

20 let projektu Historie a výhledy kolejového napojení Letiště Václava Havla Praha

Doc. Ing. Ladislav Bína, CSc., ČVUT Fakulta dopravní.
bina@fd.cvut.cz

1. Většina letišť ve světovém měřítku je napojena na železniční síť následujícími schématy:

- VRT, dálkové a regionální/příměstské vlaky mají stanici na letišti (CDG Paris),
- Regionální/příměstské vlaky spojují letiště s železniční stanicí VRT a dálkových vlaků ve městě (Brusel),
- Kolejové napojení je realizováno železnicí, metrem, tramvají a kombinacemi módů (Zurich).

Pro současnou dobu a budoucnost je vyžadováno řešení umožňující na kontinentech synergii letecké a železniční (VRT) dopravy

Plány EU

- **19. října 2011** oznámil Siim Kallas Vice-President and Commissioner for Transport zásady pro novou transevropskou síť TEN-T.
- V rámci těchto zásad je uvedeno, že pouze 20 hlavních letišť EU je přímo napojeno na evropskou železniční síť, a že představou Evropské komise je, že do roku 2030 bude 37 hlavních letišť EU bude mít železniční spojení s hlavními městy (Poznámka: v současné době do této skupiny patří i letiště Václava Havla Praha).
- Dále by měla být letiště s více než 0,1% podílem cestujících na celkových výkonech evropských letišť do roku **2050** napojena na **dálkovou železniční dopravu**.

