



ČASOPIS SPOLEČNOSTI METROPROJEKT Praha a.s.

# METROPROJEKT INFORMUJE

NEPRODEJNÝ VÝTISK, 4. ROČNÍK

04/2011

**TÉMA**

## PRAŽSKÉ TRAMVAJOVÉ TRATĚ REKONSTRUOVANÉ I NOVĚ POSTAVENÉ V LÉTĚ 2011

**SERIÁL**

**HISTORIE PRAŽSKÉHO  
METRA – 12. DÍL**

**AKTUÁLNĚ**

**SOFIA III. METRODIAMETR**

**PŘIPRAVUJEME**

**URBANISMUS TRASY I.D  
PRAŽSKÉHO METRA**






Vážené kolegyně a kolegové,  
vážení přátelé společnosti  
METROPROJEKT!

Čtvrté číslo našeho časopisu k vám přichází v době adventu a blížících se Vánoc, tedy v období, které vybízí k bilancování. Ohlédneme-li se za uplynulým rokem, pro naši společnost jubilejním, tak navzdory mnoha úspěšným projektům není důvodu k přílišnému optimismu.

Všichni vnímáme, že konkrétně v oboru stavebnictví čelíme daleko většímu propadu, než jak tomu bylo v období globální ekonomické recese. Na straně jedné se veřejně prospěšné stavby financované ze státního rozpočtu seškrtávají, na straně druhé odpovědná ministerstva nepřipravují žádné investiční projekty, které by mohly odstartovat, jakmile ekonomika začne růst. Budu-li konkrétní, tak se jedná především o modernizaci železniční tratě Praha–Kladno s připojením na letiště Ruzyně, kde už kus práce máme za sebou.

Navzdory situaci se nám přesto daří získávat nové zakázky, zapojujeme se do rekonstrukce Elektrárny Počerady, úspěšně rozvíjíme projekt metra v Sofii. A tady se sluší poděkovat nejen našim obchodním partnerům, ale především vám, našim zaměstnancům, bez nichž bychom těchto výsledků nikdy nedosáhli.

Jménem redakční rady vám přeji klidné a pohodové Vánoce a v novém roce hodně úspěchů a pevné zdraví!

  
JIŘÍ POKORNÝ,  
předseda představenstva  
a předseda redakční rady



## Obsah

- Seriál**
- 02** Historie pražského metra – 12. díl
  - Aktuálně**
  - 03** SOFIA III. Metrodiametr **Aktuálně**
  - 05** Nový paroplynový zdroj 880 MWe vyroste v Elektrárně Počerady **Téma**
  - 06** Pražské tramvajové tratě rekonstruované i nově postavené v létě 2011 **Připravujeme**
  - 08** Urbanismus trasy I.D pražského metra **Gourmet okénko**
  - 11** David Šašek – restaurace Coda **Ze života společnosti**
  - 12** Přátelé Metroprojektu se sešli na Barborce

- 06 Téma**  
Pražské tramvajové tratě rekonstruované i nově postavené v létě 2011



- 09 Připravujeme**  
Urbanismus trasy I.D pražského metra

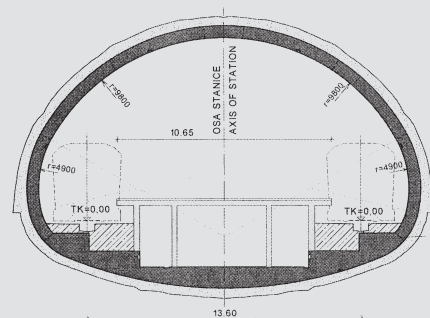


- 12 Ze života společnosti**  
Přátelé Metroprojektu se sešli na Barborce

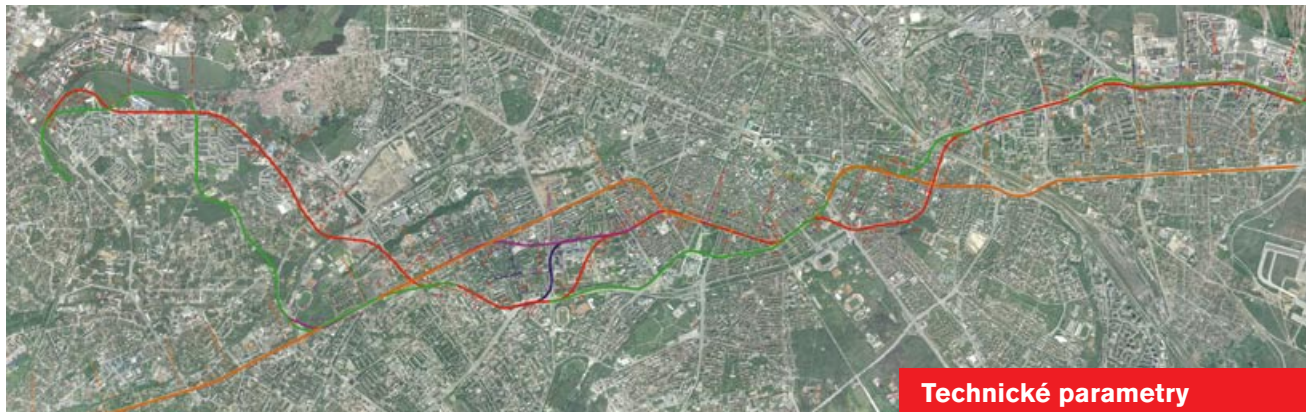
## Historie pražského metra (12. díl)

**Prodloužení trati C severním směrem o IV. úsek bylo pravděpodobně projekčně i stavebně nejkomplikovanější v celé síti pražského metra.**

Od roku 1973 se zpracovávaly různé varianty překonání Vltavy tunely, mosty nízkými, vysokými až do roku 1984, kdy byl nalezen kompromis, zdánlivě umožňující téměř všechny varianty.



