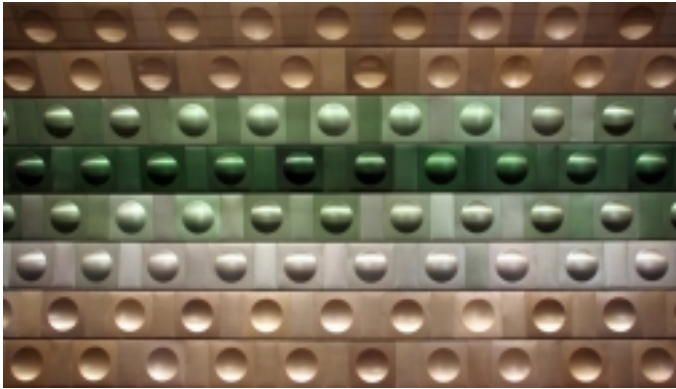


Trasa D pražského metra získává reálné obrysy



Author: Tomáš Johánek | Published: 16.06.2010

Zatím poslední úsek metra se otevřel v roce 2008 mezi Ládvím a Letňany na trase C. Letos se začalo pracovat na prodloužení trasy A z Dejvické do Motola s potenciálem dalšího prodloužení až na ruzyňské letiště. Zásadním projektem je ovšem trasa D. Nejen obyvatelé jihozápadního okraje Prahy, konkrétně Lhotky, sídliště Novodvorská, Libuše či Písnice, čekají na trasu, která má protínat centrum města od Hlavního nádraží až k novému Depu Písnice. Cílem této trasy má být zajištění dopravní obslužnosti rozsáhlých sídlišť, která jsou nyní závislá jen na autobusové dopravě. Trasa D současně ulehčí dnes již přetížené lince metra C a díky redukci autobusů také životnímu prostředí Prahy. Vývoj tohoto projektu určitě bedlivě sledují i rezidenční developři, protože pro jejich pražské klienty je metro a jeho dostupnost prodejním argumentem nad jiné. „Výstavba nové trasy D je další klíčovou prioritou rozvoje MHD na území metropole. Propojí pražské metro s příměstskou železniční sítí a nabídne bezpečné, pohodlné a spolehlivé cestování pro přibližně 100 tisíc Pražanů,“ miní pražský primátor Pavel Bém.

Projekt „děčka“ připraví Metroprojekt

V první etapě by se měl postavit úsek Pankrác - Nové Dvory o délce asi 4,1 kilometru. Další etapou je úsek Nové Dvory - Depo Písnice o délce 3,8 kilometru, přičemž poslední část, úsek Pankrác - Náměstí Míru o délce 2,9 kilometru, má být dokončena v roce 2022. Linka D by pak mohla pokračovat dále až na Basilejské náměstí, to už je ale daleká budoucnost. První stavební práce ale podle vedení DPP začnou nejspíš až na konci roku 2013, kdy budou k dispozici všechna stavební povolení. Jisté je snad už definitivně to, že na stavbu nové linky metra může začít připravovat plány společnost Metroprojekt. Právě ta se stala vítězem výběrového řízení.

Peripetie této gigantické stavební zakázky (předběžně je rozpočet stanoven na 40 miliard korun) jsou poměrně složité. Nejnižší nabídku na zpracování projektu nové trasy metra podala nejprve společnost Mott MacDonald, zadavatel - Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) - právě ji ale ze soutěže vyřadil kvůli pochybnosti o její reálnosti. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže ovšem toto rozhodnutí zrušil, DPP ale posléze firmu znovu z výběrového řízení vyřadil, údajně kvůli „nedodržení základních kvalifikačních předpokladů pro účast v soutěži“. Mott MacDonald se nakonec rozhodla ve sporu nepokračovat. Vítězná firma, tedy Metrostav, který je vlastnicky propojená se společností SUDOP, dostane za práci téměř 500 milionů korun.

