



MC05P00K4QT9

Městská část Praha 5 Úřad městské části nádraží 14. října 1551/4	
Datum doručení:	28 -01- 2016
Číslo jednací:	
Počet listů příloh:	Počet listů 3

Úřad městské části Praha 5  
Petr Hnyk  
radní MČ Praha 5  
Štefánikova 13,15  
150 22, Praha 5

Váš dopis zn.	Č. j. IPR	Vyřizuje/kancelář/linka	Datum
??/2015/RH	13032/15	Ing. Lukáš Tittl /INFR/4578	27 -01- 2016

**Věc: Koordinace záměrů při rekonstrukci železniční trati Smíchov – hl. nádraží**

Vážený pane radní,

připravovaná rekonstrukce železniční trati Praha-Smíchov – Praha hlavní nádraží je velmi důležitý projekt v celém kontextu železničního uzlu Praha. Současný nevyhovující stav tratě brzdí další rozvoj dálkové městské i příměstské železniční dopravy. Z pohledu železniční dopravy je tedy vhodné, aby tato klíčová stavba proběhla co nejdříve.

IPR Praha dále považuje za velmi důležité realizaci železniční zastávky Praha-Výtoň. Tato nová železniční zastávka jednak zlepší obsluhu přilehlé lokality, ale také se stane významným přestupním bodem mezi železnicí a tramvajovou dopravou. Díky nabídce nových a rychlejších spojení může tato zastávka výrazně zvýšit potenciál městské a příměstské železnice. Pro nás je tedy realizace této železniční zastávky vysoce prioritní.

Železniční most tvoří důležitou spojnicí Prahy 2 a Prahy 5, a proto je po něm vedena i cyklistická páteřní trasa A 13 (Výtoň – Smíchovské nádraží – Radlice – Jinonice – Nové Butovice – Stodůlky – Třebonice – (Chřášťany), na niž navazuje na Výtoni páteřní pravobřežní trasa A2, ve východním směru pak pokračuje trasa A 23 (Výtoň – Vršovice – Michle – Záběhlice – Hostivař – Petrovice – Křeslice – Újezd u Průhonic – (Průhonice).

Vítáme intenzivní zájem městské části řešit propojení přes Vltavu, avšak s popisovaným dopravním řešením motorové a bezmotorové dopravy v některých částech nesouhlasíme. Navržená varianta kapacitní komunikace z plánovaného vyústění Radlické radiály nemá oporu v územně plánovací dokumentaci, ani studie pořizovaná ke změně ÚP v dané lokalitě s takovou variantou řešení nepočítala. Velmi sporné by bylo i využití územní rezervy pro městský železniční tunel jinou neželezniční stavbou. Toto řešení není v souladu se sledovanou dopravní koncepcí hlavního města Prahy a z naší strany nemůže být podporováno.

S navrhovaným řešením mimoúrovňového vedení cyklistů přes ulice Nádražní a Strakonická nesouhlasíme a to z těchto důvodů:

- v rámci města by nemělo docházet k výškové segregaci různých typů dopravy
- především dochází k výrazným zásahům do veřejného prostoru vznikem ramp a nájezdů

na tyto mimoúrovňové segmenty, s tím souvisí i vznik dalších zbytkových ploch, které jsou obtížně využitelné a udržovatelné

- na smíchovské straně je již dnes vhodný přístup na železniční most pro cyklisty, i když šířkové uspořádání by mohlo být vhodnější.

Obecně lze konstatovat, že je vhodnější aplikovat integrační opatření cyklistů a chodců v rámci stávajících uličních úrovní, které podpoří přirozenou prostupnost města v jedné úrovni.

K Vámi uvedené problematice lávky pro cyklisty na stávajícím železničním mostě konstatujeme, že s ohledem na význam tohoto spojení by předmětná lávka na mostě měla být širší. Železniční most je však památkově chráněný, možnosti úprav na mostě jsou proto velmi omezené a rozhodující slovo k úpravám na mostě má MHMP – odbor památkové péče.

Na výtoňské straně mostu je stávající napojení na úroveň terénu uskutečněno v ideální pozici vzhledem k dalším návaznostem. Navrhované řešení pomocí ramp vždy znevýhodní některý ze směrů (do centra, do Podolí nebo do Nuslí). Rampa, vedena do ulice Vnislavova by navíc byla v kolizi s budoucím nástupištěm železniční zastávky. Vedení cyklostezky přes nástupiště by si vyžádalo širší prostorové nároky zastávky s negativním dopadem do prostoru pod železničním mostem. Bezbariérový přístup na most by však mohl být umožněn například v rámci uvažované železniční zastávky, která bezbariérová být musí (například pomocí výtahu).

IPR Praha podporuje do budoucna řešit tento deficit nedostatečného propojení bezmotorové dopravy Prahy 2 a Prahy 5. Tento projekt musí být v koordinaci s návrhem rekonstrukce železniční trati a nesmí znemožnit realizaci nové železniční zastávky Praha-Výtoň. Vzhledem k tomu, že v současné době existuje v tomto spojení velké množství neznámých (například není uzavřena otázka budoucího řešení nového/rekonstruovaného železničního mostu nebo podoba železniční zastávky), doporučujeme řešit zlepšení parametrů pro cyklodopravu integrovaně v rámci přípravy přemostění Vltavy ve spolupráci se SŽDC.

Se záměr realizace tohoto spojení lze souhlasit za předpokladů splnění výše zmíněných připomínek a v případě, že bude v koordinaci s připravovaným projektem rekonstrukce železniční trati. Jsme připraveni s Vámi v tomto smyslu spolupracovat a bezmotorové propojení v přípravě projektu SŽDC spolu s Vámi řešit.

IPR PRAHA  
Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy  
Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2  
IČ : 70883858 – příspěvková organizace

/6

S pozdravem



Ing. arch. Petr Hlaváček  
ředitel

Rozdělovník:

- 1) Adresát
- 2) Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
Stavební správa západ  
Ing. Luboš Hrubeš  
ředitel  
Sokolovská 278  
190 00 Praha 9
- 3) Magistrát Hlavního města Prahy  
Petr Dolínek  
náměstek pro dopravu a evropské fondy, školství a sociální politika  
Jungmannova 35/29  
111 21 Praha 1
- 4) Úřad městské části Praha 2  
Jan Korseska  
radní pro oblast financí a dopravy  
náměstí Míru 20/600  
120 39 Praha 2

Na vědomí:

- 5) Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy  
Ing. arch. Ing. Petr Hlaváček  
ředitel  
Vyšehradská 57  
128 00 Praha 2
- 6) Technická správa komunikací hl. m. Prahy  
Ing. Ladislav Pivec  
pověřen řízením společnosti  
Řásnovka 770/8  
110 15 Praha 1
- 7) IPR – RED/KRD
- 8) IPR – KPP 2 -
- 9) IPR – INFR/KDI -Tittl
- 10) IPR – spisovna + spis