



METROPROJEKT INFORMUJE

Pankrác

**STOPA METROPROJEKTU NA PANKRÁCI
ROZHOVOR S ING. ZDEŇKEM KOVÁŘÍKEM
JIŘÍHO Z PODĚBRAD - REKONSTRUKCE DOKONČENA
METRO D - JAK JSME DALEKO?
NOVÁ TRAMVAJOVÁ TRAŤ NA DĚDINU**

NEPRODEJNÝ VÝTISK | 16. ROČNÍK

4
2023



Vážení přátelé společnosti METROPROJEKT, vážené kolegyně a kolegové!

Zdravím vás na sklonku adventu.

Pro číslo našeho časopisu, které právě držíte v ruce, jsme jako hlavní, nikoli však jediné téma pro vás, vybrali informace o tom, jaké stopy zanechal a plánuje zanechat Metroprojekt v důležitém centru pražského dění - na Pankráci. Při výběru osobnosti pro rozhovor na toto téma padla naše volba na osobu velmi povolanou - Ing. Zdeňka Kováříka, pankráckého patriota a politika, který během svého působení na radnici hlavního města Prahy i na radnici Prahy 4 pomohl přivést na svět celou řadu důležitých a prospěšných projektů.

Metroprojekt je s Pankrácí spjat od svého úplného počátku, asi podobně těsně, jako nyní linka C pražského metra spojuje Pankrác s historickým centrem Prahy. Uvnitř čísla najdete podrobnou reportáž z projektování a postupu výstavby čtvrté pražské linky metra D.

Do tohoto čísla jsme v závěru zařadili i medailonky několika našich dalších pražských projektů, které se dočkaly úspěšné realizace a začaly sloužit svému účelu. Jde o rekonstruovanou stanici metra Jiřího z Poděbrad a dvě nově prodloužené tramvajové tratě z Holyně do Slivence a z Divoké Šárky na Dědinu.

Je prosinec, a tak bych vám rád poděkoval za spolupráci v průběhu celého letošního roku, které si velice vážím. Bylo mi potěšením, setkat se s řadou z vás na naší tradiční oslavě svátku svatě Barbory, patronky tunelářů.

Situace na trhu projektových a konzultačních služeb pro veřejné investory je stále příznivá, a tak bylo práce v uplynulém roce dost a dost. Uzavíraný rok lze tím pádem z pohledu Metroprojektu považovat za úspěšný. A za to vám všem patří mé veliké poděkování.

Přeji vám klidné a pohodové Vánoce a v novém roce pevné zdraví, úsměv na tváři a mnoho osobních i pracovních úspěchů. Těším se na další spolupráci a setkávání s vámi v roce 2024.

V úctě

Ing. Vladimír Seidl
generální ředitel

OBSAH

Ocenění našich projektů	2
Stopa Metroprojektu na Pankráci	3
Rozhovor s Ing. Zdeňkem Kováříkem	5
Trasa D pražského metra na Pankráci - Jak jsme daleko?	7
Návrat tramvají na Pankrác	13
Jiřího z Poděbrad - rekonstrukce stanice dokončena	14
Tramvajová trať do Slivence uvedena do provozu	15
Nová tramvajová trať na Dědinu dokončena	16
Oslava svátku sv. Barbory	17

METROPROJEKT INFORMUJE firemní časopis

redakční rada: Ing. David Krása, Ing. Tomáš Novotný, Ing. Vladimír Seidl, Ing. Dana Sklenaříková, Ing. Petr Zobal, Ing. Tomáš Cmíral

fotografie v čísle: Ing. Tomáš Cmíral
vydává: METROPROJEKT Praha a.s., Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7, IČO: 45271895
ev. č. MK ČR E 18232,
redakce@metroprojekt.cz

OCENĚNÍ NAŠICH PROJEKTŮ

TITUL STAVBA ROKU 2023

STAVBA ROKU 2023

Rekonstrukce tramvajové vozovny Slovany, Plzeň Plzeňský kraj

Příhlašovatel: Společnost Vozovna Slovany ve složení Metrostav a.s., BERGER BOHEMIA a.s., TSS GRADE, a.s. pobočka Česká republika
Investor: Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.
Dodavatel: Společnost Vozovna Slovany ve složení Metrostav a.s., BERGER BOHEMIA a.s., TSS GRADE, a.s. pobočka Česká republika
Projektant: Společnost MP+MMD – Vozovna Slovany ve složení METROPROJEKT Praha a.s. a Mott MacDonald CZ, s.r.o.

Porota ocenila logické, prostorově efektivní a funkčně provázané uspořádání areálu skládajícího se z montážních hal a dílen. Ocenila i zázemí údržby, skladů, administrativy a dalších provozů tramvajové vozovny včetně potřebných kolejí s trolejemi do jednotně řešeného, urbanisticky uceleného městského bloku. Zároveň ocenila způsob vedení realizace stavby včetně jejího provedení.

Ing. arch. Jan Fibiger, CSc.
předseda rady programu Stavba roku 2023

Ing. arch. akad. arch. Jan Vrana
předseda poroty Stavba roku 2023

Vypisovatelé:



CENA ZA STAVBU DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY MIMOŘÁDNÉHO VÝZNAMU

STAVBA ROKU 2023

Modernizace trati Veselí n. L. – Tábor – II. část, úsek Veselí n. L. – Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav – Doubí Jihočeský kraj

Příhlašovatel: STRABAG Rail a.s.
Investor: Správa železnic, státní organizace
Dodavatel: STRABAG Rail a.s.
Autor: METROPROJEKT Praha a.s.,
Projektant: METROPROJEKT Praha a.s.

Cena za stavbu dopravní infrastruktury mimořádného významu byla udělena modernizaci významné části železniční trati, která je součástí modernizace dlouhého celoevropsky významného úseku. Oceněna byla komplexnost a také způsob a provedení celé stavby, včetně provedení jednotlivých stavebních detailů a také jednotlivých zastávek, které jsou součástí modernizace.

Ing. arch. Jan Fibiger, CSc.
předseda rady programu Stavba roku 2023



Vypisovatelé:



V pátek 24. listopadu se v pražském Rudolfinu konal galavečer s vyhlášením výsledků soutěže Stavba roku.

Velice nás těší, že dva projekty, vyvíjené a navržené od samého počátku v Metroprojektu a dotažené s naší aktivní účastí až do úplného cíle, do-

staly významná ocenění. O obou jste si mohli na stránkách našeho časopisu přečíst již v minulosti.

