



ČASOPIS SPOLEČNOSTI METROPROJEKT Praha a.s.

# METROPROJEKT INFORMUJE

NEPRODEJNÝ VÝTISK, 11. ROČNÍK

02/2018

**TÉMA**

## STUDIE VÝSTAVBY STANICE METRA NEMOCNICE KRČ SE ZAČLENĚNÍM DEVELOPERSKÉHO PROJEKTU

**PŘIPRAVUJEME**

MODERNIZACE ŽELEZNIČNÍ TRATI  
VELESLAVÍN – PRAHA-LETIŠTĚ  
VÁCLAVA HAVLA

**AKTUALNĚ**

REKONSTRUKCE NÁSTUPIŠTĚ STANICE  
MUZEUM NA TRASE A

**ROZHOVOR**

S PŘEDSEDOU PŘEDSTAVENSTVA  
SPOLEČNOSTI ČESKÝ AEROHOLDING,  
VÁCLAVEM ŘEHOŘEM



Vážené kolegyně a kolegové,  
vážení přátelé společnosti  
METROPROJEKT!

Zvýšením investiční činnosti státu a úspěšnou činností našeho marketingu jsme docílili naplnění celoročního plánu včetně uzavřených smluv o dílo. Nicméně abychom vše zvládli v termínech a ve vzorné kvalitě, musíme dobře organizovat projektové práce a zajistit dostatečnou projektovou kapacitu.

V tomto čísle pokračujeme v článku o projektu železniční trati k Letišti Václava Havla. Že absence rychlého kapacitního spojení s centrem Prahy začíná být už nyní kritická, potvrzuje v rozhovoru i předseda představenstva společnosti Český Aeroholding Václav Řehoř.

V květnu se po dlouhých měsících opět otevřela stanice metra Muzeum, o dokončené rekonstrukci vás tentokrát bude informovat Alena Martínková. Jak se daří začlenit developerský projekt do stanice metra Nemocnice Krč? Téma pro Libora Martínka a Jaroslava Čiperu. Stranou samozřejmě nezůstanou ani projekty modernizací železničních tratí, ale o tom již uvnitř tohoto čísla.

Děkuji všem autorům článků a s blížícím se létem bych Vám rád popřál pohodové dovolené plné zážitků a odpočinku.

Hezké letní čtení.

JIŘÍ POKORNÝ

## Obsah

- |   |   |
|---|---|
| <p><b>Aktuálně</b></p> <p><b>02</b> Rekonstrukce nástupiště stanice Muzeum na trase A</p> <p><b>Téma</b></p> <p><b>04</b> Studie výstavby stanice metra Nemocnice Krč se začleněním developerského projektu</p> <p><b>Připravujeme</b></p> <p><b>05</b> Modernizace železniční trati Veleslavín – Praha-Letiště Václava Havla, II. část</p> | <p><b>Rozhovor</b></p> <p><b>08</b> s předsedou představenstva společnosti Český Aeroholding Václavem Řehořem</p> <p><b>Připravujeme</b></p> <p><b>10</b> Optimalizace traťového úseku Čelákovice (mimo) – Mstětice (včetně)</p> <p><b>Ze společnosti</b></p> <p><b>12</b> Vítání léta v Grébovce</p> |
|---|---|

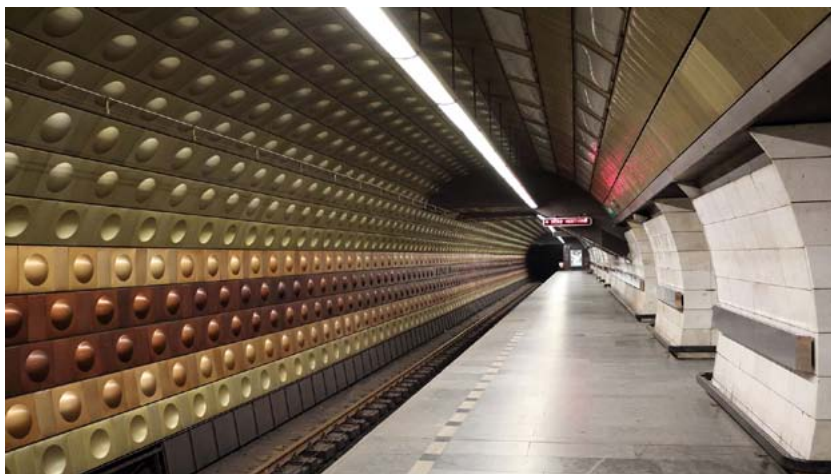
# Rekonstrukce nástupiště stanice Muzeum na trase A

**Stanice Muzeum A je přestupní stanicí s trasou C. Byla navržena jako hlubinná, trojlodní pilířovitěho typu se zkrácenou střední lodí. Uvedena do provozu byla roku 1978 s dalšími stanicemi jako součást I. provozního úseku trasy A.**

Přestup mezi trasou A a C byl vyřešen eskalátorovým tunelem z čela středního staničního tunelu na mezirozdělu vybudovanou již při výstavbě stanice trasy C. Staniční tunely jsou z litinových tubinků, podstatná část technologického tunelu je ze železobetonových dílců. Stanice nemá samostatný vestibul – je prostorově provázaný s vestibulem stanice trasy C – a oba pak ústí do sítě podchodů. V roce 2003 byla stanice bezbariérově

vě zpřístupněna výtahem umístěným do čela středního staničního tunelu.

Předmětem projektu byla rekonstrukce veřejné části nástupiště. Jedná se zejména o sanaci průsaků a rekonstrukci odvodňovacího systému stanice v úrovni nástupiště a pod nástupištěm, a tedy i provedení nových nerezových zontů, výměnu kamenných obkladů, repasi, eventuálně výměnu hliníkových obkladů. Připojeny jsou i další drobné stavební úpravy



▲ Pravý staniční tunel před rekonstrukcí

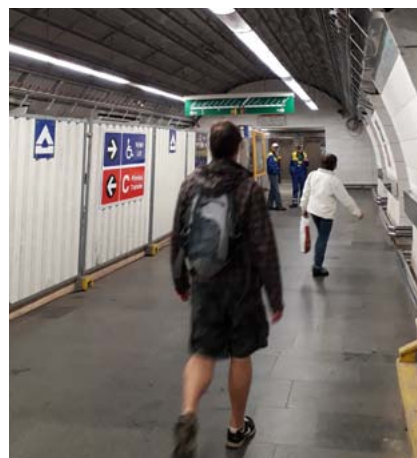
v technických prostorách stanice a výměna osvětlení v eskalátorovém tunelu přímého výstupu ze stanice.

Nejobtížnějším problémem bylo řešení postupu a způsobu realizace za provozu stanice, kterou vzhledem k zátěžím a faktu nutnosti zachování přestupu na trasu C nebylo možno z provozu vyloučit. Veškeré práce probíhají za velmi obtížných podmínek postupně upravovaného provozu stanice, kdy vždy část nástupiště jednoho směru je uzavřena.

