

# Vlakem do stanice budoucnost

## Metro S – řešení pražské železnice pro budoucí generace

Praha je železničním uzlem evropského významu. Rostoucí nároky v osobní i nákladní dopravě nevyhnutelně vedou k jeho přetížení, respektive nemožnosti naplnit všechny výhledové potřeby. Stávající uspořádání železničního uzlu má své limity, proto další rozvoj příměstské železniční dopravy spolu se záměry Rychlých spojení v dálkové dopravě dále zvyšují naléhavost nového řešení Železničního uzlu Praha (ŽUP).

## Studie proveditelnosti

Lepší dostupnost Prahy, která umožní pohodlné cestování vlakem z okolního regionu i z druhého konce republiky. Komfortní přestupní vazby na metro a tramvaje v centru. Technické provedení s dostatečnou kapacitou nejen pro osobní, ale také nákladní dopravu. Navýšení provozu na železnici, které nebude na úkor životního prostředí Pražanů. To jsou některé z cílů, z nichž vycházíme při hledání nejlepšího řešení pro Železniční uzel Praha (ŽUP).

### Co je to studie proveditelnosti?

Studie proveditelnosti je koncepční dokument, který je zpracován za účelem komplexního zhodnocení plánované investice. Úkolem studie je nalézt technicky proveditelná, územně a environmentálně průchodná a ekonomicky efektivní řešení plnící stanovené cíle. Navrhuje a hodnotí různé varianty technického a dopravního řešení a posuzuje jejich náklady a přínosy porovnáním s variantou, kdy se žádná investice nerealizuje.

### Kdy bude studie hotová?

Harmonogram počítá s dokončením studie v závěru roku 2023.

### Kdo na studii pracuje?

Objednatel studie je Správa železnic, zhotovitelem pak společnost SP ŽUP tvořená konsorciem pěti konzultačních společností pod vedením Mott MacDonald CZ.

### Co bude následovat po studii?

Řešení doporučené studií proveditelnosti musí být nejprve schváleno Ministerstvem dopravy. Následně bude velmi pravděpodobně změněn územní plán a změna schválena pražským zastupitelstvem. Rozsáhlá investice, jakou přestavba ŽUP nepochybně je, se pak rozdělí na dílčí stavby. Pro každou z nich se zpracovává dokumentace pro finanční schválení, pro posouzení vlivu na životní prostředí a dokumentace podle stavebního zákona.

### Kdy se začne stavět?

Na to je obtížné nyní odpovědět. Zahájení výstavby ovlivní technická náročnost a územní průchodnost řešení, které bude studie teprve hledat. Vliv budou mít také vnější faktory, jako například nový stavební zákon či politická podpora záměru. Velmi zhruba lze odhadnout, že u takto náročných staveb se doba mezi začátkem studie proveditelnosti a zahájením samotné výstavby pohybuje kolem 10 let, může trvat i déle. Výstavba by tedy mohla být zahájena kolem roku 2035.

### Jak jsou ve studii zahrnuty vyrokorychlostní tratě?

Studie proveditelnosti bude zpracována na stav, kdy budou vysokorychlostní tratě (VRT) již existovat nebo budou ve výstavbě. Přivedení tratí do centra města s vysokými požadavky na kvalitu a spolehlivost provozu je jedním z hlavních úkolů studie proveditelnosti.

### Nestačí jen opravit dnešní koleje?

Současný pražský uzel, a to zejména ve své centrální části, již pro další rozvoj železniční dopravy kapacitně nepostačuje, tím méně pro přivedení vysokorychlostních vlaků. Je nezbytné jej pozvednout na novou kvalitativní i kvantitativní úroveň, aby mohl sloužit i příštím generacím.

### Proč mají vlaky jezdit pod zemí?

V zastavěném centru Prahy, stejně jako ve většině světových metropolí, není reálné budovat novou, prostorově náročnou infrastrukturu na povrchu. Proto se v oblasti ohraničené přibližně stanicemi Praha Masarykovo nádraží, Praha-Vršovice a Praha-Smíchov počítá s výstavbou nových podzemních železničních tratí pro průjezdný model dopravy včetně nové stanice v podzemí hlavního nádraží. Tento koncept je označován jako Metro S.

### Budou vlaky jezdit na letiště?

Kolejové napojení Letiště Václava Havla Praha je již v současnosti řešeno v rámci jiného projektu. Studie bude s tímto napojením počítat a prověří i možnost přivedení vysokorychlostních vlaků do podzemí letiště.

### Bude zachováno Masarykovo nádraží?

Neprůjezdné Masarykovo nádraží dnes hraje významnou roli v organizaci provozu a je cestujícími velmi oblíbené pro pohodlný přestup na městskou dopravu i pěší cesty do centra; slabinou je nepohodlný přestup na dálkové vlaky. Naproti tomu idea ústředního nádraží průjezdného typu podle koncepce Metra S počítá s vedením všech vlaků z jedné strany města na druhou a umožňuje cestujícím vybrat si z více přestupních míst. Oba přístupy budou studii pečlivě prověřeny a prostor pro vyjádření bude poskytnut odborné i laické veřejnosti.