Aéroport Paris-CDG2

Paris-CDG2 Airport



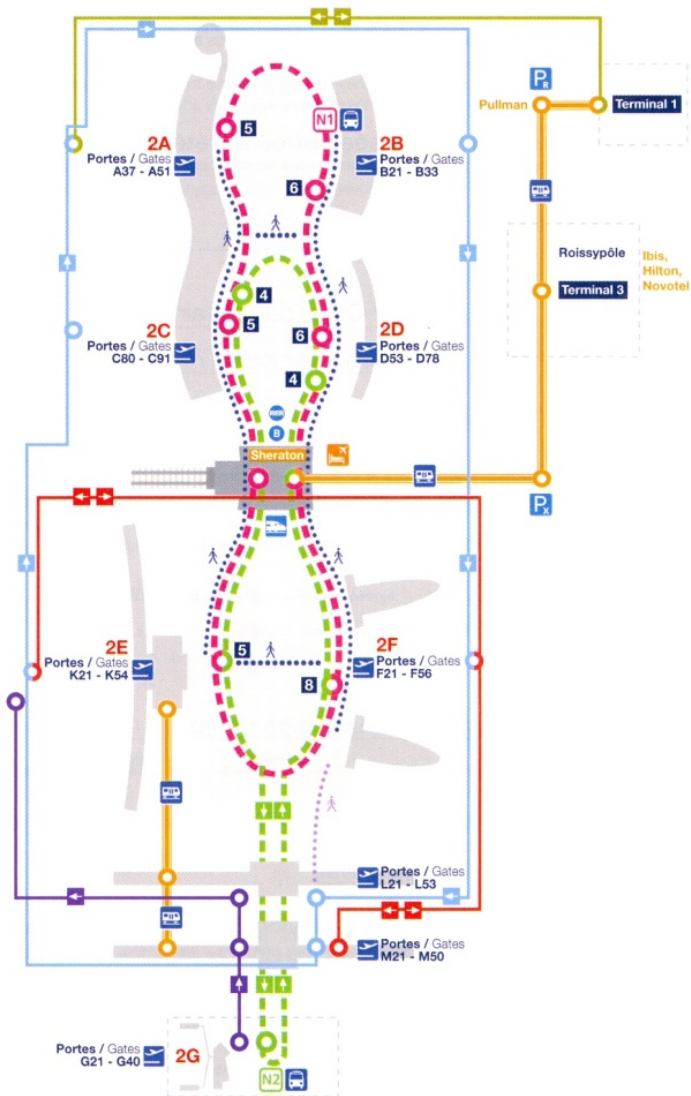
ROISSY CDG Terminal 2

Niveau départ / Departure level

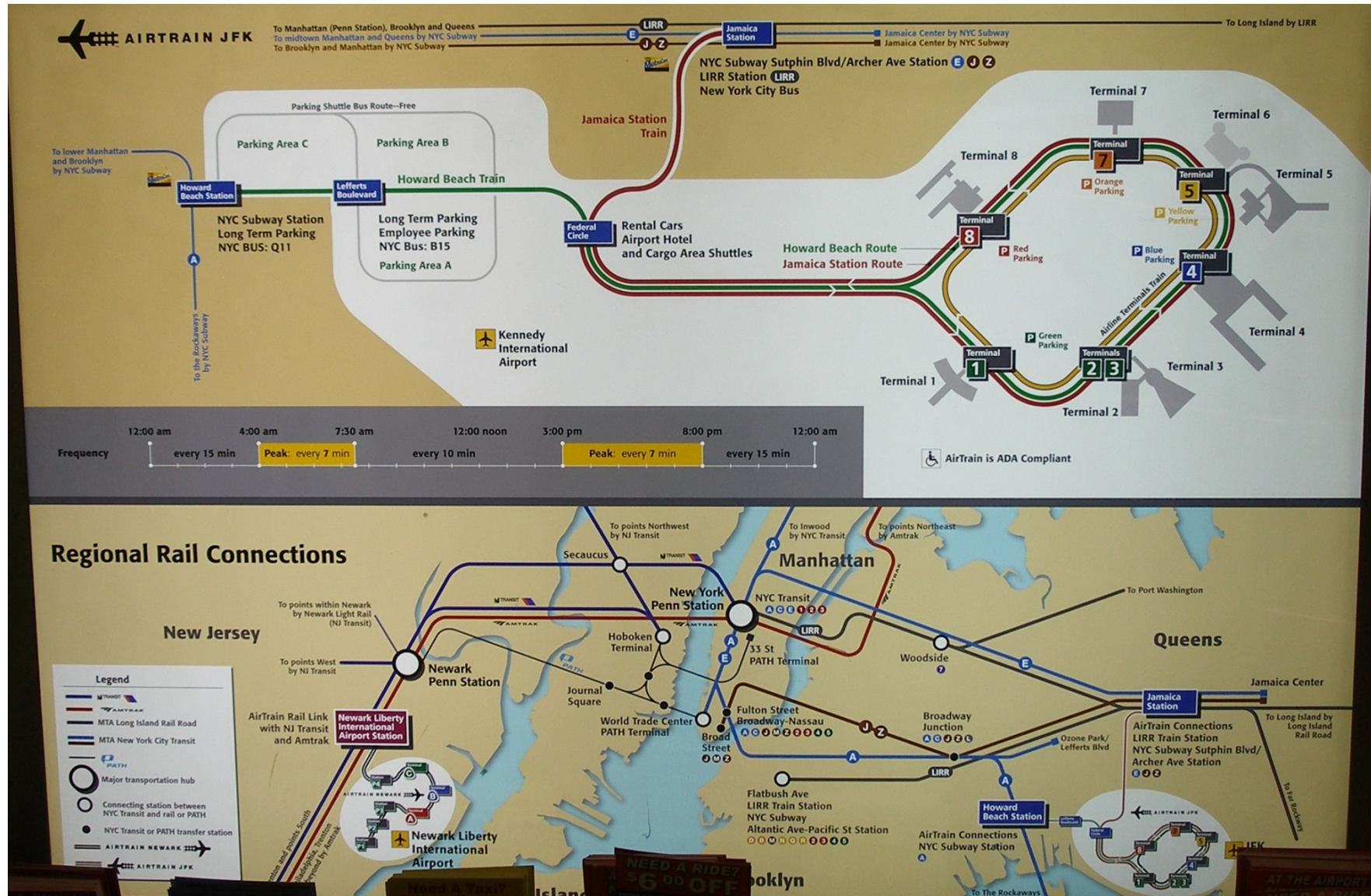
- CDG VAL / Métro LISA**
Automatic airport shuttle
- Navettes hôtels**
Airports hotels shuttles
- Navettes zone publique**
Public buses
- Arrêt navettes**
Bus stop
- Sortie**
Exit
- Trains pour Paris**
Trains for Paris
- Gare TGV**
Train station
- Parcours piéton zone publique**
Pedestrian landside

