

# INFORMACE O DOPRAVNÍCH STAVBÁCH A ZÁMĚRECH PŘIPRAVOVANÝCH NA ÚZEMÍ MČ VELKÁ CHUCHLE - BŘEZEN 2012

Vážení spoluobčané,

rád bych Vás na tomto místě informoval o přípravě a aktuálním stavu dopravní studie i projektů dopravních staveb připravovaných na území naší městské části. Jedná se o tři hlavní témata, která se navzájem prolínají a technicky spolu souvisejí – vytěsnění tranzitní automobilové dopravy z Chuchle, řešené v dopravní studii, kapacita křižovatky u přejezdu ve vazbě na nadjezd (nebo jiné mimoúrovňové křížení) a umístění železniční zastávky.

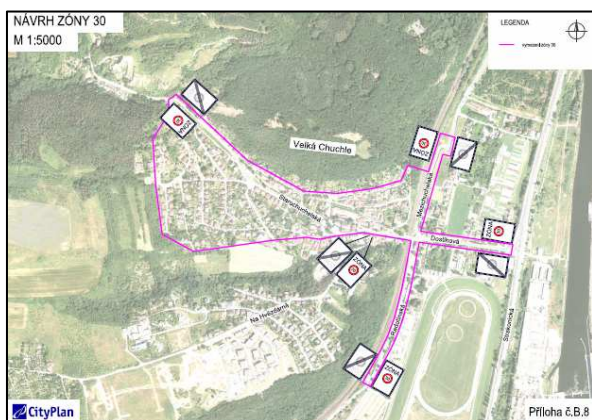
Níže uvedené články budou postupně zveřejňovány také v tištěné podobě v Chuchelském zpravodaji.

## STUDIE ZKLIDNĚNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY (DOPRAVNÍ STUDIE)

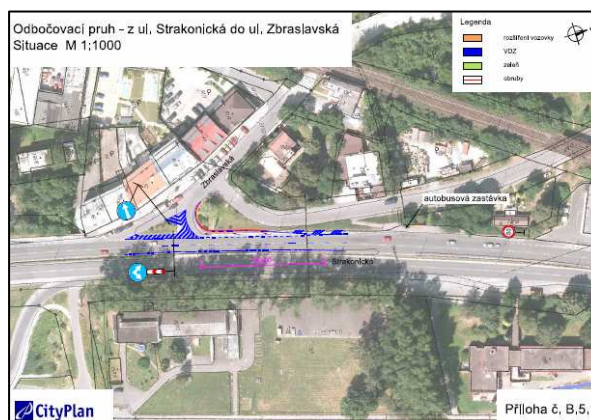
Vybraný zpracovatel studie „Zklidnění automobilové dopravy a omezení tranzitní automobilové dopravy v MČ Velká Chuchle“ firma CITYPLAN spol. s r.o. v 1. polovině června 2011 zahájila práce měřením počtů projíždějících vozidel na vjezdech do městské části v ulicích Radotínská, V dolích a Mezichuchelská. V létě byla zpracována verze studie k projednání, která byla prezentována v září zastupitelům. Po zapracování připomínek zastupitelů proběhla na konci listopadu prezentace studie na veřejné schůzi. Po zapracování připomínek z veřejné schůze byl na úřad v lednu 2012 předán čistopis studie.

Studie ve svém závěru doporučuje tato opatření:

- zavedení zóny 30 km/h prakticky v celé zástavbě Velké Chuchle – v Radotínské ulici od železniční zastávky směrem k přejezdu, v Dostihové od Strakonické, v Mezichuchelské od Starolázeňské směrem k přejezdu a V dolích od ulice K vápence směrem k přejezdu. Ulice Na hvězdárně není do návrhu zahrnuta, protože v rozsahu zástavby zde již zóna 30 km/h zřízena je. Rozsah zóny viz obr. č. 1 dole vlevo.



obr.1: Rozsah navržené zóny 30 km/h



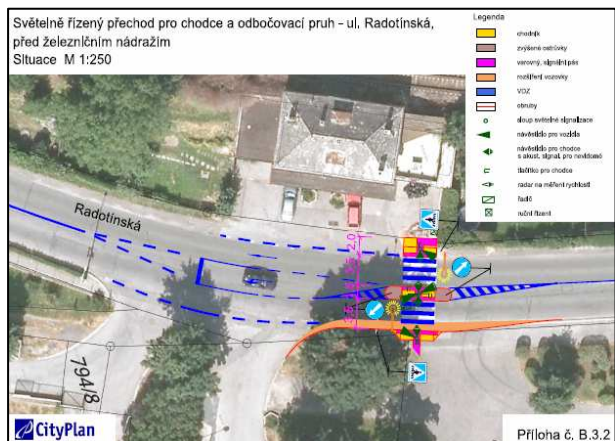
obr. 2: Návrh odbočovacího pruhu ze Strakonické

- zřízení odbočovacího pruhu z ul. Strakonická do ulice Zbraslavská v Malé Chuchli (obr. č. 2 nahore vpravo)
- úpravy přechodů pro chodce pro zvýšení bezpečnosti chodců a vedoucí ke zpomalení automobilové dopravy. Na přechodech je většinou navrženo rozdělení stávajících přechodů dělicím ostrůvkem a nové osvětlení přechodů. Jedná se o tyto přechody - v Radotínské ulici u zastávky „Zahradnictví“, před železniční zastávkou a u zastávky Radotínská a o přechod na náměstí Chuchelských bojovníků. Osvětlením přechodů a zřízením středních dělicích ostrůvků dojde ke zvýšení bezpečnosti přecházejících chodců, u zastávek autobusů u přechodů s dělicím ostrůvkem bude navíc znemožněno předjíždění autobusu stojícího v zastávce. U přechodu před železniční zastávkou je na návrh p. Fresla navrženo doplnění odbočovacího pruhu na parkoviště do závoďiště. Variantně je u tohoto přechodu také navržena instalace radaru se semaforem reagujícím na překročení povolené rychlosti.

