

Rada hl. m. Prahy schválila automatizaci linky C pražského metra

22.1.2024 - | Dopravní podnik hlavního města Prahy

Rada hl. m. Prahy (RHMP) na svém dnešním jednání odsouhlasila přípravu realizace dopravního systému společně pro obě linky C a D v podobě automatického metra bez strojvedoucích a s novým vozovým parkem.

Návrh bude předložen také na únorovém zasedání Zastupitelstva hl. m. Prahy (ZHMP), které bude o něm hlasovat. Spojení těchto dvou projektů znamená, že stejné automatické metro by mělo v Praze jezdit nejen na budované trase D, kde se s ním počítalo, ale současně i na stávající lince C.

Díky automatizaci linky C a spojení tohoto projektu s plánovaným nákupem vlaků a dopravního systému pro děčko bude především možné zkrátit intervaly a navýšit přepravní kapacitu na nejzatíženější lince C až o 20 %, ročně na ní významně ušetřit provozní náklady ve vyšších stovkách milionů korun a v konečném důsledku také včas modernizovat vozový park vlaků 81-71M, které v současnosti jezdí na linkách A a B. Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) v návaznosti na projednání návrhu na ZHMP vyhlásí veřejnou zakázku formou soutěžního dialogu na dodávku 69 plně automatických vlaků bez strojvedoucích, bezpečnostních stěn na nástupiště, dopravního systému spolu s vybavením depa a dispečinku pro obě linky metra, jakož i zajištění údržby na celou dobu předpokládané základní životnosti nových vlaků v délce 35 let i některých částí dopravního systému.

„Nyní stavíme první úsek děčka a pevně věřím, že letos budeme moct začít i druhý. Dohromady tvoří nejkratší provozuschopný úsek Pankrác – Nové Dvory o pěti stanicích, na který potřebujeme včas zajistit dodávku automatických vlaků, nástupištních stěn, dopravního systému a jejich údržby. Proto potřebujeme už letos začít soutěžit jejich dodavatele. Kromě toho na lince C ve špičkách jezdíme v nejkratších možných intervalech 115 vteřin, které dovoluje stávající zabezpečovací technologie. Abychom zde mohli zkrátit intervaly na 90 vteřin, a díky tomu navýšit přepravní kapacitu až o 20 %, musíme na lince C zavést plně automatické metro. Kromě toho musíme paralelně počítat s tím, že životní cyklus současných vlaků na linkách A a B skončí v horizontu roku 2040, proto i tuto záležitost musíme řešit s předstihem,“ říká Zdeněk Hřib, 1. náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast dopravy a předseda dozorčí rady DPP a dodává: „Pro nejkratší provozuschopný úsek děčka potřebujeme 10 plně automatických vlaků, pro celé děčko celkem 16, pro linku C pak 53 souprav. Pokud bychom pro děčko nakupovali vlaky odděleně od zamýšlené automatizace linky C, podle výsledků předběžných tržních konzultací, které DPP v letech 2020–2021 vedl s předními světovými výrobci, řada z nich by se do tak malé zakázky nejspíše nepřihlásila, ale hlavně by byla ekonomicky nevýhodná. Spojením projektů nákupu dopravního systému pro děčko a automatizace linky C získáme nejen výhodnější jednotkové ceny, ale i celou řadu dalších synergií.“

„V Klimatickém plánu hl. m. Prahy jsme se zavázali, že budeme podporovat nízkoe emisní dopravu, a také zvyšovat atraktivitu veřejné dopravy. Automatizace linky metra C je krok tímto směrem, a kromě úspory finančních prostředků, zvyšujeme komfort cestujících a potenciálně můžeme přepravit také více cestujících,“ říká Jana Komrsková, náměstkyně primátora hl. m. Prahy pro oblast životního prostředí a klimatického plánu.

„U nákupu až 200 nových tramvají pro Prahu se nám osvědčilo veřejnou zakázku vypsát formou jednacích řízení s uveřejněním. V případě nákupu nových plně automatických vlaků, dopravního systému, bezpečnostních stěn a údržby chceme jít ještě dál a využít soutěžní dialog, který umožní účast velkých světových výrobců, a ještě lépe skloubit požadavky a specifika pražské MHD s

technickými možnostmi dodavatelů. Předpokládáme, že soutěžní dialog potrvá zhruba dva roky, vítěze bychom měli znát na konci rok 2025. Po podpisu smlouvy budou v letech 2026 a 2027 následovat přípravné práce a vývoj samotných vozů. V letech 2027–2028 by pak měla probíhat výroba prvních vozů, jejich certifikace a homologace, na kterou naváže v letech 2028–2029 zkušební provoz. Až poté bude možné zahájit sériovou výrobu a očekávat dodávku objednaného počtu vlaků. Proto je nezbytné začít proces výběru dodavatele ještě letos v co nejdřívějším termínu, abychom měli smluvně zajištěno, že po dokončení výstavby alespoň nejkratšího provozuschopného úseku metra D budeme mít odpovídající počet automatických vlaků a budeme zde moct zahájit provoz,” dodává **Petr Witowski, předseda představenstva a generální ředitel DPP**.

