Řešení „Posouzení variant železničního spojení Praha – Letiště Praha Ruzyně – Kladno“ (dle zadání etapa 2.1)

Východiska pro posouzení variant železničního spojení Praha – Letiště Praha Ruzyně – Kladno

ZPRACOVALI:

Prof. Ing. Petr Moos, CSc.
Doc. Ing. Ladislav Bína, CSc.
Doc. Dr. Ing. Otto Pastor, CSc.
Prof. Ing. Václav Skurovec, CSc.

V Praze dne 15.11.2007

Studie dle zadání obsahuje:

Etapa 2.1 *Zpracování všech variant železničního spojení hl.m. Prahy s Letištěm Praha Ruzyně a městem Kladno. Varianty zahrnují možné napojení ze všech současných železničních stanic na území hl.m. Prahy, které mají vstup do sítě metra a zároveň umožní realizovat přepravu cestujících na hlavní nádraží Praha. Předpokládaný výhledový provozní interval je 15 minut jak pro úsek Praha – Letiště Praha Ruzyně, tak pro úsek Praha – Kladno. Zpracování je doplněno popisem všech uvažovaných variant včetně jejich možné modernizace, případně i výstavbou chybějících úseků.*

Tato předkládaná studie tvoří východiska pro následné posouzení a vyhodnocení doporučené varianty železničního spojení hl.m. Prahy s Letištěm Praha Ruzyně a městem Kladno.

OBSAH

1. ÚVOD 4

2. SEZNAM VÝKRESOVÉ DOKUMENTACE V PŘÍLOZE 4

3. SOUČASNÝ STAV A POPIS MODERNIZACE JEDNOTLIVÝCH VARIANT 5
3.1 STAV SOUČASNÉ ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY V SEVEROZÁPADNÍ ČÁSTI PRAŽSKÉHO A STŘEDOČESKÉHO REGIONU V ROCE 2007 5
3.2 VARIANTY ŽELEZNIČNÍHO SPOJENÍ 7

4. POŽADAVKY NA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURU 7

5. VARIANTA „SEMMERING“ 9
5.1 POPIS MODERNIZOVANÉ TRASY 9
5.2 SOULAD S PLATNOU ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ 10
5.3 NÁSTIN URBANISTICKÝCH A ARCHITEKTONICKÝCH ŘEŠENÍ ÚPRAV, VAZBA NA SÍŤ METRA 11
5.4 STAV PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE 12
5.5 JÍZDNÍ DOBY 12
5.6 DALŠÍ OMEZENÍ 12
5.7 POSTUP VÝSTAVBY 13
5.8 ODHAD INVESTIČNÍCH NÁKLADŮ 13

6. VARIANTA „BUŠTĚHRADSKÁ“ 15
6.1 POPIS MODERNIZOVANÉ TRASY 15
6.2 SOULAD S PLATNOU ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ 18
6.3 NÁSTIN URBANISTICKÝCH A ARCHITEKTONICKÝCH ŘEŠENÍ ÚPRAV, VAZBA NA SÍŤ METRA 18
6.4 STAV PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE 19
6.5 JÍZDNÍ DOBY 19
6.6 DALŠÍ OMEZENÍ 20
6.7 POSTUP VÝSTAVBY 20
6.8 ODHAD INVESTIČNÍCH NÁKLADŮ 20

7. VARIANTA „RUDENSKÁ“ 21
7.1 POPIS MODERNIZOVANÉ TRASY 21
7.2 SOULAD S PLATNOU ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ 22
7.3 NÁSTIN URBANISTICKÝCH A ARCHITEKTONICKÝCH ŘEŠENÍ ÚPRAV, VAZBA NA SÍŤ METRA 24
7.4 STAV PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE 24
7.5 JÍZDNÍ DOBY 24
7.6 DALŠÍ OMEZENÍ 25
7.7 POSTUP VÝSTAVBY 25
7.8 ODHAD INVESTIČNÍCH NÁKLADŮ 26

8. VARIANTA „HOLEŠOVICE“ 27
8.1 POPIS MODERNIZOVANÉ TRASY 27
8.2 SOULAD S PLATNOU ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ 28
8.3 NÁSTIN URBANISTICKÝCH A ARCHITEKTONICKÝCH ŘEŠENÍ ÚPRAV, VAZBA NA SÍŤ METRA 28
8.4 STAV PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE 28
8.5 JÍZDNÍ DOBY 29
8.6 DALŠÍ OMEZENÍ 29
8.7 POSTUP VÝSTAVBY 29
8.8 ODHAD INVESTIČNÍCH NÁKLADŮ 30

9. SPOJENÍ MASARYKOVA A HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ 31
9.1 ÚVOD 31
9.2 STÁVAJÍCÍ STAV 31
9.3 VÝCHODISKA ŘEŠENÍ 31
9.4 NÁVRH ŘEŠENÍ 32

10. ZÁVĚR 34

1. ÚVOD

Materiál obsahuje všechny varianty železničního spojení hlavního města Prahy s Letištěm Praha Ruzyně a statutárním městem Kladnem. Varianty zahrnují možné napojení ze všech současných železničních stanic na území hlavního města Prahy, které mají možnost vstupu do sítě metra a zároveň umožní realizovat přepravu cestujících na hlavní nádraží Praha. Předpokládaný výhledový provozní interval je 15 minut jak pro úsek Praha – Letiště Praha Ruzyně, tak pro úsek Praha – Kladno. Zpracování je doplněno popisem všech uvažovaných variant včetně jejich možné modernizace, případně i výstavbou chybějících úseků.

V závěru zprávy je uvedena Prognóza pohybů (předpoklad počtu cestujících (PAX) do roku 2020 a dále Prognóza nákladu (leteckého Carga) do roku 2013. Obě prognózy poskytlo Letiště Praha, s.p. 12.11.2007.

SOUČÁSTÍ ŘEŠENÍ NENÍ:

- Řešení odbavení leteckých cestujících na nádraží v hlavním městě Praze, logistika zapsaných zavazadel leteckých cestujících;
- Režim a vybavení letištních a regionálních vlaků

PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ:

- METROPROJEKT Praha a.s.
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
- Letiště Praha, státní podnik

KONZULTACE:

- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
- METROPROJEKT Praha a.s.
- Letiště Praha, státní podnik

2. SEZNAM VÝKRESOVÉ DOKUMENTACE V PŘÍLOZE

- Přehledný výkres variant
- Zákres variant do územního plánu
- Územní plán Velkého územního celku Pražského regionu – západní část
- Ukázka ze studie spojení hlavního a Masarykova nádraží
- Ukázka z přípravné dokumentace Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně, I.Etapa, žst. Praha Letiště Ruzyně – příčný řez

3. SOUČASNÝ STAV A POPIS MODERNIZACE JEDNOTLIVÝCH VARIANT

3.1 STAV SOUČASNÉ ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY V SEVEROZÁPADNÍ ČÁSTI PRAŽSKÉHO A STŘEDOČESKÉHO REGIONU V ROCE 2007

Současná kolejová síť v severozápadní části pražského a středočeského regionu je tvořena následujícími tratěmi, **které jsou znázorněny i na schématu v závěru této zprávy:**

Trať č. 122 (Praha hlavní n.) – **Praha Smíchov – Hostivice –** (Kladno), známá i pod přezdívkou „**Semmering**„ s převládající meziregionální a dálkovou osobní dopravou

Současný stav je charakterizován následujícími údaji:

Zařazení v síti ČD	Celostátní dráha				
Označení trati dle knižního jízdního řádu ČD	122				
Délka traťového úseku	18,977 km (Praha Smíchov – Hostivice)				
Počet traťových kolejí	1				
Provoz	Obousměrný				
Trakce	Nezávislá				
Traťové zabezpečovací zařízení	1. kategorie – telefonický způsob dorozumívání				
Největší traťová rychlost	70 km/h				
je v dílčích úsecích omezena na:	70	60	50	40	30
délka v km	13,861	0,182	1,087	3,438	0,409
podíl v %	73,0	1,0	5,7	18,1	2,2
Zábrzdná vzdálenost	700 m				
Třída sklonu	IX	P-Smíchov spol. – P-Jinonice			II
	VIII-IX	P-Jinonice – Praha-Zličín			II
	VI	Praha-Zličín – Hostivice			VI
Dovolená hmotnost na nápravu	20,0 t				

Trať č. 120 Praha Masarykovo n. – **Praha Bubny – Hostivice – Kladno** (původně „**Buštěhradská**„) s převládající příměstskou železniční osobní dopravou

Zařazení v síti ČD	Celostátní dráha							
Označení trati dle KJŘ ČD	120							
Délka traťového úseku	27,633 km (Praha Bubny - Kladno)							
Počet traťových kolejí	1							
Provoz	Obousměrný							
Trakce	Nezávislá							
Traťové zabezpečovací zařízení	Úsek Bubny-Hostivice 2.kategorie – poloautoblok, Úsek Hostivice–Kladno 1.kategorie–telefonický způsob dorozumívání							
Největší traťová rychlost	80 km/h							
je v dílčích úsecích omezena na:	80	75	70	60	55	50	40	30
délka v km	10,76	0,675	7,584	5,181	0,683	0,542	1,910	0,277
podíl v %	38,9	2,4	27,5	18,8	2,5	2,0	6,9	1,0
Zábrzdná vzdálenost	700 m							
Třída sklonu	VIII-IX	Praha-Bubny – Praha-Dejvice						II
	VIII-IX	Praha-Dejvice – P-Veleslavín						III
	V	P-Veleslavín – Praha-Ruzyně						II
	VI-VII	Praha-Ruzyně – Hostivice						II
	IV	Hostivice – Jeneč – Unhošť						II
	III	Unhošť – Kladno						III
Dovolená hmotnost na nápravu	20,0 t							

Trať č. 173 (Praha hlavní n.) – **Praha Smíchov – Rudná u Prahy** a trať č. 122 **Rudná u Prahy – Hostivice** s převládající příměstskou železniční osobní dopravou, (s označením „**Rudenská**“, známá i pod přezdívkou „Hrbatá“, vystihující zejména návazný úsek z Rudné u Prahy do Berouna);

Zařazení v síti ČD	Celostátní dráha				
Označení trati dle knižního jízdního řádu ČD	173, 122				
Délka traťového úseku	24,818 km (Praha Smíchov – Rudná u Prahy – Hostivice)				
Počet traťových kolejí	1				
Provoz	Obousměrný				
Trakce	Nezávislá				
Traťové zabezpečovací zařízení	Praha-Smíchov – Praha-Hlubočepy 2.kategorie – poloautoblok; Praha-Hlubočepy – Rudná u Prahy – Odb. Jeneček 1.kategorie – telefonický způsob dorozumívání; Odb. Jeneček – Hostivice 2.kategorie – poloautoblok				
Největší traťová rychlost	P-Smíchov – Rudná u P. – Odb.Jeneček 70 km/h, Odb.Jeneček – Hostivice 80 km/h				
je v dílčích úsecích omezena na:	80	70	60	50	40
délka v km	1,002	16,112	3,348	1,326	3,030
podíl v %	4,1	64,9	13,5	5,3	12,2
Zábrzdná vzdálenost	700 m				
Třída sklonu	X	Praha-Smíchov – P-Hlubočepy			II
	XI	P-Hlubočepy -P-Řeporyje			III
	X	P-Řeporyje - Rudná u P.			III
	IX	Rudná u P. - Odb. Jeneček			XI
	IV	Odb.Jeneček – Hostivice			II
Dovolená hmotnost na nápravu	20 t				

Trať č. 121 **Hostivice – Středokluky – Podlešín**, s téměř výhradně nákladní dopravou. V traťovém úseku Hostivice - Středokluky byl v loňském roce (po 13 letech) obnoven provoz. Ze stanice Středokluky je vlečkové napojení stáčírny leteckých pohonných hmot.

Zařazení v síti ČD	Celostátní dráha					
Označení trati dle Jízdního řádu ČD	121					
Délka traťového úseku	30,301 (Hostivice – Středokluky – Podlešín)					
Počet traťových kolejí	1					
Provoz	Obousměrný					
Trakce	Nezávislá					
Traťové zabezpečovací zařízení	1.kategorie – telefonický způsob dorozumívání					
Největší traťová rychlost	Hostivice – Středokluky 60 km/h, Středokluky – Podlešín 70 km/h					
je v dílčích úsecích omezena na:	70	60	50	40	30	20
délka v km	11,792	13,753	1,402	2,049	1,223	0,092
podíl v %	38,9	45,4	4,6	6,8	4,0	0,3
Zábrzdná vzdálenost	700 m					
Třída sklonu	VI	Hostivice – Středokluky				V
	II	Středokluky – Noutonice				X
	IX	Noutonice – Koleč				X
	X	Koleč – Želenice u Slaného nz				II
	II	Želenice u S. nz – Podlešín				X
Dovolená hmotnost na nápravu	20 t					

I když je trať č. 121 nejblíže areálu Letiště Praha Ruzyně, nespojuje centrum Prahy a Kladno. Z Prahy nebo Kladna do stanice Hostivice by bylo nutno využít některou z výše uvedených tratí. Přípojnou stanicí Podlešín prochází trať č. 110 Kralupy nad Vltavou – Most. Potenciální kolejové propojení Praha – Kralupy

nad Vltavou – Podlešín – Středokluky – Hostivice není vzhledem k délce a několika úvratím vhodná ani pro vedení náhradního spojení Kladenska a Prahy a v dalším textu nebude sledováno.

3.2 VARIANTY ŽELEZNIČNÍHO SPOJENÍ

Železniční osobní i nákladní doprava mezi oběma centrálními nádražími **hlavního města Prahy** na straně jedné a Hostivicí, potažmo **Kladnem** a návaznou středočeskou aglomerací na straně druhé, je zajišťována třemi železničními tratěmi, zařazenými vesměs do kategorie celostátní dráhy. Tratě mají parametry a vybavení, které nevyhovuje potřebám rychlé, spolehlivé a kapacitní železniční dopravy.

Proto je nutno přistoupit k úpravám, které požadované potřeby zajistí. S výhodou je možno využít tří výše uvedených železniční tratí, resp. jejich koridorů. Dalším námětem je „přepojení" trati č. 120 za stanicí Praha Veleslavín novou stopou do trati č. 091 do stanice Praha Holešovice, odkud by mohly být vlaky od letiště vedeny dále do stanice Praha hlavní nádraží. Tím vznikají čtyři základní varianty modernizovaného železničního spojení Kladenska, letiště Ruzyně a centra Prahy. Varianty jsou pracovně pojmenovány podle zažitých názvů a označení tratí:

Varianta „Semmering"

Vedená převážně v koridoru trati č. 122 (Praha hlavní n.) – Praha Smíchov – Praha Zličín – Hostivice – (Kladno), s novostavbou v úseku Praha Zličín (resp. Odbočka Řepy – Letiště Ruzyně);

Varianta „Buštěhradská"

Vedená převážně v koridoru trati č. 120 Praha Masarykovo n. – Praha Bubny – Hostivice – Kladno, s novostavbou v úseku Praha Ruzyně – Letiště Ruzyně;

Varianta „Rudenská"

Vedená v koridoru trati č. 173 (Praha hlavní n.) – Praha Smíchov – Rudná u Prahy a trati č. 122 Rudná u Prahy – Hostivice, s novostavbou v úseku Odbočka Jeneček – Letiště Ruzyně;

Varianta „Holešovice"

Vedená v úseku (Praha hlavní n). – Praha Holešovice – Odbočka Malá říčka v koridoru trati č. 091, dále novostavbou až do stanice Praha Veleslavín, a dále totožně s variantou „Buštěhradská", tj. v úseku Praha Veleslavín – Praha Ruzyně v koridoru trati č. 120, s novostavbou v úseku Praha Ruzyně – Letiště Ruzyně.