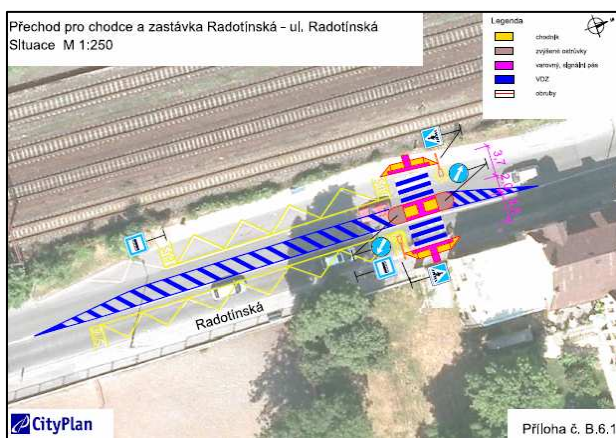
Návrhy ze studie přetiskujeme na následujících obrázcích:



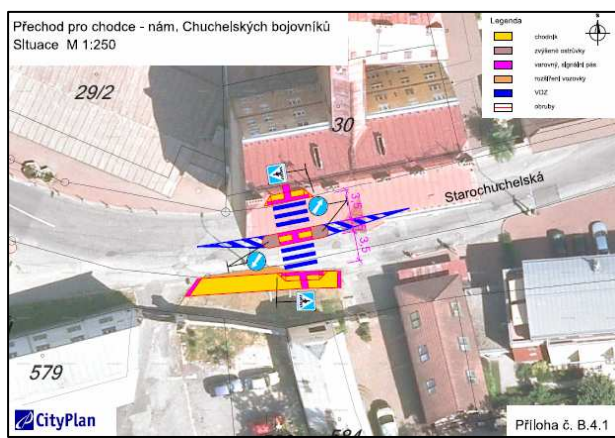
obr. 3: návrh úpravy přechodu v Radotínské u zahradnictví



obr. 4: návrh úpravy přechodu u žel. zastávky



obr. 5: návrh úpravy přechodu v Radotínské u přejezdu



obr. 6: návrh úpravy přechodu u nám. Chuchelských bojovníků

Uvedené úpravy kromě zvýšení bezpečnosti chodců na přechodech povedou také k prodloužení doby průjezdu Velkou Chuchlí po Radotínské ulicí, takže tato ulice přestane být jako objížďka Strakonické pro řidiče zajímavá a mělo by dojít k významnému snížení počtu aut projíždějících Chuchlí do centra po Radotínské a Mezichuchelské ulici a v opačném směru po Dostihové a Radotínské.

Závěry studie byly projednány na zastupitelstvu v prosinci 2011 a starosta s místostarostou byli pověřeni prosazováním realizace těchto opatření. Souběžně probíhalo projednávání studie na příslušných úřadech. V současnosti je k dispozici stanovisko odboru dopravy Magistrátu a je připravováno jednání se zástupci odborů dopravy Magistrátu, odboru výstavby, dopravy a životního prostředí MČ Praha 16 a Policie ČR, na kterém budou navržena opatření doprojednána.

Protože opatření jsou navržena na komunikacích, která nejsou ve správě městské části, ale Technické správy komunikací (TSK), je řešeno zajištění investic, resp. podání žádosti o dotaci ve spolupráci s TSK, v úvahu přichází využití dotačního titulu BESIP.

Dalším výstupem ze studie bylo posouzení kapacity křižovatky u přejezdu ve vazbě na výhledové nárůsty jak automobilové, tak vlakové dopravy. V závěru studie jsou na základě provedených výpočtů uvedena tato doporučení:

- výstavba mimoúrovňového křížení není prioritou, neboť se podařilo nalézt výrazně levnější a kapacitně přijatelné řešení, které navíc napomáhá dopravnímu zklidnění (t.j. zónu 30 km/h spolu s úpravami přechodů). Postupné navyšování počtu vlakových spojů ale může v kombinaci s rozvojem lokality Na Hvězdárně vyvolat v dlouhodobém časovém horizontu potřebu mimoúrovňového křížení.
- investičně náročnou výstavbu mimoúrovňového křížení je možné nahradit realizací stavebních úprav vybraných míst (viz úpravy přechodů a zóna 30 popsané výše). Tato opatření je možné

realizovat postupně. Jejich realizace způsobí omezení dopravy v obci a tím sníží potřebu budování investičně náročného mimoúrovňového křížení.

- území naší městské části výrazně pomůže realizace komunikačního propojení Prahy 12 se Silničním okruhem kolem Prahy (napojení Komořanské ulice na okruh), které sníží význam a dopravní zatížení Strakonické. Průběh přípravy realizace tohoto propojení je proto třeba podporovat.

V návaznosti na uvedená doporučení byla na lednovém zasedání zastupitelstva přijata dvě usnesení týkající se mimoúrovňového křížení trati ČD a současného řešení nadjezdu. Obě usnesení uvádím zkráceně, úplná znění je možné dohledat buď na webu MČ nebo v Chuchelském zpravodaji:

1/4-1 ZMČ ukládá ... starostovi a zástupci starosty podnikat kroky vedoucí k zastavení přípravy nadjezdu přes železniční trať podle návrhu zpracovaného firmou Metroprojekt Praha a.s. ... ,a to až do doby, než se ukáže, že je výstavba mimoúrovňového křížení nutná a není proveditelná jiným způsobem.

