

# VLIV PŘIPRAVOVANÝCH DOPRAVNÍCH STAVEB NA DOPRAVNÍ SITUACI V MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHA 6

## THE INFLUENCE OF UPCOMING TRANSPORT CONSTRUCTIONS ON THE TRAFFIC SITUATION IN THE CITY DISTRICT OF PRAGUE 6

Ladislav Bína<sup>1</sup>, Helena Bínová<sup>2</sup>, Petr Kumpošt<sup>3</sup>, Tomáš Padělek<sup>4</sup>

---

*Anotace: Článek se zabývá popisem vlivů tří významných dopravních staveb – tunelového komplexu Blanka, prodloužení trasy metra V.A. a modernizované železniční trati č. 120 s odbočkou na ruzyňské letiště; na dopravní situaci v oblasti městské části Praha 6. Posouzení těchto vlivů bylo provedeno v Dopravní koncepci zpracované na ČVUT FD.*

*Klíčová slova: Praha 6, tunel Blanka, metro, železnice na letiště, ovlivnění*

*Summary: The paper describes the influences of three significant transport constructions – the Blanka tunnel complex, the extension of the subway route V.A, and the modernized railway track No. 120 with the turn-off to airport Ruzyně; on the traffic situation in the city district of Prague 6. The assessment of these influences was performed in the Traffic concept created on CTU FTS.*

*Key words: Prague 6, the Blanka tunnel, subway, railroad to airport, influence*

### 1. ÚVOD

Na ČVUT FD byla v roce 2013 zpracována „Ucelená dopravní koncepce a návrh priorit rozvoje dopravní infrastruktury na území Prahy 6“, kde byla provedena komplexní analýza stávajícího stavu dopravy v oblasti MČ Praha 6, byly popsány připravované dopravní stavby v krátkodobém, střednědobém i dlouhodobém výhledu vč. ideových projektů a bylo zpracováno hodnocení vlivů těchto staveb na dopravní situaci v oblasti MČ Praha 6.

V blízké době budou zprovozněny dvě významné dopravní stavby – tunelový komplex Blanka a prodloužení trasy metra V.A. Další významnou stavbou v oblasti je připravovaná modernizace železniční trati č. 120 s novou odbočkou na ruzyňské letiště, která je plánována v krátkodobém výhledu. Tyto dopravní stavby budou mít výrazný vliv na dopravní situaci nejen v oblasti MČ Praha 6, ale přeneseně i v rozsáhlejší sektoru Hlavního města Prahy.

---

<sup>1</sup> doc. Ing. Ladislav Bína, CSc.; ČVUT FD, Ústav logistiky a managementu dopravy, Horská 2040/3, 128 03 Praha

<sup>2</sup> Ing. Helena Bínová, Ph.D.; ČVUT FD, Ústav logistiky a managementu dopravy, Horská 2040/3, 128 03 Praha, e-mail: [binova@fd.cvut.cz](mailto:binova@fd.cvut.cz)

<sup>3</sup> Ing. Bc. Petr Kumpošt, Ph.D.; ČVUT FD, Ústav dopravních systémů, Horská 2040/3, 128 03 Praha, e-mail: [kumpopet@fd.cvut.cz](mailto:kumpopet@fd.cvut.cz)

<sup>4</sup> Ing. Tomáš Padělek; ČVUT FD, Ústav dopravních systémů, Horská 2040/3, 128 03 Praha, e-mail: [padeltom@fd.cvut.cz](mailto:padeltom@fd.cvut.cz)

Tento článek popisuje očekávané vlivy těchto tří významných dopravních staveb na dopravní situaci v oblasti MČ Praha 6 podrobně posouzené v dopravní koncepci <sup>[1]</sup>.

## 2. DOPRAVNÍ STAVBY

### 2.1. Tunelový komplex Blanka

Tunelový komplex Blanka bude soubor městských tunelů v Praze mezi mimoúrovňovými křižovatkami Pelc-Tyrolka a Malovanka. Komplex Blanka tvoří tři na sebe navazující tunely:

1. Bubenečský tunel mezi MÚK Pelc-Tyrolka a MÚK Letná o délce 3,1 km;
2. Dejvický tunel mezi MÚK Letná a MÚK Prašný most o délce 1,0 km;
3. Brusnický tunel mezi MÚK Prašný most a MÚK Malovanka o délce 1,4 km.