Ostatní náměty

Do zcela jiné kategorie patří napojení letiště Ruzyně na budoucí síť vysokorychlostních tratí (VRT). Souběžně s návrhem nového spojení Prahy a Berouna s parametry VRT je koncepčně řešena možnost přivedení rychlé železniční dopravy na letiště. To by se uskutečnilo odbočením ze stopy VRT přibližně v úrovni Odbočky Barrandov, trať by se stáčela severozápadním směrem a v prostoru letiště by byla vedena podél vzletové a přistávací dráhy RWY 13/31. Přesná poloha stanice není lokalizována. Dále by trasa pokračovala severně, s napojením na sledovanou větev VRT ve směru Drážďany. Celá trasa je uvažována v tunelu a žádné další napojení na železniční síť současnou i výhledovou není uvažováno. Protože by trasa nebyla využitelná pro intervalovou příměstskou dopravu, není již dále dokladována.

4. POŽADAVKY NA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURU

Mezi požadavky a aspekty, které by měly varianty modernizovaného železničního spojení zajistit patří:

- **pravidelnost a spolehlivost** – s lehce zapamatovatelným intervalovým provozem, zejména v ranní a odpolední přepravní špičce, zadání (ROPID) se ustálilo na požadovaném špičkovém intervalu vlaků na letiště 10 min a kladenských vlaků 15 min resp. 15 min pro oba spoje
- **dostatečná kapacita** – zabezpečená především moderními elektrickými jednotkami
- **kvalita přepravy** – snadný a bezbariérový nástup a výstup cestujících, preference sedících, vybavení nástupišť, včetně dynamických informačních systémů
- **rychlost přepravy, doba jízda** – zajištěná moderními vozidly vedenými po kvalitní dopravní cestě

- **dostupnost cílů** – dostupnost mezi centrem Prahy a mezinárodním letištěm, resp. největším městem Středočeského kraje Kladna, dostupnost dalších atraktivních lokalit.
- **vytvoření přestupních vazeb** – na další systémy kapacitní kolejové hromadné dopravy, především systém metra, tramvajových tratí, na autobusy i individuální automobilové dopravy ve formě parkovišť typu P+R, resp. K+R;
- **minimalizace negativních dopadů na životní prostředí** – splnění hlukových limitů, zajištění mimoúrovňových křížení s tratí, ochrana přírodních památek a významných lokalit apod.
- **urbanistické hledisko** – soulad s potřebami rozvoje města, reprezentovanými územními plány, architektonické ztvárnění prostoru především stanic a zastávek.
- **interoperabilita** provozu – pro snadnější přístup na železniční dopravní cestu

Pro zajištění těchto požadavků je nutno uvažovat s následujícími parametry:

- Návrhová rychlost v = 80 – 90 km/hod, s přihlédnutím k její dosažitelnosti v mezistaničním úseku;
- Minimální poloměr směrového oblouku R = 325 m, s přihlédnutím k místní konfiguraci, zejména zástavby;
- Provoz v celém rozsahu v závislé trakci (elektrizace stejnosměrnou proudovou soustavou 3 kV ss);
- Zdvoukolejnění trati, nezbytné pro zajištění požadovaného rozsahu provozu, reprezentovaného zadanými intervaly;
- Maximální podélný sklon nivelety až 35 ‰, s přihlédnutím na trakční možnosti provozovaných vozidel; tyto hodnoty prakticky vylučují provoz nákladních vlaků;
- Délka nástupišť 170 m (cca dvě soupravy jednotky řady 471+071+971);
- Plná peronizace stanic a zastávek, výška nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice, zajišťující bezbariérový nástup do soupravy;
- Dálkové ovládání provozu na trati;
- Zabezpečovací zařízení 3. kategorie s přípravou pro evropský zabezpečovací systém ERTMS, resp. ETCS (interoperabilita);

5. VARIANTA „SEMMERING“

5.1 POPIS MODERNIZOVANÉ TRASY

Výchozím bodem varianty je stanice Praha hlavní nádraží. Vlaky by byly dále vedeny ve stopě současné trati č. 171 Nuselským údolím do stanice Praha Smíchov. Úsek stavebně není součástí technického řešení, neboť je řešen v rámci samostatné stavby Optimalizace trati Praha hlavní nádraží (mimo) – Praha Smíchov (včetně). Vzhledem ke konfiguraci terénu a okolní zástavby nelze počítat s výraznějšími úpravami. Délka úseku je 4,5 km a doba jízdy zastávkového vlaku 7 minut. V rámci výše uvedené stavby dojde k novému zapojení trati č. 122, které nahradí současné nevyhovující uspořádání, kdy vlak může zastavit pouze v kolejové skupině Praha Smíchov společné nádraží, bez přijatelného pěšího propojení s kmenovou stanicí Praha Smíchov, resp. se stanicí metra a ostatní MHD.

Dále je trať vedena západně (severozápadně) směrem k Hostivici, ale vzhledem ke značnému výškovému rozdílu (přes 160 metrů) výchozího bodu na Smíchově (nedaleko Vltavy) a Zličínem byla trasována ve sklonu cca 15 ‰ rozvinutím délky. Úsek mezi Smíchovem a Jinonicemi připomíná vzdáleně horskou dráhu „Semmering“ mezi Dolními Rakousy a Štýrskem, zprovozněnou nedlouho předtím. Trať tak bývá často označována jako „Pražský Semmering“, odtud její pracovní název.

Při stavbě trati v 19. století vznikly některé scenérie, útvary a objekty, které byly posléze vyhlášeny za přírodní či kulturní památky. To se týká především úseku Praha Smíchov – Praha Konvářka. V současné době tyto památky vzniklé výstavbou brání modernizaci trati v podobě jejího zdvoukolejnění, bouřlivá diskuze se dá očekávat i v otázce pro provoz nezbytné elektrizace trati. Trasa je zde postupně v bezprostředním kontaktu s přírodními památkami Pod Žvahovem, Pod školou, Železniční zářez, Prokopské údolí a Ctirad, a sousedí s přírodním parkem Prokopské a Dalejské údolí. Kromě kulturní památky Viadukt buštěhradské dráhy (Semmering I, vyhlášen roku 1964) trať v tomto úseku okrajově prochází archeologickou lokalitou Dívčí hrady. Z důvodu reálnosti realizace je proto uvažován úsek Praha Smíchov – Praha Konvářka jako jednokolejný s charakterem optimalizace trati, což však značně omezí její propustnou výkonnost.

Od prostoru Konvářky trať pokračuje do Radlic k žst. Praha Jinonice. V převážné délce, vyjma lokality Konvářka, resp. Dívčí hrady, prochází nezastavěným územím. Trať dále pokračuje stejným charakterem k lokalitám Šmukýřka a Cibulka, se stejnojmennou zastávkou a dále parkem Cibulka do zastávky (výhybny) Praha Stodůlky, s okrajovým významem pro řídkou vilovou zástavbu v okolí. V dalším pokračování je vedena zalesněným územím, prochází lokalitou Háje mezi řídkou vilovou zástavbou a zahrádkářskou kolonií k žst. Praha Zličín. Trať je vedena po obvodu Přírodního parku Košíře – Motol a prochází, resp. vytváří přírodní památku Motolský Ordovik a sousedí s přírodní památkou U Hájů. I v tomto úseku, vzhledem k mezinárodnímu významu lokality, je trať uvažována jako jednokolejná. Dále je vedena po obvodu Sídliště Řepy, s blokovou kompaktní zástavbou do stanice Praha Zličín (původně Řepy). Stanice má relativně dobrou přestupní vazbu na koncovou stanici tramvají Sídliště Řepy, význam stanice je možno vylepšit realizací kolejového propojení ke stanici metra trasy B Zličín, s využitím koridoru současné vlečky. Mimo úsek v přírodní památce Motolský Ordovik je navržena modernizace trati, včetně zdvoukolejnění, úpravy se odehrávají převážně na současných drážních pozemcích.

Ve směru do Hostivice je již spojení poměrně výhodné, trať je vedena bez kontaktu se zástavbou. Dochází zde k rozpletu tratí na letiště Ruzyně a na Kladno, vzhledem ke konfiguraci terénu je rozplet navržen jako úrovňový s traťovým uspořádáním s pracovním názvem Odbočka Řepy. Na území Hostivice, v lokalitě Na pískách se podél pravé strany rozvíjí nová vilová zástavba, která postupně přechází do starší zástavby až ke stanici. Hostivice. I zde je navržena modernizace trati, včetně zdvoukolejnění, úpravy se odehrávají převážně na současných drážních pozemcích, mimo prostor Odbočky Řepy, který je prostorově náročnější.

Nový úsek trati (na letiště) využívá souběhu s koridorem Pražského (dálničního) okruhu, ke kterému se podél západního pruhu přimyká a bez kontaktu se zástavbou se před uvažovanou zastávkou Praha Dlouhá míle připojuje do trasy nové tratě na letiště Praha Ruzyně (viz Varianta „Buštěhradská“). Přechází postupně mimoúrovňovou dálniční křižovatku Pražského okruhu a rychlostní komunikace R 6 Praha – Pavlov (ve

výstavbě), vjezd do logistického areálu včetně vlečky a trati č. 120 Praha – Kladno. V prostoru letiště Ruzyně dochází ke kontaktu s ochranným pásmem radionavigačních zařízení stávající VPD 13/31. Jedná se novostavbu dvoukolejné železniční trati; vzhledem ke kontaktu s prostorem a zařízením letiště Ruzyně je trať vedena téměř výhradně pod úrovní stávajícího terénu (v zářezech nebo tunelových úsecích). Podrobný popis tohoto úseku je uveden v kapitole věnované variantě „Buštěhradská".

Celkově tato varianta předpokládá rekonstrukci 3,9 km stávající trati, rekonstrukci a zdvoukolejnění 16,6 km stávající trati a 6,6 km dvoukolejné trati jako novostavby. V celé délce trati je navržena elektrifikace. V úseku novostavby (za odbočkou Řepy) je navrženo celkem 2,2 km hloubeného dvoukolejného tunelu včetně zahloubených stanic Praha Dlouhá míle a Letiště Praha Ruzyně. Celková předpokládaná délka úprav (bez optimalizovaného úseku Praha hlavní n. – Praha Smíchov) je 22,8 km, z toho 3,2 km je vedeno pod povrchem. Délka spojení Praha hlavní n. – Letiště Praha Ruzyně je celkem 27,3 km.

Stávající návrhové rychlosti trati se pohybují v úseku Praha Smíchov – Hostivice v rozmezí 50 – 70 km/h. Nový návrh přepokládá zvýšení návrhové rychlosti na 80 km/h, ovšem s tím, že na šesti místech dochází vzhledem k průchodu chráněným územím a místy blízkou zástavbou k lokálnímu snížení rychlosti až na 60 km/h. Úsek v novostavbě je mimo stanici Letiště Praha Ruzyně navržen na rychlost 80 km/h.

Z hlediska výškového vedení trasy překonává trať v úseku Praha Smíchov – Praha Zličín převýšení cca 165 m s maximálním podélným sklonem 15 ‰. Poté niveleta koleje zůstává v přibližně stejné výškové hladině.

Směrové vedení navrhované trasy je patrné z přiložené situace.

Seznam stanic a jejich uspořádán ve směru na letiště:

(-	ŽST	Praha hlavní n.	povrchová)
-	ŽST	Praha Smíchov	povrchová
-	zast	Praha Žvahov	povrchová
-	zast	Praha Konvařka	povrchová
-	ŽST	Praha Jinonice	povrchová
-	zast	Praha Cibulka	povrchová
-	zast	Praha Stodůlky	povrchová
-	ŽST	Praha Zličín	povrchová
-	zast	Praha Dlouhá míle	zahloubená
-	ŽST	Letiště Praha Ruzyně	zahloubená

Ve směru na Kladno:

-	zast	Hostivice jih	povrchová
-	ŽST	Hostivice	povrchová

5.2 SOULAD S PLATNOU ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ

S výjimkou krátkého úseku v blízkosti MÚK silničního okruhu se silnicí R6 (MÚK Řepy) o délce cca 0,55 km se celá posuzovaná trať (resp. její letištní větev) nachází na území hl. m. Prahy. Uvedený úsek je v katastrálním území města Hostivice.

Trať č. 122 Praha Smíchov – Hostivice končí km 16,66 na hranici Prahy. Přibližně v km 16,25 je navržena odbočka Řepy, odkud vede větev na Letiště Ruzyně o délce 6,562 km. Celková délka trati na Letiště tedy činí 22,812 km.

Celý úsek trati č. 122 je v Územním plánu sídelního útvaru (ÚPNSÚ) hl. m. Prahy stabilizován v hranicích dle současného stavu obvodu trati. ÚPNSÚ nepředpokládá modernizaci této trati, znamená to, že má být v celém úseku od žst. Praha Smíchov po hranice města jednokolejná s výjimkou výhyben a železničních stanic.

Úsek nové větve od km 0,00 po km 3,40 není v souladu s platným ÚPNSÚ. Od km 2,10 po km 3,40 se odchyluje od trasy, jež je v ÚPNSÚ cca o 60 m západně. V ostatním průběhu je v souladu s ÚPD

až do žst. Praha Ruzyně (pro úsek km 0,00 – 3,40 je nutná změna ÚPNSÚ) a je shodná s navrhovanou větví na trati Praha Bubny – Praha Dejvice –Praha Zličín od km 3,40.

Trať č. 122 od hranice města Prahy v km 16,66 vede dále na území Středočeského kraje do žst. Hostivice (střed km 19,240). V tomto průběhu je zcela v souladu s ÚPN Města Hostivice i ÚP VÚC Pražského regionu Středočeského kraje.

Pokud by měla trať dostát požadavkům na rychlé, pohodlné a kapacitní řešení dopravní obsluhy Letiště Ruzyně, měla by být v celém úseku dvoukolejná, elektrizovaná a vybavená na soudobé úrovni. V úseku trati km 0,00 v žst. Praha Smíchov – žst. Praha Jinonice v km 8,09 je však velké množství významných objektů ochrany přírody a památek, velmi četné lokality, jež neumožňují výstavbu dvoukolejné trati vlivem prostorových podmínek. Pro účely tohoto Posouzení a porovnatelnost s ostatními variantami tratí se předpokládá optimalizace v úseku km 0,00 žst. Praha Smíchov – zast. Praha Konvářka v km 6,18 (střed cca 6,27) o délce 6,18 km. V dalším průběhu trati se předpokládá modernizace (zdvoukolejnění, elektrizace, úpravy železničního spodku i svršku, sdělovací a zabezpečovací zařízení a nutné směrové korektury) až do km 16,25, odkud by měla pokračovat novostavba větve na Letiště Ruzyně. Modernizace může pokračovat až do žst. Hostivice v km 19,753. Verze s napojením nové větve do žst. Letiště Ruzyně od jihu, jak je studováno ve variantě „Rudenská“ tohoto Posouzení, není uvažována.

V úseku, kde dochází k optimalizaci trati, je třeba očekávat následující konflikty z titulu nesouladu s platnou ÚPD, zák. č. 114/1992 o ochraně přírody a zák. č. 20/1987 o státní památkové péči:

- km 2,30 – 2,60 kontakt s přírodní památkou Pod Žvahovem se zářezem či náspem trati,
- km 3,30 – 3,50 kontakt s přírodní památkou Pod školou,
- km 3,70 železniční zářez s paleontologickou lokalitou (přírodní památka
- km 3,00 – 4,20 technická kulturní památka železniční viadukt Semmering I. A II.
- km 4,50 – 6,50 východní okraj zvláště chráněného území (ZCHÚ) přírodního parku Prokopské údolí,
- km 4,50 – 4,80 skalní útesy – jižní okraj,
- km 5,30 – 5,80 vysoký násep zprava, zářez zleva,
- km 5,80 – 6,20 přírodní památka Ctirad, zářez s významným geologickým profilem, paleontologické naleziště, enklávy skalních stepí,
- km 12,30 – 12,80 přírodní památka Motolský ordovik, severní svah zářezu klíčový předmět ZCHÚ,
- km 13,20 – 13,40 přírodní památka U Hájů, severní okraj ZCHÚ je v kontaktu s tratí,
- km 9,00 – 9,70 přírodní park Košíře – Motol (lesní porosty, motolský ordovik, okolí Vidoule, parky v okolí Cibulky, Kalvárie (dominanta mimo kontakt),
- km 17,40 - ÚSES u Hostivic podél Litovického potoka od Peterkova Mlýna,

V celém úseku trati je předmětem zvýšené ochrany minimalizace zásahů do krajinného rázu území Barrandova, Hlubočep, Jinonic, Radlic, Zlíchova, Děvína, Dívčích Hradů, Prokopského a Dalejského údolí, Vidoule s parkem Košíře – Motol, hlubočepské viadukty.

