

Sazka Aréna a železnice

Ing. Pavel Adámek

Dne 27. března byla v Praze ve Vysočanech slavnostně otevřena hala Sazka Aréna, která má na přelomu dubna a května hostit světový šampionát v ledním hokeji a dále sloužit spolu se svým rozvíjejícím se okolím různým sportovním, kulturním, společenským i komerčním aktivitám, v řadě případů celostátního a mezinárodního významu. Je proto důležité, že vznikající komplex má blízkou vazbu na železniční dopravu. Zejména železniční stanice Praha-Libeň prošla změnami, které mají zohlednit její význam ve vztahu k tomuto víceúčelovému centru. Zlepšení infrastruktury železniční stanice umožní také realizovat záměr na zavedení nové železniční linky z Libně přes Holešovice do Roztok, obsluhující dosud ostatní dopravou komplikovaně propojené části hlavního města a jeho rozvíjející se příměstské oblasti v dolním povltaví.

Sazka Aréna

Hala Sazka Aréna je hlavní součástí budoucího multifunkčního centra „Zelený ostrov“, které má být postupně vybudováno na pozemcích bývalé ČKD Lokomotivka mezi křižovatkami Harfa a Balabenka a ulicemi Českomoravská a Ocelářská v městské části Praha 9. Unikátní stavba byla postavena za rekordních 16 měsíců a provázela ji řada peripetií. Hlavním impulsem bylo konání mistrovství světa v ledním hokeji. To se však mělo v ČR původně uskutečnit v Praze již v r. 2003 a ve hře byly zcela jiné lokality - hl. m. Praha nabídlo pozemky v Praze 7 Na Maninách, zvažovala se i nabídka Prahy 9 na využití lokality po ČKD Elektrotechnika v jiné oblasti této městské části, nejdále se ovšem dostal záměr vybudovat novou sportovní halu v Praze 10 na rozhraní Vinohrad a Strašnic na Hagiboru. Ten však, údajně pro složité pozemkové vztahy a změny podmínek mezinárodního investora, nakonec neprošel. Ovšem ještě v r. 2002, když už byla vydána první stavební povolení k hale Sazka ve Vysočanech, neutichly hlasy považující halu na Hagiboru za jediné možné řešení.

Hala Sazka Aréna - jak bylo nakonec jméno upraveno - je v současné době postavena, pojme pro hokejová utkání 17 tisíc diváků a prostory lze různě upravovat pro potřeby dalších sportů a dalších akcí - např. bylo prezentováno 12 konfigurací hlediště a jeviště pro různé typy sportovních, kulturních, společenských a výstav-

ních událostí. Podle provozovatelů má být hala využita 200 - 250 dní v roce.

Za vyvolanou akci výstavbou haly Sazka Aréna lze považovat generální rekonstrukci ulice Českomoravské mezi Harfou a Balabenkou. Zrekonstruovaná Českomoravská byla slavnostně otevřena 26. 3. 2004 a den poté byl zahájen pravidelný tramvajový provoz. Kromě toho, že byla vybudována nová čtyřpruhová komunikace s tramvajovou tratí na vlastním tělese, byly z hlediska návaznosti tramvají a autobusů na žst. Praha-Libeň vhodněji přemístěny i zastávky MHD - tramvajové jsou v obou směrech přímo před vstupem do odbavovací haly nádraží, podobně autobusová ve směru na Žižkov. Pouze autobusový směr na Prosek má zastávku až za křižovatkou Harfa - přednost dostala bohužel individuální doprava, řadící pruh pro odbočení a místo zastávkového zálivu několik stání pro parkující automobily. Za významnou úpravu lze ovšem považovat změnu názvu zastávek MHD před nádražím z původního „Harfa“ na „Nádraží Libeň“. Magistrát tak vyhověl požadavku ČD, aby se cestující hromadnou dopravou lépe orientovali při používání železnice.

