Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice

08/2018



Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy / Sekce infrastruktury ve spolupráci s Ropid

Strategie rozvoje
pražské metropolitní
železnice

08/2018

Institut plánování a rozvoje
hlavního města Prahy
Sekce infrastruktury

© Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2018
Všechna práva vyhrazena

ZADAVATEL
hlavní město Praha
Mariánské náměstí 2, 110 01, Praha 1

VĚCNÝ GARANT
Ing. Marek Zděradička

VEDOUCÍ PROJEKTU
Ing. Lukáš Tittl
M) +420 770 181 518
T) +420 236 00 4578
E) Tittl-L@ipr.praha.eu

Zpracováno ve spolupráci s organizací ROPID

Elektronická verze dokumentu dostupná na
www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/infr/strategie_rozvoje_prazske_metropolitni_zeleznice.pdf

ISBN 978-80-87931-85-1
ISBN 978-80-87931-84-4 (pdf)

Hlavní město Praha

RADA HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

U S N E S E N Í

Rady hlavního města Prahy

číslo 2384
ze dne 4.9.2018

k návrhu Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice

Rada hlavního města Prahy

I. k o n s t a t u j e , ž e

železniční doprava je jedním z klíčových druhů dopravy v Praze, který je nezbytný pro zajištění udržitelné mobility, a v souladu se Strategickým plánem hl. m. Prahy je v rámci metropolitního regionu nezbytné rozvíjet systém městské a příměstské železnice, pro rozvoj dálkové dopravy je nutné realizovat nové vysokorychlostní tratě v České republice

II. s c h v a l u j e

Strategii rozvoje pražské metropolitní železnice uvedenou v příloze č. 1 tohoto usnesení jako strategický dokument hl. m. Prahy pro oblast rozvoje železniční dopravy, který zpřesňuje Strategický plán hl. m. Prahy

III. u k l á d á

1. náměstkovi primátorky Dolínkovi
   1. informovat Ministerstvo dopravy ČR a SŽDC o schválení Strategie rozvoje metropolitní železnice dle bodu II. tohoto usnesení

Kontrolní termín: 23.10.2018

2. MHMP - RFD MHMP, MHMP - OSI MHMP, MHMP - OTV MHMP, řediteli ROPID, řediteli Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy,
   1. řídit se při výkonu své působnosti, v rámci svých kompetencí, zejména při přípravě projektů, záměrů a investic, související s železniční dopravou, nebo při zpracování metodických a legislativních dokumentů s nimi souvisejících nebo při vydávání stanovisek a vyjádření související s národní koncepcí rozvoje železnice, dokumentem uvedeným v příloze č. 1 tohoto usnesení

Termín: průběžně

IV. ž á d á

Ministerstvo dopravy ČR a SŽDC, aby při přípravě projektů, záměrů a investic, které se týkají železniční dopravy a infrastruktury na území hl. m. Prahy respektovaly Strategii rozvoje pražské metropolitní železnice

Adriana Krnáčová v. r.
primátorka hl.m. Prahy

Petr Dolínek v. r.
náměstek primátorky hl.m. Prahy

Předkladatel:	náměstek primátorky Dolínek
Tisk:	R-30861
Provede:	náměstek primátorky Dolínek, MHMP - RFD MHMP, MHMP - OSI MHMP, MHMP - OTV MHMP, ředitel ROPID, ředitel Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy
Na vědomí:	odborům MHMP

Manažerské shrnutí

Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice je koncepčním dokumentem shrnujícím představu města o rozvoji železnice v Praze. Dokument stanovuje základní cíle a požadavky Prahy na rozvoj železniční dopravy a infrastruktury, které vycházejí ze Strategického plánu hl. m. Prahy. V první části strategie definuje obecné cíle a požadavky na rozvoj železnice, v druhé části v „kartách železničních tratí" popisuje konkrétní infrastrukturní a provozní požadavky města. Cíle a opatření, které jsou popsány dále ve strategii, zlepšují atraktivitu železnice, kterou považuje město za velmi perspektivní druh dopravy a na ní staví rozvoj udržitelné mobility centra metropolitního regionu i státu.

Hlavní teze této strategie:

- Současná železniční síť trpí nedostatkem kapacity, který na většině tratí znemožňuje další rozvoj všech segmentů dopravy → je nutné zahájit proces zvyšování kapacity stávající konvenční sítě i výstavbu nových vysokorychlostních tratí.
- Městská a příměstská železnice je páteří Pražské integrované dopravy, zvyšuje její atraktivitu a v Praze odlehčuje přetíženou veřejnou dopravu v centru města → bez nové kapacity na železnici ji v klíčových směrech již nelze dále rozvíjet.
- Atraktivní dálková železniční doprava snižuje tlak na využívání automobilů, a tím i snižuje její intenzity v Praze, centru celého státu a na významné křižovatce cest dálkové dopravy → atraktivní spojení Prahy se světem zvyšuje potenciál města.
- Hlavní město podporuje výstavbu nových vysokorychlostních tratí, které zatraktivní dálkovou železniční dopravu → zajistí také novou kapacitu pro městkou, příměstskou i nákladní dopravu.
- Nedostatek železničních zastávek způsobuje chybějící přestupní vazby na ostatní dopravu a chybějící obsluhu významných lokalit v Praze → jsou navrženy nové zastávky, u nichž je přínos vyšší než snížení kapacity tratě i cestovní rychlosti.
- Součástí je spolupráce mezi automobilovou a veřejnou dopravou → vybudování parkovišť P+R a B+R na železničních stanicích a zastávkách.
- Nákladní doprava je nedílnou součástí železniční dopravy, která snižuje intenzitu silniční automobilové dopravy → pro její další rozvoj je nutné zajistit kapacitu železnice i užší zapojení do zásobování města.
- Nedílnou součástí zvyšování kvality železniční dopravy je i vybavení jednotlivých železničních zastávek a stanic na úroveň odpovídající 21. století.
- Řešení problému nedostatečné kapacity na některých tratích → je navrhováno zvýšení počtu traťových kolejí či její elektrizace a rozšíření některých železničních stanic.
- Ve směrech, kde dnes železniční infrastruktura zcela chybí, je navrhována nová trať → například v relaci Praha – Brandýs nad Labem – Mladá Boleslav.
- Pro zvýšení kapacity železniční infrastruktury v centru města → jsou navrženy nové železniční tunely pro městskou a příměstskou železnici pod centrem města tzv. Metro S (též známé jako Nové spojení II).

OBSAH

Manažerské shrnutí ---- 3

Účel a obsah dokumentu ---- 8

1 Východiska ---- 11

1.1 Výchozí podmínky železniční dopravy v Praze ---- 11

1.2 Současné problémy ŽUP ---- 13

1.3 Výchozí dokumenty ---- 14

I. ČÁST - OBECNÉ POŽADAVKY NA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVU A JEJÍ INFRASTRUKTURU ---- 16

2 Dálková a vysokorychlostní železnice ---- 18

2.1 Úloha dálkové železniční dopravy ---- 18

2.2 Vysokorychlostní tratě ---- 19

3 Městská a příměstská železnice ---- 22

3.1 Úloha městské a příměstské železnice ---- 23

3.2 Systém příměstské a městské železnice ---- 24

3.3 Požadavky vyplývající z rozvoje městské a příměstské železnice ---- 25

4 Nákladní doprava a city logistika ---- 30

4.1 City logistika ---- 30

4.2 Vlečky ---- 31

4.3 Kontejnerová doprava a vlakotvorba ---- 31

5 Vybavení železničního uzlu Praha ---- 35

5.1 Vozidlový park ---- 35

5.2 Řešení odstavů v Praze ---- 37

5.3 Vybavení železničních zastávek a stanic ---- 38

II. ČÁST - KONKRÉTNÍ INFRASTRUKTURNÍ A PROVOZNÍ POŽADAVKY ---- 41

6 Karty železničních tratí ---- 43

karta č. 0 Informační karta s legendou ---- 46

karta č. 1 Praha – Kolín (č. 011) ---- 48

karta č. 2 Praha – Lysá nad Labem (č. 231) ---- 50

karta č. 3 Praha – Turnov (č. 070) ---- 52

karta č. 4 Praha – Kralupy nad Vltavou (č. 091) ---- 54

karta č. 5 Praha – Kladno (č. 120) ---- 56

karta č. 6 Praha – Rudná u Prahy (č. 173) ---- 58

karta č. 7 Praha – Beroun (č. 071) ---- 60

karta č. 8 Praha – Čerčany / Dobříš (č. 210) ---- 62

karta č. 9 Praha – Benešov (č. 221) ---- 64

karta č. 10 Praha – Hostivice (č. 122) ---- 66

karta č. 11 Centrální část ŽUP ---- 68

karta č. 12 Holešovická přeložka (č. 091) ---- 70

karta č. 13 Libeňský přesmyk ---- 72

karta č. 14 Jižní nákladní spojka ---- 74

karta č. 15 Metro S ---- 76
karta č. 16 Východní vstup RS (alt. RS 5) ---- 78
karta č. 17 Severní vstup RS (RS 4) ---- 80
karta č. 18 Západní vstup RS (RS 3) ---- 82
karta č. 19 Jižní vstup RS (RS 1) ---- 84
karta č. 20 Liberecký vstup (alt. RS 5) ---- 86

7 Závěr ---- 89
7.1 Obecné cíle města na rozvoj železniční dopravy a jejích komponent ---- 89
7.2 Požadavky města na rozvoj železniční infrastruktury ---- 90



→ piktogram vysokorychlostní železnice



→ piktogram nákladní železniční dopravy



→ piktogram konvenční železnice



→ piktogram městské a příměstské železnice

Seznam zkratek

B+R	parkoviště Bike and Ride
GVD	grafikon vlakové dopravy
IAD	individuální automobilová doprava
KJŘ	knižní jízdní řád
Os	osobní vlak (ve smyslu kategorie vlaku)
P+R	parkoviště Park and Ride
PID	Pražská integrovaná doprava
R	rychlík (ve smyslu kategorie vlaku)
RS	rychlé spojení (většinou ve smyslu vysokorychlostní trať)
Sp	spěšný vlak (ve smyslu kategorie vlaku)
TNŽ	technické normy železnic
TŽK	tranzitní železniční koridor
VRT	vysokorychlostní trať
ŽUP	železniční uzel Praha

SEZNAM SCHÉMAT

S1 (str. 9) **SCHÉMA ŽELEZNIČNÍHO UZLU PRAHA**

Schéma zobrazuje cílový stav železničního uzlu Praha.

S2 (str. 15) **SCHÉMA PŘETÍŽENÝCH ÚSEKŮ NA STÁVAJÍCÍCH TRATÍCH**

Schéma zobrazuje úseky železniční infrastruktury, které jsou buď přetížené, nebo jejich kapacita již neumožňuje další posílení železniční dopravy.

S3 (str. 27) **ZAŘAZENÍ TRATÍ DLE VYUŽITÍ PRO PŘÍMĚSTSKOU ŽELEZNICI**

Schéma zařazuje jednotlivé železniční tratě do kategorií určujících provoz a charakter městské a příměstské železnice.

S4 (str. 28) **SCHÉMA SEGREGACE LINEK S A DÁLKOVÉ DOPRAVY**

Schéma zobrazuje provoz na jednotlivých úsecích železniční infrastruktury se zaměřením na segregaci dálkové a příměstské železnice.

S5 (str. 33) **VÝZNAMNÉ TRATĚ PRO NÁKLADNÍ DOPRAVU**

Schéma vybírá nejdůležitější tratě z pohledu nákladní železniční dopravy.

S6 (str. 44) **PŘEHLED KARET ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ**

Schéma přibližně vymezuje rozdělení železniční infrastruktury do jednotlivých železničních karet, ve schématu se jednotlivé hranice karet překrývají, každá karta však řeší tu část uzlu, která není řešena jinou kartou. Karty vždy řeší ucelený úsek železniční infrastruktury např. celou trať nebo od odbočky z jiné tratě.

S7 (str. 45) **SCHÉMA LINKOVÉHO VEDENÍ – LINKY S A RYCHLÍKY**

Schéma zobrazuje provozní koncept městské a příměstské železnice a zrychlených vlaků kategorie Sp a R, konkrétní linkové vedení a počet párů vlaků všech linek ve špičkové hodině.



Účel a obsah dokumentu

Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice konkretizuje strategii rozvoje železniční dopravy na území hl. m. Prahy, přičemž vychází z již schválených dokumentů města, jako je Strategický plán hl. m. Prahy nebo Dopravní politika hl. m. Prahy, tak i připravovaných dokumentů, jako je Plán udržitelné mobility Prahy a okolí, a dále je rozvíjí v oblasti železniční dopravy. Zároveň doplňuje již schválené projekty týkající se železniční dopravy, jako je například Standard zastávek PID, a měla by sloužit jako jeden z podkladů k aktualizaci, respektive ke změně územně plánovací dokumentace.

Strategie představuje vizi rozvoje železniční dopravy v Praze jako páteřního prvku obsluhy pražské aglomerace a spojení Prahy se zbytkem státu a Evropy, zabývá se všemi segmenty železniční dopravy (dálkovou, městskou a příměstskou i nákladní dopravou a city logistikou), stanovuje požadavky na rozvoj železniční infrastruktury, vybavení železničního uzlu Praha i vozidlového parku. V jednotlivých kapitolách strategie jsou stanoveny úlohy a potřeby segmentů železniční dopravy z pohledu hlavního města Prahy, vize budoucího rozvoje a pravidla, podle kterých by se mělo v jednotlivých fází rozvoje železnice a její infrastruktury postupovat. Strategie neopomíjí přínosy vysokorychlostní železnice nejen v dálkové dopravě, ale i pro potřeby městské a příměstské železnice v přeneseném slova smyslu. Ve strategii jsou definovány základní problémy železniční dopravy na území Prahy a zároveň možnosti řešení těchto problémů.

Dokument se skládá ze dvou částí, první obecné popisující dnešní stav železniční dopravy, její potřeby, funkci v mobilitě města, potřeby vybavení železničních zastávek a stanic a vybavení železničního uzlu například formou kapacit pro odstavování souprav osobní dopravy nebo vleček pro dopravu nákladní. Zároveň jsou v této části dokumentu definovány obecné předpoklady pro rozvoj sítě a přípravu investic na železnici. Ve druhé části dokumentu, v „kartách železničních tratí“, jsou definovány požadavky města na rozvoj železniční infrastruktury, které by měly ve střednědobém horizontu zajistit potřeby města.

Vzhledem k tomu, že majoritním investorem železniční infrastruktury na území hl. m. Prahy je stát prostřednictvím Správy železniční dopravní cesty, s. o., která v současné době připravuje studii proveditelnosti zabývající se železničním uzlem Praha, je tato strategie také koncipována jako souhrn požadavků hlavního města Prahy, které je nezbytné zohlednit ve studii proveditelnosti.

Celková podoba cílového stavu železniční infrastruktury na území hl. m. Prahy je zobrazena ve schématu S1.

→SCHÉMA S1: SCHÉMA ŽELEZNIČNÍHO UZLU PRAHA

S1 SCHÉMA ŽELEZNIČNÍHO UZLU PRAHA

MAPA - finální stav

Severní vstup Rychlého spojení
RS4 Ústí n. L. / Německo
hlavní větev

trať 070 Turnov

Severní vstup Rychlého spojení
RS4 Ústí n. L. / Německo
regionální větev

Liberecký vstup Rychlého spojení
Mladá Boleslav / Liberec
alt. RS 5 Polsko

trať 091 Kralupy nad Vltavou

trať letiště - Kladno

Praha-Letiště Václava Havla

Praha-Dlouhá Míle

Praha-Veleslavín

trať 120 Kladno

Praha-Liboc

Praha-Ruzyně

trať 122 Hostivice

Praha-Zličín

Praha-Stodůlky

Praha-Cibulka

Praha-Sedlec

Praha-Podbaba

Praha-Holešovice

Praha-Výstaviště

Praha-Dejvice/Hradčanská

Praha-Libeň U Kříže

Praha-Bubny/Vltavská

Praha Masarykovo n.

Praha-Karlín

Praha-Florenc

Praha-Václavské náměstí

Praha hlavní nádraží

Praha-Karlovo náměstí

Praha-Vysočany

Praha-Libeň

Praha-Třeboradice

Praha-Čakovice zámecký park

Praha-Čakovice

Praha-Kbely Nouzov

Praha-Kbely

Praha-Satalice

vlečka logistické centrum Horní Počernice

trať 231 Lysá nad Labem

Praha-Horní Počernice

Praha-Rajská zahrada

Východní vstup Rychlého spojení
Kolín / Hradec Králové
alt. RS5 Polsko

Praha-Kyje

Praha-Jiráskova čtvrť

Praha-Dolní Počernice

Praha-Malešice

Praha-Jahodnice

Praha-Hostavice

vlečka spalovna Malešice

Praha-Depo Hostivař

Praha-Běchovice

Praha-Běchovice střed

Praha-Klánovice

trať 011 Kolín

Praha-Smíchov

Praha-Vršovice

Praha-Výtoň

Praha-Jinonice

Praha-Konvářka

Praha-Žvahov

Praha-Hlubočepy

Praha-Náměstí Bratří Synků

Praha-Michle

Praha-Eden

Praha-Zahradní Město

Praha-Spořilov

vlečka třídírna odpadu Řeporyje

trať 173 Rudná / Beroun

Praha-Řeporyje

Praha-Holyně

Praha-Hlubočepy zastávka

Praha-Kačerov

Praha-Hostivař

Praha-Horní Měcholupy

Praha-Braník

Praha-Braník Ve Studeném

Praha-Krč

odbočka Tunel

Praha-Uhříněves

Praha-Velká Chuchle

Praha-Modřany zastávka

Praha-Kolovraty

Praha-Radotín

Praha-Komořany

Západní vstup Rychlého spojení
RS3 Plzeň / Německo
var. A

Západní vstup Rychlého spojení
RS3 Plzeň / Německo
var. B

Praha-Radotín sídliště

trať 171 Plzeň

Praha-Zbraslav

trať 221 Benešov

Jižní vstup Rychlého spojení
RS1 Brno / Wien / Bratislava / Ostrava

trať 210 Čerčany / Dobříš

M 1 : 90 000

LEGENDA

stav	novostavba/ rekonstrukce	
		trať
		elektrizace
		tunel
		vysokorychlostní trať
		tunel vysokorychlostní tratě
		vlečka
		zrušená trať
stávající	nová / zásadně rekonstruovaná	
		železniční stanice / zastávka
		Památková rezervace v hl. m. Praze


railjet

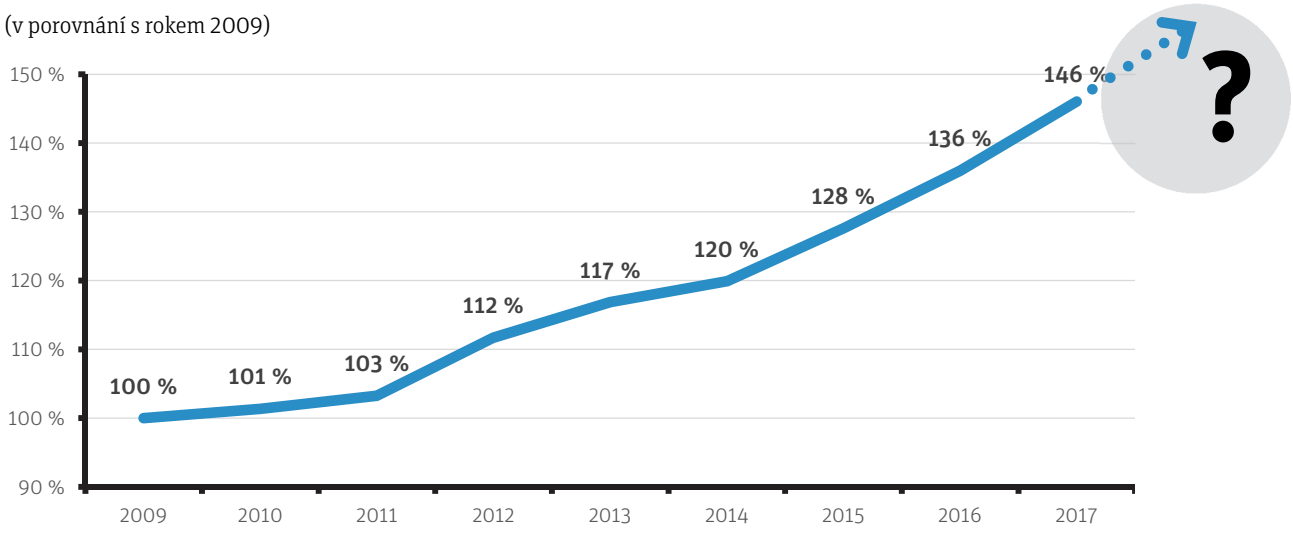
1 Východiska

1.1 Výchozí podmínky železniční dopravy v Praze

Železnice patří k Praze již více než 170 let. Tak jako se vyvíjelo město Praha a jeho aglomerace i železniční doprava prošla rozsáhlými změnami. Zpočátku sloužila především pro nákladní dopravu a částečně pro dálkovou osobní dopravu. V průběhu druhé poloviny 20. století se začala stále více rozvíjet v segmentu příměstské železnice pro každodenní dojíždění z regionu do zaměstnání. Zpočátku velmi opatrně, zlom však nastal po roce 1990, kdy byla založena Pražská integrovaná doprava, jejíž součástí byla i železnice. Příměstská železnice se v regionech, kterými prochází, postupně stala páteří veřejné dopravy. Ruku v ruce s rozvojem provozu na železnici probíhala i její zásadní modernizace. Po roce 1990 byla započata rozsáhlá modernizace hlavních železničních koridorů (tzv. tranzitních železničních koridorů). Po dokončení relevantních částí těchto koridorů se kromě příměstské dopravy začala opět zatraktivňovat i dálková železniční doprava. Tak jak rostl zájem cestujících o železnici, rostl zájem veřejného i soukromého kapitálu investovat do železnice. Ani příměstská a městská železnice nezůstávala pozadu, v příměstské dopravě počet cestujících neustále narůstal. Fenomén městské železnice výrazně zasáhl do dopravy v Praze v roce 2002 při povodních, od té doby i tento segment stále roste, byť nemá takové objemy dopravy jako příměstská doprava. K dlouhodobému nárůstu příměstské dopravy přispívá i fakt, že po roce 1990 byl započat trend suburbanizace, který nadále pokračuje.

Procentuální změna přepravního výkonu osobní dopravy na železnici v ČR

(v porovnání s rokem 2009)



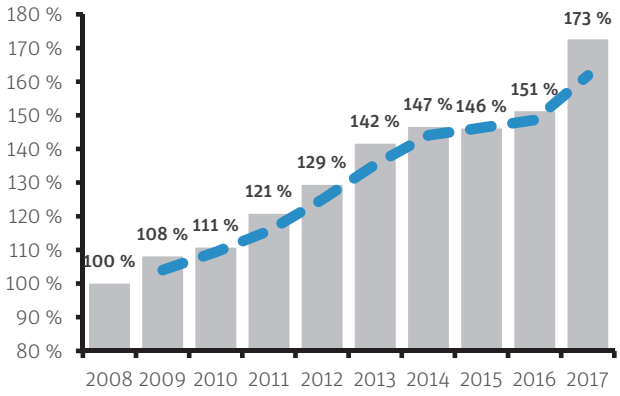
Zdroj: Ročenka dopravy, Ministerstvo dopravy ČR

RŮST ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

Díky dlouhodobému investování do železniční infrastruktury i vozidlového parku je dnes železnice nejrychleji rostoucím druhem dopravy v České republice a trvale její výkon roste - meziročně v řádu jednotek až desítek procent. Velmi zřetelný je tento vývoj na relacích spojujících Prahu s Ostravou a Brnem, kde počty cestujících za posledních 10 let vzrostly několikanásobně. V mezistátní dálkové dopravě je nárůst cestujících dokonce ve stovkách procent. V porovnání s rokem 2008 vzrostl počet cestujících ve vlacích PID na území hl. m. Prahy o 73 %, na což reagoval objednavatel veřejné dopravy ROPID a zvýšil počet denně vypravovaných vlaků příměstské a městské železnice ve stejném období o 61 %. Ani tento velký nárůst počtu vlaků nestačil k uspokojení poptávky ze strany cestujících a nadále se ve špičkách vyskytují výrazně přetížené vlaky příměstské železnice – jejich počet neustále roste. U nákladní železniční dopravy je také zaznamenán její nárůst především v kontejnerové a dálkové dopravě i kvůli nedostatku řidičů silniční dopravy.

Procentuální změna přepravených osob vlaky PID v Praze

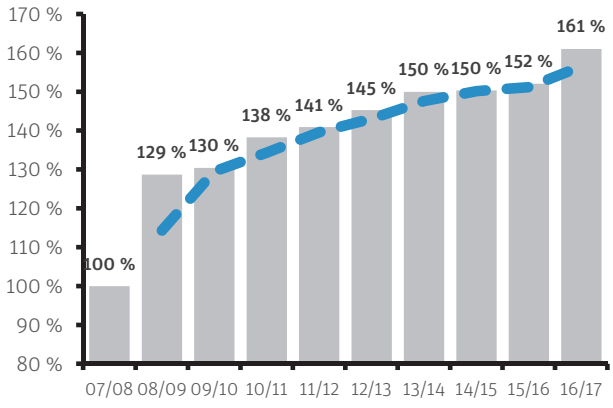
v porovnání s rokem 2008



Zdroj: Ročenka dopravy, Praha, Technická správa komunikaci

Procentuální změna počtu vlaků zařazených v PID v Praze

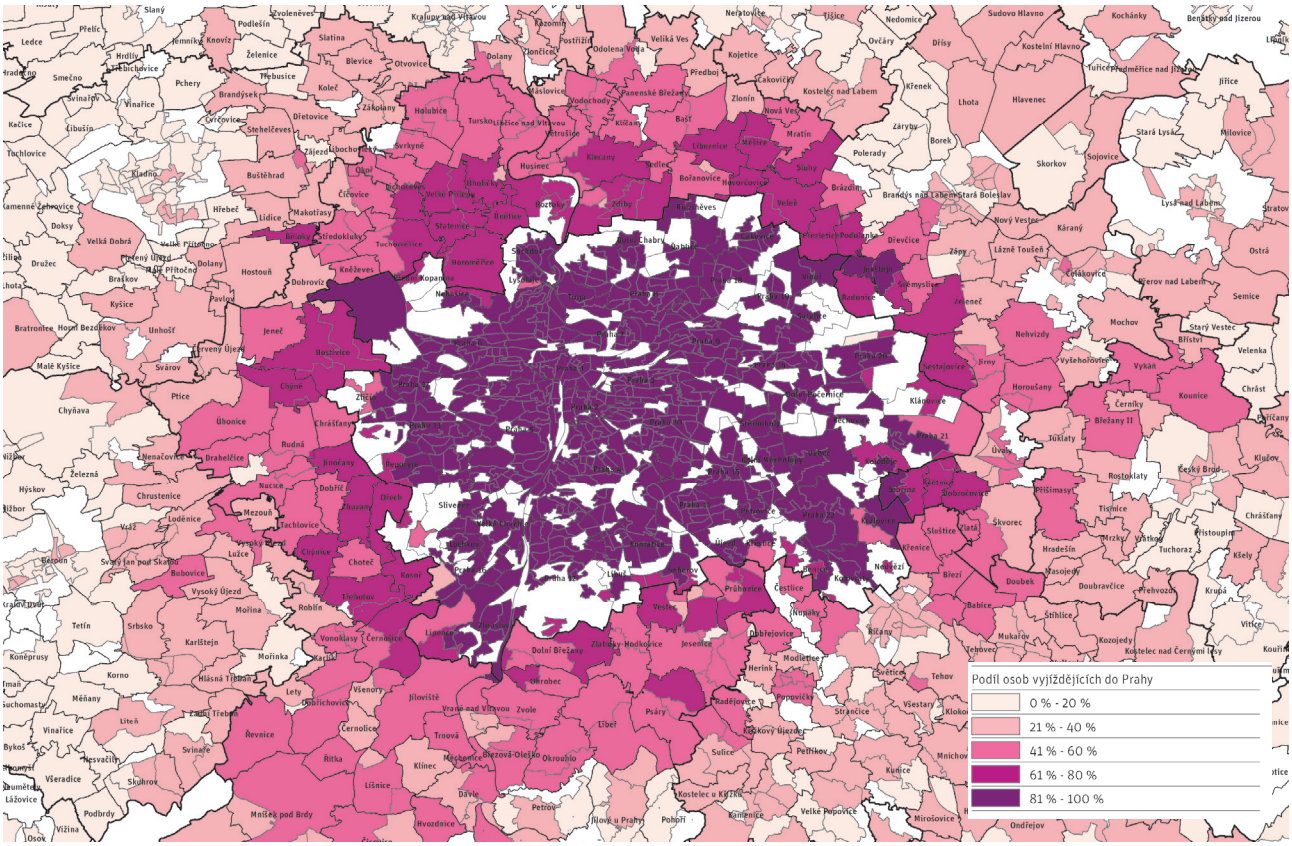
v porovnání a GVD 2007/2008



Zdroj: ROPID

Tak rozsáhlý nárůst železniční dopravy ani částečně zrekonstruovaná železniční síť nedokázala absorbovat, v současné době mají ve špičkách téměř všechny významné radiální tratě zaústěné do Prahy vyčerpanou kapacitu a další možnosti rozvoje segmentů jak příměstské, dálkové, tak i nákladní železniční dopravy jsou téměř vyčerpány. Na některých tratích dochází k přetížení kapacity, což se negativně projevuje na spolehlivosti železniční dopravy a jejímu zpožďování. Přestože je sledován růst poptávky po příměstské i dálkové železniční dopravě, stávající infrastruktura a především železniční uzel Praha již nedokáže pojmout výrazné navýšení vlakové dopravy. Proto je nutné zahájit postupné a dlouhodobé navyšování kapacity železničních tratí tak, aby odpovídala nárůstu poptávky železniční dopravy té dnešní i té budoucí. Stejně tak důležitá je i průběžná údržba, aby železniční síť netrpěla častými mimořádnostmi a omezováním provozu.

Podíl osob vyjíždějících do Prahy v ZSJ



Zdroj: IPR Praha 2015 na základě dat O2

Potenciál růstu v segmentu příměstské železnice je značný. Počet cest, které jsou uskutečňovány denně přes hranice města, vzrostl za posledních 10 let téměř trojnásobně. V současné době do Prahy dojíždí denně více než 230 000 osob. I přes významný růst poptávky po příměstské železnici popsaný výše, veřejnou dopravu v těchto relacích využilo v roce 2015 „pouze" 21 % všech cestující. Ostatní využili k cestě do Prahy individuální automobilovou dopravu. Problém s kongescemi na vstupech do Prahy neustále roste a strategií hl. m. Prahy je zajistit přesun významné části těchto cestující z automobilové dopravy do veřejné, především železniční. Proto bude nadále posilována role příměstské železnice, která je důležitým nástrojem v managementu udržitelné mobility jakožto zlepšení atraktivity cestování po městě rychlou městskou železnicí. Dle prognózy růstu obyvatel je pražský metropolitní region i do budoucna perspektivní co do růstu počtu obyvatel. Můžeme tedy očekávat, že bude stále větší poptávka po cestování do Prahy ale i po vlastním městě. Bez fungující příměstské a městské železniční dopravy nelze zajistit fungující obsluhu města ani regionu. Od železniční dopravy se očekává, že bude i do budoucna schopná reagovat na rostoucí počty cestujících v rámci metropolitního regionu a bude plnit funkci spolehlivého a pohodlného dopravního prostředku.

City logistika

Tématem, který se v poslední době též objevuje, je zajištění udržitelné city logistiky. Železnice v tomto ohledu dnes hraje pouze okrajovou úlohu, přestože v minulosti tomu bylo jinak. V posledních dekádách byla téměř bezvýhradně obsluha města řešena pouze silniční kamionovou dopravou. Nově vzniklá logistická centra nejsou připojena k železniční síti a celý logistický řetězec se přizpůsobil téměř výhradně silniční dopravě, která však velmi zatěžuje obyvatele města i přilehlého regionu svými externalitami. Strategií města je prověřit vyšší míru zapojení železnice do jeho zásobování a snížit tak negativní externality z tohoto segmentu nákladní dopravy.

1.2 Současné problémy ŽUP

Nedostatečná kapacita

Jak bylo výše popsáno, dnes nejvýraznějším problémem v pražské železnici je především nedostatečná kapacita železniční infrastruktury, která na většině tratí znemožňuje další růst příměstské a městské železnice. Tento trend je patrný téměř na všech radiálních tratích (viz schéma S2). Kapacitní problém je nutné řešit společně se všemi segmenty železniční dopravy, tedy především s dálkovou osobní a nákladní dopravou. Problém však není indikován pouze na radiálních železničních tratích, ale i v samotném centru železničního uzlu na přetížených centrálních železničních stanicích. Funkčnost a úspěch celého systému železnice jsou tak úzce svázány s řešením kapacitního problému v centru města.

→schéma S2: schéma přetížených úseků na stávajících tratích

Malý počet zastávek

Problém, který úzce souvisí s nedostatkem kapacity, je i nedostatečná obsluha města železnicí. Jestliže je železnice páteří Pražské integrované dopravy, je nutné v důležitých přestupních uzlech zajistit návaznost na ostatní druhy veřejné dopravy a realizovat nové železniční stanice a zastávky v potenciálně atraktivních přestupních bodech společně se zajištěním lepší obsluhy atraktivních lokalit pro obyvatele města a regionu. Bez nových železničních zastávek a stanic v definovaných lokalitách je další rozvoj atraktivity příměstské železnice problematický.

Chybějící rozvoj městské železnice

Kolejová doprava, tramvaje a metro, obecně v radiálních směrech nabízí atraktivní a konkurenceschopné spojení s centrem města, na druhou stranu je tato síť v centrálních úsecích přetěžována, a proto je snahou města posilovat úlohu městské železnice v radiálních směrech, ale i v tangenciálních relacích, kde dnes kolejová doprava nenabízí téměř žádné spojení. Železniční doprava je nejrychlejším druhem dopravy ve městě, průměrná rychlost příměstské železnice v Praze v roce 2017 dosáhla 54,7 km/h, tedy vyšší než metra s průměrnou rychlostí 35,6 km/h. [Ročenka dopravy 2017, Praha, Technická správa komunikací] Díky rychlosti železnice mohou být nové tangenciální vazby atraktivní i při relativně malé četnosti spojů. Stávající infrastruktura však na tyto tangenciální vazby většinou není

připravena, což se ukázalo i při snaze alespoň částečně prodloužit městskou tangentu z žst. Praha-Libeň do žst. Praha-Hostivař, kvůli čemuž hrozí omezení nákladní dopravy.

NEDOSTATEČNÉ MNOŽSTVÍ ODSTAVŮ

Kvůli stále většímu nárůstu dopravy na železnici roste i poptávka po odstavování železničních vozidel. Tento problém je patrný nejen v dálkové dopravě, kde je Praha pro většinu linek výchozí či cílovou destinací, ale i u příměstské a městské železnice, a to nejen v okrajových částech dnech a v noci, ale především v sedle pracovního dne, kdy je nutné odstavit soupravy poblíž centra města a nezvyšovat zbytečně náklady na provoz systému „jalovými" jízdami do méně vytížených stanic mimo hlavní město.

1.3 VÝCHOZÍ DOKUMENTY

Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice navazuje na již městem schválené strategické dokumenty a vychází z nich. Jejím cílem je navázat na tyto dokumenty a především konkretizovat jejich směry v oblasti železniční dopravy.