Další komplikace přinášely spory, zda vést trať přes Bohnice, nebo přímo do Kobylis, zda zřídit stanici v Troji, či nikoli. Teprve v závěru 90. let byla po 17 letech sporů stabilizována trasa, jež byla realizována. Obyvatelé téměř stotisícového Severního Města si užívali autobusů. Překonání Vltavy vyřešil unikátní nápad naplavovaných a do dna zahloubených tunelů (jež překryly náplavy při povodni roku



## Technické parametry

## SOFIA III. Metrodiametr

**Od výzvy na zpracování III. Metrodiametru v Sofii uplynul letos v říjnu rok. Ve stejné době byl ukončen proces veřejného projednávání rozhodnutím Městské expertní a technické rady pro územní plánování o výběru konečné varianty, pro které budou provedeny technické průzkumy.**

Součástí průzkumů, tedy Etapy II projektu, bude vypracování Předběžného projektu, tzv. Ideen, a projekt podrobného územního plánu neboli změna plánu k regulaci třetí trasy metra v Sofii v provedení jako lehké metro. V Etapě I proběhly dopravní průzkumy zaměřené na současnou situaci městské dopravy, mobilitu obyvatelstva ve městě, toky cestujících v trase metra, návaznou dopravu, sociálně-ekonomický aspekt apod. Byla popsána síť MHD, infrastruktura, vozový park atd. Dále byl vypracován počítačový model dopravy, provedena simulace úplné sítě městské dopravy, modální rozvržení a sou-

časná a prognózní poptávka v dopravě v návaznosti na současnou a plánovanou síť. Komplexně byla tedy řešena celá problematika prognózování poptávky v dopravě a rovněž hodnocení alternativ pomocí dopravního modelu. Na těchto úkolech METROPROJEKT spolupracoval s místními specialisty a SUDOP Praha.

Bezprostředním cílem projektu je zabezpečení rychlé a efektivní dopravy ve směru JZ-SV s tím, že převážná část trasy bude vedena po povrchu a širokých bulvárech v trase stávajících tramvajových tratí, v centru města bude

► str. 4

## stavební náročnost stanic

povrchové stanice:	4
stanice na estakádě:	5
hloubené stanice:	9
ražené stanice (SU):	0
celkem stanic:	18

## délka trasy

ražený úsek:	5,63 km
možnost použití štítu BM pro ražbu v celém úseku podzemní trasy	
hloubený úsek:	0,68 km
estakáda:	5,80 km
povrchový úsek:	2,46 km
celkem km:	15,34 km

průměrná mezistaniční vzdálenost	865 m
obloukové	Rmin=250m,
poměry trasy:	vmax=65km/h
maximální sklon:	39 ‰
umožňuje přestup mezi stávajícími trasami metra	
jízdní doba:	30 min
cestovní rychlost:	30,5 km/h

▲ Sofie metro, III. Metrodiametr, posuzované varianty vedení trasy.

2002 bez jakéhokoli narušení), trasu zjednodušilo rozhodnutí Trojanů o vyloučení stanice a zkrácení trasy mimo Bohnice.

Tato 1. etapa IV. úseku realizovala v Praze dosud unikátní krásnou stanici Kobylisy s možností napojit Bohnice tramvajovou dopravou a stanicí Ládví ve skutečném centru Severního

Města. Na tuto etapu ihned navázala 2. etapa IV. úseku se stanicemi Střížkov, Prosek a Letňany, kde zatím trať C končí rozsáhlým terminálem všech druhů autobusů a kapacitním P+R pro individuální automobily.

Snad jistá pauza ve výstavbě metra, snad bohatší společnost a touha po sebezprezentaci přinesly až okázalá

architektonická řešení některých stanic s nákladnými materiály a detaily. Nicméně, dobře že tu jsou. V červnu 2004 byla do provozu uvedena 1. etapa a v květnu 2008 následovala 2. etapa zatím posledního úseku sítě pražského metra. Dnes má pražské metro celkem 57 stanic na 60 km tratí.

EVŽEN KYLLAR ■



◀ Zleva doprava:

- Traťový tunel v suchém doku před napláváním
- Stavba stanice Kobylisy
- Stavba stanice Ládví

[seriál]

[aktuálně]

bude vedena v podzemí. Vybudováním této trasy metra bude dotvořena radiální síť ze tří tras, které budou tvořit v centru trojúhelník se třemi přestupními body. METROPROJEKT šel cestou ekonomičtějších a techničtějších řešení. Z nabízených tří tras v centru (CGČ) v podstatě jen jedna vyhovovala původnímu zadání a ta nakonec zůstala společná všem variantám. Mimo centrální oblast pak postupně vzniklo pět variant vedení trasy s tím, že nejvýhodnější stopa jak v JZ, tak i v SV sektoru města je mimo původně předpokládané vyčleněné komunikace a tím zároveň nedochází k rušení již existujících tramvajových tratí a umožňuje přímou obsluhu sídlišť na okrajích města.