V těsném sousedství trati se nachází v km 13,70 barokní kaple Nalezení sv. Kříže nedaleko Bílého Beránku (K. I. Dientzenhofer).

Poznámka: Od km 6,18 jsou úpravy trati náročnější, neboť se jedná o modernizaci. Novostavba větve od km 16,25 nemá větší komplikace vyplývající z podmínek ochrany přírody a památek s výjimkou změny ÚPNSÚ.

5.3 NÁSTIN URBANISTICKÝCH A ARCHITEKTONICKÝCH ŘEŠENÍ ÚPRAV, VAZBA NA SÍŤ METRA

a) V úseku km 1,60 Zlíchov až km cca 6,50 zast. Praha Konvářka je žádoucí věnovat mimořádnou pozornost omezování hlukových expozicí (útlum ve svršku i spodku, lehké průhledné paravány, ve vhodných případech zakrytí kolejiště – např. zářez Konvářka, který lze následně upravit parkově).

b) Žst. Praha Jinonice může získat na významu a tak posílit celou trať následujícími úpravami: nástupiště vysunout až k podjezdu Radlické ulice a pomocí výtahů a event. Pohyblivých chodníků usnadnit přestup mezi železnicí a metrem Jinonická. V okolí se připravuje intenzivní rozvoj se smíšenou náplní včetně vysokoškolského areálu, při vyústění Radlické radiály může vzniknout významný záchytný kloub příměstské

autobusové i individuální dopravy s přestupy na železnici i metro. Rozvoj Radlic již započal a bude se dále stupňovat, takže nároky na dopravní obsluhu se budou stupňovat. Areál Walter bude transformován na rozsáhlou smíšenou zónu, žst. P. Jinonice je v přímé dostupnosti. V akčním radiu žst. Jinonice je také kapacitní celek Na pomezí s podílem zast. Praha Cibulka.

c) Území západně a severozápadně od žst. Praha Zličín je jedním z rozsáhlých rozvojových lokalit s bydlením, službami, nerušící výrobou a sklady. Dopravní obsluha tohoto souboru zvýší význam této stanice. Díky blízkosti MÚK se silnicí R6 na pražském silničním okruhu je možné vytvořit ve spolupráci se zastávkou Dlouhá Míle intenzivní přestupní uzel na příměstskou dopravu.

d) Prostor v okolí zast. Praha Dlouhá Míle již nyní se postupně využívá kapacitními obchodními centry. Další se připravují. Význam zastávky neustále může růst také vlivem přestupů z příměstské autobusové i individuelní dopravy.

e) Žst. Letiště Ruzyně je nutné koncipovat velkoryse, neboť přepravní výkony letiště budou neustále růst. Také v předpolí odbavovacích hal terminálů Sever se bude postupně doplňovat. Je třeba počítat také s velkým počtem zaměstnanců, jež již dnes činí okolo 10 000 osob.

5.4 STAV PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE

Pro tuto variantu byla zpracována územně technická studie (12/2005). Obsahovala technické prověření kompletního zdvoukolejnění trasy. **V současné době se zpracovává dokumentace pro územní rozhodnutí projektu Optimalizace trati Praha hlavní nádraží (mimo) – Praha Smíchov (včetně), který obsahuje i návazné úseky zabezpečovacího zařízení až do žst. Praha Zličín.** Zároveň se uvažuje využít tuto trať jako odklonovou po dobu výstavby varianty „Buštěhradská“, bude-li doporučena k další přípravě.

Pro tuto variantu by bylo nutno dále zpracovat a zajistit:

- Zpracovat dokumentaci pro změnu územního plánu
- Projednat a zajistit vlastní změnu územního plánu
- Zpracovat dokumentaci EIA v rozsahu přílohy č. 4 (včetně průzkumu jarních, letních i podzimních aspektů),
- Podrobit variantu procesu EIA
- Zpracovat a projednat dokumentaci pro územní rozhodnutí (zpracování výše uvedených dokumentací a zejména jejich projednání a vydání příslušných povolení překročí min. 36 měsíců)
- Zpracovat dokumentaci pro stavební povolení.

Pro pokračování ve směru na Kladno je stav dokumentace popsán u varianty „Buštěhradská“.

5.5 JÍZDNÍ DOBY

Předpokládaná jízdní doba:

V úseku Praha hlavní nádraží – Praha Letiště Ruzyně (pouze 1-2 spoje za hodinu)

Pro zastávkový spoj	33,5 min	
Pro zrychlený spoj	28 min	(zastavuje Praha Smíchov, Praha Zličín, Praha Dlouhá Míle)

V úseku Praha hlavní nádraží – Kladno (pouze 1 spoj za hodinu)

Pro zastávkový spoj	50 min	
Pro zrychlený spoj	34,5 min	(zastavuje Praha Smíchov, Praha Zličín, Hostivice)

V úseku Praha Smíchov – Praha Letiště Ruzyně (kde by končila většina spojů)

Pro zastávkový spoj	26,5 min	
Pro zrychlený spoj	22 min	(zastavuje Praha Zličín, Praha Dlouhá Míle)

5.6 DALŠÍ OMEZENÍ

Z provozního hlediska má trať význam jak pro osobní meziregionální dopravu (spěšné vlaky v relaci Rakovník, resp. Chomutov), tak pro nákladní dopravu. Významná je vlečka do areálu strojírenské firmy

SIEMENS Kolejová vozidla napojená do stanice Praha Zličín. Strategický význam má trať pro zásobování letiště Ruzyně leteckými pohonnými hmotami (jsou zde vedeny ucelené vlaky z bavorských rafinérií) i pro vojenské účely. Z hlediska přímé obsluhy území je význam mizivý, s výjimkou úseku Praha Zličín – Hostivice.

Z dopravně – technologického rozboru vyplývá, že mezistaniční úsek Praha Smíchov – Praha Konvářka podváže propustnou výkonnost celého spojení, bez ohledu na dvoukolejnou výhybnu Praha Žvahov. Pro požadovaný rozsah 10-ti párů vlaků za hodinu (včetně zrychlených spojů) dlouhý jednokolejný úsek (cca 3 km) vytvoří úzké hrdlo a provoz ztratí spolehlivost a pravidelnost. **Podle orientačního technologického posouzení bude možno provézt cca 6 párů vlaků za hodinu, což nesplňuje požadavky zadání.**

Možností je přístavba druhé traťové koleje novou tunelovou stopou, resp. vedením vlaků po více tratích souběžně, např. po trati č. 173 nebo 120, čímž se požadavky na kapacitu sníží. Investiční náklady by pak v obou případech výrazně vzrostly.

Aby bylo možno spoje úspěšně provozovat, je nutno v předstihu rekonstruovat stanici Praha Smíchov, zejména připojení trati k ostrovním nástupištím. V současné době mohou spoje zajíždět pouze do prostoru tzv. severního nástupiště (s velmi složitou přestupní vazbou na metro).

Navíc většina z 6-ti párů vlaků by musela být zakončena ve stanici Praha Smíchov. Jen cca dva spoje do hodiny by mohly být vedeny do stanice Praha hlavní nádraží, neboť kapacita (propustná výkonnost) traťového úseku Praha Smíchov – Praha hlavní nádraží bude vyčerpána souběžně vedenou osobní dopravou (dálkové spoje od Plzně, Příbrami, regionální od Berouna, případně po dostavbě nového tunelového spojení Praha Beroun dalšími spoji).

Možností řešení, jak zde zvýšit propustnou výkonnost, je výstavba nového výtoňského mostu, který je však v současné předmětem sporů. (Nový most byl proto vypuštěn z dokumentace Optimalizace trati Praha hlavní nádraží (mimo) – Praha Smíchov (včetně)). Další možností je výstavba nového tunelového spojení Smíchovského a hlavního nádraží – tzv. projekt Cross Rail, resp. projekt „Praha, Nové spojení II. Etapa – tunelové železniční spojení, Praha-Smíchov – Praha hlavní nádraží“ (s pokračováním směrem na Kralupy, Kolín a Tábor). Jedná se o investice v řádu cca 16 mld. Kč.

Z hlediska přípravy není reálné zahájit výstavbu této varianty (která navíc zcela nesplňuje požadavky zadání) před rokem 2013.

5.7 POSTUP VÝSTAVBY

V kapitole 5.4 je nastíněn stav přípravy této varianty. S ohledem na to se realizace uvažuje v časovém období 2013 až 2016. Předpokládaná lhůta výstavby cca 46 měsíců. Časové údaje o postupu prací byly navrženy s přihlédnutím ke zkušenostem a znalostem o stavbách jiných srovnatelných akcí.

V rámci řešení této varianty dojde k optimalizaci jednokolejného úseku ŽST Praha Smíchov – zast. Praha Konvářka. V pokračování pak k postupné modernizaci (zdvoukolejnění) dalších částí trati k ŽST Praha Zličín a k ŽST Hostivice. Práce budou probíhat za výluky provozu v realizovaných úsecích. Vzhledem k požadavku na potřebu zachování možnosti provozu na vlečkách u ŽST Praha Zličín, je nutné přizpůsobit budoucí výstavbu této skutečnosti a postup prací rozdělit na úseky. Práce v ŽST Hostivice budou prováděny za provozu stanice. Nezávisle na realizaci prací na modernizaci stávající trati (v časovém souběhu) pak bude probíhat novostavba trati od odbočky „Řepy“ do ŽST Praha Letiště Ruzyně.

5.8 ODHAD INVESTIČNÍCH NÁKLADŮ

Odhad investičních nákladů (v CÚ II/2007) byl proveden s ohledem na rozhodující stavební objekty a provozní soubory a obsahuje zejména náklady na stavbu traťových úseků (zemních prací, tunelových úseků, mostů), stanic a zastávek, napájení trati, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení apod.

Pro variantu „Semmering“ se jedná o 14,6 mld. Kč. Vzhledem k tomu, že <u>tato varianta nesplňuje požadavky zadání</u> (zejména má nízkou propustnou výkonnost), <u>bylo by nutno navrhnout další stavební úpravy, popsané výše v kapitole 5.6.</u>

Požadovaný rozsah by zajistila např. kombinace s variantou „Rudenská“ (celkem cca 31 mld. Kč).

Další možnost, spočívající v překlenutí jednokolejných úseků souběžnou tunelovou trasou by znamenala opět velmi výrazný nárůst potřebných investic.

Podmiňující investicí je dále realizace přestavby nádraží Praha Smíchov (nové zapojení trati) – cca 0,6 mld. Kč, nový výtoňský most cca 0,5 mld. Kč, Optimalizace zbývajícího úseku trati Praha Smíchov – Praha hlavní nádraží – cca 2 mld. Kč. Jinou možností je realizace projektu „Praha, Nové spojení II. etapa – tunelové železniční spojení, Praha-Smíchov – Praha hlavní nádraží“, s investicemi v řádu cca 16 mld. Kč.

6. VARIANTA „BUŠTĚHRADSKÁ“

6.1 POPIS MODERNIZOVANÉ TRASY

Trať vychází ze samotného centra Prahy ze stanice Masarykovo nádraží. Vzhledem k nevyjasněné budoucí podobě tohoto nádraží (vyhlášeno je zde velké rozvojové území) a samostatné stavbě Rekonstrukce Negrelliho viaduktu, začíná tato varianta modernizace trati ve stanici Praha Bubny. **V návaznosti na dokumentaci „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ zpracovanou firmou TOP CON Servis, s.r.o. v roce 2006, vypsala SŽDC, s.o. Stavební správa Praha dne 17.10.2007 pod č.j. 14 309/07 veřejnou zakázku na zhotovení stavebně technického a geotechnického průzkumu. Před podpisem je SoD s vítězným uchazečem SUDOP Praha, a.s., termín dokončení prací je 31.5.2008. V roce 2008 se dále předpokládá vypsání veřejné zakázky na zpracování přípravné dokumentace. V roce 2009 vypracování projektu stavby a v roce 2010 výběrové řízení na zhotovitele stavby.**

Oproti současné stanici Praha Bubny jsou nástupiště přesunuta blíže ke stávajícímu vestibulu stanice metra trasy C Vltavská a vytváří se tak krátká přestupní vazba na stanici metra (stávající vestibul) i tramvajové zastávky. Zároveň je vytvořena vazba i na nový severní vestibul stanice metra. Současná rozlehlá stanice je v podstatné míře zrušena, zachovány jsou pouze čtyři dopravní koleje se třemi nástupišti. Stanice má traťové uspořádání, rozplet tratí na Kladno a na Kralupy nad Vltavou je realizován na jižním staničním zhlaví. Niveleta kolejí je oproti současnému stavu u nástupišť zvýšena až o cca 2 m, aby se odstranilo stávající úrovňové křížení s ulicí Bubenská. Princip odstranění úrovňových přejezdů (resp. jejich náhrada nadjezdy a mosty) platí pro všechna ostatní křížení s tratí. Kralupská trať bude napojena na stávající stav před přemostěním ulice Plynární. Rozsáhlé uvolněné pozemky, zejména prostor bývalého ranžíru a opravny byl již převeden na soukromého developera.

Další úsek podél Strojnické ulice je řešen výhradně na estakádě, která odstraní stávající zemní těleso, čímž se zmenší koridor potřebný pro drážní provoz a prostor podél Strojnické ulice významně zprostupní. Plochy pod estakádou se navrhuje využít pro parkování automobilů. Estakádové vedení trati pokračuje až k nové zastávce Praha Výstaviště. Nově navrhovaná nadzemní zastávka Výstaviště je situována na estakádě, která překračuje i třídu Dukelských hrdinů. Stanice by měla vytvořit počátek vstupního prostoru do areálu Výstaviště a do pražské Stromovky.

V další pokračování se trasa dostává do přímého kontaktu s přírodní památkou Královská obora (Stromovka). Současná trať prochází při okraji jižní části Stromovky do okolí zapojeným zářezem v délce cca 800 m, jihozápadní část parku pak podchází krátkým (100 m) hloubeným tunelem. Zde se navrhuje rozšířit stávající drážní těleso tak, aby vyhovovalo dvoukolejnému profilu. Předpokladem pro toto řešení jsou relativně rozsáhlé drážní pozemky, které umožňují, aby se nezasahovalo do pozemku sousedních, s přírodní památkovou ochranou. Niveleta koleje je oproti současnému stavu zahloubena o cca 0,7 až 2,5 m, což vytváří předpoklady pro snadnější integraci do prostoru Královské obory. Stávající jednokolejný tunel má nedostatečný průjezdný profil a je nutno jej zcela přestavět. Vzhledem k nízkému nadnásypu je navrženo jeho postupné rozebrání a nahrazení novým dvoukolejným tunelem. Bubenský portál je navržen opět sestavit s využitím původního materiálu. Stávající tunel je navržen na prohlášení kulturní památkou, o způsobu jeho přestavby jsou vedena jednání s Národním památkovým ústavem.

