

# Metroprojekt vrací tramvaj na Václavské náměstí

## Metroprojekt brings trams back to Wenceslas Square

**Společnost Metroprojekt se zabývá především přípravou velkých a středních projektů zejména dopravní infrastruktury pro veřejné investory. Ve svém oboru mají stále práce dost a dost.**

„Mnoho závazků jsme dokončovali v závěru roku se ztíženou kontrolou a koordinací, neboť nadpoloviční většina našeho týmu pracovala z domova, ale v podstatě vše se nám podařilo splnit,“ tvrdí generální ředitel Metroprojektu Ing. David Krása.

**Jaký byl pro vás loňský rok? Nakolik vaši činnost ovlivnila koronavirová epidemie, odhlédneme-li od home officů, ošetřovaček a zpřísněných hygienických opatření?**

Před rokem jsme neměli ponětí, které všechny zažité vzorce chování budeme muset změnit. Nejméně dva roky jsme žili ve stavu konjunktury. To nikdy v dějinách netrvalo věčně, ale způsob, jakým to skončilo v březnu 2020, byl zcela unikátní. Ze dne na den došlo k omezení volnosti a svobody nás všech a k nedobrovolnému poznání, co je v životě nezbytné a co je komfort či kultura, na které jsme si zvykli a můžeme je přechodně postrádat. Na řadu přišla schopnost rychlé reakce a improvizace v náhle změněných podmínkách. Jsem přesvědčen, že jsme jako firma obstáli a těší mě, že jsme nebyli zdaleka sami. Teď nemyslím naše konkurenty, ale naše klienty, s nimiž jsme mohli i na dálku operativně pracovat na našich projektech. Vážněji byla zasažena jen inženýrská činnost, kde na kontaktech a jednání závisí prakticky vše. Epidemie zasáhla život v našem státě velmi nerovnoměrně podle oborů lidské činnosti. Máme to štěstí, že do života naší firmy a hlavně celého našeho oboru zasáhla relativně velmi málo. Takže z našeho pohledu byl rok 2020 úspěšný.

**Počátkem ledna se v tisku objevila informace, že Správa železnic vybrala vítězný architektonický návrh nového terminálu Praha východ u Nehvizd na trati vysokorychlostní železnice Praha – Brno. Blahopřejí, protože jde o návrh Metroprojektu a OV Architekti. Můžete nám ho představit?**

Soutěžní návrh, který společně zpracovali OV architekti – Jiří Opočenský a Štěpán Valouch a Metroprojekt – Petr Ma-



linovský a Petr Vyskočil, zaujal porotu natolik, že mu udělila první cenu. Terminál vysokorychlostní trati je umístěn uprostřed polí Polabské nížiny. Základní objekt je řešen jako trojcípá hvězdice. Mezi dvě rozevírající se ramena je umístěn autobusový terminál, třetí rameno směřuje mostem kolmo přes trať. Dynamický trojcípý tvar terminálu odkazuje k vysoké rychlosti vlaků. V rameni nad kolejí je umístěna odjezdová hala. Zde mohou cestující čekat v teple s čelním výhledem na projíždějící vlaky. Z odjezdové haly vedou prosklené tubusy s eskalátory a scho-



DAVID KRÁSA

dišti na ostrovní nástupiště, kde pokračuje částečně uzavřený prostor zimních čekáren. Piazzeta před otevřenou náručí vstupních ramen terminálu slouží jako relaxační a setkávací prostor. Dvě ramena pokračují zastřešenými nástupišti, u kterých jsou výstupní a nástupní stání automobilů a taxi a stání K+R. Proti vstupu do terminálu je umístěn čtyřpodlažní parkovací dům pro 1 000 automobilů. Další přibližně 2 000 parkovacích míst je řešeno povrchovým parkovištěm. Cestující jsou z parkovacích ploch vedeni pěšími radiálami, lemovanými stromy a pruhy zeleně, do středu terminálu.

