

# Doba přeje přípravě velkých projektů

## These times favour the preparation of large projects

**Společnost METROPROJEKT patří k velkým projektovým firmám. Je podepsána pod mnoha významnými dopravními stavbami u nás i v zahraničí.**

Ing. David Krása, který je ředitelem společnosti METROPROJEKT od roku 2010, s námi hodnotil loňský rok a přiblížil některé plány a záměry.

**Nastaly s nástupem nového vedení města po volbách nějaké změny v přípravě projektu trasy D pražského metra?**

Nové vedení města má ambice uplatnit svůj pohled na věc. To je zcela přirozené. Ale pozoruji i nezanedbatelnou míru ochoty navázat na to, co se řadu let připravuje. Projekt má pravomocné územní rozhodnutí. Nové vedení města bude mít snahu více zapojit jednotlivé stanice do širšího kontextu města. V této chvíli má projekt v místech budoucích stanic vyřešeny všechny vazby dopravní, informační, přístupní i přístupové. Ale vždycky jde o to, zda se řeší stanice a její funkce, nebo stanice a urbanismus širšího okolí. Už při prvních jednáních jsem zaznamenal, že je zájem řešit všechno komplexně – a to vítám. Nepochybně se takové řešení neobejde bez spolupráce se soukromými investory, ale jde o to, jakou roli – a jak velkou – v tom bude chtít hrát město.

**Jaké vidíte možnosti postupu? Setkal jste se s něčím podobným třeba v zahraničí?**

Možnosti jsou různé. Třeba v Kodani se stavěla nová trasa metra na zelené louce a město, ve spolupráci se soukromými investory, tam na sebe vzalo z větší části roli developera. Problémy a záležitosti, které jsou s tak velkými projekty spojené, nás vedou k tomu, abychom se inspirovali tím, jak to dělají na západ od nás.

**Došlo k nějakým posunům v časovém harmonogramu příprav trasy D?**

Máme připraven první balík projektové dokumentace pro úsek Pankrác – Olbrachtova, aby mohl být vypsán tendr na dodavatele. Tímto úsekem se začíná z logického důvodu – je nejsložitější a bude se stavět nejdéle. Stanice Pankrác je přístupní, velmi komplikovaná, a navíc se bude stavět bezprostředně pod provozovanou trasou C. Existující stanice bude zhruba rok zavřená, nebudou v ní vlaky zastavovat, budou projíždět sníženou rychlostí. Ražba nové stanice Pankrác bude tudíž probíhat v podmínkách, kdy přípustná míra rizika bude ještě nižší než při ražbě pod horou. Výškový rozdíl mezi spodní deskou stanice Pankrác C a vrcholem klenby stanice trasy D bude řádově 4 m. Bude se tam pro-



vádět zlepšení geologického prostředí injektáží, aby poklesy stanice Pankrác C byly minimalizovány.

**Vraťme se k loňskému roku. Co považujete za nejdůležitější?**

Situace na trhu stavebních a projektových prací byla ovlivněna konjunkturou, takže nebyl problém sehnat zakázky, ale spíše lidi, kteří je kvalitně provedou, zorganizovat náš tým tak, aby zvládl vše, co vedení firmy slíbilo. Je zajímavé sledovat, jak rozdílně na situaci na trhu reagují soukromí a veřejní investoři. Zatímco privátní sektor reaguje bezprostředně, veřejnému sektoru to chvíli trvá, ale pak má zas určitou setrvačnost, než zpomalí vlivem hospodářského poklesu. Takže i veřejný sektor se už rozběhl. Jeho představitel se snaží vyčerpat všechny dostupné investiční prostředky, třeba ze zdrojů Evropské unie, zejména na dopravní stavby. Proto je pro nás velmi důležitým klientem a investorem SŽDC. Od loňského roku se rychleji jezdí z Prahy do Plzně, byly otevřeny Ejpovické tunely, na jejichž koncepci jsme se podíleli – včetně řešení ražby stroji TBM. Jedním z našich zásadních projektů je železniční spojení Praha – Letiště – Kladno. Na tři úseky z pěti máme podané žádosti o územní rozhodnutí. Je reálné, že je letos dostaneme – na úsek přes Prahu 7 (Bubny – Výstaviště) a na dva

*Trasa D pražského metra, vestibule stanice Nové Dvory, vizualizace*

*The D underground route, Prague, vestibule of the Nové Dvory station, visualization*



Modernizace nádraží Praha-Vysočany, vizualizace  
Modernization of the Prague-Vysočany station, visualization

mimopražské úseky Ruzyně – Kladno a Kladno – Kladno-Ostrovec. Co se týká zbývajících dvou úseků v Praze, je před územním rozhodnutím nejprve nutné zajistit změny územního plánu Prahy. Jejich projednání již probíhá, ale jistě ještě zabere řadu měsíců.

