

Dosavadní záměry železniční infrastruktury – střednědobý horizont

V současné době je železniční infrastruktura, na které je provozována hustá příměstská doprava, postupně optimalizována nebo modernizována. Přes veškerou snahu o zlepšení situace není vždy možné prosadit ideální řešení, zejména z důvodů územní průchodnosti a případně výše předpokládaných investic.

Nejvýznamnější opatření železniční infrastruktury, která se předpokládají ve střednědobém horizontu a jejichž projekční příprava nebo realizace již probíhá, jsou zejména:

- Nové spojení a modernizace žst. Praha hl.n.,
- Rekonstrukce žst. Praha Masarykovo nádraží,
- Modernizace tratě Praha – Kladno s odbočkou na letiště Ruzyně,
- Modernizace/optimalizace úseku Praha-Běchovice – Praha-Libeň – Praha-Bubeneč,
- Optimalizace úseku Praha-Hostivař – Praha hl.n.,
- Optimalizace úseku Praha-Smíchov – Praha hl.n.,
- Optimalizace úseku Praha-Vysočany – Lysá nad Labem,
- Nová trať Praha – Beroun.

Z výše uvedených opatření řeší segregaci nákladní, dálkové osobní a příměstské osobní železniční dopravy v zásadě pouze Nová trať Praha – Beroun a částečně Nové spojení a přístavba třetí traťové koleje v úseku Praha-Běchovice – Praha-Libeň. Kromě již zmíněné tratě směr Beroun však zůstává provoz na jednotlivých ramenech smíšeného charakteru, to znamená souběh husté příměstské a dálkové osobní (a nákladní) dopravy.

Potřeba segregace tedy nadále zůstává přinejmenším v úsecích, ve kterých je současně provozována nákladní, dálková osobní a příměstská železniční doprava a kde je požadován interval příměstské osobní dopravy kratší, než 30 minut. Jedná se především o úseky Praha-Bubeneč – Roztoky u Prahy, (Praha hl.n. -) Praha-Vysočany – Lysá nad Labem, Praha hl.n. – Praha-Hostivař – Strančice, Praha-Smíchov – Praha hl.n. a Praha-Libeň – Poříčany.

Dosavadní záměry železniční infrastruktury – dlouhodobý horizont

V dlouhodobém horizontu je sledována výstavba nových vysokorychlostních tratí (VRT), zaústěných do železničního uzlu Praha od Berouna (Plzně), Lovosic (Dražďan), Poříčan (Brna) a Nová trať od Benešova (Českých Budějovic). Tyto tratě výhledově nabízejí oddělení dálkové osobní od příměstské železniční dopravy zejména v příměstských oblastech.

Ve směru od Kladna se nadále předpokládá odklon dálkové osobní dopravy z hlavní tratě v Hostivici. Ve směru od Lysé nad Labem, kde se dosud závazně nepředpokládá vedení žádné nové rychlostní tratě, ale kde by mělo dojít k souběhu ramen dálkové osobní dopravy do směrů Hradec Králové a Liberec, lze výhledově uvažovat s přístavbou dalších traťových kolejí z Prahy-Vysočan do Čelákovic.

Problémem segregace příměstské a dálkové osobní dopravy tak zůstávají zejména úseky v centrální části železničního uzlu Praha, a to

- Nové spojení – Praha-Vysočany – Praha-Horní Počernice (– Lysá nad Labem),
- Praha hlavní nádraží – Praha-Smíchov,
- Praha hlavní nádraží – Praha-Vršovice.

