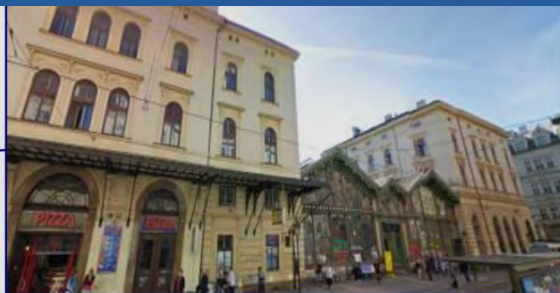


ŽELEZNIČNÍ SPOJENÍ PRAHY, LETIŠTĚ RUZYNĚ A Kladna



Správa železniční dopravní cesty



KLADNO

CZECH AEROHOLDING

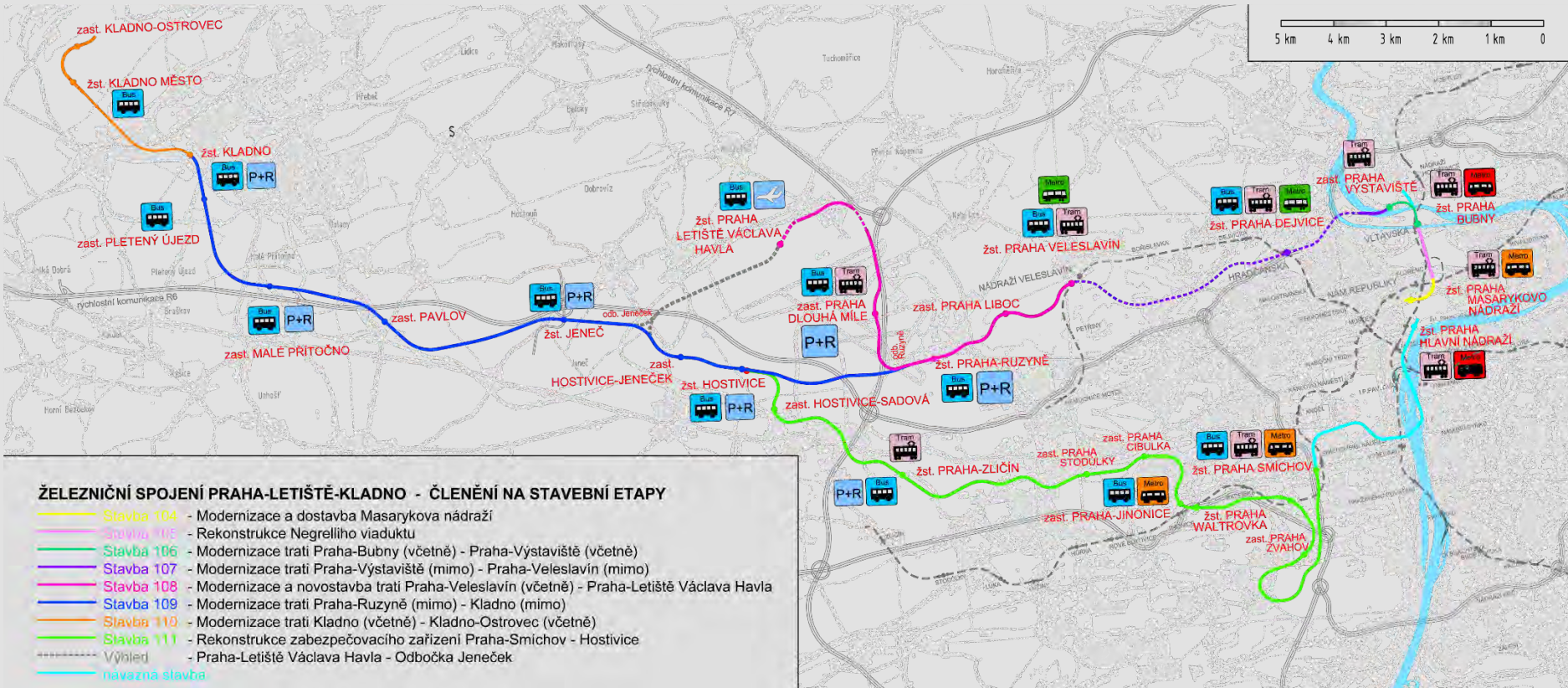
SDRUŽENÍ:



METROPROJEKT Praha a.s.

