Národní knihovna v Praze v nejbližších letech? 03

Poklep na základní kámen, prodloužení trasy metra A 03

Téma

Revitalizace železniční stanice Mariánské Lázně 04

Rozhovor

s Ing. Davidem Krásou, generálním ředitelem METROPROJEKT Praha a. s. 06

Co vás zajímá

Ochranný systém metra – 2. díl 07

Reportáž

MetroRail 2010 08

Gourmet okénko

Výjimečně přírodní produkty 08

04 Téma

Revitalizace železniční stanice Mariánské Lázně



02 Seriál

Historie pražského metra – 8. díl (Staveniště stanice Jiřího z Poděbrad)



06 Rozhovor

s Ing. Davidem Krásou, generálním ředitelem METROPROJEKT Praha a. s.

Historie pražského metra

Výstavba a příprava metra v Praze se v sedmdesátých letech stala kontinuálním procesem. Souběžně s projektováním prvních úseků trati A a C vznikala počátkem 70. let i koncepce druhých úseků.

V období mezi lety 1978–1982 se v různých fázích projektovalo nebo stavělo prakticky na všech úsecích pražského metra. V prostorovém řešení stanic II. úseku trati A (Jiřího z Poděbrad, Flora, Želivského) je již patrný pokrok v zesílení pilířů, zvětšení počtu průchodů a v širších eskalátorových tunelech. Interiéry jsou řešeny obdobně jako u I. úseku, avšak barevně odlišně. II. úsek trati A byl uveden do provozu 19. 12. 1980.

Prakticky souběžně probíhala příprava i výstavba II. úseku trati C do Jižního Měs-

ta, vyvolaná akutní potřebou dopravní obsluhy tohoto, v té době největšího sídliště s více než 80 000 obyvateli. Malé





▲ Varianty vstupu do technického objektu NK ČR v Klementinu

Co chystá Národní knihovna v Praze v nejbližších letech?

Proč je nutná revitalizace Klementina a urychlení dostavby centrálního depozitáře Národní knihovny v Hostivaři?

Odstoupením od záměru realizace objektu Novodobých fondů a služeb na Letné došlo k přehodnocení připravované revitalizace areálu Klementina včetně obsahu jeho uživatelského záměru. Do historických prostor Klementina se vrací největší objem knihovních fondů. Kritický nedostatek depozitárních kapacit by měla řešit výstavba depozitářů v areálu Národní knihovny v Hostivaři.

Etapizace revitalizace Klementina a dostavby hostivařského depozitáře, technická řešení či stanoviska památkářů to byla témata, která zazněla na tiskové konferenci svolané vedením Národní knihovny do Klementina dne 12. dubna 2010. Tisková konference, které se zúčastnilo přes 40 zástupců médií, proběhla za účasti samotného ministra kultury Václava Riedlbaucha, jeho náměstka Stanislava Karabce, generálního ředitele NK Pavla Hazuky a ředitele investic NK Martina Váchy. Za Metroprojekt, vítěze veřejné soutěže na Revitalizaci areálu Klementina, byl přítomen předseda představenstva Jiří Pokorný. Ale jak sám říká, ne vše, co zaznělo na TK, bylo stejně novináři interpretováno.

využití stanic Roztyly a Chodov se však podstatně změnilo v období po roce 1989. Všechny čtyři stanice tohoto úseku jsou hloubené z povrchu, mezistaniční úseky jsou ražené, v interiérech je na obklady stěn za kolejištěm hojně užita keramika, nástupištní prostory jsou příbuzné stanicím I. úseku. Také tento úsek byl uveden do provozu koncem roku 1980.

Za severním ukončením I. úseku trati C probíhala od roku 1976 příprava a od roku 1978 realizace III. úseku trati z Florence do stanice Nádraží Holešovice s mezilehlou stanicí Vltavská. Úsek se vyznačoval několika obtížnými úkoly – překonáním Vltavy pod Negrelliho viaduktem, konstrukčně složitou stanicí Vltavská a dlouhotrvajícími komplikacemi se stanovením pozice stanice Ná-

draží Holešovice a její nivelety, jež byly uzavřeny až v letech 2001–2004 při výstavbě IV. úseku trati. Také v interiérech veřejně přístupných prostorů nalezneme u dvou stanic keramický obklad. Součástí stavby tohoto úseku, který byl uveden do provozu koncem roku 1984, bylo také vybudování Centrálního tenisového dvorce na Štvanici.

