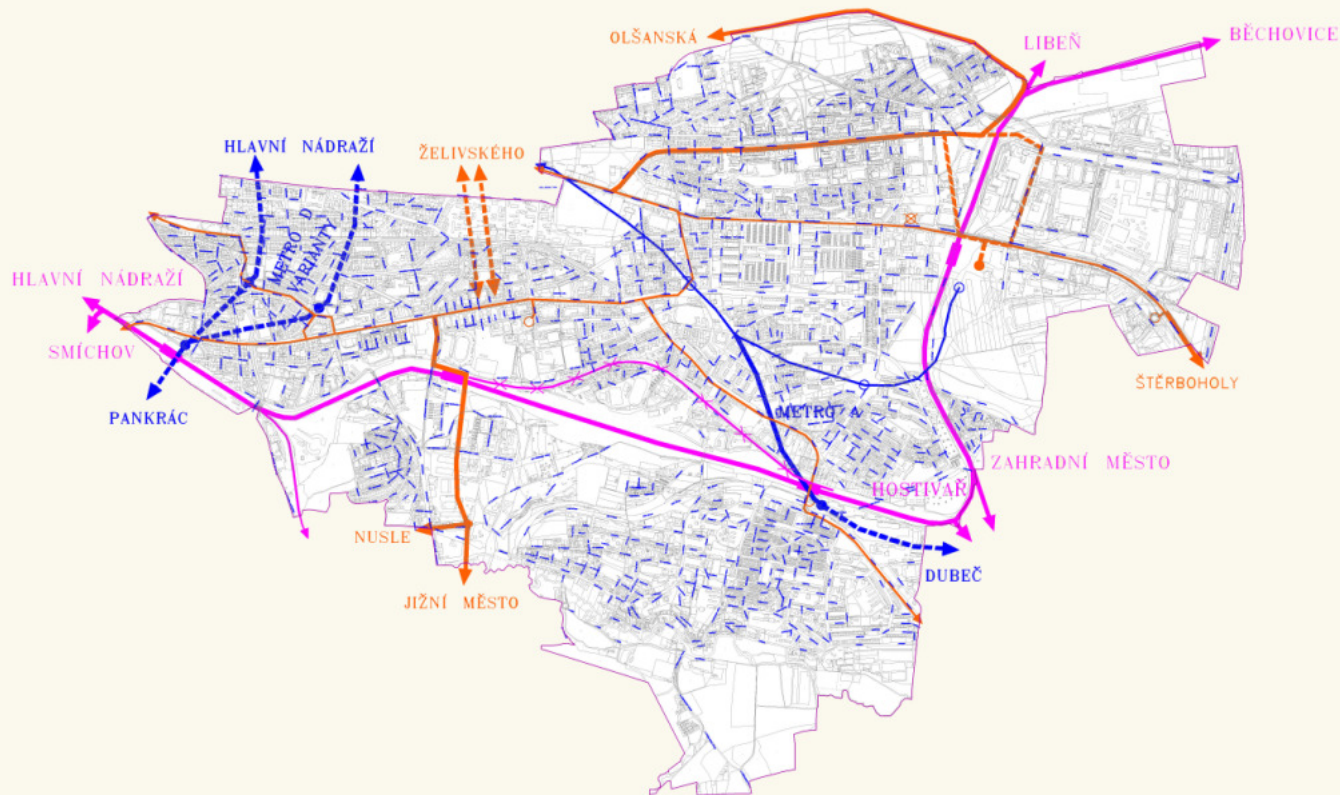


Výstava
ROZVOJ OSOBNÍ KOLEJOVÉ DOPRAVY V PRAZE 10
říjen – prosinec 2008



Vážení návštěvníci,

připravili jsme pro Vás sešitovou brožurku k výstavě „Rozvoj osobní kolejové dopravy“, kterou odbor územního rozvoje uspořádal ve Středisku informací o rozvoji Prahy 10 v budově radnice městské části. Výstava vůbec poprvé představuje veřejnosti možný rozvoj páteřní veřejné osobní dopravy, tj. kolejových systémů na Praze 10. Na skicách, fotografiích a výkresech, i průvodním slovem prezentuje podporu a zájem radnice o rozvoj systémů dopravy přívětivých k životnímu prostředí.

Aktuální informace o výstavách ve Středisku informací o rozvoji Prahy 10 naleznete na webových stránkách www.praha10.cz/rozvoj

Výstava „Rozvoj osobní kolejové dopravy v Praze 10“

Koná se od 1.10. – 29.12.2008

Středisko informací o rozvoji Praha 10

Vršovická 68

Po 8–12, 14–18 hod, a St, Čt 8–12 hod

Kontakt: PhDr. Ivan Jamriška, ivanj@praha10.cz

Připravil odbor územního rozvoje pod autorským vedením Ing. arch. Kamila Kubiše, Mgr. Jany Novotné a Zdeňky Brennerové.

Autoři děkují partnerům, kteří poskytli podklady a spolupracovali na přípravě výstavy:

Správa železniční dopravní cesty, s. o.

SUDOP Praha, a. s.

METROPROJEKT Praha, a. s.

Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s.

IKP CONSULTING ENGINEERS, s. r. o.

SHA – Šafer Hájek architekti, s. r. o.

Veřejná osobní doprava je jedním z hlavních městotvorných prvků a má rozhodující vliv na životaschopnost města. Hlavní kostru veřejné městské dopravy drtivě většiny fungujících velkoměst tvoří kolejové systémy – obvykle metro, železnice a tramvaje.

V Praze je k dispozici „pavouk“ tří tras metra doplněný rozvětveným tramvajovým systémem.

Dosud nám však chybí využití železnice jako systému městské dopravy, tak jak ho známe z převážné většiny evropských měst. Důvody tohoto zanedbání jsou dvojí.

První souvisí s historickou zanedbaností železničních tratí v Praze. Do železnice se v uplynulém století v Praze investovalo mnohem méně než tomu bylo na ostatním území státu. Druhá je dána dlouhodobou neochotou železnic ke změnám v chápání role železnice ve městě.

Oba důvody se v posledních cca deseti letech daří posouvat z mrtvého bodu a v současné době jsme svědky prvních viditelných změn v souvislosti se zprovozněním Nového spojení. Následovat by měly další velké železniční stavby ve městě:

rychlodráha na letiště a do Kladna,

přestavba trati Hlavní nádraží – Hostivař,

zdvoukolejňení tratě Libeň – Malešice – Hostivař,

Nové spojení 2 (Hlavní nádraží – Karlovo náměstí – Smíchov s odbočkou do Vršovic),

a s tím související následně zrušení Masarykova nádraží, které je v současné době mediálně v děčným tématem.

