

Důvodová zpráva

RMČ je předkládán materiál týkající stanoviska MČ Praha 10 k dopravnímu řešení terminálu Zahradní město pro účely připravované architektonické soutěže (dále též jen „soutěž“), pořádané Správou železnic, státní organizací, která se bude územím v blízkém okolí nádraží Zahradní Město podrobně zabývat. Tato aktivita souvisí se stavbou vysokorychlostní železniční trati RS 1 VRT Praha-Vršovice – Praha-Běchovice. Podkladem pro rozhodnutí v otázce dopravního řešení je Dopravní posouzení terminálu Zahradní město. Investorem tohoto posouzení je Správa železnic, státní organizace a zpracovatelem společnost. Dokument vznikl za spolupráce společností SUDOP PRAHA a.s., Egis, Mott MacDonald CZ, spol. s r.o.

Popis:

Předmětem architektonické soutěže, jejíž zadání je právě v přípravě, bude zpracování architektonicko-urbanistického návrhu dostavby železniční stanice Praha – Zahradní město (dále též jen „ŽST Praha-Zahradní Město“) a souvisejících objektů, které budou součástí úseku vysokorychlostní trati VRT Praha z Prahy – Vršovic do Prahy – Běchovic na trase z Prahy do Brna. Viz přílohu č. 1. Nádraží bude realizováno jako dostavba stávající železniční stanice Praha – Zahradní město. Nádraží Zahradní město bude sloužit jako přestupní uzel mezi VRT a konvenční železnicí a hromadnou dopravou. Předpokládá se jeho využití jak pro dálkovou dopravu v rámci ČR a zahraničí, tak i pro denní dojíždění. Návrh Nádraží musí toto reflektovat. Nádraží by mělo svým architektonickým i technickým řešením respektovat očekávané kapacity železniční dopravy a hledat střídme a efektivní řešení. Nádraží bude součástí páteří infrastruktury v České republice, která se po dostavbě VRT napojí na evropskou železniční síť.

Rozsah řešeného území studie je zhruba definován ulicemi Průběžnou, Dubečskou, Švehlovou, Ždánickou a Přetluckou. Jedná se o území již zastavěné, se stávající dopravní infrastrukturou včetně konvenční železniční trati se stanicí Praha – Zahradní město a procházející Jižní spojky. Hrubý předběžný průběh řešeného území studie je viditelný v příloze č. 1. Přesný rozsah řešeného území bude obsahem dalších jednání pracovní skupiny.

V ŽST Praha-Zahradní Město budou severně od stávajícího kolejíště doplněny čtyři staniční koleje se dvěma nástupišti pro vysokorychlostní vlaky s přístupem do přemostěné ulice Průběžná se zastávkami MHD. Z výsledků Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha (2025) mimo jiné vyplývá, že pro nově definovaný výhledový rozsah dopravy dosáhne budoucí zatížení terminálu Zahradní Město téměř 90 tisíc cestujících za den a terminál se stane třetí nejvýznamnější železniční stanicí v Praze. **To je výrazná změna oproti dnešnímu i dosud plánovanému stavu a takto vysoká poptávka se projeví v dopravním zatížení prostoru terminálu Zahradní Město, kde se v současné době kříží pěší trasy mezi městskou hromadnou dopravou a vlaky. Tím se vyvolává potřeba vymístění individuální automobilové dopravy z přestupního terminálu.**

Předložená dokumentace předkládá koncept dopravního posouzení provozu na pozemních a pěších komunikacích v terminálu Zahradní Město a jeho nejbližším okolí zpracované pomocí mikroskopického dopravního modelu. Pro výpočet byly uvažovány intenzity pro výhledové stavy k rokem 2070.

Dopravní posouzení obsahuje:

- Vytvoření modelu stávajícího stavu.
- Posouzení stávajícího uspořádání komunikační sítě pro výhledový rozsah dopravy a cestujících – varianta bez přeložky.

- Posouzení změny organizace dopravy, která spočívá v uzavření ulice Průběžné pod železničním mostem pro individuální automobilovou dopravu a vybudování nové komunikace nazvané Nová Ždánická – varianta s přeložkou.

Součástí Dopravního posouzení je i hlukové posouzení pro variantu s přeložkou.