**Kdy se bude realizovat? Kdy dojedeme vlakem za hodinu z Prahy do Brna?**

Nemáte nějakou jednodušší otázku? Na jedné straně vnímám silnou ambici současné vlády, ministerstva dopravy a Správy železnic energicky rozběhnout a postupně dovádět do cíle jednotlivé části megaprojektu sítě vysokorychlostních tratí v ČR. To je velmi povzbuzující, neboť politická podpora je pro takový projekt podmínka nutná. Ale není to podmínka postačující. Určitě ne ve světle toho, jak zoufale komplikovaně některé velké projekty přicházejí na svět. Dnes je pomalu nejjednodušší zpracovat projektovou dokumentaci, třeba i optimální či geniální návrh, stejně jednoduché je pak takový projekt postavit a uvést do provozu, třeba i v pětihvězdičkové kvalitě. Co je ale toto vše proti mnohem složitějšímu úkolu takový projekt prosadit, obhájit a opatřit všechna úřední povolení? Na úřadech se pravidelně setkáváme s paralyzující všeobecnou opatrností, neochotou přijmout odpovědnost za rozhodnutí, v novinách si můžeme přečíst o naprosto neuvěřitelných nařčeních úřadů z podjatosti atd. Takže budeme-li u toho, uděláme vše, co bude v našich silách, aby to bylo co nejdříve. Pokud jde o konkrétní termín jízdy prvního rychlovlaku Praha – Brno, nechme se překvapit.

**V loňském roce byl dokončen největší zahraniční projekt v historii Metroprojektu, III. linka metra v Sofii. Co nám o ní můžete prozradit?**

V roce 2010 uspěl Metroprojekt v mezinárodním tendru na projekt III. linky metra v Sofii a v letech 2010–16 jsme se podíleli na komplexní investiční přípravě celé nové trasy. Řešili jsme celé portfolio konzultačních a projektových činností nezbytných k přípravě velkého dopravního projektu, tj. dopravní průzkumy, model dopravy, dílčí změnu regulačního plánu Sofie, dokumentaci EIA, CBA analýzu a finanční analýzu. Některé z těchto činností pro nás zpracovali bulharští kolegové. Vše pak vyústilo ve zpracování projektové dokumentace ve stupni „ideen proekt“, v němž jsme navrhli celkovou koncepci technického řešení, tedy dopravně urbanistický návrh, směrové a výškové vedení trasy, umístění a základní dispoziční řešení stanic, návrh dopravního systému a koncepci technologického vybavení. Tato dokumentace byla využita k projednání projektu i k tendru na výběr zhotovitele stavby. Realizační projektovou dokumentaci poté zpracovali bulharští inženýři. Řešení některých stanic částečně pozměnili, depo však bylo realizováno podle našeho návrhu. Z celkového záměru III. linky je nyní dokončena

a otevřena pro veřejnost její centrální část, zhruba třetina celé plánované trasy pod historickou částí města o délce 8 km se sedmi stanicemi.

**Vedle těchto, svým způsobem méně obvyklých projektů jste pracovali i na těch standardních, jako je rozšíření pražského metra o trasu D, rekonstrukce některých starších stanic včetně bezbariérových vstupů...**

Nová trasa D pražského metra pro mne určitě není projekt obvyklý nebo standardní. Aktuálně je to pro naši firmu určitě projekt největší a v loňském roce se v přípravě posunul. V Metroprojektu jsme zpracovali dokumentaci pro tendru na zhotovitele stavby. Jde o úsek Olbrachtova (mimo) – Nové Dvory (včetně), přičemž součástí je i ražba tunelů štítem v úseku Písnice – Nádraží Krč. Samotná stanice Nádraží Krč má za touto dokumentací asi šest měsíců skluz z důvodu komplikovaného projednání koordinace stanice metra, železniční výpravní budovy a developer-ského projektu. Pokud jde o rekonstrukce stanic na stávajících linkách, tak podle našich projektů byla v roce 2020 dokončena stanice Opatov a k cíli se blíží výtah do stanice Karlovo náměstí. Z dalších stanic jsou v přípravě nejdál Jiřího z Poděbrad a Florenc C a chystají se další.

**V Praze by se po letech měly stavět nové tramvajové tratě, resp. prodloužení některých z nich. Které jsou tak nějak „na spadnutí“?**

Co nevidět se začne stavět pokračování trati z Barrandova směrem do Holyně. A v přípravě máme další projekty jako Divoká Šárka – Dědina, Modřany – Libuš – Nové Dvory nebo velmi sledovaná obnova provozu tramvají na Václavském náměstí. V podrobnosti studie také prověřujeme možnosti tramvajového spojení Podhoří – Bohnice. Aktivitu na poli tramvajových projektů ale směřujeme i do dalších měst, jako je Brno, Plzeň nebo Ostrava.