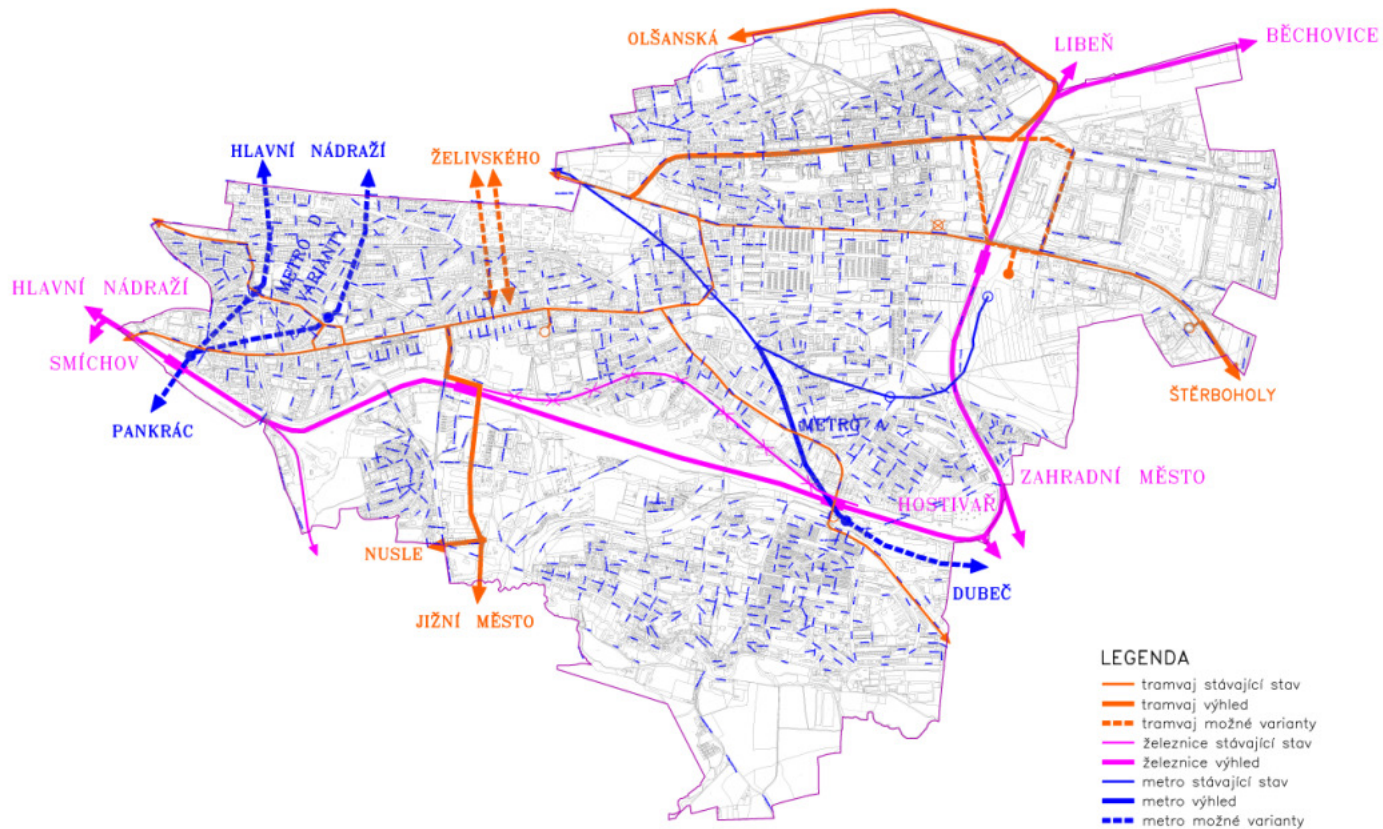
Při přestavbě železnice v Praze vznikne řada nových zastávek a ostatní budou zásadním způsobem rekonstruovány. Na území naší městské části jde o zastávky či stanice Vršovice, Eden, Zahradní Město a „Malešice“.

Radnice Prahy 10 dlouhodobě usiluje o zlepšení kvality, dostupnosti a spolehlivosti veřejné dopravy s důrazem na elektrickou trakci, tj. metro, železnici a tramvaje. Jde o dlouhodobé úsilí, kdy výsledky bývají obvykle realizovány až po mnoha letech příprav. Tyto změny jsou obvykle finančně a realizačně náročné a vyžadují i změnu v pohledu městských orgánů i schvalujících úřadů. Výstava Rozvoj osobní kolejové dopravy v Praze 10 Vám ve Středisku informací o rozvoji Prahy 10 dává možnost nahlédnout do budoucnosti.

Věříme, že se veřejná doprava šetřící životnímu prostředí bude rozvíjet ku prospěchu obyvatel i návštěvníků Prahy 10.

Mgr. Vladislav Lipovský
starosta městské části Praha 10

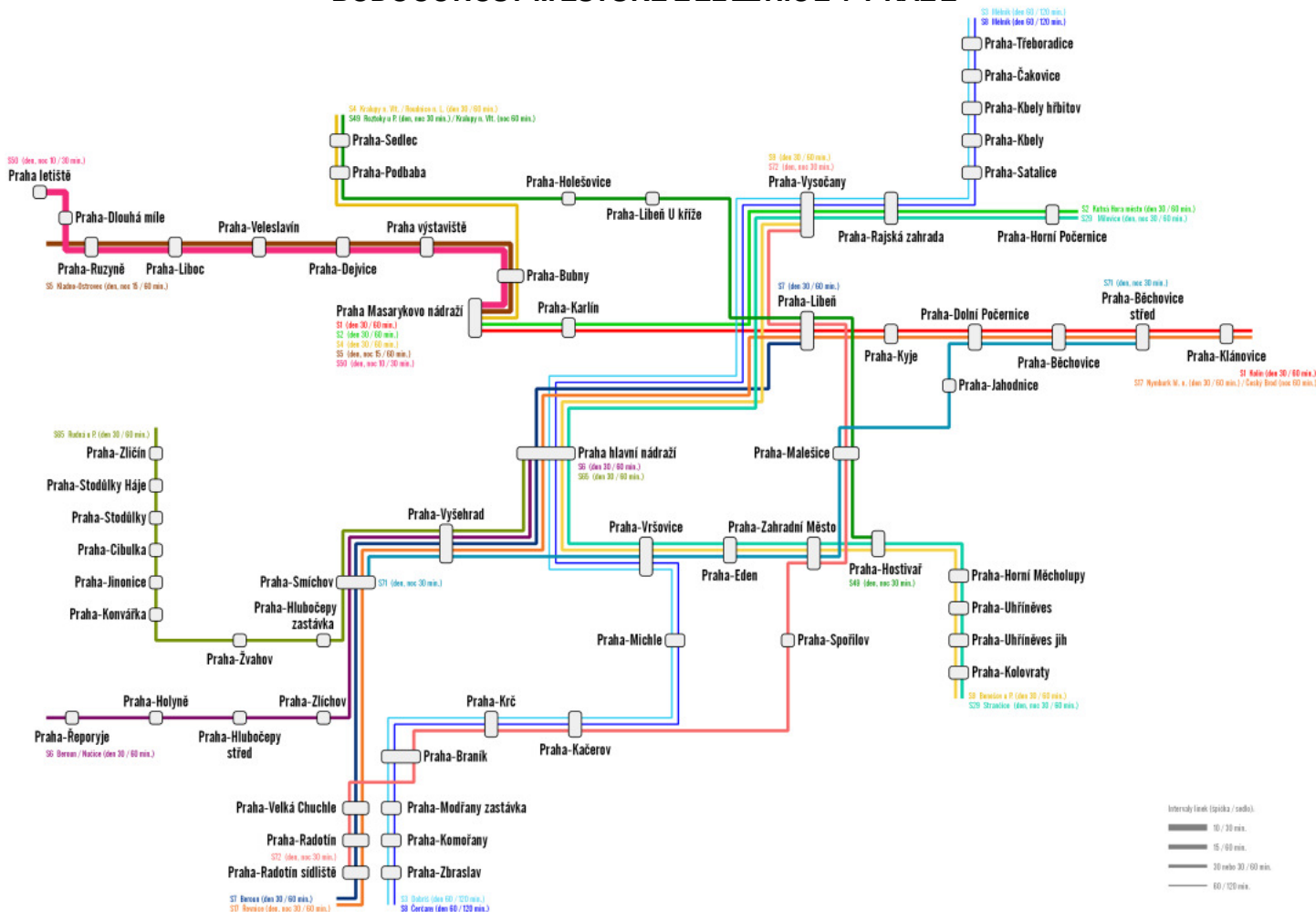
Ing. arch. Kamil Kubiš
vedoucí odboru územního rozvoje



LEGENDA

- tramvaj stávající stav
- tramvaj výhled
- - - tramvaj možné varianty
- železnice stávající stav
- železnice výhled
- metro stávající stav
- metro výhled
- - - metro možné varianty

BUDOUCNOST MĚSTSKÉ ŽELEZNICE V PRAZE



Proměny železniční trati z Prahy Hostivaře do Prahy hlavního nádraží

První železnice na území naší městské části byla tehdejší jednokolejná odbočná trať Dráhy císaře Františka Josefa (KFJB) z Českých Budějovic do Prahy (včetně tehdy prvního dvoukolejného tunelu na Hlavní nádraží – tehdy nádraží Františka Josefa). Trať byla dokončena v prosinci roku 1871. Na sklonku Rakouska-Uherska vzniklo ve Vršovicích velké nákladní seřaďovací nádraží, které se postupně rozrostlo na délku 3,5 km a šířku až 700 m. Hluk brzděných a vzájemně narážejících vozů spolu s hlášením rozhlasu vytvářely léta charakteristickou zvukovou kulisu, nesoucí se do dalekého okolí.