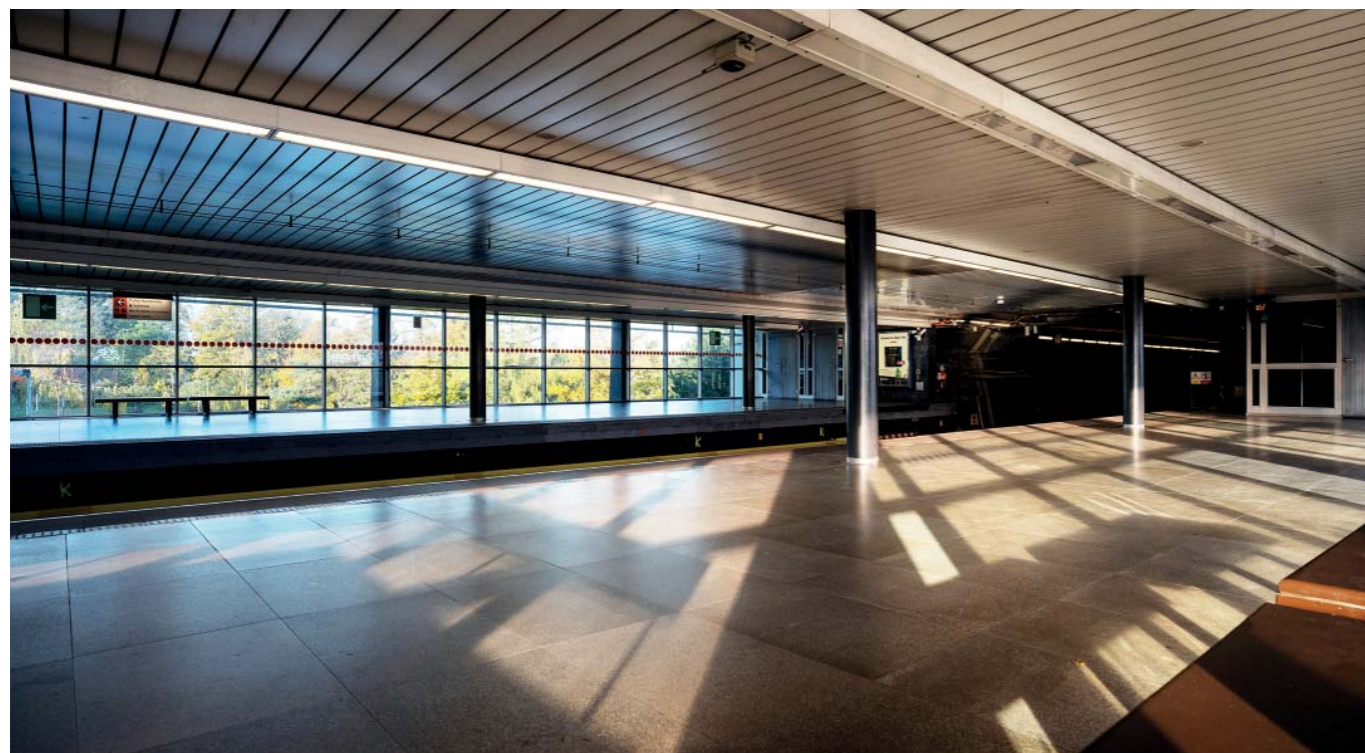
Prestižní titul **STAVBA ROKU** získal projekt **REKONSTRUKCE TRAMVAJOVÉ VOZOVNY SLOVANY V PLZNI**. O projekt a o titul se zasloužili HIP Jan

Kočí, architekt Jaroslav Čipera a kolektiv.

Cenu za **STAVBU MIMOŘÁDNÉHO VÝZNAMU** získal projekt **MODERNIZACE TRATI SOBĚSLAV - DOUBÍ U TÁBORA**. O projekt a tuto cenu se zasloužili HIP Petr Zobal a kolektiv. ■

STOPA METROPROJEKTU NA PANKRÁCI

David Krása



I v posledním čísle letošního ročníku našeho časopisu se zaměříme na lokalitu, kde Metroprojekt v minulosti zanechal pozitivní stopu své činnosti, a v současnosti aktivně plánuje zanechat stopy další.

Místem, kde není složité tyto stopy najít, je pražská čtvrť Pankrác. Zde zanechal Metroprojekt svou vůbec první velkou stopu po svém založení - tou je **první úsek pražského metra I.C Sokolovská** (nyní Florenc) - **Kačerov**.

Pro pražskou čtvrť Pankrác měly dvě dopravní stavby - Nuselský most (uveden do provozu v únoru 1973) a první linka pražského metra (v květnu 1974) zásadní význam. Potvrdila se zde mnohokrát ověřená pravda, známá minimálně z dob rozmachu železnic v 19. století, že každé komfortní dopravní spojení podnítl všeobecný rozvoj míst, které propojí. Z předměstí, odděleného od centra Prahy nuselským údolím, se postupným vývojem do dnešní doby stalo velmi živé paralelní centrum metropole, s největší koncentrací výškových domů, kde je důsledně využito každý



čtvereční metr pozemku.

První úsek pražského metra má na Pankrácké plošině čtyři stanice. Zde je dokumentujeme současnými snímky stanic Vyšehrad a Pankrác (dříve Gottwaldova a Mládežnická). Tyto snímky dokládají, že návrh Metroprojektu z

doby před více než 50 lety se povedl. Po stránce funkční je to za léta každodenního provozu snad dostatečně prokázáno a pokud jde o estetické a vzhledové parametry, nejsem určitě sám, kdo považuje tyto stanice za zdařilé dědictví našich předchůdců.

Další pozoruhodný projekt na Pankráci, na kterém jsme se podíleli, je **Centrum volného času Nová Brumlovka**. Realizace tohoto projektu probíhala od roku 2005 a dokončen byl v roce 2007. U projektu jsme nebyli od jeho počátku, autorem návrhu je atelier Aulík Fišer architekti. Metroprojekt zde zpracoval kompletní realizační dokumentaci, podle které budovu postavil Metrostav, divize 8. Investorem projektu byl Passerinvest Group.

Toto Centrum vzniklo na místě původní dožívající sportovní haly ze 70. let. V novém Centru volného času jsou ve dvou podlažích věnovaných sportu 3 univerzální sály pro různá cvičení a kurzy a 25 metrový plavecký bazén se saunami a masážemi. V přízemí domu pod sportovním centrem jsou pak z obchodní pasáže přístupné dvě restaurace, pošta, drobné obchody se sportovními potřebami a bar. Do druhého patra Brumlovky je také zaústěna lávka přes Vyskočilovu ulici. Dům je tak snadno dostupný i ze severní části areálu BB centra na druhé straně Vyskočilovy ulice. Budova disponuje celkovou plochou 6 200 m² ve třech nadzemních a třech podzemních podlažích.

Třetí dokončený pankrácký projekt, na který chceme upozornit, je z nedávné minulosti. Metroprojekt je velmi aktivní v projektech pro pražské tramvaje. V souvislosti s výstavbou sítě metra se některé úseky tramvajových tratí dříve rušily. Ne vždy se to ukázalo jako prozíravé rozhodnutí. Tramvaje se vrátí na Václavské náměstí, ale vrací se i na Pankrác. V roce 2020 byla podle námi zpracované projektové dokumentace realizována jednak rekonstrukce tramvajové trati z Nuslí na Pankrác (úsek Vladimírova - Tábořská), ale hlavně také **prodloužení tramvajové trati v ulici Na Pankráci**, ukončené úvratí před křižovatkou s ulicí Hvězdova.

Tolik k několika stopám, které už na Pankráci slouží svému účelu. V dalších samostatných článcích se dočtete o stopách plánovaných, kterými se v Metroprojektu již řadu let zabýváme, ale které na své dokončení teprve čekají. Jedná se zejména o zásadní novou stopu dopravní - Trasu D, čtvrtou linku



pražského metra, která je nyní rozestavěna v podzemí samotného centra Pankráce. Připomeneme zde rovněž související „pozemní“ dopravní projekt, a to Prodloužení tramvajové tratě na Pankráci až ke dnešní poště na začátku ulice Budějovická.

- | | | |
|----|----|--|
| 01 | 03 | 01 stanice metra Vyšehrad |
| 02 | 04 | 02 stanice metra Vyšehrad |
| | 05 | 03 stanice metra Pankrác C |
| | | 04 Centrum volného času Nová Brumlovka |
| | | 05 návrat tramvají na Pankrác |



ROZHOVOR

Ing. Zdeněk Kovářík

radní hl. m. Prahy a člen zastupitelstva Prahy 4 za ODS

Narozen 1961 v Praze

Vystudoval ČVUT v Praze, mezifakultní obor Automatizované systémy řízení investiční výstavby

1985 - 1992 po studiích - ČKD Polovodiče a.s. (dříve s.p.) - systémový inženýr, později vedoucí odboru

1991 - 1994 Elektrotechnické systémy a.s., akcionář

1993 - dosud SIPOR s.r.o., jednatel - technologické řízení a pohony, ekonomika

1994 - 2002 radní hl. m. Prahy - územní rozvoj, strategický rozvoj, bytová politika a část infrastrukturních investic

do 2006 člen zastupitelstva hl. m. Prahy

2007 - 2008 TESTCOM, ředitel příspěvkové organizace MPO ČR

2008 - 2009 Zařízení služeb MV ČR, ředitel

2010 - 2022 MČ Praha 1, zástupce tajemníka - finance, ekonomika a majetek

2015 - 2018 MČ Praha 4, místostarosta - investice, sport

2019 - 2022 MČ Praha 4, 1. místostarosta - finance, fondy, doprava

2022 - 2023 MHMP, předseda finančního výboru

2023 - dosud MHMP, radní - finance, fondy, podpora podnikání

2023 - dosud MČ Praha 4, člen zastupitelstva

V politice se pohybujete bezmála 30 let. Jak se za tu dobu změnila?

