



ČASOPIS SPOLEČNOSTI METROPROJEKT Praha a.s.

# METROPROJEKT INFORMUJE

NEPRODEJNÝ VÝTISK, 5. ROČNÍK

02/2012

**PŘEDSTAVUJEME**

## ÚSTAV HEMATOLOGIE A KREVNÍ TRANSFUZE

**SERIÁL**

**HISTORIE MHD V PRAZE (2. DÍL)**

**TÉMA**

**PROJEKTOVÁNÍ SVĚTELNÝCH  
SIGNALIZAČNÍCH ZAŘIZENÍ**

**ROZHOVOR**

**S JANEM HEROUDKEM,  
ŘEDITELEM ODBORU DOPRAVY  
MHMP**





Vážené kolegyně a kolegové,  
vážení přátelé společnosti  
METROPROJEKT!

Společnost METROPROJEKT už dávno není spojována jen s projektováním metra, jak už název napovídá, ale především díky našemu týmu profesionálů a špičkových odborníků rozšiřujeme portfolio služeb o další obory, například o projektování a řešení světelných signalizačních zařízení v dopravě.

Pronikáme také do zdravotnictví, kde pro Ústav hematologie a krevní transfuze v Praze opakovaně zpracováváme projekty a studie dispozičních řešení ústavu. Stále ale zůstáváme věrni modernizacím železničních tratí, jak se nám to daří na trati Votice–Benešov, vám představíme v tomto čísle. Výstavba a projektování dopravní infrastruktury v hlavním městě nadále zůstávají naší významnou prioritou, proto jsme rádi, že jsme k mikrofonu mohli pozvat ředitele Odboru dopravy pražského magistrátu Jana Heroudka. A jak on vidí budoucnost dopravy v Praze? I o tom se dočtete uvnitř časopisu.

Kapitolkou z dějin pražské hromadné dopravy se ohlédneme za první pražskou koňkou, neopomeneme vás pozvat ani do další pražské restaurace a inspirovat vás pro chvíle, které si plánujete strávit s rodinou nebo přáteli.

Závěrem mi dovoluňte poděkovat všem členům redakční rady a dalším spolupracovníkům, bez jejichž úsilí bychom tento časopis nevydali. A protože časopis vychází před nadcházejícími dovolenými, tak všem vám přeji krásné léto plné zaslouženého odpočinku.

JIŘÍ POKORNÝ



## 06 **Téma** Projektování světelných signalizačních zařízení



## 10 **Představujeme** Ústav hematologie a krevní transfuze



## 04 **Aktuálně** Zahradnický tunel, traťový úsek Votice–Benešov, vrtání mikropilot



## 12 **Gourmet okénko** Oldřich Sahajdák, restaurace La Degustation – Lišky a knedlík

# Obsah

### **Seriál**

03 Historie MHD v Praze – 2. díl

### **Aktuálně**

04 Zahradnický tunel, traťový úsek Votice–Benešov

### **Téma**

06 Projektování světelných signalizačních zařízení

### **Rozhovor**

08 s Ing. Janem Heroudkem, ředitelem odboru dopravy na Magistrátu hl. m. Prahy

### **Představujeme**

10 Ústav hematologie a krevní transfuze

### **Gourmet okénko**

12 František Sahajdák, restaurace La Degustation

# Kapitolky z historie městské hromadné dopravy v Praze (2. díl): Koňská dráha



**Nedokonalosti omnibusové dopravy a zejména zkušenosti s koňskou dráhou v extravilánu vedly ke zprovoznění koněspřežné tramvaje, tedy pouliční kolejové dráhy s koňským pohonem. První linka slavnostně vyjela dne 23. září 1875 v 15.15 hodin.**

V roce 1873 byla Bernardem Kollmanem a Zdeňkem hrabětem Kinským založena akciová společnost s názvem „Anglicko-česká tramwayová společnost“. Tato společnost obdržela od rakouské vlády v březnu téhož roku koncesi ke stavbě a provozování dráhy. Královské hlavní město poskytlo na 51 let uliční pozemky od Poříčské brány na Novém Městě přes Příkopy k Újezdské bráně na Malé Straně. Následovala jednání s obcemi Karlín a Smíchov pro návazné úseky k Invalidovně a k Západnímu nádraží.

Projekt koněspřežné tramvaje však nabral spád až koncem roku 1874 po vstupu belgického podnikatele Eduarda Otlea do společnosti. Ten posléze, již za provozu koňky, převzal v roce 1877 plně koncesi. Souhlas s projektovou do-

kumentací byl dán při místním šetření 8. března 1875 (tzv. politická pochůzka). Na území Karlína (na Královské, dnes Sokolovské třídě) a Smíchova měla být položena dvoukolejná trať, na území Prahy jednokolejná. Stavba prvního úseku v délce 3,4 km z Karlína ke staveništi Národního divadla začala 27. dubna, zkušební jízda proběhla již 13. září 1875 a 15. září s menšími připomínkami k provedení zádlahy proběhla kolaudace (tzv. technicko-policejní zkouška).

Trať normálního rozchodu 1435 mm byla na Josefském náměstí (nám. Republiky), na Můstku, před Platýzem a na konečné stanici na Ferdinandově (Národní) třídě opatřena výhybkami. Kolejový svršek byl na příčných dřevěných pražcích s podélnými dřevěnými trámy, na které byly přichyceny ploché

ocelové pásy. V obloucích měla trať na vnitřní straně místo pásů ploché žlábkové kolejnice.

Vozovna spojená se stájem, kovárnou a malou administrativou byla umístěna v Karlíně na konci trati, dnes u Šaldovy ulice. Původně šlo o dřevěné objekty, zděné budovy z roku 1893 pak slouží dodnes, i když prodejně automobilů. Při zahájení provozu zde bylo 10 vozů, údajně amerického původu, již dříve použitých jinde v Evropě, a 32 koní. Od roku 1876 byly pořizovány nové vozy od firmy Ringhoffer na Smíchově. Provozní doba dráhy byla od 6.30 do 22.00 hodin. Interval byl 7 minut. Jízdní doba na prvním úseku byla 25 minut, pokud nedošlo k nějaké kolizi nebo vykolejení, což v té době bylo velmi časté. Vozy byly obsluhovány kočím a průvodčím (konduktérem).

