

Železniční spojení Prahy, Letiště Václava Havla Praha a Kladna

Úvod

Při pohledu do mapy současné železniční sítě v okolí Prahy je zřejmá disproporce mezi severozápadním sektorem a zbývajícím územím. Zatímco od Kralup nad Vltavou, Nymburka, Kolína, Benešova a Berouna vedou dvoukolejné elektrizované tratě, ve směru od největšího města Středočeského kraje Kladna a jeho okolí pouze tratě jednokolejné, neelektrizované. Zatímco na výše uvedených dvoukolejných tratích, jako na jednom z mála segmentů železničního trhu roste počet přepravených cestujících, trať ze severozápadního regionu, ačkoli má velké předpoklady k růstu, zůstává vzhledem k zastaralé infrastruktuře s prakticky vyčerpanou kapacitou dráhy v pozadí. Silný přepravní proud se uskutečňuje majoritně silniční dopravou, se všemi negativními dopady na obyvatelstvo.

Stejně neradostný je z hlediska veřejné hromadné dopravy pohled na obsluhu mezinárodního Letiště Václava Havla Praha (LVHP). Na letiště vede pouze několik autobusových linek, což není vzhledem k nízké spolehlivosti, kapacitě a cestovní rychlosti a komfortu do budoucna udržitelné. Cestující dále využívají spíše služeb soukromých přepravních společností. Počet odbavených cestujících i návštěvníků má mít přes poklesy v letech 2010-12 stoupající trend, který má podle oficiálních odhadů Letiště Praha, s.p., dosáhnout až 20 mil. cestujících za rok.

Přítom problematika rychlého kolejového spojení severozápadního sektoru a letiště Ruzyně s centrem Prahy je řešena dlouhodobě a intenzivně, prakticky nepřetržitě od 70. let 20. století.

V současné době nechává Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, (SŽDC) zpracovávat studii proveditelnosti na tento záměr. Tato studie proveditelnosti má být dalším materiálem, který pohlíží na problematiku obsluhy severozápadního sektoru okolí Prahy komplexně, se snahou popsat relevantní možnosti řešení tak, aby mohl být záměr realizován v období 2014-2020, které se kryje s obdobím nových operačních programů Evropské unie (možnost spolufinancování záměru).

Účel studie proveditelnosti

Účelem studie proveditelnosti je návrh takových provozně-technických opatření, která zajistí následující strategické cíle:

- Podstatné zkvalitnění napojení Kladna a spádové oblasti kladenské trati na centrum Prahy a území Prahy 6, s využitím dejvického úseku trati č. 120.
- Železniční napojení letiště Ruzyně do centra Prahy, tj. na žst. Praha Masarykovo nádraží anebo na žst. Praha hl. n. formou:
 - využitím nového napojení letiště z Dejvické trati pomocí Odbočky Ruzyně (severovýchodním směrem)
 - využitím stávající trati č. 122 Praha hlavní nádraží – Praha-Smíchov – Hostivice (Jinonická trať) a novostavby napojení letiště z Odbočky Jeneček (jihozápadní směrem)
- Napojení letiště na dálkovou dopravu

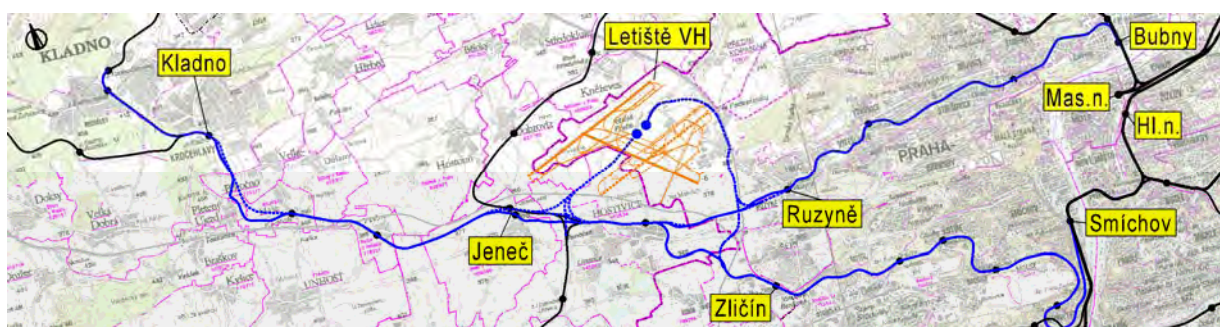
zadání k tomuto bodu bylo upřesněno v průběhu zpracování studie, včetně konzultací s poradenskou iniciativou JASPERS a lze ho chápat následovně.