Dále je již trať vedena v mělkém tunelu až ke stanici Praha Dejvice. Prostor nad stropem nového tunelu se uvolňuje pro další využití. Prostor kolem stanice metra Hradčanská a stanice Praha Dejvice patří k technicky nejsložitějším místům návrhu. **Současná poloha povrchové stanice se opouští a navrhuje se přesun do blízkosti stanice metra trasy A Hradčanská, nově v zahloubené poloze. Trasa modernizované trati je zde v těsném souběhu s tunely silničního městského okruhu. V tomto dopravním uzlu se prolínají téměř všechny druhy veřejné hromadné dopravy tj. metro, tramvaje, autobusy a železnice, s krátkými přestupními vazbami, které zajišťují i větší bezpečnost cestujících.**

Stanice Praha Dejvice/Hradčanská je tedy řešena jako zahloubená dopravna, s jednoduchými kolejovými spojkami za zastávkou (ve směru Ruzyně), umožňující řešit některé mimořádnosti provozu. Současně je

navržen i druhý (výtahový) vestibul stanice metra Hradčanská a vazba na stávající vestibul stanice metra Hradčanská. Zahloubení stanice Dejvická je významné nejen z hledisek urbanistických a ekologických, ale i dopravně bezpečnostních, neboť se odstraní stávající úrovňová křížení v ulicích Bubenečská, Pelléova a U Vorlíků. Návrh řešení respektuje kulturní památku areál původní železniční stanice Praha Dejvice. Zahloubením stanice se pro novou urbanizaci uvolňují rozsáhlé hodnotné pozemky.

Návazný traťový úsek mezi stanicemi Praha Dejvice a Praha Veleslavín propojuje obě krajní dopravny umístěné v zahloubené poloze. Jejich vzájemný výškový rozdíl je 90 m na délku cca 4,4 km, znamenající průměrný podélný sklon přes 20 ‰. Na stávající trati je v povrchovém mezistaničním úseku sklon až 25 ‰[1]. Trasa zde zároveň prochází v bezprostřední blízkosti zástavby. Významně ovlivněnou lokalitou je území u Proboštského dvora (Ořechovka) a podél ulice Glinkova. Vzhledem k rozsahu a složitosti opatření (protihlukové zakrytí trati, demolice soukromých objektů) navržených při povrchové vedení trati byly hledány další možnosti, jak ještě více minimalizovat dopady trati na okolí. **Návrh nyní uvažuje se zahloubením trati, které po dokončení stavby téměř zcela eliminuje nepříznivé vlivy na obyvatelstvo. Budou tak moci na uvolněných drážních pozemcích vzniknout snadnější komunikační propojení i nové územní vazby apod. Návrhem zahloubeného tunelu bylo dosaženo příznivějších sklonových poměrů trati s pozitivním dopadem na napájení trati a spotřebu trakční energie. Délka tunelového úseku, který začíná na úrovni současného bubenského portálu tunelu Stromovka a končí za stanicí Praha Veleslavín je cca 6,2 km.**

Stávající stanice Praha Veleslavín je v dnešní podobě vlivem náhrady úrovňového přejezdu s ul. Veleslavínskou mimoúrovňovým křížením zrušena. Nová zastávka je situována do severní poloviny prostoru dnešního nádraží. Stanice Praha Veleslavín je navržena v terénním odřezu a je otevřená k severu. Stavební a dispoziční řešení stanice Praha Veleslavín umožňuje vytvoření přímé přestupní vazby ke stanici metra trasy A na zamýšleném prodloužení této trasy směrem na Petřiny (příp. Motola). Propojení nástupišť železnice s ostrovním nástupištěm stanice metra je uvažováno přes mezilehlou podzemní úroveň podchodu, situovaného těsně pod kolejištěm železniční tratě.

Následující úsek trati k nové (resp. obnovené) zastávce Praha Liboc vykazuje největší směrovou odchylku nově navrhované dvoukolejné tratě od stávající osy jednokolejné tratě, se špatnými směrovými poměry. Zastávka Praha Liboc umožňuje přímou obsluhu přilehlého území s obytnou funkcí. Zastávka je povrchová, s bočními nástupišti přístupnými v čelech. Následuje nové mimoúrovňové křížení s ulicí Libockou včetně vazby ulice U Prioru.

Další stanice Praha Ruzyně je ve stávající poloze pro osobní dopravu zrušena. Trať je vedena v místě nově navrhovaného mimoúrovňového křížení tratě s ulicí Drnovskou cca 3 m nad stávající niveletou, přesto zůstane zachováno napojení stávajícího vlečkového kolejiště. Nová poloha stanice je těsně za křížením s ulicí Drnovskou, stanice je tvořena ostrovním nástupištěm v úrovni cca 3,5 m nad terénem. Stanice umožní přestup „hrana – hrana“ cestujících od Kladna na letiště (do doby realizace přímého spojení Kladna s letištěm).

Za nástupištěm následuje bod rozvětvení tratí směrem k letišti a na Kladno. Rozvětvení je navrženo jako mimoúrovňové (se směrovým uspořádáním), v prostoru mezi tratěmi je situován svazek dopravních kolejí, který umožňuje odstavovaní souprav pro vyrovnání potřeb v době dopravní špičky a mimo ní. Z hlediska provozní technologie není toto situování ideální, ovšem výhodnější polohy poblíž obou koncových stanic z prostorového hlediska vyvinutí těchto kolejí neumožňují. Traťové koleje ve směru Kladno mají rozdílné výškové polohy, pravá kolej podchází odbočku na letiště. Po vzájemném vyrovnání obou traťových kolejí zde navazuje druhá etapa projektu ve směru Kladno.

---

[1] Na konfiguraci stávající trati jsou patrny pozůstatky ještě po úzkorozchodné koňské dráze z roku 1830, která měla spojit Prahu a Plzeň (přes Kladno). Ze stanice Bruska (Praha Dejvice) dráha stoupala ve sklonu až 25 ‰. Při přestavbě na železniční dráhu společností „Buštěhradská železniční...“ v roce 1863 byly směrové i sklonové parametry převzaty a zůstaly zachovány do současnosti. Zatímco obě stanice (Dejvice i Veleslavín) mají sklon do 5‰, sklon mezistaničního úseku dosahuje až 25 ‰.

Ve směru Letiště Ruzyně následuje novostavba trati. Po vykřížení s estakádou Pražského silničního okruhu se trasa dostává do ochranného pásma radiomajáku vzletové a přistávací dráhy (RWY 13/31) za prahem 31 a trasa je v tomto úseku vedena v tunelu o délce 340 m. Dále pokračuje v zářezu v souběhu s Pražským okruhem (stavba 517) po její západní straně do prostoru mimoúrovňové křižovatky s ulicí Evropskou a K letišti.

Zde je navržena zastávka Praha Dlouhá Míle. Hlavním záměrem této stanice je vytvoření kvalitního dopravního terminálu zejména pro přestup z autobusů hromadné dopravy a na výhledovou trasu tramvaje vedenou po nové ulici spojující Drnovkou s ulicí K letišti („obvodová komunikace“). Součástí uzlu je rovněž kapacitní parkoviště systému P+R, které je umístěno v těsné vazbě na stanici na její východní straně. V terminálu bude možnost přímého přestupu i na zamýšlenou stanici Dlouhá Míle na prodloužené trase metra A.

V dalším pokračování je v rámci koordinace se stavbou paralelní vzletové a přistávací dráhy (RWY 06R/24L) navržen průchod jejím budoucím ochranným pásmem ve formě hloubeného tunelu. Tunelový úsek má délku cca 400 m a je navržen vzhledem ke křížení s předpolím a ochrannými pásmy radionavigačních zařízení prahu 24L. Trať dále sleduje v odstupu cca 20 m stopu Pražského okruhu a stáčí se obloukem západním směrem ke koncové stanici. Delším mostním objektem překonává řečiště Kopaninského potoka (bylo nutno respektovat retenční území Kopaninského potoka). Před křížením s dálničním přivaděčem k terminálům (ulice Aviatická) trať vjíždí do portálu tunelu, který navazuje na koncovou stanici Praha Letiště Ruzyně

Nová koncová stanice Letiště Ruzyně, v areálu mezinárodního letiště Praha Ruzyně má přímou vazbou k existujícímu i novému terminálu a dalším objektům v rámci předprostoru letiště. Současně umožňuje návaznost na stávající doplňkovou autobusovou dopravu, výhledovou stanici prodloužené trasy metra A, a v prostoru letiště představuje požadovaný prvek integrace letecké dopravy s dopravní soustavou města PID s odpovídajícím standardem funkce a kvality. **Koncepce řešení se ustálila na podzemní hloubené stanici, která v budoucnu umožní podchod objektu Terminál SEVER 2 a pokračování trati směrem do Jenče. Koncová železniční stanice je situována v přímém úseku, se dvěma kusými kolejemi podél ostrovního nástupiště.**

Stavba je vymezena začátkem úprav v ŽST Praha Bubny (v km 411,48= km –0,19) a koncem úprav za ŽST Praha Ruzyně v km 12,54, kde se navazuje na II. Etapu modernizace trati Praha – Kladno. Délka upravovaného úseku je 12,73 km. Dále je součástí projektu novostavba úseku Praha Ruzyně – Praha Letiště Ruzyně od km 11,47 do km 16,96, v úhrnné délce 5,49 km. Celková délka navržených úprav je cca 18,2 km.

Stávající návrhové rychlosti trati se pohybují v úseku Praha Bubny – Praha Ruzyně v rozmezí 50 – 80 km/h. Nový návrh přepokládá zvýšení návrhové rychlosti na 80 km/h v celém rekonstruovaném úseku. Úsek v novostavbě je mimo stanici Letiště Praha Ruzyně rovněž navržen na rychlost 80 – 90 km/h.

Z hlediska výškového vedení trasy překonává trať v úseku Praha Bubny – Praha Dlouhá míle převýšení cca 169 m s maximálním podélným sklonem 25 ‰ (v krátkém úseku až 33 ‰). Poté niveleta koleje zůstává v přibližně stejné výškové hladině.

Směrové vedení navrhované trasy je patrné z přiložené situace.

Seznam stanic a jejich uspořádání:

(-	ŽST	Praha Mas.n.	povrchová)
-	ŽST	Praha Bubny – Vltavská	povrchová
-	zast	Praha Výstaviště	povrchová
-	ŽST	Praha Dejvice – Hradčanská	zahloubená
-	ŽST	Praha Veleslavín	zahloubená
-	zast	Praha Liboc	povrchová
-	ŽST	Praha Ruzyně	povrchová
-	zast	Praha Dlouhá Míle	zahloubená
-	ŽST	Letiště Praha Ruzyně	zahloubená

Ve směru Kladno následuje za ŽST Praha Ruzyně ŽST Hostivice

6.2 SOULAD S PLATNOU ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ

Trasa trati je v celém svém průběhu stabilizována v platném ÚPNSÚ hl. m. Prahy včetně větve na Letiště Ruzyně a je závaznou částí tohoto dokumentu. Znamená to, že územně plánovací dokumentace hl. m. Prahy předpokládá její modernizaci v průběhu úseku Praha Bubny Vltavská – Praha Ruzyně a novostavbu větve na Letiště Ruzyně.

Jakákoli odchylka kterékoli stavby na území hl. m. Prahy od závazné části ÚPNSÚ vyžaduje provedení změny tohoto dokumentu. Protože trať Praha Bubny – Letiště Ruzyně je závaznou částí ÚPN pro řešení dopravní obsluhy letiště a dokumentace pro vydání územního rozhodnutí v celém svém průběhu odpovídá platné ÚPD, všechny varianty obsluhy letiště odchylné od tohoto dokumentu, nesplňují funkci podle schváleného ÚPNSÚ. Znamená to, že ostatní varianty, prezentované v tomto Posouzení, jsou sice v souladu s územním plánem, ale nesplňují funkci kvalitní obsluhy Letiště Ruzyně. Směrové a výškové korektury trasy, které vedou ke zlepšení parametrů trati a nemění podstatu závazného řešení, jsou kvalifikovány na úpravy ÚPNSÚ hl. m. Prahy. To se týká i úseků, které jsou zavedeny do podzemí.

Proces změn ÚPNSÚ je nejen časově náročný (dosud projednávané změny trvaly 1,5 až 2 roky),ale vyžadují také složitá projednání kromě široké sféry státních a odborných institucí s občanskými iniciativami a závěrečné schválení v Zastupitelstvu hl. m. Prahy. V současné době podávané návrhy změn ÚPNSÚ již budou zahrnuty do zpracování nového územního plánu, jehož schválení lze předpokládat nejdříve v příštím volebním období.

V rámci prací na dokumentaci pro územní rozhodnutí se podařilo vyřešit všechny konflikty s ÚPD včetně náročných koordinací s ostatními stavbami v území, jako je prostor Vltavská – Bubny, Výstaviště, průchod okrajem Královské obory, prostor nádraží Dejvice se stanicí metra Hradčanská a stavbou Městského okruhu, průchod obytným územím Dejvic, Střešovic, Vokovic, Veleslavína s náročným uzlem vazeb na připravovanou stanici metra, terminál autobusové dopravy a tramvají, průchod Libocí se zastávkou, úpravy žst. Praha Ruzyně i vedení novostavby větve na Letiště Ruzyně se zastávkou Dlouhá Míle s univerzálním přestupním kloubem příměstské autobusové a individuální dopravy. Žst. Praha Ruzyně s propojením na uvažovanou stanici metra na prodloužené trase A poskytuje cestujícím letiště komfort volby všech druhů dopravy, mezi nimiž zaujímá dominantní úlohu železniční doprava.

Na tomto místě je žádoucí konstatovat, že zahloubení trati v úseku km 2,152 – 4,759 včetně žst. Praha Dejvice s hloubeným tunelem a další hloubený tunel v km 5,750 – 1,512 přináší významné zlepšení životního prostředí po ukončení stavby, ale ražené tunely v tomto úseku by přinesly i významnou úlevu obyvatelům rezidenčních obytných enkláv po dobu realizace. Úseky trati, zavedené do podzemí umožní v přilehlých zónách eliminaci hlukových expozic a ve stopě původní otevřené trati zřídit kvalitní parkovou úpravu, zvýšení podílu zeleně v území s napojením na stávající pásy izolační zeleně. Při průměrné šířce železničního koridoru, který je předmětem modernizace 25 m, znamenají nové parkové úpravy při celkové délce tunelů 6,733 km zisk 17 ha zeleně.

6.3 NÁSTIN URBANISTICKÝCH A ARCHITEKTONICKÝCH ŘEŠENÍ ÚPRAV, VAZBA NA SÍŤ METRA

a) Prostor bubenského nádraží je od 40. let považován za nejvýznamnější rozvojovou plochu v kontaktu s historickým jádrem města. Již stanice metra Vltavská vnesla do území novou kvalitu (pomineme-li dnešní přehlušení nepořádkem od problematických individuí), s novou žst. Bubny Vltavská se stává reálným využít rozsáhlé území pro výstavbu nové městské čtvrti na mezinárodní úrovni. Úvaha o zařízeních pro olympiádu je zde více než na místě.

b) Dnešní využití území žst. Praha Dejvice je problematické. Zahloubení této stanice, propojení s vestibulem metra a přestup na stanici metra Hradčanská spolu se zahloubením třídy Milady Horákové ve stěžejním úseku Městského okruhu umožňuje zřídit na této mimořádně hodnotné ploše novou

velkoměstskou víceúčelovou zástavbu, adekvátní okolní zástavbě Dejvic.Vstupenkou do tohoto rozvojového záměru je nová koncepce žst. Praha Dejvice.

c) Prostor v okolí zast. Veleslavín v součinnosti s výstavbou stanice metra není sice tak atraktivní, jako jsou plochy Buben a Dejvic, ale koncepce předpokládá vznik významného přestupního kloubu mezi železnicí, metrem, autobusy a tramvají. Výstavba tohoto souboru otevře celkovou kultivaci území a podnět k dalšímu rozvoji.

d) Také zast. Liboc, ačkoli není v prostoru, který by dovoloval další nové stavební počiny, je přirozeným a tradičním těžištěm území díky své dopravní úloze. Nedávno dokončený nový obytný soubor u Libockého rybníka vznikal v situaci, kdy osobní doprava po železnici měla význam při rozhodování o jeho realizaci.

e) Území severozápadně od žst. Praha Ruzyně je typickým příkladem nového rozvojového území Prahy. Zde na plochách v okolí VÚ rostlinné výroby, které ÚPNSÚ předpokládá přemístit do lokalit korespondujících s náplní, je uvažován velkorysý rozvoj především komerčních objektů v kombinaci s nerušící výrobou, sklady a službami. V součinnosti s plánovanou stanicí metra Dědina, vzdálenou 450 m, může zajistit železniční doprava kvalitní obsluhu území, které se bude rozvíjet také dále na západ za pražským silničním okruhem jižně od letiště.

f) Mimořádný význam pro řešení převodu příměstské autobusové a individuelní dopravy na síť městské hromadné dopravy (železniční doprava by měla do ní integrovat) má zast. Dlouhá Míle. Urbanistická koncepce, podle níž je zastávka řešena, je založena na přímém přestupu mezi železnicí a autobusy a snadném přestupu od rozsáhlého záchytného parkoviště P+R. Stanice metra by měla být vertikálně propojena se železnicí i s ostatními druhy doprav. Kromě této dopravní úlohy zastávka železnice společně s ostatními druhy dopravy poskytuje významnou obsluhu rozvíjejícímu se souboru obchodním center (Šestka je již v provozu a připravují se další objekty).

g) Žst. Letiště Ruzyně, umístěná v předpolí odbavovacích terminálů Sever 1 a 2, nabízí řešení naléhavého problému dopravy rozhodujícího podílu cestujících do a z centra Prahy kvalitním a kapacitním prostředkem. Je navržena tak, aby její uspořádání umožnilo cestujícím volbu mezi železnicí, metrem a ostatními druhy dopravy. Předpolí terminálů se stále rozrůstá o další ubytovací a parkovací kapacity.

h) Zast. Praha Výstaviště poskytuje svým architektonickým řešením kvalitní doplněk památkově chráněným objektům Výstaviště a současně podstatné zlepšení dopravní obsluhy celého areálu i okolního kapacitního obytného území.