Niveau arrivée / Arrival level

- Navettes sous douane**
Airside buses
- Arrêt navettes**
Bus stop
- Parcours piéton sous douane**
Pedestrian airside



Kolejové napojení letiště JFK



Trendy evropské dopravy, Praha, 5.-7.6.2013

2. Novodobá historie kolejového napojení Letiště Václava Havla Praha – hlavní milníky

1962 – vládní usnesení č. 1035 z 31.10.1962, ve kterém vláda ČSSR vzala na vědomost navrhovanou koncepci městské hromadné dopravy v Praze, předpokládající obsluhu města v nejzatíženějších směrech dopravou kolejovou.

Byly definovány tři základní koridory podzemní tramvaje:

- Špejchar – Klárov – Staroměstské nám. – **Hlavní nádraží** – Národní muzeum – nám. Míru;
- Moráň – Karlovo nám. – Můstek – Prašná brána – Poříč;
- Nuselský most – Národní muzeum – **Hlavní nádraží** – Karlínský viadukt.

Trasování S-J je přes Hlavní nádraží.



1962 – 3 základní koridory podzemní tramvaje

Zdroj: Vesmír r. 1967, č. 3, Podzemní tramvaj – nebo metro? Prof. Inž. DrSc. JAN STRAKA, Stavební fakulta České učení technické, Praha

- **1993 - Projekt společnosti PRaK** (akcionáři Praha, Kladno, ČD a další) na spojení Prahy přes letiště Ruzyně s Kladnem. Pro stavbu se vžil název „rychlodráha“ (analogie k „airportexpress“).
- **1996** - Zastupitelstvo hl. m. Prahy **schválilo projekt železniční rychlodráhy usnesením č. 13/21 ze dne 11. 1. 1996.** **Prodloužení metra A ze stanice Dejvická nebo metra B ze stanice Zličín k letišti bylo v té době hodnoceno jako nevýhodné a jako nevhodný souběh dvou páteřních kolejových systémů.**
- **1999** - Ministerstvo dopravy a spojů trať zařadilo do dokumentu **Rozvoj dopravních sítí v ČR do roku 2010, usnesení vlády ČR č. 714 ze 14. 7. 1999** ji v rámci národního rozvojového plánu **schválilo i s napojením na IV. multimodální železniční koridor.**

