

Železniční spojení Prahy, Letiště Václava Havla a Kladna





Obsah

Úvod	4
Proces přípravy staveb	7
Modernizace a dostavba žst. Masarykovo nádraží	10
Rekonstrukce Negrelliho viaduktu	14
Modernizace trati Praha-Bubny (vč.) – Praha-Výstaviště (vč.)	18
Modernizace trati Praha-Výstaviště (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)	22
Modernizace a novostavba trati Praha-Veleslavín (včetně) – Praha-Letiště Václava Havla (včetně)	26
Zaokružování železničního spojení Letiště Václava Havla do trati Praha–Kladno	30
Modernizace trati Praha-Ruzyně (mimo) – Kladno (mimo)	34
Modernizace trati Kladno (včetně) – Kladno-Ostrovec (včetně)	38
Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Kladno	42
Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení Praha-Smíchov – Hostivice	46

ÚVOD

DĚICTVÍ BUŠTĚHRADSKÉ DRÁHY

Železniční síť, s níž hospodaří Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, je klíčovou částí dopravního systému České republiky. Dokáže přepravit vysoké počty cestujících s minimálními negativními dopady na okolní obyvatele, nezávisle na kongescích a jiných negativních průvodních jevech silniční dopravy. Proto je železnice také přirozenou páteří dopravní sítě pražské aglomerace. Tuto roli plní zejména ve směrech na východ (osa Český Brod – Kolín a Čelákovice–Nymburk), sever (osa Roztoky u Prahy – Kralupy nad Vltavou), jihovýchod (osa Říčany–Benešov) a jihozápad (osa Černošice–Beroun), protože zde tvoří železniční infrastrukturu dvoukolejně elektrifikované trati umožňující přepravit více než 10 000 cestujících denně, a to při současném provozu nákladních vlaků. Roli páteře dopravní sítě ale železnice z důvodu nedostatečné infrastruktury neplní ve směru západním, kde leží nejen největší město Středočeského kraje Kladno, ale na okraji Prahy je umístěno i Letiště Václava Havla Praha.

Koleje spojují Prahu s Kladenskem již od roku 1831, kdy se po nich vydali koně se dřevem z křivoklátských lesů ke koncové stanici před Píseckou bránou pražského opevnění. Nádraží v Dejvicích je tak nejstarší železniční stanicí současné Prahy. Nepříliš prosperující koňka nikdy nebyla prodloužena do svého plánovaného cíle v Plzni, v roce 1863 ji společně Buštěhradské dráhy jen s dílčími směrovými přeložkami přestavěla pro lokomotivní provoz a o pět let později ji prodloužila do Buben. Postupný nárůst dopravy vedl k výstavbě několika dalších stanic, ale na zdvoukolejnění uvažované již od 19. století dodnes nedošlo.

KLADNO A LETIŠTĚ

Město Kladno si i po úpadku hornictví a hutní výroby v 90. letech 20. století udrželo pozici největšího města Středočeského kraje, dnes v něm žije 69 tisíc obyvatel. Prochází jím trať z Kralup nad Vltavou přes Kladno-Dubí do stanice Kladno, kde navazuje na trať Praha-Masarykovo nádraží – Pra-

ha-Dejvice – Hostivice – Kladno – Rakovník s větví Praha-Smíchov – Praha-Zličín – Hostivice. Všechny tyto trati jsou jednokolejné, neelektrifikované, technicky zastaralé a nevyhovující současným dopravním potřebám. Mnohem větší význam pro dopravu proto má silniční napojení: Kladnem prochází silnice I/61, která spojuje město s dálnicemi D7 Praha–Slaný–Chomutov a D6 Praha – Nové Strašecí – Karlovy Vary. Veřejná doprava je doménou autobusů, jen mezi 6. a 7. hodinou ranní vyjíždí z Kladna do Prahy 18 spojů v průměrném intervalu 3 minuty.

Letiště Václava Havla Praha v Ruzyni je největším letišťem České republiky a je skutečnou bránou do Evropy a celého světa. Letiště zaznamenalo po roce 1990 výrazný nárůst počtu přepravených osob, hranice dvou milionů dosáhlo v roce 1993, hranici 10 milionů v roce 2005 a dosavadní vrchol 16,8 milionu cestujících zaznamenalo letiště v roce 2018. Všichni cestující ale i nadále míří na letiště automobily nebo autobusy po silnici.

Město Praha v minulých letech zvažovalo a připravovalo obsluhu ruzyňského letiště tramvají nebo metrem. Ani jeden z těchto záměrů ale nepřekročil fázi územní ochrany, studií nebo dokumentací pro územní řízení. Obsluha metrem by sice nabízela velmi rychlé spojení s centrem města, ale vzhledem k očekávané poptávce by nebyla kapacitně přiměřená a investičně by byla značně nákladná. Tramvajové spojení by sice bylo úsporné, ale dosahované časy dostupnosti centra by byly horší i proti současnému stavu autobusové obsluhy, zvláště ve variantách zahrnujících též obsluhu sídliště Dědina v Ruzyni.

Zlepšení spojení obou uvedených lokalit, tedy města Kladna i letiště, s Prahou by mohla řešit jediná společná moderní železniční trať. Jako její základ může sloužit současná železniční síť, samozřejmě po radikální modernizaci a po doplnění větve na letiště.

OD ZÁKOSU PŘES PRAK KE STUDII PROVEDITELNOSTI

Nechybělo mnoho a z Masarykova nádraží do Dejvic bychom se vlakem nesvezli. V roce 1960 přijala vláda ČSR koncepci přestavby železničního uzlu Praha, jejíž součástí bylo soustředění osobní železniční dopravy na hlavní nádraží a zrušení stanic Praha střed (dnešní Masarykovo nádraží) a Praha-Těšnov. Ukončení vlaků od Kladna se uvažovalo variantně buď v Dejvicích, nebo na Smíchově s tím, že trať z Buben do Dejvic nebo až do Ruzyně by byla zrušena a její místo by zaujala dálniční Veleslavínská radiála jakožto součást Základního komunikačního systému (ZÁKOS) Prahy. Příprava staveb a jejich výstavba v socialistickém Československu ale neprobíhaly nejrychleji, takže na tyto plány naštěstí nedošlo.

V roce 1990 byl ZÁKOS zavržen a v podmínkách nejisté budoucnosti železniční dopravy vznikla řada studií řešících spojení centra Prahy, letiště Ruzyně a Kladna. V roce 1993 byla založena akciová společnost PRAK s výraznou účastí municipality, jejímž cílem byl projekt železničního spojení uvedených tří míst a která během dalšího desetiletí nechala zpracovat řadu dalších prověření, posouzení a studií. V roce 2005 se ujímá investorství čerstvě vzniklá organizace SŽDC a rozeběhly se práce na dokumentacích pro územní rozhodnutí pro úseky Praha-Bubny – Praha-Dejvice – Praha-Ruzyně – Letiště Václava Havla a Praha-Ruzyně – Hostivice – Kladno – Kladno-Ostrovec. Obě dokumentace získaly v letech 2009 a 2013 kladná stanoviska Ministerstva životního prostředí v procesu EIA, ale spory o vedení trasy zejména v oblasti Stromovky a Starých Dejvic, dále nárůst investičních nákladů a nové náměty na zcela jiné vedení trati vedly k nutnosti podívat se znovu na předpoklady, z nichž příprava celého záměru vycházela.

Na podzim 2012 zadala SŽDC zpracování dokumentace s názvem Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna, studie proveditelnosti. Ta porovnávala varianty spojení centra Prahy s letišťem z Masarykova nádraží přes Dejvice, Ruzyni a Dlouhou Míli, z hlavního nádraží přes Smíchov, Zličín a Dlouhou Míli a také z hlavního nádraží přes Smíchov, Zličín a Jeneček. Zabývala se možností ukončení trati na letišti i průjezdu trati pod letišťem. Pro obsluhu Kladna uvažovala studie

s modernizací stávající trati přes Hostivici a Kladno do stanice Kladno-Ostrovec. Kombinací jednotlivých řešení vzniklo 29 projektových variant, porovnávaných s variantou bez projektu. Jejich předběžný výběr byl proveden pomocí multikriteriální analýzy a vypuštěním návrhů, které nevedly ke splnění cílů projektu. Vytipovaných deset variant bylo porovnáno po technické stránce, v dopravním modelu se posoudila jejich atraktivita pro cestující, zhodnotila se jejich územní průchodnost a byly určeny jejich náklady a přínosy v socioekonomickém hodnocení analýzou přínosů a nákladů (CBA), což je nezbytná podmínka pro hrazení ze zdrojů SFDI a EU. Centrální komise Ministerstva dopravy, které přísluší výběr varianty, studii projednala 7. července 2015 za osobní účasti ministra dopravy Dana Ťoka a pro další přípravu určila variantu označenou R1spěš.

Z MASARYKOVA NÁDRAŽÍ NA LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA

Vybraná varianta R1spěš obsahuje plně dvoukolejnou trať z Prahy-Buben přes Dejvice, Ruzyni a Hostivici do Kladna-Ostrovice s odbočkou z Prahy-Ruzyně přes terminál příměstské dopravy na Dlouhé Míli na ruzyňské letiště. Součástí záměru je také částečné zvýšení kapacity Pražského Semmeringu z Prahy-Smíchova do Hostivice, aby přes něj mohly být směřovány kladenské vlaky po dobu přestavby dejvické trati. Modernizovaná trať bude atraktivnější pro cestující:

- cestovní doba z Prahy Masarykova nádraží do Kladna spěšným vlakem se zkrátí z nynějších nejméně 37 minut na 30 minut;
- cestovní doba z Prahy Masarykova nádraží na Letiště Václava Havla dosáhne 27 minut, oproti dnešnímu stavu pohodlně vlakem bez přestupování;
- z centra města do Kladna mají ve špičkové hodině jet čtyři páry spěšných vlaků, které budou doplněny dalšími dvěma zastávkovými osobními vlaky Praha-Veleslavín – Kladno;
- spojení s letišťem a terminálem Dlouhá Míle dosáhne parametrů městské dopravy se špičkovým intervalem spojů 10 minut, tedy 6 párů za hodinu;
- denní počet přepravených osob v úseku Praha-Ruzyně – Hostivice naroste ze stávajících 7 tisíc na 27 tisíc v roce 2030;

- nově k nim přibude dalších 21 tisíc cestujících z letiště a 11 tisíc z terminálu P+R a návazných autobusů v Dlouhé Míli;
- součástí projektu je také přes 2400 parkovacích míst P+R v železničních stanicích a zastávkách.

Významným přínosem bude záměr i z dalších pohledů. Trať díky zúžení prostorových nároků v Bubnech, vedení na estakádě z Buben k Výstavišti a v tunelech ze Stromovky do Veleslavína uvolní drážní pozemky pro rozvoj města, zlepší propojení městských částí napříč tělesem dráhy a stane se tak rozvojovým impulsem pro své okolí. Velká pozornost je věnována ochraně okolí dráhy před negativními projevy jejího provozu, spaliny z naftových motorů vozidel zmizí díky výhradně elektrickému provozu osobní dopravy, hluk bude snížen tunelovými úseky i prvky protihlukové ochrany, úroveň vibrací bude utlumena speciální konstrukcí koleje ve vybraných místech. Díky redukci počtu železničních přejezdů a instalaci nového zabezpečovacího zařízení ETCS se zvýší bezpečnost provozu.

