



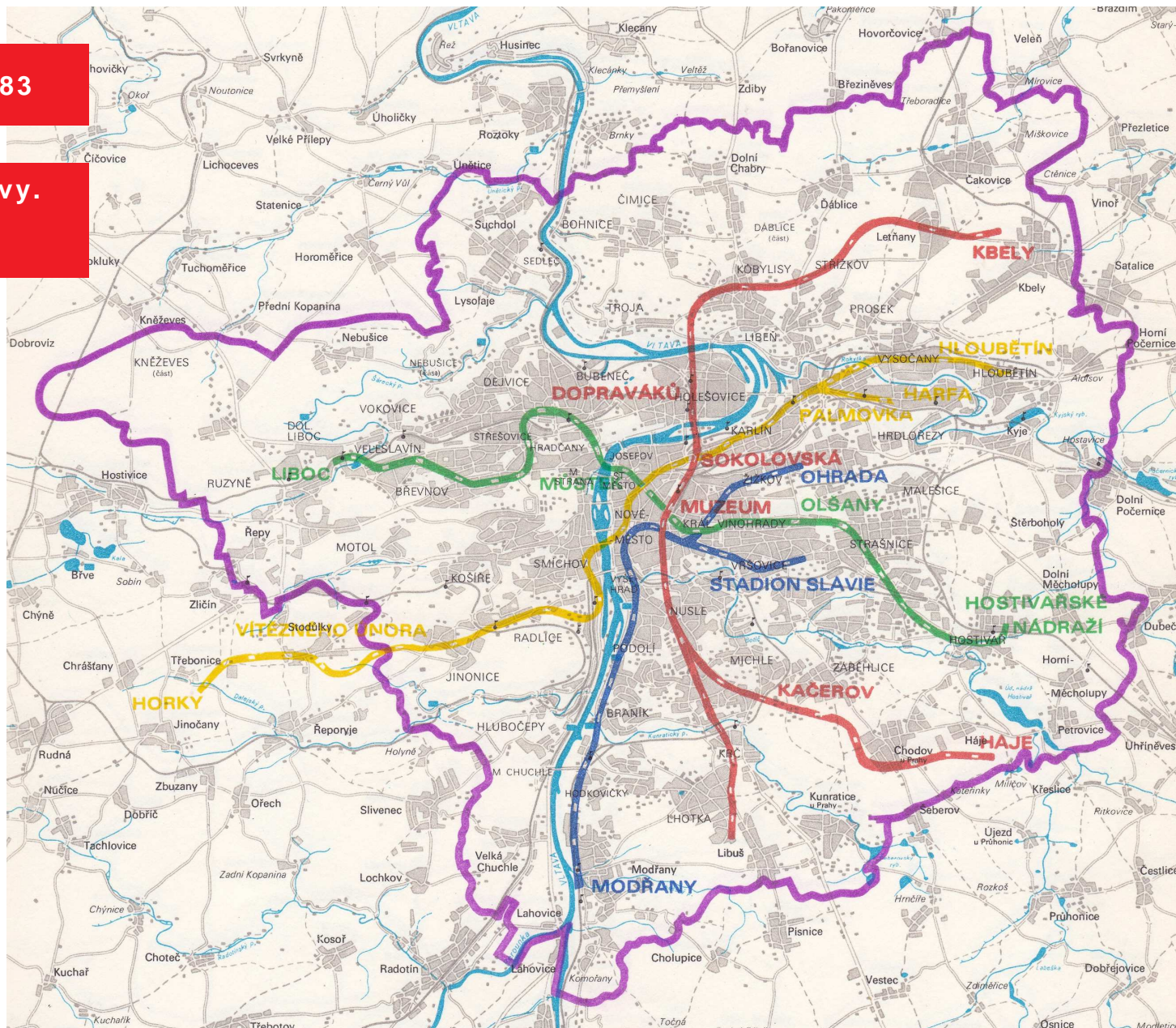
TRASA D PRAŽSKÉHO METRA

VÝVOJ PROJEKTU, AKTUÁLNÍ STAV, ETAPIZACE

DAVID KRÁSA, JIŘÍ HRNČÍŘ

NÁVRH SÍŤE PRAŽSKÉHO METRA - 1983

Trasa D vedena po pravém břehu Vltavy. Obsluha jižního sektoru města byla řešena větvením linky C na Pankráci.