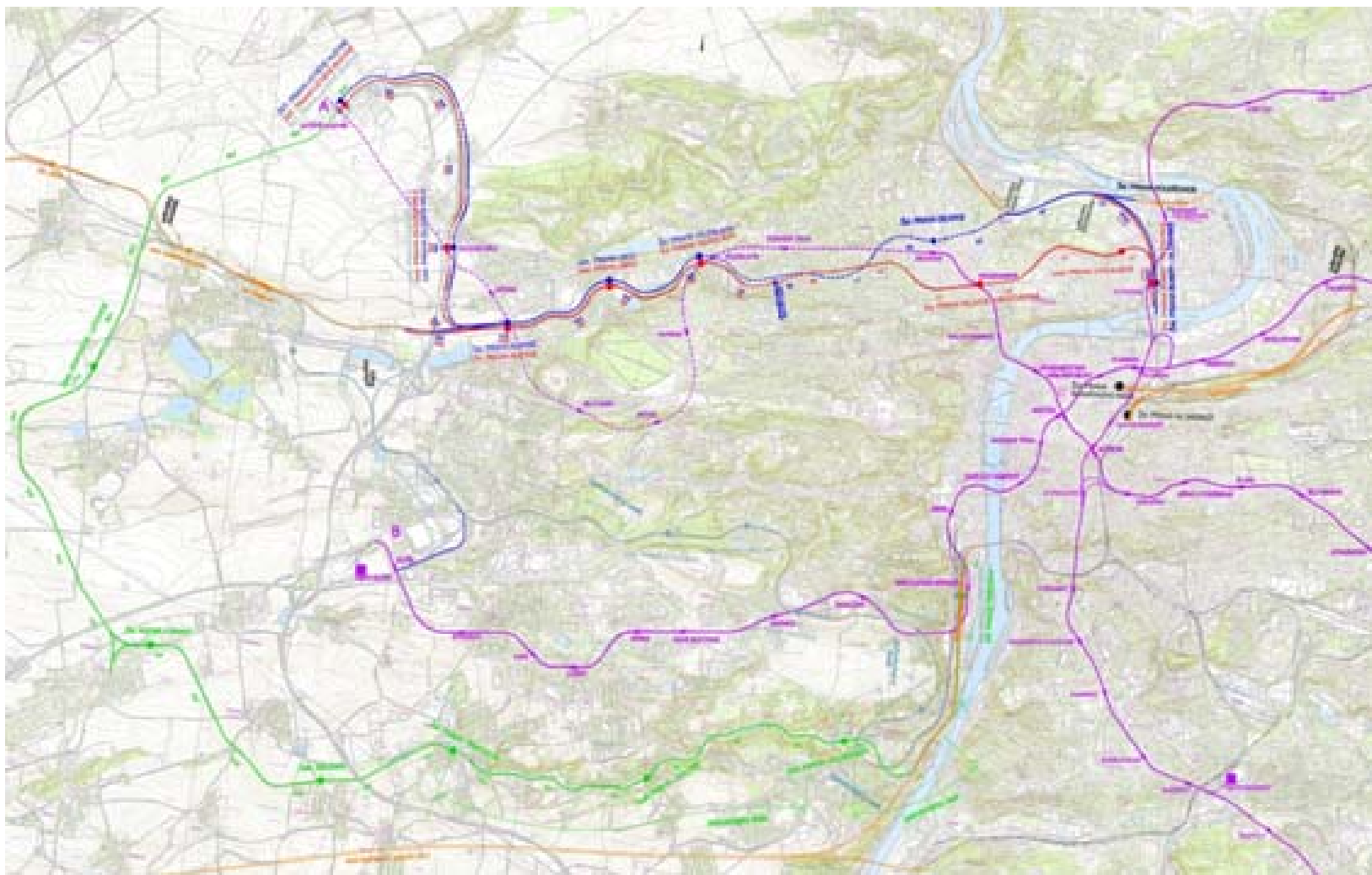
- **1996 – Feasibility Study „Prague – Ruzyně Airport – Kladno“.**

Zpracovali: PRaK,a.s. a Mott MacDonald London ve spolupráci s: iLF, IDS, Metroprojekt, Nikodem & Partner, SUDOP Praha. Financování z programu PHARE. Odhadovaná cena projektu – 8,37 mld. Kč. **Ceny jednosměrných jízdenek byly navrženy diferencované: zahraniční letečtí cestující – 300 Kč, čeští letečtí cestující – 40 Kč, zaměstnanci letiště – 40 Kč.**

- **1999 – Česká správa letišť (ČSL) objednala vypracování projektu úseku z centra Prahy na letiště** s tím, že prodloužení do Kladna by bylo až dodatečnou fází – takto pojímaly priority i České dráhy v roce 2001. Podle tohoto projektu měly letištní vlaky mít minimum zastavení: Masarykovo nádraží, Dejvice, Terminál Jih (Dlouhá míle) a letiště, zatímco ostatní mezilehlé zastávky by obsluhovaly vlaky v trase Praha – Kladno nebo další vložené spoje.
- **V Praze 6 vzniklo a vyvíjelo aktivitu občanské sdružení „Chceme metro, nechceme rychlodráhu“.**