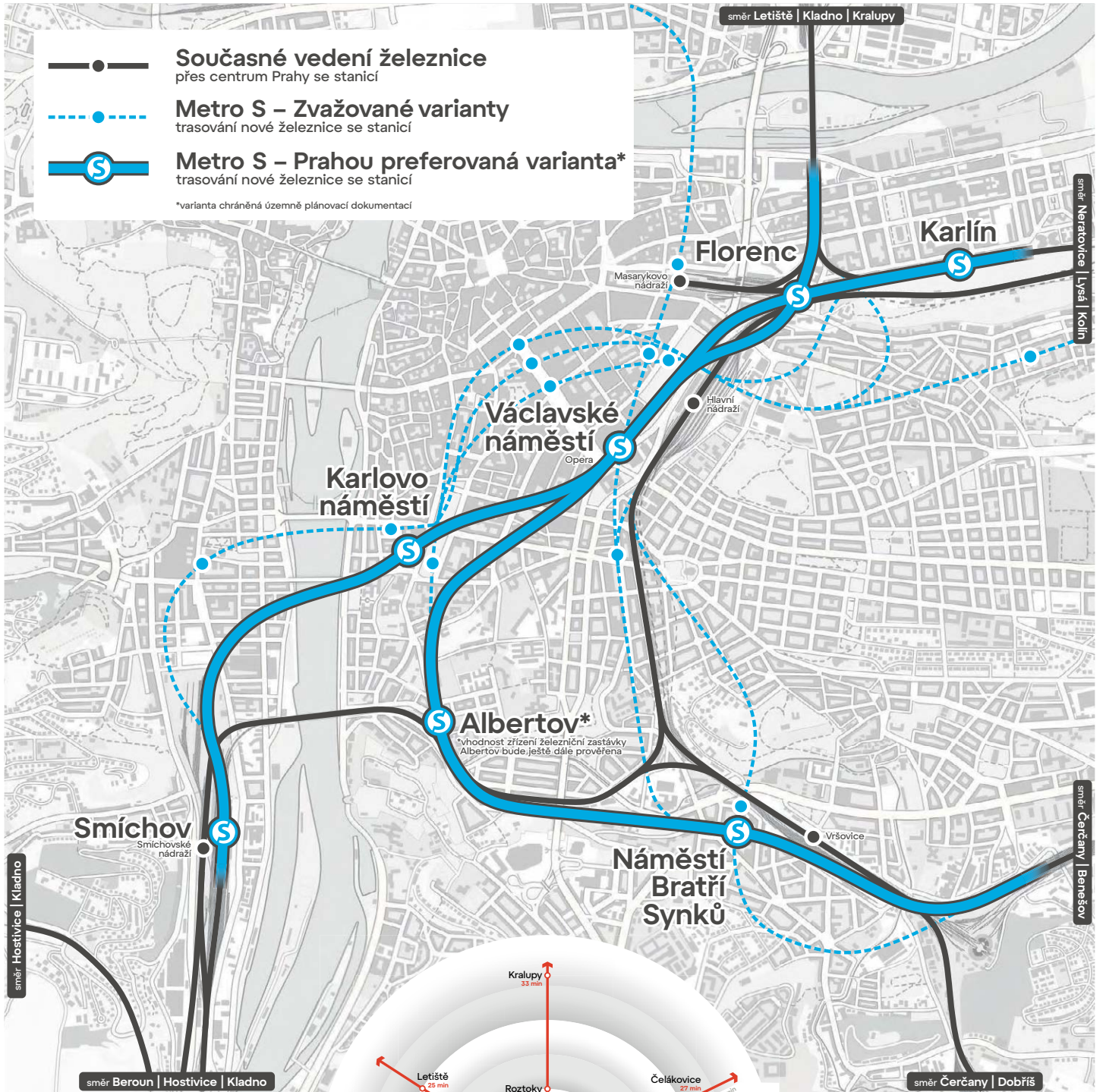
### Dostanu se vlakem až na Karlovo náměstí?

Na nových podzemních tratích pod centrem Prahy bude možné navrhnout i zcela nové železniční zastávky. Jedna z nich by mohla být umístěna například v blízkosti Karlova náměstí, ovšem pro odpověď je třeba vyčkat na dokončení studie.

### Je potřeba další studie, když už se o Metru S (Novém spojení 2) mluví tak dlouho?

Přestavba ŽUP je velice komplexní a nákladný projekt. Existuje mnoho požadavků, které je zapotřebí vyhodnotit, a mnoho názorů, kdy je třeba nalézt výsledek přijatelný pro většinu zúčastněných stran. Není možné pustit se do realizace bez toho, aby navrhované řešení bylo prověřeno z různých pohledů včetně ekonomické efektivity investovaných prostředků, což je právě úkol studie proveditelnosti.

# Vlakem do stanice budoucnost



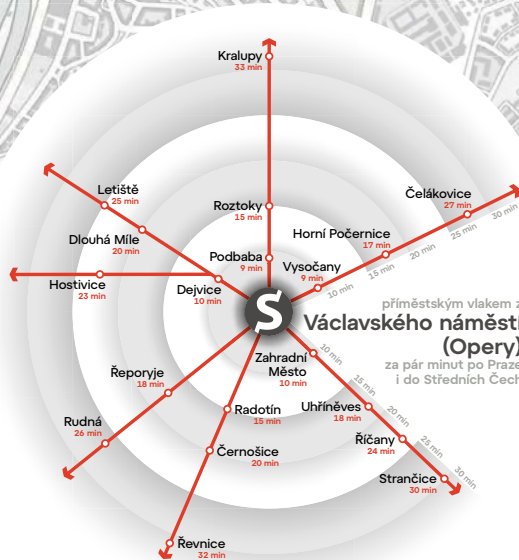
směr Beroun | Hostivice | Kladno

směr Letiště | Kladno | Kralupy

směr Neratovice | Lysá | Kolín

směr Čerčany | Benešov

směr Čerčany | Dobříš



**Předpokládané dojezdové časy z centra Prahy**