Zásadní projekty se hýbou kupředu

Principle projects progressing further

Generální ředitel společnosti METROPROJEKT Praha David Krása v rozhovoru pro náš časopis zhodnotil rok 2017 a přiblížil plány pro letošek.

Pane řediteli, jak Metroprojekt pocítil loňský vzestup ve stavebnictví?
Po hubenějších letech byl loňský rok ve znamení všeobecné konjunktury. Na této vlně se k lepším výsledkům vyhoupla jistě nejen naše projektová a konzultační firma. Mezi našimi klienty, veřejnými investory dopravních staveb, lze cítit motivaci využít a smysluplně utratit prostředky z dotačních fondů EU a vzestup soukromých developerských investorů přímo souvisí se vzestupem celého národního hospodářství. Takže rok 2017 byl cestou z předchozích trablů a věřím, že rok 2018 bude ještě lepší.

Které z loňských realizací podle vašich projektů považujete pro Metroprojekt za nejdůležitější?
Z dokončených bych na prvním místě jmenoval dva projekty rekonstrukce památkově chráněných objektů: druhou etapu Revitalizace areálu Klementina (pro Národní knihovnu ČR) a velmi zdařilou a kvalitně provedenou rekonstrukci historického domu Liliová 5 na Starém Městě (pro Národní památkový ústav). Z realizací dopravních staveb bych vyzdvihl dokončenou modernizaci stanice metra Jinonice, kde se nám v návrhu podařilo skloubit nové a moderní technologické vybavení s úctou k původnímu architektonickému a výtvarnému řešení veřejných prostor stanice.

Jaké nejdůležitější projekty dokončíte, resp. rozpracujete letos? Na který z těch nových se těšíte nejvíce?
Jsme na české poměry větší projektová firma, máme 200 zaměstnanců, takže si práci na trhu nemůžeme vybírat. Ale máte pravdu, na něco se můžeme těšit více, na něco méně. Navíc prakticky všechny větší projekty jsou dlouhodobé, více než na rok. Takže určitě se těším, že se pohnou kupředu naše zásadní projekty, tedy trasa D pražského metra nebo železniční spojení Praha – Letiště – Kladno. Byl bych velmi rád, kdyby se aktivně rozběhl projekt této trati v úseku Výstaviště – Veleslavín, kde je součástí i návrh dvou jednokolejných tunelů pod oblastí Střešovic ražených technologií TBM. Z nově zahajovaných projektů se velice těším na projekt rekonstrukce Vinohradské třídy v Praze, který jsme získali na sklonku loňského roku. Budeme moci využít zkušenosti např. z rekonstrukce Karmelitské ulice na Malé Straně aj. Pokud jde o technický pokrok projektování a řízení staveb, těším se také na projekt administrativní budovy v Argentinské ulici, pro nějž jsme zpracovali prováděcí dokumentaci včetně modelu BIM, a výstavba by měla být s využitím BIM technologií řízena. Tento objekt bude novým sídlem naší společnosti.

Loni jste obdrželi ocenění Dopravní stavba roku a cenu hlavního města Prahy za bezbariérové vstupy do metra na trasách A a B. Čím byl tento projekt mimořádný?

DAVID KRÁSA

Dodatečné vestavby výtahů do provozovaných stanic na prvních úsecích metra v centru Prahy, to je pro projektanta ve všech případech oříšek, výzva, nebo chcete-li tanec mezi vejci. Pro každou stanici se začíná studií s návrhem a vyhodnocením více variant dispozičního řešení, do něhož logicky vstupuje zejména IPR. Někde lze nový výtah do staré stanice zakomponovat zcela nenápadnými architektonickými prostředky a upozornit na něj jen informačním systémem, někde je třeba novou vestavbu viditelně odlišit od původní konstrukce, protože jednoduché řešení prostě neexistuje – příkladem může být stanice Můstek. Vždy se snažíme, aby výtah spojil nástupiště metra s povrchem v úrovni chodníku či ulice bez přestupu. Daří se to bohužel ojediněle, např. na stanici Muzeum A. Na Můstku se nám takovou vertikálu také podařilo nalézt. Protáhla se k nástupištím obou stanic linek A i B, těsně minula kolektory a sítě pod povrchem, ale ústila bohužel přesně uprostřed Václavského náměstí. Takže z toho jsou opět dva kratší výtahy s přestupní chodbou…

Trasa D pražského metra, vizualizace stanice Olbrachtova
D route of the Prague underground, visualization of Olbrachtova station

Jak pokračují práce na trase D pražského metra?