Nejvýše postaveným strategickým dokumentem města je Strategický plán hl. m. Prahy z roku 2016, který předpokládá posilující úlohu železniční dopravy nejen při cestách po městě a regionu, ale i v dálkové železniční dopravě. Plán udržitelné mobility Prahy a okolí, který je v roli akčního plánu Strategického plánu, zpřesňuje tyto cíle v oblasti dopravy. Společně s Dopravní politikou hl. m. Prahy přikládají železniční dopravě velmi významné postavení v pražské dopravě jakožto udržitelnému módu dopravy, která by se měla stát páteří veřejné dopravy nejenom v regionu, ale i v Praze. Dopravní politika hl. m. Prahy byla schválena v roce 2017, Plán udržitelné mobility Prahy a okolí je připraven ke schválení.

Požadavky města na rozvoj železniční dopravy definované ve výše zmíněných dokumentech tato strategie promítá a konkretizuje v následujících kapitolách. Tyto požadavky tak vytvářejí základní podmínky pro zlepšení postavení železniční dopravy v Praze a naplnění cílů v těchto dokumentech. Na rozdíl od Plánu udržitelné mobility, který především určuje harmonogram realizace jednotlivých projektů s konkrétním horizontem 2030, tento dokument popisuje cílový vztah a neurčuje časový horizont jednotlivých staveb.

Tato strategie přímo nevychází z územně plánovací dokumentace, tedy Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy a Územního plánu hl. m. Prahy, kde nejsou zohledněny všechny aktuální požadavky města na rozvoj železniční sítě, naopak by měla sloužit jako jeden z podkladů k aktualizaci, respektive ke změně územně plánovací dokumentace.

Dokumenty města jako Standard zastávek PID schválený v roce 2017 či Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy schválený v roce 2014 pak dále rozvíjejí tuto strategii a konkretizují detaily stavebního řešení jednotlivých železničních zastávek a stanic, respektive prostor, které na železniční stavby přímo navazují.

S2 SCHÉMA PŘETÍŽENÝCH ÚSEKŮ NA STÁVAJÍCÍ SÍTI

MAPA - současný stav

trať 070 Turnov
trať 091 Kralupy nad Vltavou
Praha-Čakovice
Praha-Sedlec
Praha-Kbely
Praha-Podbaba
Praha-Holešovice
Praha-Vysočany
Praha-Satalice
trať 231 Lysá nad Labem
Praha-Veleslavín
Praha-Bubny
Praha-Dejvice
Praha-Horní Počernice
trať 120 Kladno
Praha-Ruzyně
Praha-Libeň
trať 122 Hostivice
Praha Masarykovo n.
Praha-Kyje
Praha hlavní nádraží
Praha-Zličín
Praha-Dolní Počernice
Praha-Cibulka
Praha-Malešice
Praha-Stodůlky
Praha-Vršovice
Praha-Smíchov
Praha-Běchovice
Praha-Běchovice střed
Praha-Klánovice
trať 011 Kolín
Praha-Žvahov
Praha-Hlubočepy
Praha-Hostivař
trať 173 Rudná / Beroun
Praha-Řeporyje
Praha-Holyně
Praha-Kačerov
Praha-Horní Měcholupy
Praha-Braník
Praha-Krč
odbočka Tunel
Praha-Uhříněves
Praha-Velká Chuchle
Praha-Modřany zastávka
Praha-Kolovraty
Praha-Radotín
Praha-Komořany
trať 171 Plzeň
trať 221 Benešov
Praha-Zbraslav
trať 210 Čerčany / Dobříš

M 1 : 90 000

LEGENDA

- úseky s přetíženou infrastrukturou
- úseky s vyčerpanou kapacitou

stav
- trať
- elektrizace
- tunel

stávající
- železniční stanice / zastávka
- Památková rezervace v hl. m. Praze

I. Část
Obecné požadavky na železniční dopravu a její infrastrukturu

V následujících kapitolách jsou podrobněji popsány jednotlivé segmenty a komponenty železniční dopravy. Východiska z kapitoly 1 jsou dále podrobněji rozebrána z hlediska jednotlivých segmentů železniční dopravy, respektive jejích komponent a především jsou zde definovány z nich vycházející požadavky a cíle města na železniční infrastrukturu a provoz. Důležitým faktorem při specifikování konkrétních požadavků je definice úlohy jednotlivých segmentů dopravy.


Praha

2 Dálková a vysokorychlostní železnice

V této strategii je dálková železniční doprava chápána jako železniční doprava spojující Prahu s ostatními městy a aglomeracemi mimo pražský metropolitní region v rámci České republiky a Evropy. Jde především o vazby, které nejsou charakteristické každodenním dojížděním do zaměstnáním, nýbrž občasným dojíždění, několikrát do týdne, v periodě jedenkrát týdně a méně.

Vysokorychlostní železnice, přesněji rychlá spojení, je v dokumentu chápána jako nový provozní koncept české železnice, který na významných a zároveň kapacitně přetížených úsecích používá nový infrastrukturní nástroj nové tratě s rychlostmi nad 250 km/h. Tento systém dálkové vysokorychlostní a konvenční železnice není oddělen, ale vytváří jeden celek, kdy jednotlivé vlaky přechází mezi konvenčními a vysokorychlostními tratěmi a zkracují tak vzdálenosti nejen mezi jádrovými oblastmi, ale plošně mezi celými regiony.

SCHÉMA JEDNOTLIVÝCH VĚTVÍ KONCEPTU RYCHLÝCH SPOJENÍ



Zdroj: Ministerstvo Dopravy ČR

2.1 ÚLOHA DÁLKOVÉ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

Dálková železniční doprava spojuje Prahu s ostatními významnými městy České republiky a Evropy a zajišťuje tak provázanost a společnou konkurenceschopnost celé země. Důležitým faktorem pro fungování systému je zajištění dobré návaznosti a spolupráce s místními dopravními systémy veřejné dopravy.

Aby dálková železniční doprava byla atraktivní a plnila očekávání města, musí splňovat dva základní předpoklady: kvalitativní a kvantitativní parametr. Kvalitativním parametrem se rozumí nejen komfort nabízený na palubách vlaků a v železničních stanicích, ale především nabízený čas spojení jednotlivých sídel a jeho spolehlivé dodržování. Kvantitativním parametrem se pak rozumí dostatečná nabízená kapacita, respektive četnost obsluhy.

Základní úlohou dálkové dopravy v České republice je zajistit rovnoměrnou prosperitu chudých a bohatých regionů. Ekonomicky silný region, jako je Praha, potřebuje i ekonomicky silné zázemí, neboť významné rozdíly jednotlivých regionů v České republice snižují potenciál rozvoje města i státu. Fungující systém dálkové železniční dopravy má potenciál snížit trend vylidňujícího se venkova a snížit tlak na suburbanizaci v prstenci kolem Prahy, která způsobuje významné dopravní problémy v širším zázemí hlavního města i ve městě samotném, neboť velká část nových obytných celků vzniká na místech špatně dostupných veřejnou dopravou.

Rostoucí ekonomika hlavního města potřebuje stále větší množství kvalifikované pracovní síly. Nedostatek této pracovní síly však představuje limit ekonomického růstu, proto je pro Prahu prioritou být rychlou dopravou propojena s významnými aglomeracemi v okolí a společně sdílet pracovní trh. I kvalita života ve městě se odvíjí od kvalitního spojení města se zbytkem státu nejenom při volnočasových aktivitách, ale i v rámci zachování rodinných vazeb.

Cíle dálkové dopravy:

1. **Praha je do jedné hodiny spojena dálkovou železniční dopravou s Brnem, Plzní[1], Ústím nad Labem[1], podkrušnohorskou aglomerací, Pardubicemi, Hradcem Králové, Libercem a Jihlavou.**
2. **Praha je do dvou hodin spojena dálkovou železniční dopravou s Ostravou, Olomoucí, Zlínem, Karlovými Vary a významnými aglomeracemi a uzly expresní železniční dopravy evropského významu v zahraničí, jako je Wien, Bratislava, Dresden, Leipzig, Wrocław, Regensburg.**
3. **Praha je přibližně do tří hodin spojena dálkovou železniční dopravou s významnými aglomeracemi a uzly expresní železniční dopravy evropského významu v zahraničí, jako je Berlin, Nürnberg, München, Linz, Katowice, Krakow, Łodź.**
4. **Praha je přibližně do čtyř hodin spojena dálkovou železniční dopravou s významným přestupním uzlem expresní železniční dopravy evropského významu Frankfurt am Main.**

Tyto jízdní časy zajistí kvalitní spojení pražské aglomerace s ostatními významnými oblastmi České republiky a Evropy a zajistí potenciál pro další ekonomický růst Prahy a Česka. Zároveň se železnice v porovnání s individuální automobilovou dopravou stane konkurenceschopnější a dojde k posílení jejího významu s pozitivními dopady na obyvatele Prahy i ostatních regionů v souladu s trendem udržitelné mobility.

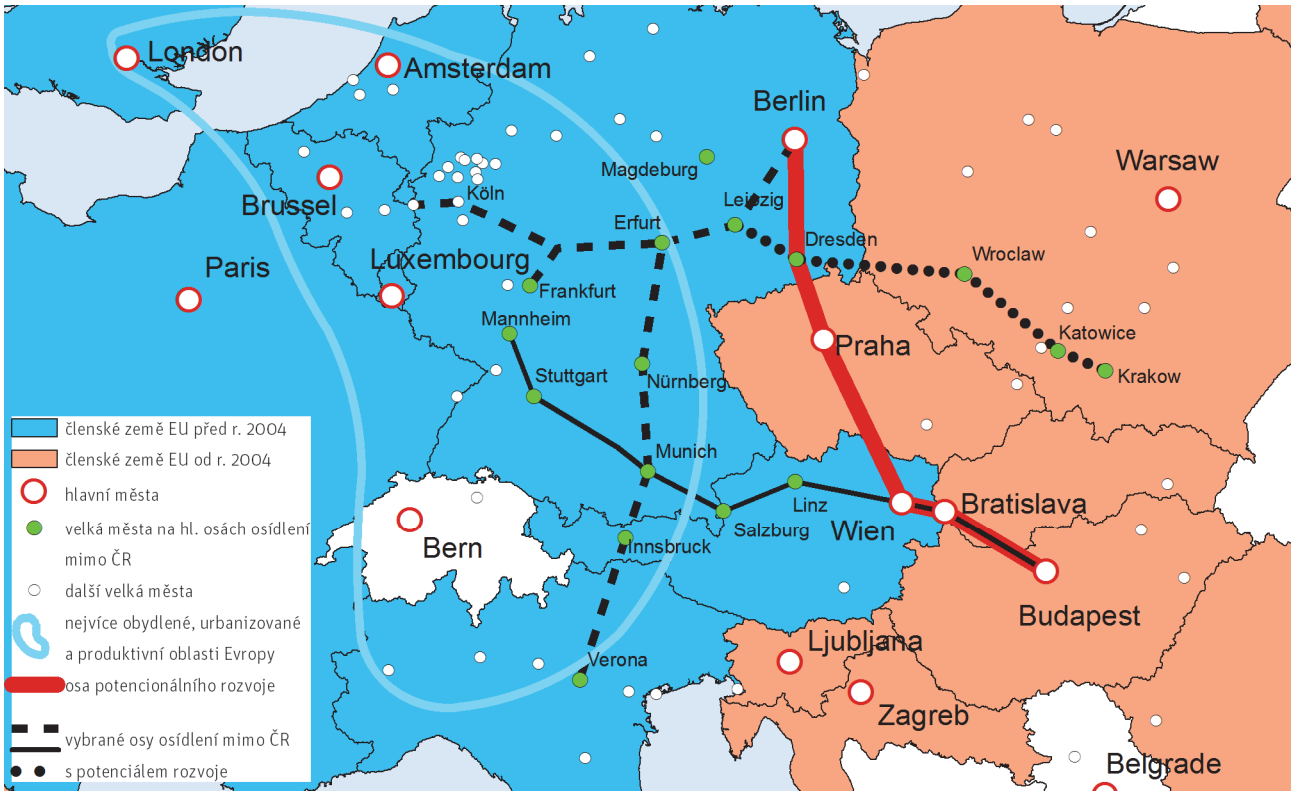
Aby železnice splnila očekávání cestujících a města, je nutné nadále prohlubovat integrovaný taktový jízdní řád, který má potenciál zajistit nejen lepší atraktivitu a pochopitelnost železniční dopravy ze strany cestujících, zajistit dobré přestupní vazby v pravidelných intervalech a návaznost na regionální dopravu, ale zároveň zajišťuje hospodárné využití kapacity dopravní cesty.

2.2 VYSOKORYCHLOSTNÍ TRATĚ

Rychlá železniční doprava obrazně řečeno zkracuje vzdálenosti mezi jednotlivými městy. Důležitou úlohou nových vysokorychlostních tratích je tak přiblížení České republiky k ostatním evropským zemím. Vysokorychlostní tratě napojují Českou republiku a Prahu na síť evropské železnice, a tím více posilují přeshraniční vazby a konkurenceschopnost České republiky a Prahy v rámci Evropy. Spojení silných aglomerací v rámci Evropy může působit jako významný stimul v jejich dalším posilování v panevropském kontextu. Příkladem tohoto spojení je například Via Vindobona (vysokorychlostní trať Berlin – Praha – Wien – Bratislava). Dalším potenciálně významným propojením Prahy s Evropou je napojení Prahy na ekonomicky silnou spolkovou zemi Bavorko, která již dnes má velmi úzké vazby na českou ekonomiku. Rychlé napojení aglomerace na ostatní uzly expresní železniční dopravy evropského významu jednoznačně zvyšuje potenciál dalšího rozvoje hl. m. Prahy.

1 *vzhledem k blízkosti měst je jízdní doba do Ústí nad Labem a Plzně do 30 minut*

HLAVNÍ EKONOMICKÉ OBLASTI ZÁPADNÍ EVROPY A VÝZNAMNÉ OSY SÍDELNÍ STRUKTURY S POTENCIÁLEM ROZVOJE VE STŘEDNÍ EVROPĚ



Zdroj: IPR Praha, AURS

Již v kapitole 1.1 Výchozí podmínky železniční dopravy v Praze je popsán aktuální problém s nedostatkem kapacity železniční dopravní cesty v Praze a přilehlém regionu. Tento nedostatek kapacity již do budoucna neumožňuje výrazné rozšíření provozu jak dálkové, tak i regionální a nákladní dopravy. Úloha vysokorychlostních tratí tak není jen zajistit atraktivní jízdní dobu v dálkové dopravě, ale stejně důležitá je i funkce nové kapacity na železnici. Vysokorychlostní tratě by se tak daly označovat jako vysokokapacitní tratě, které přinášejí novou kapacitu nejenom pro dálkovou dopravu, ale díky segregaci dálkové dopravy a její přesun ze stávajících konvenčních tratí na nové tratě zajišťují kapacitu i pro příměstskou a městskou železnici, respektive nákladní dopravu. Tento aspekt je pro další rozvoj železnice v Praze klíčový a bez výstavby těchto tratí nelze dále výrazně rozvíjet systém železnice.

Přínosy vysokorychlostní železnice:

1. **Napojují Prahu a Českou republiku na ekonomicky silné aglomerace v Evropě.**
2. **Zajišťují atraktivní cestovní rychlost a dostatečnou kapacitu v dálkové železniční dopravě.**
3. **Díky převedení dálkové dopravy z konvenční sítě zajišťují novou kapacitu pro rozvoj a spolehlivost městské a příměstské železnice.**
4. **Mohou zatraktivnit spojení s odlehlejšími částmi pražského metropolitního regionu, a to díky částečnému využití nových tratí rychlými regionálními vlaky.**

Z těchto důvodů hlavní město Praha podporuje jako klíčový prvek rozvoje železniční sítě výstavbu nových tratí. Přínosy nových tratí tak nejsou pociťovány jen cestujícími v dálkové dopravě, ale v Praze a přilehlém regionu jsou důležité pro všechny cestující příměstské dopravy, kde bude možnost zajistit vyšší kapacitu a spolehlivost vlaků linek S.

Pro správnou funkčnost celého systému a splnění výše zmíněných požadavků je nutné, aby výběr variant vedení jednotlivých ramen systému rychlého spojení odpovídal nejen požadavkům dálkové dopravy, ale také požadavkům silné příměstské železniční dopravy v zázemí Prahy i ostatních velkých měst. Je nutné k výběru variant přistupovat koncepčně s ohledem na to, že tyto nové tratě budou

tím nejvýznamnějším prvkem, který ovlivní vývoj a fungování železnice v 21. století. Není proto žádoucí, aby v rámci úspory při investičních akcí byla ohrožena funkčnost celého systému české železnice. Kapacita nových tratí by měla odpovídat nikoli dnešním požadavkům, ale s ohledem na životnost těchto tratí a návratnost investice také výhledovému provozu železniční dopravy. Vytížení všech nových tratí zaústěných do Prahy by mělo být přibližně rovnoměrné a nové tratě by měly zajistit odlehčení kapacity na všech vytížených ramenech radiálních tratí zaústěných do železničního uzlu Praha. V rámci návrhu nových tratí je nutné brát v potaz i rovnoměrné zatížení obou zhlaví žst. Praha hlavní nádraží. Podrobné nároky města na tyto tratě jsou popsány v jednotlivých kartách železničních tratí č. 15–20.

Vysokorychlostní tratě budou zaústěny do železniční stanice Praha hlavní nádraží. Dle pohledu města je poloha hlavního nádraží vhodná pro význam této stanice, úvahy o zahloubení této stanice pod zem jsou z pohledu hlavního města Prahy investičně neospravedlnitelné a zbytečně plýtvají veřejné finance potřebné pro jiné železniční stavby. Časová úspora je pak vzhledem k rozjezdům vysokorychlostních vlaků v nepříznivých sklonových podmínkách z pražské kotliny na pražské terasy v porovnání s celkovou jízdní dobou marginální.

Vysokorychlostní tratě budou zaústěny do stávající povrchové železniční stanice Praha hlavní nádraží.

Součástí budoucího úspěchu dálkové železniční dopravy jsou stávající i nově budované železniční stanice pro dálkovou dopravu a vozidlový park. Přestože otevření nových úseků prvních vysokorychlostních tratí se očekává v horizontu 10 let, vzhledem k dlouhé životnosti kolejových vozidel a dnes realizovaných investic je nutné již nyní pořizovat vozidla, která budou moci být po dobu své životnosti provozovány na vysokorychlostních tratích, a připravovat investice, které i po zprovoznění vysokorychlostních tratí budou plnit svou úlohu. Podrobné požadavky města na železniční stanice a nová vozidla v dálkové dopravě jsou uvedeny v kapitole 5 Vybavení železničního uzlu Praha.


471 078-6

3 Městská a příměstská železnice

Městská a příměstská železnice je z pohledu Prahy chápána jako segment dopravy spojující město s jeho zázemím ve Středočeském kraji, respektive jako využití železniční dopravy v rámci cest po městě. Jde především o pravidelné každodenní dojíždění za prací, vzděláváním nebo za volnočasovými aktivitami. Na rozdíl od dálkové železniční dopravy většina cestujících využívá ke své cestě předplacené jízdní doklady bez nutnosti použít konkrétního spoje. Na hlavních tratích je tento segment železnice ze strany cestujících chápán spíše ve smyslu městské dopravy, tedy jako pravidelný spoj v krátkém intervalu. Pro účely dokumentu do tohoto segmentu patří nejenom osobní vlaky, ale i spěšné vlaky a rychlíky, které v metropolitním regionu svým charakterem a složením cestujících připomínají spíše osobní regionální vlaky než vlaky dálkové dopravy a plní stejnou funkci rychlé obsluhy významných sídel v metropolitním regionu jako vlaky kategorie Os.

Většina těchto spojů je zařazena do systému linek S, což je označení osobních vlaků městské a příměstské železnice, které má za cíl zjednodušit orientaci cestujících na železnici a zajistit lepší korporátní identitu příměstské a městské železnice, tedy specifického segmentu osobní dopravy charakterizovaného pravidelný taktem a nízkým intervalem spojů. Pro rozvoj železničního systému je posílení této identity velice důležité.

Spoje linek S jsou charakterizovány pravidelným taktem a na vytížených relacích vysokou četností spojů.

3.1 Úloha městské a příměstské železnice

Jak již bylo výše zmíněno, městská a příměstská železnice zajišťuje rychlé spojení města s regionem a městských částí navzájem. Na většině radiálních tratí je cestovní rychlost konkurenceschopná automobilové dopravě. Železnice v tomto segmentu dopravy má vysoký potenciál převzít část osob využívajících dnes automobilovou dopravu. Převedení větší části osob dojíždějící z regionu z individuální automobilové dopravy do veřejné dopravy je jedním z klíčových aspektů pro zlepšení dopravní situace na pozemních komunikacích v Praze.

Potenciál železnice přilákat další uživatele veřejné dopravy je posílen i díky možnosti poskytovat vysoký komfort cestujícím. Vysoký komfort, konkurenceschopná cestovní rychlost neovlivněná kongescemi na komunikacích a vysoká kapacita, to jsou aspekty díky nímž je železnice páteří Pražské integrované dopravy v regionu. Na tuto páteř jsou navázány další spoje, které plní plošnou obsluhu metropolitního regionu. V Praze železnice doplňuje páteřní síť metra a do budoucna vytvoří síť tzv. rychlého metra, které vhodně doplní stávající síť metra a zajistí odlehčení jeho nejpřetíženějších úseků v centru města. Specifickou úlohou městské železnice je obsluha mezinárodního Letiště Václava Havla Praha, kde železnice dokáže nabídnout kvalitní obsluhu letiště odpovídající jeho významu. V kombinaci s krátkým intervalem městská železnice nabízí letišti vyšší komfort než prodloužení metra A. V minulosti byly porovnávány varianty obsluhy letiště prodloužením metra, tramvaje a železnice. Při porovnání všech aspektů se železnice dokáže více přizpůsobit specifickým požadavkům letiště, nabídnout soupravy přizpůsobené potřebám letištních cestujících, zajistit 24hodinový provoz a nabídnout i kvalitní přestup na všechny 3 (v budoucnu na všechny 4) trasy pražského metra, jeví se tedy pro obsluhu letiště jako vhodnější. Navíc po zprovoznění Metra S (Nového spojení II) je možné spojit letiště přímo s železniční stanicí Praha hlavní nádraží. Strategií města je napojit letiště na železniční dopravu a obsloužit ho pomocí městské železnice.

3.1.1 ----- Předpoklady města k tomuto segmentu železniční dopravy

Z výše uvedeného je patrné, že příměstská a městská železnice je nejdůležitějším prvkem veřejné dopravy v regionu i v Praze a úspěch celé integrované dopravy závisí na fungování a kvalitě právě příměstské železnice, proto město očekává od železniční infrastruktury připravenost pro provoz a rozvoj tohoto segmentu dopravy.

Cíle příměstské a městské železnice:

1. **Příměstská železnice nabízí konkurenceschopnou alternativu k individuální automobilové dopravě.**
2. **Městská železnice odlehčuje ostatní druhy veřejné dopravy.**
3. **Městská železnice nabídne nové atraktivní tangenciální spojení mimo centrum města.**
4. **Městská a příměstská železnice budou nabízet kvalitní a stabilní provoz neomezený „železničními kongescemi[2]".**

Městská a příměstská železnice je a bude účinným nástrojem pro odlehčení stávající veřejné dopravy v Praze především v centrální oblasti města. Počet cestujících ze Středočeského kraje ve vlacích linek S od hranice Prahy směrem do centra postupně klesá, jak cestující přijíždějící z regionu přestupují na jiné druhy dopravy, respektive dojedou do svého cíle cesty. Tato volná kapacita ve vlacích může být využita pro cesty v rámci města. Dnes provozovaná kolejová infrastruktura ve městě má převážně radiální charakter, což na jednu stranu reflektuje převládající pohyby ve městě, na druhou stranu však i dnes minoritní tangenciální vazby jsou realizovány přes centrum města, které je již dnes velmi zatíženo. Do budoucna má železnice velký potenciál nabídnout na tangenciálních relacích atraktivní spojení, dojde tak k odlehčení centra města. Železniční městská doprava tak nabídne základní tangenciální spojení v rámci města v relacích jiho-východní, jiho-východo-severní a východo-severní.

Díky svému komfortu a kvalitě městská a příměstská železnice do budoucna převezme významnější část dopravy mezi regionem a hlavním městem a posílí i v relacích po centru. To však znamená, že bude nutné významně posílit její provoz, a to jednak nákupem nových, kapacitnějších vlakových souprav, ale i posílením objednávaného provozu, na což musí být železniční infrastruktura připravena. Zvýšení poptávky po cestování městskou a příměstskou železnicí bude způsobeno nejenom převedením části cestujících z individuální a autobusové dopravy na železnici, ale i díky stále většímu počtu cestujících v metropolitním regionu i v Praze.

Velmi důležité pro úspěch železniční dopravy je i pravidelné a dostatečně časté spojení na jednotlivých relacích. Aby příměstská železnice byla chápána jako atraktivní dopravní prostředek bez nutnosti znát jízdní řád dané linky, je potřeba zkrátit interval jednotlivých relací na 10–15 min, přičemž interval 10 min je již dnes na některých vytížených relacích realizován. Při takto krátkém intervalu cestující již většinou nevyužívají konkrétní spoj a nemusí tak svůj časový program přizpůsobovat dopravě. Což je velkým bonusem srovnatelným s automobilovou dopravou, kde člověk není svázán jízdním řádem. Do doby výstavby Metra S je interval 10–15 min standardním intervalem vlaků linek S. Vzhledem k tomu, že v současné době je železniční infrastruktura využívána nejen pro potřeby příměstské a městské železnice, je nutné potřeby tohoto segmentu dopravy koordinovat s ostatními segmenty železniční dopravy. Pro hospodárné využití kapacity dráhy je však nutné i v dálkové dopravě na všech radiálních tratí zajistit pravidelný taktový grafikon, který neplýtvá kapacitou dráhy například provozem krátkých souprav pro dálkovou dopravu v těsném sledu za sebou.

3.2 SYSTÉM PŘÍMĚSTSKÉ A MĚSTSKÉ ŽELEZNICE

Síť příměstské a městské železnice je složena ze silných radiálních železničních tratí, které jsou dvojkolejné a elektrizované. Některé z nich již prošly modernizací, na jiných se modernizace teprve připravuje, respektive realizuje. Současný největší deficit v železniční infrastruktuře je podoba železniční tratě Praha – Kladno, která neodpovídám významu tohoto spojení. Tento deficit je o to závažnější, že tato trať bude využita i pro obsluhu mezinárodního Letiště Václava Havla Praha. Naopak radiála, která dnes zcela chybí,

2 *zpožďování vlaků linek S z důvodu přetížení centrálních železničních stanic nebo předjíždění vlaky vyšší kategorie*

je severovýchodním směrem obsluhující města Brandýs nad Labem – Starou Boleslav respektive Mladou Boleslav. Síť významných radiál je doplněna lokálními tratěmi obsluhujícími méně zatížené relace. Tyto tratě jsou zpravidla jednokolejné, ale díky požadavkům na dynamiku vozidel a environmentální aspekty budou elektrizované. Poslední skupinou tratí jsou tangenciální spojení zajišťující doplňková spojení mimo centrum města, která nabízejí nová spojení a odlehčují přetížené centrum. Všechny tyto části systému jsou pro fungování městské železnice klíčové a budou realizovány.

Městská a příměstská železnice bude složena z:

1. **hlavních radiálních tratí, které jsou dvojkolejné a elektrizované s krátkým intervalem páteřních linek 10-15 min,**
2. **ostatních regionálních tratí, které jsou většinou jednokolejné a elektrizované s intervalem páteřních linek 15-30 min,**
3. **tangenciálních tratí, které jsou elektrizované s intervalem linek 30 min,**
4. **obsluhy Letiště Václava Havla Praha městskou železniční dopravou v intervalu 10 min.**

→SCHÉMA S3: ZAŘAZENÍ TRATÍ DLE VYUŽITÍ PRO PŘÍMĚSTSKOU ŽELEZNICI

Samotnou kapitolou rozvoje příměstské a městské železnice je vyřešení kapacitního problému centrální části železničního uzlu a zajištění obsluhy centra města železniční dopravou, kde jsou koncentrovány pracovní příležitosti. Metro S, dříve označované také jako Nové spojení II, řeší tyto problémy, ale jeho principiální řešení, které je hlavním městem Prahou požadováno – konečnou podobu trasy – je však nutné ještě dořešit (podrobněji v kartě železniční trati č. 15).

Řešení nedostatku kapacity v centrální části uzlu bude řešeno novou kapacitou pro příměstskou a městskou železnici v tunelu pod centrem města – nikoli tunelem pro vysokorychlostní železnici.

3.3 POŽADAVKY VYPLÝVAJÍCÍ Z ROZVOJE MĚSTSKÉ A PŘÍMĚSTSKÉ ŽELEZNICE

Největším úspěchem a zároveň největší hrozbou v příměstské a městské železnici je stále větší poptávka po tomto druhu dopravy. V současné době železnice na většině radiálních tratí již narazila na kapacitní limit infrastruktury a nelze ji dále posilovat. Tento problém může být ve střednědobém horizontu částečně řešen zvyšováním kapacit provozovaných souprav, vzhledem ke stávající životnosti vozidlového parku a limitním prvkům infrastruktury (například délka nástupišť) se nelze pouze spoléhat na zvyšování kapacity železnice tímto způsobem. Již dnes je nutné zahájit rozšiřování kapacity železniční infrastruktury, aby do budoucna mohla naplnit požadovanou poptávku.

Zvýšení kapacity je navrženo ve dvou základních směrech, jednak jde o přímé navýšení kapacity konvenční železnice např. přidáním traťové koleje, anebo nepřímé, ale stejně důležité zvyšování kapacity pomocí nových tratí pro dálkovou železniční dopravu (vysokorychlostních tratí), které odvedou dálkovou dopravu na tyto nové tratě a na stávajících konvenčních tratí se tak uvolní kapacita pro ostatní segmenty dopravy. Pro budoucí rozvoj městské a příměstské železnice je klíčová realizace nových vysokorychlostních tratí. Zajištění kapacity pro rozvoj městské a příměstské železnice lze v dlouhodobém horizontu zajistit pouze při segregaci dálkové dopravy na nové tratě (viz schéma S4).

→SCHÉMA S4: SCHÉMA SEGREGACE LINEK S A DÁLKOVÉ DOPRAVY

Dnešní síť železničních zastávek na území města nezajišťuje dostatečnou provázanost s ostatními druhy dopravy a kvalitní obsluhu města jako takového. Na druhou stranu každá železniční zastávka snižuje kapacitu železniční tratě a prodlužuje cestovní dobu. Proto není vhodné a účelné navrhovat příliš velké množství nových železničních zastávek, které by příliš snížily kapacitu tratě a zároveň výrazně prodloužily jízdní dobu. Každá nová železniční zastávka tak svými přínosy musí minimálně vyvážit zápory spojené se snížením kapacity a cestovní rychlosti. V této strategii jsou navrženy pouze železniční zastávky, které dle názoru hlavního města Prahy splňují tyto požadavky

a mají potenciál přispět ke zlepšení mobility obyvatel. U všech je však nezbytné prověřit jejich technickou a finanční náročnost a kompatibilitu s celkovou koncepcí obsluhy pražské metropolitní oblasti železniční dopravou. Na základě výsledku koncepčního, technického a ekonomického posouzení bude rozhodnuto, za jakých podmínek mohou být jednotlivé zastávky realizovány.

Základní požadavky na rozvoj infrastruktury z pohledu městské a příměstské železnice jsou:

1 **zvýšení kapacity tratě pro zajištění rozvoje a stability městské a příměstské železnice,**

2 **realizace nových železničních zastávek pro odstranění nedostatečného provázání s ostatními druhy dopravy a chybějící obsluhy některých významných území.**

Všechna opatření na konvenční síti, která zajišťují fungování systému městské a příměstské železnice jsou uvedeny v kartách železničních tratí č. 1–15.

Součástí budoucího úspěchu příměstské a městské železniční dopravy jsou i stávající a nově budované železniční stanice či zastávky, jejich vybavení nebo podoba vozidlového parku. Podrobné požadavky města na železniční stanice, zastávky a nová vozidla v příměstské a městské dopravě jsou uvedeny v kapitole 5 Vybavení železničního uzlu Praha.

S3 ZAŘAZENÍ TRATÍ DLE VYUŽITÍ PRO PŘÍMĚSTSKOU ŽELEZNICI

MAPA - finální stav bez VRT

trať 070 Turnov
trať 091 Kralupy nad Vltavou
trať letiště - Kladno
trať 120 Kladno
trať 122 Hostivice
trať 173 Rudná / Beroun
trať 171 Plzeň
trať 210 Čerčany / Dobříš
trať 231 Lysá nad Labem
trať 011 Kolín
trať 221 Benešov

Praha-Třeboradice
Praha-Čakovice zámecký park
Praha-Čakovice
Praha-Kbely Nouzov
Praha-Kbely
Praha-Satalice
Praha-Horní Počernice
Praha-Rajská zahrada
Praha-Sedlec
Praha-Podbaba
Praha-Holešovice
Praha-Vysočany
Praha-Výstaviště
Praha-Libeň U Kříže
Praha-Bubny/Vltavská
Praha-Veleslavín
Praha-Dejvice/Hradčanská
Praha-Dlouhá Míle
Praha-Letiště Václava Havla
Praha-Liboc
Praha-Ruzyně
Praha Masarykovo n.
Praha-Karlín
Praha-Florenc
Praha-Libeň
Praha-Václavské náměstí
Praha hlavní nádraží
Praha-Karlovo náměstí
Praha-Zličín
Praha-Cibulka
Praha-Stodůlky
Praha-Smíchov
Praha-Vršovice
Praha-Jinonice
Praha-Konvářka
Praha-Žvahov
Praha-Hlubočepy
Praha-Řeporyje
Praha-Holyně
Praha-Hlubočepy zastávka
Praha-Braník
Praha-Braník Ve Studeném
Praha-Krč
Praha-Kačerov
odbočka Tunel
Praha-Velká Chuchle
Praha-Modřany zastávka
Praha-Radotín
Praha-Radotín sídliště
Praha-Komořany
Praha-Zbraslav
Praha-Náměstí Bratří Synků
Praha-Michle
Praha-Eden
Praha-Zahradní Město
Praha-Spořilov
Praha-Hostivař
Praha-Horní Měcholupy
Praha-Uhříněves
Praha-Kolovraty
Praha-Jiráskova čtvrť
Praha-Kyje
Praha-Malešice
Praha-Depo Hostivař
Praha-Jahodnice
Praha-Hostavice
Praha-Dolní Počernice
Praha-Běchovice
Praha-Běchovice střed
Praha-Klánovice

LEGENDA

- hlavní radiální tratě
- ostatní regionální tratě
- tangenciální tratě

stav	novostavba / rekonstrukce
	trať
	elektrizace
	tunel
	zrušená trať

stávající	nová / zásadně rekonstruovaná
	železniční stanice / zastávka
	Památková rezervace v hl. m. Praze

M 1 : 90 000

S4 SCHÉMA SEGREGACE LINEK S A DÁLKOVÉ DOPRAVY

MAPA - finální stav

Severní vstup Rychlého spojení
RS4 Ústí n. L. / Německo
hlavní větev

trať 070 Turnov

Severní vstup Rychlého spojení
RS4 Ústí n. L. / Německo
regionální větev

Liberecký vstup Rychlého spojení
Mladá Boleslav / Liberec
alt. RS 5 Polsko

trať 091 Kralupy nad Vltavou

Praha-Třeboradice
Praha-Čakovice zámecký park
Praha-Čakovice
Praha-Sedlec
Praha-Kbely Nouzov
Praha-Kbely
Praha-Satalice
trať 231 Lysá nad Labem
Praha-Horní Počernice
Praha-Rajská zahrada

trať letiště - Kladno
Praha-Letiště Václava Havla
Praha-Podbaba
Praha-Holešovice
Praha-Vysočany
Praha-Dlouhá Míle
Praha-Veleslavín
Praha-Výstaviště
Praha Libeň U Kříže
Praha-Bubny/Vltavská
Praha-Dejvice/Hradčanská
Praha-Liboc
trať 120 Kladno
Praha-Ruzyně
Praha-Karlín
Praha-Libeň
Praha Masarykovo n.
Praha-Florenc
trať 122 Hostivice
Praha-Václavské náměstí
Praha hlavní nádraží
Praha-Kyje
Praha-Jiráskova čtvrť
Praha-Dolní Počernice
Praha-Zličín
Praha-Karlovo náměstí
Praha-Malešice
Praha-Jahodnice
Praha-Hostavice
Praha-Cibulka
Praha-Vršovice
Praha-Depo Hostivař
Praha-Stodůlky
Praha-Smíchov
Praha-Výtoň
Praha-Náměstí Bratří Synků
Praha-Eden
Praha-Běchovice
Praha-Běchovice střed
Praha-Klánovice
Praha-Jinonice
Praha-Konvářka
Praha-Michle
Praha-Zahradní Město
Praha-Žvahov
Praha-Hlubočepy
Praha-Spořilov
Praha-Hostivař
trať 011 Kolín
trať 173 Rudná / Beroun
Praha-Řeporyje
Praha-Holyně
Praha-Hlubočepy zastávka
Praha-Braník
Praha-Kačerov
Praha-Horní Měcholupy
Praha-Braník Ve Studeném
Praha-Krč
odbočka Tunel
Praha-Uhříněves
Západní vstup Rychlého spojení
RS3 Plzeň / Německo
var. A
Praha-Velká Chuchle
Praha-Modřany zastávka
Praha-Kolovraty
Praha-Radotín
Praha-Komořany
Západní vstup Rychlého spojení
RS3 Plzeň / Německo
var. B
Praha-Radotín sídliště
trať 171 Plzeň
Praha-Zbraslav
trať 221 Benešov
Jižní vstup Rychlého spojení
RS1 Brno / Wien / Bratislava / Ostrava
trať 210 Čerčany / Dobříš

Východní vstup Rychlého spojení
Kolín / Hradec Králové
alt. RS5 Polsko

LEGENDA

- nové tratě pro linky S
- tratě, kde bude segregována dálková doprava na novou trať
- tratě bez výrazného provozu dálkové dopravy
- tratě, kde díky zvýšení kapacity bude možné provozovat linky S i dálkovou dopravu
- traťe především pro dálkovou dopravu
- nové tratě především pro dálkovou dopravu

stav	novostavba/rekonstrukce
	trať
	elektrizace
	tunel
	vysokorychlostní trať
	tunel vysokorychlostní tratě
	vlečka
	zrušená trať

stávající	nová / zásadně rekonstruovaná	
		železniční stanice / zastávka
		Památková rezervace v hl. m. Praze

M 1 : 90 000



4 Nákladní doprava a city logistika

Železniční nákladní doprava tvoří nedílnou součást železnice i v uzlu Praha. Pokud je osobní železniční doprava chápána jako přírodě ohleduplnější a pro obyvatele méně zatěžující, pak v nákladní železniční dopravě je rozdíl oproti dopravě silniční ještě patrnější. Obyvatelé Prahy a přilehlého regionu jsou denně vystaveni negativním externalitám ze silniční nákladní dopravy, a to jednak z dopravy tranzitní, která nemá nic společného s obsluhou hlavního města, tak z dopravy cílové, která zásobuje hlavní město. Strategií města je část této nákladní dopravy převést na železnici.