Po prudkém poklesu železniční nákladní přepravy v 90. letech a po její racionalizaci převzaly práce vršovického seřaďovacího nádraží jiné stanice a seřaďovací nádraží ve Vršovicích bylo v roce 1999 zrušeno. Trati procházející bývalým seřaďovacím nádražím dnes slouží téměř výhradně osobní přepravě; nákladní doprava je směřována na jiné tratě mimo centrum města.

Na změnu charakteru drážního provozu reaguje SŽDC, státní organizace (Správa železniční dopravní cesty) připravovanou rekonstrukcí úseku budějovické trati (4. železničního koridoru) mezi Hlavním nádražím a Hostivaří. Trati budou přizpůsobeny potřebám provozu dálkové osobní dopravy z jižních Čech, příměstské železniční dopravy z Benešova a Říčanska (v patnáctiminutových intervalech), ale i provozu budoucích městských železničních linek, například z Běchovic přes Zahradní Město na Smíchov. Aby se provoz dálkové a příměstské dopravy vzájemně nerušil, bude v úseku Praha Zahradní Město – Praha hl. n. trať upravena jako čtyřkolejná s tím, že bude mít rezervu pro další dvě koleje pro vlaky vysokých rychlostí („TGV“). Cílem stavby je umožnit výraznější zapojení železnice do vnitroměstské osobní dopravy, jde o krok navazující na právě dokončenou stavbu Nového Spojení (tunely pod Vítkovem).

Součástí stavby bude rekonstrukce nádraží Vršovice, stavba nových stanic Eden a Zahradní Město a zrušení zastávky Strašnice. Všechny stanice budou mít nová nástupiště zajišťující bezpečný a bezbariérový přístup cestujících k vlakům. Všechny umožní snadný přestup na veřejnou městskou dopravu.

Rychlé spojení na jih

Železniční trať z Hlavního nádraží do Hostivaře je částí trati mířící z Prahy přes Benešov a Tábor do Českých Budějovic, dále do Rakouska, alpských horských středisek a jaderských přístavů. Toto spojení je natolik významné i v evropském měřítku, že jej Evropská unie zařadila do sítě transevropských projektů.

Vláda České republiky schválila modernizaci trati mezi rakouskou hranicí u Horního Dvořiště, Českými Budějovicemi a Prahou Hostivaří (4. železniční koridor) v roce 2001. Stavební práce se rozeběhly od roku 2005, v současné době jsou rozestavěny úseky u Českých Budějovic, Tábora a zejména z Benešova do Prahy. Modernizace by měla být ukončena v roce 2016, náklady budou činit přes 40 mld. Kč. Náklady na stavbu hradí Státní fond dopravní infrastruktury a fondy Evropské unie. Cílem stavby 4. železničního koridoru je přestavba trati České Budějovice – Praha na dvoukolejnou trať pro rychlost 160 km/h (v převážné části koridoru), která přiblíží České Budějovice k Praze na necelé dvě hodiny ekologicky šetrnou dopravou.

