

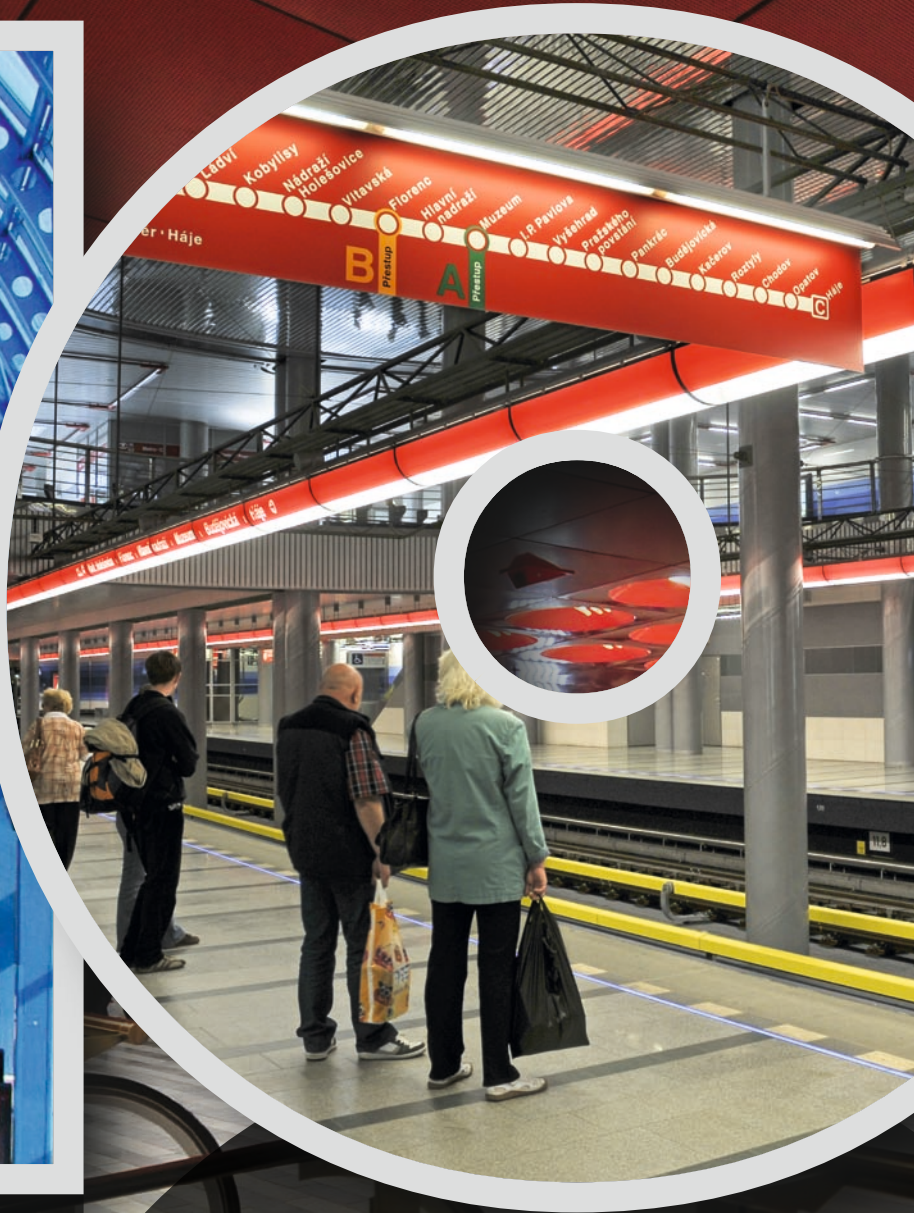


ČASOPIS SPOLEČNOSTI METROPROJEKT Praha a.s.

# METROPROJEKT INFORMUJE

NEPRODEJNÝ VÝTISK, 4. ROČNÍK

02/2011



40 LET PROJEKTŮ  
PRO LEPŠÍ KVALITU ŽIVOTA



Vážené kolegyně a kolegové, vážení přátelé společnosti METROPROJEKT!

Tento rok si připomínáme 40. výročí založení naší společnosti, v jejímž čele jsem měl tu čest stát 13 let na postu nejvyšším. Dovolte mi proto krátkou bilanci, co se nám povedlo či kam se naše společnost za tak dlouhé období posunula.

Jak už název naší společnosti napovídá, METROPROJEKT vznikl jako účelová organizace v rámci struktury Dopravního podniku hl. m. Prahy s jediným zaměřením – projektování pražského metra. Samostatnou kapitolu ale začal METROPROJEKT psát až od roku 1989, kdy se od Dopravního podniku odděluje, a po kuponové privatizaci, která bezprostředně nastala, se v roce 1992 stává akciovou společností.

Rok 1989 ale nebyl jen rokem změny vlastnických poměrů a struktury společnosti, která až do této doby byla výhradně zaměřená na projektování metra a systémů MHD v Praze a dalších velkých městech republiky. Odstarovaná ekonomická transformace postavila management společnosti před zásadní otázku, jak reagovat na silící konkurenční prostředí mezi projekčními společnostmi. Dnes se ukazuje, že rozšíření portfolia činností i na další oblasti projektování bylo tehdy jediné správné a možné řešení. Díky našim špičkovým odborníkům jsme dnes schopni realizovat projektovou přípravu a inženýrskou činnost pro všechny druhy dopravních investic, dále investic městské infrastruktury či investic obranného charakteru. Výsledkem je řada významných ocenění a uznání, zmíním jen titul Stavba roku, Dopravní stavba roku a samozřejmě titul Stavba století za stavbu pražského metra. Nicméně bez stoprocentního nasazení všech spolupracovníků bychom ale těchto výsledků nikdy nemohli dosáhnout a ani se nemohli zařadit mezi největší projektové firmy u nás. A za to všem patří můj osobní dík!

Vážení přátelé, v těchto dnech uzavíráme jednu pomyslnou kapitolu, nicméně další výzvy a úkoly jsou před námi. A já pevně věřím, že společně s Vámi, s našimi spolupracovníky a obchodními partnery, je společně i nadále budeme zdolávat a společně se při nich potkávat.

**JIŘÍ POKORNÝ,**  
předseda představenstva a předseda redakční rady



## Ohlédnutí do historie

**Před 40 lety, 1. května 1971, byl založen projektový ústav DP METROPROJEKT, přímý předchůdce dnešní společnosti METROPROJEKT Praha a.s. Dovolte mi, abych se na tomto místě krátce ohlédl zpět.**

METROPROJEKT vznikl v době, kdy se významně třibily názory na koncepční řešení systému městské hromadné dopravy v hlavním městě tehdejšího Československa. Opouští se systém tzv. podpovrchové tramvaje a sjednocuje se názor, že pro město s více než milionem obyvatel je pro rychlou, spolehlivou a bezpečnou dopravu osob správným řešením systém, ve kterém se metro stane základním páteřním dopravním prostředkem.

Tým projektantů, na němž byl METROPROJEKT založen, se vyčlenil z projektového ústavu SUDOP. Původně šlo o skupinu složenou z mostařů a tunelářů, ke které se postupně přidaly všechny profese potřebné k technickému a koordinačnímu zvládnutí projektové dokumentace staveb metra. Historicky prvním ředitelem společnosti byl jmenován Ing. Jiří Kočí.

