

DOPRAVNĚ-URBANISTICKÁ ANALÝZA

TRASY PŘÍMĚSTSKÉ ŽELEZNICE

PRAHA - LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA - Kladno

VEDENÉ PRAHOU 6 a 7



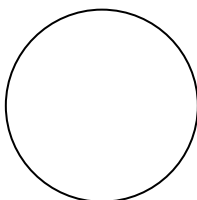
TEXTOVÁ ČÁST

OBJEDNATEL:
Městské části Praha 6 a Praha 7

ZHOTOVITEL:
ALEJ - architektonický ateliér

DATUM:
05 / 2015

PARÉ:



Městská
část
Praha



DOPRAVNĚ-URBANISTICKÁ ANALÝZA TRASY PŘÍMĚSTSKÉ ŽELEZNICE PRAHA - LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA - Kladno VEDENÉ PRAHOU 6 a 7

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE:

OBJEDNATEL: Městská část Praha 6,
Odbor územního rozvoje
zastoupený ing. arch. B. Beránkem, vedoucím OÚR,
Čs. Armády 23, 160 52 Praha 6
IČ: 00063703

a

Městská část Praha 7,
jednající Mgr. Janem Čížinským, starostou,
nábr. Kpt. Jaroše 1000, 170 00 Praha 7
IČ: 00063754

ZHOTOVITEL: Ing. arch. Ivan Lejčar,
ALEJ - architektonický ateliér,
Bubenečská 43, 160 00 Praha 6
IČ: 15096548

autoři analýzy:
ing. arch. Ivan Lejčar a ing. arch. Tomáš Cach

DATUM: 05 / 2015

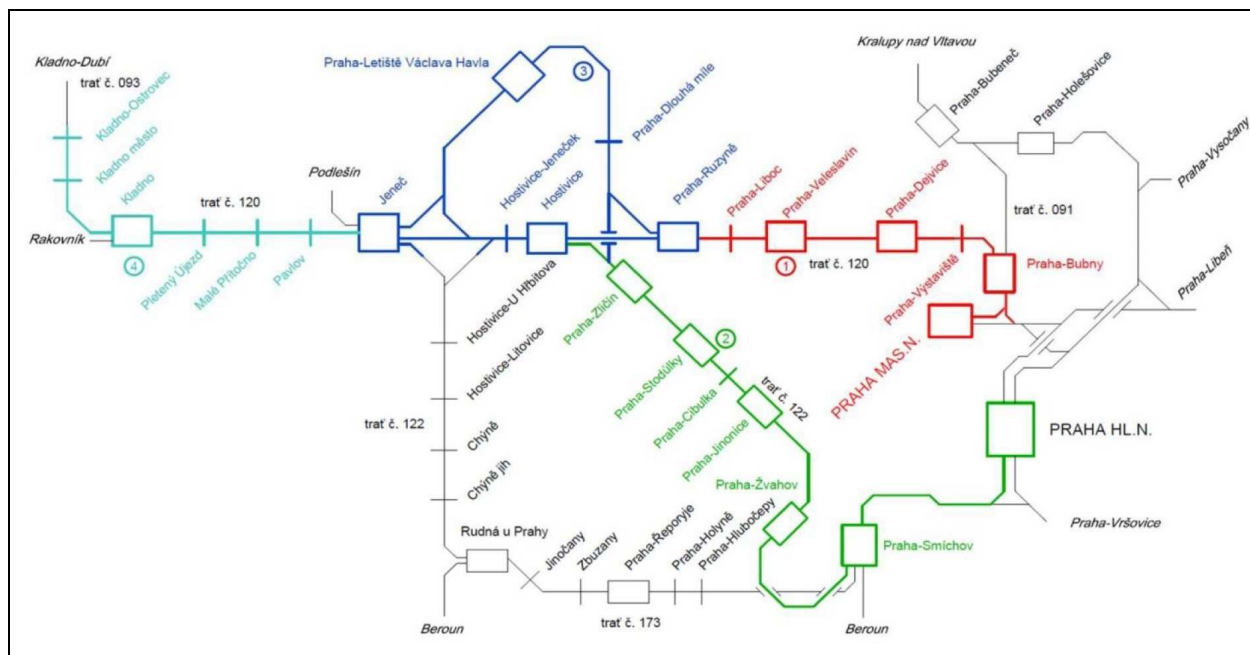
OBSAH DOKUMENTACE:

TEXTOVÁ ČÁST:		strana
	Identifikační údaje	1
	Úvod	3
	Základní principy řešení	5
	Základní podmínky řešení	7
	Trasa příměstské železnice vedená Prahou 7	9
	Trasa příměstské železnice vedená Prahou 6	11
	Závěr a doporučení	18
VÝKRESY:	Situace nad ortofotomapou 1: 2500	č. výkresu
	Praha 7 - Bubny, Zátory, Stromovka	1
	Praha 6 a 7 - Letná, Bubeneč, Dejvice	2
	Praha 6 - Dejvice, Střešovice, Ořechovka	3
	Praha 6 - Střešovice, Veleslavín, Liboc	4
	Praha 6 - Liboc, Ruzyně	5
	Praha 6 - Ruzyně, Dlouhá Míle	6
	Praha 6 - Ruzyně, Letiště Václava Havla	7
CD (pdf):	Textová část	
	Výkresy	
	Prezentace analýzy - podklad pro další diskuzi	

"Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna
Aktualizace studie proveditelnosti 2015, 2. fáze - k připomínkám"
Metroprojekt Praha, a.s. 12/2014

V předcházející fázi SP (06/2014) byla povrchová varianta R1 označována jako R1b a tunelová varianta (Dejvice - Veleslavin) jako R1a.

var. R1 (R1b) povrchová	9 807 930 000,- Kč
var. R1a tunelová	12 749 391 000,- Kč



Analýza se zabývá úsekem č.1 (červená) Praha-Bubny, Ruzyně (mimo) a částí úseku č.3 (modrá) Praha -Ruzyně, Letiště VH.

Živým tématem jsou protihluková opatření na nadzemních a povrchových úsecích příměstské železnice v celém úseku Bubny - Ruzyně. Oproti řešením v zahraničí se zdají protihluková opatření neadekvátní a předimenzovaná a zanoření 6 km úseku Stromovka - Veleslavin do podzemí neodůvodnitelné. Podezření z politické manipulace celého procesu v minulých volebních obdobích v zájmu prodražení a oddálení realizace příměstské železnice Praha - letiště - Kladno ve prospěch prodloužení trasy A metra trvá. Je proto třeba zpracovat novou hlukovou studii, viz dále kapitola "Základní podmínky řešení" (čtvrtá odrážka).