Přibýlo politických subjektů a bohužel ubýlo lidí, kteří před svým zapojením do politiky řídili firmy, podnikali nebo se prosadili na významné pozice ve svém oboru. Značná část politické diskuze se přesunula na různé sociální sítě, kde

ne každý dokáže zvládat své emoce. Velkou výhodou však je možnost volně sdělovat své názory a prosazovat své myšlenky.

Šesté volební období jste členem zastupitelstva MČ Prahy 4, do roku 2022 na pozici 1. místopředsedy s gescí kromě dopravy a evropských fondů i financí. Jak se vám daří zapojovat veřejnost do procesu participativního rozpočtování?

Nyní jsem na Praze 4 předsedou klubu a finance mám jako radní na starosti na Hlavním městě Praze. Zapojení veřejnosti do procesu tvorby rozpočtu je samozřejmě snazší v menším tělese. Obecně lze říct, že finance a financování nejsou příliš oblíbené oblasti. Obyvatelé mnohem raději spolupracují na drobných konkrétnostech - péči o zeleň, úklid veřejného prostoru, sportu a kultury a oblasti vzdělávání.

Metro D je aktuálně nejdůležitější infrastrukturní stavbou na území Prahy. Největší dopady a omezení ale přinese občanům Prahy 4, kteří už iniciovali řadu stížností proti vydanému stavebnímu povolení. Hrozí další soudní pře s odpůrci této stavby?

Takto velká stavba klade vždy vysoké nároky na přípravu a tvorbu projektů, stejně jako na vlastní organizaci výstavby. Postupně se podařilo dílčí nedostatky a nedorozumění odstranit. V tuto chvíli jsem přesvědčen, že žádné zásadní střety by hrozit neměly.

Za oblast financí odpovídáte i v Radě hl. m. Prahy. Z investičního hlediska je zejména veřejná doprava nejdůležitější. Kromě metra D se bavíme o kterých projektech?

Město postavilo novou tramvajovou trať z Divoké Šárky na Dědinu a připravuje tangenciální tramvajové spojení z Podbavy do Kobylis, v Počernické ulici, z Podbavy do Suchdola, z Libuše na Nové Dvory a návrat tramvaje na horní část Václavského náměstí. Každá z těchto tramvajových tratí je v nákladech ve vysokých stovkách milionů Kč. Staví se nová vozovna v Hloubětíně, rekonstruujeme stanici metra Jiřího z Poděbrad, připravuje se i rekonstrukce Českomoravské a Kačerova. Do Prahy se vrátí trolejbusy v moderním provedení a část autobusů nahradí elektrobuses. Postupně se dokončuje bezbariérové zpřístupnění dalších stanic metra tak, aby se podařilo zajistit bezbariérový přístup do všech stanic na všech linkách.

Výrazně méně prostředků míří do oblasti kultury, školství a sportu. Nepatří tato oblast mezi priority? Nebo jste pro tuto podporu nenašli shodu s opozicí?

Školství se stalo v současné době naprosto zásadní prioritou a zpoždění, které Praha nabrala v minulém období musíme dohánět miliardovými částkami ročně. Využíváme přitom i spolupráci s městskými částmi při výstavbě nových kapacit základních i mateřských škol, chybějící kapacitu středních škol se snažíme dohnat nejen novou vý-

stavbou, ale i nákupem vhodných objektů a jejich rekonstrukcí pro potřeby středního školství. Investice do kultury rozhodně nejsou malé, je připravena rekonstrukce Vinohradského divadla a pokračuje projekční příprava Vltavské filharmonie. Obě tyto zásadní investice jsou v řádech miliard korun. Oblast sportu se bohužel výrazně zbrzdila osobními i politickými střety v nedávné minulosti, které negativně ovlivnily financování sportu ze strany města.

Praha se dlouhodobě potýká s nárůstem dopravy a to i té tranzitní. Vyřeší tento problém např. zpoplatnění vjezdu do centra, jak prosazuje 1. náměstek primátora pro dopravu Zdeněk Hřib? A jak moc se liší postoje městských částí a to nejen těch, které bezprostředně s centrem města sousedí?

V centru města a v takzvaném vnitřním kordonu dochází již více než 15 let naopak k poklesu individuální dopravy. Tranzit centrem města je již dávno překonanou minulostí a drtivou většinu dopravy v centru města tvoří zdrojová a cílová doprava spolu s moderním trendem dovozu do domu, služeb do domu, péče do domu a také spolu s dopravou jako turistickou atrakcí. Zpoplatnění vjezdu nemůže a nesmí ohrozit ani omezit zdrojovou ani cílovou dopravu, protože tím bychom učinili z centrální části města turistický skanzen.

Samozřejmě neexistuje shoda mezi názorem Městské části Praha 1 a prakticky všemi ostatními městskými částmi v otázce zpoplatnění vjezdu. Ostat-

ně Městské části Praha 1 by se také nelíbilo, kdyby na Nuselském mostě byl zpoplatněn výjezd z města.

Diskuse se vedou i kolem propojení Podbavy a Bohnic. Váš názor - lanovka nebo tramvaj?

Jednoznačně tramvaj, protože to je prostředek moderní hromadné dopravy a svou kapacitou plně může vyhovět propojení obou stran Vltavy v severní části města. Nejsem přesvědčen, že se máme zabývat v pražských podmínkách lanovkou jinak, než jako turistickou a výletní atrakcí.

Jste pražským rodákem a patriotem známým svou láskou k Praze 4. Kudy byste nás provedl, kdybychom si vás najali jako průvodce?

No to byste se nachodili! Od Vyšehradu hezky z kopce dolů okolo nádherné stavby porodnice do starého Podolí k nádherné funkční architektonické památce Podolské vodárny, odtud proti toku Vltavy podél bazénu, tenisových kurtů, historického lomu s dřevěným kostelem do malebného starého Braníka. Pokračovat můžeme k vyhlášenému trampskému nádraží v Braníku, k pivovaru, pak zpět dolů k ledárnám okolo golfového areálu do Náklí a přes staré Hodkovičky hezky do kopce mezi vilkami až nahoru na Novodvorskou k biotopovému koupališti. Stále do kopce až na Nové Dvory a podél krčského lesa a areálu nemocnic až k Labuti s historickou zájezdní hospodou. Pokračovat můžeme údolím potoka ke krč-

skému zámečku a opět do prudkého kopce po dlažebních kostkách zapomenutou ulicí Krčskou dojdeme nahoru na pláň, kde nesmíme minout překrásnou Vršovickou vodárnu překvapivě se nacházející v Michli. Své kouzlo má řada nových staveb, která z pláň vytvořila jedno z nejvýznamnějších center Prahy s nejlukrativnějšími pracovními příležitostmi. A když projdeme okolo soudu a pankrácké věznice, pustíme se z kopce málo známou vilovou zástavbou nad městem Nuslemi dolů na Náměstí bratří Synků k bývalému pivovaru a divadlu Fidlovačka. Pro ty, co mají ještě použitelné nohy, vyrazíme proti toku Botiče s krátkou odbočkou k parku a divadlu Na Jezerce a pak kousek tramvají až na konečnou na Spořilov. Odtud je již jen skok do malebné čtvrti malých i větších domečků starého Spořilova s nezapomenutelnou atmosférou.