Doporučovaná varianta 4a má druhé nejnižší investiční náklady a druhé největší přepravní objemy. Vykazuje rovněž nejvyšší potenciál pro převedení automobilové dopravy a druhý nejvyšší potenciál pro převedení automobilové dopravy na metro. Varianta prochází atraktivním územím města a nabízí kvalitní návaznost na další linky metra a systémy veřejné dopravy. Nabízená kapacita je dostatečná pro lehké metro.

Rozhodnutím Městské expertní technické rady o výběru nejlepší trasy III. Metrodiametru byla vybrána námi favorizovaná varianta 4a s úpravami popsanými v tabulce Technické parametry.

Na východní straně dojde k propojení konečné stanice na bulváru Ivan Vazov s tramvajovou točnou na bulváru Botevgradsko shose. Na západní straně se trasa v místě stanice č. 4 na bulváru President Lincoln stočí k jihozápadu do vnitra čtvrti Ovča kupel, kde je v místě křížení s bulvárem Montevideo situována stanice č. 3. Dále se stočí k severu a bude ukončena stanicí situovanou před křížením s železniční tratí Sofia–Pernik.

Etapa II je obrovská výzva, svým charakterem a objemem prací je nesrovnatelná s právě ukončenou Etapou I. Nepůjde v ní pouze o zvládnutí fyzického rozsahu samotné stavby, ale také o odlišné legislativní prostředí, jiné zvyklosti v technologii samotného projektování, velkou vzdálenost, jazykovou bariéru, kulturní odlišnost, velké objemy kooperačních prací atd. Stavba lehkého metra v trase III. diametru a metro vůbec je v místních médiích často diskutované téma a s ním i role zahraniční konzultační firmy.

JIRÍ ÚLEHLA ■



## Nový paroplynový zdroj 880 MWe vyroste v Elektrárně Počerady

**Zpřísněné požadavky na ekologičtější provoz velkých zdrojů energie byly impulsem pro jejich provozovatele, aby se prioritně zabýval otázkou ekologizace provozu jím vlastněných zařízení. Podmínkou jejich dalšího provozu bylo dosáhnout výraznější zdokonalení výrobní technologie z hlediska ekologie i z hlediska ekonomie. Proto se provozovatel rozhodl přistoupit k rozsáhlé modernizaci svých hnědouhelných elektráren. Elektrárna Počerady se tak stává průkopníkem nového systému výroby elektrické energie.**

Po zkušenostech z modernizace obdobných zařízení v cizině se provozovatel rozhodl přistoupit k tzv. paroplynovému cyklu výroby elektrické

energie, kde se plyn nejprve spálí v plynové turbíně, která vyrobí první část energie, a vzniklé horké spaliny přechodem přes generátory páry



► **Pohled na areál uhelné elektrárny s vizualizací paroplynové elektrárny v Počeradech**

► **Pohled na rozestavěnou hlavní výrobní halu (HVB), v přední části strojovna spalínových turbín, v zadní části strojovna parní turbíny**

vyrobí páru pro parní turbínu. Zde dochází k výrobě další části elektrické energie. Takto pojatý systém dosahuje ve srovnání s uhelnými bloky vyšší termické účinnosti a změna typu paliva výrazně snižuje ekologickou zátěž okolí.

Pro čtenáře našeho časopisu je to jistě zajímavá informace, ale co s tím vším má společného METROPROJEKT – společnost, kterou mají zafixovanou jako projektanta metra respektive projektanta dopravních staveb. Podívejme se však na tento obchodní případ trochu podrobněji.

Pro modernizaci elektrárny, která je nyní již ve fázi realizace, je investorem celého díla ČEZ, a.s., generálním dodavatelem Škoda Praha Invest, s.r.o., (ŠPI) se subdodavatelem stavební části Metrostavem, a.s., v jehož dodávce vedle vlastních stavebních prací byla zahrnuta i dokumentace pro realizaci stavby. A zde je odpověď na výše kladenou otázku. Metroprojekt Praha, jako dlouholetý partner Metrostavu a projektant řady jím realizovaných staveb s bohatým profesním zázemím, zvítězil v poptávkovém řízení a stal se autorem pro-

jektové dokumentace pro realizaci stavební části této modernizace.

Dokumentace pro realizaci stavby zahrnuje celkem šest skupin stavebních objektů, z nichž nejrozsáhlejší a technicky nejnáročnější jsou halové objekty strojovny spalovacích turbin a strojovny turbíny parní – objemné ocelové konstrukce s výškou přes 30m. Pro tak rozsáhlý a především koordinčně náročný projekt zavedl ŠPI jednotný systém značení jednotlivých komponentů (zařízení, přístrojů i tras vedení médií a energií) – energetický a elektrárenský kódovací systém označovaný jako KKS. Neméně důležité bylo zavést a používat v celém průběhu přípravy i realizace této investice jednotný systém softwarového vybavení pro všechny zúčastněné partnery. Byly tedy vybrány softwary typu 2D a 3D, které umožňují jak zpracování vlastních profesních projektů a velmi důležitou prostorou koordinaci mezi jednotlivými profesemi, tak i operativní promítání změn do dokumentace a udržování její věrohodnosti v průběhu celé realizace díla.

**DAVID KRÁSA, JAROSLAV JANEČEK ■**



## Zeptali jsme se Ing. Ladislava Zapletala, vedoucího profesního projektanta, ŠKODA PRAHA Invest, s. r. o.

### ■ Paroplynový zdroj v Počeradech je první svého druhu v síti ČEZ, nebo již v nějaké lokalitě obdobný zdroj stojí?

Ano, pro ČEZ se jedná o první paroplynový zdroj, který je současně největší ze stávajících již provozovaných zdrojů na území ČR.

