



ČASOPIS SPOLEČNOSTI METROPROJEKT Praha a.s.

METROPROJEKT INFORMUJE

NEPRODEJNÝ VÝTISK, 7. ROČNÍK

01/2014

AKTUÁLNĚ

PETŘINY – STANICE TRASY METRA V. A PRO STEJNOJMENNÉ SÍDLIŠTĚ

SERIÁL

HISTORIE MHD V PRAZE – 9. DÍL

TÉMA

BIM A METRO

ROZHOVOR

S ŘEDITELM

DOPRAVNÍHO PODNIKU

HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

ING. JAROSLAVEM ĎURIŠEM

PŘIPRAVUJEME

PŘÍPRAVA NOVÉ

TRAMVAJOVÉ TRATI

DIVOKÁ ŠÁRKA–DĚDINSKÁ



Vážené kolegyně a kolegové,
vážení obchodní přátelé,

když jsem se zamýšlel nad svými prvními letošními řádky, uvědomil jsem si, že se takto potkáváme již sedmým rokem! Sedm let, která pro naši firmu byla ve znamení jejího rozvoje, hledání nových obchodních příležitostí, vstupu do nových oborů.

Jedním z nich je i implementace BIM do našeho projektování. Kterých konkrétních projektů se týká, prozradíme uvnitř čísla. Naším hlavním oborem ale stále zůstávají projekty pražské dopravy, konkrétně dokončujeme prováděcí projekty na trasu metra V. A, dokumentaci DUR a DSP na trasu I. D. A s jakou vizí se ujal funkce nový generální ředitel pražského dopravního podniku? Zeptali jsme se Jaroslava Ďuriše. V Bělorusku má naše společnost jmenovkyni, jak se jí daří? Více prozradí naše reportáž.

Závěrem mi dovoluňte poděkovat všem kolegům, kteří se nad rámec svých pracovních povinností podílejí na přípravě časopisu a pomáhají vám zprostředkovávat novinky ze života naší společnosti.

Přeji příjemné čtení a jarní pohodu.

JIŘÍ POKORNÝ

Obsah

- Seriál**
02 Historie MHD v Praze – 9. díl
Téma
03 BIM a metro
Reportáž
05 Metroprojekt v Bělorusku
Aktuálně
06 Petřiny – stanice trasy metra V. A pro stejnojmenné sídliště
Připravujeme
08 Příprava nové tramvajové trati Divoká Šárka–Dědinská
Gourmet okénko
10 Chlebičky tak trochu jinak...
 rodinné bistro Sisters
Rozhovor
11 s ředitelem Dopravního podniku hl. města Prahy Ing. Jaroslavem Ďurišem
Ze života společnosti
12 Zimní sportovní hry na „Šámalce“



- 06 Aktuálně**
 Stanice trasy metra V. A pro sídliště Petřiny



- 08 Připravujeme**
 Příprava tramvajové trati Divoká Šárka–Dědinská

Kapitolky z historie městské hromadné dopravy v Praze (9. díl):

Založení Elektrických podniků královského hlavního města Prahy

Od počátku roku 1897 začíná zrození městského provozovatele městské hromadné dopravy.

Komise na pražské radnici se proměnila na Správní radu elektrických drah, od 1. září 1897 přejmenovaná na Kancelář městských elektrických podniků. V roce 1899 se zpětnou platností byly zapsány do obchodního rejstříku Elektrické podniky královského hlavního města Prahy, předchůdce dnešního Dopravního podniku hlavního města Prahy. Předmětem jejich podnikání byla též výroba a distribuce elektřiny.

Jedním z hlavních cílů Elektrických podniků byla monopolizace městské hromadné dopravy v Praze. Proto došlo také k tlaku města na majitele v té době nejrozsáhlejší sítě městské dráhy, což byla koňská dráha společnosti

Pražská tramway. Ta obsluhovala nejen historické centrum, ale napojovala i předměstí Smíchov, Holešovice, Karlín, Žižkov a částečně Vinohrady. Celá síť s vybavením a právy na provoz byla po souhlasu městské rady ze dne 27. června 1897 již 30. června odkoupena a bylo rozhodnuto o její elektrizaci.

První tramvajová trať vznikla v režii hlavního města byla stavěna současně s Elektrickou městskou dráhou Královských Vinohrad jako okružní dráha. Byla to žižkovská část dráhy, vedená po Karlově ulici (nyní Seifertova) a po ulicích Táborské a Jičínské (její žižkovská část se jmenovala Do-

BIM a metro

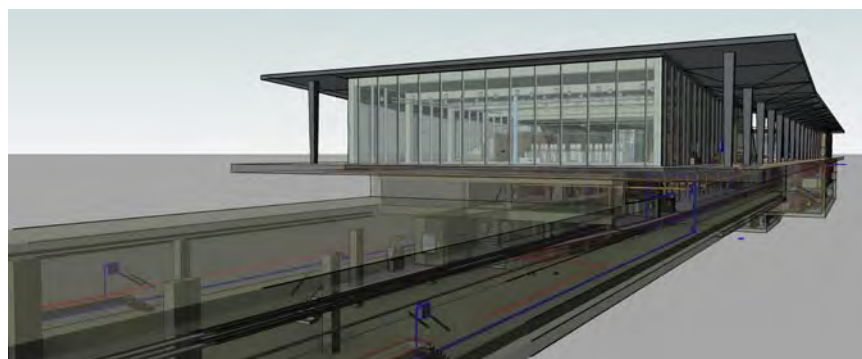
Myšlenka nasadit BIM technologii v podobě software Revit od společnosti Autodesk nám jako firmě zabývající se implementacemi tohoto řešení v projekčních kancelářích, připadala velice zajímavá.

Máme zkušenosti s objekty od malých rodinných domů po velké kancelářské komplexy, dopravní stavby nás ale zatím míjely. Po dohodě se společností Metroprojekt jsme začali s analýzou stávajících projekčních procesů a standardů a až poté jsme začali s proškolením jednotlivých členů pilotních týmů a následně i pracemi na projektu.