Po začátku provádění prací se vyjasnilo, že původně předpokládané opětovné využití částí kamenných obkladů na FEAL lištách, kde, vzhledem k průsakům, byla většina kamene nejen zcela zdegradována, ale i drážky neponičeného kamene byly zarostlé natolik, že jeho demontáž bez porušení se ukázala jako nereálná. Proto veškeré kamenné obklady jsou nahrazeny novými (poučení do budoucna pro rekonstrukce dalších stanic – použití starých kamenných obkladů suché montáže nelze zvažovat ani tehdy, kdy se opticky zdají být neporušené). Dalším úskalím se nečekaně stala barevnost hliníkových výlisků obkladů kleneb. Bylo třeba nahradit během let zdeformované či jinak poničené kusy. Pro dodavatele stavby bylo už velkým problémem nalézt eloxovnu ochotnou pustit se do takové zakázky. Dosáhnout barvy „champagne“ nebylo nesnadné, ale barva hnědá a bronzová, to byl opravdový oříšek. Vzdor tomu, že názvy (čísla) původních barev byly známy a barvy eloxů dodával původní výrobce, barva bronzového eloxu se přiblížila původnímu odstínu až po nekonečně dlouhém



◀ Střední staniční tunel před rekonstrukcí



◀ Podpis vandalů

◀ Střední staniční tunel před dokončením

úsilí a řadě neúspěšných pokusů (memento pro rekonstrukce dalších stanic trasy IA, které mají společnou podstatu architektonického řešení.)

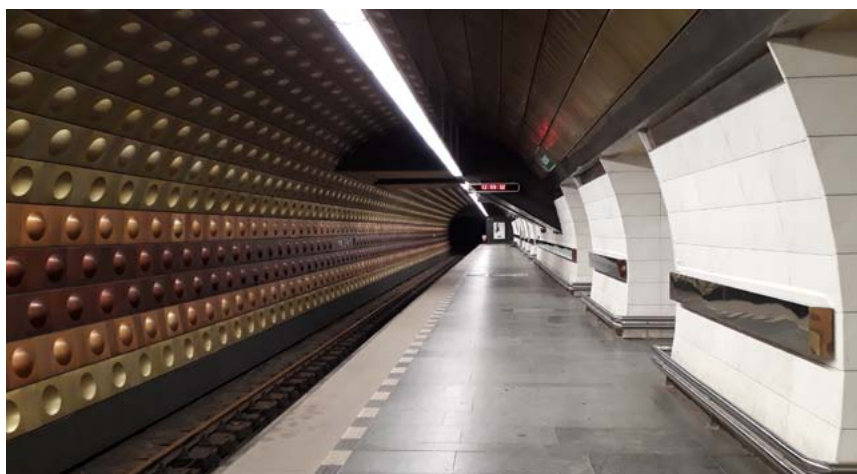
Žel již nyní, kdy rekonstrukce ještě není dokončena, nové kamenné obklady jsou vandaly značně poničeny – počmárány, posprejovány, pošlapány, ba i destruovány. Je to stav velice nemotivující, kdy vyšinutý jedinec pod

záminkou prezentovat svoje ego degraduje životní prostředí v metru nehledě na zbytečné vynaložení dalších finančních prostředků na odstranění jeho počinů. Je zřejmé, že bez pomoci cestující veřejnosti se nepodaří tyto aktivity v metru minimalizovat – nebo se s tím smíříme a sestoupíme na úroveň těchto vandalů.

**ALENA MARTÍNKOVÁ** ■



▲ Střední staniční tunel – vizualizace



▲ Pravý staniční tunel po rekonstrukci

# Studie výstavby stanice metra Nemocnice Krč se začleněním developerského projektu

**Stanice metra se nachází z větší části na pozemcích patřících soukromým vlastníkům. K zajištění potřebných pozemků pro výstavbu a trvalé umístění stanice, především pak jejích nadzemních částí, bylo nutné nalézt oboustrannou shodu na vyřešení daného území. Cílem bylo skloubení požadavků vlastníků na využití pozemků pro developerskou výstavbu s potřebami Dopravního podniku hl. m. Prahy vedoucí k realizaci a provozování nové linky pražského metra. Práce na studii probíhaly od poloviny roku 2017 až do začátku roku 2018.**

Pro zajištění požadovaného uvedeného „souznění“ byly vybrány dva projektové subjekty (METROPROJEKT Praha a.s. a Studio Acht), které dostaly za úkol najít technický, provozní, časový a urbanistický průnik staveb – developerská zástavba s byty, obchody a kanceláři na straně jedné a stanice metra na straně druhé. Sou-

časně s postupně vznikajícími návrhy probíhala jednání za účasti zástupců vlastníků, Dopravního podniku, Institutu plánování a rozvoje, Magistrátu hl. m. Prahy a zástupců MČ Praha 4. Výsledkem této mnohostranné spolupráce pak byly dvě studie.

METROPROJEKT Praha a.s., zpracoval studii cílenou na průnik stavby

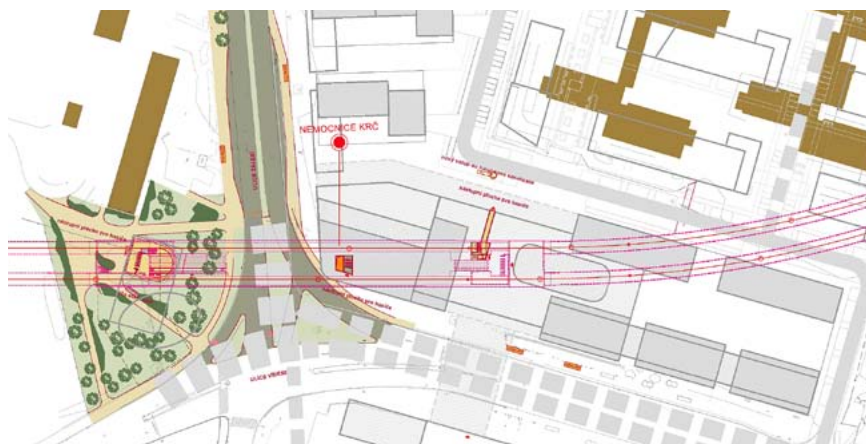
metra s developerskou zástavbou, projekt Studia Acht pak směřoval více do koncepční zástavby celé lokality. Obě studie byly ve finálním stavu podrobeny intenzivnímu schvalovacímu procesu tak, aby byly v souladu s požadavky všech výše jmenovaných účastníků jednání.

Cílem Studie úprav návrhu stanice metra Nemocnice Krč je tedy prověření a zhodnocení možností průniku stavby metra D, na které se stanice Nemocnice Krč nachází, se záměry vlastníků pozemků v dotčené oblasti okolí stanice. To znamenalo úpravy konstrukčního řešení stanice ve vazbě na navazující budoucí výstavbu. Byla řešena změna uspořádání technologického bloku v prostoru nad vlastní stanicí a umístění vestibulu sever a jeho provázání s nově zvažovanou výstavbou.

Současně byly řešeny požadavky MČ Praha 4, IPR Praha, OSI, Thomayerovy nemocnice a dalších, jako je změna šířkového uspořádání ulice Vídeňské vč. úprav křižovatky Zálesí-Vídeňská, umístění podzemních parkovišť pro rezidenty, napojení areálu nemocnice atd.