Schéma připravované stavby

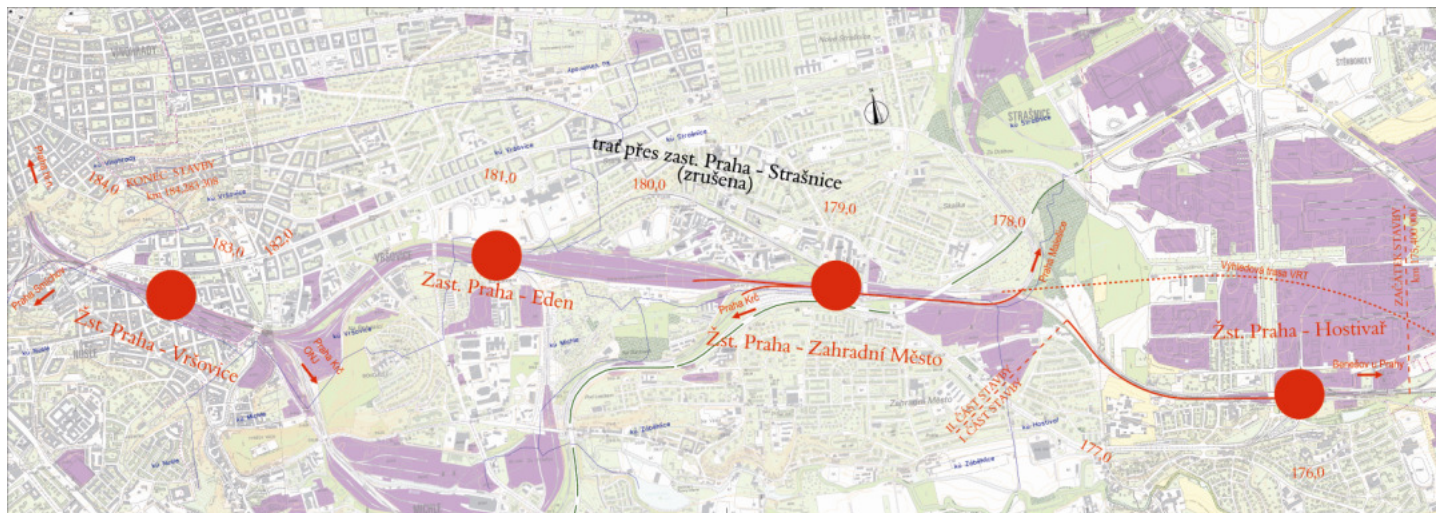


Stavba traťového úseku Praha Zahradní Město – Praha Vršovice

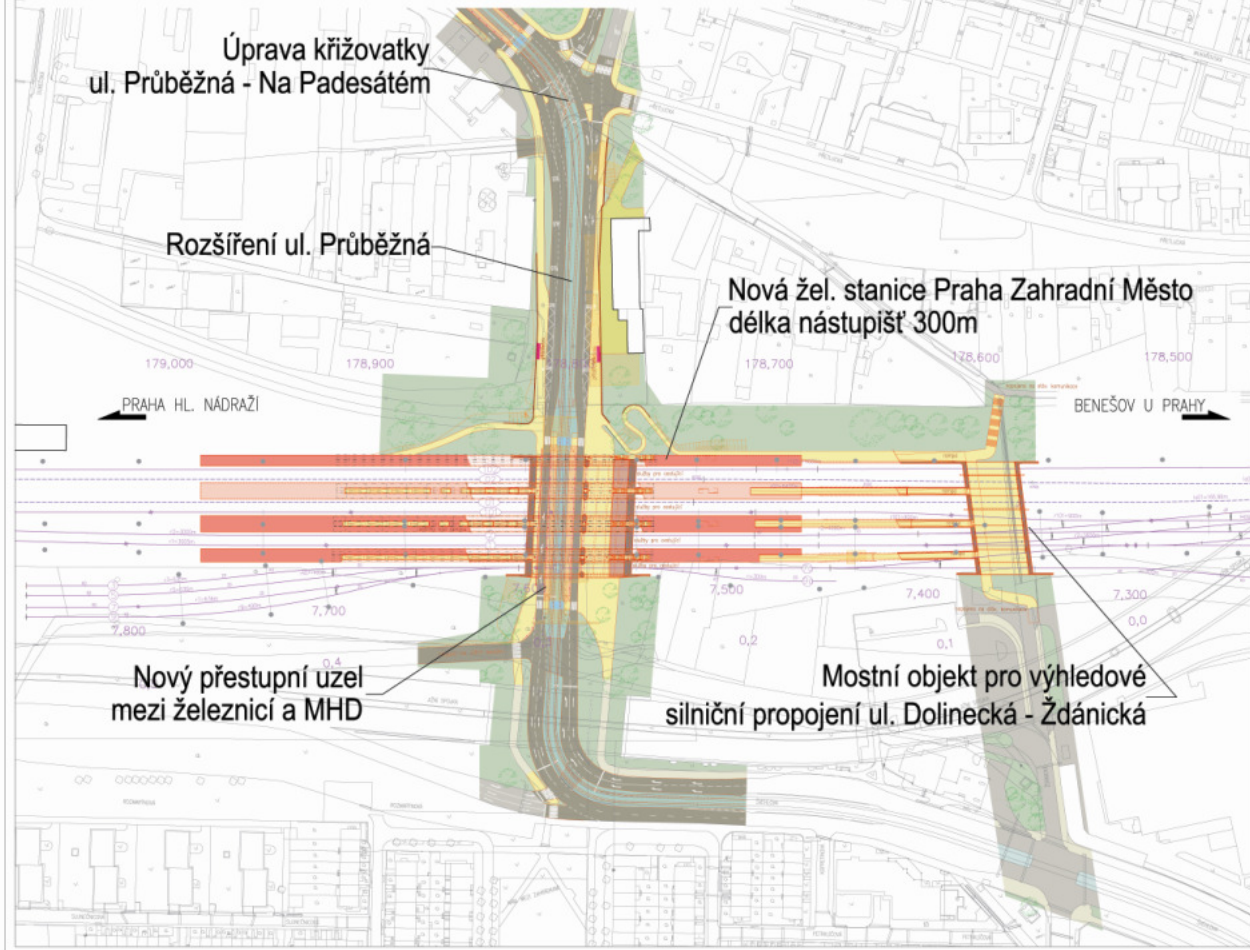
ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ:

Začátek stavby:	km 177,570 (před ŽST Praha Zahradní Město)
Konec stavby:	km 184,283 (před vinohradskými tunely)
Rekonstruované stanice:	Praha Vršovice
Nové stanice:	Praha Zahradní Město
Nové zastávky:	Praha Eden
Rušené zastávky:	Praha Strašnice
Návrhová rychlost pro klasické soupravy:	80 - 105 km/h
Návrhová rychlost pro jednotky s naklápěcími skříněmi (např. Pendolino):	100 - 120 km/h

Předpokládaný termín realizace stavby: 2012 - 2015



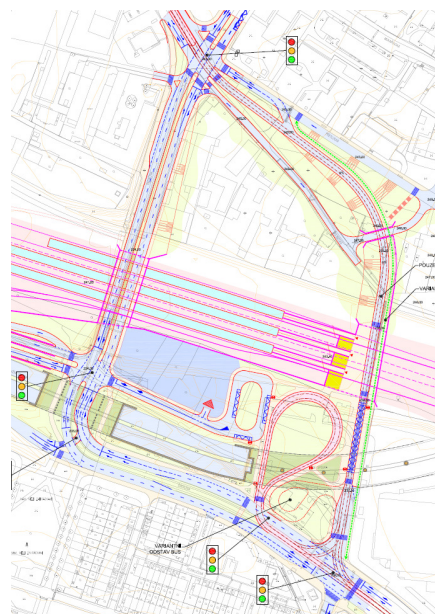
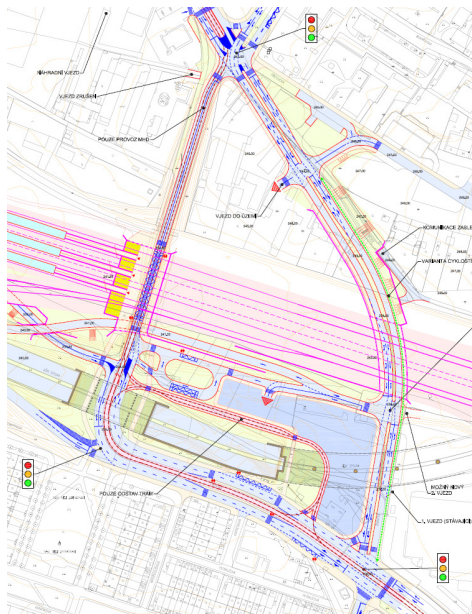
žst. PRAHA ZAHRADNÍ MĚSTO



Zastávka rychlíků od Tábora a Českých Budějovic, přímý přístup na tramvaje a autobusy, výhledově přestup na metro - to je vize nejnovějšího přestupního bodu v Praze.

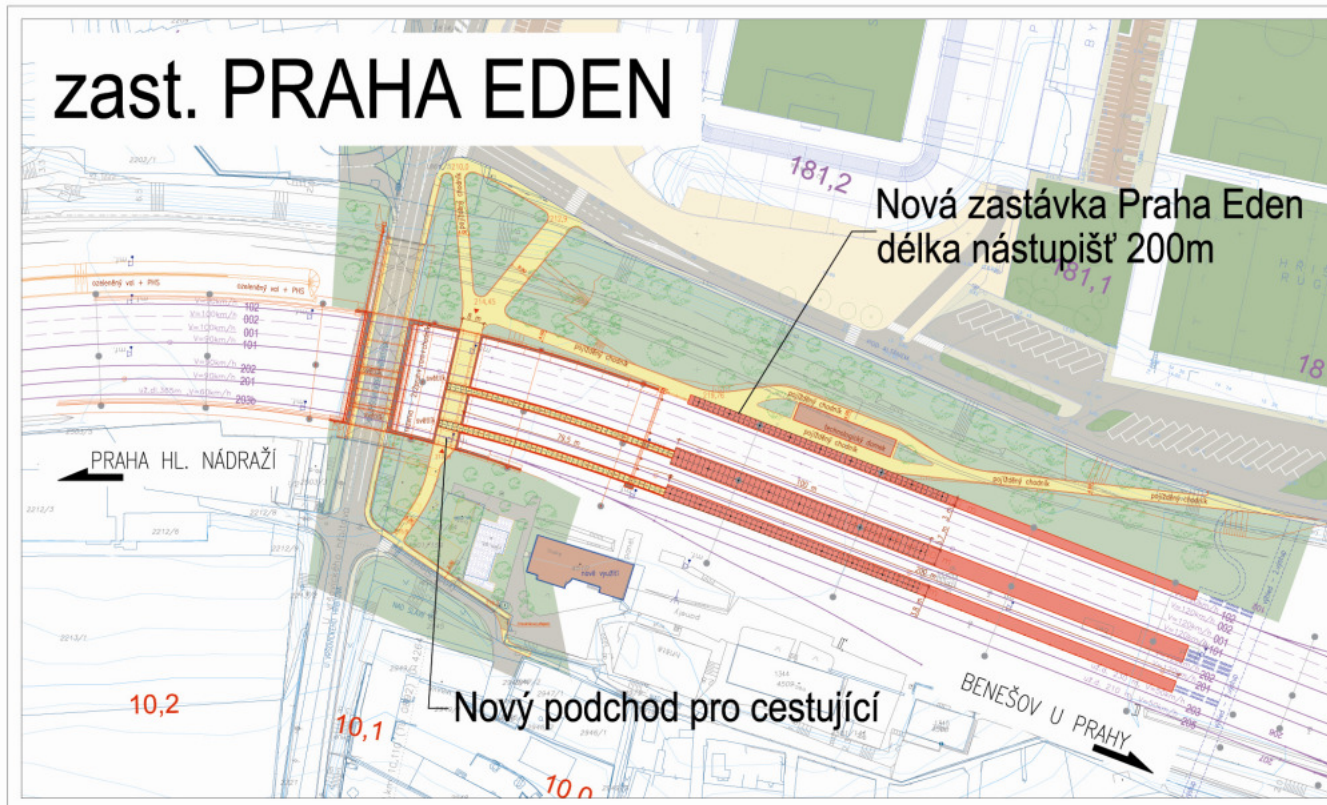
Stanice **Zahradní Město** bude zcela nově koncipovaný terminál v křižení železnice s propojením ulic Průběžné a Švehlovy. V podjezdu, v uliční úrovni, zůstane v první etapě (rok 2015) průjezd aut, doplněný zastávkami tramvajů z Hostivaře a zastávkami autobusů z Košíku a Skalky. Nad nimi na mostech budou situována železniční nástupiště s přímým přístupem ke schodišti a výtahy do podjezdu k zastávkám městské dopravy. V podchodu budou také prostory pro odbavení cestujících, pro čekání nebo pro rychlé nákupy. Další služby a vybavenost mohou vyrůst v těsném sousedství nového uzlu, kde jsou dnes zanedbané a nevhodně využívané plochy.