Tady si neodpustím malou poznámku - bylo to jedno z mála pražských nádraží či železničních zastávek, kde zastávky MHD v jejich blízkosti nenesly název „Nádraží...“. Podobně je tomu např. u nádraží Zličín, kde se blízká konečná zastávka tramvají i zastávky autobusů nazývá „Sídliště Řepy“. Tady je ovšem sídliště za-

tím významnějším orientačním prvkem než spoře využívané nádraží. V případě Libně argumentoval magistrát i dopravní fándově předchozí odpor ke změně historickým názvem Harfa. Ten má ovšem také železniční původ - před rekonstrukcí Libeňského nádraží v 70. letech tu byla kolejová harfa seřaďovacího nádraží.

Železniční stanice

Praha-Libeň - nové nástupiště

Nejasnosti zda hala ve Vysočanech bude či ne, se odrazily i v názorech na modernizaci železniční stanice. Již na přelomu roku 2001 - 2002 byla zpracována variantní studie na umístění dalšího nástupiště v Libni. Byly posuzovány 3 varianty poloh tzv. odsunutého nástupiště přímo proti hale Sazka Aréna v místech bývalého osobního nádraží a varianta dalšího nástupiště v osobním nádraží. Ze studie vyplynulo, že zatímco bez zásadních úprav kolejiště, zabezpečovacího zařízení a elektrizace stávajících manipulačních kolejí by bylo možno k odsunutým polohám nástupiště zajíždět jen zvláštními vlaky pro návštěvníky haly, a to cestou posunu s dvojí úvratí a zajížděním na výtaznou kolej, nástupiště v osobním nádraží bylo finančně výhodnější, bylo by je možno využívat i pro ostatní osobní vlaky a nevyžadovalo zásah do zabezpečovacího zařízení. Přesto ale byl dán souhlas s výstavbou tohoto nástupiště (jímž bylo podmíněno financování ze SFDI) až v září r. 2003. To znamenalo výrazně urychlit přípravu i výstavbu nového peronu, který pak byl postaven za pouhých 3,5 měsíce, a to v zimních podmínkách od poloviny prosince, kdy bylo vydáno stavební povolení, do konce března.

Nové nástupiště umístěné mezi 6 a 10 kolejí má délku 215 metrů, nezbytné za-



Zrekonstruovaná budova žst. Praha - Libeň. Foto © Ing. Jan Vašíček



Dokončovací práce u nového nástupiště v žst. Praha - Libeň. Foto © Ing. Jan Vašíček

Českému svazu ledního hokeje učinily ČD. ČSLH nabídku přijal po absolvování ukázkové jízdy z Prahy do Ostravy a zpět dne 20. listopadu loňského roku, které se vedle představitelů hokejového svazu zúčastnili i někteří členové Mezinárodního svazu ledního hokeje. Podle vyjádření předsedy hokejového svazu (p. Karla Guta) je to pro hokejisty zcela neobvyklý způsob přepravy, je ovšem co do času přepravy srovnatelný s celkovou dobou letecké přepravy mezi Ostravou a Prahou, nesrovnatelně pohodlnější a cenově výhodnější. Zvláštní vlaky budou složeny z nejmodernějších vozů 1. třídy, jídelního vozu a 2 vozů se zavazadlovými oddíly pro přepravu výstroje hokejistů. Jízdní doba z Ostravy do Prahy se bude pohybovat mezi 3,30 až 3,45 h. Zvláštností bude variabilní doba odjezdu zvláštních vlaků v rozmezí 30 minut podle nástupů hokejových reprezentantů.

střešení a bezbariérový přístup výtahem přímo z podchodu k ostatním nástupišťům. Vzhledem k tomu, že nové nástupiště (stavebně označované jako 3.) je nejbližší odbavovací hale, dojde k přečíslování nástupišť v Libni podle logiky - nový peron bude označován jako 1., z dosavadního prvního nástupiště se stane 2. a z druhého 3. To se promítne i do nového informačního systému ve stanici.