Zásadní změnou v řešení stanice oproti stavu z roku 2011 (DUR) je odstranění povrchové části severního vestibulu, jeho snížení na úroveň nově budované obchodní pasáže developera v úrovni podchodu do areálu ne-

► **Situace stanice se začleněním developerských záměrů – studie**

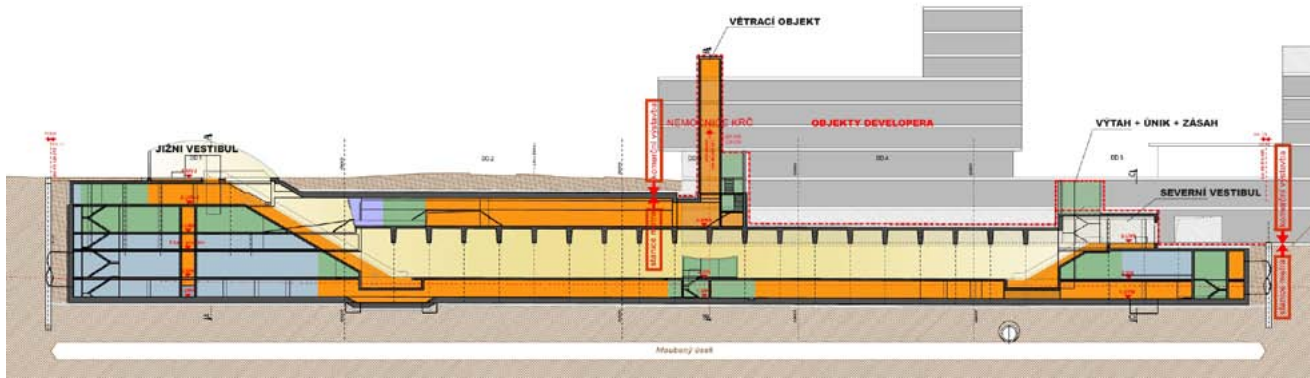


► **Návrh severního vestibulu dle projektové dokumentace pro stavební povolení**



► **Interiér stanice Nemocnice Krč**





◀ Podélný řez stanice se začleněním developerských záměrů – studie

mocnice. Dále pak vybudování únikové trasy pro cestující a zásahových cest pro hasiče. Další zásadní změnou je úprava objektu hlavního větrání. Veškeré tyto změny vyvolaly úpravy technologických celků v dotčené části stanice. Tím vnikla struktura, kde vzájemně „prorůstají“ objekty stanice metra a developera. Soukromý subjekt převzal úlohu zřizovatele finálních úprav

parteru v okolí stanice a vybudování nové obchodní pasáže pod Vídeňskou ulicí a tím ušetřil městu část nákladů určených na jejich realizaci.

Snahou všech stran je, aby z důvodu provazanosti došlo k otevření objektů komerční výstavby nejlépe současně se zprovozněním stanice metra. V krizovém scénáři lze stanici metra zprovoznit s jedním vestibulem a úni-

kovým i zásahovým koridorem nutným pro její provoz. Veškerá tato opatření povedou k náročným technickým řešením v průběhu projektování i vlastní realizace díla. A to, jak všichni věříme, ve finále ocení nejen stávající, ale i noví obyvatelé dané lokality stejně jako pacienti nemocnice, jejíž jméno stanice metra ponese.

LIBOR MARTÍNEK, JAROSLAV ČIPERA ■

## Modernizace železniční trati Veleslavín – Praha-Letiště Václava Havla, II. část

**Projektová příprava modernizace železniční trati č. 120 v úseku Praha Bubny – Kladno vč. novostavby odbočky na Letiště Václava Havla probíhá již několik let. Celý záměr investor SŽDC rozdělil na několik samostatných staveb a v současnosti probíhá jejich souběžná příprava v různém stupni rozpracovanosti. Modernizace v úseku Praha-Veleslavín (včetně) – Praha-Letiště Václava Havla (včetně) je ve stadiu zpracování přípravné dokumentace.**

### Železniční stanice Praha-Ruzyně

Železniční stanice je posunuta do polohy západně od ulice Drnovská rovnoběžně s ulicí Ztracená. Ve stanici se bude nacházet jedno ostrovní ná-

stupiště mezi hlavními kolejemi č. 1 a 2 s délkou nástupní hrany 200m. V prostoru stanice za nástupištěm bude realizován mimoúrovňový rozplet trati ve směru Kladno a Praha-Letiště Václava Havla. Ostatní koleje ve stanici bu-

dou odstavné koleje pro letištní vlakové soupravy. Ve stanici zůstane zachováno napojení vlečky č. 1354 „Westpoint Distribution Park“.

V území dochází k mimoúrovňovému křížení železnice a silnice Drnovská, která bude umístěna pod most železniční trati. Stanice je navržena cca 4 m nad terémem a počítá s možnou budoucí výstavbou parkovacích stání v severní části území.

Pro přístup na nástupiště bude sloužit podchod umístěný v západní části území. Podchod bude sloužit



◀ Železniční stanice Praha-Ruzyně, situace

[téma]

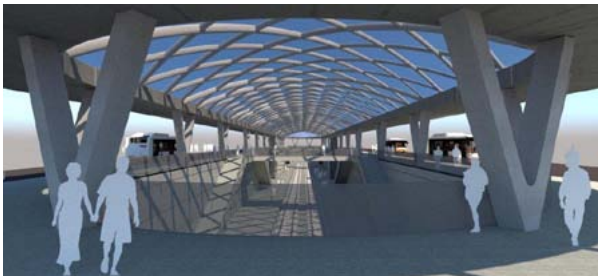
[připravujeme]

i jako průchod pod tratí. Ve východní části území bude přístup přímo z ulice Drnovská. V úrovni nástupiště jsou navrženy vstupy rozmístěné v třetinovém poměru. Pro přístup na nástupiště z ulice Drnovská slouží výtah umístěný mezi mosty. V západní části území slouží pro bezbariérový přístup z podchodu přístupový chodník. V podchodu budou umístěny místnosti občanské vybavenosti železničních zastávek.

Z architektonického a designového hlediska se jedná o minimalistické jednoduché řešení, které navazuje na jednoduchou zastávku na trati zastávky Praha-Liboc. Hlavní výraz dodává zastávce především přístřešek probíhající středem nástupiště.

