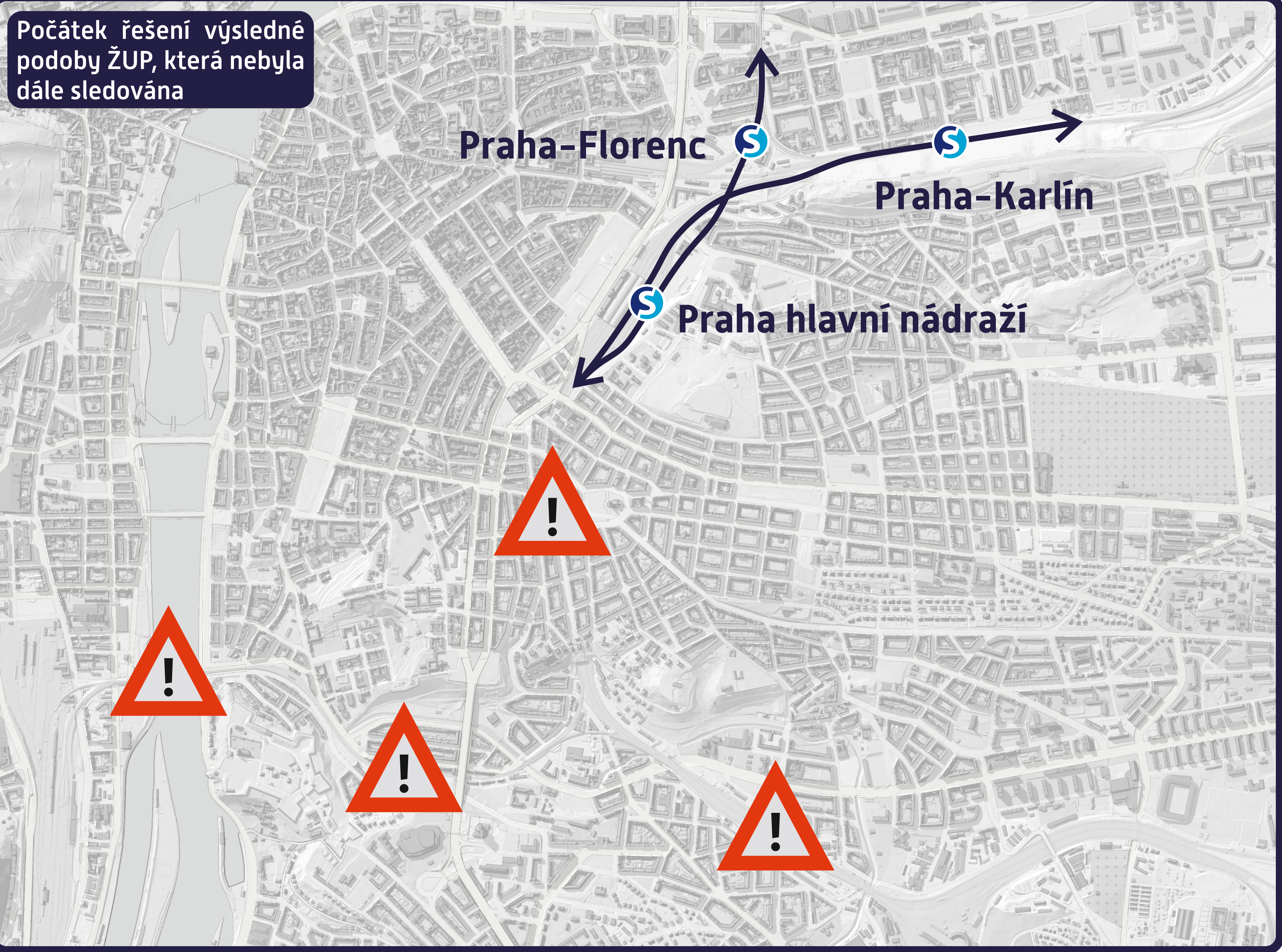


# NÁVRHY VEDENÍ ŽELEZNIČNÍCH TUNELŮ POD PRAHOU

Počátek řešení výsledné podoby ŽUP, která nebyla dále sledována



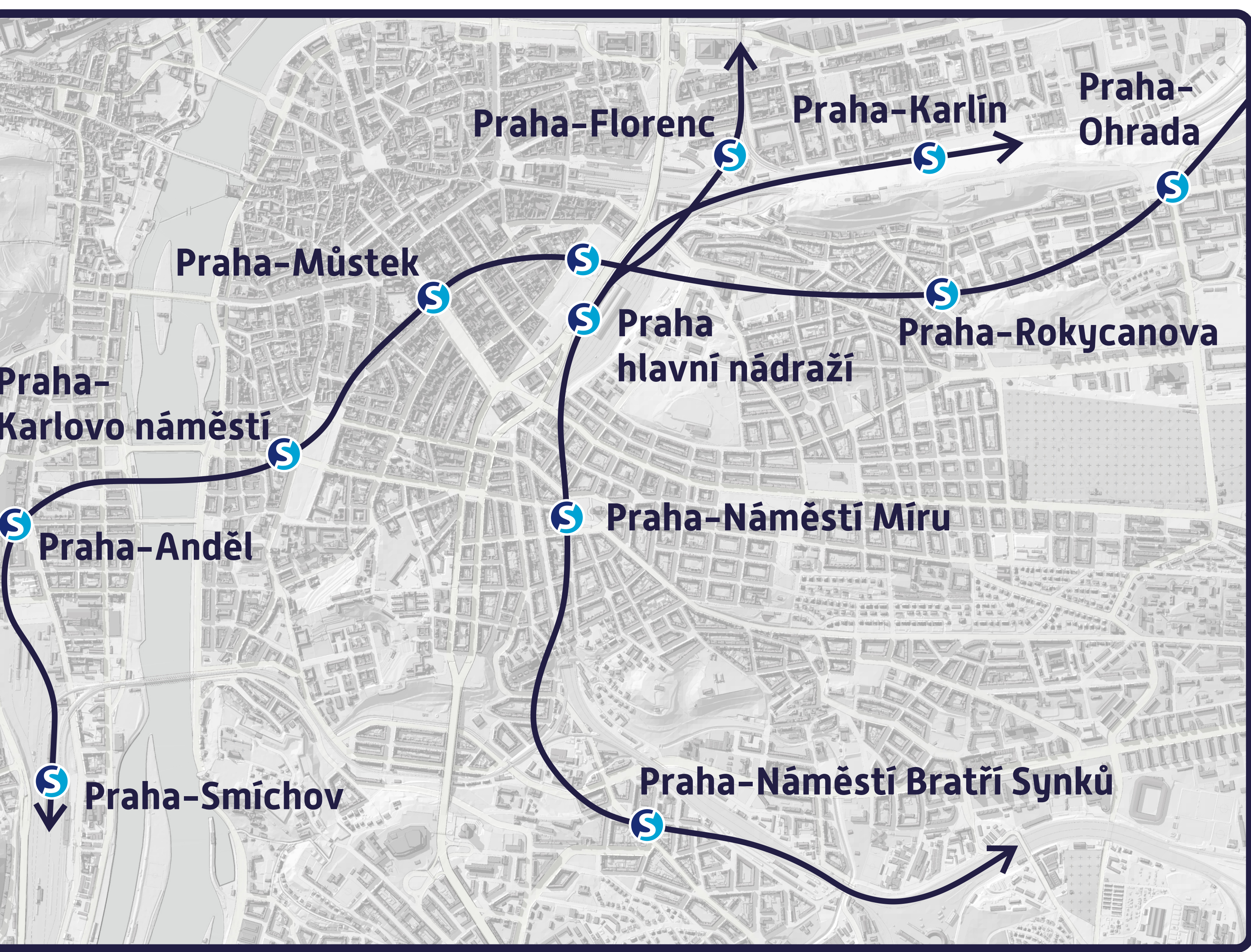
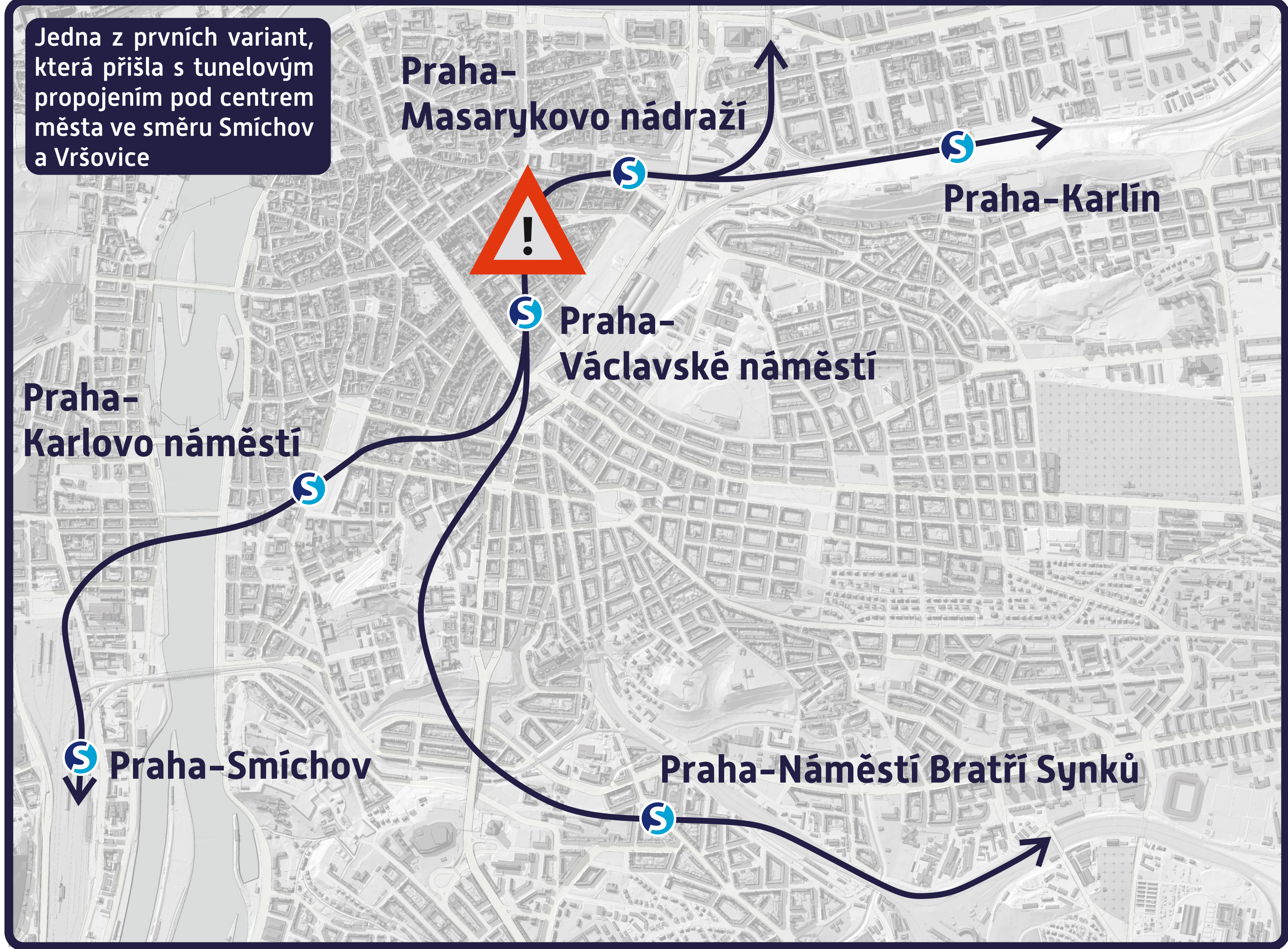
Tento návrh byl jeden z prvních, který pracoval s otázkou zajištění průjezdného modelu městské a příměstské železnice, byl vyprojektován pro případ rozhodnutí o zrušení Masarykova nádraží. Vlaky by ve směru od Negrelliho viaduktu pokračovaly přímo přes autobusové nádraží Florenc a v oblasti Hrabovky by se zhloubily do tunelového portálu a následným pravým obloukem do nové podzemní části hlavního nádraží. Soupravy ve směru z Libně by se do oblasti hlavního nádraží dostaly po nové estakádě kopírující stopu Nového spojení I.