Na základě výsledků několika kol předběžných tržních konzultací s předními světovými výrobci plně automatizovaných vlaků pro metro, které realizoval DPP v letech 2020–2021 a loňské analýzy společnosti Deloitte v rámci aktualizace Business plánu DPP do roku 2050 se ukázaly synergie, pokud by Praha a DPP spojily nákup dopravního systému pro děčko s automatizací linky C. Jednou z nich by byla úspora investičních nákladů na nákup 16 vlaků pro děčko ve výši 950 milionů korun. Dalších 830 milionů korun by byla úspora servisních nákladů na údržbu těchto 16 vlaků po celou dobu jejich základní životnosti 35 let formou Full Service. Plnou automatizací linky C by došlo ke snížení stávajících provozních nákladů o zhruba 770 milionů korun ročně. Na druhé straně zprovoznění metra D v úseku Pankrác – Nové Dvory bude znamenat zvýšení provozních nákladů metra o zhruba 480 milionů korun ročně. „Z toho vyplývá, že úspory provozních výdajů, které vzniknou plnou automatizací linky C plně pokryjí provozní náklady metra D v úseku Pankrác – Nové Dvory a ve významné míře také navazujícího úseku až do Písnice,” doplňuje Petr Witowski.

Společná realizace obou projektů kromě toho umožní využití modernizovaného depa Kačerov pro dočasné vypravování a údržbu plně automatických vlaků pro linku D. *„Toto řešení umožní dlouhodobé provozování linky D v rozsahu až osm stanic do doby vybudování samostatného depa pro děčko v Písnici. Naším cílem je zhomologovat a zavést plně automatický systém metra na lince C dříve, než bude na lince D. Díky tomu bude jednotný vlak připraven pro obě linky, což urychlí dodávky vlaků a zprovoznění děčka pro cestující,”* říká **Marek Kopřiva, člen představenstva a technický ředitel DPP – Metro**.

Zkrátit interval ve špičce na lince C až na úroveň 90 vteřin je možné pouze formou modernizace dopravní infrastruktury a zavedením provozu plně automatických vlaků bez strojvedoucích za využití nejmodernějšího drážního zabezpečovacího zařízení, tzv. CBTC, pracujícího s tzv. pohyblivým blokem. To znamená, že plně automatický systém v každém okamžiku ověřuje přesnou polohu všech vlaků v provozu a zejména jejich nejmenší přípustnou vzdálenost, což umožňuje dosažení kratšího špičkového intervalu oproti stávající technologii tzv. pevného bloku kolejových obvodů, kdy do daného obvodu je vpuštěn vlak až ve chvíli, kdy jej opustí předchozí souprava.

Z důvodu zachování bezpečnosti a spolehlivosti provozu pražského metra i po roce 2040 je nezbytné řešit potřebu obnovy vozového parku vlaků typu 81-71M obsluhující linky A a B, které jsou v současnosti v poslední fázi svého životního cyklu a bez enormních investic již není možné prodlužovat jejich životnost. Navíc v roce 2040 i v případě využití opce končí stávající smlouva na zajištění jejich údržby formou Full Service. *„Automatizace linky C současně řeší také nezbytnou obnovu vozového parku na lince B. S postupným příchodem plně automatických vlaků budou stávající soupravy typu M1, které ještě nejsou na konci životního cyklu, postupně přesouvány z linky C na linku B a nejstarší vlaky typu 81-71M obsluhující linky A a B naopak vyřazovány z provozu. Druhou fází obnovy vozového parku by měla být následná automatizace linky A nejdéle do roku 2040, která umožní vyřešit konec životnosti vlaků 81-71M,”* uzavírá **Marek Kopřiva**.

Celková předpokládaná hodnota společné veřejné zakázky automatizace linky C a dopravního systému linky D činí cca 86 miliard korun. Z toho cca 35,9 miliard korun tvoří investiční náklady pro

obě linky na nákup plně automatických vlaků (53 souprav pro linku C a 16 vlaků pro linku D), zabezpečovacího zařízení, bezpečnostních stěn na nástupiště a vybavení depa a dispečinku, přičemž s 10,9 miliardami korun již počítá rozpočet na výstavbu metra D. Předpokládanou částku 50,1 miliard korun budou činit provozní náklady na zajištění údržby všech 69 vlaků formou Full Service po celou dobu jejich základní životnosti, tj. 35 let, jakož i údržby dopravního systému a bezpečnostních stěn na nástupišťích.

https://www.dpp.cz/spolecnost/pro-media/tiskove-zpravy/detail/278_2461-rada-hl-m-prahy-schvalila-a-utomatizaci-linky-c-prazskeho-metra