Druhý úsek první linky z Újezdu na Smíchov v délce 2,1 km byl postaven v roce 1876. Přes řetězový most Císaře Františka I. (most Legií) se však muselo přecházet pěšky, jelikož most nebyl shledán schopným provozu dráhy. Zdvoukolejné prvního úseku bylo provedeno v letech 1881–1883.

Další tratě se postupně stavěly až do roku 1884. Linky byly označeny barevnými terči, neměly tedy čísla. První úsek byl označen bílým terčem, druhý úsek na Smíchov měl terč s červeným křížem. Po otevření mostu Palackého roku 1879 byla v roce 1883 zřízena žlutá linka z Jezdecké (Havličkovy) ulice přes Jindřišskou, Vodičkovu, Lazarskou, Myslíkovu, na druhém břehu Přemyslovu (Staropramennou), Komenského (Na Bělidle) k Andělu.

► str. 4



◀ Koněspřežná tramvaj na Malé Straně roku 1876, souběžný provoz s omnibusem

◀◀ Souběžný provoz koňské a elektrické dráhy na Josefském náměstí 1898

► Otevřený vůz koňky s obsluhou

Na Smichově vznikla i druhá vozovna se stájeji. V témže roce byla prodloužena trať od Národního divadla po Františkově (Smetanově) nábřeží, s přepřahem úvratí na Křížovnickém náměstí (nevešel se oblouk) a potom přes Karlův most až na Malostranské



► Slavnostní ukončení provozu koňky 12. května 1905 na Křížovnickém náměstí

náměstí. Začal i provoz na černé lince od Bezovky na Žižkově, kde byla další vozovna, po Prokopově, Husově (Husitské), Hybernské, Celetné přes Staroměstské náměstí, Platněřskou na Křížovnické náměstí. V roce 1884 byla zavedena linka červená od horního konce Nuselských schodů (opět s vozovnou) po Havlíčkově (Bělehradská), kolem Demínky, Mezibranskou a po Václavském náměstí až na Můstek. Dále pak linka zelená z Josefského náměstí přes řetězový most Císaře Františka Josefa I. (Štefáníkův most) do Holešovic a po Bělského (Dukelských hrdinů) ke Královské oboře. Na úsecích s větším spádem (horní Václavské náměstí, Mezibranská, Žižkov) byla používána představená při-

přež třetího koně s jezdcem. Celková délka sítě byla 18,9 km.

Koňka sloužila obyvatelům Prahy prakticky čtvrt století. V roce 1898 byla bruselská akciová Otletova společnost po vleklých soudních sporech odkoupena pražskou obcí, která rozhodla o následné elektrifikaci. Odkupní cena byla 2637 tis. zlatých. Pro zajímavost nabídková cena architekta Zítka pro stavbu Národního divadla byla 472 tis. a skutečná cena po 16 letech výstavby 1815 tis. zlatých. Poslední jízda koňky vyjela 12. května 1905 v 18.00 hodin z Křížovnického na Malostranské náměstí, jelikož trať na Karlově mostě byla pro technické problémy elektrifikována (velmi složitým spodním odběrem) až jako poslední. **ZBYNĚK PĚNKA ■**



► Výjezdový portál tunelu

## Zahradnický tunel traťový úsek Votice–Benešov

**Zahradnický tunel je součástí právě dokončovaného traťového úseku Votice–Benešov na IV. železničním koridoru Dolní Dvořiště–Praha–Hostivař. V rámci modernizace tratí je úpravou směrových poměrů navrženo napřímění trati v úseku cca 120,700–123,000 km s tunelovým řešením.**

Napříměná trať prochází územím, kde celková mocnost kvartérního pokryvu je zanedbatelná, pohybuje se v rozmezí cca 0,1 až 1,0 m. Většinou je tvořen pouze humózními vrstvami, ojediněle jsou v jejich podloží zastoupeny písčité až hlinitopísčité zeminy. Předkvartérní podklad je tvořen paleozoickými hlubinnými vulkanickými horninami. Dominantně převažujícím typem horniny je porfyrická středně zrnitá biotitická

žula sedlčanského typu. Horniny jsou generelně málo zvětralé, v trase tunelu jsou zastoupeny převážně mírně zvětralé až navětralé (R3) a navětralé až zdravé horniny (R2). Výjimku tvoří výjezdový úsek, kde byly IG průzkumem indikovány a při realizaci zastiženy horniny charakteru R5 až R6.

Tunel je navržen jako dvoukolejný, délky 1044 m. Geometrie příčného profilu tunelu odpovídá vzorovému listu že-

lezničního dvoukolejného tunelu. Tunel je navržen pro rychlost 160 km/h, má po celé délce jednotný světlý profil, poloměr vnitřního lince definitivního ostění je v rozsahu klenby a opěří 5,7 m.

Z hlediska technologie provádění se dělí na dva hloubené úseky o celkové délce 108 m (vjezdový délky 48 m a výjezdový délky 60 m) a raženou část délky 936 m. Maximální výška nadloží je 27 m. Tunel je veden v délce 454 m od vjezdového portálu v přímé, následuje přečhodnice délky 191 m a dále oblouk délky 399 m o poloměru 1404 m až k výjezdovému portálu. Maximální převýšení je 119 mm. V celé délce tunel klesá v jednotném sklonu 9 ‰.

Hloubené úseky byly realizovány ve svaňované stavební jámě. Stěny stavební jámy vjezdového úseku jsou zajištěny stříkaným betonem tl. 100 mm vyztuženým ocelovou sítí. Kotvy byly použity pouze pro kotvení uvolněných bloků. Trvalé svahy byly provedeny v definitivním sklonu a nebyly dodatečně zajišťovány. Stěny stavební jámy výjezdového úseku jsou zajištěny stříkaným betonem vyztuženým ocelovou sítí a kotveny hřebíky o délce 3, 4 a 6 m. Toto zajištění bylo provedeno u dočasných i trvalých svahů. Po skončení výstavby tunelu byly trvalé svahy zajištěny představenou gabionovou zdí výšky 5,0 m.