6.4 STAV PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE

Pro tuto variantu je v současné době zpracován návrh přípravné dokumentace (10/2007). Zároveň je před dokončením dokumentace EIA v rozsahu přílohy č. 4 (velká EIA). Dokumentace je ve shodě s platným územním plánem.

- Pro tuto variantu by bylo nutno dále zpracovat a zajistit:
- Podrobit variantu procesu EIA a získat kladné stanovisko
- Projednat dokumentaci pro územní rozhodnutí (výše uvedené činnosti je možno dokončit ve lhůtě cca 6 měsíců)
- Zpracovat dokumentaci pro stavební povolení

Pro pokračování ve směru na Kladno je zpracován návrh přípravné dokumentace (6/2005). Proběhlo zjišťovací řízení EIA. Vzhledem k požadavku Ministerstva životního prostředí na vyhodnocení zdravotních rizik v lokalitě Hostivice a Jeneč je ve zpracování studie zdravotních rizik, která bude sloužit jako podklad pro dokumentaci (velká) EIA. (předpoklad dokončení procesu EIA je cca 8 měsíců, poté bude možno dokončit územní řízení)

Dále bude zpracována dokumentace pro stavební povolení.

6.5 JÍZDNÍ DOBY

Předpokládaná jízdní doba:

V úseku Praha Masarykovo nádraží – Praha Letiště Ruzyně		
Pro zastávkový spoj	26 min	
Pro zrychlený spoj	21 min	(zastavuje Praha Bubny, Praha Dejvice, Praha Dlouhá Míle)
V úseku Praha Masarykovo nádraží – Kladno		
Pro zastávkový spoj	41 min	
Pro zrychlený spoj	27 min	(zastavuje Praha Bubny, Praha Dejvice, Hostivice)

6.6 DALŠÍ OMEZENÍ

Z dopravně-technologického hlediska je vzhledem k dvoukolejnosti v celém rozsahu zajištěna požadovaná propustná výkonnost. Nejvíce zatížený bude úsek na Negrelliho viaduktu, kde jsou mimo kladenské a letištní spoje uvažování i osobní vlaky od Kralup nad Vltavou.

Nutná je rekonstrukce Negrelliho viaduktu (probíhá zpracování průzkumů) tak, aby byla stavba dokončena do roku 2013. Dále je prověřováno spojení Masarykova a hlavního nádraží travelátory, resp. Jinou nekonvenční dopravou.

6.7 POSTUP VÝSTAVBY

V kapitole 6.4 je nastíněn stav přípravy této varianty. Vzhledem k pokročilému stádiu přípravy se realizace stavby se uvažuje v letech 2010 až 2013. Předpokládaná lhůta výstavby cca 41 měsíců. Údaje o postupu prací jsou převzaty z návrhu časového plánu výstavby rozpracované přípravné dokumentace.

V rámci této varianty bude modernizována stávající trať v úseku ŽST Praha Bubny – ŽST Praha Ruzyně a dojde k novostavbě trati v úseku od ŽST Praha Ruzyně k ŽST Praha Letiště Ruzyně.

Koncepce návrhu postupu realizace stavby předpokládá výstavbu při vyloučení provozu železniční trati v úseku ŽST Hostivice (mimo) – stávající ŽST Praha Bubny (ve směru na Kladno). Při realizaci prací v prostoru ŽST Praha Bubny bude zachován provizorní provoz na kralupské trati (dojde pouze dočasným omezením). Práce v jednotlivých úsecích pak jsou zahajovány postupně v závislosti na umožnění dopravy materiálu z výkopů po kolejích stávající trasy.

V závěru opět dojde k vystrojení, vybavení a oživení trati.

S ohledem na výše uvedené skutečnosti je reálné tuto variantu stavby dokončit do roku 2013, včetně úseku na Kladno.

6.8 ODHAD INVESTIČNÍCH NÁKLADŮ

Odhad investičních nákladů (v CÚ II/2007) byl proveden s ohledem na rozhodující stavební objekty a provozní soubory a obsahuje zejména náklady na stavbu traťových úseků (zemních prací, tunelových úseků, mostů), stanic a zastávek, napájení trati, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení apod. Odhad vychází z rozpracované přípravné dokumentace.

Pro variantu „Buštěhradská“ se jedná o 23,2 mld. Kč. Cena je ovlivněna zejména vysokým podílem umělých staveb, zejména tunelových úseků (cca 45 % trasy).

Podmiňující investicí je rekonstrukce Negrelliho viaduktu s odhadovanými náklady cca 0,9 mld. Kč. Související investicí je výstavba spojení hlavního a Masarykova nádraží travelátory, resp. jinou nekonvenční dopravou (cca 0,5 mld. Kč). Případně rekonstrukce nástupišť Masarykova nádraží.

7. VARIANTA „RUDENSKÁ“

7.1 POPIS MODERNIZOVANÉ TRASY

Výchozím bodem varianty je stanice Praha hlavní nádraží. Vlaky by byly dále vedeny ve stopě současné trati č. 171 Nuselským údolím do stanice Praha Smíchov, tedy shodně jako u varianty „Semmering“. Dále trať pokračuje v souběhu s tratí č. 171 až do prostoru Hlubočep (tramvajového obratiště), kde se odklání západním směrem do Prokopského údolí. Úsek se souběhem obou tratí je součástí stavby „Praha – Beroun, nové železniční spojení“

Varianta je dále vedena ve stopě stávající trati č.173 podél Dalejského potoka, Přírodním parkem Prokopské a Dalejské údolí (chráněné území) do stanice Praha Řeporyje. Úsek je charakterizován, stísněnými poměry, zejména kontaktem s rozvolněnou zástavbou a skalními útvary, vodotečemi v Prokopském údolí. Uvažováno je zde proto s optimalizací jednokolejné trati, s výhybnou v prostoru zastávky Praha Hlubočepy. To však znamená výrazné omezení propustné výkonnosti trati.

Dále pak pokračuje trasa otevřeným terénem do stanice Rudná u Prahy. Poté opouští trať č. 173 a ve stopě stávající trati č.122 spěje k odbočce Jeneček. V těchto úsecích, kdy prochází trať převážně otevřeným terénem se uvažuje se zdvoukolejněním.

Za odbočkou Jeneček je navržena novostavba traťového úseku do stanice Letiště Praha Ruzyně, nově navrženými raženými tunely pod stávající letištní plochou. Odlišuje se tak od zbývajících variant, neboť na letiště přichází od jihozápadu. V prostoru odbočky Jeneček je uvažováno mimoúrovňové křížení včetně propojení nové trasy se stávající tratí č.120 Praha – Kladno.

Trasa prochází územím, které má Letiště Praha vyčleněno pro další rozvoj, včetně pracovně nazvaného odbavovacího Terminálu 3. V tomto úseku je trať vedena v jednokolejných tunelech, což umožňuje do trasy vložit stanici s ostrovním nástupištěm. V dalším pokračování je nutno za velmi složitých technických opatření raženými tunely podejít Terminál Sever 2, neboť při jeho výstavbě nebyly realizovány předstihové objekty, které by umožnily snadnější průjezd. Kolejové spojky pro obracení vlakových souprav nelze z důvodu založení Terminálu Sever 2 navrhnout před stanicí, proto by bylo nutno realizovat i část tunelu ve směru Dlouhá Míle. Koncept podchodu Terminálu Sever 2, tzv. „zaokruhování letiště“ bylo studijně prověřováno. Toto řešení bývá někdy nazýváno jako III. etapa modernizace trati Praha – Kladno.

Trasa byla navržena s povrchovým vedením koleje v úseku Praha Smíchov – odbočka Jeneček a podpovrchovým vedením trasy v úseku odbočka Jeneček – Letiště Praha Ruzyně. Vzhledem ke konfiguraci terénu a okolní zástavbě byly navrženy v této variantě dvoukolejné úseky mezi stanicemi Praha Řeporyje - Letiště Praha Ruzyně (rekonstruované úseky dl. 15,0 km; novostavba dl. 4,1 km). Jednokolejný zůstává úsek trasy Praha Smíchov (mimo) – Praha Řeporyje (rekonstrukce dl. 8,2 km). Celková předpokládaná délka úprav (bez optimalizovaného úseku Praha hln. – Praha Smíchov) je 27,3 km, z toho 3,7 km je vedeno pod povrchem). Délka spojení Praha hln. – Letiště Praha Ruzyně je 31,8 km. V celé délce trati je navržena elektrizace

Stávající návrhové rychlosti trati se pohybují v úseku Praha Smíchov – Praha Řeporyje mezi 40 – 70 km/h, vzhledem k průchodu chráněným územím a místy blízkou zástavbou nový návrh přepokládá možné zvýšení návrhových rychlostí na 60 – 70 km/h. Stávající návrhové rychlosti trati v úseku Praha Řeporyje – odbočka Jeneček se pohybují mezi 50 – 70 km/h, nový návrh přepokládá možné zvýšení návrhových rychlostí na 80 km/h se snížením návrhové rychlosti hlavní koleje v ŽST Rudná u Prahy na 60 km/h.

Z hlediska výškového vedení trasy překonává trať v úseku Praha Smíchov – Rudná u Prahy převýšení cca 212 m s maximálním podélným sklonem 18 ‰. Poté niveleta koleje mírně klesá k odbočce Jeneček, sklonem 21 ‰ se pak dostává do tunelu (v km 23,5). Mírným klesáním se kolej poté v raženém tunelu zahlubuje do nivelety potřebné k podjetí Terminálu Sever II, aby se pak rampou o sklonu 39 ‰ dostala na úroveň projektované stanice Letiště Praha Ruzyně (ze zbývajících variant).

Směrové vedení navrhované trasy jsou patrné z přiložené situace.

Veškeré návrhy vyvolávají nutnou rekonstrukci kolejového uspořádání všech dotčených stávajících stanic, rozsah a dopad těchto rekonstrukcí nebyl doposud podrobněji analyzován.

Seznam stanic a jejich uspořádání:

(-	ŽST Praha hlavní n.	povrchová)
-	ŽST Praha Smíchov	povrchová
-	ŽST Praha Hlubočepy	povrchová
-	zast. Praha Holyně	povrchová
-	ŽST Praha Řeporyje	povrchová
-	zast. Zbuzany	povrchová
-	ŽST Rudná u Prahy	povrchová
-	ŽST Hostivice Litovice	povrchová
-	ŽST Letiště Praha Ruzyně	zahloubená

Ve směru Kladno následuje za zastávkou Hostivice Litovice stanice Jeneč, trať tak míjí dynamicky se rozvíjející lokality v rámci města Hostivice.

7.2 SOULAD S PLATNOU ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ

V celém průběhu trati od km 0,00 v žst. Praha Smíchov po hranici areálu Letiště Ruzyně km 25,68 je trasa stabilizována ve všech územních plánech. Pouze v úseku od km 23,50 po km 26,68 dochází v důsledku upřesnění polohy uvažované žst. Letiště Ruzyně ke korekci trasy západním směrem o cca 110 m proti územnímu plánu města Hostivice. V tomto plánu je trasa železniční větve na letiště koncipována jako výhledová a tudíž lze předpokládat úpravu trasy po podrobném technickém dopracování.

Ve všech plánech včetně Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy (dále jen ÚPNSÚ Prahy) je trasa vymezena současným stavem drážního obvodu, na kterém je provozována jednokolejná trať. Obvod dráhy se rozšiřuje pouze v kolejištích žst. Praha Hlubočepy, Praha Řeporyje, Rudná u Prahy, Hostivice Litovice a také v zastávkách Praha Holyně, Zbuzany, býv. Chýně, výhybna Hlubočepy. Stanice Letiště Ruzyně má shodné uspořádání jako ve variantě „Buštěhradská“. Předpokládá se však, že spojení v této variantě bude vedeno v úseku cca km 23,40 – 27,61 v tunelu.

Žádný z územních plánů (ÚPNSÚ Prahy, ÚPN Zbuzany, ÚPN Jinočany, ÚPN Chrášťany, ÚPN Rudná, ÚPN Chýně a ÚPN Hostivice) nepředpokládá zdvoukolejnění, jež je pro zvýšení přepravní výkonnosti trati jedním z důležitých aspektů.

Pro účely tohoto Posouzení a z důvodů alespoň minimální srovnatelnosti s ostatními variantami, se předpokládá, že trať č. 173 bude v úseku km 0,00 – 10,40 optimalizována (t. j .elektrizace, úprava železničního spodku, sdělovací zařízení, zabezpečovací zařízení, napájecí zařízení, železniční svršek). V úseku km 10,40 – 22,85 se předpokládá modernizace (zdvoukolejnění a všechny úpravy shodné s optimalizovaným úsekem včetně staveb mostů, nutných směrových, korektur). V úseku km 22,85 – 27,061 se předpokládá novostavba tunelové větve na Letiště Ruzyně.

