

NÁVRH SPOJENÍ PRAHA – LETIŠTĚ PRAHA - KLADNO

A PROJECT OF THE HIGH SPEED CONNECTION PRAHA – PRAHA AIRPORT - KLADNO

Pavel Drdla¹

Anotace: Příspěvek se zabývá problematikou navrhovaného dopravního systému Aircon pro obsluhu části pražské aglomerace, speciálně spojením Praha – Letiště Praha-Ruzyně - Kladno. Příspěvek shrnuje současnou situaci a nabízená řešení.

Klíčová slova: AirCon, Praha, Kladno, rychlodráha, metro

Summary: The paper deals with a problematic of propose transport system AirCon for traffic service in part of Praha's agglomeration, specially with the connection Praha – Praha-Ruzyně Airport - Kladno. The paper compiles current state and propose solvings.

Key words: AirCon, Praha, Kladno, high speed track, subway

1. ÚVOD

Na území Prahy a Středočeského kraje existuje síť příměstských linek pod názvem Esko, která je součástí Pražské integrované dopravy. Systém pod názvem Esko je podobný S-Bahnu v německy mluvících zemích či francouzskému R.E.R. a zahrnuje linky S1 – S9, S12 a S41. Hlavním cílem je rozvoj tarifní a dopravní integrace, stavba či rekonstrukce nových železničních stanic, zastávek a přestupních terminálů, které zrychlí a zkvalitní spojení vnitřní části Prahy s širší pražskou aglomerací. Vše bude doplněno o záchytná parkoviště a stojany pro uschování jízdních kol.

V rámci systému, který klade důraz na periodičnost provozu, se počítá s vybudováním tzv. Nového spojení mezi Prahou hlavním nádražím a Prahou Libní, s přestavbou traťových úseků Praha Holešovice – Praha Bubeneč a Praha Libeň - Úvaly a s modernizací III. a IV. koridoru ve směru do Benešova a Berouna. Taktéž se počítá se zřízením nových železničních zastávek, např. v Běchovicích a Podbabě.

Navíc se uvažuje i o zahrnutí systému integrace tramvaje se železnicí, který se v praxi využívá například v aglomeracích německých měst Karlsruhe a Saarbrücken. Tento systém, hovorově označovaný je tzv. vlakotramvaj, je schopný provozu na železničních tratích a tramvajové síti města. [1]

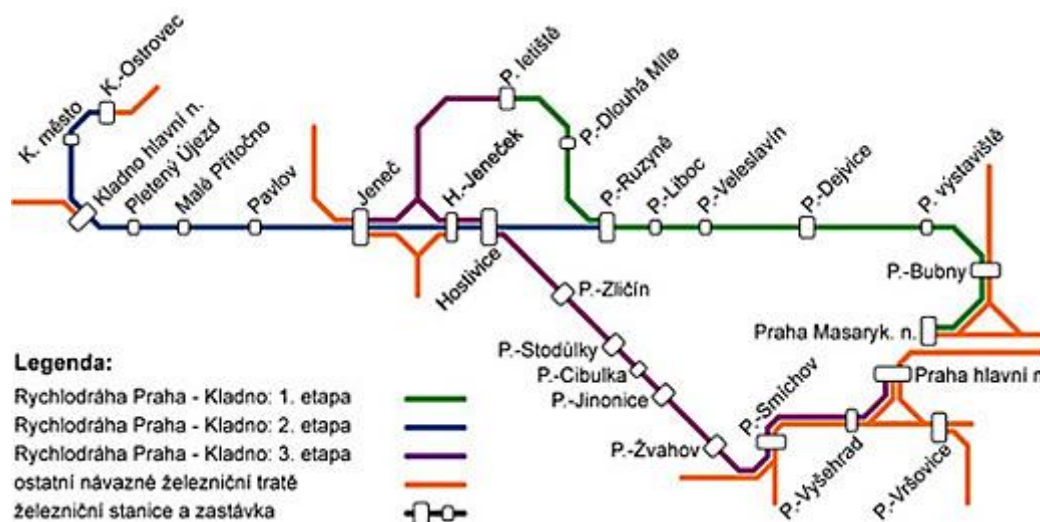
Zásadní proměnou projde také trať z Prahy do Kladna s nově vybudovanou odbočkou na ruzyňské letiště, na což je tématicky zaměřen i tento příspěvek.

¹ doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D., Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, Katedra technologie a řízení dopravy, Studentská 95, CZ-53210 Pardubice, Tel. +420 466036204, Fax +420 466306094, E-mail: pavel.drdla@upce.cz

2. SOUČASNÝ STAV

Po zprovoznění nového terminálu na letišti v Ruzyni se počítá se zvyšováním počtu odbavených cestujících. Existuje sice snaha vzrůstající intenzitu dopravního ruchu mezi letištěm a centrem kompenzovat zvýšeným počtem expresních autobusových spojů, ale systémovým řešením je pouze metro (prodloužení trasy A ze stanice Dejvická) nebo železniční napojení (AirCon). Obecně platí, že výstavba modernizované železniční trati není v protikladu k prodloužení trasy metra A tímto směrem.

