

K roli Masarykova nádraží v systému hromadné dopravy Pražského regionu

Milan Körner

V souvislosti se zpracováváním studie na prostor Masarykovo nádraží-Florenc se obnovila diskuse o budoucím urbanistickém řešení tohoto území i o budoucím uspořádání systému hromadné dopravy (městské i příměstské) v centrálním území města.

Situace byla dlouhodobě neřešena především v důsledku oddalování realizace tzv. Nového spojení, které umožní dvěma dvoukolejnými tunely v délkách 1 150 a 1 250 m a navazujícím systémem estakád a dalších objektů propojení od Balabenky k nádražím ve středu hlavního města.

V současné době již lze předpokládat čas dokončení tohoto velmi starého záměru. Tato situace pochopitelně otevírá otázku, směřující k celkové koncepci přestavby sledovaného území, jejíž součástí je i budoucí řešení železniční dopravy.

Již započatá přestavba Karlína a následně i rozvoj Dolní Libně vytvářejí potřebu urbanistického propojení tohoto území s historickým centrem města.

Území Masarykova nádraží (a to i v případě jeho zachování) a Florence by se mělo stát jedním z nejvýznamnějších ohnisek změn v centrální části Prahy. Prostorově navazuje i na západní část Žižkova s rozvojovým územím při náměstí Winston Churchilla.

Zadání urbanistické studie sleduje propojení ulic Na Florenci - Pernerova a Opletalova - Na Florenci. Toto propojení lze umožnit i při zachování Masarykova nádraží. Přesunutí nádraží však umožňuje vytvořit nové, urbanisticky hodnotné prostory této části centra a výrazně zlepšit prostorové vztahy v území.

Pro úvahy o řešeném území je významným aspektem i budoucí proměna území Bubny - Holešovice, které společně s Karlínem bude znamenat nejvýznamnější změnu aktivit v centrální části hlavního města.

Ve svém článku (Mýty rychlodrážní a související, Doprava 2/05) vychází Pavel Adámek z průzkumů příměstské železniční dopravy v dubnu 2004. Nepochybně se jedná o hodnověrná čísla, pro budoucí úvahy je však potřebné jednak analyzovat příčiny stavu, jednak uvažovat s vývojem aktivit (zdrojů a cílů dopravy) na území hl. města Prahy i v Pražském regionu.

V první části příspěvku se pokusím dotknout některých problémů dosaženého rozdělení proudů k centrálním nádražím.

1. Hlavní nádraží je dnes od Kladna nedostupné a ze směrů od Všetat, Lysé nad Labem a Poříčkan nemá stávající spojení odpovídající propustnost (je v současné době řešeno realizací tzv. nového spojení).

2. V období 70. a 80. let vznikl v území severně Prahy rozsáhlý bytový fond ve vazbě na v té době „prosperující“ průmysl. Po roce 1990 v tomto území zánikem či transformací zdejší ekonomiky došlo k výraznému snížení pracovních příležitostí, což se pochopitelně promítlo (při stagnaci počtu obyvatel) do zvýšené dojížděky za práci do Prahy.

3. Na Masarykovo nádraží jsou též vedeny vlaky meziregionálního charakteru (Kolínsko, Nymbursko), které nejsou klasickou příměstskou dopravou.

Vzhledem k útlumu ekonomické aktivity ve východních okresech středočeského kraje (Nymburk, Kolín, Kutná Hora) došlo i v tomto území k výraznému zvýšení vyjížděky za práci do Prahy. Lze předpokládat, že tento středočeský subregion bude opět autonomnější. (Vyjížděka z Mladé Boleslavi a jejího regionu je velmi nízká, naopak toto město má vlastní silný dojížděkový subregion přesahující hranice Středočeského kraje)

4. Trati vedené z jihozápadu (mimo berounské) nemají vzhledem k vazbám na osídlení a svým parametrům pro regionální dopravu větší význam. Možné je provozovat tuto dopravu jen na rameni do Vraného nad Vltavou.

5. Dosavadní vývoj „příměstské“ železniční dopravy a páteřního systému MHD v Praze neumožňuje až na výjimky (Smíchov) přímý přestup mezi oběma systémy.

U kladenské trati je vzdálenost žst. Dejvice od stanice metra Hradčanská 400 m a žst. Bubny od stanice Vltavská rovněž cca 400 m (u obou stanic metra chybí druhé vestibuly).

U lysecké trati je vzdálenost žst. Vysočany od stanice metra Vysočany cca 500 m, zastávka Rajská zahrada s možným přímým přestupem na stejnojmennou stanici metra dosud nebyla realizována.