- **2004 - Středočeský kraj a hlavní město Praha uzavřely memorandum**, v němž modernizaci železniční tratě označily za prioritu.
- **2005** - 2. února 2005 Rada Středočeského kraje vyslovila souhlas s tím, aby přípravou II. etapy (úseku Ruzyně – Kladno) byla pověřena státní organizace **Správa železniční dopravní cesty**.
- **2007 - V prosinci 2007 ČVUT Fakulta dopravní dokončila** na základě zadání ministerstva dopravy studii „**Posouzení variant železničního spojení Praha – Letiště Praha-Ruzyně – Kladno**“, kde porovнала čtyři varianty řešení s výsledkem, že optimální variantou je „**Buštěhradská dráha**“. Přes jméno AirCon (MD ČR) je projekt dále uváděn pod názvem „**Modernizace trati Praha – Kladno, s připojením na letiště Ruzyně**“.
- **Začátkem 2008 – prezentace na MČ Praha 6**

Analýza 4 variant železničního spojení Praha – AP PRG



Trendy evropské dopravy, Praha, 5.-7.6.2013

2008

- a) V únoru 2008 Praha 6 oznámila změnu stanoviska a začala železniční rychlodráhu podporovat, zejména s odvoláním na studii provedenou ČVUT a na rozhodnutí, že bude prodlouženo i metro, a za podmíněk, že některé úseky budou vedeny pod zemí a že trať bude sloužit jen osobní dopravě. Strana zelených však byla proti souběhu a preferovala před metrem na letišti železnici.
- b) 29. dubna 2008 vydali ministr dopravy, stredočeský hejtman, pražský primátor, starostové městských částí Praha 7 a Praha 6 (starosta Prahy 6 podmíněně) a 1. náměstek primátora města Kladna **společné memorandum k realizaci stavby**. Podpořili trať dvoukolejnou, elektrizovanou, ve stopě Buštěhradské dráhy s odbočkou na letišti, s konečnou stanicí v centru Prahy. Realizována má být do konce roku 2013. Má být zařazena do systému [Pražské integrované dopravy](#). Otázka financování výstavby zůstala v deklaraci otevřená.

