



# metroprojekt

informuje

ČASOPIS SPOLEČNOSTI METROPROJEKT Praha, a. s. | 2. ROČNÍK | NEPRODEJNÝ VÝTISK | 03/2009



**Téma:**  
**Rekonstrukce  
Národní knihovny  
Klementinum**

**Seriál:** Historie pražského metra – 7. díl  
**Rozhovor:** s Ing. arch. Kateřinou Szentésiovou,  
vedoucí odboru urbanistické koncepce ÚRM  
**Co vás zajímá:** Ochranný systém metra – 1. díl



### Vážení přátelé, milí čtenáři!

Podzim letošního roku, to nebyla jen sluncem prozářená a probarvená příroda, ale i plískanice doprovázené studenými větry. I tak by se dala popsat nálada a atmosféra kolem nás.

Je proto velmi nepravděpodobné, že by vnější ekonomické podmínky neovlivnily naši společnost. Všichni pociťujeme úbytek zakázek, o to více nás těší, že naše společnost je již tradičním zpracovatelem dílčích studií nového územního plánu Prahy. Konkrétně jsme byli pověřeni zpracováním studie rozvoje tramvajových tratí, tras metra a autobusů MHD. V uplynulých měsících má veřejnost možnost vyjádřit se k návrhu nového územního plánu, a protože se jedná o zásadní a mezní dokument, zasahující do života nejen Pražanů, vyzpovídali jsme za Vás osobu nejpopulárnější, architektku Kateřinu Szentésiovou z ÚRM.

Stále diskutovaným tématem je i rekonstrukce Národní knihovny Klementinum. Podělíme se s Vámi o naši představu o této nesmírně zajímavé a technicky velmi náročné rekonstrukci. Po 18 dní cestovali naši kolegové v oblasti Beninu a Nigeru a jaké si přivezli zážitky? I tuto reportáž Vám přinášíme.

Konec roku již tradičně proběhl ve znamení setkání s našimi partnery, obchodními přáteli a zaměstnanci společnosti při příležitosti svátku sv. Barbory. Svátek všech barabů jsme si letos připomněli o něco skromněji, přesto pevně doufám, že v přátelské atmosféře.

Přeji Vám klidné prožití vánočních svátků a do nového roku především pevné zdraví a hodně pracovních úspěchů.

**JIŘÍ POKORNÝ**, předseda redakční rady  
a generální ředitel METROPROJEKT Praha, a. s.

## Obsah

### Seriál

Historie pražského metra – 7. díl . . . . . 02

### Aktuálně

Předvánoční setkání . . . . . 03

Návrh nového územního plánu na veletrhu FOR ARCH 2009 . . . . . 03

### Téma

Rekonstrukce Národní knihovny Klementinum . . . . . 04

### Ze společnosti

Letní sportovní hry . . . . . 07

### Připravujeme

Technicko-ekonomická studie železniční trati Cotonou–Parakou–Dosso . . . . . 07

### Rozhovor

s Ing. arch. Kateřinou Szentésiovou, vedoucí odboru . . . . . 08

### Reportáž

Cesta po Beninu a Nigeru . . . . . 10

### Co vás zajímá

Ochranný systém metra – 1. díl . . . . . 11

### Gourmet okénko

Botega & bistro Ichnusa . . . . . 12

## 04 Téma

Rekonstrukce Národní knihovny Klementinum



## 06 Reportáž

Cesta po Beninu a Nigeru



## 10 Rozhovor

s Ing. arch. Kateřinou Szentésiovou, vedoucí odboru

## Historie pražského metra

**Období let 1974–1985 lze považovat za II. etapu výstavby pražského metra, neboť byla dokončena soustava tří základních tratí v centru města se třemi přestupními stanicemi.**

Kromě toho se metro začalo rozšiřovat mimo vlastní jádro města (na Vinohrady, do Jižního Města, do Holešovic a na Smíchov). V centru města došlo k velmi podstatné změně zřízením pěší zóny na Staroměstském okruhu, Václavské náměstí bylo upraveno i s nešťastnou křižovatkou u Národního muzea, změnil se Klárov, Můstek, náměstí Míru, Flora i Želivského. Vzniklo nové nádraží Holešovice, nově bylo upraveno Palackého náměstí a prostranství u Smíchovského nádraží. Byla zahájena přestavba Smíchova. Probíhala výstavba

Budějovického, Pankráckého náměstí i náměstí Hrdinů, vzniklo Kongresové centrum, nové Hlavní nádraží, Centrální dispečink, Provozně technická budova. V okolí všech stanic se podařilo zkultivovat prostředí.

I. úsek trati A se od samého základu podstatně liší od I. úseku trati C. Trasa diametrálně propojuje Dejvice s Vinohrady přes centrum s prvním překonáním Vltavy. Niveleta tunelů pod dnem řeky určila hloubku uložení celé trati, potřeba propojit dejvickou terasu s vinohradskou ovlivnila nivelety



## Předvánoční setkání

Jak se již stalo tradicí, konalo se i letos při příležitosti svátku svaté Barbory, patronky barabů a havířů, předvánoční setkání obchodních partnerů a přátel naší firmy, METROPROJEKT Praha a. s.

Setkání proběhlo v Národním domě na Smíchově. Kromě hlavní hvězdy večera zpěvačky Leony Machálkové byly na programu koledy v podání dětského folklorního souboru a dynamické skupiny ABBA STARS. Program uváděl známý rozhlasový a televizní moderátor Tomáš Krejčíř.

Součástí programu bylo rovněž předání dalšího certifikátu ISO – „Systém managementu bezpečnosti informací“, který společnost získala po nedávném recertifikačním auditu. O spokojenost hostů pečovala cateringová společnost Vyšehrad 2000, jejíž gastronomické speciality uspokojily i nejnáročnější gurmány. Volná zábava s hudbou a tancem pokračovala téměř do půlnoci.

Domů si hosté odnesli malý dárek a dámy krásnou růží. Setkání proběhlo ke všeobecné spokojenosti návštěvníků i pořadatelů.