Definitivní ostění hloubených úseků je provedeno z betonu odolného proti průsakům vody, třídy C30/37. Minimální tloušťka ostění je 600 mm (ve vrcholu klenby), směrem k opěří se zvětšuje. Na výjezdovém úseku bylo původně na-

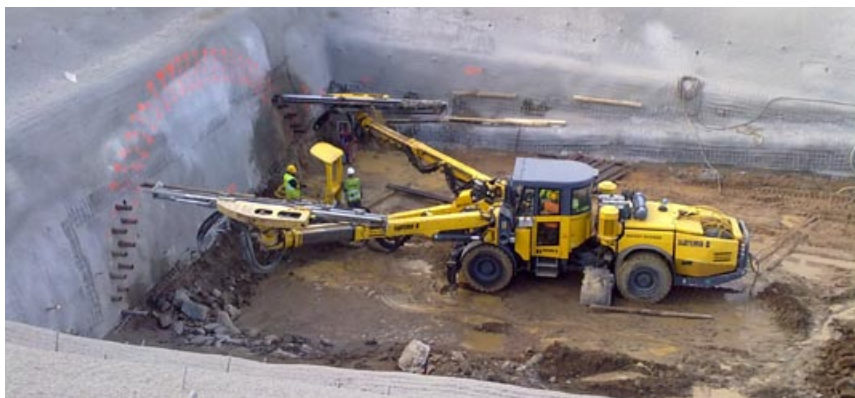
vrženo definitivní ostění se spodní klenbou, vzhledem ke skutečně zastíženým IG poměrům v počvové oblasti bylo provedeno založení na patkách, stejně jako na vjezdovém úseku.

Ražená část byla prováděna Novou rakouskou tunelovací metodou. Pro zajištění výrubu bylo použito primární ostění ze stříkaného betonu tloušťky 100 až 250 mm, vyztužené ocelovými příhradovými oblouky a sítěmi v kombinaci se svorníky délky 3 až 4 m a jehlováním. Celkem bylo navrženo 5 technologických tříd výrubu, při ražbě byly využity třídy 2, 3, 4 a 5a. Třída 5b se spodní klenbou, určená pro raženou část přilehlou k vjezdovému hloubenému úseku, nebyla vzhledem k zastíženým IG podmínkám použita. S ohledem na velikost raženého průřezu a zastížené inženýrsko geologické poměry byl tunel ražen v celé délce po dílčích výrubech s horizontálním členěním na kalotu, jádro a dobírku dna. Dobírka dna byla prováděna těsně před betonáží základových pasů. Plocha výrubu se pohybovala dle třídy výrubu od 102 do 106 m<sup>2</sup>, z toho byla plocha kaloty od 61 do 65 m<sup>2</sup>. Deformace výrubu se převážně pohybovaly do 10 mm.

Definitivní ostění je provedeno ze železobetonu C25/30 (klenba) a C30/37 (základové pasy). Minimální tloušťka ostění je 350 mm (ve vrcholu klenby), směrem k opěři se zvětšuje. Výztuž byla navržena jako samonosná, základ tvoří čtyřprutové vyztužené příhradové oblouky, ke kterým byly postupně přikládány svařované sítě a příložky. Vzhledem k zastíženým IG poměrům je značná část definitivního ostění provedena bez výztuže. Izolace proti vodě je fóliová tloušťky 2 mm v rozsahu klenby a opěr. Izolace je ukončena v patkách opěr, kde navazuje na podélnou patní drenáž v počvové části tunelu. V podélném směru je izolace ukončena na prvním

## Porovnání předpokladů projektu a skutečnosti při realizaci

Třída výrubu	Předpoklad projektu [bm]	Skutečnost [bm]
2	180	450
3	612	346
4	72	120
5a	48	20
5b	24	0



◀ Mikropilotový deštník na vjezdovém portálu

a posledním raženém tunelovém pásu, jejichž ostění je provedeno z betonu odolného proti průsakům vody.

Vzhledem k délce tunelu přesahující 1000 m a s ohledem na požárněbezpečnostní řešení je na pravé straně tunelu provedena úniková cesta. Ta je vedena štolou podkovovitého tvaru délky cca 58 m a následně šachtou kruhového profilu, hloubky cca 27 m a světlého profilu 7 m.

V dokumentaci pro územní rozhodnutí bylo původně řešeno napojení únikové štoly ve středu tunelu. Vzhledem ke značné délce únikové štoly a požadavku investora na úspory bylo následně změněno tak, že poloha napojení štoly na tunel je ve vzdálenosti 738 m od vjezdového portálu, a není tedy ve středu tunelu. Posudkem zpracovaným v rámci požárněbezpečnostního řešení bylo toto řešení prokázáno jako vyho-

vující. Štola i šachta jsou provedeny s dvouplášťovým ostěním s mezilehlou izolací proti vodě. Dno štoly i šachty není izolováno, případné průsaky budou jímány drenážním potrubím provedeným ve dně. Definitivní ostění je provedeno ze železobetonu C25/30, tloušťky 200 mm u štoly a 350 mm u šachty.