Projektový ústav náležel do organizační struktury Dopravního podniku



## Obsah

- Ohlédnutí**
- 02** Ohlédnutí do historie společnosti  
**Certifikáty a ocenění**
- 03** Certifikáty systému jakosti  
Tituly Stavba roku  
**Milníky**
- 04** 40 let projektů  
pro lepší kvalitu života  
**Anketa**
- 12** O METROPROJEKTu řekl  
**Rozhovor**
- 14** s Ing. Jiřím Kočím, prvním  
ředitelem METROPROJEKTu  
**Gourmet okénko**
- 15** Radek David – La Veranda  
**Stavba roku**
- 16** Tramvajová trať Hlubočepy–  
Barrandov stanice Ateliéry



## Certifikáty a ocenění

### Certifikáty systému jakosti

- **Systém managementu kvality**  
ČSN EN ISO 9001/2009
- **Systém environmentálního managementu**  
ČSN EN ISO 14001/2005
- **Systém managementu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci**  
ČSN OHSAS 18001/2008
- **Systém managementu bezpečnosti informací**  
ČSN ISO/IEC 27001/2006
- **Zlatý certifikát na integrovaný systém managementu**
- **Osvědčení o aplikaci návodu QMS v projektech**  
ČSN ISO 10006/2004
- **Osvědčení o shodě systému jakosti s požadavky**  
ČSN EN/ISO 9001/2009  
ČOS 051622 (AQAP 2110)

### Titul stavba roku

- **Stavba 20. století – 2000** – pražské metro
- **Stavba roku 1999** – stanice metra Rajska zahrada
- **Stavba roku 2004** – TT Hlubočepy – Barrandov

### Titul dopravní stavba roku

- **Cena ABF – 2006** – stanice metra Depo Hostivař
- **Dopravní stavba roku 2005** – optimalizace traťového úseku Krasikov–Česká Třebová
- **Dopravní stavba roku 2008** – Pražské metro – úsek IV.C2 Ládví–Letňany

# 14

### Rozhovor

s Ing. Jiřím Kočím,  
prvním ředitelem  
METROPROJEKTU



# 16

**Stavba roku**  
TT Hlubočepy–Barrandov,  
stanice Ateliéry

měněn na akciovou společnost nazvanou METROPROJEKT Praha a.s. a jeho prvním většinovým akcionářem se stává soukromá firma Cimex, zaměřená převážně na provoz hotelů a pohostinství. V roce 1996 se majitel mění – společnost přechází do většinového vlastnictví firmy SUDOP Group a v tomto uskupení působí dodnes.

Po roce 1989 nastává pokles jak v projektování a výstavbě metra, tak ve veřejných investicích všeobecně. METROPROJEKT významně zeštíhluje svůj kolektiv, z původních téměř 800 zaměstnanců v 80. letech snížil stav na 150–200 zaměstnanců. Zdravé jádro, které bylo a je nositelem rozhodujících zkušeností, však zůstává. Dne 19. července 1994 se sídlo celé společnosti ustálilo na adrese Praha 2, náměstí

I. P. Pavlova 2. Původní sídlo Na Slovanech bylo definitivně opuštěno.

Jedinou cestou, jak v letech následujících bezprostředně po roce 1989 přežít, byla cesta k univerzální projektové a konzultační společnosti s širokým záběrem na trhu.

S rozšiřujícím se okruhem klientů se řada specialistů musela orientovat v řešení nové neznámé problematiky. Prim hráli (a nadále hrají) lidé, kteří jsou ochotni a schopni rychle a pružně vstřebávat nové informace, nové výzvy. Po otevření hranic lze navíc hledat zakázky i v zahraničí, což vyžaduje ještě o stupeň vyšší schopnost přizpůsobení.

Dnes, při hodnocení čtyřicetileté činnosti v oblasti přípravy investic, je dobré si připomenout, co umožnilo a umož-

ňuje udržovat přední místo naší společnosti mezi projektanty.

Skutečnost, která ji preferuje v očích stávajících i nových klientů, je především dlouholetá zkušenost z úspěšné přípravy rozsáhlých investic. Základní profesní dovednosti jsme postupně získali při projektování metra a jen s obtížemi by se u nás hledala technicky náročnější a organizačně komplikovanější stavba, než je podzemní dráha ve městě s tak bohatou historií a složitou geologií, jakým Praha bezesporu je.

Důsledně naplňování našich sloganů „Náš cíl – spokojený zákazník“ a „Síla v projektu“, který doprovázel většinu našich veřejných prezentací, je příkazem pro naši práci i do dalších let.

**DAVID KRÁSA**, generální ředitel a místopředseda představenstva ■

# 40 let projektů pro lepší kvalitu života

## Období 1971–1974

Historie METROPROJEKTU začíná s rozhodnutím o výstavbě páteřní sítě metra v Praze, které předcházely návrhy podpovrchové tramvaje, z nich část byla již rozestavěna, například stanice Hlavní nádraží nacházející se dnes pod novou odbavovací halou nádraží.

Po roce 1971 se příprava metra rozběhla na plné obrátky. Usazovala se koncepce a tvar celé soustavy MHD v Praze, jejíž principy jsou aktuální dodnes. Síť metra měla podle tehdejších záměrů čtyři trasy o celkové délce 92,7 km se 104 stanicemi.

Paralelně se projektoval a stavěl první úsek trasy C a vznikala rukověť řešení stanic z hlediska provozu, dispozičního řešení a jejich architektury, větrání, osvětlení, informačního systému, energetiky atd. Požadavky na zpracování obrovského množství projektů ve velmi krátké době již rozestavěné investice, i když v jiné koncepci, nebylo možné plně uspokojit pouze nově se formujícím týmem projektantů. Proto byla nezbytná rozsáhlá kooperace s několika pražskými projektovými ústavy. Spolupráce se uplatnila na prvním provozním úseku trasy C a jednoznačně přinesla svá pozitiva – osvojení si technické

i časové koordinace objemově mimořádně náročných investic.

Toto období je možné považovat za „učňovská léta METROPROJEKTU“, jež položila základ dnešní suverenity jeho projektantů.