*Tomáš Tomášek*

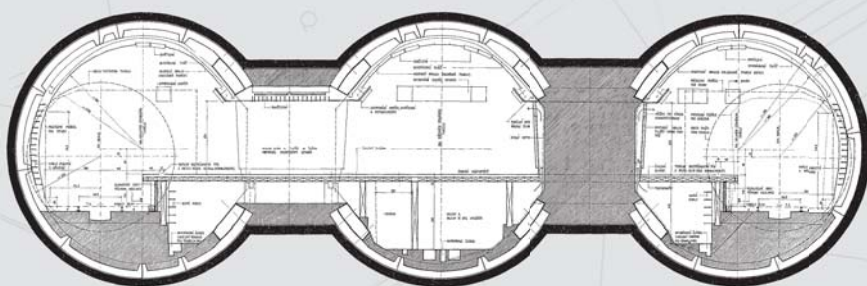
## Návrh nového územního plánu na veletrhu FOR ARCH 2009

**V rámci doprovodného programu stavebního veletrhu FOR ARCH 2009 byl vůbec poprvé veřejnosti představen koncept nového územního plánu v oblasti řešení dopravy v hlavním městě Praze pro následujících 10–15 let.**

Koncept byl zpracován Útvarem rozvoje hl. m. Prahy, který v rámci ucelené expozice prezentoval základní schémata dopravy. Součástí výstavy byly i podkladové studie společnosti METROPROJEKT Praha. Konkrétně se návštěvníci mohli detailněji seznámit s plánovanou novou trasou metra D, jakýmsi vnitřním okruhem metra, či s prodlouženou trasou metra A západním směrem. Doprava se stala nejen v hlavním městě velice aktuálním a tíživým problémem, o to více věříme, že i naše návrhy přispějí k řešení této citlivé otázky.



▲ **Konečné řešení: Severojižní magistrála v tunelu.**



ostatních stanic. Stanice Náměstí Míru a Hradčanská se tak staly nehlouběji založenými stanicemi.

Stanice Dejvická je mělce založená a je tak podobná stanicím trati C. Ostatní stanice I. úseku trati A jsou hlubinné, ražené

a vliv sovětské technologie se na jejich řešení projevuje nejvýrazněji. S výjimkou stanice Můstek, která je sloupová, mají ostatní stanice mohutné pilíře a málo průchodů. Řešení interiérů je vzájemně analogické a je charakteristické hliníkovými kazetami s barevným odlišením a s lineárním uspořádáním pásů v klenbách nástupištních prostorů. Obklady stěn jsou kamenné. I. úsek trasy A Dejvická–Náměstí Míru byl uveden do provozu v létě roku 1978.

*Evžen Kyllar*



◀ **Vzorový příčný řez ražených stanic I. úseku trasy A**

◀ **Zleva doprava: Nástupištní stanice Staroměstská v roce 1978**

**Boční loď stanice Malostranská v roce 1978**

**Nástupištní prostor stanice Můstek A**



# Rekonstrukce Národní k

**Areál Klementina se nachází v centru historické části Prahy. Byl budován jezuiti v letech 1653–1726 na místě kláštera dominikánů v těsném sousedství kostela sv. Klimenta. Rozsáhlý komplex o rozloze kolem dvou ha patří k největším stavebním celkům Evropy. Velkoryse pojatý raně barokní areál byl v průběhu staletí upravován, modernizován a rozšiřován. Nikdy však nepotřeboval žádné větší úpravy.**



▲ Zrcadlová kaple Klementina



▲ Barokní knihovni sál

Po celé 18. a 19. století zde nedošlo k významnějším stavebním zásahům. To platilo až do 30. let minulého století, kdy byly provedeny úpravy pro potřeby národní, univerzitní a technické knihovny. V poslední době však ani tyto úpravy nevyhovují současným potřebám, neboť rekonstrukce areálu, provedená podle návrhu architekta Ladislava Machoně, se omezila jen na nezbytné úpravy. Rozvody inženýrských sítí a technologické části budov byly obnovovány velice sporadicky, a to především nárazově, zcela bez jakékoliv koncepce. Výsledkem je dnešní nejednotná a nentralizovaná soustava rozvodů, z nichž převážná část je na pokraji životnosti, pracoviště, která neodpovídají stávajícím hygienickým normám, depozitáře s nevyhovujícími podmínkami pro uložení knihovních fondů, nevhodné tepelně-fyzikální vlastnosti konstrukcí objektu negativně ovlivňují stav historických maleb, fresek, obrazů či dřevěného mobiliáře. Časově omezena je i funkčnost všech výtahů, které nesplňují současně platnou legislativu.

V průběhu let 2005–2008 byla vypsána řada soutěží, které měly tento problém odstranit výstavbou nového objektu. V závěru minulého roku však záměr výstavby nové budovy byl definitivně (či dočasně) opuštěn a pozornost se znovu soustředila na rekonstrukci stávajícího areálu. Bylo využito již vypsané soutěže na Revitalizaci areálu Klementina. V této soutěži byla jako nejlépe vyhovující vyhodnocena nabídka společnosti METROPROJEKT Praha, a. s. Záměrem projektanta je v rámci rekonstrukce navrátit areálu podobu odpovídající době jeho největšího rozkvětu a v rámci revitalizace hledat kompromis mezi formou a provozními potřebami moderní doby. Znamená to například návrat jednoho z jeho výrazné dominantních prvků – uvolnění prostorných klenutých chodů původních komunikačních os ve tvaru kříže probíhajících všemi podlažními, dnes velmi necitlivě zastavěných nevzhlednými dřevotřískovými vestavbami a přepažených sádkar-tonovými příčkami. Dalším rušivým prvkem jsou nevzhledné



◀ Zleva doprava:

**VARIANTA Č. 1**  
vstup z Hlavního  
nádvoří

**NÁVRH Č. 3**  
vstup z Platněřské  
ulice/varianta A

**NÁVRH Č. 4**  
vstup z Platněřské  
ulice/varianta B

# nihovny Klementinum

a nefunkční novodobé vikýře na střeších kolem některých nádvoří, které budou zmodernizovány nebo zcela zrušeny. V důsledku interiérových změn a uvolnění části prostor areálu Státní technickou knihovnou dojde k odlehčení stropních konstrukcí depozitářů, které jsou až 4x přetíženy, protože bude možné jednotlivé fondy „rozprostřít“ po areálu Klementina. Nadále zůstane zachována jeho základní funkce, služba čtenářům Národní knihovny, nicméně dojde i k většímu otevření areálu širší veřejnosti.