Tento návrh ovšem žádným způsobem neřeší přetížený úsek od jižního zhlaví nádraží až po stanici Praha-Smíchov a Praha-Vršovice. Projekt železničního tunelu Nové spojení II má za cíl vyřešit především tuto jižní oblast a oddělit od sebe regionální a dálkovou dopravu, aby nedocházelo k ovlivňování jednotlivých segmentů osobní dopavy navzájem. Z těchto důvodů nebyl tento návrh shledán jako přínosný a o dalším rozvoji se proto neuvažuje.

Tento návrh nových železničních tunelů jako jeden z prvních řešil komplexně zajištění segregace linek (S) a dálkové dopravy. Návrh trasování Metra (S) řeší vazby ve všech žádaných směrech a zároveň opuštěním úseků Praha-Smíchov - Praha-Vyšehrad - Praha hlavní nádraží a Praha-Vršovice - Praha hlavní nádraží regionální dopravu uvolňuje potřebnou kapacitu pro vlaky vyšších kategorií. Příměstské a městské vlaky přijíždějící ze stanic Praha-Bubny a Praha-Karlín se před Masarykovým nádražím zhloubují pod zem. Poté pokračují táhlým levým obloukem pod Senovážným náměstím do stanice Praha-Václavské náměstí. Po kolejovém rozvětvení za touto stanicí soupravy směřují na Smíchov, či do Vršovic, kde opět vyjíždějí na povrch.

Technicky neřešitelný problém tohoto projektu je zhloubení vlaků právě před Masarykovým nádražím. Problém zde působí tunely linky metra C a domy v okolí ulice Hyberské. Mezi tyto dvě překážky nelze umístit šikmou rampu sloužící k zhloubení železnice pod zem tak, aby metro překlenula a dostala se včas pod domy. Z tohoto důvodu není tato varianta proveditelná. Z tohoto principiálního návrhu se však odvodily další níže prezentované varianty.

Jedna z prvních variant, která přišla s tunelovým propojením pod centrem města ve směru Smíchov a Vršovice