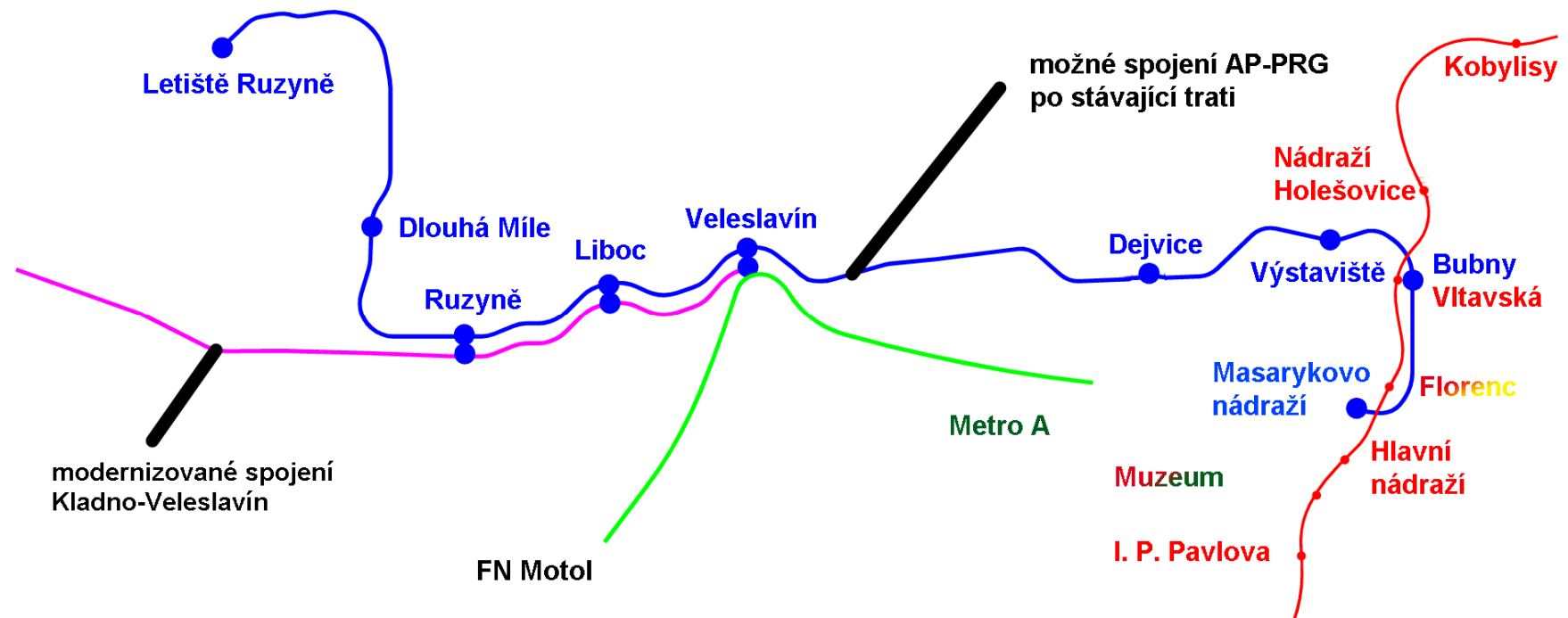
1.7.2011 byla rozhodnutím VH ukončena činnost PRAK, a.s.

2011, 2012 – Metroprojekt Praha prezentoval možnost varianty s využitím prodloužení metra A.

Tuto variantu uvedla ČVUT FD ve svých dvou studiích:

- a) Odborné posouzení obsahu prezentace nové metropolitní sítě pod názvem „Metropolitní linky v Praze“ a dalších souvisejících podkladů k navrhovaným změnám (dále jen „Návrh“), kterou HMP předložil Regionální organizátor Pražské integrované dopravy (ROPID) dne 14.6.2012,**
- b) Ucelená dopravní koncepce a návrh priorit rozvoje dopravní infrastruktury na území Prahy 6. Část 1 a Část 2 30.4.2013.**

Varianta s využitím prodloužení metra A (2014)



2013 – ČVUT FD **vedla ve své studii pro Prahu 6 možnost vedení severní trasy VRT do Drážďan přes Letiště Václava Havla.**

Úvodní studie pro toto řešení by mohla být financována z **CENTRAL EUROPE 2014-2020 Programme** a musí navazovat na společnou aktivitu MD ČR a Saské státní ministerstvo hospodářství, práce a dopravy týkající se nové části železničního koridoru Praha n- Drážďany.



Trendy evropské dopravy, Praha, 5.-7.6.2013

Závěr

- **Projekt má za sebou již 20 let přípravy v novodobé historii. Bylo vypracováno odhadem okolo 100 studií, projektů. Přes úsilí SŽDC stavbu připravit v koridoru Buštěhradské dráhy od žst. Veleslavín a stavbu zahájit vznikají další úvahy a studie o variantním řešení. Komunikační spojení Masarykova a Hlavního nádraží je řešitelné.**
- **Řadou studií, publikací a prezentací na národních a mezinárodních konferencích a zpracováním diplomových a doktorských prací se v projektu angažuje i akademická obec zejména na ČVUT a Univerzitě Pardubice.**
- **Projekt je mediálně zajímavý.**
- **Podle pamětníků údajně projekt Nového spojení měl za sebou 40 ti letou historii. Vzhledem k významu a budoucímu rozvoji Letiště Václava Havla Praha by bylo vhodné diskuse ukončit a začít realizovat.**

Děkuji za pozornost