Pro pilotní projekt byly vybrány zpočátku dvě stanice připravované trasy D pražského metra, stanice Olbrachtova a Depo Písnice. Posléze přibyla ještě jedna stanice, konkrétně Písnice. Na každé stanici pracoval jeden až dva architekti/stavaři a pak celá řada profesantů od projektantů vzduchotech-

niky přes ZTI až po instalace elektrických rozvodů.

Analýza procesů a standardů, společně s poznatky o specifikách staveb



◀ Depo Písnice – vstupní hala s navazující podzemní částí

mažlická). S výjimkou Anglické (dříve Palackého) se ulice vinohradské části okruhu jmenují stejně jako v roce 1897. Od 18. září 1897 se jezdilo po celém okruhu za současného (smíšeného) provozu vozů Městské el. dráhy Královských Vinohrad a vozů Elektrických podniků královského hl. m. Prahy. Souběžný provoz byl ukončen 15. prosince 1897 předem dohodnutým odprodejem vinohradské části okruhu. Celková délka trasy činila téměř 5,9 km a bylo zde umístěno 17 zastávek.

Další trať připravovanou souběžně s okružní dráhou byla trať Perštýn – Karlovo náměstí – Komenského náměstí

(nám. I. P. Pavlova) – Purkyňovo náměstí (nám. Míru), tedy spojnice Vinohrad a Nového Města, propojující zároveň (zatím jen křížením, nikoli funkčně) trasy koňské dráhy. Zprovozněna byla 4. února 1898, její délka byla 2 km. Na Purkyňově náměstí byly tratě propojeny, čímž byla nová trať napojena na vozovnu na Královských Vinohradech. Ta musela být rozšířena a v červenci 1898 měla již tři lodi dodnes stojící.

První elektrizace na síti koňské dráhy byla zahájena 10 dní po jejím odkoupení. Došlo k ní od července do září 1898 v úseku Josefské náměstí (nám. Republiky) – Královská obora u příle-

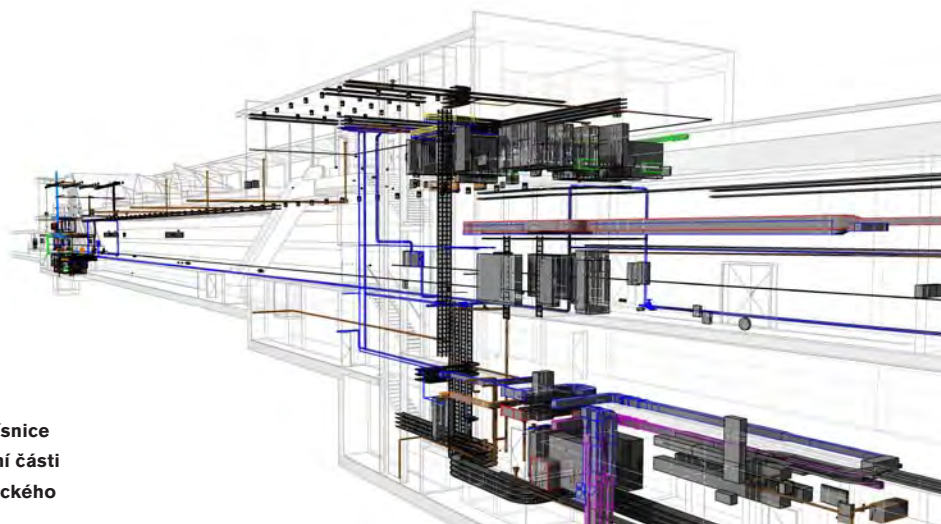


▲ Nejstarší tramvaj EP 1897 na Hrabovce



žitosti v Královské oboře konané Výstavy architektury a inženýrství, která představila mimo jiné nastupující módní styl – secesi. Vedle instalace trolejového vedení a položení napájecích a zpětných kabelů proběhla i přestavba kolejového svršku. Na trať byly nasazeny nové velké čtyřnápravové vozy s novým typem podvozků s uspořádáním „maximum traction“, kdy hnací nápravy mají větší průměr kol než běžné nápravy a jsou na ně převedeny až tři čtvrtiny zatížení. Převod od elektromotorů o výkonu 25 k byl ozubenými koly. Již tradičně skříňě a podvozky dodala firma Ringhoffer a elektrickou výzbroj firma Křižík. K zahájení provozu došlo dne 28. září. Zájem o dopravu na výstavu byl mimořádný, proto o nedělích byl provoz k výstavišti doplněn koňkou. Ostatní dny byl na Josefském náměstí z koňky od Karlína a od Národního divadla přestup. **ZBYNĚK PĚNKA ■**

◀ Slavnostní zahájení okružní dráhy 18. 9. 1897



► Depo Písnice – zobrazení části technologického vybavení

V metru jsou však kabelové rozvody, vzhledem k dimenzím a možnostem ohýbání jednotlivých kabelů, v podstatě stejně důležité jako vedení VZT. Vše dohromady vede ke koordinačně velmi složitým stavbám.

BIM je principiálně o „přesném“ modelování konstrukcí a čerpání dat z „jednoho“ zdroje. Uvozovky jsou v tomto případě na místě. Jeden zdroj dat nelze dodržet vzhledem k tomu, že se jedná o komplikovanou geometrii a datový objem díky tomu narůstá. Zpracování i na velmi výkonných počítačích pak zbytečně pokulhává, a proto bylo rozhodnuto, že stavební a profesní část budou v oddělených, ale stále propojených projektech. I v Revitu funguje XREF obdobně jako v AutoCADu s tou zásadní změnou, že profese nepoužívají exportované, a tím pádem zastaralé podklady, ale pracují přímo s živým modelem od architektů. Z toho vyplývá potřeba vyšší míry komunikace, ovšem ne kvůli zjišťování podrobností, jak vypadá konstrukce v konkrétních místech, ale proto, aby profese neprojektovala v místech, o kterých architekt ví, že se budou výrazně měnit. Potřeba vyšší míry komunikace se projevila jako zásadní, hlavně ve spojení s koncepčním návr-

hem jednotlivých staveb. Těžko uchopitelným a řešitelným problémem BIM je jeho podrobnost a možnost řešení prostorově problematických míst, což může vést k časově náročnějšímu projektování především v počátečních fázích. Tato náročnost se později mnohonásobně zúročí v podobě mnohem kvalitněji zkoordinované a dořešené dokumentace, nicméně pokud se koncepční návrh neustále razantně mění, může dojít k tomu, že výše uvedený benefit bude potlačen časovou náročností zpracování jednotlivých verzí. Je však nutné podotknout, že i v případě BIM lze věci vědomě opomíjet a ušetřit čas v prvotních fázích. Je na zkušenosti každého projektanta, aby zhodnotil, zda toto opomenutí nebude mít v dalším stupni fatální dopady na nosnou konstrukci nebo vedení instalací. Proto v úvodu odstavce bylo zmíněno slovo „přesný“. Právě míra přesnosti je, především v nižších stupních projektové dokumentace, zásadní ve smyslu časové náročnosti zpracování komplikovaných staveb.