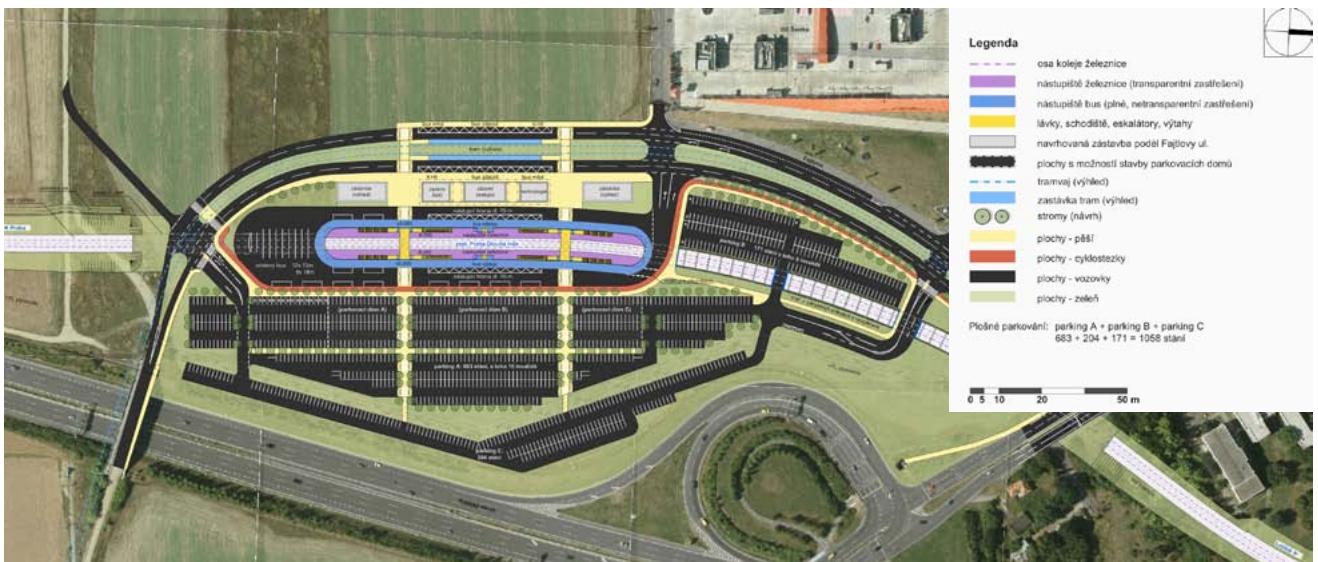
### Zastávka Praha Dlouhá Míle

Zastávka Praha Dlouhá Míle se nachází v blízkosti nákupního centra Šestka a rychlostní komunikace Pražský okruh, východně od ulice Fajtlova. Železniční trať procházející územím je navržena v zářezu mezi zárubními zdmi, výškový rozdíl od stávajícího terénu je cca 8 m. Zastávka je navržena s bočními nástupišti a dvojitými lávkami pro pěší v úrovni terénu pro snadný vstup do řešeného území.



▲ Železniční zastávka Praha Dlouhá Míle,

► Železniční zastávka Praha – Dlouhá Míle, situace



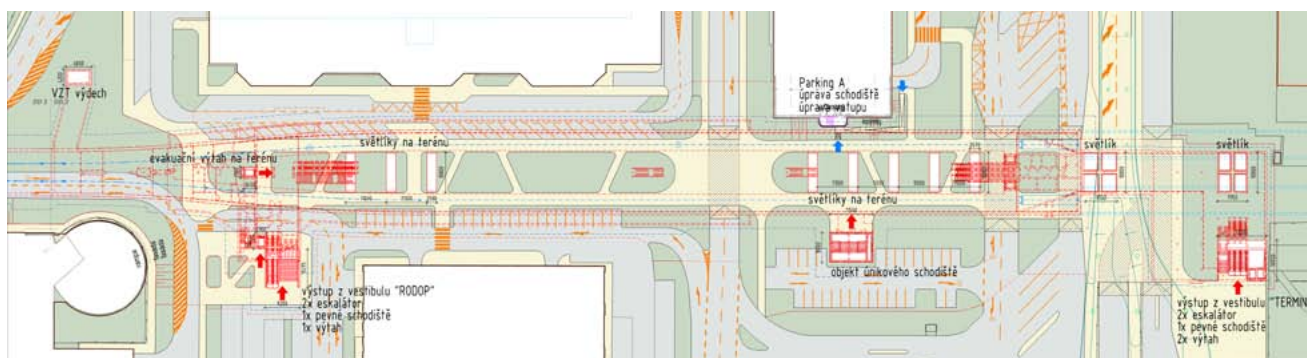
► Železniční stanice Praha-Ruzyně

V budoucnosti zde má vzniknout významný dopravní uzel s možností přestupu na městskou a příměstskou autobusovou dopravu a výhledovou tramvajovou dopravu. Kromě záchytného parkoviště P + R vznikne nad zastávkou také autobusový terminál v uličním parteru. Ve východní části parkoviště P + R se nabízí možnost realizace kapacitního parkovacího domu P + R a zároveň zbylá plocha parkoviště (severně od zastávky) by tak mohla být uvolněna pro komerční zástavbu, která by dotvořila uliční linii.

Zastávku umístěnou v zářezu tvoří jako jeden funkční celek boční nástupiště, autobusový terminál na úrovni terénu a tři budovy: zázemí terminálu BUS pro řidiče autobusů, prodej jízdenek s toaletami pro veřejnost a technologický objekt zastávky Dlouhá Míle. Tyto objekty jsou hmotově propojeny zastřešením, budovy tak vytvářejí centrální kompaktní blok. Volné plochy po obou kratších stranách bloku dávají prostor pro vznik komerční zástavby, která by dotvořila uliční čáru prodloužené komunikace Fajtlova.

Z urbanistického hlediska bylo třeba vyřešit propojení zastávky s nově navrhovaným autobusovým terminálem, parkovištěm P + R a s komunikací Fajtlova, kde by měla výhledově vzniknout tramvajová zastávka. Z tohoto důvodu byly navrženy nad zářezem železniční trati kromě dvojice lávek nad zastávkou rovněž tři mostní objekty, které z ulice Fajtlova zajišťují vstup do řešeného území. Z dispozičního hlediska je zastávka minimalizována a veškeré potřebné místnosti jsou navrženy v objektech na terénu. Kapacita vjezdů a výjezdů na parkoviště P + R je navržena tak, aby pokryla i případný zvýšený výskyt automobilů v případě, že bude v budoucnu realizován parkovací dům P + R.

Hlavní výraz dodává zastávce zastřešení autobusového terminálu. Vnitřní část neprůhledného kompaktního prstence kolem terminálu tvoří průhledná střecha (navržena z nafukovacích polštářů z fólie ETFE), která tak zajišťuje i zastřešení zastávky v zářezu, které zároveň dodává i denní světlo. V území jsou navržena stromořadí, která vytvářejí průhledové osy a rovněž dotvářejí



uliční frontu v místech, kde zatím není žádná výstavba.

### Železniční stanice Praha-Letiště Václava Havla

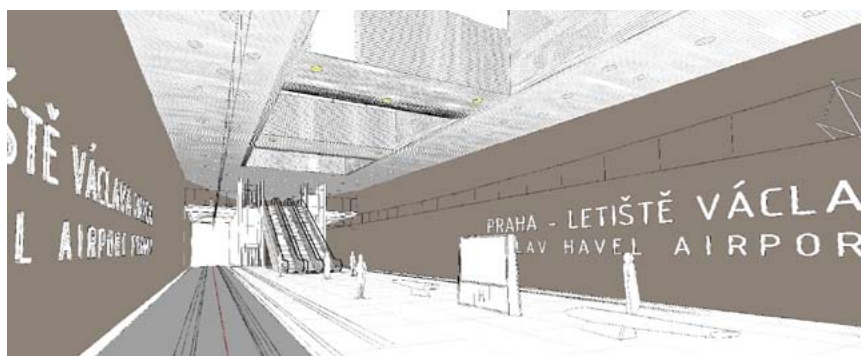
Hloubená stanice je umístěna v ulici Aviatická, západní vestibul ústí u budovy Terminál Sever 2 (TS2), východní výstup směřuje k budově Terminál Sever 1 (TS1).