16.2.2017

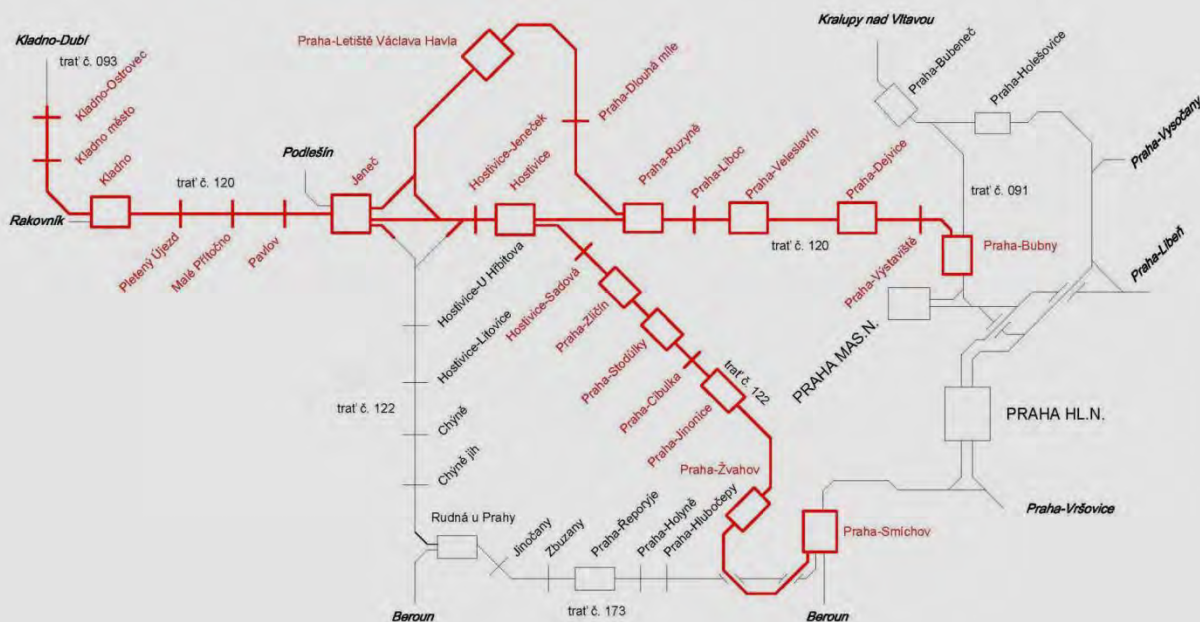
PŘEHLEDNÁ SITUACE



HLAVNÍ PŘÍNOSY A PRINCIPY NÁVRHU

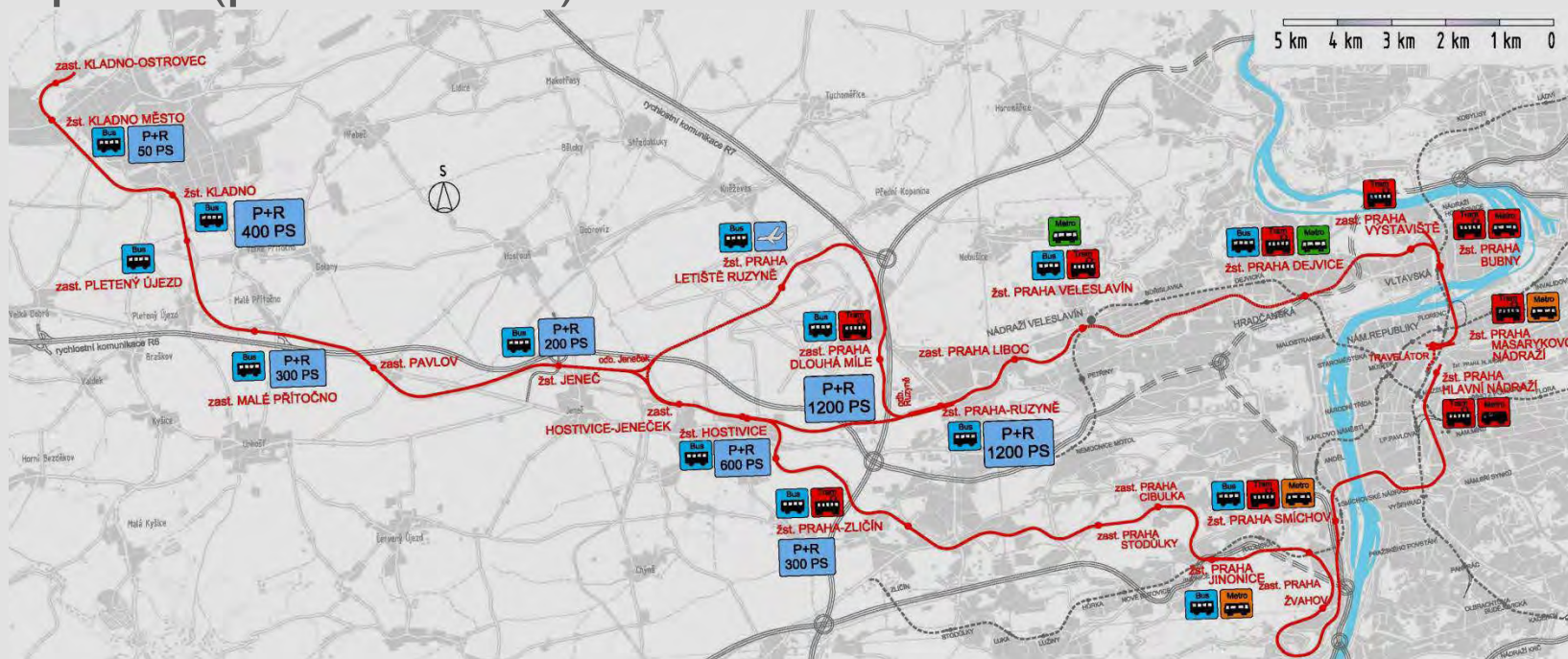
ZLEPŠENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI ÚZEMÍ

- Zatraktivnění spojení Kladna a dalších měst a obcí ve spádové oblasti kladenské trati s centrem Prahy



ZKVALITNĚNÍ PŘESTUPNÍCH VAZEB

- Výrazné zlepšení přestupních vazeb na ostatní druhy hromadné dopravy (metro, tramvaje i autobusy) a spolupráce s individuální automobilovou dopravou (parkoviště P+R)



- Mimoúrovňová nástupiště v kombinaci s bezbariérovým přístupem zlepši podmínky a bezpečnost při nástupu cestujících. Pravidelný intervalový provoz a nový informační systémem zjednoduší a usnadní cestování

URBANISTICKÝ ROZVOJ A ODSTRANĚNÍ BARIÉR V ÚZEMÍ

- Zlepšení prostupnosti územím, vytvoření nových dopravně-urbanistických vazeb, podpora urbanistického rozvoje v lokalitách:



- Odstranění úrovnňových přejezdů (křížení) s tratí a jejich nahrazení mimoúrovňovým křížením, podstatné zvýšení bezpečnosti a prostupnosti urbanizovaného území