Evžen Kyllar



◀ Zleva doprava:

- Stavba tunelů u stanice Roztyly
- Stavba stanice Háje
- Stavba stanice Vltavská
- Stavba stanice Nádraží Holešovice

Výstavba dalších čtyř stanic metra odklepnuta!

Slavnostním poklepem na základní kámen byla dne 12. dubna 2010 zahájena výstavba nových stanic trasy metra A do Motola.

V pondělí 12. dubna 2010 odpoledne se na ploše ZS u Evropské ulice na Červeném Vrchu sešli zástupci města, investora, projektanta a realizátorů, aby společně byli přítomni slavnostnímu aktu poklepu na základní kámen prodloužení trasy metra A do Motola. Mezi přítomnými byli primátor Pavel Bém, radní Radovan Šteiner, starosta Prahy 6 Tomáš Chalupa, generální ředitel DP Martin Dvořák, dále zástupci společností METROPROJEKT, IDS, Metrostav, Hochties a další.

Po krátkých a věcných projevech zástupců Prahy následoval hromadný poklep základního kamene, který na závěr hromadným poklepem stvrdili zástupci Metroprojektu.

Tímto byl oficiálně odstartován další úsek výstavby metra s prodloužením o více než šest km a se čtyřmi novými stanicemi – Červený Vrch, Veveslavín, Petřiny a Motol. Předpokládáné dokončení a uvedení do provozu je v roce 2014.

▼ Zleva doprava:

Položení základního kamene zástupci hl.m. Prahy a dodavatele

Stejný ceremoniál si vyzkoušeli i zástupci společnosti METROPROJEKT





◀ Historická fotografie nádraží v Mariánských Lázních

Revitalizace železniční sta

Přestavba výpravní budovy železniční stanice Mariánské Lázně reaguje na technický vývoj provozních zařízení dráhy, který vede ke zmenšování prostorových nároků a jejich optimalizaci a umožňuje takto získaný prostor komerčně využít.

Předmětem rekonstrukce byla výpravní budova, přípojky, dotčená část bezprostředně navazujících ploch (zpevněné plochy, zeleň a drobná architektura), trafostanice a část oplocení areálu do Nádražního náměstí. Rozsah řešení byl v průběhu projekčních prací investorem redigován.

Výpravní budova je třípodlažní, postavená na místě původní nádražní budovy, která byla vystavěna na začátku 20. století. Skládá se ze dvou samostatných objektů propojených spojovacím krčkem – příjezdovou halou. Dispozičně se jedná o dvě samostatné části – JV část (směr Planá) je zdobenější, se třemi sály (původně čekárny) a odjezdovou halou, SZ část (směr Cheb) je „praktická“ s kanceláři a byty. Původně velmi zdobná fasáda se štukovou výzdobou byla v průběhu užívání a oprav částečně zjednodušena. Jako předloha pro rekonstrukci posloužila dochovaná původní dokumentace i dobové fotografie. Nádražní budova je z hlediska umělecko-řemeslného hodnocení kvalitní stavba s architektonickými detaily. V místě tvoří významnou dominantu prostoru. Pro

danou lokalitu má objekt uměleckou a historickou hodnotu, přestože není zapsán jako kulturní památka.

Pro nástupiště jsou charakteristické původní elegantní litinové přístřešky. Jejich stav byl poznamenán v minulosti ne vždy přiměřenou údržbou i nepřetřžitou dobou užívání. Základní ideou dispozičního uspořádání nádraží bylo soustředění provozních ploch ČD převážně do SZ budovy tak, aby došlo k maximálnímu logickému uvolnění ploch ve výpravní budově (JV) pro komerční účely.

Architektonické řešení budovy staví na rehabilitaci vnějšího vzhledu a barevnosti objektu, vnitřních prostor včetně jejich výzdoby a řemeslných prvků a detailů. Většinou bylo využito původní tvarosloví z původní dokumentace, chybějící prvky doplňují novotvary.