Železniční stanice Praha-Libeň - rekonstrukce odbavovací haly

Ta proběhla v režii ČD (s výjimkou informačního systému, jehož investorství zajišťovala SŽDC, Stavební správa Praha) rovněž ve velmi krátkých termínech. Stanice nově může odbavovat bez omezení cestující i v mezinárodní dopravě, byla opravena odbavovací hala, WC (dají se srovnat s úrovní obdobných zařízení v Sazka Aréně), podchody i stávající nástupiště, zavazadlový tunel byl spolu s nákladními výtahy rekonstruován tak, aby umožňoval bezbariérový přístup i k původním nástupišťům. Stanice bude mít nový informační systém i kamerový dohled. Upraveno bylo i přednádraží a nad rámec původního záměru zajistila Správa dopravní cesty ČD Praha i výměnu opláštění budovy, což výrazně pozvedlo celkový vzhled nádraží. Významným počinem je zřízení ČD centra v místech nevábné herny. Předpokládám, že se podaří najít vhodného nájemce i k provozování restauračních služeb v prostorách sloužících před rekonstrukcí jako zastavárna. Zkrátka Libeň prokoukla. Nezbytnou součástí obnovy Libně byly i úpravy prostor a nové fasády na budovách, nacházejících se v prostorách bývalého osobního nádraží přímo proti hale Sazka Aréna.

Informační systém ČD v hale Sazka Aréna

Na schůzce mezi generálními řediteli ČD a.s. a Sazka a.s. na podzim r. 2003 byla dohodnuta možnost instalování informačního systému ČD ve vstupních vestibulech haly Sazka Aréna. Po poměrně zdoluhavé přípravě byl systém ve složitých podmínkách hektického dokončování hokejové haly instalován v rekordně krátkém čase necelých 4 týdnů a při slavnostním otevření haly dne 27. 3. 2004 již fungoval. Značnou zásluhu na včasném dokončení této stavby má Stavební správa Praha, která pro ČD zajišťovala inženýrskou činnost u této nestandardní stavby. Informační systém sestává z informačních tabulí o odjezdech nejbližších vlaků ze žst. Praha-Libeň (u východu Jih ve směru na ulici Českomoravskou a k nádraží Libeň) a informačních tabulí odjezdech vlaků ze žst. Praha-Vysočany (u východu Sever ve směru ke stanici metra odkud je nejbližší k nádraží Vysočany). U všech odjezdových tabulí jsou instalovány informační stojany s dotykovými obrazovkami pro vyhledání spojení v systému IDOS (železniční, autobusová spojení a MHD v Praze). Připravena je smlouva o spolupráci mezi ČD a Sazkou, která řeší kromě jiných oblastí spolupráce i tento dosud neobvyklý průnik železničních informací do zájmových míst mimo ČD.

Mistrovství světa v ledním hokeji

Mistrovství světa v ledním hokeji se uskuteční v období 24. dubna - 9. května v Praze v hale Sazka Aréna a v Ostravě v hale ve Vítkovicích, kde se hraji některé rozřazovací zápasy. Část přeprav hokejistů mezi Ostravou a Prahou (a jedna z Vídně do Ostravy) se uskuteční zvláštními vlaky ČD podle nabídky, kterou

Nová městská železniční linka

Když bylo rozhodnuto o modernizaci železniční stanice a Dozorčí rada ČD souhlasila s výstavbou dalšího nástupiště v osobním nádraží, vznikl také úkol „ve spolupráci s hl. m. Prahou připravit návrh obsluhy multifunkčního centra Zelený ostrov s intenzivnějším zapojením příměstských vlaků“.