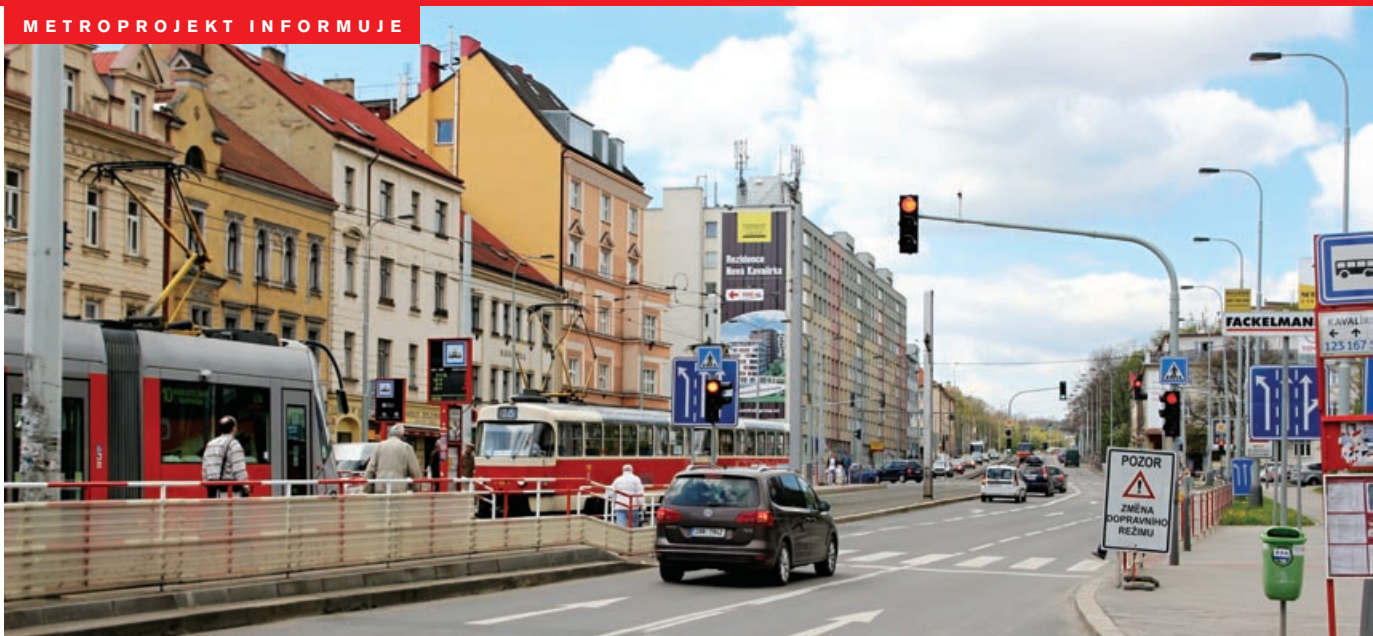
Štola je navržena jako přetlaková komora s nezávislým větráním. Od tunelu a od šachty je oddělena dvoukřídlými dveřmi. Šachta má vlastní nezávislé větrání, je zde zajištěna desetinásobná výměna vzduchu. Šachta je vybavena ocelovým schodištěm, vzhledem k hloubce šachty (méně než 30 m) nebylo nutno realizovat evakuační výtah. Prostor uprostřed slouží pro vedení rozvodů vzduchotechniky a elektroinstalací. Na úrovni terénu je na šachtě proveden zděný vstupní objekt.

JIŘÍ MÁRA ■

◀◀ Vjezdový portál tunelu

▼ Úniková štola – výztuž dna





► Zastávka  
Kavalírka, směr  
z centra

## Projektování světelných signalizačních zařízení

**Projektování nových a rekonstrukcí stávajících světelných signalizačních zařízení (SSZ) ve všech stupních dokumentace patří již od roku 2007 do portfolia služeb nabízených společností METROPROJEKT. SSZ jsou upravována jak do definitivních stavů, tak i během dopravně-inženýrských opatření, například při výstavbě metra či rekonstrukcích tramvajových tratí.**

První ze spuštěných signalizací projektovaných Metroprojektem byly určeny k testování nového typu tramvajových návěstidel na odbočce do tramvajové smyčky Braník. První plnohodnotná signalizace byla spuštěna až v rámci rekonstrukce tramvajové trati v ulici Plzeňská. Jedná se o SSZ 5.507 Plzeňská – přechod zastávka Kavalírka. Tato signalizace je specifická svým uspořádáním, kde se jedná o signalizované přechody přes vozovky a nesignalizovaný odsazený koridor pro přecházení tramvajové trati. Toto řešení je výhodné s ohledem na plynulost provozu tramvají a zároveň dostatečně bezpečné pro provoz chodců.

Jedním z hlavních důvodů možnosti nesignalizovat koridor přes tramvajovou trať byla poloha tramvajových zastávek, které jsou tzv. vystřídáné (koridor pro přecházení se nachází vždy před čelem stanicující tramvaje. Řešení z výše uvedené SSZ 5.507 by bylo možné aplikovat i na dvě další projektovaná SSZ – 6.173 a 6.174 u tramvajové zastávky Hradčanská. Toto řešení zde však naráží na platnou legislativu. Obě tato SSZ zatím běží v provizorním režimu při vý-

stavbě tunelu Blanka. Po zprovoznění tunelu dojde k výraznému snížení intenzit automobilové dopravy, čímž se přechody přes vozovky stanou pro chodce přívětivějšími. Horší ale je vyhlídka signalizovaného koridoru pro přecházení tramvajové trati v tomto místě. Je tu navrženo trvalé volno pro chodce, přerušované tramvajemi. Jelikož je však intenzita provozu tramvajové dopravy v tomto úseku vysoká, je zde kontrolní bod (tramvaj nesmí vyjet ze zastávky dříve oproti jízdnímu řádu) a dochází zde ke střídání řidičů, chová se signalizace pro chodce skoro opačně. Pro eliminování tohoto stavu je potřeba osadit nový způsob detekce odjezdu tramvají ze zastávky, aby bylo tramvajemi vyjždějí ze zastávky uděleno volno jen v potřebnou dobu. Tento typ detekce však prozatím v Praze neexistuje.

V rámci výstavby a obnovy SSZ v Praze se Metroprojekt podílel na projektování obnovy SSZ 6.132 Evropská–Starodějvická (dopravní studie a dopravní řešení). Křižovatka funguje v koordinaci s ostatními SSZ na ulici Evropská. Koordinace zajišťuje plynulý průjezd vozidel v hlavním směru. Zároveň byla

na této SSZ jako na první na ulici Evropská navržena preference tramvají v takové míře, že může docházet k odsunu koordinovaného volna pro vozidla. Tento odsun nemá významný vliv na provoz automobilové dopravy a výrazně zlepšuje plynulost provozu tramvají.