Ve výhledu by stanice Zahradní Město měla být doplněna o stanici metra a záměrem Prahy 10 je také přesun tramvajové smyčky z Radošovické k přestupnímu terminálu Zahradní Město. Toto je předmětem studií dalšího rozvoje přestupního uzlu po dokončení stavby železniční stanice. S tím souvisí i oddělení automobilového provozu od tramvajů a autobusů do nového koridoru - v prodloužení ulice Ždánické a Dolinecké. Oddělení automobilů od tramvajů a autobusů umožní v další etapě vytvořit pěší přestupní prostor. V současné době jsou zvažovány dvě varianty, městská část Praha 10 upřednostňuje variantu A (vlevo).

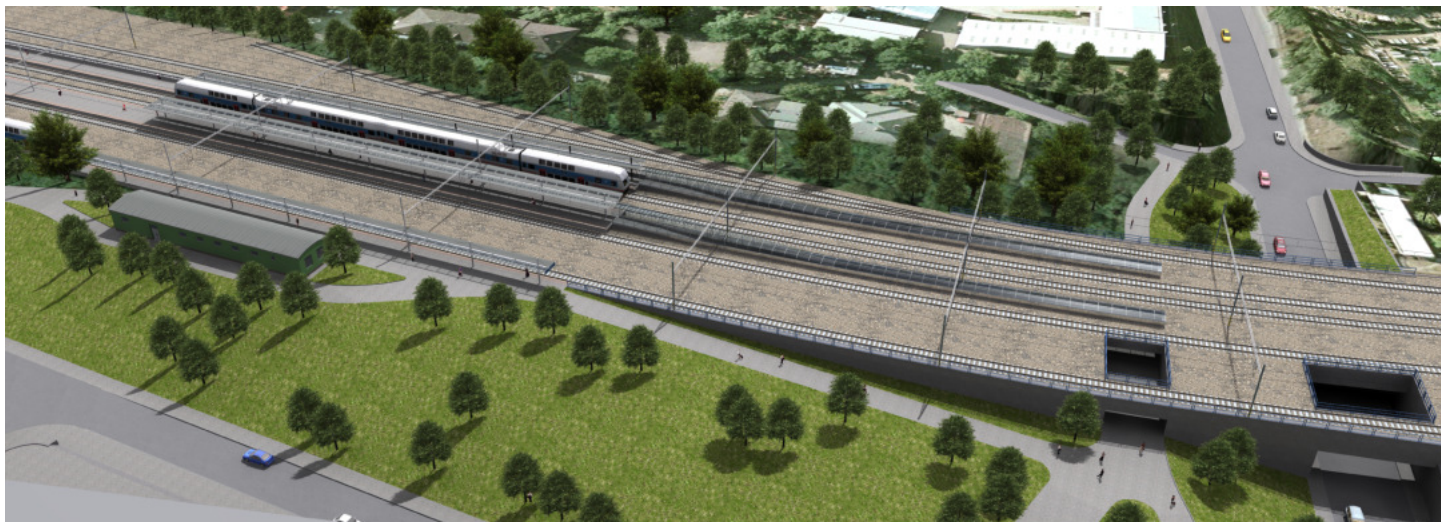


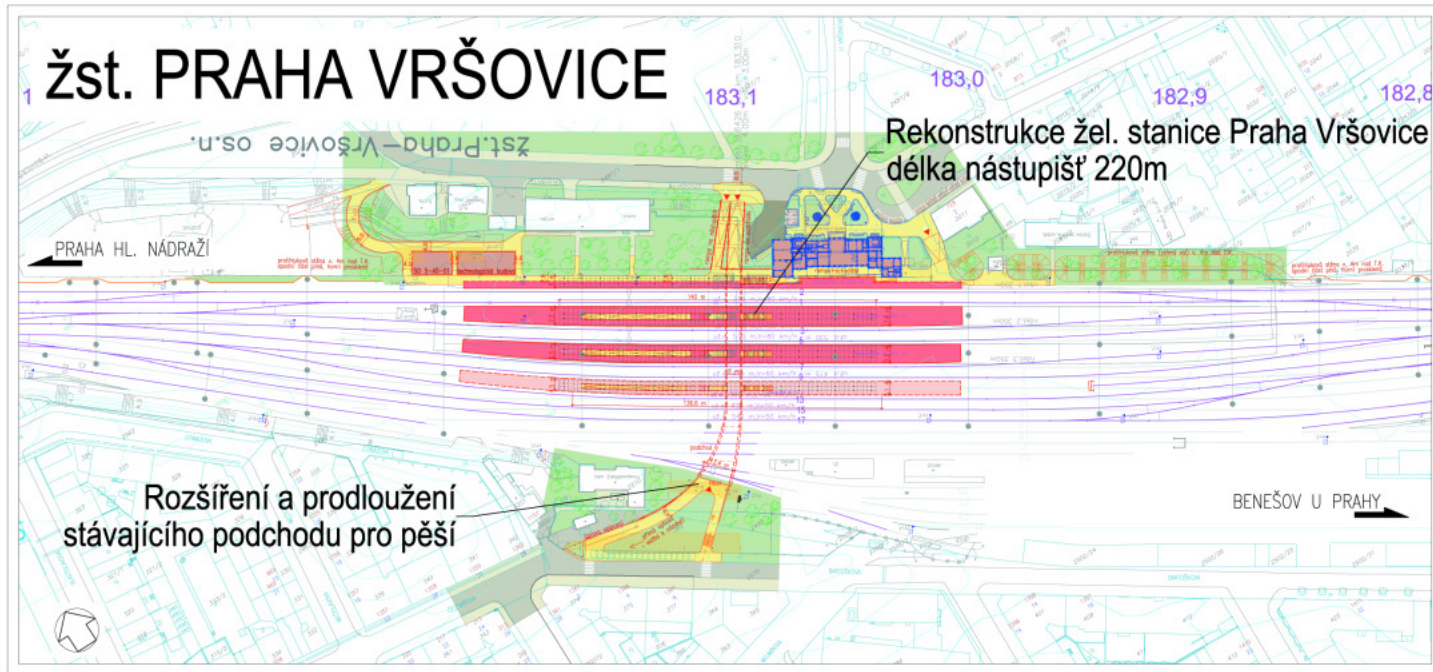






Zastávka **Eden** nahrazuje rušenou zastávku Strašnice. Je navržena za novým fotbalovým stadionem Slávie v Edenu. V sousedství podjezdu ulice U vršovického hřbitova vznikne také nový široký podchod pro pěší, zajišťující přístup na trojici nástupišť, a průchod směrem k Sedmidomkům. Blízká zastávka autobusů nabízí spojení s Florou a Želivského jedním směrem, se Spořilovem a Jižním Městem směrem druhým.