Příprava takto rozsáhlé akce není jednoduchá, ať už z důvodu požadavků municipalit a skupin obyvatel podél trati, nutných změn územně-plánovacích dokumentací, značných záborů mimodrážních pozemků nebo technické náročnosti podzemních úseků. Popis celého tohoto procesu je pro přehlednost uveden v následující samostatné kapitole.

Některé otázky již byly vyřešeny, zmínit lze třeba příklon k napájení trati střídavou trakční soustavou 25 kV 50 Hz v návaznosti na rozhodnutí MD o konverzi stávajících tratí. Jiné úkoly ještě leží před námi, například stále probíhá upřesňování trasy z Dejvic do Veleslavína, ověřuje se platnost výsledků studie proveditelnosti v její aktualizaci a hledá se optimální architektonické řešení vybraných stanic. Ve snaze nezdržovat přípravu méně konfliktních úseků rozdělila SŽDC celý projekt do dílčích staveb, které představujeme v dalších kapitolách.

V předstihu byly v roce 2017 zahájeny první dvě stavby, rekonstrukce Negrelliho viaduktu mezi Masarykovým nádražím a stanicí Praha-Bubny a dále rekonstrukce zabezpečovacího zařízení na Pražském Semmeringu

z Prahy-Smíchova do Hostivice. U ostatních staveb probíhá projektová příprava. Věříme, že oslavit dvousetleté výročí bude možné už na dokončené, modernizované trati zajišťující komfortní, rychlé, spolehlivé a ekologicky šetrné spojení Prahy, ruzyňského letiště a Kladna.



Rekonstrukce Negrelliho viaduktu

PROCES PŘÍPRAVY STAVEB

Jak již bylo řečeno v úvodu, příprava rozsáhlého projektu, kterým bezesporu spojení Prahy, letiště a Kladna je, není rozhodně v podmínkách české a evropské legislativy jednoduchou záležitostí. Slavnostnímu poklepání základního kamene předchází celá řada po sobě jdoucích procesů, přičemž k některým z nich je třeba se vracet i opakovaně. Pro utvoření představy o celém průběhu přípravy si zde celý proces obecně představíme tak, jak by měl postupně probíhat.

DOKUMENTACE

Základní linií procesu přípravy je zpracování několika stupňů projektových dokumentací. Jejich počet závisí na charakteru a rozsahu konkrétní stavby. Základní druhy dokumentací jsou celkem čtyři a jsou vždy zpracovány externími projekčními kancelářemi:

Studie proveditelnosti (SP)

Studie proveditelnosti je koncepční dokumentace, která se zpracovává v rozsáhlých investičních počínech, jako jsou modernizace ucelených traťových úseků nebo významných železničních uzlů. Úkolem SP je nalézt optimální řešení, které bude územně projednatelné, technicky realizovatelné a ekonomicky obhajitelné. Vždy se zpracovává ve více variantách, pro které se zpracují náklady a ekonomické hodnocení. Výslednou variantu řešení studie vybírá a schvaluje Centrální komise Ministerstva dopravy. Jedná se o dokumentaci zpracovanou v malé podrobnosti technického řešení. Ve většině případů je po jejím schválení následná příprava rozdělena do více dílčích staveb menšího rozsahu.

Záměr projektu (ZP)

Záměr projektu je dokumentace, která se zpracovává pro samostatné investiční akce, případně pro dílčí stavby, které vzešly ze studií proveditelnosti. Technickou podrobností odpovídá studiím proveditelnosti, ale na

rozdíl od nich je zpracován vždy pro jedinou variantu řešení. Nedílnou součástí ZP je zpracování nákladů a ekonomického hodnocení, jehož pozitivní výsledek je podmínkou pro jeho schválení. ZP schvaluje rovněž Centrální komise Ministerstva dopravy a tento akt je podmínkou pro financování navazující přípravy a realizace stavby.

Dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR)

Dokumentace pro územní rozhodnutí se zpracovává po schválení ZP, dříve mohla být zpracovávána také souběžně. Jedná se o podrobnější stupeň, který umožňuje posouzení navrženého řešení z hlediska zásahů do území, napojení na dopravní infrastrukturu, zásahů do inženýrských sítí a stanovení požadavků na navazující přípravu a následnou realizaci stavby. Rozpracovaná DÚR slouží jednak k projednání technického řešení interně v rámci SŽDC, tak externě se všemi dotčenými subjekty, jako jsou orgány státní správy, samospráva obcí a krajů, provozovatelé inženýrských sítí nebo vlastníci nemovitostí. Dokončená dokumentace je podkladem pro zahájení územního řízení podle stavebního zákona a jejím cílem je získání pravomocného územního rozhodnutí.

Dokumentace pro stavební povolení (DSP)

Dokumentace pro stavební povolení je projektová dokumentace, která obsahuje již podrobné technické řešení stavby. Také DSP se tvoří při projednávání interně v rámci SŽDC i externě s dotčenými subjekty. Zpracovaná DSP tak slouží jako podklad pro stavební řízení, které pro stavby drah celostátních a regionálních vede Drážní úřad. Ten rovněž vydává stavební povolení.

DALŠÍ PROCESY

Paralelně se zpracováním výše uvedených dokumentací probíhají při přípravě staveb další procesy:

Posuzování vlivů záměru na životní prostředí (EIA)

Proces EIA je samostatným řízením, které vede buď krajský úřad, nebo Ministerstvo životního prostředí. Je významnou součástí povolovacích procesů u staveb, u kterých je riziko, že by mohly mít negativní vlivy na

Modernizace a dostavba žst. Masarykovo nádraží

Výchozím bodem železničního spojení na letiště a do Kladna bude železniční stanice Praha Masarykovo nádraží. Ta vznikla již v roce 1845, kdy do ní přijel první parní vlak z Olomouce. Pozdějším vývojem železničního uzlu Praha z ní byla vymístěna nákladní doprava a posléze také dálková expresní a rychlíková doprava, ale svůj význam stále má. Stala se cílovou stanicí regionálních osobních vlaků z východu od Kolína, Českého Brodu, Nymburka a Milovic, ze severu z Ústí nad Labem a Kralup nad Vltavou a také ze severozápadu z Kladna. Nově uvítá také vlaky z Letiště Václava Havla.

S obratem 36 600 cestujících za pracovní den jde o druhou nejfrekventovanější stanici na síti SŽDC, tento počet se po dokončení spojení na letiště a do Kladna ještě rapidně navýší.

Stanice je unikátní svým hlavním uspořádáním, kdy vlaky stojí na kusých kolejích u nástupišť, která přímo navazují na zastřešenou dvoranu. Z ní lze v úrovni vyjít do Havlíčkovy ulice s frekventovanou zastávkou tramvajových linek a se vstupy do stanice metra linky B Náměstí Republiky a také do ulic Hyberská a Na Poříčí. Historické centrum Prahy je odtud vzdálené pět minut chůze.

Pro vlaky na letiště bude Masarykovo nádraží rozšířeno směrem k ulici Na Florenci ze stávajících 7 na nových 9 kolejí s nástupišti. Aby se zlepšila dostupnost stanice z oblasti Florence a ze směru od hlavního nádraží a také aby se odstranila bariéra v území, kterou v současné době stanice tvoří, je navržena výstavba platformy nad kolejištěm. Ta bude tvořit nejen

ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

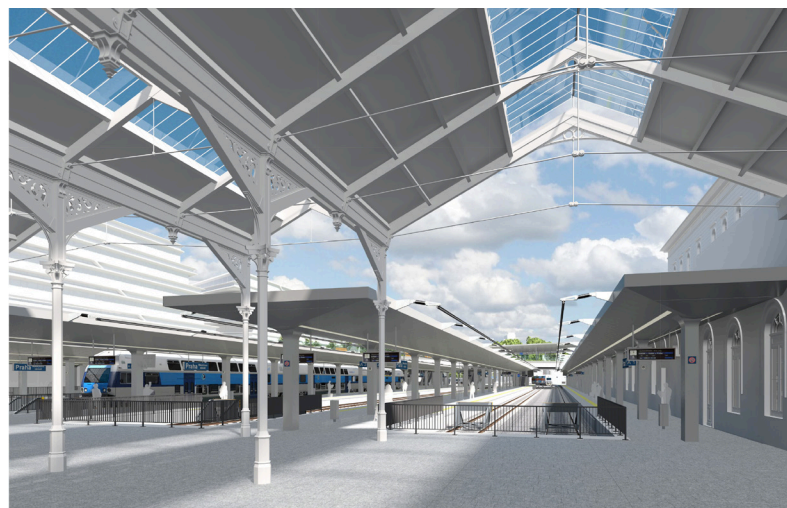
předpokládané náklady stavby:	2,538 mld. Kč
termín realizace stavby:	06/2022–12/2024

komunikační propojení, ale vytvoří nový východní vestibul pro čekající cestující, z něž se přímo dostanou eskalátory, schodišti a výtahy na jednotlivá nástupiště. Část platformy má být osazena zelení a vytvoří tak klidovou oázu v centru metropole. Výškově platforma naváže na nově plánovanou zástavbu soukromého developera po obou stranách stanice.

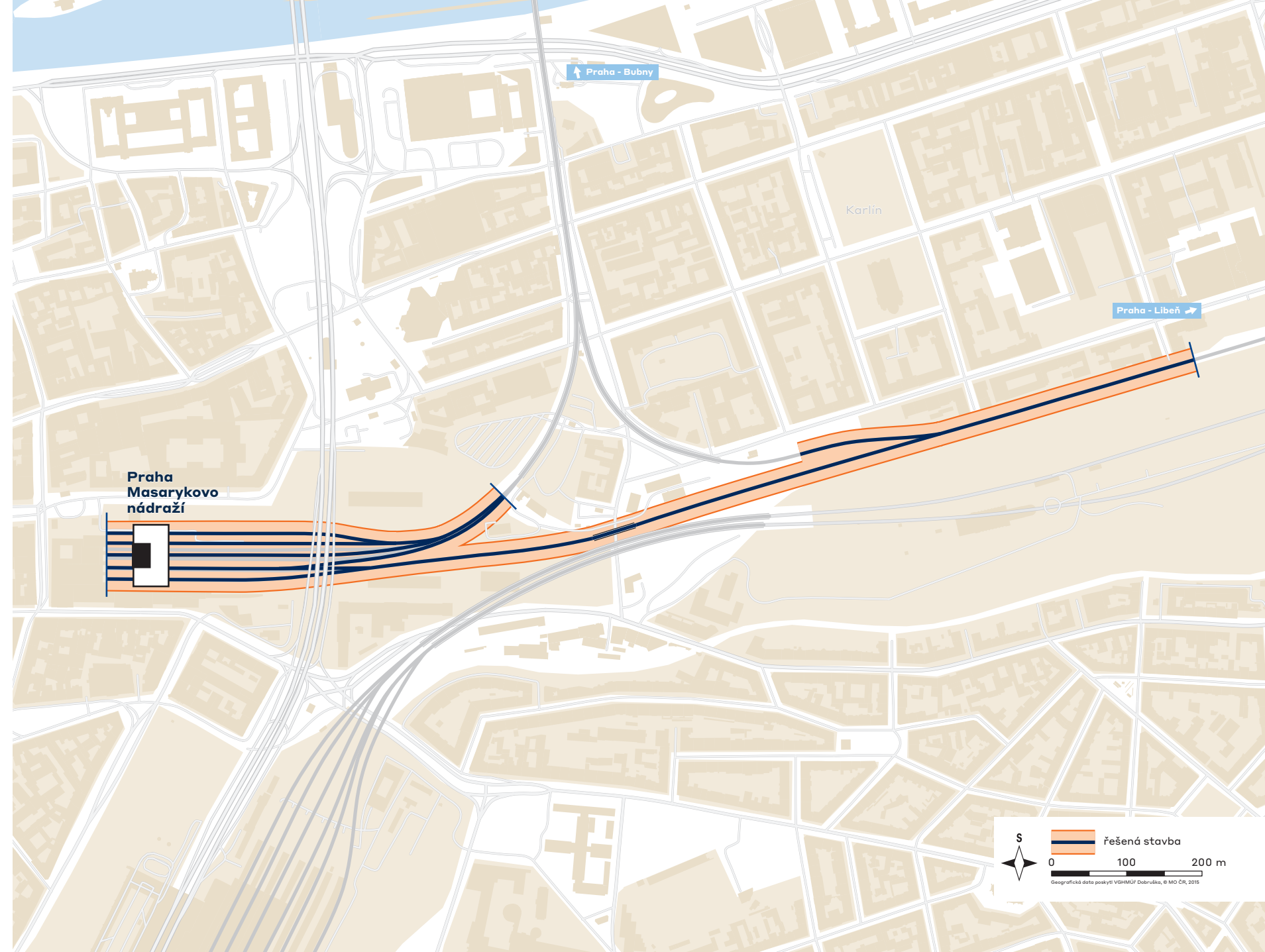
Rekonstrukcí projde kolejiště včetně obvodu Hrabovka, veškeré technologie i trakční vedení a napájení. Zajímavostí bude pevná trolej použitá z důvodu stlačené stavební výšky pod platformou.