Dalším zásadním problémem, který bylo nutné vyřešit, byla forma zobrazení jednotlivých stavebních částí v půdorysech a řezech s ohledem na platnou ČSN. U hloubených staveb se nám

bez problémů podařilo splnit všechny standardy v zobrazování, u stavby ražené však muselo dojít ke kompromisu. Model sloužil především pro vyřešení složitých prostorových návazností jednotlivých tunelových segmentů, jako podklad pro profese a jejich koordinaci a pro výkaz výměr. 2D dokumentace byla ale zpracována tradičně pomocí AutoCADu, kde výstup z Revitu sloužil jako podklad. Splnit podmínky typu tunel zobrazený jako dvě rovnoběžné stěny se v Revitu splnit nedají, protože když vodorovnou rovinou řežete trubku, která je ve spádu, obdržíte kuželosečku.

Při zavádění jakékoliv nové technologie vždy narazíte na technické a zvykové problémy. Na obou jsme narazili i při zavádění Revitu, nicméně všechny se podařilo překonat, a to úpravou pracovních postupů nebo volbou jiného technologického řešení, jakým bylo použití AutoCADu pro dokončení 2D výstupu u stanice Olbrachtova. I přes všechny problémy BIM přináší celou řadu výhod, které obhájí jeho nasazení i u takovýchto staveb. Lze je shrnout do těchto bodů:

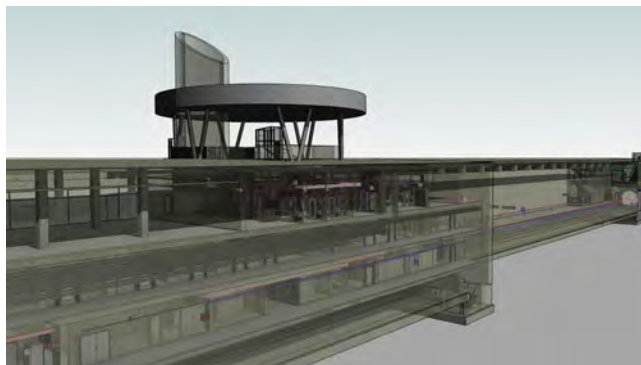
- jednodušší prostorová koordinace;
- snížení počtu dotazů na řešení konstrukce (anglicky RFI – request for information) směrem od profese k projekci stavební části na minimum;
- přesné výkazy výměr – přesnost je úměrná přesnosti modelu;
- u hloubených staveb jednodušší 2D výstup;
- vizualizace návrhu a široká škála prezentace pro lepší představu týmu, vedení, investora;
- zjištění problémů ve workflow.

Benefity, které Revit přináší, přesvědčily nejen vedení společnosti, ale hlavně samotné projektanty, kteří tuto technologii využívají i na dalších projektech.

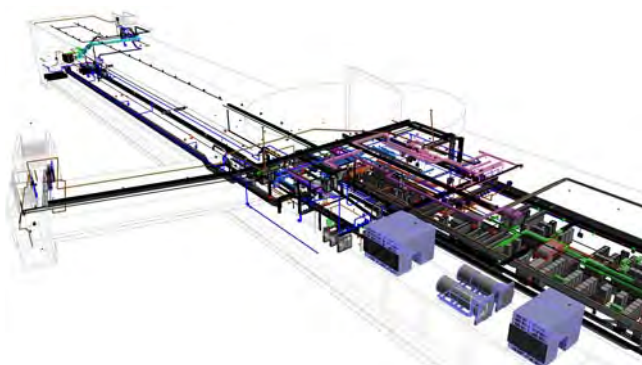
RUDOLF VYHNÁLEK

Cadconsulting, spol. s r.o. ■

► Písnice – nadzemní a podzemní část



► Písnice – náhled na technologické vybavení stanice



Metroprojekt v Bělorusku

Jak jste se dočetli v minulém čísle našeho časopisu v reportáži Kamila Novosada, název firmy „Metroprojekt“ rozhodně není jen naší pražskou výsadou. Jeho článek byl z města Almaty v Kazachstánu. Do mapování Metroprojektů ve světě chci přispět i tímto článkem.

Na jaře loňského roku jsme u stánku našeho Metroprojektu Praha na pražské konferenci „Podzemní stavby“ navázali první kontakt se zástupci firmy Metroprojekt Minsk. Následovala komunikace na dálku a v srpnu pak první cesta do Běloruska.

Trochu jsme při cestování odvykli vizuům, Bělorusko má v Evropě přece jen specifické postavení. Na první pohled to není země chudá, alespoň rozhodně ne hlavní město. To bylo za druhé světové války bohužel téměř úplně zničeno a na ruinách znovu vystavěno – obr. 1. Dnes má kolem dvou milionů obyvatel a stavební činnost svědčí o dynamickém rozvoji. Na obr. 2 je vidět, že v rezidenční výstavbě jsou jak měřítko, tak architektonické tvarosloví poněkud odlišné od našich středoevropských zvyklostí. V Minsku jsou v provozu dvě

linky metra, z nichž jedna se dále prodlužuje – viz obr. 3.

Na obr. 4 jsou ředitelé obou Metroprojektů Minsk a Praha zachyceni v jedné ze stanic minského metra. Stanice na obou linkách jsou hloubené, viz též obr. 5. Pro cizince fotografující ve stanicích metra mají v Minsku asi stejné pochopení jako například v Londýně (kde jsem při podobném pokusu náhle pocítil na rameni pádnou ruku o cca 10 cm vyššího černošského dozorce...).