Rozhovor vychází v době adventu. Čím jsou pro vás Vánoce?

Po překonání předvánočního shonu, kdy se každý snaží splnit i nemožné a nakupování dárků na poslední chvíli, jsou pro mě Vánoce okamžikem oddechnutí a rodinných návštěv. A pokud nám počasí bude alespoň trochu nakloněno, tak si samozřejmě rád zalýžuju. Ostatně opravené zasněžené Václavské náměstí se dá krásně sjet na běžkách. Přeji všem splnění jejich přání a potřebnou dávku pohody a radosti.

Děkujeme za rozhovor.

Ptali se Dana Sklenaříková a Vladimír Seidl

TRASA D PRAŽSKÉHO METRA NA PANKRÁCI - JAK JSME DALEKO?

Libor Martínek

Bezesporu největšími a nejvýraznějšími „stopami“ zpracovávány naší společností pro oblast Pankráce jsou projekty metra, a to jak ve smyslu historie firmy, tak její přítomnosti.

Stopy ze vzdálené historie Metroprojektu, jsou projekty z doby, kdy jsme, jako součást Dopravního podniku, zpracovali veškeré podklady pro trasu C, která byla uvedena do provozu 9. května 1974. Na Pankráci jsou umístěny stanice Vyšehrad (dříve Gotwaldova), Pražského povstání, Pankrác (dříve Mládežnická) a Budějovická. Ty byly realizovány jako hloubené, traťové úseky byly částečně hloubené a částečně ražené s prvním použitím nemechanizovaného razicího štítu.

Ale pojďme do současnosti - jedna z největších dopravně inženýrských sta-

veb z dílny Metroprojektu v současné době je nová „modrá“ linka metra D. Z historie projektů této nové linky jen krátké shrnutí.

Práce na projektu EIA+DUR v letech 2010 - 2013, projekty DSP a různé optimalizační studie od 2013 - dosud. Projekty PDPS (pro výběr zhotovitele) od roku 2017 - dosud. Projekty pro realizaci od jara 2021 - dosud. Zásadním milníkem se stalo získání pravomocného stavebního povolení pro první úsek I.D1 (Pankrác - Nové Dvory + tunely TBM) v 03/2022 a vysoutěžení dodavatele stavby úseku I.D1a (Pankrác - Olbrachtova) v 06/2021. Jako jeden z milníků, které bylo možno reálně postřehnout „náhodným kolemjdoucím“, byla i fyzická realizace Doplňkového geologického průzkumu v oblasti I.D1a, projekčně rovněž připraveného naší společností.

Tématem tohoto článku je aktuální stav projektů a fyzické realizace úseku **I.D1a Pankrác - Olbrachtova**, což je právě část týkající se výhradně Pankráce. Jak plyne ze situačního obrázku, tento úsek zahrnuje:

- podzemní raženou stanicí Pankrác D s přestupem do stanice Pankrác C,
- podzemní raženou stanicí Olbrachtova,
- ražené traťové tunely mezi těmito stanicemi, zčásti jednokolejné, zčásti dvojkolejné,
- ražený traťový tunel pro jednokolejnou spojku C - D,
- ražený tunel odstavné koleje ze stanice Pankrác.

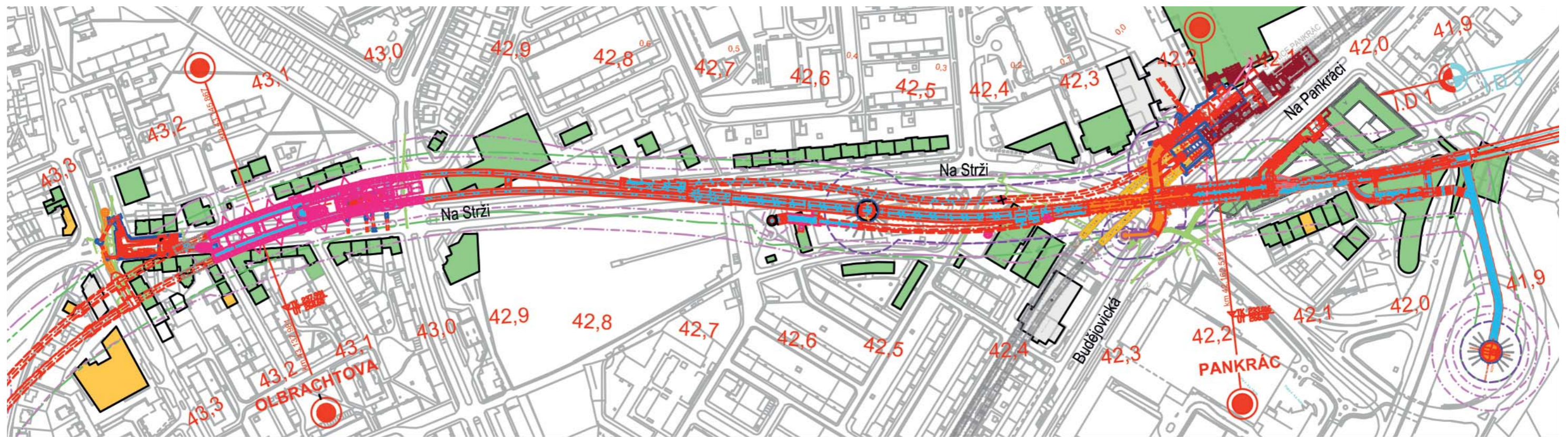
Pro tento úsek, který lze nazvat první vlašťovkou metra D, se podařilo, po zhruba deseti letech od reálného zahá-

jení přípravy, zajistit stavební povolení, povolení kácení, prosadit potřebné uzavírky a vypořádat se se všemi námitkami či obstrukcemi některých uskupení. Zároveň se podařilo vysoutěžit sdružení firem, které aktuálně dílo realizují, a to podle realizačních projektů zpracovávaných a koordinovaných Metroprojektem. Kromě samotné realizace takzvané hlavní stavby, běží v plných otáčkách i realizace pasportů a monitoring, bez kterých by nebylo možné ražené ani hloubené dílo řádně a bezpečně provést. Naše společnost, jakožto autor projektů předchozích stupňů, také provádí autorský dozor nad celým dílem a podílí se na řešení veškerých potřebných činností, souvisejících s realizací takto náročné stavby.

Jaký je tedy aktuální stav přípravy a realizace a jak s projektem takového rozsahu pracujeme? Nejdříve je potřeba si říct, co je, v našem případě, realizační projekt, neboli DPS.

Projekty DPS

Jde o dopracování projektů PDPS (pro výběr zhotovitele). Primárně o zprohnutí a rozčlenění původního projektu - resp. to je pouze polovina pravdy. V rámci realizačních projektů



totiž do procesu vstupuje obrovské množství dalších podkladů a informací, a to jak před zahájením projekční práce, tak v jejím průběhu. Například pro nyní aktuální projekty ražeb jde o zastížené geotechnické podmínky, výsledky průběžného monitoringu atd. U projektů přeložek sítí a ostatních „povrchových“ objektů je v intravilánu města obrovské množství nesouladu skutečného - nálezového stavu (lokace, kvalitativní stav) od informací získaných v přípravě projektů předchozích stupňů.

Postup práce na projektech DPS.

