

Nový Hlavák

ŘÍJEN 2023



Úvodní slovo

Říjnové vydání newsletteru se zaměřuje hlavně na to, jak se nejen česká železnice promění v následujících desetiletích a co to znamená pro pražské hlavní nádraží. To se na změny bude muset připravit podobně jako pařížské nádraží Montparnasse, které se Hlaváku v leccem podobá. Také připomínáme, že pokud vás zajímají detaily o Soutěžním dialogu Nový Hlavák, můžete se přijít podívat na výstavu přímo do Nové odbavovací haly. Přejeme příjemné čtení.

Inspirace ze zahraničí

Brutalismus v moderním hávu na Gare Montparnasse v Paříži

Pařížské nádraží Montparnasse vzniklo už v roce 1840. V 60. letech minulého století se však z historické budovy přesunulo o několik desítek metrů do novostavby v brutalistním stylu, která byla součástí plánů výstavby kancelářských i bytových komplexů v podobném architektonickém duchu. Z nádraží se postupně stala železniční stanice se stoupajícím počtem cestujících a v současnosti je čtvrtým nevytíženějším nádražím ve Francii. Z důvodů nedostačujících kapacit odbavovací haly vznikl v roce 2017 plán na její modernizaci.



Gunnar Klack, CC BY-SA 4.0
<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>, via Wikimedia Commons

Stejně jako pražské hlavní nádraží stanice Montparnasse před renovací trpěla nedostatky, které vycházely z návrhu budovy v 60. letech. Šlo především o nepřehledné členění budovy, zhoršený technický stav některých jejích částí a také o příliš tmavé prostředí interiéru vzhledem k betonové konstrukci.



Chabe01, CC BY-SA 4.0
<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>, via Wikimedia Commons

Modernizace a renovace fasády odbavovací haly probíhala za plného provozu nádraží. Stejně tomu bude i u Nového Hlaváku. Během stavebních úprav se podařilo zlepšit členění interiéru tak, že podlaha je různými materiály rozdělena na klidnější zóny a zóny, kterými se mohou lidé pohybovat do dalších částí nádraží. Společně s rozmístěním informačních tabulí o příjezdech a odjezdech vlaků do více míst odbavovací haly se tak podařilo snížit koncentraci lidí v jednom bodu a nyní je pohyb cestujících a návštěvníků plynulejší.

Zásadní úpravy stropů a fasády umožnily proniknutí více denního světla do budovy, která tak působí vzdušněji. Nádražní prostory však nevyužívají pouze cestující. Záměrem modernizace bylo uzpůsobení prostor k poměru cestujících a lidí z okolí 65 % ku 35 %.

Nádraží Montparnasse se díky stavebním úpravám stalo funkční součástí města, kterou kromě cestujících využívají i místní, jelikož budova přestala být územní bariérou a díky důmyslné modernizaci nabídla přirozené propojení s okolím a také dostatek nabízených služeb.

Nová éra dopravy přinese nárůst cestujících vlakem

Vlaky za loňský rok přepravily v Česku téměř 175 milionů osob. V následujících desetiletích však českou železnici čeká podle odhadů výrazný nárůst počtu cestujících. Značný vliv na to bude mít i celoevropská politika snižování uhlíkových emisí v porovnání s ostatními druhy dopravy, její rozvoj podporuje Evropská unie a jednotlivé státy. Současným problémem je nízké využití vlaků pro přeshraniční cesty – v roce 2021 takové cesty tvořily jen 7 % z celkového využití železnice v Evropě.

Změnit to má unijní akční plán, jehož součástí je i finanční podpora Evropské centrální banky pro stavby vysokorychlostních tratí. Podobné cíle si ve vlastním akčním plánu dává i české ministerstvo dopravy, které chce cestování po železnici zatraktivnit rozvojem a modernizací komplexní železniční infrastruktury, včetně rychlotratí a vhodných regionálních tratí.