### ■ Jaké jsou výhody popřípadě nevýhody oproti zdrojům na tuhá paliva?

Paroplynový zdroj se buduje jako tzv. pružný zdroj, který vyrovnává výkyvy v dodávkách elektrické energie ze slunečních, fotovoltaických a větrných elektráren v přenosové soustavě.

### ■ Kdy se předpokládá zapojení nového zdroje v Počeradech do sítě?

Zkušební provoz zdroje PPCEPC je plánován od července 2013. K dnešnímu dni jsou všechny postupové termíny stavby plněny.

### ■ Plánuje ČEZ výstavbu dalších paroplynových zdrojů na území České republiky?

Ano, výhledově se uvažuje o výstavbě dalších pružných zdrojů typu paroplynu. Při stávajícím propojení přenosových soustav okolních zemí EU a při zvažovaném podílu získávání elektrické energie v ČR a v Evropě ze slunečních, fotovoltaických a větrných elektráren je v ČR technicky opodstatněný provoz dvou až tří výkonově obdobných elektráren, jako se nyní realizuje v Počeradech. ■

◀ Hlavní výrobní hala se začíná oplášťovat

◀ Pohled na uložený jeřáb v hlavní výrobní hale a částečné zastřešení

◀ Připraveno pro vstup potrubí chladicí vody do hlavního výrobního bloku





► Smyčka Podbaba dokončena, zdlážděna

## Pražské tramvajové tratě rekonstruované i nově postavené v létě 2011

**Dopravní podnik hlavního města Prahy realizoval během letošního léta řadu významných rekonstrukcí tramvajových tratí a navíc i po třech letech, kdy se síť tratí nerozšiřovala, převzal do užívání i nový úsek tramvajové trati v Podbabě.**

▼ Zleva doprava:

- Zastávka Podbaba s betonovou vozovkou, sjezd BUS z tělesa vpředu
- Zastávka Podbaba, výstavba cementobetonové vyztužené desky s kluznými trny
- Podbaba, zatravněné tramvajové těleso

METROPROJEKT Praha, a. s., měl na tomto stavu významný podíl. Dle námi zpracované projektové dokumentace byly provedeny čtyři stavby uvedené shodně do provozu k 1. 9. 2011:

- TT Podbaba – ČD Podbaba (Zelená–nová smyčka Podbaba);
- RTT Jugoslávských partyzánů (Vítězné náměstí–Zelená);
- RTT Mánes a Smetanovo nábřeží (Myslíkova–náměstí Jana Palacha);
- RTT Podolské nábřeží (Výtoň–Přístaviště).

Lze konstatovat, že uvedené stavby poskytují téměř dokonalý přehled o konstrukcích tramvajových tratí po-

užívaných v současné době v Praze. Mimo to přinesly i řadu technických novinek i dalších zajímavostí. Zde vám je ve zkratce představíme.

Současným trendem pražského dopravního podniku je náhrada konstrukce s velkoplošnými nosnými panely (tzv. systém BKV), většinou původem ze 70. a 80. let minulého století, za jiné typy konstrukcí.

Pro tratě na samostatném drážním tělese se s převahou používá konstrukce železničního typu s příčnými betonovými pražci a širokopatní kolejnici S49. Konstrukce zůstává otevřená nebo se opatří zatravněním. Přejezdy

tramvajového tělesa pro automobily se opatřují buď žlábkovými kolejnici navázanými přes přechodové kusy, nebo se žlábek vytvoří pomocí přidavného ocelového profilu (fa Krug). Na přechodech pro pěší a pro zatravnění se používá žlábek ze speciální bokovnice z recyklované pryže.

Na přejezdu tramvajové trati přes kruhový objezd na Vítězném náměstí byla použita konstrukce s masivními prefabrikáty ze železobetonu tloušťky 250 mm + 230 mm (horní vrstva navíc osazena kari sítí a rozptýlenými PP vlákny k zamezení vzniku smršťovacích trhlin). Prefabrikáty se osazují na betonové prahy, provede se rektifikace pomocí stavěcích šroubů a podinjektování. Velkou výhodou je minimalizace výluky dopravy. Systém byl dříve použit výrobcem prefabrikátů firmou Eurovia v Lyonu. Na řešení jsme spolupracovali s firmou DIPRO. Specialitou tohoto konkrétního přejezdu je použití splítkové výhybky, kdy výměna je již před přejezdem a tramvaj přejíždí již rozřazena do směru a nebrání při svém stavění cesty automobilovému provozu.

Pro tratě umístěné v uličním profilu bez zvláštního tělesa (a v centru města navíc většinou poježděné automobi-



lovou dopravou) je nejčastější konstrukcí pevná jízdní dráha, tedy tramvajový svršek upevněný na betonové desce. Používá se žlábková kolejnice NT1 s upevňovacími systémy Vossloh W-tram s pružnými svérkami a s plastovou podkladnicí (jakostní PA). Systém je izolován plastovými hmoždinkami pro kotevní šrouby. Kolejnice s vystrojením se fixují do navržené geometrické polohy a zalijí betonem. Na výšku kolejnice se provede povrch z asfaltových vrstev. Alternativou je použití stávající betonové desky před lety též používané. Na tuto desku se osadí svršek podobný svršku pražského metra – ocelové podkladnice výškově fixované na polštáři z plastbetonu, pružné svérky, kotevní šrouby do vyvrtaných otvorů osazených plastovými hmoždinkami. Úprava povrchu je shodná. Tato konstrukce byla použita výjimečně i s novou armovanou deskou v Podbabě. Důvodem byla ochrana stávajících kanalizačních stok.