- s možností přímého přechodu vlaků, kdy je nutno uvažovat z hlediska začlenění do sítě TEN-T minimální parametry dle TSI, např. užitečná délka kolejí, nástupišť, elektrizaci, ale i (alespoň minimálním) provozním zázemím (provozní ošetření, obrátové koleje), zejména v případě koncové stanice na letišti. Z hlediska územních stop lze využít prakticky jen průjezd stanic Praha hlavní nádraží a následně:
 - Jinonickou trať a novou Odbočku Jeneček (příjezd z jihozápadního směru),
 - Jinonickou trať a za stanicí Praha-Zličín novou Odbočku Zličín podél Silničního okruhu kolem Prahy přes Dlouhou Míli na letiště (příjezd od severovýchodu)
- s využitím přestupu cestujících ve stanici Praha hlavní nádraží, kde dojde
 - přímo ve stanici k přestupu z dálkového spoje do spoje regionálního, který je veden po Jinonické trati a na letiště dospěje buď Odbočkou Zličín nebo Jeneček
 - zajištěním komfortního přestupu mezi hlavním a Masarykovým nádražím (pomocí travelátoru), a dále s využitím Dejvické trati a Odbočkou Ruzyně, případně Odbočkou Jeneček.
- Doplnkovým cílem studie je prověření efektivity spojení Kladna s letištěm, ať už přímého či s přestupem, a prověření efektivity spojení Kladna s územím Prahy 5.

V souvislosti s neustálým nárůstem dopravy a zhoršující se průjezdností metropolí, je potřeba identifikovat a vybudovat v dohledném horizontu spolehlivé kapacitní spojení, které není závislé na aktuální dopravní situaci a poskytne cestujícím garantovanou přepravní dobu a neměnný standard komfortu.

Vymezení řešeného území studie proveditelnosti

Studie řeší dopravní přínosy systému klasické konvenční železnice pro spojení Kladna, pražského Letiště Václava Havla na Ruzyni a centra metropole ČR, Prahy. Síť dotčených železničních tratí v severozápadním sektoru Prahy a části Středočeského kraje je znázorněna níže.



Obr.: Situace řešených tratí v rámci studie

Studie proveditelnosti nehodnotí pouze jednu trať samostatně, nýbrž celistvý soubor stávajících a nově navrhovaných traťových úseků. Z hlediska stávajících tratí se jedná o následující:

- traťový úsek Praha Masarykovo nádraží – Hostivice – Kladno trati č. 120 dle KJŘ,

Pro účely studie proveditelnosti je trať č. 120 rozdělena na dva dílčí úseky:

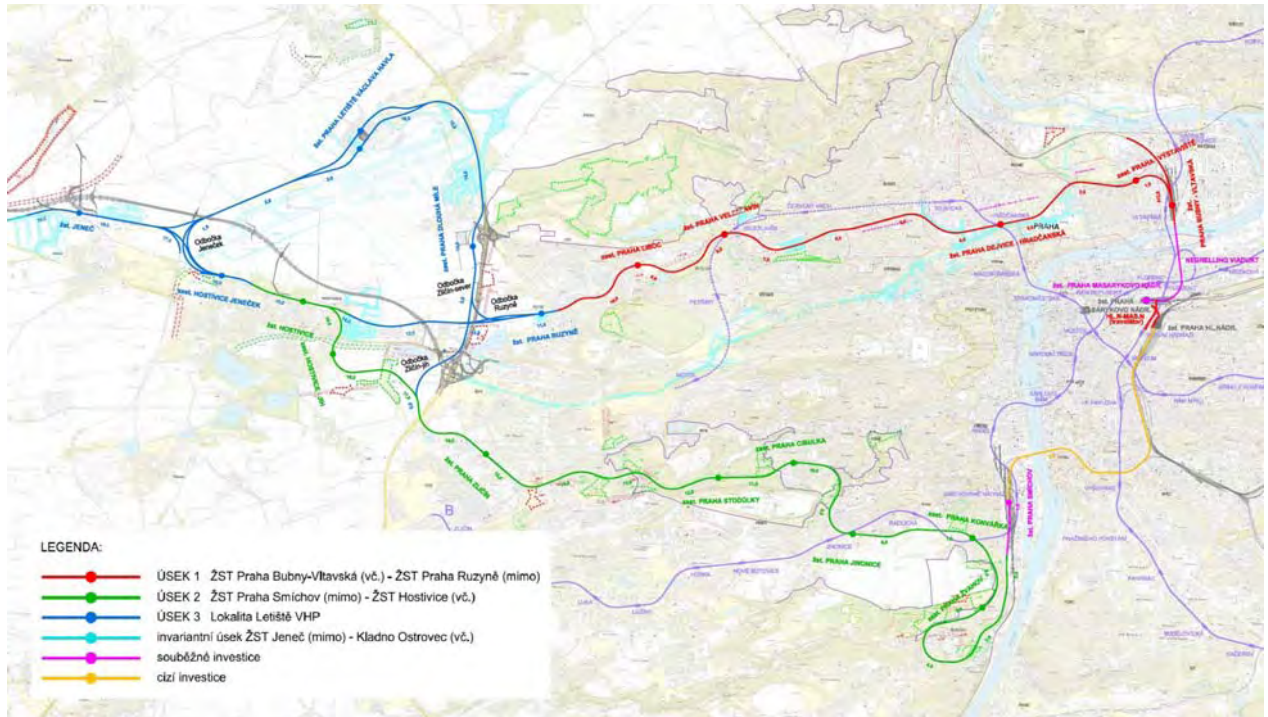
- trať Dejvická – zahrnující zejména úsek Praha Masarykovo nádraží – Praha-Dejvice – Praha-Ruzyně (– Hostivice) a
- trať Kladenská – zahrnující úsek (Praha Ruzyně –) Hostivice – Jeneč – Kladno (– Kladno-Ostrovec, který leží na trati č. 093 dle KJŘ),
- traťový úsek Kladno – Kladno-Ostrovec trati č. 093 dle KJŘ,
- traťový úsek Praha-Smíchov – Praha-Jinonice – Praha-Zličín – Hostivice trati č. 122 dle KJŘ,
- traťový úsek Odbočka Jeneček – zast. Jeneč na trati Hostivice – Středokluky - Podlešín č. 121 dle KJŘ.