PROVĚŘOVÁNÍ A FORMOVÁNÍ KONCEPCE NÁVRHU ČTVRTÉ LINKY PRAŽSKÉHO METRA

1991

I.D Nové Dvory - Zálesí - Náměstí Míru, klasické metro, křížení s linkou C ve stanici Pankrác

1992

Alternativní stopa linky D - křížení linky C ve stanici Kačerov, částečné využití koridoru železniční trati, 37 % podílu povrchových a estakádových úseků.

1993

Úsek Nové Dvory - Hlavní nádraží prověřen ve variantách s alternativními lehkými dopravními systémy - automatické metro na pneumatikách (VAL) a rychlodrážní tramvaj

2001

Prodloužení Písnice - Náměstí Míru, prověření severního pokračování směr Žižkov

2004

Alternativa lehkého metra, koncepční studie s Atelierem Patrika Kotase - úsek Písnice - Hlavní nádraží - dvě varianty lehkého metra (sklon 60‰) - tzv. „povrchovou“ a „podzemní“. Varianta „povrchová“ - kombinace tunelového a estakádového vedení trasy, estakádou byl řešen přechod Krčského údolí i celé další pokračování jižním směrem do Písnice.

PROVĚŘOVÁNÍ A FORMOVÁNÍ KONCEPCE NÁVRHU ČTVRTÉ LINKY PRAŽSKÉHO METRA

2007

prověření možnosti financování projektu trasy D metodou PPP - bylo rozestavěno prodloužení linky C do Letňan - 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 hlavní důvod k prověření metody PPP pro linku D

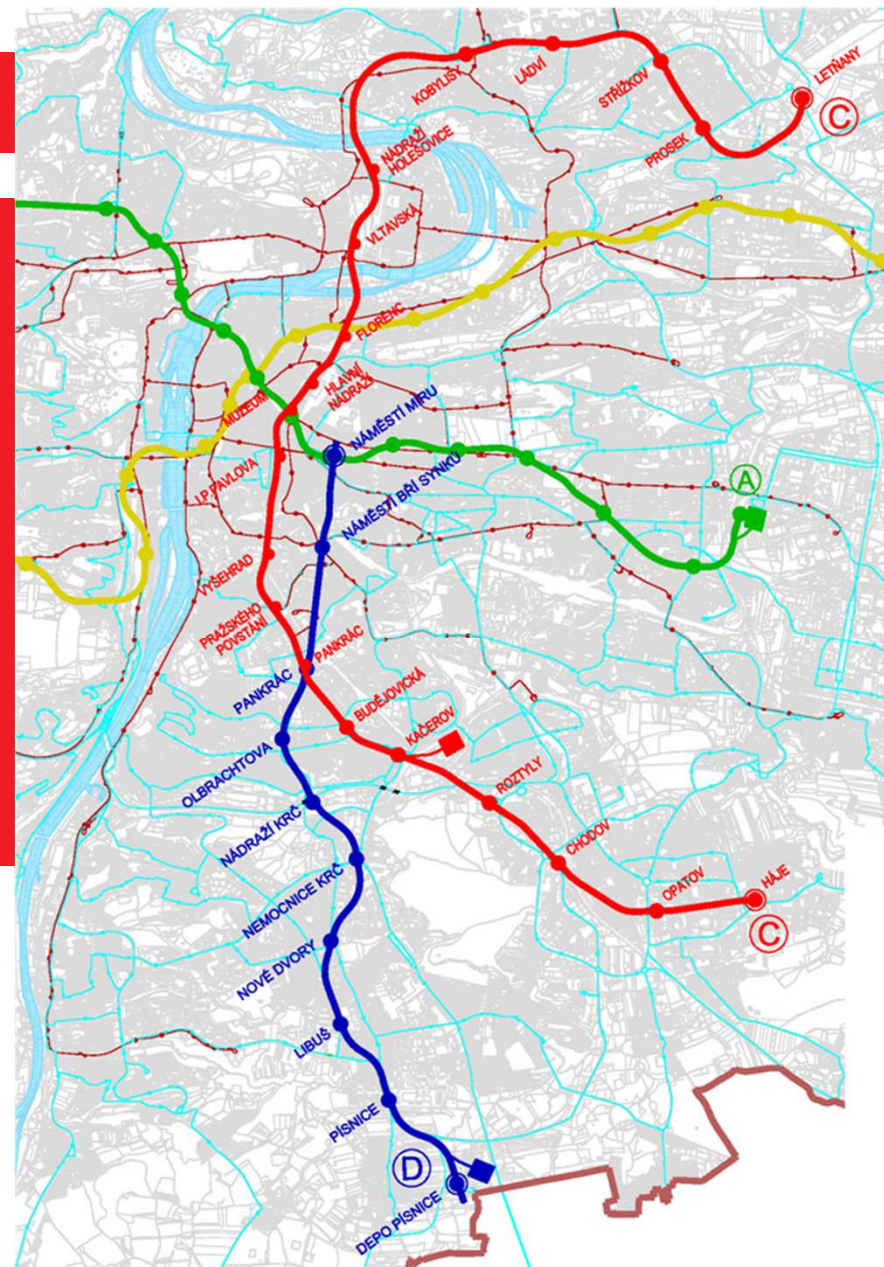
To vše předcházelo praktickému zpracování a projednání projektové dokumentace, podle které se nyní začalo stavět. V roce 2010 byly zahájeny projektové práce prakticky v dnešní podobě návrhu.