Do jednání o vzájemné spolupráci jsme na obou stranách vstupovali s dopředu formulovanými motivy – na naší straně získat zakázku v zahraničí a rozšířit okruh našich klientů a působnosti, na straně Metroprojektu Minsk získat při konkrétní spolupráci přehled o způsobu projektování a technických řeše-

ních používaných v Evropě přece jen trochu západnější, kde se navíc slušně domluví.

Vcelku rychle jsme se dohodli o první menší společné práci, na které jsme otestovali, co od sebe můžeme vzájemně očekávat, včetně způsobů komunikace. Jednalo se o prováděcí projekt zajištění stavební jámy obytného domu (na naše poměry spíše obřích rozměrů). Po metru v Sofii byl na světě další projekt v azbuce.

Další možnosti spolupráce jsme začali hledat na projektech moskevského metra nebo na projektu dopravních tunelů pod letištěm Šeremetěvo. Tam jsme se už dohodli, že v Praze zpracujeme projekt větrání těchto 2 km dlouhých tunelů, ale v současnosti jsou práce pozastaveny.

Před koncem loňského roku padlo v Minsku rozhodnutí o zahájení výstavby třetí linky metra, jejíž projektovou dokumentaci pro stavební povolení zpracoval (kdo jiný než) Metroprojekt Minsk. Zde konkrétně jednáme o dosud nejrozsáhlejší spolupráci na prováděcích projektech.

Zatím do dalšího čísla nechystáme příspěvek o nějakém dalším Metroprojektu, ale když už jsme jednou v azbuce projektovat začali, kdo ví?

DAVID KRÁSA ■



◀ Zleva doprava:

- Průčelí Paláce odborů na prospektu Nezávislosti (nezávislosti) v centru Minska
- Typická rezidenční výstavba na okraji Minsku
- Stavba stanice Malinovka (snímek 08/2013, plánované uvedení do provozu 05/2014)

◀◀ Ředitelé Metroprojektů Minsk a Praha v minském metru

◀ Typická hloubená stanice minského metra

Petřiny – stanice trasy metra V. A pro stejnojmenné sídliště

Stanice metra Petřiny se po zprovoznění trasy metra V. A stane centrálním bodem městské hromadné dopravy v oblasti městské části přilehlé k ulici Na Petřinách. Zrychlí a zjednoduší dopravu obyvatelům sídliště i studentské koleje Hvězda. Bezbariérový výstup v ulici Brunclíkova zpřístupní občanům v okolí stanice páteřní dopravní síť města.

Stanice metra Petřiny je umístěna v samotném centru urbanisticky velice zdařilého stejnojmenného sídliště pro cca 15 000 obyvatel, jednoho z nejstarších sídlišť novodobé Prahy. Jestliže páteřní komunikací celého sídliště je ulice Na Petřinách, pak stanice metra je situována v ulici Brunclíkova, která je osou trojzubce ulic Ankerská a Zeyerova alej. Samotný výstup z metra – severní vestibul – je navržen na nároží ulic Na Petřinách a Brunclíkova vedle obchodního domu, což je místo, kde bylo plánováno centrální náměstí, jehož realizace nebyla nikdy naplněna. Stanice je napojena na povrchovou tramvajovou a autobusovou dopravu a umožňuje tak komfortnější dosažení centra včetně rychlejší dopravy do okrajových částí Prahy.

Projekt stanice zpracovaný v původním návrhu pro projekt stupně DUR řešil hlavní prostor stanice s nástupištěm jako jednoduší, se dvěma výstupy. Jižní výtahový výstup s únikovým schodištěm byl zakončen nadzemním kioskem u západní hrany vozovky v Brunclíkově ulici. Severní výstup eskalátorovým tunelem ústí do podzemního vestibulu s rozsáhlou obchodní vybaveností, umístěného pod křižovatkou ulic Na Petřinách

a Brunclíkova. Součástí podzemních prostor vestibulu byl navazující podchod pod ulici Na Petřinách. Odlišně bylo řešeno i umístění technologického bloku měnirny. Ten byl situován do samostatného tunelu orientovaného kolmo k podélné ose stanice.

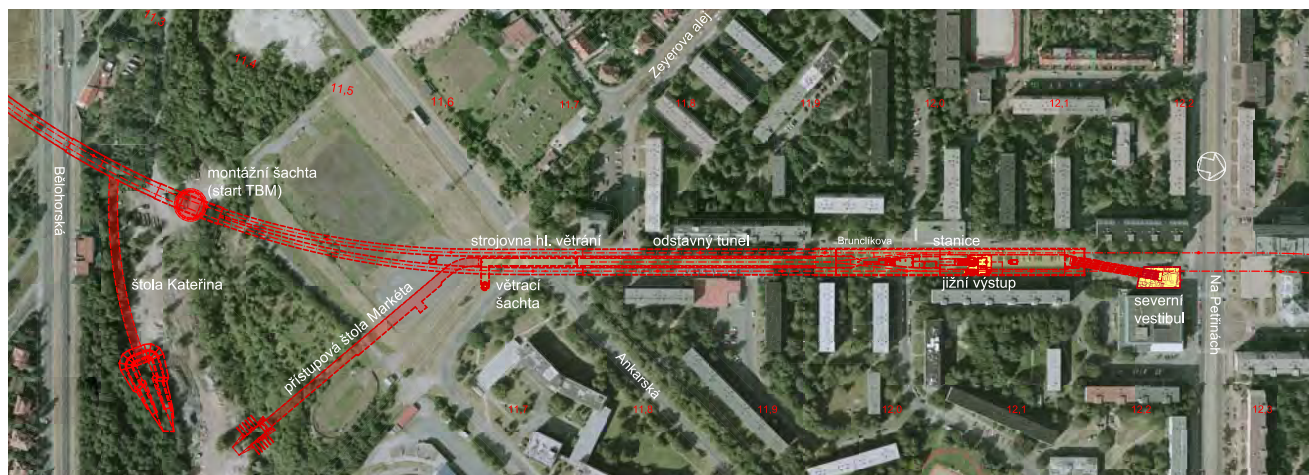
Postupným vývojem a optimalizační konstrukcí a postupu výstavby byla dispozice a konstrukce stanice Petřiny upravena do stávající podoby. Nyní je tato jednoduší nepřestupní stanice s ostrovním nástupištěm délky 100 m a šířky 11,76 m navržena se dvěma výstupy, které jsou ovšem konstrukčně, dispozičně i polohově odlišné od původního, výše popsaného návrhu. Nejprve bylo upraveno řešení vestibulu, kde namísto podzemního rozsáhlého objektu vznikl jednoduší nadzemní objekt s jedním podzemním podlažím. Aby byla zachována průjezdnost ulice Brunclíkova, byl vestibul situován do blízkosti stávajícího obchodního domu Billa. Toto umístění změnilo směr eskalátorového tunelu, jehož současná podoba umožňuje přímé propojení nástupiště stanice a úrovně terénu bez přestupu.

