

Vážení čtenáři,



mezi ukazatele prosperity měst nepochybně patří stav a rozvoj dopravního systému, včetně hromadné městské dopravy, která je významným komponentem veřejného prostoru. Zejména v rámci metropole hraje důležitou roli zrychlení a zvyšování rozsahu a technických možností přepravy. Jedním z naléhavých projektů, který v tomto směru znamená významnou podporu a atraktivnější a již delší dobu se stává nutností, je spojení centra hlavního města s letištěm kapacitní kolejovou dopravou. První počiny směřující k realizaci

rychlodráhy, propojující Masarykovo nádraží s letištěm v Ruzyni vybudováním odbočky z železniční trati Praha – Kladno ke stanici Praha-Ruzyně, byly podniknuty už v roce 1993. O tři roky později se začalo přemýšlet také o možnosti prodloužení trasy A pražského metra z Vítězného náměstí v Dejvicích až na letiště. V roce 2001 se také uvažovalo, že na železničním spojení s letištěm by se mělo podílet i Praha hlavní nádraží nebo nádraží Smíchov. Později se vedení hlavního města Prahy rozhodlo, že nebude do rychlodráhy investovat. Prioritou města byla výstavba metra a silničního Městského okruhu. V současné době je vývoj projektu železničního spojení centra Prahy, Kladna a Letiště Václava Havla Praha opět aktuální. V roce 2015 se rozhodlo o dalším postupu jeho přípravy. Vzhledem k tomu, že se METROPROJEKT Praha a.s. podílel na přípravě modernizace železniční tratě Praha – Kladno od

počátku tohoto záměru, oslovila jsem dlouholetého projektanta a nyní externího poradce této projektové společnosti Ing. Jiřího Růžičku, aby se podělil o zajímavé zkušenosti z navrhování této stavby. „Krátko po ukončení studia na vysoké škole jsem se jako projektant začal podílet na přípravě stavby trasy I.A pražského metra a mimo jiné i stanice Hradčanská. V roce 1972 byla dokončena projektová dokumentace pro stavební povolení (v té době se používal název souhrnné projektové řešení, ve zkratce SPŘ). Ražená stanice Hradčanská byla navržena se dvěma výstupy. Jeden vedl do podpovrchového vestibulu pod ulicí Milady Horákové a druhý výstup za kolejistěm nádraží Praha-Dejvice byl situován do prostoru křižovatky ulic Dejvická, Václavkova a Eliášova. Vysoké investiční náklady na výstavbu převážně ražené trasy metra I.A se staly důvodem k hledání úsporných opatření.

U stanice Hradčanská byl proto výstup směrem k ulici Dejvické zrušen. V roce 1978 byla trasa metra I.A slavnostně uvedena do provozu a zároveň začal občany Prahy i její návštěvníky obtěžovat při výstupu ze stanice metra Hradčanská přechod přes železniční trať. Velmi často spuštěné závozy a lidé netrpělivě čekající na jejich zvednutí – to je každodenní realita trávající již téměř čtyřicet let.“

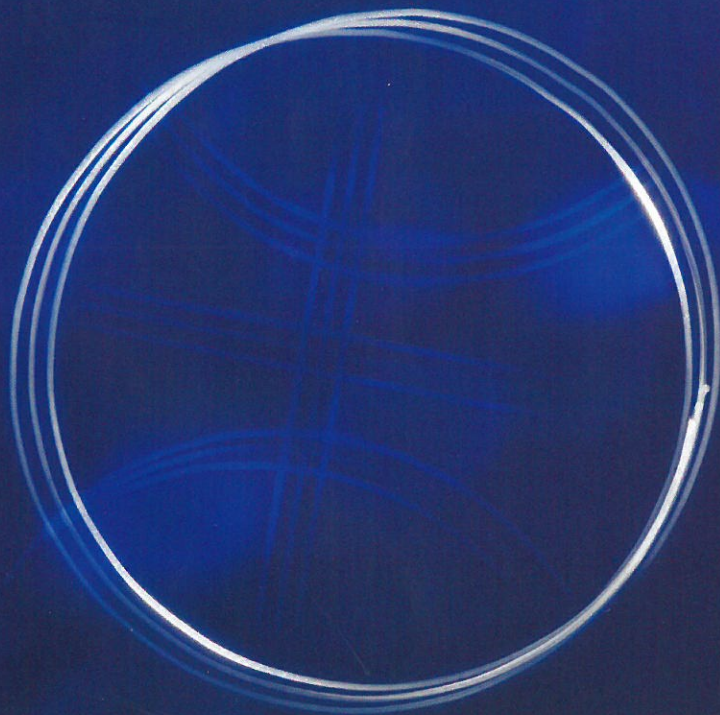
Realizace stavby Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na Letiště Václava Havla Praha by kromě kvalitního spojení centra s největším mezinárodním letištěm v ČR vyřešila zahloubením železniční trati i letitý problém této lokality města.

Hodně úspěchů přeje

Hana Dušková

Ing. Hana Dušková
šéfredaktorka
duskova@casopisstavbnictvi.cz

inzerce



ŘÍZENÍ STAVEBNÍCH ZAKÁZEK

součást ERP systému INFOpower

- Efektivní příprava zakázky, včetně nabídkového řízení
- Plánování zdrojů a kapacit
- Průběžné sledování plánovaných a skutečných nákladů
- Vyhodnocení stavební zakázky