Jedná se o nově navrženou železniční stanici pro zajištění obsluhy prostoru letiště osobní dopravou. Stanice bude umístěna v podzemí a bude ji tvořit dvojice kusých kolejí s ostrovním nástupištěm délky 225 m. Nástupiště stanice je široké 11,64 m, na východním konci se zužuje na 3,6 m, hloubka nástupiště pod terémem je cca 11,3–12,2 m.

Prvotní snahou bylo eliminovat vnitřní konstrukce na nástupišti a ve vestibulech tak, aby se maximalizovala přehlednost prostor a vznikl velkorysý prostor železniční stanice. Zastropení je tvořeno dvojitou vyztuženou deskou příčně pnutou mezi obvodové stěny stanice, obloukový průběh spodní desky plynule přechází ve stropní desky vestibulů.

Stropní deska má být z pohledového betonu, v pravidelných intervalech do ní budou zapuštěna svítidla a reproduktory, VZT žaluzie, v případě potřeby zde budou umístěny akusticky aktivní materiály. Před výstupy budou nad nástupištěm provedeny šedové světíky – k Terminálu 2 s ohledem na vyšší „důležitost“ pět světíků, k Rodopu tři světíky.

Stěny stanice budou v celém rozsahu obloženy tmavým akustickým materiálem, kolejiště bude v porovnání s vlastním nástupištěm potmělé – dojde k mírnému potlačení nutných technologií – trakce, kolejového lože. Díky osvětlení se pozornost cestujících naopak soustředí na vlastní nástupiště. Na stěnách budou pouze bílé zářít



▲ Železniční stanice Praha-Letiště Václava Havla – situace

◀ Železniční stanice Praha-Letiště Václava Havla

dvě dvojice velkých neonových nápisů s názvem stanice.

Kolem stanice obíhají vzduchotechnické kanály, které zajišťují provozní větrání i odvětrání tepla a kouře v případě požáru.

Výstupy z nástupiště jsou zajištěny na obou jeho koncích. K terminálu 2 vede trojice eskalátorů a dva prostorné výtahy, dále jsou zde prostory pro informátora, případně další prodejní místo jízdenek. Pod estakádou je protažen spojovací krček, který vede do prostorného vestibulu s výstupem na terén. Vestibul je dimenzován dle požadavků letiště tak, aby v něm bylo možné provádět identifikaci cestujících. Po dostavbě Terminálu 2 se vestibul dále rozšíří a stane se součástí odbavovací haly.

Výstup z nástupiště na severovýchodě je umožněn pevným schodištěm, dvojicí eskalátorů a výtahem. V etapovém stavu se navrhuje výstup směrem k Terminálu Sever 1 pomocí pevného schodiště, dvojice eskalátorů a výtahu. Pro výhledový stav je směrem k budově RODOP připravena konstrukce pro další výstup, který bude napojen na terén i plánovaný Sky Walk.

Technologické zázemí se nalézá pod mezipatrem u Terminálu 2 – je zde čerpací stanice, garážování zvedací plošiny, rozvodny pro mezipatro, požární zbrojnice atd. Na severovýchodní straně se nalézá hlavní blok technologických

a služebních prostor. V úrovni nástupiště je navržen energoblok s možností zavážení po kolejích. V úrovni vestibulu je zbytek potřebných místností, zejména rozvodny a strojovna hlavního větrání. K vestibulu jsou orientovány dvě komerčně využitelné plochy.

### Zabezpečovací zařízení

Železniční trať bude dálkově ovládána z dispečerského pracoviště v CDP Praha a bude provozována výhradně v systému ETCS L2. Provoz na trati bude umožněn výhradně vozidlům vybaveným vlakovým zabezpečovačem systému ETCS L2. Místo klasických proměnných návěstidel budou instalovány značky ETCS.

### Závěr

V současné době je dokončen koncept přípravné dokumentace k připomínkám investora, které budou zapracovány do konce letošního roku. V příštím roce proběhne architektonická soutěž na řešení žst. Praha-Veleslavín, kde bude neměnným vstupem do zadání soutěže pouze výškové a směrové vedení železniční trati a poloha nástupiště. V polovině roku 2020 se předpokládá, že bude provedena potřebná změna územního plánu, a poté bude následovat inženýrská činnost pro obstarání Územního rozhodnutí o umístění stavby. **PETR VYSKOČIL ■**

# Rozhovor s předsedou představenstva společnosti Český Aeroholding Václavem Řehořem

**Počet cestujících v posledních letech rapidně roste, v loňském roce dosáhl téměř 15,5 mil., což byl meziroční nárůst o téměř 18%, který Prahu vynesl na 5. místo mezi nejrychleji rostoucími letišti v Evropě ve své kategorii (10–25 milionů odbavených cestujících). Čemu přičítáte tento nárůst?**

Rekordní výsledky vykazovalo Letiště Praha v průběhu celého roku 2017 a zdaleka jsme převýšili průměrný růst na letištích v Evropě, který byl dle ACI 8,5 %. Na výsledky měla vliv jak zvyšující se atraktivita Prahy jako zajímavé a bezpečné destinace pro cestující ze zahraničí, tak i ochota Čechů více investovat do zahraničních cest. My jsme tyto trendy podpořili aktivní motivací dopravců k rozvoji v Praze. Jen v minulém roce jsme získali 16 nových destinací s přímým spojením, podařilo se zvýšit obsazenost letadel a nadále motivovat dopravce k nasazování větších moderních typů letadel.

Zvládnout tak obrovský nárůst nebylo provozně jednoduché s ohledem na fakt, že v současnosti většina českých firem bojuje s nedostatkem pracovních sil. Velmi oceňuji nadšení našich lidí, jejich odhodlanost zaškolovat nové posily v rušné sezoně, ochotu pomáhat nad rámec svých povinností, a navíc to zvládat s úsměvem, o čemž svědčí pochvaly i výsledky průzkumů spokojenosti mezi cestujícími.

**Výhled pro letošní rok je dosažení hranice 17 mil. odbavených cestujících. Jak je na tom letiště s kapacitou, zvládnete vůbec odbavit o tolik více lidí se stávající infrastrukturou?**

Na celkový počet 17 mil. cestujících jsme se museli důkladně připravit již v uplynulých letech. Navyšovali jsme postupně kapacity na pasových kontrolách, letos spouštíme na hlavní sezonu nové kapacitnější odbavení bezpečnostní kontroly pro lety v rámci Schengenu, modernizujeme karuse-

ly pro výdej zavazadel či rozšiřujeme možnosti odbavení. Postupně se rozšíří počty odbavovacích přepážek, přistoupili jsme k úpravám stání pro letadla, abychom mohli odbavovat více velkých letadel ve stejném čase. Všechna tato opatření vyřeší krátkodobě potřebu navýšení kapacit, abychom provoz zvládali bez velkých front. Zároveň jsme vystavěli nové parkoviště, které navýší počet parkovacích míst o dalších téměř 600, a v následujících letech chystáme další kroky, jako jsou třeba úpravy na letištní ploše, výstavba rychloodboček z hlavní dráhy, které umožní zvýšit kapacitu vzletů a přistání.

