



MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 5
PETR HNYK
RADNÍ

Správa železniční dopravní cesty

Státní organizace

Ing. Lubor Hrubeš - ředitel

Sokolovská 278

190 00 Praha 9

Praha 04. 12. 2015

Vyřizuje :

2/2015/RH

David Horatius
david.horatius@praha5.cz

257000840

**Věc: Žádost o koordinaci záměrů při rekonstrukci železniční trati
Smíchov - Hl. nádraží**

Vážený pane,

Správa železniční dopravní cesty v současné době připravuje rekonstrukci železniční trati Praha Smíchov – Hl. nádraží. V rámci této investiční akce dojde m. j. ke zrušení jednokolejné severní železniční vlečky vedoucí z železničního mostu na nádraží Praha Smíchov, opravě železničního mostu a výhledově je uvažováno o výstavbě železniční stanici Praha Výtoň na východním předpolí železničního mostu u Rašínova Nábřeží.

V připravované rekonstrukci spatřuje Praha 5 značný potenciál pro rozvoj bezmotorové dopravy na území městských částí Praha 5 a Praha 2.

Dle platného generelu cyklistické dopravy hl. m. Prahy je po železničním mostě vedena páteřní cyklotrasa A13. Tato trasa vedoucí z Radlic na Výtoň, kde dále směr Vršovice navazuje na trasu A23, je přerušena pro cyklisty neprůjezdnou oblastí Smíchovského nádraží. Cyklisté musí objíždět nádraží po komunikaci Radlická, překonat frekventované komunikace Nádražní, Svornosti a Hořejší nábřeží a jako pěší překonat železniční most, který je navíc na Výtoni zakončen dvouramenným 5,5 m vysokým schodištěm. Jelikož však nejbližší mosty Palackého a Jiráskův nejsou pro cyklistickou dopravu vzhledem k šířkovým parametrům či intenzitě dopravy vhodnou alternativou, využívá železniční most nezanedbatelné množství cyklistů i přes negativa současného stavu již nyní.

Z pohledu chodců tvoří na území městské části Praha 5 hlavní bariéru pro využití železničního mostu nutnost překonávat frekventované komunikace Svornosti a Hořejší nábřeží (Strakonická). Situaci chodcům komplikuje i charakter těchto komunikací, kdy jejich šířka není dle současných norem vhodná pro umístění přechodů bez stavebních úprav, které zde však vzhledem k době vzniku přechodů nebyly provedeny. Přehlednost při přístupu na železniční most z prostoru Smíchovského nádraží také není optimální, protože most není z nádraží viditelný a nejkratší přístupová trasa vede přes komplex staveb v ulici Pod tratí, která svým charakterem odpovídá spíše vnitrobloku, než přístupové komunikaci.

Jelikož železniční most nespĺňuje parametry pro společné vedení pěší a cyklistické dopravy, nejedná se o zcela vhodný stav. Současně nelze předpokládat, že by v nejbližší době došlo k poklesu zájmu pěších a cyklistů o využívání železničního mostu. Represivní přístup vůči vedení či jízdě kol po železničním mostě však považujeme za nesprávný vzhledem k rozporu s koncepčními dokumenty Magistrátu hl. m. Prahy i MČ Praha 5, které si kladou za cíl rozvoj pěší a cyklistické dopravy podporovat.

Vzhledem k významu dopravního uzlu Smíchovské nádraží, kde se setkává železniční doprava s tramvajemi a městskými autobusy a výhledově se k tomuto území přiblíží i autobusový terminál Na Knížecí, považujeme za žádoucí, aby pro bezmotorovou dopravu vzniklo úrovně bezbariérové spojení železničního nádraží a Výtoně. Ke vzniku takového spojení je možné využít rušenou severní železniční vlečku, ze které by mohla vzniknout nástupní rampa na současné železniční těleso. Dále by bylo nutné stavební úpravou železničního tělesa a mostů křížících komunikace Svornosti a Hořejší nábřeží vytvořit stezku pro pěší a cyklisty, která úrovně překoná uvedené komunikace.