Rok 1974 je prvním významným mezníkem v historii METROPROJEKTU. První úsek trasy C pražského metra Florenc–Kačerov byl uveden do provozu. I když dnes, z odstupu sedmatřiceti let, je možné mít k tomuto úseku řadu kritických výhrad, je třeba vzpomenout, v jakém prostředí tenkrát projektant pracoval. Metro bylo v té době navrhováno za asistence poradců z východu

1971

1972

1973

1974

1975

1976

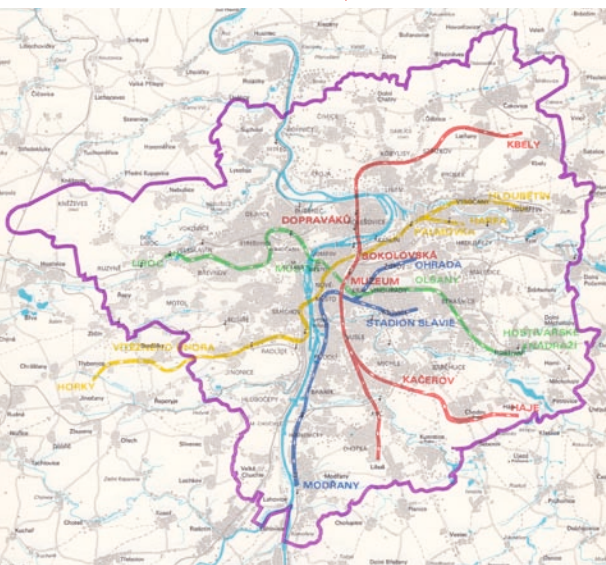
1977

1978

1979

1980

Plán sítě metra z roku 1972



Uvedení prvního úseku trasy C Florenc–Kačerov do provozu (9. května 1974)



Uvedení prvního provozního úseku trasy A Dejvická–Náměstí Míru do provozu (12. srpna 1978)



technický kontakt s ostatním světem byl téměř nulový, invence projektantů narážela na bariéry tehdy dostupných stavebních materiálů, stavebních technologií a strojních výrobků, které byly k dispozici na naší straně tzv. železné opony.

Přesto již na prvním úseku metra byla projektantem navržena technologie provádění tunelů tzv. prstencovou metodou, ražba na plný profil pod ochranou nemechanizovaného štítu, pažení otevřených stavebních jam pilotovými stěnami nebo tzv. milánskými podzemními stěnami. Výstavba stanice metra I. P. Pavlova pak byla navržena technologií „cut and cover“, kde po vybudování obvodových pilotových stěn a zastřešení prefabrikovanými nosníky byla celá stanice postupně stavěna odshora dolů.

## Období 1975–1978

Projektuje a staví se první úsek trasy A. Zatímco koncová stanice Dejvická je hloubená a příbuzná stanicím na trase C, pět vnitřních stanic je ražených s objemnými pilíři v trojlodní konstrukci. Výjimku tvoří dispozičně nejzdařilejší stanice Můstek se sloupovou konstruk-

ci a shodnou délkou všech tří tunelových lodí.

Projektanti na tomto úseku úspěšně prokázali zvládnutí technické problematiky podzemních děl návrhem technologie ražby pode dnem Vltavy technologií štítování za použití ostění z lisovaného betonu.

V roce 1978 je první úsek trasy A Dejvická–Náměstí Míru uveden do provozu. Toto období je možné nazývat „tovaryšskými lety METROPROJEKTU“.

## Období 1979–1989

V roce 1980 byly uvedeny do provozu druhé úseky na trasách A (Želivského) a C (Jižní Město) a v roce 1984 třetí úsek trasy C (Nádraží Holešovice).

Milníkem tohoto období je rok 1985, kdy byl uveden do provozu první úsek trasy B Smíchovské nádraží–Florenc. S rostoucími zkušenostmi projektantů postupně dostávaly ražené stanice metra nový výraz, stávaly se vzdušnějšími, podzemní prostory ztrácely na své stíněnosti.

V roce 1985 byla dokončena první etapa výstavby metra a uzavřen trojúhelník tras A, B a C v centru města. Společně se stavbami metra byly rea-

lizovány i rozsáhlé úpravy ve vnitřním městě s pěšími zónami a parkovými úpravami, jež společně s kvalitní a kapacitní dopravou přinesly podstatné zlepšení životních podmínek ve městě. Ukázalo se, že metro svými zásahy do organismu města, může přinést významná zlepšení mnohých městských prostorů. To se týká nejen trasy B, jejíž stanice s vestibuly otevřely možnosti přestavby zanedbaných částí města (Anděl, Náměstí Republiky, Florenc, Národní třída), ale i stanic na dalších úsecích tras A a C na Vinohradech, Jižním Městě, v Bubnech i Holešovicích. Příkladem je návrh pěší zóny na Zlatém kříži v Praze.

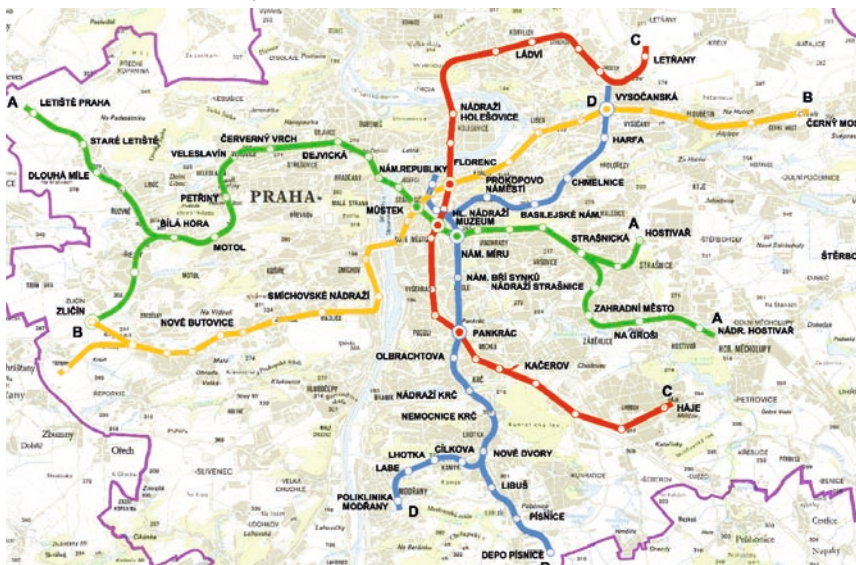
Kromě projektů metra se v tomto období dokončují i komplexní studie řešení systému hromadné dopravy v řadě měst – např. v Brně (1982, 1984), Ostravě (1984), Plzni (1983), Bratislavě. Tyto studie se poté staly dopravně-urbanistickými podklady pro územní plány těchto měst. V roce 1982 byla dokončena i nejrozsáhlejší práce z tohoto oboru – komplexní studie cílového řešení MHD v Praze.

Kromě studií se rozvíjely i praktické projekty pro hromadnou dopravu, zejména projekty tramvajových tratí.

1981    1982    1983    1984    1985    1986    1987    1988    1989    1990

Komplexní studie cílového řešení MHD v Praze 1981–1982

Uvedení prvního úseku trasy B Smíchovské nádraží–Florenc do provozu (2. listopadu 1985)



## Období 1990–1999

Jedinou cestou, jak po roce 1989 udržet firmu s větším kolektivem pohromadě, bylo rozšířit pole působnosti a záběr na trhu. Bylo životně důležité změnit dosavadní výhradní orientaci na metro a ostatní systémy městské hromadné dopravy. V této době získává METROPROJEKT významné klienty z oblasti projektování rekonstrukcí železnic, mezi soukromými developery a dalšími veřejnými investory.

Jedním ze způsobů, jak úspěšně oslovit klienty, byly v té době dodávky na klíč včetně zajištění inženýrské činnosti a realizace stavby. První úspěš-

nou dodávkou na klíč byla vnitřní rekonstrukce obchodního domu Družba, dnes Krone, na Václavském náměstí.

Další dodávkou na klíč byla rekonstrukce historického jádra města Kladna. Jednalo se o rekonstrukci všech inženýrských sítí, vozovek, chodníků a zeleně.