Na objektu byly provedeny zásahy do nosných konstrukcí vyvolané novým výrazem odjezdové haly a odrážející její využití. V příčných stěnách haly byly dodatečně vybourány otvory velkých rozměrů k optickému propojení navazujících prostor



▲ Železniční stanice Mariánské Lázně před rekonstrukcí



◀ Vlevo nahoře: Pohled na budovu z kolejiště

◀ Vpravo nahoře: Nástupiště – vizualizace

◀ Vlevo dole: ČD Centrum

◀ Vpravo dole: Odjezdová hala

nice Mariánské Lázně

ČD centra a obchodního prostoru. Nosné stěny byly podchyteny na ocelové sloupy a nové základové konstrukce. Po vyhodnocení diagnostických sond do podlah došlo i k zásahům do stropních konstrukcí. Přilehlé stropy (částečně i dodatečně vestavěné) musely být sneseny a nahrazeny novou stropní konstrukcí. Pro uvolnění dispozice prostoru ČD centra se musely podchytnout další příčné stěny. Štuková výzdoba prostor byla zachována, opravena, případně doplněna o chybějící části.

Odstranění vlhkosti v objektu je řešeno obnovou přirozeného provětrávání, tj. obnovou většiny původních sklepních otvorů. Pro zajištění napojení nových hydroizolací na zdivo byly použity infuzní clony. Vlhkost stěn byla lokálně řešena odstraněním stávajících omítek a provedením provětrávaného obkladu.

Budovou prochází páteřní kanál pro nové rozvody umožňující jejich přístupnost. Ve vodorovných konstrukcích je navrženo zateplení, které ale vzhledem k historické a architektonické hodnotě objektu nebylo možné provést na svislých konstrukcích.

V kombinaci s novými okny ale byly přesto dosaženy výrazné tepelné úspory.

Celková oprava fasády znamenala doplnění mnohých chybějících prvků štukové výzdoby, nového řešení soklu, výplně otvorů s důrazem na zachování původního rázu budovy, ale i na požadavky plynoucí z hlukové studie a zateplení objektu. Střešní plášť byl vyměněn včetně poškozených prvků krovu.

Všechny přípojky do objektu, kanalizace, vody i elektro jsou zrekonstruovány. Pro zásobování elektrickou energií se výhledově zruší stávající stožárová trafostanice a bude nahrazena novou blokovou trafostanicí.

V souběhu s rekonstrukcí výpravní budovy probíhá akce Optimalizace trati Planá u Mariánských Lázní (mimo)–Cheb (mimo), investorem je SŽDC, projektantem SUDOP Praha a. s. Součástí jsou objekty 1. a 2. nástupiště a přístřešky na nich, podchod, kolejiště a protihlukové stěny v okolí objektu. Projekt optimalizace zasahuje i do vlastního objektu výpravní budovy – úpravami a modernizací dopravní kanceláře a příslušných sdělovacích zařízení – všechny tyto zásahy byly koordinovány během projektčních prací a zrealizovány v časovém souběhu obou akcí.

Díky výborné součinnosti se zástupci města Mariánské Lázně se podařilo zkoordinovat revitalizaci nádraží s jejich plánovanými záměry na rekonstrukci celého prostoru Nádražního náměstí a jeho sjednocení s celkovým výrazem interiéru města. Nově bude uspořádána doprava městská, příměstská i dálková včetně vazeb na pěší komunikace.

Hana Vermachová



▲ Odjezdová hala, čelní stěna



▲ Propojovací chodba



▲ Pohled z haly na nástupiště

IČD	3456
Zahájení zpracování dokumentace	1. června 2004
Ukončení zpracování dokumentace	31. ledna 2008
Datum zahájení realizace	1. října 2007
Datum ukončení realizace	30. listopadu 2009
Investiční náklady	90 milionů Kč
Investor	Grandi Stazioni Česká republika
Dodavatel:	Metrostav a. s., divize 9 – Karlovy Vary

Rozhovor s Ing. Davidem Krásou,

generálním ředitelem METROPROJEKT Praha a. s.



du mám na co a na koho navazovat. Můj předchůdce a nadále kolega Jiří Pokorný vytvořil z Metroprojektu dobře fungující mechanismus, postavený na zdravých základech, a hlavně se stabilním okruhem klientů.