**Nejvýznamnější (nebo nejdiskutovanější) je asi návrat tramvají na Václavské náměstí. Co všechno se zde změní a kdy se jich dočkáme?**

První tramvaj vjela po kolejích na Václavské náměstí 20. května 1884. Do roku 1900 to byla koňská dráha, nicméně provoz tramvají zde trval 96 let, do roku 1980; 40 let je zde klid od jejich hluku. Ale od Muzea k Můstku se dostaneme jen po svých, pokud nechceme sjíždět po dlouhém eskalátoru do podzemí, popojet jednu stanicí metrem a opět po schodech vzhůru. Je mnoho důvodů, proč se již léta uvažuje o navrácení tramvajového provozu na náměstí. Jsem velmi rád, že můžeme být u praktické přípravy projektu, a to nyní v horní části náměstí, při vzniku spojení od křižovatky ulic Vinohradská a Škrétova, mezi dvěma budovami Národního muzea, okolo „koně“, až do středu náměstí, ke křižovatce s ulicemi Jindřišskou a Vo-dičkovou. Podoba Václavského náměstí vychází z vítězného projektu z roku 2005 ateliéru Cigler Marani v architektonické soutěži. Tramvajová trať je na náměstí navržena s osovou vzdáleností kolejí 19,5 m, tj. s obdobným umístěním jako koňka v 19. století. Prostor náměstí je uvažován s provozem automobilů po kolejích a mezi kolejemi tak



lucky that it has affected the life of our company and mainly the whole of our segment relatively little. So, from our point of view, the year 2020 can be deemed successful.

**At the beginning of January, information appeared in the press that the Railway Administration had selected the winning architectural design for the new terminal Prague East near Nehvizdy, on the high-speed railway line Prague – Brno. Congratulations, because this is a design by Metroprojekt and OV Architekti. Can you introduce it to us in more details?**

The competition design, which was prepared jointly by OV Architekti – Jiří Opočenský and Štěpán Valouch – and Metroprojekt – Petr Malinovský and Petr Vyskočil, attracted the attention of the committee so much that they awarded it first place. The high-speed line terminal is situated in the



*Terminál vysokorychlostní železnice Praha – Brno, Nehvizdy*

middle of the fields of the Elbe lowlands. The basic object is designed as a three-pointed star. A bus terminal is located between the two opening arms and the third arm crosses the track by a bridge. The dynamic three-point shape of the terminal refers to the high-speed trains. A departure hall is located in the arm above the tracks. Passengers can wait here in comfort with a frontal view of passing trains. From the departure hall, glass tubes with escalators and staircases lead to the island platform, where the partially enclosed area of winter waiting rooms continues. The piazza in front of the open arms of the terminal serves as a relaxation and meeting place. Two arms continue through covered platforms, where there are exit sand parking for cars and taxis and K + R parking. Opposite the entrance into the terminal, there is a four-storey parking building for 1,000 cars. Another approximately 2,000 parking places are designed in an underground car park. Passengers are guided from the parking areas to the centre of the terminal by pedestrian ways lined with trees and green strips.

**When is it to be realized? When will we be able to access train travel from Prague to Brno in just one hour?**

Don't you have an easier question? On the one hand, I can see the current government, the Ministry of Transport and

the Railway Administration having a strong ambition to energetically launch and gradually bring the individual parts of the megaproject of the high-speed line network in the Czech Republic to completion. That's very encouraging as political support is a necessary condition for such a project. But this is not a sufficient condition. Certainly, but not in the light of how in a desperately complicated way some large projects come to their origin. What is now almost easiest is to execute project documentation, perhaps also with an optimal or ingenious design. Just as easy is to build such a project and put it into operation, even offering five-star quality. But what is all this in comparison with the far more difficult task of enforcing, defending and obtaining all official permits for such a project. At these offices, we regularly encounter general yet paralyzing caution, reluctance to take responsibility for decisions, in newspapers we can read about absolutely incredible accusations of the authorities being biased, etc. So, if we are there, we'll do everything that is within our power to have it done as soon as possible. As for the specific date of the first high-speed train Prague – Brno, let us be surprised.