Základní myšlenkou je vytvoření optimálního provozního a dispozičního schématu, které dokáže zohlednit vnější i vnitřní požadované vazby definované zadáním NK na revitalizaci a rekonstrukci Klementina s možností postupné realizace. Realizace je navržena do čtyř etap, viz obr. na str. 5 dole.

Rekonstruovaný areál Klementina by měl zajistit funkčnost Národní knihovny na dalších min. 50 let. Zahájení realizace je limitováno přestěhováním STK do nové budovy v Dejvicích

v průběhu léta 2009 a rozšířením centrálního depozitáře NK v Hostoviči, jehož výstavba je zatím plánována od roku 2009 do roku 2011.

## Úkoly, které musí projektant rekonstrukcí a revitalizací řešit:

- zachování resp. zvýšení současné skladovací kapacity na 2,5 milionu svazků;
- zlepšení klimatických a bezpečnostních podmínek uložení fondů v depozitářích;
- vytvoření vstupu, který odpovídá důležitosti instituce;
- navržení úpravy dispozic souboru objektů podle provozně-funkčního schématu jednotlivých prostor nebo celků a vytvoření nových funkčních celků (např. využití prostor Hospodářského nádvoří pro komunikační centrum a využití konfigurace terénu k umístění jednopodlažního depozitáře);
- zásobování NK, např. vytvořením rampy na Technickém nádvoří umožňující vjezd do podlaží navazujícího na suterén Klementina;
- parkování v areálu pro min. 20 osobních vozů s tím, že NK požaduje vymístit nadzemní parkování z dvorů areálu.

## Návrh č. 1 – vstup z Hlavního nádvoří

Na Hlavním nádvoří je navržen hlavní vstup v podobě skleněné desky vyplněné komunikacemi – rampy a výtahy. Na jednotlivých úrovních jsou umístěny prostory pro počítače a v horním patře kavárna s výhledem na okolí.



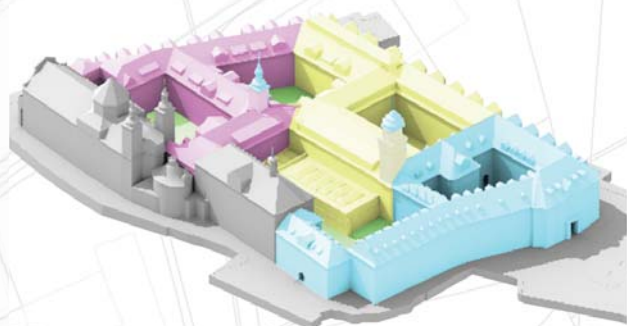
▲ Letní refektář – všeobecná studovna



▲ Révové nádvoří

◀ Jednotlivé etapy rekonstrukce areálu Klementina

- 1. etapa realizace
- 2. etapa realizace
- 3. etapa realizace
- 4. etapa realizace



## ▼ Shora dolů:

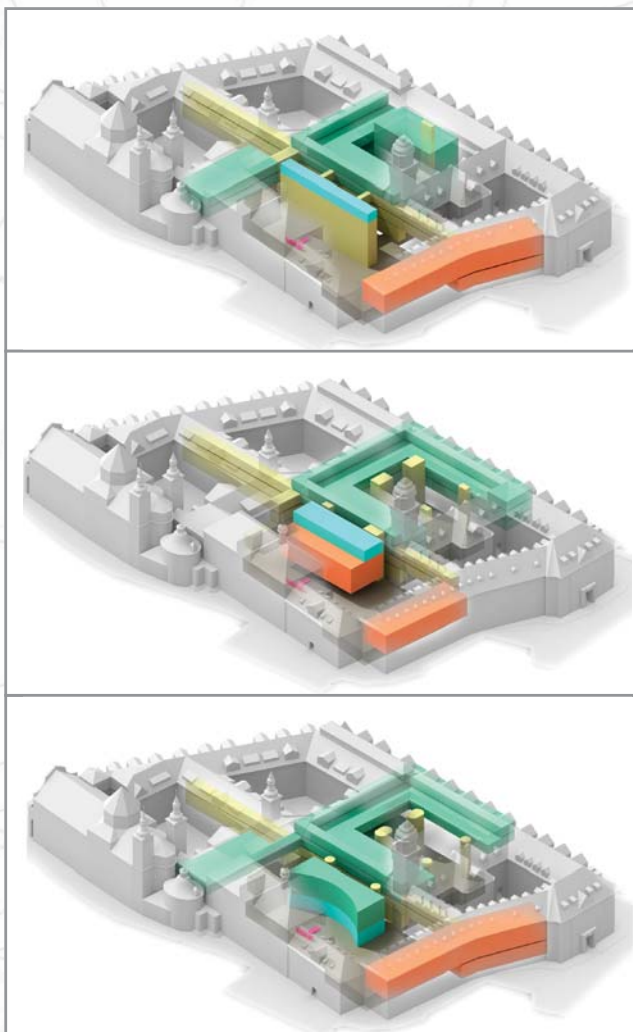
**VARIANTA Č. 1**  
vstup z Hlavního  
nádvoří

**NÁVRH Č. 3**  
vstup z Platněřské  
ulice/varianta A

**NÁVRH Č. 4**  
vstup z Platněřské  
ulice/varianta B

## Legenda:

- ostatní veřejné prostory
- novodobé fondy – čítárny
- novodobé fondy – sklady
- komunikace
- sály



Projdeme-li hlavním vstupem pod komunikační deskou, ocitneme se ve vstupní hale naplněné světlem. Důraz je kladen na snadný a přehledný vstup do knihovny. Zde získáme prostorovou orientaci přes několik pater, najdeme zde informační zónu se službami knihovny, obchod s knihami a suvenýry.

Tubus čítáren v Hospodářském nádvoří je navržen tak, aby jednotlivé úrovně měly spolu vizuální kontakt a byly propojeny výtahem na depozit knih v podzemí. V jednotlivých patrech je vstup do studoven Novodobých fondů.