Železniční nákladní doprava je konkurenceschopná zejména v dálkové dopravě, kdy cesta po železnici tvoří podstatnou část cesty nákladu. Na druhou stranu velká logistická centra jsou budována s napojením pouze na mnohdy pořizovacími náklady levnější a hlavně flexibilnější silniční dopravu, což využití železnice velmi komplikuje. Existence výrobních podniků a logistických center s napojením na železniční dopravu rapidně ubývá. Tento negativní trend se však pomalu zmírňuje. Přetížená komunikační síť společně s rostoucím nedostatkem řidičů a přetížená komunikační síť je příčinou návratu některých společností k efektivnější železniční nákladní dopravě. Mezi pozitivní příklady poslední doby patří například obnovení provozu železničních vleček (Mattoni – Kyselka, Plzeňský Prazdroj – Plzeň, Rhenus Logisticd – Nučice). Aby mohlo množství těchto příkladů přibývat, musí dojít mimo jiné k územní ochraně stávajících železničních vleček, které jsou z důvodů developerských zájmů mnohdy rušeny.

Důležitým faktorem konkurenceschopnosti nákladní železniční dopravy je dostatečná kapacita pro nákladní vlaky, která v dnes přetíženém uzlu Praha často chybí, což má za následek prodlužování cestovní doby, prodlužování oběhů vozů a lokomotiv a tedy zvyšování provozních nákladů. I nákladní doprava je jedním z důvodů, proč je nutné zvyšovat kapacitu železničního uzlu Praha. Strategií města je podpořit rozšíření železniční infrastruktury pro nákladní dopravu tak, aby se stala konkurenceschopnější a komunikační síť Prahy byla méně zatěžována silniční kamionovou dopravou. Některé investiční akce realizované především pro potřeby nákladní dopravy jsou tak obhajitelné právě přínosy plynoucí z přepravy zboží na železnici.

Především na významných tratích pro dálkovou dopravu je nutné při přípravě investičních záměrů naplnit požadavky nákladní železniční dopravy.

→SCHÉMA S5: VÝZNAMNÉ TRATĚ PRO NÁKLADNÍ DOPRAVU

Zvýšení kapacity železničního uzlu Praha není realizováno jen pro potřeby osobní dopravy, ale části nové infrastruktury jsou realizovány především pro potřeby nákladní železniční dopravy.

Opatření, která zlepšují fungování nákladní železniční dopravy, jsou uvedena v kartách železničních tratí č. 1–15.

4.1 CITY LOGISTIKA

Oblast nákladní dopravy, která je úzce provázána s městem, je city logistika. City logistika tvoří velmi komplexní a rozsáhlou problematiku, která se zabývá řešením problémů nákladní dopravy ve městech. Do této problematiky lze zahrnout nejen veškeré zboží a náklad, který směřuje do/z hlavního města, ale například i svoz odpadu, jehož objem každoročně roste, nebo tzv. služební cesty. Hlavním cílem city logistiky je zlepšení organizace a snížení dopadu městského zásobování na životní prostředí a tím zlepšení podmínek pro obyvatele a návštěvníky města.

City logistika obsahuje soubor opatření různého typu, která zlepšují organizaci městského zásobování. Ať už jde na té nejvyšší úrovni o vybudování city logistického centra, které zásilky konsoliduje a pomocí ekologických vozidel rozváží na tzv. poslední míli, nebo o vybudování více vyhrazených zásobovacích stání, je city logistika důležitou součástí fungování města. Vybudování city logistického

centra, které je napojeno na železniční dopravu nebo v ideálním případě na více dopravních modů tzv. trimodální přepravní uzel, tedy uzel napojený na silniční, železniční a vodní infrastrukturu, je velmi nákladnou záležitostí, která vyžaduje podporu města nebo státu. Než se město rozhodne pro takto významný krok, musí vybudování a především financování city logistického centra prověřit samostatná studie lokalit, které jsou vhodné pro umístění city logistického centra napojeného na železnici, a těch není neomezené množství. Jako historicky uvažované lokality pro city logistické centrum jsou oblasti Malešic a na Smíchově, jako potenciálně možná se jeví i lokalita v Radotíně. V minulosti plnilo podobnou úlohu nákladové nádraží Žižkov. V současné době je zpracovávána Studie city logistiky, která se podrobným prověřením všech možných lokalit částečně zabývá.

1 **Měla by vzniknout samostatná studie zabývající se problematikou city logistického centra na území Prahy.**
2 **Praha by měla držet územní rezervy pro city logistické centrum (centra) napojené na železnici.**

City logistika však není jen o výstavbě city logistického centra. City logistické centrum představuje velmi nákladné a složité řešení, které se před realizací musí prověřit samostatnou studií. Pro řešení této problematiky mohou být navržena mnohem méně nákladná opatření, která zlepší podmínky a organizaci zásobování.

→ Studie city logistiky - IPR Praha, předpoklad dokončení v roce 2019

4.2 Vlečky

Pro obsluhu velkých průmyslových závodů a logistických skladů železniční dopravou je nezbytné chránit a budovat novou síť vleček obsluhujících tyto areály. Stávající vlečky, které obsluhují dosud fungující areály, respektive oblasti, které mají potenciál být atraktivní pro obsluhu nákladní železniční dopravou, je nutné chránit. Z pohledu města je nepřípustné, aby se tyto vlečky rušily. V rámci rozvoje vlečkového systému v Praze jsou navrženy nové vlečky pro obsluhu dalších areálů a řešení odpadového hospodářství v Praze.

Požadavky na zavlečkování průmyslových částí města:

1 **Na území města je zachována stávající síť aktivních nebo potenciálně využitelných vleček, je nepřípustné tyto vlečky rušit.**
2 **Realizována je nová vlečka do malešické spalovny.**
3 **Realizována je nová vlečka do třídicího centra odpadu Řeporyje.**
4 **Realizováno je prodloužení stávající vlečky do hornopočernického logistického areálu.**

V rámci rekonstrukce železničních stanic a přilehlých tratí je nutné s výstavbou a zaústěním těchto vleček do veřejné železniční sítě počítat, neboť jde o veřejný zájem naplňování národní politiky v nákladní dopravě.

4.3 Kontejnerová doprava a vlakotvorba

Kombinovaná doprava, respektive výstavba terminálu kombinované dopravy je potřebná především z pohledu státu, pro hlavní město nemá přímý pozitivní dopad. Na druhou stranu některé zahraniční příklady ukazují, že výstavba samostatného city logistického centra není z hlediska ekonomiky provozuschopná, a proto je možné kontejnerový a city logistický terminál spojit tak, aby využívaly společné zázemí. Toto je jeden z možných scénářů financování provozu city logistického centra. I tento model by měl být prověřen v samostatné studii zaměřené na problematiku city logistického centra.

Ve dřívějších strategiích města, které ale nebyly schváleny, se uvažovalo o lokalitách, jako jsou Smíchov, Malešice a alternativně o Krči a Libni/Hloubětíně. Z hlediska napojení na vodní dopravu a nadřazenou komunikační síť se jeví i jako možná lokalita Radotín, která umožňuje vybudování trimodálního terminálu. Každé takovéto centrum je však nutné samostatně prověřit včetně všech dopadů na okolí.

I když primárně kontejnerová doprava nepřináší významná pozitiva Praze, vytvářejí tyto terminály předpoklady pro přesun silniční nákladní dopravy na železnici, což sekundárně snižuje negativní externality způsobené kamionovou silniční dopravou v Praze a přilehlém regionu.

Samostatnou kapitolou je řešení vlakotvorby na území hl. m. Prahy. V současné době je k tomuto účelu využívána především železniční stanice Praha-Libeň, která je nejdůležitější a zároveň nepostradatelnou stanicí pro nákladní dopravu na území města. Přesunutím vlakotvorby do jiných železničních stanic by došlo ke snížení konkurenceschopnosti železniční dopravy v kontextu celé nákladní železniční dopravy. U ostatních železničních stanic je nutné zajistit dostatečně dlouhé užitné koleje pro nákladní dopravu tak, aby bylo možné v železničním uzlu Praha vytvořit dostatek tras pro nákladní dopravu a Praha se nestala pomyslným „špuntem“ nákladní dopravy. Stejně tak je nutné zajistit dostatek míst pro nakládku a vykládku zboží v železničních stanicích a dále potřebné koleje pro možnost napojení vleček.

S5 VÝZNAMNÉ TRATĚ PRO NÁKLADNÍ DOPRAVU

MAPA - finální stav

Severní vstup Rychlého spojení RS4 Ústí n. L. / Německo hlavní větev

trať 070 Turnov

Severní vstup Rychlého spojení RS4 Ústí n. L. / Německo regionální větev

Liberecký vstup Rychlého spojení Mladá Boleslav / Liberec alt. RS 5 Polsko

trať 091 Kralupy nad Vltavou

trať letiště - Kladno

trať 120 Kladno

trať 122 Hostivice

trať 173 Rudná / Beroun

Západní vstup Rychlého spojení RS3 Plzeň / Německo var. A

Západní vstup Rychlého spojení RS3 Plzeň / Německo var. B

trať 171 Plzeň

trať 210 Čerčany / Dobříš

trať 231 Lysá nad Labem

Východní vstup Rychlého spojení Kolín / Hradec Králové alt. RS5 Polsko

trať 011 Kolín

trať 221 Benešov

Jižní vstup Rychlého spojení RS1 Brno / Wien / Bratislava / Ostrava

Praha-Třeboradice
Praha-Čakovice zámecký park
Praha-Čakovice
Praha-Kbely Nouzov
Praha-Kbely
Praha-Satalice
vlečka logistické centrum Horní Počernice
Praha-Horní Počernice
Praha-Rajská zahrada
Praha-Sedlec
Praha-Podbaba
Praha-Holešovice
Praha-Vysočany
Praha-Výstaviště
Praha-Libeň U Kříže
Praha-Bubny/Vltavská
Praha-Dejvice/Hradčanská
Praha-Veleslavín
Praha-Dlouhá Míle
Praha-Liboc
Praha-Ruzyně
Praha-Letiště Václava Havla
Praha-Karlín
Praha Masarykovo n.
Praha-Florenc
Praha-Libeň
Praha-Václavské náměstí
Praha hlavní nádraží
Praha-Karlovo náměstí
Praha-Kyje
Praha-Jiráskova čtvrť
Praha-Dolní Počernice
Praha-Malešice
Praha-Jahodnice
Praha-Hostavice
vlečka spalovna Malešice
Praha-Depo Hostivař
Praha-Běchovice
Praha-Běchovice střed
Praha-Klánovice
Praha-Zličín
Praha-Cibulka
Praha-Stodůlky
Praha-Smíchov
Praha-Vršovice
Praha-Výtoň
Praha-Náměstí Bratří Synků
Praha-Jinonice
Praha-Konvářka
Praha-Michle
Praha-Eden
Praha-Zahradní Město
Praha-Spořilov
Praha-Žvahov
Praha-Hlubočepy
vlečka třídírna odpadu Řeporyje
Praha-Řeporyje
Praha-Holyně
Praha-Hlubočepy zastávka
Praha-Kačerov
Praha-Hostivař
Praha-Horní Měcholupy
Praha-Braník
Praha-Krč
Praha-Braník Ve Studeném
odbočka Tunel
Praha-Uhříněves
Praha-Velká Chuchle
Praha-Modřany zastávka
Praha-Kolovraty
Praha-Radotín
Praha-Komořany
Praha-Radotín sídliště
Praha-Zbraslav

M 1 : 90 000

LEGENDA

- páteřní nákladní tratě
- stav: novostavba/rekonstrukce
- trať
- elektrizace
- tunel
- vysokorychlostní trať
- tunel vysokorychlostní tratě
- vlečka
- zrušená trať
- stávající / nová / zásadně rekonstruovaná
- železniční stanice / zastávka
- Památková rezervace v hl. m. Praze


FIAT
SUZU

5 Vybavení železničního uzlu Praha

V této kapitole jsou řešeny nezbytné další služby a vybavení železniční dopravy, bez kterých by funkčnost a úspěch celého systému železnice byl velmi omezen, respektive znemožněn. Jde o vozidlový park, infrastrukturní vybavenost uzlu, jako jsou dostatečné odstavné kapacity pro železniční vozidla osobní dopravy nebo vybavenost, vlastnosti a funkčnost železničních stanic a zastávek. Na tuto část železniční infrastruktury jsou často kladeny nižší kvalitativní požadavky, což v kontextu toho, jak dnešní cestující chápou pozici železnice, je velmi rizikové a je nutné se i této problematice velice podrobně věnovat.

V této kapitole jsou aplikovány obecné požadavky města na návrh železniční infrastruktury, které by měly být vždy implementovány v připravovaných stavbách na území hlavního města Prahy popsané v kartách železničních tratí.

5.1 VOZIDLOVÝ PARK

Vzhledem k odlišnému charakteru jednotlivých segmentů železniční dopravy jsou odlišné i požadavky na vozidlový park.

5.1.1 ----- Vozidlový park dálkové železniční dopravy

V rámci dálkové dopravy (objednávané Ministerstvem dopravy ČR) je důležité zajistit kompatibilitu provozovaných souprav s budoucími parametry vysokorychlostních tratí. Přestože otevření nových úseků prvních vysokorychlostních tratí se očekává v horizontu 10 let, vzhledem k dlouhé životnosti kolejových vozidel je nutné již nyní pořizovat vozidla, která budou moci být po dobu své životnosti provozovány po vysokorychlostních tratích. Aby byl splněn jeden ze základních principů koncepce železnice v Praze, tj. segregace dálkové dopravy na nové vysokorychlostní tratě, je důležité, aby už dnes objednávaná vozidla měla požadovanou konstrukční rychlost minimálně 200 km/h a takové dynamické vlastnosti, aby mohla být provozována na nových tratích. Provozování rychlíkového segmentu na nových tratích umožní nejenom uvolnění kapacity na konvenční síti, ale především přibližuje vzdálenější místa regionů a vnitřních periférií k jádrovým oblastem. Ponechání dálkového segmentu na konvenčních tratích by ze strany hlavního města bylo chápáno jako neúspěch nové vysokorychlostní železnice. Vzhledem k připravované konverzi trakční napájecí soustavy české železniční sítě jsou pořizovaná nová vozidla vícesystémová.

Požadavky na vozidla v dálkové dopravě:
Nová železniční vozidla pro dálkovou dopravu segmentu R a výše mají konstrukční rychlost 200 km/h či vyšší a jsou vícesystémová.

Tento požadavek, jeden z hlavních požadavků hlavního města Prahy na vozidlový park dálkové železniční dopravy, není vyžadován u tratí, kde není perspektiva převést dálkovou dopravu na nové vysokorychlostní tratě.

5.1.2 ----- Vozidlový park městské a příměstské železniční dopravy

Jak již bylo výše několikrát zmíněno, městská a příměstská železnice trpí nedostatečnou kapacitou železniční dopravy. Již dnes jsou ve špičkovém období některé vlaky přeplňovány, což se může odrazit v negativní reputaci příměstské železnice jako celku. Je nezbytné rozšiřovat kapacitu na železniční síti, nicméně stejně důležité je i zvyšovat kapacitu vozidlového parku, který dokáže na zvyšující se poptávku reagovat rychleji než nová infrastruktura. Na vytížených radiálních tratích budou pro segment linek S pořizovány nové vysokokapacitní elektrické jednotky, které budou pokud možno co nejvíce využívat celou délku nástupní hrany (200 m). Vzhledem

k maximalizaci kapacity jednotky jsou tyto jednotky dvoupodlažní, přičemž je také nutné klást důraz na výkon a adhezní schopnosti jednotky zajišťující vysoké hodnoty zrychlení a zpomalení, a to i za zhoršených adhezních podmínek. Vzhledem k připravované konverzi trakční napájecí soustavy české železniční sítě jsou pořizována vícesystémová vozidla.

Požadavky na vozidla na vytížených radiálních tratích:

1. **Jednotka (dvojice jednotek) využívá pokud možno maximální délku nástupní hrany 200[3] m.**
2. **Jednotka nabízí maximální kapacitu sedících cestujících, je tedy dvoupodlažní.**
3. **Jednotka má dostatečně dynamické jízdní vlastnosti.**
4. **Jednotka je vícesystémová.**
5. **Jednotky odpovídají standardům kvality PID.**

Kapacitu a délku nových jednotek na ostatních tratích je nutné přizpůsobit potřebám dané tratě. Je však vhodné odlišnou délku a kapacitu v rámci pražské dopravy unifikovat a řešit například spojováním jednotek tak, aby mohla být vytvořena jedna flotila kompatibilních jednotek, které mohou být v případě potřeby zastupitelné. Toto řešení vede ke snížení počtu nutných rezerv a zjednodušení údržbě celé flotily s pozitivním dopadem na ekonomiku provozu. Zároveň je vhodné disponovat určitým procentem jednotek kratších, které budou v přepravních špičkách spojovány dle potřeby a v méně vytížených obdobích mohou být provozovány samostatně. Vždy je preferována jednotka elektrické trakce, pokud to železniční infrastruktura neumožní, pak alespoň dvouzdrojová, ať už se spalovacím motorem nebo lépe s bateriemi nebo superkapacitory (obdoba parciálních trolejbusů), aby železnice využívala v Praze maximálně elektrickou závislou trakci s nulovými imisemi. Pouze v odůvodněných případech mohou být pořizovány nové jednotky v nezávislé motorové trakci. Je nepřípustné, aby se na relacích, kde je možné provozovat vlaky v závislé trakci, se pořizovala nová vozidla v nezávislé motorové trakci.

Požadavky na vozidla na ostatních tratích:

1. **Jednotky se svou délkou a kapacitou přizpůsobují podmínkách dané tratě z ohledem na unifikovaný vozidlový park.**
2. **Jsou preferovány elektrické jednotky, pokud to podmínky železniční infrastruktury neumožnují, jsou pořizovány přednostně dvouzdrojové jednotky.**
3. **Pořizování nových jednotek v nezávislé motorové trakci, které mají své výkony pouze na elektrizovaných tratích, je nepřípustné.**
4. **Elektrické jednotky jsou vícesystémové.**
5. **Jednotky odpovídají standardům kvality PID.**

Pro ostatní segmenty příměstské a regionální dopravy, zejména rychlý spěšný segment, u kterého je předpoklad využití vysokorychlostních tratí, platí obdobné požadavky jako pro vozidla dálkové dopravy. U všech těchto i ostatních jednotek provozovaných jen na konvenčních tratích je nutné maximálně využívat kapacitu infrastruktury a pořizovat kapacitní dvoupodlažní jednotky.

Podrobné požadavky na kvalitu nových jednotek jsou popsány v dokumentu Standard kvality PID, který u železničních vozidel vyžaduje například alespoň částečnou nízkopodlažnost, klimatizaci, dostatečně široké dveře, prostor pro kočárky i jízdní kola, typ a uspořádání sedadel, určitý podíl oddílů 1. třídy, wifi, elektrické zásuvky, jednotné barevné provedení a podobně.

→ Standard kvality PID, 2018

3 *Na železniční trati Praha – Kralupy nad Vltavou jsou v současné době délky nástupišť zkráceny na 170 m*

5.2 Řešení odstavů v Praze

S rostoucí poptávkou po železniční dopravě a zvyšující se nabídkou provozovaných spojů roste i poptávka po odstavných kapacitách v železničním uzlu Praha. Tyto odstavy lze rozdělit na krátkodobé a dlouhodobé, pro potřeby městské či příměstské dopravy a dálkové dopravy a také odstavy pro provozní ošetření a deponii souprav.

Ve všech těchto kategoriích odstavů jsou dnes identifikovány kapacitní nedostatky. Největší nedostatky jsou v krátkodobých odstavech v sedle pracovních dnů, kdy v centru uzlu není dostatečná kapacita pro odstavování vozidel příměstské železnice, což způsobuje „jalové" jízdy do místa odstavení mimo centrum města, či dokonce mimo Prahu, nebo do centrální odstavné stanice. Navíc se v rámci realizovaných nebo plánovaných rekonstrukcí stanic plánuje kapacitně omezit další koleje, které jsou dnes pro tento odstav využívány. Pro efektivitu příměstské železnice, jež je placena z rozpočtu hlavního města Prahy, je důležité, aby v centrální části uzly byly zachovány a zároveň vznikaly nové odstavné plochy pro vlaky příměstské železnice. Nově vzniklé odstavné kapacity zajistí efektivnější vynaložení veřejných prostředků. Dimenze nově vzniklých odstavů odpovídá požadavkům na délku souprav jednotek příměstské železnice, tedy 200 m.

Obdobně jako příměstská železnice i dálková doprava využívá odstavy, krátkodobě například během obratu soupravy. Tyto obraty v okolí centrální železniční stanice pro dálkovou dopravu, pražského hlavního nádraží, zcela chybí a dnes jsou potřebné odstavy suplovány jednak samotnou stanicí Praha hlavní nádraží, Odstavným nádražím jih a také ostatními železničními stanicemi v uzlu, což vede k dalšímu kapacitnímu zatížení již tak přetížené železniční sítě. Tento problém bude nutné řešit výstavbou nových krátkodobých odstavů v blízkosti pražského hlavního nádraží. Potřebu odstavování souprav v Praze lze částečně eliminovat tzv. projížděním linek, tj. linky nemají vůči Praze radiální, ale diametrální charakter. Pak lze zázemí pro odstavování souprav umístit na konce vozebních ramen mimo Prahu. Podmínkou pro realizaci průjezdného modelu linek jsou ale zejména vhodné časové polohy obou částí linky bez nutnosti dlouhých pobytů na pražském hlavním nádraží a rovněž srovnatelné nároky na kapacitu souprav. Průjezdný model je sice technologicky možný, nicméně není zcela v souladu se záměry objednatele vlaků, Ministerstva dopravy ČR, který předpokládá vybírat dopravce na jednotlivé linky na základě nabídkových řízení bez ohledu na jejich harmonogram a další požadavky, které nevytvářejí předpoklady pro propojování linek. Navíc pro průjezdný model je z důvodu ekonomické efektivity důležité přibližně stejné vytížení spojovaných ramen dálkové dopravy. Vyřešení odstavných kapacit pro dálkovou dopravu je nutné vyřešit dříve, než bude pokračovat liberalizace dálkové železniční dopravy. Je nepřípustné, aby pro krátkodobé odstavování souprav byly využívány nástupní hrany již dnes přetížené železniční stanice Praha hlavní nádraží.

Poslední skupinou jsou odstavy pro provozní ošetření a deponii souprav, které je nutné na území Prahy také vybudovat. Potřeba vybudovat nové kapacity skokově naroste po zprovoznění relevantních úseků vysokorychlostních tratí v České republice.

Požadavky na odstavy pro železniční vozidla:

1. **Na území Prahy jsou zachovány a nově realizovány kapacity pro krátkodobé odstavy v sedle pracovních dnů pro příměstskou železnici.**
2. **V blízkosti žst. Praha hlavní nádraží jsou budovány kapacity pro krátkodobé odstavy pro potřeby dálkové dopravy a koncept dálkové dopravy je přizpůsoben nedostatku odstavných kapacit v centru města.**
3. **Na území Prahy jsou zachována a budována nová zázemí pro ošetření a deponii souprav.**
4. **Pro krátkodobé odstavy v dálkové dopravě nejsou využívány nástupní hrany pražského hlavního nádraží.**

Možné lokality určené pro podrobnější prověření a následnou realizaci jsou uvedeny v kartách železničních tratích č. 1–15 dle lokace u jednotlivých tratí.

5.3 VYBAVENÍ ŽELEZNIČNÍCH ZASTÁVEK A STANIC

Železniční stanice a zastávky jsou pomyslnou bránou do města jak pro každodenní dojíždění, tak především pro návštěvníky hlavního města. Zároveň tyto tarifní body, jak mohou být souhrnně označeny železniční stanice a zastávky, jsou prvním kontaktem zákazníka se železničním systémem a při každém využití železnice je zákazník minimálně dvakrát navštíví. Úroveň, kvalita a funkčnost těchto tarifních bodů výrazným způsobem utváří celkový dojem cestujícího z fungování železniční dopravy. Jestli je železnice považována za páteř integrovaného systému, který je založen na přestupních vazbách, pak je nutné zajistit komfortní přestupní vazbu mezi železnicí a ostatními druhy dopravy právě pomocí fungujících železničních zastávek a stanic.

Vybavení železničních stanic a zastávek je pro dálkovou a příměstskou železniční dopravu částečně odlišné, pro přehlednost tohoto dokumentu jsou požadavky rozděleny do dvou kategorií, byť je jasné, že každá železniční stanice pro dálkovou dopravu je současně i stanicí pro městskou a příměstskou železnici, musí tedy splňovat požadavky pro obě kategorie.

Mnohdy kvalitativní parametry železničních zastávek a stanic mohou zlepšovat i technické parametry dráhy. Příkladem může být požadavek na zastřešení větší části nástupiště, které nejen výrazně zvyšuje komfort při čekání na spoj, ale zároveň napomáhá k rovnoměrné distribuci cestujících po celé délce vlaku a tak výrazně urychluje výstup a nástup do soupravy, což vede ke zvýšení propustnosti tratě, tedy ke zvýšení její kapacity.

5.3.1 ----- Železniční stanice pro dálkovou dopravu

Úspěch dálkové železniční dopravy nezávisí pouze na nových tratích a jejich parametrech, závisí i na funkčnosti a přívětivosti železničních stanic z hlediska cestujících.

Nejvýznamnější stanicí pro dálkovou dopravu je a bezesporu bude pražské hlavní nádrží. Při jeho další údržbě a rekonstrukcích je nutné dbát především na potřeby cestujících, kteří jsou nejen z České republiky, ale stále více ze zahraničí. Stanice Praha hlavní nádraží se společně s Letištěm Václava Havla Praha stanou branou do Prahy, potažmo do celé České republiky, proto je nutné této stanici a jejímu předprostoru věnovat zvláštní důraz. Je nutné v této ale i dalších železničních stanicích pro dálkovou dopravu zajistit napojení do ostatní struktury města, především pomocí nových pěších vazeb. Zajistit vhodné napojení na ostatní druhy veřejné dopravy především tramvaj a metro a úroveň a skladbu obchodů na nádraží držet na úrovni odpovídající významu stanice.

Požadavky na stanice dálkové dopravy:

1. **Stanice jsou zapojeny do okolní struktury města, především výstavbou nových pěších propojení.**
2. **Ve stanicích je zajištěno odpovídající zázemí pro cestující, je zde umístěna základní vybavenost, kromě odbavení cestujících je doplněn terciální sektor.**
3. **Ve stanicích je umístěn kvalitní informační systém propojený s informačním systémem města.**
4. **Nástupiště pro dálkovou dopravu jsou zastřešena v délce nejdelšího obvykle zastavujícího vlaku.**
5. **Praha hlavní nádraží je nejvýznamnější stanicí pro dálkovou železniční dopravu a tomu odpovídá i péče o ni.**

Ostatní významné železniční stanice pro dálkovou dopravu jsou především Praha-Libeň, Praha-Vysočany, Praha-Smíchov, Praha-Holešovice, Praha-Vysočany a Praha – Zahradní Město.

5.3.2 ----- Železniční stanice a zastávky pro městskou a příměstskou železnici

Současný stav železničních stanic a zastávek vychází z klasického pojetí železničních stanic navrhovaných často podle dnes již překonaných norem (zejména TNŽ 734955 „Výpravní budovy a budovy zastávek ČSD“ z roku 1992). Zcela opomíjena zůstávají hlediska umístění v okolní zástavbě, vazeb na okolí a přestupních vazeb návazné dopravy jak hromadné, tak individuální. Takovéto pojení železničních zastávek neodpovídá úloze příměstské a městské železnice, a proto byl v roce 2018 přijat Radou hl. m. Prahy materiál

Standard zastávek PID, který se mimo jiné podrobně věnuje právě železničním stanicím a zastávkám z pohledu městské a příměstské dopravy a požadavkům města na jejich vybavení.

→ Standard zastávek PID, schválený radou hl. m. Prahy v roce 2018

Na rozdíl od zastávek pro dálkovou dopravu jsou zastávky pro příměstskou železnici specifické svými požadavky na poskytované služby. Typickým jevem díky intervalovému provozu je krátká čekací doba na vlak, odbavení cestujících je většinou řešeno buď elektronicky, anebo formou předplatných kupónů. Naopak kromě funkce dopravní plní tyto zastávky i funkci shromažďovací s vysokým potenciálem vytvořit lokální centrum nabízející doplňkové služby, které zvyšují potenciál veřejné dopravy.

Vybavení těchto zastávek se odvíjí od významu (kategorie) jednotlivých zastávek (→ Standard zastávek PID), nicméně obecně lze konstatovat, že by v těchto zastávkách měl být kladen důraz na provázanost s okolím, kvalitní přednádražní prostor, dostatečné zázemí pro cestující a terciární sektor, a to především obchody, služby, občerstvení atd. Vzhledem k tomu, že městská a příměstská železnice je páteř veřejné dopravy je důležité vytvářet komfortní přestupní vazby a zázemí pro jednotlivé druhy dopravy umisťovat do jedné výpravní budovy.

Velmi důležitým aspektem pro fungování systému je kvalitní a intuitivní informační a orientační systém, který propojuje všechny druhy veřejné dopravy a navazuje na informační systém města. Vzhledem k významu systému je důležité zajistit komfort cestujících za nepříznivého počasí a zastřešení nástupiště dimenzovat na délku pravidelně zastavujícího vlaku.

Požadavky na stanice a zastávky linek S:

1. **Jsou zapojeny do okolní struktury města především pěšími vazbami a mají potenciál vytvořit lokální centrum obsluhované části města.**
2. **Ve významných stanicích příměstské železnice je zajištěno odbavení pro cestující a čekárna.**
3. **Doplněny jsou služby terciárního sektoru.**
4. **Umístěn je zde kvalitní informační systém propojený s informačním systémem města.**
5. **Nástupiště pro linky S, kde není významný podíl výstupu, jsou zastřešeny v délce pravidelně zastavujícího vlaku.**

Důležitým parametrem železničních stanic a zastávek je délka nástupní hrany pro příměstskou a městskou železnici. Standardní nástupní hrana na významných radiálních tratí je minimálně 200 m dlouhá, u ostatních regionálních a tangenciálních tratí minimálně 100 m dlouhá, pokud lokální charakter provozu nevyžaduje/neumožňuje odlišné řešení. Vzhledem ke stále navyšující se poptávce po příměstské a městské železnici a s přihlédnutím k připravovaným klíčovým investicím s životností 50 i více let (např. Metro S) je potřeba zvážit, zda délka nástupní hrany 200 m je konečná a plně dostačující potřebám provozu i do budoucna.

Požadavky na délku nástupiště:

1. **Délka nástupní hrany na významných radiálních tratí je 200 m.**
2. **Délka nástupní hrany u ostatních regionálních a tangenciálních tratí je 100 m, pokud lokální charakter provozu nevyžaduje odlišné řešení.**

5.3.3 ----- Parkoviště P+R a B+R

Nedílnou součástí zastávek pro městskou a příměstskou železnice je i síť parkovišť P+R u vybraných železničních stanic a zastávek v Praze a parkovišť B+R u všech železničních stanic a zastávek. Pro další rozvoj a odlehčení uliční sítě je nezbytná užší spolupráce veřejné a individuální automobilové dopravy především formou výstavby P+R. Hlavní město Praha podporuje výstavbu lokálních parkovišť P+R u většiny železničních zastávek a stanic v regionu tak, aby automobilová doprava plnila pouze funkci tzv. poslední míle. Řešení výstavby vysoce kapacitních parkovišť P+R na hranici města není ideálním řešením, neboť se problém přetížení komunikace přesouvá pouze těsně

za hranice města a stále významná část cesty je realizována individuální automobilovou dopravou. Ze směrů, kde není možné nabídnout atraktivní kolejové spojení s lokálními P+R v regionu, je však toto řešení jediné možné.

Lokality vhodné pro prověření realizace lokálního P+R jsou uvedeny v kartách železničních tratích č. 1–15 dle lokace u jednotlivých tratí. Parkoviště B+R jsou standardní součástí všech železničních stanic a zastávek na území města.

Požadavky na P+R a B+R:

1. **Ve vybraných železničních zastávkách na území města je realizováno lokální parkoviště P+R.**
2. **Ve všech železničních zastávkách a stanicích na území města je realizováno parkoviště B+R.**
3. **Pokud možno ve všech železničních zastávkách a stanicích v metropolitním regionu je doporučena realizace lokálního parkoviště P+R a B+R.**

II. část
Konkrétní infrastrukturní a provozní požadavky

V této kapitole jsou podrobněji popsány konkrétní požadavky a návrhy města k dalšímu prověření, a to jak na infrastrukturní část, tak na část provozní. Obecné cíle a požadavky z první části této strategie jsou v jednotlivých kartách železničních tratí konkrétně aplikovány na železniční uzel Prahy. Realizace těchto požadavků by měla zajistit splnění obecných cílů definovaných v první části této strategie.