Varianty řešení studie proveditelnosti

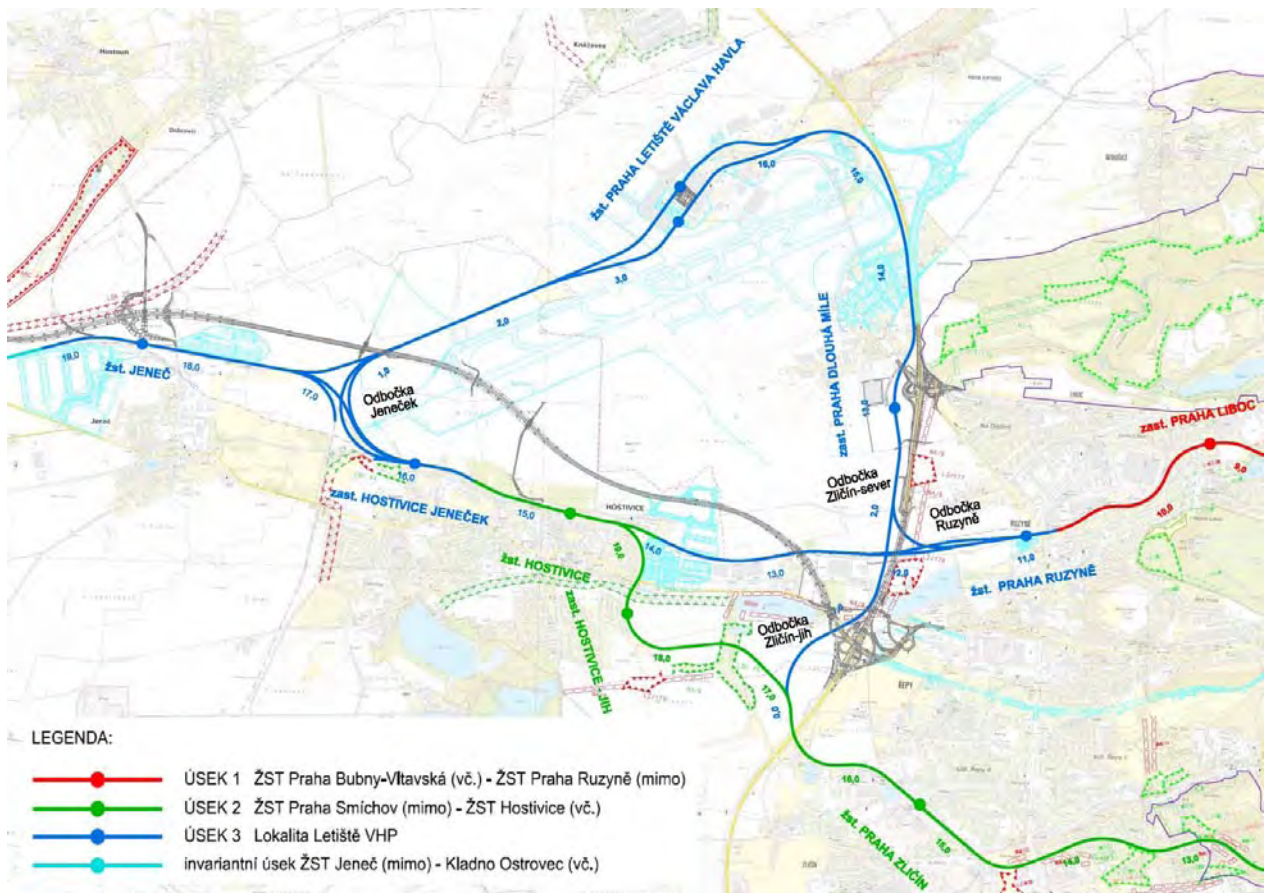
Studie proveditelnosti má za úkol prověřit více variant řešení. Pro spojení Kladna, LVHP a centra Prahy přichází v úvahu mnoho dílčích technických i provozních podvariant v rámci jednotlivých částí celé hodnocené sítě. Varianty jsou zkoumány zejména z následujících pohledů a jejich kombinací:

- Napojení letiště: z žst. Praha-Ruzyně, z odb. Jeneček, z žst. Praha-Zličín a průjezdný model Ruzyně – Letiště – Jeneček.
- Zkapacitnění trati z centra Prahy k letišti: dvoukolejná trasa přes Dejvice (částečně tunelová nebo povrchová), částečně dvoukolejná trasa přes Dejvice, dvoukolejná trasa přes Jinonice a Zličín, částečně dvoukolejná trasa přes Jinonice a Zličín, jednokolejná trasa přes Jinonice a Zličín.
- Trakce na jednotlivých úsecích: nezávislá nebo stejnosměrná 3 kV.
- Provoz dálkových vlaků na letiště vs. obsluha letiště pouze městskými letištními linkami z/do centra Prahy.

Přehled hodnocených variant je seznamem racionálních výsledných možností kombinací variant v jednotlivých dílčích úsecích. Prvotně bylo vybráno 27 variant provozně-technického řešení, následuje předvýběr založený na technologickém posouzení a proveditelnosti, ze kterého vzešlo 15 variant provozně-technického řešení. V dalším kole bude následovat multikriteriální analýza s cílem zúžit výběr na 5 variant. V závěrečné fázi proběhne analýza nákladů a přínosů, která doporučí varianty k dalšímu stupni přípravy.



Obr.: Přehledná situace variant v oblasti Prahy



Obr.: Přehledná situace variant v oblasti letiště

Současná příprava staveb na spojnici Praha – Letiště – Kladno

Kromě již zmíněné, nyní zpracovávané studie proveditelnosti, SŽDC v současné době zahájilo další stupeň přípravy invariantních částí modernizace železničního spojení Praha – Kladno. Jedná se o zpracování přípravných dokumentací následujících částí:

- Modernizace a dostavba žst. Praha Masarykovo nádraží:
 - Moderní prostorové uspořádání nástupišť
 - Zvýšení kapacity
 - Příprava na nový, východní vestibul pro napojení Žižkova a Karlína
- Rekonstrukce Negrelliho viaduktu:
 - Uvedení historické, památkově chráněné stavby do odpovídajícího stavu zajištění provozuschopnosti
 - Zvýšení rychlosti ze 40 na 60 km/h
 - Zvýšení kapacity
- Modernizace žst. Praha-Bubny:
 - Vybudování komfortních nástupišť
 - Vytvoření společné stanice pro obě železniční trati (Praha – Kladno a Praha – Kralupy n. Vlt.)
 - Zajištění krátké přestupní vazby železnice – metro C Vltavská
 - Uvolnění zbytných pozemků železnice pro rozvoj města
- Modernizace žst. Kladno včetně traťového úseku Kladno – Kladno-Ostrovec:
 - Zásadní zvýšení kultury a bezpečnosti ve stanicích a zastávkách v Kladně
 - Zvýšení rychlosti ve stanici (pro jízdy přímé i odbočkou) i v celém úseku Kladno – Kladno-město
 - zvýšení kapacity úseku Kladno – Kladno-Ostrovec (zdvoukolejnění)
 - Nástupiště s bezbariérovým přístupem
 - Zlepšení vazby na MHD

Závěr

Trať Praha – Kladno patří mezi tratě s největším rozvojovým potenciálem v ČR. Z hlediska naplnění mezinárodních závazků ČR je navíc důležité i její propojení s letištěm. Její část bude tak součástí i transevropské železniční sítě. Z těchto důvodů je prioritou SŽDC co nejrychlejší realizace záměru modernizace této trati SŽDC v současné době podniká nezbytné kroky pro to, aby byl tento záměr realizován a zprovozněn nejpozději do r. 2020. Nezbytným krokem je nyní zpracovávaná studie proveditelnosti, která má za cíl vybrat provozně, technicky a ekonomicky nejvhodnější variantu spojení centra Prahy s letištěm.