1/4-2 ZMČ ukládá, ... starostovi a zástupci starosty podnikat kroky vedoucí k přípravě mimoúrovňového křížení železniční trati jiným způsobem než nadjezdem podle návrhu zpracovaného firmou Metroprojekt Praha a.s. ... a to např. podjezdem, bude – li to technicky možné, pro případ, že by se ukázalo, že je výstavba mimoúrovňového křížení nutná.

Stručně vysvětleno – nepodporujeme nadjezd v současné naddimenzované podobě, která nevratně negativně změní urbanistický ráz a tvář této části Chuchle, proto chceme jeho přípravu zastavit. Protože je však pravděpodobné, že bude v budoucnu (nejdříve po roce 2020) nutné mimoúrovňové křížení vybudovat, je potřeba připravit jiné řešení (např. podjezd), které bude pro všechny obyvatele Chuchle přijatelné a které pak bude v budoucnu připraveno v případě potřeby k realizaci.

### **PŘEMÍSTĚNÍ ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKY VELKÁ CHUCHLE**

Od loňského května, kdy jsem o této problematice zmiňoval v Chuchelském zpravodaji, proběhlo následující:

Projektant SUDOP Praha vypracoval pro investora Správu železniční dopravní cesty (SŽDC) provozně ekonomickou studii „Komplexní řešení spojení Praha – Beroun jako součást III. TŽK“, datum 06/2011. V květnu na setkání se SŽDC a následně projektantem nám bylo prezentováno, že budou ve studii dvě varianty – Minimální rekonstrukce (MiRek), ve které zůstane zastávka v původním místě, a varianta Maximální rekonstrukce (MaRek), ve které je navrženo nové umístění zastávky v Chuchli cca 150 m od přejezdu směrem na Radotín s tím, že budou z nástupišť přístupné pouze vnější koleje.

Na náš impuls směrem k SŽDC ohledně předání studie k připomínkování jsme se dozvěděli, že již probíhá příprava přípravné dokumentace (období dokumentace pro územní řízení) a na začátku prosince se uskutečnilo jednání, na kterém jsme se dozvěděli několik negativních informací:

- realizace zastávky dle varianty MaRek není možná, protože je nutné mít na zastávce možnost přístupu pro cestující ze všech 4 kolejí, zastávka má tedy zůstat v původním místě
- požadovaný přesun nových výhybek od přejezdu směrem k Radotínu z důvodu hluku není možný, protože se do tohoto prostoru nevejdou výhybky na 100 km/h, ale pouze na 80 km/h
- protihlukové stěny nejsou dle zpracované hlukové studie v Chuchlích potřeba.

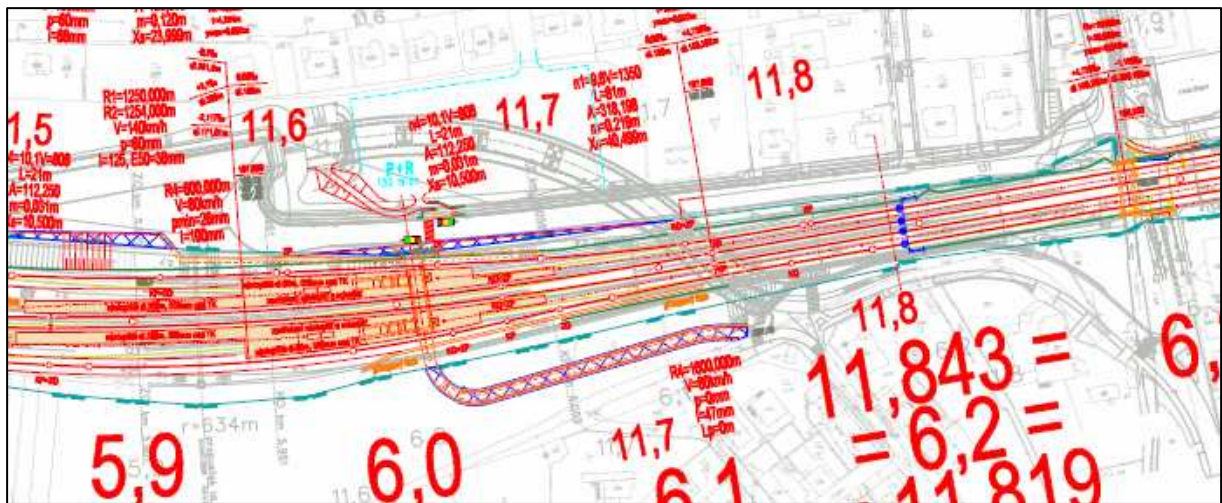
Na tyto negativní informace jsme hned na jednání reagovali požadavkem na navržení protihlukových stěn, i když nejsou dle hlukové studie potřeba.

Následně jsme na dalším jednání 13. 1. 2012 vyslovili zásadní nesouhlas s ponecháním zastávky v původním místě a požádali o prověření možnosti umístění zastávky podle studie z roku 2008, kdy byla zastávka navržena cca 300 metrů od přejezdu směrem na Malou Chuchli, s tím, aby byla prověřena možnost posunout zastávku co nejbližší k přejezdu, jak to umožní návrhu nadjezdu, na který je vydáno platné územní rozhodnutí.