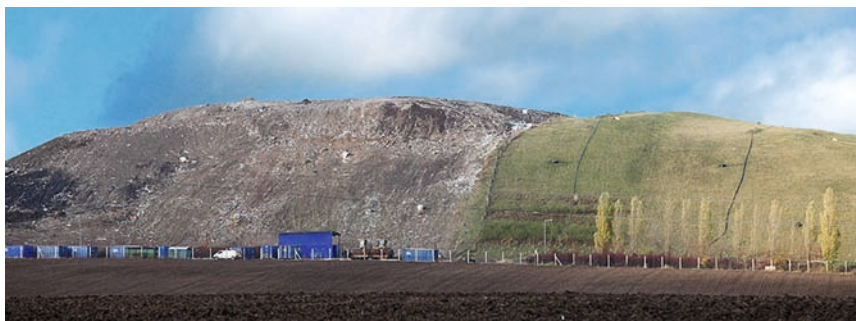
Rozjíždějí se i projekty skládek tuhého komunálního odpadu s izolací proti úniku do podloží, regulovaným odvodem bioplynů, separací vrstev a konečnou rekultivací s cílem zajistit eliminaci negativních vlivů na životní prostředí. Byl zpracován projekt první pražské řízené skládky v Ďáblicích a skládky Kolín – Na Vinici.

Pro tehdejšího většinového akcionáře METROPROJEKTu, firmu Cimex, byl zpracován projekt rekonstrukce objektu Vindobona v Karlových Varech.

Významnou činností společnosti, ve které se zúčastňují zkušenosti z projektování kolejových staveb metra, se stalo projektování modernizací a optimalizací železničních koridorů. První takovou akcí byla optimalizace trati Skalice nad Svitavou–Česká Třebová na I. koridoru.

V 90. letech se intenzivně rozvíjí síť velkých obchodních center. Pro řadu z nich, a to nejen v Praze, byla řešena dopravní infrastruktura a napojení na veřejné inženýrské sítě – jednalo se o obchodní domy Hornbach, Makro nebo Centrum Černý Most a mimo Prahu o obchodní domy firmy Globus.

Projektování a výstavba metra se v tomto období zpomalila, ale nezastavila. Pátý úsek trasy B byl v roce 1994 otevřen až po Zličín a zřejmě nejdůležitější událostí bylo zprovoznění čtvrtého úseku trasy B na Černý Most (s pozdějším dokončením stanic Hloubětín a Kolbenova). Byl tak dokončen nejdelší průměr pražského metra. Na něm



První pražská řízená skládka pevného komunálního odpadu v Ďáblicích 1991–1993

1991

1992

1993

1994

1

Obchodní dům Krone  
na Václavském náměstí  
1989–1990



Rekonstrukce  
historického jádra  
Kladna  
1993–1994



se poprvé v naší zemi uplatnily i ražby Novou rakouskou tunelovací metodou, která byla velmi výhodná zejména pro dvojkolejné tunely. Metro se tak rozrostlo na 45 468 km tratí a 51 stanic.

Tradiční a jedno ze stěžejních know-how METROPROJEKTu – to jsou projekty tunelů a podzemních staveb. Od tunelů pro metro byl jen krůček k projektování tunelů železničních a silničních. V tomto období byly zpracovány projekty dálničních tunelů Liboucheč, Radejčín, Hřebeč, Panenská.

V roce 1989 se otevřely hranice a s nimi i nové příležitosti. První zahraniční zakázkou byl v roce 1990 projekt kolejového svršku pro metro ve městě Taipei na Tchaj-wanu.



Optimalizace železniční trati  
Skalice nad Svitavou–Česká Třebová  
1993–1995

## Období 2000–2010

Do nového tisíciletí vstupuje METROPROJEKT s pevnou pozicí na trhu projektů dopravních a podzemních staveb, a jak dokládá následující přehled, i nadále se snaží o široký záběr projektových a konzultačních činností.

Pokračuje boom velkých nákupních center. V letech 1998–2001 vznikl projekt rozsáhlého areálu Europark Štěrboholy.

V roce 2002 ovlivňuje život mnoha lidí povodeň na Vltavě s hladinou o zhruba dva metry vyšší než stoletá voda, na kterou je navrhována převážná většina inženýrských děl. Metro bylo zasaženo obzvláště citelně a bylo nutné reagovat doslova ze dne na den a za pochodu připravit projektovou dokumentaci rekonstrukce 18 stanic metra, aby mohlo být v průběhu několika měsíců opět uvedeno do provozu.

Pro budoucí ochranu Prahy proti povodni byly pro úsek od mostu Barikádníků po Trojský zámek zpracovány návrhy protipovodňových opatření v kombinaci zemních valů a mobilních zábran.

Z projektů železničních koridorů vybíráme stavbu Optimalizace trati Česká Třebová–Krasíkov s náročnými inženýrskými objekty. Společně s úsekem Krasíkov–Zábřeh zde byly zpracovány projekty pěti dvojkolejných železničních tunelů. Dalšími dokončenými úseky byly Beroun–Zbiroh na III. koridoru a Horní Dvořiště–České Budějovice na IV. koridoru.



Metro – trasa IV.B – interiér stanice  
Rajská zahrada 1995–1998

1995 1996 1997 1998 1999 2000

Rekonstrukce  
objektu Vindobona  
v Karlových Varech  
1994–1995



Centrum Černý Most  
1997–1999



V oboru speciálních staveb pro energetiku je významný projekt mezikladu vyhořelého jaderného paliva v JE Dukovany se speciálními konstrukcemi s tepelně odolnými a stínícími účinky.

S časovým odstupem se na tyto zkušenosti v energetice navázalo v roce 2010 realizačním projektem nového paroplynového zdroje o výkonu 880 MW v Elektrárně Počerady.

Významnými akcemi se pro METROPROJEKT staly generely a studie dostaveb leteckých základen podle standardů NATO a dalších vojenských objektů. Na letecké základně Čáslav byl zpracován celkový generel a následně projektová dokumentace vybraných speciálních objektů. Generel byl zpracován i pro leteckou základnu Náměšť nad Oslavou. Pro vojenskou základnu Jince byly zpracovány projekty rekonstrukce infrastruktury.

Vraťme se k dopravním stavbám v Praze. Portfolio dopravních projektů úspěšně rozšiřují projekty novostaveb i rekonstrukcí tramvajových tratí. Z novostaveb rozsahem a progresivitou řešení vyniká tramvajová trať Hlubočepy–Barrandov o délce 7,3 km, s technicky

zajímavou vysouvanou mostní estakádou v maximálním stoupání a nevěšdní architekturou šesti zastávek.

Rekonstrukce tramvajových tratí jsou stále více komplexní tvorbou prostředí ulic, jako je tomu u tramvajových těles s travnatým povrchem v ulicích Sokolovská, Českomoravská, nebo s úpravami celého uličního profilu v ulici Karmelitská.

Více než 10 let se projektanti zabývají řešením projektu Městského okruhu v úseku Prašný most–Špejchar (část tunelového komplexu Blanka). Návrh má vazbu na vestibul stanice metra Hradčanská, železniční stanici Praha Dejvice a ulici Milady Horákové včetně tramvajové trati.