Projekt takto velkého rozsahu je od samého počátku dělen na „menší kousky“. Kromě základních etap výstavby nové trasy (I.D1a Pankrác - Olbrachtova, I.D1b Olbrachtova - Nové Dvory, I.D2 Nové Dvory - Depo Písnice, I.D3 Pankrác - Náměstí Míru) jde o stavební oddíly (SOD) reprezentující jednotlivé stanice a traťové úseky, popřípadě další specifické části. Každý SOD je dělen na podobjekt (POB) a ty se mohou dle potřeby dělit na etapy, části a fáze.

Projekty DPS jsou zhotoviteli předávány podle harmonogramu stavebních a projekčních prací, který je průběžně modifikován dle potřeb zhotovitele. Na rozdíl od projektů PDPS, kde dělení končí na úrovni SO či POB, jsou projekty DPS zpracovávány po jednotlivých etapách, částech či fázích. V případě našeho úseku Pankrác - Olbrachtova čítá aktuální seznam celkem zhruba 850 dílčích projektů (samostatných částí dokumentace) s tím, že očekáváme další členění do počtu kolem 1 - 1,2 tis. Dle zkušeností z předchozích tras předpokládáme celkový objem jednotlivých zpracovaných příloh v počtu cca 20 - 25 tis.

Dosud zpracované projekty jsou co do počtu SO v rozsahu cca 18,7 % z celkového počtu SO, což představuje zhruba 23,5 % z pohledu investičních nákladů stavby. Z pohledu „typu“ projektů je aktuálně (dle počtu SO) zhruba 25 % objektů důlních děl a 75 % ostatní povrchové SO.

Pokud se zaměříme na profesní statistiku, tak již máme „za sebou“ veške-

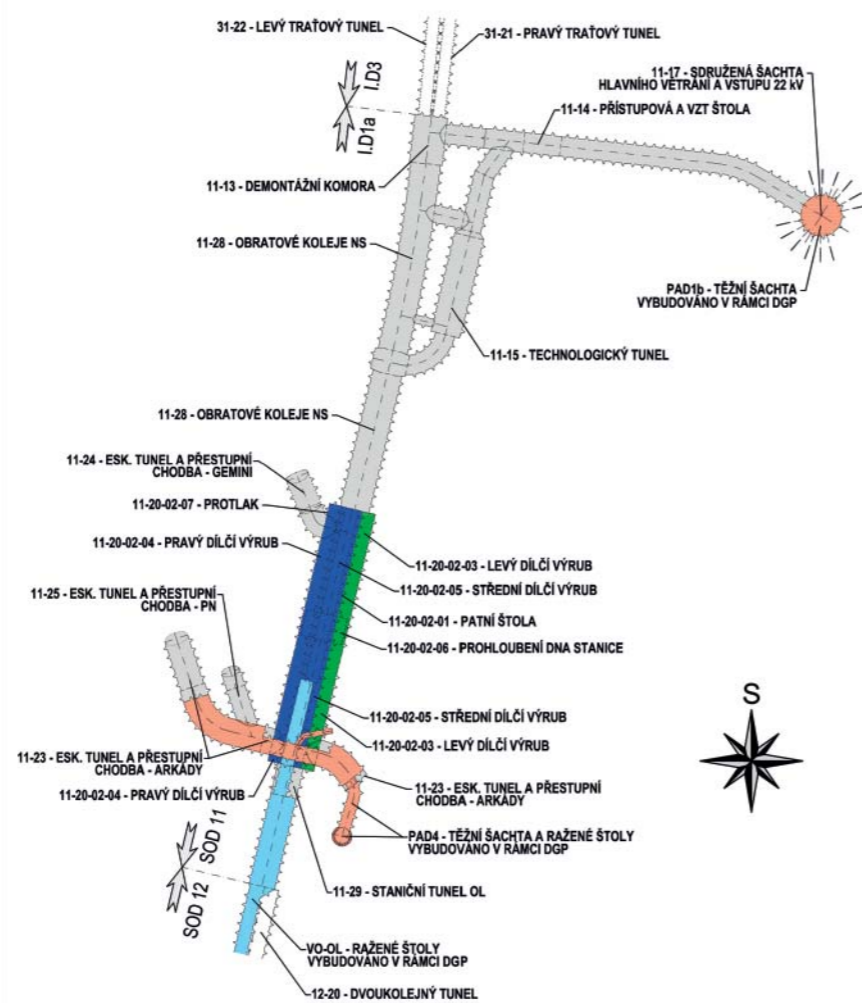


Schéma rozdělení ražeb SOD 11 - Stanice Pankrác D

	Celkem SO včetně členění	Celkem příloh
Dokumentace PDPS	281	3 800
Realizační dokumentace DPS	840	???
Zpracované SO z celé DPS dle počtu	18,69 %	
Zpracované SO z celé DPS dle inv. nákladů	23,55 %	



Ražba traťového tunelu Pankrác - Olbrachtova, strojovna vzduchotechniky

ré projekty přípravných prací, značnou část přeložek, přípojek, kompletně vše týkající se zařízení stavenišť, protihlukových opatření, vybrané části hloubených SO atd.

V současné době jsou naše kapacity plně vytíženy v profesích tunelářských a statických, což znamená, že stavba je ve fázi ražeb tunelů a stanic, izolací a zahajuje realizaci sekundárních ostění tunelů. Pro rok 2024 budou tedy pro Metroprojekt dominantní profese tunelář, statik geotechnik, stavař, statik železobetonových konstrukcí.

Na sklonku příštího roku a v dalších letech se váha projektových činností přesune k profesím technologií a stavby. Budou zahájeny koordinace, které jsou u stavby metra jednou z dominantních činností přes všechny profese.

REALIZACE STAVBY - AKTUÁLNÍ STAV (ke cca 20. listopadu 2023)

Stavební oddíl 11 - Stanice Pankrác

Ražby ze stavební jámy PAD1b pokračují ve svižném tempu, z 90 % je hotová vzduchotechnická a přístupová štola, ze 70 % technologický tunel, z 90 % jsou hotové tunely obrátových kolejí, kde jsme se dostali na hranici se staničním tunelem Pankrác D. V současné době se začíná razit demontážní komora, na kterou budou později navazovat ražené tunely I.D3 ve směru Náměstí Míru.

V rámci zařízení staveniště PAD 2 byla ukončena většina zásadních přeložek inženýrských sítí a bylo zahájeno odtěžování jámy pro vestibul Arkády. Pokračují ražby pravého dolního výrubu stanice metra Pankrác D. Byla zahájena příprava na začlenění prací souvisejících s prodloužením TT Pankrác, modernizací osvětlení ve stanici Pankrác a zprovozněním veřejných WC do procesu stavby I.D.

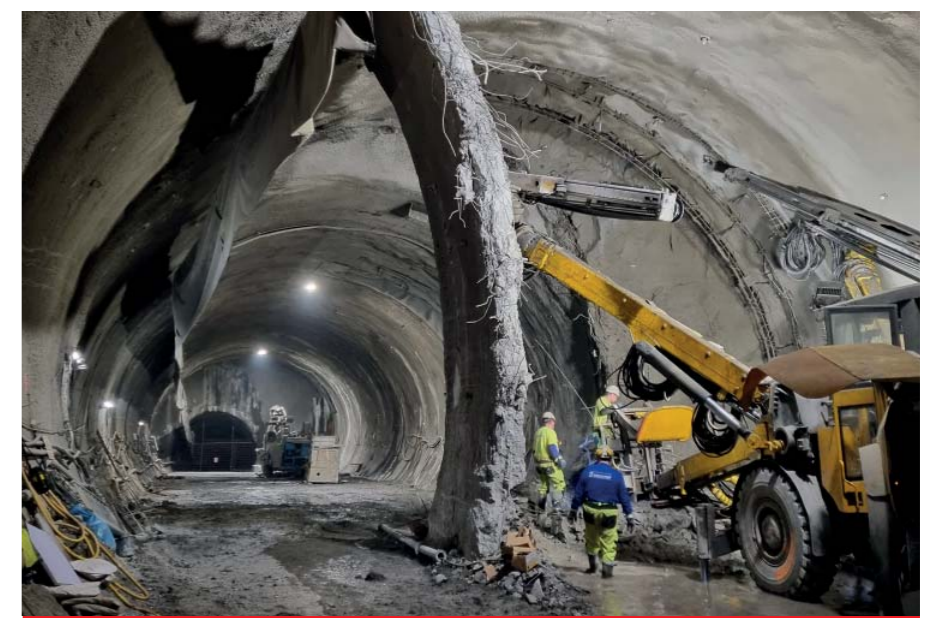
Ražby ze staveniště PAD4 - byla provedena sanace horninového prostředí pomocí tlakových chemických injektáží v prostoru budoucího staničního tunelu Pankrác D. V blízké době bude doražena kalota pravého staničního výrubu stanice Pankrác D a dojde tak k prorážce do tunelu obrátových kolejí vyraženého z PAD1b. Do konce roku bude zahájena ražba kaloty levého dílčího výrubu.