Posouzení výhledové dopravní poptávky vozidel a pěších na síti roku 2070 bez přeložky prokázalo, že velká intenzita pěších proudů v prostoru terminálu Zahradní Město bude mít negativní vliv jak na chodce samotné, jejich bezpečnost a komfort, tak na dopravní proudy vozidel, a to i v případě instalace světelného signalizačního zařízení (SSZ) na severní přechod CH1 přes Průběžnou ulici. Z vysoké poptávky intenzit pěších lze rovněž předpokládat kapacitní problémy na ostrůvcích MHD o stávající šířce. Tento předpoklad bude ověřen v další fázi projektu, která bude zaměřena na pohyb pěších v terminálu.

Vzhledem k výše uvedeným negativům síť bez přeložky **byla navržena komunikace Nová Ždánická**. Viz přílohu č. 2. Dopravního posouzení ověřilo, že záměr vybudování této přeložky je proveditelný. Její realizací dojde k vymístění individuální automobilové dopravy z prostoru terminálu Zahradní Město, což přinese novou kvalitu přestupních vazeb, bezpečnosti a veřejného prostoru pro cestující veřejné dopravy. Vzhledem k výše popsanému předpokládanému velmi výraznému nárůstu počtu cestujících po zprovoznění vysokorychlostní tratě a nárůstu přestupních vazeb na Zahradním Městě je tato změna velmi žádoucí.

Z provedené mikrosimulace vyplývá, že navržené řešení vyhoví nárokům individuální dopravy po stránce kapacitní. Pro přepravní vztahy Průběžná/Na Padesátém - Švehlova dojde ke snížení cestovních časů zkrácením vzdálenosti a snížením počtu projížděných světelně řízených křižovatek, pro vztahy jedoucí z Městského okruhu do Průběžné/Na Padesátém, dojde k jejich prodloužení zejména z důvodu větší délky nové trasy.

Z navrženého řešení budou profitovat i vozidla veřejné dopravy. Vzhledem k tomu, že dojde ke zrušení stávající světelné křižovatky na sjezdu z Městského okruhu na ulici Švehlova a k výraznému zjednodušení sousední křižovatky napájející nájezd na Městský okruh z ulice Průběžná, dojde ke zkrácení cestovních časů. Na druhou stranu na křižovatkách Průběžná x Na Padesátém a Švehlova x Topolová se tramvaje dostanou mimo hlavní odbočující proud, což přinese větší nároky na kapacitu křižovatek a potenciální zvýšení jízdních dob tramvají. Celkové pozitivní efekty přeložky na provoz tramvají a autobusů ale budou převažovat.

Stanovisko odboru – Kancelář hlavního architekta:

V současnosti neexistuje územně plánovací dokumentace nebo jiný strategický dokument, který by se rozvoji širšího území kolem nádraží Zahradní město věnoval. Řešené území dle Územní plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy (ÚP SÚ HMP) obsahuje vysoké množství různých ploch s rozdílným způsobem využití, plochy obytné, smíšené, výroby a služeb, plochy dopravní infrastruktury, plochy přírodní, krajinné a městské zeleně. Jisté prvky zamýšlené vize území reflektuje návrh Metropolitního plánu (MP). Řešené území součástí několika lokalit: transformační zastavitelné obytné „079 / V Korytech“ s hybridní strukturou, stabilizované zastavitelné produkční lokality „724 / Malešická východní spojka“ s lineární strukturou, stabilizované zastavitelné produkční lokality „723 / Jižní spojka“ s lineární strukturou, stabilizované zastavitelné obytné lokality „593 / V Zášťepu“ struktury areálů produkce, stabilizované zastavitelné obytné lokality „557 / Sídliště Zahradní Město východ“ s modernistickou strukturou a stabilizované zastavitelné obytné lokality „370 / Zahradní Město“ se strukturou zahradního města. Dle Generelu veřejných prostranství Prahy 10 (GVP) je řešené území součástí plochy nestabilizovaného území bez jednoznačného vymezení struktury komunikací a veřejných prostorů. Viz přílohu č. 1.

Odbor – Kancelář hlavního architekta akceptuje výsledky Dopravního posouzení ve smyslu návrhu na vybudování nového silničního podjezdu pro automobilovou dopravu mimo prostor nádraží Zahradní Město a doporučuje toto řešení dále aplikovat v přípravě zadání architektonické soutěže.

Komise pro dopravu na svém 14. jednání dne 18. 6. projednala bod VRT Praha zahradní město, posouzení dopravní studie a přijala stanovisko. Viz přílohu č. 3.

Komise územního rozvoje na svém 29. jednání dne 25. 6. 2025 projednala bod Dopravní řešení terminálu Zahradní město pro účely připravované architektonické soutěže a přijala stanovisko. Viz přílohu č. 4.