Pro Prahu byla realizována řada projektů, týkajících se preference plynulého průjezdu MHD, zavádění nových systémů MHD (minibusy), světelně řízených křižovatek, dopravního řešení vybraných lokalit, cyklistických tras apod. Dopravní inženýři METROPROJEKTu zpracovali pro ministerstvo dopravy i významnou a rozsáhlou komplexní dokumentaci – Studii obsluhy Prahy a okolí hromadnou dopravou osob.

Z projektů technologických zařízení pro dopravu lze jmenovat roli generálního projektanta systému elektronického mýta v síti dálnic a rychlostních komunikací.

Do výčtu dopravních staveb, které upoutají pozornost, určitě patří Terminál hromadné dopravy v Hradci Králové. Jedná se o zdařilý souzvuk utilitárních dopravních funkcí, odvážné architektury (Ateliér Patrika Kotase) a konstrukcí.

Zajímavá a poučná byla spolupráce s italským klientem, společností Grandi Stazioni, na projektech rekonstrukce odbavovací haly Praha hlavní nádraží a budovy nádraží v Mariánských Lázních.

Skutečně neobvyklou zakázkou byl pro METROPROJEKT projekt rekreačního centra Aquapalace Praha – největšího aquaparku ve střední Evropě, jehož rozestavěné torzo, opuštěné v roce 2003, bylo základem projektových i realizačních prací.

Součástí kompaktního souboru komerčních objektů BB centrum v Praze 4 je Centrum volného času Nová Brumlovka s polyfunkční náplní, pro které byla zpracována realizační dokumentace stavby.

2001

Europark Štěrboholy  
1998–2001



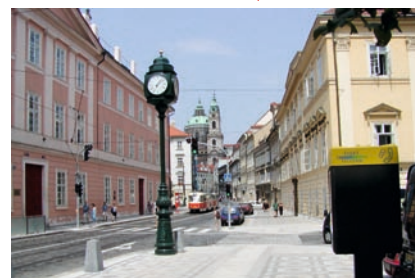
2002

TT Hlubočepy Barrandov  
1999–2002



2003

RTT Karmelitská  
2001–2003



Opravy metra po povodni –  
stanice Náměstí Republiky 2002–2003







Optimalizace trati  
Č. Třebová–Krasíkov  
2002–2004

Dokončená rekonstrukce památkově chráněné budovy Českého rozhlasu na Vinohradské třídě je dokladem úspěšné, i když mimořádně náročné práce architektů a projektantů METROPROJEKTu. Požadavky na dispoziční a funkční řešení vysílacích pracovišť, studií a administrativních prostor byly v řadě ohledů unikátní.

Požadavky na provoz vysoce specializovaného zdravotnického zařízení určovaly podmínky projektu Rekonstrukce Ústavu hematologie a krevní transfuze. Také tento případ je dokladem úspěšně navržené a provede-

né rekonstrukce pracoviště sídlícího v památkově chráněném objektu.

Jedním z nejvýznamnějších projektů je bezesporu Revitalizace areálu Klementina. Záměrem, realizovaným ve složitých podmínkách rekonstrukce po etapách, bylo najít soulad (či kompromis) mezi zachováním historické hodnoty cenné stavební památky a provozními potřebami moderní knihovny, otevřené jak špičkovým badatelům, tak studentům i široké veřejnosti.

Projektování a výstavba metra se opět pohnuly vpřed rychlejším tempem, tentokrát na čtvrtém úseku trasy



Metro – úsek IV.C1 Nádraží Holešovice–Ládví  
(stanice Kobylisy) 1996–2004



Aquapark  
Čestlice  
2006–2007

2004

2005

2006

2007

RTT Českomoravská  
2002–2004



RTT Sokolovská  
2004–2005



Protipovodňová ochrana  
v Troji 2002–2006



JE Dukovany – mezisklad vyhořelého  
jaderného paliva 2003–2004



Letiště  
Čáslav  
2002–2005



C Nádraží Holešovice–Letňany budovaném ve dvou etapách, zprovozněných v letech 2004 a 2008. I tato trasa se může pochlubit technickými novinkami v podzemním stavitelství. Byla navržena technicky unikátní řešení naplavovaných tunelů, usazených na dno



Centrum  
volného času  
Brumlovka  
2006–2007



Terminál hromadné  
dopravy Hradec Králové  
2006–2008

Vltavy mezi Holešovickými a Trojou, v Kobylisích vznikla v Praze první ražená jednolodní stanice metra o profilu výrubu 220 m<sup>2</sup>. K roku 2008 (i dnešního dne) je v provozu 57 stanic metra na 59,295 km dvoukolejných tratí.

Kromě již zmíněných tunelů pro metro, železniční trati a „Blanku“ je společnost podepsána pod řadou projektů tunelů silničních a dálničních, např. na projektu slovenského tunelu Branisko a tunelu Lahovice na silničním okruhu kolem Prahy. Kromě stavebního návrhu jsou součástí projektů i návrhy bezpečnostního řešení a technologického vybavení – např. pro 2 km dlouhý tunel Panenská na dálnici D 8 či pro řadu dálničních tunelů na Slovensku (Ovčiarisko, Čebrať a další).

Zahraniční příležitosti na sebe nenechaly dlouho čekat – zpracování studie proveditelnosti integrované dopravní soustavy na bázi tramvajové sítě a autobusových linek s projektem rekonstrukce hlavní ulice Maliboro v centru indonéského města Yogyakarta.

Poněkud exotickým projektem nedaleko rovníku v Africe je i řešení jednokolejné železniční trati z přístavu Co-

tonou v Beninu přes Parakou do města Dosso v Nigeru o celkové délce 1063 km.

## 2011–budoucnost

A jak vypadají projekty blízké i vzdálenější budoucnosti?

Při návrhu prodloužení trasy A pražského metra Dejvická–Motol přestává být Nová rakouská metoda novou (označuje se jako „konvenční tunelování“) – podle návrhu z dílny METROPROJEKTU se na Vypichu začaly poprvé v České republice razit tunely pro dopravní stavby štíty TBM.

Připravuje se nová čtvrtá trasa metra D v úseku Náměstí Míru–Depo Pisni-



Městský okruh, úsek Pražský most–Špejchar,  
nová zastávka tramvají Hradčanská  
2000–2010

2008

Metro – úsek IV.C2 Ládví–Letňany,  
stanice Prosek 2000–2008



Elektronické mýto  
2007–2008



2009

Nádraží Mariánské Lázně  
2004–2009



2010

Ústav hematologie a krevní  
transfúze 2004–2010



Rekonstrukce budovy  
Českého rozhlasu 2003–2010



ce, kde se návrhy technických novinek soustředí zejména do technologického vybavení – vlaky zde budou jezdit bez řidičů a s nejmodernějším zabezpečovacím a řídicím systémem.

Zatím vůbec největší zahraniční zakázkou v historii společnosti je návrh metra v bulharské Sofii, a to variantní dopravně-urbanistické řešení a následně dokumentace pro územní rozhodnutí stavby III. diametru.

Jsou rovněž rozpracovány tři velké železniční projekty.