**Jaká další opatření chystáte pro zajištění vyšší kapacity a komfortu cestujících na Letišti Praha? V této souvislosti se hovoří o rozšíření Terminálu 2. Jaký je současný stav?**

Význam a využití letecké dopravy pro přepravu cestujících neustále roste a podle aktuálních prognóz se má letecký provoz v Evropě v následujících 20 letech zdvojnásobit. Mimo jiné s přihlédnutím k těmto prognózám naše společnost připravuje další rozvoj terminálových kapacit letiště a navazujících ploch pro letadla, zkapacitnění dráhového systému a také úpravu veřejného prostoru před terminály a rozvoj širšího území letiště. Realizace těchto projektů umožní v nejbližší budoucnosti odbavovat až 21 mil. cestujících ročně. Relace investičních nákladů spojených s přípravou a realizací klíčových projektů pro rozvoj kapacit, včetně projektu rozšíření Terminálu 2 a nové paralelní dráhy, dosáhne podle současných propočtů částky 27 mld. Kč.

**Diskuse na téma výstavby druhé paralelní dráhy probíhají léta. Jaký je současný stav projektu a kdo bude investorem?**

V současné době intenzivně pracujeme na dokončení dokumentace pro

územní řízení s tím, že v dohledné době chceme územní řízení také zahájit. Naše společnost má v pozici investora platné stanovisko EIA k záměru stavby nové paralelní dráhy a dále pokračuje v přípravě kroků nutných pro její výstavbu v budoucnosti. Blížíme se také k rozhodnutí o vlastní realizaci projektu, které očekáváme nejdříve v příštím roce, mimo jiné také na základě průběhu veřejnoprávních jednání. Podle aktuálního harmonogramu předpokládáme zprovoznění paralelní dráhy nejdříve v roce 2026. V otázce pokrytí nákladů počítáme s tím, že stavbu bude plně financovat Letiště Praha, a. s., bez vlivu na státní rozpočet.

**Můžete nám sdělit, kolik cestujících mělo Prahu jako svou cílovou destinaci a kolik jich pouze přestupovalo?**

Naše letiště je úzce spojeno s magnetismem Prahy, která k nám láká turisty z celého světa. Tzv. lokálních cestujících, tedy těch, kteří v Praze svoji cestu končí nebo začínají, je okolo 98% z celkového počtu odbavených. Nejsme tedy přestupným letištem, podíl transferových cestujících se pohybuje jen okolo 2%.

**V současné době se díky neexistenci paralelní dráhy využívá vedlejší dráha, což se odráží na vyšší hlukové zátěži pro obyvatele části Prahy a Kladenska. Jak může letiště hluk z letecké dopravy ovlivnit a snaží se jej svému okolí nějak kompenzovat?**

Hlavním opatřením přispívajícím ke snížení hluku u zdroje, ke kterému může letiště přistoupit, je správné nastavení poplatkové politiky. Výnosy z nich jsou využívány k pokrytí nákladů na řešení hlukové problematiky, třeba k monitorování hluku z leteckého provozu v okolních obcích a MČ nebo k realizaci protihlukových izolačních opatření u jejich chráněných objektů. Zde letiště financuje zejména výměny oken a balkono-





## Václav Řehoř

Je předsedou představenstva společnosti Český Aeroholding a jeho dceřiné společnosti Letiště Praha. Během své kariéry působil na různých pozicích ve společnostech v ČR, ve Velké Británii a v Kanadě. Působil například jako finanční ředitel ve skupině Fleetcor Europe, finanční ředitel a jednatel ve firmě CCS ze skupiny Fleetcor Technologies, kde od října 2007 do roku 2011 působil také jako generální ředitel. Vystudoval ČZU v Praze, kde získal i doktorát se zaměřením na ekonomiku a řízení podniku. Na PIBS při VŠE v Praze/The Manchester Metropolitan University absolvoval MBA.

vých dveří, do kterých se investovalo již více než 600 mil. Kč.

Co se týče další podpory našich sousedů, již řadu let přispíváme v rámci společenské odpovědnosti na projekty související s ochranou životního prostředí nebo s veřejně prospěšnou činností. Ročně tak vynakládáme na podporu okolí další desítky milionů Kč.

### Jak se daří řešit ekologické dopady (zejména hluk) ze zvýšeného leteckého provozu?

Celkově přistupujeme k ekologii velmi aktivně a snažíme se v tomto směru ovlivňovat i své obchodní partnery. Monitorujeme prakticky všechny složky životního prostředí, a to i pomocí alternativních metod, jako je například biomonitoring pomocí včelstev, a o výsledcích otevřeně informujeme.

Od března 2018 jsme přistoupili k významné změně hlukových poplat-

ků s cílem motivovat dopravce k nasazování tišších letadel na spoje z Prahy a do ní. V návaznosti na vývoj leteckého provozu dojde ke spravedlivějšímu rozšíření hlukových kategorií či k zavedení poplatku na přiletu i na odletu. Od letní letové sezony bude pomocí hlukových poplatků přísněji regulován také noční provoz.

Zároveň se nám podařilo splnit cíl z roku 2012, a to postupně snižovat svoji uhlíkovou stopu se záměrem dosáhnout 9% poklesu oproti roku 2009. Ale neomezujeme se ve své ochraně životního prostředí jen na letiště, dlouhodobě finančně podporujeme i ekologické projekty v našem blízkém okolí, jako příklad mohu uvést třeba námi poskytovanou ekologickou výchovu na základních školách.

### S nárůstem počtu odbavených cestujících a zahuštění vzdušného prostoru ČR jistě souvisí i větší nároky na zajištění bezpečnosti. Prozradíte nějaké novinky i v této oblasti?

Bezpečnost je z pohledu zaměření naší činnosti nezbytnou prioritou. Proto neustále hledáme další možnosti a zavádíme nová opatření ke zvyšování bezpečnosti nejen přímo na letišti, ale i jako pomoc bezpečnostním složkám České republiky v boji proti extremismu, organizovanému zločinu, ale také obchodu se zbraněmi nebo drogami. Asi největší novinkou léta 2018, kterou návštěvníci letiště mohou vidět, je nově otevřené modernější centrální stanoviště bezpečnostní kontroly. To vedle vysokého standardu zabezpečení nabídne i větší komfort cestujícím díky navýšení kapacity.

### Dlouhá léta se připravuje kolejové propojení letiště s centrem města. Momentálně je preferována varianta železničního spojení. Víte, v jaké fázi je příprava a kdy se předpokládá zahájení výstavby?

