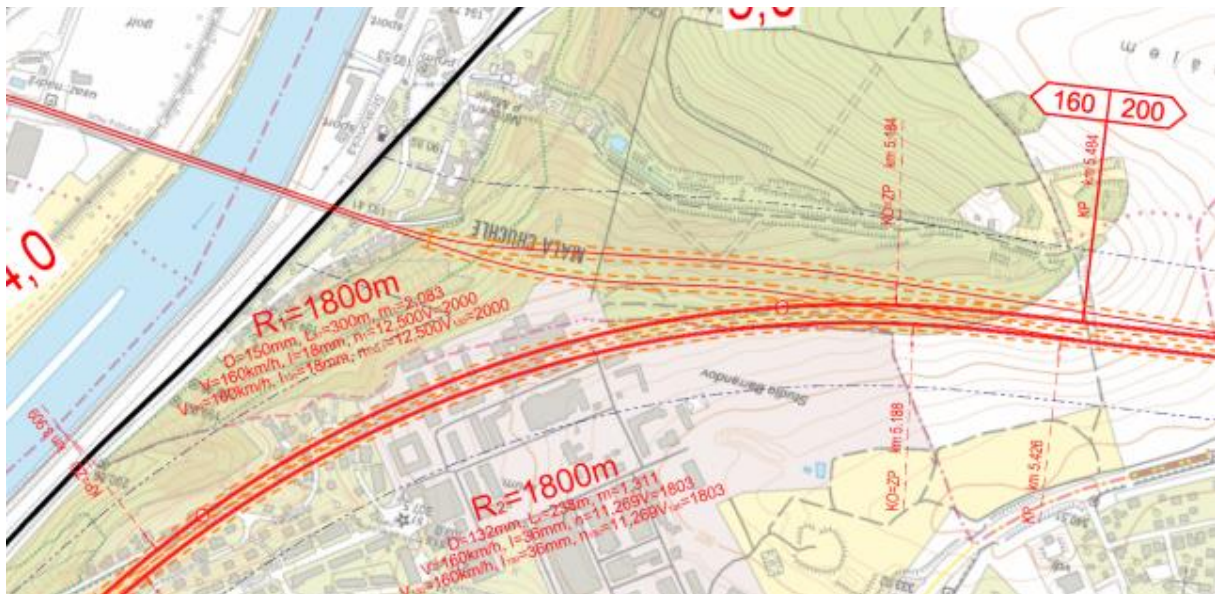


V prosinci loňského roku byla schválena studie proveditelnosti prověřující v původním rozsahu novou železniční trasu Praha – Beroun, resp. s případným pokračováním až po Hořovice/Zbiroh. V průběhu zpracování studie však byly projektové varianty do konečného dopracování omezeny na úsek Praha – Beroun, jelikož za Berounem není návrh nové trati obhajitelný. Důvodem obhajoby nové trati v úseku Praha – Beroun je možnost jejího využití nejen rychlou osobní železniční dopravou, ale především podstatnou částí nákladní železniční dopravy, a to při výhledově očekávaném výrazném nárůstu. Hlavním cílem přípravy projektu, byť se nachází v samotném počátku, je dosažení potřebné kapacity železničního spojení Praha – Beroun a rovněž snížení hlukové zátěže v hustě osídleném údolí Berounky.

Z projektových variant byla schválena tzv. varianta C-I, spočívající v návrhu nové trati z Prahy-Smíchova do Berouna, přičemž nedílnou součástí je odbočné napojení z uzlu Praha pro nákladní dopravu ze směru od Branického mostu, jak je patrné z přiloženého výřezu ze situačního výkresu. Řešení se nachází v převážně části trasy v tunelu, avšak od uzlu Praha je v samém svém konci napojena na povrchové části železniční sítě. Jedním z těchto míst je i prostor Malé Chuchle právě při napojení nákladní spojky z tunelu na Branický most. Nový portál tunelu na této spojnici bude v bezprostřední blízkosti stávajícího tunelu ve směru na Radotín. Spojka bude využívána pouze vlaky nákladní dopravy, které by bez nové trati byly trasovány jako dnes od Krče ku Radotínu, nejvyšší rychlost těchto vlaků by výhledově na Branickém mostu a spojnici na novou trať činila 100 km/h.

Jelikož rychlá osobní železniční doprava po dokončení nové trati již nebude využívat stávající trať, v prostoru Malé i Velké Chuchle dojde ke snížení počtu vlaků využívajících povrchovou železniční síť. Stávající trať bude primárně určena pro regionální osobní vlaky a nákladní vlaky, které nebudou moci projet po nové trati. Samotná stavba je na úrovni studie zatím uvažována svým počátkem v roce 2028 a dokončena by měla být roku 2042. Harmonogram stavby bude podrobně rozpracováván až v navazující přípravě stavby a lze předpokládat, že převážnou část období výstavby bude probíhat ražba tunelů v hlavní trase, tzn. bez rozsáhlé stavební činnosti v lokalitě Malé Chuchle – ta bude spojena především s realizací napojení na Branický most.



**Ing. David Fuksa**

**Správa železnic, státní organizace  
Generální ředitelství**