Ražba stanice Pankrác D - přístupní chodba směr Arkády



Ražba rozpletu kolejové spojky C - D (vlevo) a jednokolejného traťového tunelu



Ražba dvojkolejného traťového tunelu Pankrác - Olbrachtova



Ražba stanice Pankrác D - křížení pravého dílčího výrubu (vlevo) a průzkumné štolý

Stavební oddíl 12 - Mezistaniční úsek Pankrác - Olbrachtova a SOD 71 - Spojka C-D

Na těchto dvou traťových úsecích mezi stanicemi Pankrác D - Olbrachtova je značná část razicích prací k dnešnímu dni již zhotovena přibližně ze 70 %. Tyto práce navazují na již vyražené podzemní dílo z Doplnkového geologického průzkumu.

Aktuálně máme vyraženo přibližně 330 metrů dvoukolejných tunelů různých rozměrů. Vyraženy jsou oba jednokolejné tunely směrem ke stanici Olbrachtova v délce cca 2x 200 m.

V současné době byly zahájeny práce na rozpletu do tunelu odstavné koleje ve velmi obtížných geotechnických podmínkách pod šestipodlažní budovou situovanou u křižovatky ulic Na Strži a Neveklovská.

Dále pokračují razicí práce na spojkách linek metra C-D, kde je vyraženo přibližně 325 m a došlo zde k prorážce do šachty z převrtávaných pilot.

Staniční tunely stanice Olbrachtova, které jsou raženy ze staveniště VO-OL,

tak pokračují rovněž svižným tempem. Levý staniční tunel byl proražen do propojky sever na staveništi OL2 a začínají práce na hydroizolaci a přípravě definitivního ostění. Pravý staniční tunel je vyražen cca z 50 %. Probíhají práce na ražbách propojek do technologického tunelu.

Stavební oddíl 13 - Stanice Olbrachtova

Na stanici Olbrachtova došlo k realizaci většiny přeložek sítí v místě budoucích vestibulů stanice.

Na staveništi OL1 došlo k vybudování podzemních konstrukcí pro zajištění jámy jižního vestibulu a bylo zahájeno odtěžování jámy.

Na staveništi OL2 byla vybudována protihluková hala, pod kterou proběhla výstavba hlavní přístupové šachty, z které probíhá výstavba ražené části stanice. V této části se dokončila část ražeb severní propojky a probíhají ražby staničních tunelů. Došlo k provedení pilot a zápor pro jámu severního vestibulu.

ŘÍZENÍ PROJEKTU

Projekt jako takový - realizace prvního úseku metra D - má standardní strukturu a je založen na smluvních vztazích mezi investorem a zhotoviteli (primárně jde o zhotovitele hlavní stavby, zhotovitele pasportu / monitoring, supervize a obstaratele technického dozoru investora). Projekční práce pro hlavní stavbu - DPS - pak zpracovává Metroprojekt na základě smluvního vztahu se zhotovitelem stavby. Výkon autorského dozoru je prováděn v rámci smluvního vztahu s investorem. Spojujícím prvkem všech účastníků je pak dokument s názvem Manuál stavby, který upravuje vzájemné vztahy mezi výše uvedenými subjekty a stanovuje ve vyšší podrobnosti způsob plnění smluvních vztahů pro jednotlivé strany.

Fyzické řízení projektu probíhá pomocí kontrolních dnů, které jsou rozděleny do třech úrovní.

- Kontrolní den Investora (cca 1x měsíčně nebo dle potřeby)
- Kontrolní den TDI (2x měsíčně)
- Kontrolní den Stavby (1x týdně)
- Dle potřeby místní šetření, jednání atd.

REALIZAČNÍ PROJEKTY (DPS) A JEJICH ŘÍZENÍ

Projekční práce jsou řízeny samostatně na Výrobních výborech, které jsou svolávány pravidelně 1x týdně hlavním inženýrem projektu. Na těchto „VV“ jsou za účasti všech dotčených stran řešeny jednotlivé projekty DPS (viz Obr. Vstupy do projektů DPS).

Pro proces schvalování dokumentací (k dokumentaci báňského díla se vyjadřuje investor, zhotovitel, TDI, Supervize, Odborný znalec), jsme vytvořili poprvé v historii Metroprojektu poloautomatický systém schvalování, který sleduje všeobecné dodržování vzájemných termínů a snižuje tak riziko prodlení projektů vůči zhotoviteli. Po takzvaném Závěrečném výrobním výboru je projekt uložen na sdílené úložiště a automaticky je vygenerována šablona (a rozeslána informace) pro připomínky. V případě, že připomínky nejsou, je projekt automaticky přesunut do finální polohy a hlavní inženýr projektu obdrží informaci o možnosti projekt vydat. Pokud jsou k projektu připomínky, je do systému automaticky vložena mezifáze pro zpracování připomínek a následné potvrzení o zpracování s novou lhůtou na vyjádření. Systém umožňuje i řízení změn projektů, popřípadě změnu členění dle potřeb zhotovitele či projektanta.

Aktuálně je tento způsob vedení zakázky v provozu 1,5 roku a po odstranění počátečních obtíží technického charakteru jej lze označit za velmi přínosný pracovní nástroj kontinuálně zajišťující přesnou informaci o stavu jednotlivých projektů DPS, jejich zpracovateli, historií připomínek atd.

PROJEKČNÍ TÝM

Aktuálně na projektech DPS pracuje trvale cca 20 projektantů, celkem se však zapojí cca 80 - 90 projektantů všech možných profesí. Tým na metru není stabilní a mění se v čase dle potřeb zpracování jednotlivých projektů. Stálými členy týmu jsou především Odpovědní projektanti stavebních oddílů (OPO) a v této fázi stavby tunelářů. Na těchto lidech leží největší balvan povinností a odpovědnosti. Právě s ohledem na náročnost a obrovský rozsah prací je na místě poděkovat



Ražba tunelu obratových kolejí za stanicí Pankrác D



Ražba tunelu obratových kolejí za stanicí Pankrác D

kolegům Sedmidubskému, Višňákovi, Urbánkovi, Kochánkovi, Zázvorkovi a dalším za jejich energii a vytrvalost, se kterou na realizační dokumentaci „Metro D“ pracují.