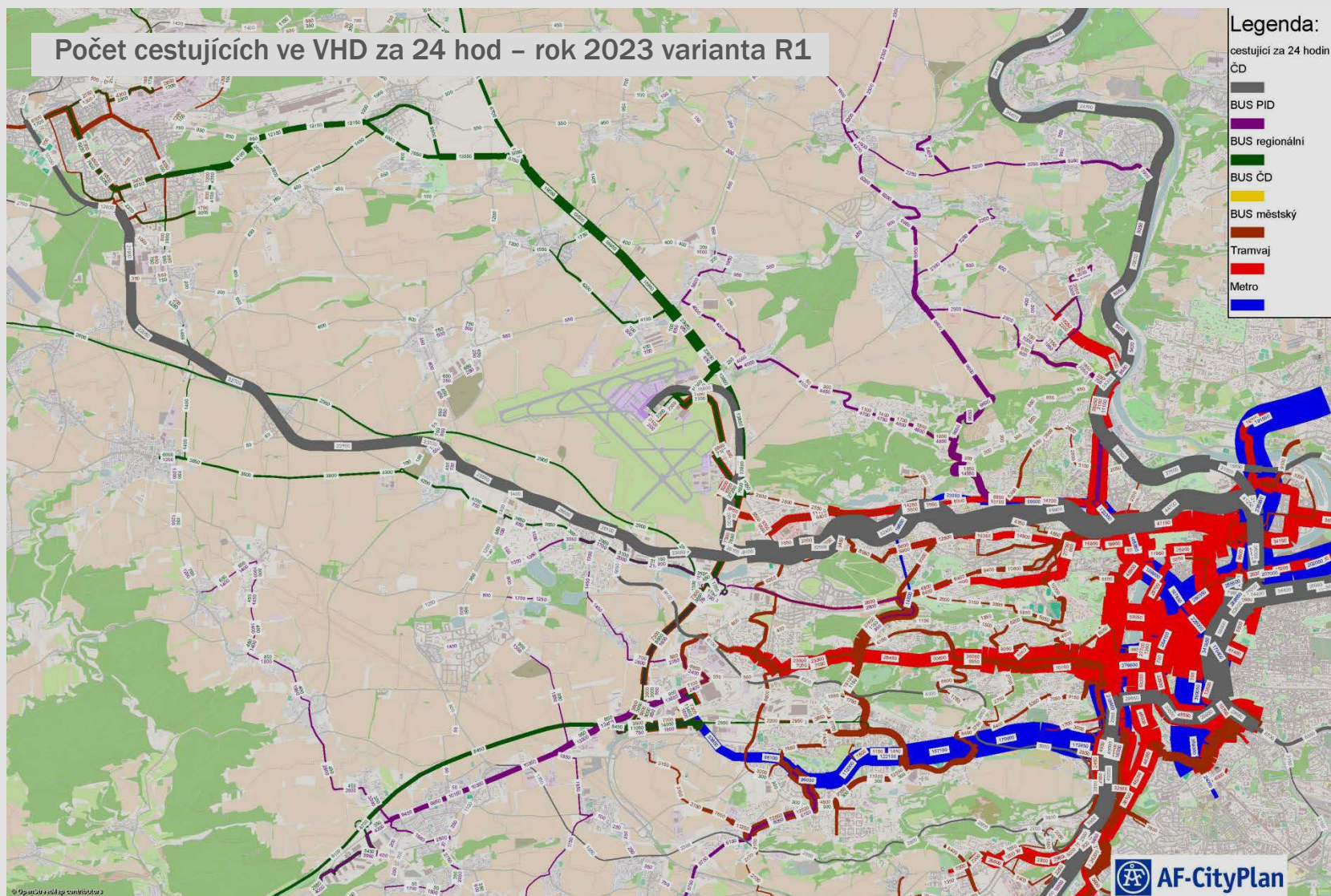
ENVIRONMENTÁLNÍ PŘÍNOSY PROJEKTU

- Nová konstrukce železničního spodku, svršku a mostů spolu s instalací protihlukových opatření sníží hlukové emise, stejně jako vibrace. Provoz bude v elektrické trakci, v pražské části bez nákladní dopravy
- Zvýšením kapacity spojení, ve prospěch ekologické železniční dopravy, selepší dělba přepravní práce, sníží se intenzita automobilového provozu na silnicích (jak osobní auta, tak autobusy)

		Praha-Kladno	Praha-Letiště
2013 - současný stav			
Železnice		6 000	0
Autobusy		20 000	19 000
Automobily (+taxi)		40 000	50 000
2052 – modelový stav (včetně urbanistického rozvoje a rozvoje Letiště)			
Železnice	+	24 000	20 000
	-	9 000	0
Autobusy	+	8 500	13 000
	-	25 000	24 400
Automobily	+	45 000	65 000
	-	47 500	67 000

- + Při realizaci záměru
- Bez realizace záměru

ENVIRONMENTÁLNÍ PŘÍNOSY PROJEKTU



DALŠÍ POSTUP PŘÍPRAVY ZÁMĚRU

SCHVÁLENÍ STUDIE PROVEDITELNOSTI

- Studie proveditelnosti byla v 7/2015 schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy.
- Pro další přípravu doporučena varianta R1spěš
- Záměr rozdělen na dílčí stavby:
 - Modernizace trati Praha-Bubny (včetně) - Praha-Výstaviště (včetně)
 - Modernizace trati Praha-Výstaviště (mimo) - Praha-Veleslavín (mimo)
 - **Modernizace a novostavba trati Praha-Veleslavín (včetně) - Praha-Letiště Václava Havla**
 - Modernizace trati Praha-Ruzyně (mimo) - Kladno (mimo)
 - Modernizace trati Kladno (včetně) - Kladno-Ostrovec (včetně)
 - Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení Praha-Smíchov - Hostivice
- pro úsek Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín uloženo rozpracování optimalizované tunelové varianty.