### Návrh č. 2 – zastřešení Hlavního nádvoří

Tento návrh řešení byl naznačen jen schematicky a ve shodě s NK byl vyřazen z dalších sledovaných návrhů.

### Návrh č. 3 – hlavní vstup z Platněřské ulice/var. A

Návrh č. 3 představuje umírněnější, méně transparentní, provozně však srovnatelnou alternativu návrhu č. 4. Vstup z Platněřské ulice do areálu Klementina je vytvořen ubouráním parapetů stávajících oken v 1. NP. Nad vstupní otvory je zavěšena prosklená markýza. Tento prvek plní funkci vizuální komunikace návštěvníků národní knihovny s veřejností v Platněřské ulici. Do hlavního nádvoří je umístěn objekt s obdobnou náplní dle návrhu č. 4.

### Návrh č. 4 – hlavní vstup z Platněřské ulice/var. B

Ve 4. návrhu předkládáme řešení, které vytváří veřejný předprostor v podobě malého náměstí při ulici Platněřská. Blok domu je zde prolomen jemně prozradčenou zakřivenou vstupní fasádou do zastřešeného dvora. Vstupní hala je řešena s vertikálními komunikacemi, informacemi a službami knihovny. Kolem dvora jsou v patrech rozprostřeny studovny. Do hlavního nádvoří se stavba otevírá opět konvexně prolomenou prozradčenou fasádou, která do sebe absorbuje návštěvníka včetně jeho okolí. V této části je v přízemí umístěna kavárna, v patrech pak prosvětlené studovny.

Z předložených návrhů řešení doporučil zadavatel pokračovat na tzv. **Variantě č. 1.3 s hlavním vstupem z Platněřské ulice**, která vznikla kombinací návrhu č. 1 a č. 3. Vstup z Platněřské ulice do areálu Klementina je vytvořen ubouráním parapetů stávajících oken v 1. NP, nad vstupní otvory je zavěšena prosklená markýza. Hospodářské nádvoří je zastřešeno nad okny Refektáře, hlavní studovny, výše pokračuje pouze tubus čítáren, který propojí novou vstupní halu s čítárnami ve 3. a 4. NP. Dnešní Hala služeb na Hlavním nádvoří se přemění ve víceúčelový sál. Průchod areálem od Karlova mostu přes jednotlivá nádvoří pro pěší zůstává zachován.

V průběhu prací byla zvažována i „úsporná“ varianta, kdy by byla provedena pouze rekonstrukce inženýrských sítí, byla by „vyčištěna“ dispozice od nevzhledných vestavek na chodbách knihovny a provedly by se pouze nezbytné restaurátorské práce. V takto revitalizovaném areálu by ale nebylo možné naplnit zadání investora – zvýšit požadovanou kapacitu uložených svazků, odstranit nevhodné provozní vazby apod.

V současné době je zpracován projekt DPS pro provedení 1. etapy, na kterou bylo vydáno stavební povolení, a probíhá výběrové řízení na dodavatele stavby, které bude dokončeno v závěru letošního roku. Probíhá i stavební řízení na přivaděč chladicí vody z Vltavy. V současné době zpracováváme projekt DSP pro stavební povolení na 2. etapu a dokumentaci DVZ pro výběr zhotovitele. Součástí procesu je i projednávání studie dopadů na životní prostředí (EIA).

*Pavel Burian*

## ► Zleva doprava:

Hospodářské nádvoří  
varianta č. 3 a 4

Hospodářské nádvoří  
varianta č. 1

Vstup z Platněřské  
ulice/varianta č. 4 – noční  
pohled



## XXXVI. letní sportovní hry

**Ve dnech 10. až 13. září 2009 se konaly již XXXVI. letní sportovní hry Metroprojektu.**

Hry se konaly v pěkném areálu JUNIOR CAMP na Nové Živohošti. Počasí bylo jako vymalované.

Soutěžní disciplíny byly pestré, soutěžilo se v odbíjené, ping-pongu, bocce, plavání, nohejbalu, badmintonu, v penaltách a minigolfu.

V pátek se konal již tradiční seznamovací večírek (po 36 letech!) a v sobotu byly vyhlášeny výsledky s rozdělením diplomů a cen. K tanci a poslechu, jak jinak, hrála country kapela „SEŠLOST“ z Liberce.



**Bednu obsadili tito vítězové:**

	Odbíjená, debl	Ping-pong – muži	Ping-pong – ženy	Bocca	Nohejbal	Nohejbal	Plavání – ženy	Badminton
1.	M. Medřická, D. Krása	M. Vlasák	K. Valová	Sourozenci Valovi	J. Huml, P. Zdeněk	P. Bartoň	V. Procházková	P. Bartoň, M. Řeřucha
2.	V. Procházková, J. Huml	J. Hrnčíř	H. Vrtišková	J. Hrnčíř, D. Benda	J. Vala, J. Hrnčíř	J. Kočí	M. Medřická	V. Kuneš, J. Pecharová
3.	V. Vachtlová, P. Zdeněk	Krčmář	V. Bolomová	V. Kočí, J. Říha	V. Kuneš, J. Vítek	M. Novák	H. Krausová	Křivánkovi

## Technicko-ekonomická studie železniční trati Cotonou–Parakou–Dosso

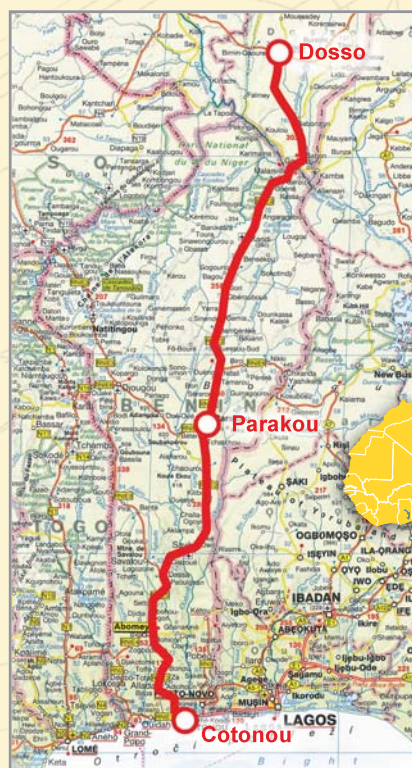
**V červenci letošního roku zvítězilo sdružení českých firem METROPROJEKT Praha, a. s., GKR Holding, a. s. a SUDOP Praha, a. s. v mezinárodním výběrovém řízení na zpracování studie proveditelnosti železniční trati Cotonou–Parakou–Dosso.**

Zadavatel studie společnost AFRICARAIL požaduje navržení jednokolejné trati z beninského přístavu Cotonou do nigerského města Dosso. Předpokládaná celková délka trati je 1063 km, přičemž v úseku Cotonou–Parakou se bude jednat o kompletní rekonstrukci stávající úzkorozchodné trati v délce 438 km a v úseku Parakou–Dosso se bude navrhovat novostavba železniční tratě. Výše uvedený úsek je první etapou plánované středoafričké železniční sítě.

