

Prioritou je trasa D pražského metra

The D route of Prague underground is a priority

Pražský METROPROJEKT je historicky spjat s výstavbou pražského metra, ale jeho aktivity jsou mnohem širší.

Zahrnují různé typy dopravních staveb – tramvajové a železniční tratě, silniční i železniční tunely, ale i pozemní stavby a rekonstrukce. V posledních letech se společnost zabývá zejména dvěma hlavními projekty: železničním spojením Praha – Letiště Václava Havla – Kladno a trasou D pražského metra. Vedle nich připravují zaměstnanci řadu dalších – ve srovnání s nimi – menších, nebo spíše časově či organizačně méně náročných projektů. S těmi stěžejními nás seznámil Ing. David Krása, generální ředitel a předseda představenstva METROPROJEKT Praha a.s.

Jak postupuje příprava trati na letiště a do Kladna?

Projekt železničního spojení Praha – Kladno rozdělil investor na několik dílčích úseků a každý z nich je v jiné fázi přípravy. Součástí projektu je i objíždná trasa přes Pražský Semmering, tedy Praha-Smíchov – Hostivice, která bude sloužit hlavně při výstavbě celého souboru staveb. Nejvíce se pokročilo v úseku od Masarykova nádraží, protože budou zanedlouho zahájeny stavební práce na rekonstrukci Negrelého viaduktu. Ostatní úseky od stanice Praha-Bubny až do Kladna jsou ve stadiu přípravy dokumentace pro územní rozhodnutí. V úseku Bubny – Výstaviště jsme se museli na koncepci dohodnout především s Úřadem městské části Praha 7, dnes je již návrh stabilizován. Některé úseky v hlavním městě vyžadují změnu územního plánu, například úsek Výstaviště – Veveřetice, kde bude změna asi nejvíce.

Bude tato trasa kopírovat tzv. Buštěhradskou dráhu, nebo trasu metra?

Půjde o zcela samostatnou stavbu. Před více než rokem podpořilo zastupitelstvo Prahy 6 svým usnesením vedení trasy dvěma raženými jednokolejnými tunely zhruba od nádraží Praha-Dejvice, které bude zahloubené, až ke stanici Velešlavín. Trasa tak povede ve velké hloubce pod Ořeškovkou a pod Střešovicemi. Nyní se vyhodnocuje zejména ekonomická efektivnost tohoto řešení. Současná železnice mezi dejvickým nádražím a Velešlavínem by měla být zrušena a prostor bude dán k dispozici městu pro revitalizaci.

A úsek z Velešlavína na letiště?

Ten už bude kopírovat Buštěhradskou dráhu a za zastáv-



kou Praha-Ruzyně odbočí přes novou stanici Dlouhá míle na Letiště Václava Havla. Celkově mohu říci, že projekt tohoto železničního spojení má tři základní účely a přínosy: Jsou to komfortní a kapacitní kolejová spojení na relacích Praha – Kladno a Praha – Letiště V. Havla, které jsou přepravní poptávkou rovnocenné; třetím je zlepšení dostupnosti spádových obcí podél trasy do Kladna (Hostivice, Jeneč, Pavlov, Malé Přítočno, Pletený Újezd a řada okolních). U zastávky Dlouhá míle, na hranici města, je navržen autobusový terminál a kapacitní parkoviště P+R, aby řidiči ze Středočeského kraje mohli do Prahy pokračovat veřejnou dopravou.

Jaký je harmonogram uvedení do provozu s ohledem na jednotlivé etapy?

Z hlediska přípravy a projednání je nejsložitější úsek Výstaviště – Velešlavín. Předpokládáme, že ostatní části trasy budou dokončeny dříve. Na otázku by pochopitelně lépe odpověděl investor, tedy SŽDC. Nicméně částečně by měla být financována z Operačního programu Doprava II, takže by měla být zprovozněna do roku 2023.



ING. DAVID KRÁSA

Vaším hlavním projektem je v posledních letech trasa D pražského metra. Jak se v současné době vyvíjí?