O potřebnosti modernizace trati Praha–Kladno s napojením Letiště Ruzyňe pochybuje málokdo. Prakticky všechny evropské metropole disponují komfortním kolejovým spojením letišť

a centra města. Problémem je financování rozsáhlého projektu.

Druhým projektem budoucnosti je tunel na železničním spojení Praha–Beroun. Návrh 25 km dlouhého podzemního díla, raženého štíty TBM, byl připraven pro parametry vysokorychlostní trati, která by jednou měla za Berounem pokračovat do Plzně a dále do Německa. Realizace je zatím odložena.

Třetím jsou dva jednokolejné železniční tunely pod Dunajem v Bratislavě jako součást stavby „Prepojenie koridorov“. Rovněž jsou navrženy jako ražba štíty TBM.

DAVID KRÁSA, EVŽEN KYLLAR ■



Metro Sofia –  
situace tras metra



Revitalizace  
Klementina – Národní  
knihovna 2009–dosud



Pátý úsek trasy A –  
plánované dokončení 2014  
– stanice Červený vrch



Trasa metra D –  
plánované zahájení stavby  
2014 – interiér vozu

2011

budoucnost

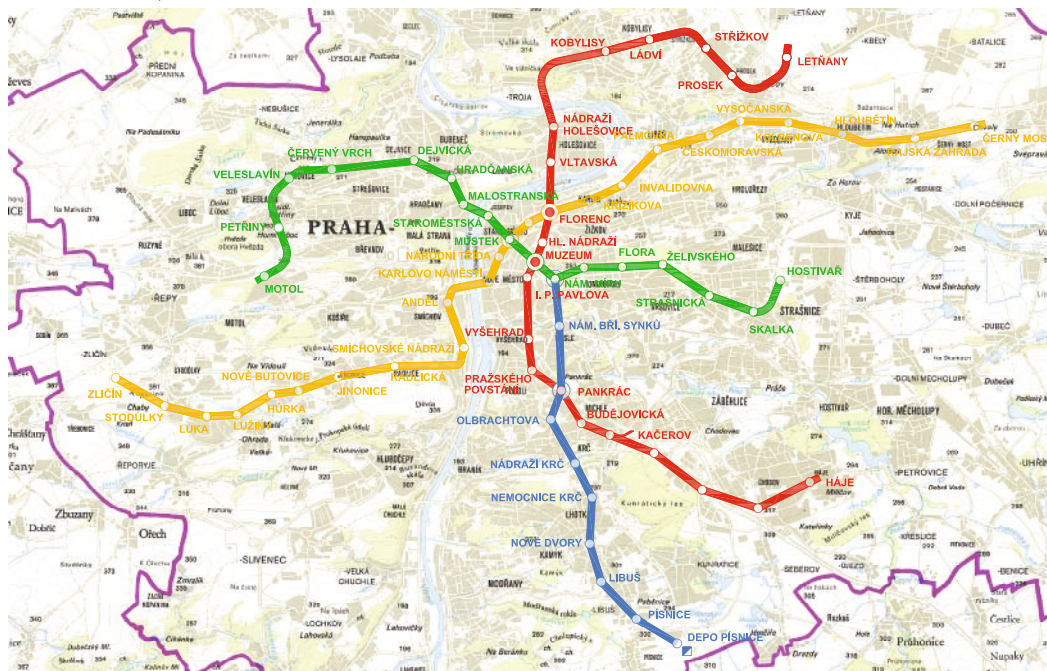
Rekonstrukce budovy žst Praha  
hlavní nádraží 2004–dosud



Rekonstrukce trati  
Benin–Niger 2009–2011



Síť metra v Praze vč. V.A a I.D



# Jakou máte zkušenost a vztah ke společ



**Ing. JIŘÍ BĚLOHLAV,**  
PREZIDENT, METROSTAV

METROPROJEKT a Metrostav jsou dvojčata, porodila je potřeba výstavby pražského metra. Velice rychle po svém narození se osamostatnila a dnes žije do jisté míry svým životem, i když každé jejich setkání společnou minulost i společnou výchovu připomíná. Obě společnosti vychovaly pražské metro, stavba prestižní, technicky i organizačně nesmírně náročná, stavba, kde nešlo nesplnit termín, stavba, kde řada technologií byla v České republice nasazena poprvé nebo poprvé v tak velkém rozsahu. Stavba, která vychovala několik generací techniků. Obě společnosti pracují dnes v celém sektoru stavebnictví, kde jsou žádanými zhotoviteli i respektovanými konkurenty.

Metrostav přeje METROPROJEKTU k jeho narozeninám hodně technických nápadů, dostatek zakázek, aby je mohl uplatnit, a těší se na další spolupráci při realizaci zajímavých a technicky náročných projektů.



**Ing. PAVEL PILÁT,**  
GENERÁLNÍ ŘEDITEL,  
METROSTAV

S METROPROJEKTEM máme nejen podobné jméno, ale i historii. Obě společnosti vznikly jako specializované organizace na výstavbu pražské podzemní dráhy, obě se úkolu zhostily úspěšně a obě zdárně absolvovaly přerod do podmínek tržního hospodářství. Vždy jsme oceňovali profesionalitu specialistů METROPROJEKTU, jejich erudici i zkušenosti promítnuté v projektech a vzájemné koordinaci činností, stejně jako kvalitu a ochotu v odborných konzultacích. S potěšením mohu konstatovat, že tato součinnost pokračuje i nadále, na budování trasy metra V. A z Dejvic do Motola. Podle podkladů METROPROJEKTU budujeme i jiné významné stavby, například již dokončené Centrum volného času Nová Brumlovka a nyní zahajovanou stavbu paroplynové elektrárny v Počeradech. Do příštích let přejí našemu tradičnímu partnerovi hodně

vyhraných výběrových řízení na zajímavé stavby, kvalitní personál a zodpovědné uskutečňování jeho projektů.



**Ing. MARTIN DVOŘÁK,**  
GENERÁLNÍ ŘEDITEL,  
DOPRAVNÍ PODNIK  
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

Profesní život každého z nás je obohacen vždy, když má to štěstí být obklopen a spolupracovat s lidmi, kteří své profesi rozumí a jsou považováni nejen v domácím, ale i v mezinárodním měřítku za špičku. Je velmi inspirativní, když vím, že spolupracuji s týmem, který spoluvytvářel systém pražského metra, jež je považováno za jedno z nejlepších a technologicky nejvyspělejších nejen v Evropě. Můj vztah k METROPROJEKTU hodnotím velmi kladně i z důvodu schopnosti jeho týmu uvědomit si potřebu neustálého inovativního myšlení, jelikož v případě profese a odbornosti projektanta platí dvojnásob, že co bylo včera moderní a obdivované, zítra může být archaické a zatracované.

**Ing. KAREL BISKUP,**  
GENERÁLNÍ ŘEDITEL, ČKD PRAHA DIZ

Za 35 let praxe, od Vodních staveb Praha přes Metrostav až po ČKD Praha, jsem měl možnost a dnes mohu říci i štěstí spolupracovat s METROPROJEKTEM. S lidmi, kteří firmu tvořili a tvoří, s profesionály, kteří sto procentně plní svá zadání, a postupně i s přáteli, o kterých víte, že se na ně můžete spolehnout. Držím palce METROPROJEKTU a do dalších let přejí hodně optimismu, zajímavých zakázek a pohody.