Komplex Blanka je součástí pražského Městského okruhu a bude tvořit jeho severozápadní část.

Součástí souboru staveb komplexu Blanka jsou také úpravy povrchové komunikační sítě – nový silniční a tramvajový most přes Vltavu v Troji (Trojský most), rekonstrukce komunikace Milady Horákové a rekonstrukce komunikace Svatovítská.



Zdroj: <<http://www.tunelblanka.cz>>

Obr. 1 – Tunelový komplex Blanka

Výstavba komplexu Blanka probíhá od roku 2007. Původní předpokládaná doba výstavby byla plánována na pět let s termínem zprovoznění ke konci roku 2012. V průběhu výstavby se vyskytla řada komplikací technického i organizačního charakteru a doba výstavby se tak nakonec prodloužila o téměř dva roky. Předpokládaný termín zprovoznění komplexu Blanka je na podzim 2014.

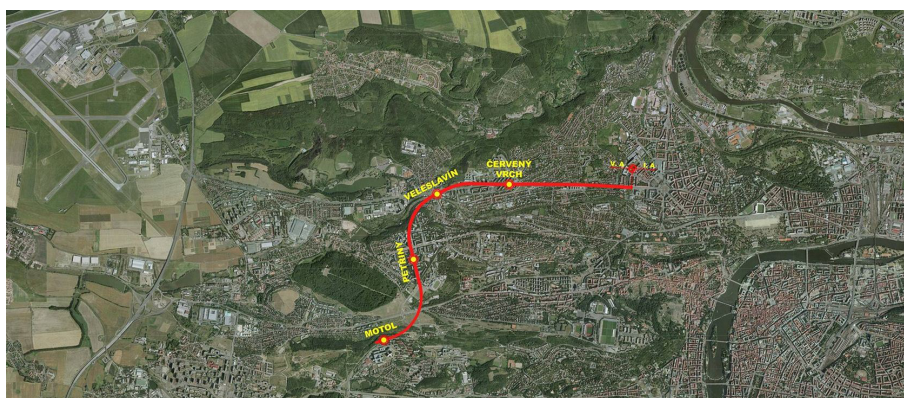
Původní předpokládané náklady na výstavbu byly 21 mld. Kč. Stavba se však výrazně prodražila a konečné náklady na výstavbu nakonec dosahují téměř 37 mld. Kč. Provozní náklady komplexu jsou odhadovány na 165 mil. Kč ročně.

## 2.2. Prodloužení trasy metra A

Úsek trasy metra V.A Dejvická – Nemocnice Motol je prodloužení stávající trasy metra A v severozápadním území Hlavního města Prahy. Nový úsek měří 5,7 km a jsou na něm čtyři stanice:

1. Bořislavka (dřívější pracovní název Červený Vrch) – ražená jednolodní stanice situovaná pod ulicí Evropská v prostoru mezi křižovatkami Evropská/Horoměřická a Evropská/Arabská;
2. Nádraží Veveslavín (dřívější pracovní název Veveslavín) – ražená třílodní stanice situovaná mezi obvodem žst. Praha – Veveslavín (trať č. 120 Praha – Kladno, tzv. Buštěhradská dráha) a východní částí ulice K Červenému vrchu;
3. Petřiny – ražená jednolodní stanice situovaná pod ulicí Brunclíkova;
4. Nemocnice Motol (dřívější pracovní název Motol) – hloubená jednolodní stanice v odřezu situovaná severně od ulice Kukulova v blízkosti severního vstupu do areálu FN Motol.

Trasa metra A bude ve stanici Nemocnice Motol ukončena pouze provizorně a ve střednědobém výhledu má být trasa prodloužena na ruzyňské letiště (Letiště Václava Havla Praha).



Zdroj: <<http://zpravy.idnes.cz>>

Obr. 2 – Trasa metra V.A Dejvická – Nemocnice Motol

Výstavba úseku trasy metra V.A probíhá od roku 2010 (původní plán začátku výstavby byl rok 2009). Předpokládaná doba výstavby byla plánována na čtyři roky s termínem zprovoznění v roce 2014. Kvůli úředním komplikacím se termín zprovoznění úseku posunul na jaro 2015.