Další křižovatka vystavěná v rámci stejné akce jako výše uvedená bylo SSZ 8.920 Ďáblická–Kostelecká. Jedná se o nové SSZ v Ďáblicích a projekt navrhoval dopravní řešení. Signalizace je navržena s preferencí autobusů MHD, které zde jezdí na třech vjezdech. Díky signalizaci se zde významně zrychlila cesta vozidel jedoucích od Čakovic, připojení vozidel z vedlejší bylo dříve komplikované právě z důvodu velké intenzity provozu vozidel jedoucích po hlavní silnici od Březiněvsi.

Rekonstrukce signalizace na náměstí I. P. Pavlova byla determinována specifikou těchto křižovatek – vysokou dopravní zátěží a provozem tramvají. Další komplikací je velmi krátký mezi-



► Holečkova  
ulice – přechod  
u zastávky  
Kobrova



křižovatkový úsek a tím omezený počet vozidel, která projedou z Ječné do Legerovy ulice. Provoz tramvají ovlivňuje volno na Legerově, a proto je tramvaj z centra zastavena dříve než tramvaj do centra, aby nestála v již zmiňovaném mezikřižovatkovém úseku. V současnosti je na křižovatce Sokolská preferenční úprava pro výjezd hasičů. Do budoucna se s touto preferencí počítá i u Legerovy.

Prodloužení tramvajové trati do Podbavy bylo spojeno s vyprojektováním nového SSZ 6.164 Podbabská–Ve Struhách. Jedná se o poměrně rozsáhlou křižovatku, ve které dochází k odbočení tramvají do smyčky Podbaba. Toto odbočení je kolizní s většinou dopravních pohybů a vzhledem k rychlosti tramvaje přes kolejové svršky zabere velkou část signalizačního cyklu. Stěžejním problémem tohoto SSZ bylo vyřešení požadavku Prahy 6 na jeden jízdní pruh v ulici Podbabská za křižovatkou ve směru do centra. Cílem je dávkovat vozidla křižovatkou

do ulice Jugoslávských partyzánů (aby se případné kolony vozidel tvořily mimo zastavbu před křižovatkou). SSZ funguje s preferencí autobusů MHD. Pro tramvaje je umožněn výjezd ze smyčky dvakrát za cyklus, aby se tak minimalizovalo čekání tramvají v zastávce před smyčkou, neboť stejná zastávka je využívána i autobusy jedoucími od Suchdola.

V souvislosti s prodloužením tramvajové trati do Podbavy proběhla v dostatečném předstihu i rekonstrukce stávající tramvajové trati v úseku Vítězné náměstí–Podbaba. V jejím rámci došlo k vynuceným úpravám dopravního značení dle platných norem a legislativních předpisů, zejména požadavky na délku a uspořádání přechodů pro chodce, které by měly vyhovovat nejen normě ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací, ale zejména **respektovat ustanovení vyhlášky č. 398/2009 Sb. – O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.**

Dva původní přechody pro chodce, které se nacházely v těsné blízkosti Vítězného náměstí (v ulici Jugoslávských partyzánů), byly z pohledu těchto předpisů nevyhovující. Maximální délka nesignalizovaného přechodu pro chodce je stanovena na 6,5 m, při rekonstrukcích 7 m (v odůvodněných případech mohou být tyto délky na nárožích křižovatek prodlouženy). Zároveň nesmí být navržen přechod pro chodce přes dva souběžně vedené jízdní pruhy, pokud jeden z nich v rámci křižovatky neslouží pro odbočování vlevo či vpravo.

Na základě těchto požadavků se přistoupilo k potřebným úpravám. Z několika navrhovaných řešení bylo vybráno to, při kterém je na vjezdu do okružní křižovatky Vítězné náměstí ponechán pouze jeden jízdní pruh a v rámci tramvajového pásu jsou vytvořeny vyčkávací prostory pro chodce. Volba tohoto řešení byla ovlivněna také tím, že jednopruhové uspořádání v ulici Jugoslávských partyzánů bylo ve směru do centra zřízeno již od Podbavy (ve formě jízdní pruh, cyklistický pruh, podélné parkování) a vlastní vyústění na Vítězné náměstí tak bylo logickým pokračováním tohoto dopravního řešení.

Nové uspořádání výrazně zvyšuje bezpečnost provozu v oblasti vjezdu z ulice Jugoslávských partyzánů do vlastní okružní křižovatky Vítězné náměstí, a to zejména pro chodce, nejzranitelnější skupiny účastníků dopravního provozu. Navíc toto realizované řešení je v plném souladu s požadavky platné vyhlášky č. 398/Sb., kterými je nutné se z legislativního hlediska při projektování a realizaci staveb řídit.

Kromě Prahy řeší Metroprojekt SSZ např. v Plzni, Ostravě, upravuje signa-

► str. 10

◀ **Křížení s tramvajovou tratí ulice Podbabská–Ve Struhách**

◀◀ **Signalizovaný přístup na zastávku Podbaba**

▼ **Ďáblická–Kostecká, příjezd od D 8 z Čakovic**





► Zastávka  
Dáblická,  
u křižovatky  
Dáblická–  
Kostelecká

lizace v průběhu výstavby tunelu Blanka, při rekonstrukci tramvajových tratí, u prodloužení trasy metra A či plánované trasy metro D. V rámci jednotlivých etap výstavby metra dochází i k úpravám těchto SSZ. V některých fázích si stavba vyžádá velká omezení dopravy, se kterými se úpravy SSZ musí vypořádat. Tato SSZ musí být v souběhu s ukončením stavebních prací na metru a musí být uváděna do nových definitivních stavů, které budou zlepšovat vazbu nových stanic metra na autobusovou a tramvajovou dopravu.