**Ing. JINDŘICH HESS,**  
PŘEDSEDA DOZORČÍ RADY,  
METROSTAV

Společnost METROPROJEKT pro mne představuje řadu vynikajících odborníků, které jsem potkal při výstavbě pražského metra. Byli spolehlivými partnery zejména při řešení složitých situací. V takových chvílích se naše odborné i lidské vztahy upevňovaly.

# nosti METROPROJEKT Praha?



**prof. Ing. JIŘÍ BARTÁK,  
DrSc.,**

FAKULTA STAVEBNÍ ČVUT  
V PRAZE

METROPROJEKT měl a má skvělé odborníky a já jsem byl vždy potěšen, že mohu spolupracovat na některých technických problémech. Společnost v průběhu desetiletí doplnila i řada našich studentů, z nichž rovněž vyrostli vynikající odborníci. Přeji celému kolektivu METROPROJEKTu, aby pokračoval v úspěších, jež byly dosaženy v minulých 40 letech.



**Ing. LADISLAV PIVEC,**

1. NÁMĚTEK ŘEDITELE,  
TSK – ÚDI

Naše vzájemná spolupráce započala ihned po rozhodnutí o výstavbě metra v Praze v roce 1967. Není přehnané tvrzení, že metro v Praze radikálně ovlivnilo strukturu a rozvoj města, především pak koncepci celého dopravního systému. Jsme hrdi na to, že jsme se díky spolupráci se společností METROPROJEKT mohli podílet na vzniku a rozvoji pražského metra, jehož současných bezmála 60 km je převážně dílem projektantů METROPROJEKTu. V současné době je naše spolupráce zaměřena na všechny potřeby městské dopravy, kde využíváme bohatých zkušeností této projektové firmy.



**Ing. JIŘÍ BUREŠ,**

ŘEDITELE INVESTIČNÍHO ODBORU,  
SŽDC

METROPROJEKT je dlouhodobě jedním z předních dodavatelů dokumentací staveb pro modernizaci železniční dopravní cesty. O spokojenosti s výsledky naší spolupráce hovoří minimální počet reklamací a operativních reakcí

ze strany společnosti METROPROJEKT na námi vznesené požadavky. METROPROJEKT má předpoklady být i nadále jedním z předních dodavatelů dokumentací staveb pro modernizaci železniční dopravní cesty.



**Ing. MIROSLAV KUPKA,**

HLAVNÍ PROJEKTANT  
PRAŽSKÉHO METRA  
1967–1989

Od roku 1967 je moje profesní dráha natrvalo spojena s děním okolo metra. Ve funkci hlavního projektanta metra jsem byl spolutvůrcem jeho technické koncepce a současně ve funkci technického ředitele METROPROJEKTu organizátorem a koordinátorem technických prací celého tehdy bouřlivě narůstajícího týmu projektantů. Uplynulých 40 let jsem byl a stále jsem úzce spjat se vším, co se kolem METROPROJEKTu děje. S uspokojením sleduji, že principy projektových činností na metru, u jejichž počátků jsem stál, se v METROPROJEKTu dále rozvíjejí a operativně přizpůsobují požadavkům současných klientů. Přeji tedy svým následovníkům – projektantům, aby měli stále v zásobě dostatek invence pro nové zakázky a uspokojení z toho, že jsou součástí METROPROJEKTu a spolutvůrci image této společnosti.



**Ing. TOMÁŠ JÍLEK,**

BÝVALÝ TECHNICKÝ  
A GENERÁLNÍ ŘEDITEL,  
DOPRAVNÍ PODNIK  
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

Roku 1978 jsem se stal zaměstnancem METROPROJEKTu a tím začal můj „srdeční“ vztah k pražskému metru, resp. k MHD v Praze obecně. A pro následujících 30 let se tato problematika stala mým každodenním životem. I když jsem v rámci Dopravního podniku hlavního města Prahy působil v různých funkcích a zažil časy dobré i horší (povodně roku 2002), vždy jsem byl METROPROJEKTu vděčný, že jsem se mohl podílet na rozvoji, přípravě a realizaci staveb MHD v hlavním městě. Řada ocenění, jichž se společností METROPROJEKT nejen za stavby metra dostalo, je důkazem, že si trvale zachovává vysokou úroveň kvality. Vždyť pražské metro se stalo stavbou 20. století. Takže „METROPROJEKTe“, díky a hodně zdraví i úspěchů do dalších let. ■

# Rozhovor s Ing. Jiřím Kočím,

## prvním ředitelem METROPROJEKTU



### Ing. Jiří Kočí

narozen 8. 4. 1931 v Praze

- Absolvent VPŠ stavební a ČVUT v Praze, Fakulta Inženýrského stavitelství;
- 1956 – projektant ve středisku mostů a tunelů, SUDOP;
- 1961 – vedoucí střediska mostů a tunelů;
- 1967 – vedoucí střediska METRO;
- 1. 5. 1971 – ředitel DP – METROPROJEKT;
- 1972–1978 – náměstek ředitele;
- 1978–1989 – ředitel DP – METROPROJEKT.

Autor řady železničních mostů – rámový most v Doksech, v Plzni-Koterově, přes Poděbradskou ulici v Praze. Most na trati Havířov–Český Těšín byl svého času nejdelší prefabrikovaný most z PB u nás.

■ **METROPROJEKT začal psát svoji historii v roce 1971 a pro řadu lidí bývá spojován především s výstavbou pražského metra. Nicméně o výstavbě metra bylo rozhodnuto o několik let dříve, a to v srpnu 1967. Jak to vše z pohledu projektanta začínalo?**

O výstavbě metra bylo rozhodnuto usnesením vlády č. j. 288 v srpnu roku 1967. Ke koncepci systému MHD v Praze byla prováděna řada expertiz včetně expertizy zpracované sovětskými odborníky, která nedoporučila výstavbu systému na bázi podpovrchové tramvaje.

Stěžejním rozhodnutím z hlediska projekčního bylo určení nového generálního projektanta výstavby, kterým se stává SUDOP Praha, jehož vedení vytvořilo nové středisko METRO a já byl pověřen jeho řízením. Hlavním projektantem metra byl jmenován Ing. Miroslav Kupka. Projektování metra jsme zahájili ve dvou vyklizených obytných domech na nám. I. P. Pavlova – v prostorách s nevyhovující elektroinstalací o napětí 120 V, pouze s lokálním vytápěním, v podmínkách v dnešní době těžko představitelných.

■ **Byl jste pověřen vytvořením projektového týmu pro projektování metra. Jaké organizační a technické problémy bylo nutné v atmosféře té doby řešit?**

Získáním malého pracovního předpolí v domě na „Pavláku“ začíná velká bitva o nový dopravní systém – o metro. Poprvé se setkávají hlavní partneři výstavby: investor IDOS – později IDS a generální dodavatel Vodní stavby, n. p., aby společně do 15. 11. 1967 zpracovali „technické, ekonomické a časové podmínky uvedení 1. provozního úseku metra do provozu ve vazbě na zprovoznění Nuselského mostu“.