Územní plán hlavního města Prahy počítá s modernizací trati Praha – Kladno – Rakovník (tzv. Buštěhradská dráha), nelze však pominout stanovisko Prahy 6 a Prahy 7, protože s vedením trati je totiž nutný souhlas městských částí. Uvedená trať, vedoucí přímo středem Prahy 6 (asi tři čtvrtiny trasy pro směr na letiště), může v případě nevyhovujícího technického a urbanistického řešení zhoršit hloučnosť v městské části – změna z dosavadní jednokolejné neelektrifikované trati na dvukolejnou elektrifikovanou může podstatně ovlivnit podobu městské části. [2]



Zdroj: www.kr-stredocesky.cz

Obr. 1 - Trasování projektu AirCon

3. PROVEDENÍ A ČASOVÝ HORIZONT

Modernizace železniční trati z Prahy do Kladna s odbočkou na ruzyňské letiště, bude zřejmě ukončena nejdříve v roce 2013. Cílovou železniční stanicí v Praze by mohly být všechny významné pražská železniční stanice, kdy kromě upřednostňované Prahy Masarykova nádraží to může být i například Praha hlavní nádraží, Praha Smíchov či Praha Holešovice. [2]

Trať v současnosti neumožňuje periodickou dopravu na letiště, je tedy třeba postavit druhou traťovou kolej, provést elektrifikaci, modernizovat zabezpečovací zařízení a vybudovat moderní přestupní terminály (například již jsou pronajaty pozemky před žst. Kladno hlavní nádraží pro vybudování dopravního terminálu). Zcela nově je třeba

vybudovat odbočku na letišti, která dosud neexistuje. Zde půjde nejprve o traťový úsek, který bude na letišti končit, později se ale letištní terminál stane průjezdným.

Kromě cestujících využijí tento dopravní systém také zaměstnanci letiště a občané Středočeského kraje, kterých denně za prací do Prahy dojíždí zhruba 100 tisíc (odhad Krajského úřadu Středočeského kraje). S ohledem na požadavky Prahy 6 bude významná část trati (úsek mezi Veleslavínem a Letnou) vedena pod úrovní terénu nebo hloubeným tunelem.

4. FINANCOVÁNÍ VÝSTAVBY

O způsobu financování AirConu není zatím rozhodnuto, uvažuje se o využití soukromého kapitálu v rámci tzv. PPP projektu, tedy partnerství soukromého a veřejného sektoru. PPP asi připadá v úvahu především pro část tratě z letiště do Prahy, výstavbu úseku do Kladna bude pravděpodobně financovat stát. Vedle soukromých firem však může být zdrojem peněz i fond dopravy, krajské rozpočty nebo výnos z privatizace letiště.

Pro modernizaci a dostavbu železničního spojení Praha - Kladno s odbočkou na pražské letiště lze také využít peníze z fondů Evropské unie. Ačkoliv samotná Praha nárok na tyto finanční zdroje nemá, projektu při čerpání z fondů pomůže účast města Kladna, z něhož do Prahy každý den dojíždí za prací 24 tisíc cestujících (spojení na 30 km úseku mezi Prahou a Kladnem přitom většinou zajišťují osobní vlaky s cestovní rychlostí okolo 30 kilometrů za hodinu).

U investic do infrastruktury se v současnosti počítá se zhruba 30 miliardami korun, další náklady si však vyžádá investice do vozidlového parku, umožňujícího jízdu maximální traťovou rychlostí 80 kilometrů za hodinu.

Paralelně s projektem AirCon se plánuje také prodloužení trasy metra A na letiště (dokončení v roce 2016), přičemž Praha potřebuje oba dva druhy dopravy. Ovšem na prodloužení metra na letiště nebude možné využít evropské fondy.

Současně se prosazuje to, že úsek systém AirCon z centra Prahy na letiště zřejmě zaplatí soukromý investor v rámci projektu PPP [4]. Tento způsob financování doporučuje Ministerstvu dopravy studie, kterou pro úřad zpracovalo PPP Centrum České republiky. Jak vyplývá ze studie, projekt PPP bude pro stát výhodnější než financování stavby klasickým způsobem z veřejných rozpočtů. Projekt PPP by se týkal pouze větve na letiště, kde by zřejmě cestující platili tržní jízdné. Na úseku do Kladna, který uhradí stát, bude platit regulované jízdné v rámci Pražské integrované dopravy.

5. NAVRHOVANÝ ROZSAH PROVOZU

Kromě rychlých spojů z Prahy do Kladna plánuje Krajský úřad zvýšit frekvenci rychlíků Praha - Rakovník, které by jezdily v taktu. Na trase se počítá s nasazením zcela nových motorových vlaků. U většiny osobních vlaků by se jednalo jednotky Regionova, pro rychlíky o zcela nové vozy, přičemž nejčastěji se hovoří o jednotkách Desiro od firmy Siemens. [3]

Návrh rozsahu železniční dopravy pro AirCon by měl být následující:

- rychlý spoj Praha - Kladno hlavní nádraží – Kladno město – Kladno Ostrovec v hodinovém taktu,

- osobní vlak Praha - Kladno v hodinovém taktu,
- rychlík Praha - Rakovník ve dvouhodinovém taktu,
- osobní vlak Kladno - Rakovník ve dvouhodinovém taktu.