Všechny plány směřují k jedinému: Zlepšení dostupnosti a rychlosti železničních spojení, což ovlivní i klíčové dopravní tepny. Jednou z nich je pražské hlavní nádraží. V současné době jím projde asi 92 tisíc lidí denně, v roce 2050 to má být dle Správy železnic asi 200 tisíc lidí, v roce 2070 dokonce 300 tisíc lidí. Podobným tempem naroste i počet odbavených vlaků. I proto vznikl Soutěžní dialog Nový Hlavák, který má hlavní nádraží na renesanci železniční dopravy připravit, a to včetně odbavovací haly i veřejného prostoru Vrchlického sadů.

Rozhovor

O vysokorychlostních tratích, které jsou v Česku stále častějším tématem, a jejich vlivu na dopravu v Praze jsme hovořili s Jakubem Bazgierem ze Správy železnic. Právě on má jejich přípravu na starost.

Přes Českou republiku má v budoucnu vést transevropská dopravní síť (TEN-T), která zahrnuje i plány na výstavbu vysokorychlostních železnic. Praha bude přirozeně jedním z výchozích bodů vysokorychlostních tratí. Co rychlovlaky české metropoli přinesou?

V okamžiku dokončení vysokorychlostních tratí v Česku významně zkrátíme dojezdovou dobu z Prahy do krajských měst a regionů. Z pohledu časových dostupností tak celou zemi v podstatě zmenšíme, což s sebou přinese další benefity. Jen na klíčové trati mezi Prahou a Brnem počítáme s tím, že denně ji využije 60 tisíc cestujících. To je ve srovnání s dneškem dnešku zhruba 100% nárůst.



Jak konkrétně se vysokorychlostní železnice podepíší na dopravě v Česku a v Praze?

Přibližně do půl hodiny se z Prahy dostanete do Ústí nad Labem, do hodiny do Hradce Králové, Jihlavy a Brna. S ohledem na mezinárodní dopravu by rychlovlaky měly přepravit cestující mezi Berlínem a Vídní asi za čtyři hodiny. V praxi to znamená, že z Prahy se pojedou do Berlína o málo déle než dvě hodiny, z Prahy do Vídně také za dvě hodiny. Navazující rychlovlaky v zahraničí pak mohou výrazně zkrátit dobu strávenou na železnici i při cestách do okolních zemí.

Nestačilo by pouze modernizovat už existující tratě?

Když porovnáme vytížení české železnice například s Německem, na našich koridorech leží několikanásobně větší zátěž. Nové vysokorychlostní tratě tak pomohou uvolnit část kapacity na stávajících kolejkách například pro nákladní dopravu.

Jak se výstavba rychlotratí projeví přímo v Praze na hlavním nádraží?

Na základě propojení v rámci TEN-T se pražské hlavní nádraží stane významným bodem pro evropskou železniční dopravu, což na něj přivede několikanásobně vyšší počet cestujících, než je tomu dnes. Probíhající soutěžní dialog je klíčový i pro to, aby nádraží nápor cestujících zvládlo a poskytlo jim kvalitní zázemí. Nejde jen o odbavovací halu, která projde proměnou a její plocha se rozšíří, ale i o Vrchlického sady, které nabídnou kvalitně řešený veřejný prostor s bonusem tramvajové zastávky přímo před budovou. Věřím, že hlavní nádraží se pak stane příkladem pro další česká i evropská města.

Číslo newsletteru

93 % cestujících a obyvatel okolí by ve Vrchlického sadech uvítalo více možností posezení