Původní předpokládané náklady na výstavbu byly 18,7 mld. Kč. Stavba se však prodražila kvůli technologickým a organizačním komplikacím a konečné náklady na výstavbu dosahují 22,5 mld. Kč.

## 2.3. Modernizace železniční trati Praha – Kladno s odbočkou na ruzyňské letiště

Modernizace železniční trati č. 120 Praha – Kladno (tzv. Buštěhradská dráha) s odbočkou na ruzyňské letiště je projekt krátkodobého výhledu, který řeší komplexní přestavbu značně zastaralé železniční trati Praha – Kladno a výstavbu železničního spojení na ruzyňské letiště. Projekt předpokládá zdvojkolejnění a elektrifikaci stávající železniční trati, rekonstrukci dopravních, úpravu prostoru a okolí trati v území Hlavního města Prahy



a výstavbu zcela nové odbočné trati na ruzyňské letiště. V území Hlavního města Prahy je na trati předpokládáno devět stanic a zastávek:

1. stanice Praha – Masarykovo nádraží, koncová stanice trati v Praze, kde trať navazuje na železniční tratě č. 011 (Praha – Kolín), č. 091 (Praha – Vraňany – Děčín) a č. 231 (Praha – Lysá nad Labem – Kolín);
2. stanice Praha – Bubny / Vltavská, odbočná stanice v blízkosti přestupního uzlu PID Vltavská, kde trať č. 120 odbočuje od trati č. 091 (Praha – Vraňany – Děčín);
3. zastávka Praha – Výstaviště, nová nácestná zastávka na estakádě v blízkosti hlavního vstupu do parku Stromovka a areálu pražského výstaviště;
4. stanice Praha – Dejvice / Hradčanská, mezilehlá stanice v blízkosti přestupního uzlu PID Hradčanská, která bude provedena jako podpovrchová;
5. stanice Praha – Veleslavín, mezilehlá stanice v blízkosti uzlu PID Nádraží Veleslavín;
6. zastávka Praha – Liboc, nová nácestná zastávka v místní části Liboc v blízkosti uzlu PID Divoká Šárka;
7. stanice Praha – Ruzyně, nově odbočná (doposud mezilehlá) stanice v místní části Ruzyně, kde od trati č. 120 bude odbočovat nová trať na ruzyňské letiště;
8. zastávka Praha – Dlouhá Míle, nová nácestná zastávka na nové trati na ruzyňské letiště v blízkosti MÚK Praha – Ruzyně (silnice R1, km 29) a připravovaného terminálu příměstské dopravy Praha – Dlouhá Míle;
9. stanice Praha – Letiště Ruzyně, nová koncová stanice na nové trati na ruzyňské letiště v oblasti terminálu ruzyňského letiště, která bude provedena jako podpovrchová.



Zdroj: <<http://www.letisteodbory.cz>>

Obr. 3 – Železniční spojení na ruzyňské letiště

Projekt je ve fázi přípravy. Termín zahájení výstavby nebyl doposud stanoven. Odhadované náklady na výstavbu jsou 35 mld. Kč.

### 3. VLIV STAVEB NA DOPRAVNÍ SITUACI

Vliv velkých dopravních staveb na dopravní situaci v území se obecně odhaduje z dopravních modelů. Pro oblast řešeného území by příslušný model a vstupní údaje musely

být velmi komplexní, což dalece přesahovalo možnosti a rozsah zpracovávané koncepce. Autoři dokumentu se proto, na základě svých odborných znalostí a profesních zkušeností, omezili na zjevné stavy, které prokazatelně nastanou.