Pracovní skupina, která jej řešila, neměla mnoho možností výběru - do centrálních pražských nádraží je kapacita tratí vyčerpaná, směrem na Malešice a Hostivař je trať jednokolejná, žst. Malešice není uzpůsobena pro zastavování osobních vlaků a v úseku Hostivař - Strančice se připravuje výstavba IV. koridoru. Relativně volná kapacita ve směru Holešovice vedla k návrhu, který má své příznivce i odpůrce a je do jisté míry experimentem. Železniční linka Praha-Libeň - Praha-Holešovice - Praha-Bubeneč - Praha-Sedlec - Roztoky u Prahy by měla vyjet 19. dubna a být v provozu v pracovních dnech ve špičkách v intervalu 30', v sedle 60' v době cca 6 - 20 h, při konání významných akcí v hale Sazka Aréna i déle, popř. i v sobotu a v neděli. Tak tomu bude v období mistrovství světa v ledním hokeji, kdy bude provoz prodloužen až do půlnoci, poslední spoj pojedje z Libně v 0,06 h a bude mít přípoj na poslední půlnoční vlak z hlavního nádraží do Kralup. Na lince se předpokládá nasazení jednotek příměstské dopravy. Toto spojení je součástí tangenciální linky Roztoky - Libeň - Hostivař, kterou předpokládá i „Studie obsluhy hl. m. Prahy a jeho okolí hromadnou dopravou osob“ zpracovaná za účasti ČD pod gescí MD a schválená v červenci 2002 ministerstvem dopravy a hl. městem Prahou.

Podmínkou zavedení ověřovacího provozu bylo financování provozu linky ze strany hl. m. Prahy. To schválila Rada hl.města na svém zasedání dne 2. 3. 2004. Přípravována je masivní informační kampaň o zavedení provozu této železniční linky ve spolupráci s ROPIDem a soustavné sledování tak, aby se daly odstranit případné nedostatky. Jedním z tarifních opatření požadovaných ROPIDem pro zatraktivnění linky bude zařazení žst. Praha-Holešovice v rámci Pražské integrované dopravy také do tarifního pásma 0 (zatím je v pásmu P), což zlevní jízdenky PID pro cestující využívající toto spojení namísto jízd přes centrum. Určité naznačené pochybnosti plynou z toho, že takovéto spojení nikdy předtím nebylo a občané (ale ani představitelé dotčených městských částí) nemají o jeho možnostech zatím téměř žádné povědomí. Přítom je nejkratším spojením mezi příměstskou oblastí od Kralup, části Prahy 6 a městskými částmi Praha 7, 8, a 9. Přírozenou překážkou pro ostatní dopravu je Vltava a území Stromovky. Mezi Prahou 6 a 7 se tak metrem lze dostat přestupem až u Muzea, na Prahu 8 a 9 je nutno přestoupit na linku B na Můstku. Tramvají vede cesta přes Strossmayerovo náměstí a autobusové spojení neexistuje vůbec. Také individuální doprava může nejbližší kolem Parku kultury, ale spíše vede cesta Veletržní a Argentinskou, tedy místy s časovými kongescemi.

Pokud bychom chtěli objet síť městské hromadné dopravy v Praze po jejím obvodu, tak téměř všude se ocitneme v blízkosti hranic hlavního města. Výjimkou je právě spojení mezi Prahou 6 a 7, kde nejzajímavějším bodem na obvodu sítě MHD je střed Prahy 7, Strossmayerovo náměstí! Nová železniční linka jako součást městské dopravy posune tuto hranici mezi nádraží Bubeneč a Holešovice.

To neznamená, že vzniká spojení ideální. Problémem bylo samozřejmě již zapracování pokud možno pravidelného taktu do existujícího grafikonu. Nutno říci, že se podařilo nalézt velmi dobrý model jízdního řádu, vzhledem na komplikované přípojové návaznosti v Roztokách a Libni, daných nedostatky jednotek příměstské dopravy – na lince musí stačit 2 soupravy. Komplikované je také komunikační napojení na železniční stanici Bubeneč, kde se zatím nepodařilo najít řešení, jak zlepšit autobusové spojení k nádraží z centra Dejvic. To v budoucnu vyřeší opuštění dnešních nástupišť v Bubenci a zřízení terminálu Pražské integrované dopravy se železniční zastávkou Podbaba, napojené na autobusy a tramvajovou trať prodlouženou ze současné konečné. Úvahy se vedou i o výstavbě zastávky Libeň, U kříže nad Zenklovou třídou nedaleko centra