Projekty, které změny pražskou železnici

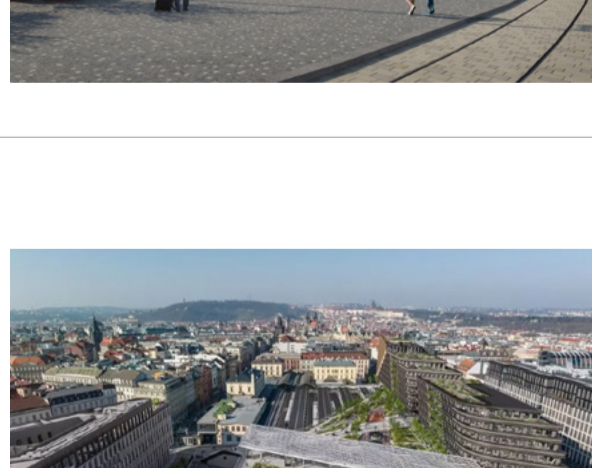
Praha – Letiště Václava Havla – Kladno

Středoevropským městem Kladnem se aktuálně nejintenzivněji pracuje na úseku mezi Bubny a Výstavištěm. Součástí trati bude i nové spojení na letiště, odkud se cestující pohodlně dostanou do centra města na Masarykovo nádraží. Vznikne šest nových stanic napojených na metru, dojde k modernizaci stávajících stanic a podél trati vzniknou i nová P+R parkoviště. Díky změnám bude cestování na letiště i do Kladna komfortnější.



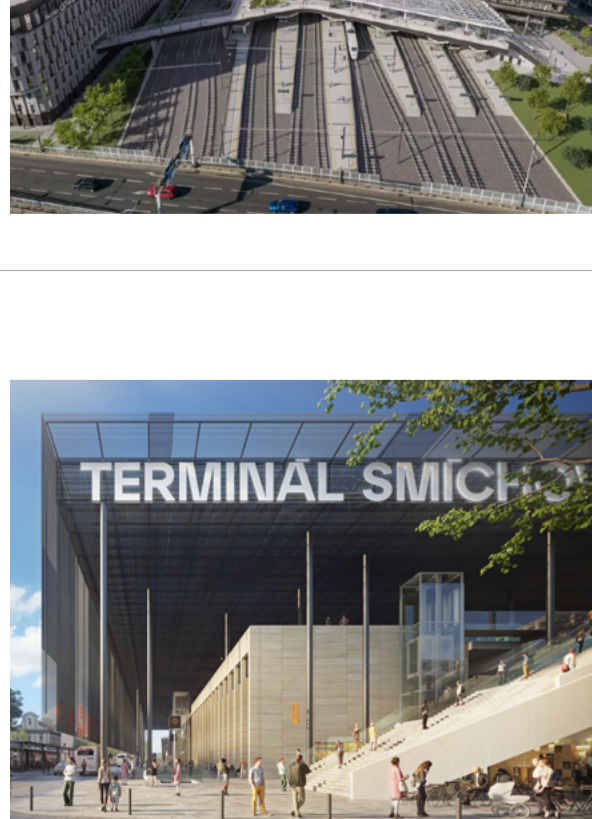
Masarykovo nádraží

Výchozím bodem pro cesty do Kladna a na letiště bude Masarykovo nádraží, jehož se také týká výrazná modernizace. Dojde k rozšíření počtu nástupišť a výstavbě platformy zlepšující přístupnost území, které je v současnosti spíše bariérou. Platforma kromě přístupů na jednotlivá nástupišť nabídne klidovou zónu a novou vestibule stanice. Dojde tak k vytvoření moderního veřejného prostoru a podstatnému zkrácení pěší cesty na pražské hlavní nádraží.



Terminál Smíchov

Smíchovské nádraží je dalším důležitou stanicí, která obsluhuje levý břeh Vltavy. Stejně jako hlavní nádraží nebo „Masaryčka“ je v plánu jeho proměna. Rekonstrukce bude ze zmíněných stanic nejviditelnější. Podoba nádraží bude modernější se zachováním staré odbavovací haly,lepší se prostor před stanicí, nad nástupišťe se přesunou dálkové autobusy, které aktuálně končí v ulici Na Knížecí. Dojde také na výstavbu nové lávky nad kolejemi směrem do ulice Radlická. Hotovo by mělo být v roce 2027 a nově dopravní terminál tak přispěje k rozvoji se podobě Smíchova.



Co se o Novém Hlaváku píše v médiích

Na konci září Česká televize natočila na hlavním nádraží reportáž, která přibližuje Soutěžní dialog a proměny, které Nový Hlavák chystá.

Reportáž můžete zhlédnout zde: [Budoucnost Hlavního nádraží - 30. září - Z metropole](#)

Nový Hlavák

Zadávací řízení se soutěžním dialogem
 Copyright © 2023 Nový Hlavák