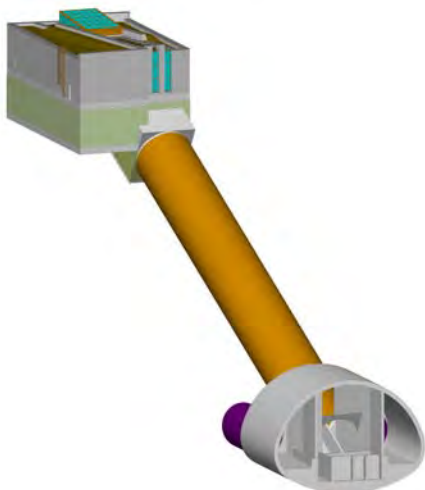
V návaznosti na tyto úpravy byl za veřejnou částí stanice ve směru ke stani-

ci Motol navržen převýšený jednoduší profil pro čtyřpodlažní trakt technologického bloku měnirny a následně, po připomínkách účastníků stavebního řízení, i nová poloha větrací šachty s nadzemním objektem, který byl přesunut z blízkosti kolejí Hvězda do ozeleňeného pásu na západní hraně vozovky v ulici Zvoníčková. Požadavky vyplývající z časového plánu prací na trase V. A a potřeba ověření geologických parametrů byly důvodem pro návrh nové průzkumné a přístupové štoly Markéta, jejíž část bude využita jako strojovna hlavního větrání.

Zatím poslední rozsáhlou úpravou na oddíle 07 byla změna polohy výtahového výstupu, která byla iniciována požadavkem na zapracování připomínek účastníků řízení při projednávání dokumentace 1. změny DUR a 1. změny DSP. Tyto úpravy zcela změnilo z dispozičního hlediska koncepci tohoto výstupu. Původní nástup do dvojice výtahů v úrovni nad nástupištěm stanice je nyní řešen v úrovni nástupiště, což je jednoznačně příznivější. Vzhledem k jediné možné poloze šachty pod vozovkou v ulici Brunclíkova (z důvodu zajištění odstupu od zástavby na obou stranách ulice) nejsou současné dojezd výtahů a únikové schodiště vyústěny do úrovně terénu, ale do prostoru podzemního výstupního objektu. Z něj je možné dopravit se pomocí pevného schodiště nebo bezbariérově výtahem do úrovně terénu na výhledný chodník v ulici Brunclíkova.

► Situace
SOD 07
s přístupovými
štolami





[aktuálně]

Nástupiště stanice Petřiny je umístěno 38 m pod terénem. Na jižním konci stanice jsou odstavy s kolejovým křížením. Celková délka stavebního oddílu činí 489 m (od veřejného prostoru přes technologickou část, odstavy až k větrací šachtě). Hlavní, severní výstup je tvořen trojicí eskalátorů vedoucích do nadzemního vestibulu s minimální obchodní vybaveností (malý obchůdek a veřejné toalety). Jižní výstup je bezbariérový a je tvořen dvojicí výtahů, které jsou situovány v 1/3 délky nástupiště a ústí do podzemního výstupního objektu, který se nachází pod ulicí Brunclíkova, zhruba 160 m jižně od vstupních dveří severního vestibulu. Do podzemního výstupu vede rovněž únikové schodiště z úrovně nástupiště. Na povrchu je jižní výstup tvořen pevným schodištěm vedoucím z podzemního výstupu a výtahem.

V rámci oddílu 07 Stanice Petřiny byly na staveništi BRE 1 vybudovány přípravné objekty pro zahájení ražeb trasy. Jsou to zejména hloubená jáma s portálem a přístupovou štolou Kateřina, montážní kruhová šachta s konstrukcí z převrtávaných pilot pro start razicích strojů Tonda a Adéla a jáma s portálem a přístupovou štolou Markéta.

Všechny nadzemní objekty – severní vestibul, výstupní objekt Brunclíkova a větrací objekt – jsou navrženy z přírodních materiálů, jako je beton, sklo

a ocel. Dominantní prvek vestibulu spočívá v ozelenění jeho střešy. Střeška je navržena s extenzivní a intenzivní zelení (suchomilné rostliny a stromy), fasády budou porostlé popínavými rostlinami. Charakteristickým prvkem všech nadzemních objektů je opláštění z velkoformátových sklovláknobetonových desek vyrobených ze strukturních matic s hlubokým reliéfem. V interiéru vestibulu se kompozičně uplatňuje použití trojice oken nad eskalátory společně s nadsvětlíkem.

Interiér stanice je pojat střízlivě, se snahou navodit atmosféru ulice. K tomu napomáhá rozvržení dlažeb, návrh atypických stojanů s integrovanými informačními panely a lavičkami a kiosky dozorcího stanice. Kiosky ve tvaru kvádrů s válcovou luxferovou věží a „bublina“ – skořepinová konstrukce z pohledového betonu nad dvojicí výtahů, do níž je prolisován název stanice – jsou hlavními dominantními prvky nástupiště. Veškeré svislé stěny jsou obloženy tmavým obkladem, se záměrem jejich potlačení vůči podlaze, „bublině“ a barevnému obkladu klenby hliníkovými lamelami s podélnou negativní spárou. V klenbě se kromě charakteristického zeleného proužku v barvě trasy uplatňuje barevný odstín champagne, jehož originalita spočívá v tom, že se jedná o tzv. odstín dual tone, který ne-

byl ještě nikdy, dle sdělení výrobce, v interiéru použit. Tento odstín mění svoji barevnost v závislosti na dopadu světelných paprsků. Při pohybu cestujícího by tak mělo docházet k měnivému efektu barvy.