Neopomenutelnou součástí konstrukcí v městském centru jsou úpravy konstrukce trati ke snížení účinků hluku a vibrací na okolní zástavbu a její obyvatelstvo. Pod konstrukcí svršku



◀ Smetanovo nábřeží, systém W-tram před betonáží desky

◀ Masarykovo nábřeží, stávající betonová deska s upevněním tzv. metro

◀ Podolí, otevřený svršek, žlábek na přechodu z pryžových bokovnic

◀ Zastávka Přístaviště se železničními prefabrikáty

i na jeho boku se používají rohože většího z pryžového recyklátu, obalují se pryží paty kolejnic, stojina se opatřuje bokovnicemi. Úpravy na kolejnicích mají i funkci izolace proti vzniku bludných proudů. Ve spolupůsobení s dokonalejšími vozidly (opatřenými navíc kapotovanými podvozky), které jsou v Praze nyní nakupovány, je dosaženo citelných zlepšení v oblasti vlivů dopravy na okolí.

Na požadavek investora byla na novostavbě TT do Podbabě v zastávce Podbaba ve směru do centra, která je společná pro tramvaje a autobusy se špičkovým intervalem 2 minuty, a tedy s velkou intenzitou zátěže krytu tramvajového tělesa, použita mezi kolejnicemi a podél nástupního ostrůvku cementobetonová vozovka (běžně se zatím používal pro podobné případy beto-

nový podklad a kryt z litého asfaltu). Jedná se o tvarově atypickou desku oslabenou upevňovacími uzly kolejnic a s místně koncentrovaným zatížením. V mezerách byla deska vyztužena kari sítí s krytím 40 mm, podél nástupišť rozdělovací výztuží s třínky. Příčné spáry v distanci 3 m jsou opatřeny kluznými trny jako na dálničních vozovkách. Návrh vznikl ve spolupráci s VPÚ DECO, technologii řešil dodavatel Eurovia. Jedná se o experimentální úsek trati. Osvědčil-li se, bude tato konstrukce používána na dalších podobných zastávkách umožňujících přestup cestujících bez opuštění zastávkového prostoru.

Tramvajové konstrukce (v místech tramvajových křižovatek, ale i na tramvajových smyčkách) se zřizují ze žlábkových kolejnic na dřevěných pražcích,

▼ Zleva doprava:

■ Smyčka Podbaba na dřevěných pražcích a nové betonové desce

■ Prefabrikovaný přejezd Vítězného náměstí, vlevo splítková kolej



EUROVIA CS, a. s., závod 4 – Praha se podílí na stavbách a rekonstrukcích tramvajových tratí v hlavním městě Praze pro Dopravní podnik hl. města Prahy. Musíme říci, že každá doba přináší své technické novinky a technologie. Současné použití upevnění kolejnice (NT1; S49) systémy W-tram a systém Metro jsou modernější a lepší a jejich přednosti a výhody byly popsány v mnoha technických článcích.

Na úseku RTT Mánes a Smetanovo nábřeží (Myslíkova–náměstí Jana Palacha) jsme dle projektové dokumentace použili tyto technologie, které do dané lokality bezvadně zapadly a zlepšily tramvajový provoz po nábřeží kolem historického centra města. Ve spolupráci s projektantem METROPROJEKTEM Praha, a. s., se nám dílo vydařilo, a to jak termínově, tak i kvalitou.

**ING. JAN TRÍŠKA,**  
ŘEDITEL OBLASTI EUROVIA CS, a. s.  
**JAROSLAV VOSALA,**  
HLAVNÍ STAVBYVEDOUČÍ  
EUROVIA CS, a. s.

nebo také na betonové desce. Zákryt bývá z důvodu snadnější údržby rozebíratelný, tedy z velké žulové dlažby.

Nástupiště na tramvajových zastávkách se zřizují s výškou hrany 24 cm pro přímý nástup do nízkopodlažní tramvaje. V případě souběžného využívání autobusů se výška snižuje na 20 cm pro umožnění otvírání dveří autobusu. Nástupiště jsou osazena integrovanými zastávkovými označovacími, které na vybraných zastávkách nesou i tabuli dynamického informačního systému s okamžitými údaji o časech příjezdů následujících spojů. V zastávce Podbaba je toto poprvé v Praze dostupné pro tramvajové i autobusové linky, navíc včetně linek příměstských. Zastávky musí být přístupné pro všechny skupiny obyvatel, a proto jsou vybaveny rampami a dalšími opatřeními pro osoby se ztíženou možností pohybu a samozřejmě i úpravami umožňující navigaci osob zrakově postižených.

Na zastávce Přístaviště ve směru z centra je zkoušena konstrukce nástupiště z železničních konzolových prefabrikátů, která může usnadnit přístup k podbíjení pojízdnou mechanizací. Novinkou je i třímadlové spojkované (tedy nesvařované a rozebíratelné) bezpečnostní zábradlí zastávek Lotyšská na ulici Jugoslávských partyzánů. O novinkách z oblasti napájení, troleje, signalizace a elektrotechniky vůbec budeme informovat někdy příště.