### 3.1. Tunelový komplex Blanka

Zprovoznění severozápadní části městského okruhu vyvolá změny v dopravních tocích a v dopravním zatížení některých páteřních komunikací v oblasti MČ Praha 6. Nová trasa městského okruhu bude k povrchové komunikační síti připojena jen v několika významných křižovatkách, a proto lze očekávat změny v trasování stávajících dopravních toků. Dopravní zátěž z komunikací, které v současnosti převádí trasu pražského okruhu (Milady Horákové, Patočkova), se přesune na novou tunelovou trasu. Radiální dopravní toky mezi městským okruhem a vnějším silničním okruhem se v důsledku nového uspořádání dopravní sítě přesunou primárně na trasu Patočkova – Karlovarská, která bude nejatraktivnější.

Nejvýraznější změny v dopravní zátěži lze očekávat na těchto komunikacích:

- komunikace *Milady Horákové a Patočkova (úsek Prašný Most – MÚK Malovanka)* – Stávající tranzitní doprava bude převedena na novou tunelovou trasu, takže na těchto komunikacích dojde k výraznému poklesu dopravní zátěže;
- komunikace *Pod Kaštany a Československé armády* – Stávající tranzitní doprava ve nebo ze směru komunikace Evropská bude převedena na novou trasu přes tunel městského okruhu a komunikace Patočkova a Karlovarská, takže na těchto komunikacích dojde k výraznému poklesu dopravní zátěže;
- komunikace *Evropská* – Stávající tranzitní doprava bude částečně převedena na novou trasu přes tunel městského okruhu a komunikace Patočkova a Karlovarská, takže na této komunikaci dojde k částečnému poklesu dopravní zátěže;
- komunikace *Svatovítská* – Stávající tranzitní doprava ve a ze směru komunikace Evropská bude částečně převedena na novou trasu přes tunel městského okruhu a komunikace Patočkova a Karlovarská, takže na této komunikaci dojde k částečnému poklesu dopravní zátěže;
- komunikace *Patočkova (úsek MÚK Malovanka – Vypich) a Karlovarská* – V důsledku nového uspořádání komunikační sítě bude tato trasa nejatraktivnější radiální spojnici mezi městským a vnějším silničním okruhem a bude sem převedena většina tranzitní dopravy, takže na těchto komunikacích dojde k výraznému nárůstu dopravní zátěže (pro přesnější stanovení je třeba provést směrový dopravní průzkum včetně dopravního modelu) a vzhledem k omezené kapacitě komunikací lze očekávat častou tvorbu kongescí, zejména v ranní a odpolední dopravní špičce.

Nová trasa severozápadní části městského okruhu převezme významnou část tranzitní dopravy a na stávajících povrchových trasách dojde k výraznému snížení dopravní zátěže. Při novém uspořádání komunikační sítě v oblasti MČ Praha 6 bude majoritní část radiálních dopravních toků mezi městským a vnějším silničním okruhem vedena po trase Patočkova – Karlovarská. Tato trasa má však omezenou kapacitu a lze zde očekávat, především v době přepravní špičky, tvorbu kongescí. Kvůli omezené propustnosti této trasy pak část tranzitní

dopravní zátěže samovolně přejde na alternativní trasy, což částečně snižuje příznivé vlivy nové dopravní stavby. V krátkodobém výhledu bude proto zapotřebí vybudovat chybějící dostatečně kapacitní Karlovarskou radiálu. Výstavba této komunikace by se měla stát jednou z hlavních priorit rozvoje dopravní sítě v oblasti MČ Praha 6.

### **3.2. Prodloužení trasy metra A**

Prodloužení trasy metra v severozápadní části Hlavního města Prahy umožní celkové zlepšení dopravní obslužnosti území MČ Praha 6 rychlým a kapacitním dopravním systémem, které umožní přesun a decentralizaci stávajícího ústředního a fakticky jediného přestupního uzlu oblasti (přestupní uzel Dejvická) a redukci autobusových linek v zájmovém území.