V současnosti se ve většině prostor náležejících ke stanici Petřiny (vyjma výstupního objektu a strojovny hlavního větrání) montují technologická zařízení, rozvody inženýrských sítí, provádějí se práce PSV, podlahy, zámečnické konstrukce, připravují se montážní dokumentace pro finální úpravy ve veřejných prostorech. Bylo dokončeno definitivní ostění tunelu strojovny hlavního větrání a po odstranění zimních opatření byly zahájeny práce na výstupním objektu v Brunclíkové ulici.

Stanice Petřiny po svém zprovoznění zkvalitní a zrychlí dopravní spojení obyvatel ve svém okolí s centrem města a zlepši návaznost na stávající trasy metra. Předpokládaný finální stav návazné dopravy respektuje stávající autobusové a tramvajové linky MHD. Změnou je vytvoření nové zastávky autobusu a posunutí zastávek tramvaje v obou směrech před obchodní dům Billa, blíže k novému vestibulu metra. Bude tak zajištěna standardní návaznost povrchové dopravy a nové linky metra.

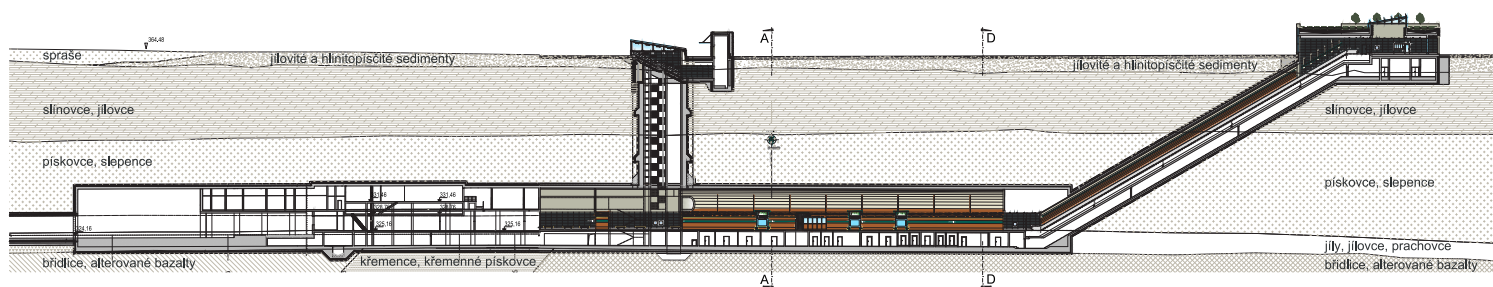
JIŘÍ PEŠATA,

JAROSLAV SEDMIDUBSKÝ ■

◀ Zaústění eskalátorového tunelu do vestibulu a stanice

▲ Architektonické ztvárnění služební chodby v úrovni nad nástupištěm

▼ Podélný řez stanicí



Příprava nové tramvajové trati Divoká Šárka–Dědinská

V loňském roce byl pro Dopravní podnik hl. města Prahy zpracován návrh dokumentace pro územní rozhodnutí na prodloužení tramvajové trati z Divoké Šárky na sídliště Dědina v Praze 6 s výhledem na její prodloužení k Terminálu 3 Letiště Václava Havla Praha.



► Odbočení tramvajové trati z ulice Evropská

▼ Tramvajová trať Divoká Šárka–Dědinská – situace

Účelem novostavby je zvýšit kvalitu a spolehlivost dopravní obsluhy daného území. Nová tramvajová trať bude páteří dopravní obsluhy pro přilehlou obytnou zástavbu a tím dojde k redukci stávající autobusové dopravy. Na trati mají být provozovány dvě denní linky. Noční provoz tramvaje zde není uvažován.

Velká část stavby vznikne v zastavěném území, což vyvolá stavební úpravy celého prostoru stávajících místních komunikací v dotčeném úseku ulice Evropská a v celé délce ulice Vlastiny. Nová trať začíná v ulici Evropská za smyčkou Divoká Šárka a vchází vlevo do zástavby ulicí Vlastina. Na Evropské vede na zvýšeném tělese, s povrchem umožňujícím

provoz autobusů po tramvajovém pásu. Bude zde zřízena nová, obousměrně plně vybavená zastávka (přístřešek, jízdenkový automat, informační tabule s provozními informacemi), v délce pro dvě soupravy. V úseku Vlastiny po ulici U Silnice je trať umístěna v úrovni vozovky a bude pojížděna automobilovou dopravou pro lokální dopravní obsluhu, MHD a cyklisty. Osová vzdálenost kolejí je zde 3,5 m. Sloupy trolejového vedení jsou umístěny v jižním zeleném pásu. Je zde navržena konstrukce na pražcích se žlábkovou kolejnici NT1 a s živичným krytem. V blízkosti křižovatky s ulicí U Silnice se nachází zastávka Vlastina. Tato a další zastávky (mimo konečné výstupní) jsou revolučně již jen pro jednu soupravu, s plnou výbavou jen ve směru do centra. Všechny zastávky budou mít samozřejmě bezbariérový přístup. Jmenované dvě zastávky budou sloužit i pro autobusy. Výška nástupiště zde bude 20 cm, u dalších zastávek bez zastavování autobusu 24 cm.

Směrem k ulici Drnovská vede trať po stranách 5,5 m širokého zeleného pásu, zachovávajícího stávající zeleň. Osová vzdálenost kolejí je 9,4 m a sloupy trolejového vedení jsou umístěny v ose. Podél trati jsou na obou stranách vozovky jeden jízdní pruh a podélné parkovací stání. Mezi ulicemi U Silnice a Klimčina dojde k zábo-





ru do objektu kasáren s nutnými stavebními úpravami. Tramvajový pás je vyvýšen nad vozovkou o 7 cm a oddělen zkosenou obrubou pro možnost nouzového najetí nekolejových vozidel na tramvajový pás. Konstrukce trati je na pražcích s živičným povrchem, z důvodu přísných nároků na minimalizaci hluku je navržena širokopatní kolejnice S49, přičemž žlábek vytvoří přídavný pryžový prvek. V úseku jsou dvě krátké zastávky – pracovní Sídliště Na Dědině a Ciolkovského. V jejich sousedství jsou ve vozovce situovány autobusové zastávky ve formě „zátky“.