V úseku, na němž dochází k optimalizaci, lze očekávat následující konflikty s platnou ÚPD, ochranou přírody a ochranou památek ve smyslu zák. č. 114/1992 o ochraně přírody a krajiny a zák. č. 20/1987 o státní památkové péči:

- km 2,05 – 2,40 kontakt se zónou nerušící výroby
- km 2,57 – 3,00 biokoridor, archeologická lokalita, lesní plochy, ostroh Barrandovské skály,
- km 3,30 – 3,60 kontakt s potokem a obytnou zónou
- km 3,60 podjezd pod viaduktem Semmering I
- km 3,80 – 3,70 zářez trati – zvláště chráněné území
- km 3,70 – 4,05 průjezd v zástavbě Hlubočep
- km 3,87 úrovňové křížení se Sliveneckou ulicí
- km 4,70 – 10,00 zvláště chráněné uzemí přírodního parku Prokopské a Dalejské údolí s unikátní scenerií kaňonu, skalními partiemi, ÚSES Dalejský potok (km 4,80-9,93)

- km 5,15 – 5,30 skalní útvary u sv. Prokopa (ZCHÚ)
- km 5,50 – 6,50 archeologická lokalita Na hradištích a u sv. Vavřince,(ZCHÚ)
- km 5,30 – 5,50 skály v Dalejích (ZCHÚ)
- km 5,60 – 5,80 skály v Dalejích (ZCHÚ)
- km 6,30 – 10,10 zátopové území přiléhající ke trati
- km 6,97 – 17,40 skály pod Opatřilkou (ZCHÚ)
- km 9,00 – 10,10 skály pod Ohradou a Řeporyjemi (ZCHÚ)
- km 10,00 – 10,93 průjezd územím Řeporyjí s častými těsnými kontakty se zástavbou
- km 10,40 úrovňové křížení s Ořešskou ulicí

V úseku, na němž se předpokládá modernizace tratě, lze očekávat následující problémy vyplývající z respektování platných územně plánovacích dokumentací (ÚPD), ochrany přírody a památek:

- km 10,93 – 11,00 biokoridor podél Jinočanského potoka
- km 11,65 – 12,12 lesní plocha na sever od trati v kontaktu
- km 12,14 křížení s pražským silničním okruhem
- km 12,25 – 13,10 těsně přiléhající zástavba Zbuzan při jižní hranici obvodu dráhy,
- km 12,80 – 13,35 výhledová zástavba komerce, výroby a skladů
- km 13,35 – 14,20 výhledová obytná zástavba Jinočan
- km 14,20 – 14,35 výhledová zástavba skladů a výroby Jinočan, (vše lemováno pásem izolační zeleně)
- km 15,30 – 16,00 katastr Chrášťan
- km 15,30 – 15,90 areál výroby a skladů s rozvojem
- km 15,90 křížení se silnicí II. Třídy směr Rudná(úroveň)
- km 15,90 – 16,00 nerušící výroba
- km 16,00 – 18,50 katastr Rudná u Prahy
- km 16,23 střed žst. Rudná u Prahy
- km 16,00 – 16,90 rozvojová plocha nerušící výroby a skladů
- km 16,20 – 16,60 obytná zástavba na jihu
- km 16,60 – 16,72 zóna komerce
- km 17,00 křížení s dálnicí D5
- km 17,75 křížení se silnicí III. Třídy
- km 18,50 – 21,00 katastr Chýně
- km 18,50 – 18,90 rozvojové obytné území s pásem izolační zeleně
- km 19,00 – 19,90 výhledová obytná zóna
- km 21,00 – 25,68 katastr Hostivice
- km 21,10 – 21,67 žst. Hostivice Litovice (střed 21,38)
- km 21,05 křiženi se silnicí III/0056
- km 21,67 – 22,60 pás izolační zeleně a pole
- km 22,60 – 22,83 hřbitov
- km 22,84 křížení silnice II/606 směr Jeneč
- km 22,85 – 23,20 rozvojová plocha komerce a nerušící výroby

V úseku 22,85 – 27,061 se předpokládá výstavba nového úseku větve napojené do žst. Praha Ruzyně. Prochází územím, v němž lze očekávat problémy v těchto lokalitách:

- km 23,20- 23,75 průjezd stávající a budoucí izolační zelení
- km 23,75- 24,30 louky a pastviny
- km 24,16- 24,27 křížení se silnicí R6,
- km 24,27- 25,68 (hranice areálu Letiště Ruzyně) louky
- km 26,78 střed žst. Letiště Ruzyně,
- km 23,90- 27,61 tunelový úsek se stavbou žst. Letiště Ruzyně.

7.3 NÁSTIN URBANISTICKÝCH A ARCHITEKTONICKÝCH ŘEŠENÍ ÚPRAV, VAZBA NA SÍŤ METRA

a) V úseku cca 3,00 až 4,00 (průchod územím Hlubočep) uvažovat náročnější protihluková opatření, např. prosklený tunel na povrchu nebo v kombinaci s mírným zahloubením pro omezení hlukových expozic v území.

b) Průběh Prokopským údolím a Dalejským údolím musí být nanejvýš ohleduplný vůči mimořádným přírodním hodnotám.

c) Zastávku Praha Holyně je vhodné zachovat, patřičně upravit. Je vhodná pro obsluhu nedalekých území Ohrady, Opatřilky a Holyně, kde je málo dostupná MHD. Součástí úprav by mělo být také řešení přístupových komunikací s vyloučením motorových vozidel.

d) Území na sever i na jih od trati v úseku cca km 11,00 – 12,10 je potenciálně významným rozvojovým územím jihozápadního sektoru Prahy. Připravuje se výstavba Západního Města s rozsáhlými kapacitami bydlení, služeb a všeobecné vybavenosti na plochách mezi Třebonicemi, Stodůlkami a Řeporyjemi. Jižně od trati již roste obytná zóna, zóna nerušící výroby. Dopravní obsluha tohoto rozsáhlého území se uvažuje autobusovou návaznou dopravou ke stanici metra Stodůlky a Zličín. Dosud uvažovaná větev B1 metra ze stanice Stodůlky není v platném ÚPNSÚ Prahy zahrnutá. Očekává se,.že tato větev při rozvoji území se stane reálnou a mohla by spolupracovat s modernizovanou tratí č. 122. Je rovněž možné na podporu významu této trati gravitovat obsluhu území k žst. Praha Řeporyje. K modernizované zastávce Zbuzany by mohl být orientován přestupní kloub mezi IAD, region. Autobusové dopravě při odbočení v MÚK Jinočany z pražského silničního okruhu.

e) Rozvojové zóny u Chrášťan a Rudné v blízkosti žst. Rudná mohou být výhodně obsluhovány železnicí.

f) Ke žst. Hostivice Litovice mohou být vedeny linky regionální dopravy nejen od rozvojových zón Hostivice a Jenče. Nízký stupeň urbanizace v okolí popisované trati včetně průchodu Prokopským a Dalejským údolím zůstane i při očekávaném rozvoji zachován. Pokud dojde k modernizaci trati, měl by být její význam posílen vazbami na regionální dopravu, i když nedojde k napojení Letiště Ruzyně.

g) K uvolňováni ploch po železnici v okolí této trati prakticky nedochází, je proto komentář orientován na posílení jejího významu.

7.4 STAV PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE

Pro tuto variantu bylo v minulosti zpracováno několik rozborů. Žádná podrobnější dokumentace (ani územně-technická studie) zde však není zpracována. Jak již bylo uvedeno, ve zpracování je dokumentace pro územní rozhodnutí projektu „Optimalizace trati Praha hlavní nádraží (mimo) – Praha Smíchov (včetně)“ a dokončena je přípravná dokumentace „Praha – Beroun, nové železniční spojení“ která obsahuje i návazné úseky zabezpečovacího zařízení.

Pro tuto variantu by bylo nutno dále zpracovat a zajistit:

- Zpracovat a vyhodnotit územně-technickou studii
- Zpracovat dokumentaci pro změnu územního plánu
- Projednat a zajistit vlastní změnu územního plánu
- Zpracovat dokumentaci EIA v rozsahu přílohy č. 4 (včetně průzkumu jarních, letních i podzimních aspektů),
- Podrobit variantu procesu EIA
- Zpracovat a projednat dokumentaci pro územní rozhodnutí (zpracování výše uvedených dokumentací a zejména jejich projednání a vydání příslušných povolení překročí min. 48 měsíců)
- Zpracovat dokumentaci pro stavební povolení.

Pro pokračování ve směru na Kladno je stav dokumentace popsán u varianty „Buštěhradská“. Bylo by nutno drobně upravit zapojení tratí v lokalitě Odbočka Jeneček. I když by na trase byla zastávka Hostivice Litovice, centrum tohoto dynamicky se rozvíjejícího města by modernizovaná trasa minula.

7.5 JÍZDNÍ DOBY

Předpokládaná jízdní doba:

V úseku Praha hlavní nádraží – Praha Letiště Ruzyně (pouze 2 spoje za hodinu)

Pro zastávkový spoj	42 min	
Pro zrychlený spoj	34 min	(zastavuje Praha Smíchov, Rudná u Prahy)

V úseku Praha hlavní nádraží – Kladno (pouze 1 spoj za hodinu)

Pro zastávkový spoj	52 min	
Pro zrychlený spoj	35,5 min	(zastavuje Praha Smíchov, Rudná u Prahy)

V úseku Praha Smíchov – Praha Letiště Ruzyně (kde by končila většina spojů)

Pro zastávkový spoj	34,5 min	
Pro zrychlený spoj	28 min	(zastavuje Praha Zličín, Praha Dlouhá Míle)

7.6 DALŠÍ OMEZENÍ

Ze současného provozního hlediska má trať význam pro místní obsluhu území, provozovány jsou pouze osobní vlaky, nákladní doprava je intenzivnější pouze v úseku Rudná u Prahy (– Beroun) a Rudná u Prahy – Odbočka Jeneček.

Ve výhledu bude výrazně omezujícím prvkem jednokolejný úsek Praha Smíchov – Praha Řeporyje, bez ohledu na dvoukolejnou výhybnu Praha Hlubočepy. Kritický by byl zejména jednokolejný úsek Praha Hlubočepy – Praha Řeporyje s délkou cca 6 km. V případě obsazení tohoto úseku v 85 % časové jednotky (což podle platné metodiky značí již přetížený traťový úsek) by byla propustná výkonnost trati max. 4 páry spojů do hodiny. (Pokud by se podařilo zdvoukolejnit např. mezilehlou zastávku Praha Holyně, kapacita by se zvýšila na cca 6 párů za hodinu). Pro požadovaný rozsah 10-ti párů vlaků za hodinu, budou stejně jako v případě varianty „Semmering“ tvořit jednokolejné úseky úzké hrdlo a požadovaný rozsah provozu nebude zajištěn. Možností je opět přístavba druhé traťové koleje novou tunelovou stopou, resp. vedením vlaků po více tratích souběžně. V případě souběžného provozu s tratí č. 122 by však většina vlaků musela končit ve stanici Praha Smíchov nebo být na hlavní nádraží vedena nová (tunelová) trasa s vysokými investičními nároky (viz popis u varianty „Semmering“)

Navíc by polovina ze 4 párů vlaků by musela být zakončena ve stanici Praha Smíchov. Jen cca dva spoje do hodiny by mohly být vedeny do stanice Praha hlavní nádraží, neboť kapacita (propustná výkonnost) traťového úseku Praha Smíchov – Praha hlavní nádraží bude vyčerpána souběžně vedenou osobní dopravou (dálkové spoje od Plzně, Příbrami, regionální od Berouna, případně po dostavbě nového tunelového spojení Praha Beroun dalšími spoji).

Možnosti zvýšení propustné výkonnosti úseku Praha Smíchov – Praha hlavní nádraží jsou popsány u varianty „Semmering“.

Z hlediska přípravy není reálné zahájit výstavbu této varianty (která navíc zcela nesplňuje požadavky zadání) před rokem 2014.

7.7 POSTUP VÝSTAVBY

V kapitole 7.4 je nastíněn stav přípravy této varianty. S ohledem na to se realizace uvažuje v časovém období 2014 až 2017. Předpokládaná lhůta výstavby cca 46 měsíců. Časové údaje o postupu prací byly navrženy s přihlédnutím ke zkušenostem a znalostem o stavbách jiných srovnatelných akcí.

Dle této varianty dochází za výluky trati k postupnému provádění prací na optimalizaci jednokolejného úseku ŽST Praha Smíchov – ŽST Praha Řeporyje a na modernizaci (zdvoukolejnění) dalších úseků stávající trati k ŽST Rudná u Prahy a k odbočce „Jeneček“. Rozdělení na úseky bylo navrženo s ohledem na požadavek na zachování možnosti napojení a provozu na stanicích v Řeporyjích a v Rudné u Prahy. Současně s pracemi ve stopě stávající trati pak bude realizována novostavba úseku od odbočky „Jeneček“ do ŽST Praha Letiště Ruzyně, jejíž velkou část tvoří ražené tunely v prostoru pod letištěm.

V závěru opět dojde k vystrojení, vybavení a oživení trati.

7.8 ODHAD INVESTIČNÍCH NÁKLADŮ

Odhad investičních nákladů (v CÚ II/2007) byl proveden s ohledem na rozhodující stavební objekty a provozní soubory a obsahuje zejména náklady na stavbu traťových úseků (zemních prací, tunelových úseků, mostů), stanic a zastávek, napájení trati, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení apod.

Pro variantu „Rudenská“ se jedná o 16,3 mld. Kč. Vzhledem k tomu, že tato varianta nesplňuje požadavky zadání (zejména má nízkou propustnou výkonnost), bylo by nutno navrhnout další stavební úpravy, popsané výše v kapitole 7.6.

Požadovaný rozsah by zajistila např. kombinace s variantou „Semmering“ (celkem cca 31 mld. Kč).

Další možnost, spočívající v překlenutí jednokolejných úseků souběžnou tunelovou trasou by znamenala opět velmi výrazný nárůst potřebných investic.

Podmiňující investicí je dále realizace přestavby nádraží Praha Smíchov (nové zapojení trati) – cca 0,6 mld. Kč, nový výtoňský most cca 0,5 mld. Kč, Optimalizace zbývajícího úseku trati Praha Smíchov – Praha hlavní nádraží – cca 2 mld. Kč. Jinou možností je realizace projektu „Praha, Nové spojení II. Etapa – tunelové železniční spojení, Praha-Smíchov – Praha hlavní nádraží“, s investicemi v řádu cca 16 mld. Kč.

8. VARIANTA „HOLEŠOVICE“

8.1 POPIS MODERNIZOVANÉ TRASY

Úsek Letiště Ruzyně – Praha Veleslavín je řešen totožně jako u varianty „Buštěhradská“. Z polozahloubené stanice Praha Veleslavín pokračuje trať ve shodné směrové, ale odlišné výškové poloze. V úrovni ulice Nad tratí vstupuje do dvoukolejného raženého tunelu a východním směrem podchází zástavbu městských částí Střešovice a Ořechovka. Před podchodem ulice Evropské a křížením s plánovaným prodloužením trasy metra „A“ se uvažuje v bezprostřední blízkosti Vítězného náměstí podpovrchovou (hloubenou) zastávku železnice Praha Dejvice/Vítězné náměstí. Výstupy z vestibulu železniční zastávky mají kontakt na vestibul stanice metra „A“ Dejvická a areál ČVUT. Dále následují dva jednokolejné ražené tunely směřující paralelně v liniích ulic Rooseveltova, resp. Verdunova do prostoru Sibiřského náměstí. Násypovým tělesem (výška cca 3-4 m) s jedním mostním objektem nad místní komunikací je trasa převedena okrajem Stromovky k historické stopě kralupské trati, na kterou se napojí cca v km 416,550.

V napojení na kralupskou trať (s pracovním názvem odbočka Malá říčka) se předpokládá rozšíření tělesa stávající kralupské trati oboustranně o jednu kolej na stávajícím náspu, včetně vybudování opěrných zdí a přivedení nové trati na původní těleso s liniovým zapojením nové trati do kralupské trati. Pro průjezd vlaků Praha Bubeneč – Praha Bubny jsou navrženy dvě souběžné spojky pro rychlost 80 km/h..

V délce cca 3 km je užit extrémní podélný sklon je 37 ‰, propojující výškovou úroveň trati pod stanicí Praha Dejvice/Vítězné náměstí a kralupskou trať.

V prostoru odbočky Stromovka dochází k rozdělení relací Kladno – Praha Bubny a Letiště Ruzyně – Praha Holešovice. Hlavní koleje tratě Praha –Kralupy nad Vltavou jsou ve stanici Praha Holešovice vedeny podél nástupiště č. 3 (dnešní koleje 2 a 4), koleje pro letištní vlaky jsou dnešní 3 a 5.

Z nádraží Praha Holešovice by mohla část spojů pokračovat po holešovické přeložce (tunelem Bílá skála) do odbočky Rokytka a dále v trase stavby „Nové spojení“ do stanice Praha hlavní nádraží. Délka trasy tohoto úseku je cca 7,5 a doba jízdy 9,5 min.

Tato varianta spojení centra Prahy a Letiště Ruzyně tedy celkově obsahuje:

- Novostavbu traťového úseku Letiště Ruzyně – stanice Praha Ruzyně
- Modernizaci trati v úseku Praha Ruzyně – Praha Veleslavín
- Novostavbu traťového úseku Praha Veleslavín – Odbočka Malá říčka
- Modernizaci trati v úseku Odbočka Malá říčka – Praha Holešovice

Bylo by nutno dále změnit připravovanou stavbu Optimalizace trati Praha Bubeneč – Praha Holešovice.

