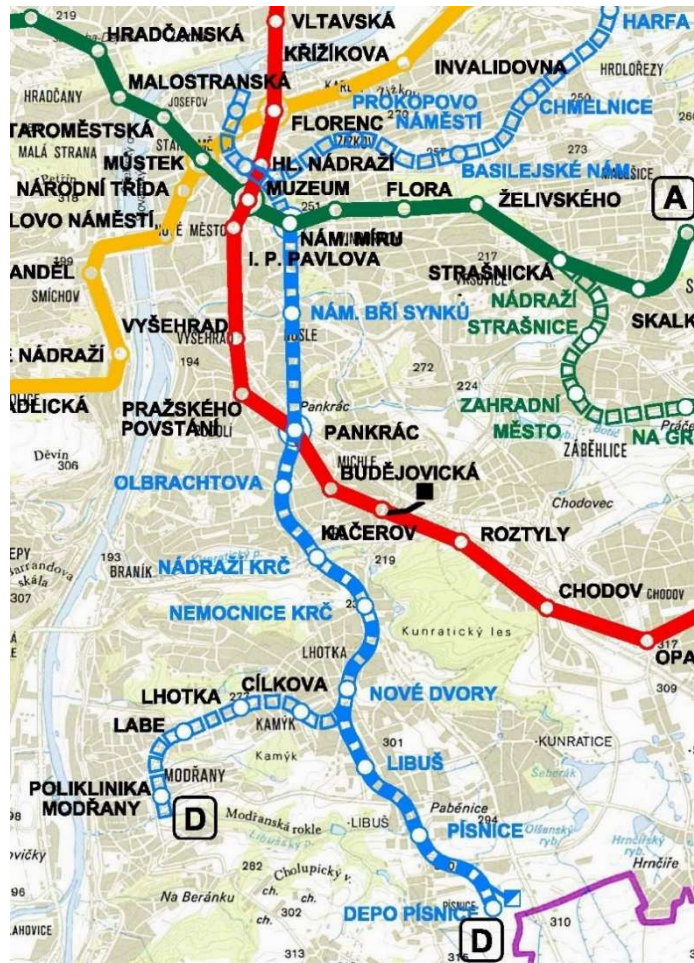


TRASA "D" PRAŽSKÉHO METRA

Projekt, kterým se v Metroprojektu nepřetržitě zabýváme od roku 2010 postoupil z fáze **PŘÍPRAVY** do fáze **REALIZACE**. To je pro nás projektanty první zadostiučinění - v ujištění, že jsme neprojektovali "do šuplíku". Rozhodující zadostiučinění by mělo přijít v roce 2029, kdy by první úsek Děčka měl začít sloužit svému účelu - cestující veřejnosti.

Při této příležitosti dovolte malou rekapitulaci a ohlédnutí

1. ODKUD KAM? ... NÁMĚSTÍ MÍRU - DEPO PÍSNICE



2. PROČ VLASTNĚ?

Hlavní cíle projektu

- Zásadně zlepšit problematickou dopravní situaci v jižním sektoru města (Krč, Lhotka, Novodvorská, Libuš atd.), kde žije cca 150 000 lidí. Ti mohou nyní jako veřejnou dopravu do centra využít pouze autobusy a na Kačerově přestup na metro C.
- Vytvořením kapacitního terminálu a parkovišť P+R na jižním okraji města podchytit autobusovou dopravu a podstatnou část individuální automobilové dopravy z příměstského regionu ve stanicích Písnice a Depo Písnice.

Vyřešení těchto problémů bude mít přínos pro životní prostředí ve městě, zejména v Praze 4. Podstatná část dosud povrchové dopravy osob se z aut a autobusů přemístí do vlaků metra.

Zejména cestující z regionu na jih od Prahy projedou Prahu 4 vlakem pod zemí a vystoupí jen ten, kdo tam má cíl své cesty.

3. DOČKÁME SE NA DÉČKU NĚČEHO NOVÉHO? URČITĚ!

Jak bude sloužit?