STAV PŘÍPRAVY

Je zpracován záměr projektu a probíhá jeho projednání na Ministerstvu dopravy. Dokumentace pro územní rozhodnutí z roku 2014 byla v roce 2018 aktualizována, nyní se projednává s dotčenými orgány.

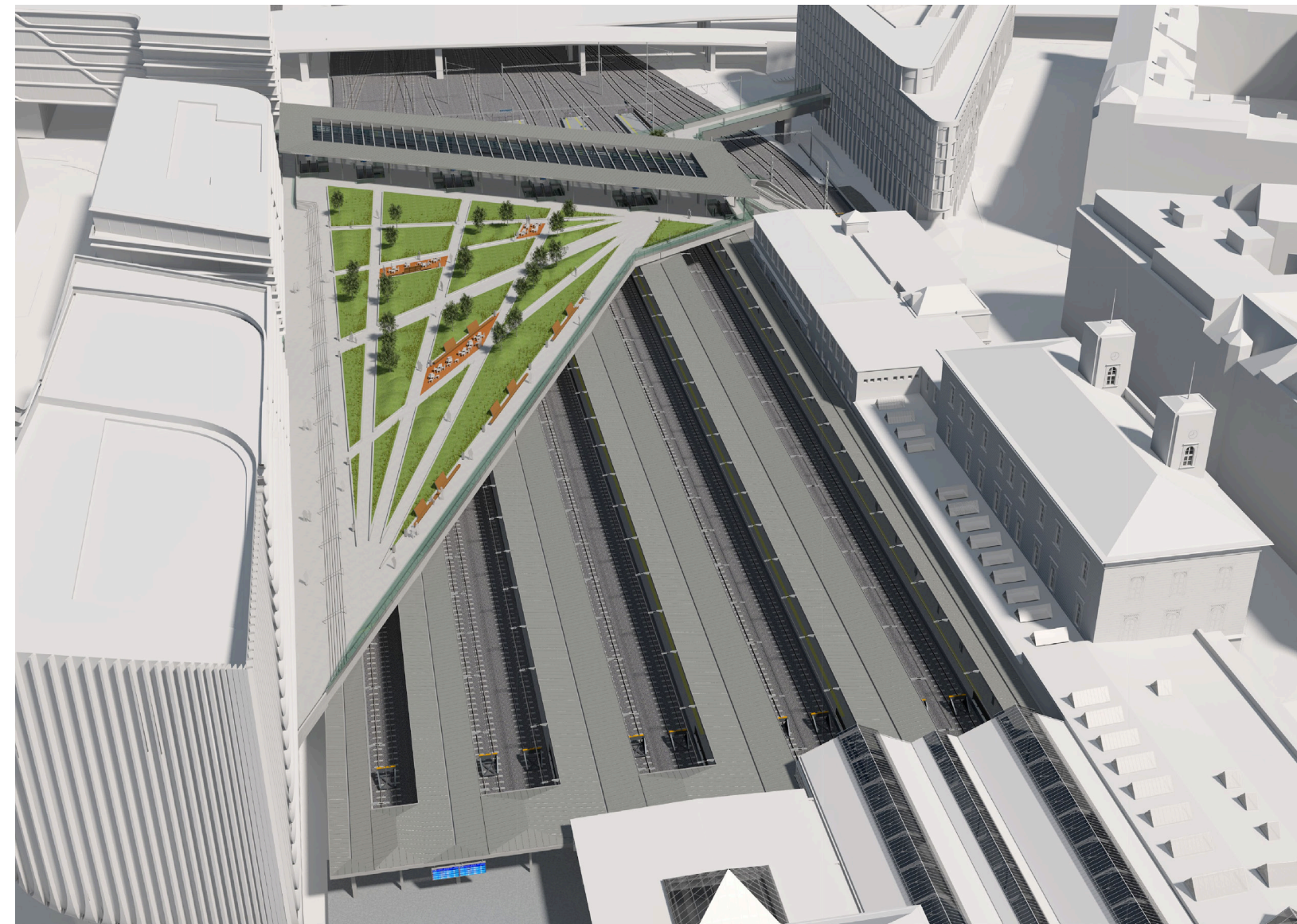


Vizualizace Masarykova nádraží – pohled z dvoranu ke kolejišti





Vizualizace Masarykova nádraží – nový východní vestibul nad kolejištěm



Vizualizace Masarykova nádraží – nová platforma nad kolejištěm

Rekonstrukce Negrelliho viaduktu

Po odjezdu z Masarykova nádraží budou vlaky na letiště a do Kladna pokračovat přes Negrelliho viadukt. Stěžejní částí této stavby je celková rekonstrukce nosné konstrukce. Ta vzhledem ke stáří mostu zahrnuje i kompletní rozebrání a opětovné postavení některých původních mostních klenb a pilířů.

Projektová dokumentace uvažovala s rozebráním 14 kamenných klenb zejména na ostrově Štvanice, ale po odкрыtí zásypů bylo rozhodnuto o rozebrání další čtveřice a navíc jedné železobetonové klenby. Všechny tyto práce probíhají pod bedlivým dozorem památkářů. Každý kámen je očíslován, a pokud je to možné, vrací se zpět na své místo. Nové kameny jsou na stavbu dodávány z kamenolomu v saské Pirně.

Most prochází po rozhraní Nového Města a Karlína, překračuje dvě ramena Vltavy a ostrov Štvanice a končí na holešovickém břehu. Svému účelu slouží už od roku 1850, s doplněním spojovací větve z Hrabovky v roce 1871, a jakožto druhý nejstarší stojící vltavský most v Praze je kulturní památkou. Původně byl celý kamenný s 87 klenbami, které nad řekou byly ze žuly a na souši z pískovce. Novější spojovací větve byla vyžděna z kamene a z cihel, dvě pole byla tvořena ocelovými nosníky. Postupem času bylo několik kamenných klenb nahrazeno klenbami betonovými, posléze čtveřici klenb nahradily v letech 1952–1953 a 1981 předpjaté železobetonové nosníky. Při délce 1 120 metrů se stále jedná o nejdelší železniční most v ČR.

ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

předpokládané náklady stavby:	1,435 mld. Kč
termín realizace stavby:	04/2017–06/2020

Obnovou procházejí také novodobější přemostění Bubenského nábřeží a Pernerovy ulice. Zcela nové pak budou mostní konstrukce přes ulice Křížíkova a Prvního pluku. Druhá jmenovaná bude nově pouze jednokolejná, neboť dopravní význam spojovací větve Negrelliho viaduktu poklesl po roce 1980 po dobudování tzv. Holešovické přeložky a již před stavbou byla dlouhodobě užívána pouze jednokolejně.

Na sanované mostní klenby bude zhotovena nová roznášecí deska, která umožní mírné rozšíření mostu (přibližně o 60 cm). Díky tomu selepší prostorové podmínky a bude umožněno zvýšení rychlosti na mostě ze současných 40 na 60 kilometrů v hodině. I přesto dojde ke snížení hlukové zátěže, neboť na mostě budou osazeny antivibrační rohože a moderní železniční svršek.

Díky rekonstrukci se rovněž významně posílí význam mostu jako městotvorného prvku. V rámci stavby dochází k vybourání dodatečných vestaveb v mostních obloucích, které sloužily jako garáže či sklady, a prostor pod mostem tak byl uvolněn. Po ukončení rekonstrukce jej bude možné využít pro obyvatele města, například zřízením kaváren, galerií nebo dalších kulturních prostor, a vytvořit tak důstojnou vstupní bránu do Karlína.

STAV REALIZACE

Most je první částí na hlavní trase projektu Praha Masarykovo nádraží – letiště/Kladno, která dospěla do fáze realizace. V současné době (květen 2019) jsou práce v plném proudu po celé délce stavby. Provádí se obnova klenb v prostoru Štvanice i autobusového nádraží Florenc, probíhá rekonstrukce přemostění Bubenského nábřeží a byla již také osazena nová konstrukce mostu přes ulici Prvního pluku.





Osazování 169 tun vážící mostní konstrukce přes ulici Prvního pluku, které proběhlo 8. května 2019



Pohled na rozebrané mostní klenby v prostoru autobusového nádraží Florenc

Modernizace trati Praha-Bubny (vč.) – Praha-Výstaviště (vč.)

V místě, kde trať překročí Vltavu a dosáhne na její levý břeh, se na katastru Holešovic nachází železniční stanice Praha-Bubny. V ní se od sebe odděluje dvoukolejná trať směr Praha-Bubeneč, Kralupy nad Vltavou a Ústí nad Labem, pokračující přímo k severu, a zdvoukolejněná trať směr Praha-Dejvice, Letiště Václava Havla a Kladno, odbočující vlevo západním směrem.

V Bubnech bývala rozsáhlá nákladní železniční stanice a velké dílny, dnes již zrušené. Železnice se po modernizaci soustředí do úzkých koridorů a uvolní tím plochy, které město Praha potřebuje pro svůj rozvoj. Zpracované urbanistické studie pro celou lokalitu Bubny–Zátory předpokládají zastavení městskou blokovou zástavbou, vytvoření nové uliční sítě i doplnění další tramvajové trati. Centrem celé lokality má být nové náměstí situované přímo u stávající výpravní budovy na křížení severojižní komunikační osy Jankovcova–Bubenská a východozápadní osy Dělnická–Veletržní.

Návrh modernizované železniční infrastruktury z tohoto urbanistického konceptu vychází. Ihned za Negrelliho viaduktem se bude nacházet společná stanice obou tratí se čtyřmi kolejemi a třemi nástupišti. Přístup na ně bude možný jak z jižní strany od stávajícího vestibulu stanice metra linky C Vltavská a ze zastávky tramvaje na Bubenském nábřeží, tak od severu z nového centrálního náměstí s druhým budoucím vestibulem stanice metra. Odbavovací prostory pro cestující budou umístěny

ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

předpokládané náklady stavby:	3,091 mld. Kč
termín realizace stavby:	02/2022–12/2024

v podchodech pod kolejemi. Kolejistiště stanice a navazujících traťových úseků bude vyvýšeno nad okolní terén a vedeno po několika mostních estakádách, které překročí jak nové centrální náměstí, tak křižující ulice od Bubenské po třídu Dukelských hrdinů. Prostor pod estakádami zlepší prostupnost území, ale může být také využit k obchodním účelům. Východně od ulice Dukelských hrdinů, v blízkosti pražského Výstaviště a Královské obory, je ve shodě s územním plánem navržena nová zastávka Praha-Výstaviště.