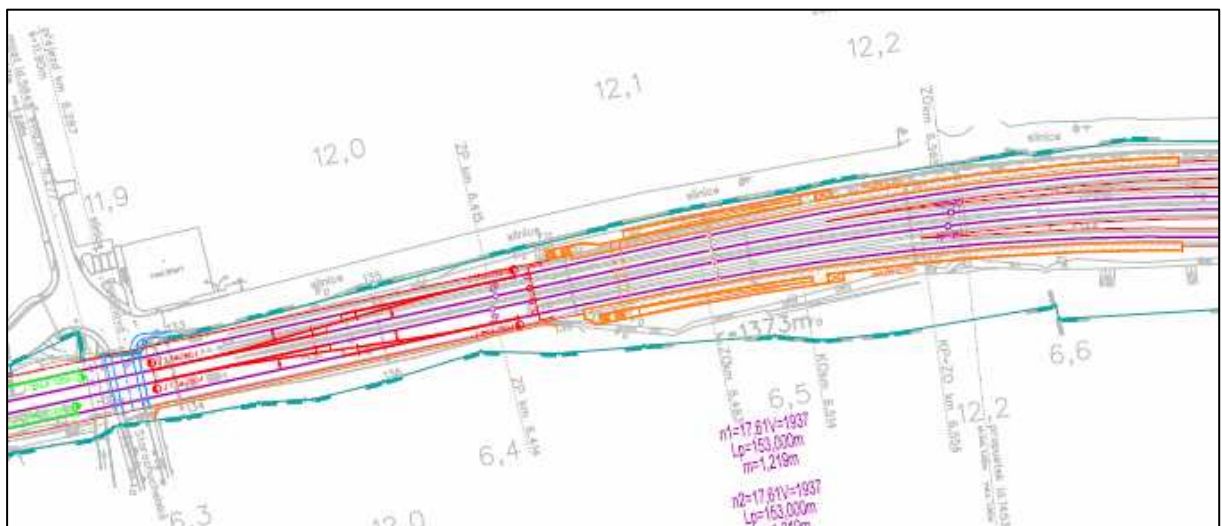
Dle stanoviska SUDOPu je tento návrh špatný z hlediska provozního, kdy bude zastávka umístěna před navrhovaným kolejovým spojením a docházelo by k časovým kolizím osobních vlaků a rychlíků. Na dosud posledním jednání bylo za podpory zástupce ROPIDu dohodnuto, že je možné, aby osobní vlaky byly na kolejovém spojení v Chuchli přeměrovávány z vnitřních na vnější koleje, což umožní funkčnost zastávky v umístění dle varianty MaRek. Dále jsme navrhli, aby ve směru do Prahy bylo nástupiště umístěno hned za autobusovou zastávku u přejezdu. Prozatím jsme tedy dosáhli příslibu, že bude prověřena proveditelnost varianty MaRek a pokud bude tato varianta technicky provedi-

telná, tak bude dopracována v přípravné dokumentaci. S výsledkem tohoto prověření bychom měli být seznámeni na jednání, které se bude konat v dubnu 2012.

Pro Vaši představu přetiskujeme varianty umístění zastávek ze studie z roku 2008 a z roku 2011, nástupiště vyznačena oranžovou barvou:



obr. 7: Varianta umístění zastávky ve studii Optimalizace trati ČD z roku 2008, železniční přejezd a Start je u pravého okraje obrázku, zastávka je cca 300 m od přejezdu směrem na Smíchov.



obr. 8: Návrh umístění zastávky dle studie z r. 2011 – varianta MaRek. Železniční přejezd a Start je u levého okraje obrázku, zastávka je cca 200 m od přejezdu směrem na Radotín.

### **DOBA UZAVÍRÁNÍ PŘEJEZDU V SOUČASNÉ DOBĚ A VE VÝHLEDU VE VAZBĚ NA PLÁNOVANÝ ROZVOJ VLAKOVÉ DOPRAVY**

Po určitém úsilí a urgencích se nám podařilo v lednu 2012 získat od investora SŽDC kompletní provozně ekonomickou studii „Komplexní řešení spojení Praha – Beroun jako součást III. TŽK“. V této studii jsou obsaženy také grafikonky vlakové dopravy (GVD) ve špičkových dvou hodinách od 6.00 do 8.00 ráno. Je zde uvedeno celkem 7 variant grafikonů, ve kterých je prověřována maximální kapacita trati, resp. maximální možný počet vlaků na trati při různých stavech výstavby a variantách provozu.

Z hlediska počtu vlaků projíždějících Velkou Chuchlí lze těchto 7 grafikonů a současný stav rozdělit do pěti zátěžových stavů. Pro tyto stavy jsme zadali firmě CITYPLAN s.r.o. provedení podrobného výpočtu doby uzavření železničního přejezdu ve špičkových hodinách mezi 6 a 8 hodinou ráno. Výsledky výpočtu doby uzavření přejezdu lze shrnout do této tabulky:

řádek	Grafikon varianty ze studie	možná realizace	Počet vlaků (Rychlíky / osobní / nákladní) = celkem	počet vlaků celkem za 1 hodinu	doba stažení závor přejezdu
č.		od roku	(od 6.00 do 8.00 ráno)	od 7 do 8 hod.	(minut/hodinu)
1	2011		( 6 / 20 / 1 ) = 27	14	22
2	2012		( 5 / 20 / 1 ) = 26	13	neposuzováno
3	MiRek 1.1	2016	( 8 / 24 / 2 ) = 34	17	24
4	MiRek 1 MiRek 2 MaRek 2, 3	2016 po r. 2020 po r. 2020	( 10 / 24 / 2 ) = 36	18	26
5	MaRek 1	po r. 2020	( 10 / 32 / 2 ) = 44	22	34
6	MaRek + NT.1	po r. 2020	( 20 / 32 / 2 ) = 54	27	38