Vlaky s plně automatizovaným provozem bez strojvůdce, všeobecně ve světě označované pojmem „driverless“, přinesou vyšší provozní spolehlivost a výrazně vyšší schopnost operativního přizpůsobení provozu přepravní poptávce. Přitom i něco ušetří na provozních nákladech. A s největší pravděpodobností se jich dočkáme i na lince C.

Jak bude vypadat?

Na stanicích linky D probíhá od roku 2019 spolupráce architektů s umělci - výtvarníky na výsledné podobě stanic. Každá ze stanic dostane originální a zapamatovatelnou podobu. Věřme, že to cestující ocení.

Pro naše architekty je to zcela nová zkušenost, umocněná spoluprací s architektem Davidem Vávrou, který organizuje a moderuje soutěže na výběr výtvarných návrhů pro jednotlivé stanice.

Co se postaví zároveň s metrem?

Projednání práv k pozemkům v prostoru budoucích stanic Nemocnice Krč a Nádraží Krč zabralo hodně času, ale vyústilo v jednoznačně pozitivní závěr. V historii výstavby pražského metra se zde poprvé podařilo skloubit veřejnou investici do stanic metra a soukromou investici do developerského projektu v bezprostředním okolí. Vše by tedy mělo vzniknout najednou, při jednom nepořádku, do finální podoby. Podobný koncept je ve stadiu zrodu i u stanic Libuš a Písnice.

4. CO SE DOSUD Povedlo DOKONČIT?

Prověřování a formování koncepce návrhu čtvrté trasy pražského metra

1983

Začátkem 80. let byla trasa D uvažována ve zcela jiné poloze - zhruba ve stopě pravobřežní tramvajové trati do prostoru Palackého náměstí. Obsluha jižního sektoru města byla přitom řešena větvením linky C na Pankráci.

Ještě ve druhé polovině 80. let však urbanizace jižního sektoru města předčila původní předpoklady a bylo rozhodnuto, že původní větev linky C bude chápána jako samostatná nová trasa D s dalším pokračováním severním směrem. Pro pravobřežní oblast jižní části města byla pak tramvajová doprava vyhodnocena jako vyhovující.

1991

Metroprojekt zpracoval dokumentaci ("zadání stavby") projektu I.D v rozsahu Nové Dvory - Zálesí - Náměstí Míru. Trasa byla uvažována jako klasické metro, stejné koncepce jako provozované linky A, B, C. Větvení linky C nebylo dále uvažováno.

1992

Ve studii byla prověřena alternativní stopa linky D, a to s křížením linky C ve stanici Kačerov. S částečným využitím koridoru železniční trati se zde podařilo dosáhnout zhruba 37 % podílu povrchových a estakádových úseků. Vůči centru města byla stopa vedena s preferencí její tangenciální funkce. Křížení s linkou A bylo prověřováno ve stanicích Jiřího z Poděbrad, Flora a Želivského. Výsledkem však bylo potvrzení přestupu A - D ve stanici Náměstí Míru.

Téhož roku byly zpracovány i studie provozních úseků III.D Náměstí Míru - Basilejské náměstí a II.D Nové Dvory - Písnice, včetně depa Písnice.

1993

Metroprojekt prověřil úsek I.D v rozsahu Nové Dvory - Hlavní nádraží ve variantách s alternativními lehkými dopravními systémy, konkrétně šlo o automatické metro na pneumatikách (VAL) a rychlodrážní tramvaj, a to v obou možnostech vedení trasy, tedy s křížením linky C na Pankráci nebo na Kačerově. Byla analyzována i možnost ukončení linky D ve stanici Náměstí Republiky, s přestupem na linku B. Jako výsledek bylo mj. potvrzení řešení s přestupní stanicí Pankrác, již tehdy zakotvené v Územním plánu hlavního města.

2001

Pro potřeby stavebních uzávěr bylo aktualizováno prověření úseku I.D Nové Dvory - Náměstí Míru ve variantě klasického metra. Rámcově byly aktualizovány i úseky II.D (na jih do Písnice) a III.D (severní pokračování do oblasti Žižkova). V úseku I.D byla ověřena možnost vedení trasy do blízkosti Thomayerovy nemocnice, namísto stanice Zálesí. To se setkala se všeobecnou podporou, ale nebylo v té době promítnuto do Územního plánu.