Jsem opravdu rád, že po letech přešlapování se loni příprava projektu čtvrté linky pražského metra opět plně rozběhla. Pro projekt takové zásadní veřejné stavby je klíčové, aby měl politickou podporu. Té se mu dostalo od vedení města Prahy i posílením a konsolidací projektového týmu na straně investora, pražského Dopravního podniku. Pokud vše půjde podle předpokladů, měla by být zhruba v polovině roku zahájena ražba šachet a štol geologického průzkumu v oblasti Pankráce. To je oblast s nejsložitějšími geotechnickými podmínkami pro budoucí ražbu stanice Pankrác D, která bude umístěna pod stanicí Pankrác C. Tato průzkumná díla jsou samozřejmě navržena v místech budoucích podzemních konstrukcí a prostor, takže tím téměř nedojde ke zvýšení investičních nákladů. Aktivně je nyní připravována zadávací projektová dokumentace pro krátký úsek Pankrác – Olbrachtova. V navazujícím úseku dvou stanic Nádraží Krč a Nemocnice Krč probíhají intenzivní jednání mezi městem a majiteli pozemků, kteří se rozhodli pro vlastní developerskou aktivitu v okolí těchto dvou stanic. Záměry obou investorů – metra a komerční výstavby – jsme postupně zkoordinovali a uvedli do souladu. Věřím, že zde brzy dojde i k dohodě o dalších závazcích a obchodním vypořádání a příprava projektu trasy D bude moci pokročit alespoň ke stanici Nové Dvory, což by již z Pankráce byl reálně provozuschopný úsek s pozitivním dopravním efektem. Jižní úsek Trasy D mezi stanicemi Nové Dvory a Depo Písnice je závislý na získání práv k pozemkům. Zde se stále pozitivně vyvíjí záměr pražského dopravního podniku na založení společného podniku se soukromým investorem, který je v tendru vybírán. To by vedlo k možnosti vykoupit pozemky za tržní cenu a zároveň následně k možnosti rozvoje developerských projektů souběžně s výstavbou metra, podobně jako v případě stanic v Krči. V Praze se zatím vždy postavil nový úsek metra a developerské projekty se na některé stanice roubovaly teprve následně. Ze zemí na západ od nás víme, že to jde i najednou. Tak snad se to tentokrát podaří i u nás.

JF

The Managing Director of METROPROJEKT Praha, David Krása, assessed the year 2017 and introduced their plans for this year more fully in an interview for Development News.

Mr. Krása, how did Metroprojekt feel about last year's growth in the building industry?

Last year was, after some leaner ones, under the sign of a general boom. It's not only our project and consultancy company that has risen on this wave to better results. One can feel amongst our clients being public investors in road structures, a motivation to utilize and meaningfully spend all resources from EU funds and the rise of private development investors is directly associated with the rising of the whole national economy. That means that 2017 was a way out of previous troubles and personally I believe that 2018 will be even better.

Which of the last year's realizations do you consider the most important for Metroprojekt?

As for those completed, I would name the two projects of reconstruction of listed buildings: the second stage of the Revitalization of the Klementinum complex (for the National Library ČR) and the very successful and first class realized reconstruction of the historical building Liliová 5 in Old Town (for the National Heritage Institute). As for realizations of road structures, I would point out the completed modernization of the Jinonice underground station, where we managed to combine new and modern technological equipment with due respect for the original architectural and artistic solution of the station's public areas.

Which of the most important projects are you going to complete or start working on this year? Which new ones do you look forward to most?