6 Karty železničních tratí

Karty železničních lokalit podrobně popisují postavení, problémy a požadavky města na železniční infrastrukturu a provoz. Jde o souhrn všech dosud známých požadavků na infrastrukturu a rozsah provozu městské, příměstské a regionální dopravy, které by měly být přinejmenším ve studii proveditelnosti železničního uzlu Praha prověřeny a při všech připravovaných záměrech na železnici i v okolí, které by mohly znemožnit nebo zkomplikovat dále popsané požadavky, by měly být respektovány. Celkem je infrastruktura železničního uzlu Praha rozdělena do 20 karet, přičemž karty č. 1–15 se věnují konvenční železniční síti, karty č. 16–20 vysokorychlostním tratím. Rozdělení uzlu je takové, aby vždy každý úsek infrastruktury byl popisován až na výjimky pouze v jedné kartě. Z tohoto důvodu nejsou karty řešeny například dle provozovaných linek, ale podle jednotlivých traťových úseků. I každá železniční zastávka a stanice je zařazena pouze do jedné karty a v konkrétní kartě se vždy nachází na podbarveném žlutém poli.

V rámci konkrétního dopravně-technického prověření mohou být kladeny vyšší nároky na kapacitu infrastruktury nad rámec požadavků města, které z pohledu dalšího rozšíření železniční infrastruktury nejsou limitující.

Rozdělení do jednotlivých karet zobrazuje schéma S6.

→SCHÉMA S6: PŘEHLED KARET ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ

Přehledný provozní koncept městské a příměstské železnice a zrychlených vlaků kategorie Sp a R, konkrétní linkové vedení a počet párů vlaků všech linek ve špičkové hodině zobrazuje schéma S7.

→SCHÉMA S7: SCHÉMA LINKOVÉHO VEDENÍ LINEK S A DÁLKOVÉ DOPRAVY

S6 PŘEHLED KARET ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ

MAPA - finílní stav

Severní vstup Rychlého spojení
RS4 Ústí n. L. / Německo
hlavní větev

trať 070 Turnov

Severní vstup Rychlého spojení
RS4 Ústí n. L. / Německo
regionální větev

Liberecký vstup Rychlého spojení
Mladá Boleslav / Liberec
alt. RS 5 Polsko

trať letiště - Kladno

trať 120 Kladno

trať 122 Hostivice

trať 173 Rudná / Beroun

Západní vstup Rychlého spojení
RS3 Plzeň / Německo
var. A

Západní vstup Rychlého spojení
RS3 Plzeň / Německo
var. B

trať 171 Plzeň

trať 210 Čerčany / Dobříš

trať 231 Lysá nad Labem

Východní vstup Rychlého spojení
Kolín / Hradec Králové
alt. RS5 Polsko

trať 011 Kolín

trať 221 Benešov

Jižní vstup Rychlého spojení
RS1 Brno / Wien / Bratislava / Ostrava

Praha-Letiště Václava Havla
Praha-Dlouhá Míle
Praha-Veleslavín
Praha-Liboc
Praha-Ruzyně
Praha-Zličín
Praha-Cibulka
Praha-Stodůlky
Praha-Jinonice
Praha-Kovářka
Praha-Žvahov
Praha-Hlubočepy
Praha-Hlubočepy zastávka
Praha-Holyně
Praha-Řeporyje
vlečka třídírna odpadu Řeporyje
Praha-Sedlec
Praha-Podbaba
Praha-Holešovice
Praha-Vystaviště
Praha-Dejvice/Hradčanská
Praha-Libeň U Kříže
Praha-Bubny/Vltavská
Praha Masarykovo n
Praha-Karlín
Praha-Florenc
Praha-Karlovo náměstí
Praha-Vyton
Praha-Smíchov
Praha-Vršovice
Praha-Náměstí bratří Synků
Praha-Michle
Praha-Eden
Praha-Braník
Praha-Braník Ve Studeném
Praha-Krč
Praha-Kačerov
Praha-Zahradní Město
Praha-Spořilov
Praha-Velká Chuchle
Praha-Modřany zastávka
Praha-Radotín
Praha-Radotín sídliště
Praha-Komořany
Praha-Zbraslav
Praha-Třeboradice
Praha-Čakovice zámecký park
Praha-Čakovice
Praha-Kbely Nouzov
Praha-Kbely
Praha-Satalice
Praha-Vysočany
vlečka logistické centrum Horní Počernice
Praha-Horní Počernice
Praha-Rajská zahrada
Praha-Libeň
Praha-Kyje
Praha hraskova čtvrť
Praha-Dolní Počernice
Praha-Malešice
Praha-Jahodnice
Praha-Hostavice
vlečka spalovna Malešice
Praha-Běchovice
Praha-Běchovice střed
Praha-Klánovice
Praha-Hostivař
Praha-Horní Měcholupy
Praha-Uhříněves
Praha-Kolovraty

LEGENDA

stav	novostavba / rekonstrukce	
		trať
		elektrizace
		tunel
		vysokorychlostní trať
		tunel vysokorychlostní tratě
		vlečka
		zrušená trať
stávající	nová / zásadně rekonstruovaná	
		železniční stanice / zastávka
		číslo karty železniční tratě / přibližné vymezení karty
		Památková rezervace v hl. m. Praze

M 1 : 90 000

S7 SCHÉMA LINKOVÉHO VEDENÍ - LINKY S A RYCHLÍKY

HORIZONT bez VRT a Metra S

S3 Mladá Boleslav / Mělník
R21, R43 Tanvald / Mladá Boleslav / Mělník
S4 směr Kralupy n. Vlt.
R44 Slaný
R20 Děčín
S49 Roztoky u Prahy
Praha-Třeboradice
S34 Praha Masarykovo nádraží
Praha-Čakovice zámecký park
Praha-Čakovice
Praha-Sedlec
Praha-Kbely Nouzov
Praha-Kbely
Praha-Letiště Václava Havla
S5 Praha Masarykovo nádr.
Praha-Podbaba
Praha-Holešovice
Praha-Vysočany
Praha-Satalice
Praha-Veleslavín
Praha-Dlouhá Míle
Praha-Výstaviště
Praha-Libeň U Kříže
Praha-Bubny/Vltavská
Praha-Rajská zahrada
S2 Milovice / Nymburk / Kolín
S9 Milovice / Nymburk / Kolín
R10, R42 Hradec Králové / Kolín
R65 Kladno-Ostrovec
S5 Kladno-Ostrovec
Praha-Liboc
Praha-Dejvice/Hradčanská
Praha-Karlín
Praha-Horní Počernice
S5 Kladno-Ostrovec
Praha Masarykovo n.
Praha-Kyje
Praha-Libeň
S65 Hostivice / Rudná u Prahy
Praha-Ruzyně
Praha-Dolní Počernice
Praha-Zličín
Praha-Vyšehrad
Praha hlavní nádraží
Praha-Jiráskova čtvrť
Praha-Jahodnice
Praha-Hostavice
Praha-Běchovice střed
Praha-Cibulka
Praha-Eden
Praha-Depo Hostivař
Praha-Stodůlky
Praha-Smíchov
Praha-Vršovice
S61 Praha-Smíchov
S71 Praha-Radotín
Praha-Běchovice
Praha-Klánovice
Praha-Jinonice
Praha-Konvářka
Praha-Michle
Praha-Zahradní Město
Praha-Žvahov
S49 Roztoky u Prahy
S1 Úvaly / Kolín
S7 Kralupy
R12, R18, R19, R40, R41
směr Kolín
Praha-Hlubočepy zastávka
Praha-Hlubočepy
Praha-Spořilov
Praha-Hostivař
Praha-Horní Měcholupy
S61 Praha-Běchovice střed
Praha-Řeporyje
Praha-Holyně
Praha-Braník Ve Studeném
Praha-Kačerov
Praha-Braník
Praha-Krč
Praha-Uhříněves
Praha-Velká Chuchle
Praha-Modřany zastávka
Praha-Kolovraty
Praha-Radotín sídliště
Praha-Komořany
Praha-Radotín
S71 Praha-Běchovice střed
S9 Benešov / Stráněice / Říčany
R17, R49 Benešov / Tábor
R16, R47 směr Plzeň
R26, R46 směr České Budějovice
S7 Beroun / Revnice / Dobřichovice
Praha-Zbraslav
S6 Beroun / Rudná u Prahy
S8, S88 Vrané / Čerčany / Dobříš

M 1 : 90 000

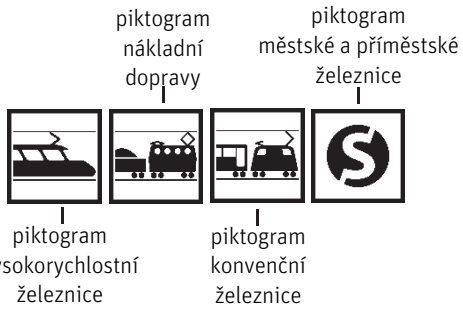
LEGENDA

- linky S po jednotlivých linkách
- segment spěšných vlaků a rychlíků
- počet párů jedné linky ve špičkové hodině
- železniční trať
- železniční stanice / zastávka
- Památková rezervace v hl. m. Praze

karta č.
0

NÁZEV: **INFORMAČNÍ KARTA S LEGENDOU**

ČÍSLO TRATĚ DLE KJŘ: - | ČÍSLO TRATĚ DLE GVD: -



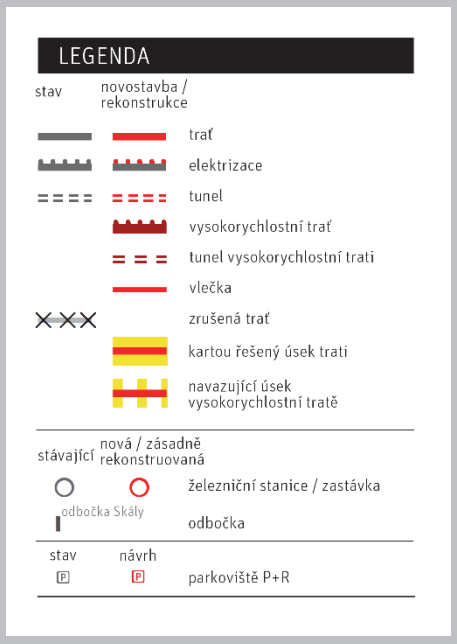
MAPA / 00

SCHÉMA ŽELEZNIČNÍ TRATĚ

výřez schématu železničního uzlu Praha zobrazující infrastrukturu řešenou kartou

Úsek infrastruktury, který je řešen kartou, je podbarven žlutě. U vysokorychlostních tratí je související navazující úsek podbarven žlutou přerušovanou čarou.

Železniční stanice a zastávky, které jsou součástí karty, se nacházejí v podbarveném žlutém poli, železniční stanice a zastávky, které nejsou v tomto poli, nejsou součástí karty.



M 1 : 100 000

POPIS TRATĚ:

Popis charakterizující postavení tratě v rámci železničního uzlu a její úlohu v železniční dopravě.

PROBLÉMOVÁ MÍSTA NA TRATI:

Výčet nejproblémovějších míst na trati, návrh opatření na snížení nebo eliminaci problému je na druhém listu karty.

---------- POŽADAVKY NA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURU

INFRASTRUKTURA

Jde o požadavky města na konkrétní infrastrukturní opatření, které jsou lokalizovány mimo železniční stanice a zastávky a řeší stávající nebo očekávané problémy. Obecně u těchto požadavků nemusí být uvedeny jen požadavky řešitelné správcem infrastruktury, ale i požadavky týkající se nějakým způsobem železnice bez ohledu na investora akce.

ŽELEZNIČNÍ STANICE A ZASTÁVKY

Jde o požadavky města týkající se buď nových železničních zastávek a stanic, anebo úpravy stávajících železničních zastávek a stanic především z důvodu zvýšení kvality poskytované služby, nebo zvýšení kapacity stanice.

VYBAVENÍ ŽELEZNICE

V této části jsou uvedeny požadavky na vybavení železničního uzlu, především návrhy na možné prověření odstavných ploch pro železniční dopravu nebo parkoviště P+R.

PROVOZNÍ KONCEPT LINEK S

Zde je uveden stručný popis provozního konceptu linek S – městské a příměstské železnice. Společně s tabulkou jde o linkové vedení před zprovozněním vysokorychlostních tratí a Metra S. Vzhledem k tomu, že podoba železničního uzlu za horizontem realizace vysokorychlostních tratí a Metra S není přesně stanovena (především podoba Metra S respektive jeho zaústění do povrchové sítě a jeho kapacita), není účelné v této chvíli stanovovat přesný provozní koncept.

TAB / 00

Tabulka přehledně ukazuje vlaky příměstské, městské i regionální dálkové dopravy kategorie R, které se pohybují na kartou řešené části infrastruktury.

OČEKÁVANÝ INTERVAL MĚSTSKÉ A PŘÍMĚSTSKÉ ŽELEZNICE
(horizont před zprovozněním VRT a Metra S)

ÚSEK TRATĚ	INTERVAL (VE ŠPIČCE)	LINKY / SMĚR
	+	

úsek tratě, ve kterém linka využívá kartou řešenou infrastrukturu, není zde tedy uvedena počáteční a cílová stanice linky

takto spojené linky společně skládají pravidelný interval

nejmenší interval ve špičce pracovního dne

číslo linky (u kategorie S dle PID, u kategorie R dle MD ČR) a cílová destinace mino území Prahy (u tangenciálních linech jsou uvedeny oba koncové tarifní body), v případě, že linka je vůči Praze diametrální, je uvedena pouze koncová stanice přiléhající k řešenému úseku infrastruktury, u linek kategorie R jsou uvedeny cílové případně významné stanice na trase

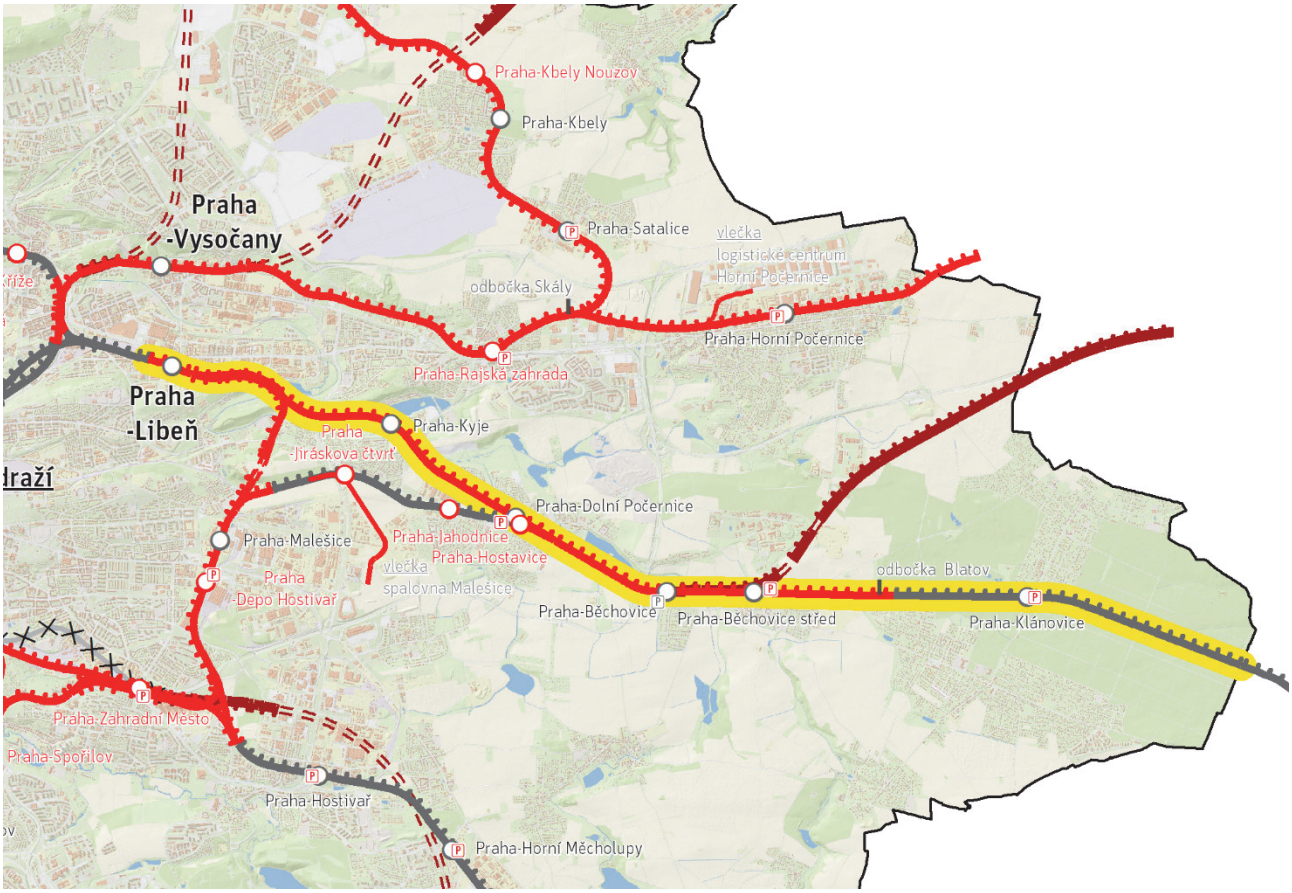
karta č. **1**

NÁZEV: **PRAHA – KOLÍN**

ČÍSLO TRATĚ DLE KJŘ: **011** | ČÍSLO TRATĚ DLE GVD: **501**

MAPA / 01

SCHÉMA ŽELEZNIČNÍ TRATĚ



POPIS TRATĚ:

Z pohledu topologie české železniční sítě jde o nejvýznamnější železniční trať, která je součástí I. a III. tranzitního železničního koridoru. Trať zajišťuje nejvýznamnější dálkové spojení v nadregionální dopravě – spojuje Prahu s východem Čech a Moravou, respektive s Rakouskem, Slovenskem a Polskem. Na železniční trati je provozována silná příměstská železniční doprava, trať plní funkci páteře veřejné dopravy v regionu. Vzhledem k radiálnímu vedení tratě je zde velký potenciál i pro vnitroměstské cesty jak z okrajových částí Prahy do centra, tak v širším zázemí centra. V nákladní dopravě trať patří do trojice nejzatíženějších tratí zaústěných do ŽUP, byť vzhledem k vyčerpané kapacitě je nákladní doprava provozována především v okrajových částech dne.

Železniční trať je v celém úseku elektrizovaná, tříkolejná a modernizovaná.

PROBLÉMOVÁ MÍSTA NA TRATI:

- vyčerpaná kapacita v celém úseku (alarmující stav se projevuje v nepravidelnosti příměstské železniční dopravy a nedostatku kapacity pro nákladní dopravu)
- nedostatečná kapacita východního zhlaví stanice Praha-Libeň (absence Libeňského přesmyku viz karta č. 13)

---------- POŽADAVKY NA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURU

INFRASTRUKTURA

1. **zvýšení počtu traťových kolejí na 4 v úseku Praha-Libeň – Praha-Běchovice respektive** až k odbočce Praha-Blatov
2. **odvedení dálkové železniční dopravy v úseku Praha-Běchovice – hranice hl. m. Prahy** (segregace pomocí nové tratě do Poříčan, respektive Velkého Oseka a dále zkapacitnění stávající tratě nebo novostavbou do Kolína)

ŽELEZNIČNÍ STANICE A ZASTÁVKY

1. **doplnění 4.** (bočního) **nástupiště v žst. Praha-Libeň** (v souvislosti se zčtyřkolejněním tratě)
2. **doplnění nového nástupiště v žst. Praha-Běchovice** (ze směru Praha-Malešice)
3. **doplnění kolejového propojení a doplnění nového nástupiště v zastávce Praha-Běchovice střed** (pro potřeby obratu městských tangenciálních linek S61 Praha-Smíchov – Praha-Běchovice střed a S71 Praha-Radotín – Praha-Běchovice střed)

VYBAVENÍ ŽELEZNICE

1. **parkoviště P+R lokálního charakteru u zastávek:** Praha-Běchovice střed, Praha-Klánovice
2. **zřízení odstavů (depa) pro železniční vozidla v lokalitách:** Praha-Libeň, Praha-Běchovice

PROVOZNÍ KONCEPT LINEK S

Na železniční trati je provozována silná příměstská železniční doprava linky S1 v prokladu s linkou S7 a rychlá regionální doprava. V úseku Praha-Dolní Počernice – Praha-Běchovice střed je provozována městská tangenciální linka S61 Praha-Smíchov – Praha-Běchovice střed a S71 Praha-Radotín – Praha-Krč – Praha-Běchovice střed. Vlaky linek S pokračují z žst. Praha-Libeň dále do žst. Praha hlavní nádraží, respektive Praha Masarykovo nádraží.

TAB / O1

OČEKÁVANÝ INTERVAL MĚSTSKÉ A PŘÍMĚSTSKÉ ŽELEZNICE
(horizont před zprovozněním VRT a Metra S)

ÚSEK TRATĚ	INTERVAL (VE ŠPIČCE)	LINKY / SMĚR
v celém úseku	10 min	S1, S7 Úvaly / Kolín / Nymburk
v celém úseku	cca 15 min	R9, R18, R19, R40, R41 Pardubice/Havl. Brod/Čáslav
Praha-Dolní Počernice – Praha-Běchovice střed	30 min	S61 Praha-Smíchov – Praha-Běchovice střed
Praha-Dolní Počernice – Praha-Běchovice střed	30 min	S71 Praha-Radotín – Praha-Běchovice střed

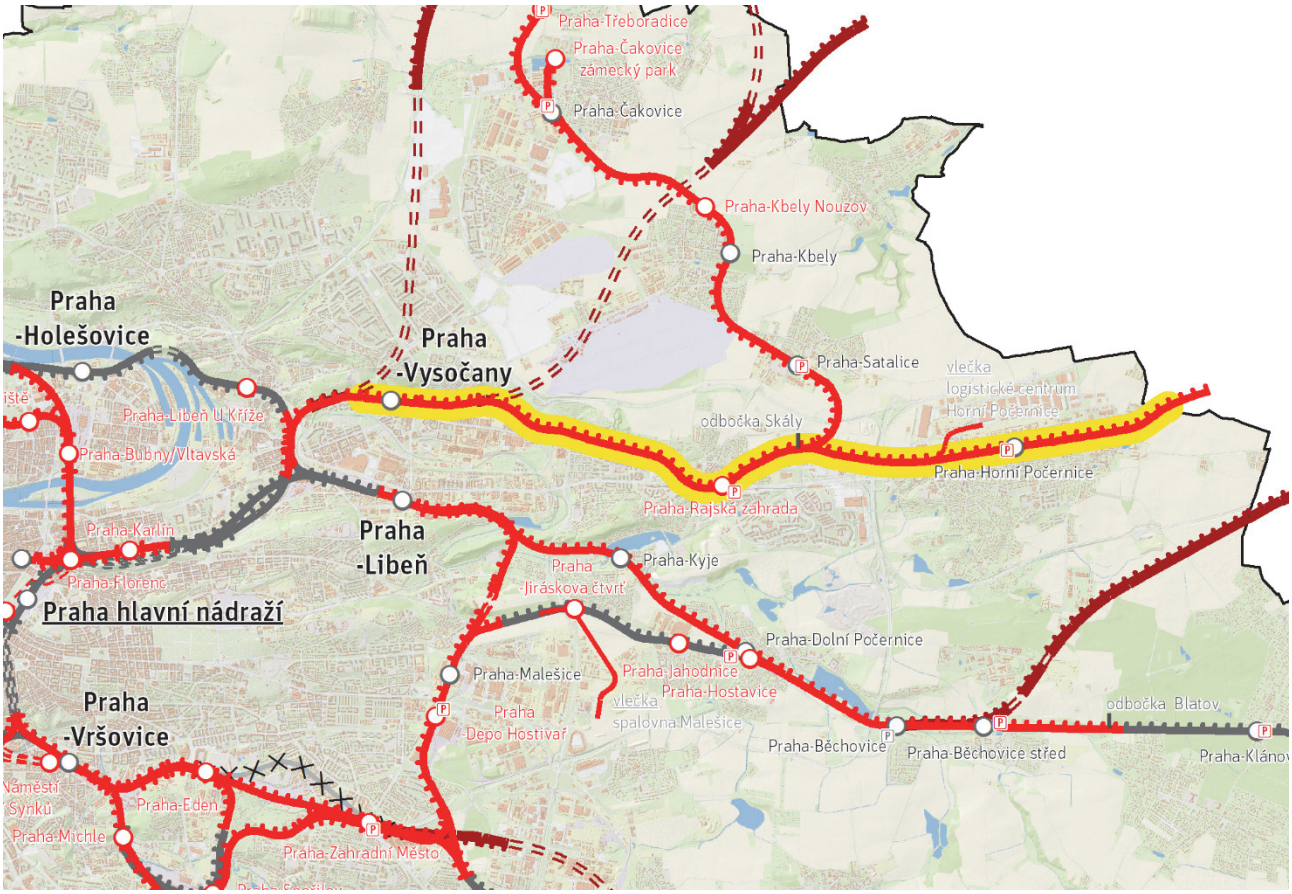
karta č. **2**

NÁZEV: PRAHA – LYSÁ NAD LABEM

ČÍSLO TRATĚ DLE KJŘ: **231** | ČÍSLO TRATĚ DLE GVD: **524**

MAPA / 02

SCHÉMA ŽELEZNIČNÍ TRATĚ



POPIS TRATĚ:

Hlavní železniční trať spojující pravobřežní trať trať č. 072 s Prahou. Z pohledu dálkové dopravy trať spojuje Prahu s Hradcem Králové a východem Čech, je však bez významného mezinárodního charakteru dopravy. Na železniční trati je provozována silná příměstská železniční doprava, trať plní funkci páteře veřejné dopravy v regionu. Vzhledem k radiálnímu vedení tratě je zde potenciál i pro vnitroměstské cesty z okrajových částí Prahy do centra. Nákladní doprava využívá tuto trať především pro spojení ŽUP s tratí č. 072.

V úseku Praha-Vysočany – odbočka Skály je železniční infrastruktura využívána společně s tratí Praha – Neratovice, byť v současném stavu jde spíše o souběh dvou tratí.

Železniční trať je v celém úseku elektrizovaná a dvojkolejná, v úseku Praha-Vysočany – odbočka Skály je v souběhu vedena kolej pro neratovickou trať, v tomto úseku lze trať částečně využívat jako tříkolejná. Modernizace této tratě dosud neproběhla, ale je v pokročilém stádiu přípravy.

PROBLÉMOVÁ MÍSTA NA TRATI:

- nedostatečná/vyčerpaná kapacita trati v úseku Praha-Vysočany – odbočka Skály
- chybějící přestup na metro B v oblasti Rajské zahrady
- nedostatečná kapacita celé tratě neumožňující navýšení provozu železnice
- morální zastaralost žst. Praha-Vysočany

---------- POŽADAVKY NA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURU

INFRASTRUKTURA

1. **modernizace úseku Praha-Vysočany – hranice hl. m. Prahy** (včetně zapojení neratovické tratě do tříkolejného úseku Praha-Vysočany – odbočka Skály)
2. **v dlouhodobém horizontu zajistit prostorovou koordinaci s případným mimoúrovňovým řešením křižovatky ulice Kbelská a Kolbenova**
3. **v dlouhodobém horizontu zvýšení počtu traťových kolejí na 3 respektive 4 v celém úseku včetně mimoúrovňového odbočení v odbočce Skály**

ŽELEZNIČNÍ STANICE A ZASTÁVKY

1. **zásadní rekonstrukce žst. Praha-Vysočany včetně prodloužení a rozšíření podchodu, výstavba nového zázemí pro cestující včetně prostoru pro vybavenost**
2. **nová železniční zastávka Praha-Rajská zahrada** (nutnost zajištění přestupní vazby na metro linky B)

VYBAVENÍ ŽELEZNICE

1. **parkoviště P+R lokálního charakteru u stanice**: Praha-Horní Počernice

PROVOZNÍ KONCEPT LINEK S

Na železniční trati je provozována příměstská železniční doprava linky S2, S22, S9 a rychlá regionální doprava. V úseku Praha-Vysočany – odbočka Skály jsou provozovány linky směr Čakovice a Neratovice. Ze stanice Praha-Vysočany linky dále pokračují do centra města. Vlaky linek S pokračují ze žst. Praha-Vysočany dále do žst. Praha hlavní nádraží, respektive Praha Masarykovo nádraží.

TAB / O2

OČEKÁVANÝ INTERVAL MĚSTSKÉ A PŘÍMĚSTSKÉ ŽELEZNICE
(horizont před zprovozněním VRT a Metra S)

ÚSEK TRATĚ	INTERVAL (VE ŠPIČCE)	LINKY / SMĚR
v celém úseku	15 min	S2, S22, S9 Milovice / Nymburk / Kolín
v celém úseku	30 min	R10, R42 Hradec Králové / Kolín
Praha-Vysočany – odbočka Skály	30 min +	S3 Mladá Boleslav / Mělník
Praha-Vysočany – odbočka Skály	30 min	S34 Praha-Čakovice zámecký park
Praha-Vysočany – odbočka Skály	30 min	R21, R43 Tanvald / Mladá Boleslav / Mělník

V případě, že bude relace Praha – Liberec vedena přes tzv. Všejanskou spojku, je v celém úseku doplněn rychlý segment v intervalu 60 min do Mladé Boleslavi.

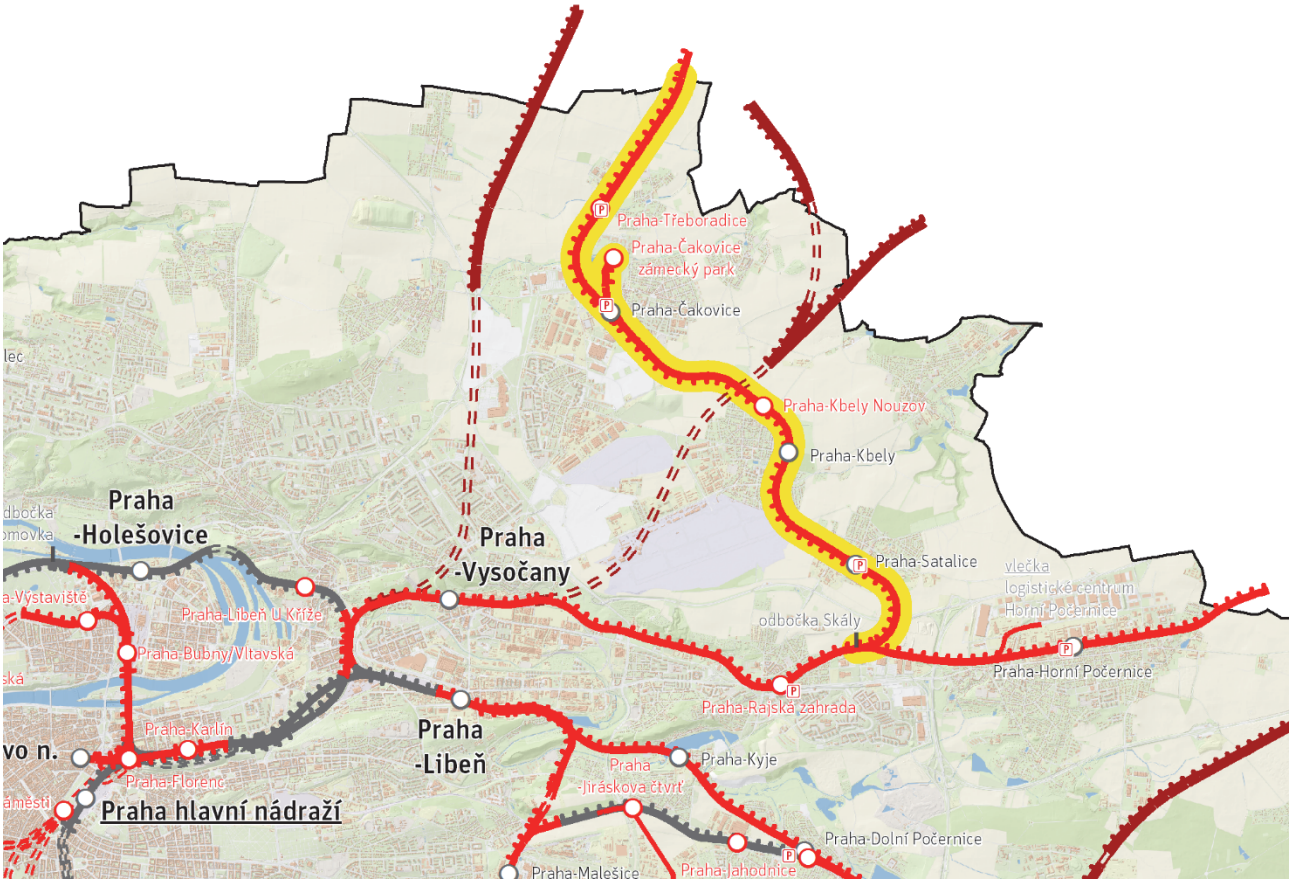
karta č. **3**

NÁZEV: **PRAHA – TURNOV**

ČÍSLO TRATĚ DLE KJŘ: **070** | ČÍSLO TRATĚ DLE GVD: **537**

MAPA / 03

SCHÉMA ŽELEZNIČNÍ TRATĚ



POPIS TRATĚ:

Železniční trať lokálního charakteru plnící především roli obsluhy metropolitního regionu. Z pohledu dálkové dopravy trať spojuje Prahu s Turnovem a oblastí Liberecka, byť jízdní doby nejsou v tomto segmentu dálkové dopravy konkurenceschopné, bez významného mezinárodního charakteru dopravy. Na železniční trati je provozována příměstská železniční doprava, trať společně s radiální autobusovou dopravou plní funkci páteře veřejné dopravy v regionu. I přes rozvinuté vedení tratě má trať potenciál i pro vnitroměstské cesty z okrajových částí Prahy do centra. Nákladní doprava je na této trati spíše okrajová, po elektrizaci se trať stává zajímavou pro relace vedené v severním směru.

Trať od odbočky Skály využívá železniční infrastrukturu společně s tratí Praha – Lysá nad Labem.

Železniční trať je v nezávislé trakci a jednokolejná. Modernizace této trati dosud neproběhla.

PROBLÉMOVÁ MÍSTA NA TRATI:

- jednokolejná železniční trať a omezená místa křižování negativně ovlivňují spolehlivost a provozní koncept tratě
- nedostatečná obsluha některých lokalit, kterými trať prochází
- morální zastaralost železničních stanic a zastávek

---------- POŽADAVKY NA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURU

INFRASTRUKTURA

1. **modernizace úseku odbočka Skály – hranice hl. m. Prahy**
2. **v celém úseku zvýšení počtu traťových kolejí na 2**
3. **elektrizace trati**
4. **zprovoznění vlečky do bývalého cukrovaru Čakovice** (včetně nezbytných úprav žst. Praha-Čakovice[4] a staničního zabezpečovacího zařízení)

ŽELEZNIČNÍ STANICE A ZASTÁVKY

1. **nová železniční zastávku Praha-Kbely Nouzov**[5]
2. **nová železniční zastávka Praha-Čakovice zámecký park (konečná stanice pro linku S34)**
3. **nová železniční zastávka Praha-Třeboradice**
4. **rekonstrukce všech železničních stanic a zastávek**

VYBAVENÍ ŽELEZNICE

1. **parkoviště P+R lokálního charakteru u stanic**: Praha-Satalice, Praha-Čakovice

PROVOZNÍ KONCEPT LINEK S

Na železniční trati je provozována příměstská železniční doprava linky S3 a rychlá regionální doprava. V úseku Praha-Vysočany – Praha-Čakovice zámecký park je provozována městská linka S34. Z dopravny odbočka Skály linky dále pokračují do centra města.