Současné organizační a personální změny, které jsem inicioval, jsou motivovány výhradně snahou o zvýšení kvality naší činnosti a služeb, které našim klientům poskytujeme. Jedná se například o zřízení samostatného střediska ekonomiky staveb nebo o větší důraz na kontrolu odevzdávané projektové dokumentace, zejména u pozemních staveb nebo o vyčlenění odpovědnosti za smluvní agendu do rukou nového obchodního manažera, dále také o kroky směřující k zavedení systému na správu dat projektů (data management system) nebo o osobnostní školení pro širší okruh pracovníků.

Změna, kterou mé okolí pocítí spíše postupně, je snaha o menší centrální dohled nad jednotlivými kroky a jednotlivými kolegy, tedy snaha o více samostatnosti a odpovědnosti širšího okruhu spolupracovníků. Dá se to také nazvat nabídkou pro širší okruh lidí k rozvoji a zviditelnění jejich osobnosti.

■ Udržet stávající zákazníky a získat nové je prioritou každého top manažera. Zaměříte se ve své marketingové komunikaci i na tyto cíle? Jakou formou?

Kdo usne na vavřínech, kdo se nerozvíjí a nehledá nové cesty, zanikne. To je v podnikatelském světě mnohokrát potvrzená pravda. Na českém trhu v poslední době příležitosti spíše ubylo. Mojí prioritou je tudíž udržení pracně získaných dobrých pozic na trhu domácím a nasměrování obchodního úsilí do zahraničí. Toto směřování je ovšem značně náročné jak na zdroje finanční, tak následně na zdroje lidské.

■ Po řadu let jste vedl tým projektantů – mostařů. Lze některé z takto nabytých zkušeností uplatnit i ve stávající funkci?

Určitě je uplatnit lze, ale spíše obecně než nějak specificky profesně. Ve druhé polovině devadesátých let to byla moje první zkušenost s vedením pracovního kolektivu, s prací s lidmi. A ta je někdy nevděčná a někdy naopak přinese dobrý pocit z poznání schopných lidí, na které je spolehnouti a se kterými je radost spolupracovat.

■ Pozice generálního ředitele jednoznačně ovlivní i váš soukromý život. Jste ženatý, máte dvě dospívající dcery, koníčky. Jste na tuto změnu připraven?

Určitě to změna je, žádný učený ředitel z nebe nespádl. Ale v nižších manažerských pozicích jsem již nějaký čas pracoval a své práci jsem zvyklý věnovat tolik času, kolik je třeba, a to je často hodně. Změna s příchodem do pozice ředitele firmy je především změna odpovědnosti. A tu nedohoníte nasazením na úkor soukromého života, ta mě spíše častěji probudí v noci. Vidím okolo sebe jak manažery, kteří jsou své práci ochotni obětovat prakticky vše, tak i úspěšné lidi, kterým se daří náročnou práci skloubit s rodinou a koníčky. Snažím se držet té druhé cesty. Pokud jde o rodinu, dodám, že i mladší dcera nedávno dospěla a starší se odstěhovala. A když mi zbyde čas a energie na koníčky, rád se věnuji všem možným sportům nebo cestám po vysokých horách či zajímavých městech. A v mé současné životní etapě považuji za důležité, že řadu těchto zájmů sdílím společně se svou manželkou.

■ Není žádným tajemstvím, že jste aktivním sportovcem. Kterou dovednost ze sportu si s sebou odnášíte do své nové profesní etapy?

Z basketbalu, kterému jsem se více věnoval dříve, určitě zvyk změřit síly na ostří nože, ale vždy v duchu fair play a také zvyk přijímat dílčí prohry bez depresí. Z dálkových běhů v bílé stopě určitou porci vytrvalosti a také poznání, že člověk vydrží hodně. A z vysokých hor to správné měřítko lidského snažení neboli (trochu pateticky řečeno) pokoru před

- 1979–1984 ČVUT Fakulta stavební, obor konstrukce a dopravní stavby
- 1984–1995 SUDOP Praha – projektant mostů a inženýrských konstrukcí
- 1993–1994 (mezitím) práce pro DE Consult Berlin
- 1996–2003 SUDOP Praha – vedoucí projektového střediska mostů, tunelů, silnic a dálnic
- 2004–2009 METROPROJEKT Praha – výrobně technický ředitel
- 2010 METROPROJEKT Praha – generální ředitel

■ Od ledna letošního roku jste generálním ředitelem společnosti METROPROJEKT Praha. S jakou strategií a vizí jste tuto výzvu přijal?