Předpokládaný úsek Kačerov–Hl. nádraží byl shodně považován za neprovozovatelný a všechny strany se dohodly na formulaci žádosti o upřesnění výkladu vládního usnesení jako jasný podklad pro naši práci. Navzdory těmto nejasnostem začala projek-

tová příprava metra – prováděcími, respektive jednostupňovými projekty stanic Muzeum a Hl. nádraží. Souběžně probíhaly spory, kde bude křížení s trasou metra A a zda by stanice Muzeum neměla být v Mezibranské ulici.

V tehdejší Československu nebylo metro vůbec definováno. Technicky, stavebně ani technologicky, natož pak provozně, prostorově, bezpečnostně či urbanisticky. S rozčarováním jsem zjistil, že řada pražských orgánů není metru příliš nakloněna. Svě způsobily jistě společensko-politické poměry a jejich překotný vývoj, ale i technická setrvačnost a neochota řešit nové úkoly.



**Komplexní dokumentace ve stupni projektového úkolu celého I. provozního úseku trasy C byla odevzdána do jednoho roku a SPŘ (Souhrnné projektové řešení) do dvou let od zahájení prací.**

Za tři měsíce od zahájení prací jsme odevzdávali projektovou dokumentaci stavební části v úrovni SPŘ (Souhrnné projektové řešení) 1. a 2. stavby zahajovacího I. provozního úseku trasy C. Komplexní dokumentace ve stupni projektového úkolu celého I. provozního úseku trasy C byla odevzdána do jednoho roku a SPŘ (Souhrnné projektové řešení) do dvou let od zahájení prací, což bez jakýchkoliv znalostí o technologické části metra lze jistě hodnotit jako mimořádný výkon generálního projektanta.

V procesu socialistické výstavby preferující materiální výrobu byl generální projektant vždy nejslabším člán-

# Radek David

**šéfkuchař  
restaurace La Veranda**



**Na krásném místě uprostřed pražského Starého Města je restaurace La Veranda. Zdejší kuchyni vládne Radek David, muž ověnčený mnoha tituly.**

kem. Projekce postrádala objektivně rezortní ochranu a podporu. Ministerstvo dopravy na tuto činnost programově rezignovalo a v silách SUDOPu nebylo, aby zajistil posílení projektových kapacit jak materiálově, tak i organizačně. Jediný Dopravní podnik, budoucí provozovatel metra, přebírá strategickou iniciativu a prosazuje komplexní systém přípravy výstavby a provozu, dokonce i včetně investorské přípravy. Pro generálního projektanta nastává nová etapa náročných organizačních změn.

**■ Na postu ředitele METROPROJEKTu jste strávil řadu let. Během této doby došlo k výraznému technickému pokroku v návrhu jednotlivých úseků metra. Mohl byste je charakterizovat?**

Ve vrcholové řídicí a hospodářské funkci organizace projektující pražské metro jsem působil přes dvacet let, jako ředitel METROPROJEKTu až do mého odchodu do důchodu, tj. do roku 1989.

Pokrok ve stavebních technologiích v provádění podzemních děl spolu s rozvojem stavebních hmot a progres v oblasti technologických zařízení našly přirozeně uplatnění i na metru. Zcela jinak působí ražené stanice pylonového typu navržené pro I. provozní úsek trasy A oproti raženým stanicím na již následujícím II. provozním úseku této trasy. Podzemní prostor se postupně zbavuje pocitu stísněnosti, do stanic se dostává více světla a nově použité materiály dále zpřijemňují pobyt cestujícím. Vedle klasických materiálů, jako je mramor, své uplatnění nachází keramika a sklo. K výrazným technickým změnám pak dochází především v technologickém vybavení celé sítě metra, které zvyšuje spolehlivost, bezpečnost a pravidelnost dopravy.

**■ A přání na závěr?**

Aby i nadále METROPROJEKT získával zajímavé zakázky, aby do firmy stále přicházeli kvalitní profesionálové, ale především firmě přeji dobré lidi, bez kterých to nejde. ■

**■ Jak ses dostal sem do La Verandy?**

Řekl jsem si, že ve třiceti letech už bych mohl dělat šéfkuchaře. Byl jsem členem národního týmu Asociace kuchařů a cukrářů České republiky, měl jsem za sebou různá vítězství v kuchařských soutěžích. V roce 2001 jsem vyhrál titul Kuchař roku, jel jsem s národním týmem do Singapur a na gastronomickou cestu do Číny. A pak jsem v novinách našel inzerát na místo v La Verandě, na který jsem odpověděl. Po měsíci mě pan majitel pozval na vstupní pohovor, který místo předpokládané půlhodiny trval hodiny tři. Následně jsme se šli podívat do La Verandy. Opět na stavbu. Pak si mě vyzkoušel. Musel jsem mu uvařit pětichodové menu. Následovala ještě spousta schůzek, ale nakonec jsem byl přijat.

**■ Jak se tady cítíš?**

Jako ryba ve vodě. Hodně jsem se naučil o chodu restaurace. Majitel se mnou vždy jednal zcela otevřeně a korektně. Podílel jsem se na marketingu, promotion akcích, inzerci, a hlavně jsem obklopen vynikajícími spolupracovníky, kteří svoji práci milují, a mohu se na ně spolehnout.

**■ Jakou má vaše restaurace kuchyni?**

Děláme franko-italskou kuchyni z čerstvých potravin, menu měníme pětkrát do roka. Do toho denní nabídky, sestavené podle toho, co si nakoupíme. Práce je to rozmanitá. Před dvěma lety majitel otevřel restauraci na Ukrajině, La Veranda má tedy sestřičku v Oděsse. Ta byla letos oceněna jako druhá nejlepší v zemi. K tomu má další čtyři restaurace v Kyjevě.

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



**Radek David**

šéfkuchař,  
La veranda  
\*1973 Praha

1993–1997

Hotel Adria  
Praha, kuchař,  
chef de partie  
1997

Kampa park,  
kuchař

1997–1998

Rybí trh, chef  
de partie

1998–2000

Hotel Radisson  
SAS Alcron  
Praha, demi chef  
2000–2001

Hotel Corinthia  
Towers, chef de  
cuisine, studená  
kuchyně

2001–2002

Hotel Radisson  
SAS Alcron,  
chef de partie  
od dubna 2002  
Restaurace  
La Veranda,  
executive chef

◀ Pečený  
candát na másle

## Titul stavba roku

► Stavba  
20. století – 2000:  
Pražské metro

►► Stavba roku  
1999: Stanice  
metra Rajská  
zahrada

► Stavba roku  
2004: Tramvajová  
trať Hlubočepy–  
Barrandov

## Titul dopravní stavba roku

►► Cena ABF  
– 2006: Stanice  
metra Depo  
Hostivař

► Dopravní  
stavba roku 2005:  
Optimalizace  
traťového úseku  
Krasíkov–Česká  
Třebová

►► Dopravní  
stavba roku 2008:  
Pražské metro –  
úsek IV.C2  
Ládví–Letňany



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 Sklenářková • Vydává METROPROJEKT Praha a.s., I. P. Pavlova 2, 120 00 Praha 2 • IČO: 45271895 • ev. č. MK ČR E 18232 • redakce@metroprojekt.cz