#### Se SŽDC pracujete i na jiných projektech.

Jde například o koridor z Prahy do Českých Budějovic. Nyní byl podle naší dokumentace vyhlášen tendr na úsek Soběslav – Doubí u Tábora. Jde o přeložku trati, kompletně nové vedení v celkové délce zhruba 8 km s jedním kratším tunelem, v souběhu s dálnicí D3. Intenzivně probíhá modernizace spojení z Prahy-Vysočan do Čelákovic a Lysé nad Labem, tedy příměstské velmi frekventované trati. Jinak SŽDC i ministerstvo dopravy hledí do budoucnosti a chystají rozvoj vysokorychlostních tratí. Rozběhly se studie proveditelnosti, na některých z nich se podílíme.

#### A projekty mimo železnici?

Když hovoříme o pražském letišti, pokračuje příprava paralelní vzletové a přistávací dráhy, na níž se podílíme jako projektanti. Z těch dalších to je přestavba a rekonstrukce tramvajové vozovny Hloubětín, podobně velký projekt je v Plzni v podobě vozovny Slovany. Obecně je známo, že společnost Penta chystá velký projekt revitalizace v oblasti Masarykova nádraží. Zde máme připraven projekt rekonstrukce stropní desky a stanice metra Florenc C, která je v nejbližší době nezbytná. Řešíme nyní koordinaci postupu s výstavbou Penty. Začíná ožívat také projekt výstavby na autobusovém nádraží na Palmovce, léta se připravuje rozsáhlý developerský projekt na Hagiboru. Konjunktura nahrává tomu, že developři vytahují ze šuplíků dlouho odkládané projekty... V Praze se nám loni podařilo získat velmi důležitou zakázku na projekt chybějící části městského okruhu, kterému se říká Vlasta. Jde o pokračování Blanky – propojení úseku od mostu Barikádníků do Štěrbohol. Je to úsek srovnatelně dlouhý a srovnatelně složitý s Blankou. Projekt byl rozdělen do tří částí, budeme dělat jednu z nich, na dalších budou pracovat



DAVID KRÁSA

společnosti PUDIS a SATRA, která bude současně koordinátorem celého projektu. Dokončení městského okruhu je pro pražskou automobilovou dopravu naprosto klíčové.

#### Vaší doménou je metro...

Určitě bych chtěl zmínit loňskou velmi zdařilou rekonstrukci stanice metra Muzeum A. Výsledek nás potěšil, stanice prokoukla a má kompletně nové technologické vybavení. Nyní projektově připravujeme rekonstrukci stanice metra Jiřího z Poděbrad a Českomoravská. Dopravní podnik vyhodnotil, že každá stanice metra potřebuje rekonstrukci po cca 30 letech provozu. V síti pražského metra je 61 stanic, v plánu jsou tedy rekonstrukce dvou stanic ročně. Navíc samozřejmě i bezbariérové přístupy do zbývajících starších stanic.

#### Primárně se zabýváte dopravními stavbami, ale máte určitě i něco z pozemních staveb...

Probíhá výstavba nového sídla naší firmy v Holešovicích, na rohu ulic Argentinské a Plynární. To je pochopitelně projekt, který si hýčkáme! Dostali jsme se k němu v době, kdy měl platné stavební povolení, takže základní objem a parametry budovy byly dané. Zpracovali jsme realizační projekt v podobě BIM (*Building Information Model*), a to jak stavebně architektonickou dokumentaci, tak všechny další profese i fit out prostor, kde budeme sídlit. To by mělo být výhodné nejen pro výstavbu, ale i pro další užívání a správu budovy. Snahou je, aby nad modelem BIM probíhala i komunikace během výstavby. S generálním dodavatelem stavby (Metrostav) jsme si v tomto ohledu porozuměli, s ostatními byla komunikace složitější. Investorem stavby je majitel Metroprojektu společnost Sudop Group. Od srpna budeme sídlit ve třech ze šesti kancelářských podlaží, ostatní budou pronajímána.