Zrekonstruovaná byla i ulice Českomoravská v Praze 9 s tramvajovou tratí. Foto © Ing. Jan Vašíček

této městské části. To jsou ovšem řešení s výhledem několika let, zlepšení autobusového spojení k nádraží Bubeneč do té doby se ve spolupráci s ROPIDem a Prahou 6 intenzivně hledá.

Přes uvedené komplikace nabídně tato železniční linka zcela netradiční a rychlé spojení Roztok a části Prahy 6 s Prahou 7, 9 a s přestupem v Holešovicích i s částí Prahy 8 (Kobylisy, Bohnice, Ďáblice) - např. jízdní doba z Bubeneče do Holešovic je 4 minuty, z Holešovic do Libně 7 minut, což nelze dosáhnout žádným jiným dopravním prostředkem. Cestovní rychlost je na nové lince Libeň – Roztoky přes 44 km/h, metro dosahuje v Praze v průměru cestovní rychlosti 35,4 km/h, tramvaje se ve městě pohybují cestovní rychlostí 19,5 km/h a autobusy 25,9 km/h. Své ukáže i prodloužení linky C metra z Holešovic do Kobylis a Ládví, které se má realizovat koncem června. Vyhodnocení provozu má být v říjnu t. r. a ve spolupráci s hl. m. Prahou bude poté rozhodnuto o dalších krocích.

Shrme-li aktivity železnice (tedy ČD a.s. a z hlediska investic i SŽDC s.o.) vyvolané existencí Sazka Areny, konáním MS v ledním hokeji a v budoucnu další výstavbou víceúčelového centra Zelený ostrov, dá se říci, že byly využity snad všechny možnosti, které blízkost železnice u takto perspektivního polyfunkčního centra skýtá - obnova zašlé periferní stanice, výstavba dalšího nástupiště, využitelného pro různé účely i v rámci budoucích složitých situací při stavbách průtahu I. koridoru Prahou, informační systém o vlacích on-line přímo ve vestibulech Sazka Areny, smlouva o spolupráci mezi provozovatelem atraktivního sportovně-kulturního zařízení a ČD a smlouva

mezi svazem ledního hokeje a ČD o exkluzivní přepravě hokejových týmů po železnici, zavedení nové železniční linky ve spolupráci a za finanční účasti hlavního města. Přítom příprava všech akcí a vlastní opravné a investiční akce byly po počátečních rozpacích, jdoucích částečně na vrub i nedůvěře v realizaci haly Sazka Aréna, provedeny v mimořádně krátkých termínech. Lze si jen přát, aby tento způsob fungování železnice přetval.

Rusko plánuje říjnový výlet pro turistu na mezinárodní vesmírnou stanici

Ruská vesmírná agentura

Rosavia kosmos chce vypravit dalšího turistu na mezinárodní vesmírnou stanici (ISS) v říjnu 2004. Americká společnost Space Adventures má s Ruskem smlouvu na let dvou vesmírných turistů a rovněž jedná s americkou sázkovou kanceláří Florida Lottery o nabídce vesmírného letu jako výhry v loterii. První z vesmírných turistů by měl letět v říjnu, let dalšího turistu se pravděpodobně posune až na rok 2005, protože na základnu by měl být přednostně dopraven potřebný náklad. Desetidenní turistické lety do vesmíru se plánují i v letech 2005 - 2007. V roce 2001 a 2002 zaplatili první vesmírní turisté, Dennis Tito a Mark Shuttleworth, za let na ISS každý 20 milionů dolarů.

(Zdroj: Flight International č. 4914, leden 2004)
(Datis - odis)