Vlaky bude řídit počítač

Nová podzemní dráha by měla být dlouhá 11 kilometrů a bude mít deset stanic: Hlavní nádraží, Náměstí Míru, Náměstí bratří Synků, Pankrác, Olbrachtova, Nádraží Krč, Nemocnice Krč, Nové Dvory, Libuš a Písnice, součástí stavby bude také depo v Písnici. Asi největší zajímavostí nové trasy metra je sama

koncepte; ta se totiž od ostatních linek podzemky celkově liší. Na nové trase by měly jezdit vozy takzvaného lehkého metra, které budou řízeny automaticky prostřednictvím počítačů. Díky tomu bude doprava ekonomičtější, umožní například i použití kratších souprav v době mimo přepravní špičku.

Jakkoli je známo vedení trasy, dodavatel i technické parametry nové trasy metra, nejasnosti panují okolo toho základního. Jak se bude celá stavba financovat? Podle zástupců pražského magistrátu se nabízejí čtyři možnosti. Tou první je platit stavbu z rozpočtových zdrojů dopravního podniku hlavního města. Stát však nyní na prodloužení metra A nepřispěl ani korunou a podobné by to mohlo být i u trasy D. Druhou možností financování je komerční úvěr či dluhopisy, třetí variantou je vzít si úvěr od Evropské investiční banky a poslední možností je takzvaný projekt PPP, kdy se na financování podílí veřejný i soukromý sektor. Tuto variantu doporučují i některé odborné studie, proti zase mluví dosud nevalné výsledky, které Česko na tomto poli dosáhlo. Teprve nedávno byl po letech otálení schválen první z tzv. pilotních projektů PPP (dostavba pražské Ústřední vojenské nemocnice), vedle toho bylo realizováno pouze několik drobných projektů lokálního významu.

Staví se prodloužení trasy A

Zatímco trasa D je zatím stále pouze na papíře (a pravděpodobně tam ještě minimálně několik let zůstane), realitou je výstavba dalšího úseku trasy A mezi Dejvickou a Motolem. Nový úsek za téměř 19 miliard korun by měl být zprovozněn v roce 2014. Prodloužení trasy A je důležité především pro Prahu 6 a oblast Vítězného náměstí, ze kterého by po dostavbě měla zmizet autobusová doprava. Na této trase za čtyři roky přibudou stanice Červený vrch, Veleslavín, Petřiny a Motol. Celková délka pražského metra se tak prodlouží o více než šest kilometrů.

Z celkové výše plánované investice by Praha měla získat zhruba osm miliard korun z fondů Evropské unie, naopak stát - jak už bylo řečeno - v dobách rozpočtové krize nijak překvapivě nepřispěje ani korunou. Pražské zastupitelstvo loni schválilo, že do roku 2015 uvolní na prodloužení metra trasy A celkem 10,7 miliardy korun. Nejvíce peněz bude muset město najít v letech 2013 a 2014, kdy by měla výstavba metra městskou kasu stát 8,7 miliardy korun. Do té doby se většina nákladů bude hradit z operačního programu Doprava. Tuto zakázku od pražského dopravního podniku získalo sdružení společností Metrostav a Hochtief CZ. Tunely metra budou razit plně mechanizované razicí štíty, ty se do Česka podle generálního ředitele Metrostavu Pavla Piláta vrátí téměř po čtyřiceti letech. „Tato technologie je šetrná k životnímu prostředí i obyvatelstvu, které bývá takovými stavbami dotčeno,“ dodal Pilát. Do budoucna se počítá s rozšířením trasy A až na letiště Ruzyně přes zastávky Bílá Hora, Dědina, Dlouhá Míle a Staré letiště. Předpokládá se, že tento úsek bude do provozu uveden někdy v roce 2018.

Diskusní setkání Stavebního fóra pod záštitou primátora hl. m. Prahy MUDr. Pavla Béma na téma Územní plán Prahy se koná ve středu 23. 6. 2010 od 11:00 do 13:30 hodin v andel's hotelu, Stroupežnického 21, Praha 5.

Autor je šéfredaktorem magazínu Realit

16.06.2010 09:28, Tomáš Johánek