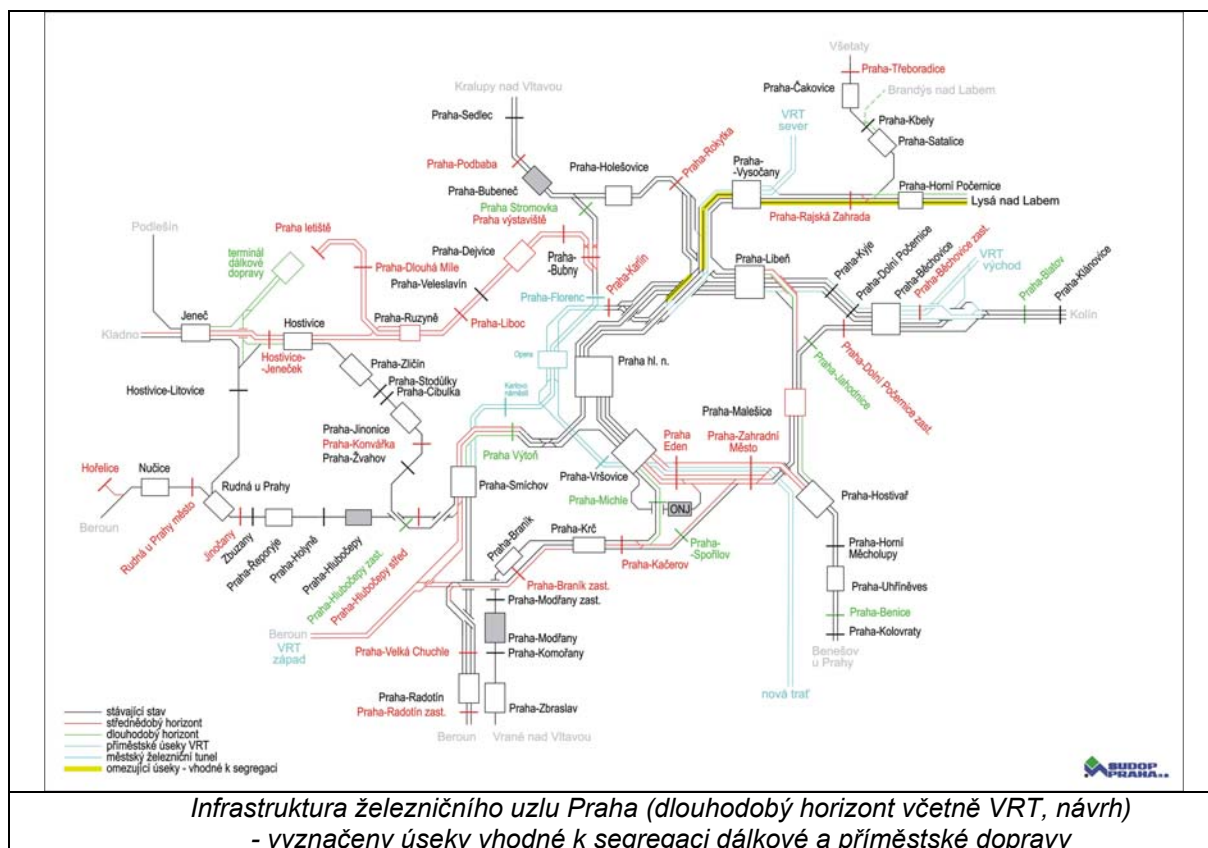
Současně se v dlouhodobém horizontu uvažuje o zavedení takzvaného „průjezdného modelu“, spočívajícího v propojení příměstských ramen od severu s rameny od jihu a zprůjezdnění všech vlaků osobní dopravy přes centrum města do protilehlého směru. Z pohledu drážní infrastruktury to předpokládá přesun Masarykova nádraží do prostoru Hlavního nádraží (do podzemí) a podzemní propojení tratí od severu (od Negrelliho viaduktu a od Karlína) s tratěmi od jihu (od Smíchova a od Vršovic). Tento projekt je nazýván Praha, Nové spojení 2 (městský železniční tunel).

Městský železniční tunel – technicko provozní řešení

Dopravně-urbanistické řešení spočívá v návrhu dvou tunelů pod centrem Prahy, které jsou v centrální stanici Praha Opera propojeny tak, aby umožňovaly vzájemný průjezd z obou směrů na severu (Negrelliho viadukt a Karlín) do obou směrů na jih (Smíchov a Vršovice, případně i Krč).

Návrh předpokládá na severní straně zahloubení tratí od Negrelliho viaduktu a Nového spojení (Prahy-Karlína) v prostoru Florence se zřízením stejnojmenné přestupní zastávky. Dále obě podzemní trasy vedou do stanice, pracovně nazvané Praha Opera (zhruba pod ulicí Opletalova). Tato centrální stanice bude ve směrovém uspořádání tratí, ze stavebně technického hlediska se bude jednat o dvě ražené jednolodní stanice vedle sebe. Výstup na povrch bude do vestibulu Hlavního nádraží na straně jedné a do prostoru horní části Václavského náměstí na straně druhé.