Po zprovoznění prodloužené trasy metra bude nutné upravit stávající trasy povrchových linek MHD, aby byly odstraněny nadbytečné souběhy linek a bylo dosaženo odlehčení přetíženého přestupního uzlu Dejvická. Trasování denních tramvajových linek nebude zapotřebí upravovat, protože tramvajové linky mají celoměstský význam. Zřejmě ale bude vhodné zrušit tramvajovou linku 2 (Petřiny – Vítězné nám. – Divoká Šárka a zpět), která v současném stavu zajišťuje v přepravních špičkách pracovních dnů přepravní vazbu z oblasti Petřin do uzlu Dejvická, kterou ale bude v budoucnu zajišťovat metro. Denní autobusové linky, které v současném stavu končí v uzlu Dejvická, bude zapotřebí zkrátit k novým stanicím metra Nádraží Veleslavín, případně Bořislavka. Metrobusové autobusové linky zajišťují vazby v širším území a jejich případné zkracování z uzlu Dejvická by bylo nekonceptní. Příměstské autobusové linky bude, podobně jako vnitroměstské autobusové linky PID, zapotřebí zkrátit k novým stanicím metra. V uzlu Dejvická by tedy bylo vhodné zachovat pouze metrobusové autobusové linky a příměstské autobusové linky ze severní spádové oblasti (Roztoky u Prahy a okolí). Trasy nočních linek nebude zapotřebí nijak měnit.

U nových stanic metra vzniknou nové přestupní uzly veřejné dopravy, které vyvolají nové dopravní toky individuální dopravy k těmto uzlům a zvýšení poptávky po parkování vozidel v okolí. Nárůst intenzity individuální dopravy lze očekávat především na komunikacích Evropská (v západním úseku až k uzlu Nádraží Veleslavín) a Karlovarská. Nárůst poptávky po parkování lze očekávat především v blízkosti stanic metra Nádraží Veleslavín a Nemocnice Motol, v menší míře ovšem také v okolí stanic Bořislavka a Petřiny. Pokud bude v těchto lokalitách vytvořena dostatečná parkovací kapacita v rámci Prahy 6 (v současné době neexistuje), lze očekávat přesun dopravní zátěže na MHD a snížení intenzity individuální dopravy ve směru k Vítěznému náměstí. Zvýšenou poptávku po parkování v okolí stanic metra bude zapotřebí řešit vybudováním záchytných parkovišť (nejlépe v systému P+R), což je do budoucna úkolem městské části Praha 6. Pokud nebude problematika parkování systémově řešena, budou vozidla nerezidentů blokovat dostupné parkovací plochy určené místním rezidentům v okolních ulicích a po (rychlém) vyčerpání jejich kapacity budou k parkování využívat také ostatní volné plochy (nároží křižovatek, trávníky apod.), což způsobí značné zhoršení podmínek parkování v oblasti a narušení prostředí obytných ulic. Záchytná parkoviště by bylo vhodné vybudovat především u stanic metra Nádraží Veleslavín a Nemocnice Motol.

### **3.3. Modernizace železniční trati Praha – Kladno s odbočkou na ruzyňské letiště**

Modernizovaná trať Praha – Kladno s novou odbočkou na ruzyňské letiště umožní výrazné zkvalitnění železniční dopravy v relaci Praha – Kladno (navýšení počtu spojů) a především přímé, rychlé a kapacitní spojení městského centra a letiště.

Po zprovoznění modernizované trati lze očekávat výrazné zvýšení atraktivity železniční dopravy v zájmovém území a nárůst podílu jejího využívání. Cestovní komfort na vlakové lince R/S5 se znatelně zvýší. Železniční doprava se na dopravní obsluze území MČ Praha 6 podílí pouze nevýznamnou měrou, převažující počet cestujících je přepravován v příměstských relacích.

Nová železniční trať na ruzyňské letiště umožní zavedení vlakových spojů mezi městským centrem a letištním terminálem, takže bude možné zrušit nebo výrazně omezit stávající autobusové linky na letiště. Vzniknou nové významné přestupní vazby na vlak v uzlech Hradčanská (žst. Praha – Dejvice) a Nádraží Veleslavín (žst. Praha – Veleslavín) pro přestup cestujících z letištního vlaku na MHD. Kolejové uspořádání pražského železničního uzlu ovšem neumožňuje a ani po rekonstrukci nebude umožňovat bezúvratové spojení mezi letištěm a stanicí Praha hl.n., takže vlakové spoje na letiště budou jezdit ze stanice Praha – Masarykovo nádraží. Pro mimopražské cestující, kterých je v celkovém objemu většina, tak zůstane nutnost přestupu, což mírně snižuje atraktivitu tohoto nového spojení, přestože přestup bude oproti stávajícímu stavu výrazně jednodušší a komfortnější.