Ve dnech 22. 9.–10. 10. 2009 se uskutečnila pracovní cesta našich kolegů J. Noska, R. Kučery a T. Kapala po Beninu

a Nigeru. Během pobytu v Africe se seznámili se stávající trati Cotonou–Parakou a s následným základním trasováním budoucí železniční trati v úseku Dosso–Parakou. Součástí cesty byla i schůzka se zástupci drah OCBN v Cotonou a s představiteli zadavatele projektu společnosti AFRICARAIL v Niamey. Náplní těchto schůzek bylo projednání základních parametrů projektu. O významu plánované stavby svědčí i setkání s ministrem dopravy Nigeru panem Issou Mazou. Reportáž z tohoto setkání byla odvysílána ve státní nigerské televizi.

*Vladimír Seidl*



◀ Budoucí propojení Cotonou–Parakou–Dosso

[ze společnosti]

[připravujeme]

## Rozhovor s Ing. arch. Kateřinou Szentésiovou, vedoucí odboru urbanistické koncepce ÚRM

[rozhovor]



**V roce 1979 ukončila studia na Fakultě architektury ČVUT Praha. Pracovní kariéru zahájila stáží na FA ČVUT, katedra urbanismu, v letech 1980–1985 se věnovala samostatné projekční činnosti (MR, Budapešť, VIBEG), dále pracovala jako odborná jazyková poradkyně pro koordinaci prováděcí dokumentace stavby Studentský dům ČVUT v Praze-Dejvicích. Od roku 1992 je zaměstnána na Útvaru rozvoje hl. města Prahy, od roku 2007 na pozici vedoucí Odboru urbanistické koncepce. V současné době vede pracovní tým zpracovávající nový územní plán pro Prahu. Je členkou České komory architektů, Obce architektů a Asociace pro urbanismus a územní plánování.**

■ **V současné době byla dokončena debata o návrhu státního rozpočtu na rok 2010 – jak se úsporná opatření projeví na přípravě a výstavbě dopravních staveb na území hl. města Prahy.**

Úsporná opatření se jistě projeví jak u staveb realizovaných z rozpočtu Prahy, tak u staveb realizovaných ze státního rozpočtu nebo s jeho příspěvkem. Pro Prahu to bude velmi bolestivé, pokud se k problémům s projednáváním dokumentací pro důležité dopravní stavby připojí také finanční dopady krize, které zpomalí jejich výstavbu, především obou okruhů: městského a silničního okruhu

kolem Prahy. Naštěstí se ale probíhající výstavba jihozápadní části Pražského okruhu patří mezi prioritní stavby, které budou dokončeny. Ale ptáte-li se nejen na výstavbu samotnou, ale také na přípravu, do které samozřejmě patří též příprava základních územně plánovacích dokumentací, tady mohu být poněkud optimističtější. Jsem přesvědčena, že Praha a všechny zodpovědné instituce města jsou si vědomy toho, jak je důležité být po stránce územněplánovacích dokumentací včas a dobře připraven na situaci, kdy krize skončí a kdy bude moci do veřejných investic proudit zase o něco více prostředků.

Proto město pokračuje v přípravě a projednávání zásadních dokumentů, jako jsou Zásady územního rozvoje, což je krajský dokument, který by měl na úrovni Prahy jako kraje řešit zásadní systémové záležitosti a v oblasti dopravy vymezit jak koridory, tak plochy pro další rozvoj. Tento dokument je v současné době projednán a připomínky k němu byly vyhodnoceny. Po jejich zapracování bude návrh předložen Zastupitelstvu hl. m. Prahy, aby schválilo jejich vydání.

To ale zdaleka není jediná dokumentace, na niž Útvar rozvoje hlavního města Prahy v současné době pracuje a která má vazbu na přípravu zásadních dopravních staveb. Nejdůležitějším dokumentem, jehož koncept byl právě dokončen a předán pořizovateli, kterým je Odbor územního plánu MHMP, je nový územní plán hl. m. Prahy. Tento dokument, o jehož pořízení rozhodlo Zastupitelstvo hl. m. Prahy v roce 2007 a jehož zadání bylo schváleno v květnu 2008, bude v následujícím období předložen veřejnosti i dotčeným orgánům státní správy a významným organizacím k projednání.

Začátek informační kampaně k této události je naplánován od 15. 10. 2009 a i vaše společnost METROPROJEKT Praha, a. s. jako významný subjekt působící v této oblasti se k materiálu bude moci vyjádřit. Mimochodem některá dílčí řešení obsažená v konceptu jsme nechávali detailněji prověřit právě vašimi odborníky.

Nesmím ale zapomenout ani na probíhající změny územního plánu, především ty tzv. celoměstsky významné, mezi kterými jsou také významné dopravní stavby, jako např. změna časového horizontu a upřesnění trasy metra D včetně stanic a vestibulů v rozsahu úseků Pankrác–Depo Písnice nebo rozšíření VPS na stavbu „Optimalizace traťového úseku Praha Hl. n.–Praha Smíchov“.