Stanice **Vršovice** bude rekonstruována ve stávající poloze, vazba s městskou zástavbou bude doplněna propojením podchodu do Bartoškovy ulice v Nuslích směrem k náměstí Bratří Synků a přímým napojením do parčíku směrem k tramvaji na Vršovické ulici. Dnešní přístup k nástupištím tak bude sloužit po rekonstrukci také jako průchod z Nuslí do Vršovic.

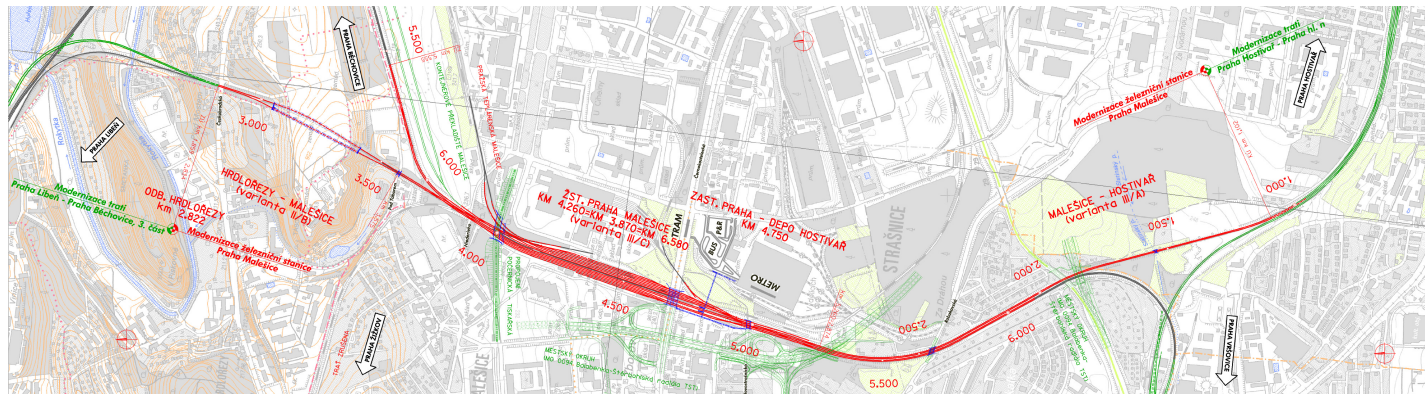
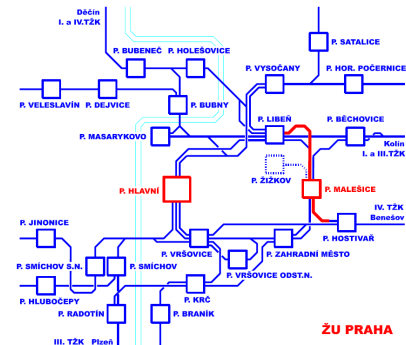
Přestup na městskou dopravu selepší prodloužením autobusové linky č. 193 k výpravní budově (připravováno na prosinec 2008).

Zastávka městské železnice - „Malešice“

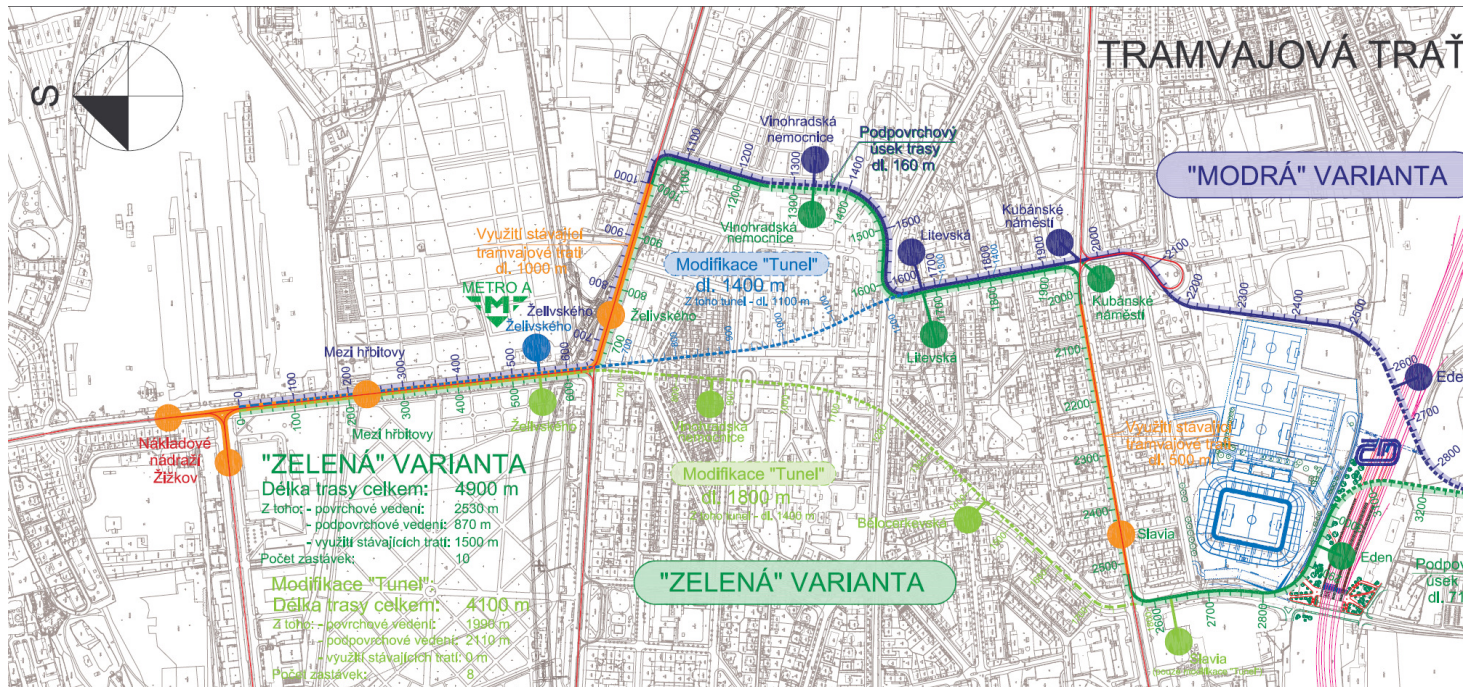
Železniční uzel v Praze můžeme pomyslně rozdělit na severní a jižní část a jejich propojení je možné buď přes Hlavní nádraží nebo přes Malešice. Železniční stanice Malešice na dnešní nákladní spoje je proto z pohledu městské železnice strategickým místem. Stavba „Modernizace železniční stanice Praha Malešice“ přímo navazuje na stavbu „Optimalizace železniční trati Praha Hostivař - Praha hlavní nádraží“ (prezentovanou na jiných panelech této výstavy).

Ke zřízení zastávky městské železnice je nezbytné zdvoukolejnit trať v úseku Libeň - Malešice a Malešice – Hostivař, a to včetně druhého tunelu pod vrchem Tábor. Řešení železniční stanice Malešice se v současné době připravuje. Jisté je, že stanice bude mít přímý přístup ke stanici metra A („Depo Hostivař“) a do Černokostecké ulice. Doufáme, že se v této souvislosti vyřeší i nešťastné pojmenování stanice metra A „Depo Hostivař“ (stanice metra leží ve Strašnicích, což mate jak Pražáky, tak i návštěvníky). Současné označení železniční stanice Malešice je tak pouze pracovním názvem navazujícím na skutečnost, že souvisí se stávající železniční stanicí Malešice sloužící nákladní dopravě.