V posledních letech velmi těsně a intenzivně spolupracujeme se SŽDC, s. o., samozřejmě s cílem vytvořit pro stavbu železničního spojení letiště s centrem města co nejpříhodnější podmínky umožňující její realizaci v nejbližším možném čase. V rámci této spolupráce jsme například řešili podmínky pro stavbu stanice v centrální části veřejného území letiště a její návaznosti na okolní stavby, včetně

připravovaného rozšíření Terminálu 2. V současné době také mimo jiné spolupracujeme na připravované soutěži na podobu stanic rekonstruované trati. Nicméně v projektu železničního spojení s centrem města je letiště výhradně v pozici příjemce řešení, které zajišťuje stát prostřednictvím SŽDC v rámci komplexní rekonstrukce trati Praha–Kladno. K tomu je nutné dodat, že s pokračující absencí železničního spojení s centrem města se letiště bude už v dohledné době potýkat s následky nedostatečné kapacity stávajícího spojení autobusovou dopravou. Podle dostupných informací má totiž k dokončení projektu železničního spojení dojít nejdříve v roce 2028.

### Důležitým kritériem pro využívání letiště je i spokojenost cestujících během odbavení případně čekání na navazující spoje. Chystáte i nějaké změny v této oblasti?

Letos jsme se dostali poprvé v historii mezi pět letišť nominovaných v naší kategorii 10–25 milionů odbavených cestujících ročně na prestižní cenu Best Airport Awards 2018. To a výsledky našich průzkumů spokojenosti cestujících jsou pro nás velkým závazkem udržet kvalitu našich služeb a dále ji zlepšovat. I v letošním roce jsme přichystali řadu novinek. Kromě již zmíněných kapacitnějších a modernějších kontrolních stanišť jsou to třeba nové pohodlnější interiérové lavičky s USB výstupy pro nabíjení nebo nové Visitor Centrum v přiletové hale schengenského Terminálu 2. Návštěvníci zde na jednom místě získají veškeré informace spojené s přilety a odlety či službami letiště, turistické informace o Praze a České republice, bude jim poskytnuta pomoc při výběru dopravy z letiště. Na odletech po bezpečnostní kontrole se zase mohou cestující těšit na novou relaxační zónu, která je určena pro odpočinek před odletem a nabízí funkční interiér vybavený pohodlným sezením.

### Prozradíte čtenářům, kam povede váš nejbližší let?

Nejbližší cesta mě čeká do Bruselu, kam pojedu na vyhlášení cen již zmíněné ceny Best Airport Awards 2018. Už samotná nominace našeho letiště mezi pět nejlepších je velký úspěch, proto jsem hrdý, že u toho mohu být. A soukromě? To se chystám s rodinou na dovolenou do Japonska. ■

# Optimalizace traťového úseku Čelákovice (mimo) – Mstětice (včetně)

**Tato liniová stavba se nachází na trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany v úseku stávajících žkm 8,770 až 15,113, poslední výhybka žst. Mstětice. Stavba zůstává většinou na stávajících pozemcích dráhy. Mimo ně leží úseky dvou přeložek – přeložka Čelákovice, která je v délce 1,9 km nově vedena v přímější stopě přes stávající částečně zastavěnou místní část Záluží a přeložka Mstětice, která je v délce cca 1 km před žst. Mstětice nově vedena mírnějším obloukem volnou krajinou.**



► Zapojení vlečky Čepro, a.s., do železniční stanice Mstětice

Z pohledu stavebního zákona jde o stavbu dopravní infrastruktury, částečně o rekonstrukci stávající stavby i novostavbu. Stavba je řešena v souladu s územně plánovací dokumentací, kromě Územního plánu sídelního útvaru města Čelákovice. Platná verze ÚPSÚ Města Čelákovice neobsahuje přeložku trati. Podle § 36 odst. 5 zákona č. 183/2006 Sb. Zákon o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) jsou ZÚR „závazné pro pořizování a vydávání územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“ a zároveň je obec podle ustanovení § 54 odst. 5 SZ „povinna uvést do souladu územní plán s územně plánovací dokumentací následně vydanou krajem a následně schválenou politikou územního rozvoje“. V Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje je koridor železniční trati č. 231 (s přeložkami trati) vymezen pod označením D 207 jako stavba veřejně prospěšná. Celkově se stavba dotýká šesti katastrů – Čelákovice, Jirny, Mstětice, Nehvizdy, Zeleneč a Záluží u Čelákovic.

Pro trať Lysá n. L. – Praha Vysočany byla v letech 2012 až 2014 zpracována SUDOP Praha a.s., studie proveditel-

nosti. Po jejím projednání s MD, agenturou JASPERS, složkami SŽDC a objednateli dopravy ROPID a KÚ Středočeského kraje byla studie dopracována, a následně, po projednání v Centrální komisi MD, byla studie proveditelnosti schválena Ministerstvem dopravy s tím, že bude sledována varianta „STŘED2-RZ“. Usnesením vlády ČR č. 449 ze dne 12. 6. 2013 byla schválena aktualizace Dopravní politiky České republiky pro období let 2014 až 2020. Tento dokument popisuje východiska, stanovuje priority dopravní politiky a navrhuje možná opatření pro jednotlivé druhy dopravy. Projekt „Optimalizace traťového úseku Čelákovice (mimo) – Mstětice (včetně)“ je zpracován v souladu s aktualizovaným dokumentem Dopravní politika České republiky pro období let 2014 až 2020.

Cílem stavby je provedení optimalizace traťového úseku se zlepšením jejich kvalitativních parametrů směřující k:

- zajištění bezpečného a spolehlivého provozu,
- odstranění technicky nevyhovujícího stavu,
- odstranění rušení protisměrných jízd z důvodu úrovnových přístupů v žst. Mstětice,

- zvýšení traťové rychlosti díky realizaci dvojice přeložek a tím zkrácení cestovních dob,
- odstranění přejezdu silnice II/101 ve Mstětích, tím zvýšení bezpečnosti provozu a zkrácení cestovních dob uživatelů pozemních komunikací,
- zajištění potřebných parametrů pro provoz nákladní dopravy,
- splnění parametrů daných technickou legislativou (interoperabilita, třída zatížení, prostorová průchodnost, elektromagnetická kompatibilita, přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace...),
- umožnění nasazení ETCS – podle Nařízení Evropského parlamentu a Rady 1315/2013 musí být trať vybavena ERTMS/ETCS do roku 2030,

- splnění podmínek TSI, zejména umožnění jízdy nákladních vlaků délky 600m, popř. dodržení Nařízení Evropského parlamentu a Rady 1315/2013 umožněním jízdy nákladních vlaků délky 740m, traťové rychlosti 100 km/h a hmotnosti na nápravu nejméně 22,5t.

Projektová příprava, realizovaná naší společností, započala v létě 2015 obstaravatelskou činností tzv. inženýringem pro zajištění územního rozhodnutí na první ze dvou částí stavby, a to na úsek Čelákovice (mimo) až km 11,975. Dokumentaci jako podklad pro územní řízení zpracoval SUDOP Praha a.s. V roce 2016 jsme aktualizovali Záměr projektu pro celý řešený úsek, v tomtéž roce také Přípravnou dokumentaci, také pro celý úsek, a v roce 2017 jsme zpracovali dokumentaci pro územní řízení na úsek km 11,975–14,545. Pro tuto část jsme také zajišťovali územní rozhodnutí. Územní rozhodnutí pro úsek km 8,770–11,975 nabylo právní moci 5. 5. 2016 a pro úsek 11,975–14,545 dne 9. 6. 2017. Od 09/2017 zpracováváme projekt pro stavební povolení pro celý úsek.