2004

Pozornost se zaměřila na alternativu lehkého metra. Metroprojekt s Atelierem Patrika Kotase zpracoval koncepční studii, která pro úsek Písnice - Hlavní nádraží vůči základní variantě klasického metra vymezila dvě varianty lehkého metra (sklon 60‰) - tzv. „povrchovou“ a „podzemní“. Varianta „povrchová“, s mírným prodloužením délky trasy, byla založena na kombinaci tunelového a estakádového vedení trasy. Estakádou byl řešen přechod Krčského údolí, jakož i celé další pokračování jižním směrem do Písnice. Druhá varianta lehkého metra směrově vycházela ze stabilizované trasy ve smyslu Územního plánu hl.m. Prahy, do které však promítnula přednosti lehkého metra, umožňující především přiblížení stanic k povrchu.

2006

Byla zpracována další srovnávací studie alternativ dopravního systému. Byla svěřena Inženýrské akademii ČR a společností Gauß Rail Engineering a CWE. Bylo provedeno porovnání klasického metra a podzemního lehkého metra (se standardní délkou vlaků, resp. nástupišť 100 m) s optimalizovanými variantami, kterými byly klasické metro s třívozovými vlaky a délkou nástupišť 65 m a lehké metro na pneumatikách (maximální sklon 70 ‰, nástupiště délky 65 m). Jako nejvýhodnější byla vyhodnocena varianta lehkého automatického metra na pneumatikách. Výsledek porovnání však byl ovlivněn skutečností, že jako určující vstup byl uvažován předpoklad nižších zátěží na trase D, bez významnější kapacitní rezervy do dalších let životnosti.

2007

Byla zpracována „Studie možností financování projektu trasy D pražského metra“, která specifikovala cíle projektu a způsob jeho financování metodou PPP. Následně byl zpracován i koncept Koncesního projektu. Nebylo však o něm na úrovni vedení města nijak konkrétně rozhodnuto. V té době bylo rozestavěno prodloužení linky C do Letňan a vedla se řada diskusí, co by mělo v rozvoji sítě pražského metra následovat po "Céčku". Zvažována byla výstavba nové linky D, nebo prodloužení linky A z Dejvic. Vedení města tehdy rozhodlo o prioritě linky A. Pro čtvrtou linku D však bylo mnoho dobrých důvodů, nikoli už však peněz v městské pokladně. To byl zřejmě hlavní důvod k prověřování možnosti soukromého financování projektu linky D.

Všechny uvedené aktivity předcházely praktickému zpracování projektové dokumentace, podle které se nyní začalo stavět. V roce 2010, byly zahájeny práce na dokumentaci pro

územní rozhodnutí, vč. hodnocení vlivu stavby na životní prostředí, prakticky v dnešní podobě návrhu.

Příprava projektu I.D Náměstí Míru - Depo Písnice

2010

Dopravní urbanismus - revize návrhu trasy a umístění stanic, podklad pro změnu ÚP
Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí (EIA)

2011

Vydán kladný posudek EIA
Dokončena Dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR)

2013

Vydáno územní rozhodnutí (napadeno odvoláním)
Zpracována úsporná varianta návrhu trasy D, jako odbočky z trasy C

2014

Územní rozhodnutí nabylo právní moci
Zpracována Studie proveditelnosti (Feasibility Study) - projekt splňuje kritéria ekonomické
efektivnosti pro financování z fondů EU

2015

Zpracována Dokumentace pro stavební povolení (DSP)

2018

Zpracována Dokumentace pro provedení stavby (PDPS) - pro iniciační úsek I.D1a Pankrác -
Olbrachtova

2019

Zahájení Doplnujícího geologického průzkumu pro úsek Pankrác - Olbrachtova, ražba
podzemních průzkumných šachet a štol, prezentováno jako faktické zahájení výstavby Trasy
D

Výtvarné soutěže na doplnění architektonického řešení stanic Pankrác a Olbrachtova

2020

Zpracována PDPS pro úsek I.D1b Olbrachtova (mimo) - Nové Dvory, vč. ražeb TBM do
Písnice