Celá rekonstrukce bude probíhat do roku 2020 a ještě není jisté, zda osobní stanice bude zřízena už v průběhu stavby (cca kolem roku 2015), nebo až s jejím dokončením (cca kolem roku 2020).



Potenciální možnosti vedení tramvajové trati Želivského - Spořilov



Směr Želivského - Bohdalec - Jižní Město patří k nevytíženějším autobusovým trasám ve městě a je již na hranici svých možností. Proto je v tomto úseku připravováno zřízení vyhrazeného autobusového pruhu (plánováno na rok 2009) ve směru Chodovská ulice - Želivského. Městské autobusy jsou svým charakterem doplňkovým systémem zatěžujícím životní prostředí a frekvence cestujících na tomto tahu vede k oprávněným úvahám o nové tramvajové trati.

ŽELIVSKÁ TRATĚ ŽELIVSKÉHO - SPOŘILOV

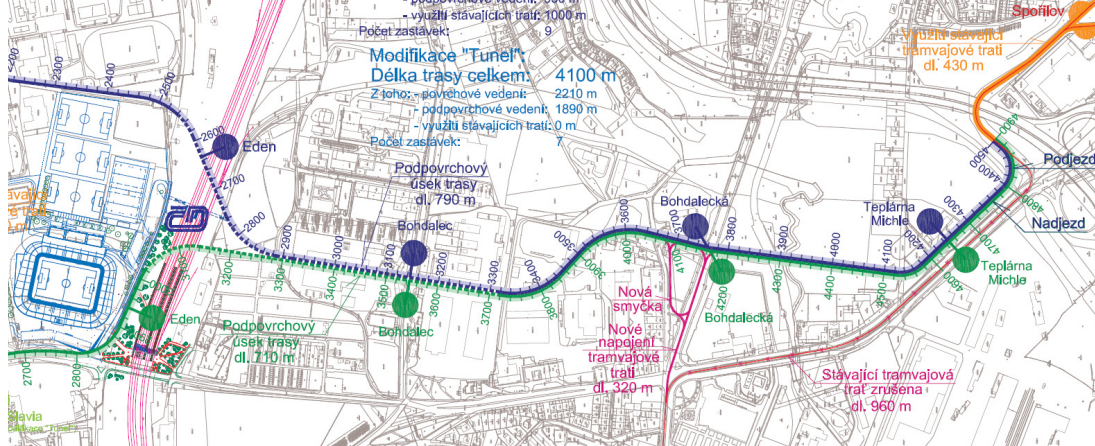
"MODRÁ" VARIANTA

"MODRÁ" VARIANTA

Délka trasy celkem: 4500 m
Z toho: - povrchové vedení: 2530 m
- podpovrchové vedení: 850 m
- využití stávajících tratí: 1000 m
Počet zastávek: 9

Modifikace "Tunel"

Délka trasy celkem: 4100 m
Z toho: - povrchové vedení: 2210 m
- podpovrchové vedení: 1890 m
- využití stávajících tratí: 0 m
Počet zastávek: 7



Proto městská část v roce 2007 zadala vyhledávací studii na tramvajovou trať mezi Želivského a Spořilovem. Pro tuto naši myšlenku jsme získali podporu jak ze strany celoměstských orgánů, tak i Prahy 11 a tramvajová trať z Vršovic na Jižní Město získává konkrétnější obrysy. Dle našich informací bude zahrnuta do nového územního plánu hl. m. Prahy. Propojení Vršovické ulice se Želivského bude mnohem komplikovanější a bude třeba ještě dále hledat nejhodnější řešení.

Tramvajová trať Želivského - Jižní Město by se stala součástí budoucí velmi významné páteřní tramvajové trati (Bohnice-) Kobylisy - Palmovka - Ohrada - Želivského - Vršovice - Bohdalec - Spořilov - Jižní Město (Opatov) (- Průhonice / Jesenice).



Potenciální možnosti vedení tramvajových tratí v Malešicích

Sídliště v Malešicích bylo v 60. letech 20. století založeno jako sídliště s páteří tramvajovou tratí, jejíž stavba se však dosud neuskutečnila. Stavbu tramvaje totiž komplikují dva káranské vodovody, každý o průměru 110 cm, vedené pod Počernickou ulicí. Tyto vodovody byly položeny ve 20. století; jeden na jeho počátku, druhý ve 30. letech. Vodovody zásobují velkou část Prahy pitnou vodou.

Tramvajová trať je díky své elektrické trakci zdrojem bludných proudů a ty mohou narušit souběžné ocelové a litinové potrubí velkého průměru. Rekonstrukce vodovodů je již nezbytná, je však neustále odkládána, a proto je odkládána i stavba tramvajové trati v Počernické ulici.

Městská část se zavedením tramvajové trati počítá a v současné době hledá nejlepší propojení s Černokosteleckou ulicí a ke stanici metra A („Depo Hostivař“).

S tramvají v Počernické ulici souvisí i úvahy o využití rušené železniční trati Malešice - Nákladové nádraží Žižkov mj. pro tramvajovou trať propojující tramvaj v Počernické a Černokostelecké s Olšanskou ulicí a připravovanou novou čtvrtí na místě rušeného Nákladového nádraží Žižkov.



Rekonstrukce tramvajové zastávky Průběžná



Současný stav tramvajové zastávky je ostudou Strašnic. Prostor vyžaduje celkovou rekonstrukci - zastaralá čekárna a nepoužívané veřejné záchodky zmizí a nahradí je nové dlažby, zahradní úpravy, přístřešky.

Rekonstrukce tramvajové zastávky Průběžná zahrnuje prostor obou nástupních ostrůvků uprostřed komunikace V Olšínách mezi ulicemi Pod Rapidem a Průběžná. Nová zeleň, stromy a přístřešky vytvoří příjemný a atraktivní městský prostor. Na širším ostrůvku jsou navrženy zahradní úpravy se stromy a na menším ostrůvku bude skleněné zábradlí podél komunikace chránící cestující. Plocha zastávek bude maximálně vyvýšena tak, aby se co nejvíce přiblížila výšce nástupu do tramvaje. Pochozí plochy budou vydlážděny z pražské mozaiky a doplněny signalizačními pásy pro slabozraké. Vnější hrana širšího ostrůvku ve směru od Slávie je podél komunikace navržena jako opěrná zídka z gabionových košů tvořící hranu zahradních úprav a zároveň bezpečnostní předěl mezi prostorem zastávky a prostorem komunikace. Zastávku doplní řada nových stromů. Plocha zeleně mezi nízkou zídkou u prostoru pro čekající a vyšší zídkou na hraně komunikace bude tvořena volně „kopcovitě tvarovaným“ trávnikem. Nižší zídka z gabionů bude u prostoru pro čekající vysoká cca 0,45 m tak, aby na ni mohly být umístěny dřevěné plochy k sezení.

nových stromů. Plocha zeleně mezi nízkou zídkou u prostoru pro čekající a vyšší zídkou na hraně komunikace bude tvořena



V případě získání dotace z evropských fondů je termín realizace stavby plánován na rok 2009 nebo 2010.

Rozšíření metra

V Praze 10 jsou v současné době 3 stanice metra trasy A - Strašnická, Skalka a „Depo Hostivař“.

Další možnosti rozvoje sítě metra na území městské části Praha 10 představují:

1. Prodloužení trasy A metra

Je pravděpodobné, že už nadále nebude sledováno prodloužení přes Zahradní Město do Hostivaře, místo toho je pravděpodobná varianta prodloužení metra směrem na jihovýchod (směr Štěrboholy – Dubeč); nejbližším vhodným krokem by mělo být prodloužení ze stanice Strašnická do nového přestupního uzlu Zahradní Město, a to existujícím větvením ve stanici Strašnická.