Na západním okraji MČ Praha 6 bude vybudován nový terminál regionální dopravy Praha – Dlouhá Míle, kam budou převedeny regionální a příměstské linky ze západní spádové oblasti, což umožní uvolnění zastávkových kapacit na stávajících zastávkách v oblasti MČ Praha 6 (uzly Dejvická a Nádraží Veleslavín).

Železniční trať na ruzyňské letiště umožní dostatečně kvalitní dopravní spojení městského centra a letiště a případné budoucí prodloužení trasy metra A tak nebude nutné budovat až na letiště.

## **4. SHRnutí**

Nové dopravní stavby přispějí k významnému zlepšení dopravní situace v oblasti MČ Praha 6 a přeneseně i v mnohem rozsáhlejší sektoru Hlavního města Prahy.

Nová tunelová trasa severozápadní části městského okruhu (komplex Blanka) převezme významnou část tranzitní dopravy a přispěje k odlehčení povrchové komunikační sítě. Změněné uspořádání komunikační sítě povede ke změnám dopravních toků a podstatná část tranzitní dopravy mezi městským a vnějším silničním okruhem se přesune na trasu Patočkova – Karlovarská. Tato trasa však nemá dostatečnou kapacitu a bude zde docházet k tvorbě kongescí, což povede k přesunu části tranzitní dopravy na alternativní trasy a výsledný přínos nové stavby tak bude částečně snížen. Proto je nezbytné v krátkodobém výhledu vybudovat chybějící kapacitní Karlovarskou radiálu.

Prodloužená trasa metra A (úsek V.A; Dejvická – Nemocnice Motol) významně zkvalitní dopravní obsluhu území MČ Praha 6 veřejnou dopravou. Rozsáhlé sídlištní oblasti získají přímé spojení s centrem města. Stávající, fakticky jediný, přestupní uzel v oblasti (uzel Dejvická) bude decentralizován a vzniknou nové přestupní uzly u nových stanic metra.

Městské a příměstské autobusové linky PID bude možné při zachování přestupní vazby na metro zkrátit do nových přestupních uzlů, čímž bude dosažena úspora autobusových vozokilometrových výkonů. V okolí nových přestupních uzlů vznikne zvýšená poptávka po parkovacích kapacitách pro vozidla nerezidentů, kterou bude nutné okamžitě řešit např. vybudováním odstavných parkovišť v systému P+R.

Modernizovaná železniční trať č. 120 (Praha – Kladno) s novou odbočkou na ruzyňské letiště by umožnila významné zkvalitnění železniční dopravy v relaci Praha – Kladno a přímé komfortní spojení městského centra a letiště. Stávající autobusové linky na letiště by bylo možné zrušit nebo výrazně omezit. Kvůli uspořádání pražského železničního uzlu nebude umožněno bezúvrat'ové spojení mezi letištěm a hlavním nádražím a vlakové spoje na letiště budou jezdit ze stanice Praha – Masarykovo nádraží, takže pro mimopražské cestující zůstane nutnost přestupu, přestože oproti stávajícímu stavu bude značně komfortnější. U stanice Praha – Dlouhá míle by měl být vybudován terminál regionální a příměstské autobusové dopravy, kam by měly být převedeny autobusové linky ze západní spádové oblasti, což by umožnilo uvolnění zastávkových kapacit v území MČ Praha 6 a zvýšení komfortu příměstského cestování v oblasti. Pokud bude vybudována železniční trať na ruzyňské letiště, nebude již nutné případné další prodloužení trasy metra A až na letiště. Modernizace železniční trati č. 120 a vybudování odbočky na ruzyňské letiště by mělo být při budování dopravní infrastruktury v Praze a v MČ Praha 6 mezi prioritami krátkodobého výhledu.

## POUŽITÁ LITERATURA

- (1) Bína L., Kumpošt P., Moos P., Nováková H., Padělek T.; *Ucelená dopravní koncepce a návrh priorit rozvoje dopravní infrastruktury na území Prahy 6*, Praha: ČVUT FD, 2013; 113 s.