**The largest foreign project completed in the history of Metroprojekt was the underground line III in Sophia completed last year. What can you tell us about this?**

In 2020, Metroprojekt succeeded in the international tender for the III. underground line project in Sophia and between 2010–16, we participated in the comprehensive investment preparation of a whole new route. We dealt with the entire portfolio of consulting and project activities necessary for the preparation of a large transport project, i.e. transport surveys, transport models, partial change of the regulation plan of the city of Sofia, EIA documentation, CBA analysis and financial analysis. Some of these were executed for us by our Bulgarian colleagues. Everything resulted in the execution of the project documentation in the stage of 'ideen proekt', in which we designed the overall concept of technical solution, i.e. in urban transport design, directional and altitudinal route guidance, location and basic layout of stations, transport system design and technical equipment concept. This documentation was used to discuss the project and the tender for the selection of the building contractor. The implementation project documentation was then prepared by Bulgarian engineers. The solution of some stations was partially changed but the depot was implemented in accordance with our design. The central part of the overall project of the III. line, approximately one third of the entire planned route under the historical part of the city with a length of 8 km and seven stations, is now completed and opened to the public.

**Apart from these somewhat less common projects, you also worked on standard ones, such as the expansion of the Prague underground by the D line, reconstruction of some older stations, including disabled friendly entrances and exits...**

The new D route of the Prague underground is definitely not common or standard for me. It currently represents the largest project for our company and last year its prepa-

vníkne veřejný prostor. Po stranách se rozšiřují oba chodníky, na nichž budou vysazeny dvě nové řady stromů. Nad Václavským náměstím je nová tramvajová trať směřována do úrovněho křížení s oběma pásy magistraly a dále až k propojení se stávající tratí do trianglu v křižovatce ulic Vinohradské a Škrétovy. Geometrie tratí výhledově počítá i s možností odbočení tramvaje k Opeře. Je třeba zdůraznit, že navržené tramvajové propojení Vinohradské ulice a středu Václavského náměstí má význam nejen pro lokální povrchovou dopravu cestujících, ale přinese také paralelní propojení k dlouhodobě přetížené tratí v úseku Náměstí Míru – I. P. Pavlova – Ječná – Karlovo náměstí. Pro Dopravní podnik hl. m. Prahy jsme zpracovali projektovou dokumentaci pro společné územní a stavební řízení (DUSP). V roce 2021 bude snahou všech zúčastněných získat všechna potřebná stavební povolení, na jejichž základě by mohla být poté zahájena realizace projektu.

**Tramvaje nejen jezdí, ale občas je třeba je „zaparkovat“ a opravit. V současné době probíhá rekonstrukce pražské vozovny Hloubětín a plzeňské vozovny na Slovanech...**

Tramvajové vozovny jsou zajímavé projekty, primárně o provozní objekty či haly s množstvím technologického vybavení. Alespoň některé z nich jsou však ve svém okolí nepřehlédnutelné, a tak se jim snažíme vtisknout atraktivní architektonický výraz. V pražském Hloubětíně zatím proběhla úspěšná demolice původní haly. Další pokračování stavby bude, věřím, brzy následovat. V Plzni na Slovanech se již rozběhla kompletní realizace, která bude určitě komplikovaná, neboť bude probíhat za alespoň omezeného provozu. To v Hloubětíně možné nebylo s ohledem na havarijný stav. Hloubětínské tramvaje teď „parkují“ na provizorním odstavném kolejišti v Ústředních dílnách Hostivař. Třetí tramvajová vozovna, kterou jsme se v poslední době zabývali, je brněnská v Pisárkách.

AK

**Metroprojekt mainly deals with the preparation of large and medium size projects, especially those from the area of road infrastructure for public investors. They still have a lot of work to do in their field.**

“Many of our commitments were being completed at the end of the year, thus with difficult control and co-ordination, as the majority of our team worked from home, but we basically managed to fulfil everything,” says Ing. David Krása, managing director at Metroprojekt.