V případě zřízení dalších zastávek nad rámec dnešního stavu vlaky linky S3 a rychlé regionální dopravy tyto zastávky neobsluhují.

TAB / 03

OČEKÁVANÝ INTERVAL MĚSTSKÉ A PŘÍMĚSTSKÉ ŽELEZNICE
(horizont před zprovozněním VRT a Metra S)

ÚSEK TRATĚ	INTERVAL (VE ŠPIČCE)	LINKY / SMĚR
v celém úseku	30 min	S3 Mladá Boleslav / Mělník
odbočka Skály – Praha-Čakovice zámecký park	+ 30 min	S34 Praha-Čakovice zámecký park
v celém úseku	30 min	R21, R43 Tanvald / Mladá Boleslav / Mělník

4 *Nástupiště obsluhující trať do cukrovaru bude umístěno před výpravní budovu*

5 *Pouze v případě, pokud bude prokázána dostatečná kapacita tratě*

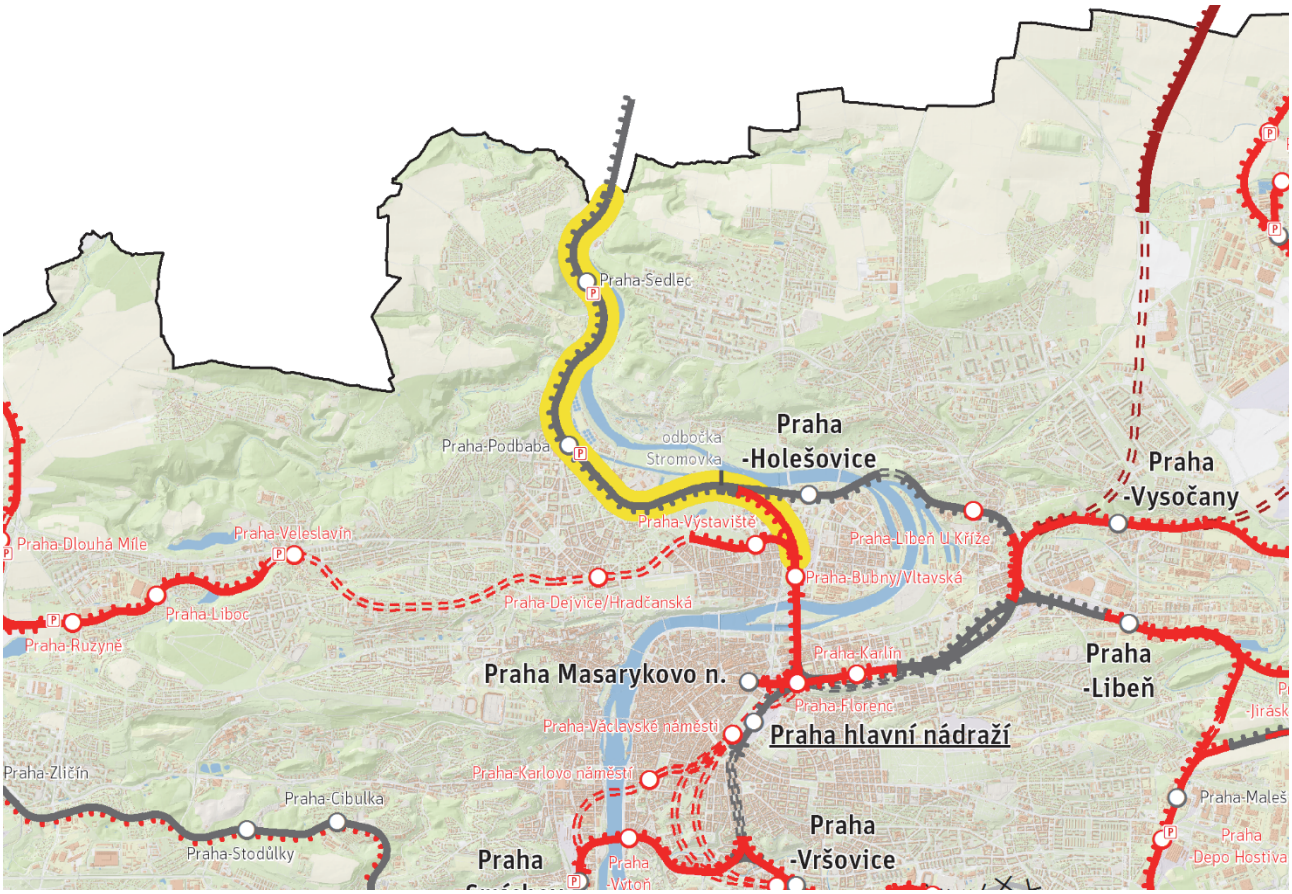
karta č. **4**

NÁZEV: **PRAHA – KRALUPY NAD VLTAVOU**

ČÍSLO TRATĚ DLE KJŘ: **091** | ČÍSLO TRATĚ DLE GVD: **526, 527**

MAPA / 04

SCHÉMA ŽELEZNIČNÍ TRATĚ



POPIS TRATĚ:

Železniční trať je z převážné části součástí I. a IV. tranzitního železničního koridoru a v rámci celostátní dopravy plní významnou funkci. Z pohledu dálkové dopravy trať spojuje Prahu s Ústím nad Labem a Podkrušnohořím, respektive s Německem a je jednou z významných dálkových tras nadregionální a dálkové dopravy. Na železniční trati je provozována silná příměstská železniční doprava, trať plní funkci páteře veřejné dopravy v regionu, díky kaňonu Vltavy je železnice mnohdy nejrychlejším dopravním prostředkem pro spojení s Prahou. Vzhledem k radiálnímu vedení tratě je zde potenciál i pro vnitroměstské cesty jak z okrajových částí Prahy do centra, tak v rámci širšího zázemí centra. Obdobně jako u dálkové osobní dopravy je trať hojně používána v nákladní dopravě pro relaci směrem do Německa. V současné době je tato trať v nákladní dopravě nejzatíženější v porovnání s ostatními tratěmi zaústěnými do ŽUP.

V úseku Praha Masarykovo nádraží – odb. Stromovka je trať využívána téměř výhradně pro městskou a příměstskou železniční dopravu. V úseku Praha Masarykovo nádraží – Praha-Bubny (Negrelliho viadukt) je železniční infrastruktura využívána společně s tratí Praha – Kladno (není součástí této karty). Po realizaci VRT Praha – Litoměřice – Ústí nad Labem (RS 4) bude značná část dálkové osobní dopravy vedena mimo tuto trať a význam této tratě z pohledu dálkové dopravy poklesne.

Železniční trať je v celém úseku elektrizovaná a dvojkolejná, modernizace tratě je dokončena v úseku Praha-Holešovice – hranice hlavního města.

PROBLÉMOVÁ MÍSTA NA TRATI:

- nedostatečná kapacita Negrelliho viaduktu (vzhledem k památkové ochraně nelze stavebně řešit)
- nedostatečná obsluha a chybějící vazby na ostatní linky PID v oblasti Buben
- nedostatečná kapacita celé tratě neumožňující bez segregace dálkové osobní dopravy na novou vysokorychlostní trať navýšení provozu příměstské železnice do cílového stavu

---------- POŽADAVKY NA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURU

INFRASTRUKTURA

1. **modernizace úseku Praha-Bubny – odb. Stromovka** (z důvodu budoucí urbanizace okolního území je vhodné část trasy vést na estakádě)
2. **zapojení železniční tratě do železniční stanice Praha-Bubny**

ŽELEZNIČNÍ STANICE A ZASTÁVKY

1. **zrušení železniční zastávky Praha-Holešovice zastávka** – nahrazeno železniční stanici Praha-Bubny

VYBAVENÍ ŽELEZNICE

1. **parkoviště P+R lokálního charakteru u stanic a zastávek**: Praha-Podbaba, Praha-Sedlec
2. **zřízení odstavů pro železniční vozidla v lokalitě:** odbočka Stromovka (v cípu mezi tratí na Masarykovo nádraží a do Holešovic)

PROVOZNÍ KONCEPT LINEK S

Na železniční trati je provozována příměstská železniční doprava linky S4 a rychlá regionální doprava. V úseku odb. Stromovka – hranice hl. m. Prahy je provozována městská tangenciální linka S49 Roztoky u Prahy – Praha-Hostivař.

TAB / 04

OČEKÁVANÝ INTERVAL MĚSTSKÉ A PŘÍMĚSTSKÉ ŽELEZNICE
(horizont před zprovozněním VRT a Metra S)

ÚSEK TRATĚ	INTERVAL (VE ŠPIČCE)	LINKY / SMĚR
v celém úseku	15 min	S4 Hněvice / Nelahozeves / Kralupy nad Vltavou[6]
v celém úseku	60 min	R44 Slaný
odbočka Stromovka – hranice hl. m. Prahy	+ 60 min	R20 Děčín
odbočka Stromovka – hranice hl. m. Prahy	30 min	S49 Praha-Hostivař – Roztoky u Prahy

6 *ve špičce některé spoje neobsluhují všechny tarifní body*

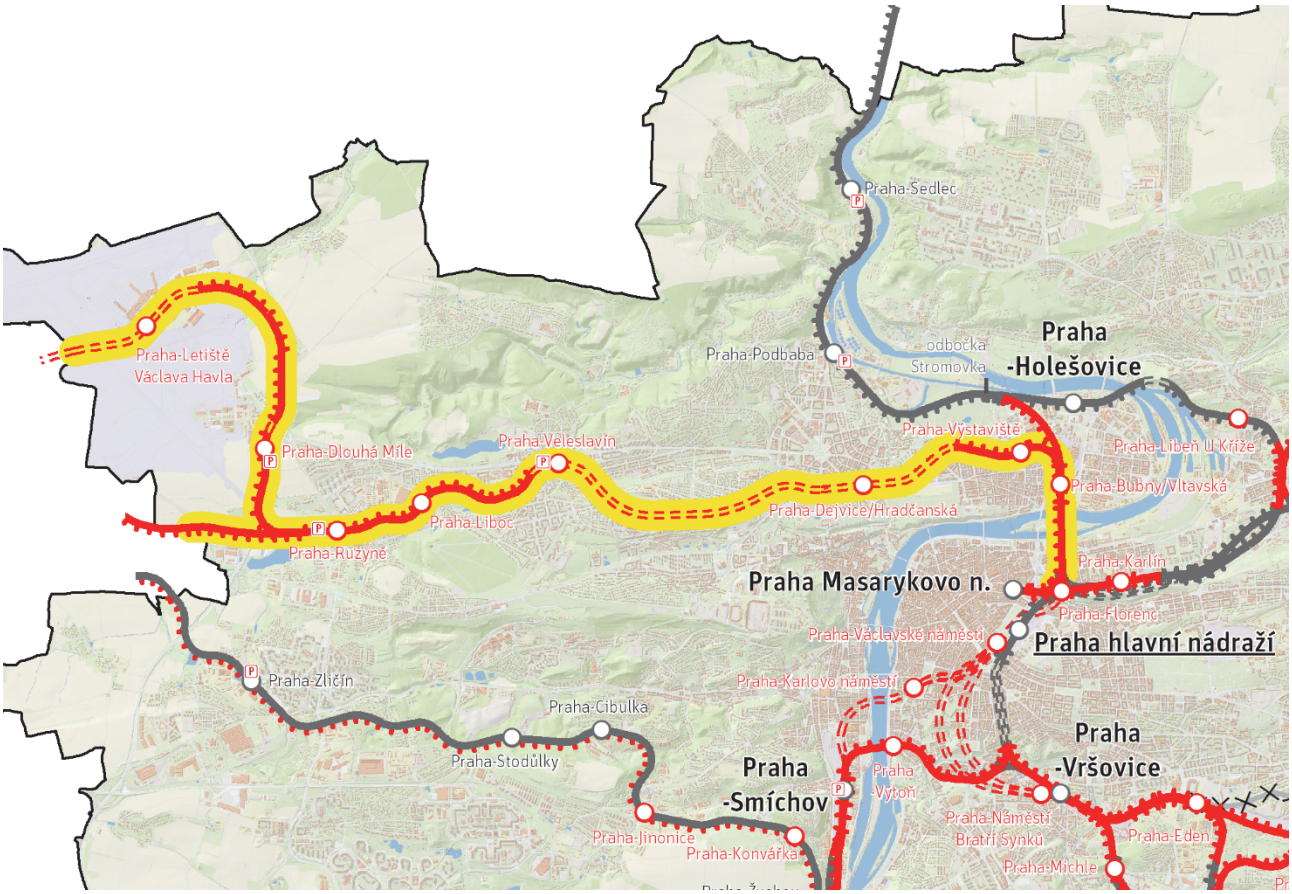
karta č. **5**

NÁZEV: **PRAHA – KLADNO**

ČÍSLO TRATĚ DLE KJŘ: **120** | ČÍSLO TRATĚ DLE GVD: **526, 528**

MAPA / 05

SCHÉMA ŽELEZNIČNÍ TRATĚ



POPIS TRATĚ:

Železniční trať lokálního charakteru plnící především roli obsluhy metropolitního regionu. Dálková doprava je zde zastoupena pouze v segmentu „R“, což je svým charakterem podobné spíše rychlé regionální dopravě. Pro potřeby příměstské a městské železnice má trať velmi významný potenciál, byť dnes není naplněn. Díky novostavbě tratě na Letiště Václava Havla může být na této trati zaveden čistě městský provoz ve velmi krátkém intervalu. Nákladní doprava je na železniční trati provozována pouze minimálně v okrajových částech dne. Díky krátkému intervalu na území hl. města Prahy může trať plnit obdobnou službu jako linka metra.

V úseku Praha Masarykovo nádraží – Praha Bubny (Negrelliho viadukt) je železniční infrastruktura využívána společně s tratí Praha – Kralupy.

Železniční trať je jednokolejná v nezávislé trakci, poslední významná modernizace proběhla při přestavbě z koněspřežný na parostrojní provoz v 60. letech 19. století.

PROBLÉMOVÁ MÍSTA NA TRATI:

- nedostatečná kapacita Negrelliho viaduktu (vzhledem k památkové ochraně nelze stavebně řešit)
- trať je v celé délce ve špatném technickém stavu s morálně zastaralým vybavením stanic a zastávek
- nedostatečná kapacita celé tratě neumožňující navýšení provozu příměstské železnice
- žádné nebo špatné přestupní vazby na ostatní druhy dopravy
- nedostatečná obsluha lokalit, kterými trať prochází

---------- POŽADAVKY NA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURU

INFRASTRUKTURA

1. **rekonstrukce Negrelliho viaduktu** – V REALIZACI; (v budoucnu prověřit možnost instalace modernější zabezpečovacího zařízení zvyšující kapacitu traťového úseku Praha Masarykovo nádraží – Praha-Bubny)
2. **modernizace v úseku Praha-Bubny – hranice hl. m. Prahy** (vzhledem k podmínkám v území je možné trať v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín vést v tunelu)
3. **realizace podjezdu pro tramvajovou trať pod jižním zhlavím žst. Praha-Bubny**[7]
4. **zajistit prostorovou rezervu pro pokračování tratě z letiště směrem na západ**

ŽELEZNIČNÍ STANICE A ZASTÁVKY

1. **nová železniční zastávka Praha-Výstaviště**
2. **nová železniční zastávka Praha-Liboc** (v poloze při ulici U Prioru)
3. **nová železniční zastávka Praha-Dlouhá míle** (společně s terminálem PID a P+R)
4. **nová železniční zastávka Letiště Václava Havla Praha** (zajistit komfortní přestupní vazby na terminály 1 a 2)
5. **zásadní rekonstrukce železničních stanic Praha-Bubny, Praha-Dejvice Hradčanská, Praha-Veleslavín a Praha-Ruzyně** (zajištění dostatečného vybavení a zázemí pro cestující odpovídající významu této tratě a stanic, které mají potenciál se stát lokálními centry)

Vzhledem k významu této tratě spojující mezinárodní letiště a hlavní město je nutné zajistit vysokou estetickou hodnotu železničních stanic a zastávek a jejich konečnou podobu řešit například pomocí architektonické soutěže (soutěží).

VYBAVENÍ ŽELEZNICE

1. **parkoviště P+R Dlouhá míle** (etapa 1 000 stání, cílový stav 1 900 stání)
2. **parkoviště P+R Ruzyně** (300 – 500 stání)
3. **parkoviště P+R lokálního charakteru u stanice**: Praha-Veleslavín
4. **zřízení odstavů (depa) pro železniční vozidla v lokalitě:** žst. Ruzyně (pro potřeby této tratě)

PROVOZNÍ KONCEPT LINEK S

Na železniční trati je provozována příměstská železniční doprava linky S5, rychlá regionální doprava a městská železniční doprava linky S55 obsluhující letiště. Z železniční stanice Praha-Bubny linky dále pokračují do centra města. Z důvodu nedostatečné kapacity úseku Praha Masarykovo nádraží – Praha-Bubny je nutné některé vlaky linky S5 dočasně ukončit v žst. Praha-Veleslavín, což ale z pohledu příměstské železnice není vhodné a trvale fungující řešení.

TAB / 05

OČEKÁVANÝ INTERVAL MĚSTSKÉ A PŘÍMĚSTSKÉ ŽELEZNICE
(horizont před zprovozněním VRT a Metra S)

ÚSEK TRATĚ	INTERVAL (VE ŠPIČCE)	LINKY / SMĚR
v celém úseku (větev směr Kladno)	15 min	R45 Kladno-Ostrovec
Masarykovo nádraží – Letiště VHP	10 min	S55 Letiště Václava Havla Praha
v celém úseku (větev směr Kladno)[8]	30 min	S5 Kladno-Ostrovec
Masarykovo nádraží – Praha-Bubny	15 min	S4 Hněvice / Nelahozeves / Kralupy nad Vltavou[9]
Masarykovo nádraží – Praha-Bubny	60 min	R44 Slaný

7 *V této souvislosti je vhodné zvážit změnu názvu stanice metra C Vltavská, která by po realizaci nové železniční stanice měla systémově nést název Nádraží Bubny.*

8 *Do doby zvýšení kapacity Negrelliho viaduktu vlaky jsou provizorně ukončeny v žst. Praha-Veleslavín.*

9 *Ve špičce některé spoje neobsluhují všechny tarifní body.*

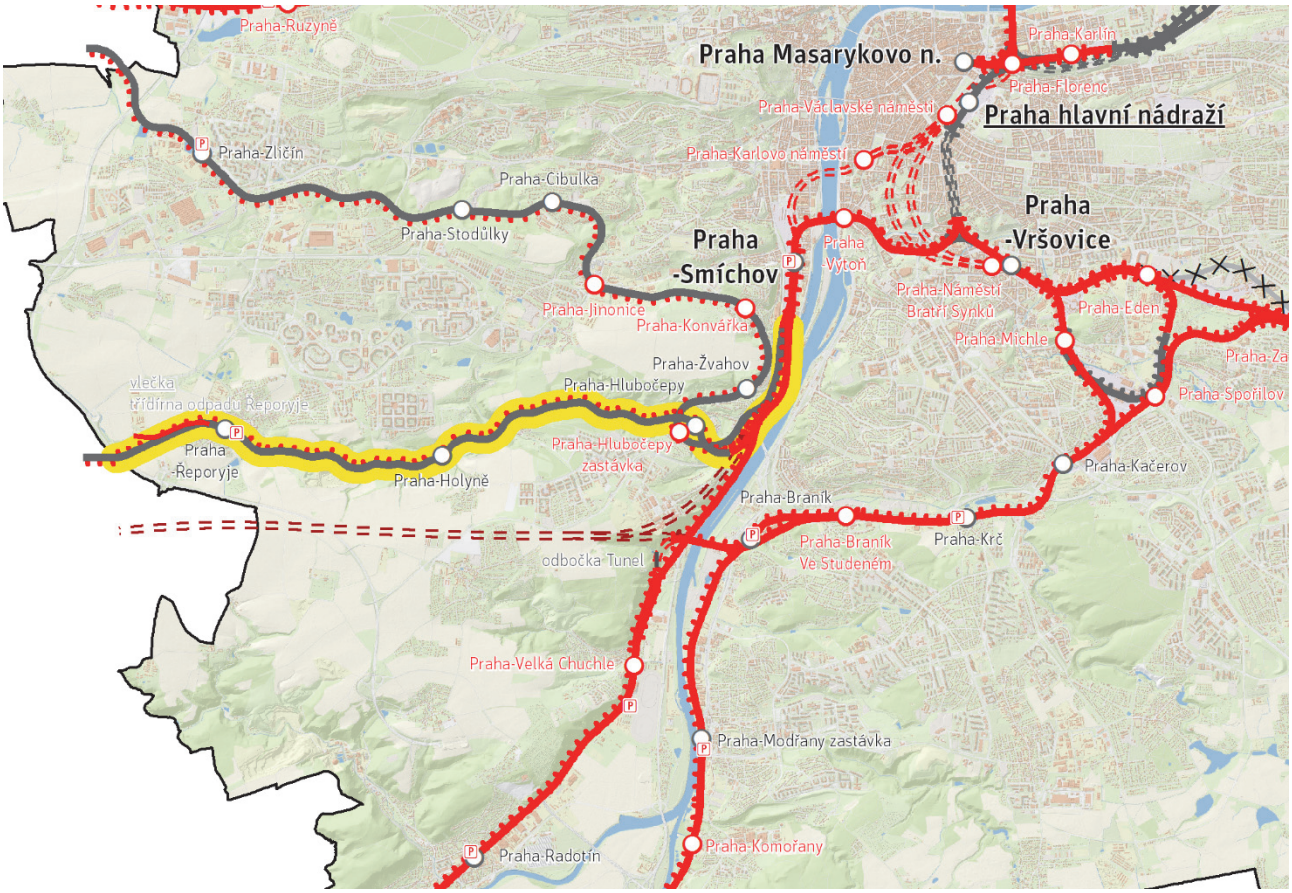
karta č. **6**

NÁZEV: **PRAHA – RUDNÁ U PRAHY**

ČÍSLO TRATĚ DLE KJŘ: **173** | ČÍSLO TRATĚ DLE GVD: **520**

MAPA / 06

SCHÉMA ŽELEZNIČNÍ TRATĚ



POPIS TRATĚ:

Železniční trať lokálního charakteru plní především roli obsluhy metropolitního regionu, z pohledu dálkové dopravy zajišťuje odklonovou trasu pro hlavní trať Praha – Beroun, byť v náročnějších sklonových parametrech a s omezenou kapacitou. Na železniční trati je provozována stále rostoucí příměstská železniční doprava, přestože jde o lokální trať, železnice plní funkci páteře veřejné dopravy v regionu. Na území hlavního města trať prochází méně obydlenou zástavbou spíše rekreačního charakteru, potenciál pro každodenní vnitroměstské dojíždění do centra není vysoký, na druhou stranu má tato trať silný rekreační potenciál. Nákladní doprava je na této trati spíše okrajová.

Železniční trať je v nezávislé trakci a jednokolejná. Modernizace této tratě proběhla především za účelem zlepšení technického stavu, úpravu dopraven a zvýšení traťové rychlosti.

PROBLÉMOVÁ MÍSTA NA TRATI:

- nedostatečná kapacita tratě, nelze zmenšit interval na městem požadovanou hodnotu
- nemožnost prodloužit linky S z této tratě na pražské hlavní nádraží z důvodu nedostatečné kapacity železničního mostu přes Vltavu

---------- POŽADAVKY NA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURU

INFRASTRUKTURA

1. **elektrizace železniční tratě v celém úseku**
2. **vybavit infrastrukturu pro možnost zavedení 15 min intervalu příměstských vlaků** (prověření zvýšení rychlosti, částečné zdvojkolejnění či doplnění výhyben)

ŽELEZNIČNÍ STANICE A ZASTÁVKY

bez požadavků

VYBAVENÍ ŽELEZNICE

1. **parkoviště P+R lokálního charakteru u stanice**: Praha-Řeporyje
2. **příprava železniční infrastruktury pro napojení vlečky „třídírna odpadu Řeporyje" v obvodu stanice Praha-Řeporyje**

PROVOZNÍ KONCEPT LINEK S

Na železniční trati je provozována příměstská železniční doprava linky S6. Vlaky linky S6 pokračují ze žst. Praha-Smíchov dále do žst. Praha hlavní nádraží.

TAB / 06

OČEKÁVANÝ INTERVAL MĚSTSKÉ A PŘÍMĚSTSKÉ ŽELEZNICE
(horizont před zprovozněním VRT a Metra S)

ÚSEK TRATĚ	INTERVAL (VE ŠPIČCE)	LINKY / SMĚR
v celém úseku	15 min	S6 Beroun / Rudná u Prahy + Nučice zast.

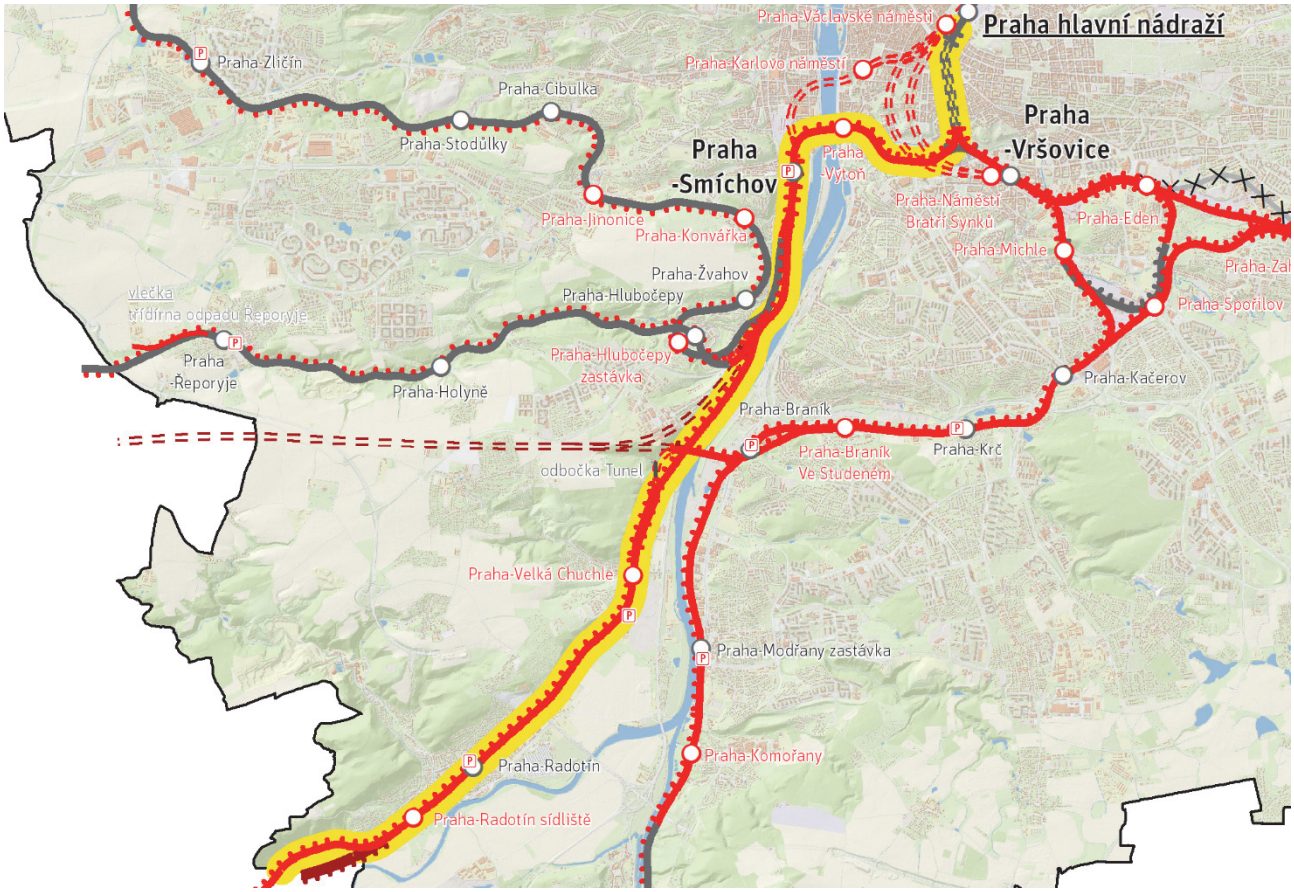
karta č. **7**

NÁZEV: **PRAHA – BEROUN**

ČÍSLO TRATĚ DLE KJŘ: **171** | ČÍSLO TRATĚ DLE GVD: **521**

MAPA / 07

SCHÉMA ŽELEZNIČNÍ TRATĚ



POPIS TRATĚ:

Z pohledu topologie české železniční sítě jde o jednu z hlavních železničních tratí, je součástí III. tranzitního železničního koridoru. Z pohledu dálkové dopravy trať spojuje Prahu se západem Čech, respektive s Německem a je jednou z významných dálkových tras nadregionální a dálkové dopravy. Na železniční trati je provozována silná příměstská železniční doprava, trať plní funkci páteře veřejné dopravy v regionu. Vzhledem k radiálnímu vedení tratě je zde velmi vysoký potenciál i pro vnitroměstské cesty jak z okrajových částí Prahy do centra tak v širším zázemí centra. Vzhledem k vedení tratě v blízkosti centra města má potenciál obsloužit širší centrum města přímo bez přestupu. V nákladní dopravě patří do trojice nejzatíženějších tratí zaústěných do ŽUP.

V centru uzlu železniční trať využívá I. vinohradský tunel a výtoňský most společně s železniční tratí Praha – Rudná a Praha – Hostivice.

Železniční trať je v celém úseku elektrizovaná a dvojkolejná, je ale ve špatném technickém stavu, neboť modernizace tratě dosud neproběhla.

PROBLÉMOVÁ MÍSTA NA TRATI:

- nedostatečná/vyčerpaná kapacita v celém úseku, nejkritičtější stav v úseku Praha hlavní nádraží – Praha-Smíchov
- špatný technický stav a nedostatečná kapacita výtoňského mostu
- nedostatečný počet nástupních hran v žst. Praha-Smíchov
- neexistující zaústění železniční tratě Praha – Hostivice do žst. Praha-Smíchov
- špatná obsluha městské části Praha 16
- špatný technický stav trati a morální zastaralost železničních stanic a zastávek

---------- POŽADAVKY NA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURU

INFRASTRUKTURA

1. **modernizace železniční tratě v celém úseku**
2. **prověření zvýšení kapacity železniční tratě v úseku Praha hlavní nádraží – Praha-Smíchov** (například formou vložení kolejových spojek)
3. **prověření zapojení tratě i do II. vinohradského tunelu**
4. **zvýšení počtu traťových kolejí na 3 v úseku Praha-Smíchov – Praha-Výtoň** (v rámci rekonstrukce stávajícího, respektive výstavby nového mostu)
5. **realizace podjezdu** (v krajním případě nadjezdu) **ve Velké Chuchli**
6. **realizace čtyřkolejné železniční tratě v úseku Praha-Radotín sídliště – Praha-Velká Chuchle**

ŽELEZNIČNÍ STANICE A ZASTÁVKY

1. **nová železniční zastávka Praha-Výtoň**
2. **rekonstrukce a doplnění 4. nástupiště v žst. Praha-Smíchov, zajištění napojení tratě Praha – Hostivice do obvodu stanice, prodloužení podchodu k parkovišti P+R a terminálu BUS**
3. **zajištění možnosti realizace autobusového terminálu pro regionální i dálkové BUS nad železniční stanicí Praha-Smíchov**
4. **posunutí železniční zastávky Praha-Velká Chuchle blíže k zástavbě**
5. **modernizace, prodloužení podchodu a doplnění nástupiště** (pro potřeby městské linky) **v žst. Praha-Radotín**
6. **nová železniční zastávka Praha-Radotín sídliště** (v návaznosti na okolní zástavbu prověřit vhodné umístění zastávky, respektive možné umístění parkoviště P+R)

VYBAVENÍ ŽELEZNICE

1. **parkoviště P+R lokálního charakteru u stanice a zastávky**: Praha-Velká Chuchle, Praha-Radotín
2. **zřízení odstavů pro železniční vozidla v lokalitách:** Praha-Smíchov

PROVOZNÍ KONCEPT LINEK S

Na železniční trati je provozována silná příměstská železniční doprava linky S7 a rychlá regionální doprava. V úseku Praha-Smíchov – Praha hlavní nádraží je doplněna linkami S6 Praha – Beroun a S65 Praha – Hostivice a v úseku Praha-Smíchov – Praha-Výtoň směr Praha-Vršovice je provozována městská tangenciální linka S61 Praha-Smíchov – Praha-Běchovice střed. V úseku Praha-Radotín – Praha-Velká Chuchle je provozována městská tangenciální linka S71 Praha-Radotín – Praha-Běchovice střed.

TAB / 07

OČEKÁVANÝ INTERVAL MĚSTSKÉ A PŘÍMĚSTSKÉ ŽELEZNICE
(horizont před zprovozněním VRT a Metra S)

ÚSEK TRATĚ	INTERVAL (VE ŠPIČCE)	LINKY / SMĚR
v celém úseku	10 min	S7 Beroun / Řevnice / Dobřichovice
v celém úseku	60 min + 60 min	R16, R47 Plzeň / Hořovice R26, R46 České Budějovice / Příbram
Praha-Radotín – Praha-Velká Chuchle	30 min	S71 Praha-Radotín – Praha-Běchovice střed
Praha-Smíchov – Praha hlavní nádraží	15 min	S6 Beroun / Rudná u Prahy / Nučice zast.
Praha-Smíchov – Praha hlavní nádraží	30 min	S65 Hostivice
Praha-Smíchov – Praha-Výtoň (směr Vršovice)	30 min	S61 – Praha-Smíchov – Praha-Běchovice střed

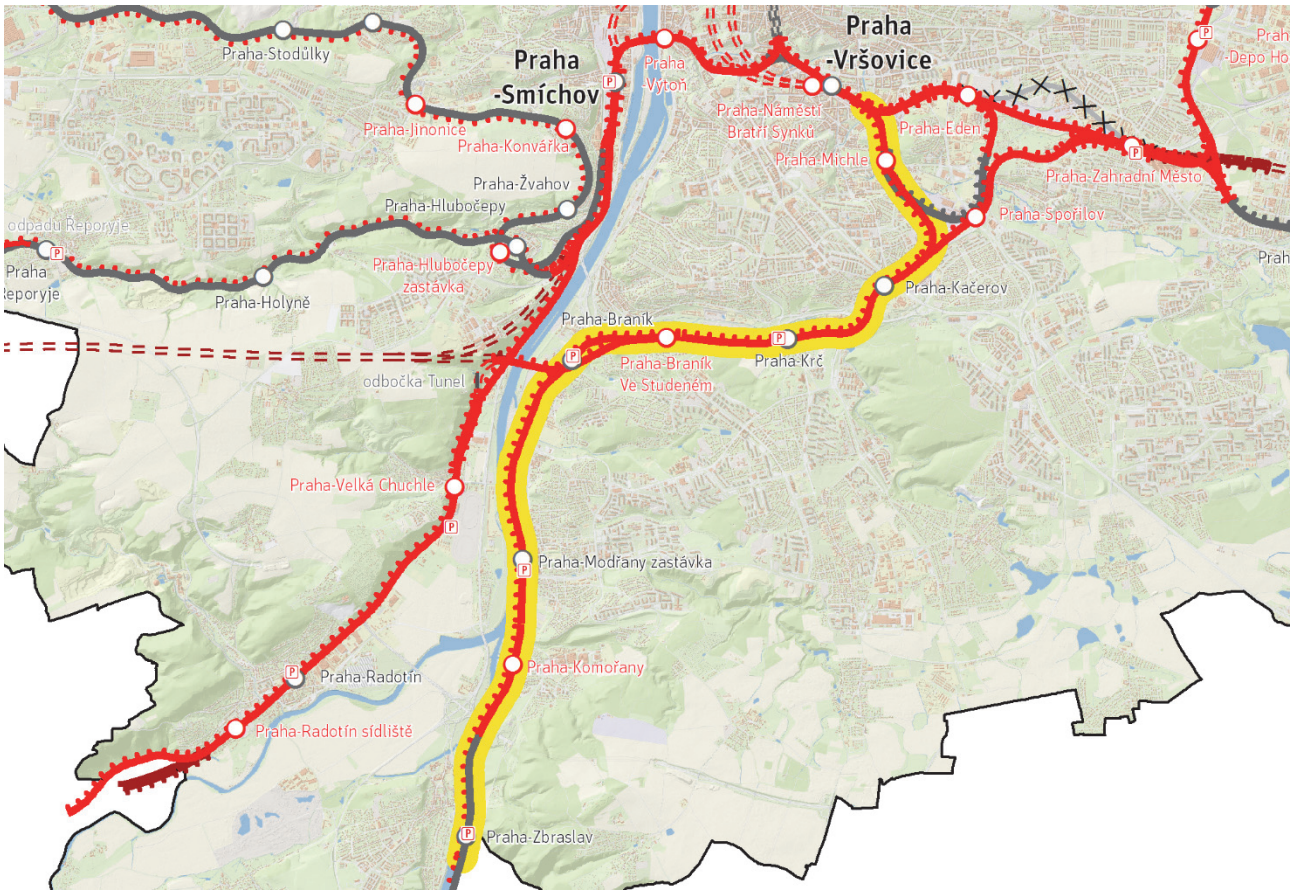
karta č. **8**

NÁZEV: PRAHA – ČERČANY / DOBŘÍŠ

ČÍSLO TRATĚ DLE KJŘ: **210** | ČÍSLO TRATĚ DLE GVD: **523**

MAPA / 08

SCHÉMA ŽELEZNIČNÍ TRATĚ



POPIS TRATĚ:

Lokální železniční trať, která svými parametry zajišťuje obsluhu místních cílů, neplní z pohledu dálkové dopravy žádnou roli. Na železniční trati je provozována příměstská a městská železniční doprava, která plní spíše doplňkovou úlohu veřejné dopravy, byť v některých relacích je železnice časově konkurenceschopná ostatním módům dopravy. Vzhledem k vedení tratě na území města má potenciál nabídnout atraktivní tangenciální i některé radiální vazby. Nákladní doprava je na této trati spíše okrajová.