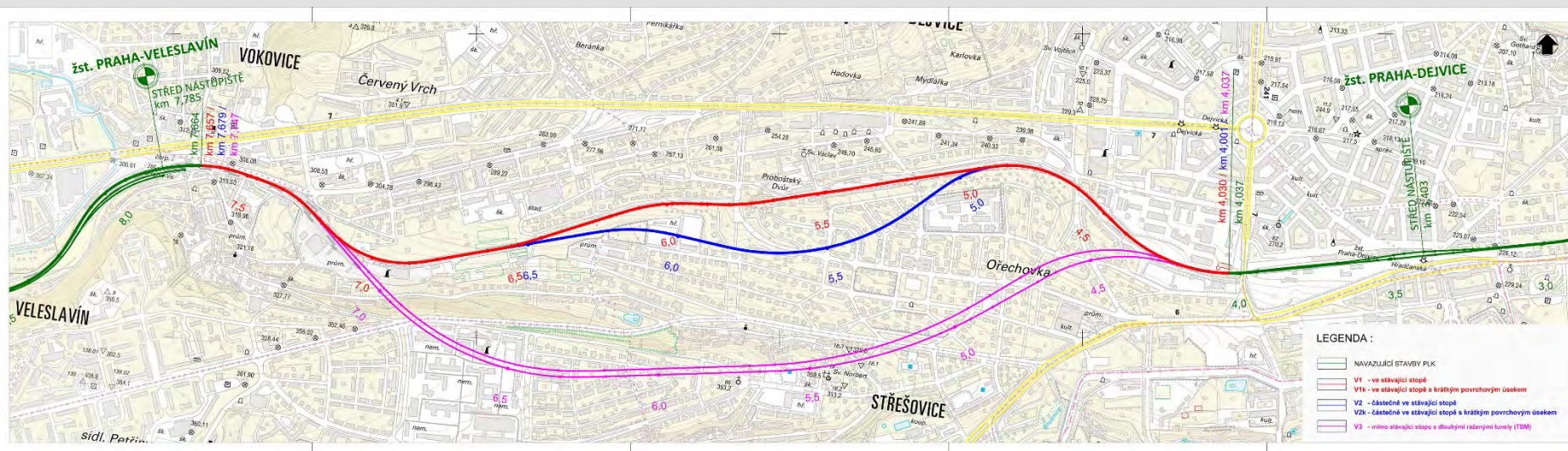
TECHNICKO-EKONOMICKÁ STUDIE

podzemního vedení trati v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín

PRINCIPY NÁVRHU

- Navazující úseky, resp. Žst. Praha-Dejvice a Žst. Praha-Veleslavín, jsou v návrhu podpovrchové
- Cílem studie bylo nalezení optimální tunelové varianty z hlediska:
 - IN a ekonomické efektivity
 - proveditelnosti
 - projednatelnosti
 - minimalizace negativních vlivů na životní prostředí
- Byly prověřeny varianty vedené mimo stávající koridor (ZÚR)
- Ve studii byly prověřeny 3 základní varianty:
 - V1, ve stávající stopě
 - V2, v oblasti Ořechovky mimo stávající stopu
 - V3, mimo stávající stopu s dlouhými raženými tunely (TBM)
 - V TES byly dále navrženy podvarianty V1k a V2k s vloženým krátkým povrchovým úsekem.

PŘEHLED VARIANT



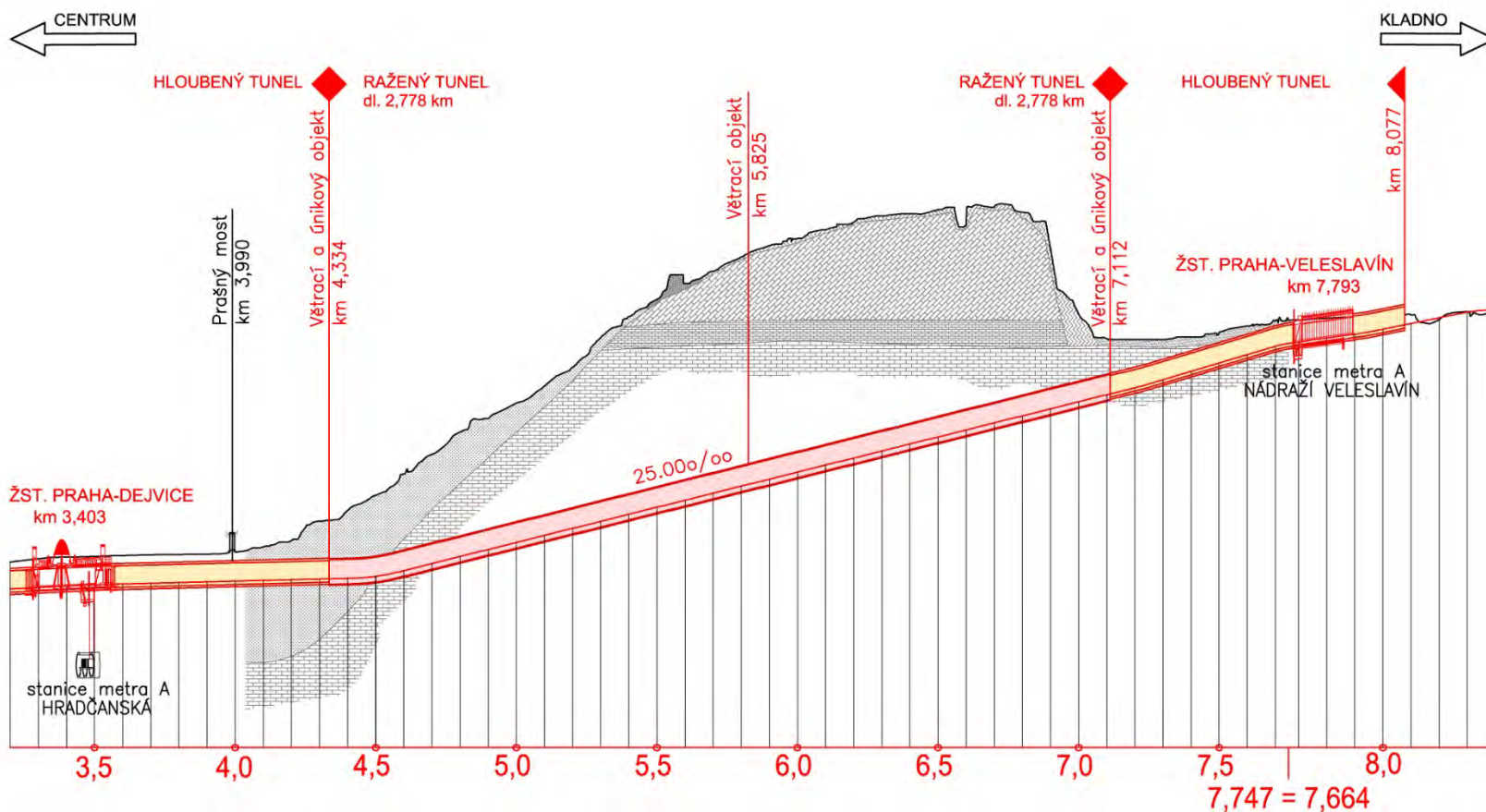
- V1, ve stávající stopě
- V2, v oblasti Ořechovky mimo stávající stopu
- V3, mimo stávající stopu s dlouhými raženými tunely (TBM)

DOPORUČENÁ VARIANTA

V3, mimo stávající stopu s dlouhými raženými tunely (TBM)

- Varianta se dvěma jednokolejnými raženými tunely. Portály ražených tunelů jsou v prostoru vodojemu Bruska a teplárny Veleslavín. Tato varianta má vůči ostatním plně tunelovým variantám V1 a V2 následující výhody:
- Vlivem zvýšené návrhové rychlosti je dosažena úspora času generující ekonomické přínosy při srovnatelných IN.
- Díky vysokému nadloží je minimalizován negativní vliv železniční dopravy na okolní zástavbu.
- Varianta umožňuje použití moderní technologie TBM.
- Při realizaci je centrálně využít stavební dvůr v prostoru stávající žst. Praha-Dejvice, negativní vliv na území během výstavby je minimalizován.
- Dále např. požární bezpečnost stavby, geologické poměry, atd.