■ **Dozvoďte poněkud sobeckou otázku – naše akciová společnost METROPROJEKT Praha je subjekt, který se dlouhodobě angažuje v projektové přípravě systémů veřejné hromadné dopravy osob. Jaké jsou reálné výhledy v přípravě nových investic na území hlavního města, případně i ve vztahu se Středočeským krajem?**

Veřejná hromadná doprava je jedním z prvků územního plánu, na který klademe obzvláště velký důraz. Přínosy dobře fungujícího systému veřejné dopravy pro město a jeho bezprostřední okolí jsou zcela zjevné. Proto ve všech námi zpracovávaných dokumentech preferujeme rozvoj hromadné, především kolejové dopravy, před individuální silniční dopravou. V konceptu nového územního plánu uvažujeme o rozvoji kolejové dopravy, pro niž jsou navrženy nové trasy, některé také ve variantním řešení. S ohledem na provozní náklady, očekávanou poptávku a stále rostoucí investiční náklady klademe důraz na rozvoj tramvajové dopravy a železnice. Mezi investiční priority, které ovšem stanovuje Rada hl. m. Prahy, bude zřejmě patřit v nejbližší době prodloužení provozního úseku metra A ze stanice Dejvická po stanici Motol, tramvajová trať v úseku Podbaba – železniční zastávka Podbaba či rozšíření stanic metra o nové vestibuly u stanice Národní a druhý vestibul stanice Stodůlky. Pevně doufáme, že se rovněž rozběhnou co nejdříve práce na trase D metra mezi Pankrácí a Písnicí.

V současné době je již v územním plánu zakotvena řada nových doprav-



ních staveb rozšiřujících síť či zvyšujících kvalitu veřejné dopravy, u kterých je otázkou realizace zajištění finančních prostředků, například železniční zastávky v lokalitách Rajska zahrada nebo Kačerov. V případě modernizace trati Praha–Kladno s připojením letiště Ruzyně se čeká na dokončení schvalovacího procesu na úrovni územního řízení a zejména vyřešení způsobu financování.

Pokud bude koncept nového územního plánu schválen, bude mít Praha pro další časový horizont s doufejme příznivějšími hospodářskými podmínkami připraveny na úrovni územního plánu další stavby, jako je výstavba nové trasy D či řadu nově umístěných železničních zastávek, které by měly zvýšit využití železnice pro městskou a příměstskou dopravu. Za zásadní pro příští období považujeme ale především rozvoj systému tramvajových tratí, a to tak, aby byl vytvořen systém tangenciálních tratí okolo jádrového města, které propojí jednotlivá městská centra (např. Smíchov–Pankrác) a doplní je ve směrech radiálních tratí, např. do Suchdola s prověřením odbočení do Troji nebo směrem na Jižní Město.

■ **Modernizace kolejového spojení Kladna s Prahou včetně otázky napojení mezinárodního letiště Praha Ruzyně na tuto trať je investice, která má své příznivce i odpůrce. V průběhu více než deseti let byla zpracována řada variantních řešení. I když je projektová příprava ve velmi pokročilém stadiu, zahájení realizace tak jasné není. Dá se očekávat výrazný pokrok?**

Stavba je v souladu s platným územním plánem a nutno říci, že její podoba prodělala za dobu přípravy obrovské změny na základě požadavků zejména městských částí, což se samozřejmě dramaticky projevilo i v odhadech investičních nákladů. Jak jsem se již zmínila, modernizace trati Praha–Kladno je ve stadiu zpracované dokumentace pro územní řízení, jehož zahájení se očekává. K dokumentaci bylo vydáno kladné stanovisko MŽP ČR v procesu EIA, avšak objevují se některé nové požadavky na ztvárnění trati při průchodu Stromovkou. Tyto problémy musí být po věcné i procesní stránce vyřešeny, ale podle

mých informací v současné době nejsou na realizaci stavby k dispozici finanční zdroje ze státního rozpočtu. Současně ještě není dořešena ani otázka financování této stavby, ve hře je i varianta spolupráce soukromých a veřejných zdrojů.

■ **Všechna velkoměsta se potýkají s problémy automobilové dopravy, která významně ovlivňuje životní prostředí. Města, zejména ve své centrální části, již nejsou schopna v úrovni parteru pokrýt její prostorové nároky. I když jsme často kritizováni, že patříme k tunelové loby, domníváme se, že dnes není jiné cesty než přistoupit k intenzivnějšímu využívání městského podzemí pro tyto účely. Kritická je situace v trase Severojižní magistrály, jejíž prostup městem byl stanoven v 60. letech minulého století na základě prognózy, kterou skutečnost výrazně překonala. Jaký soubor opatření v této oblasti připravuje váš útvar?**

Problém automobilové dopravy v centrální oblasti města je opravdu velmi ožehavým problémem s dopady na životní prostředí a kvalitu života obyvatel i na fyzický stav historických hodnot památky UNESCO. Řešení tohoto problému nebude jednoduché ani rychlé. Vyžaduje celou řadu komplexních opatření. Podmínkou je především odlehčení centra od průjezdné dopravy, kde zásadním krokem je výstavba okruhů. To samo však nestačí. Domníváme se, že zároveň musí město přistoupit k restriktivním opatřením, omezujícím dopravu v centrální oblasti města např. systémem mytného. Pohyb cestujících ale musí převzít hromadná doprava, jejíž rychlost, komfort

■ **Veřejná hromadná doprava je jedním z prvků územního plánu, na který klademe obzvlášť velký důraz.**

i cena by měly být výhodnou alternativou vůči individuální dopravě. Mnohé z těchto opatření přesahuje kompetence územního plánu a my můžeme pouze vytvářet podmínky dané územním plánem a jeho regulativy. Mezi takové patří kromě již zmiňovaného rozšíření systému veřejné dopravy, a to především kolejové, také systém zachytných parkovišť, která jsou v územním plánu navržena i jako ve-

řejně prospěšné stavby, a také liberalizace regulativů při umísťování parkovišť všeho druhu, která již nejsou v konceptu územního plánu vymezena na konkrétních místech konkrétními plochami, ale lze je realizovat za určitých podmínek ve všech plochách, kromě krajinného území. Jejich umístění, forma a kapacity však musí být případ od případu posouzeny, aby nedošlo naopak k negativním dopadům v jejich okolí. To platí i pro podzemní parkinky a nakonec i pro další podzemní dopravní stavby. Jde o to, aby v případě „uklizení“ závady z povrchu a odstranění závady v jednom místě nedošlo na jiném místě k vystupňování problémů, které se jen přelíjí jinam.