Pro zajištění dopravy od Kladna je nutná i modernizace trati Odbočka Stromovka – Praha Bubny/Vltavská (včetně)

Celkově tato varianta předpokládá rekonstrukci a zdvoukolejnění 9,2 km stávající trati a 9,6 km novostavby trati pro dvě koleje. V celé délce trati je navržena elektrizace. Ve zpracovávané variantě je navrženo celkem 4,0 km hloubeného dvoukolejného tunelu a 0,4 km jednokolejného hloubeného tunelu včetně zahloubených stanic Praha Dejvice-Hradčanská, Praha Veleslavín, Praha Dlouhá míle a Letiště Praha Ruzyně, dále pak 3,7 km raženého jednokolejného a 1,4 km raženého dvoukolejného tunelu.

Celková předpokládaná délka úprav (bez úseku Praha Holešovice – Praha hl.n.) je 18,8 km (včetně návazného spojení Odbočka Stromovka – Praha Bubny/Vltavská), z toho 7,4 km je vedeno pod povrchem. Délka spojení Praha hl.n.– Letiště Praha Ruzyně je celkem 23,6 km.

Nový návrh přepokládá zvýšení návrhové rychlosti na 80 km/h v celém rekonstruovaném úseku. Úsek v novostavbě je mimo stanici Letiště Praha Ruzyně rovněž navržen na rychlost 80 – 90 km/h.

Z hlediska výškového vedení trasy překonává trať v úseku Praha Holešovice – Praha Dlouhá míle převýšení cca 180 m s maximálním podélným sklonem 37 ‰ (v délce cca 3,0 km). Poté niveleta koleje zůstává v přibližně stejné výškové hladině.

Směrové vedení navrhované trasy je patrné z přiložené situace.

Seznam stanic a jejich uspořádání:

(-	ŽST	Praha hl.n.	povrchová)
-	ŽST	Praha Holešovice	povrchová
-	ŽST	Praha Dejvice/Dejvická	zahloubená
-	ŽST	Praha Veleslavín	zahloubená
-	zast	Praha Liboc	povrchová
-	ŽST	Praha Ruzyně	povrchová
-	zast	Praha Dlouhá míle	zahloubená
-	ŽST	Letiště Praha Ruzyně	zahloubená

8.2 SOULAD S PLATNOU ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ

Jak je uvedeno v komentáři k variantě „Buštěhradská“ tohoto Posouzení, odchylné vedení spojení centra města s Letištěm Ruzyně proti řešení zakotveném v ÚPNSÚ hl. m. Prahy jako závazná část, není v souladu s územně plánovací dokumentací a vyžaduje změnu územního plánu.

Na základě konzultace na Útvaru rozvoje hl. m. Prahy se konstatuje, že kromě nesouladu se závaznou částí ÚPNSÚ dochází ke konfliktům s ostatními regulativy tohoto plánu :

- vedení odbočky z kralupské trati územím Královské obory na náspu je zásahem do zvláště chráněné historické zahrady, který významně narušuje celistvost a kontinuitu tohoto mimořádně hodnotného přírodního parku. Kromě toho se nachází v záplavovém území.

- trasa spojení od portálu u Bubenečské ulice je vedena nejprve patrně hloubeným, následně raženým dvoukolejným tunelem v délce cca 1,5 km, poté dvěma jednokolejnými tunely pod Verdunskou ulicí do prostoru severozápadně od středu Vítězného náměstí v Praze 6 Dejvicích. Zde je navržena ražená zastávka v hloubce přibližně 20 m pod terénem. Trasa dále pokračuje raženě jednokolejnými tunely do km 8,665 a dále dvoukolejným tunelem až před zast. Praha Veleslavín o celkové délce 4,4 km. Takto vedená trasa spojení centra Prahy s Letištěm Ruzyně není v souladu s ÚPNSÚ hl. m. Prahy a vyžaduje změnu územního plánu. Rovněž umístění zast. Praha Dejvice Vítězné náměstí není v souladu s územním plánem a vyžaduje jeho změnu. Kromě toho řešení přestupu mezi železnicí a metrem ve stanici Dejvická se dostává do výškového konfliktu s připravovanou zástavbou v severní části náměstí s uvažovanými 3 až 4 suterény. Dopravní řešení ÚPNSÚ hl. m. Prahy pracuje s využitím žst. Praha Dejvice v zahloubené pozici a se stanicí metra Hradčanská jako s přestupním místem. Není uvažován přestup ve stanici Dejvická. Také tyto okolnosti odporují závazným částem ÚPNSÚ.

V zásadě však lze konstatovat výhodnost tunelových vedení trasy spojení na životní prostředí.

8.3 NÁSTIN URBANISTICKÝCH A ARCHITEKTONICKÝCH ŘEŠENÍ ÚPRAV, VAZBA NA SÍŤ METRA

Z předložené dokumentace nejsou zřejmé městotvorné přínosy této varianty s výjimkou zvýšení zatížení území centrálního dejvického Vítězného náměstí. Dopravní situace v tomto prostoru vyžaduje spíše omezování dopravních aktivit, než další přitěžování přesunem žst. Praha Dejvice do Vítězného náměstí. Ke zlepšení dopravní obslužnosti území nijak nepřispívá vypuštění zast. Praha Výstaviště.

Naopak se zcela uvolňuje pro urbanizaci prostor stávající železniční stanice Praha Dejvice, podobně jako u varianty „Buštěhradská“.

8.4 STAV PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE

Pro tuto variantu byl zpracován pouze technický průkaz (12/2005), bez podrobnějšího vyhodnocení vlivů na životní prostředí. Pro úsek Praha Veleslavín – Praha Letiště Ruzyně, resp. Kladno platí popis v kapitole „Buštěhradská“.

- Pro tuto variantu by bylo nutno dále zpracovat a zajistit:
- Zpracovat dokumentaci pro změnu územního plánu

- Projednat a zajistit vlastní změnu územního plánu
- Zpracovat dokumentaci EIA v rozsahu přílohy č. 4 (včetně průzkumu jarních, letních i podzimních aspektů),
- Podrobit variantu procesu EIA
- Zpracovat a projednat dokumentaci pro územní rozhodnutí (zpracování výše uvedených dokumentací a zejména jejich projednání a vydání příslušných povolení překročí min. 36 měsíců)
- Zpracovat dokumentaci pro stavební povolení.

8.5 JÍZDNÍ DOBY

Předpokládaná jízdní doba:

V úseku Praha hlavní nádraží – Praha Letiště Ruzyně (pouze 2 spoje za hodinu)

Pro zastávkový spoj	33,5 min	
Pro zrychlený spoj	28 min	(zastavuje Praha Holešovice, Praha Dejvice, Praha Dlouhá Míle)

V úseku Praha hlavní nádraží – Kladno (pouze teoretická jízdní doba, vlaky od Kladna by musely končit v žst. Masarykovo nádraží)

Pro zastávkový spoj	48 min	
Pro zrychlený spoj	32 min	(zastavuje Praha Holešovice, Praha Dejvice, Hostivice)

V úseku Praha Holešovice – Praha Letiště Ruzyně (kde by končila většina spojů od letiště)

Pro zastávkový spoj	23 min	
Pro zrychlený spoj	19 min	(zastavuje Praha Dejvice, Praha Dlouhá Míle)

8.6 DALŠÍ OMEZENÍ

Z dopravně technologických výpočtů vyplývá, že všechny vlaky vedené od Kladna by musely pokračovat dále stanice Praha Bubny/Vltavská. Z vlaků od Letiště Ruzyně by pak každý druhý spoj musel končit ve stanici Praha Holešovice (resp. na Masarykově nádraží). Dva páry vlaků by pak mohly pokračovat dál ke stanici Praha Hlavní nádraží, ostatní kapacita trati je vyčerpána souběžně vedenou osobní (spoje od Ústí nad Labem a Kralup nad Vltavou) i nákladní dopravou v relaci Praha Libeň – Kralupy nad Vltavou.

Pro požadovaný rozsah dopravy varianta vyhovuje; do centra města (převážně na Masarykovo nádraží) by bylo možno provést 10 spojů ve špičkové hodině. Spoje na Kladno a letiště by měly rozdílné (celkem 3) výchozí body.

Z hlediska přípravy však není reálné zahájit výstavbu této varianty (která navíc zcela nesplňuje požadavky zadání) před rokem 2013.

8.7 POSTUP VÝSTAVBY

V kapitole 8.4 je nastíněn stav přípravy této varianty. Vzhledem k tomu se realizace stavby se uvažuje v letech 2013 až 2016. Předpokládaná lhůta výstavby cca 48 měsíců. Údaje o postupu prací byly navrženy s ohledem na zkušenosti a znalosti z obdobných srovnatelných staveb železničních tratí.

Limitující pro výstavbu této varianty je novostavba úseku od odbočky „Malá říčka“ k ŽST Veleslavín včetně nové zahloubené stanice Dejvice, jehož převážnou část tvoří ražené tunely. Další pokračování trati tvoří modernizace (zdvoukolejnění) stávající jednokolejné trati v úseku ŽST Praha Veleslavín – ŽST Praha Ruzyně a novostavba úseku od ŽST Praha Ruzyně k ŽST Praha Letiště Ruzyně. Realizace těchto dvou úseků bude probíhat obdobně jako u první varianty tj. úsek ve stopě stávající trati za výluky provozu na trati a úsek novostavby pak v časovém souběhu. V rámci této varianty dojde ještě během doby výstavby za provozu k modernizaci trati v úsecích odbočka „Stromovka“ – Negrelliho viadukt a odbočka „Stromovka“ – odbočka „Malá říčka“.

V závěru opět dojde k vystrojení, vybavení a oživení trati.

8.8 ODHAD INVESTIČNÍCH NÁKLADŮ

Odhad investičních nákladů (v CÚ II/2007) byl proveden s ohledem na rozhodující stavební objekty a provozní soubory a obsahuje zejména náklady na stavbu traťových úseků (zemních prací, tunelových úseků, mostů), stanic a zastávek, napájení trati, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení apod.

Pro variantu „Holešovice“ se jedná o 23,7 mld. Kč. Hlavní vliv na výši investičních nákladů má vysoký podíl tunelových úseků. Tato varianta však splňuje zadání pouze omezeně. Navíc začátek realizace není reálný před rokem 2013.

Podmiňující investicí je rekonstrukce Negrelliho viaduktu s odhadovanými náklady cca 0,9 mld. Kč. Související investicí je výstavba spojení hlavního a Masarykova nádraží travelátory, resp. jinou nekonvenční dopravou (cca 0,5 mld. Kč). Případně rekonstrukce nástupišť Masarykova nádraží.

9. SPOJENÍ MASARYKOVA A HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ

9.1 ÚVOD

Hlavní nádraží a Masarykovo nádraží patří mezi významné pražské dopravní uzly. Na Masarykově nádraží jsou ukončeny regionální vlaky ze směrů od Kolína, Kladna a Kralup nad Vltavou. Na Hlavním nádraží jsou ukončeny nebo projíždí vlaky všech kategorií. V současnosti je přestup mezi Masarykovým a Hlavním nádražím možný pěšky nebo s využitím pražské MHD s nutným přestupem.

V souvislosti s ukončením vlaků na Masarykově nádraží z připravovaného napojení Letiště Praha Ruzyně železniční dopravou se diskutuje otázka dostatečně komfortního přestupu cestujících mezi oběma nádražími. Nově nabídnutá přestupní vazba bude sloužit především pro přestup z vlaků příměstské dopravy ukončených na Masarykově nádraží na vlaky dálkové dopravy odjíždějících z Hlavního nádraží. Dále se na Hlavním nádraží zvýší komfort přestupu z vlaku a metra na tramvajovou dopravu v zastávce Hlavní nádraží.

V květnu 2006 byla vypracována vyhledávací studie propojení obou těchto významných železničních stanic pohyblivým chodníkem. Byly prověřeny 2 varianty vedení. Západní trasa – je vedena Vrchlického sady podél stávajícího chodníku, který spojuje odbavovací s tramvajovou zastávkou Hlavní nádraží v Bolzanově ulici. Dále pokračuje ulicí Opletalova, přechází ulici Hybernská a navazuje v areálu Masarykova nádraží na výhledově předpokládaný mimoúrovňový přechod přes kolejiště. Z tohoto mimoúrovňového přechodu (podchod nebo nadchod) bude přístup na jednotlivá nástupiště a bude vyústěn v ulici Na Florenci. S tímto koridorem se počítá zatím ve všech variantách úprav Masarykova nádraží. V této trase jsou navrženy dvě varianty – povrchová a kombinace tunelové a povrchové trasy. Východní trasa – je vedena podél ulice Wilsonova (magistrála), bude přecházet přes křižovatku Bulhar a za ní se dostane do prostoru Masarykova nádraží, kde opět naváže na výhledově předpokládaný mimoúrovňový přechod přes kolejiště. V této trase je uvažováno s variantou pohyblivého chodníku na estakádě.

Podoba Masarykova nádraží v době realizace pohyblivého chodníku není v současnosti stabilizována. Proto ukončení trasy v oblasti Masarykova nádraží uvažujeme ve dvou variantách ***Výhled*** a ***Stav***. Varianta ***Výhled*** předpokládá novou polohu nástupišť dle Urbanistické studie Masarykovo nádraží – Florenc z roku 2005 a podchod propojující ulice Na Florenci a Opletalova. Varianta ***Stav*** předpokládá současnou podobu Masarykova nádraží bez podchodu. Princip řešení pro oba předpokládané stavy je totožný, liší se pouze v některých detailech jako rozmístění pilířů ve vazbě na kolejové uspořádání, v počtu eskalátorů a výtahů. Ostatní záležitosti jako provozní technologie, dispečerské řízení, požární zabezpečení, výškové řešení mostu je totožné pro obě varianty. Jako základní uvažujeme variantu Výhled, pro kterou je zpracován kompletní návrh. Varianta výhled je dokladována Přehlednou situací ve výkresové části této dokumentace.

9.2 STÁVAJÍCÍ STAV

Masarykovo nádraží je jediná hlavová železniční stanice v Praze. Jsou zde ukončeny příměstské vlaky ze směrů od Kolína (trať 011), od Kladna (trať 120) a od Kralup (trať 171). Je zde možný přímý přestup na metro (trasa B, stanice Náměstí Republiky) a na linky tramvajové dopravy. Výhledově se zde předpokládá s ukončením vlaků z připravovaného železničního spojení s Letištěm Ruzyně.

Na Hlavním nádraží jsou ukončeny nebo projíždí vlaky všech kategorií včetně vlaků EuroCity a InterCity. Hlavní nádraží má těsnou vazbu na stanici metra trasy C Hlavní nádraží a dále přes Vrchlického sady je možný přestup na linky tramvajové dopravy. V současné době probíhá rekonstrukce odbavovací haly.

Obě vlaková nádraží jsou od sebe vzdálena cca 600 m. K přesunu mezi nimi lze v současnosti použít tramvajovou dopravu (linky 5 a 26). Nevýhodou je značná vzdálenost (230 m) mezi tramvajovou zastávkou Hlavní nádraží a odbavovací halou Hlavního nádraží. Další možností je využít metro s přestupem mezi trasou B a C na Florenci.

9.3 VÝCHODISKA ŘEŠENÍ

- uspořádání trasy v příčném profilu
    - samostatný pohyblivý chodník o šířce 1 m pro každý směr
    - pevný chodník o šířce 1,5 mezi pohyblivými částmi
- prostorové nároky strojního zařízení
- provozní požadavky strojního zařízení – zajištění příkonu pro vytápění a provoz
- požadavky na požární zabezpečení zejména ve vztahu k únikovým východů
- stavebně provozní uspořádání Hlavního nádraží
- stavebně provozní uspořádání Masarykova nádraží – varianta Stav / Výhled
- poloha významných stávajících inženýrských sítí
- stávající zástavba, poloha magistrály a jejích doprovodných prvků
- podjezdné výšky – ul. Bolzanova, Hybernská, trolejové vedení na Masarykově nádraží
- bezpečnost provozu – sledování provozu, dálkové vypínání, dispečerské řízení

9.4 NÁVRH ŘEŠENÍ

V oblasti Hlavního nádraží je začátek pohyblivého chodníku umístěn na severní straně stropu nové odbavovací haly severně od magistrály na kótě 210,75 m.n.m. v místě stávající sjízdné rampy do garáží umístěných pod magistrálou. Přístup do nové odbavovací haly, která je o úroveň níž, bude pomocí dvou výtahů, které jsou umístěny přibližně 60 m jižně od začátku pohyblivého chodníku. Z nové odbavovací haly mohou cestující pokračovat jižním, středním a severním podchodem k vlakovým nástupištím nebo přes novou odbavovací halu přestoupit na linku metra trasy A. Výše zmíněné výtahy budou realizovány v rámci probíhající rekonstrukce žst. Hlavní nádraží.