ZÁVĚR

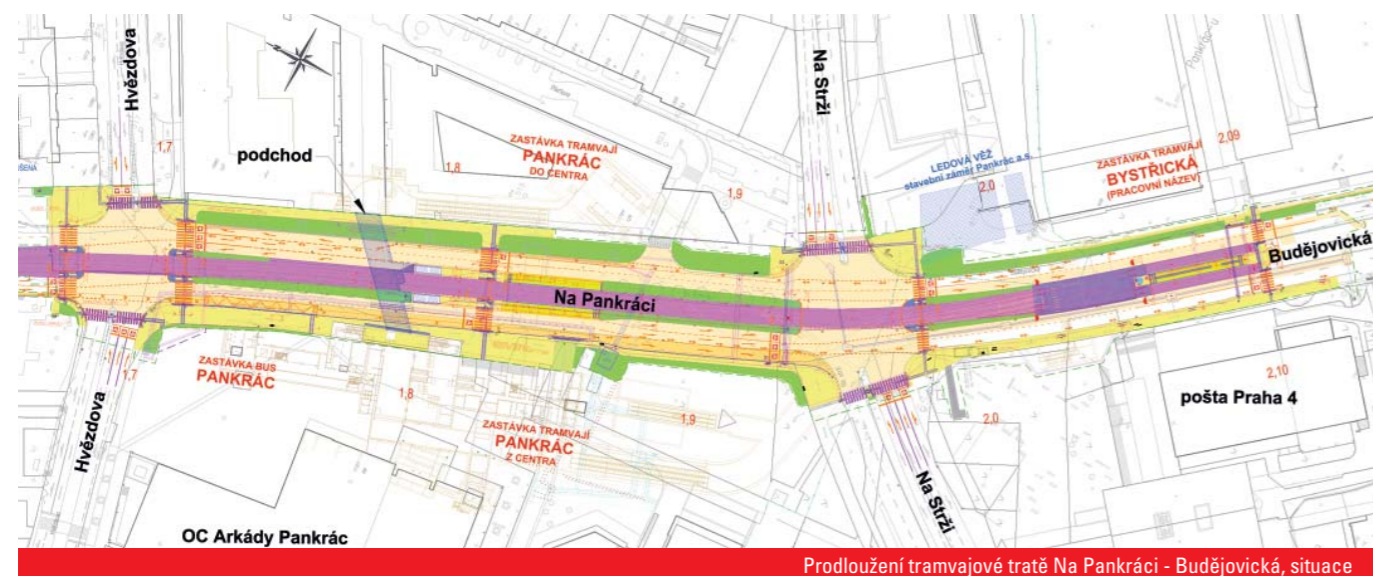
Stopa Metroprojektu na Pankráci - jaká tedy je a bude? V současné době jde o stopy tak trochu blátivé a pro místní obyvatele spíše nepříjemné, neboť každá realizace stavby negativně ovlivňuje své okolí. Věřím ale, že jde jen o dočasný stav, a ty výsledné

stopy, co po projektantech a stavitelích zůstanou, budou čisté, funkční, bezpečné, budou sloužit mnoho desítek let a povedou k dalšímu rozvoji nejen Pankráce. Tak, jako se to našim předchůdcům z Metroprojektu podařilo již při prvních krocích - s projektem metra I.C.

Stejně tak věřím, že na zde popisovaný iniciační úsek Trasy D Pankrác - Olbrachtova brzy naváže realizace dalšího úseku až na Nové Dvory, který dá celé této investici provozní smysl. ■

NÁVRAT TRAMVAJÍ NA PANKRÁC

Kamil Orálek, David Krása



Tramvaje jezdily po Pankrácké plošině již za první republiky. V 70. a 80. letech se s rozvojem prvních úseků metra některé tramvajové trati rušily. To postihlo i tu pankráckou a na dlouhá léta zde tak zůstala pouze vozovna, otevřená v roce 1927. K prvnímu kroku došlo již v roce 2020, kdy byla tramvajová trať prodloužena v ulici Na Pankráci, z náměstí Hrdinů do úvratkové konečné před křižovatkou s ulicí Hvězdova.

Další pokračování na sebe nenechá dlouho čekat. Pro Dopravní podnik hl.m. Prahy připravujeme projekt dalšího prodloužení tramvajové trati ulicí Na Pankráci, kdy nynější konečná zastávka „Pankrác“ bude přesunuta blíže ke stanici metra a trať bude ukončena za křižovatkou s ulicí Na Strži, v ulici Budějovická vedle budovy, dnes patřící České poště, kde je navržena úvratková konečná s pracovním názvem „Bystřická“. Návrh umístění trati navazuje na historické prostorové uspořádání. Trať je vedena středem uličního prostoru.

Veškerý mobiliář (přístřešky, lavičky, odpadkové koše) bude navržen v barevném a tvarovém sjednocení prvků s vybavením, připravovaným v parteru pro trasu D pražského metra, se kterou je projekt tramvajové trati úzce koordinován.



Právě z důvodu této koordinace je uvažováno s etapizací výstavby, přičemž v první etapě bude tramvajová trať prodloužena pouze do zastávky Pankrác, kdy je uvažováno s dočasnou kolejovou úpravou mezi tramvajovou zastávkou Pankrác a křižovatkou Na Pankráci x Na Strži, kde se budou tramvajové vozy obracet. Ve druhé etapě bude pak trať dokončena za křížení s ulicí Na Strži.

Tramvajová trať bude v celém úseku zřízena na příčných pražcích se žlábkovými kolejnicemi NT1 se zpevněným krytem. V kolejových konstrukcích (a v místě dočasného ukončení za zastávkou Pankrác) bude kryt s velkou kamennou dlažbou a v ostatních částech

bude kryt asfaltový. Celková délka tramvajové tratě je cca 520 m dvoukolejně. Součástí trati je kolejová spojka, umístěná mezi křižovatkou Na Pankráci x Na Strži a tramvajovou zastávkou Bystřická.

Součástí projektu je i podchod pro pěší pod ulicí Na Pankráci mezi křižovatkami Hvězdova a Na Strži, který bude spojit vestibul metra C a vestibul nově budované stanice Pankrác D. Podchod bude mít výstupy i na tramvajovou zastávku Pankrác ve středu komunikace.

Pro tento projekt se nám již podařilo obstarat stavební povolení a věříme, že jeho realizace započne v roce 2024. ■

JIŘÍHO Z PODĚBRAD - REKONSTRUKCE STANICE DOKONČENA

Ludmila Pánková

Projekt, jehož přípravou se zabýváme od roku 2017, přinesl své první ovoce. Jeho významnou část se v režii Dopravního podniku hl. m. Prahy jako investora a firem STRABAG a AŽD Praha jako zhotovitelů podařilo dokončit, 2. listopadu uvést do provozu a po více než desetiměsíční výluce tak opět slouží cestujícím.

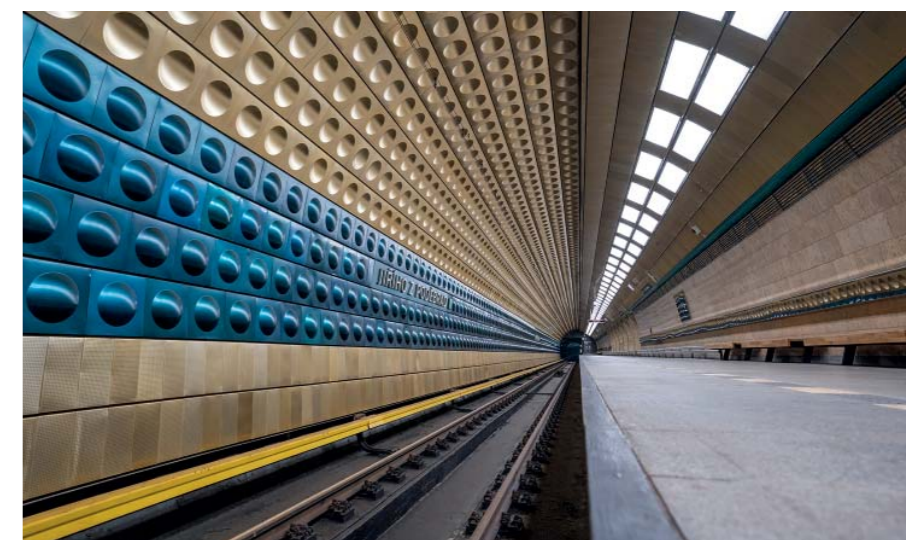
Jako první část projektu byla dokončena modernizace vlastní stanice metra. Druhá část projektu - bezbariérový přístup do stanice v podobě kaskády dvou dvojic výtahů - bude dokončena v příštím roce.