Pokud jde o konkrétní problém Severojižní magistrály, území touto dopravní stavbou dotčené je v konceptu územního plánu vymezeno jako území, pro které má být zpracována podrobnější územní studie. Ta by měla v měřítku zachycujícím větší detail, než je toho schopen územní plán, prověřit možnosti, jak rehabilitovat území zasažené a degradované touto stavbou, odstranit alespoň dílčím způsobem bariérový efekt a učinit z okolí podél magistrály plnohodnotnou součást městského parteru a přitom v širších vazbách ukázat všechny dopady takového řešení. Rozhodně ale je třeba řešit Magistrálu jako celek, tj. od Jižní spojky až po most Barikádníků a v kontextu celkového řešení navrhnout úpravu jednotlivých úseků. Důležité bude, jaké priority zvolí volení zástupci města při přípravě zklidňování dopravy v centru. Výstavba dalších tunelů ve vnitřní části města vyjma městského okruhu nás nespasí a může být i kontraproduktivní. Na druhou stranu je třeba porovnávat situaci Prahy s okolními městy podobné velikosti. Myslím, že situace v Praze není tak dramatická i díky velmi

kvalitnímu systému veřejné integrované dopravy. A zejména tady vidím potenciál pro řešení problémů.

Závěrem bych chtěla poděkovat za možnost zmínit se o těchto problémech v době, kdy se zahajuje kampaň předcházející veřejnému projednání konceptu nového územního plánu Prahy, jehož je doprava jistě tou nediskutovnější disciplínou.



▲ Pro místní děti jsme byli atrakcí

## Cesta po Beninu a Nigeru

**Ve dnech 22. 9.–10. 10. 2009 uskutečnila naše pracovní skupina ve složení Tomáš Kapal, Robert Kučera a Jan Nosek cestu po Beninu a Nigeru. Hlavním účelem cesty byla prohlídka stávající železniční tratě v úseku Cotonou–Parakou a rekognoskace terénu budoucího prodloužení tratě v úseku Parakou–Dosso.**

▼ Ze stávající trati Cotonou–Parakou–Dosso

„Cesta trvající 18 dní proběhla bez větších problémů, i když africké prostředí má svá specifika, se kterými jsme se museli vyrovnat,“ vzpomíná na své osobní zážitky „chef de mission“ Jan Nosek. A pokračuje: „Benin i Niger jsou bývalé francouzské kolonie a silný vliv Francie v tomto regionu je vidět na každém kroku. Ať

už se jedná o stavby, které pocházejí z koloniálního období, auta, jež jsou až na výjimky francouzské produkce (a často pamatují i koloniální dobu), nebo oficiální jazyk, kterým je francouzština. Během cesty jsme byli v každodenním kontaktu s místními lidmi a ve většině případů se jednalo o kontakt přátelský. Pro děti, které

se kolem nás zvědavě sbíhaly, jakmile jsme zastavili, jsme byli atrakce srovnatelná s příjezdem cirkusu. Nepříjemní byli jen někteří oficiální pracovníci náležitě si užívající svoji vlastní důležitost, jako například celníci na nigersko-beninské hranici. Co nám ale nejvíce znepríjemňovalo naši cestu, bylo vedro a vlhko. Teploty se pohybovaly v rozmezí od 24 °C v noci až do 38 °C přes den. Místní jsou na zdejší klima vybaveni „západní technikou“, takže v řadě kanceláří, restaurací a veřejných prostor je běžně klimatizace nebo alespoň ventilátor. Klimatizace je bohužel téměř vždy nastavena na 17 °C, což při vstupu do místnosti člověk ocení, po několika minutách je vám zima a při opuštění místnosti víte, že ubránit se rýmě bude těžké. Zvláště když poté nasednete do auta, kde je klimatizace nastavena opět na 16 °C. Životní a pracovní tempo je o poznání pomalejší než u nás. Není výjimkou, že pracovní jednání, které by v našich podmínkách trvalo zhruba dvě hodiny, trvá celý den, a ještě následující den se znovu dlouze projednává závěr z předešlého jednání.

Dojmů a zážitků z cesty je celá řada a popsat je tak, aby neztratily něco ze své intenzity, je téměř nemožné. Zkratka Afrika se musí zažít,“ uzavírá své vzpomínky Jan Nosek.

*Očima Jana Noska a Roberta Kučery*



# Ochranný systém metra (OSM)

**Motto: I když se v současné „mírové době“ problematika civilní ochrany nenesí, pokládáme za vhodné, některé informace o využití metra pro ukrytí uvést.**

Projekce ochranného systému metra byla vždy specifickou činností. Využití v OSM ovlivňuje víceméně všechny oblasti a profese metra i ty, které na první pohled s OSM nesouvisí. Proto projekce OSM předpokládá encyklopedickou znalost všeho, co souvisí s výstavbou a provozem metra.

Co je to vlastně ochranný systém metra? Ochranný systém metra je soubor technických a organizačních opatření, který umožňuje využití metra pro ukrytí obyvatelstva, jeho přežití a vyvedení při krizových událostech na území Prahy. Při přechodu z dopravního systému metra na ochranný systém metra se z metra vytváří kvalitní STOÚ vyšší než 3. třídy.

Ochranný systém metra (OSM) patří mezi tzv. systémy „*kdyby se něco stalo*“, to znamená systémy, které se uvádějí v činnost, pokud nastanou mimořádné okolnosti. Do těchto systémů můžeme zařadit protipožární ochranu, záchranné systémy a pod. Ačkoli se nepočítá, že v každém objektu bude hořet, jsou už při jeho navrhování vzaty v úvahu okolnosti, které snižují riziko rozšíření požáru, zkoumají se únikové cesty, projektují se protipožární systémy a to všechno je proto, „*kdyby*“ náhodou hořelo.

Stejně tak je ukrytí osob připraveno, „*kdyby*“ nastaly takové okolnosti, takové mimořádné události, kdy ukrytí obyvatelstva bude neoptimálnější variantou pro snížení následků této mimořádné události.

