

PRAHA, 25. listopadu 2019

## **Studie proveditelnosti nové trati Praha – Beroun je schválena**

Centrální komise Ministerstva dopravy schválila studii proveditelnosti prověřující novou trasu primárně mezi Prahou a Berounem s doporučením další přípravy nové trati Praha-Smíchov/Branický most – Beroun. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) současně pokračuje v realizaci a přípravě staveb v rámci optimalizace stávající trati mezi Prahou-Smíchovem a Berounem.

Jako nejvhodnější byla vyhodnocena tzv. varianta C-I zahrnující novou trasu v celé délce úseku Praha-Smíchov – Beroun, s odbočkou pro nákladní dopravu do prostoru Malé Chuchle a napojením na Branický most v rámci železničního nákladního průtahu uzlem Praha. Celková délka nové trasy činí 26,3 km (včetně odbočky pro nákladní dopravu), přičemž 24,8 km nové trasy se nachází v tunelu (pro každou traťovou kolej bude jednokolejný tubus).

*„Varianta C-I respektuje po léta známý návrh, ale až nyní se podařilo pro takto náročnou investici nalézt dostatek obhajitelných přínosů, podmíněných rovněž elektrizací a zkapacitněním trasy ze státní hranice ve směru na Norimberk,“* uvedl generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda.

Začátek samotné realizace lze s ohledem na rozsah stavby a technickou náročnost očekávat v roce 2028. Nová trať je plně přizpůsobena smíšenému provozu osobní a nákladní dopravy, což ovlivnilo nejen sklonové parametry trasy, ale i maximální traťovou rychlost, která zde činí 200 km/h.

Předpokládaný rozsah dálkové a rychlé meziregionální osobní dopravy je v nové trase varianty C-I zastoupen například půlhodinovým intervalem vlaků Ex s cestovní dobou Praha hl. n. – Plzeň hl. n. cca 51 minut (z Prahy-Smíchova cca 44 minut), dále v období přepravních špiček až čtyřmi spoji složenými z obdoby dnešních linek R16 a R26 s cestovní dobou Praha hl. n. – Beroun cca 19 minut (z Prahy-Smíchova cca 12 minut). Ve stávající trase v údolí Berounky pak může být při zvýšené spolehlivosti plně posílena osobní regionální doprava, například ve špičkovém 10minutovém intervalu až po Řevnice.

Nákladní doprava nebude zpomalována vyčkáváním na volné trasy na stávající trati, ale bude je moci operativně využít buď na nové, nebo staré trati. V období dopravní špičky bude na nové trase pro nákladní dopravu k dispozici volná kapacita cca každou půlhodinu.

Existence nové trasy má rovněž velký význam pro možné provázení rychlé osobní a nákladní dopravy v případě výlukových stavů či mimořádností na staré trati, pro které v současnosti neexistuje odpovídající alternativa.

Studie proveditelnosti byla zadána v roce 2017. Jejím cílem bylo vypracování návrhů zvýšení kapacity trati Praha – Plzeň, a to v projektových variantách řešících především nejkritičtější úsek Praha – Řevnice – Beroun. Hlavním cílem bylo nalezení ekonomicky obhajitelného technického řešení nejen pro cílový rozsah osobní, ale především nákladní dopravy. Kromě dalších očekávaných přínosů návrhu, například ve zkrácení jízdních dob, bylo nutné minimalizovat dopady na životní prostředí (řešené lokality dominuje CHKO Český kras), zároveň však bylo cílem snížení hlukové zátěže při průchodu hustou okolní zástavbou v údolí Berounky.

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
T 601 380 700  
E [press@szdc.cz](mailto:press@szdc.cz)  
[www.szdc.cz](http://www.szdc.cz)