Jak vyplývá z uvedených čísel z grafikonů a ze studie, kapacita trati a doba stažení závor přejezdu se provedenou optimalizací zásadním způsobem nezvýší. V roce 2011 zde ve špičce projíždělo 14 vlaků za hodinu. Do letošního roku byl zrušen 1 rychlík, takže došlo ke snížení na 13 vlaků za hodinu. V příštím roce bude grafikon zřejmě obdobný, rezerva je pouze u osobních vlaků z centra. Ve směru do centra osobní vlaky již jezdí v intervalu 10 minut, z centra pak v intervalu 15 minutovém. Ráno ve směru z centra se vzhledem k převládajícímu pohybu cestujících opačným směrem zkrácení intervalu nepředpokládá.

K zásadnějším dočasným změnám dojde zřejmě vlivem samotné stavby optimalizace trati, která má probíhat v letech 2014 – 2016 a bude platit řada výlukových grafikonů. Jejich obsah a vliv na dobu uzavírání závor na přejezdu v současné době kvantifikovat nelze.

Po ukončení stavby v r. 2016 je v grafikonech prověřujících kapacitu trati uvažováno se zvýšením počtu os. vlaků o 2 za hodinu (zavedení 10ti minutového intervalu i z centra) a navýšení počtu rychlíků ze současných 2 za hodinu na 5 za hodinu. Otázkou je, nakolik bude tato kapacita trati ve skutečnosti využívána, když mezi r. 2011 a 2012 došlo naopak ke zrušení 1 rychlíku. Nicméně při zvýšení celkového počtu vlaků v rozsahu podle drážní studie, tj. z 13 vlaků na 17 – 18 vlaků, dojde k prodloužení doby stažení závor ze současných 22 minut ve špičce na 24 – 26 minut z hodiny.

K dalším zásadním změnám může pak dojít až vlivem dvou akcí – jednak zavedením tzv. tangenciálních osobních vlaků, jednak realizací tzv. Nové trati mezi Prahou a Berounem – v tabulce horizont po roce 2020.

Tangenciální vlaky jsou osobní vlaky, které podle Aktualizace Studie obsluhy Prahy o okolí z r. 2006 zpracovávané pro Ministerstvo dopravy mají jezdit po trase Praha-Vysočany – Malešice – Krč – Radotín v intervalu 30 minut, jezdily by po vnějších kolejích. Ve stanici Praha-Krč je uvažován přestup z těchto vlaků na trasu metra D. Podle Aktualizace Studie obsluhy se počítalo s jejich zřízením i s trasou metra D.1 k roku 2015. Ve Studii SŽDC z r. 2011 je trasa tohoto tangenciálního vlaku uvažována z Roztok přes Libeň do Malešic, Krče a Radotína. Časový horizont je sice uváděn k roku 2020, ale podle sdělení pracovníků ROPIDu je tento údaj nereálný a nelze v současné době říci, zda a kdy bude tento tangenciální (tedy nejezdící přes centrum) spoj zaveden.

Z hlediska doby uzavření přejezdu by v případě zavedení tangenciálních vlaků došlo ke zvýšení maximálního možného počtu vlaků o 4 vlaky za hodinu, tj. na 18 nebo 22 vlaků za hodinu, což by dle výpočtu CITYPLANu znamenalo uzavření závor po dobu 26 nebo 34 minut z hodiny.

Nová trať Praha – Beroun je pracovní název pro zkapacitnění limitujícího úseku trati Praha-Beroun, kdy je uvažováno s výstavbou nové trati v úseku od Černošic do Karlštejna v nové trase. Tato varianta je také uvažována po roce 2020. Kromě nalezení finančních prostředků bude v rámci její přípravy nutné m.j. provést změny ve čtyřech územních plánech. Podle sdělení pracovníků SŽDC je horizont 2020 pouze pracovní, není zajištěno financování stavby, není vybrána varianta a nejsou zahájeny přípravné práce, na základě kterých by bylo možné zahájit jednání o změnách územních plánů. Po realizaci této stavby bude možné po trati Praha – Beroun provést navíc 5 rychlíkových vlaků ve špičkové hodině. Tato varianta je uvedena v řádce č. 6 tabulky nahoře, přes Chuchli by pak spolu s tangenciálními vlaky jezdilo ve špičce 27 vlaků za hodinu, což by dle výpočtu CITYPLANu znamenalo uzavření závor po dobu 38 minut z hodiny.

Na uvedené doby stažení závor mohou mít ještě účinek vlivy, které v současné době nelze přesně specifikovat – např. po realizaci celého žel. koridoru by mělo být nainstalováno zabezpečovací zařízení, které má údajně regulovat dobu, za kterou se stáhnou závory podle rychlosti projíždějícího vlaku. V případě, že bude zastávka přemístěna do jiného místa, bude ovlivněna doba stažení závor pro vlaky zastavující v zastávce (např. při umístění zastávky dle varianty MaRek bude doba stažení závor kratší než nyní).

### **MIMOÚROVŇOVÉHO KŘÍŽENÍ – JE NUTNÁ JEHO VÝSTAVBA?**

Po získání grafikonů ze studie SŽDC a od ROPIDu jsme zadali firmě CITYPLAN s.r.o., aby posoudila kapacitu křižovatky u přejezdu podle výhledových grafikonů, a to ve variantě při realizaci opatření pro zklidnění dopravy (zóna 30 km/h, úpravy přechodů pro chodce) a ve variantě bez realizace těchto opatření. Doby stažení závor podle jednotlivých grafikonů vypočítané CITYPLANem jsou uvedeny v tabulce v předchozí kapitole.