Výhledová doprava pro Dejvickou trať			
Trat'ový úsek Praha-Bubny-Vltavská – Praha-Ruzyně			
Varianta R1, R1 vyp, R1 stř, J1, J5, J5mod, P			
Druh vlaku	Den 06–22	Noc 22–06	Celkem
R, Sp	50	4	54
Os	226	54	280
Osobní celkem	276	58	334
Celkem	276	58	334
Trat'ový úsek Praha-Ruzyně – Hostivice			
Varianta J1			
Druh vlaku	Den 06–22	Noc 22–06	Celkem
R, Sp	50	4	54
Os	114	54	168
Osobní celkem	164	58	222
Mn	0	4	4
Nákladní celkem	0	4	4
Celkem	164	62	226
	Délka vlaku (m)	Rychlost (km/h)	% kotoučových brzd
Výhledový stav			
Os	200	115	100
R, Sp	200	115	100
Mn	80	60	0
Pro výpočet je uvažováno pouze s 80 % diskových brzd u osobní dopravy a 0 % diskových brzd u nákladní dopravy, tím je výpočet proveden na straně bezpečnosti.			

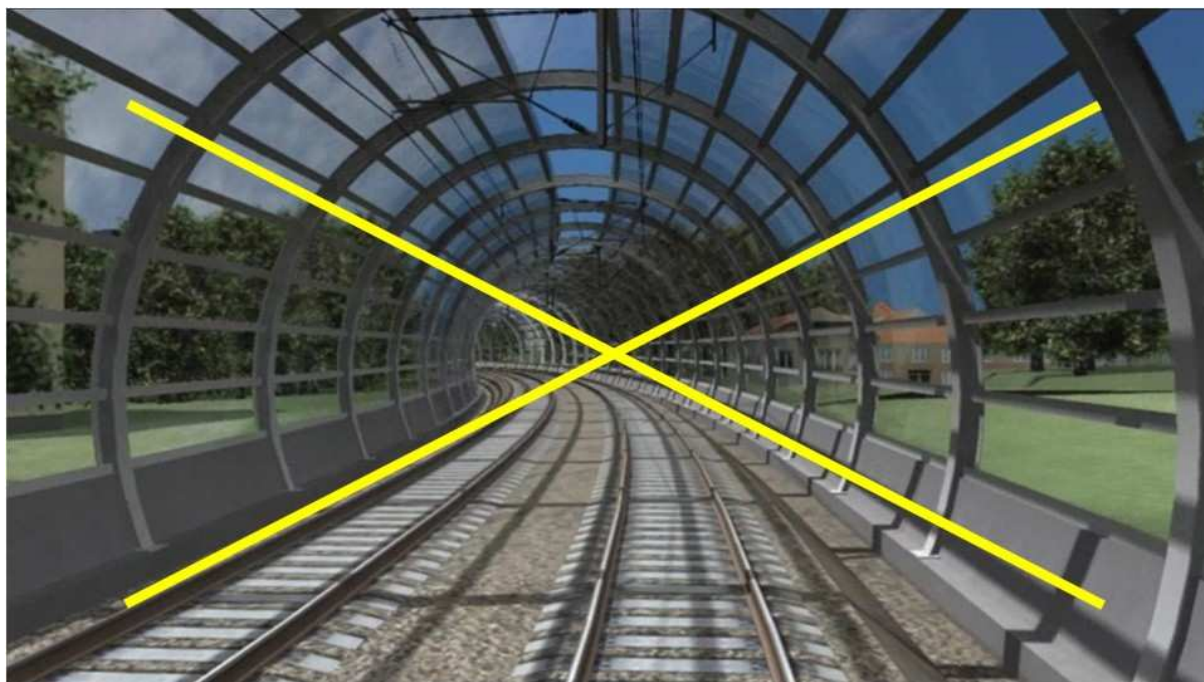
tab. 1 SP 12/2014, A textová část, A.1 Průvodní a návrhová část, str. 207

Výhledový stav v tab.1 vyvolává otázky, jaké parametry pro výpočet hlukové zátěže byly použity pro úsek Bubny - Ruzyně, kde je nejvyšší rychlost 80 km/hod. a vozidla budou 100% osazena kotoučovými brzdami.

ZÁKLADNÍ PRINCIPY ŘEŠENÍ:

příměstské železnice Praha - Letiště VH - Kladno konkurenceschopné kvalitou poskytovaných služeb individuální automobilové dopravě

- Železniční trať bývalé Buštěhradská dráhy na Kladno s novostavbou odbočky na letiště bude dvoukolejná a elektrizovaná a na území Prahy pouze s provozem osobních vlaků.
- Příměstská železnice Praha, letiště, Kladno bude vedena ze železniční stanice (žst.) Praha-Bubny Stromovkou přes Dejvice, Veleslavín, Liboc do žst. Praha-Ruzyně, kde se bude větvit na Kladno a Letiště VH.¹
- Novostavba příměstské železnice na letiště VHP bude vedena ze žst. Praha-Ruzyně přes zastávku Dlouhá Míle.
- Železniční zastávka Dlouhá Míle bude s plnohodnotným BUS terminálem a záchytným parkovištěm P+R, žst. Praha-Letiště VH bude v poloze umožňující budoucí průjezd do žst. Jeneček.²
- Na území Prahy bude příměstská železnice vedená podpovrchově (v tunelech), nad zemí (na mostech a estakádách) a po povrchu převážně v souladu s platným územním plánem.
- Nad zemí a na povrchu bude uplatňován citlivý přístup k prostředí, minimalizace demolice, zachování paměti místa, **na ochranu před hlukem nebudou používány skleněné tubusy** tvořící vizuální bariéru.
- Projekt modernizace železnice bude nově koordinován se záměrem vedení souběžné trasy pro bezmotorovou (pěší a cyklistickou) dopravu.