**TOMÁŠ KUČERA, ROBERT PETR,  
KAMIL ČÁP, ZBYNĚK FRONĚK ■**

## Rozhovor s Ing. Janem Heroudkem, ředitelem odboru dopravy na Magistrátu hl. m. Prahy



Ing. Jan  
Heroudek  
ředitel odboru  
dopravy,  
Magistrát  
hl. m. Prahy

**Vzdělání:** 1976–1981 Stavební fakulta ČVUT v Praze, obor konstrukce a dopravní stavby se zaměřením na silniční a městské dopravní inženýrství

**Zaměstnání:** Po vojenské službě byla prvním zaměstnáním práce v podnikových laboratořích tehdejších Staveb silnic a železnic, odkud jsem po necelém roce přešel na stavby, kde jsem prošel profesemi od mistra až po stavbyvedoucího. Šestileté zkušenosti z tohoto povolání jsem zúročil další tři roky jako technický dozor investora na stavbách komunikací v Praze. V lednu roku 1993 jsem nastoupil na odbor dopravy Magistrátu hl. m. Prahy. Praxe z mých předchozích zaměstnání byla bezesporu dobrou průpravou, takže od léta roku 2001 působím ve funkci ředitele odboru, mohu tak plně zúročit i svou specializaci ze studií na vysoké škole.

Dlouholeté a dnes už i přátelské vztahy s pracovníky odboru dopravy MHMP nás přivedly na myšlenku pozvat k mikrofonu osobu nejpovolanější, ředitele odboru. Janu Heroudkovi tímto děkujeme nejen za poskytnutý čas, ale i za trpělivost.

### ■ Jak byste charakterizoval vývoj dopravní situace ve městě z hlediska preference MHD a jejího rozvoje?

Vzhledem ke stále většímu tlaku na dopravu v hl. m. Praze je třeba hledat cesty k optimalizaci dopravní soustavy ve městě, a to jak v rovině individuální automobilové dopravy (komunikační systém, dostavba okruhů ve městě bezpečnost dopravy ve vztahu k životu velkoměsta atp.), tak zejména v oblasti hromadné dopravy osob (metro, tramvaje, autobusy), která je z pohledu obyvatel města jednoznačně prioritní a současně přispívá k celkovému zlepšení životního prostředí.

### ■ Co nejvýznamnějšího přinese Pražanům prodloužení trasy metra A v úseku Dejvická–Motol?

Nejvýraznějším přínosem prodloužení trasy metra A je možnost vyvedení autobusové dopravy z oblasti centra Dejvic. Jako první krok je přitom zvažována vazba v oblasti stanice Veleslavín (výhledově Dlouhá Mile). Dále se jedná o přímou obsluhu největšího nemocnič-

ního areálu Motol a v neposlední řadě o celkové zvýšení kvality obsluhy území okolí stanic na této trase (Červený Vrch, Veleslavín, Petřiny a Motol).

### ■ Pomůže dopravní obsluze jižního sektoru města tolik diskutovaná trasa metra D?

Tato nová trasa by měla odstranit letitý problém nevyhovující kvality dopravní obsluhy jižního sektoru města a přilehlého regionu. Jedná se o území obslužené pouze autobusovou dopravou, která se trvale dostává do kongescí na přetížené komunikační síti. Kvalitní kolejová doprava v podobě nové trasy metra tento problém optimálně řeší a současně nabízí celkovou redukci nežádoucích vysokých objemů autobusové a automobilové dopravy v této části města systémem záchytných parkovišť a autobusových terminálů v jeho okrajové části (oblast Písnice).

### ■ Rozvoj tramvajové dopravy v Praze je další aktuální pražské téma. Jaký je váš pohled na tuto problematiku?

Tramvajová doprava představuje v rovině kolejové dopravy druhý nejvýznamnější prvek soustavy hromadné dopravy osob v Praze. Jako taková musí mít potřebnou kvalitu a preferenci z pohledu svého působení v součinnosti s ostatními dopravními subsystemy, včetně možností svého rozvoje. Sou-





◀◀ Signalizovaný přístup na tramvajové zastávky s odsazeným nesignalizovaným koridorem přes trať

◀ Autobusová zastávka za křižovatkou Podbabská–Ve Struhách

časně je třeba sledovat její ekologické dopady na život velkoměsta. Dopravní spolupůsobení tramvají s automobilovou dopravou je v současnosti stále diskutovaným problémem, a to zejména ve vazbě na možnost případného pojiždění tramvajového tělesa. Zde se střetávají otázky investiční náročnosti výstavby a provozu TT s potřebami města včetně jeho záchranného systému či ekologických aspektů řešení. Tyto problémy jsou stále živé, jsou předmětem diskusí a musí být proto vždy pečlivě zvažovány před výsledným rozhodnutím o definitivní podobě návrhu.

## ■ Co si má čtenář představit pod výstavbou komunikačního skeletu města?

Jak již bylo uvedeno v souvislosti s celkovou dopravní situací ve městě, celková funkčnost komunikačního skeletu města je podmínkou jeho života v té nejjobecnější podobě. Doprava je pro město neodmyslitelným prvkem, bez kterého nelze zajistit jeho život a funkce. Proto každý prvek dopravní soustavy, který k jejímu fungování přispívá, představuje ohromný přínos. V případě městského okruhu s tunelem Blanka to platí ve zvýšené míře, protože se jedná o součást nadřazené komunikační sítě města, která zde chybí již dlouhá léta.

## ■ Umíte nastínit další vývoj dostavby MO (městský okruh) a PO (pražský okruh)?

Podobně jako v případě tunelu Blanka, který představuje dílčí část městského okruhu, je třeba sledovat celkovou dopravní situaci komunikačního skeletu města, která je stále značně

nevyhovující a systémově nedokončená. Přitom se jedná zejména o otázku uzavření (scelení) dopravních okruhů města (městský okruh a pražský okruh), které pak budou schopny přenášet výrazný podíl dopravní zátěže a uvolní tak prostor pro běžný život města v uličním parteru stávajících ulic a přetížených komunikačních tahů.

## ■ Nejen Pražany trápí doprava ve městě. Je vůbec šance zklidnit dopravu v centru města?

Možnosti zklidnění centra města přímo souvisí s celkovým uspořádáním jeho komunikační sítě. Proto je nezbytné sledovat priority dostavby této sítě a její průběžné zkvalitňování (zejména se jedná o městské okruhy). Teprve následně lze přistoupit k různým typům dopravní regulace (dopravní omezení, zklidněné zóny atp.). Je přitom nutno zdůraznit, že doprava představuje život města a její extrémní omezování je z tohoto hlediska jednoznačně nežádoucí a kontraproduktivní. Jako vždy je proto nezbytné hledat vhodný kompromis.