Ve střednědobém výhledu (rok 2015) bude křižovatka kapacitně vyhovující při všech scénářích, při kterých doba uzavření závor na přejezdu nepřekročí 30 minut do hodiny, což jsou všechny grafikonové vlakové dopravy uvažované k roku 2016.

V dlouhodobém výhledu (železnice po roce 2020, auta k roku 2040) jsou v zásadě možné dva scénáře:

- bez uplatnění regulačních opatření podle studie CITYPLANu přestává křižovatka kapacitně vyhovovat a to i při zachování současné frekvence vlakových spojů
- při uplatnění regulačních opatření (zóna 30, úpravy přechodů v Radotínské) je křižovatka hodnocena jako kapacitně vyhovující i při maximální frekvenci vlakových spojů. V tomto scénáři však již dochází k poklesu úrovně kvality dopravy na hlavní komunikaci, a to vlivem délky uzavření závor přejezdu, která dosahuje 38 minut.

V praxi se tedy nabízí tento postup:

- do r. 2015, nejpozději 2020 realizovat regulační opatření dle studie CITYPLANu
- souběžně s tím na úrovni studie zajistit prověření proveditelnosti nového návrhu podjezdu, popř. nadjezdu, pokud by podjezd nebyl možný. Nový návrh by měl mít jiné návrhové parametry než návrh současný - jedná se zejména o velké poloměry oblouků v zatáčkách, umožňující průjezd vysokou rychlostí, dále o šířku jízdního pruhu větší než je na Starochuchelské a z toho vyplývající situační a výškové řešení.
- prosazovat u příslušných investorů, pokud budou po roce 2020 připravovat stavební připravenost pro zahájení provozu tangenciální vlaků (výstavba trasy metra D, výstavba zastávky Praha Malešice, úprava zastávky Praha Krč včetně přestupu na metro), nebo pokud budou připravovat výstavbu Nové trati Praha – Beroun, aby do svých záměrů zařadili jako vyvolanou investici výstavbu podjezdu, popř. nadjezdu v podobě, která bude připravena ve studii nového návrhu mimoúrovňového křížení.

### **K DOTAZŮM Z TEXTU PANA ING. ŠPAŇHELA**

Na konci ledna 2012 sestavil pan Ing. Špaňhel text obsahující jednak dotazy směřující k dopravní problematice, jednak řadu informací, z nichž některé nejsou zcela přesné. Text byl postupně zveřejněn na diskusním fóru webu Městské části, v časopise Chucheláci trochu jinak a na žádost pana Ing. Špaňhela má být zveřejněn i v Chuchelském zpravodaji. Protože ale některé nepřesnosti jsou zásadní, je nezbytné k nim sdělit i další informace, uvádějící význam a některá sdělení z textu p. Ing. Špaňhela na pravou míru.

**K bodu 1:**

Studie „Zklidnění automobilové dopravy a omezení tranzitní automobilové dopravy v MČ Velká Chuchle“, vypracovaná firmou CITYPLAN s.r.o. (dále pouze dopravní studie) měla za úkol stanovit podíl tranzitní dopravy na páteřních komunikacích v Chuchli, navrhnout možnosti vytěsnění tranzitní dopravy z Chuchle a posoudit, zda je ve vazbě na výhledovou intenzitu automobilové dopravy nutné budovat mimoúrovňové křížení železniční trati a Starochuchelské ulice. Pro splnění těchto úkolů provedla firma CITYPLAN doplňující měření počtů projíždějících aut. Tyto údaje pak byly zapracovány do několika variant dopravního modelu a byla vypracována vlastní textová část studie s doporučením k provedení dopravních opatření. Podrobněji jsou studie a její výsledky popsány v textu výše.

Zmiňované údaje o výhledových počtech vlaků z hlukové studie z října 2010 jsou shodné s údaji z jiných „dražních“ studií z r. 2008 a 2009, které jsme již dříve obdrželi od SŽDC. Tyto údaje byly podkladem pro posouzení dopravního zatížení křižovatky Starochuchelská-Dostihová-Radotínská-Mezichuchelská, které je součástí výstupů z dopravní studie.

Úplnou aktuální verzi „dražní“ studie jsme od SŽDC pak obdrželi až v lednu 2012, tedy v době po ukončení prací na dopravní studii. Maximální denní počty projíždějících vlaků ve výhledu po roce 2020 jsou shodné jako v podkladech z r. 2008 i 2009, které jsme předávali firmě CITYPLAN.

#### K bodu 2:

Upřesňuji pouze důvody rekonstrukce železniční trati, kterým je zejména nevyhovující technický stav stávající tratě (svršku, zabezpečovacího zařízení), nedostatečné technické parametry stávající tratě, potřeba řešit 3. koridor z Prahy a ne z Berouna, požadavek Jaspers na dokončení III. TŽK, nutnost řešení křížení se silniční dopravou a nárůst dopravy především osobní v příměstském úseku u Prahy.