obr. 2 stop skleněným tubusům

¹ Varianta R1, Aktualizace studie proveditelnosti, Metroprojekt Praha 12/2014

² Varianta P, Aktualizace studie proveditelnosti, Metroprojekt Praha 12/2014



Estakáda Bubny - Vystaviště
obr. 3 stop skleněným tubusům



obr. 4 Berlin - Hackescher Markt

zdroj: www.en.academic.ru

ZÁKLADNÍ PODMÍNKY ŘEŠENÍ:

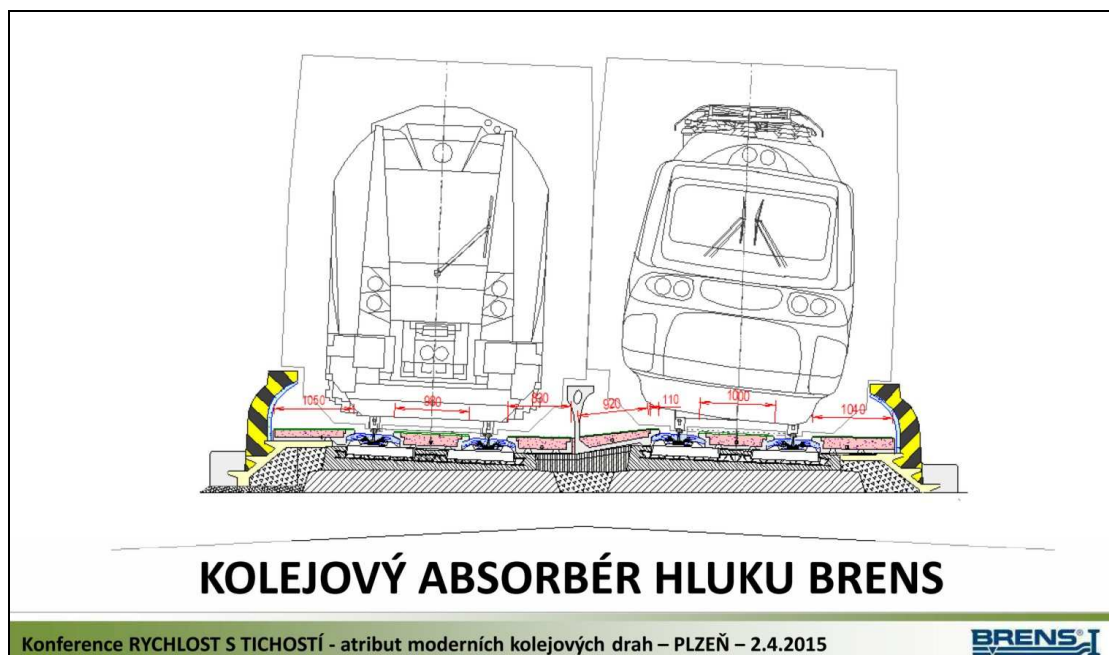
pro vedení příměstské železnice Praha - Letiště VH - Kladno
územím Prahy 6 a Prahy 7

- Příměstská železnice bude vedena podpovrchově minimálně:
 - ve Stromovce v rozsahu dnešního tunelu;
 - v Bubenči a Dejvicích mezi ulicemi U Vorlíků a Svatovítskou vč. žst. Praha-Dejvice (Hradčanská);
 - na Veleslavíně před i za žst. Praha-Veleslavín;
 - v prostoru Letiště Václava Havla.³
- V povrchových a nadzemních úsecích bude dodržena podmínka zachování prostupnosti území bez vytváření fyzických i vizuálních bariér.
- Musí být uplatněny úspornější příčné profily tratě:
 - v hloubených tunelech, na výjezdových rampách a v zářezích;
 - v podzemních úsecích používat pevnou trolej pro snížení světlé výšky.
- **Protihluková opatření povrchových a nadzemních úseků budou vycházet z nové hlukové studie** v rámci nové studie vlivů stavby na životní prostředí (EIA) za podmínek:
 - **objektivních vstupů pro hlukovou studii** (provoz pouze osobních vlaků, nová vozidla pouze v elektrické trakci, kvalitní železniční svršek i spodek, **rychlost vlaků 60 - 80 km/hod v úseku Bubny - Ruzyně**, uznání staré hlukové zátěže);
 - **použití moderních protihlukových opatření**, která nebudou tvořit vizuální bariéru, např. **nízké protihlukové stěny, kolejové absorbéry hluku, pryžové pohltivé bokovnice kolejí ap.**⁴
- Architektonické řešení je nutné nalézt soutěží (vyzvanou, resp. současně otevřenou dalším soutěžícím) pro jednotlivá témata a části, s přesně podrobně vymezenými mantinely tak, aby výsledkem soutěžních návrhů byla realistická dosažitelná řešení:⁵
 - jednotný vizuální styl trati a informačního systému (libreto)
 - jednotlivé stanice a zastávky
 - významné úseky (např. křížení východo-západní osy Dělnická – Veletřní, úsek Strojnická a Brazílská, lokalita Proboštského dvora apod.);
 - významné body a lokality např. lehké lávky pro pěší k doplnění chybějících příčných vazeb v území;
 - architektura protihlukových opatření a opatření proti vstupu na trať.

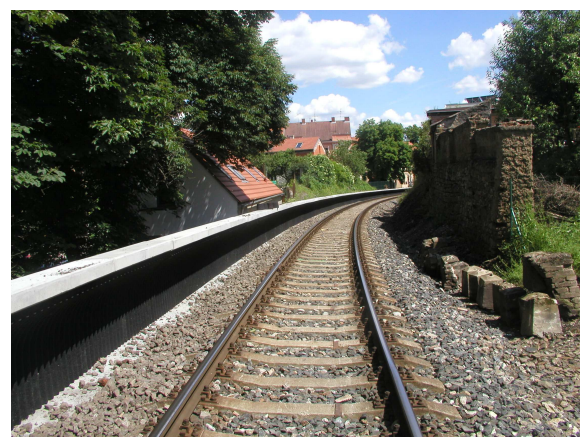
³ Dokumentace DUR, Metroprojekt Praha 02/2002 a studie pro aktualizaci EIA, Metroprojekt Praha 12/2004.