## ■ S tím bezprostředně souvisí i výstavba nových garáží a parkovišť, zřizování zón placeného stání apod.

Ano, nedílnou součástí řešení dopravní problematiky je zajištění potřebných kapacit parkovacích a garážových stání. Jedině tímto způsobem lze postupně zlepšovat situaci uličního parteru města v podobě jeho humanizace a související redukce parkování podél stávajících ulic. Opět se jedná o velmi citlivou otázku, kdy musí být nové parkovací kapacity schopny saturovat

potřeby veškerých městských funkcí od bydlení rezidentů po obchod, služby a další komerční aktivity městského organismu.

## ■ Můžete, prosím, zhodnotit dosavadní spolupráci a podíl naší společnosti na řešení projektů týkajících se dopravní infrastruktury v hlavním městě?

METROPROJEKT Praha se svými dopravními specialisty se dlouhodobě podílí na řešení dopravní problematiky v hl. m. Praze. Jedná se o značný rozsah činností od projektů nových tras metra a tramvajových tratí (včetně jejich rekonstrukcí a modernizace) po návrhy dostavby a úprav komunikačního skeletu a uličního parteru města. Samostatně je třeba zdůraznit činnost zaměřenou na rozvoj a preferenci hromadné dopravy osob, která dnes již historicky pokračuje téměř 15 let a která ve sféře tramvajové a autobusové dopravy přináší výrazné efekty. Přitom je obecně nutné zmínit důslednou spolupráci projektantů a zadavatele prací (DP hl. m. Prahy) s dotčenými dopravními orgány města, která ve svém důsledku umožňuje rychlý posun projektových představ k vlastní realizaci navrhovaných úprav.

Výše komentovaná témata přestávají z celoměstského hlediska pouze dílčí okruh dopravních problémů, které se dotýkají všech Pražanů a se kterými se denně setkáváme. Proto je dobré znát názor představitelů odboru dopravy a společně se pokusit dopravní otázky města postupně řešit a zlepšit tak celkovou složitou situaci s cílem dosažení vhodného spolupůsobení dopravy s městskou strukturou. ■



► Čekárna ambulance

## Ústav hematologie a krevní transfuze

**Ústav hematologie a krevní transfuze (UHKT) si většina z nás spojuje pouze s televizními reportážemi z doby snah o zrušení jeho samostatnosti. Jen z pouhého množství času, který média kauze věnovala, je i laikovi zřejmé, že se jedná o jeden z nejprestižnějších ústavů u nás. Je dobré zmínit se o tom, že všechny tyto reportáže byly točeny v prostorách, jejichž rekonstrukci projektoval METROPROJEKT.**

Kvalitně zpracovaný projekt „Rekonstrukce kotelny“ vedla investora UHKT k výzvě, aby METROPROJEKT vypracoval i studii provozně-dispozičního řešení ambulancí a denního stacionáře. Architekt Sys se úkolu zhostil tak, že k dnešnímu dni jsme projektovali nejen úpravy ve všech patrech hlavní budovy,

ale i ve dvou zbývajících budovách. Výjimečnost zařízení vyplývá z integrace léčebně-preventivní činnosti, výzkumu a vzdělávání. K tomu přispívá i vysoké nasazení a obětavost zaměstnanců. S ohledem na výše zmíněný fakt byly veškeré projekční práce vedeny s maximální pečlivostí, v souladu s požadav-

kem na vytvoření co nejpříjemnějšího prostředí pro nemocné i personál.

Už samotná budova vzbuzuje úctu – jedná se o historicky významný přes 300 let starý objekt s typickou jezuitskou dispozicí. Na projektanty čekaly náročné požadavky uživatele, které byly často za hranicí prostorových možností objektu. Všechny profese se setkaly s řešením jedinečného, a tedy i zajímavého zadání.

Jedním ze sledovaných cílů bylo přizpůsobit dispozici současným požadavkům provozu, očistit ji od nefunkčních přílepků a již nevyužívaných rozvodů, které se v minulosti postupně na objekt nabalily. Úpravy dispozic si často vyžádaly i výrazné statické úpravy a úpravy nosných stěn. Návrh konkrétních rozvodů vyžadoval od každého značnou prostorovou představivost, protože trasy procházejí složitým systémem příčných

► Transplantační oddělení



► Denní stacionář



a podélných kleneb, často uložených v rozdílných výškách. V horních patrech bylo nutné se vypořádat se staticky nevhodně realizovanou nástavbou z počátku sedmdesátých let.

Vzduchotechnika udržuje požadovanou pohodu větráním ohřátého či ochlazeného vzduchu, který ve vybraných prostorách prochází přes vysoce účinnou filtraci, jež zničí viry, houby, mikroorganismy atd. Pokoje pacientů jsou větrány přetlakově, aby nemohlo dojít k zanesení infekce dovnitř.

Voda (TUV) pro pavilon UHKT je rozdělena na dva samostatné okruhy. Jeden okruh slouží pro zdravotnický personál, druhý okruh je upravován dezinfekčním prostředkem Sanosil (ochrana proti bakteriím Legionella). Takto upravená voda je rozvedena na pokoje a sociální zařízení pacientů se sníženou imunitou.

Elektroinstalace jsou řešeny v režimu zdravotnické izolované soustavy. Důležité části rozvodů jsou zálohovány, je zde např. zajištěn odvod statického náboje z podlah většiny místností. Slaboproudé rozvody zajišťují datové přenosy od základní komunikace pacient/sestra až po přenos medicínských dat mezi jednotlivými výzkumnými pracovišti.