V úseku Praha-Kačerov – Praha-Krč a v úseku Praha-Krč – Praha-Braník vede trať v souběhu s tratí Jižní nákladní spojka, která není součástí této karty. Tato trať neobsluhuje zastávku Praha-Braník Ve Studeném.

Železniční trať je v nezávislé trakci a jednokolejná. V úseku Praha-Vršovice – Praha-Krč je trať elektrizovaná. Modernizace této tratě na území města neproběhla kromě železniční stanice Praha-Braník.

PROBLÉMOVÁ MÍSTA NA TRATI:

- chybějící úsek pro zajištění stability a křižování na jednokolejné trati (Praha-Vršovice – Praha-Kačerov)
- nemožnost řízení dopravy při mimořádných událostech a zavedení objízdné trasy při mimořádnostech na trase směr Praha-Smíchov

---------- POŽADAVKY NA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURU

INFRASTRUKTURA

1. **zdvojkolejnění tratě v úseku Praha-Vršovice – Praha-Krč** (částečně pomocí zapojení tratě do tratě Jižní nákladní spojka a využití stávajících kolejí)
2. **zdvojkolejnění tratě v úseku Praha-Komořany – Praha-Braník**
3. **elektrizace trati v pražském úseku**
4. **přeložka trati v lokalitě Praha-Komořany** (z důvodu přeložky Komořanské ulice, nesouvisí s rozvojem železnice) **a její částečné zdvojkolejnění**
5. **zajištění normového technického stavu trati**

ŽELEZNIČNÍ STANICE A ZASTÁVKY

1. **nová železniční zastávka Praha-Michle**
2. **rekonstrukce železniční stanice Praha-Krč** a napojení na novou trasu metra D
3. **rekonstrukce všech stávajících dosud nerekonstruovaných zastávek a stanic**

VYBAVENÍ ŽELEZNICE

1. **parkoviště P+R lokálního charakteru u stanic a zastávek**: Praha-Braník, Praha-Modřany, Praha-Zbraslav
2. **zřízení odstavů pro železniční vozidla v lokalitách:** Praha-Krč

PROVOZNÍ KONCEPT LINEK S

Na železniční trati je provozována příměstská železniční doprava linky S8 a S88. V úseku Praha-Kačerov – Praha-Krč je provozována městská tangenciální linka S71 Praha-Radotín – Praha-Běchovice střed. Vlaky linky S8 a S88 pokračují z žst. Praha-Vršovice dále do žst. Praha hlavní nádraží.

TAB / 08

OČEKÁVANÝ INTERVAL MĚSTSKÉ A PŘÍMĚSTSKÉ ŽELEZNICE
(horizont před zprovozněním VRT a Metra S)

ÚSEK TRATĚ	INTERVAL (VE ŠPIČCE)	LINKY / SMĚR
v celém úseku	15 min	S8, S88 Vrané / Čerčany / Dobříš
Praha-Krč – Praha-Kačerov	30 min	S71 Praha-Radotín – Praha-Běchovice střed

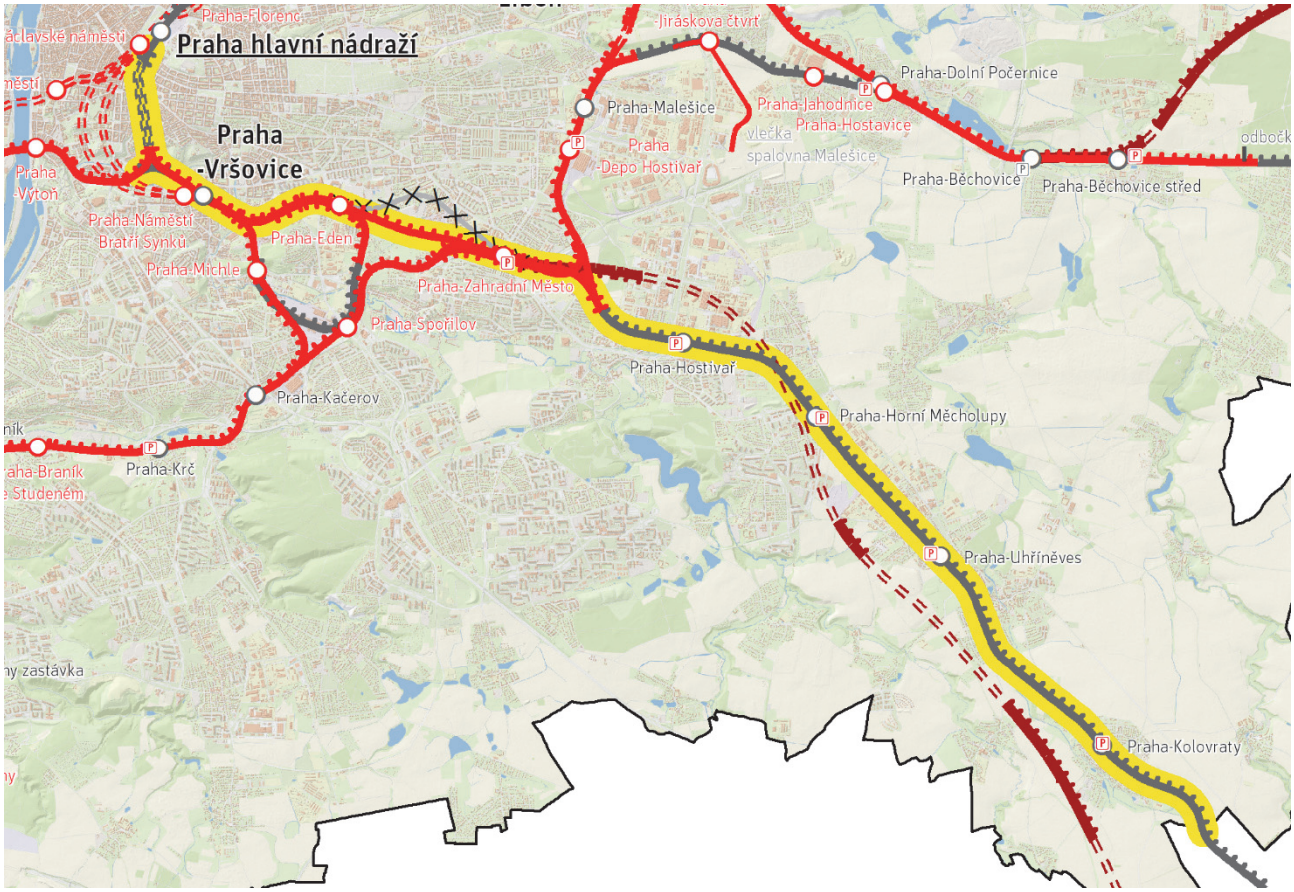
karta č. **9**

NÁZEV: **PRAHA – BENEŠOV**

ČÍSLO TRATĚ DLE KJŘ: **221** | ČÍSLO TRATĚ DLE GVD: **519, 525**

MAPA / 09

SCHÉMA ŽELEZNIČNÍ TRATĚ



POPIS TRATĚ:

Z pohledu topologie české železniční sítě jde o jednu z hlavních železničních tratí, je součástí IV. tranzitního železničního koridoru. Z pohledu dálkové dopravy trať spojuje Prahu s jihem České republiky, respektive s Rakouskem a je jednou z významných tras nadregionální a dálkové dopravy. Na železniční trati je provozována silná příměstská železniční doprava, trať plní funkci páteře veřejné dopravy v regionu. Vzhledem k radiálnímu vedení tratě je zde velký potenciál i pro vnitroměstské cesty jak z okrajových částí Prahy do centra, tak v širším zázemí centra, kde trať kromě radiálních vztahů může převzít i část tangenciálních vztahů. V nákladní dopravě je, kromě dopravy odpovídající významu trati, vedena velká část tohoto segmentu z důvodu kontejnerového překladiště v Uhříněvsi.

V centru uzlu železniční trať využívá III. respektive II. vinohradský tunel společně s tratí Praha – Čerčany/Dobříš a přístupem na Odstavné nádraží jih. Do karty je zařazena i traťová spojka ze stanice Praha-Vršovice směrem do stanice Praha-Smíchov, na této spojce však nejsou požadovány žádné zásadní úpravy, pouze dostatečná údržba.

Železniční trať je v celém úseku elektrizovaná, modernizace trati je dokončena v úseku Praha-Hostivař – hranice hl. města. V současné době je trať v převážné části dvojkolejná a je zahájena realizace modernizace úseku Praha-Vršovice – Praha-Zahradní Město.

PROBLÉMOVÁ MÍSTA NA TRATI:

- nedostatečná/vyčerpaná kapacita III. vinohradského tunelu (alternativní využití II. vinohradského tunelu je problematické, neboť je využíván především pro dopravu na Odstavné nádraží jih)
- nedostatečný počet nástupních hran v žst. Praha-Vršovice
- nedostatečné zajištění přestupů na ostatní linky PID především v oblasti Prahy 10
- nedostatečná kapacita celé tratě neumožňující navýšení provozu příměstské železnice

---------- POŽADAVKY NA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURU

INFRASTRUKTURA

1. **modernizace a zvýšení počtu traťových kolejí na 4 v úseku Praha-Vršovice – Praha-Zahradní Město s prostorovou rezervou pro další 2 koleje pro vysokorychlostní trať** - V REALIZACI
2. **napřímení železniční tratě mezi zastávkami Praha-Eden a Praha-Zahradní Město** – V REALIZACI

ŽELEZNIČNÍ STANICE A ZASTÁVKY

1. **rekonstrukce a doplnění 4. nástupiště v žst. Praha-Vršovice** (pro potřeby městské linky) **a rekonstrukce stanice** (včetně prodloužení podchodu směrem do Nuslí)
2. **nová železniční zastávka Praha-Eden** (náhrada za zrušenou zastávku Praha-Strašnice) – V REALIZACI
3. **nová železniční stanice Praha-Zahradní Město** (náhrada za zrušenou zastávku Praha-Strašnice, přestup na tramvaj a ostatní linky PID s novým podjezdem pro tram a IAD s integrovanou zastávkou PID) – V REALIZACI
4. **prověřit možnost prodloužení předjízdných kolejí v žst. Praha-Hostivař** (pro potřeby nákladní dopravy)

VYBAVENÍ ŽELEZNICE

1. **parkoviště P+R lokálního charakteru u stanic a zastávek**: Praha-Zahradní Město, Praha-Hostivař, Praha-Horní Měcholupy, Praha-Uhříněves a Praha-Kolovraty
2. **zřízení odstavů pro železniční vozidla v lokalitách:** Praha-Vršovice a bývalé seřaďovací nádraží Vršovice

PROVOZNÍ KONCEPT LINEK S

Na železniční trati je provozována silná příměstská železniční doprava linky S9 a rychlá regionální doprava. V úseku Praha-Vršovice – Praha-Zahradní Město je doplněna městskou tangenciální linkou S61 Praha-Smíchov – Praha-Běchovice střed. V úseku Praha-Vršovice – Praha hlavní nádraží jsou na trati provozovány linky směr Neratovice.

TAB / 09

OČEKÁVANÝ INTERVAL MĚSTSKÉ A PŘÍMĚSTSKÉ ŽELEZNICE
(horizont před zprovozněním VRT a Metra S)

ÚSEK TRATĚ	INTERVAL (VE ŠPIČCE)	LINKY / SMĚR
hlavní nádraží – hranice hl. m. Prahy	10 min	S9 Benešov / Strančice / Říčany
hlavní nádraží – hranice hl. m. Prahy	30 min	R17, R49 Benešov / Tábor
Praha-Vršovice – Praha-Zahradní Město	30 min	S61 – Praha-Smíchov – Praha-Běchovice střed
Praha hlavní nádraží – Praha-Vršovice	30 min	S3 – Mladá Boleslav / Mělník
Praha hlavní nádraží – Praha-Vršovice	30 min	R21, R43 Tanvald / Mladá Boleslav / Mělník
Praha hlavní nádraží – Praha-Vršovice	15 min	S8, S88 Vrané / Čerčany / Dobříš

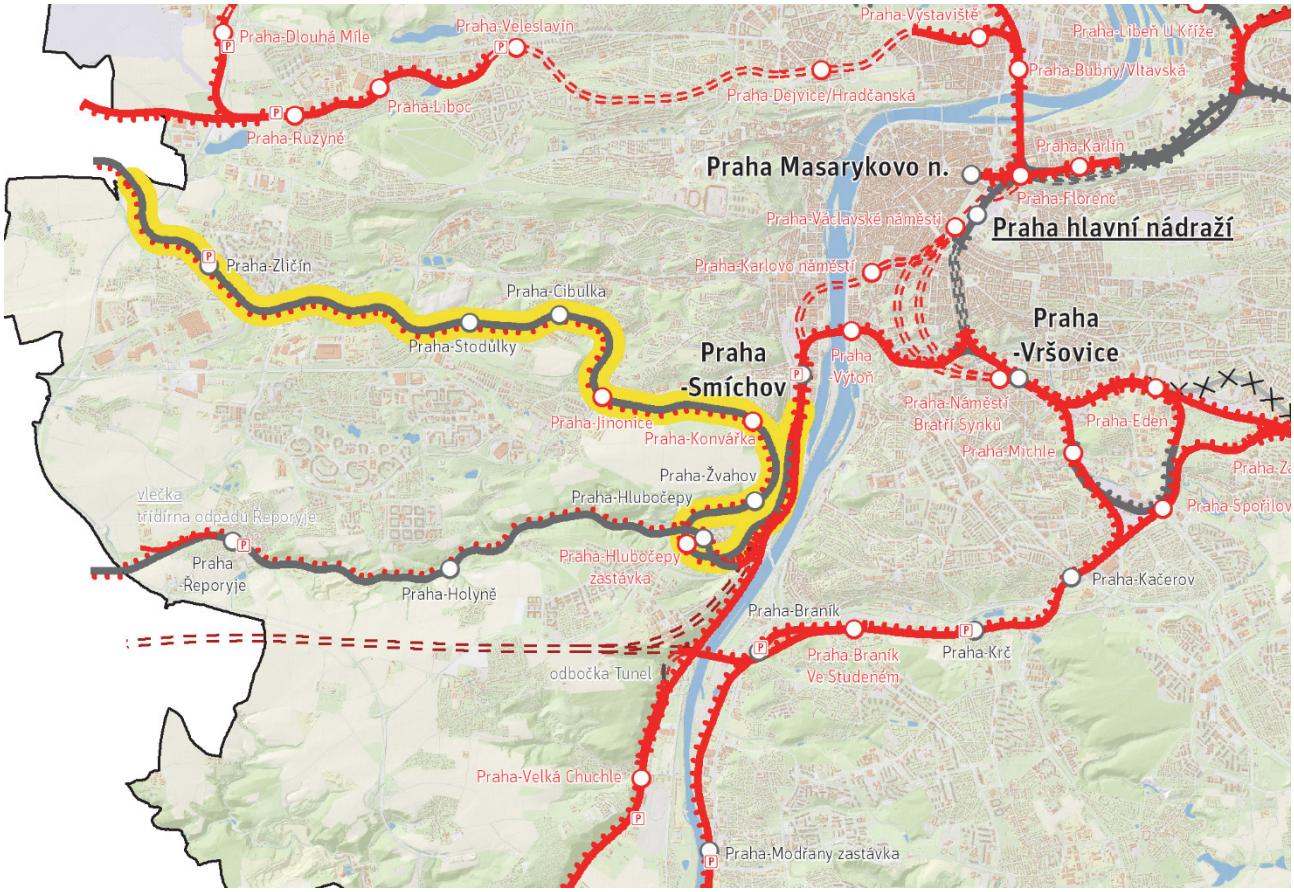
karta č. **10**

NÁZEV: PRAHA – HOSTIVICE

ČÍSLO TRATĚ DLE KJŘ: **122** | ČÍSLO TRATĚ DLE GVD: **528**

MAPA / 10

SCHÉMA ŽELEZNIČNÍ TRATĚ



POPIS TRATĚ:

Lokální železniční trať, která svými parametry zajišťuje obsluhu místních cílů, neplní z pohledu dálkové dopravy žádnou roli. Na železniční trati je provozována svým charakterem spíše městská železniční doprava, která plní doplňkovou funkci veřejné dopravy, byť v některých relacích je železnice časově konkurenceschopná ostatním módům dopravy. Vzhledem k vedení a rozvinutí trasy a nabízeným cestovním dobám neplní tato trať zásadní úlohu ve veřejné dopravě, ačkoliv v lokální úrovni plní důležitou doplňkovou funkci. Nákladní doprava je na této tratí minimální, má však velký potenciál být jednou z hlavních tras pro zásobování Letiště Václava Havla Praha, především po její elektrizaci.

Trať je vedena z železniční stanice Praha-Smíchov, za hranicí hl. m. Prahy se v žst. Hostivice napojuje na trať Praha – Kladno.

Železniční trať je v nezávislé trakci a jednokolejná. Celková modernizace této tratě neproběhla, v současné době probíhají dílčí úpravy zabezpečovacího zařízení a úprava některých dopraven.

PROBLÉMOVÁ MÍSTA NA TRATI:

- nedostatečná obsluha lokalit, kterými trať prochází
- nemožnost prodloužit linky S z této trati na pražské hlavní nádraží z důvodu nedostatečné kapacity železničního mostu přes Vltavu

---------- POŽADAVKY NA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURU

INFRASTRUKTURA

1 **zajištění normového technického stavu trati**

2 **elektrizace tratě v celém úseku**[10]

ŽELEZNIČNÍ STANICE A ZASTÁVKY

1 **nová železniční zastávka Praha-Hlubočepy zastávka**

1 **nová železniční zastávka Praha-Konvářka**

2 **posunutí nástupišť železniční stanice Praha-Jinonice** – V REALIZACI

VYBAVENÍ ŽELEZNICE

1 **parkoviště P+R lokálního charakteru u stanice**: Praha-Zličín

PROVOZNÍ KONCEPT LINEK S

Na železniční trati je provozována městská, respektive příměstská železniční doprava linky S65. Vlaky linky S65 pokračují z žst. Praha-Smíchov dále do žst. Praha hlavní nádraží.

TAB / 10

OČEKÁVANÝ INTERVAL MĚSTSKÉ A PŘÍMĚSTSKÉ ŽELEZNICE
(horizont před zprovozněním VRT a Metra S)

ÚSEK TRATĚ	INTERVAL (VE ŠPIČCE)	LINKY / SMĚR
v celém úseku	30 min	S65 Hostivice / Rudná u Prahy

10 *Elektrizaci na mostech přes Prokopské údolí je nutné s ohledem na jejich památkovou hodnotu navrhovat zvláště citlivě.*

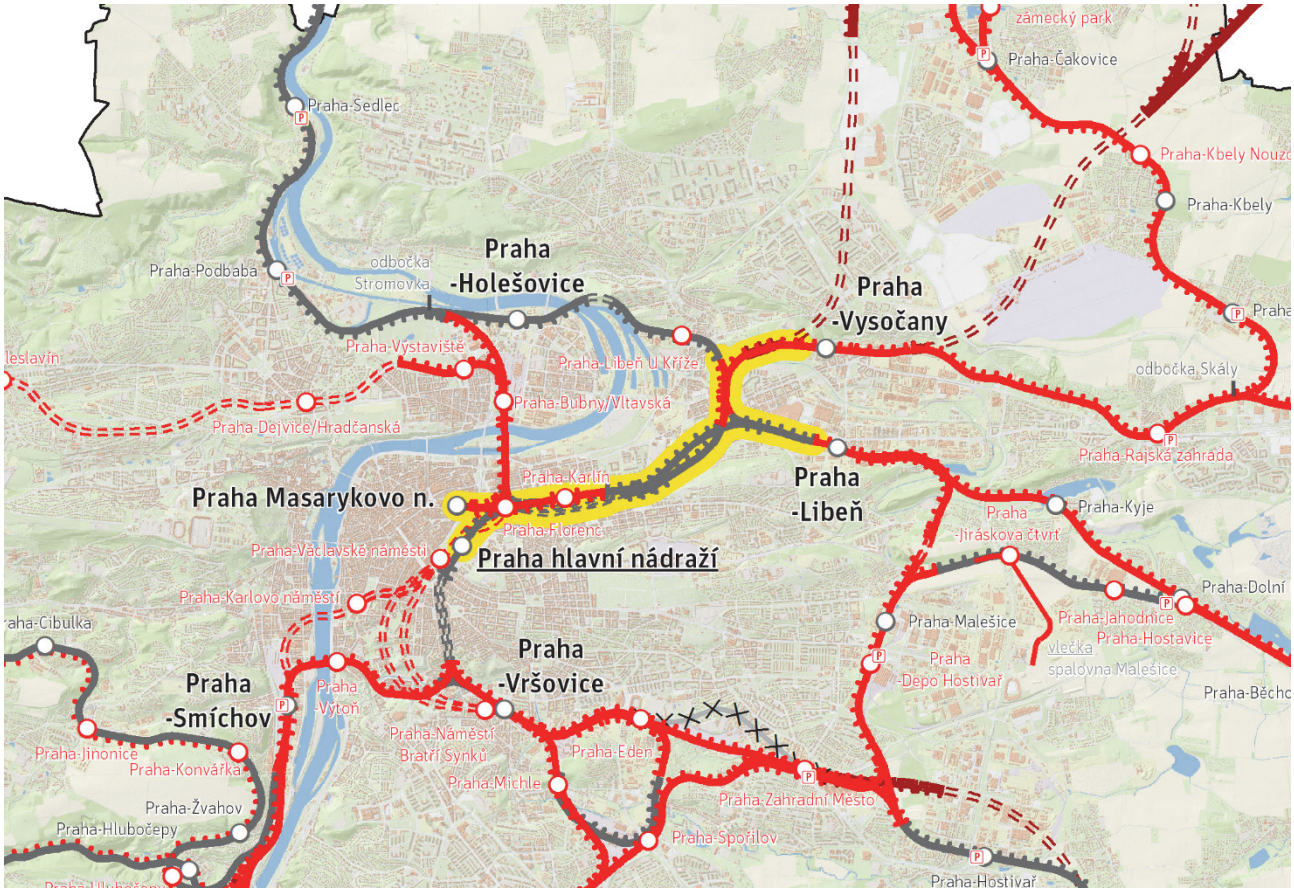
karta č. **11**

NÁZEV: CENTRÁLNÍ ČÁST ŽUP

ČÍSLO TRATĚ DLE KJŘ: - | ČÍSLO TRATĚ DLE GVD: **525, 526**

MAPA / 11

SCHÉMA ŽELEZNIČNÍ TRATĚ



POPIS TRATĚ:

Skupina železničních spojovacích tratí, která zajišťuje propojení tratí směřující od severu a východu s centrálními železničními stanicemi v Praze. Z tohoto důvodu jde o klíčové tratě, na které jsou kladeny vysoké nároky z hlediska kapacity pro všechny druhy železniční dopravy. Jsou součástí I, II, i III. tranzitního železničního koridoru. Z pohledu dálkové dopravy propojují pražské hlavní nádraží se severem a východem Čech i Moravou, jsou tedy extrémně zatíženy tímto segmentem dopravy. Na železničních tratích je provozována také silná příměstská železniční doprava, která propojuje Masarykovo nádraží a Praha hlavní nádraží s tratěmi do Neratovic, Lysé nad Labem a Kolína, propustnost této části infrastruktury tak významně ovlivňuje funkčnost systému příměstské a městské železnice na výše zmíněných tratích. Tangenciální městská železnice a nákladní železniční doprava využívají především tratě z Prahy-Holešovic a Prahy-Vysočan do Prahy-Libně. V ostatních částech infrastruktury není nákladní doprava pravidelně provozována.

V rámci této karty jsou řešeny i centrální železniční stanice Praha hlavní nádraží a Praha Masarykovo nádraží.

Železniční tratě jsou elektrizované a dvojkolejné. Kromě uzlu Balabenka a části trati na Masarykovo nádraží jde o novou železniční infrastrukturu realizovanou v rámci výstavby tzv. Nového spojení.

PROBLÉMOVÁ MÍSTA NA TRATI:

- nedostatečná/vyčerpaná kapacita uzlu Balabenka
- chybějící obsluha Karlína

---------- POŽADAVKY NA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURU

INFRASTRUKTURA

1 **zásadní zvýšení kapacity uzlu Balabenka s předpokladem zaústění nové vysokorychlostní tratě**

ŽELEZNIČNÍ STANICE A ZASTÁVKY

1 **prodloužení** (minimálně) **severního podchodu žst. Praha hlavní nádraží** směrem na Žižkov a Vinohrady, **realizace parkové stezky od prodlouženého podchodu do ul. Španělská**

2 **realizace 8. nástupiště žst. Praha hlavní nádraží** (s kratší délkou pro potřeby příměstské železnice)

3 **dostavba a modernizace žst. Praha Masarykovo nádraží s dostavbou východního vestibulu s dostatečnou vybaveností pro cestující včetně propojení ulic Opletalova a Na Florenci**

4 **nová železniční zastávka Praha-Karlín**

VYBAVENÍ ŽELEZNICE

1 **zřízení odstavů pro železniční vozidla v lokalitách:** Praha Masarykovo nádraží, Nové spojení

PROVOZNÍ KONCEPT LINEK S

Provozní koncept zahrnuje všechny linky příměstské a městské a městské železnice na tratích směr Neratovice, Lysá nad Labem, Kolín a na tangenciální městkou linku S49, v rychlé příměstské dopravě jde o linky na tratích směr Kralupy nad Vltavou, Neratovice, Lysá nad Labem a Kolín.

TAB / 11

OČEKÁVANÝ INTERVAL MĚSTSKÉ A PŘÍMĚSTSKÉ ŽELEZNICE
(horizont před zprovozněním VRT a Metra S)

ÚSEK TRATĚ	INTERVAL (VE ŠPIČCE)	LINKY / SMĚR
Praha Masarykovo nádraží – Praha-Vysočany	30 min	S2 Nymburk / Kolín
Praha Masarykovo nádraží – Praha-Vysočany	30 min	S34 Praha-Čakovice zámecký park
Praha Masarykovo nádraží – Praha-Libeň	30 min + 30 min	S1 Úvaly / Kolín
Praha hlavní nádraží – Praha-Vysočany	30 min	S3 Mladá Boleslav / Mělník
Praha hlavní nádraží – Praha-Vysočany	30 min	R21, R43 Tanvald / Mladá Boleslav / Mělník
Praha hlavní nádraží – Praha-Vysočany	30 min	S9 Milovice / Nymburk / Kolín
Praha hlavní nádraží – Praha-Vysočany	30 min	R10, R42 Hradec Králové / Kolín
Praha hlavní nádraží – Praha-Libeň	30 min	S7 Nymburk
Praha hlavní nádraží – Praha-Libeň	cca 15 min	R1, R9, R17, R40, R41 Pardubice / Havl. Brod / Čáslav
Praha hlavní nádraží – Praha-Holešovice	60 min	R20 Děčín
Praha-Holešovice – Praha-Libeň	30 min	S49 Roztoky u Prahy – Praha-Hostivař

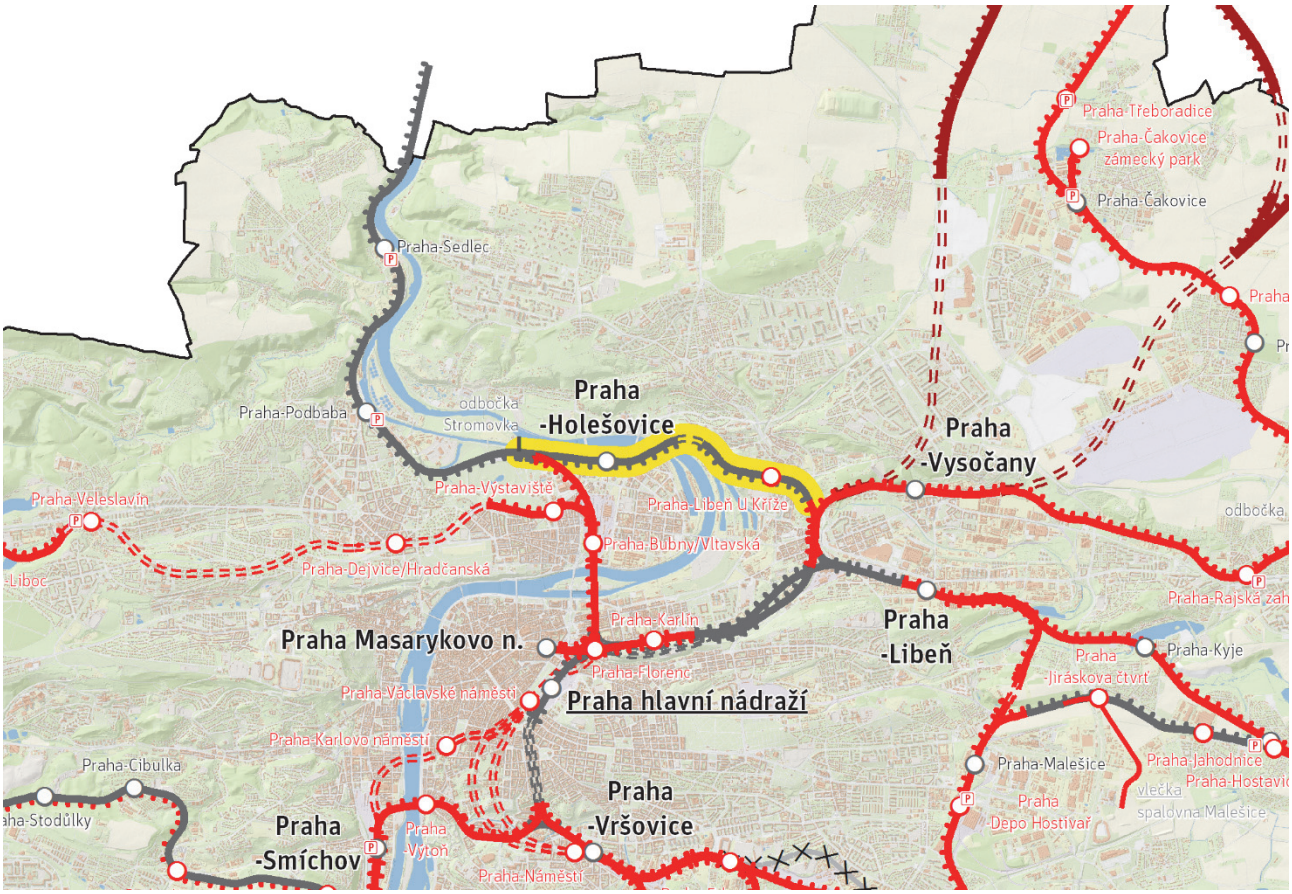
karta č. **12**

NÁZEV: **HOLEŠOVICKÁ PŘELOŽKA**

ČÍSLO TRATĚ DLE KJŘ: **091** | ČÍSLO TRATĚ DLE GVD: **526**

MAPA / 12

SCHÉMA ŽELEZNIČNÍ TRATĚ



POPIS TRATĚ:

Železniční trať je součástí I. a IV. tranzitního železničního koridoru a v rámci celostátní dopravy plní významnou funkci, je především využívána osobní dálkovou a nákladní dopravou a plní v rámci ŽUP důležitou spojnici pro tranzitní železniční dopravu. Osobní dálková železniční doprava ze směru Ústí nad Labem, Podkrušnohoří a Německo je přivedena touto tratí na Nové spojení a dále na hlavní nádraží, pro nákladní dopravu tvoří trať část obchvatu centra ŽUP. Pro příměstskou a městskou železniční dopravu trať nemá tak silný význam, neboť vůči centru města není vedena radiálním, ale tangenciálním směrem. Díky svému tangenciálnímu vedení je však využitelná pro městské a příměstské tangenciální relace a má potenciál nabídnout rychlé spojení mimo centrum města.

Po realizaci VRT Praha – Litoměřice – Ústí nad Labem (RS 4) bude značná část dálkové osobní dopravy vedena mimo tuto trať a význam této trati poklesne.

Železniční trať je v celém úseku elektrizovaná a dvojkolejná, modernizace zatím neproběhla, kromě žst. Praha-Holešovice, kde modernizace proběhla v nedávné době.

PROBLÉMOVÁ MÍSTA NA TRATI:

– nedostatečné zajištění přestupů na ostatní linky PID a obsluha území

---------- POŽADAVKY NA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURU

INFRASTRUKTURA

1 **zajištění normového technického stavu trati**

ŽELEZNIČNÍ STANICE A ZASTÁVKY

1 **nová železniční zastávka Praha-Libeň u Kříže** (zajištění přestupní vazby na tramvajovou trať)

VYBAVENÍ ŽELEZNICE

bez požadavků

PROVOZNÍ KONCEPT LINEK S

Na železniční trati je provozována tangenciální linka S49. Rychlá regionální doprava ze směru od Kralup nad Vltavou je oproti lince S4 vedena touto tratí na hlavní nádraží. Po realizaci VRT Praha – Ústní nad Labem a výstavbou Metra S může dojít k přehodnocení vedení některých linek dálkové dopravy.