⁴ Konference RYCHLOST S TICHOSTÍ - atribut kolejových drah - Plzeň 04/2015

⁵ Pod patronací České komory architektů a v duchu Manuálu tvorby veřejných prostranství, IPR Praha 2014



obr. 5 nízké protihlukové stěny a kolejové absorbéry hluku



obr. 6 nízké protihlukové stěny



obr. 7 kolejové absorbéry hluku

TRASA PŘÍMĚSTSKÉ ŽELEZNICE PRAHA - LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA - Kladno VEDENÁ PRAHOU 7

PRŮCHOD VELKÝM ROZVOJOVÝM ÚZEMÍM (VRÚ) BUBNY - ZÁTORY A PODÉL STROJNICKÉ ULICE

km 0,000 - 1,210

Návrh Studie proveditelnosti, Metroprojekt (MP) 12/2014:

Průchod železniční trati VRÚ (od Negrelliho viaduktu na sever) a podél Strojnické ulice je řešen převážně formou „extravilánové estakády“ nebo je v některých úsecích zachován na terénním náspu nebo násypu s opěrnými zdmi. V téměř celém úseku jsou navrženy výrazné prosklené obloukové protihlukové stěny. Stanice Bubny má jedno ostrovní a dvě boční nástupiště, je umístěna z části na terénním náspu a z části s jedním přízemním podlažím a překryta celistvou kovovou obloukovou prosklenou konstrukcí. Zastávka Výstaviště je umístěna na mostním objektu nad volně prostupným uličním parterem a bohatě dekorována konstrukcemi s membránovým zastřešením a výraznou obloukovou dominantou v průhledu ulice Dukelských hrdinů.

Požadavky MČ Praha 7:

- stanici Bubny dispozičně navrhnout se dvěma ostrovními nástupišti, která umožní směrové uspořádání provozu (od jednoho nástupiště se odjíždí jedním směrem); zajistit přízemní podlaží (úroveň pod nástupišti) v celém rozsahu objektu (bez násypu) pro pěší komunikační vazby, obchody a služby s přednostně otevřeným parterem k uličním prostranstvím;
- namísto „extravilánové estakády“ navrhnout mostní objekty s integrovanou nízkopodlažní zástavbou s aktivním parterem a využitým prostorem pro obchod, služby, kulturní a společenské aktivity pod železniční tratí; v úseku mezi ulicemi Janovského a Bubenská alternativně prověřit řešení s železničním náspem a vegetací (včetně stromů);
- architekturu zastávky Výstaviště řešit tak, aby nevytvářela vizuální a prostorovou bariéru a se zohledněním průhledu z ulice Dukelských hrdinů na Průmyslový palác (na Výstaviště), zachovat budovu při historické zdi Královské obory (nově s jiným využitím než herna);
- v souběhu s železničními tratěmi koordinovat v celé délce kontinuální chráněné bezmotorové propojení mezi Negrelliho viaduktem a Stromovkou, převážně v úrovni uličního parteru a s přímými návaznostmi na okolní území.
- protihluková opatření (zejm. v úseku stanice Bubny – zastávka Výstaviště) budou vycházet z nové protihlukové studie (viz výše Základní podmínky řešení, čtvrtá odrážka);

KRALUPSKÁ TRATĚ

km 412,000 – 413,000

Návrh související se Studií proveditelnosti MP 12/2014:

Železniční trať je navržena dvoukolejná tak, aby umožňovala co nejrychlejší klesání na úroveň současné nivelety v oblasti silničního podjezdu ul. U Výstaviště - Partyzánská, který zůstává přestavbou železniční trati nedotčen, a bylo umožněno zachování v současnosti prakticky nepoužívané vlečky za nadjezdem ulice U Výstaviště. V nejnovějších verzích projektové dokumentace jsou navíc doplněny dvě odstavné koleje. Nejnověji předložené řešení je sice v souladu s urbanistickou studií VRÚ Holešovice Bubny - Zátory od CMC+DUA, ale vytváří nevratné bariéry v území a zcela nevyhovující veřejná prostranství (např. dopravně zatížené ulice mezi opěrnými zdmi a bez chodníků apod.).

Požadavky MČ Praha 7:

- zajistit zvýšenou niveletu kralupské trati (cca 196 m.n.m.) od stanice Bubny až po přemostění ulice U Výstaviště (včetně nezbytného zrušení nepoužívané vlečky);
- nerealizovat odstavné koleje za stanicí Bubny (nepatří do centrální části města);
- minimalizovat vedení železniční trati na terénním náspu a opěrných zdech v úseku stanice Bubny – ulice U Výstaviště;
- zajistit volnou prostupnost pod tratí a přímá široká uliční propojení, nikoliv pouze ve velmi omezeném a nedostačujícím rozsahu dle studie CMC+DUA;
- vytvořit předpoklady pro aktivní parter a využití prostoru pod železniční tratí (např. s obchody, službami, společenskými a kulturními aktivitami apod.).

PROSTUP STROMOVKOU

km 1,210 – 2,150

Návrh Studie proveditelnosti MP 12/2014:

Prostup železniční trati Stromovkou byl prověřován ve variantách ve více stopách, přičemž sledované je řešení ve stopě současného koridoru železniční trati, který by měl být zdvoukolejněn. Prověřovány byly varianty vedení železnice v současné i částečně snížené niveletě a s řešením lehkého i těžkého zakrytí trati s vegetačními úpravami.

Požadavky MČ Praha 7:

- prostup železniční trati Stromovkou řešit cca ve stávající niveletě současné trati (tedy s minimalizací terénních úprav a zásahů do vzrostlé zeleně), bez lehkého či těžkého zakrytí trati (tedy bez vizuální bariéry z pohledu cestujících i návštěvníků parku);
- doplnit lehkou pěší lávku (a schodiště bez ztraceného spádu) v prodloužení ulice Oveňské;
- obnovit cestu ve svahu severně od východního portálu tunelu a s preferencí soudobě řešeného portálu nově rozšířeného tunelu s citlivým začleněním k navazujícímu terénu.

TRASA PŘÍMĚSTSKÉ ŽELEZNICE PRAHA - LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA - Kladno VEDENÁ PRAHOU 6

NAD KRÁLOVSKOU OBOROU - U VORLÍKŮ

km 2,150 - 2,800

Návrh Studie proveditelnosti MP 12/2014:

Úsek příměstské železnice Nad Královskou oborou, U Vorlíků je celý navržen v hloubeném dvoukolejném tunelu obdélníkového průřezu. Začátek úseku je v místě dnešního východního portálu jednokolejného tunelu v návrhu rozšířeného na dvoukolejný. Toto místo je zároveň hranicí mezi Prahou 6 a 7.