Pro doplnění: U úsek z Prahy na letiště (20,3 km) se počítá s rychlostí 80 km/h a cestovní dobou 26,5 minuty a u větve z letiště do Kladna (cca 20 km) se počítá s rychlostí 100-120 km/h a cestovní dobou okolo 15 minut. [2]

6. „KONKURENCE“ V PRODLOUŽENÍ LINKY METRA A NA LETIŠTĚ?

Trasa A pražského metra by měla být v budoucnu prodloužena o 12,9 kilometrů z dnešní koncové stanice Dejvická přes Motol na letiště Ruzyně. Úsek s osmi stanicemi bude dlouhý přes 14 kilometrů, náklady na výstavbu se nyní odhadují na 38 miliard korun. Stavět by se mělo po etapách, zahájení výstavby se předpokládá kolem roku 2010 a ukončení v roce 2018.

Dříve nebylo jasné, kam by měla trasa A z Vítězného náměstí vést. Bylo několik variant. Podle původní měla linka končit ve Zličíně, další předpokládaly přímější vedení trasy na ruzyňské letiště. Návrh předpokládá, že z Dejvické povede metro přes Červený vrch, Veleslavín, Petřiny, Motol, Bílou Horu, Dědinu a Dlouhou míli (zde by měl vzniknout autobusový terminál a záchytné parkoviště pro automobily, což významně zlepší životní prostředí v šesté městské části, v části Prahy 5 a na okraji města) na letiště, čímž byla opuštěna myšlenka vést trasu A nejkratším způsobem, protože hlediskem pro návrh byly rozvojové možnosti na severozápadě města a obsluha nyní zastavěných území.

Praha bude chtít na výstavbu příspěvek z Evropské unie. V tomto rozpočtovém období, do roku 2013, by mohl být asi sedm miliard korun. [2] [6]

7. FINANCOVÁNÍ NOVÉ LINKY METRA D OHROZÍ PRODLOUŽENÍ TRASY LINKY A?

Pražský magistrát ale nebude mít dost peněz na to, aby souběžně s prodlužováním trasy A stavěl zcela novou trasu D. Uvažuje se o možnosti financovat stavbu také prostřednictvím partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP), pomocí úvěru a úvěrem Evropské investiční banky.

Výstavba nové linky by mohla začít podle dřívějších plánů v roce 2010. První úsek by vedl z Pankráce do Nových Dvorů a stál by 20 miliard korun. Druhá etapa povede do Písnice, cena se odhaduje na 13 miliard. Poslední úsek za 14 miliard spojí Pankrác s Hlavním nádražím. Je navíc možné, že trasa se bude stavět jako takzvané lehké metro, jehož výstavba je levnější. Podle odhadů bude celá trasa D v provozu nejdříve v roce 2018.

8. ZÁVĚR

Jak už v příspěvku několikrát zaznělo, tak stávající obsluha letiště Praha Ruzyně a rovněž Kladna je nevyhovující. Pro první z nich se doporučuje přijmout opatření v realizaci systému AirCon a prodloužení trasy Metra A, pro druhé potom opět v realizaci systému

AirCon. V případě spojení Prahy s jeho letištěm lze doporučit realizovat obě možnosti spojení, oba systémy se budou doplňovat.

POUŽITÁ LITERATURA

- [1] DRDLA, Pavel. *Technologie a řízení dopravy : městská hromadná doprava*. 1. vyd. Pardubice : Tiskařské středisko Univerzity Pardubice, 2005. 136 s. Skripta DFJP. ISBN 80-7194-804-7.
- [2] AirCon [online]. C2008 [cit. 2008-09-10] Dostupné z: <<http://www.financninoviny.cz>>
- [3] *Memorandum o spolupráci při řešení dopravní obslužnosti a rozvoji železniční infrastruktury v pražském metropolitním regionu a spolupráci při rozvíjení integrovaného dopravního systému pro oblast Středočeského kraje a kraje Hlavní město Praha* [online]. c2008 [cit. 2008-09-10] Dostupné z: <<http://skoly.praha-mesto.cz/zdroj.aspx?typ=4&id=19536&sh=-973964386>>
- [4] *Studie porovnání variant realizace projektu AirCon* [online]. c2008 [cit. 2008-09-10] Dostupné z: <<http://www.pppcentrum.cz/res/data/003/000524.pdf>>
- [5] informace firmy PRaK, a.s.
- [6] informace Ministerstva dopravy

*Příspěvek vznikl za podpory Institucionálního výzkumu „Teorie dopravních systémů“
(MSM 0021627505) Univerzity Pardubice.*

Recenzent: doc. Ing. Jaroslav Kleprlík, Ph.D.
Univerzita Pardubice, DFJP, Katedra technologie a řízení dopravy