Pozitivní je, že tato trasa je pro vedení hlavního města prioritou a dostává se jí politické podpory. Dosud byl hlavním problémem ve výkupu pozemků. Situace v prvním stavebním úseku navazujícím na trasu C, tedy Pankrác – Olbrachtova, je majetkově bez větších problémů. Stanice Pankrác je však na trase nejsložitější a v nejkomplicovanějších geologických podmínkách, takže se bude stavět nejdéle. Je tudíž logické, že se začne s výstavbou zde.

A jak to vypadá v ostatních úsecích?

V úseku stanic Nádraží Krč – Nemocnice Krč jedná vedení města s majiteli pozemků, kteří mají zájem se dohodnout a v blízkosti těchto dvou stanic realizovat vlastní komerční výstavbu. Jejich cílem je i změna územního plánu ve prospěch této symbiózy. Pokud dojde k dohodě brzy, je možné, že se první fáze výstavby trasy D rozšíří až po stanici Nové Dvory. V této stanici projekt počítá s obraty vlaků, takže by se jednalo o samostatně provozuschopný úsek. Znamená to, že v ideálním případě by se první fáze mohla rozšířit až na pět stanic; v horším případě by výstavba těchto dvou úseků byla zahajována samostatně.

A část z Nových Dvorů přes Libuš do Písnice?

V oblasti stanic Libuš, Písnice a Depo Písnice jsou pozemky opět ve vlastnictví soukromých majitelů. Na rozdíl od Krče, kde majitelé už jednají o konkrétním projektu, tady se teprve připravuje založení společného podniku města a soukromého investora, což by byla cesta k získání pozemků pro zbývající tři stanice a vlakové depo. Půjde tedy nejspíš o samostatnou etapu. V sousedství stanice Depo Písnice by měl být v budoucnu vybudován autobusový terminál a P+R parkoviště v rozsahu jako na Černém Mostě, který by měl obsluhovat směr jižně od Prahy.



▲ Trasa D, stanice Nemocnice Krč
D route, Nemocnice Krč station

► Trasa D, stanice Nové Dvory
D route, Nové Dvory station

Můžete uvést nějaká konkrétní data?

Cílem investora, tj. Dopravního podniku hl. města Prahy, je zahájit doplňující geologický průzkum v roce 2018 a výstavbu úseku Pankrác – Olbrachtova v roce 2019.

Bude se trasa D nějak lišit od těch stávajících tří?

Trasa D je opravdu velmi potřebná. Prochází spádovým územím města se zhruba 170 000 obyvateli a navíc může zajistit kapacitní terminálový bod na jižním okraji města a zastavit tak část automobilové dopravy, pronikající dovnitř města. Naší snahou je přinést s velkým projektem vždy něco nového, co tu ještě nebylo. V případě trasy D to budou automatické vlaky bez strojvůdce, oddělené od nástupišť bezpečnostními stěnami. Podle světových zkušeností by měl být takový provoz spolehlivější, provozně úspornější a se snadnějším přizpůsobením okamžitým provozním potřebám. Další novinkou je, že stanice měly být dotaženy nejen po funkční a technické, ale i po designové stránce. Na návrhu vzhledu každé ze stanic by se měl podílet nejen architekt (jako dosud), ale i výtvarník. Proto je v plánu soutěž na výtvarné řešení celé trasy, aby byla nejen účelná, ale i přitažlivá.

A co ostatní projekty?