**How was last year for you? To what extent have your activities been influenced by the coronavirus epidemic if we don't take into consideration home office, care giver's allowance and stricter hygienic measures?**

A year ago, we had no idea which of all deep-rooted behavioural patterns we would have to change. We lived in the state of boom times for at least two years. This had never lasted forever in history, but the way it ended in March 2020 was quite unique. Our freedom and involuntary realization of what is important in life and what is that comfort and culture we were used to and can temporarily miss was restricted within a day. This situation was replaced by the ability to respond and improvise quickly in suddenly changed conditions. I am convinced that we have, as a company, succeeded and I am glad that we were far from being the only ones. I am not talking about our competition but about our clients with whom we were able to work operatively on projects remotely. Only engineering activities were affected more seriously as this is an area where practically everything depends on contacts and negotiations. The epidemic has affected lives in our country very unevenly according to the fields of one's activities. We are

ration progressed. In Metroprojekt, we have prepared documentation for the next stage, which will serve as a technical instruction for the tender of the building contractor. It is the Olbrachtova (excl.) – Nové Dvory (incl.) section, while it also includes the excavation of tunnels in the Písnice – Krč Station section. The Krč Station alone is some six months behind this documentation due to complicated negotiations for the co-ordination of the underground station, the railway station building and the development project. As for reconstruction of the stations on the existing lines, the Opatov station was completed in 2020 with our project and the Karlovo Square Station is heading to completion. As for the other stations, the Jířho z Poděbrad and Florenc C stations are furthest in preparation and others are being prepared.

**Years later, new tram lines and/or the extension of some of them, should be constructed in Prague. Which ones are just a hair's breadth away?**

The continuation of the line from Barrandov towards Holyně will commence in no time. And we have other projects in preparation, for instance Divoká Šárka – Dědina, Modřany – Libuš – Nové Dvory, and the highly monitored revitalization of tram traffic in Wenceslas Square. Within the study, we are also able to check the possibility of the Podhoří – Bohnice tram connection. As for tram projects, we are also aiming for other towns, such as Brno, Plzeň and Ostrava.

**The most importantly discussed is probably the return of trams to Wenceslas Square. What will change there and when are we to see it?**

The first tram came to Wenceslas Square on its lines on 20<sup>th</sup> May 1884. Until 1900, it was a horse drawn route, nevertheless, the trams were in operation there for 96 years, until 1980; for 40 years it has been undisturbed by their noise. From Muzeum to Můstek, we can, however, only go by foot unless we want to go down to the underground on a long escalator, go only one station by underground and then up the stairs again. There are many reasons why the return of tram transport has been considered for years. I am really glad that we can take part in the practical preparation of the project, now in the upper part of the square, within the origination of the connection from Vinohradská and Škrétova junction, between the two buildings of the National Museum, around the 'horse' and all the way to the centre of the square, towards the Jindřišská and Vodičkova junction. The appearance of Wenceslas Square stems from the winning project by Cigler Marani studio from the architectural tender held in 2005. The tramline at the square is designed with a 19.5 m axial distance of lines, i.e. with a similar location as the horse track in the 19<sup>th</sup> century. The square area is considered with the operation of cars on the tracks allowing for a public area between the tracks. Both pavements on the sides are being widened and will be lined with new trees. Above Wenceslas Square, there is a new tram line directed from the level crossing of two arterial road lanes and further to the interconnection with the existing line to a triangle at



*Stanice metra Sofie*

the Vinohradská and Škrétova junction. The geometry of the line also accounts with the possibility of turning the tram towards the Opera. It needs to be pointed out that the designed tram connection between Vinohradská Street and the centre of Wenceslas Square is significant for local surface-run passenger transport and will also provide a parallel connection for the long-time overloaded line within the Míru Square – I. P. Pavlova – Ječná – Karlovo Square section. We have prepared project documentation for joint planning and building procedure for the Prague Public Transit Company. In 2021, all those involved will endeavour for the acquiring of all necessary building permits on the basis of which the implementation of the project may commence.

**Trams not only run but sometimes also need to be 'parked up' and repaired. Reconstruction of the Prague depot Hloubětín and Plzeň depot Na Slovanech is currently underway...**

Tram depots are interesting projects, primarily with regards to the operational buildings and halls with a lot of technological equipment. However, at least some of them are difficult to be missed within their surroundings, so we try to give them an attractive architectural image. A successful demolition of the original hall is so far in progress in Hloubětín, Prague and I believe that further continuation will soon follow. Complete implementation has already commenced at Na Slovanech, Plzeň, which will certainly be complicated as it is to progress with limited traffic at the very least. This was not possible in Hloubětín due to the state of emergency. Hloubětín trams are now 'parked up' on a temporary parking line in the Central Workshops Hostivař. The third tram depot, which we have recently dealt with, is the Brno depot in Pisárky.

AK