Na závěr perlička – zajímavost z jiného oboru. V prostoru smyčky Podbaba probíhal téměř čtyřměsíční záchranný archeologický průzkum za účasti osmdesáti pracovníků. Opět se prokázalo, že území Prahy a její okolí, zejména vltavské břehy (nízká terasa mimo záplavové území), byly od pradávna obydleny. Archeologové si odvezli údajně v zhruba dvou stech krabicích bohatý historický materiál z období od 6000 let př. Kristem (doba kamenná), postupně přes dobu bronzovou, železnou a římskou až po 5. století (raný středověk). Šlo tedy o unikátní zachované kulturní souvrství, zejména o pozůstatky obydlí, z průběhu šesti a půl tisíciletí. Byly odkryty i dva kostrové hroby, v nichž byly nalezeny i keramické nádoby a pazourky. Po zpracování nálezů budou nejcennější umístěny v Muzeu hlavního města Prahy.

**ZBYNĚK PĚNKA, JITKA BRZOŇOVÁ,  
PETR VYSKOČIL, PETR ZOBAL,  
KAMIL ORÁLEK (FOTO ARCHIV MP) ■**



▲ **Detail**  
**Vossloh W-tram**  
■ **Detail upevnění tzv. metro**  
■ **Jugoslávských partyzánů, žlábek z pří-**  
**datného ocelového profilu.**

▼ **Podbaba, skrčenec 8000 let starý a současný**



## Urbanismus trasy I.D pražského metra

**Projektová dokumentace pro územní řízení trasy I.D úseku Náměstí Míru–Depo Písnice je dokončena. Pojďme se společně projít po trase a přibližme si její urbanistická řešení a zakomponování do území jižního sektoru Prahy.**

Celý úsek měří 10,6 km a je zde umístěno 10 stanic s pracovními názvy Náměstí Míru, Náměstí Bratří Synků, Pankrác, Olbrachtova, Nádraží Krč, Nemocnice Krč, Nové Dvory, Libuš, Písnice a Depo Písnice. Nastupujeme v centrální oblasti města a postupně navštívíme všechny stanice.

### Stanice Náměstí Míru

Nachází se na území městské části Praha 2 – Vinohrady v úzkém kontaktu se stejnojmennou stanicí metra na trase A, s podélnou osou pod ulicí Sázavskou. Stanice má dva vestibuly, jeden před vyústěním ulice Sázavské na Vinohradskou třídu, druhý pak ve vyústěni Sázavské do ulice Francouzské. Bezbariérový přístup na nástupiště jak na trase D, tak i A zprostředkovávají svislé výtahy ústící na povrch do Korunní třídy. Těmito výtahy je zároveň umožněn i přímý přestup z trasy D na trasu A a rovněž přestup na všechny tramvajové linky.

### Stanice Náměstí Bratří Synků

Je vložena do území mezi stejnojmenným náměstím a ulicí Otakarovou – částečně pod obytnou zástavbu, avšak z větší části do volného prostoru náměstí a volných dvorů

mezi domy. Stanice v této poloze svými dvěma vestibuly úspěšně řeší výstup do prostoru přirozeného obchodního a společenského centra Nuslí a zároveň i přestup na návaznou tramvajovou radiálu ze Spořilova a Pankrác a tramvajovou tangentu vedenou ulicí Otakarova.

### Stanice Pankrác

Okolí této stanice zaznamenalo v poslední době výraznou přeměnu díky soukromým investorům a stává se jedním z významných sektorových center Prahy. Stanice svým dispozičním uspořádáním bude vedle obsluhy území na povrchu umožňovat i přestup na trasu C. Přestup je navržen směrem k východnímu čelu stávající stanice na trasu C hloubeným a částečně raženým eskalátorovým tunelem, ústícím do prostoru mezi stávajícími hloubenými tratovými tunely trasy C. Přímý výstup na terén se předpokládá dvěma eskalátorovými tunely. Ze severního čela vede eskalátorový tunel přímo do nového komplexu obchodních pasáží objektu Gemini. Z jižního čela je pak vedena společná chodba do přestupního eskalátorového tunelu na nástupiště stanice trasy C a do obchodní pa-





sáže Arkády Pankrác. Dále je nově zpřístupněna oblast okolí Budějovické ulice v předprostoru křižovatky s ulicí Na Strži. Bezbariérové zpřístupnění všech veřejně přístupných prostor je zajištěno pomocí výtahů.

### Stanice Olbrachtova

Pro tuto stanici bylo využito volné zelené plochy před blokem obytných domů podél ulice Na Strži. Nástupiště bočního uspořádání propojují dvě chodby umístěné na obou koncích stanice. Z nich je pak veden eskalátorový tunel jednak severním směrem přímo na povrch do povrchového odbavovacího vestibulu ve směru k Jeremenkově ulici a dále (podle požadavku objednatel) i jižním směrem do podpovrchového vestibulu s výstupy po obou stranách ulice Na Strži s vazbou k oblasti Ryšánka.