Trať pokračuje Drnovskou na boku komunikace v západní poloze na samostatném zemním tělese. Osová vzdálenost kolejí je 4 m a trolejové sloupy jsou uprostřed. Vzdálenost mezi trati a vozovkou ulice Drnovská je cca 6 m, aby bylo možné výhledově vysázet stromovou alej. Tento úsek bude mít otevřený kolejový svršek na pražcích s širokopatní kolejnicí S49.

Trať je ukončena dočasnou smyčkou ve tvaru sítě budoucích místních komunikací dle územního plánu. Obrotová část smyčky je dvoukolejná. Výstupní zastávka je umístěna v návaznosti na stávající autobusovou zastávku Dlouhá míle, s kterou bude mít zčásti společné nástupiště. Z nástupní zastávky vznikne po prodloužení trati zastávka nácestná. Konstrukce trati ve smyčce je na pražcích s kolejnicí NT1. V místech přechodů a přejezdů bude zakryta. V severní části smyčky bude sociální zázemí pro řidiče, pískové hospodářství a měnična.

Tato nová měnična bude obsluhovat tři nově vzniklé napájecí úseky (mezi stávající zastávkou Divoká Šárka a nově vzniklou zastávkou Dědinská) a v budoucnu i prodloužení k Terminálu 3. Kabelová trasa dráhových kabelů propojí novou měničnu Dědinská se stávající měničnou Červený Vrch. Povede podél tramvajové trati z větší části v multikanálu. Na trase je navrženo

devět napájecích bodů a tři úsekové děliče. Okolí tramvajové trati bude chráněno před účinky bludných proudů elektricky polarizovanými drenážemi a stanicí katodické ochrany.

Stavba vyvolá rozsáhlé přeložky a úpravy stávajících inženýrských sítí. Jedná se především o vymístění kanalizačních stok z míst budoucí tratě a plynovodu, vodovodu a dalších sítí při zúžení chodníků. Součástí stavby je i rekonstrukce 0,3 km trati pod smyčkou Divoká Šárka a likvidace jedné koleje na této smyčce.

Pro dodržení náročných hlukových limitů v noční době ve venkovním chráněném prostoru je navržen soubor technických a organizačních opatření – zejména použití asfaltu se sníženou hlučností na všech upravovaných komunikacích, v konstrukci tramvajové trati pak použití železničních kolejnic S49, tlumících bokovnic, pružné upevnění kolejnic a omezení nejvyšší povolené rychlosti IAD i tramvaj



[připravujeme]

◀ Ulice Vlastina v úseku U silnice–Klimčina

▲ Ulice Vlastina, zastávka sídliště Na Dědině

◀ Zastávka Sídliště Na Dědině



▶ Odbočení z ulice Vlastina do Drnovské

▶ Smyčka Dědinská

na 30 km/h v ulici Vlastina v úseku Evropská–U Silnice.

Vymístění IAD z prvního úseku ulice Vlastina vyvolává největší dopady do dopravního režimu v území. Změny se dotýkají zejména provozu v ulici Navigátorů. Jsou navržena nová propojení na Evropskou (U Silnice a Radistů). Celkové změny dopravního režimu území vyvolají kompletní úpravu současných SSZ a zřízení nových SSZ u kři-

žovatek Evropská–U Silnice a Vlastina–Drnovská.

V současné době probíhá projednávání dokumentace. Vlastní tramvajová trať nemá negativní ohlasy. K těm však dochází u části veřejnosti obývající okolí komunikací s předpokládanou zvýšenou zátěží IAD vyvolanou změnou dopravního režimu. Ve zjišťovacím řízení („malá EIA“) příslušný úřad životního prostředí nakonec dospěl k závěru, že

stavba bude posuzována podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí („velká EIA“). Alternativní varianta dopravního režimu zejména zachovává průjezd ulicí Vlastina ve směru z centra do sídliště, ponechává stávající režim v ulici Navigátorů a není napojena Radistů na Evropskou.

Žádost o územní rozhodnutí by měla být podána na podzim tohoto roku.

PETR VYSKOČIL ■

Chlebičky tak trochu jinak...

Sisters je útulné rodinné bistro, kde koupíte kultovní české občerstvení – chlebičky – v moderní podobě. Kromě nich také polévky a skvělé kváskové chleby, z nichž se tu chlebičky připravují. Konečně rychlé občerstvení, po jakém všichni toužíme – vzniklé z tradice, plné chuti a kvalitních surovin.

Za vším stojí Hana Michopulu, zakladatelka farmářských trhů a propagátorka poctivého domácího vaření. Po letech práce v médiích a vydávání kuchařek ji „papírová“ komunikace se čtenáři přestala stačit a zatoužila po přímém kon-

taktu s jídlem a lidmi. Oblíbené české chlebičky považovala za poněkud zanedbané a zamrzlé v čase, takže díru na trhu vyřešila vlastním bistro.

Hana Michopulu nepopírá, že inspiraci čerpala ze severských zemí, kde

chlebiček není pouhou pochutinou, ale plnohodnotným pokrmem. „Základem je bílý, plně prokvašený chléb bez droždí z pšeničné mouky zadělané kváskem. I když žitný chléb používáme také,“ vypráví Hana Michopulu a na tálku přináší dva reprezentanty z pravidelné nabídky asi osmi druhů chlebiček. „Co se týká počtu surovin na jednom chlebičku, držím se hesla, že méně je více. Snažím se, aby plně vyzněla chuť všech ingrediencí, které samozřejmě musejí být kvalitní.“

Výběr je opravdu široký. Můžete si dát chlebiček s celerovou remuládou; škvarkovou pomazánkou s bylinkami; krevetami a vejcem, makrelový, s kozím sýrem a řepou, hráškovou pomazánkou a mnoho dalších. To vše můžete zapít kávou, Prager limonádami nebo pivem z Varnsdorfského Kocoura.