STAV PŘÍPRAVY

Dokončuje se záměr projektu. Byla dokončena dokumentace pro územní rozhodnutí, stavební odbor Úřadu městské části Praha 7 zahájil územní řízení.



Zastávka Praha-Výstaviště (vizualizace)





Nové přemostění ulice Dukelských hrdinů – zákres do fotografie



Vedení trati Strojnickou ulicí – zákres do fotografie

Modernizace trati Praha-Výstaviště (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)

Průchod trati Stromovkou a Dejvicemi je nejnáročnějším úsekem celého záměru. Dnešní jednokolejná trať se vlní po okraji Královské obory až ke krátkému tunelu, za nímž pokračuje mezi vilovou zástavbou a sportovními stadiony do stanice Praha-Dejvice a dále přes Staré Dejvice k Veleslavínu. Blízkost okolních staveb spolu s požadavky města Prahy a městské části Praha 6 na uvolnění uliční úrovně znemožňují zdvoukolejnění povrchové trati ve stávající stopě, a bylo proto nutno najít jinou cestu.

Až k tunelu ve Stromovce se stopa ani niveleta zdvoukolejné trati nezmění. Od tunelu se ovšem trať zahlubí pod terén a stále ve stávající stopě dosáhne křižovatky ulic Milady Horákové a Bubenečská. Zde vznikne nová podzemní dvoukolejná železniční stanice Praha-Dejvice se společným vestibulem se stanicí metra linky A Hradčanská, takže trať bude mít přímé přestupy na všechny tři linky pražského metra. Nad vestibulem se nachází uzlová zastávka tramvajů. Druhý vestibul stanice je navržen mírně západně, u křižovatky ulic Dejvická a Eliášova. Až po dejvickou železniční stanici bude železniční tunel relativně mělký, a tedy hloubený, v prostoru stanice se předpokládá umožnění budoucí zástavby nad tunelem.

Složitým vývojem prošel úsek z Dejvic do Veleslavína. S původním úsporným povrchovým vedením nesouhlasila MČ Praha 6, a to zejména kvůli nutným demolicím některých domů v oblasti Proboštského dvora ve Starých Dejvicích. Bylo prověřeno několik variant tunelové trasy,

přičemž stopy blízko současné trati se jeví jako nevhodné z důvodu nepříznivých geologických poměrů a pro stopy s posunem zhruba pod Macharovo náměstí se jako kritické ukazuje riziko negativního ovlivnění Fyzikálního ústavu Akademie věd na Ořechovce. Stopa zde tak zatím není zcela stabilizovaná a jako perspektivní se jeví posun k jihu až pod hřbet hřebene, na němž stojí Střešovice. Obě koleje jsou v tomto úseku plánovány v samostatných jednokolejných tunelech v hloubce až 80 m v prostředí ordovických břidlic. Vybudují se metodou TBM, která zajišťuje minimalizaci projevů ražby na povrchu. Před stanicí Praha-Veleslavín se trať vrátí do stávající stopy v hloubeném úseku tunelu.

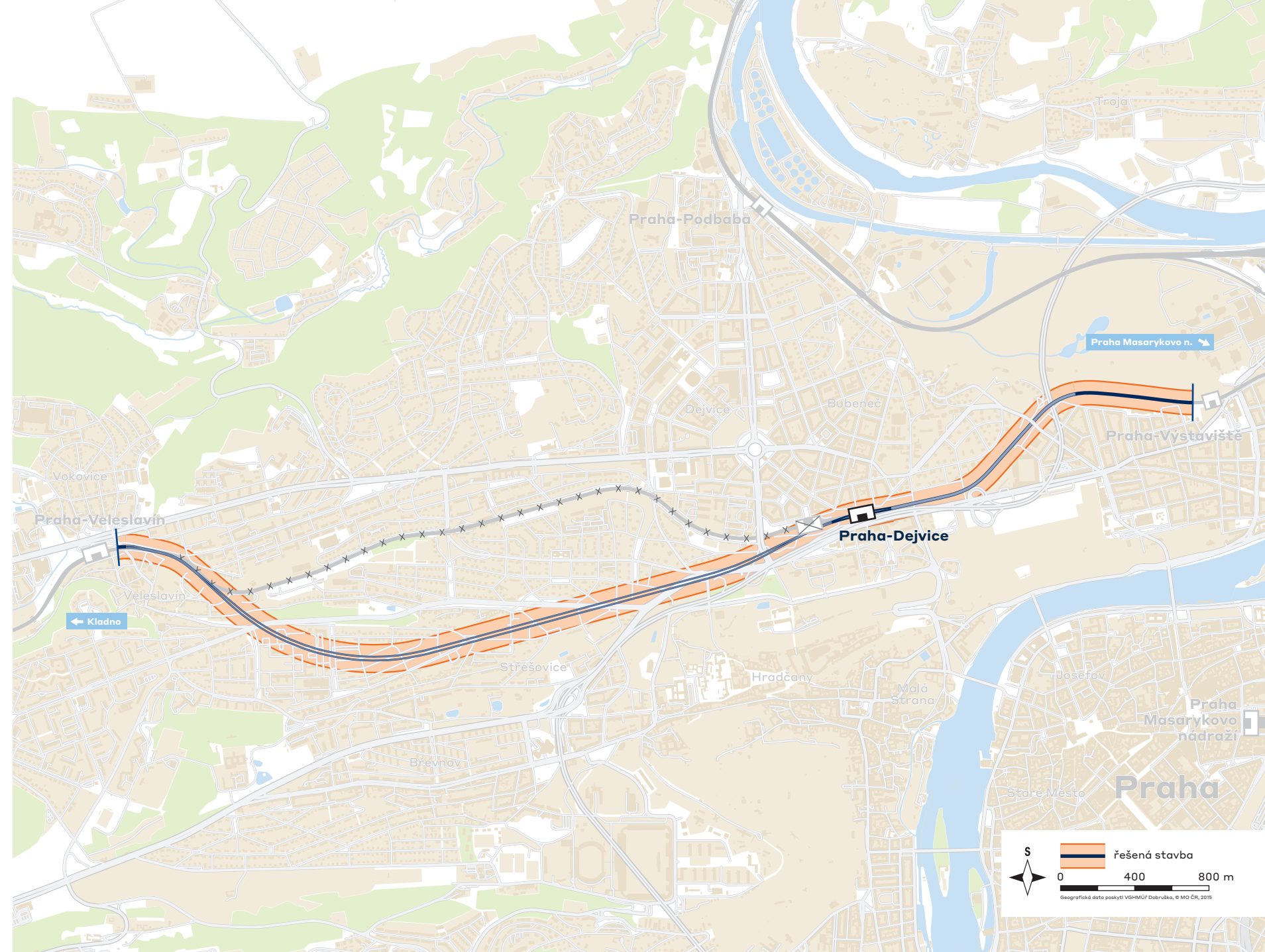
Tunelové řešení téměř celého úseku se odrazí i v nárocích na technologická vybavení, požárněbezpečnostní zabezpečení a na složitost výstavby v městském prostředí. Poblíž dejvické stanice by se mělo nacházet stykové místo stejnosměrné napájecí soustavy 3 kV z Buben a střídavé napájecí soustavy 25 kV, určené pro zbylou část trati.

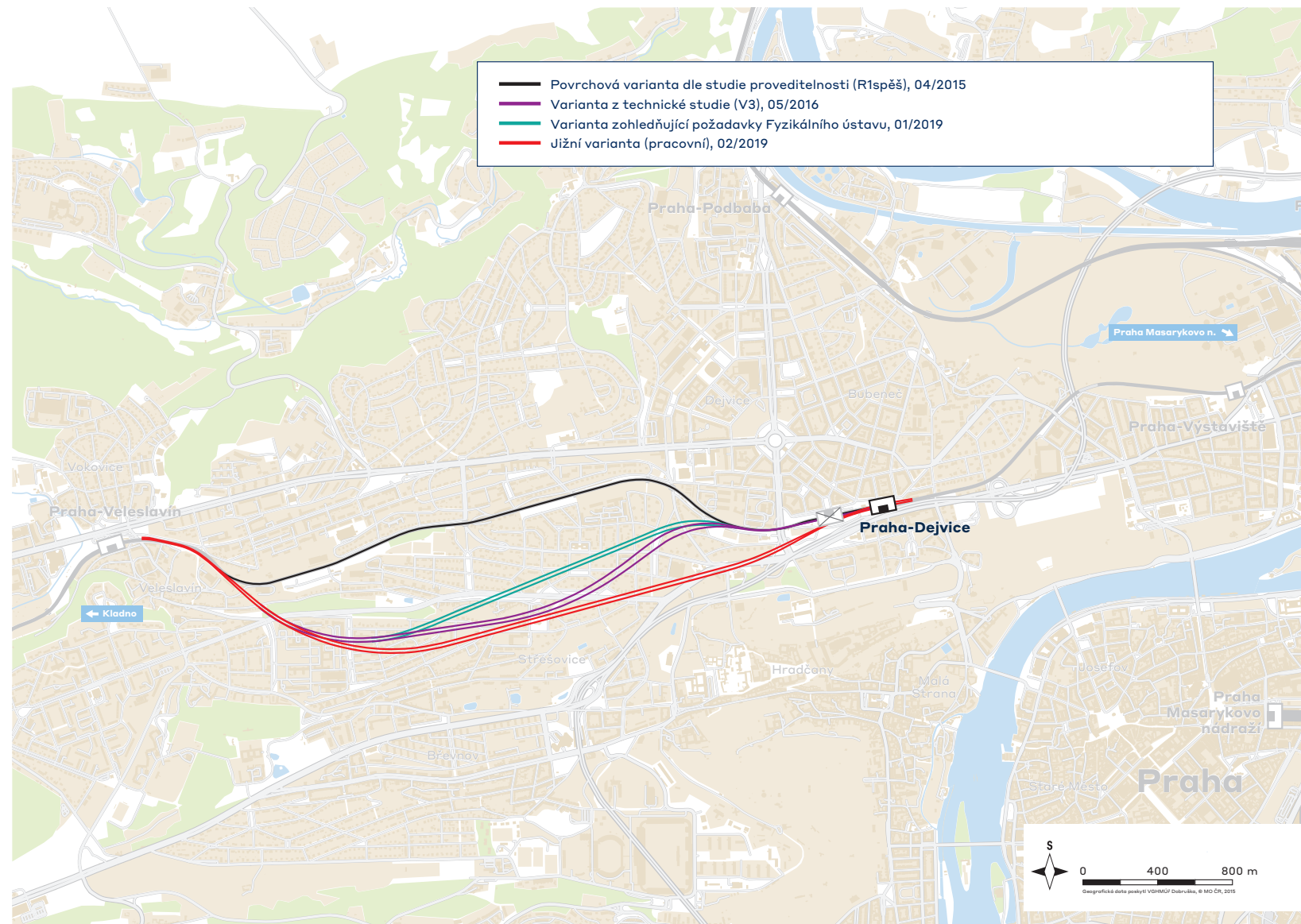
STAV PŘÍPRAVY

Dokončuje se záměr projektu. Je rozpracována dokumentace pro územní řízení, SŽDC pro nově sledovanou trasu požádala o aktualizaci Zásad územního rozvoje Prahy a změnu Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy.

ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

předpokládané náklady stavby:	13,362 mld. Kč
termín realizace stavby:	01/2026–06/2029





Variantské řešení umístění trati



Rážba tunelu bude prováděna s pomocí plnoprofilových razících strojů (TBM)

Modernizace a novostavba trati Praha-Veleslavín (včetně) – Praha-Letiště Václava Havla (včetně)

Úsek z Veleslavína k letišti sestává ze dvou odlišných částí. První bude tvořit modernizovaný úsek Praha-Veleslavín – Praha-Ruzyně, druhým se stane novostavba Praha-Ruzyně – Letiště Václava Havla Praha.

Úsek začíná podzemní hloubenou železniční stanicí Praha-Veleslavín. Ta představuje čtvrtý a poslední přestupní bod na metro, opět linky A. Dokumentace obou kolejových staveb jsou od počátku připravovány koordinovaně, takže přestupní trasa bude krátká, vedená vestibulem metra a pohyb na ní usnadní několik eskalátorů. V místě je možný také přestup na tramvaje a na autobusy. Význam celé stavby je podpořen probíhající veřejnou architektonickou soutěží na ztvárnění stanice a jejího okolí. Kromě dvou průjezdných kolejí jsou navrženy ještě dvě koleje kusé, a to pro ukončení špičkových spojů z Kladna. Na výjezdu ze stanice po jižní straně trati by měla být umístěna trakční transformovna napájející celý systém tratí střídavou trakční proudovou soustavou 25 kV 50 Hz.

Z Veleslavína má trať pokračovat již povrchově po rozšířeném současném drážním tělese. Vlaky projedou po hrázi Libockého rybníka a dále zastavbou Liboce, kterou obslouží stejnojmenná nová zastávka. Z jihu na ni navazuje bytová zastávka, ze severu rozvojová lokalita někdejších skladových areálů, u nichž se předpokládá konverze na plochy pro bydlení a služby. Intravilán trať opustí až v místě křížení s Drnovskou ulicí, kde na volné ploše vznikne rozsáhlejší kolejíště železniční stanice Praha-Ruzyně. Ta na jediném ostrovním nástupišti umožní snadný přestup

ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

předpokládané náklady stavby:	16,008 mld. Kč
termín realizace stavby:	07/2024–12/2028

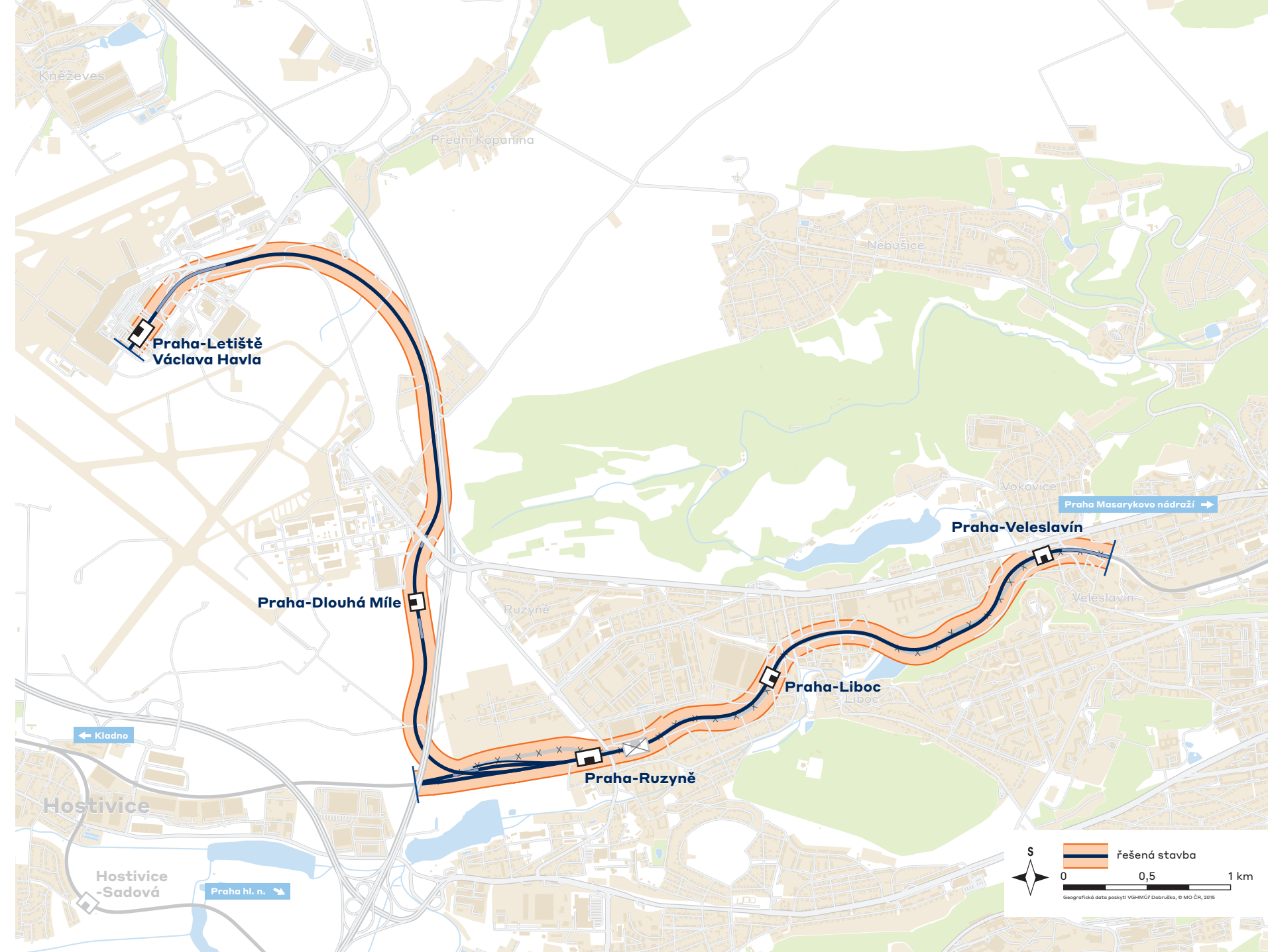
mezi vlaky od Kladna a na letiště, resp. v opačném směru. Za nástupištěm bude následovat mimoúrovňový rozplet do obou směrů, volné plochy mezi traťovými kolejemi a po jejich stranách zaberou odstavné koleje pro čekání vlaků v době přepravního sedla a pro provozní ošetření souprav.

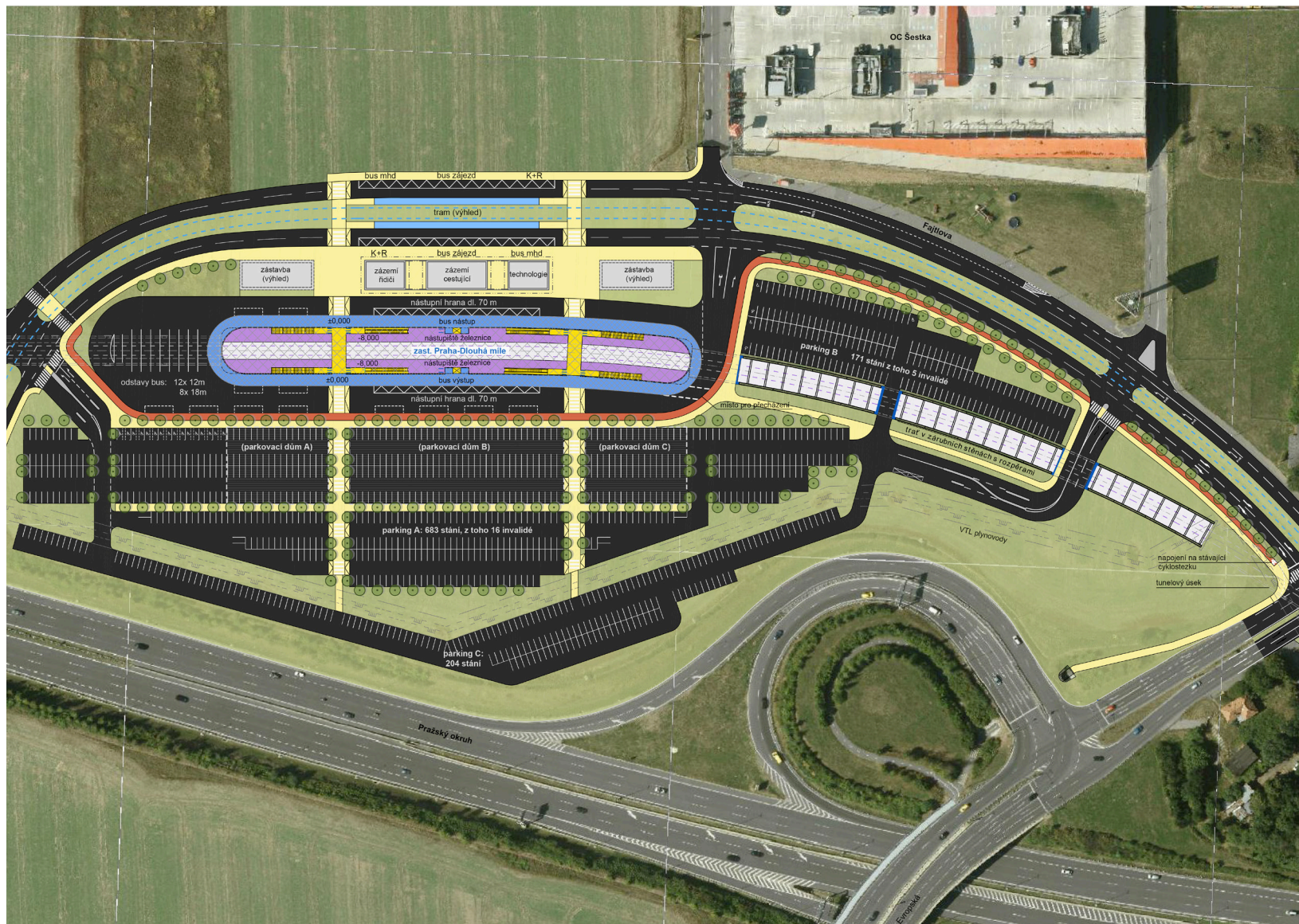
Jestliže od Buben do Ruzyně vlaky míří k západu, nyní se otočí o 90 stupňů k severu a budou sledovat průběh dálničního Pražského okruhu D0. V místě jeho křížení s dálnicí D7 na Slaný a Chomutov má vzniknout rozsáhlý přestupní terminál Dlouhá Míle. Jeho těžištěm bude železniční zastávka v otevřeném zářezu, nad níž mají být umístěny parkoviště P+R s uvažovanou kapacitou přes 1000 osobních aut při úrovněm parkování, popř. až 2000 aut při vybudování parkovacích domů. Z Dlouhé Míle se dvoukolejná trať stočí k terminálům 1 a 2 ruzyňského letiště, ve vlastním areálu před terminály se zanoří pod zem do koncové stanice se dvěma kusými kolejemi obklopujícími jediné ostrovním nástupiště. Z něj se cestující podchody dostanou k oběma terminálům, zejména přístup do terminálu 2 bude velmi krátký.

Díky částečně podzemnímu nebo nadzemnímu vedení nebudou na celé trati z centra Prahy až na letiště žádná úrovněová křížení.