Samozřejmě jako mimořádnou událost a okolnost musíme v první řadě brát ohrožení obyvatelstva při válečných událostech. Avšak i v čase míru může dojít k takovým mimořádným událostem, které by mohly ohrozit obyvatelstvo v rozsáhlém regionu, což by v oblasti velkoměsta mělo nedozírné následky.

V tomto ohledu tvoří metro a jeho ochranný systém jedinečný a svým způsobem univerzální záchranný systém pro velkou část regionu města Prahy.

Z jedinečných vlastností, jimiž se liší od klasických úkrytů, si můžeme uvést alespoň některé.

- Metro prochází oblastmi města s největší hustotou obyvatelstva, přímo ve městě má vstupy a tyto vstupy jsou většinou obyvatelstva známy.
- Metro, které svými tunely propojuje vzdálené části města, tvoří vzájemně zálohovatelný systém.
- Tunely metra samy o sobě mohou tvořit vzduchovody nezávislé na povrchu.
- Metro umožňuje plynulý přechod mezi evakuačním režimem, kdy je obyvatelstvo vyváženo do nezasazených částí města a ochranným režimem provozu, kdy je zajištěna plnohodnotná ochrana osob v OSM.
- Metro je systém, jehož prvky jsou trvale provozovány. Energetické sítě, řízení, vzduchotechnika, čerpací stanice apod. jsou technologie, které jsou využívány jak v dopravním, tak ochranném provozu metra.
- Tunely a stanice metra jsou svým podzemním založením přímo předurčeny pro využití na ukrytí. Vždyť země a beton tvoří nejlepší ochranu proti všem dosud známým druhům ohrožení.

Kromě uvedených vlastností mluví pro využití metra k ochranným účelům i velmi nízké investiční náklady na jednoho ukryvaného v porovnání s klasickými úkryty. Je to zejména tím, že OSM je řešen jako přísně dvouúčelová investice, pokud je to možné využívá se technologických zařízení v obou systémech – dopravním i ochranném.

Je nutno konstatovat, že OSM je určen pro všechny obyvatele, bez zvláštního výběru, dále je třeba zdůraznit, že pro OSM nejsou budovány žádné zvláštní úkrytové prostory nebo podzemní nemocnice. Metro žádné takovéto prostory neskrývá. Pro ukrytí jsou využívány tunely metra a stanice metra. Místnosti ve stanicích jsou využívány i pro ochranný systém (ošetřovny, sklady apod.)



▲ Tlakově-plynotěsný uzávěr

◀ Strojovna vzduchotechniky FVC

Pro technologické zdroje elektrické energie, vody a vzduchu jsou v některých případech budovány zvláštní objekty, tzv. **technologická centra**. Tyto objekty jsou budovány poblíž trasy metra, případně jsou pro technologická centra využity již dříve postavené podzemní objekty. Objekty technologických center jsou technologickým zařízením vyplněny více než na 100%.

Tomáš Tomášek

▼ Nahoře: úprava vody

▼ Dole: strojovna náhradních zdrojů





**Frutti di mare e botega**

100g linguine, zaděnky, slávky, krevety, ančovičky, botarga, olivový olej, stroužek česneku, plochá petrželka, sůl



Dáme vařit cca 120 gramů linguine. Poté rozehrějeme pánev, nalijeme na ni olivový olej, přidáme jemně nasekaný stroužek česneku a chilli papričku, přidáme zaděnky, slávky a krevety. Jemně orestujeme. Jakmile se začnou všechny škeble otvírat, přidáme ančovičku a přilijeme trochu vroucí vody z hrnce, kde vaříme těstoviny. Chvilku necháme odpařit přebytečnou tekutinu, přidáme na skus uvařené linguiny, jemně nasekanou plochou petrželku a můžeme servírovat na předeřhátý talíř. Nezapomeneme posypat botargou a ozdobit lístkem petržele.

# Botega & bistro Ichnusa

**Tak konečně jsme se v Praze dočkali otevření pravé, sluncem provoněné „Sardské restaurace“.**

Toto nové bistro zaměřené na produkty ze Sardynie a také na teplou kuchyni středomořského stylu najdete v Plaské ulici v Praze 5 na Smíchově, kousek od známé kavárny Cafe Savoy.

Majitelé se snaží upravovat pokrmy dle tradičních sardských receptů a tajů. Sardynie vyniká perfektními ovčimi a kozími sýry a také masnými produkty, jako jsou například vepřové či zvěřinové sušené šunky. Nabízí také široký výběr tradičních vín, cukrovinek, olejů a mnoho dalšího.

Najdete zde domácí atmosféru s příjemnou obsluhou a perfektním servisem. Prostě toto bistro čeká na vaši návštěvu.

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

	kosmický dopravní prostředek	očekávaný strom (mn. č.)	TAJENKA 1.ČÁST		cizí mužské jméno	obilnatá rostlina	opak zut	hluk	symbol pro amino-kyselinu	konzultační instituce	hlavní sídlo městské správy
hrob				povel pro psa						povel kočho chemický prvek	
spojka				výstupky					oděvní doplněk malířská technika		
krajské informační středisko				zmo rozemleté na prášek karetní hláška						rodinný dům popěvek	
nejvyšší hora Mount...								rod primát			
město ve Španělsku							druh hmyzu (mn. č.)				
britský filmář (*1939)					Tekutá psací látka	hudební styl	dětský pozdrav výrobek od Danone			iniciály Nicolase Cage zemědělská stavba	
iniciály Petra Novotného			písmeno abecedy	slovenský jenom kančovka				regionální sdružení angažovaných ekonomů			
smažený pokrm								francouzská spojka		sociální případ (slangově)	zesílený zápor
přípona				popravci značka kosmetiky				severští paroháči kouzla			
New York				fotograf (řídce) chomáč					ruská řeka popěvek		
	SPZ Vsetina	TV postava Pan... druh mouky				TAJENKA 2.ČÁST iniciály Petra Rychlého					
plavidlo z klad					rovinná křivka						NAPOVĚDA: ové Tray
tišňový signál					angl. podnos				zastaralé zájmeno		

pf 2010

Radostně prožítí vánočních svátků všem našim zaměstnancům a obchodním partnerům přeje METROPROJEKT Praha a. s.

Ing. Jiří Pokorný  
METROPROJEKT Praha a. s.

Na přese, 2007