TAB / 12

OČEKÁVANÝ INTERVAL MĚSTSKÉ A PŘÍMĚSTSKÉ ŽELEZNICE

(horizont před zprovozněním VRT a Metra S)

ÚSEK TRATĚ	INTERVAL (VE ŠPIČCE)	LINKY / SMĚR
v celém úseku	30 min	S49 Roztoky u Prahy – Praha-Hostivař
v celém úseku	60 min	R20 Děčín

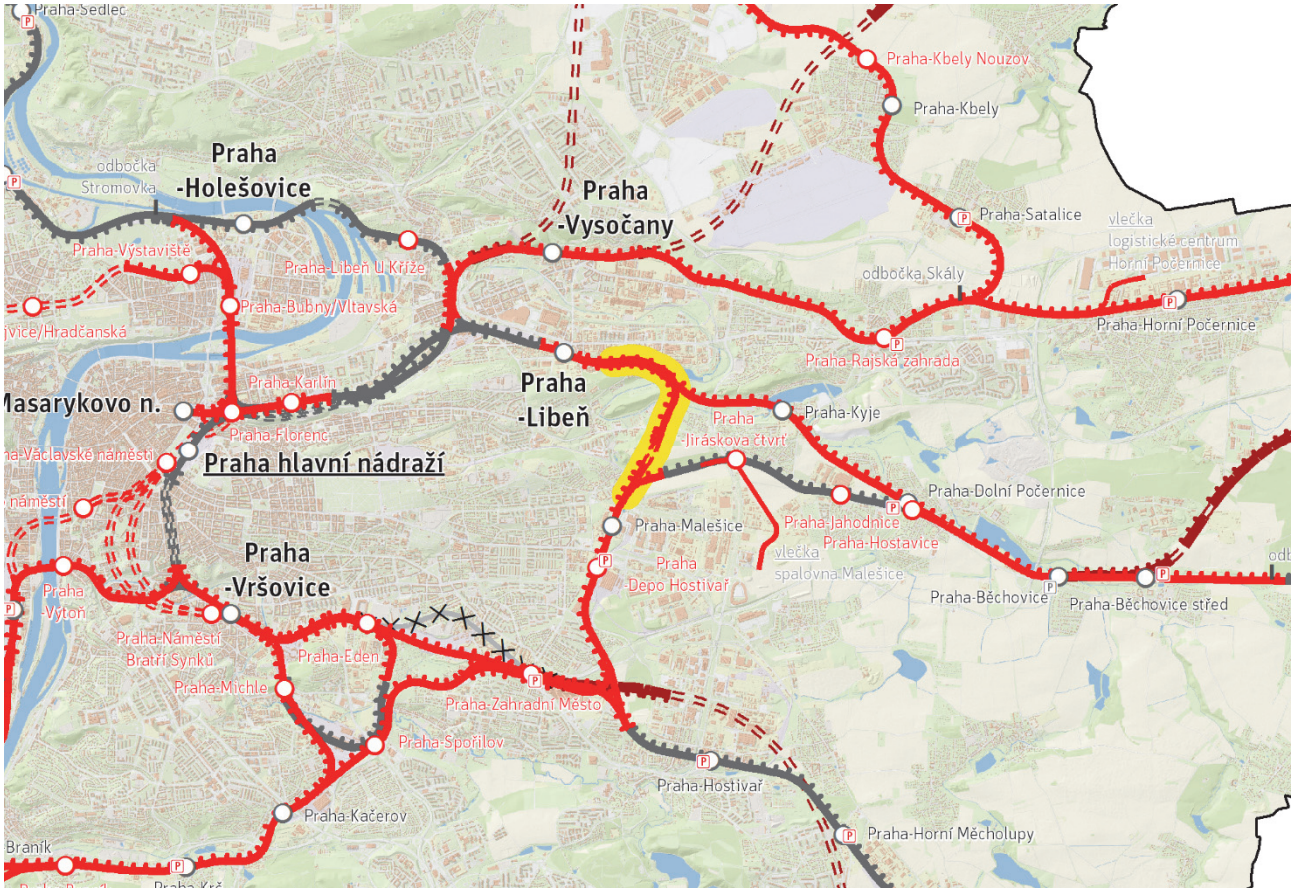
karta č. **13**

NÁZEV: LIBEŇSKÝ PŘESMYK

ČÍSLO TRATĚ DLE KJŘ: - | ČÍSLO TRATĚ DLE GVD: **525F**

MAPA / 13

SCHÉMA ŽELEZNIČNÍ TRATĚ



POPIS TRATĚ:

Železniční trať byla realizována především pro potřeby nákladní dopravy z důvodu odvedení této dopravy z centra města. Trať neslouží potřebám dálkové osobní dopravy. Svým vedením vůči centru města trať nemá potenciál pro radiální vazby příměstské železnice, naopak má potenciál pro tangenciální městskou dopravu, ve kterých železnice může nabídnout velmi atraktivní časy. Nákladní doprava na této trati hraje významnou úlohu.

Současné zapojení tratě do žst. Praha-Libeň je provedeno úrovňově, což významným způsobem limituje využití této trati pro osobní i nákladní dopravu.

Železniční trať je v celém úseku elektrizovaná, stavebně částečně dvojkolejná, avšak pouze s jednou položenou kolejí. Modernizace tratě dosud neproběhla.

PROBLÉMOVÁ MÍSTA NA TRATI:

- nedostatečná/vyčerpaná kapacita východního zhlaví žst. Praha-Libeň v severo-jižním směru
- nedostatečná kapacita jednokolejné tratě, nemožnost křižování v mezistaničním úseku

---------- POŽADAVKY NA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURU

INFRASTRUKTURA

1. **výstavba mimoúrovňového přesmyku** (zapojení tratě do severní kolejové skupiny žst. Praha-Libeň)
2. **zdvojkolejnění tratě v celém úseku včetně tunelu Pod Táborem** (respektive výstavba druhé tunelové trouby)
3. **zajištění normového technického stavu trati**

ŽELEZNIČNÍ STANICE A ZASTÁVKY

bez požadavků

VYBAVENÍ ŽELEZNICE

1. **zřízení odstavů (depa) pro železniční vozidla v lokalitě:** Praha-Libeň[11]

PROVOZNÍ KONCEPT LINEK S

Na železniční trati je provozována městská tangenciální linka S49 Roztoky u Prahy - Praha-Libeň - Praha-Hostivař.

TAB / 13

OČEKÁVANÝ INTERVAL MĚSTSKÉ A PŘÍMĚSTSKÉ ŽELEZNICE
(horizont před zprovozněním VRT a Metra S)

ÚSEK TRATĚ	INTERVAL (VE ŠPIČCE)	LINKY / SMĚR
v celém úseku	30 min	S49 Roztoky u Prahy – Praha-Hostivař

11 netýká se této trati, ale je nutné zajistit prostorovou koordinaci, především ze strany odstavů

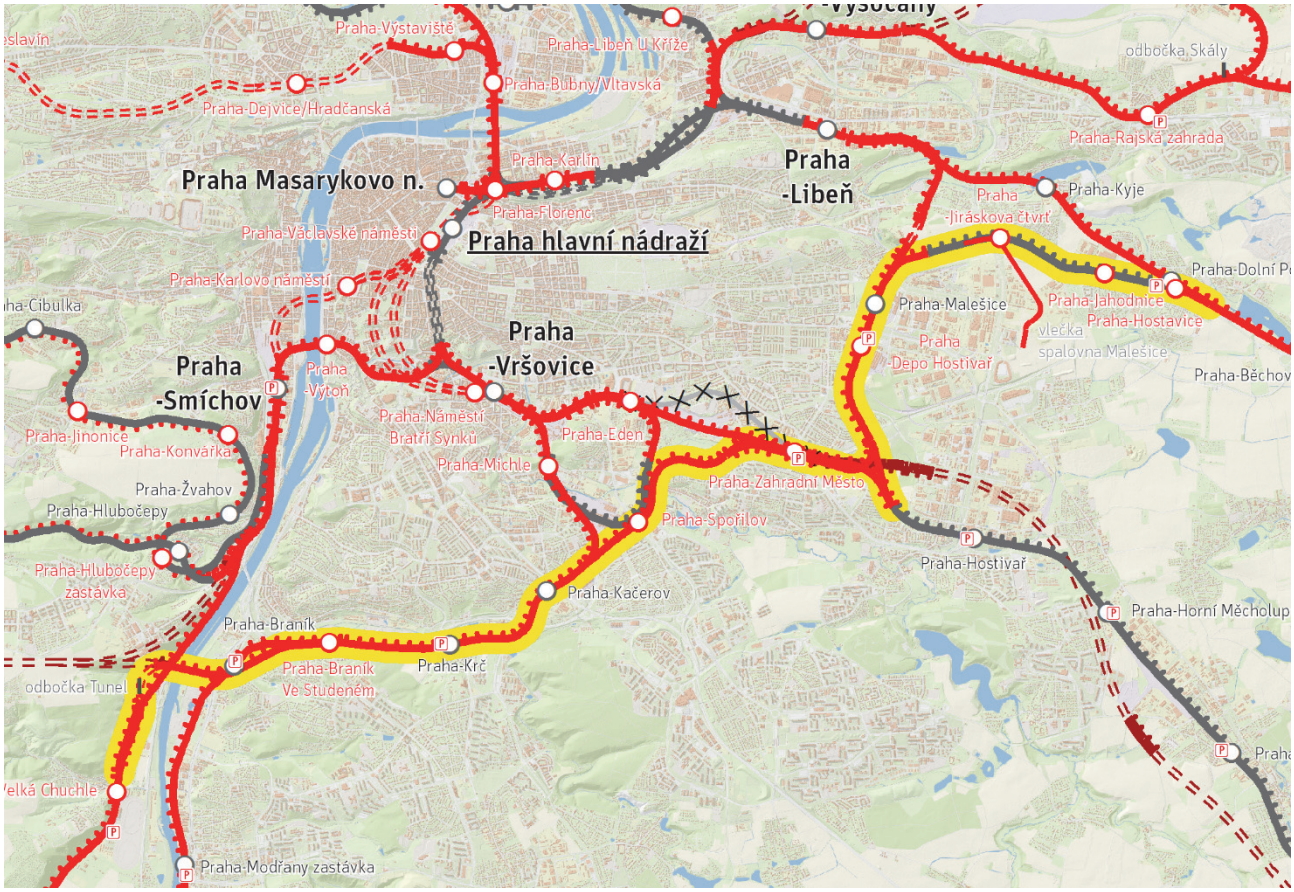
karta č. **14**

NÁZEV: JIŽNÍ NÁKLADNÍ SPOJKA

ČÍSLO TRATĚ DLE KJŘ: - | ČÍSLO TRATĚ DLE GVD: **521,525**

MAPA / 14

SCHÉMA ŽELEZNIČNÍ TRATĚ



POPIS TRATĚ:

Železniční trať byla realizována především pro potřeby nákladní dopravy z důvodu odvedení této dopravy z centra města. Svým vedením vůči centru města trať nemá velký potenciál pro radiální vazby příměstské železnice, naopak má velký potenciál pro tangenciální městskou dopravu, kde může nabídnout velmi atraktivní časy. Nákladní doprava na této trati však hraje významnou úlohu a po dokončení cílového stavu infrastruktury by rozvoj městské železnice neměl dále zásadně omezovat nákladní dopravu.

Trať využívá v úseku Praha-Kačerov – Praha-Krč železniční infrastrukturu společně s tratí Praha – Čerčany / Dobříš, v úseku Praha-Krč – Praha-Braník vede trať v souběhu s tratí Praha – Čerčany / Dobříš, která není součástí této karty.

Železniční trať je v celém úseku elektrizovaná, stavebně dvojkolejná[12], avšak v úseku odbočka Tunel – Praha-Zahradní Město je položena pouze jedna kolej. Modernizace trati dosud neproběhla.

PROBLÉMOVÁ MÍSTA NA TRATI:

- nedostatečná kapacita pro zavedení městské tangenciální linky
- nedostatečná obsluha lokalit a přestupních bodů, kterými trať prochází

12 *Kromě Chuchelského tunelu, který je stavebně částečně jednokolejný a úseku Praha-Malešice – Praha-Hostivař.*

---------- POŽADAVKY NA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURU

INFRASTRUKTURA

1. **zdvojkolejnění tratě v úseku odbočka Tunel – Praha-Zahradní Město** (kromě Chuchelského tunelu)
2. **zapojení tratě v úseku Praha-Kačerov – Praha-Krč do trati Praha – Čerčany / Dobříš**
3. **zdvojkolejnění tratě v úseku Praha-Malešice – Praha-Hostivař**
4. v rámci zdvojkolejnění tratě **zapojení do nové železniční stanice Praha-Zahradní Město dvěma kolejemi k nástupištím**
5. **zajištění normového technického stavu tratě**

ŽELEZNIČNÍ STANICE A ZASTÁVKY

1. **prověření vhodné polohy a realizace nové železniční zastávky Praha-Braník Ve Studeném**
2. **rekonstrukce železniční stanice Praha-Krč** a napojení na novou trasu metra D
3. **dostavba železniční zastávky Praha-Kačerov** (výstavba nástupiště i u kolejí této tratě)
4. **nová železniční zastávka Praha-Spořilov**
5. **nová železniční zastávka Praha-Depo Hostivař** (pro trať směr Praha-Zahradní Město i Praha-Hostivař)
6. **nová železniční zastávka Praha-Jiráskova čtvrť**[13]
7. **nová železniční zastávka Praha-Jahodnice**[14]
8. **nová železniční zastávka Praha-Hostavice**[14]

VYBAVENÍ ŽELEZNICE

1. **zřízení odstavů (depa) pro železniční vozidla v lokalitách:** Praha-Krč, Praha-Zahradní Město, Praha-Malešice
2. **příprava železniční infrastruktury pro napojení vlečky „spalovna Malešice“ v obvodu stanice Praha-Malešice**

PROVOZNÍ KONCEPT LINEK S

Na železniční trati jsou provozovány městské tangenciální linky. Jde především o linku S71 Praha-Radotín – Praha-Zahradní Město – Praha-Běchovice střed, dále jsou na části infrastruktury provozovány linky S49 Roztoky u Prahy – Praha-Libeň – Praha-Hostivař a S61 Praha-Smíchov – Praha-Běchovice střed. Všechny tangenciální linky mají společnou železniční zastávku Praha-Depo Hostivař.

TAB / 14

OČEKÁVANÝ INTERVAL MĚSTSKÉ A PŘÍMĚSTSKÉ ŽELEZNICE

(horizont před zprovozněním VRT a Metra S)

ÚSEK TRATĚ	INTERVAL (VE ŠPIČCE)	LINKY / SMĚR
v celém úseku	30 min	S71 Praha-Radotín – Praha-Běchovice střed
Praha-Zahradní Město – Praha-Běchovice střed	+ 30 min	S61 Praha-Smíchov – Praha-Běchovice střed
Praha-Malešice – Praha-Hostivař	30 min	S49 Roztoky u Prahy – Praha-Hostivař
Praha-Krč – Praha-Kačerov	15 min	S8, S88 Vrané / Čerčany / Dobříš

13 *Pouze v případě pokud bude prokázáno, že nedochází k významnému omezení tranzitní nákladní dopravy.*

14 *Návrh finální polohy zastávky je nutný řešit společně s pokračující urbanizací lokality.*

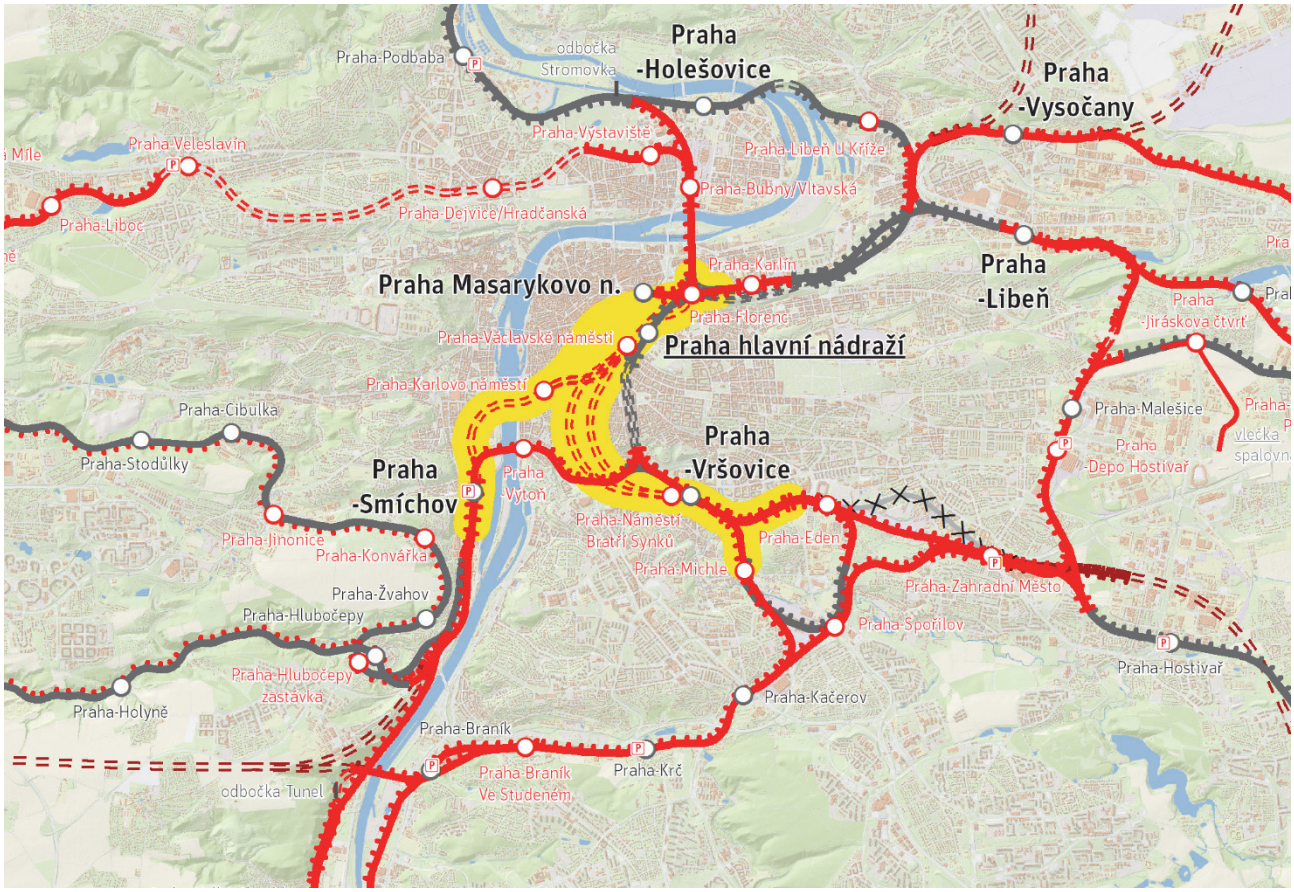
karta č. **15**

NÁZEV: **METRO S**

ČÍSLO TRATĚ DLE KJŘ: - | ČÍSLO TRATĚ DLE GVD: -

MAPA / 15

SCHÉMA ŽELEZNIČNÍ TRATĚ



POPIS TRATĚ:

Nová železniční infrastruktura určená výhradně pro provoz městské a příměstské železniční dopravy, zajišťující segregaci dálkové železniční dopravy v centru ŽUP. Jde o nové železniční tunely pod centrem města spojující tratě, které jsou přivedeny do širšího centra města. Účelem této stavby je, kromě segregace dálkové dopravy, co možná největší obsluha samotného centra města železniční dopravou, kde je vysoká koncentrace pracovních příležitostí. Proto je součástí této stavby i několik železničních zastávek a stanic. V blízkosti železniční stanice Praha hlavní nádraží vzniká centrální přestupní stanice umožňující přestup na dálkovou železniční dopravu. Realizací této stavby dochází ke skokovému nárůstu kvality příměstské a městské železnice, zajištění plně průjezdného modelu a daleko hlubší integrace do veřejné dopravy jako páteřního systému v Praze a regionu (tzv. „rychlé metro“). Celková délka podzemních tunelů dosahuje délky zhruba 9 km. V rámci realizace této stavby nevzniká potřeba zrušit žst. Praha Masarykovo nádraží.

Sytém Metra S nemůže být nahrazen podzemním tunelem a stanicí pro dálkovou železniční dopravu, která z pohledu Prahy a metropolitního regionu neplní očekávané funkce městské a příměstské železnice a neřeší problém obsluhy centra města příměstskou železniční dopravou.

Konečná podoba Metra S by měla být prověřena ve studii proveditelnosti ŽUP, která však musí splňovat požadavky – viz dále.

PROBLÉMY ŽUP:

- nedostatečná/vyčerpaná kapacita centrální části ŽÚP
- ovlivňování dálkové a příměstské/městské železnice
- nedostatečná obsluha centra města
- chybějící infrastruktura pro zavedení průjezdného modelu příměstské a městské železnice

---------- POŽADAVKY NA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURU

INFRASTRUKTURA

1. **propojení železničních tratí ze směrů Holešovice, Vysočany, Libeň, Vršovice a Smíchov pod centrem města**
2. **prověření zapojení trati Praha – Čerčany / Dobříš**
3. **zajištění průjezdného modelu**
4. **segregace hlavních radiální směru příměstské železnice od dálkové dopravy v centru ŽUP**

ŽELEZNIČNÍ STANICE A ZASTÁVKY

1. **nová přestupní železniční stanice na dálkovou železniční dopravu** (propojení se stanicí Praha hlavní nádraží)
2. **nové železniční zastávky ve významných lokalitách centra: Václavské náměstí, Karlovo náměstí, náměstí Bratří Synků, Florenc**

VYBAVENÍ ŽELEZNICE

1. **prověření zapojení trati do Odstavného nádraží Jih** (vyrovnání nerovnoměrného počtu vlaků přijíždějících od severu a jihu)

PROVOZNÍ KONCEPT LINEK S

(horizont po zprovozněním VRT a Metra S)

Provozní koncept bude vyplývat z konečné podoby systému nových železničních tratí a jeho napojení na jednotlivé radiální tratě. Proto v tuto chvíli nelze přesně specifikovat konkrétní požadavky hl. m. Prahy. Tento provozní koncept bude splňovat následující pravidla:

1. **interval zastávkového segmentu na hlavních radiálních tratích bude zkrácen na 7,5 min**
2. **zavedení nových vlaků rychlého segmentu využívající vysokorychlostní tratě**, tyto vlaky využívají infrastrukturu **Metra S**
3. **bude prověřeno zkrácení intervalu vlaků příměstské železnice na ostatních regionálních tratích na 10 min**

Dimenze návrhu Metra S musí odpovídat nejenom stávajícím požadavků města, ale především dlouhodobému výhledu provozu na železniční síti jak v příměstské, tak i dálkové dopravě.

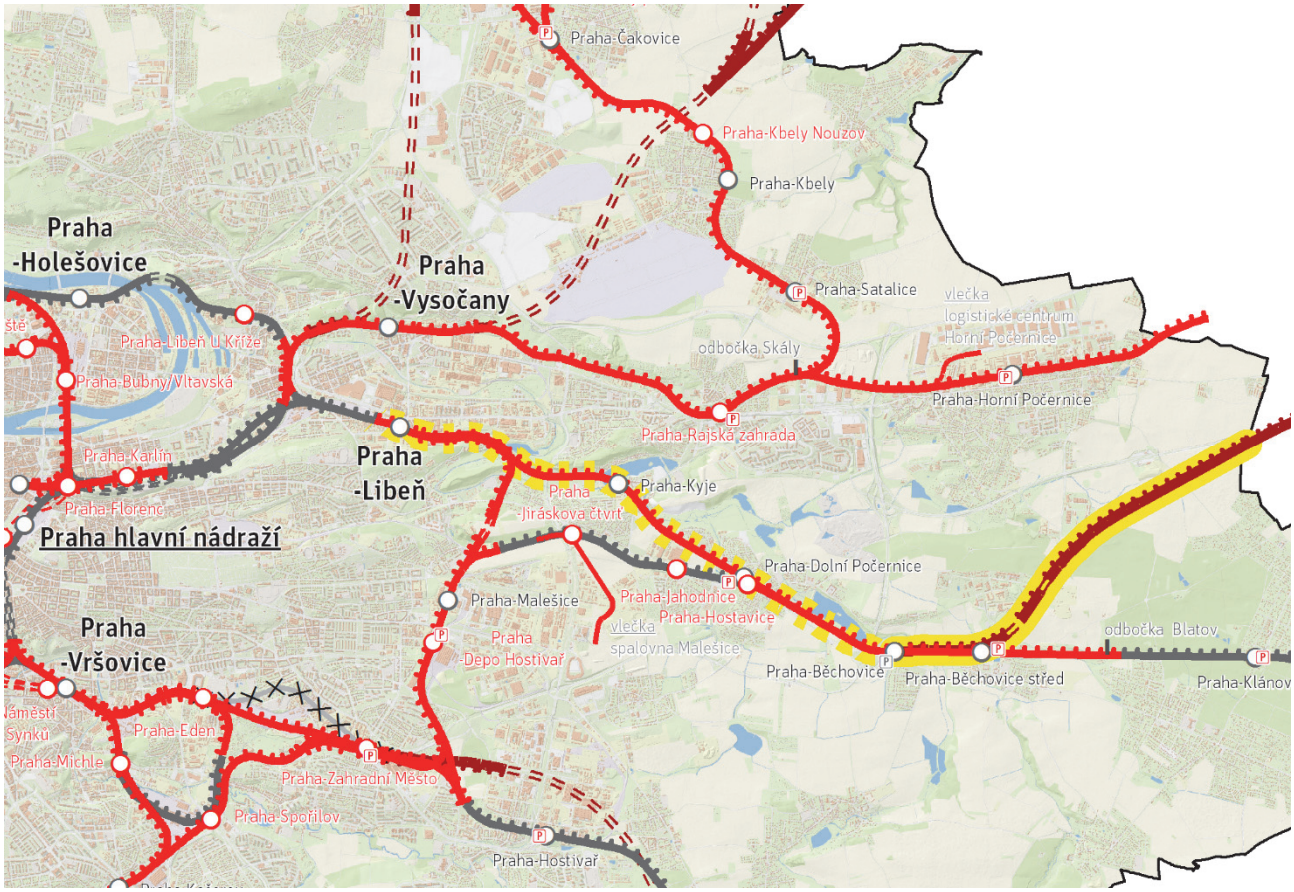
karta č. **16**

NÁZEV: **VÝCHODNÍ VSTUP RS**

ČÍSLO TRATĚ DLE KJŘ: - | ČÍSLO TRATĚ DLE GVD: -

MAPA / 16

SCHÉMA ŽELEZNIČNÍ TRATĚ



POPIS TRATĚ:

Nová vysokorychlostní trať spojující Prahu s východem Čech a variantně Polskem. Za hranicemi hlavního města je trasována podél dálnice D11 a dále východním směrem na Velký Osek s odbočkou na Kolín anebo zaústěním do tratě Praha-Kolín.

Z pohledu dálkové dopravy trať výrazně zrychlí dopravu v relaci Praha – východní Čechy potažmo severní Morava. Velký potenciál má trať ve spojení Prahy a Hradce Králové, kde železnice může převzít hlavní úlohu přepravního módu. Tato trať může být využita pro spojení Prahy a Polska (Wroclaw). Do doby výstavby nové tratě Praha – Brno může sloužit i pro odklon vlaků směřujících do Brna a Ostravy. Regionální železniční doprava může využít tuto trať především při obsluze větších měst v širším zázemí Prahy např. Kolína či Kutné Hory. Dálková nákladní doprava se na této trati neočekává. Územně chráněná stopa napojení této vysokorychlostní tratě neumožňuje z provozních důvodů napojení vysokorychlostní tratě v relaci Praha – Brno, neboť zaústění této tratě pouze do severního zhlaví žst. Praha hlavní nádraží je z kapacitních důvodů uzlu neproveditelné.

PROBLÉMY ŘEŠENÉ ZÁMĚREM:

- nedostatečná/vyčerpaná kapacita železniční trati Praha – Kolín
- nedostatečná/vyčerpaná kapacita železniční tratě Praha – Lysá nad Labem – Velký Osek
- nepříliš atraktivní jízdní doba ve směru na Hradec Králové
- nepříliš atraktivní jízdní doba železnice v mezinárodní vazbě Praha – Wroclaw

---------- POŽADAVKY NA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURU

INFRASTRUKTURA

1. **na území Prahy je trať trasována ve variantě V5a (záložní varianta V5b)** dle studie Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území
2. **mimoúrovňové zapojení do stávající železniční tratě Praha – Kolín** (bez omezení stávajícího přesmyku pro nákladní dopravu)

PODMÍNĚNÉ PROJEKTY

1. **zvýšení počtu traťových kolejí na 4 v úseku Praha-Libeň – Praha-Běchovice** (karta č. 1)
2. **realizace Libeňského přesmyku** (karta č. 13)
3. **realizace Metra S** (karta č. 15) – v případě přivedení většího počtu vlaku do žst. Praha hlavní nádraží

ŽELEZNIČNÍ STANICE A ZASTÁVKY

1. **umožnit obsluhu žst. Praha-Libeň vlaky jedoucími po této trati**

VYBAVENÍ ŽELEZNICE

1. **umožnění zřízení odstavů (depa) pro železniční vozidla v lokalitách:** Praha-Běchovice

SYSTÉMOVÁ FUNKCE V ŽUP

1. **segregace a zvýšení kapacity pro rychlou regionální a dálkovou dopravu z trati Praha – Kolín**
2. **segregace a zvýšení kapacity pro rychlou regionální a dálkovou dopravu z trati Praha – Lysá nad Labem,** respektive **Hradec Králové**
3. **nové konkurenceschopné spojení s východem Čech,** případně i Polskem
4. **nové rychlé spojení s Hradcem Králové do 60 minut**

PROVOZNÍ KONCEPT REGIONÁLNÍ DOPRAVY

Na nové vysokorychlostní trati bude provozován rychlý segment regionální dopravy obsluhující města směrem na Kolín (Kutnou Horu, Pardubice…) a na Nymburk (Poděbrady, Hradec Králové…). Tento rychlý segment nemusí být provozován pouze pro potřeby pražské aglomerace, ale může dále pokračovat po síti jako například nižší segment dálkové dopravy provozovaný například na vysokorychlostních tratích.

TAB / 15

OČEKÁVANÝ INTERVAL REGIONÁLNÍ DOPRAVY

SOUHRNNÁ RELACE	SOUHRNNÝ INTERVAL (VE ŠPIČCE)	PŘEDPOKLÁDANÝ DALŠÍ SMĚR
směr Kolín	10 min	Pardubice / Kutná Hora město / Čáslav
směr Nymburk	15 min	Poděbrady / Hradec Králové

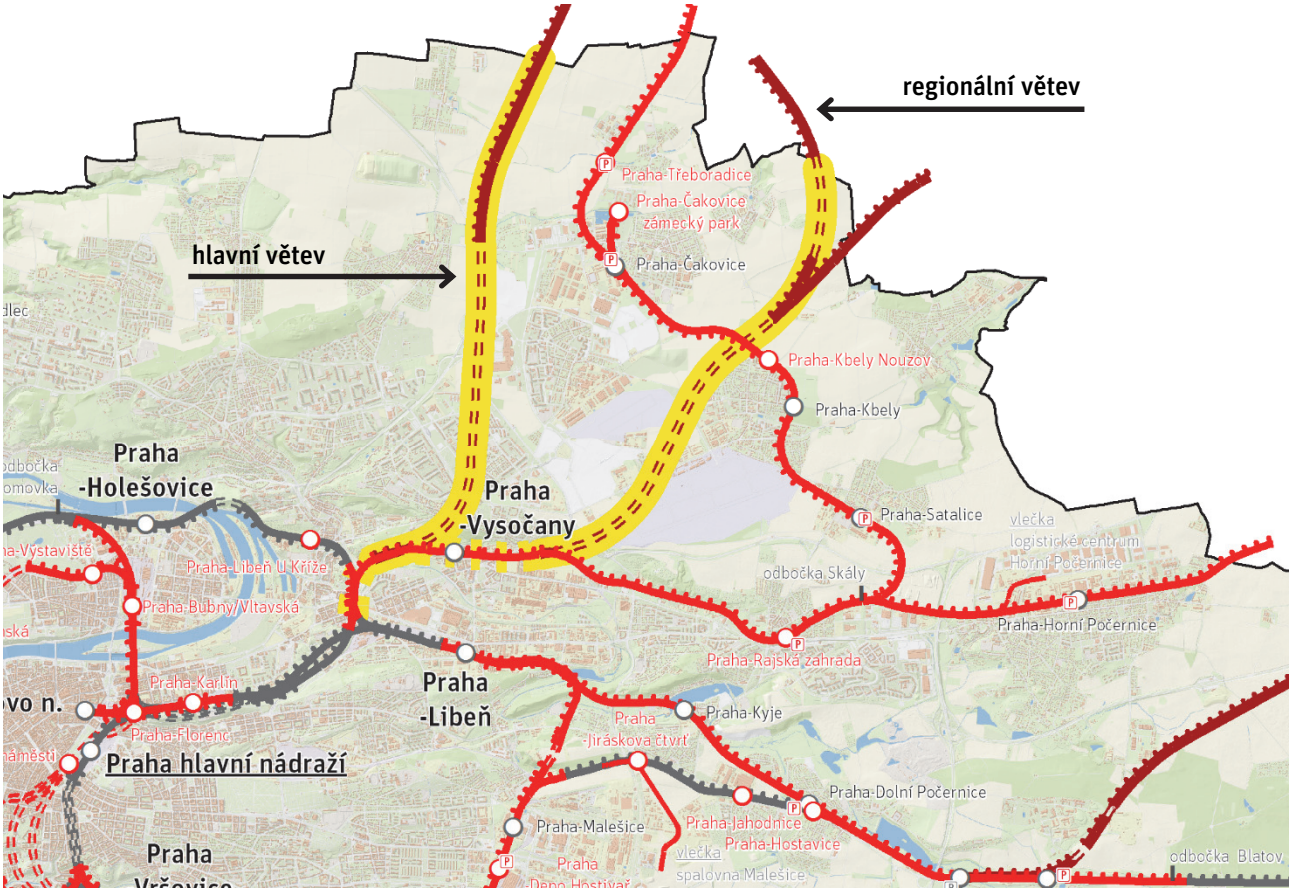
karta č. **17**

NÁZEV: SEVERNÍ VSTUP RS

ČÍSLO TRATĚ DLE KJŘ: - | ČÍSLO TRATĚ DLE GVD: -

MAPA / 17

SCHÉMA DVOU KORIDORŮ ŽELEZNIČNÍ TRATĚ



POPIS TRATĚ:

Nová vysokorychlostní trať spojující Prahu se severem Čech a Německem. Za hranicemi hlavního města je trasována v souběhu s dálnicí D8 a dále úpatními tunely pod Českým středohořím a Krušnými horami u Nové Vsi se napojuje odbočná větev do Mostu. Na území Prahy je trať vedena ve dvou koridorech (větvích), oba tyto koridory z dopravního hlediska mají svůj význam a je nutné je realizovat společně.

Z pohledu dálkové dopravy trať výrazně zrychlí dopravu v relaci Praha – Ústí nad Labem a Praha – podkrušnohorská aglomerace. Trať je součástí vysokorychlostního spojení Via Vindobona Berlin – Praha – Wien, což lze považovat za nejvýznamnější středoevropskou osu s velkým potenciálem. Regionální železniční doprava může využít tuto trať především při obsluze severní části metropolitní oblasti a měst Roudnice nad Labem, částečně Mělníka a Mladé Boleslavi. Dálková nákladní doprava na této trati v příměstském úseku se neočekává. Koridor (regionální větev) vedený přes žst. Praha-Vysočany lze využít jako významnou nákladní spojku na „pravobřežní trať“ tato část koridoru je využívána i pro novou železniční trať Praha – Mladá Boleslav – Liberec.