Výtvarné soutěže na doplnění architektonického řešení stanic Nádraží Krč, Nemocnice Krč a
Nové Dvory

2021

Doplnění PDPS úseku I.D1b o stanici Nádraží Krč
Vybrán zhotovitel stavby pro úsek I.D1a Pankrác - Olbrachtova
Vydáno stavební povolení na úsek Pankrác - Nové Dvory, vč. ražeb TBM do Písnice
(napadeno odvoláním)

2022

Dokončen Doplnující geologický průzkum - velký přínos pro snížení budoucích rizik při
výstavbě stanic Pankrác a Olbrachtova

Stavební povolení na úsek Pankrác - Nové Dvory, vč. ražeb TBM do Písnice nabylo právní moci

Zahájení výstavby úseku I.D1a Pankrác - Olbrachtova

Věřím, že z tohoto přehledu vývoje návrhu od 80. let minulého století je jasné, že Děčko není projekt ušitý rychlou jehlou. Je promyšlený opravdu důkladně a z toho mám při zahájení jeho výstavby opravdu dobrý pocit. Víme co chceme postavit, víme proč, a víme jak to může po otevření sloužit svému účelu, tedy cestující veřejnosti.

5. CO NÁS ČEKÁ DÁLE?

Co ještě čeká nás projektanty?

Úprava návrhu tří jižních stanic Libuš, Písnice, Depo Písnice, doplnění vestibulů, koordinace s navazujícími projekty a zpracování PDPS těchto stanic a vlakového depa

Aktualizace DSP úseku ID.3 Pankrác (mimo) - Náměstí Míru a zpracování PDPS pro tento úsek

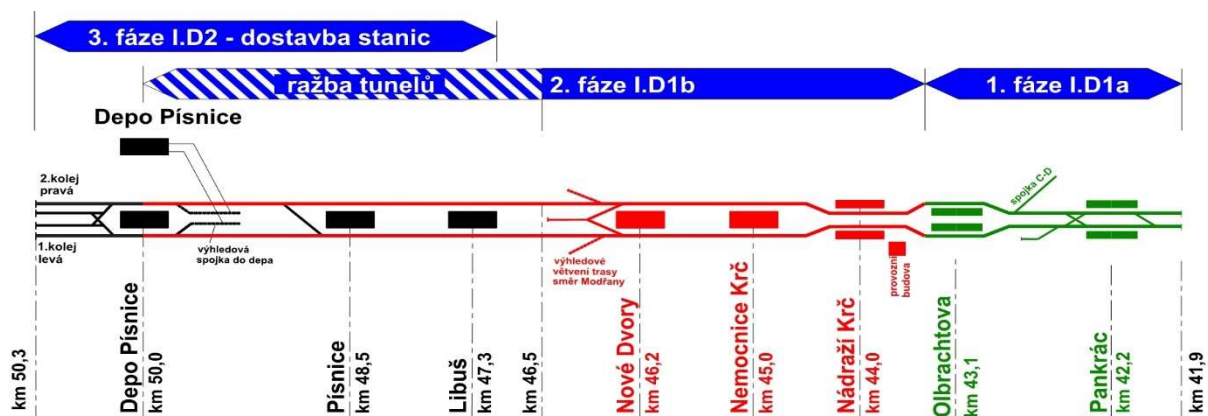
A pak - další pokračování Děčka na sever? Nebo na jih?

Co čeká stavitele?

Postup výstavby úseku Pankrác - Depo Písnice je členěn takto:

1. fáze - úsek I.D1a Pankrác - Olbrachtova, 2 stanice, 1 úsek a spojka C-D (zahájeno 2022, plánované zprovoznění 2029)
2. fáze - úsek Olbrachtova (mimo) - Nové Dvory, vč. ražeb TBM do Písnice (plánované zprovoznění 2029)
3. fáze - dostavba stanic Libuš, Písnice a Depo Písnice, vč. vlakového depa (po dosažení dohody o začlenění stanic do okolí)

Zprovoznit lze všechny fáze najednou (cca 2029), případně 1. a 2. fázi společně a 3. fázi s odstupem.



Následuje výstavba úseku ID.3 Pankrác (mimo) - Náměstí Míru.