STAV PŘÍPRAVY

Dokončuje se záměr projektu. Je rozpracována dokumentace pro územní řízení, probíhá architektonická soutěž na podobu železniční stanice Praha-Veleslavín. Magistrát hlavního města Prahy provádí změny Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy.





Návrh terminálu Dlouhá Míle



Vedení trati na letiště bude řešeno v podzemí

Zaokruhování železničního spojení Letiště Václava Havla do trati Praha–Kladno

Ministerstvo dopravy při schvalování studie proveditelnosti sice určilo pro další přípravu variantu s ukončením letištní větve v koncové stanici u terminálu 2, ale zároveň uložilo územně chránit její pokračování přes letiště do oblasti Jenečku a Jenče. Tento záměr je zanesen také v Zásadách územního rozvoje Prahy a Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje.

Ihned za koncem kusých kolejí, které jsou součástí stavby Modernizace a novostavba trati Praha-Veleslavín (včetně) – Praha-Letiště Václava Havla (včetně), následuje průchod trati pod připravovanou dostavbou letištního terminálu 2. Protože je koncová stanice umístěna v tunelu, vedlo by i pokračování trati v úrovni základů terminálu, takže je nezbytné již při jeho přípravě a výstavbě sladit oba záměry, aby zaokruhování nebylo do budoucna znemožněno.

Po průchodu pod terminálem by pokračovalo podzemní vedení trati dvěma jednokolejnými souběžnými tunely pod pojezdovými drahami pro letadla, poté pod dalšími objekty letiště a nakonec pod polem mezi stávající vzletovou a přistávací dráhou RWY 06L/24R a novou připravovanou RWY 06R/24L. Po dvou a půl kilometru by trať v tunelu podešla i dálnici D6. Za ní by se rozdělila na dvě jednokolejné větve obracející se zpět k Hostivici, využitelné například pro vlaky z letiště přes Smíchov na pražské hlavní nádraží, a na přímější dvoukolejnou větev vedoucí do Jenče, po níž by mohly být vedeny přímé vlaky z Kladna na letiště. Až bezprostředně

před navázáním na stávající trati by obě větve vyjely z tunelu. Základním úkolem v tomto úseku je nyní zajistit koordinaci tunelu trati s objekty budovanými Letištěm Praha a s jeho bezpečnostním systémem.

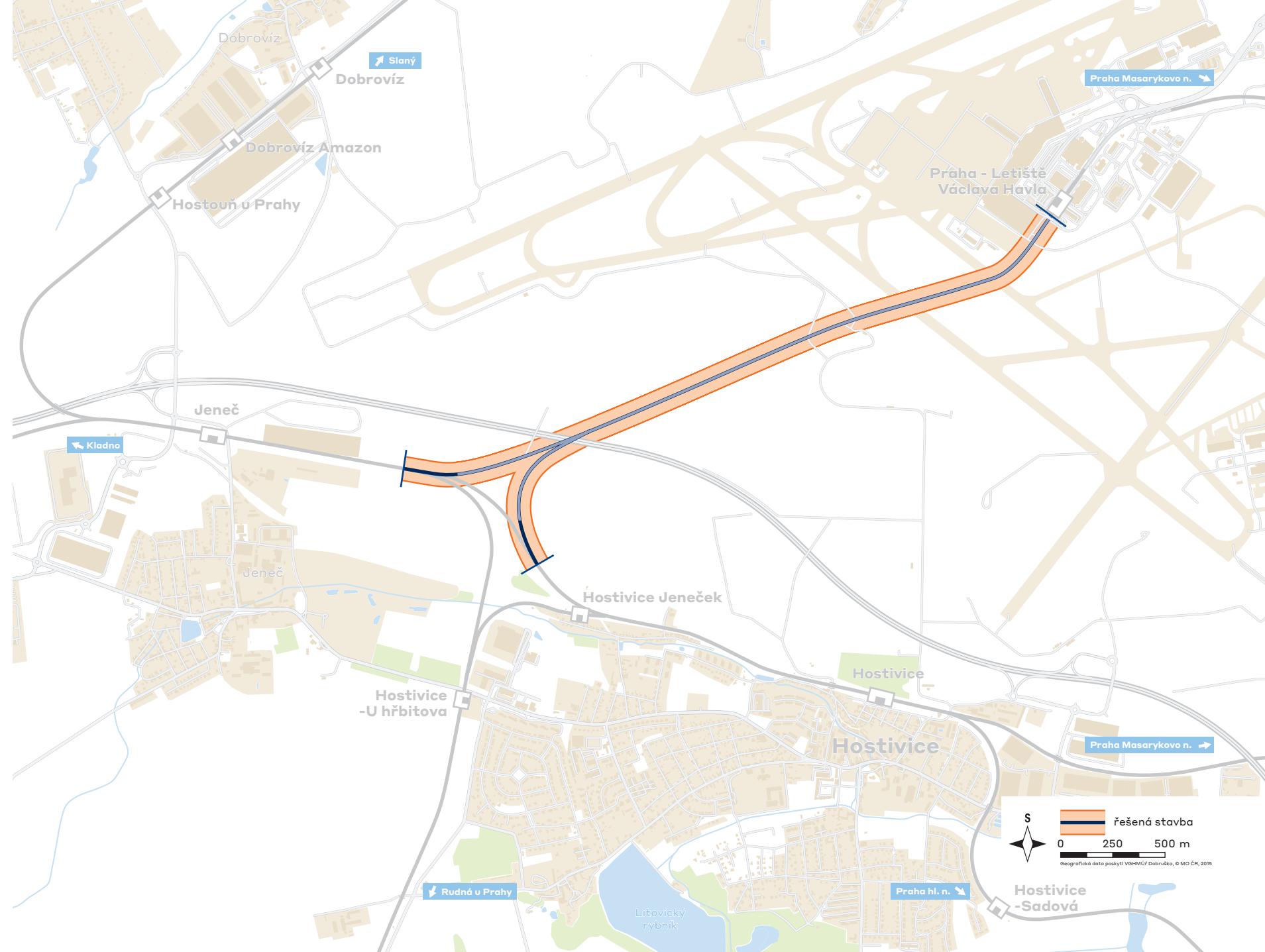
Zaokruhování trati tak zůstává možností, jak v budoucnu rozšířit systém tratí v případě potřeby prakticky bez zmařených prací na nyní budovaných stavbách.

STAV PŘÍPRAVY

Zpracovává se studie zaměřená na zajištění koordinace s objekty Letiště Václava Havla Praha.

ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

předpokládané náklady stavby:	nejsou stanoveny
termín realizace stavby:	není stanoven





Budoucí železniční stanice na pražském letišti bude poblíž terminálu 2



Předportálí tunelů ražených metodou TBM (foto z Ejpvických tunelů)

Modernizace trati Praha-Ruzyně (mimo) – Kladno (mimo)

Úsek Praha-Ruzyně – Kladno je jediný z celého souboru staveb umístěný mimo městskou zástavbu. Prochází sice po okraji několika obcí a jednoho města, ale v převážné délce je veden mezi poli a v určité vzdálenosti sleduje souběžnou dálnici D6. Díky tomu mohla železnice částečně opustit původní směrově dosti nepříznivé poměry zděděné ještě po koňce a rozmáchnout se do dvou přeložek.

Hned za stanicí Praha-Ruzyně a za odbočením letištní větve se trať drží dosavadní stopy. Podchází dálniční Pražský okruh D0, poté dálnici D6 a mezi skladovými areály míří přímo k městu Hostivice. Železniční stanice Hostivice leží na okraji stejnojmenného města a zajišťuje jeho rychlé spojení s metropolí. Je křižovatkou směrů do Buben, na Smíchov, do Kladna, do Rudné u Prahy a do Slaného. Stanice bude modernizována podle současných standardů, získá dvě ostrovní nástupiště a dva podchody, které propojí město s novými parkovišti P+R, větším dostupným i od severu z dálnice a menším na straně města. Plány počítají se zhruba 450 parkovacími místy.

Za Hostivicí trať zamíří na první přeložku, až do Jeneče se posune mírně k severu do polohy dnešní trati Jeneček–Středokluky. Modernizace jenečské stanice ji pomyslně přenesle do 21. století: již historické elektromechanické zabezpečovací zařízení, u něž návštěvníci k jízdě vlaků dávají svými pohyby návštěvníky s pohyblivými rameny, nahradí elektronické stavědlo. Sypaná nízká nástupiště pro cestující se promění

na bezbariérově přístupné ostrovní nástupiště se zpevněným povrchem a s přístřeškem. Díky dobrému napojení na silniční síť i v Jenči vznikne parkoviště P+R s plánovanou kapacitou 250 aut. Ze stanice bude stejně jako dosud napojen vlečkový areál firmy HÖDLMAYR ČR, sloužící jako distribuční sklad aut, a nově také trati do Rudné a do Středokluk. Stanice tak bude sloužit i nákladní dopravě.

Dvoukolejná trať zamíří svou historickou stopou k Pavlovu, objede jej po jižním okraji a poté znovu podjede karlovarskou dálnici D6. Uprostřed mezistaničního úseku Jeneč–Kladno je navržena trvalá odbočka Fialka s dvojitým spojkem určených ke zmírnění dopadů výluk pro opravy a údržby trati. Za odbočkou se trať přiblíží dnešní stanici Unhošť, která ale bude zrušena. Místo ní v sousedství dálniční křižovatky se silnicí I/61 vznikne železniční zastávka nazvaná podle blízké vesnice Malé Přítočno. S ohledem na přímou vazbu na silnici I/61 se místo přímo nabízí pro zřízení dalšího parkoviště P+R, tentokrát s kapacitou téměř 400 stání.