Mým cílem je, aby Metroprojekt byl špičkovou projektovou a konzultační firmou, jejíž odborníci budou řešit zásadní projekty dopravní koncepce a dopravní infrastruktury v Praze, v České republice i v zahraničí, budou na špičce oboru podzemních staveb a inženýrských konstrukcí a budou i autory zajímavých architektonických děl. Rád bych, aby naši klienti vyhledávali služby Metroprojektu vždy, když budou hledat optimální řešení svých složitých problémů.

■ Navzdory ekonomické krizi jsou hospodářské výsledky vaší společnosti stále velmi pozitivní. Přesto nebo právě proto připravujete řadu změn, které mění současnou organizační strukturu. Můžete být konkrétnější?

Přestože i na naši firmu dopadá všeobecný hospodářský pokles, lze výsledky Metroprojektu opravdu označit jako pozitivní. Já osobně jsem v situaci, kdy oprav-

Ochranný systém metra (OSM)

(2. díl) Ochranný systém metra je koncipován jako systém autonomní, nezávislý na vnějších zdrojích a vnějších rozvodných sítích. Problematiku navrhování a provozu ochranného systému můžeme rozdělit do několika oblastí.

věcmi a skutečnostmi, které nás všechny přesahují či převyšují.

■ A nepřiblížil byste nám například ze závodů v bílé stopě nějaký svůj jedinečný zážitek ?

Určitě celkově největším dojmem bylo projet trasu norského závodu Birkebeiner. Je to závod na 54 km a překonává se při něm horský hřeben z Reny do Lillehammeru s poměrně velkým převýšením. A každý z nás asi 12 000 účastníků jsme si na zádech nesli nemluvně – následníka norského trůnu Haakona Haakonsona. Tedy ne jeho osobně, ale fiktivně – batůžek o váze 3,5 kg. To vše na připomínku norských válečníků – Birkebeinerů, kteří v zimě roku 1205 vybrali ze svých řad dva nejzdatnější lyžaře, aby malého následníka převezli přes hory do bezpečí před jeho nepřáteli. Ale nejde jen o tu legendu, hlavně o celkovou atmosféru národního svátku, ve kterém se tisíce Norů a Norek vydají do závodu svým nejpřirozenějším způsobem pohybu vpřed, tj. během na běžkách klasickým stylem, a další tisíce jim při tom fandí podél celé trasy.

■ Říká se, že čím vyšší postavení, tím méně opravdových přátel. Máte takovou osobní zkušenost?

Nemám, alespoň prozatím. Nejblíží přátelé člověk získá spíše v mladším věku. A ti se ode mě ve 48 letech neodvracejí proto, že jsem se stal ředitelem. A v rozporu se všeobecně šířeným mediálním obrazem zjišťuji již pár let opakovaně, že mezi úspěšnými manažery a podnikateli je naprostá většina slušných a poctivých lidí. Takže i při práci ředitele určitě lze získat nové přátele.

■ Na co se mohou vaši zaměstnanci těšit?

Když budou poctivě pracovat a budou vstřícní ke všem našim klientům, tak pevně věřím, že se mohou těšit na zajímavou a prestižní tvůrčí práci v prosperující firmě. A když tomu sami pomohou, tak i na dobrou partu.

Prvním okruhem je zajištění **plynotěsnosti a tlakové odolnosti chráněného prostoru**. Jedná se o statickou odolnost stavby, tlakové uzávěry, servošoupata na potrubích menšího rozměru a jiné uzavírací prvky.

Druhým okruhem jsou **technologie umožňující vytvoření podmínek pro přežití** ukryvaných. Zásobování vzduchem, zásobování vodou a elektrickou energií, vytvoření snesitelných mikroklimatických podmínek apod.