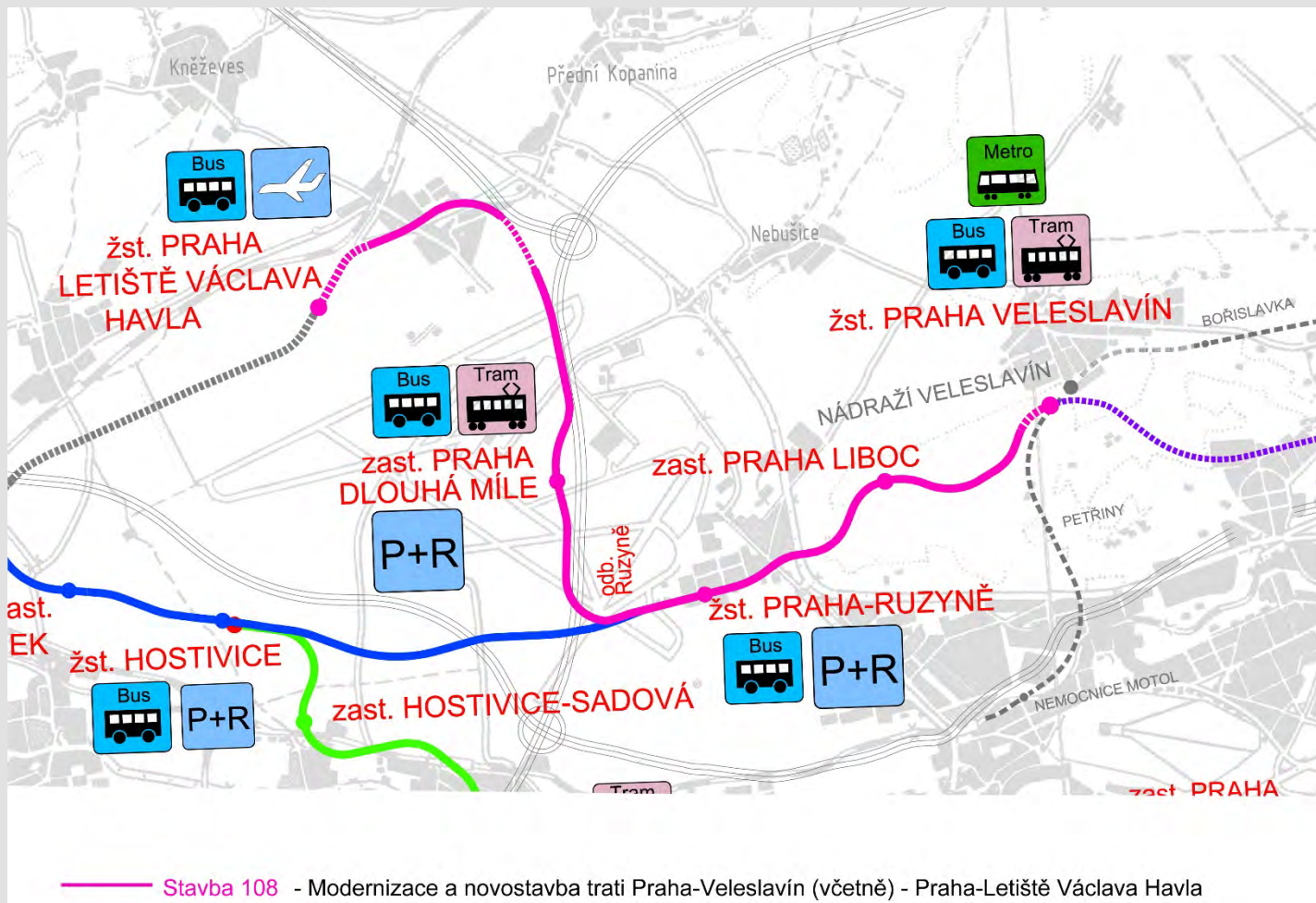
SCHEMATICKÝ PODÉLNÝ PROFIL



ŘEŠENÍ ZE STUDIE PROVEDITELNOSTI V ÚSEKU PRAHA-VELESLAVÍN – PRAHA-LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA

SCHVÁLENÍ STUDIE PROVEDITELNOSTI

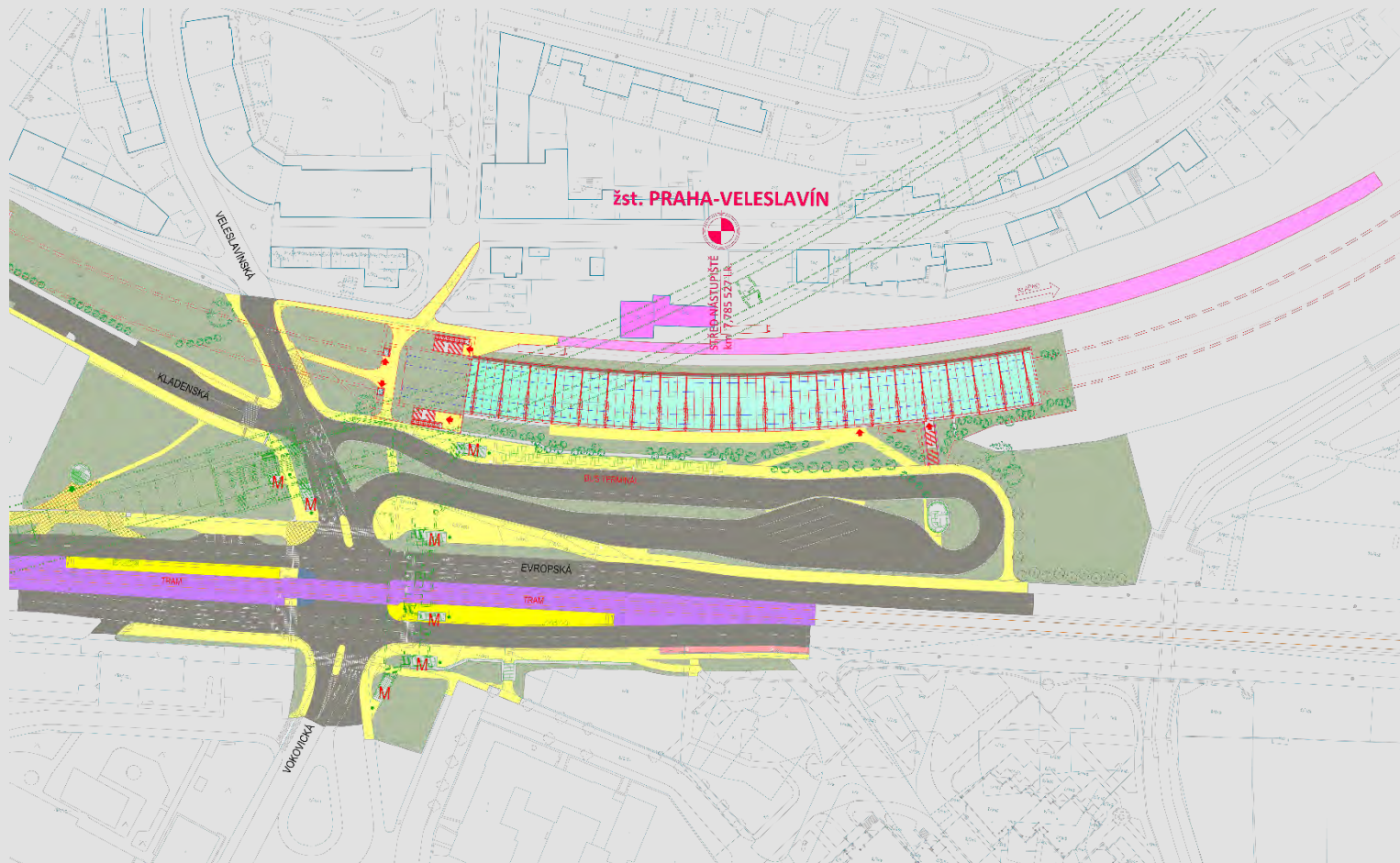
- Řešený úsek tvoří náplň stavby „Modernizace a novostavba trati Praha-Veleslavín – Praha letiště Václava Havla“