Společné požadavky MČ Praha 6 a MČ Praha 7:

- v úseku podél ulice Nad Královskou oborou severně od ulice Korunovační navrhnout tunelové zakrytí železniční trati s parkovou úpravou na povrchu;
- v úseku mezi ulicemi Korunovační a U Vorlíků řešit trať v otevřeném zářezu s výjimkou části přímo navazující na ulici U Vorlíků poblíž rampy městského okruhu, kde požadujeme zachovat hloubený tunel s umístěním cesty, resp. uličního propojení nad železniční tratí; při koordinaci s dostavbou areálu AC Sparta (MČ Pha 7) je řídicím prvkem v území trasa příměstské železnice;
- finanční úspory vyplývající z realizace otevřeného zářezu využít ve prospěch nákladnějšího řešení urbanisticky exponovaných úseků např. v Holešovicích - Bubnech nebo na Ořechovce (Proboštský dvůr);
- na podstatné části úseku zvednout niveletu kolejí cca o 1- 2 m k terénu.

U VORLÍKŮ - SVATOVÍTSKÁ (HRADČANSKÁ)

km 2,800 - 3,962

Návrh Studie proveditelnosti MP 12/2014:

Úsek příměstské železnice U Vorlíků, Svatovítská vč. stanice Dejvice (Hradčanská) je podpovrchový. Vlastní stanice Dejvice umožní přestup na metro A stávajícím i uvažovaným druhým vestibulem, poměrně komfortní přestup na tramvaje a dobrou přímou obsluhu přilehlého území. K demolici je navrženo několika garáží a dvorních staveb mezi ulicemi U Vorlíků a Pelléova, dvorní stavby domů v Muchově ul., nákladové skladiště při Dejvické ul. a bývalý strážní domek u Svatovítské ul.

Komentář zpracovatelů analýzy:

Variabilita prostorového uspořádání území Špejchar - Prašný most je podvázána vedením Městského okruhu (MO) tunelem Blanka, resp. nájezdovými a výjezdovými rampami na povrch z a do křižovatky na Prašném mostě. To dokládá i poslední koncepční rozvaha o území "Městský Boulevard Letná - Prašný most".⁶ Určité

⁶ CMC architects, Ateliér DUA, Metroprojekt Praha 09/2014

komplikace do vedení železnice vnáší i neujasněná funkce komunikace Evropská - Svatovítská (KES). Zpracovatelé analýzy doporučují dopravní obsluhu území (trianglu) mezi ul. Milady Horákové, Svatovítskou a zahloubenou železniční tratí zcela oddělit od dopravní obsluhy rezidenční ulice Václavkovy a části Dejvické ulice.⁷ Budoucí intenzivní zástavbu je nutné dopravně napojit pouze z ulice M. Horákové, výjezdové rampy tunelu Blanka a ze Svatovítské ul. v místě dnešního provizorní sjezdu za nádraží Praha-Dejvice. Vyústění železniční tratě za stanicí Dejvice před Svatovítskou ulicí v km 3,962 vychází z nutnosti nadejít fixovanou kanalizační stoku v podjezdu pod Svatovítskou ul. Posunutí portálu tunelu až za Svatovítskou neumožní železnici v dalším průběhu nadejít Pevnostní ulici. I této situaci lze přizpůsobit budoucí zástavbu.



obr.8 Wien Gütel - Biblioteka nad trasou metra U6

Požadavky MČ Praha 6:

- vytvořit sdílený veřejný prostor (náměstí Hradčanská)
- prověřit možnost výhledového zavedení tramvaje do Dejvické ulice;⁸
- respektovat trasu pro bezmotorovou (pěší a cyklo) nad tunelem příměstské železnice vč. dostavěného vnitrobloku mezi ulicemi Muchovou a Dr. M. Horákové;
- architektonické řešení vlastní stanice Dejvice je možné, s ohledem na podrobnou rozpracovanost a částečnou realizaci v souvislosti s výstavbou MO, ponechat původnímu architektovi (autorská práva) pod podmínkou vypořádání připomínek od příslušných komisí Rady MČ Prahy 6 a odbornou i laickou veřejností.

⁷ KES, dopracování studie etapizace - 2. etapa, VHE a spol., 03/2015

⁸ Soutěž P6, ALEJ 2008

DEJVICE - VELESLAVÍN

km 3,962 - 7,329

Komentář zpracovatelů analýzy:

Úsek příměstské železnice Dejvice (od Svatovítské ulice) po Veleslavín je navržen jako povrchový,⁹ nicméně v záloze zůstává varianta podpovrchová.¹⁰

Rozhodujícími momenty pro konečné rozhodnutí bude provedeno po podrobném urbanistickém rozboru lokality Proboštského dvora pod Ořechovkou a po hlukové studii v rámci EIA, resp. po zhodnocení důsledků protihlukových opatření pro úsek Dejvice - Veleslavín.

Povrchové vedení železnice je komplikované v lokalitě u Proboštského dvora (Ořechovka), kde je na zvážení výkup a demolice jednoho až čtyř obytných domů nebo jejich částí v ul. U Dráhy; samozřejmě musí být nadstandardní projednání s dotčenými majiteli nemovitostí;

Úsek je pro rozsáhlost problematiky rozdělen na dvě části: Svatovítská - Starodejvická a Starodejvická - Veleslavín

(DEJVICE) SVATOVÍTSKÁ - STARODEJVICKÁ

km 3,962 - 5,800

Návrh Studie proveditelnosti MP 12/2014:

Povrchový úsek sleduje stopu současné tratě v koordinaci s vedením nové komunikace Evropská - Svatovítská (KES); je obnoven podchod pro pěší mezi ul. Buštěhradskou a Gen. Píky, rozšiřuje se nadjezd nad ul. Pevnostní, zůstává podchod mezi ul. Slunná - Glinkova, Spojená - Kanadská; v lokalitě Proboštského dvora se ruší bez náhrady přechod U Přechodu - Proboštská, rozšiřuje se nadjezd nad ul. Starodejvickou se souběžným mostem pro dopravní propojení ulic U Podchodu - U Dráhy, je navrženo nové propojení ul. U přechodu do ul. Klidné na Ořechovce; v lokalitě Proboštského dvora jsou navrženy demolice tří obytných domů (č.p. 92, 93, 158) v ul. U Dráhy.