#### K bodu 3:

Tabulka vychází z údajů ve studii SUDOPu z 06/2011. Podstatné pro posouzení kapacity křižovatky u přejezdu jsou ale špičkové hodinové hodnoty vycházející z grafikonů, které byly nově zařazeny až do této studie. Po získání těchto grafikonů jsme zadali firmě CITYPLAN s.r.o. provedení podrobného výpočtu doby uzavření přejezdu ve špičce ráno mezi 6. a 8. hodinou a posouzení dopravní zátěže křižovatky u přejezdu. Protože tato problematika je podrobněji popsána výše v kapitole Doba uzavírání přejezdu, uvádím zde pouze stručně základní výstupy z posouzení. Minimálně do roku 2020 bude kapacita křižovatky u přejezdu vyhovující (tzn. z hlediska dopravního zatížení nebude mimoúrovňové křížení nezbytné). Po roce 2020 bude v případě realizace opatření dle dopravní studie kapacita křižovatky také vyhovující. Pokud by ale nebyla dopravní opatření realizována, byla provedena výstavba Nové trati mezi Prahou a Berounem nebo zaveden provoz tangenciálních vlaků, bude kapacita křižovatky nevyhovující a bude nutná výstavba mimoúrovňového křížení železniční trati.

#### K bodu 4:

Doby uzavření přejezdu vypočítané firmou CITYPLAN s.r.o. podle grafikonů vlakové dopravy ve špičkových hodinách se do r. 2020 v závislosti na různých variantách pohybují od současných 22 minut do 26 minut ve špičkové hodině, po roce 2020 pak od 26 do 38 minut, opět v závislosti na různých scénářích vývoje vlakové i automobilové dopravy. Podrobnější údaje jsou uvedeny výše v kapitole Doba uzavírání přejezdu.

#### K bodu 5.a):

Železniční zastávka Praha Radotín – sídliště je zanesena v Územním plánu hl. m. Prahy. Ačkoliv je zřízení zastávky MČ Praha Radotín požadováno, SUDOP ve studii z 06/2011 se zastávkou Radotín – sídliště neuvazuje v žádné z prověřovaných variant ze dvou důvodů – v etapě z kapacitních důvodů, ve výhledu z prostorových důvodů pro zachování možnosti prodloužení čtyřkolejné trati. Dotazem u investora SŽDC jsem dne 17. 2. 2012 prověřil, že ani v přípravné dokumentaci (dokumentace pro územní řízení) není zastávka Radotín – sídliště projektována.

V Chuchli nová zastávka vzniknout nemůže, protože již jednu zastávku máme. Ve studii SŽDC jsou dvě varianty – v jedné má být zastávka ponechána na původním místě, ve druhé má být přesunuta k přejezdu do vzdálenosti cca 200 m od přejezdu. V současné době probíhají jednání se SŽDC, ROPIDem a SUDOPem, na kterých se SŽDC a SUDOP snažíme přesvědčit o možnosti přesunout zastávku blíže k přejezdu. Situace této varianty je uvedena výše v kapitole Přemístění železniční zastávky.

Zastávka byla v předchozích „dražních“ studiích umístěna celkem na třech nových místech. Vazbu na realizaci nadjezdu měla pouze druhá varianta uvedená ve studii SUDOPu z 03/2009. Tato varianta měla tři základní problémy:

- a) její realizace byla možná až po vybudování nadjezdu, protože předpokládala zrušení přejezdu. Z tohoto důvodu není její výstavba možná, protože nadjezd dosud nemá vydané stavební povolení.
- b) pro realizaci této zastávky by bylo nutné zbourat objekt Startu, který patří soukromému vlastníku a je nově zrekonstruován
- c) pro realizaci této stavby by bylo nutné vykoupit pozemek navazující na Start, který je také v soukromém vlastnictví. Toto je v současné době pro investora SŽDC nepřijatelné, protože z časových důvodů se snaží minimalizovat zásahy stavby mimo drážní pozemek.

Pro Vaši informaci přikládám situaci (dnes již z uvedených důvodů překonanou) ze studie z r. 2009:



Návrh umístění zastávky dle studie z r. 2009. Železniční přejezd a Start jsou v levé části obrázku, zastávka je v prostoru přejezdu.

V kontextu s bodem b) výše je pak zajímavostí, že ve zprávě z března 2009 k této verzi projektant uvádí: „Přes tyto podmínky je zastupitelstvo obce připraveno předloženou variantu zastávky podporovat a prosazovat“. Zastupitelstvem v té době, pokud vím, tato záležitost určitě neproběhla.

K Vašemu tvrzení, že současní zastupitelé obce nadjezd blokují, Vás odkazuji na usnesení 1/4-1 a 1/4-2 zastupitelstva, která byla zveřejněna v minulém čísle zpravodaje. Ve zkratce – nepodporujeme nadjezd v současné naddimenzované podobě, která nevratně negativně změní urbanistický ráz a tvář této části Chuchle. **Pokud bude v budoucnu potřeba vybudovat mimoúrovňové křížení, zasazujeme se o jeho provedení v přijatelné podobě, pokud možno podjezdem.**

Ke zmiňované nebezpečnosti přejezdu – železniční přejezd ve Velké Chuchli je samozřejmě nebezpečný stejně jako každý jiný železniční přejezd a každá křižovatka. Pro objektivní informování uvádím několik čísel ze studie SUDOPu z 06/2011 o počtech nehod na přejezdech trati Praha Smíchov – Beroun. Na trati Praha – Beroun se nachází celkem 20 železničních přejezdů, z toho ve studii jsou u 17 z nich uvedeny počty nehod v období od roku 2005 do roku 2010. Celkem u sedmi přejezdů nedošlo v tomto období k žádné nehodě, jedním z těchto přejezdů je i přejezd v Chuchli. U zbývajících deseti došlo k 1 až 8 nehodám, přičemž s 8 nehodami jsou nejnebezpečnější přejezdy v Radotíně – ul. Na Betonce a v Černošicích v Radotínské ulici. Samozřejmě každý přejezd ale znamená bezpečnostní riziko a přejme si, aby v Chuchli na přejezdu i nadále nedošlo k žádné nehodě, a aby bylo možné v blízké době nahradit současný megalomanský návrh nadjezdu citlivějším řešením podjezdu, které by mohli akceptovat i obyvatelé bydlicí v jeho okolí.