Třetím okruhem jsou **opatření a systémy umožňující vlastní život ukryvaných**. Jedná se o zajištění sanitárních zařízení, péči o zraněné a nemocné, péči o malé děti, zajištění pořádku, odpadové hospodářství apod. Musí se počítat jak s narozením dítěte, tak s úmrtím ukryvaného, jak s řádnými občany, tak s hyenami, které využijí situace ke zločinu, s lidmi zdravými i zraněnými či těmi, kteří onemocněli infekční chorobou. Zkrátka je to různorodá problematika týkající se života ve stresu a ve stísněných podmínkách.

a stanice jsou svým řešením a hloubkou založení odolné „proti všemu“. V hloubených částech metra je nutné některé úseky doplňovat i ve stavbě tak, aby splnily požadovanou odolnost. Části metra, u kterých by tyto úpravy nebyly efektivní, jsou z ochranného systému vyjmuty.

Nejvíce jsou tlakově namáhány konstrukce, které vystupují nad terén. Zde dochází k jejich extrémnímu zatěžování v horizontálním směru, takže vydimenzování konstrukcí proti vylovení je vždy oříškem i pro naše zkušené statiky. Naštěstí těchto objektů je velmi málo.

Odolnost stavby je však jenom jedna část problému. Složitější a v mnoha případech divácky atraktivnější jsou elementy, které uzavírají otvory do stavby metra. Jedná se o otvory velké – traťové tunely a komunikační vstupy do metra a o otvory – menší – větrací šachty, pomocné vstupy, vstupy od výtahů pro invalidy a dále nejrůznější malé otvory ať už pro vzduchotechniku nebo pro vodovody, suchovody a vý-



▼ Zleva doprava:

Tlakově-plynotěsný uzávěr eskalátorového tunelu

Čerpací stanice

Protitlakové dveře ve větrací šachtě

Základní vlastností všech úkrytů musí být jejich hermetičnost a odolnost proti tlakové vlně. Vnější stěny úkrytu musí vykazovat velký redukční účinek proti různým druhům záření. Nezanebatelná je rovněž odolnost proti ohni. Metro jako stavba již svým dopravním řešením splňuje tyto parametry na vysoké úrovni v rozsahu cca 95 % stavby. Pouze v některých částech je potřeba zvýšit jeho odolnost. Ražené tunely

tlučná kanalizační potrubí (suchovod nevede sucho, jak název napovídá, ale jedná se o rouru bez vody pro použití při hasebním zásahu). Nezanedbatelnou část tvoří průchodky pro kabely, kterých je v metru nepřeberně. Když se všechna tato zařízení uzavřou, průchodky utěsní a zkusí se část metra nafouknout, musí hermetičnost zkušebního úseku vyhovovat velmi přísným kritériím. **Tomáš Tomášek**

MetroRail 2010

V posledním březnovém týdnu se v londýnském konferenčním centru Victoria Park Plaza konala tradiční konference MetroRail.

Jedná se o setkání lidí ze sféry městské a předměstské kolejové hromadné dopravy, zejména z řad provozovatelů hromadné dopravy a dodavatelů technologie, ale též konzultačních firem a reklamních agentur. Pro účastníka z Prahy bylo setkání zajímavé zejména proto, že v přednáškách

MetroRail 2010

a panelových diskusích zde byly představe-



▲ "We are transforming your Tube." (národní piktogram k rekonstrukci metra v Londýně)

ny čerstvě otevřené nebo připravované projekty nových linek metra v řadě evropských a světových měst. Tyto projekty prezentovali převážně vedoucí představitelé provozovatelů, soustředili se tudíž na informace o provozních parametrech a technologickém vybavení nových linek, nikoli na stavební řešení a postupy výstavby.

„Driverless Day“, třetí den konference, jak už z názvu vyplývá, byl celý věnován automatickému provozu po kolejích (bez řidiče).

Zajímavá přednáška se týkala metra v **Amsterdamu**, kde jsou v provozu čtyři linky a připravuje se pátá o délce 9,5 km, s devíti stanicemi, tj. ve velmi podobném rozsahu jako čtvrtá linka v Praze. Oproti tomu v **Kodani** mají v současnosti jen jednu relativně novou linku metra s automatickým provozem bez řidiče. Přednáška ale byla věnována připravované druhé lince se stejným vybavením, jejíž trasa vede kolem historického jádra města.