Požadavky MČ Praha 6:

- kultivovat všechna příčná propojení, zejména dotvořit kompozici pěšího propojení v průhledu ul. Spojená - Kanadská;
- zřídit lehkou lávku pro pěší v ose ulic U Přechodu a Proboštské;
- oproti původnímu návrhu¹¹ posunout železnici s nadjezdem přes Starodejvickou ul. jižním směrem tak, aby stačilo vykoupit a následně demolovat max. jeden obytný dům (č.p. 122);
- uplatnit v prostoru Proboštského dvora výjimku pro úspornější průjezdný profil;
- zajistit koordinaci trasy pro bezmotorovou dopravu severně od železnice lávkami souběžnými se železnici u nadjezdů přes ulice Gymnazijní, resp. Pevnostní a Starodejvickou, resp. Na Ořechovce;

⁹ Železniční spojení středu města s letištěm..., lokalita Ořechovka, technický průkaz, Metroprojekt 12/2005

¹⁰ Modernizace trati Praha Kladno, Přípravná dokumentace (DUR), Metroprojekt 04/2009

¹¹ Železniční spojení středu města s letištěm ..., lokalita Ořechovka, Technický průkaz, Metroprojekt 12/2005

- prověřit zřízení zastávky Ořechovka (Kanadská - Spojená) jako benefit zdejšími občanům; přímá dostupnost od Ořechovky až po administrativní komplex na Evropské (Hadovka);
- prověřit vedení jedné koleje raženým tunelem cca v km 5,200 - 6,300 tak, aby byl zachován charakter místa lokality Proboštského dvora.

STARODEJVICKÁ - VELESLAVÍN

km 5,800 - 7,329

Návrh Studie proveditelnosti MP 12/2014:

Povrchový úsek sleduje stopu současné tratě; není navrženo žádné příčné propojení, pěší přechod ul. Nad Zahradnictvím - Nad Bořislavkou je zrušen, v současnosti se zvažuje podjezd z ul. Nad Bořislavkou do prostoru horních Strnadových zahrad.

Komentář zpracovatelů analýzy:

je žádoucí se pokusit o posunutí stavební čáry obytného souboru (dolní) Strnadovy zahrady¹² od železniční tratě na cca 30 m tak jak je tomu u stávající zástavby v ul. Nad Bořislavkou;

Požadavky MČ Praha 6:

- v úseku Starodejvická - Veleslavín posunout portál tunelu tak, aby bylo umožněno respektovat komunikační spojení k výtopně a oblasti bývalého Strnadova zahradnictví, v ose ulice Alžírské;¹³
- prověřit napojení pozemků bývalého Strnadova zahradnictví obsluhovou komunikací vedenou podél výtopny Veleslavín na stropě (galerii) mírně zahloubené trasy železnice;
- komplikované napojení horních Strnadových zahrad z ulice Nad Bořislavkou realizovat pouze jako pěší, resp. pěší a cyklistické;
- zajistit pěší příčné propojení lávkou nad železnicí od hřbitova Střešovice a zahradnictví Chládek do ulice Nad Bořislavkou v ose ul. Za Lány;
- zajistit koordinaci promenádní pěší trasy jižně od železnice mezi výtopnou Veleslavín a ul. U Podchodu na Ořechovce;
- zajistit koordinaci trasy pro bezmotorovou dopravu severně od železnice z části podél Dejvického potoka.

VELESLAVÍN

km 7,329 - 8,070

Návrh Studie proveditelnosti MP 12/2014:

Úsek v okolí Veleslavína vč. stanice je navržen jako podpovrchový a umožňuje tak oproti dnešku vylepšit příčné vazby v území a propojit nově ulice U Zámečku (2x) a

¹² Strnadovy zahrady, Studie obytného souboru, Architekti Headhand, s.r.o. 03/2015

¹³ Veleslavín stará teplárna, Strnadovo zahradnictví, Urbanistická studie, Atelier Holub a Promika, 06/2013

Pod Dvorem s Kladenskou ulicí a nahradit úrovně křížení Veleslavínské ul. s železnici křížením mimoúrovňovým; vestibul stanice Nádraží Veleslavín prodloužené trasy metra A, podchod pod Evropskou ulicí a nový autobusový terminál jsou v předstihu komponovány tak, aby navazovaly na podpovrchovou železniční stanici Veleslavín; demolice objektů skladišť, plechových garáží a stavědla.

Požadavky MČ Praha 6:

- od západního vestibulu (podchodu) stanice Veleslavín zřídit výstup na terén;
- ve stopě původní tratě od dnešní budovy nádraží trasovat novou cestu pro pěší a cyklisty s napojením do ul. Pod Petřinami (a dále k Libockému rybníku).

VELESLAVÍN - LIBOC

km 8,070 - 9,900

Návrh Studie proveditelnosti MP 12/2014:

Úsek od portálu tunelu za stanicí Veleslavín podél Libockého rybníka až na úroveň ulic U Prioru a Rakovnické je veden po povrchu; trasa je směrově korigována mezi portálem tunelu a hrází rybníka; je navržena povrchová zastávka Liboc (km 9,344) mezi ul. U Kolejů; podjezd v Libocké ulici pod žel. tratí je rozšířen a navržena lávka pro pěší souběžně se železnicí; demolice 15 m protihlukové zdi u ul. Naardenské (km 9,260) v souvislosti se zastávkou Liboc.

Požadavky MČ Praha 6:

- z příčných vazeb obnovit průchod pod tratí podél Litovického potoka;
- zřídit mimoúrovňový podchod mezi ulicemi Krajiná a Za Vokovickou vozovnou se zajištěním přehlednosti a průhledu mezi oběma ulicemi (místo podchodu zastávky);
- zastávku Liboc nerealizovat v navržené poloze, ale posunout ji západně (km 9,780) do nové polohy při ulici U Prioru v návaznosti na obsluhu rozvojového industriálního území Ruzyně¹⁴;
- novou zastávku Liboc vybavit dvěma vstupy - vestibuly: severozápadním pro obsluhu Liboce (původní zastávkou) a jihozápadním pro obsluhu západní části Ruzyně a k nástupu do obory Hvězda;
- oba vestibuly budou mít charakter veřejného prostoru řešícího příčné bezmotorové vztahy v území;
- návaznou veřejnou dopravu realizovat autobusovými linkami ulicemi U Prioru a Libockou;
- koordinovat bezmotorovou dopravu (pěší a cyklo) vedením od ul. Pod Petřinami zahrádkářskou kolonii severně od železnice, podjezdem na hráz Libockého rybníka, Naardenskou ul. a dále jižně od železnice lávkou přes Libockou, ul. Brodeckou do ul. Rakovnické;
- prověřit vedení chráněné bezmotorové trasy v koridoru rušené žel. tratě severně od tratě nové mezi portálem tunelu a podjezdem na hráz Libockého rybníka.