### Stanice Nádraží Krč

Povrchová (nadzemní) stanice se nachází v místě, kde trasa metra přechází rybník a Kunratický potok a dostává se do bezprostředního kontaktu se železniční tratí resp. se železniční stanicí Praha Krč. Stanice je vedena částeč-

ně po mostě, má boční nástupiště a dva vestibuly. Severní část nástupiště přechází ve dvojici podchodů pod Jižní spojkou. Na konce podchodů pak navazují schodiště a výtah do prostoru severního vestibulu. Jižní vestibul tvoří výstup do nové společné odbavovací budovy metra a železniční stanice Praha Krč spolu s výstupy přímo do přilehlého území. Přístup do území jižně za železničním koridorem (oblast okolí ulice Nad Havlem) umožňuje nový podchod pro pěši, který zároveň nabízí přímé výstupy na rekonstruované železniční nástupiště. Definitivní podoba nádraží a souvisejících vazeb je tak podle požadavků zadavatele přímou součástí stavby metra. U stanice metra Krč je dále navržena budova provozního dispečinku celé trasy I. D s bezprostředním napojením na její severní vestibul. Konečně v těsné blízkosti nádraží u jižního vestibulu stanice metra je umístěn samostatný objekt parkoviště (systém Park & Ride).

### Stanice Nemocnice Krč

Tato stanice je umístěna do předprostoru Thomayerovy nemocnice u křižovatky ulic Vídeňská a Zálesí. Stanice

má dva vestibuly, jižní vestibul překračuje ulici Zálesí s orientací do stávající zástavby, severní vestibul je nasměrován do rozvojové plochy před vlastní nemocnicí s přímou prostorovou a výškovou vazbou na stávající podchod Vídeňské ulice směrem k nemocnici. Propojení vestibulu s nástupištěm stanice je navrženo trojicí eskalátorů a šikmým výtahem. Předpokládá se, že prostor nad vestibulem a okolo vestibulu by mohl iniciovat urbanistické dořešení jeho bezprostředního okolí na úroveň lokálního centra. Jižní vestibul je navržen jako povrchový, spojený s nástupištěm obdobným způsobem jako vestibul severní. Vnitřní prostory stanice nad nástupištěm bude podle zvoleného řešení okolního prostoru případně možné využít jako patrové podzemní garáže s příjezdem od ulice Pod Višňovkou. Přístup na autobusovou dopravu PID zachovává stávající koncepci s doplněním vazby k jižnímu vestibulu z ulice Zálesí.

### Stanice Nové Dvory

Stanice se nachází v poměrně málo zastavěném území v místě křižovatky ulic Libušská a Durychova. Celý územní

◀ Zleva doprava:

- Stanice metra Náměstí Míru
- Stanice metra Náměstí Bratří Syků
- Depo Písnice – vizualizace

▼ Zleva doprava:

- Stanice metra Olbrachtova
- Stanice metra Nádraží Krč



blok vymezený ulicemi Novodvorská, Durychova, Libušská a Chýnovská je předurčen k výhledové urbanizaci v podobě vybudování obchodně-administrativního centra městské čtvrti Nové Dvory. Stanice umístěná do této lokality bude plnit několik dopravních funkcí. Vedle dopravní obsluhy rozvíjejícího se sídliště je do koncepčního řešení zakomponován i přestup na autobusovou dopravu. Stanice má dva povrchové vestibuly. Severní je spojený s nástupištěm trojicí eskalátorů. Pro bezbariérový přístup je navržen samostatný výtah s vyústěním do chodníku podél Durychovy ulice v bezprostřední blízkosti autobusové zastávky. Jižní povrchový vestibul je přístupný z jižní části nástupiště schodištěm a příčnou chodbou nad levou kolejí. Chodba ústí k eskalátorovému tunelu s orientací výstupu jižně od Durychovy ulice v jednoduché povrchové podobě. V blízkosti jižního vestibulu je navrženo povrchové parkoviště pro osobní automobily (systém Park & Ride) s případnou možností jeho zakomponování do výhledové urbanizace přilehlého území.

### Stanice Libuš

Je umístěna podél ulice Novodvorská s vazbou na hlavní pěší osu vedoucí do tohoto sídliště. Vedle dopravní obsluhy přilehlého území a přestupů na návaznou autobusovou dopravu stanice svým uspořádáním reaguje i na plánované prodloužení tramvajové trasy z Modřan, která zde bude ukončena smyčkou. Stanice Libuš má dva vestibuly. Jižní povrchový navazuje na stávající uliční parter a je propojen s nástupištěm stanice trojicí eskalátorů a šikmým výtahem. Podchod pod Novodvorskou ulicí je zrušen a nahrazen úroňovým přechodem. Povrchová uspořádání okolí vestibulu umožňuje univer-



zální pohyb pěších a usměrňuje cestující na návaznou autobusovou dopravu. Severním směrem je pak plánován přístup na budoucí tramvajovou zastávku. Severní vestibul umístěný nad severním koncem nástupiště stanice je rovněž povrchový. Výstup ze stanice je řešen pevným trojramenným schodištěm a je doplněn dvojicí výtahů. Pro budoucí tramvajovou smyčku je vyčleněn prostor za stanicí východně od ulice Novodvorské.

### Stanice Písnice

Stanice je situována do volného předprostoru bývalého „Masokombinátu“ podél ulice Libušské, kterou překonává navazujícím podchodem. Tímto řešením je umožněn bezpečný přístup cestujících z metra na nástupiště zastávek návazné autobusové dopravy v obou směrech. Na stanici metra navazuje parkoviště systému Park & Ride, jehož přímé napojení na ulici Libušskou a Kunratickou si vynutilo mírnou úpravu projekto-



vané okružní křižovatky s Kunratickou spojkou. Vlastní stanice je hloubená s bočními nástupišti. Výstup ze stanice jižním směrem je do podpovrchového vestibulu s navazujícím již výše zmiňovaným podchodem. Vlastní výstup je orientován jak na okolní zástavbu, přílehlé autobusové zástavky, tak i na parkoviště systému Park & Ride. Severní vestibul není plánován a je zde umístěn pouze doprovodný bezpečnostní výstup. V rámci řešení povrchových úprav se předpokládá u tohoto výstupu vybudování malé odstavné plochy pro autobusovou dopravu.