Sisters jsou skvělým konceptem, a ačkoliv se teprve zabíhají, hned po svém otevření přesvědčují o dotaznosti tohoto nápadu, který již dlouho visel ve vzduchu, ale až teď se ho podařilo, se ctí a moderním pohledem na gastronomii, uvést do provozu. ■



Sisters

Palác DLOUHÁ,
Dlouhá 39,
Staré Město –
Praha 1

Rozhovor s Jaroslavem Ďurišem,

generálním ředitelem Dopravního podniku hlavního města Prahy

■ **Od 7. října 2013 stojí v čele pražského dopravního podniku již šestý generální ředitel za poslední dva roky. Co vás vedlo k tomu, že jste usedl do tohoto bezesporu horkého křesla?**

Jednoznačně mě k tomu vedlo srdce. Vzhledem k tomu, že v podniku jsem začínal v 80. letech, je to pro mě známé prostředí, které mám skutečně rád. O tom, že je situace v podniku složitá, jsem od začátku věděl. Nicméně kdybych nevěřil, že s tím jde něco dělat, určitě bych tuto pozici nepřijal. Jsem přesvědčen, že ta situace se dá zvládnout.

■ **Od jmenování uplynulo více jak pět měsíců. Můžete už bilancovat, co se povedlo, co naopak ne, jaké výzvy vás čekají?**

Myslím, že se podařilo udělat docela hodně. DPP má schválený a myslím, že můžeme říci, i stabilizovaný rozpočet na rok 2014. To znamená, že podniku nehrozí žádné finanční potíže. Realizujeme také různá úsporná opatření, která se týkají dodavatelských smluv, ale přehodnocujeme i možnosti vnitřních úspor, jako například optimalizaci služebních automobilů a podobně. Zkrátka hledáme cesty, jak ušetřit. Důležité úkoly, které aktuálně řešíme, jsou bezesporu změna podmínek dodávky nových tramvají od společnosti Škoda Transporta-

tion a samozřejmě dokončení stavby prodlouženého úseku metra A.

■ **Ined po vašem nástupu Rada HMP schválila záměr výstavby trasy metra I. D. Jaké jsou reálné termíny dokončení tak dlouho odkládané investice?**

Reálně by se mohlo začít stavět v roce 2017 a termín dokončení zatím předpokládám v roce 2022.

■ **Mezi nové obchodní aktivity dopravního podniku patří i realitní byznys. Kterých konkrétních aktivit se týká a jaká jsou očekávání z hlediska tržeb?**

V současné době připravujeme poptávkové řízení na výběr zájemců o pronájem nebytových prostor. Předpokládáme, že bude zveřejněno na přelomu února a března. Jedná se o nebytové prostory ve stanicích metra. Provádíme mimo jiné revizi již uzavřených nájemních smluv. Naší snahou je vyjednat co nejlepší podmínky tak, aby výše nájmu odpovídaly dnešním tržním podmínkám. Od těchto kroků si slibujeme navýšení příjmů z pronájmů v řádu milionů korun ročně. Dopravní podnik rovněž vytváří soubory nepotřebného majetku, který bychom v tomto roce chtěli nabídnout k odprodeji. V tomto případě bude záležet na stanovení ceny odhadcem.

■ **Přes čtyři měsíce běží ojedinělý projekt „komunikačního vagonu“ v metru na lince A. Jak se daří naplňovat jeho filozofii, tedy vytvořit prostředí pro osobní komunikaci?**

V tuto chvíli projekt „komunikační vagon“ stále běží a cestující na lince metra A mají každou sobotu možnost se seznámit. Na základě všech ohlasů provedeme v nejbližších měsících jeho vyhodnocení. Ve spolupráci s MHMP poté rozhodneme, co s projektem bude dál. Jde o pilotní projekt, takže změnám se rozhodně nebráníme. Záměrně jsme zvolili nenásilnou formu projektu a očekáváme, že si lidé budou tento projekt postupně uvědomovat.

■ **Kde byste chtěl vidět pražský dopravní podnik za rok?**

Měl by být jednoznačně stabilní, celistvý a pokud možno v černých číslech.

■ **A na závěr se nemohu nezeptat – vzpomenete si, kdy jste naposledy jel MHD?**

Městskou hromadnou dopravou jezdím prakticky každý den, naposledy dnes. Pro mne je to nejrychlejší a velmi pohodlný způsob, jak se ze sídla dopravního podniku dostat do centra města a zpět. ■



Ing. Jaroslav Ďuriš

pracoval v DPP od roku 1981. V odštěpném závodě Metro působil v provozních a později i v manažerských pozicích. V letech 1997 až 2002 byl ekonomickým náměstkem, poté zastával funkci personálního ředitele. Z DPP odešel po příchodu Martina Dvořáka v roce 2008. Od dubna 2012 zastával pozici generálního ředitele Dopravního podniku v Českých Budějovicích. Představenstvo DPP jej k 30. září 2013 zvolilo předsedou představenstva a k 7. říjnu 2013 generálním ředitelem.



Zimní sportovní hry na „Šámalce“

Zimní sportovní hry už neodmyslitelně patří na „Šámalku“ neboli Šámalovu chatu na Nové louce v Jizerských horách.

Letošní v pořadí již 36. hry se konaly ve dnech 31. 1.–2. 2. 2014. I když letošní zima potrápila všechny milovníky sněhu, podařilo se závody v omezeném rozsahu uspořádat ve všech disciplínách – běhu na lyžích, smíšených štafetách i oblíbeném IQ krosu. Letošní tematické zaměření pátečního večer-

ra se neslo v duchu „Moje první taneční“. Role tanečního mistra s nefalšovanou výukou tance se zhostil na výbornou Karel Ctibor. Taneční měly velký úspěch a již se plánuje pokračování na letních sportovních hrách. Sobotní vyhlášení vítězů doprovázela živá hudba a opět tanec. ■



JUBILEA V prvním čtvrtletí oslavili svá životní jubilea **Eliška Bačuvčíková, Zdeňka Karasová, Pavel Votruba, Michal Řeřucha, Zdeněk Zvěďělík a Zbyněk Froněk**. Všem jubilantům gratulujeme a přejeme pevné zdraví a hodně pracovních i osobních úspěchů.

METROPROJEKT INFORMUJE

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