Směrem na jih je navržena jedna trať přes Karlovo náměstí (se zastávkou souběžnou se stanicí metra B) do železniční stanice Praha-Smíchov, kde může být část vlaků ukončena, respektive pokračovat dále směru na Radotín a Řevnice. Druhá trať je navržena ve směru na Vršovice se zastávkou pod Náměstím bratří Synků (přestup na linku metra D) a dále vyústěnou na povrch do koridoru železničních tratí před budoucí zastávkou Praha Eden.



Ačkoliv se uvedený záměr zdá být poměrně velkolepý, v porovnání s jinými připravovanými dopravními stavbami není zdaleka nejrozsáhlejší. Studie předpokládá trasu Karlín – Smíchov v délce cca 6,1 km (z toho 4,3 km v tunelu, s podzemními stanicemi Florenc, Opera, Karlovo náměstí a povrchovou stanicí Praha-Smíchov) a trasu Negrelliho viadukt – Praha Eden v délce 6,4 km (z toho 5,4 km v tunelu, s podzemními stanicemi Opera a Vršovice a povrchovou stanicí Florenc). Celkem se tedy jedná o 12,5 km nových úseků železničních tratí, z čehož bude 9,7 km vedeno v tunelu, se dvěma povrchovými a pěti podpovrchovými dvoukolejnými železničními zastávkami.

Přesun Masarykova nádraží do jiné (podzemní) polohy s sebou nese i zcela nové možnosti jak přestupních možností v centru města, tak na navazujících trasách. Zatímco severní zaústění podzemní trasy v oblasti Florence je již v zásadě dané, vedení podzemní trasy dále ve směru na Vršovice a Smíchov může zcela jistě doznat změn jak v samotném vedení trasy, tak v umístění zastávek a jejich výstupů na povrch (například obsluha Národní třídy a okolí Andělu či Arbesova náměstí může být pro železnici velkou výzvou). Další možností je napojení jižní oblasti Prahy (směr Vršovice – Krč – Modřany).

- Max.sklon 35 ‰
- Délka nástupišť 170–200 m (6-8 vozů)
- Traťová rychlost 80 km/h
- Směrové uspořádání centrální stanice
- Celkem 12,5 km nových tras (z toho 9,7 km v tunelu)
- 5 podzemních stanic
- 2 povrchové stanice
- Koordinace se stávajícími záměry

*Rozhodující technické parametry
městského železničního tunelu*

V každém případě dochází ke zvýšení kapacity centrální oblasti železničního uzlu Praha, tzn. návazně i zlepšení obsluhy Prahy a Středočeského kraje. Z důvodu polyfunkčnosti železniční dopravy je však vhodné a za předpokladu výhledového počtu vlaků i nutné provést segregaci osobní dálkové dopravy od městské a příměstské. Znamená to tedy nejen zvýšení kapacity železničních nádraží, ale i přilehlých traťových úseků, které by navíc neměly přenášet dopravní problémy jednoho segmentu na druhý. Bez této segregace a zvýšení kapacity nemůže být dále v České republice vytvořen ani systém vysokorychlostní dopravy. To samozřejmě platí i o dalších významných železničních uzlech Brno, Ostrava a Plzeň.

Tímto záměrem se jedná o komplexní řešení centrální části ŽUP včetně zásadních dopadů na kapacitu městské a příměstské dopravy a její segregaci od dopravy meziregionální a dálkové na desítky dalších let.

Závěr

Při posuzování vhodnosti či nevhodnosti jednotlivých záměrů při výstavbě železniční infrastruktury je třeba v první řadě seřadit všechna pro a proti na odborné úrovni (dopravní, provozní, technické a ekonomické parametry) a posléze rozhodnout na úrovni politické. Již nyní se ukazuje, že zejména současné, ale i výhledové kapacity železničních tratí, zaústěných do uzlu Praha, jsou mnohde nedostatečné a při předpokládaném nárůstu cestujících bude nutno problém kapacity výhledově řešit tak jako tak formou segregace jednotlivých segmentů železniční dopravy.