### Stanice Depo Písnice

Pro celý koncový areál trasy I.D (stanice Depo Písnice a objekty depa) je vymezena plocha přilehlá na severní straně ke Kunratické spojce, na východě s vazbou na ulici Vídeňskou a na západě na plánovaný východní komunikační obchvat Písnice. Z jižní strany tohoto území je pak možné výhledově pokračování trasy D do nových sídlišť jižního sektoru Prahy. Území je zastavěno sklady a jinými nízkými průmyslovými objekty víceméně dočasněho charakteru, které budou muset metru ustoupit. Příjezd do celého areálu se předpokládá komunikací ve směru východ-západ propojující ulici Vídeňskou s plánovanou komunikací východního obchvatu Písnice. Koncová stanice Depo Písnice bude významným přestupním místem. Stane se velkým dopravním terminálem pro autobusy pražské integrované dopravy a dopravu individuální. Tuto funkci podpoří rozsáhlé záchytné parkoviště systému Park & Ride, umístěné na střeše haly nového depa. Stanice má jeden nadzemní vestibul umístěný v jižní části, jenž přímo navazuje na autobusový terminál, parkoviště systému Park & Ride a budovu depa. **VÁCLAV VALEŠ ■**



## David Šašek

**šéfkuchař  
restaurace CODA**

**Ctím tradiční českou kuchyni.  
Mám rád jednoduchost  
a rustikálnost a využívám  
některých nových technologií.**



### ■ Jaká jsou vaše jídla?

Myslím, že jsou jednoduchá, chuťově vyvážená a nepřekombinovaná. Rád je nabízím formou degustačních porcí. Ctím tradiční českou kuchyni. Mám rád jednoduchost, rustikálnost a využívám některých nových technologií. Ačkoliv mohou být náročnější na přípravu, ulehčí pak práci při finálním servisu. Například při metodě sous-vide (vaření ve vakuu) mám jistotu, že maso bude měkké a šťavnaté. Když vařím pro svatbu a mám hromadnou objednávku bifteku nebo panenky, nikdo si nebude stěžovat, že maso je tvrdé, suché, studené nebo příliš propečené. Dříve z toho byly při větších akcích mnohem větší nervy. To se teď trochu zjednodušilo.

### ■ Má i kuchařina módní trendy?

Určitě a mám pocit, že je téměř bez hranic. Módní jsou například pěny, které jsou mi docela sympatické. Je to jednoduše proveditelné, vtipné a celé jídlo to odlehčí, osvěží a zvýrazní jeho chuť. Když se pěna správně prolne s omáčkou, tak se pak v ústech rozplyne a provoní na patře, až do nosu. Také technologie sous-vide nebo konfitování (základem je 12hodinové marinování masa a následné 9hodinové pomalé dušení) jsou ve srovnání s přípravou na pánvi skvělé. Maso je pak křehoučké, rozplývá se na jazyku a zachovává si přitom svoji šťavnatost a chuť. Nemusí se extrémně přechucovat!

Budoucnost je v harmonii chutí a v používání co největšího množství chemicky neošetřených, převážně místních surovin. Také na talíři musí být zastoupeno více elementů – studené, teplé, křupavé, kašovitě nebo šťavnaté. Vždy si představuji, jak by některé chutě šly do sebe, a vyzkouším je pak v realu. Pořád něco zkouším. Některé věci mě napadnou, ale už je ani nedotáhnu do konce, a některé se s malými úpravami dají velmi dobře použít v menu.

► **Piškotový dortík s čerstvými jahodami, jahodovou omáčkou a zakysanou smetanou**



(z knihy Biomenu – top šéfkuchaři vaří z produktů českých biofarem) ■

### David Šašek

**šéfkuchař,  
Coda  
\*1976 České  
Budějovice**

**1993**

**Rodinný penzion  
v Pístině, kuchař  
(1994) 1996–1997**

**Hotel Savoy  
Praha,  
commis chef,  
chef de partie  
1997–2000**

**Hotel Palace  
Praha,  
chef de partie  
saucier**

**2000–2001**

**Hotel Štekl,  
Hluboká  
nad Vltavou,  
sous chef**

**2002–2003**

**Le Patio,  
executive chef**

**2003–2004**

**Ballynahinch  
Castle Hotel,  
Irsko, second  
sous chef**

**od května 2004**

**Aria Hotel,  
restaurace Coda,  
šéfkuchař,  
executive chef**

# Přátelé Metroprojektu se sešli na Barbořce

V jubilejním roce slavila akciová společnost METROPROJEKT Praha již tradičně svátek své patronky svaté Barbory v Národním domě na Smíchově. Ke gratulantům se letos připojil i Karel Gott doprovázený Big Bandem Felixe Slováčka.



## JUBILEA

Svá životní jubilea oslavili **Eva Krámková, Vendula Procházková, Jan Martinec, Robert Petr** a **Petr Vopařil**. Všem jubilantům gratulujeme a přejeme hodně zdraví, štěstí a spokojenosti. ■

## METROPROJEKT INFORMUJE

- firemní časopis • redakční rada: Ing. Jiří Pokorný, Ing. Vladimír Seidl, Ing. arch. Evžen Kyllar, Ing. David Krása, Ing. Zbyněk Pěnka, 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