#### Co vás letos – vedle změny adresy – čeká?

Jak už jsem zmínil, v oboru projektování staveb je velmi na pořadu dne pokrok v technologických prostředcích pro naši práci a komunikaci s klienty a partnery, tedy projektování ve 3D a tvorba BIM modelů, využitelných při výstavbě i správě objektů, nebo vizualizace a pohyblivé animace našich návrhů. To je určitě výzva do tohoto i příštích let. Pokud jde o konkrétní projekty, pokračujeme na rekonstrukci Klementina, na níž pracujeme od roku 2008; nyní se uzavírají jednání s orgány památkové péče o třetí, poslední, etapě, která bude téměř stejně velká jako dvě předchozí. Bude zahrnovat halu služeb, která byla ve 30. letech postavena architektem Machoněm, trakt Klementina směrem do Platnéřské ulice, bývalé prostory Národní technické knihovny směrem na Mariánské náměstí a úpravy nádvoří. Díky současné ekonomické situaci si dokonce občas můžeme zakázky i vybírat. Proto se jako velká projektová společnost soustředíme na to, co podle mého názoru umíme nejlépe – na velké projekty, náročné na koordinaci, které vzhledem ke komplexní skladbě profesí a specializací můžeme zpracovat a zkoordinovat pod jednou střechou, což prozíraví klienti většinou ocení při realizaci, protože mají před sebou partnera, který je o všem informován a může jim účinně a rychle pomoci. A takové projekty nyní na trhu jsou. Opět se zaměřujeme na zakázky pro městskou dopravu, podzemní stavby, železnici i pozemní stavitelství.

AK



**METROPROJEKT belongs amongst large planning companies. It is signed under many significant road structures in our country as well as abroad.**

Ing. David Krása, who has held the post of Director at METROPROJEKT since 2010, assessed last year with us and described certain plans and intention in detail.

**Were there any changes in the preparation of the project for the D route of Prague underground due to the new city council after the election?**

The new city council is ambitious to enforce their viewpoints. That is entirely natural but I also see a considerable level of willingness to continue with what has been in preparation for years. The project has an effective planning permit. The new council will make more effort to include individual stations within the broader context of the city. At this time, the project has all the traffic, information and changing connections solved for future stations. But it is always about whether it refers to the station and its function or the station and urbanism of the broader area. Already during the first meetings I noted that there is an effort to deal with everything comprehensively – and I certainly welcome that. Such a solution will no doubt do without the co-operation of private investors but the thing is what role – and how big a role - will the city want to play in it.

**How do you progress options? Have you seen anything of this kind abroad?**

The options are there. In Copenhagen, for instance, they were building a new underground route on green land and the city took upon itself a bigger role as a developer in co-operation with private investors. Problems and issues that are associated with such large projects make us better inspired as to how they do it in the West.

**Have there been any changes in the time scale for the preparation of the Line D?**

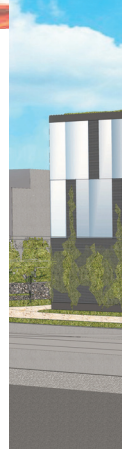
We have the first package of project documentation ready for the Pankrác – Olbrachtova section in order to announce a tender for the contractor. We are starting with this section for logical reasons – it is the most difficult and will take the longest to build. Pankrác station is a change station and is very complex and will also be built immediately under the operational C route. The existing station will be closed for about a year. Trains won't stop there and will pass through at a reduced speed. That means that the digging part of the new Pankrác station will proceed under conditions whereby the permissible risk level will be even lower than when digging under a mountain. The height difference between the bottom base of the Pankrác C station and the top of the arch of the Line D will be some 4 m. The geological environment there will be improved via injection so that any subsidence of the Pankrác C station is minimized.

**Let's get back to last year. What do you consider the most important?**



The situation in the market of building and planning work was influenced by the boom so there was no problem finding new contracts. What was more difficult was to find people that would run it well and to organize the team in such a way that it would manage everything that the company management had promised. It is interesting to monitor how differently private and public investors respond to the situation in the market. Whilst the private sector responds immediately, the public sector takes a while but then is quite consistent before slowing down under the influence of an economic fall. So, the public sector has also commenced operation. Its representatives are trying to draw all available investment resources, for instance from EU sources, especially for road structures. That is why the Railway Infrastructure Administration represents a very important client and investor for us. As of last year, the journey from Prague to Plzeň is faster, the Ejovice tunnels on whose concept we participated – including the project of digging with TBM machinery – were opened. One of our fundamental projects is the railway connection Prague – Airport – Kladno. We have applications submitted for three sections out of five. There is a real possibility that we will get them this year – for the section across Prague 7 (Bubny – exhibitory grounds) and two sections outside Prague, Ruzyně – Kladno and Kladno – Kladno-Ostrovec. As for the remaining two sections in Prague, prior to getting a planning permit it is first necessary to secure changes in Prague's outline plan. The negotiation process is already in progress but will no doubt still take up many months.

