

28. ledna 2025

Pod hlavním nádražím vznikne nová dvoupatrová stanice

Správa železnic představila veřejnosti budoucí podobu nových tratí v pražském železničním uzlu. Ze studie proveditelnosti vybrala Centrální komise Ministerstva dopravy variantu se dvěma samostatnými trasami v tunelech a s dvoupatrovou centrální stanicí pod hlavním nádražím. Navíc ji doplnila o další čtyři podzemní zastávky.

Příměstské vlaky v metropoli využívá stále více cestujících. To je třeba zohlednit i při plánování dalších železničních tratí. Správa železnic proto už před několika lety zadala studii proveditelnosti, která řeší budoucí podobu pražského železničního uzlu.

„Centrální komise Ministerstva dopravy vybrala nejvhodnější variantu, v rámci které se v centru Prahy vybudují dvě tunelové trasy v délce 10,6 kilometru a pět nových stanic. Tunely se protnou ve dvou úrovních v centrální stanici pod hlavním nádražím. Jeden povede pod stávajícími podchody na nástupiště, druhý pak bude ještě o úroveň níže. Obě části stanice propojí tunel s eskalátory, vestibuly se budou nacházet na náměstí Winstona Churchilla a v nové odbavovací hale hlavního nádraží,“ říká ministr dopravy Martin Kupka.

Kapacita každého tunelu bude až 16 vlaků za hodinu v každém směru. *„Vzniknou podzemní zastávky v Karlíně, na Václavském náměstí a Karlově náměstí a také částečně zahlobená zastávka na Florenci. Nové trasy pomohou oddělit dálkovou a regionální dopravu. Tím se udrží komfort cestování, navíc při minimálním dopadu na životní prostředí. Předpokládané celkové náklady této varianty jsou ve výši 185 miliard korun,“* přibližuje ředitel odboru přípravy staveb Správy železnic Pavel Paidar.

Schválený záměr se nyní zanesení do strategických dopravních plánů, při jeho přípravě bude Správa železnic spolupracovat se státními institucemi i samosprávou. Dojde také k úpravám zásad územního rozvoje a územních plánů. *„Projekt přináší nové kolejové kapacity přímo v centru města, a to včetně několika zastávek, které zkrátí docházkovou vzdálenost pro cestující. Výsledkem bude nejen vyšší atraktivita železniční dopravy, ale také uvolnění nejvytíženějších úseků MHD v centru. Posílená železnice zároveň odvede část dopravy ze silnic. Méně aut ve městě znamená méně emisí, méně hluku a výrazné zlepšení životního prostředí,“* uvádí Zdeněk Hřib, první náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast dopravy.

„Největším problémem dopravy v Praze není doprava ve vlastní Praze, ale ta v metropolitním regionu. Pražský modal split je totiž vysoce ve prospěch veřejné dopravy, ale to, co Prahu drtí, je právě regionální doprava, kdy nabídka a kapacita je nedostatečná. Z různých historických důvodů v Praze není regionální a městská doprava dostatečně propojena, a proto je projekt Železničního uzlu Praha velkým průlomem a řešením největšího dopravního problému Prahy. Jsme vděční Ministerstvu dopravy a Správě železnic za odvedenou práci a za nápravu současného stavu,“ konstatuje náměstek primátora hl. m. Prahy Petr Hlaváček.

Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha řešila tři základní návrhy a dodatečně ještě dvě modifikace jednoho z nich. Jedna alternativní varianta obsahovala dvě velké stanice pod hlavním nádražím a Václavským náměstím, mezi nimi by vlaky využívaly společný čtyřkolejný úsek. Druhá počítala s jednou centrální stanicí s názvem Opera. Původní řešení vybrané varianty bylo založeno na rychlejší obsluze s menším množstvím zastávek.