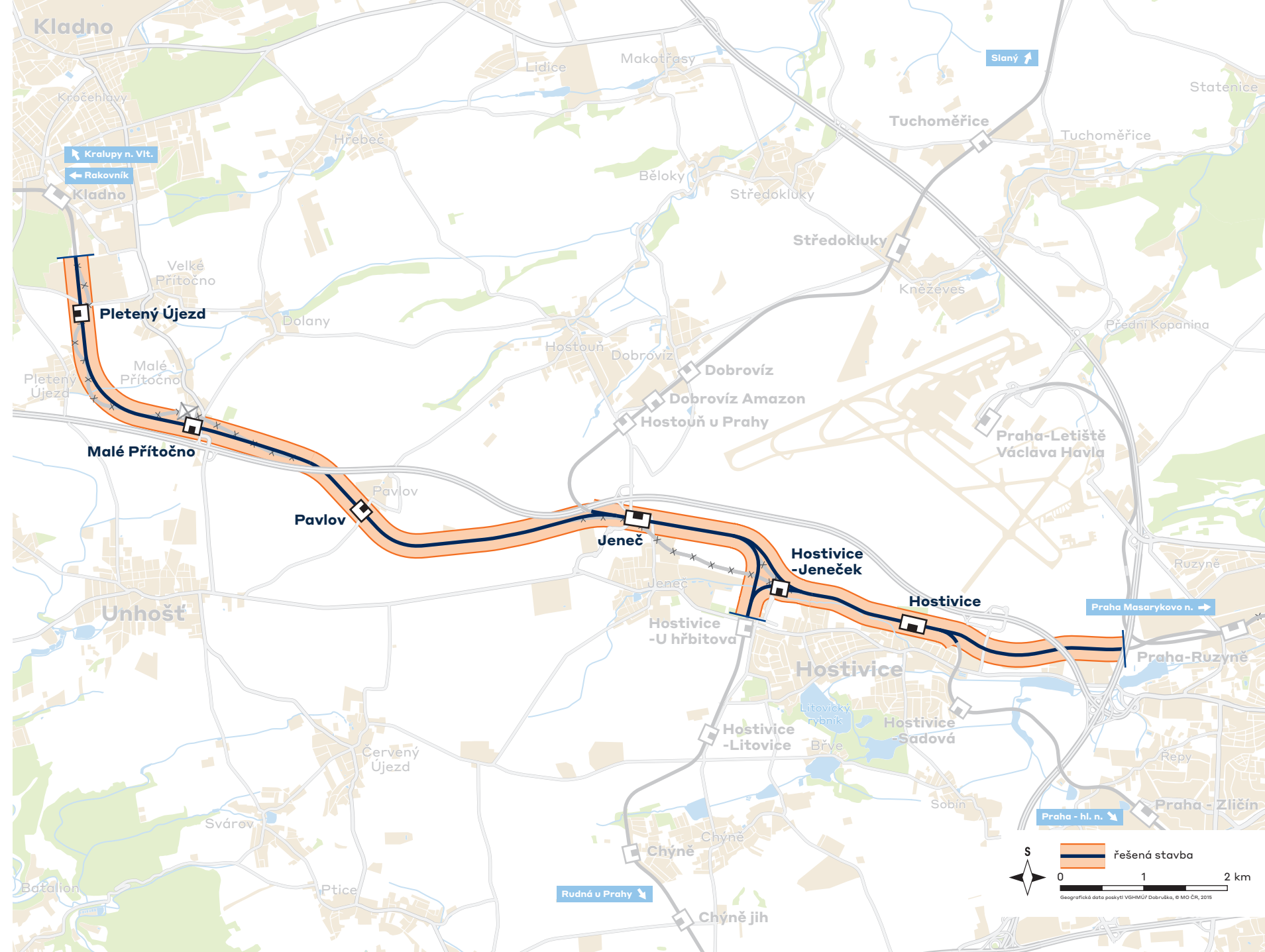
Už před zastávkou Malé Přítočno začne poslední a nejvýraznější přeložka trati, končí až na vjezdu do železniční stanice Kladno. Dnešní trať se zde vine v řadě protisměrných oblouků, zaviněných dávno zrušeným úrovnovým křížením s někdejší tratí Kladensko-nučické dráhy. Přeložka bude mít jediný oblouk, o výrazně větším poloměru a pro větší rychlost. I díky ní bude možné z Ruzyně do Kladna dosahovat rychlost 115 až 140 km/h. Na konci přeložky v místě mimoúrovňového křížení se silnicí III/10138 vznikne nová zastávka Pletený Újezd.

STAV PŘÍPRAVY

Dokončuje se záměr projektu. Byla dokončena dokumentace pro územní rozhodnutí a podána žádost o zahájení územního řízení na Odbor výstavby Magistrátu města Kladna.

ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

předpokládané náklady stavby:	5,217 mld. Kč
termín realizace stavby:	12/2021–12/2024





Stanice Hostivice na vizualizaci



Současná podoba spojení Kladna s Prahou: rychlík s motorovou lokomotivou projíždí kolem mechanických návěstidel ve stanici Jeneč

Modernizace trati Kladno (včetně) – Kladno-Ostrovec (včetně)

Nejvýznamnější nádraží ve městě se jmenuje Kladno a jde o odbočnou stanici, protože v ní z trati Praha–Rakovník odbočuje trať směr Kladno-Ostrovec a Kralupy nad Vltavou. Po modernizaci se význam tratí otočí: s ohledem na co nejlepší obsluhu města Kladna se důležitějším směrem stane zdvoukolejněná trať do Ostrovice, s přímými vlaky v elektrické trakci v krátkém intervalu, zatímco směr do Rakovníka bude fungovat jako přípojný.

Město Kladno vyrostlo na černouhelné pánvi a na hutním průmyslu. Obraz města dodnes tvoří jak rozsáhlé plochy brownfieldů, promísených s fungujícími průmyslovými závody, tak i malé historické centrum, čtvrti s nízkou zástavbou dělnických domků a několik velkých sídlišť. Železnice přichází od Prahy k jižnímu okraji sídliště Kročehlavy, které je v poměrně dobré docházkové vzdálenosti z hlavního kladenského nádraží. V blízkosti trati jsou rovněž dělnické čtvrti Výhybka, Habešovna a sídliště Sítňá, zastávka Kladno město pak obsluhuje Rozdělov, tvořící západní část města.

Kladenská stanice má z minulosti rozsáhlé a z větší části nevyužívané kolejiště určené původně přednostně pro nákladní dopravu, modernizace pro ni bude znamenat výstavbu jednoho vnějšího a dvou ostrovních nástupišť spojených podchodem, ale také několika dalších kolejí pro zbylou nákladní dopravu a pro noční odstavení osobních vlaků. Podchod bude protažen přednádražím směrem ke kročehlavskému sídlišti, před výpravní

budovou bude zajištěn přestup na městské autobusy a pro dojíždějící bude určeno i parkoviště P+R pro zhruba 270 aut.

Úsek z Kladna přes zastávku Kladno město až do Kladna-Ostrovice se zdvoukolejní, koncová stanice zůstane rovněž dvoukolejná. Zastávka Kladno město leží přímo pod mostem v ulici Čs. armády, která tvoří jednu z hlavních kladenských městských tříd. Díky tomu zde může vzniknout přestupní uzel autobusové a železniční dopravy se zastávkami autobusů na mostě přímo nad železnicí, s krátkými přestupy pomocí eskalátorů, schodišť a výtahů, obklopený městskou zástavbou a s nemocnicí v docházkové vzdálenosti. Naproti tomu nedaleká stanice Kladno-Ostrovec se nalézá na okraji vilové čtvrti a její přepravní význam je mnohem menší, bude tak zajišťovat stejně jako dnes hlavně obraty souprav vlaků. Dále směrem do Kladna-Dubí zůstane trať jednokolejná a bez elektrizace.

Trať v kladenské zástavbě kříží úrovněně několik silnic, z nichž přejezd v ulici Petra Bezruče bude nahrazen silničním podjezdem, protože tato komunikace směřuje k mimoúrovňové křižovatce dálnice D6 a je tak dosti frekventovaná. Zrušen a nahrazen podchodem bude rovněž přejezd v Havířské ulici.

Velmi náročné je v tomto úseku zajištění ochrany obyvatel před nepříznivými účinky hluku díky protihlukovým clonám na většině délky.

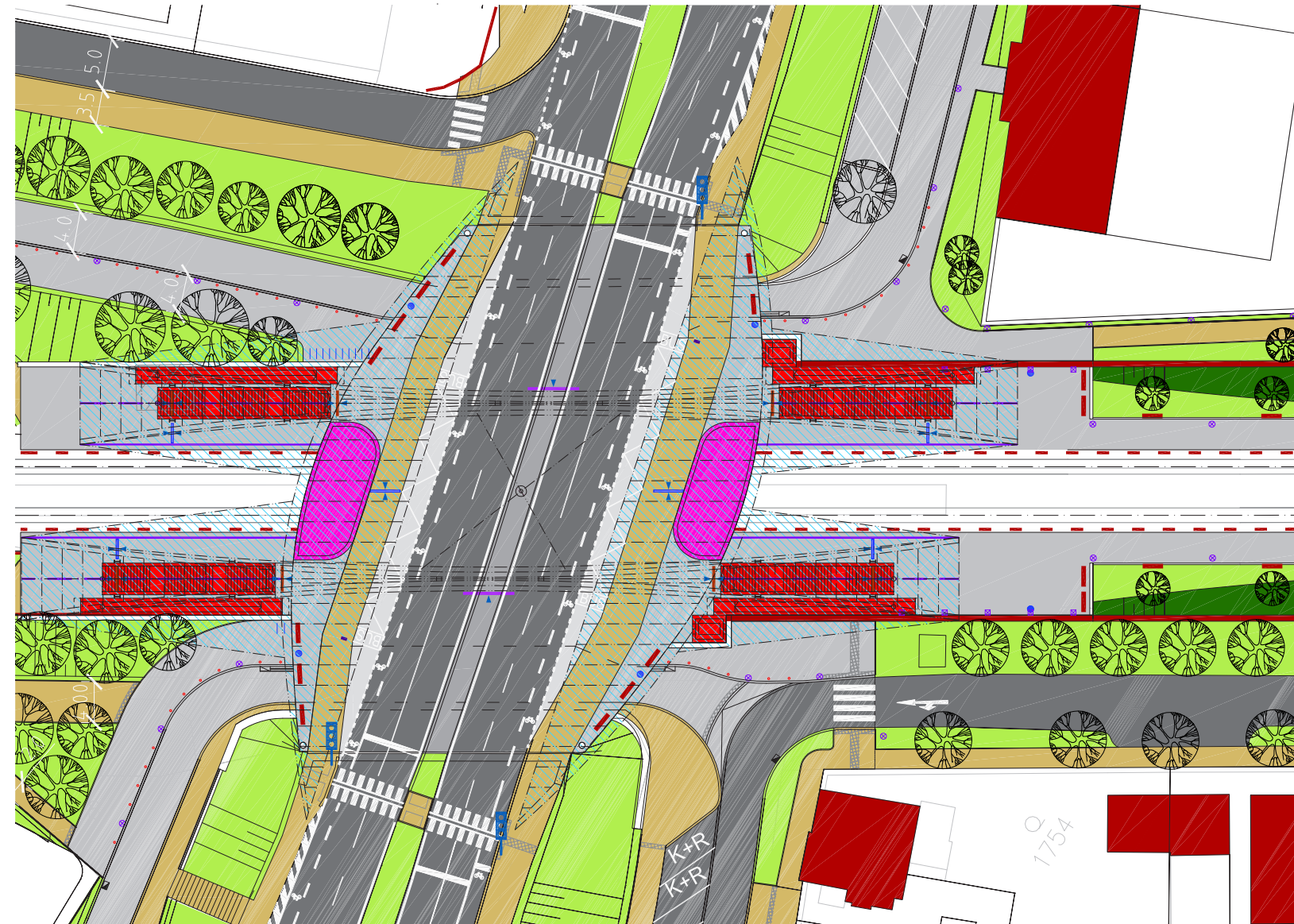
STAV PŘÍPRAVY

Dokončuje se záměr projektu. Byla dokončena dokumentace pro územní rozhodnutí. Probíhá územní řízení vedené Odborem výstavby Magistrátu města Kladna, které je v současné době přerušeno z důvodu nutného doplnění vyjádření MŽP k upřesnění podmínek z posouzení vlivu záměru na životní prostředí.





Stanice Kladno na vizualizaci



Kladno město, přestupní uzel

Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Kladno

V souvislosti s celkovou modernizací stanice dojde i na rekonstrukci výpravní budovy, do níž bude zaústěno schodiště z nového podchodu a upraví se nejen vnitřní dispozice, ale i rozvody inženýrských sítí a dojde rovněž ke zhodnocení stavebnětechnického stavu konstrukcí a pláště.

Objekt bude i v budoucnu sloužit cestujícím, volné přízemní prostory by měly být využity pro komerční pronájmy drobné obchodní vybavenosti a pro občerstvení. Přesnější řešení vyplyne ze stavebnětechnického průzkumu a ze zadávaného záměru projektu.