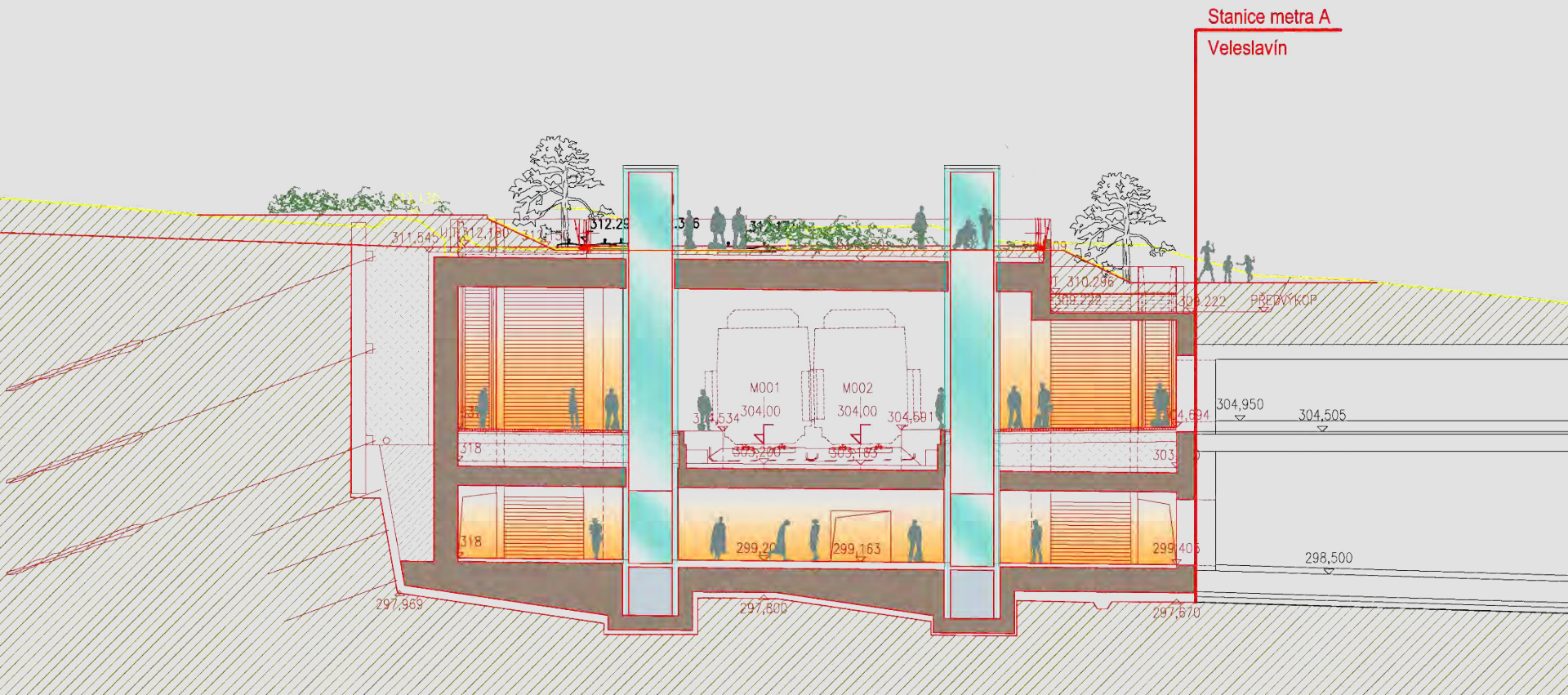
ÚSEK 1 PRAHA-BUBNY – PRAHA-RUŽYŇ

ŽST. PRAHA-VELESLAVÍN



ŽST. PRAHA-VELESLAVÍN

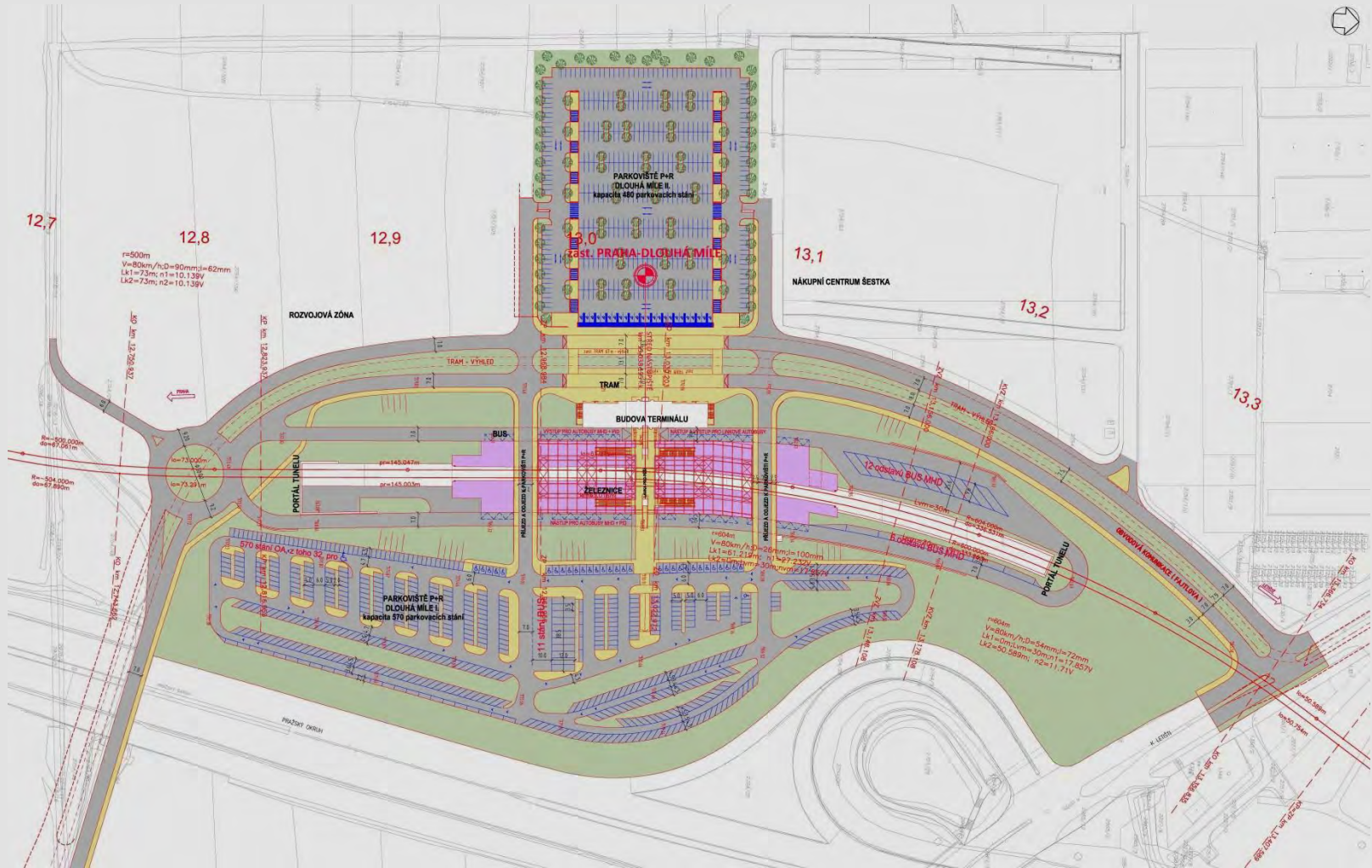
ŽST. PRAHA-VELESLAVÍN



- V rámci dříve připravované koordinace je navržena přímá přestupní vazba do vestibulu stanice metra A Veleslavín