S negativním výsledkem byla prověřena varianta začátku chodníku ve stejné poloze, avšak ve výškové úrovní nové odbavovací haly 205,10 m.n.m. To by mělo výhodu jednoduššího přístupu přímo z odbavovací haly bez použití výtahů. Chodník by však přerušil zásobovací komunikaci pro Fantovu budovu, která ve zdejších velmi stísněných poměrech nelze nahradit. Problematicky by se také hledali náhradní prostory pro zrušené technologické místnosti v odbavovací hale.

Z hlavního nádraží chodník pokračuje podél magistrály v trase stávající sjízdné rampy do garáží umístěných pod magistrálou a výškově stoupá, aby byla zajištěna dostatečná podjezdná výška. Směrové vedení trasy je částečně určeno stávající zděnou kanalizační stokou 60x110, která je spolu s dalšími inženýrskými sítěmi vedena v obslužné komunikaci pro parkoviště pod magistrálou. Trasa chodníku se proto od magistrály oddaluje tak, aby se této komunikaci vyhnula. U pilíře P3 a P6 je umístěno únikové schodiště a nástupní plocha pro HZS US1 a US2. Schodiště u P6 může být zároveň využito pro přestupní vazbu s tramvajovými linkami.

Chodník mezi pilířem P7 a P8 překonává ve výšce cca 10 m tramvajovou trať v ulici Bolzanova. V ulici U Bulhara se v pilíři P8 přimyká zpět k rampě magistrály podél které je veden ke křižovatce U Bulhara – Hybernská. U pilíře P9 je umístěno únikové schodiště US3. Vzdálenost chodníku na mostní konstrukci od fasády stávající zástavby je cca 6,5 m a v kritickém místě za pilířem P10 pouze cca 2,5 m.

Za pilířem P10 se směr chodníku výrazněji stáčí východně, překračuje Hybernskou a dostává se do oblasti Masarykova nádraží. V pilíři P12 mění směr tak, aby kolejiště křížil v kolmém směru.

Na Masarykově nádraží předpokládáme ukončení chodníku po překročení všech nástupišť, aby byla možná přímá vazba z chodníku na každé nástupiště, pokud to lze. Chodník by potom zároveň mohl fungovat jako nadchod. Přes nástupiště se může cestující dostat do odbavovací haly nádraží nebo využít možnosti přestupu na linky MHD (tramvaj, metro).

Ve variantě ***Výhled*** Masarykova nádraží je pohyblivá část chodníku ukončena v místě pilíře P12, kde je směrový lom. Dále pokračuje pouze pevný chodník, protože se nevyplatí zřizovat krátké segmenty pohyblivého chodníku mezi schodišti na jednotlivá nástupiště. Přístup lze zřídit na všechna nástupiště, uvažujeme vždy s dvojicí pohyblivých schodů a s výtahem pro osoby se sníženou možnosti pohybu. Pouze na severní nástupiště je s prostorových důvodů zřízen pouze výtah V7. Toto řešení má spíše ilustrativní charakter, konkrétní návrh bude proveden podle umístění nástupišť v předpokládané době realizace. Stejně

tak, lze upřesnit řešení schodišť například kombinaci pevného schodiště pro klesání s pohyblivým schodiště pro stoupání nebo nutný počet výtahů. V situaci je čárkovaně naznačena možnost pokračování chodníku v rámci výhledové dostavby směrem k autobusovému nádraží Florenc a do ulice Na Florenci. Ilustrativně je doplněn předpokládaný podchod pod kolejištěm spojující ulice Na Florenci a Opletalova. Jeho realizace však nemá přímou vazbu na realizaci pohyblivého chodníku. V případě jeho zřízení bude podchod sloužit zároveň pro přístup do ulic Na Florenci a Opletalova.

Ve variantě ***Stav*** Masarykova nádraží lze zřídit schodiště z chodníku na mostě pouze na tři ostrovní nástupiště ze čtyř a výtah pro osoby se sníženou pohyblivostí na jižní a severní nástupiště. Druhé severní nástupiště bude nutné zkrátit na délku 220 m z důvodu nedostatečné šířky kolem pohyblivého schodiště. Stejně jako ve variantě *Výhled* bude přístup do odbavovací haly a na přestupy na linky MHD po ostrovních nástupištích.

Stavba se nachází v ochranném pásmu metra a ochranném pásmu drah.

10. ZÁVĚR

10.1 Závěrem je možno potvrdit, že pouze dvoukolejná, modernizovaná, elektrizovaná trať, vybavená moderním zabezpečovacím zařízením bude mít požadované vlastnosti v souladu se zadáním. Taková trať bude schopna spolehlivě zajistit letištní i kladenskou dopravu a vytvořit předpoklady pro těsnější začlenění železniční dopravy do systému Pražské integrované dopravy a do systému železniční příměstské dopravy Středočeského kraje,

10.2 V rámci Etapy 2.2 bude zpracována SWOT analýza a riziková analýza všech variant dle Etapy 2.1 a závěrečné doporučení. Analýzy budou zpracovány pro uvedení do provozu doporučené varianty do roku 2013.

DALŠÍ ZÁMĚRY:

REKONSTRUKCE NEGRELLIHO VIADUKTU

Souběžně s projektem modernizace trati Praha – Kladno je jako zvláštní investiční akce připravována rekonstrukce památkově chráněného objektu Negrelliho viaduktu. Předpokládá se, že realizace stavby proběhne do roku 2013.

PROPOJENÍ MASARYKOVA A HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ, NÁRODNÍ TECHNICKÉ MUZEUM

Dalším sledovaným záměrem v prostoru Masarykova nádraží je mimo stabilizace počtu kolejí a nástupištních hran výhledové propojení Masarykova nádraží s hlavním nádražím pomocí pohyblivých chodníků (viz grafická příloha v závěru) atp. Záměr vyhovuje i z hlediska dalších aktivit, např. snahy Národního technického muzea vybudovat expozice železniční historie, v souladu s usnesením vlády ČR č. 1147 z roku 2000.

MODERNIZACE TRATI PRAHA – KLADNO, III. ETAPA

Ve výhledu se uvažuje i se III. etapou stavby. Ta by obsahovala pokračovaní trati ze stanice Praha Letiště Ruzyně ve směru na Jeneč, a Kladno, (resp. Hostivice), dle ÚP VÚC Pražského regionu.

Prognóza pohybů

(přepis)

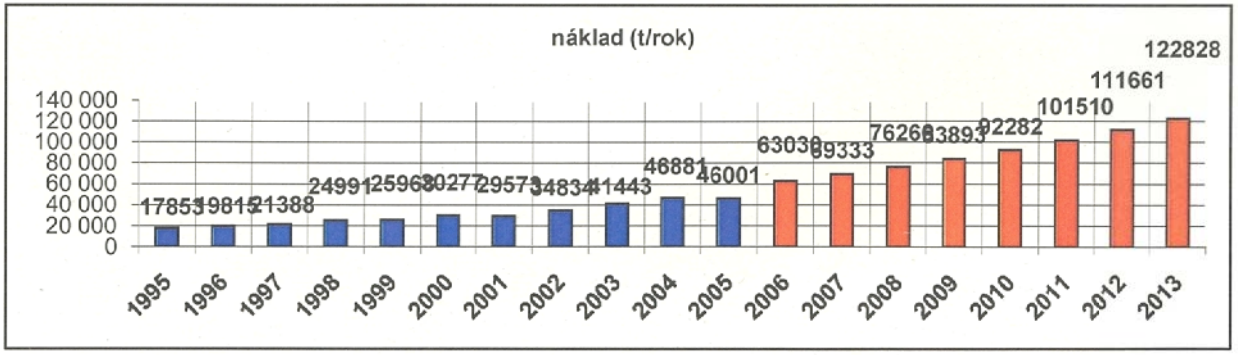
Traffic		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
PAX	Mil	11,5	12,1	12,7	13,3	14	14,7	15,4	16,1	16,9	17,6	18,3	19	19,8	20,5	21,2
MVT	Tis	166	170	187	191	198	205	213	220	227	236	244	252	259	266	274
Transfer PAX	%	19,8	20,7	21,7	22,7	23,7	24,7	25,7	26,7	27,7	28,2	28,7	29,2	29,7	30,2	30,7

Prognóza Letiště Praha z 12.11.2007

Náklad (t)

Rok	Leden	Unor	Březen	Duben	Květen	Cerven	Cervenec	Srpen	Září	Říjen	Listopad	Prosinec	Celkem	Meziroční nárůst (%)
1995	1219,3	1357,4	1666,6	1501	1476,7	1678,8	1466	1177	1633,6	1631,4	1554,3	1490,6	17853	0
1996	1239,9	1318,1	1670,1	1594,1	1525,3	1518,8	1515,7	1393,6	2114,5	1924,5	1901,9	2098,1	19815	11,0
1997	1350,9	1525,7	1848,3	1762,3	1698,6	1529,7	1910,8	1601,1	1848,8	2129,9	2143,3	2038,7	21388	7,9
1998	1585,4	1821,2	2074,4	2080,7	2120,2	2012,3	1994,7	1880,1	2560,4	2880	2452,5	1529	24991	16,8
1999	1661,8	1771,4	2145,8	2058,4	2123,1	2143	2005,2	1962,2	2370,6	2607,4	2553,5	2565,9	25968	3,9
2000	2028,2	2315,6	2601,1	2233,9	2644	2933,9	2358,7	2305,5	2611,3	2834,4	2774,3	2636,1	30277	16,6
2001	2087	2126	2412	2345	2482	2564	2369	2352	2308	2905	2993	2630	29573	-2,3
2002	2193	2380	2898	2940	3820	2847	2786	2641	2840	3020	3297	3172	34834	17,8
2003	3687	3012	3245	3734	3420	3186	3655	2944	3395	3702	3822	3641	41443	19,0
2004	3080	3383	4220	4047	3750	3975	3691	3488	4020	4419	4270	4538	46881	13,1
2005	3401	3541	4075	4038	3948	3368	3326	3534	4218	4367	4088	4097	46001	-1,9
2006													63030	37,0
2007													69333	10,0
2008													76266	10,0
2009													83893	10,0
2010													92282	10,0
2011													101510	10,0
2012													111661	10,0
2013													122828	10,0

Prognóza Letiště Praha z 12.11.2007



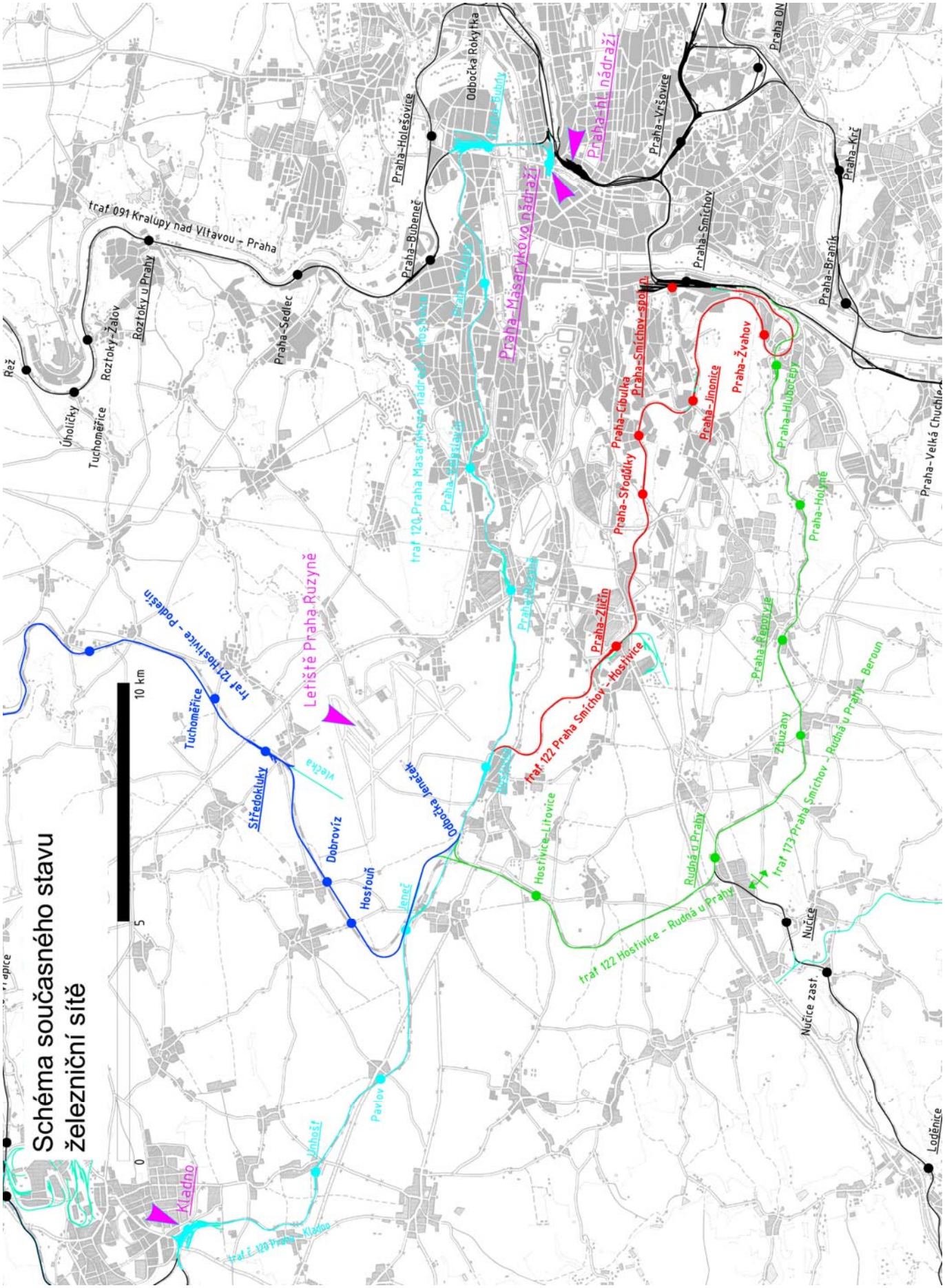


Schéma současného stavu
železniční sítě
0
5
10 km
trať 091 Kralupy nad Vltavou – Praha
Řež
Úholičky
Tuchoměřice
Roztoky-Žalov
Roztoky u Prahy
Praha-Sedlec
Praha-Bubeneč
Praha-Holešovice
Odbočka Rokytka
Praha-hl. nádraží
Praha-Masarykovo nádraží
Praha-Vršovice
Praha-Smíchov
Praha-Braník
Praha-Krč
Praha-Velká Chuchle
Praha-Cibulka
Praha-Smíchov-spojka
Praha-Žvahov
Praha-Jinonice
Praha-Hlubočepy
Praha-Holyně
Praha-Střoddíky
Praha-Zličín
trať 120 Praha Masarykovo nádraží – Hostivice
trať 122 Praha Smíchov – Hostivice
Praha-Řeporyje
Zbuzany
Letiště Praha Ruzyně
trať 121 Hostivice – Podlešín
Tuchoměřice
Středokluky
Dobroviz
Hostouň
Vlečka
Odbočka Jeneč
Jeneč
Hostivice-Litovice
Rudná u Prahy
trať 122 Hostivice – Rudná u Prahy
trať 173 Praha Smíchov – Rudná u Prahy – Beroun
Nučice
Nučice zast.
Loděnice
Pavlov
Unhošť
Kladno
trať 120 Praha – Kladno