Zabýváme se i pozemními stavbami a rekonstrukcemi, příkladem je třeba Revitalizace areálu Klementina nebo dům v Liliové ulici, který patří Národnímu památkovému ústavu. Ale přece jen dopravní stavby jsou naší doménou. Připravujeme projekty rekonstrukce a dostavby tramvajových tratí v Praze, např. Divoká Šárka – Dědina nebo Modřany – Libuš. Projektujeme bezbariérové přístupy do starších stanic metra, kam Dopravní podnik hl. města Prahy plánuje snadnější vstup pro handicapované či rodiče s kočárky. Dokončeny byly výtahy na Andělu, Můstku, I. P. Pavlova, připravují se výtahy na Karlově náměstí, Floře, Jiřího z Poděbrad a dalších stanicích. V současné době se podle našeho projektu rekonstruuje stanice Jinonice, kde byly problémy s průsakem vody, což ovlivňovalo i níže položené stanice, kde tunelovou kanalizací téměř tekla voda. V přípravě je rekonstrukce dalších stanic, např. Skalky nebo Muzea na trase A.

Znamená to, že tato stanice bude také uzavřena?

Rekonstrukce tu bude probíhat za částečného provozu stanice pro cestující, jeden směr zůstane vždy otevřený. Budou zde jistě omezení týkající se přestupu mezi trasami A a C, ale věřím, že jsme vymysleli pro cestující přijatelný kompromis.

AK

METROPROJEKT in Prague is historically connected with the construction of the Prague underground but their activities are of a much broader range.

These include different types of constructions – tram and railway lines, road and railway tunnels as well as road constructions and reconstructions. Lately, the company has primarily attended to two main projects: the first is

Prague – Václav Havel Airport – Kladno railway line and the D route of Prague's underground. Apart from that, they are preparing a number of other, although compared with those much smaller and from a time and organisational point of view, less demanding projects. Ing. David Krása, Managing Director and Chairman of the Board at METRO-PROJEKT Praha a.s., introduced us to the main ones.

How are things progressing on the preparation of the line at the airport and also to Kladno?

The investor divided the project of the Prague – Kladno railway connection into several partial sections where each of them is at a different phase of preparation. The project also includes a diversion route through Prague Semmering, that is Prague-Smíchov – Hostivice, which will primarily function during the construction of the whole group of constructions. Most progress has been made in the section from Masaryk Station as building work on the reconstruction of the Negrelli Viaduct will be commenced soon. Other sections from Prague-Bubny Station to Kladno are at the preparation stage of documentation for a planning permit. For the Bubny – Výstaviště section, we had to agree the concept with the council for Prague 7. This proposal is now already stabilized. Some sections in the capital require a change in the outline plan, for instance the Výstaviště – Veveslavín section, which will probably undergo most changes.

Will this route copy the entitled Buštěhrad line or the underground route?

It will be an entirely independent construction. More than a year ago, the council for Prague 6 supported the route via two single-track tunnels, roughly from Prague-Dejvice station, which will be embedded, all the way to the station at Veveslavín. The route will run deeply under Ořechovka and Střešovice. Now, they are assessing the economic efficiency of this solution. The existing railway line between Dejvice Station and Veveslavín will be closed and the area presented to the town for revitalization.

And the section from Veveslavín to the airport?

That one will copy the Buštěhrad Line and run behind Prague-Ruzyně station, it will turn to the new station of Dlouhá míle to Václav Havel Airport. On the whole, I can say that the project for this railway connection has both three basic purposes and benefits: They are well-appointed and capacity rail connections on the Prague – Kladno and Prague – V. Havel Airport sections, that are equal to one another with regards to the demand for transport; the third one is the improving of accessibility to the catchment areas situated alongside the route to Kladno (Hostivice, Jeneč, Pavlov, Malé Přítočno, Pletený Újezd and many other surrounding areas). A bus terminus and large capacity P+R car park have been designed near the Dlouhá míle Station, on the city's boundary, so that drivers from Central Bohemia can continue their journey to Prague by public transport.

What is the schedule regarding putting it into operation with respect to the individual stages?



*Smyčka Petřiny
Tram terminus,
Petřiny*

From the point of view of discussions and preparation, the Výstaviště – Veveslavín section is the most difficult. We presume that other parts of the route will be completed sooner. The investor, that is the Railway Infrastructure Administration, would certainly be able to answer the question better. However, the project will be partially financed from the Operational Programme Transport II, which means it should be put into operation before 2023.