ÚSEK 3 LOKALITA LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA PRAHA

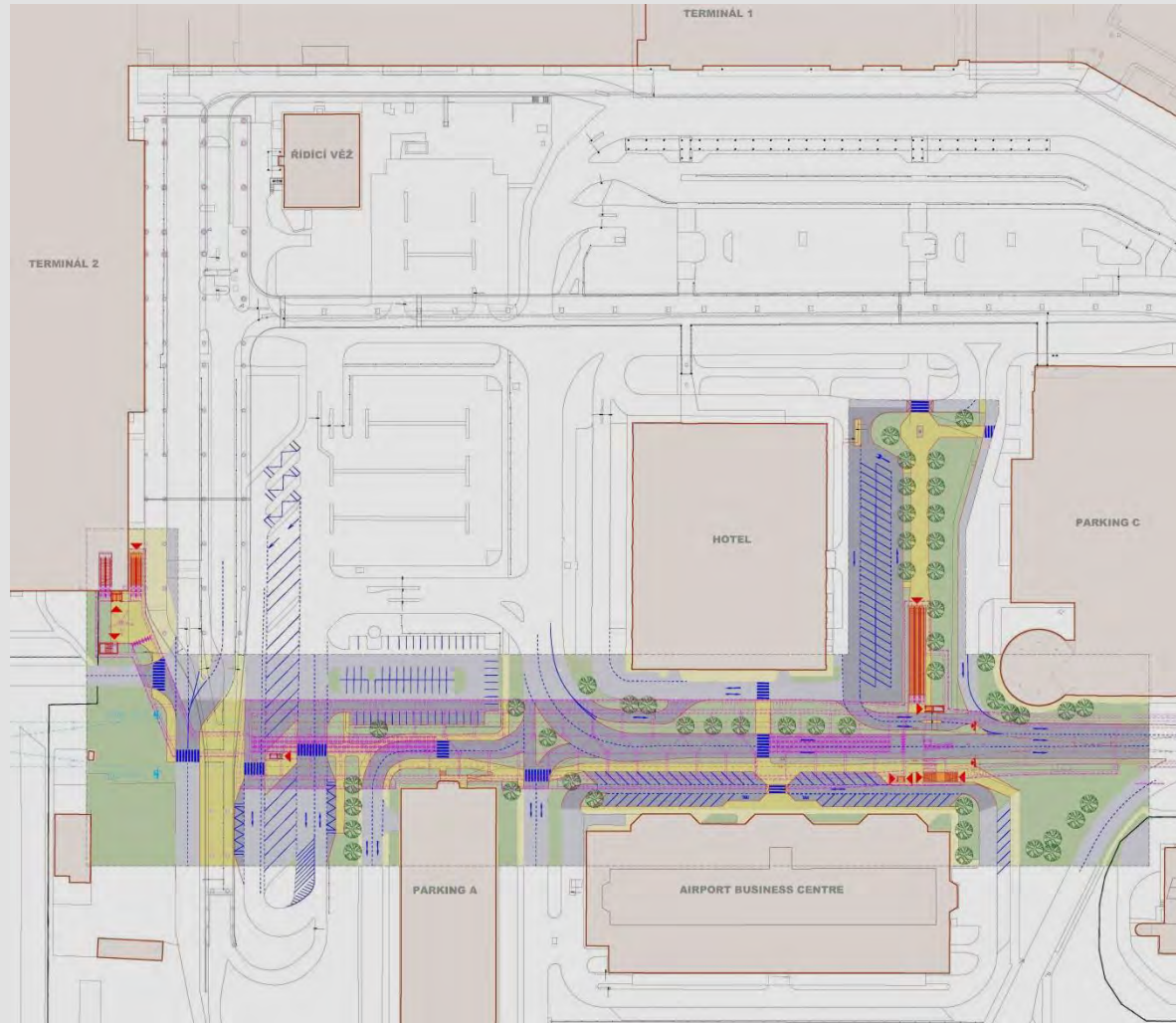
ZAST. PRAHA-DLOUHÁ MÍLE





ÚSEK 3 LOKALITA LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA PRAHA

ŽST. PRAHA-LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA

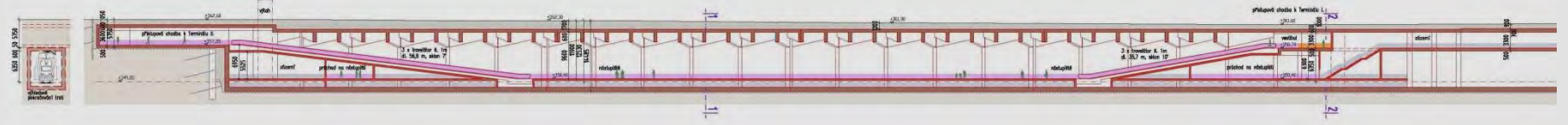




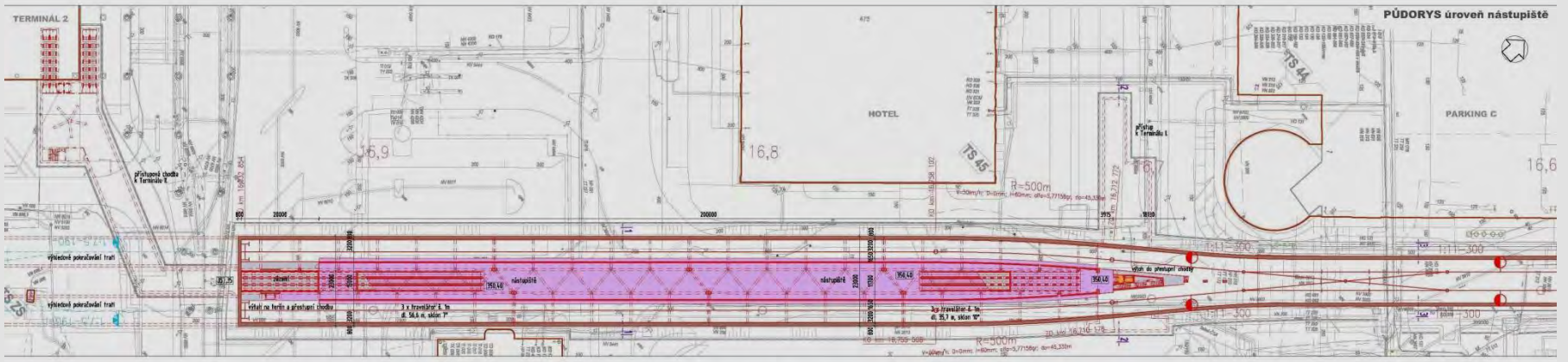
ÚSEK 3 LOKALITA LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA PRAHA

ŽST. PRAHA-LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA

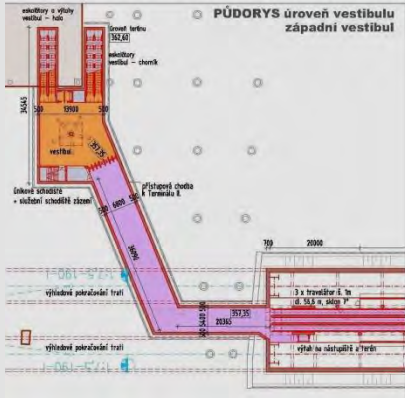
PODÉLNÝ ŘEZ



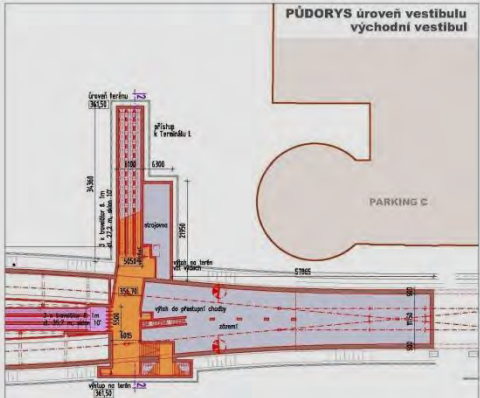
PŮDORYS úroveň nástupišť



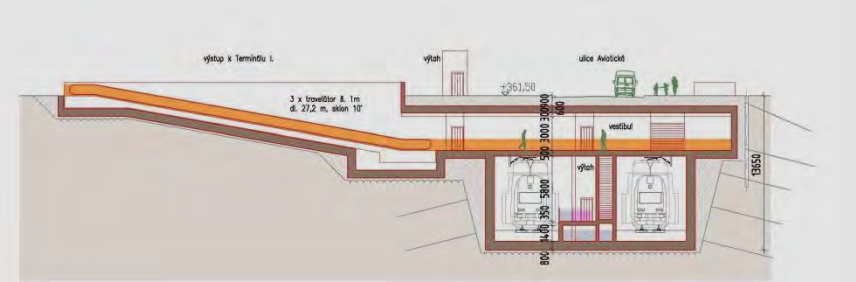
PŮDORYS úroveň vestibulu západní vestibul



PŮDORYS úroveň vestibulu východní vestibul



PRŮČNÝ ŘEZ VÝCHODNÍM VESTIBULEM



ŽELEZNIČNÍ SPOJENÍ PRAHY, LETIŠTĚ RUZYNĚ A KLADNA

**DĚKUJI ZA
POZORNOST !**