*Argentinská Office Building, vizualizace  
Argentinská Office Building, visualization*



**You are also working on other projects with the Railway Infrastructure Administration.**

These, for instance, include the corridor from Prague to České Budějovice. A tender has now been announced on the basis of our documentation for the Soběslav – Doubí u Tábora section. It is a relocation of a route, a completely new line of approximately 8 km with one shorter tunnel in concurrence with the D3 motorway. Modernization of the connection from Prague-Vysočany to Čelákovice and Lysá nad Labem, that is the suburban and very frequented line,



is under intensive progress. Otherwise the Railway Infrastructure Administration as well as the Ministry of Transport are looking to the future and preparing the development of high-speed railway lines. Feasibility studies that we participate in have been commenced.

#### And what about projects outside the railway?

When speaking about Prague Airport, the preparation of parallel take-off and landing strips, on which we participate as planning engineers, continues. As for others, it is the conversion and reconstruction of the tram railway yard Hloubětín, a project of a similarly large size as in Plzeň in the form of the Slovany railway yard. It is generally known that Penta is preparing a large revitalization project for the area of Masaryk Station. There, we have a reconstruction project for ceiling panels and the Florenc C underground station, which is necessary in the foreseeable future. We



Plzeň, tramvajová vozovna Slovany, vizualizace  
Plzeň, tram yard Slovany, vizualizace

are now dealing with Penta on co-ordination with the construction process. The project for the construction of the bus station at Palmovka is also starting to be revived and the development project at Hagibor has been in preparation for years. The boom played into the hands of the fact that developers are pulling long postponed projects out of their drawers. Last year, we managed to get a very important contract for a missing part of the city orbital road in Prague, which is called Vlasta. It is a continuing part of Blanka – the interconnection from the Barikádníků Bridge to Štěrboholy. This section is comparable with Blanka from the point of view of its length and difficulty. The project was divided into three parts and we will be working on one of them. The other ones will be realised by companies PUDIS and SATRA, which will also co-ordinate the whole project. Completion of the city orbital road is a key issue for car transportation in Prague.

#### Underground is your domain...

I would certainly want to mention last year's reconstruction of the Museum A underground station, which was very successful. The result pleased us, the station looks much better now and is fitted with completely new technological equipment. Now we are preparing a project for the reconstruction of Jiřího z Poděbrad and Českomoravská

underground stations. The transport company assessed that each underground station needs to be reconstructed in circa 30 years of operation. The Prague underground network contains 61 stations so there are two reconstructions a year planned there. On top of that, there are disabled friendly accesses to the remaining older stations.

#### You primarily attend to road structures but you also have certain building constructions ...

Construction of our company's new headquarters is proceeding on the corner of Argentinská and Plynární in Holešovice. That is naturally a project we pamper to. We got to it just in time when it had an effective building permit, which means the basic volume and parameters of the building were already set. We executed the realisation project in BIM format (*Building Information Model*), and produced building architectural documentation as well as all other professions and fit outs of the premises we are to reside in. That should be advantageous for construction as well as further utilization and administration of the building. We got on well with the general contractor (Metrostav) but communication with the others was more difficult. The investor of the construction is the owner of Metroprojekt, the company Sudop Group. As of August, we are going to sit on three out of the six floors. The other ones will be leased.

#### What do you expect for this year apart from your change of address?

As I have already mentioned, what is on the agenda of building planning is the progress in technology resources for our work and communication with clients and partners, that also means planning in 3D and the creation of BIM models that can be used during construction as well as management of buildings or visualization and the movable animation of our designs. That no doubt represents a challenge for this as well as future years. As for particular projects, we continue with the reconstruction of Klementinum which we have been working on since 2008; now we are concluding negotiations regarding the third and last stage with bodies of heritage preservation. This stage will be about the same size as the two previous ones. It will include a hall of services, which was built in the 1930s by architect Machoň, the Klementinum wing facing Platněřská Street, the former premises of the National Technical Library facing Mariánské Square and modification of the yard. In general, we can now sometimes even choose contracts due to the current economic situation. That is why we are, being a large planning company, focusing on what I believe we know best – large projects that are difficult in co-ordination and which we can, due to the comprehensive structure of professions and specializations, execute and co-ordinate under one roof, which is something that farsighted clients will mostly appreciate during realization as they are facing a partner that is informed about everything and can help them efficiently and quickly. And those are the projects that are currently on the market. Once again we focus on contracts for urban transportation, underground structures, railways and building structures.

AK