Uvedené železniční stanice nemají přímou vazbu ani na tramvaj, nelze se tedy divit, že podstatná část cestujících, směřujících i mimo užší centrální oblast, nemá lepší volbu než dojet do centra, tj. na Masarykovo nádraží.

Pouze u kolínské trati je možný v žst.

Libeň přestup na radiální tramvajovou trať a tangenciálně vedené autobusové spoje.

6. Systém městské železniční dopravy jako součást plošné obsluhy území fakticky neexistuje, chybí řada zastávek, některé stávající jsou vzhledem k osídlení i jiným aktivitám a možnostem přestupu na trasy MHD nevhodně umístěné. Koncepce ROPIDu směřuje k odstranění tohoto nedostatku.

Pro budoucí vývoj hromadné dopravy je důležitá změna v rozložení zdrojů a cílů na území města i v jeho okolí.

Z hlediska rozvoje bydlení je výrazně nejdynamičtější území jižně od Prahy, které je obsluhovatelné jen novou trasou „metra“ vedenou do prostoru Písnice (případně Jesenice).

Předmětem tohoto článku není tato problematika, dosavadní přístupy nemusí vzhledem k horizontu výstavby představovat konečné řešení.

V koridorech příměstské železnice dochází k největšímu rozvoji v prostoru Hostivice-Jeneč na kladenské trati, k menšímu rozvoji v koridorech berounské, benešovské a lysecké trati.

V podstatě stagnuje území v koridorech trati kolínské, vsetatské a kralupské.

Změny v distribuci přestupních vazeb na území hlavního města Prahy souvisí částečně s obnovením či zřízením nových železničních zastávek, zejména však s rozvojem lokalit v oblasti širšího centra (a některých dalších), které budou cíli, ale i zdroji v systému hromadné dopravy.

Nejvýznamnější jsou lokality:

A - Bubny-Zátory - obsluhovaná stanicemi metra Vltavská a nádraží Holešovice a novou železniční zastávkou Bubny (ve vazbě na Vltavskou),

B - Západní Karlín - obsluhovaná stanicemi metra Florenc a Křižikova, novou železniční zastávkou Karlín, případně novou železniční zastávkou Florenc na Negrelliho viaduktu,

C - Východní Karlín - Dolní Libeň - obsluhovaná stanicemi metra Invalidovna a Palmovka,

D - Pankrác - obsluhovaná stanicemi metra Pankrác,

E - Smíchov jih - obsluhovaná stanicemi metra Smíchovské nádraží a žst. Smíchov,

F - Dejvice-Špejchar - obsluhovaná stanicemi metra Hradčanská a žst. Dejvice,

G - Masarykovo nádraží-Florenc - obsluhovaná stanicemi metra Florenc a Náměstí Republiky a žst. Masarykovo nádraží, příp. železniční zastávkou Florenc,

H - Nusle - Vršovice - obsluhovaná žst. Vršovice a Eden, případně stanicemi Vršovice na trase metra D.

V lokalitách A, E, F, G, H rozvojová (transformační) území zahrnují významné

části ploch „využívaných“ dnes pro železniční dopravu.

Rozsah uvolňovaných ploch nemusí přímo souviset s intenzitou využití těchto lokalit, důležitější bude celkové urbanistické řešení, které by ve většině těchto rozvojových lokalit mělo sledovat potřebu vytvoření veřejných prostranství a parků.

Z uvedených rozvojových lokalit je jediná (Masarykovo nádraží) součástí historického jádra města - Pražské památkové rezervace.

To znamená, že nové cíle, až na tuto výjimku, budou mimo přímou dostupnost jak z Masarykova, tak z Hlavního nádraží, a ve většině případů (mimo lokality C a D) budou přímo obsluhovatelé prostřednictvím městské a příměstské železnice.

Redistribuci cestujících samozřejmě dále ovlivní další faktory. Jedná se o nové (resp. obnovené) železniční zastávky, které umožní přímou dostupnost některých částí širšího centra (Výstaviště-Stromovka, Vyšehrad, již zmíněný Karlín, Eden) a umožnění přestupu na metro (Rajská zahrada, Veleslavín, Kačerov), příp. tramvaj (Podbaba). Určitou roli mohou mít i zastávky mimo centrum (Michle, Krč).

S těmito faktory je potřebné v koncepci železniční dopravy a MHD uvažovat. Je velmi pravděpodobné, že budoucí výkony přestupních uzlů a dalších stanic či zastávek budou výrazně odlišné od současného stavu.