Sít metra v **Paříži** je velmi rozsáhlá, čítá 14 linek a 330 stanic a přepraví v průměru 5 milionů cestujících denně. Přednáška se týkala čtrnácté linky, nedávno zprovozněné, rovněž s automatickým provozem bez řidiče. Za pozornost stál i příspěvek týkající se za provozu probíhající rekonstrukce nejstarší a zároveň nejzatíženější linky 1, kde se na nástupištích postupně budují stěny oddělující kolej a připravuje se nasazení nových souprav, rovněž bez řidiče. Prezentována byla i nová linka automatického metra v olympijském **Vancouveru**, kde byli specialisté Metroprojektu před cca dvěma lety na exkurzi při ražbách tunelů štítem TBM.

Nicméně cesta pokroku při přípravě nových linek metra vede zejména přes nové technologie a automatický provoz. Mnozí přednášející poukazovali na to, že tyto nové technologie znamenají sice o něco vyšší prvotní investici, ale prakticky vždy nižší provozní náklady, které vedou



k poměrně brzké návratnosti zvýšené investice. Jako výhody automatického provozu bez řidiče byly kromě nižších provozních nákladů uváděny kratší intervaly, pravidelnější provoz a vyšší bezpečnost. Řada linek automatického metra je vybavena stěnami mezi nástupištěm a kolejí („Platform Screen Doors“), které se otevírají po zastavení soupravy, ale v provozu jsou i automatické linky, které se bez nich obejdou (např. v Německu, Londýně, Lyonu). Na konferenci proběhla k této problematice obsáhlá diskuse se závěrem, že tyto stěny mezi nástupištěm a kolejí jsou další doplňující investicí do bezpečnosti provozu – lhostejno, zda soupravy jezdí s řidičem nebo bez něj. Při automatickém provozu bez stěn na nástupištích jsou soupravy vybaveny laserovou detekcí překážek. Technologie automatického provozu začala před léty u lehkých (light rail) systémů a v současné době pokračuje směrem k páteřním trasám metra o obrovské kapacitě (Paříž, Berlín, Singapur, New York).

Tradiční součástí konference bylo i vyhlášení deseti různých cen za nejlepší metro. Celkovým vítězem letošního hodnocení se stalo metro v Kodani. Hodnocené parametry a výsledky soutěže dávaly reálnou šanci uspět i pražskému metru. Věřme, že řadu takto získaných poznatků a kontaktů bude možné využít i při návrhu nové linky metra „D“ v Praze.

David Krása

Výjimečně naturální produkty

Čeští farmáři už dávno zakotvili v jídelničních tuzemských reatauracích. A nejinak je tomu v La Verandě na pražském Josefově.

Šéfkuchař Radek David klade důraz především na kvalitu produktů, proto si je osobně vybírá přímo od výrobců na Šumavě, Vysočině a v Krkonoších. Milovníci mořkých ryb si mohou pochutnat na rybách dovážených z rybích trhů v Benátkách. Nedílnou součástí jídelničky jsou sezonní výrobky jako artyčoky, mořský jazyk, mléčná jehňátka či selátka. Suroviny jsou hostům prezentovány v syrovém stavu. Zavítáte-li do La Verandy, milá a nevtíravá obsluha vás přivítá sklenkou sektu. A co vám dnes doporučíme? Tak to tentokrát necháme na vás a na šéfkuchaři.

Jubilea: Svá životní jubilea oslavili kolegové **Ing. arch. Alena Martinková, Ing. Zbyněk Pěnka, Ing. Jiří Vítek a Ota Tesař**. Všem srdečně gratulujeme!



La Veranda

Elišky Krásnohorské 2, Praha 1,
www.laveranda.cz

metroprojekt informuje • firemní časopis • redakční rada:
Ing. Jiří Pokorný, Ing. Vladimír Seidl, Ing. David Krása,
Ing. arch. Evžen Kyllar, Ing. Tomáš Tomásek, Ing. Václav Valeš,
Ing. Dana Sklenářková • Vydává METROPROJEKT Praha a. s.,
I. P. Pavlova 2, 120 00 Praha 2, IČO: 45271895
• ev. č. MK ČR E 18232 • redakce@metroprojekt.cz