Železniční stanice Kladno pochází už z dob koňky. Její význam vzrostl přestavbou pro parostrojní provoz a napojením vlečky Kladensko-nučické dráhy, především pak po dokončení tratí do Chomutova a Chebu a přes Ostrovec do Dubí začátkem 70. let 19. století. Při té příležitosti tak byla vybudována dnešní výpravní budova, tvořená dvoupodlažním objektem podle typového plánu Josefa Chvály pro výpravní budovy 4. (nejvyšší) třídy Buštěhradské dráhy. Tvoří ji dva krajní rizality a prostřední podélný trakt o osmi okenních osách, doplněné o verandu na straně kolejiště. V roce 1900 došlo k prodloužení objektu o novou restauraci na západní straně.

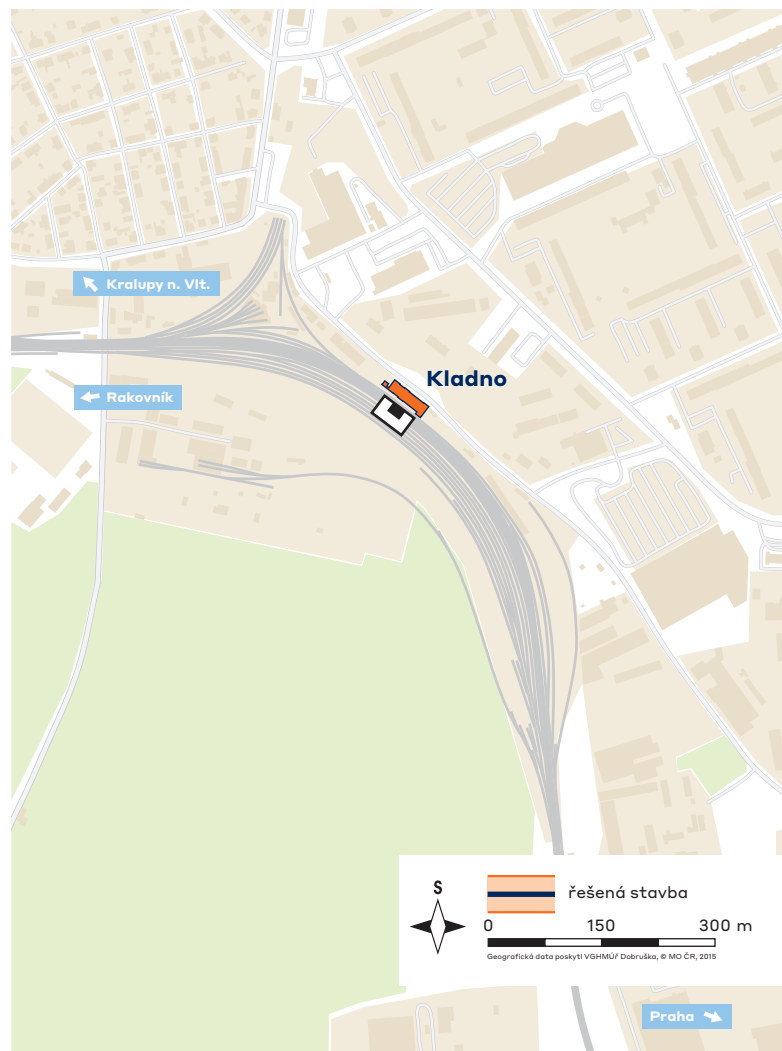
Historická výpravní budova se dočkala dnešní doby bez zásadní přestavby téměř v původním vzhledu. Nadále slouží pro odbavení cestujících, pro umístění prostor řízení provozu, v západní části stále funguje restaurace.

STAV PŘÍPRAVY

Připravuje se zadání záměru projektu.

ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

předpokládané náklady stavby:	nejsou stanoveny
termín realizace stavby:	není stanoven



Aktuální vzhled výpravní budovy ve stanici Kladno

Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení Praha-Smíchov – Hostivice

Cílem stavby bylo zvýšení kapacity pro vedení odklonových osobních vlaků a zlepšení přestupu na tramvaje a metro. Náplní tak byla jednak reaktivace obou zakonzervovaných stanic Praha-Žvahov a Praha-Stodůlky, rekonstrukce původní stanice Praha-Jinonice s novým názvem Praha-Waltrovka na větší délku kolejí a dílčí úpravy ve stanicích Praha-Zličín. V Jinonicích se zkrátí přestup na metro linky B díky nové železniční zastávce se staronovým názvem Praha-Jinonice, která může zlepšit obslužnost rovněž v právě budované obytné zástavbě bývalého průmyslového areálu.

Také přestup na tramvaje ve zličínské stanici se zlepšil díky dvěma novým vnějším bezbariérovým nástupištím. Na celé trati je instalováno elektronické zabezpečovací zařízení s dálkovým řízením z centrálního dispečerského pracoviště v Praze na Balabence.

Mimo tuto stavbu jsou navíc samostatně rekonstruovány oba historické viadukty přes Prokopské údolí v Hlubočepích. V horizontu několika let se předpokládá ještě další vylepšení, a to přímé zapojení trati k nástupištím železniční stanice Praha-Smíchov v rámci její celkové rekonstrukce, neboť dnes jsou vlaky z Pražského Semmeringu zaústěny pouze do prostoru tzv. společného nástupiště.

Trať Praha-Smíchov – Hostivice byla zprovozněna v roce 1872 a vzhledem ke svému horskému charakteru, velkému převýšení a rozvinutí smyčkou

přes dvojici Hlubočepských viaduktů je označována jako Pražský Semmering, podle první horské dráhy v Rakousku mezi Vídní a Štýrským Hradcem. Trať byla silně využívána pro nákladní dopravu a na sklonku socialistické éry v 80. letech 20. století byla její propustnost zvýšena dvojicí nových stanic Praha-Žvahov a Praha-Stodůlky pro křižování vlaků. V devadesátých letech ale provoz zeslábl, stanice byly zakonzervovány a objevily se i úvahy o zrušení trati. K tomu však nedošlo a od roku 2010 zde byla zavedena taktová doprava v rámci linky PID S65. Řada staveb v úseku ze Smíchova do Jinonic je pod památkovou ochranou.

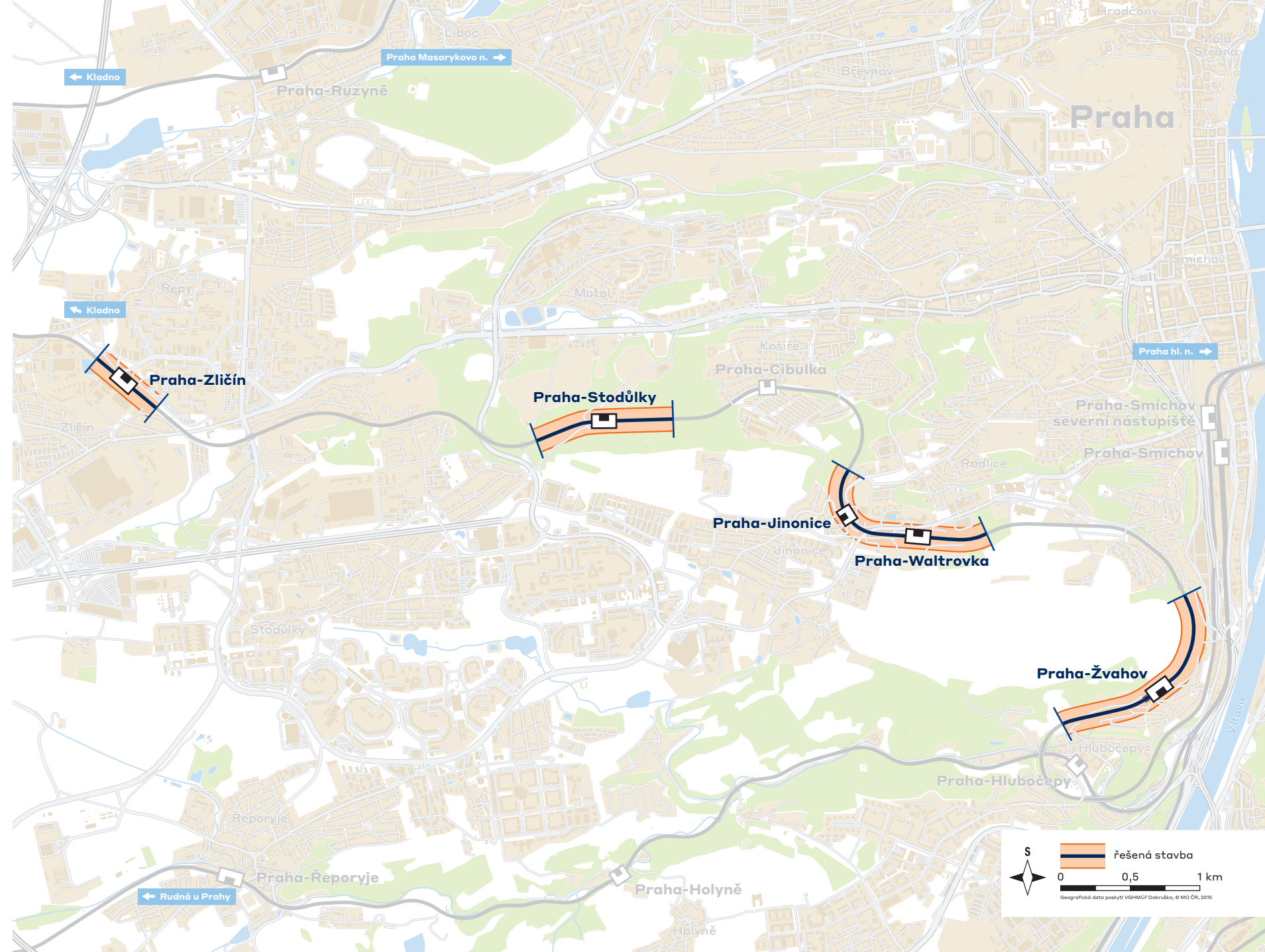
Poněkud zapomenutá trať by měla nabýt na významu při několikaměsíčních nepřetržitých výlukách pro modernizaci úseku z Prahy-Veleslavína do Hostivice. Při nich bude třeba vlaky odklonit do jiné stanice s dobrou vazbou na městskou hromadnou dopravu, k čemuž se Pražský Semmering dobře hodí.

STAV REALIZACE

Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení včetně souvisejících kolejových úprav je stavebně i technologicky dokončena.

ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

náklady stavby:	0,527 mld. Kč
termín realizace stavby:	09/2017–05/2019





Nová zastávka Praha-Jinonice, díky které vznikl na Pražském Semmeringu přestup na metro B



Stanice Praha-Zličín v nové podobě

Železniční spojení Prahy, Letiště Václava Havla a Kladna

Vydala: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Počet stran: 50

Vydání: první

Autoři: Na zpracování této publikace se podíleli tito zaměstnanci SŽDC, s.o.:
David Ježek, Karel Fridrich, Jan Stoklasa, Alena Heinišová, Pavel Tesař

Redakce: Roadmedia s. r. o.

Sazba: Roadmedia s. r. o. (František Dragoun)

Fotografie: Tomáš Johánek, Karel Fridrich, Luděk Čada, HOCHTIEF CZ a.s., Metrostav a.s., Letiště Praha a. s., vizualizace SUDOP PRAHA a. s., jakub cigler architekti a METROPROJEKT Praha a. s.

Tisk: FOR-TIROP, a.s.

Pozn: Výstavba železniční infrastruktury je složitým procesem, který ovlivňuje mnoho faktorů vyvíjejících se v čase. Uvedená data směřující především do budoucnosti je proto nutno brát pouze jako orientační.

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



Spolufinancováno Nástrojem Evropské
unie pro propojení Evropy

[Negrelliho viadukt: opravy kleneb v Karlíně >](#)



www.szdc.cz