PŘÍPRAVA PROJEKTU I.D NÁMĚSTÍ MÍRU - DEPO PÍSNICE dnešní podoba návrhu trasy (od r. 2010)

Hlavní cíle projektu - proč vlastně?

- Zásadně zlepši 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 podchytí 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.



PŘÍPRAVA PROJEKTU I.D NÁMĚSTÍ MÍRU – DEPO PÍSNICE dnešní podoba návrhu trasy (od r. 2010)

Postup přípravy projektu

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)

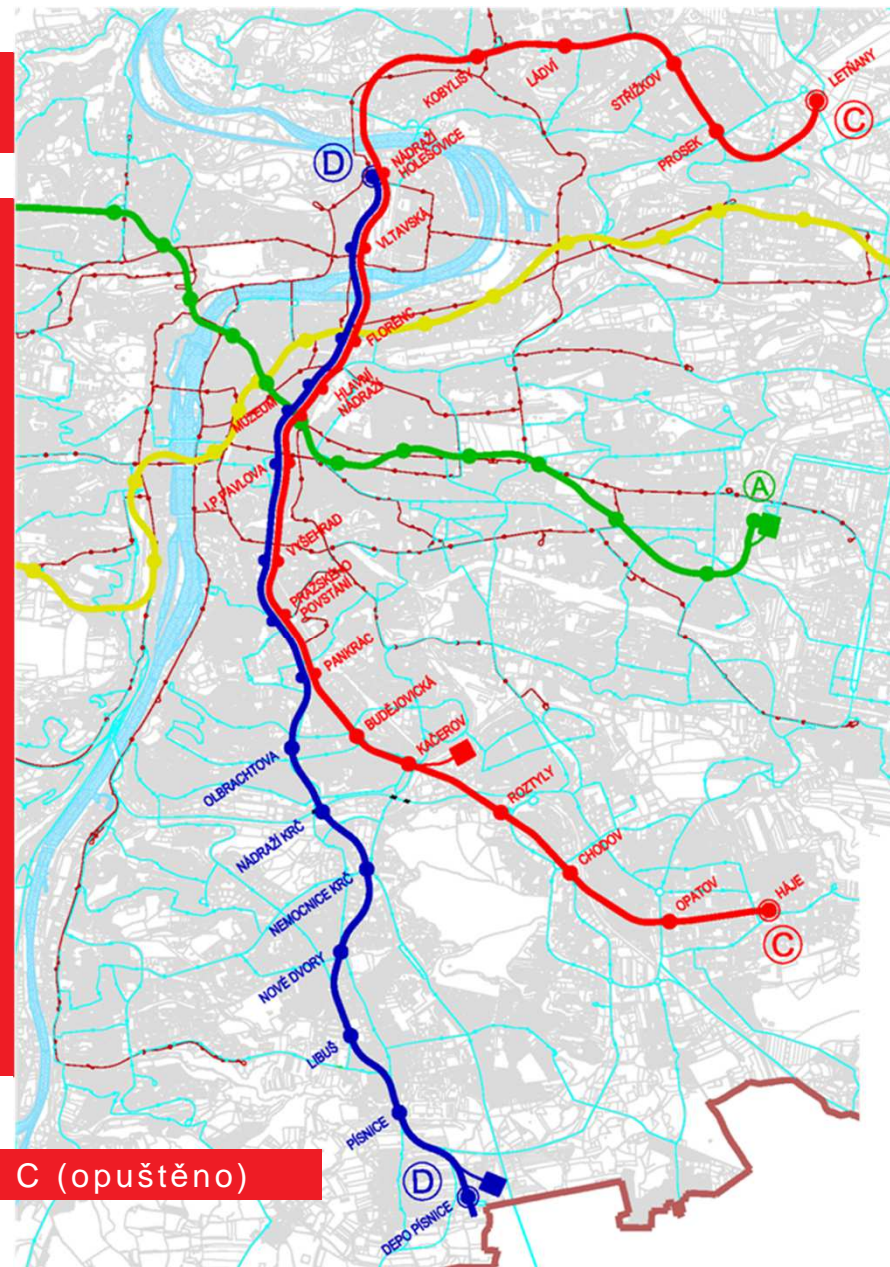
Zpracována úsporná varianta trasy D, jako odbočky z trasy C