Průjezdny model

Nevyváženost vstupů ze severu a jihu na hlavní nádraží je realitou danou historickým uspořádáním železničních tratí na území hl. m. Prahy.

Vedení spojů od Úval-Českého Brodu přes Vršovice je sice možné, ale z hlediska vazeb nepředstavuje významnější přínos.

Vedení spojů od Kladna a Hostivice přes Smíchov je přímo systémový nesmysl, neboť má rozvojové území Dejvice a Bubny.

Pokud by byla překonána averze k povrchovému provozu metra, lze si jako koncepční přístup představit linku Letiště Ruzyně – Dejvice/Bubny – Hlavní nádraží – Vršovice – Kačerov - Písnice, která by ve velkém rozsahu využívala stávajících železničních koridorů a v jižní části města by nahradila trasu metra D. Tato trasa by systémově mohla být součástí metra s tím, že by v některých úsecích umožňovala vedení městských, resp. příměstských spojů.

Průjezdny model neznámá, že všechny linky propojují koncové stanice krátkých ramen městské železnice, ale to že bez přestupu umožní části cestujících dosáhnout cíle i na „protilehlém“

území centra. Spojе ze severu by přes hlavní nádraží byly vedeny do rozvojových lokalit Smíchova či Vršovic, spoje od jihu do prostoru Bubny – Holešovice.

Cílem průjezdného modelu není převedení cestujících z Masarykova nádraží na Hlavní nádraží, ale optimalizace přímé obsluhy centrální oblasti centra Prahy s využitím městské a příměstské železnice, tj. přiblížení standardu obsluhy jiných evropských metropolí.

Napojení Letiště Ruzyně

Pro napojení areálu kolejovou hromadnou dopravou jsou významné tyto faktory:

- jen menší část turistů směřujících do Prahy využívá městské hromadné dopravy,
- přibližně polovina cestujících směřuje z, resp. do jiných regionů ČR (Ruzyně je zcela dominantním terminálem) a je pro ně důležitá vazba na Hl.n., kam přijíždějí dálkovými vlaky, příp. na Ústřední autobusové nádraží (dálkové spoje),
- více než polovina zaměstnanců v zóně letiště dojíždí z území mimo Prahu, zejména ze severozápadní části regionu. Počet pracovních příležitostí může dosáhnout hodnoty přes 20 tisíc. Tento faktor je nejvýznamnější pro úvahy o napojení Ruzyně hromadnou dopravou,
- největší koncentrace obyvatel v Praze je naopak na jihovýchodě města, z čehož z hlediska pražských vazeb vyplývá význam diametrálního propojení,
- systém napojení letiště by měl mít možnost vedení přímých a rychlých (s minimem zastávek) spojů centrum/hlavní nádraží – letiště.

Těmito kritériím zásadně nevyhovuje metro, které je koncipováno pro jiný charakter spojení, má značný počet stanic, nízký komfort, neumožňuje vedení „expresních“ spojů.

Potřeba realizace kolejového spojení letiště s centrem města je velmi aktuální, nelze již uvažovat investičně a časově náročným způsobem.

Rozsah případné přestavby železniční infrastruktury

Propojení Negrelliho viaduktu do prostoru hlavního nádraží předpokládá výstavbu cca 350 m estakády (dvukolejná trať) a dvou jednokolejných ražených tunelů délky cca 300 m (v rozsahu ulic Husitská a Seifertova). Již v prostoru hlavního nádraží by měl navazovat zahluoubený úsek v délce cca 200 m vedoucí k navrhovaným nástupištím (2 průjezdná, 2 koncová) délky 180 m a napojení (dvukolejné) do třetího vinohradského tunelu v délce cca 350 m. Nástupiště a oba na ně navazující úseky v délkách cca 200 m budou v úrovni pod zemí. Náklady na tento rozsah, vč. pěšího propojení nových nástupišť lze odhadnout na cca 3 miliardy. Celková délka nové trasy od Křížkovy ulice po Vinohradský tunel představuje cca 1300 m. Celková investice může být pochopitelně vyšší, neboť může zahrnovat i funkce nesouvisející se železniční infrastrukturou, nebude rozhodně v řádu desítek miliard Kč. Na rozdíl od „Nového spojení“ nevyžaduje „přesunutí“ do prostoru hlavního nádraží významnější doprovodné investice ani zásah do jiných než železničních ploch.