Železniční trať Lysá nad Labem – Praha-Vysočany je dle tabulek traťových poměrů označena číslem 524A. Jedná se o dvokolejnou trať zařazenou do kategorie celostátní dráhy, která je součástí transevropského železničního systému TEN-T. Trať je elektrifikovaná

soustavou 3 kV se zabezpečovacím zařízením 2. kategorie. Délka celé tratě činí 29,102 km, délka traťového úseku Čelákovice (km 8,353) – Mstětice (km 14,250) činí 5,897 km. Ze ŽST Čelákovice jsou napojeny dvě vedlejší tratě směr Brandýs nad Labem a Mochov. Do obou žst. Mstětice i Čelákovice jsou připojeny vlečky neodrážních subjektů.

V návrhu je řešena úprava směrového a výškového vedení železniční trasy – přeložek Čelákovice a Mstětice. Železniční, silniční mosty a propustky budou rekonstruovány. V žst. Mstětice budou přetrasována obě zhlaví včetně staničních kolejí, nové nástupiště bude ostrovní mimoúrovňové s přístupem z obou stran žst. podchodem. Traťový úsek bude vybaven novým zabezpečovacím zařízením a dalšími technologickými systémy, které budou zavázány do sousedních stanic Čelákovice a Praha – Horní Počernice, které umožní zajištění bezpečného provozu.

Traťové zabezpečovací zařízení bude elektronické, 3. kategorie. Stávající kolejový svršek bude snesen v celém řešeném úseku. Kolejový rošt bude z nového materiálu. Kolejové lože bude kompletně nahrazeno novým. Stávající lože bude částečně recyklováno a přebytky uloženy na skládku. Železniční spodek bude nově řešen v celém úseku.

V žst. Mstětice budou dvě stávající ostrovní nástupiště i všechny stávající přechody přes koleje rozebrány a demolovány. V rámci rekonstrukce žst. Mstětice je navržena výstavba nového mimoúrovňového ostrovního nástupiště typu L bez konzolových desek. Nové ostrovní nástupiště bude mít celkovou délku 200 m s hranou nástupiště 550 mm od temena kolejnice a vzdálenost nástupní hrany bude 1670 mm od osy koleje v přímé. Přístup na nové ostrovní nástupiště bude zajištěn z obou stran žst. novým podchodem.

V řešeném úseku je šest železničních mostů, devět železničních pro-

puštěk a jeden podchod pro cestující. Dále je do stavby tohoto úseku zahrnut jeden nadjezd a pět silničních mostů.

V souvislosti se stavbou je řešeno několik přeložek stávajících inženýrských sítí a místních komunikací. Za speciální zmínku stojí přeložky produktovodu DN 200 společnosti ČEPRO, a. s., v km 13,581 a ropovodu DN 500 společnosti MERO ČR, a. s., v km 13,630. V rámci stavby bude, kromě jiných, řešena přeložka silnice II/101 vedoucí z obce Mstětice novým nadjezdem nad železniční tratí v km 13,950 směrem na Úvaly.

Bude vystavěn nový objekt provozní budovy situovaný západně od stávající výpravní budovy určené k demolici v blízkosti výstupu z navrhovaného podchodu. Stávající výpravní budova bude demolována z důvodu kolize s novým návrhem staničních kolejí

Nová provozní budova bude navržena jako technologický objekt dle nároků na umístění zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, silnoproudé technologie, doplněn o sociální zařízení pro zaměstnance a veřejné invalidní WC. Dále bude vystavěn nový objekt pro umístění statického měniče trakčního napětí DAK pro napájení zabezpečovacího zařízení. Bude řešeno zastřešení přístupových chodníků, schodišť a nástupiště, nový staniční informační systém a dále bude doplněna tzv. drobná architektura v rámci žst. Mstětice.

Instalováno bude nové traťové zabezpečovací zařízení – Elektronický Autoblok. Traťová rychlost bude 160 km/h, zábrzdna vzdálenost 700 m. Mezistaniční úsek bude rozdělený na čtyři prostorové oddíly. Pro kontrolu volnosti kolejí a pro přenos kódu vlakového zabezpečovače budou zřízeny kolejové obvody 75 Hz. Staniční zabezpečovací zařízení v žst. Mstětice bude upraveno pro zapojení nového traťového zabezpečovacího zařízení.

Trakční vedení bude nahrazeno novým v úseku širé trati od km cca 8,770 do nového elektrického dělení žst. Mstětice v km cca 12,875. V žst. Mstětice od km 12,785 do km 14,685 bude řešena modernizace trakčního vedení. Po dobu výstavby nového silničního nadjezdu bude v trakčním vedení vytvořeno neutrální pole, které umožní provádění stavebních prací v daném úseku. Nové trolejové vedení bude navrženo podle vzorové sestavy „J“ a schválených doplňků (proudová soustava stejnosměrná DC 3 kV).

V žst. Mstětice bude řešena nová odběratelská trafostanice 22/0,4 kV SŽDC z důvodu navýšení celkového odebíraného elektrického výkonu nově instalovaných zařízení.



◀ Stávající most v km 12,408

Kolejiště a obě zhlaví žst. Mstětice budou osvětleny pomocí nových úsporných svítidel osazených na nových trakčních podpěrách. Nekryté části nástupiště budou osvětleny úspornými svítidly ze sklopných stožárků výšky do 6 m. Dále bude provedeno osvětlení zastřešení a přístřešků na nástupištích, osvětlení podchodu včetně souvisejících přístupových schodišť a ramp. Osvětlení prostoru kolem nové technologické budovy bude řešeno svítidly na fasádě objektu.

Na základě rozhodnutí investora stavby SŽDC, byl stanoven začátek této stavby na rok 2021. Délka výstavby činí 31 měsíců. **DAVID BENDA ■**



◀ Výpravní budova železniční stanice Mstětice

## Projektované kapacity

Maximální traťová rychlost v úseku Čelákovice–Mstětice:

km 8,770–11,457 120 km/h (pro V,V130, V150, Vk)

km 11,457–13,079 140 km/h (pro V,V130)

km 11,457–13,079 160 km/h (pro V150, Vk)

Traťová třída zatížení D4 (22,5 t/náprava; 8 t/bm)

Prostorová průchodnost UIC – GC



## Vítání léta v Grébovce

Oslava „Vítání léta“ v Metroprojektu se konala ve středu 20. 6. 2018 již tradičně v prostorách pavilonu Grebovka v Havlíčkových sadech. Počasí bylo nádherné a teplé, potřebný stín pro návštěvníky poskytly zahradní atri-

um, kde se mohli všichni v klidu bavit a pochutnat si na grilovaných specialitách podniku. K tanci i poslechu hrál DJ Kaya, který nás potěšil nejen swingovými skladbami, ale i skladbami na přání. ■



### METROPROJEKT INFORMUJE

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

### JUBILEA

Ve 2. čtvrtletí oslavili svá životní jubilea **Josef Kuňák**, **Tomáš Urbánek** a **Jan Vodička**. Všem jubilantům gratulujeme, přejeme pevně zdraví a hodně pracovních i osobních úspěchů.