SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY

Zápis z jednání

Nová trasa Praha – Beroun a Branický most

Datum konání 16. července 2019
Čas 10:00
Místo konání ÚMČ Praha – Velká Chuchle
Zapsal(a) Ing. David Fuksa

Přítomni Ing. David Fuksa (SŽDC, Odbor strategie), Ing. Pavel Paidar (SŽDC, Stavební správa západ), Ing. Radim Brejcha, Ph.D. (SŽDC, Stavební správa západ), Mgr. Martin Melichar (MČ Praha – Velká Chuchle), Martin Havlina (MČ Praha – Velká Chuchle), Ing. Jan Křen (MČ Praha – Velká Chuchle)

Omluveni

Hosté

Nová trasa Praha – Beroun

V první části setkání byl zástupci SŽDC upřesněn aktuální postup prací na studii proveditelnosti zaměřené na novou trasu Praha – Beroun (dále jen SP). Z důvodu zpoždění v připomínkovém řízení ke konceptu SP došlo k posunu termínu finálního plnění, a to z původního přelomu červen/červenec o jeden měsíc. Po dokončení a předání finálního plnění SP na konci července 2019 bude po kontrole a interním vyhodnocení SP předložena (odhadem v září 2019) k projednání a případně výběru s následným schválením varianty k navazující přípravě na Centrální komisi Ministerstva dopravy – předpoklad do konce roku 2019.

Z původních tří souborů variant B (nová trasa Praha-Radotín – Beroun), C (Praha-Smíchov/Krč – Beroun) a F (Praha-Radotín – Řevnice) do konečné fáze v plném rozsahu posouzení postoupily pouze varianty B a C, jelikož varianta F je do určité míry omezující ve sklonovém profilu pro provoz nákladní dopravy při zapojení do Řevnic a zároveň u varianty i v případě jejího pokračování po Hořovice neexstuje možnost odvedení nákladní dopravy z úseku Řevnice – Beroun (z důvodu pro nákladní dopravu velmi omezujících sklonových poměrů).

Následně byla podrobněji diskutována situace na území Malé Chuchle, a to především **v případě schválení a následné realizace varianty C**. V současnosti nelze zcela vycházet z předešlých dokumentací k nové trati, resp. přípravné dokumentace, obsahující postupy výstavby v mnohém poplatné tehdejší době zpracování. Zároveň je velmi předčasné řešit konkrétní dopady na území Malé Chuchle z pozice dopracovávané SP, jelikož teprve v navazujících stupních přípravy stavby budou postupy výstavby nově řešeny, a to i s přihlédnutím ke zkušenostem např. s technologií ražby tunelů TBM. U varianty C nadále platí, že by bylo nutné přestavět poslední pole před Chuchelským tunelem vlivem zřízení nové odbočky do tunelu v nové trase a se zjevným dopadem do bezprostředně sousedících nemovitostí. V takovém případě však bude v rámci záborů řešen odkup dotčených nemovitostí.

V rámci SP je počátek výstavby nové trasy odhadnut na rok 2028. Bylo potvrzeno, že řešení záborů resp. výkupu nemovitostí nelze očekávat dříve, jak cca v roce 2027. Samotná doba realizace stavby nové trasy, především ražby tunelu, bude sice značná (odhadem cca 10 – 15 let), avšak vlastní stavba v prostoru Malé Chuchle může být znatelně kratší, a to pouze v období připadajícícm na úpravy Branického mostu a dostavbu tunelu nové trasy při zdejším portálu (jednotky let). Rovněž technologie dopravy a ukládání vytěženého materiálu bude předmětem opětovného řešení – deponie materiálu zřejmě zcela mimo oblast Malé Chuchle.

Závěrem diskuse k nové trase v případě varianty C bylo konstatováno, že dopravní zátěž v oblasti Malé Chuchle je v porovnání s variantou B prakticky rovnocenná. V případě varianty B

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace zapsána v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, spisová značka A 48384
Sídlo: Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
IČ: 709 94 234 DIČ: CZ 709 94 234
www.szdc.cz

však veškerá doprava (včetně veškeré nákladní) projíždí rovněž Velkou Chuchlí a Radotínem, což může být negativem této varianty. V případě varianty C naopak v oblasti Malé Chuchle (stejně jako ve zbytku stávající trati podél Berounky) je dálková osobní doprava již odvedena do tunelu.

Branický most

Zástupcům městské části byla představena připravovaná stavba zdvoukolejnění trati přes Branický most. Stavba bude zahrnovat pokládku druhé traťové koleje, na kterou je již i vlastní Branický most připraven (jen nebyla nikdy položena). Zdvoukolejnění bude končit ve směru od Krče před Chuchelským tunelem, který v současnosti neodpovídá svým profilem dvoukolejné trati. Stavba je připravována tak, aby bylo možné ji realizovat v co nejdříve, jelikož se stane součástí odklonové trasy po dobu výlukové činnosti na trati Praha hl. n. – Praha-Smíchov, zejména při přestavbě mostů pod Vyšehradem.

Optimalizace trati Praha-Smíchov – Praha-Radotín

Aktuálně je dokončován výběr zhotovitele stavby (EUROVIA), cca v srpnu 2019 předání stavby s následným počátkem stavebních prací, avšak prozatím na území MČ v minimálním rozsahu. Výraznější rozsah prací na území MČ bude probíhat ve stavební sezóně roku 2020. V období Velikonoc 2020 proběhne čtyřdenní nepřetržitá výluka (kompletně v obou traťových kolejích) za účelem zřízení odbočky ve Velké Chuchli atd. Konec realizace stavby je plánován cca na polovinu roku 2022.

Nová zastávka Praha-Malá Chuchle

Nová zastávka v oblasti Malé Chuchle není aktuálně připravována, a to ani na trati mezi Smíchovem a Radotínem (nacházela by se v omezujícím dvoukolejném úseku pojížděném všemi vlaky osobní dopravy), tak ani na trati dnešního nákladního průtahu, tzn. na Branickém mostu (situace zastávky na Branickém mostu cca nad Strakonickou ul. rozsahem stavby přesahuje proveditelnost v termínech výše uvedeného zdvoukolejnění, nehledě na její investiční náročnost). Je však možné, že bude zastávka prověřována v rámci připravované studie proveditelnosti železničního uzlu Praha, přičemž v případě výběru varianty C nové trati Praha – Beroun lze uvažovat i o její proveditelnosti na trati mezi Smíchovem a Radotínem, která by pak byla využívána pouze regionální osobní dopravou.