K bodu 5.b):

Podle hlukové studie SUDOPu z 10/2011 vychází, že v Malé i Velké Chuchli není potřeba zřizovat protihlukové stěny. Proti tomuto závěru jsme se na jednáních se SŽDC postavili a bylo nám přislíbeno, že SŽDC zkusí protihlukové stěny v námi vyžádaném rozsahu zařadit do projektu.

Součástí projektu nadjezdu jsou protihlukové zdi navrženy jak na hranici, tak i přímo na pozemku soukromého vlastníka, který s jejich zřízením z pochopitelných důvodů nesouhlasí. Protože nedávno dorazila na úřad žádost investora nadjezdu společnosti IDS o vyjádření MČ jakožto vlastníka pozemků k záborům pro stavbu nadjezdu, bude mít zastupitelstvo na svém březnovém zasedání možnost vyjádřit se k projektu nadjezdu včetně této protihlukové zdi.

K bodu 5.c):

Není zřejmé, co je míněno pojmem „bezpečnostní limity“ ve vztahu k přejezdu. Náležitosti železničního přejezdu stanovuje ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody. Rozhledové poměry dle čl. 7.3 chuchelský přejezd stejně jako řada jiných přejezdů nespĺňuje již v současné době. Naplnění čl. 5.2.1 ohledně vzdálenosti křížení pozemních komunikací od přejezdu je v souladu s platným zněním normy zajištěno dopravními opatřeními, v tomto konkrétním případě úpravou dopravního značení.

Užívání křižovatky u Startu bylo povoleno dne 17. 9. 2008 kolaudačním rozhodnutím č.j. 017820/07/OVDŽP/MI, které vydával ÚMČ Praha 16, odbor výstavby, dopravy a životního prostředí. Co se týče dočasnosti povolení užívání křižovatky, je v rozhodnutí řešeno v podmínce č. 1, která zní:



„Umístění křižovatky Dostihová-Starochuchelská-Radotínská do blízkosti železničního přejezdu se povoluje pouze jak provizorní na dobu dočasnou, do vybudování nadjezdu nad tratí ČD (souhlas s odchylným řešením č. 15/2005)“.

**Žádný termín ukončení doby užívání křižovatky v této ani v dalších podmínkách kolaudačního rozhodnutí není. Obava z postavení panelů před přejezd je tedy bezpředmětná a nezakládá se na platných dokumentech.**

K bodu 6:

Usnesení ze zastupitelstva byla zveřejněna v minulém čísle zpravodaje a jsou dostupná také na webu MČ v rubrice „Samospráva / Usnesení zastupitelstva“. V textu výše jsem se je pokusil stručně zrekapitulovat.

## **AKTUÁLNĚ K ŽELEZNIČNÍMU PŘEJEZDU A PŘÍPRAVĚ STAVBY NADJEZDU**

Zástupce investora stavby nadjezdu (stavba č. 999592 – Komunikační propojení přes ČD ve Velké Chuchli) Inženýring dopravních staveb a.s. v únoru rozeslal vlastníkům dotčených pozemků návrhy smluv o výpůjčce pozemků (zábory), ve kterých uvádí předpokládaný termín zahájení stavby od poloviny roku 2013. Dle našich informací se jedná pouze o termín orientační, protože k zahájení této stavby investorovi chybí ještě několik zásadních dokumentů:

- a) vyvlastnění pozemků soukromého vlastníka, které probíhá již poněkoličkáte. Předchozí pokusy byly neúspěšné a trvaly několik let
- b) zajištění souhlasů vlastníků pozemků dotčených dočasnými zábory – nyní rozesláno, jeden z účastníků je i Městská část, projednání by mělo proběhnout na zasedání zastupitelstva.
- c) Prodloužení povolení drážního úřadu, o které bylo požádáno v únoru 2012. Městská část s tímto prodloužením v souladu s usnesením 1/4-1 vydala nesouhlasné stanovisko. Nesouhlas MČ v současné době řeší Drážní úřad, následovat budou zřejmě jednání s TSK o dalším osudu a přípravě stavby.
- d) Zajištění stavebního povolení – dosud není vydáno, jsou k němu potřeba všechny výše uvedené dokumenty. Městská část je účastníkem stavebního řízení, o stanovisku Městské části by mělo po podání příslušné žádosti rozhodnout zastupitelstvo.

Abychom byli na jednání s TSK připraveni, probíhá v souladu s usnesením 1/4-2 prověřování možných variant mimoúrovňového křížení. V současné době máme připraveny v pracovní verzi dvě varianty podjezdu a jednu variantu nadjezdu, se kterými bychom před dalším dopracováním chtěli seznámit nejenom vlastníky dotčených pozemků, ale i všechny obyvatele Chuchle, kteří o to budou mít zájem. Pokud by s některou z těchto variant vlastníci pozemků souhlasili, předložíme ji investorovi nadjezdu jako námi požadovanou alternativu k současnému návrhu.

V Praze 20. 3. 2012.

Děkuji za Vaši pozornost.

Ing. Daniel Kozický, předseda výboru dopravy a bezpečnosti

pozn.:

obr. 1, 2, 3, 4, 5, 6 – převzato ze studie firmy CITYPLAN s.r.o.

obr. 7, 8 a 9 – převzato ze studií SUDOPu, zpracovávaných v l. 2008 – 2011 pro SŽDC