Pro překonání komunikace nádražní považujeme za vhodnější úpravu mostu a železničního tělesa jižní, dvoukolejné tratí. Důvodem je skutečnost, že toto řešení umožní nejen bezbariérové spojení Smíchovského nádraží s železničním mostem, ale také umožní vedení kapacitní komunikace z plánovaného vyústění Radlické radiály. Kapacitní komunikace propojující ulice Radlická a Nádražní v těchto místech umožní odklon současného vedení tranzitní dopravy ulicemi Ostrovského a Vltavská dále z centra Prahy 5. Vedení komunikace zde současně využije územní rezervy pro stavbu železničního tunelu Smíchov – Hlavní nádraží.

Na straně Výtoně by bylo žádoucí vytvořit bezbariérové spojení buď s Rašínovým nábřežím, nebo s ulicí Vnislavova, z pohledu cyklistické dopravy pak optimálně také s prostorem náplavky.

Popsaným způsobem vytvořené přímé bezbariérové spojení Smíchovského nádraží a Výtoně je možné realizovat na vzdálenosti nepřesahující 600 metrů. Tím z uvedené trasy činí nejrychlejší spojnici obou míst s výjimkou automobilové dopravy. Čas jízdy automobilem přes nejbližší spojnici činí v ideálním případě 6 minut, čas chůze činí 7 minut a čas jízdy MHD z nejbližších zastávek činí 8 minut. Čas jízdy na kole nepřesahuje 2 minuty. Z pohledu cyklistické dopravy je vhodné řešit současně i napojení na komunikaci Radlická.

Odbor dopravy Úřadu městské části Praha 5 obdržel od společnosti TOP CON a.s. žádost ze dne 18. 11. 2015 o stanovisko silničního správního úřadu k rekonstrukci lávek pro chodce (ev.č. V-025 a V-026), které jsou součástí železničního mostu přes Vltavu na Výtoni. Odbor dopravy Městské části Praha 5 vydal dne 25. 11. 2015 pod č.j. MCO5/67456/2015/ODP/MM souhlasné stanovisko a doporučil dořešit bezbariérový přístup na lávky z území městské části Praha 2. Osobně jsem svým dopisem požádal ředitele TSK Praha o provedení plánované rekonstrukce pouze v nezbytně nutném rozsahu, protože bychom preferovali rekonstrukci těchto lávek na parametry vhodné pro společné vedení pěší a cyklistické dopravy. Dále jsme požádali Národní památkový ústav o sdělení podmínek, za kterých by byla popsána rekonstrukce i s výhledem na vznik bezbariérového spojení bezmotorové dopravy Smíchov – Výtoně možná.

Vzhledem k tomu, že se nejedná o výstavbu nové komunikace a mostů, ale o úpravu již existujících objektů v rámci jejich plánované rekonstrukce se značným přínosem pro bezmotorovou dopravu, jejíž podpora je v rámci zvyšování městské mobility žádoucí a proklamovaná, považujeme navrhované změny za vhodné a z ekonomického hlediska odůvodnitelné.

Rada MČ Praha 5 již přijala dne 8. 12. 2015 usnesení č. 45/1716/2015, že městská část bude usilovat v rámci rekonstrukce předmětné železniční trati o vytvoření bezbariérového spojení Smíchov – Výtoň pro bezmotorovou dopravu.

Pokud s popsáním záměrem souhlasíte, rád bych Vás požádal o vznik pracovní skupiny, která by koordinovala činnosti vedoucí ke vzniku popsaného bezbariérového spojení. Za městskou část Praha 5 se mohou pracovní skupiny účastnit já, dále Ivan Růžička za Odbor dopravy a David Horatius za Odbor územního rozvoje.

S poděkováním



Rozdělovník:

- 1) Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa západ
Ing. Lubor Hruběš
ředitel
Sokolovská 278
190 00 Praha 9
- 2) Magistrát Hlavního města Prahy
Petr Dolínek
náměstek pro dopravu a evropské fondy, školství a sociální politika
Jungmannova 35
110 00 Praha 1
- 3) Úřad městské části Praha 2
Jan Korseska
radní pro oblast financí a dopravy
náměstí Míru 20/600
120 39 Praha 2

Na vědomí:

- 4) Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
Arch. Ing. Petr. Hlaváček
ředitel
Vyšehradská 57
128 00 Praha 2
- 5) Technická správa komunikací hl. m. Prahy
Ing. Ladislav Pivec
pověřen řízením společnosti
Řásnovka 770/8
110 15 Praha 1