

CEVRO Fórum: Železnice v ulicích Prahy

03.března 2006 Petra Viktorová

Ať se po Praze pohybujete, jak chcete, vždy narazíte na problém velkého množství jiných přemísťujících se osob a vozidel. Zkrátka, jako každé jiné velké město, má i Praha své zácpy, pomalu hýbající se davy a kolony spíše stojících aut. Experti i politici se snaží najít řešení, které by pomohlo a bylo přijatelné jak finančně, tak z hlediska efektivity a vlivu na okolí.

Pár dní po tom, co se pražští radní dohodli na prodloužení trasy A metra do Motola a dále pak na letiště v Ruzyni, uspořádalo CEVRO veřejnou diskusi s názvem Železnice v ulicích Prahy. Naším cílem bylo zamyšlení nad úlohou vlaků v městské a příměstské dopravě a případné spojení centra s letištěm právě touto formou.

Úloha vlaků ve městě

Hlavní otázky zněly následovně: Má jezdit na Ruzyni vlak? Kudy? A co pak rovnou napojit železnici na Kladno? A samozřejmě, jaká by měla být úloha železnice obecně? Pozvali jsme bývalého generálního ředitele ČD ing. Šípa a předsedu dopravního výboru pražského magistrátu ing. Laudáta, aby svými příspěvky zahájili celou diskusi. Ing. Šíp představil několik variant vedení trasy železnice z centra na letiště. Nejvýhodnější se jeví využití současné trasy před Dejvicemi, i když existuje například varianta přes Smíchov, Zličín a Hostivice.

Ing. Laudát uvedl, že je třeba železniční dopravu v Praze a okolí plně zapojit do integrovaného systému dopravy. Nevýhodou je, že současný stav tratí a zastávek v Praze nevyhovuje potřebám pravidelných intervalových spojení. Právě modernizace tratí by pomohla i spojení Kladna s Prahou.

Samospráva hledá řešení

Jako první v diskusi vystoupil ing. Chalupa, starosta Prahy 6 - dopravou na letiště nejvíce dotčené městské části. Zdůraznil, že Praha 6 nikdy netrvala na řešení buď metro, nebo vlak. Je třeba najít vhodné vyvážení, aby byla spojení využita rovnoměrně, včetně malých nádraží.

Podle hejtmana Středočeského kraje Petra Bendla je pro Prahu výhodné, pokud bude se Středočeským krajem spolupracovat. Praha díky výši svého HDP nemá nárok na dotace z evropských fondů. Při financování infrastruktury Středočeského kraje z těchto fondů však může významně profitovat i hlavní město.

Podle primátora Kladna Dana Jiráňky je nezbytné najít řešení v co nejkratší době. Mnoho občanů jeho města denně do Prahy dojíždí nebo pracuje na letišti a neexistující spojení je neúnosné jak pro ně, tak i pro občany částí Prahy po cestě do centra.

Zástupce Českých drah Bohumil Pokorný shrnul snahy ČD o větší integraci drah do městské dopravy. Zmínil i číselné značení vlaků, které by navázalo na jasná označení tramvají, autobusů a metra. Bohužel systém značení vlaků se neosvědčil, neboť jak se ukázalo, nikdo o něm pořádně nevěděl. Zrovna tak se dodnes nepodařilo zajistit, aby vozy hromadné dopravy kromě přestupu na metro hlásily i přestup na vlak.

Nedostatek komunikace

To jsou příklady, na kterých bylo možné vycítit, že komunikace dotčených stran, tedy projektantů, stavitelů, samospráv a provozovatelů není úplně ideální. Až při diskusi se ukázalo, že existuje mnoho

námětů, které je možné uvést do praxe, pokud se o nich bude hovořit. I sami účastníci diskuse uznali, že jim více komunikace chybí.

CEVRO diskusí o železnici nechtělo vyřešit letité problémy dopravy v Praze. Cílem nebylo ani propagovat jedno řešení proti druhému. Chtěli jsme jen poskytnout prostor pro otevřenou veřejnou diskusi dotčených stran. Jak se během večera ukázalo, existuje mnoho diskutabilních bodů, ale malý zájem je diskutovat. Pokud se nám podařilo tento zájem trochu oživit, splnili jsme cíl, který toto CEVRO Fórum mělo.

Pozn.: Pokud máte zájem prohlédnout si prezentace ing. Šípa a ing. Laudáta, naleznete je na www.cevro.cz