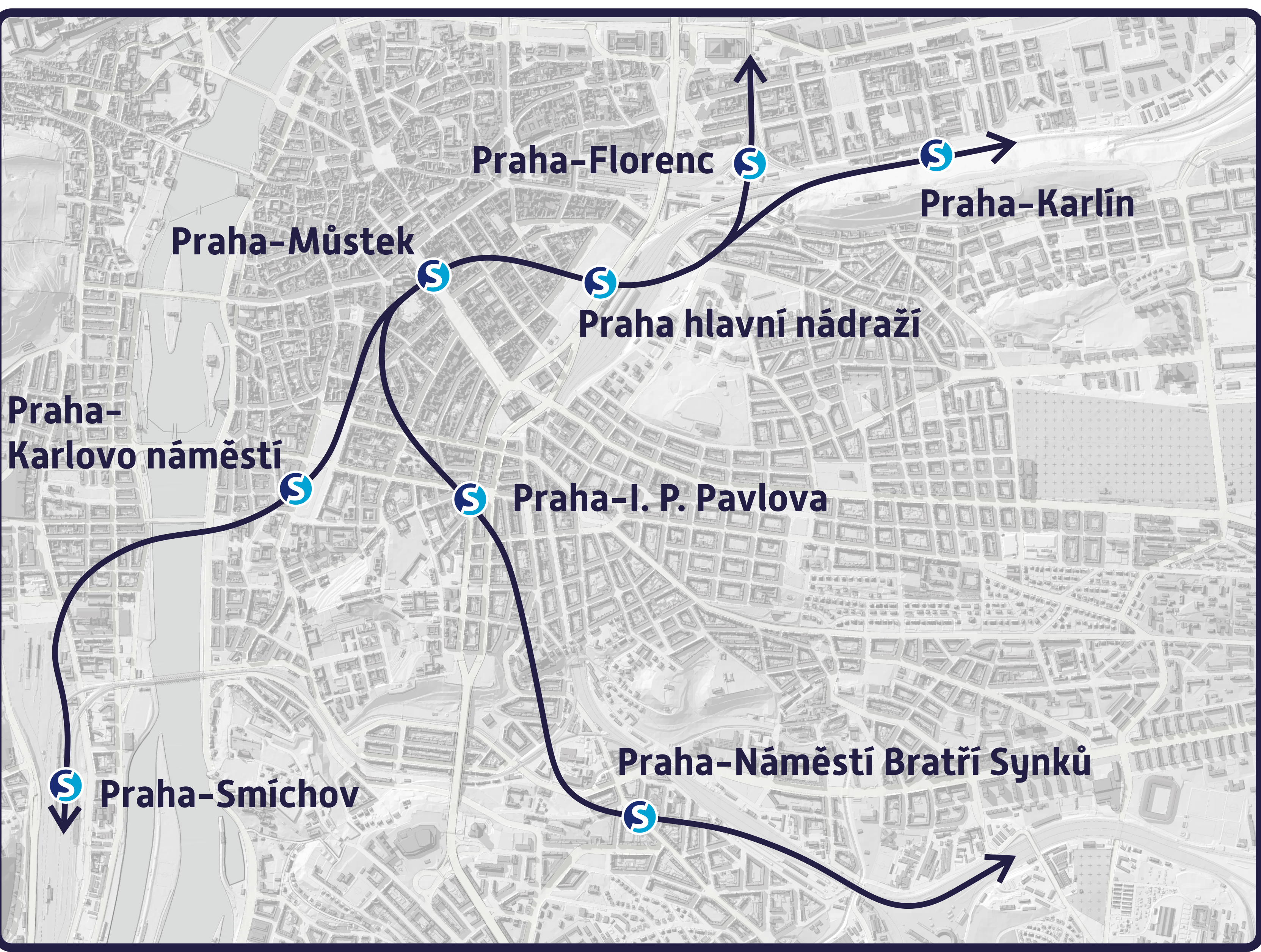
Tato varianta počítá se stavbou dvou zcela oddělených tunelů, a svým rozsahem patří k nejrozsáhlejší. Vlaky v relaci Libeň - Smíchov využívají tunelů již od stanice Praha-Ohrada a pod celým centrem vedou až do stanice Praha-Smíchov.

Severojižní směr vede z rekonstruovaného Negrelliho viaduktu, přes povrchovou stanici Praha-Florenc, podzemní Praha hlavní nádraží a Praha-Náměstí Míru do stanice Praha-Náměstí Bratří Synků, kde následně opět vlaky vyjedou na povrch a zastaví ve stanici Praha-Eden.

Tato varianta přivádí vlaky až na Žižkov, na druhou stranu se ale jedná o nejdražší a technicky nejvíce náročnou variantu. Tato varianta zatím technicky nebyla prověřena.

Další příklad projektu navýšení kapacity pražského železničního uzlu je spojení stanice Praha-Náměstí Bratří Synků a Praha hlavního nádraží závkem přes náměstí I. P. Pavlova a stanici Praha-Můstek. Tato varianta nabízí jednak společně přístupní stanice pro obě větve jak u hlavního nádraží, tak pod Václavským náměstím. Zároveň nabízí na větvi do Vršovic přestup na ostatní druhy veřejné dopravy na I. P. Pavlova. Ani tato varianta zatím nebyla technicky prověřena.

Každá prezentovaná varianta trasování má ještě své podvarianty a zároveň existují i další možnosti řešení Metra (S). Tyto a další varianty by teď měly být podrobně diskutovány a prověřeny, a to jak z hlediska proveditelnosti, tak z hlediska nákladů a efektivity. Všechny tyto varianty Metra (S) však musí splnit základní požadavky - vytvoření nové kapacity pro příměstské a městské vlaky, obslužit jak centrum města, tak umožnit přestup na hlavním nádraží a vhodným způsobem doplnit síť stávající i budoucí sítě metra.



- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
-