Všechny technologie jsou řízeny přes autonomní ústavní systém měření a regulace. K ne zcela běžným technologiím patří i rozvody medicínských plynů (O<sub>2</sub> a stlačený vzduch) a potrubní pošta propojující jednotlivá pracoviště nejenom ústavu, ale i Všeobecné fakultní nemocnice. Průběh samotné realizace s sebou nesl určitá specifika – ostatní provozy nesměly být omezeny a doba potřebná k rekonstrukci musela být minimalizována s ohledem na nenahraditelnost prováděných činností v ústavu. **HANA VERMACHOVÁ** ■

## Budova B:

### Ambulance a denní stacionář (1. NP)

► projekt 2004/05 ► realizace 2006 ► IN 32 mil.

Stacionář se 16 lůžky umožňuje pacientům, aby docházeli na složité léčebné procedury (transfuze, infuze a léčebné cytostatické kúry) a na noc se vraceli domů.

### Komplement

► projekt 2005–11 ► realizace 2010–11 ► IN 53 mil.

### Klinické laboratoře v 1. NP a Výzkumné laboratoře ve 3. a 4. NP.

Projekt laboratoří byl opakovaně přepracováván – aktualizován, protože zde se nejvíce odráží rychlost vědeckého poznání. Jsou zde i laboratoře superčistých prostor s absolutně nejvyššími možnými požadavky na čistotu. Prostory podléhají validaci SÚKL.

### Úpravy schodišťového prostoru

► studie 2007

Studie budoucí úpravy pro zajištění vyšší požární bezpečnosti byla zpracována pro potřeby udělení mezinárodní akreditace. Pokračování závisí na zajištění investičních prostředků.

### Transplantační jednotka

► projekt 2008–09 ► realizace 2010 ► IN 26 mil.

Vytvořeno bezpečné prostředí, kde se provádějí transplantace od nepřímých dárců – až 1/3 zákroků v celé ČR.

### Lůžková část

► projekt 2008–11 ► v realizaci – 2012 ► IN 21 mil.

Nové technické řešení systému VZT a vybudování šesti pokojů splňujících požadavky na maximální hygienu prostředí.

### Oprava střechy

► projekt 2011–12 ► příprava realizace ► IN 5,5 mil.

## Budova A:

### Rekonstrukce rozvodů ZTI

► projekt 2007 ► realizace 2008 ► IN 470 tis.

### Transfuzní oddělení

► studie 2009–10

## Budova C:

Rekonstrukce strojovny a doplnění chlazení laboratoří – nabídka

### Rekonstrukce trafostanice

► projekt 2010–11 ► příprava realizace ► IN 1,5 mil.

Výměna – zvětšení trafa pro zajištění vyšší energetické náročnosti.



◀◀ Výkonová místnost v ambulanci

◀ Pokoj transplantačního oddělení

# Oldřich Sahajdák

## Michelinský šéfkuchař restaurace La Degustation

Tak jako špičkoví čeští architekti říkají svým realizacím „baráky“, Olda nazývá restauraci La Degustation „hospodou“. Tato oslovení skrývají láskyplný vztah autorů ke svým dílům. V případě Oldřicha jde o špičkovou restauraci ze sítě Ambiente, která je pozoruhodná svojí otevřenou kuchyní. Tam nasvícen, v plném soustředění a úžasné spolupráci tvoří tým pod vedením šéfkuchaře Oldřicha Sahajdáka, který byl letos oceněn jednou ze dvou michelinských hvězdiček udělených restauracím v ČR.



### Oldřich Sahajdák

šéfkuchař,

La Degustation BB

\*1975 Praha

1993–1994

Vltavská rybí restaurace,  
kuchař

1994–1996

Restaurace, Frankfurt,  
Německo, kuchař

1997–1998

Ambiente, Mánesova,  
šéfkuchař

1999–2000

Ambiente, trenér kuchařů,  
supervisor (Potrefené husy)

od 2000

Ambiente, executive chef  
od září 2006

La Degustation Bohême  
Bourgeoise, šéfkuchař

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

[gourmet okénko]



► Rak  
v tomatovém  
consommé

### ■ Heslo restaurací Ambiente je, že tajemství je v surovinách...

To není žádné tajemství. Jde o to, aby suroviny byly pořád čerstvé a aby byly lokální. To je pro nás hodně důležité. Klade si za cíl vařit českou kuchyni z českých surovin. To je naše motto.

### ■ Jak sháníte suroviny do restaurace?

Každý den měníme menu, každý den máme čerstvé suroviny. Třeba uzený jazyk

je v nabídce celý týden, ale v pondělí je k němu čočka, v úterý hrachové pyré. Já dnes nevím, jaké menu bude zítra. Vždycky večer z mailů zjistím, jaké budou suroviny, a ráno můj kolega objíždí trhy a farmy a volá mi, že má třeba lišky nebo hříbky, štokví a jestli je chci. Obědové menu máme připravené den dopředu. A večer? To sice otevíráme v šest hodin, ale kuchaři tu jsou už od rána od devíti. Do jedné hodiny bychom měli mít všechny suroviny na večer v restauraci.

### ■ Jak vlastně vymýšlíš nová jídla?

Podle mě jídlo musí vypadat jednoduše. Jsem smířený s tím, že já žádné jídlo už nevymyslím. Z moře se nic nového nevytáhne, nic nového se nevytvoří, ale ty kombinace se dají vymyslet. Musí to být věci, které k sobě pasují. Řídím se tím, že suroviny, které se k sobě v přírodě nebo v životě dostanou, jako třeba že králík jí mrkev, spolu musí ladit jako jídlo. Je jedno, jestli to je králík s omáčkou z mrkve nebo nakládanou mrkví nebo pyré. Jetel k tomu nebo chleba, to musí jít dohromady. Musí to spolu fungovat. Ale do ryby nebo do kaviáru králík nikdy nekousne. Takhle já vařím. ■

## JUBILEA

Svá životní jubilea oslavili **Miluše Hokšárová, Marie Knapcová, Hana Vermachová, Petr Lněnička, Vladimír Bartoň, Miroslav Mroczek, Jan Pečánka, Jiří Koutník.**

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 Sklenářiková

• Vydává METROPROJEKT Praha a.s.,

I. P. Pavlova 2, 120 00 Praha 2 • IČO: 45271895

• ev. č. MK ČR E 18232 • redakce@metroprojekt.cz