¹⁴ V současné době pouze východní část industriálního území Ruzyně

LIBOC - RUZYNĚ

km 9,900 - 12,300 /Hostivice/

Návrh Studie proveditelnosti MP 12/2014:

Úsek od posunuté zastávky Liboc severně od ulice Rakovnické až po hranice Prahy na kladenské části železnice je veden po povrchu nebo na náspech převážně ve stopě stávajícího železničního kolejiště; výjimkou je krátký úsek za novou stanicí Ruzyně, kde jsou situovány odstavné koleje a mimoúrovňově odbočuje železnice na letiště VHP; vlastní stanice Ruzyně je nadzemní s ostrovním nástupištěm s hlavním vstupem s podjezdu ul. Drnovské, kde jsou umístěny zastávky průjezdných autobusů; zvažuje se umístění terminálu veřejné dopravy (bus a tram) a záchytného parkoviště P+R severně od stanice; demolice objektů stavebnin BUMO mezi tratí a Rakovnickou ulicí (km 10,450), skladů (km 10,650) a objektů dnešní výpravní budovy a dřevěného přístřešku (km 10,860).

Požadavky MČ Praha 6:

- příčné vazby v území mezi (novou) zastávkou Liboc a stanicí Ruzyně nově řešit až v rámci urbanizace celého industriálního území Ruzyně;¹⁵
- u železniční stanice Ruzyně lokalizovat tramvajovou smyčku co nejblíže žel. stanici a dále pak záchytné parkoviště P+R vč. B+R;
- terminál autobusů zde nerealizovat;
- zachovat objekt výpravní budovy dnešního nádraží Ruzyně;
- křížení s Drnovskou ulicí řešit městotvorným, nikoliv extravilánovým způsobem;
- kontinuální bezmotorové propojení zajistit jižně podél železniční trati v návaznosti na ulici Rakovnickou až po stanici Ruzyně, částečně po původním tělese dráhy, odtud dále západním směrem severně podél železniční trati; křížení Drnovské by optimálně mělo proběhnout nejen úrovňově, ale i mimoúrovňově ve shodné niveletě s železniční tratí a s přesmykem pod železnicí východně od staré nádražní budovy, která by měla zůstat zachována.

RUZYNĚ - DLOUHÁ MÍLE

km 11,133 /letiště/ - 13,394

Návrh Studie proveditelnosti MP 12/2014:

Úsek odbočky na Letiště VH od stanice za podjezd s ul. K Letišti je navržen až na krátké překryté úseky před a za zastávkou Dlouhá Míle povrchově; zastávka Dlouhá Míle je situována v otevřeném zářezu a je obklopena autobusovým terminálem regionální i dálkové dopravy s přestupem hrana-hrana; k zastávce přiléhá záchytné parkoviště P+R (1050 stání), dobře přístupné ze silničního okruhu kolem Prahy a silnice R7; městská autobusová a ev. budoucí tramvajová doprava projíždí Fajtlovou ulicí mezi stanicí a nákupním centrem Šestka.

Požadavky MČ Praha 6:

- připojit Letiště VH nejprve odbočkou ze stanice Ruzyně s realizací terminálu

¹⁵ Transformace industriál. území Ruzyně na obytl. čtvrť Praha 6, PPR - Projektová platforma Ruzyně 11/2012

veřejné autobusové dopravy a se záchytným parkovištěm P+R u zastávky Dlouhá Míle (1050 stání) a odmítnout jako první připojení Letiště VH ze stanice Jeneček;¹⁶ terminál a P+R na Dlouhé Míli spolu s P+R v Hostivici (550 stání) jsou schopny účinně regulovat individuální automobilovou a autobusovou dopravu ve vnitřní Praze vč. Prahy 6 (Evropská a Karlovarská) a Prahy 7 (Milady Horákové, Veletržní);

- zajistit chráněná bezmotorová východozápadní propojení mezi Prahou a Hostivicí v těsném souběhu s železniční tratí na Kladno na severní straně (včetně společného podjezdu pod odbočkou na letiště VH) a přibližně ve stávající stopě cesty podél jižního oplocení areálu letiště (cyklotrasy A 16); v severojižním směru pak zajistit propojení od hráze retenční nádrže Jiviny, resp. prodloužení ulice Ztracená přes kladenskou trať a následně v souběhu s tratí na letiště až po terminál Dlouhá Míle;
- architektonické řešení vlastní stanice Dlouhá Míle je možné, s ohledem na podrobnou rozpracovanost, ponechat původnímu architektovi (autorská práva) pod podmínkou kontroly příslušnými komisemi MČ Prahy 6 a odbornou i laickou veřejností.

DLOUHÁ MÍLE - LETIŠTĚ VHP

km 13,394 - 16,933

Návrh Studie proveditelnosti MP 12/2014:

Úsek za podjezdem ul. K Letišti je navržen převážně jako povrchový v souběhu se silničním okruhem, resp. rychlostní silnicí R7; krátký mělký tunel v km 14,512 - 14,903 je navržen pro průchod pod budoucí paralelní vzletovou a přistávací dráhou letiště; dále je trasa navržena po povrchu s přemostěním Kopaninského potoka, odbočuje od silnice R7 a v km 16,129 se zanořuje v prostoru letiště pod povrch vč. stanice Letiště Václava Havla; podpovrchová stanice je proti původním předpokladům posunuta jihovýchodním směrem do nové polohy tak, aby bylo možné ve výhledu realizovat průjezdnou variantu do žst. Jeneček; nová poloha stanice sice mírně prodlouží přístup k letištnímu terminálu 1, zároveň však umožní přímý vstup do terminálu 2 a do budoucího terminálu 3.

Požadavky MČ Praha 6:

- podpořit posun stanice Letiště VH do nové polohy zejména pro možnost budoucí realizace průjezdné var. do Jenečku.¹⁷
- spíše odmítnout realizaci zastávky na Padesátníku¹⁸ s ohledem na blízkost zastávky Dlouhá Míle (cca 1 km) a prodloužení jízdní doby z letiště do centra.