2014

Územní rozhodnutí nabylo právní moci

Studie proveditelnosti (Feasibility Study) - projekt splňuje kritéria
pro financování z fondů EU

Úsporná varianta trasy D, jako odbočky z trasy C (opuštěno)



PŘÍPRAVA PROJEKTU I.D NÁMĚSTÍ MÍRU – DEPO PÍSNICE

dnešní podoba návrhu trasy (od r. 2010) - postup přípravy projektu - pokračování

2015

Zpracována Dokumentace pro stavební povolení (DSP)

2017

Studie fázování, nalezena optimální etapizace výstavby. Základní dohoda s vlastníky pozemků v Krči.

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 - přínos pro snížení 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

TRASA D PRAŽSKÉHO METRA - CO NÁS ČEKÁ DÁLE ?

Co ještě čeká projektanty?

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

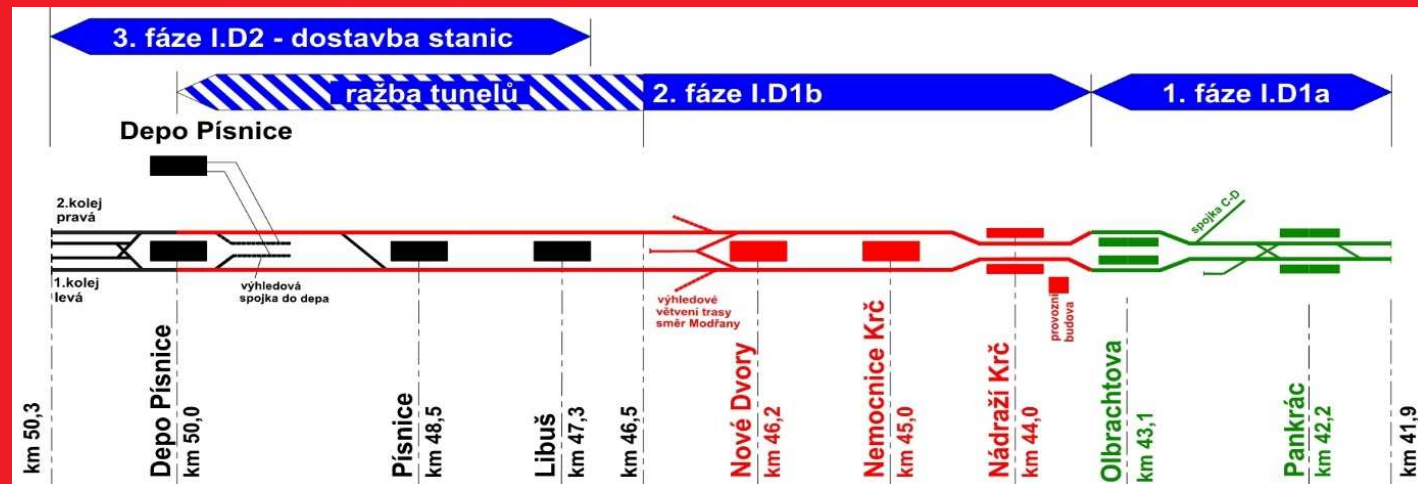
Aktualizace DSP úseku ID.3 Pankrác (mimo) - Náměstí Míru a zpracování PDPS pro tento úsek

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 (případně každé zvlášť), vč. vlakového depa

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



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

A pak?

Pokračování Děčka na sever?

Nebo na jih?

Jak se prováděl průzkum?



Jak se to bude stavět?



DALŠÍ PŘÍSPĚVKY

Nejprve investor:
O tendrech, majetkách, povoleních a žalobách

Jak to bude vypadat?
(tento návrh nebyl vybrán)



METROPROJEKT Praha a.s.

Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7
metroprojekt@metroprojekt.cz
+420 296 154 105