Your main project over the past years was the D route of Prague underground. How has it been doing lately?

What is positive is the fact that this route is a priority for the council of the capital city and enjoys political support. The main problem has so far been in the purchasing of land. As to the situation in the first building section connecting to the C route, that is Pankrác – Olbrachtova, there have not been any significant problems with regards to proprietary matters. Nevertheless, Pankrác Station is the most difficult one on the route and as it is situated within the most difficult of geological conditions, it will take longest to build. So, it is logical for construction to commence there.

And what is the situation like in other sections?

The city council is negotiating with land owners in the Krč Station – Hospital Krč sections, who are interested in coming to an agreement and to realize their own commercial developments within the vicinity of the two stations. Their aim is also to change the outline plan for the benefit of this symbiosis. If agreement is realized soon, then it is possible that the first phase of construction of the D route will extend all the way to Nové Dvory Station. The project is accounting with this station with a terminus, which would make it an independent serviceable section. That means that the first phase might ideally be extended up to five stations; in a worse-case scenario, the construction of these two sections would be commenced individually and independently from one another.

*Vizualizace modernizované trati
Praha-Bubny –
Praha-Výstaviště
Visualization of the
railway section
Prague-Bubny –
Prague-Výstaviště*



And what about the part from Nové Dvory through Libuš to Písnice?

Land in the area of Libuš, Písnice and Depo Písnice Stations is once again under private ownership. Unlike Krč, where land owners are already discussing a particular project, here they are only preparing the founding and establishing of a joint venture between the city and private investors, which would be the most suitable way of acquiring land for the three remaining stations and railway yard. That means that it will most probably represent an independent stage. Within the neighbourhood of Depo Písnice, there should in future be a bus terminal and P+R car

park the same size as Černý Most, which will service the direction south of Prague.

Can you provide us with particular dates?

The aim of the investor, being the Prague Public Transit Co. Inc., is to commence the additional geological survey in 2018 and construction of the Pankrác – Olbrachtova section in 2019.

Will the D route somehow differ from the three existing ones?

The D route is a very necessary priority. It runs through a catchment area of the city with a population of approximately 170,000 people and can also secure a capacity terminus point on the southern boundary of the city thereby preventing a section of vehicle transport penetrating the city. Our aim is to also bring about something big that hasn't been here yet with this large project. In the case of the D route, it will be driverless automated trains, which are to be separated from platforms with security walls. Based on global experiences, such an operation should be more reliable, more economical from an operational point of view and with easier adaptation to immediate operational requirements and necessities. Something else new is that stations should be totally finalized from a functional and technical point of view but also mainly from a design point of view. The design appearance of every station should be completed with the participating architect (as has been so far) as well as a design artist. That is the reason in planning a tender for the artistic design of the whole route so that it is effective as well as attractive.

And what about other projects?

We also attend to road structures and reconstructions, for instance the Revitalization of the Klementinum complex and the house in Liliová Street, which belongs to the National Heritage Institute. Still, it is road structures that are our domain. We are preparing projects for the reconstruction and completion of tram lines in Prague, for instance Divoká Šárka – Dědina and Modřany – Libuš. We design disabled friendly entrances to older underground stations, where Prague Public Transit Co. Inc. plans easier entrances for the handicapped and parents with prams. The lifts at Anděl, Můstek and I. P. Pavlova were completed and lifts at Karlovo Square, Flora, Jiřího z Poděbrad and other stations are being prepared. Jinonice Station, where there were problems with water seepage and which also affected stations situated at a lower level where there was almost a stream running through the tunnel's drainage, is being reconstructed on the basis of our project. Reconstructions of other stations, for instance Skalka and Muzeum on the A route, are in preparation.

Does it mean that this station will also be closed?

Reconstruction will go ahead here whilst also being partially operational for passengers. One direction will always remain open. There will be certain restrictions regarding changes between the A and C routes but I believe that we have come up with an acceptable compromise for passengers.