As for the Czech environment, we are a larger planning company with 200 employees so we cannot select our work in the market. However, you are right that there are projects we can look forward to more than others. Moreover, all larger projects are practically of a long term nature for us, that being for more than a year. So, I am definitely looking forward to some of our fundamental projects to progress further, one being the D route of Prague's underground and also the railway connection Prague – Airport – Kladno. I would be really pleased if the project of this railway line in the section of Výstaviště – Veleslavín commenced actively, which is also associated with the proposal of two single-track tunnels under the area of Střešovice and dug with TBM technologies. As for those newly commenced projects, I am looking forward to the project of reconstruction of Vinohradská Road in Prague, which we acquired at the turn of last year. We will be able to utilize our experiences from the reconstruction of Karmelitská Street at Malá Strana, for instance, and others. As for technical progress in planning and building management, I am also looking forward to the project of the

administrative building in Argentinská Street, for which we executed implementing documentation, including the BIM model, and construction will be managed and controlled through the utilization of BIM technologies. This building will become the new headquarters for our company.

Last year, you received the Road Structure of the Year Award and the prize of the capital city of Prague for disabled friendly entrances to the underground on the A and B routes. How was this project exceptional?
The additional installation of lifts into stations operated on the first underground sections in Prague's centre represents, in every case, a hard nut, a challenge or if you want 'playing with eggs' for a planning engineer. With every station you start with a study with a proposal and assessment of more options for the layout, which is, logically, mainly entered into by the IPR. Sometimes it is possible to install a new lift into an old station via entirely unobtrusive and discreet architectural features and draw attention to it only via an information system. Sometimes, it is necessary to differentiate the development visibly from the original structure as there is simply no easy solution – as an example we can name Můstek station. We always try to have the lift connected to the underground station's platform with the surface at the level of the pavement or street without a need for change. This is, unfortunately, only managed rarely, for instance at the Museum A station. As for Můstek, we also managed to find such a vertical. It was extended to the platforms of both stations of the A and B lines, passing collectors and the mains under the surface close by but unfortunately exited straight into the middle of Wenceslas Square. So, this resulted again in two shorter lifts with a changing hall...

How is work on the D route of the Prague underground progressing?
I am really pleased that preparation for the project of the forth line of Prague's underground has been commenced again after years of kicking one's heels. What is key for a project of such fundamental public construction is for it to have political support. This support came from Prague's council and from the strengthening and consolidating of the project team on the investor's side, the Prague Public Transit Co. Inc. If everything proceeds as expected, digging of the shafts and tunnels for the geological survey in the Pankrác area should commence sometime around the middle of the year. It is an area with the most difficult geotechnical conditions for the future boring of the Pankrác D station, which will be located under the Pankrác C station. These surveying works are proposed for places of future underground constructions and areas, which means they will hardly create any increase in investment costs. Project documentation for the short section of Pankrác – Olbrachtova is currently under active preparation. Intensive negotiations between the city and land owners are proceeding the following section of Nádraží Krč and Nemocnice Krč station, where landowners have decided on their own development activities. We have gradually co-ordinated the intentions of the two investors – both town and commercial development – and placed them into coherence. I believe that there will soon also be agreement regarding further obligations and business settlement and the preparation of the D route project will be able to progress at least to the Nové Dvory station, which would represent a realistically operational section with a positive transport effect from Pankrác. The southern section of the D route between the Nové Dvory and Depo Písnice stations depends on the acquiring of land rights. What is still developing positively there is the intention by the Prague Public Transport Co. Inc. for the establishment of a joint venture with a private investor, who is being selected via tender. This would lead to the option of buying the land for market price and also to the subsequent development of development projects side by side with the construction of the underground, as it was with the stations in Krč. So far, a new underground section in Prague was at firstly constructed and development projects were subsequently grafted onto a station. But we know from countries west of the Czech Republic that these things can be done at the same time. So hopefully this time it will also happen in our country.

JF

Revitalizace Klementina, kaple sv. Jana Nepomuckého
Revitalization of the Klemetinum complex, chapel of St. John of Nepomuk

Železniční spojení Praha – Letiště – Kladno, vizualizace mostu přes ul. Dukelských hrdinů
Railway connection Prague – Airport – Kladno, visualization of of the bridge over Dukelských hrdinů St.