PROBLÉMY ŘEŠENÉ ZÁMĚREM:

- nedostatečná kapacita železniční trati Praha – Kralupy nad Vltavou
- nedostatečná/vyčerpaná kapacita železniční tratě Praha – Neratovice
- nepříliš atraktivní jízdní doba ve směru na Mělník a částečně Mladou Boleslav
- nepříliš atraktivní jízdní doba ve směru na Ústí nad Labem a Podkrušnohoří
- nepříliš atraktivní jízdní doba železnice v mezinárodní vazbě Berlin – Praha – Wien

---------- POŽADAVKY NA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURU

INFRASTRUKTURA

1. **na území Prahy je „hlavní větev" trasována ve variantě S1** – koridor vedený mimo žst. Praha-Vysočany – dle studie Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území
2. **na území Prahy je „regionální větev" trasována ve variantě S4** – koridor vedený přes žst. Praha-Vysočany – dle studie Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území
3. **„regionální větev" je realizována přednostně pro potřeby dálkové** (směr Mělník, Mladá Boleslav, Liberec), **regionální a nákladní dopravy**
4. **mimoúrovňové zapojení do stávající železniční trati Praha-Vysočany – Lysá nad Labem i uzlu Balabenka**
5. **železniční trať je trasována přímo směrem na Ústí nad Labem a Dresden**, k obsluze pražského letiště slouží městská železnice (karta č. 5)

PODMÍNĚNÉ PROJEKTY

1. **přestavba žst. Praha-Vysočany** (karta č. 2) s úpravou pro zaústění nové tratě
2. **zkapacitnění uzlu Balabenka** (karta č. 11)
3. **realizace Metra S** (karta č. 15) – v případě přivedení většího počtu vlaků do žst. Praha hlavní nádraží

ŽELEZNIČNÍ STANICE A ZASTÁVKY

1. **umožnit obsluhu žst. Praha-Vysočany vlaky jedoucími v trase vedené přes žst. Praha-Vysočany**

VYBAVENÍ ŽELEZNICE

bez požadavků

SYSTÉMOVÁ FUNKCE V ŽUP

1. **segregace a zvýšení kapacity pro rychlou regionální a dálkovou dopravu z tratě Praha – Kralupy nad Vltavou**
2. **segregace a zvýšení kapacity pro rychlou regionální a dálkovou dopravu z tratě Praha – Turnov**
3. **nové konkurenceschopné spojení se severem Čech a Saskem**
4. **nové rychlé spojení s Ústím nad Labem do 30 minut**
5. **nové rychlejší spojení s Neratovicemi a Mělníkem**
6. **nové spojení pro nákladní dopravu v relaci Praha – „pravobřežní trať"**

PROVOZNÍ KONCEPT REGIONÁLNÍ DOPRAVY

Na nové vysokorychlostní trati (regionální větev) bude provozován rychlý segment regionální dopravy obsluhující města směrem na Mělník, Odolenu Vodu (Neratovice. Všetaty) a směrem na Mladou Boleslav (Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, Turnov, Liberec…). V případě realizace Libereckého vstupu bude část těchto vlaků vedena pouze do odbočení Libereckého vstupu. Na hlavní větvi není požadována žádná regionální doprava. Tento rychlý segment nemusí být provozován pouze pro potřeby pražské aglomerace, ale může dále pokračovat po síti jako například nižší segment dálkové dopravy provozovaný například na vysokorychlostních tratích.

TAB / 16

OČEKÁVANÝ INTERVAL REGIONÁLNÍ DOPRAVY

SOUHRNNÁ RELACE	SOUHRNNÝ INTERVAL (VE ŠPIČCE)	PŘEDPOKLÁDANÝ DALŠÍ SMĚR
směr Odolena Voda	15 min	-
směr Mělník	15 min	přes Neratovice
směr Mladá Boleslav (část trati)	15 min	Č. Lípa / Turnov / Tanvald / Liberec
směr Brandýs n. Labem – St. Boleslav (část trati)	15 min	-

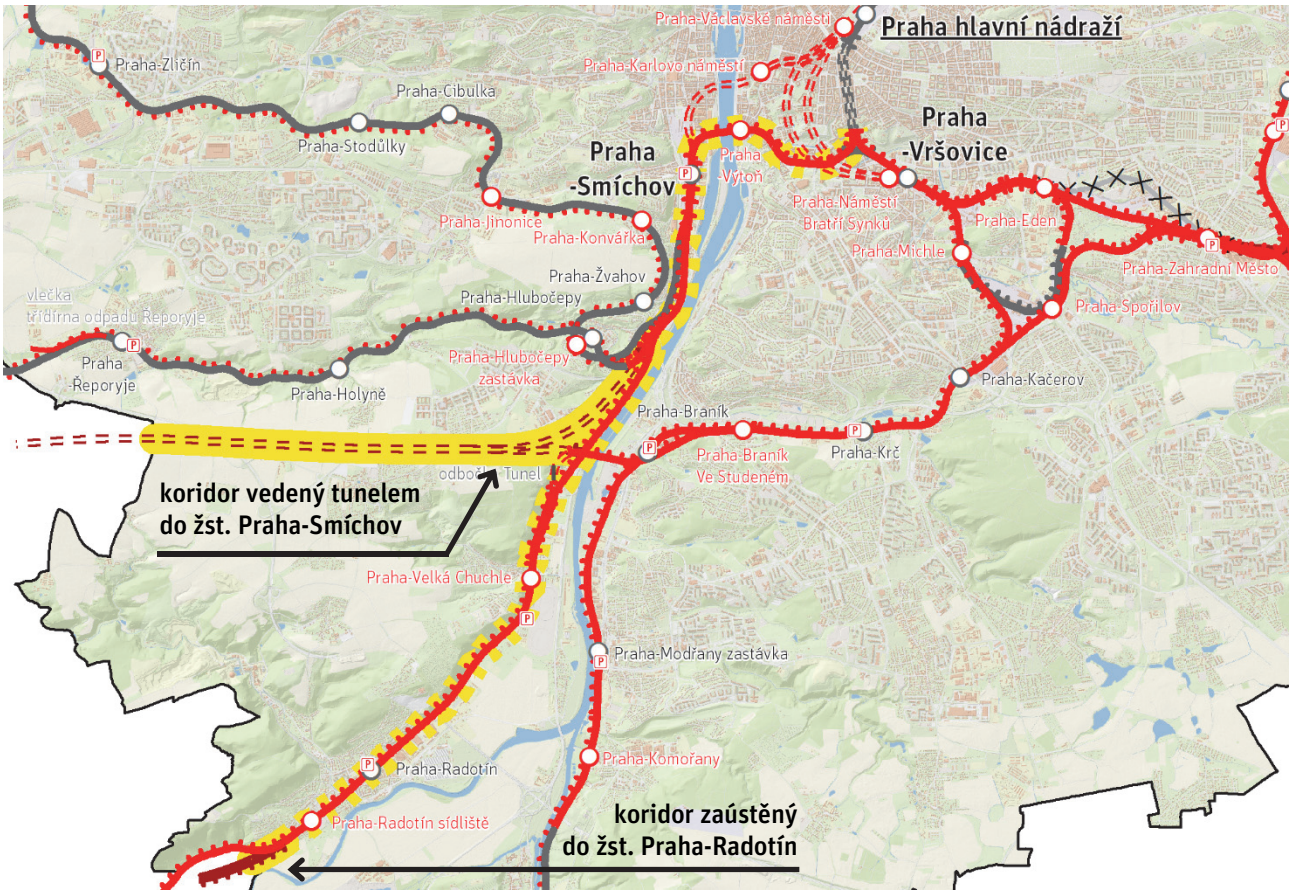
karta č. **18**

NÁZEV: **ZÁPADNÍ VSTUP RS**

ČÍSLO TRATĚ DLE KJŘ: - | ČÍSLO TRATĚ DLE GVD: -

MAPA / 18

SCHÉMA DVOU VARIANT ŽELEZNIČNÍ TRATĚ



POPIS TRATĚ:

Nová vysokorychlostní trať spojující Prahu se západem Čech a Německem. Je trasována ve dvou variantách tunelem do Berouna a dále podél dálnice D5 směrem na Plzeň, nebo jižnější stopou mimo Beroun s kratší délkou tunelů. Za hranicí hlavního města se tyto základní varianty ještě kombinují. Tyto varianty jsou na území Prahy vedeny buď přímo tunelem k žst. Praha-Smíchov, nebo do žst. Praha-Radotín a dále využívají konvenční trať ke smíchovskému nádraží.

Z pohledu dálkové dopravy trať výrazně zrychlí dopravu v relaci Praha – Plzeň, respektive spojí Prahu s Bavorskem. Regionální železniční doprava může využít tuto trať především při obsluze západní části metropolitní oblasti, převážně Berounska. Z pohledu dálkové nákladní dopravy má trať potenciál odvést nákladní vlaky z dnešní konvenční trati. Oproti Severnímu vstupu rychlého spojení je ospravedlnitelná potřebnost pouze jedné ze dvou dnes sledovaných variant.

PROBLÉMY ŘEŠENÉ ZÁMĚREM:

- nedostatečná kapacita železniční trati Praha – Beroun
- nepříliš atraktivní jízdní doba v relaci Praha – Beroun
- nepříliš atraktivní jízdní doba v relaci Praha – Plzeň
- naprosto neatraktivní jízdní doba železnice v mezinárodní vazbě Praha – Bavorsko

---------- POŽADAVKY NA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURU

INFRASTRUKTURA

1. **na území Prahy je trať trasována ve variantě C** – koridor vedený tunelem do žst. Praha-Smíchov, **anebo ve variantě B/F** – koridor zaústěný do žst. Praha-Radotín, vše dle Studie proveditelnosti pro trať Praha-Smíchov – Plzeň, doplnění 2017 (nová trasa Praha – Beroun/Hořovice)
2. **koridor trasovaný ve variantě C** – koridor vedený do žst. Praha-Smíchov **zapojit i do Jižní nákladní spojky**
3. **v případě realizace ve variantě B/F** – koridor zaústěný do žst. Praha-Radotín, **zajistit dostatečnou kapacitu pro regionální i dálkovou dopravu na stávající konvenční trati Praha-Smíchov – Praha-Beroun**
4. **mimoúrovňové zapojení do stávající konvenční tratě Praha – Beroun**
5. **prověřit další zkapacitnění tratě Praha-Radotín – Praha-Smíchov,** v případě tratě zaústěné ve variantě – koridor zaústěný do žst. Praha-Radotín

PODMÍNĚNÉ PROJEKTY

1. **přestavba jižního zhlaví žst. Praha-Smíchov respektive Praha-Radotín** – dle vybrané varianty
2. **zkapacitnění tratě Praha – Beroun** (karta č. 7)
3. **zkapacitnění Jižní nákladní spojky** (karta č. 14)
4. **realizace Metra S** (karta č. 15), v případě přivedení většího počtu vlaků do žst. Praha hlavní nádraží

ŽELEZNIČNÍ STANICE A ZASTÁVKY

bez požadavků

VYBAVENÍ ŽELEZNICE

bez požadavků

SYSTÉMOVÁ FUNKCE V ŽUP

1. **segregace a zvýšení kapacity pro rychlou regionální a dálkovou dopravu z trati Praha – Beroun – Plzeň**
2. **segregace a zvýšení kapacity pro nákladní dopravu z trati Praha – Beroun**
3. **nové konkurenceschopné spojení se západem Čech a Bavorskem**
4. **nové rychlé spojení s Plzní do 30 minut**
5. **nové rychlejší spojení s Berounem**

PROVOZNÍ KONCEPT REGIONÁLNÍ DOPRAVY

Na nové vysokorychlostní trati bude provozován rychlý segment regionální dopravy obsluhující města směrem na Beroun (Hořovice, Příbram, Rakovník…). Tento rychlý segment nemusí být provozován pouze pro potřeby pražské aglomerace, ale může dále pokračovat po síti jako například nižší segment dálkové dopravy provozovaný například na vysokorychlostních tratích.

TAB / 17

OČEKÁVANÝ INTERVAL REGIONÁLNÍ DOPRAVY

SOUHRNNÁ RELACE	SOUHRNNÝ INTERVAL (VE ŠPIČCE)	PŘEDPOKLÁDANÝ DALŠÍ SMĚR
směr Beroun	15 min	Hořovice / Příbram / Rakovník

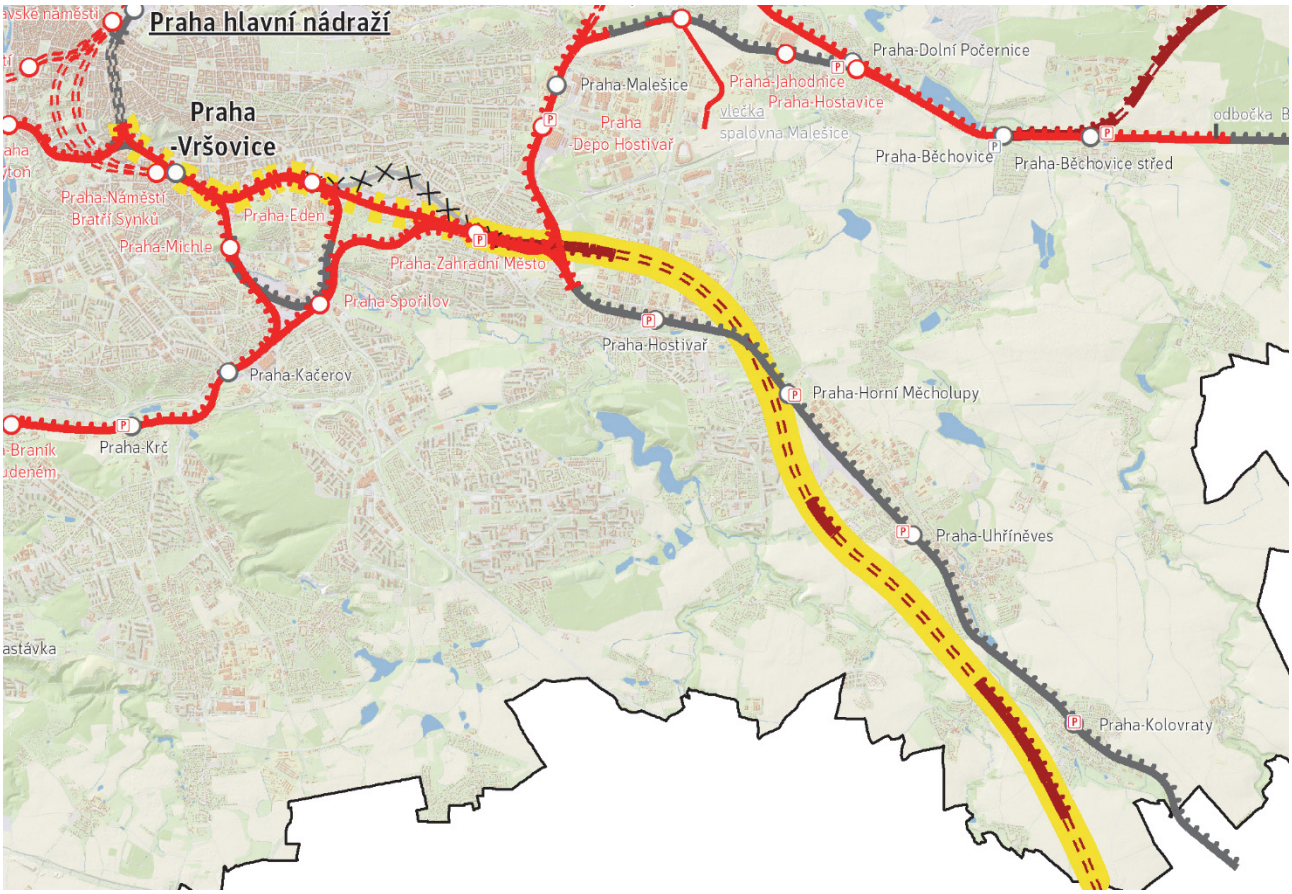
karta č. **19**

NÁZEV: JIŽNÍ VSTUP RS

ČÍSLO TRATĚ DLE KJŘ: - | ČÍSLO TRATĚ DLE GVD: -

MAPA / 19

SCHÉMA ŽELEZNIČNÍ TRATĚ



POPIS TRATĚ:

Nová vysokorychlostní trať spojující Prahu s jihem Čech, Moravou. Slezskem, Rakouskem, Slovenskem a Polskem, jde o páteř vysokorychlostní železnice v Česku. Za hranicemi hlavního města je trasována přibližně v souběhu s dálnicí D1, u Benešova s možností sjezdu na III. TŽK na České Budějovice, v Brně s rozdělením na směry do Ostravy a Břeclavi, respektive Wien a Bratislavy.

Z pohledu dálkové dopravy trať tvoří novou páteř dálkové dopravy v České republice, výrazně zrychlí dopravu do Brna, Ostravy, Českých Budějovic, Jihlavy a dalších měst a částí ČR. Trať je součástí vysokorychlostního spojení Via Vindobona Berlin – Praha – Wien, což lze považovat za nejvýznamnější středoevropskou osu s velkým potenciálem. Pro fungování ŽUP je důležité tuto relaci zaústit z jihu do pražského hlavního nádraží. Regionální železniční doprava může využít tuto trať především při obsluze jižní části metropolitního regionu a měst Benešov a Tábor. Dálková nákladní doprava na této trati v příměstském úseku se neočekává.

PROBLÉMY ŘEŠENÉ ZÁMĚREM:

- nedostatečná/vyčerpaná kapacita železniční trati Praha – Kolín
- nedostatečná/vyčerpaná kapacita železniční tratě Praha – Benešov
- nepříliš atraktivní jízdní doba v relaci Praha – Brno
- nepříliš atraktivní jízdní doba ve směru na České Budějovice, kde je nejproblematičtější právě úsek Praha - Benešov
- nepříliš atraktivní jízdní doba železnice v mezinárodní vazbě Berlin – Praha – Wien

---------- POŽADAVKY NA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURU

INFRASTRUKTURA

1. **na území Prahy je trať trasována ve variantě J1** – dle studie Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území
2. **vysokorychlostní trať Praha-Brno je zaústěna z jihu do pražského hlavního nádraží přes žst. Zahradní Město**
3. **vysokorychlostní trať Praha-Brno je vedena ve variantě přes Benešov a Jihlavu**
4. **v úseku Praha-Zahradní Město – Praha-Vršovice je trať vedena v souběhu s rekonstruovanou tratí Praha – Benešov** (dle karty č. 9) **dvojicí nových kolejí**

PODMÍNĚNÉ PROJEKTY

1. **přestavba trati Praha - Benešov** (karta č. 9)
2. **realizace Metra S** (karta č. 15) – v případě přivedení většího počtu vlaku do žst. Praha hlavní nádraží

ŽELEZNIČNÍ STANICE A ZASTÁVKY

1. **rozšíření žst. Praha – Zahradní Město a umožnění zastavování vlaků z VRT v této stanici**

VYBAVENÍ ŽELEZNICE

bez požadavků

SYSTÉMOVÁ FUNKCE V ŽUP

1. **segregace a zvýšení kapacity pro rychlou regionální a dálkovou dopravu z trati Praha – Kolín**
2. **segregace a zvýšení kapacity pro rychlou regionální a dálkovou dopravu z trati Praha – Benešov**
3. **nové konkurenceschopné spojení s jihem Čech a Moravou**
4. **nové rychlé spojení s Brnem do 60 minut**
5. **nové rychlejší spojení s Benešovem**

PROVOZNÍ KONCEPT REGIONÁLNÍ DOPRAVY

Na nové vysokorychlostní trati bude provozován rychlý segment regionální dopravy obsluhující města směrem na Benešov (Tábor, Vlašim Sázavu…), část těchto vlaků využije novou infrastrukturu až do Benešova a část pouze ke sjezdu na Stráncice. Tento rychlý segment nemusí být provozován pouze pro potřeby pražské aglomerace, ale může dále pokračovat po síti jako například nižší segment dálkové dopravy provozovaný například na vysokorychlostních tratích.

TAB / 18

OČEKÁVANÝ INTERVAL REGIONÁLNÍ DOPRAVY

SOUHRNNÁ RELACE	SOUHRNNÝ INTERVAL (VE ŠPIČCE)	PŘEDPOKLÁDANÝ DALŠÍ SMĚR
směr Benešov (přímo)	15 min	Tábor / Vlašim
směr Sázava (částečně po staré trati)	30 min	přes Stráncice a Čerčany

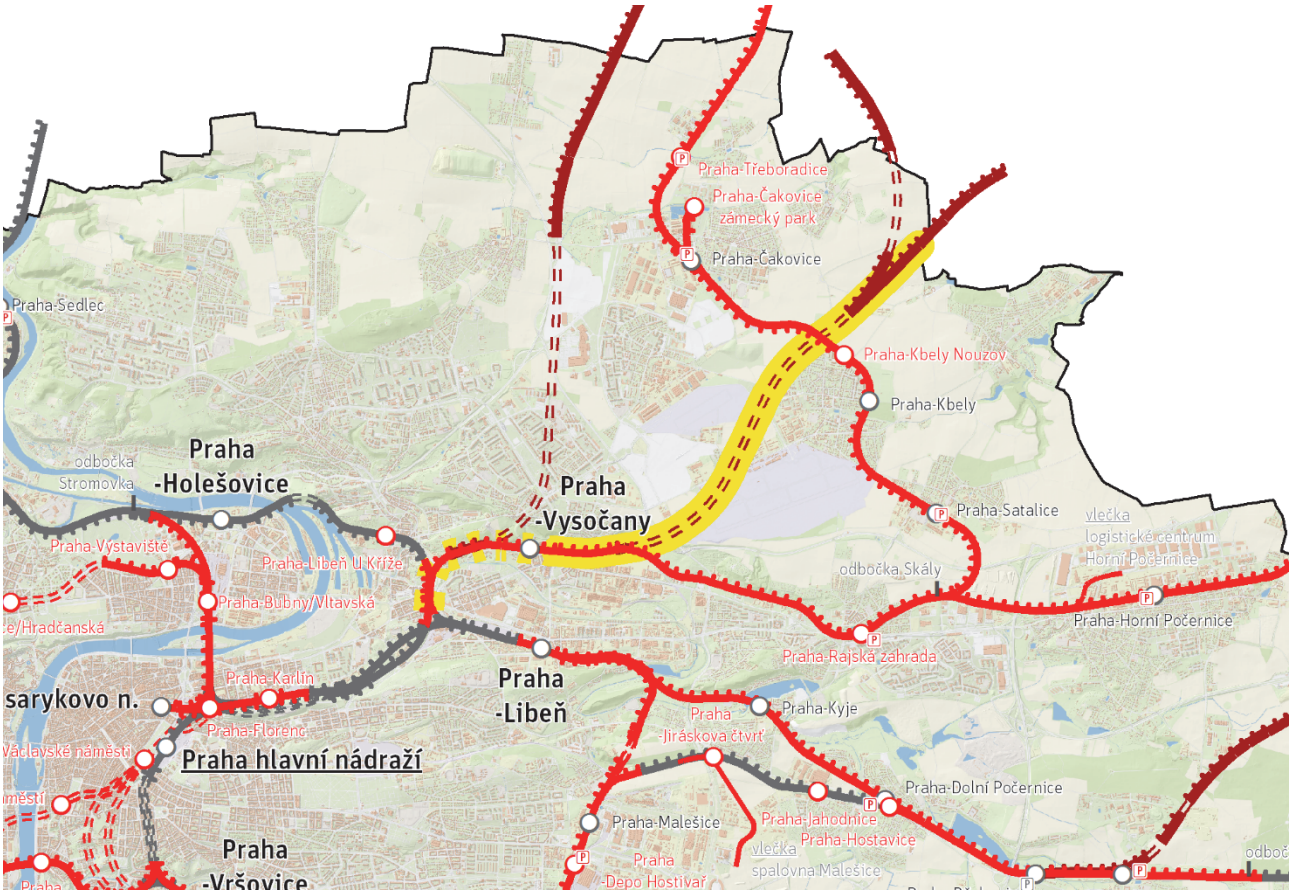
karta č. **20**

NÁZEV: **LIBERECKÝ VSTUP**

ČÍSLO TRATĚ DLE KJŘ: - | ČÍSLO TRATĚ DLE GVD: -

MAPA / 20

SCHÉMA ŽELEZNIČNÍ TRATĚ



POPIS TRATĚ:

Nová konvenční/vysokorychlostní trať spojující Prahu se severem Čech a variantně s Polskem. Za hranicemi hlavního města je trasována okolo města Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a dále v souběhu s dálnicí D10 do Mladé Boleslavi a Liberce. Na území Prahy je částečně vedena ve variantě koridoru pro Severní vstup RS koridor vedený přes žst. Praha-Vysočany. Trať v závislosti na pokračování do Polska má buď čistě vysokorychlostní charakter, nebo parametry nové tratě s rychlostmi okolo 200 km/h.

Z pohledu dálkové dopravy trať zásadně zrychlí dopravu v relaci Praha – Liberec, respektive spojí Prahu s Polskem, kde v obou případech současné cestovní doby neumožnily vznik železničního spojení. Trať je velmi významná i pro regionální železniční dopravu, kde má velký potenciál obsloužit města Brandýs nad Labem, Benátky nad Jizerou a Mladou Boleslav a celou severovýchodní část metropolitního oblasti a vytvořit silnou železniční radiálu rovnající se v příměstské železnici ostatním dvojkolejným tratím. V případě dostatečné kapacity lze trať využít i pro provoz klasické příměstské železnice – linek S. Dálková nákladní doprava tuto trať využije jako spojku na „pravobřežní trať", obsluhuje automobilku v Mladé Boleslavi a vytváří nové spojení s Libercem a Polskem.

PROBLÉMY ŘEŠENÉ ZÁMĚREM:

- nedostatečná/vyčerpaná kapacita železniční tratě Praha – Neratovice
- chybějící atraktivní spojení v relaci Praha – Brandýs nad Labem – Stará Boleslav
- nepříliš atraktivní jízdní doba ve směru na Mladou Boleslav a Turnov
- chybějící atraktivní spojení Praha - Liberec
- nepříliš atraktivní jízdní doba železnice v mezinárodní vazbě Praha – Wroclaw

---------- POŽADAVKY NA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURU

INFRASTRUKTURA

1. **na území Prahy trať částečně využívá koridor Severního vstupu rychlého spojení ve variantě S4 –** koridor vedený přes žst. Praha-Vysočany, dle studie Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území
2. **jde o vysokorychlostní trať, respektive o trať v návrhových parametrech okolo 200 km/h**
3. **zajištění sjezdů a návazností z této trati do významných sídel podél trati**
4. **mimoúrovňové zapojení do stávající železniční trati Praha-Vysočany – Lysá nad Labem**
5. **mimoúrovňové zapojení do Severního vstupu rychlého spojení**

PODMÍNĚNÉ PROJEKTY

1. **přestavba žst. Praha-Vysočany** (karta č. 2) s úpravou pro zaústění nové trati
2. **zkapacitnění uzlu Balabenka** (karta č. 11)
3. **realizace Metra S** (karta č. 15) – v případě přivedení většího počtu vlaků do žst. Praha hlavní nádraží

ŽELEZNIČNÍ STANICE A ZASTÁVKY

1. **umožnit obsluhu žst. Praha-Vysočany**

VYBAVENÍ ŽELEZNICE

bez požadavků

SYSTÉMOVÁ FUNKCE V ŽUP

1. **segregace a zvýšení kapacity pro rychlou regionální a dálkovou dopravu z trati Praha – Turnov**
2. **nové konkurenceschopné spojení se severem Čech** či variantně Polskem
3. **nové rychlé spojení s Libercem do 60 minut**
4. **nové rychlejší spojení s Brandýsem nad Labem – Starou Boleslaví a Mladou Boleslaví a přilehlým regionem**
5. **nové spojení pro nákladní dopravu v relaci Praha – „pravobřežní trať“**

PROVOZNÍ KONCEPT REGIONÁLNÍ DOPRAVY

Na nové vysokorychlostní trati bude provozován rychlý segment regionální dopravy obsluhující města směrem na Brandýs nad Labem – Starou Boleslav a na Mladou Boleslav (Turnov, Liberec, Českou Lípu či Tanvald…). Tento rychlý segment nemusí být provozován pouze pro potřeby pražské aglomerace, ale může dále pokračovat po síti jako například nižší segment dálkové dopravy provozovaný například na vysokorychlostních tratích.

TAB / 19

OČEKÁVANÝ INTERVAL REGIONÁLNÍ DOPRAVY

SOUHRNNÁ RELACE	SOUHRNNÝ INTERVAL (VE ŠPIČCE)	PŘEDPOKLÁDANÝ DALŠÍ SMĚR
směr Mladá Boleslav	15 min	Česká Lípa / Turnov / Tanvald / Liberec
směr Brandýs n. Labem – St. Boleslav	15 min	-


24 Kubánské nám.
9091
KRYSTAL
CEYLON
restaurant
café
bar

7 Závěr

Jak z dokumentu vyplývá, železniční doprava hraje v mobilitě hlavního města Prahy nezanedbatelnou úlohu. Je nejefektivnějším nástrojem pro zvýšení atraktivity Pražské integrované dopravy pro spojení se Středočeským krajem. Ani v dálkové dopravě železnice již dnes nehraje zanedbatelnou roli, v budoucnu je spatřován významný potenciál při realizaci projektu Rychlých spojení, nového provozního konceptu české železnice využívající vysokorychlostní tratě, které hlavní město Praha podporuje a spatřuje jej jako nutnost pro možný další rozvoj železniční dopravy.

Největším problémem železniční infrastruktury v Praze je její nedostatečná kapacita, která již nedokáže reagovat na zvyšující se poptávku po železniční dopravě, proto je nutné připravovat postupné zkapacitnění železniční sítě na území města tak, aby se železniční doprava mohla přizpůsobit požadavkům na udržitelnou mobilitu v rámci metropolitního regionu, potažmo celé České republiky, kde železniční uzel Praha hraje významnou úlohu. Problém, který úzce souvisí s nedostatkem kapacity, je i nedostatečná obsluha města železnicí. Jestliže je železnice páteří Pražské integrované dopravy, je nutné v důležitých přestupních uzlech zajistit návaznost na ostatní druhy veřejné dopravy a realizovat nové železniční stanice a zastávky v potenciálně atraktivních přestupních bodech společně se zajištěním lepší obsluhy atraktivních lokalit pro obyvatele města a regionu.

V tomto dokumentu jsou formulovány požadavky, pravidla a cíle města na rozvoj železniční dopravy a její infrastruktury. Zásadní požadavky a cíle jsou uvedeny níže.

7.1 Obecné cíle města na rozvoj železniční dopravy a jejích komponent

- Dálková železniční doprava hraje významnou roli ve spojení Prahy s ostatními jádrovými oblastmi České republiky a Evropy a je konkurenceschopná s ostatními módy dopravy.
- Do Prahy jsou zaústěny nové vysokorychlostní tratě zajišťující novou kapacitu železniční sítě v relevantních směrech a napojují Prahu na systém expresní evropské železnice.
- Železniční stanice Praha hlavní nádraží zůstává nejvýznamnější železniční stanicí pro dálkovou dopravu.
- Městská a příměstská železnice je páteří Pražské integrované dopravy, která je dostatečně kapacitní, spolehlivá a s vysokou četností spojů.
- V souladu s ostatními strategickými dokumenty města železnice obsluhuje Letiště Václava Havla Praha.
- Železnice je využívána pro městskou city logistiku, jsou chráněny stávající vlečky a nové jsou budovány.
- Nákladní železniční doprava tvoří alternativu k silniční kamionové dopravě a je nutné pro ni vytvořit dostatečné kapacitní podmínky.
- Nová vozidla pro dálkovou dopravu jsou již pořizována na rychlost 200 km/h a vyšší tak, aby následně mohla být provozována na nových vysokorychlostních tratích.
- V rámci městské a příměstské železnice jsou pořizována na vytížených relacích nová kapacitní vozidla, která svými konstrukčními vlastnostmi využívají maximální kapacitu možnou dle okrajových podmínek infrastruktury, tyto jednotky jsou převážně v elektrické trakci.
- Na území hlavního města Prahy jsou budovány nové odstavné plochy pro odstavy vozidel.

– Vybavení stanic a zastávek odpovídá potřebám dálkové, příměstské i městské železnice 21. století, stanice jsou uvažovány jako multifunkční uzly.

– V rámci spolupráce veřejné a individuální dopravy jsou budovány u železničních stanic parkoviště P+R a B+R.

Výše uvedené cíle jsou více rozvedeny v rámci první části tohoto dokumentu v kapitolách 1 až 5 včetně jejich odůvodnění či podrobnějších požadavků. Zde tedy nejde o úplný výčet obecných požadavků a cílů města.

Základní požadavek města na železniční infrastrukturu je zajistit normový technický stav trati, který je nutnou podmínkou pro zajištění spolehlivosti železniční dopravy a efektivity vynaložených investičních nákladů.

7.2 POŽADAVKY MĚSTA NA ROZVOJ ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY

V jednotlivých kartách železničních tratí v kapitole 6 Karty železničních tratí jsou definovány konkrétní požadavky města na daný úsek trati, včetně předpokládaného rozsahu dopravy. Mezi zásadní požadavky patří:

– zvýšení počtu traťových kolejí na 4 v úseku Praha-Libeň – Praha-Běchovice

– zvýšení kapacity a elektrizace železniční tratě Praha – Neratovice

– zvýšení kapacity a zásadní modernizace tratě Praha – Kladno včetně výstavby nové tratě na Letiště Václava Havla Praha

– elektrizace tratě Praha – Rudná u Prahy - Beroun

– modernizace a zvýšení kapacity tratě Praha – Beroun včetně nového tříkolejného propojení přes Vltavu v oblasti Výtoně

– zvýšení kapacity železniční tratě Praha – Čerčany / Dobříš

– urychlená realizace Libeňského přesmyku

– zdvojkolejnění Jižní nákladní spojky

– realizace Metra S jako nové kapacity železniční infrastruktury v centrální části uzlu určené pro městskou a příměstskou železnici, ponechání městské a příměstské železnice na stávající infrastruktuře v centrální části města je z dlouhodobého hlediska nepřijatelné

– Východní vstup RS koncipovat pro potřeby odlehčení stávající tratě Praha – Kolín a pro směr na Hradec Králové

– Severní vstup RS realizovat ve dvou větvích pro dálkovou i regionální dopravu

– Jižní vstup RS je realizován pro relaci Praha – Brno a Praha – České Budějovice

– Liberecký vstup je realizován i ve variantě, že RS5 je vedeno přes Hradec Králové, kromě spojení Prahy a Liberce, zajišťuje i obsluhu Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi a Mladé Boleslavi

Výše uvedené požadavky nejsou úplným výčtem všech požadavků, které jsou podrobně rozepsány v kartách železničních tratí.

Vzhledem k tomu, že majoritním investorem železniční infrastruktury na území hl. m. Prahy je stát prostřednictvím Správy železniční dopravní cesty, s. o., která v současné době připravuje studii proveditelnosti zabývající se železničním uzlem Praha, je tento dokument také koncipován jako souhrn požadavků hlavního města Prahy, které je nezbytné zohlednit v připravované studii proveditelnosti a přípravě jednotlivých úseků.

Hlavní město Praha je přesvědčeno, že úspěch udržitelné mobility, jejíž páteří je železniční doprava, je umožněn v případě dlouhodobého konzistentního rozvoje železničního systému jako celku – jednotného systému, kdy tato strategie stanovuje základní směry rozvoje železnice a názor hlavního města na tuto problematiku.

Strategie rozvoje
pražské metropolitní
železnice

08/2018

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
Vyšehradská 57, 128 00, Praha 2

AUTOŘI
Ing. Lukáš Tittl / tittl-l@ipr.praha.eu, t: 236 004 578
Ing. Marek Zděradička / zderadicka@ipr.praha.eu, t: 260 004 566
Ing. Martin Kříbala / kribala@ipr.praha.eu, t:236 004 564
a kolektiv

Zpracováno ve spolupráci s organizací ROPID

JAZYKOVÁ KOREKTURA
PhDr. Nataša Machačová

první vydání / 91 stran
© Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2018-08
Všechna práva vyhrazena

Elektronická verze dokumentu je dostupná na
www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/infr/strategie_rozvoje_prazske_metropolitni_zeleznice.pdf

ISBN 978-80-87931-85-1
ISBN 978-80-87931-84-4 (pdf)