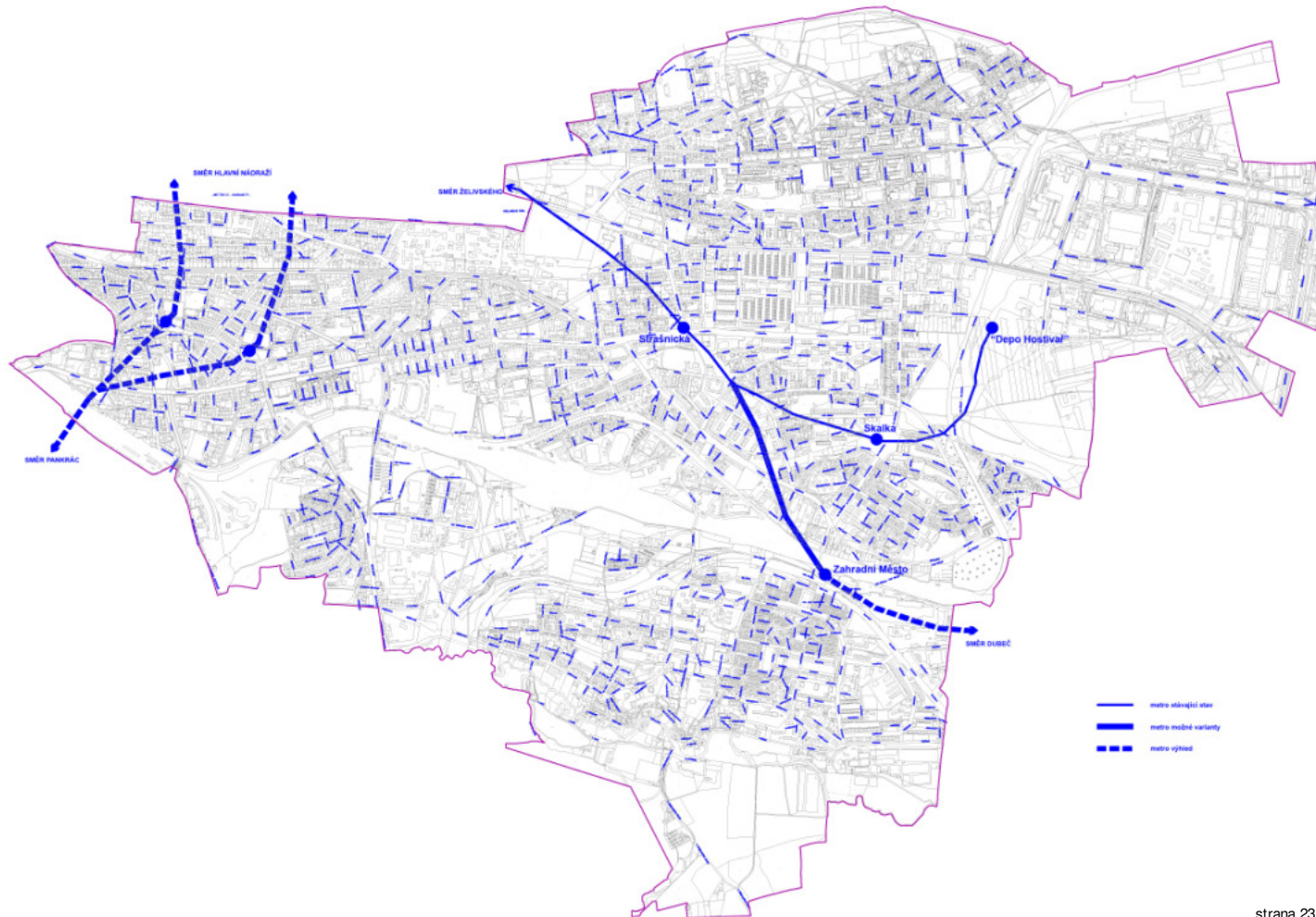
2. Přípravovaná trasa D metra – nový koncept metra?

Ve stopě Písnice - Nové Dvory - Pankrác - Náměstí Míru - Churchillovo náměstí - Basilejské náměstí - Jarov - Vysočany je trasa D metra předmětem dlouhodobých diskusí, a to jak z hlediska vedení trasy, tak i použité dopravní technologie. Je pravděpodobné, že dále již nebude sledována severovýchodní část trasy D, tj. od Churchillova náměstí směrem na Vysočany a je prověřováno její „otočení“ směrem do centra.

Vedení trasy D rovnoběžně s trasou C prakticky nerozšiřuje území obslužené metrem a tvoří třetí nákladnou rovnoběžnou trasu (vedle trasy C a železničních tunelů) místo aby nabízela obsluhu dalších čtvrtí a nabídla v prostoru Hlavního nádraží směr kolmý na trasu C a na železnici, které míjejí centrum města.

Odbor územního rozvoje proto navrhuje novou orientaci trasy D z Pankráce přes Vršovice s křížením trasy A metra ve stanici Jiřího z Poděbrad nebo Flora a dále přes Žižkov na Hlavní nádraží s pokračováním například na Náměstí Republiky. Tento směr v systému pražské veřejné dopravy zcela chybí.

Dopravní studie ukazují, že v Praze už nejsou další směry s takovou koncentrací cestujících odpovídající kapacitě metra tak jak ho známe u tras A, B, C, a tak ani nejsou odůvodnitelné extrémně vysoké náklady na stavbu metra. Největší pochybnosti vyvolává zejména vedení metra mimo hustě zastavěnou centrální část města. Z tohoto důvodu je také účelné zvažovat jiné pojetí metra než jak jej známe dnes. S cílem nezvyšovat počet nekompatibilních kolejových systémů v Praze by toto jiné pojetí metra mělo být kompatibilní s již existujícím systémem veřejné dopravy. S ohledem na charakteristiku území a jeho urbanizace se jeví jako nejpříznivější kompatibilita nové trasy D s tramvají. Mohlo by tak jít o trasu podobnou podpovrchové tramvaji, která by umožnila tramvajím snáze překonat příčná údolí (Botiče a Krčského potoka). Tento „tramvajový koncept metra“ umožňuje omezit nákladnou podpovrchovou trasu na hustě zastavěné území a mimo ně obslužit větší území na okraji města povrchově například rozdělením vlaku na několik tramvajových souprav jedoucích po povrchu do různých směrů. Takový koncept umožňuje také prověřit možnost propojení na vybrané tramvajové trati uvnitř hustě zastavěného území, například na Vršovickou ulici.



Středisko informací o rozvoji Prahy 10

Je zřízeno pro potřeby obyvatel Prahy 10 jako zdroj informací o rozvoji městské části. Zároveň je kontaktním místem pro získávání nových podnětů od obyvatel Prahy 10. Tyto náměty od návštěvníků Střediska mohou pomoci nastavit představitelům městské části priority a usměrnit další rozvoj městské části.

Středisko informací o rozvoji Prahy 10 vytváří spolu s webovými stránkami o rozvoji Prahy 10 (www.praha10.cz/rozvoj) jednotný systém informací o rozvoji nejen pro obyvatele Prahy 10, ale pro všechny, kteří se zajímají o rozvoj Prahy 10. Ve Středisku je k dispozici veřejný přístup na vybrané internetové stránky tak, aby se mohli zúčastnit internetových diskusí a anket na téma rozvoje Prahy 10 i ti, kteří běžně nemají přístup k internetu.



ÚMČ PRAHA 10
Vršovická 68
101 38 Praha 10

OTEVŘENO PRO VEŘEJNOST
PONDĚLÍ 8.00-12.00, 14.00-18.00
STŘEDA A ČTVRTEK, 8.00-12.00