¹⁶ Var. "J" aktualizace SP, Metroprojekt 12/2014

¹⁷ Var. "P" aktualizace SP, Metroprojekt 12/2014

¹⁸ Prague Airport Park, CMC architects 2012

ZÁVĚR A DOPORUČENÍ

Závěr:

Dopravně-urbanistická analýza okomentovala a připomínkovala vedení příměstské železnice Praha - Letiště VH - Kladno územím městských částí Prahy 6 a 7. Byla analyzována projektová dokumentace studie proveditelnosti (SP):

"Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna

Aktualizace studie proveditelnosti 2015

2. fáze - k připomínkám"

zpracovaná Metroprojektem Praha, a.s. v prosinci 2014.

Analýzována byla var. R1(ve SP 06/2014 var. R1b), z titulu efektivnosti nejlépe hodnocená pro převážně povrchové vedení v úseku Praha - Bubny, Praha - Ruzyně. Var. R1a byla vyhodnocena ve SP 06/2014 jako neefektivní pro 6 km dlouhý tunel mezi Stromovkou a Veleslavínem.

Pro úsek příměstské železnice Dejvice (od Svatovítské ulice) po Veleslavín zůstává v záloze varianta podpovrchová.¹⁹ Konečné rozhodnutí bude provedeno po podrobném urbanistickém rozboru lokality Proboštského dvora pod Ořechovkou a po hlukové studii v rámci EIA, resp. po zhodnocení důsledků protihlukových opatření pro úsek Dejvice - Veleslavín.

Povrchové vedení železnice je komplikované pouze v lokalitě u Proboštského dvora (Ořechovka), kde je na zvážení výkup a následná demolice jednoho až čtyř obytných domů nebo jejich částí v ul. U Dráhy; samozřejmě musí být nadstandardní projednání s dotčenými majiteli nemovitostí;

Po zapracování požadavků MČ Prahy 6 a Prahy 7 mohou být z dopravně-urbanistického hlediska:

silnými stránkami var. R1:

- příměstská železnice jako městotvorný prvek - stává se součástí veřejného prostoru a obohacuje ho, zejména v okolí zastávek;
- atraktivní a pro uživatele příjemný prostředek veřejné dopravy, ze kterého je vidět ven a kterým je příjemné cestovat (nejedná v "černé díře" jako v metru);
- železnice letištní klientele propaguje Prahu a její MČ pohledem z vlaku (Ruzyně, obora Hvězda, Stará Liboc, Dlouhý Lán, Ořechovka, Dejvice, Stromovka, Bubny, Negrelliho viadukt s výhledem na Vltavu a Hradčany).

slabou stránkou var. R1:

- průchod tratě lokalitou Proboštského dvora naruší identitu místa a znehodnotí bydlení v několika domech.

¹⁹ Modernizace trati Praha Kladno, Přípravná dokumentace (DUR), Metroprojekt 04/2009

Doporučení:

Zpracovatelé analýzy doporučují realizovat trasu příměstské železnice Prahou 6 a 7 **v povrchové variantě R1**. Pro realizaci je třeba:

1. Dodržet základní principy řešení (viz výše str. 3), zejména:
 - nepoužívat na ochranu před hlukem skleněné tubusy;
 - projekt koordinovat se záměrem vedení souběžné trasy pro bezmotorovou dopravu.
2. Splnit základní podmínky řešení (viz výše str. 4), zejména:
 - uplatnit úspornější příčné profily tratě ve stísněných podmínkách;
 - uplatnit moderní protihluková opatření netvořící vizuální bariéry (nízké protihlukové stěny ap.) vycházející z nové hlukové studie (EIA);
 - nalézt architektonická řešení vybraných témat (vyzvanou) soutěží.
3. Splnit požadavky MČ uvedené detailně po úsecích s kilometrází:
 - pro Prahu 7 zejména:
 - stanici Bubny dispozičně navrhnout se dvěma ostrovními nástupišti, která umožní i směrové uspořádání provozu;
 - zajistit zvýšenou niveletu kralupské tratě (cca 196 m. n. m.) až po přemostění ulice U Výstaviště, což umožní kvalitnější urbanistické řešení území;
 - zrušit odstavné koleje, které nepatří do centrální oblasti města;
 - namísto „extravilánové estakády“ navrhnout mostní objekty s aktivním parterem a využitým prostorem pro obchod;
 - prostup železnice Stromovkou řešit cca ve stávající niveletě současné trati bez lehkého či těžkého zakrytí;
 - pro Prahu 6 zejména:
 - v úseku mezi ulicemi Korunovační a U Vorlíků řešit trať v otevřeném zářezu, finanční úspory využít ve prospěch nákladnějšího řešení urbanisticky exponovaných úseků;
 - uplatnit v prostoru Proboštského dvora výjimku pro úspornější průjezdný profil;
 - prověřit zřízení zastávky Ořechovka;
 - prověřit vedení jedné koleje raženým tunelem cca v km 5,200 - 6,300 tak, aby byl zachován charakter místa lokality Proboštského dvora;
 - zastávku Liboc nerealizovat v navržené poloze, ale posunout ji západně do nové polohy při ulici U Prioru v návaznosti na obsluhu rozvojového industriálního území Ruzyně;
 - u železniční stanice Ruzyně lokalizovat tramvajovou smyčku co nejblíže žel. stanici a dále pak záchytné parkoviště P+R vč. B+R;
 - připojit Letiště VH nejprve odbočkou ze stanice Ruzyně s autobusovým terminálem a se záchytným parkovištěm P+R u zastávky Dlouhá Míle a odmítnout jako první připojení Letiště VH ze stanice Jeneček;
 - podpořit posun stanice Letiště VH do nové polohy, zejména pro možnost budoucí realizace průjezdné var. do Jenečku.²⁰

²⁰ Var. "P" aktualizace SP, Metroprojekt 12/2014



obr.9 Povrchové vedení S-Bahn - Hamburg



obr.10 Povrchové vedení S-Bahn - Frankfurt/Main



obr.10 Povrchové vedení S-Bahn - München



obr.11 S-Bahn s terminálem Tram, Dornach-Arlensheim (Basel)

květen 2015 - ALEJ (Ivan Lejčar, Tomáš Cach)