Stanice od svého uvedení do provozu v r. 1980 neprošla žádnou významnou modernizací. Proto byla naplánována celková modernizace stanice jak po stránce stavební, tak po stránce technologické.

Dokončená modernizace stanice zahrnuje ze stavebního hlediska výměnu hlavních eskalátorů, sanaci průsaků tunelovým ostěním a úpravu dispozic z hlediska funkčních potřeb provozovatele. Ve veřejných prostorech stanice šlo pak o výměnu obkladů a podhledů.

Velkou změnou prošly také výstupy z podchodu u ulic Slavíkova a Vinohradská, u kterých bylo odstraněno zastřešení. Tento návrh vzešel od zpracovatele projektu Obnova náměstí Jiřího z Poděbrad arch. Cikána a je na každém, aby posoudil správnost tohoto řešení.

Modernizace technologického vybavení stanice zahrnuje kompletní výměnu normálního i nouzového osvětlení veřejných i služebních prostor, modernizaci silových rozvodů včetně rozvaděčů. Proběhla i kompletní rekonstrukce staničního větrání. Při modernizaci byla provedena i nová EPS, nové slaboproudé rozvody včetně koncových prvků. Na novou technologii osvětlení a vzduchotechniky navázala i modernizace příslušných řídicích systémů. ■



TRAMVAJOVÁ TRATĚ DO SLIVENCE UVEDENA DO PROVOZU

Kamil Orálek, David Krása



Tříkolejná tramvajová smyčka Slivenec před dokončením

V pátek třináctého (13.10.2023) bylo slavnostně otevřeno prodloužení tramvajové trati z Holyně do Slivence. Síť tramvajových tratí v hlavním městě se rozšířila o 413 m dvoukolejnou trať a tříkolejnou smyčku, ve které je situována nová zastávka Slivenec. Je tím dokončeno celé plánované tramvajové spojení Hlubočep se Slivencem, jehož nejsložitější úsek Hlubočepy - Barrandov byl otevřen před dvaceti lety.

Pokračování z Barrandova do Slivence bylo nakonec rozděleno na dvě etapy, ta první byla dokončena v loňském roce. Tento úsek představuje na dnešní poměry unikátní projekt, kdy se tramvajová trať nemusí složitě umísťovat mezi rostlou zástavbu, ale naopak je organickou součástí urbanistického záměru na rozvoj nové čtvrti a vše se staví zároveň, nebo dokonce tramvaj v mírném předstihu.

Tramvajová trať bude v tomto území tvořit páteř obsluhy veřejnou dopravou. U smyčky Slivenec vzniká obchodní centrum, hl. m. Praha zde navíc plánuje vybudovat P+R parkoviště.



Tramvajová trať před dokončením

Společně s výstavbou tramvajové trati bylo vybudováno mj. sociální zařízení pro řidiče tramvají uvnitř smyčky. Od smyčky vede nový chodník směrem k podchodu pod ulicí K Barrandovu, kde nájezdovou rampou navazuje na již vybudovaný chodník s veřejným osvětlením do samotného Slivence.

Vybudováním smyčky je umožněno nasazovat na tuto trať jednosměrné tramvaje a nabídnout tak cestujícím více různých spojů do centra města.

Pro investora Dopravní podnik hl.m. Prahy vybudovala novou trať firma STRABAG Rail. ■

NOVÁ TRAMVAJOVÁ TRATĚ NA DĚDINU DOKONČENA

Petr Vyskočil, Tomáš Pokorný



Dne 22. října 2023 byla v Praze slavnostně otevřena nová tramvajová trať z Divoké Šárky na sídliště Dědina. Příprava projektu byla zahájena v roce 2011, výstavba pak trvala 16 měsíců. Investorem stavby byl Dopravní podnik hl. m. Prahy, část nákladů pokryla dotace Evropské unie z Operačního programu Doprava 2. Kompletní projektovou přípravu vč. realizační dokumentace a inženýrské činnosti zajistil Metroprojekt a stavbu pak realizovala firma Subterra.

Tématu tohoto projektu jsme se na stránkách našeho časopisu již několikrát věnovali, tak připomeneme pouze základní údaje:

Novostavba tramvajové trati s délkou 2,3 km začíná v ulici Evropská za smyčkou Divoká Šárka, pokračuje ulicí Vlastina a dále vede na samostatném tělese podél ulice Drnovská směrem k Letišti Václava Havla. Ukončena je jednokolejným obratištěm s jednou předjízdnou

kolejí u křižovatky ulic Drnovská - Dědinská. Součástí stavby byla i rekonstrukce stávající trati délky 270 m mezi smyčkou Divoká Šárka a křižovatkou ulic Evropská a Za Vokovickou vozovnou. Na nové trati je 5 párů zastávek s názvy Divoká Šárka, Vlastina, Sídliště Na Dědině, Ciolkovského a Dědinská.

Nová tramvajová trať v rostlé zástavbě v tomto případě vyvolala úpravu celého uličního prostoru v dotčeném úseku ulice Vlastina včetně rozsáhlých přeložek stávajících inženýrských sítí.

V konstrukci tramvajové trati byla poprvé v České republice použita tzv. dvojitá antivibrační vana. Vana je zřízena v části ulice Vlastina v úseku od ulice Evropské k ulici U Silnice, respektive k tramvajové zastávce Vlastina, a to v délce 340 m. Důvodem je maximální snížení přenosu vibrací, hluku a dalších negativních vlivů do okolí novostavby



tramvajové tratě v nejužším profilu ulice Vlastina.

Tento dokončený projekt má i perspektivu dalšího pokračování. Podle platného územního plánu jde o navazující úsek Dědina - Dlouhá Míle - Terminál 3 - Prague Airport Park. ■

OSLAVA SVÁTKU SV. BARBORY

David Krása



Předvánoční setkání u příležitosti svátku svaté Barbory, patronky barabů, horníků, tunelářů a dělostřelců, se konalo 4. prosince, již potřetí v industriálním prostředí holešovického klubu La Fabrika.

V úvodu večera nám všem rozprůdíl krev koncert skupiny Sto Zvířat. Poté jsme si s Pavlou Švestkovou, moderátorkou celého večera, společně zazpívali vánoční koledu a kdo vydržel

do závěru večera, mohl si zatančit za doprovodu kapely Bingo Band.

Děkujeme všem hostům z řad obchodních partnerů, státní správy a samosprávy, stavebních a projektových firem i zaměstnanců, nejen za celoroční spolupráci, ale i za to, že jsme v adventní době mohli společně strávit pár příjemných a uvolněných chvil. Těšíme se na spolupráci i v roce následujícím. ■



PF 2024



LADISLAV KUKLÍK – KRÁLOVNA
PASTEL, 2021

RADOSTNÉ PROŽITÍ
VÁNOČNÍCH SVÁTKŮ
A V NOVÉM ROCE
HODNĚ ZDRAVÍ, ŠTĚSTÍ
A SPOKOJENOSTI
VÁM PŘEJÍ


ING. DAVID KRÁSA
MÍSTOPŘEDSEDA PŘEDSTAVENSTVA
METROPROJEKT PRAHA A. S.


ING. VLADIMÍR SEIDL
PŘEDSEDA PŘEDSTAVENSTVA
METROPROJEKT PRAHA A. S.



METROPROJEKT Praha, a. s.
Argentinská Office Building
Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7
Tel.: 296 154 105
metroprojekt@metroprojekt.cz
www.metroprojekt.cz