metropole (regionu)	počet obyv. regionu v tis.	jádřového města v tis.	počet směrů VRT (ICE)	počet linek S Bahn	počet linek R Bahn	šířka kolejí v metrech	počet nástupních hran
Hamburg	3 260	1 715	3	5	1	100	**12
Köln (Köln-Bonn)	2 800	963	6	3	8	90	11
Frankfurt/M (Rhein-Main)	2 720	647	5	6	2	200	24
München	2 340	1 210	4	8	0	200	***36
Stuttgart	2 330	584	2	6	7	130	16
Leipzig (Leipzig-Halle)	1 400	493	3	3	5	280	24
Praha	1 380	1 160	*0	0	*0	180	13
Düsseldorf	1 200	572	5	5	3	120	-
Hannover	1 100	515	4	4	2	140	-
Dresden	1 030	474	2	3	3	100	12
Nürnberg	1 010	488	4	3	8	120	-

Tab. 1

*Pozn.: V Pražském regionu zatím není systém S Bahn provozován vůbec, systému R Bahn by mohly odpovídat tratě kolínská, benešovská, berounská, kralupská a lysecká a po zásadní rekonstrukci kladenská. V současné době však všechny tyto spoje končí na Masarykově či Hlavním nádraží. Vysokorychlostní spojení lze i v dlouhodobém výhledu předpokládat do dvou směrů (sever, východ), dálkovou osobní dopravu pak do dalších dvou směrů (jih, západ).

** z toho 2 v tunelech

*** z toho 4 v tunelech

Porovnání Prahy s vybranými metropolitními regiony SRN

V tabulce 1 jsou uvedeny základní demografické charakteristiky některých regionů a údaje o jejich železniční infrastruktuře.

Pomineme-li hlavová nádraží München, Frankfurt/M. a Leipzig, má Praha Hlavní nádraží nejšířší kolejiště (širší než hlavové nádraží Stuttgart). Ve všech případech hlavových nádraží jsou však (mimo Lipsko, kde tunel není dosud realizován), vedeny spoje S a R Bahn v celém či částečném rozsahu průjezdně v tunelech.

Většina uvedených regionů má výrazně vyšší populační potenciál než Praha a ve spojích S a R Bahn je intervalový či taktový režim.

Z uvedeného vyplývá, že železniční uzel Praha je výrazně nadbytečně dimenzován a to nejen z hlediska existence Masarykova nádraží, ale jsou i značné rezervy v kolejišti hlavního nádraží.

Masarykovo nádraží má v současné době 7 nástupních hran, navrhováno je zvýšení na 8-10.

Úplný či částečně průjezdný systém městské a příměstské dopravy umožňuje vysokou provozní efektivitu i úsporu území.

Cílem tohoto porovnání je ukázat, že dosavadní koncepce železničního uzlu Praha je značně vzdálená úspěšně provozovaným systémům v blízkých metropolitních regionech.

Do srovnání nebyla zahrnuta Vídeň, neboť v tomto městě je realizace cílového uspořádání značně vzdálená. Předpokladem navrhovaného řešení jsou dva dlouhé tunely, umožňující napojení nové (vysokorychlostní) trati od západu (St. Pölten). Ve Vídni, obdobně jako v německých městech, je provozován rozsáhlý systém S Bahn.

Do porovnání nebyl zahrnut Berlín, který se svou velikostí a významem výrazně odlišuje od jiných středoevropských regionů.

Z metropolitního regionu Porúří (Ruhrgebiet) s cca 7,5 mil. obyvatel je sledována jen užší aglomerace hlavního města Severního Porýní-Vestfálska Düsseldorfu.

S výjimkou saských metropolí Lipska a Drážďan je v ostatních uváděných městech provozován systém U Bahn.

V uvedených regionech existuje kolejové (železniční) propojení centra (hlavní nádraží) s terminálem letiště. Ve Frankfurtu n. M. a Lipsku jsou přes letiště vedeny vysokorychlostní spoje ICE. V Mnichově je uvažováno spojení letiště s hlavním nádražím (centrem) magnetickou dráhou.

Potenciál hlavního nádraží

Rozhodnutí našich předků o umístění nového „hlavního“ nádraží na obvodě historického jádra a jeho pojetí jako nádraží průjezdného bylo ve své době mimořádným počinem, který se od té doby v železničním uzlu Praha neopakoval. Teprve realizací tzv. Nového spojení dojde k naplnění tohoto záměru. Možnost napojení jak z jihu (vinohradské tunely), tak z východu (tunely pod Žižkovem) s minimalizací narušení okolního území předurčuje další vývoj hlavního nádraží.

Soudobým přínosem ke koncepci by mohlo být propojení od Negrelliho viaduktu třetím, krátkým tunelem.

Problémem hlavního nádraží je zřejmě chybné rozhodnutí o vedení trasy metra A mimo tento dopravní uzel a špatná dostupnost tramvaje. Druhý problém lze odstranit obnovením tramvajové tratě z horní části Václavského náměstí Opletalovou ulicí s propojením do ulice Na Florenci. V současné době probíhá příprava transformace tohoto uzlu na „živé“ nádraží. K zapojení nádraží do urbánního prostředí nepochybně prospěje i výstavba v prostoru náměstí W. Churchilla, jejíž součástí by měla být i možnost pěších vazeb pasážemi pod nádražím.

Směry vývoje

Praha a jejím metropolitní region mají dobré podmínky pro další rozvoj obsluhy území kolejovou dopravou. Rozvoj metra by měl spíše směřovat k větvení tratí než k jejich prodlužování do lokalit s nízkou indukcí vazeb. Využití existujících železničních tratí pro hromadnou dopravu má zatím značné rezervy. Koncepce rozvoje kolejové dopravy by měla být zaměřena na odstraňování nejvýznamnějších deficiť, kterými jsou:

- spojení letiště Ruzyně s centrem a terminály dálkové železniční a autobusové dopravy,
- obsluha rozsáhlého a populačně silného území na jižním obvodě hl. m. Prahy a v jižně navazujícím území.

Budoucí uspořádání železniční dopravy by mělo komplexně reagovat na existující nedostatky v systému i na změny v rozložení aktivit na území města i v metropolitním regionu.

Mělo by být vykočeno k budoucnosti, neboť jen tak se lze přiblížit standardům jiných evropských (nejen německých) metropolitních regionů.

Ing. Arch. Milan Körner, CSc., ateliér AURS

SFDI získal Rating společnosti

Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) dnes obdržel Rating, který zpracovala ratingová společnost CRA RATING AGENCY. CRA posoudila dosavadní hospodaření SFDI s tím, že SFDI je dostatečně schopen dostát svým splatným finančním závazkům a finančním závazkům v dlouhodobém časovém horizontu, a proto byl fondu udělen krátkodobý CRA Rating na úrovni czP-1 a dlouhodobý CRA Rating na úrovni A+ / czAaa.

„CRA na základě získaných poznatků zhodnotila schopnost SFDI dostát všem závazkům vyplývajícím z předmětu jeho činnosti a nadále pozitivně hodnotí například na státním rozpočtu ČR nezávislou výši dosahovaných daňových příjmů převáděných do rozpočtu SFDI, systémové a smluvní ošetření pravidel při přidělování finančních prostředků smluvním protistranám či řízení cash-flow,“ uvedl Ing. Pavel Švagr, ředitel SFDI. Dodal, že dalšími klady SFDI jsou podle hodnotící agentury dosavadní silná likvidní pozice, kontrola užití rozdělených zdrojů a efektivita při rozdělování svých finančních zdrojů. „CRA kladně hodnotí i náš nově zavedený způsob předfinancování akcí spolufinancovaných z fondů Evropské unie,“ řekl Ing. Švagr.

Strategie činnosti SFDI je v zásadě ovlivněna prioritami vlády ČR, což vyplývá z postavení SFDI jako právnícké osoby podřízené Ministerstvu dopravy ČR. Vzhledem ke své jedinečnosti je SFDI klíčovou institucí v rozvoji dopravních sítí na území České republiky. Vzhledem k tomu, že ČR se stala členem EU a je začleněna do transevropské dopravní sítě, je společným záměrem dotčených zemí vytvoření kvalitní dopravní sítě. Z toho vyplývá povinnost ČR od roku 2005 navýšit finanční prostředky potřebné na kofinancování investičních akcí z fondů EU.

(SFDI)

DB agenty ÖBB

Rezervační centrum Německých drah (DB) v britském Surbitonu se stalo prvním prodejním zástupcem Rakouských drah (ÖBB) v Británii a může tedy poskytovat úplný sortiment jízdenek ÖBB včetně zvýhodněných předplatných karet. Poskytuje také zvláštní nabídku pro cesty do zemí sousedících s Rakouskem, tj. do Itálie, Rakouska, na Slovensko a do České republiky.

(Zdroj: Modern Railways č. 684, září 2005)

(ČD, GR, od. 04 - ODIS)